

LENTOLEHTINEN

PIK Ry:n tiedotuslehti No 1/98



LENTOLEHTINEN 1/98

Tässä numerossa:

- [Pääkirjoitus - Jussi Hyttinen](#)
- [Pj'97 muistelee kulunutta vuotta](#)
- [Taloushallinnon ohjeet kerholaisille](#)
- [K.J Temmes](#)
- [Kuukauden pikiläinen: Kimmo Rantanen](#)
- [Historian lehtien kahinaa](#)
- [Lentohinnasto tänään](#)
- [Puheenjohtajan puheenvuoro](#)
- [Kuulumisia rahavirastosta](#)
- [Vuoden 1998 johtokunta esittäytyy](#)
- [Vuoden 1997 lentopaikkakisan tulokset](#)
- [Mikä menee ylös..](#)
- [PIK-tutkain](#)
- [Viralliset PIK-henkilöt](#)

Pääkirjoitus

Lentolehtisen toimitus on muuttunut jälleen. Tällä kertaa muutokset eivät organisaatiokarttoja piirrellessä ole kuitenkaan verrattavissa viimevuotisten muutosten mittakaavaan. Kävipä nyt kuitenkin niin, että medianeuvoksena toimivat allekirjoittanut ja minä. Simo jatkaa minun onnekseni aktiivisena tiedotuksen piirissä, keskittyen pääasiassa weppisivujen ylläpitoon ja päivitykseen sekä uuden meedion tutorointiin. Allekirjoittaneen onneksi jatkaa myös Manu toimituksessa, erityisesti hyvänä kanavana johtokunnan ja toimituksen välillä sekä maailman ilmailu-uutisten herkeämättömänä bongaajana.

Täytyy tunnustaa että olen PIK-fuksi ja ehkäpä vielä fukseista fuksein, sillä armeija tuli käytyä maavoimissa, ilmaiukoulutus on jäänyt isin paperilenskarien asteelle ja työkin on lääketieteellisuuden piirissä. En tiedä lentämisestä juurikaan mitään. Siksipä ilmailun harrastajat ja ammattilaiset ihmisryhmänä ovat täysin uusi kokemus. Minkään stereotyypin luominen peruspikiläisestä ei ole mahdollista, tai on mutta ei samalla tavalla kuin "kaikilla teekkareilla on tietokone ja ruskea nahkatakki".

Suurimpia eroavaisuuksia aiheuttavat PIKin pitkät perinteet ja "wanhat pikiläiset", sekä jäsenten suhteellisen korkea tekninen osaaminen. Monien mielestä tämä tuntuu olevan jopa ongelma, ja välillä olen samaa mieltä. Kerhon yhtenäisyyttä ja kehitystä riepottelevat pikkumaiset arvovaltakiistat sekä luokkaerot. Ongelmansa luovat myös se että jokaisella on asiasta oma "täysin oikea" mielipide. Toisaalta, kuinka monessa kerhossa on vastaavanlaiset resurssit teknistä osaamista sekä vuosien rautaista kokemusta? Onko siis mitään syytä miksi emme pystyisi kehittymään ja kasvamaan resurssiemme oikeuttamalle tasolle?

Ei ole.

Jussi Hyttinen

Ilmailuvuosi 1998

Vuosi 1997 oli PIKin kannalta monella tapaa merkittävä. Lentomäärät kasvoivat hyvin sekä moottori- että purjelentopuolella. Pahoja lentovaurioita ei sattunut, ja CSX:kin saatiin taas lentämään. Purjelentäjiä suosivat hyvät kelit. Kerho oli myös julkisuudessa esillä pariin kertaan ja perinteitä vaalittiin parillakin tapahtumalla, eli peeärrää tehtiin. Myös rakentamistoiminnan herättämisestä on taas vaihteeksi ollut etenkin loppuvuodesta puhetta.

Kuitenkaan kerhon taloutta ei saatu pysyvästi oikaistua vaakalentoon. Loppuvuodesta sitten putosi varsinainen pommi, kun saimme tietää ettei messuja ole keväällä lainkaan, ja että messutoiminnan jatkuminen ylipäättään on vaakalaudalla. Tässä suhteessa olemme saavuttaneet viime viikkoina pientä edistystä, ja voimme olla varovaisen toiveikkaita. Samalla tietenkin etsimme jatkuvasti muita varainhankintakeinoja

Mieleeni muistuvat edesmenneen kunniajäsenen K.J Temmeksen usein kertaamat sanat, hieman eri tilanteesta tosin mutta hyvin tähän sopivina: 'Ei tämä tähän jää! Kyllä lentämisen täytyy jatkua!'. Tuolloin valvontakomissio oli se peikko, joka yritti estää lentämästä, vuoden 1998 peikko on kerhon talous. Temmeksen kertoman tarinan opetus on se, että kun kerholaiset ponnistelevat yhteisen tavoitteen eteen, onnistumme. Pikiläisten yhteinen tavoite on kerhon säilyttäminen ja elvyttäminen jotta voimme jatkossakin harrastaa monipuolisesti ilmailua PIKissä ja tarjota samaa mahdollisuutta joka vuosi yhä uusille PIKiläisille.

Hyvää ilmailuvuotta 1998 kaikille!

Antti Koskiniemi

Vuotta 1997 muistellen

Vuoden 1997 Puheenjohtaja Kimmo Rantanen kertoo ajatuksiaan menneestä kaudesta.

Jälleen on vuosi vaihtunut. PIKin viime vuotta tarkasteltaessa voi todeta sen olleen varsin onnistunut ja menestyksekkäs.

Kerhon toiminta eri sektoreilla oli ilahduttavan vilkasta menneenä vuonna. Työtä tehtiin paljon ja saatiin myös aikaan. PIKissä toteutettiin viime vuonna monia asioita, jotka veivät kerhoa huomattavasti eteenpäin. Kokonaisuutena kerhon eri osa-alueet pyörivät hyvin ottaen huomioon kerhon koon ja suuren työmäärän.

Hyvien säiden siivittämänä lentotuntimäärät kasvoivat mukaviin lukemiin. Moottorilentoa kertyi alustavien leskelmien mukaan 1486 tuntia eli päästiin aivan puolentoista tuhannen tunnin tuntumaan, joka on ollut tavoitteena jo monia vuosia. Pursikoneilla liideltiin sinitaivaalla 1212 tunnin verran, mikä on varsin hyvä lukema. Lentotunnit kasvoivat siten esim. vuoteen 1996 verrattuna lähes 300 tuntia, mikä osoittaa varsin positiivista kehitystä. Myös lentoturvallisuus säilyi hyvänä.

Rahastonhoidosta ja erityisesti kirjanpidosta selvittiin erittäin hyvin vuonna 1997. Taloudellista tilannetta haittasivat sitä vastoin likviditeettiongelmat erityisesti loppukesällä. Jo alkuvuonna päätettiin taloudelliseen tilanteeseen liittyen, että ensisijaisena tavoitteena on koneiden käyttöasteen tuntuva lisäys ja vasta sen jälkeen lentohintojen olennaiset korotukset. Messutaivaalle loppuvuodesta ilmestyneiden tummien pilvien aiheuttaman epävarmuuden vuoksi on vuonna 1998 lentohintoja pakko korottaa; toivotaan, että selvittään maltillisilla korotuksilla niin että lentäminen ei vähene liikaa. Messujen taholta on onneksi vakuutettu vilpitöntä halua jatkaa toimintaa PIKin kanssa.

Loppuvuoden huonontuneista messunäkymistä huolimatta vuosi 1997 sujui kaiken kaikkiaan kokonaisuutena todella hyvin. Vuosi oli työntäyteinen ja antoisa. Siitä jäi hyvä maku ja hyvät muistot!

Lopuksi ei voikaan muuta kuin esittää mitä parhaimmat kiitokset kaikille PIKin toiminnassa viime vuonna aktiivisesti mukana olleille. KIITOKSIA!!

Toivotaan, että kuluvakin vuosi on suotuista PIKille.

Kimmo Rantanen

Moottorilentohinnasto vuodelle 1998

Pienehkön iteroinnin jälkeen johtokunta sai ahneuksissaan päätettyä uuden moottorilentohinnaston joka astuu voimaan 16.2.1998. Aluksi haettiin vauhtia lineaarisella käppyrämallilla, mutta se todettiin aivan liian suoraviivaiseksi. Suoraviivaisuus korjattiin ottamalla käyttöön vanhat, jo kyntensä näyttäneet kurvit, ja näin käyrissä on jälleen nähtävissä perinteisiä muotoja. Hinnasto on näkyvillä myöskin PIK-kotisivulla.

Hinnasto pääpiirteissään:

tt	CBV	CSX	TOW	COV	PKT
0	400	445	455	465	550
50	370	440	450	460	545
100	300	400	410	425	505
150	235	338	357	373	450
200	195	273	302	323	395
250	185	240	265	285	340
300	175	225	250	270	330

Hinnaston vaikutusten arvioinnissa käytettiin hyväksi viime vuoden lentotunnit vs. työtunnit - jakaumaa (50h portailla). Lentämiseen kulutettava rahamäärä arvioitiin noin samaksi kuin viime vuonna. Näiden avulla arvioitiin tämän vuoden lentomäärät ja lentotunnit vs. työtunnit

jakauman muutos lentomäärien muuttuessa. Näistä määriteltiin koneille hintatasot joilla moottolentotoiminnan nollatulos (ei sisällä moottorien kulumista n. 40mk/h/kone paitsi CSX) olisi mahdollisesti saavutettavissa. CBV:n hinnaston muotoilussa käytettiin kurssilaisten ilmoittamia työtuntiarvioita.

Tämän vuoden lentomäärät arvioitiin seuraaviksi:

- CBV 480h (493 vuonna 97)
- CSX 100h (143)
- TOW 260h (sisältää hinaukset) (283)
- PKT 225h (333)
- COV 180h (230)

Moottorilentotoiminnan budjetti:

Tulot:

CBV	113000mk
CSX	30000mk
TOW	19000mk
-hinaus	100000mk
PKT	93000mk

COV 62000mk
yhteensä 417000mk
(97 n. 433000mk)

Menot:

CBV

muuttuvat 71000mk
kiinteät 16000mk
87000mk

CSX

muuttuvat 13201mk
kiinteät 12500mk
30701mk

TOW

muuttuvat 52000mk
kiinteät 16000mk
68000mk

PKT

muuttuvat 61000mk
kiinteät 31000mk
92000mk

COV

muuttuvat 39000mk
kiinteät 21000mk
60000mk

yhteensä 337701mk

Yhteiset:

öljyt 10000mk
varaosat+muut 25000mk
tilavuokrat 30400mk (toisesta hallipaikasta luovutaan huhtikuussa)
Yhteensä 65400mk

Mottitoiminta yhteensä 13900mk (vuonna 97 -62000mk)

Varainhankinnan pitäisi tuottaa keskimäärin 35000mk/vuosi (CSX laitetaan CBV:n vanhoja motteja) pelkästään moottorien uusintaan. Lisäksi mittarit ja muut änkyt vaativat korjausta aina silloin tällöin, joten tämä lisää varainhankintatuottojen vaatimusta. Ja kun huomioidaan vielä tulevan vuoden moottoritarpeet, ei hyvältä näytä.

Johtokunnan puolesta rahaviskaali,

Juha Volotinen

TALOUSHALLINNON OHJEET PIK RY:N JÄSENILLE

2.2.1998

Lentolaskutus

Lentotunnit laskutetaan pääsääntöisesti kuukauden väliajoin. Laskun eräpäivä tulee olemaan laskutuspäivä + noin kaksi viikkoa. Tänä vuonna laskuja pyritään myös lähettämään sähköpostinkautta mikäli jäsenen sähköpostiosoite löytyy jäsenrekisteristä.

Myöhästyneistä laskuista peritään perinteisesti normaali 13% viivästyskorko ja muistutuslaskusta lisäksi 30 mk, jos laskuttajalla riittää aikaa ja innostusta moisten sanktioiden laskuttamiseen. Mikäli muistutuslaskun jälkeenkään jäsen ei ole maksanut laskuaan, voidaan lasku laittaa perintään ja perinnästä aiheutuvat ylimääräiset kustannukset maksaa ko. jäsen itse. Mikäli jäsen jättää toistuvasti lentolaskun maksamatta ajallaan, voi johtokunta tämän seurauksena määrätä väliaikaisen tai lopullisenkin lentokiellon.

Huom! Maksaessasi laskun käytä aina viitenumeroasi. Ilman viitenumeroa tapahtuneista maksuista pankki perii kerholta 3 mk/maksu, minkä kerho saattaa siirtää sellaisenaan pilotin maksettavaksi.

Laskutuskäytäntö

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

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

Koneen päällikön tulee pyrkiä maksamaan laskeutumis- tai muut maksut paikan päällä käteisellä. Näin vältetään turhaa rahaliikennettä kerhon tilien ja kirjanpidon kautta. Ulkomaanmaksuihin liittyvät kulut peritään myös edelleen lentäjältä. HUOM! Pilotin velvollisuus on ilmoittaa välittömästi matkan päätyttyä rahavirastoon aiheuttamansa kulut, jotta kerholle aikanaan saapuvan laskun oikeellisuus voidaan tarkistaa.

Pursikönttä

Nykyisen tulkinnan mukaisesti purjelentotoiminnassa laskutetaan kalenterivuoden 10 ensimmäisestä lennosta keikkamaksu lentohetkellä voimassa olleen hinnaston mukaisesti. Puolihinaus lasketaan tässäkin suhteessa puolikkaaksi. Lentotilille voi tietysti maksaa omalla viitteellään 10 lentoa vastaavan könttäsunnan etukäteen aivan kuten lentotilille voi milloin tahansa "tallettaa" rahaa.

Määrälennus eli bonus

Tämä harvinaisen suuren suosion saavuttanut bjonus-systeemi on poistettu PIK-rahoitustuotteidenehtymättömästä valikoimasta.

Lentopäiväkirja

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

Merkitse aina "Huomautuksia"-sarakeeseen viitenumerosi. Tämä koskee myös purjekoneiden päiväkirjamerkintöjä ja koululentoja! Jos et muista viitenumeroa ulkoa, laita se ylös lupakirjasi tai henkilökohtaisen lentopäiväkirjasi taakse. Merkitse myös moottorin käyntimittarin lukema jokaisen lennon jälkeen. Kun merkitset puolihinauskeikoilla "Huomautuksia"-sarakeeseen sanan "puolihinaus", kertamaksusta laskutetaan vain puolet.

Kerhon maksamat lennot

Kerho maksaa, ehkä, lentoleirien siirtohinaukset. OH-TOW:n hinaustoiminnassa varsin suositut viiden minuutin sää- ja ilmanlaaduntarkastuslennot laskutetaan lentäjäsankarilta. Koelennon maksimipituus on 20 minuuttia, yli menevän osan maksaa koneen päällikkö. Erityisestä syystä voi huoltotoimen johtaja valtuuttaa yli 20 minuutin pituisen koelennon. Tällaisen syyn tulee liittyä koneen järjestelmien testaukseen ja siitä tulee tehdä merkintä perusteluineen koneen lentopäiväkirjaan. Muussa tapauksessa ylimenevä osa laskutetaan pilotilta. Pursikoneilla koelento hinataan 1000 metriin. Mikäli jokin muu lento halutaan kerhon maksettavaksi, tulee asia hyväksyttävä etukäteen johtokunnassa, muodollinen ilmoitus ei riitä.

Vakuutuspalautukset

Moottorikoneen kaskovakuutuksesta on mahdollista saada palautusta jos kone on seisonut yhtäjaksoisesti vähintään 30 vuorokautta. Koska mahdollinen palautus on varsin huomattava, on kyseeseen tuleva lentokone katsottava maadoitetuksi jos ko. ajan täyttymiseen on aikaa alle 5 vuorokautta. Mikäli jäsen haluaa edellä mainitusta tilanteesta huolimatta lähteä lentämään, tulee lennosta laskutettavan määrän olla saman suuruinen kuin saamatta jäänyt palautus (n. 1.000 mk).

Jäsenmaksulaskutus

Vuodesta 1998 alkaen jäsenmaksut laskutetaan normaalin jäsenreskontran kautta, ts. lentolaskulla. Myös ainaisjäsenmaksut hoidetaan lentotilin kautta. Jäsenen on siis maksettava myös lentovelkansa ennen kuin jäsenmaksun voidaan katsoa olevan maksettu.

Varainhankintaporkkana

Saadakseen lento-oikeuden PIK ry:n koneisiin ja oikeuden kuitata hinauslippuja on jäsenen täytettävä jokin allaolevista ehdoista. Ehdon on täytyttävä lento-oikeusvuotta edeltävän vuoden aikana eli vuoden 1999 lento-oikeus saadaan vuoden 1998 aikana tehtävillä kerhotöillä. Ehdot ovat:

1. Messutyötä 8 tuntia
2. Muuta varainhankintaa 8 tuntia. Hinauslentäminen luetaan tähän joukkoon. Omatoimisen toiminnan dokumentoinnista sovitaan tapauskohtaisesti johtokunnan kanssa. Mainosten hankinnasta saa tunteja vanhan säännön mukanaan. (Eli uuden sopimuksen tapauksessa: $h = \text{summa}/200$ ja sopimusuusinnan kohdalla: $h = \text{summa}/400$)
3. Työtunteja ko. vuodelta yli 200h.
4. Työtuntisigma kokonaisuudessaan yli 1000h.

5. Maksettava 300 markan 'lusmulisä' eli varainhankintamaksu.

Ehtojen täytyminen tarkastetaan vuoden lopussa työtuntien laskennan yhteydessä. Mikäli jäsen ei ole täyttänyt yhtäkään ehdoista, lisätään hänen lentotililleen ensimmäisen lennon tai hinauslippujen kuittauksen jälkeen §5 mainittu maksu.

Säällittävissä tapauksissa voi johtokunnalta anoa helpotusta/vapautusta.

Täsmennettäköön, että varainhankintatyöllä tarkoitetaan tässä yhteydessä työtä, josta PIK ry saa tuloja tilille maksettavan rahan muodossa. Mikään jo muutenkin olemassaolevien kulujen pienentämiseen tähtäävä työ ei siis ole varainhankintatyötä.

Käteishyvitykset (tavaroiden/palveluiden ostaminen käteisellä kerholle)

Käteishyvityksellä tarkoitetaan niiden kulujen korvausta, joita jäsenelle on aiheutunut tarvikkeiden ostosta kerhon käyttöön. Pyydä/vaadi kuitti, josta käy ilmi myyjäyriyksen nimi, tuote, määrä, hinta ja päivämäärä. (Jos kerran maksat laskun omilla rahoillasi, älä pyydä kuittia PIK:n nimelle vaan omallesi!) Liitä kuitti nitoen käteishyvityslomakkeeseen, johon tulee laittaa eritelty selostus mihin tarkoitukseen ko. tuotteet/palvelut on käytetty. Jos ja kun hankinnasta on sovittu johtokunnan jäsenen tai toimihenkilön kanssa, mainitse tämän henkilön nimi viitteeksi. Laita lomakkeeseen myös merkintä, haluatko hyvityksen lentotilillesi (muista viitenumerosi!) vai pankkitilillesi. Käteishyvityslomakkeita löytyy Murjusta rahaviraston vanhan lötterön alta.

Nykyisen käytännön mukaan korvataan automaattisesti vain sellaiset tarvikkeet/palvelut, jotka liittyvät välittömästi kerhon ilma-alusten tai muun kaluston käyttöön ja huoltoon sekä kerhon järjestämien kurssien toimintaan. Tällaisia kuluja ovat esim. poltto- ja voiteluaineet, pesuaineet, pienet varaosat, kurssimonisteet jne. Myös matkalentoa harrastavat pilotit voivat itse hankkia Suomen, Ruotsin, Tanskan ja Viron karttoja omaan piikkiinsä, kerho ei niitä enään korvaa. Jokaisesta huoltotoimintaan liittyvästä, yli 500 markan hankinnasta täytyy pyytää lupa huoltotoimen johtajalta. Muista kuin huoltotoimintaan liittyvistä yli 500 markan hankinnoista tulee pyytää lupa rahastonhoitajalta. Koneiden hoitajilla on oikeus hankkia välttämättömiä varaosia hoitamiinsa koneisiin. Yli 1.000 mk:n hankinnat tai ulkomailta tilattavat osat koordinoi huoltotoimen johtaja. Elintarvikkeita ja virvokkeita kerholle ostaa ainoastaan varapuheenjohtaja tai hänen siihen joka kerta erikseen valtuuttama henkilö.

Tavaroiden tai palveluiden tilaaminen/ostaminen kerhon nimiin

Jäsenet voivat hankkia kerholle tarvikkeita myös laskuun. Mikäli mahdollista, pyydä laskuttavalta yritykseltä tilausvahvistus, josta käy ilmi tilattu tavara/palvelu, määrä sekä sovittu hinta. Jos et saa tilausvahvistusta, lähetä ko. tiedot rahastonhoitajalle sähköpostina. Jos olet tilaamassa muuta kuin huoltotoimintaan liittyviä tarvikkeita/palveluita, ota etukäteen yhteys rahastonhoitajaan.

Kun tilaat/ostat tavaroita palveluita, joista kerhoa laskutetaan suoraan, pyydä/vaadi laskuttavaa yritystä yksilöimään lasku riittävän hyvin: tilanneen henkilön nimi, koneen tunnus, tavara, määrä ja hinta.

Laskuun hankittavien tarvikkeiden/palveluiden hyväksymismenettely on sama kuin käteishyvitysten.

Kun ostat tai tilaat tavaroita/palveluita kerholle, muista että jokainen säästetty markka näkyy suoraan kerhon tuloslaskelman viimeisellä rivillä. Varsinkin suuremmat tavara- tai palveluhankinnat tulisi aina kilpailuttaa. Myös pienissä hankinnoissa kannattaa aina pyytää alennusta.

Autonkäytösäännöt

PIK ry:llä on käytössä, ainakin toistaiseksi, Hiace-merkinen pakettiauto eli *terraario*. Käytössä on kolme maksuluokkaa:

1. PIK maksaa. Kerhon tavarankuljetus, kerhoasioiden hoito, koneiden ja muun kaluston kuolto.
2. 0,75 mk/km. Lentotoiminnassa käytettäessä oman auton asemasta. Näitä ovat lähinnä Otaniemi-Malmi-Otaniemi tai Otaniemi-Räyskälä-Otaniemi -kuljetukset.
3. 2,00 mk/km yksityiskäytössä. Vahinkotapauksissa peritään omavastuuosuus (1.000 mk tai johtokunnan harkinnan mukaan enemmän tai vähemmän asianhaaroista riippuen) aina kuljettajalta. Minimilaskutus on 50 mk per ajokerta.

Älä pysäköi autoa Jämeräntaipaleen varrelle yli neljäksi tunniksi ilman pysäköintikiekkoa! Parkkisakot ohjataan kyllä parkkeeraajalle, kerho ei niitä ota kontolleen.

1.1.1998 alkaen PIK ei maksa oman auton käytöstä korvausta ilman ennakkoanomusta, ja tuskin maksaa anottaessakaan.

Korjauspyynnöt laskutukseen/hyvityksiin

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

Työtunnit

Työtunnit on merkittävä **kahden kalenterikuukauden sisällä** työn suoritusajankohdasta tai 10 vrk sisällä työkauden vaihtumisajankohdasta (vanhoilla jäsenillä vuodenvaihde), kumpi ajankohta onkaan aiempi. Näin johtokunnalla on paremmat keinot valvoa työtuntien käyttöä ja merkintöjen oikeellisuutta.

Uusien jäsenten työtuntikausi poikkeaa vanhojen jäsenten työtuntikaudesta, joka on kalenterivuosi. Liittyessään kerhoon jäsen saa lentää liittymisvuoden sekä sitä seuraavan lentokauden liittymisvuonna ja sitä seuraavan vuoden maaliskuun loppuun mennessä tekemillään työtunneilla. On syytä huomata että nämä vuoden kolmen ensimmäisen kuukauden aikana tehdyt työtunnit eivät kuitenkaan nollaannu ao. vuoden työtunteja laskettaessa, ts. uusi jäsen saa niistä hyödyn kahteen kertaan. Kun uusi jäsen aloittaa lentämisen, hän arvioi tekemänsä työtunnit etukäteen ja sillä perusteella häntä laskutetaan kunnes tarkat, todelliset tunnit ovat tiedossa huhtikuun lopulla. Niinpä uusien jäsenten on yllä mainituin ukaasien merkittävä 31.3. asti tekemänsä tunnit huhtikuun 15.

päivään mennessä. Jos tehdyt työtunnit poikkeavat arvioiduista, hyvitetään/veloitetaan erotus. Jos jäsen aloittaa kurssin/lentämisen myöhemmin kuin liittymisvuonna tulee ko. etu erikseen anoa johtokunnalta.

Tehdyt työtunnit tulee merkitä selkeästi ja siitä tulee käydä ilmi päivämäärä, tehty työ riittävän tarkasti eriteltynä (esim. CBV 50 h:n huolto). Kortissa "Hlöviite" tarkoittaa viitteenä annettavaa henkilön nimeä: kirjoita siihen sen johtokunnan jäsenen, toimihenkilön tai muun vastuullisen nimi, jonka kanssa työn suorittamisesta on sovittu. Järjen käyttö on tässä suhteessa sallittu eli kyllä esim. murjua saa siivota aivan omatoimistekin! Jokainen työ tulee merkitä erikseen päiväkohtaisesti; samoin samana päivänä tehdyt eri työt tulee merkitä erikseen. Ei siis summamerkintänä, esim. "CBV:n huolto 3-4.1.97, yht. 12 h", vaan:

Pvm	Työkohde/Hlöviite	Koodi	Tunnit	Σ 1996	Σ TOTAL	Kuittaus
3.1.97	CBV:n 50 h:n huolto / Kuronen	2	3	3	1003	
3.1.97	Murjun lattian lakaisu ja kuuraus	12	1,5	4,5	1004,5	
4.1.97	CBV:n 50 h:n huolto/ Kuronen	2	8,3	12,8	1012,8	

Jos merkinnät eivät ole selkeät ja yksiselitteiset, ne voidaan jättää ottamatta huomioon. Matka-ajasta messuille saa 1/2 työtuntia. Messupomo merkitsee tämän ja muut messutyötunnit.

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

Johtokunta

PIK Johtokunta vuonna 1998

Vuoden 1998 johtokunnan valinta sujui joulukuun vaalikokouksessa yllättävän rauhallisissa tunnelmissa. Viime vuoden varapuheenjohtaja Antti Koskiniemi oli kasannut jo etukäteen kokoon ryhmän ihmisiä jotka yhdessä halusivat ottaa hoitaakseen PIK ry:n ohjailemisen pois nykyisistä vaikeuksista. Lentolehtinen esittelee upouuden johtokunnan pöytäalustuksen lyhyiden esittelyjen kera.

Antti Koskiniemi, puheenjohtaja

Vpj -97 ja kerholainen vuodesta 1987. Lentää purjelentoa ja on nyt myös PIK:n PPL-kurssilla. R/YYT n:s vsk, opiskelee liikennetekniikkaa sekä kuljetus- ja materiaalitoutta. Töissä erään suomalaisen lentoyhtiön liikennesuunnittelussa. Muita harrastuksia hiihto, vaeltaminen ja kalastus.

Mikko Uusitalo, varapuheenjohtaja

Mikko liittyi PIK:iin innokkaana fuksina syksyllä -89 ja lensi seuraavana keväänä pursipahvin. Vuoden -91 kesän armeijan ja sitä seuraavan ulkomailla oleskelun jälkeen pahvi pääsi vanhaksi, kiireitä riitti muihin suuntiin. Onneksi kesällä -96 pahvi saatiin voimaan ja nyt on taas kaksi mukavaa lentokesää takana. Myös laskuvarjohyppyjä ja kuumailmapalloilua on tullut kokeiltua. Mikko väitteli lääketieteellisestä tekniikasta tohtoriksi viime kesän alussa ja on töissä tutkimus- ja tuotekehitystehtävissä alansa teollisuudessa. Harrastuksena on ainakin kaiken uuden ja mielenkiintoisen kokeilu sekä rentoutuminen Tae Kwon Do:n parissa.

Manu Skyttä, sihteeri

Kolmannen vuosikurssin PIKiläinen ja tutustuu monen kolmatta vuotta monen muun teekkari-ilmailijan tavoin aeromystiikan syvimpään olemukseen. Pursipahvin Manu hommasi Savonlinnassa heti iän salliessa eli vuonna -90. Purtsikkaa hän on kesätyön vuoksi lentänyt PIK:ssä lähinnä Virossa ja Keibnellä mutta ensi kesänä toivon mukaan myös Räyskälässä. Tällä hetkellä Manu on astumassa myös moottorilenton maailmaan eli PPL-kurssi on parhaillaan käynnissä.

Marko Koski, messuministeri

Marko jatkaa messuministerinä kädenvääntöä Suomen Messujen kanssa. Tavoitteena on mm. saada PIK:n messutoiminta vaaditulle laatutasolle jotta messurahainhankintaa yleensäkin voidaan jatkaa. Muita edustustehtäviä löytyy ainakin TKY:n -98 edustajistossa sekä Sähkökillassa.

Outi Tahvonen, koulutuspäällikkö

Outsa pyysi esittelytekstiksi pelkästään ytimekkäästi "rivipikiläinen". Ihan näin vähällä emme tätä useassa ilmailukerhossa ja -yhteisössä aktiivisia kuitenkaan päästä. Kiikalassa vuonna -89 suoritetun purjelentolupakirjan seurauksena ei ole enää tarvinnut ruveta keksimään ohjelmaa kesäajaksi, ilmailu on vienyt mukanaan.

Harri Kuisma, huoltopäällikkö

Koulutus: Konetekniikan opinnot lentotekniikasta loppusuoralla jo kolmatta vuotta ("hihtämäänkin pitäis ehtiä"); valmistumistavoite syyskuussa 1999 ("taasko sitä tutkintosääntöä pitää uudistaa")

Työkokemus: maatalouslomittaja, lentokoneasentaja, herra työnjohtaja, harjoittelija, harjoittelija ja harjoittelija

Erytystaidot: lypsäminen (oikeat lehmät)

Juha Volotinen, rahastonhoitaja

Ulkomaille muuttaneelta Riepulän Mikolta perityn rahastonhoitajan pestin jo viime vuonna hoitaakseen ottanut Juha tuli Lentolehtisen lukijoille tutuksi numerossa 3/97 olleesta esittelystä. Alkukausi johtokunnassa on mennyt tiiviissä tunnelmissa kerhon varsin surkean taloudellisen tilanteen vuoksi. Tuloksia tästä työstä näkyy jo tämänkin lehden sivuilla.

Pasi Koho, rakennuspäällikkö

Pasi on 23-vuotias kolmannen vuosikurssin lentoteekkari. Lentämisen hän aloitti vuosikymmenen alussa Kymissä purjelentolupakirjalla, sittemmin on tullut myös mopuiltua ja riippuliidettyä. PPL tuli valmiiksi viime kesänä PIK:ssa. Kerhon jäsenenä Pasi on ollut koko opiskeluaikansa. Hän oli hyvin pettynyt kerhoon liittyessään kun kuuli ettei mitään konkreettista rakennustoimintaa ollut, asialle siis pitää tehdä asialle jotain.



K.J.Temmes 3.10.1919 - 14.1.1998

Tammikuussa kerholaisia kohtasi taas suru-uutinen. Ilmailuhallituksen ensimmäinen pääjohtaja ja PIK ry:n ainoa kunniajäsen Kaarlo Jaakko Temmes menehtyi vakavaan sairauteen kotonaan Helsingissä 14. tammikuuta. Tässä kuva viime kesältä jolloin hän kävi kokeilemassa lentämistä kerhon Archerilla. PKT pysyi varmasti käsissä sodanaikaisen hävittäjälentäjän kokemuksella..

PIKin lentopaikkakisan lopputulokset

Tänäkin vuonna kilpailtiin siitä kuka kerholainen kiertää eniten lentopaikkoja tai käännepisteitä.

Kisan säännöt olivat hieman muuttuneet viime vuodesta. Suurimpana erona oli se että tänä vuonna oli kaksi selkeästi erillistä sarjaa, moottori- ja purjekonesarjat.

Tuloksien tulkinnassa noudatettiin hyvin keveää linjaa. Yhdestä asiasta pidettiin kuitenkin kiinni, läpäriä ei hyväksytä lentopaikkakisan suoritukseksi.

Tähdellä merkityt tulokset (suluissa dokumentoitujen lentopaikkojen lukumäärä) sisältävät puutteellisia dokumentteja lehden mennessä painoon. Nämä tulokset ovat peräisin pik-serveriltä.

Tulokset:

Moottorilentosarja

Nimi	Pisteet
Kimmo Rantanen	70
Pauli Kokkonen	33 (*18)
Mikko Riepula	19

Purjelentosarja

Nimi	Pisteet
Antti Koskiniemi	40 (*0)
Juuso Kilpeläinen	34
Marjukka Suila	31

KIMMO RANTANEN - PUHEENJOHTAJUUTTA, PEEÄRRÄÄ JA TAVOITTEELLISTA LENTÄMISTÄ

Haastatteluvuorossa oli viime vuoden puheenjohtajamme Kimmo Rantanen. Monella PIKiläisellä on Kimmosta jonkinlainen mielikuva, mutta moniko todella tuntee miehen? Halusin ottaa haasteen, ja tutkia mitä miehen mielessä liikkuu jututtamalla Kimmoa viihtyisässä helsinkiläiskahvilassa. Loppujen lopuksi jouduin vääntämään kättä pitkät tovit haastateltavani kanssa siitä, miten paljon haastateltava voi rajoittaa toimittajan ilmaisuvapautta ja puuttua tylliseikkoihin.



Kaltaiseni epäaktiivinen rivipikiläinen muistaa Kimmon puheenjohtajana olon lisäksi todennäköisesti parhaiten hänen tekemästään hyvästä Pr -työstä kerhomme eteen. Iltalehdestä saimme syksyllä 1995 lukea ja katsella kuvia Laura Voutilaisesta, jota purjelennätettiin PIKin koneilla Malmilta käsin. Kimmo oli myös järjestämässä viime keväänä pidettyä vanhojen PIKiläisten kokoontumista Ilmailumuseossa, josta itse ainakin kuulin paljon positiivista palautetta. Samoihin aikoihin PIK oli esillä myös Huomenta Suomi -ohjelmassa edesmenneen Kalle Temmeksen ja Tuomas Karhumäen johdatuksella. Kimmon puheenjohtajakautena PIKistä kirjoitettiin myös Otaniemen lehdissä, Nyytisissä ja Contactorissa. Kerhomme oli siis julkisuudessa enemmän kuin aikoihin, ja siitä suurin kiitos kuuluu todennäköisesti Kimmolle. Kimmo ihmettelikin sitä, miksei PIKissä ole aikaisemmin osattu hyödyntää niitä mahdollisuuksia mitä pr:n hoitoon olisi ollut.

Puheenjohtajuus oli Kimmon ensimmäinen virallinen PIK-pesti. Aikaisemmin hän oli vain tyytynyt lentämään innolla ja keräämään työtunteja, ollen mm. neljäs messutyötilastossa kautta aikojen. Kimmo opetti myös A2 kurssin teorioita. Positiivista Kimmon mielestä puheenjohtajan työssä oli mm. se, että näki miten kerho toimii, ja pääsi vaikuttamaan ja antamaan oman panoksensa arvostamansa kerhon asioihin. Se olikin yksi syy, miksi Kimmo moiseen virkaan halusi. Tosin juuri sillä kerralla Kimmo ei omien sanojensa mukaan tullut vaalikokoukseen sillä mielellä että päätyisi puheenjohtajaksi. Puheenjohtajuuden varmistuttua Kimmo jäi itsekkin ihmettelemään miten näin oli päässyt käymään.

PIKiä Kimmo suitsutti siitä, että se on suurin ja kaunein ilmailukerho, ja sillä on hyvät perinteet. Ja tietysti hieno rakennustoimintatausta. PIK on siis kerho, jonka eteen haastateltavani mielestä kannatti, ja tulevaisuudessakin kannattaa paiskia töitä, ja vielä hoitaa hommansa hyvin. Töiden paljous oli tosin juuri se seikka, jonka Kimmo mainitsi kysyessäni viran huonoista puolista. Vaikka työhön kannattikin panostaa, oli välillä kuulemma käynyt mielessä, että aikansa voisi toki muuhunkin laittaa. Mutta kukapa ei aikansa jakamisen perusteita välillä pähkäilisi. Ilmailuharrastukseen kulutetut tuhannet tunnit vaikuttavat varmaan osaltaan siihenkin, että Kimmon opinnot TKK:lla ovat vielä kesken. Ja olisipa kumma jos edellisvuonna valmiiksi saatu ekonomin tutkinto ei asiaan myös vaikuttaisi. Kaikenkaikkiaan Kimmo koki puheenjohtajuuden kuitenkin ehdottomasti positiivisena ja antoisana kokemuksena. Uusia asioita Kimmon kaudella olivat mm. jatkuvan lentohinnaston luominen, moottorikoneiden sähköinen varausjärjestelmä, sähköisen viestinnän kehittäminen, sääntöjen uudistaminen, koneiden yhteis-potretti, ja PIKin vanhojen

puheenjohtajien kokous marraskuussa. Kokouksessa oli Kimmon muistin mukaan läsnä n. 25 vanhaa puhista, mikä PIKin n. 70 -vuotisen taipaleen ajalta on mielestäni loistava saavutus.

Kaiken kerhotoiminnan A ja O on Kimmon mielestä ihmisten halu ja into hoitaa asioita. PIKin toiminta on pitkälti kiinni niistä ihmisistä jotka sitä vetävät, ja jos näillä on intoa ja hyvä fiilis, välittyy se muillekin jäse-nille. Hänen mielestään kerhossa vallitsi viime vuonna hyvä yhteishenki, joka edesauttoi asioiden hoitumista. Ristiriitajakin tietysti aina esiintyy ja virheitä tehdään. Oma-alotteisuutta Kimmo kai-paisi enemmän PIKiin, ja sanoo, että mahdolli-suudet olisivat valtavat, jos vain ideoijia ja teki-jöitä riittäisi.

Harrastuksena ilmailu on Kimmon mielestä upea, hienompaa saa todella hakea. Yksi parhaista asioista siinä hänen mielestään on monipuoisuus ja tavoitteellisuus; aina on jotain mihin voi pyrkiä ja edetä nousujohteisesti. Kimmo onkin ilmailut innolla ja liidellyt moottoripuolella lähes korkeimmillekin portaille. PIKiin Kimmo liittyi jo fuksina, mutta ajatteli silloin, että lentäminen on vaarallista, eikä uskaltanut ilmaan. Armeijassa hänestä tuli apumekaanikko, ja sitä kautta ilmeisesti vakuuttui lentokoneiden turvallisuudesta ja uskaltautui heti armeijan loputtua purjelentokurssille Nummelaan kesällä 1985. Nummelan hän valitsi siksi, että lupakirjan sai sieltä jo samana kesänä, kun PIKissä se olisi teorioiden takia venynyt seuraavaan kesään. Seuraavan vuoden syksynä hän sai moottorilentolupakirjan. Seuraavaksi Kimmoa alkoi houkutella yölentäminen, ja huo-noonkin säähän täytyi päästä. Hän suoritti johdetun kelpuutuksen 1988. Seuraavaksi tuli ansiolentäjän lupakirja, joka poiki ilmavalokuvauslentoja neljäksi kesäksi. Kuvauslentois-ta Kimmolle kertyi kaikenkaikkiaan huimat 1100 lentotuntia. Kaiken kaikkiaan Kimmolla on lentotunteja yli 2000.

Eteenpäin oli päästävä, ja seuraavaksi olivat vuorossa mittari-kelpuutus vuonna 1989, monimoottorikelpuutus 1990 ja apuopekelpuutus 1991. Monimoottori-lennoista Kimmo lensi suurimman osan Jenkki-lässä, jonka avulla säästi pitkän pennin. Nyt oli jo varsin monta askelta edetty, ja Kimmo päätti mennä niin pitkälle kuin pääsee. Hän suoritti liikennelentäjäteoriat 1992 Helsingin Ilmailuteorioissa, ja lähti taas Jenkkilään kesällä 1994 vähän yli kuukaudeksi kokeilemaan minkälaista lentäminen siellä on ja miten vaikeata liikennelentäjän lupakirja (ATPL) olisi saada. Hän parkeerasi Chicagon Midwayn kentälle, jossa ensimmäisen viikon joutui kuluttamaan Suomessa kesken jäänyttä teorioiden pönttäämistä. Suomessa suoritettut teoriat eivät siellä kelvanneet.

Lentäminen Chicagossa oli Kimmon mielestä haastavaa ja vaativaa. Ilmatila oli tosi vilkasta ja radiopuhelinliikenne vaikeata. Lähinnä radioliikenteen hoitoon Kimmon liikenne-lentäjän lupakirjan saanti kaatuikin. Lupakirjaa varten olisi hänen mielestään pitänyt harjoitella lentämällä siellä työkseen mittarilentoa monimoottorikoneella pitemmän aikaa, ja siihen ei ainakaan sillä kerralla ollut mahdollisuuksia. Tarkkarien epäonnis-tumisesta Kimmo ei ainakaan myöntänyt olevansa harmistunut. Hän oli kuitenkin päässyt lähelle tavoitetta, ja olikin lähtenyt reissuun sillä asenteella, että olisi lottovoitto jos luvan saa. ATPL-lupakirjahan on korkein mahdollinen lupakirja, eräänlainen "lentäjän tohtorintutkinto", kuten Kimmo asia ilmaisi. Lisäksi Kimmo oli saanut antoisia kokemuksia rahtilentämisestä päästessään mm. norjalaisen pilotin perämieheksi postikoneeseen sekä Learjet rahakoneeseen, jossa huilausvuorossa ollut perämies sai köllötellä shekkisäkkien päällä koneen takaosassa. Ajatusta työkseen lentämisestä ei Kimmo ole haudannut, vaikka sanoikin aikovansa tehdä myös "oikeata" työtä.

Purjelento ei sentään ole edistynyt yhtä reippaaseen tahtiin, vaikka tosin viime kesänä Kimmo vietti kokonaisen kuukauden Räyskälässä. Kädenvääntö purje- ja moottorilennon välillä ärsyttää Kimmoa, ja hän haluaa muistuttaa, etteivät ne sulje toisiaan pois. Ne ovat niin erilaisia lajeja, että

molemmista löytyy oma viehätyksensä. Huolestuin miten Kimmon lentämiselle nyt käy, kun tavoitteita ei uusien lupakirjojen muodossa juurikaan enää ainakaan moottorilennosta löydy. Kimmo kuitenkin kertoi innostuneensa moottorilennossa erityisesti matkalentämisestä, jonka aloitti vuonna 1988 Insbruckin reissulla. Vuosikertomuksista olemmekin saaneet lukea Kimmon matkakertomuksia matkoistaan aina Afrikkaan saakka. Matkalentäminen on Kimmon mielestä moottorilennossa parasta; siinä näkee uusia paikkoja samassa ajassa kuin kiertelisi muutaman päivän Helsingin kupeessa, ja se on myös, kuinkas muuten, tavoitteellista. Kimmon mielestä monet eivät edes tajua miten antoisaa matkalento onkaan, ja miten lähellä niinkin hieno maa kuin esimerkiksi Norja on (Kimmo kehui Norjaa ihan itse, en minä tällä kertaa). Tosin pitkät matkalennot edellyttävät Kimmon mielestä mittarikelpuutusta ja urheiluhenkisiä matkustajia.

Haasteiden etsiminen ja tavoitteiden hakeminen ovat Kimmon mielestä hänellä verissä. Kimmo mm. kertoi minulle siskostaan, joka oli miehensä kanssa purjehtinut maailman ympäri kahdessa vuodessa. Matka oli tietysti täytynyt tehdä "väärinpäin", ns. "mahdotonta reittiä", mitä se sitten tarkoittaakin. Matkasta kirjoitettu kirja olisi varmankin kiinnostavaa luettavaa. Tavoitteiden metsästämisessä huolestuttaa humanistin mieltäni se, onko pelkästään tavoitteeseen pääseminen, "voittaminen" tärkeätä, vai osataanko sinne pyrkimisestä, matkanteostakin nauttia. Muistaessani Kimmon innostuksen matkalentämistä kohtaan huoli helpottaa; silloin on pakko pitää myös itse matkanteosta ja lentämisestä kaiken kaikkiaan.

Marjukka Suila

Gravity's a bitch

Manu Skyttä toimittaa uutta palstaa jossa lyhyesti kerrataan edellisen kolmen kuukauden tapahtumat kotona ja maailmalla.

Joulukuu oli synkkää aikaa lentoliikenteessä. Sunnuntaina 7.12. syöksyi venäläinen An-124 pian nousun jälkeen kerrostaloalueelle Irkutskissa Siperiassa. Koneen vasemman puoleiset moottorit sammuiivat ilmeisesti viallisen polttoaineen vuoksi (tuskin kuitenkaan bensiiniä vaikka hesari niin väittikin). Koneen 17 henkinen miehistö kuoli ja lisäksi yli 40 talojen asukasta. Onnetomuudessa tuhoutui myös kaksi Venäjän ilmavoimien Su-27 -koneita, jotka olivat Antonovin lastina.

Samana viikonloppuna sai surmansa kolme kokenutta laskuvarjohyppääjää Etelämantereella. Kuusihenkinen seikkailijaryhmä hyppäsi 2600 metrin korkeudesta etelänavalle lauantaina 6.12.. Koneen palatessa seuraavana päivänä hakemaan seikkailijoita paljastui, että kolmen hyppääjän varjo ei ollut auennut. Kanadalainen seikkailualan yritys oli perinyt kultakin 22 000 dollaria matkasta.



"Tää ei taida enää oieta..."

Maanantaina 15.12. Tadžikistanilainen

Tu-154 matkustajakone syöksyi alas 13 kilometriä ennen Sharjahin kenttää Arabiemiirikuntien liitossa. Kaikki koneessa olleet 86 henkeä saivat surmansa.

Vain kaksi päivää myöhemmin keskiviikkona 17.12. Ukrainan Kiovasta Thessalonikiin matkalla ollut Jak-42 matkustajakone törmäsi lähystymisessä Olympos-vuoreen. Kone löydettiin vasta seuraavana lauantaina. Sekä koneen kahdeksanhenkinen miehistö että kaikki 62 matkustajaa saivat surmansa.

Samana päivänä kuin edellä mainittu Jak-42 -koneen hylky löydettiin. Törmäsi yksi etsintöihin osallistuneista Kreikan ilmavoimien kuljetuskoneista vuoreen Ateenan lähellä, ja kaikki viisi miehistön jäsentä kuolivat törmäyksessä.

Perjantaina 19.12. syöksyi SilkAir-yhtiön Boeing 737-300 -kone maahan Indonesiassa Sumatran saarella. Koneessa oli yhteensä 104 matkustajaa ja miehistön jäsentä. Eloönjääneitä ei löytynyt. Silminnäkiäjien mukaan kone räjähti jo ilmassa ennen maahan syöksyään.

Lauantaina 20.12. putosi KLM-yhtiön helikopteri Pohjanmereen kuljettaessaan öljynporauslautan työntekijöitä. Kaikki kahdeksan onnettomuudessa ollutta henkilöä säilyivät henkissä ja vain yksi loukkaantui.

29.12. joutui United Airlinesin Boeing 747 voimakkaaseen ns. kirkkaan ilman turbulenssiin matkallaan Tokiosta Honoluluun. 83 ihmistä loukkaantui ja japanilainen 32-vuotias naismatkustaja kuoli.

Tiistaina 13.1. törmäsi Afganistanissa Antonov matkustajakone lumipyryssä vuoreen usean lähestymisyrittöksen jälkeen. Kaikki 51 koneessa ollutta kuolivat.

Tammikuun lopulla saattoi lehdistä lukea uutisen, joka koski vuonna 1983 alas ammuttua Korean Airlinesin lentoa KAL 007. Nykyinen Venäjän ilmavoimien uusi komentaja, silloinen Sahalinin ilmapuolustuksen komentaja, Anatoli Kornukov, on kertonut antaneensa käskyn ampua kone alas, tosin kommunistipuolueen politbyroo oli ehtinyt tehdä asiasta jo päätöksen. Kyseistä tapausta tutkitaan joillakin tahoilla varmaan vieläkin ja asiasta enemmän kiinnostuneita neuvon kaivamaan esiin vanhoja Siivet-lehtiä, joissa julkaistiin erään henkilön tekemä tutkimus tapauksesta.



"Kiinnittäkää turvavyöt ja sammuttakaa savukkeet, laskeudumme hetken kuluttua..."

Maanantaina 2.2. kotimaanlennolla ollut filippiiniläinen DC-9 törmäsi tulivuoreen lähellä Cagayanin lentokenttää. Koneessa oli 99 matkustajaa ja viiden hengen miehistö. Tätä kirjoittaessa on löytynyt ainakin 15 eloonjäänyttä.

Tiistaina 3.2. törmäsi yhdysvaltalainen Grumman EA-6B "Prowler" köysirataan Cavalesessa Italian Dolomiiteilla. Kone laskeutui vähäisin vaurioin 150 km päähän Avianon tukikohtaansa. Törmäys aiheutti kuitenkin köysiradan vaunun putoamisen 100 metrin korkeudelta vuoren rinteeseen. Kaikki 20 vaunussa ollutta hiihtoturistia saivat surmansa.

Manu Skyttä

PIKin puheenjohtajien kokoontuminen

PIKin aikaisemmat puheenjohtajat kutsuttiin koolle 21.11.1997 Katajanokan Kasinolle. Paikalla oli yli puolet eli 25 PIKin puheenjohtajaa sekä 3 muuta PIKin virallista henkilöä.

Tilaisuuden alussa nautittiin maittava illallinen, jonka jälkeen vuorossa oli vauhdikas diaesitys nykypäivän PIKistä. Esityksen jälkeen keskusteltiin leppoisasti parin tunnin ajan PIKin vaiheista ja nykypäivän PIKistä. Vanhempien puheenjohtajien kertomat lukuisat tarinat menneiltä vuosilta olivat mieluisaa kuultavaa nuoremmille.

Taloudelliseen puoleen liittyen selvä viesti oli, että lentämiseen sinänsä on vaikea löytää tukea, mutta erilaisten rakennus- ym. projektien suhteen tilanne voi olla parempi.

Osanottajat olivat pääosin varsin ilahtuneita kokoontumisesta. Niinpä seuraavan kerran saatetaankin järjestää vastaava kokous keväällä 1999.

Kimmo Rantanen

PIK-tutkain

Lauantaina 31.1. oli Hämeenlinnassa paikallisen ilmailukerhon järjestämä aloittelevan matkalentäjän päivä. Paikalla oli myös kunnioitettava määrä PIKiläisiä eli noin puoli tusinaa. Päivä alkoi Pekka Ylipaavalniemen kertoessa matkalennolle valmistautumisesta ja maastolaskuista. Jouni Pirtola puolestaan jatkoi kertaamalla purjekoneen suoritusarvojen perusteita. Sen jälkeen olikin jo aika muistella ilmatilajakoa ja ilmailumääräyksiä Hirvolan Harrin kertoessa asiasta lähinnä Räyskälässä lentävän purjelentäjän kannalta. Tapio Tirronen oli paikalla kertomassa pitkistä matkalennoista omakohtaisen kokemuksen perusteella. Kukapa olisi ollut parempi kertomaan aiheesta - viime kesänä parhaimmillaan reilut 900 km! Päivän päätti nuorten EM-kisajoukkueen joukkueenjohtaja Raimo Nurminen, joka kertoi neuvoja aloittelevalle kisalentäjälle. Toivottavasti jatkoa seuraa tulevinakin talvina ja useampikin PIKiläinen löytäisi paikalle.

MS

Jos haluat tunnuksen PIK-serveriin, niin lähestyvä sihteeria sähköpostilla osoitteeseen sihteeripik.tky.hut.fi. Tästä lähtien ei siis enää vaivata suoraan ylläpitoa vaan tunnuksen haluajat lähestykööt ensin sihteeria, joka tarkistaa oletko kerhomme jäsen ja siten oikeutettu käyttäjätunnukseen.

Sihteerä

Lokakuun lopussa pidettiin Rantasaunalla rakentamisaiheinen saunailta. Paikalla oli useita vanhempia pikiläisiä lentokoneenraken-tajaguruja sekä nuorempia kerholaisia pohtimassa rakentamistoiminnan nykytilaa ja keinoja sen elvyttämiseen. Syitä kerhon oman rakentamistoiminnan hiipumiseen löydettiin monia. Yhtenä merkittävänä tekijänä mainittiin mm. se, että nykyisin on valmiita koneita saatavissa suhteellisen edullisesti.

KR

Marraskuun alussa oli PIK:n saunailtavieraana yli 30 ilmavoittoa omaava Hävittäjä-Ässä Kyösti Karhila. Kerholaiset kuulivat huimia tarinoita ilmataisteluista venäläisten kanssa. Kössi Karhila kertoi mielenkiintoisesti myös pitkästä liikennelentäjän urastaan Aerossa / Finnairissa.

KR

4.2.1998 Järjestettiin vuoden ensimmäinen PIK-saunailta. Vieraana oli tällä kertaa Onnettomuustutkintakeskuksen johtava tutkija Seppo Hämäläinen. Kymmenien vuosien kokemuksella ilmailusta ja onnettomuus- tutkinnasta hän esitteli lukuisia työssä vuosien varrella eteen tulleita tapauksia ja niihin johtaneita tekijöitä. Teekkarit olivat Sepon mielestä olleet tähän asti kiitettävän vähäisessä määrin esillä onnettomuustilastoissa. Kuuli-joille painotettiin useita keskeisiä lentotur-vallisuuteen liittyviä seikkoja jotka huomioon-ottamalla välttyään monelta vaaratilanteelta ja onnettomuudelta. Juuri ilmestyneen Ilmailu-lehden mukaan Seppo "Hämis" Hämäläinen oli saanut juuri FAI:n myöntämän Paul Tissandier -diplomin pitkästä ja monipuoli-sesta toiminnasta ilmailussa niin ammatin kuin harrastuksenkin merkeissä sekä lentoturva-llisuuden edistämisestä Suomessa. Tunnustus tuli todellakin oikealle miehelle.

Allekirjoittanut ihmetteli hieman illan nimi-tystä **Saunailaksi**, lieneekö bussilakko ollut osasyylinen mutta harvassa **saunaillassa** saunojien lukumäärä jää yhden käden sormilla laskettavaksi.

SH

Moottorikoneiden peiteprojekti saatiin valmiiksi marraskuun aikana. Nyt PIKillä on täydelliset peitteet 4 moottorikoneelle talvisia tuiskuja ja pakkasia vastaan. Malmin hallissa on kaappi, jossa peitteitä säilytetään. Suurimmat kiitokset peitteitä ommelleelle Säde Korpiselle.

KR

PIKjoulua vietettiin rantsulla 5.12.1997. Jouluruokien ja juomien nauttimisen ohessa Pukki muisti perinteiseen tapaan ansioituneita kerholaisia.

Kerhon tällä hetkellä Norjassa vaikuttava alajaos piti varjoPIKjoulua samaan aikaan virallisten bileiden kanssa. Etenkin loppuillasta käydyissä puhelinkeskusteluissa ihmeteltiin PIKiläisten vaisua juhlimista: Suurin osa PIK-kansasta oli jo poistunut paikalta kun Norjassa oli vasta juuri päästy vauhtiin..

SH