

LENTOLEHTINEN



POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI NO 1/95

LENTOLEHTINEN



Numero 1/95 8.2.95

Tässä numerossa:

- [Pääkirjoitus: Palveluyhteiskunta](#)
- [Johtokunta armon vuonna 1995](#)
- [CSX lentää taas - suksitoimintaa Laajalahdella!](#)
- [Hiilihai - pureeko se?](#)
- [Erään lentäjän tarina](#)
- [Eeva - lentäjäsankari muttei kova jätkä](#)
- [Luvassa tähtivieraita ja kurmeeta](#)
- [PIK-tutkain](#)
- [Palvelukseen halutaan](#)
- [Viralliset aktiivikerholaiset vuodelle 1995](#)
- [PIK-muisti](#)

Lukijoiden mielipiteet kaikesta kerhotoimintaan ja ilmailuun liittyvästä ovat tervetulleita Lentolehtisen sivuille. Kirjoituksissa olevat mielipiteet ja kannanotot eivät kuitenkaan välttämättä vastaa kerhon tai Lentolehtisen kantaa, vaan ne ovat kirjoittajien omia, eikä toimitus voi kantaa vastuuta niiden aiheuttamasta ilosta tai mielipahasta.



Palveluyhteiskunta

Lueskellessamme tarinoita esihistoriallisista pikiläisestä yhteisöstä esimerkiksi kerhon 50-vuotishistoriikista tai vaikkapa vain antiikkiin ajoista kerhon 60-vuotisjulkaisusta, on helppo huomata kerhon muuttuneen niistä ajoista aika tavalla. Kerho on tietystikin kasvanut ja lentotoiminta on monipuolistunut huomattavasti, ja myös rakennustoiminta on muuttanut rutkasti muotoaan. Mutta kaikkein silmiinpistävin piirre ei kuitenkaan selviä painetusta sanasta, vaan niiden rivien välistä: kerhon henki ja luonne eivät ole enää samat kuin kymmenen vuotta sitten, eikä varsinkaan sitä mitä se todennäköisesti oli kerhon ensi vuosina: kerhossa vallinnut kerhohenki ja siihen liittyvä suora taloudellista hyötyä tavoittelematon ajattelutapa ovat tulleet vieraaksi tavalliselle rivikerholaiselle, ja samalla myös osalle kerhon aktiivisimmista jäsenistä. Silmiinpistävä piirre alkaa olla, että yhä useammat kerholaiset näyttävät mieluummin maksavan saamistaan palveluista, eli lentämisestä, selvällä rahalla sen sijaan, että osallistuisivat yhteisen hyvän rakentamiseen ja pääsisivät siten lentämään hieman halvemmalla.

Palveluyhteiskuntaan siirtymisestä seuraa vain väistämättä se, että kerhon toiminnan kannalta ensiarvoisen tärkeisiin toimintoihin ei löydy enää tekijöitä ja ne joudutaan joko lakkauttamaan tai etsimään niille tekijä kaupallisten palveluiden tarjoajilta. Suomalaisen yhdistystoiminnan oleellinen perustus on ollut yleishyödyllisyys, ja se on ollut myös PIKin toiminnan perusta näihin aikoihin saakka. Jos nykyinen kehitys jatkuu, voidaanko enää katsoa kerhon pysyvän niillä perustuksilla mille se on rakennettu ja kun perustukset pettävät, on etsittävä uudet ja tässä tapauksessa ne lienevät markoilla rakennetut. Millä tavoin kerho enää silloin eroaa kaupallisesta lentotoimintayrityksestä? Siinä vaiheessa kun ero kerhon ja lentotoimintayrityksen välillä alkaa olla häilyvä, voimme siirtyä suoraan amerikkalaismalliseen toimintaan, eli suoraviivaiseen businekseen, ja palkata henkilökuntaa hoitamaan niitä toimintoja, joita nykyisin hoidetaan vielä talkootyönä. Silloin voimme alkaa vuokraamaan koneita kaupalliseen hintaan sisään käveleville asiakkaille. Olisihan se tietysti hienoa, jos kenenkään kerholaisen ei tarvitsisi tuhria käsiään öljyyn ilman palkkaa, kenenkään ei tarvitsisi väijyä kerhon rahavirtoja ilman että siitä yksikään killinki tippuisi omaan pussiin tai kenenkään kerholaisen ei tarvitsisi työntää toisen kerholaisen varaamaa purjekonetta radan päähän, jotta kaveri pääsisi lentämään. Voidaanhan kerho-organisaation tilalle palkata huoltajia, kirjanpitäjiä ja purjekoneen maakäsittelijöitä, mutta valitettavasti silloin ei enää voida puhua kerhotoiminnasta, eikä kerhohenkisestä hinnoittelusta, ja samalla voidaan myös heittää todennäköisesti hyvästit suurelle osalle kerholaisista, varsinkin sille suurelle enemmistölle jolla ei raha kasva puissa. Nykyisenkaltainen kerho-organisaatio on kieltämättä kerhon valtti, joka on kieltämättä tuonut PIKille mainetta ja varsinkin kunniaa Suomen vähälukuisten ilmailukerhojen joukossa. Tunnustettu tosiasia on, että esim. Kebnen leiri kaatuu tai ainakin vaikeutuu helkkaristi ilman meidän panostamme. Kerhossamme on nimittäin selkärankaan asti juurtunut organisaatio - ja organisoituminen. Tämä Kebneleiriltä kuuluisa PIKiläinen perustehokkuus vain tuntuu ylettyvän tilanteisiin, joissa monta kerholaista on enemmän ja vähemmän olosuhteiden pakosta samassa paikassa samaan aikaan. Entäpä kun hajoamme varpusparven lailla ympäri pääkaupunkiseutua? Organisoitumista voisi sen vuoksi miettiä kukin kehissään. Onko kerhohengen mukaista hölöttää messukentällä suureen ääneen "Tän päivän jälkeen tulee 150 h täyteen, ei enää iske koko keväänä !" Kan- nattaako odottaa, että lentokoneesta tulee raato, ennen kuin "en mä viitsi tätä sitoa kiinni kun seuraava kuitenkin tulee pian". "En perkules pese konetta, se oli jo paskainen kun mä otin sen ulos hallista." Kaikki tämä osoittaa suurin mitoin paheksuttavaa sosiaalittomuutta ja on osoitus pelkästä omaan napaan tuijottamisesta. Kuitenkin jokainen jäsen on viime kädessä vastuussa kaikesta, sillä kerho olemme me.

Kerhon koko, lentäminen suhteellinen kalleus sekä \$- että aika-akseleilla, tekee kerhomme jäsenistä erikoisia yleensä kaikenmoisten kerhojen kyllästävässä isänmaassamme. Pari vuotta kerhossa olleet jäsenet tuntuvat olevan jonkinlaisessa välivaiheessa: ei tunneta vielä oikein ketään muuta kuin omalla kurssilla olleet ja messuilla seisseet, mutta ei oikein uskalla vielä mennä pölisemään niitänaitä vanhempienkaan kanssa. Vaihe on erinomaisen kriittinen tulevaa uraa ajatellen, mutta ylitsepäästävässä. Pahimmassa tapauksessa uusi keskivanha pieru voi omaksua epäsosiaalisen sosialistifasistista ristibreshneviläiszhirinovskilaisvaikutteisen tyylin "ei ole penniäkään kiinni näissä ritsoissa". Toisaalta voi myös turtua niin pahasti, että jättää koko hienon harrastuksen sikseen. Kumpikaan vaihtoehto lukuisine permutaatioineen ei liene kenenkään intresseissä. Toiminnan volyyymi sekä nyt viime vuodenvaihteessa mukaantullut liiketoiminta verovelvoitteineen pakottavat kerhon hallinnon hoitamisen entistä ammattilaismaisempaan lähestymiseen. Sooloilu on mennyt jäädäkseen, tai ainakin erästä poikkeusta lukuunottamatta. Toki positiivista pellettomuutta kaivataan aina, mutta tietty muotouskollisuus on pakko säilyttää. Palveluyhteiskuntaan ei kerhossa kuitenkaan ole varaa, se tiputtaa kerhon perustuksiltaan.

Heikki Rönkä & Timo Saarto

Johtokunta armon vuonna 1995



Kerhon puheenjohtaja kuluvana vuonna on DI **Simo Tauriainen**, Oulun poika vuosimallia 1967. PIKiin Simo liittyi 1986, suoritti seuraavana vuonna A2:n ja sen jälkeen johdetun, iin, monimoottorin ja russiskij-hulikuopteripahvinkin. Kilotangon entinen koneenhoitaja siirtyi suoraan huipulle kerhon puheenjohtajaksi. Leipätyökseen Simo rakentelee avaruusraketteja TKK:n avaruustekniikan laboratoriossa (eli virallisesti sanottuna tutkii mikroaaltokaukokartoituslaitteita ja satelliittitekniikkaa). Harrastuksina Simpalla on mm. metsästys, kalastus ja kaikki mikä on jännää tai vaarallista.

Varapuheenjohtaja **Timo Saartoa** ei voi olla huomaamatta - Parimetrinen korsto ei juuri vastaanvättäjiä houkuttele. Timo on johtokunnan kokenein, johtokuntaura alkoi messuministerinä, ja sen jälkeen seurasi lupaava tulevaisuus rahastoviskaalina. Johtokuntainnostus uhkasi kuitenkin loppua rahastonhoitajavuoden tilintarkastukseen (kuten jollain aiemmallakin rahastonhoitajalla...), mutta yhteisymmärrys hyvin hoidetuista tileistä koitti kuitenkin pian. Lupaava standardiuraputki ei kuitenkaan johtanut perinteiseen virkaan, vaan varasellaiseen. Raastolla on sekä pursi- että mottipahvit, vaikka purtsikkalentäminen onkin jäänyt vähemmälle. Timpan maanpäällisiin harrastuksiin lukeutuvat mm. golf, Ruka, skotlantilaiset yksiulotteiset ylämaan herkut ja irlantilaisperäinen tumma virvoke.



Kerhon sihteerin paikan johtokunnassa on perinyt **Mikko Pietilä** (virallinen termi ja toimenkuva: secretary; Official appointed by society etc. to conduct its correspondence, keep its records, etc.). Mikko on käynyt kerhon A2-kurssin keväällä -93 ja siitä asti käynyt säännöllisen epäsäännöllisesti ajamassa kierrosta Malmilla ja keksinyt paljon hyviä tekosyitä olla kulloinkin lähtemättä lentämään. Tänä vuonna emme saakaan Mikon uhkausten mukaan kuunnella kuukausikokouksissa aivan niin pitkiä pöytäkirjoja kuin mihin viime vuosina on totuttu. Ja Mikon sanoja lainaten: "kuten kuvasta näkyy, häviän edeltäjilleni joissain muissakin suhteissa".

Rahastogorillan paikan otti mdi (=melkein dilpomi-insinjööri) **Niiles Airola**, puunjalostaja jo vuodesta 1968. Niiles kävi kerhon pursikurssin viime keväänä ja tiimaa tälle onnelliselle aviomiehelle on kertynyt huimat 22 tuntia. Harrastuksikseen Nille kertoo tenniksen, laskettelun, suunnistuksen, remontoinnin, tiliasiat, TAK:n (=Saabin korjauksen), ja TKY:n Marmon-projektin. Niiles on tunnollinen puurtaja ja seurassa eläjä. Kerhoon miehen houkutteli se, joka yleensä keskittyy vastakkaisen sukupuolen houkutteluun, eli Wili.





Huoltopäällikkö **Timo Lindqvist** on ollut PIKissä ja sähköosastolla vuodesta 91. 22-vuotias Timo lensi A-kakkosen viime vuonna ja yölentokelppari on työn alla. Ekana vuonna kerhossa pääasiallinen puuhastelu oli messuilla palelemista, sen jälkeen työtunnit ovat kerääntyneet lentokonehuollos- sa. Muista harrastuksistaan Timo kertoo: "Tykkään retkeillä myös maan kamaralla".

Koulutuspäällikkö on johtokunnan ainoa jäsen, joka periytyy edellisestä johtokunnasta. **Marja Savola** on se viehättävä blondi, joka aikoinaan kertoi ne hävyttömimmät, ja parhaat blondivitsit. Koulutuspostin Marja hoiti '94 sen verran mallikkaasti, että vuosikokous valitsi hänet jatkamaan hyvin alkanutta koulutusuraansa kerhossa. 1988 kerhoon liittynyt Marja lensi A2:n vuonna 1993 ja viime vuonna johdetun kelpuutuksen. Marjan harrastukset ovat vauhdikkaita: purjelautailu, laskettelu, lumilautailu ja Kalle (siis se kahdestoista), ja varsinkin sen pilotti-illat viikonloppuja unohtamatta.



Rakennuspäällikkö **Ismo Karali** yrittää toista tulemistaan rakennuspuuhissa. Ismo kilpailee varsin tasaisin panoksin Saarron Timpan kanssa johtokunnan kokeneimman tittelistä: rakennuspäällikköyden lisäksi Ismo oli kerhon suuri ja kunnioitettu puheenjohtaja vuonna 1991. Tällä kertaa Ismo ei enää puuhastele sen koneen kanssa josta herrasmiehet eivät puhu, vaan oman kimppaprojektin, Hiilihain kanssa. Töiden ohella Izmo askartelee iltaisin asuntoremontin parissa ja rakentelee harrasteautokseen Corvettea aidolla pieteetillä.

Johtokunnan ainoa ministeristason herra, messuministeri **Jarkko Anttila** kuuluu sarjaan "pahat kiilarit". Vaikka Jaska, tunnettu myös nimellä Vuksi, kävi PIKin pursukurssin vasta toissa keväänä, on tiimaa kertynyt jo lähes sata tuntia. Harrastuksina Jaskalla on koripallo, torvet, Lappi ja siellä tapahtuva tunturista toiseen kuljeskelu. Lisäksi ministeri on mestaruusluokan laskettelija ja ansioitunut luistelija.



Tarinat johtokunnan jäsenten toimittamista ja osittain muistakin tiedoista koonnut **Heikki Rönkä**

CSX lentää taas - suksitoimintaa Laajalahdella!

Kerhon vanha rouva sierraexrei on vastoin kaikkia odotuksia valmistunut kolmestoista kuukautta kestäneestä 100 tunnin "vuosihuollostaan" ja maalauksesta. Kone on jo saanut ilmaa siipiensä alle, ja se sijoite- taan "kokeeksi" kuukaudeksi-kahdeksi Laajalahdelle suksilentotoimintaa varten. Suksitoiminta poikkeaa jonkin verran totutusta, mutta on kivaa ja tarjoaa SX-tyyppisiä omaamattomille helpon tien tosilentokoneen ohjaimiin! Hankkeen pääorganisaattori Kari Kemppi kertoo seuraavassa suksitoimintaan liittyvistä menettelytavoista.

CSX on valmis ja suksilla! Loppupalven sijoituspaikka sillä on Laajalahden Merenkävijät ry:n venerannassa, joka sijaitsee Otaniemeä vastapäätä Laajalahden puolella. Paikalle pääsee paitsi jäätä pitkin kävelemällä/hiihtämällä, myös autolla Kehä I:stä pitkin Laajalahden valoista Akseli Gallen-Gallelan Tarvaspään suuntaan kääntymällä. Venesatamaan on viitta kolmisensataa metriä liikennevaloista. Tsekkaa vaikka puhelinluettelon kartasta. Kone on sijoitettu venesatamaan, koska rannasta saa sähköä, tarvikkeille on koppi ja paikka on rauhallinen. SierraExreitä säilytetään rannassa laiturin pohjoispuolella. Sähköpistorasia on veneiden tankkausaseman verkkoaidassa. Laajalahden merenkävijöiltä on vuokrattu koppi, jonka ovesa on PIKin oma riippulukko, johon käy Murjun avain. Koppi pidetään aina lukittuna, ja siellä säilytetään mm. tankkaustarvikkeita (tikkaat, suppilo, mahdollisesti bensaa jerrykannuissa), öljyä, koneen peittoja (kun ne eivät ole ko- neen päällä), lämmitin + kaapelit (kun niitä ei tarvita), varauskirjaa ym. tarpeellista ja tarpeetonta.

Koneella operointi

Moottoria ei saa käynnistää ellei se ole lämmin. Kun lopetat lentämisen, niin peittele kone AINA ja laita sähkölämpöpari moottoritilaan. Tsekkaa, että lämmitin tosiaan hurauttaa päälle. Tällä konstilla seuraavalla lentäjällä on helppoa. Köytä kone aina KUNNOLLA. Jos joku tökköyrä on tössinyt, niin moottori lämpiää ko- vallakin pakkasella suunnilleen tunnissa, tsekkaa lämpö kädellä sylinterien rivoista ja kaasuttimen lämpömittarista. Muista, että O-200 moottori jäätyy aina kun vain voi. Seuraa aina tarkasti kaasuttimen lämpöä ja käytä etulämpöä tarvittaessa, mieluummin ennakoivasti. Vaarallisimmat hetket moottorin jäätymiselle ovat laskussa, kun tehot ovat pienellä. Kone on todistettavasti jäätynyt myös nousussa täysillä tehoilla ja matkalennossa 75% tehoilla.

Kun kone on kauniisti peitelty, ei tarvi skrabata. Jos skrabausta tarvitaan, älä tee sitä ja mene kotiin! Käytä järkeäsi, jos siipi vaikuttaa huurteiselta. Huurre ja jää siiven etureunassa kasvattaa sakkausnopeutta, pidentää lentoonlähtömatkaa ja aiheuttaa kaikenlaista inhottavaa. Ole varuillasi! Rullatessa varo poijuja. Turvallinen reitti on merkitty jäälle kepein. Tuulipussia markkeeraamaan on laiturin päässä olevaan sähkötolppaan viritetty epämääräinen kangaspala. Suunnittele lentoonlähtö siten, ettet joudu heti ilmassa kaartamaan pois päin asutuksesta. Lentoonlähtöä ei koskaan saa tehdä kohti estettä. Laskeudu riittävän etäälle rannasta. Muista, että rannan lähelle laskeutuminen tarkoittaa, että joudut myös lentämään läheltä rantaa. Jäälle asetetaan havuja merkitsemään laskeutumisaluetta. Havut helpottavat lisäksi arvioimaan korkeutta laskussa. Laita aina, vaikka pysähtyisit vain hetkeksi, suksien alle laudat. Jäätyneitä suksia ei ole erityisen kiva sulatella irti. Myös lumi voi tarttua seisovan koneen suksiin niin, että kone ei yksinkertaisesti lähde moottorin voimalla liikkeelle.

Lentosuunnitelma on must

Laajalahti sijaitsee valvotussa ilmatilassa. Sinun täytyy antaa lentosuunnitelma Malmin rullaukselle. Tee se ennen nousua joko NMTpuhelimella tai yritä koneen radiota. Lentosuunnitelman voi tehdä myös reilusti etukäteen vaikka Otaniemestä ja sopia, että ilmoitat heti, kun olet ilmassa ja radio kuuluu. Laajalahden keskustassa, Kehän toisella puolella, on puhelinkoppi. Muistathan, että Malmin sektori loppuu Turun-Helsingin rautatiehen pohjoisessa. Älä vahingossakaan mene Vantaan sektoriin, siitä tulee ikävyyksiä. Tärkeät puhelinnumerot ja jaksathan ovat:

EFHF ATIS puh: 8277 4034, 122.70 MHz

EFHF briefing puh: 8277 4031

EFHF TWR puh: 8277 4040

TWR 118,90 MHz, GND 121,60 MHz

Tankkaus

Koneen voi tankata kannuista rannassa. Käytä suppiloa ja siinä olevaa säämiskää. Muista maadoittaa suppilo. Maadoita myös itsesi ennen korkin avaamista koskettamalla koneen runkoon samalla kun pidät kiinni jerrykannusta. Tikkaita säilytetään kopissa. Koneen voi tankata myös Malmilla. Laske 18/36 viereiselle "nurmikiitoradalle" (jolta operoitaessa ei anneta selvityksiä, ainoastaan lennontiedotuspalvelua, toiminta omalla vastuulla!) ja tilaa Kanasen auto 09:n päähän. Simple! Kanasen saa puhelimella kiinni numerosta 376 508 ja Malmilla jaksolla 122.30.

Älä häiritse ihmisiä!

Karttaan on merkitty alueet, joiden yli lentämistä tulee välttää. Erityisesti nousuissa on syytä kaartaa kaukaa rannoista. Erityisen vaarallisia ovat kaikki Kehä I:n ulkopuoliset alueet, koska ne ovat taajaan asuttuja, samoin venesataman ympäristöä tulee varoa. Otaniemen kärjen yli ei myöskään ole syytä räimiä. Maarinranta ja In- nopolin ympäristö ovat hieman helpompia melun suhteen, koska niissä ei ole asutusta vaan työpaikkoja. Tarvaspään ja Munkkiniemen välissä ei ole asutusta. Minimilentokorkeus Helsingissä on 2000 jalkaa! Espoossa ei moista määräystä ole, mutta lentosäännön mukaan minimilentokorkeus asumattoman paikan ylä- puolella on 500 jalkaa ja asutuskeskuksen päällä 1000 jalkaa. Espoo on käytännössä yhtä isoa asutuskeskusta, joten missään ei ole syytä olla alle 1000 jalan paitsi Kaunian väylällä, josta on erikseen annettu korkeudet.

Toiminta on laillista. Siitä on ilmoitettu Espoon nimismiehelle kirjeitse ja Laajalahden asukkaille monisteella. Lue asiasta kertova moniste! Jos joku tulee pällistelemaan, suhtaudu ystävällisesti äläkä provosoidu, jos joku yrittää sol- vata metelöijäksi. Kerro vaikka koneesta, PIKistä, opiskelusta polilla jne.

ÄLÄ RÄIMI!

ÄLÄ TEE LÄPÄREITÄ!

KIERRÄ IHMISET, KOIRAT JA HEVOSET KAUKAA!

NOUDATA ANNETTUJA OHJEITA!

ÄLÄ TÖSSI!

Lopuksi: Lentäminen sukset jalassa on lähes hauskinda mitä lentokoneen ohjaamossa voi tehdä.

Kari Kemppi

Hiilihai - pureeko se?

PIKin rakennustoiminta on heräilemässä unestaa ja uusi lentokoneprojekti virittelee itseään.

Muutama numero sitten tarkimmat saattoivat huomata Ilmailu-lehden Renon kisoja käsittelevän artikkelin yhteydessä pienen jutun koskien suomalaista F-1 Pylon Racing projektia.

F-1 luokan raaseri on köyhän miehen mahdollisuus päästä ajamaan matalalla ja lujaa. Tämän hetkinen ehdoton valtiasklassinen luokassa on tiimi Nemesis, joka on voittanut Renon F-1 luokan useana vuonna kuten myös 1994. Kilpailuja Euroopan puolella järjestetään Ranskan ja Iso-Britannian ilmaperällä vuosittain. Starteista maksetaan jokaiselle selvää rahaa. Koneessa on "vakiomoottori", jossa käytettävät osat ja niiden viritysaste on määritelty tarkkaan. Sääntöissä on määritelty myös siipipinta-alalle mitat sekä muutamia muita koneen konfiguraatioon ja geometriaan liittyviä yksityiskohtia.

Hiilihai työnimellä kulkeva lentokoneen suunnittelu- ja rakennusprojekti sai ensimmäisiä konkreettisia muotoja viime kevään aikana, kun koneesta piirreltiin luonnoksia. Koneessa on päädytty perinteiseen malliin, vaikka ankkurikoneitakin Yhdysvaltain sarjassa lentää. Ensimmäisen vaiheen aikana suunnitteluryhmä hommasi itsensä paikanpäälle Länsirannikolle ihmettelemään touhua. Matkan aikana hankittiin tietoa tiimien toimintatavoista ja tietenkin erilaisista suunnitteluratkaisuista. Tällä hetkellä työ etenee 2-osassa, eli suunnittelutyö, joka aloitettiin syksyllä on parhaillaan käynnissä. Työtehtäviä suunnittelunkin alalta on kiinnostuneilla ja osaavilla tarjolla.

Rakentamaan aikataulun mukaan päästään ensi syksynä, josta kukin voi laskea koska mahdollisesti ko. härveli irtoaa maan kamaralta.

Pääasiassa PIKiläisistä koostuva ryhmä saa apua myös kerholta. Projektin yhteydessä tehty työtunnit hyväksytään työtunneiksi kerhossa, uudistuvan Murjun suurempaa puolta tuellaan käyttämään rakennusvaiheessa ja Vartti-markan hautajaisia aloitellaan luovuttamalla Murjussa makaavat ydinaineet projektille, tosin huomautuksella että ko. ydinaineet palautetaan mikäli Varttimarkka rakennetaan.

Lentokoneprojektiin osallistumisesta kiinnostuneet ja muuten vain kiinnostuneet voivat ottaa yhteyttä Ismo Karaliin ja kysellä lisää infoa.

Puhelimet:

- KRT-labra 451 3963,
- koti 518 847
- lepakkopuhelin 950-553 4900

Ismo Karalin höpötyksiä kuunteli Jarkko Anttila

Erään lentäjän tarina

Johannes Friedrich Dietrich syntyi keskiluokkaiseen porvariperheeseen itäisen Saksan Mhlberg'ssa 11. lokakuuta 1905. Ura, jonka tämä mies loi itselleen, täyttäisi useimpien pikkupoikien villeimmätkin unelmat. Olosuhteiden pakosta hänen tarinansa on kuitenkin tuomittu unohduksiin.

Fritz aloitti lentokonetekniikan opinnot Braunschweigin teknillisessä korkeakoulussa. Lupakirjan hän suoritti opiskeluaikanaan joskus kolmekymmentäluvulla. Niihin aikoihin kuului koulutukseen noin 70 lentoa, joista 50-55 oli suoritettava ennen ensimmäistä yksinlentoa. Päivittäinen lento-ohjelma käsitti noin viisi lentoa. Ensimmäinen yksinmatkalento noudatti reittiä Braunschweig-Hamburg-HannoverBraunschweig.

Braunschweigissa harrastettiin paikallisen Akafliegen teekkareiden keskuudessa lentokoneenrakennusta. Fritz oli aktiivisesti mukana toiminnassa ja muun muassa suoritti erään purjekoneen ensilennon, joka päättyi tonttiin välittömästi saavutettuaan lakikorkeuden viisi metriä vintturihinauksen aikana. Kone meni päreiksi, mutta muistoksi jäi hassu puinen ratti, joka komeilee tänäkin päivänä erään pukinmäkeläisen asunnon seinällä.

Opinnot Braunschweigissa päättyivät yllättäen, kun professori suositteli pikaista maisemanvaihtoa. Fritz oli edellisenä iltana eräässä opiskelijakokouksessa julkisesti haukkunut erästä opiskelijoidenkin keskuudessa suosittua poliitikkoa, Adolf Hitleriä. Fritz hyppäsi prätkänsä selkään (kaksipyttyinen Wanderer) ja kaasutteli Etelä-Saksaan. Sitä ennen hän tosin joutui "niistämään nenää" kahdelta SA-mieheltä, jotka yrittivät "haastatella" häntä ennen lähtöä. Fritz valmistui aikanaan Stuttgartista. Jonkin aikaa hän työskenteli Junkersin koelentäjänä ja muun muassa testasi Ju 90:n moottoreita 12000 metrissä. Kerran hän aloitti (perämiehenä) Ju 68:lla lennon Rio de Janeroon, kun Marokon yläpuolella yksi sen dieselmootoreista hajosi ja kippari päätti kääntyä takaisin. Ju 88 oli Fritzin toinen lempikone.

Fritzin työryhmä erikoistui huonon sään tutkimiseen. Kun muu lentotoiminta keskeytettiin, heidät määrättiin ilmaan. Yksi Fritzin merkittävimpiä lentoja oli täysi sokkolasku, eräs Saksan ensimmäisiä. Näkyvyys oli niin huono, että "lentokonehalli tuli näkyviin vasta, kun kone rullattiin sen viereen asematasolle".

Jossain vaiheessa sodan alettua Fritz toimi Stuttgartin teknillisen korkeakoulun jarruvarjotutkimuksessa. Kokeita tehtiin Ju 88:aan kiinnitetyllä varjolla. Varjo avattiin 2000 metrissä, alas tultiin syöksyssä, kone oikaistiin ja laskeu- duttiin. Koko toimenpide kesti parhaimmillaan 55 sekuntia. Jarruvarjokokeilu johdatti Fritzin myös Peenem ndeen, jossa V2 kokeiluraketteja varten kehitettiin laskuvarjo rakettien palauttamiseksi ehyenä maanpinnalle. Joskus -43 koelennoilla tuhoutui useita Me 163 "komeettoja" niiden lähestyessä äänivallia. Asialle pantiin Fritzin työryhmä, joka kehitti metallipunoksisen jarruvarjon. Varjo avattiin 0.998 Machin nopeudessa ja kone saatiin hidastettua ennen kuin mitään vakavampaa ehti tapahtua. Lentäjä oli Fritz.

Aktiivilentäjän ura loppui 1945 erään koelennon yhteydessä. Me 262:ta testattaessa lähestyi amerikkalaisten pommituslentue. Fritz ja Messerschmidt määrättiin nopeasti laskuun. Kone ehtikin laskeutua, mutta pommitus alkoi ennen kuin pilotti ehti poistua kentältä. Fritz haavoittui vakavasti, eikä lentänyt enää ennen sodan loppua.

Sodan jälkeen oli saksalaisilta lentotoiminta kielletty. Fritz ja monet muut entiset saksalaiset lentäjät saivat merkittäviä työtarjoja ulko- maisilta lentoyhtiöiltä. Liittoutuneet estivät kuitenkin

kehittelypuolen henkilöitä poistumasta maasta. Toisaalta Fritz ei ollut riittävän merkittävä henkilö, jotta amerikkalaiset olisivat vieneet hänet mukanaan, tekemään sitä mitä hän halusi: kehittämään lentokoneita.

Sodan jälkeen ei Saksassa ollut töitä lentokonepuolella. Turhautunut lentäjä teki erilaisia insinöörin töitä nauttien alennettua palkkaa hänen "väärän alan kokemuksen" vuoksi, mutta lentäminen jatkui heti, kun liittoutuneiden lentokielto poistui. Ammattilaispuolelle ei vanhalla sotainvalidilla ollut kuitenkaan asiaa. Tämä ei kuitenkaan estänyt harrastusta.

Lupakirjan Fritz säilytti 83-vuotiaaksi asti. Hän oli siinä vaiheessa Saksan vanhin lentäjä ja omistanut lupakirjan yli 50 vuotta. Viimeisen kerran Fritz lensi yhdessä tyttärenpoikansa kanssa, kun tuoreella lupakirjalla varustettu teekkari vieraili Hampurissa hänen luonaan.

Vanha lentäjä oli sitkeä mies. Vaikka hänen varsinainen elämäntyönsä kiikutettiin salkussa Amerikkaan, hän ei lopettanut suunnitelmiaan. Vielä vanholla päivillään hän suunnitteli pienkonetta ja monia muita asioita. Suurin osa niistä ei koskaan toteutunut.

Simo Tauriainen

Eeva - lentäjäsankari muttei kova jätkä



Kuukauden pikiläinen -sarjamme jatkuu. Tällä kerralla saamme tutustua yhteen kerhonne viehättävistä naispiloteista, ainakin kaikkien purjelentäjien tuntemaan Eeva Hirvolaan.

Lentämistä pidetään yleisesti ottaen kovien kundien lajina, ja nainen, erityisesti moottorilentäjänä, on jotakin kerrassaan sensaatiomaista. PIKissäkin naisjäsen on suuri harvinaisuus. Erityisesti aktiivinen sellainen. Jos lisäksi mukanaolovuosien määrää lasketaan, vie Hirvolan Eeva kiistatta voiton yli kymmenellä kerhovuodellaan. Voin vain kuvitella miten hento ja herttainen Eeva sai poikien päät pyörälle tuolloin kymmenisen vuotta sitten kerhoon tullessaan. Tyttöjen määrä kun tuohon aikaan lentokerhoissa tuskin oli päätä huimaava. Harvinaisuus tuskin kuitenkaan oli ainoa seikka, joka päät pyörälle laittoi. Kukapa saattaisi olla pehmenemättä Eevan suurten silmien ja lämpimän olemuksen edessä. Yritinkin udella olivatko muut

miehet Harrille kateellisia tämän onnistuttua hurmaamaan Eeva muitten nenien edestä, mutta Eeva vastaa salaperäisenä, ettei kukaan ainakaan ole kertonut olevansa mustasukkainen.

Pursi vai motti - molempi parempi

Eevan lentoura alkoi A2:n suorittamisella Onskan opissa Sierra X-rayllä PIKissä vuonna 84. Seuraavana kesänä vuorossa oli pursipahvi, tällä kerralla opettajana Valtsu. Pahvien järjestys määräytyi tällaiseksi siksi, että fuksivuotenaan Eeva oli töissä, ja kun molemmat pahvit oli tarkoitus lentää, niin tuolloin siihen oli varaa. Myöhemmin Eeva on hankkinut pilvikelpuutuksen ja Ollin patistuksesta hinauskelpuutuksen. Syyksi lentoharrastuksen aloittamiselle Eeva toteaa yksinkertaisesti, ettei ollut syytä olla lentämättä. Kysymykseen johtiksessa olostä Eevalta saa vastaukseksi: "Minä oon ollut laiska." Johtispaikka ei Eevaa houkuttellut kun häntä sinne uutena jäsenenä yritettiin, eikä sen jälkeenkään. PIK-työtunteja Eeva hankki "pienenä" messuilta, sen jälkeen ompelemalla koneenpeitteitä. Nyt hän ei enää jouda tunteja keräämään, ja sadan tunnin pohjiin oikeuttavat tuhat tuntia onkin jo koossa.

Purje- ja moottorilentoa Eeva ei ala vertailemaan. "Mahdotonta sanoa kumpi on kivempaa, ne on niin erilaisia." Purjelento on elämäntapa, ja siellä on paljon mukavia ihmisiä. Moottorilennossa taas plussana on se, että voi mennä sinne minne haluaa. Sitä en vielä pursikoneella osaa, Eeva toteaa, ja lisää, että moottorissa on oma viehätyksensä. Juuri tällä hetkellä lentoharrastus on joutunut jäämään hieman taka-alalle, kun kolmevuotias Mikko-Pekka ja ristiäisiään odottava pikkuveli verottavat Eeva-äidin aikaa ja energiaa. Kun lapset saa vähän isommiksi, olisi aikomuksena saattaa nyt vanhana oleva moottoripahvikin taas voimaan, Eeva lupaa. Moottorilento vaatii aktiivista harrastamista, ja juuri nyt ei siihen ole aikaa.

Koko perheen harrastus

Hirvolan perhe on yksi niistä harvoista Räyskälän perheistä, joissa myös vaimo lentää. Eeva epäileekin, että lentävän miehen hankkiminen on oikeastaan ainoa keino että naisen tulee jatkettua lentämistä. Ei kukaan mies suostuisi viettämään kesäänsä Räyskälässä ellei lentäisi itse. Toisaalta PIK-piireissä ajatellaan usein, liekö sitten kateellisuutta vai mitä, että tytöt lentävät PIKissä pursikurssin, rakastuvan lennonopeen ja lopettavat sitten lentämisen. Eevalle ei näin ole käynyt, vaikka aviosiippa Harri onkin oikea ope-guru. Eevalta löytyy nopeasti selitys asiaan; "Harri ei ollutkaan ope vielä silloin kun me aloitettiin seurustelemaan." Hän myös pohtii, että ehkä ope onkin aloittelevalle lentäjätyttöselle parempi poikaystävä kuin myöskin aloitteleva lentourho, joka saattaa kokea hyvin lentävän tytön pahana kilpailijana. Miehiselle itsetunnolle yleensäkin on paha, jos



nainen on tätä parempi. Naisella taas näitä sukupuoliparemmuusongelmia ei niinkään ole. Ope varmaankin osaa paremmin antaa tukea lentämisen alkutaipaleella. Lentävästä poikaystävästä oli Eevalle aluksi myös konkreettinen apu. Harrilla nimittäin sattui olemaan asuntovaunu Räyskälässä. Majapaikan epävarmuus kun on Eevan mielestä suurin ongelma Räyskälässä oleilussa.

Lentävän perheen suuri käytännön ongelma on se, että molemmat eivät voi lentää yhtä aikaa, kun jonkun täytyy pitää huolta jälkikasvusta. Tällöin täytyy turvautua vuoropäiväjärjestelmään, tai aamu- ja iltapäiväjakoon. Silloin vaan saattaa käydä niin ikävästi, että jompi kumpi voi joutua kärsimään huonommista sääolosuhteista. Toisaalta ei auta harmitella, jos se kärsivä osapuoli on se toinen puolisko, muutenhan itse olisi se kärsivä.

Eeva Kebnellä käsityölehtikaupasta tulossa - kun pojat ei itse kahdannut!
Kuva Heikki Rönkä

Eeva ja muut pojat

Kysymykseen, tarvitseeko PIKissä olla kova jätkä pärjätäkseen, tulee Eevalta nopeasti ja varmasti vastaus: "Ei tarvi!" Naisena olosta kerhossa Eeva tuumailee, ettei hänellä ole ollut sellaista erityistä asemaa, ja kokee, ettei häntä kai niin erityisesti ajateltukaan naisena. Hän kertoo myös hauskana lausahduksena sen, kun

Onska oli joskus todennut heidän laskeuduttuaan kentälle, että "tuolla ne muut pojat jo odottavatkin." Kerhossa olon alkuaikoina Eeva ei naisten vähyyttä oikeastaan ajatellutkaan, TKK:lla kun tyttöjä muutenkin oli niin vähin. Hän sanoo tajunneensa asian oikeastaan vasta silloin, kun ei-teekkarikaverit valittivat, etteivät löydä itselleen poikaystäviä. Tällöin Eeva huomasi, miten hyvin hänellä oikeastaan oli asiat kerhossamme, jossa oli kasapäin kivoja poikia. Tuohon aikaan Eevan lisäksi muita naisia kerhossa oli vain Ilona ja Aulikki. Ainut asia mikä harmitti oli se, että pojat puhuivat lentojuttunsa saunassa, joten hän ei päässyt niistä osallisiksi. Eeva kyllä kertoo poikien moneen kertaan todenneen, etteivät ikinä kieltäneet Eevaa liittymästä saunojien iloiseen joukkoon. Hyötynä naisena olosta taas on se, että saa olla kaikessa rauhassa tyhmä ja kysyä mitä mieleen juolahtaa. Pojat eivät voi, kun täytyy näytellä aina fiksumpaa kun onkaan. Toinen hyöty on se, että apua saa helpommin, tosin toisinaan sovinnististen kommenttien saattamana.

Lentämistä pidetään yleisesti ottaen miehisenä lajina, mutta Eevan mielestä se ei sitä ole. Naisillahan sanotaan usein olevan jopa kauniimpi "käsiala". Se on asennekysymys ihmisessä itsessään. Kun kukaan tuttu ei lennä, ei osaa edes kuvitella moista harrastusta. Eeva kertoo ihmisten olevan usein ihmeissään, kun kuulevat hänen lentävän. Se on luultavasti kuitenkin enemmän sitä, että he eivät muutenkaan voisi kuvitella lentävänsä, kuin sitä, että hän on NAINEN ja lentää, Eeva arvelee. Ehkä se kuitenkin aiheuttaa noin puolet ihmyksestä. Ja kenties se aikaansaa myös kateutta; "Nainen lentää mutta minä en." Ajatellaan että se vaatii niin paljon rohkeutta. Perheen hoito vaatii kuitenkin Eevan mielestä vähintään yhtä paljon kuin lentäminen, ja samanlaisia asioita. Hyvästä lentäjästä tulee varmasti hyvä perheenhoitajakin. Molemmissa täytyy aina olla vara- ja varavarasuunnitelmat, kun alkuperäiset suunnitelmat menevät kuitenkin mönkään. Pitää myöskin havaita ja hallita monta asiaa yhtä aikaa, ja on osattava toimia nopeasti sekoittamatta pasmojaan.

Yritimme myös pohtia sitä, miksi niin monet tytöt lopettavat lentämisen, tai oikeastaan eivät edes jatka sitä lupakirjan saatuaan. Eeva arveli, että tytöt ehkä jännittävät poikia enemmän lentämistä, eikä lentämisen tuottama nautinto ehdi kattaa jännittämistä. Tässä hän haluaa myös korostaa, että

jännittäminen ja pelkääminen eivät ole samoja asioita. Hän itse pääsi ongelmastaan sillä, että valitettuaan ettei pysy ilmassa, käski Late Eevan roikkua perässä niin kauan että hän vaaputtaa Eevan irti sopivaan nostoon. Late hoiti hommansa, ja Eeva pääsi hyvällä hissillä korkealle nautiskelemaan upeista maisemista ja hyvästä fiiliksestä. "Kestää kauan ennen kuin tulee turvallinen olo, ja kun jännittäminen loppuu, sitä onkin jo se maankuulu 200 tunnin vaarallinen pilotti. Pelkoa estää se, kun miettii mitä kaikkea voisi tapahtua, ja mitä sitten tekisi niissä tilanteissa. Jännittävät tilanteet tulee jo kelattua etukäteen, eikä sitten koneessa tarvitse enää jännittää."

Miehin logiikka - ehdottomuutta vai joustamattomuutta

Toinen asia, mikä voisi auttaa tyttöjä pääsemään sisälle kerhoon, olisi Eevan mielestä ehkä se, että aloittaisi jonkun kaverin kanssa yhtä aikaa. Usein miehet kun ovat sisäänpäinlämpiäviä, ja kaveriksi pääseminen kestää kauan. Miehillä on usein tyttöjen suhteen kaikki tai ei mitään- periaate. Joko tyttö otetaan tyttöystäväksi tai sitten ei ystäväksi ollenkaan. Huoltoihin oli erityisesti vaikea päästä sisälle. Kun ei tiennyt paljoakaan koneista, eikä oikeastaan juuri kiinnostanutkaan tietää, oli vaikeaa osata tehdä mitään. Neuvojakaan ei jaeltu kovin auliisti. Pojilla on paljon helpompaa, kun he tuntevat työkalut ja systeemit jo etukäteen, Eeva selittää.

Muuten on niin vaikea antaa jotain neuvoja, ihmiset on niin erilaisia. Turha esimerkiksi sanoa ylen ujolle tyypille, että rohkeasti mukaan vain, kun ei se auta yhtään mitään, ei sellainen kuitenkaan lähde sen rohkeammin mukaan vaikka mitä sanoisi. Mistään erityisistä naisjaostoista PIKissä ei Eeva erityisemmin innostu; miksi pitäisi pyrkiä erottamaan naiset omaan joukkoonsa. Perinteisesti ei muutenkaan ole ollut tapana, että vanhat naisjäsenet jotenkin erityisesti hyysäsivät uusia, vaikka sinänsä kyllä Eeva kertoo olleensa tosi iloinen kun kerho on saanut lisää naisia viimeisten vuosien aikana. Asiat ovat elävämpiä, mikäli mukana on suurin piirtein sama määrä molempia sukupuolia.

Perinteisiin kuukauden PIKiläinen -palstan kysymyksiin Eeva antaa seuraavia vastauksia: Lempilentokone oli Jantar 587. Siinä oli hyvä istua ja kiva lentää, se kun löysi aina nostot. Nykyisistä koneista mukavin on se, missä on pilvimittari ja -kelpuutus. Pilvilento kun Eevan mielestä on parasta mitä voi olla. Upeeta on oikein hyvä pilvikeli. Saa seikkailia pilvissä; tulla yhdestä ulos, seikkailia hahtuvissa ja taas takaisin pilveen. Yksittäisistä keikoista mieleenpainuvin on ehkä ollut edellämäinittu ensimmäinen kunnan termiikkikeikka Laten pienoishallilla avustuksella. Siinä pääsi kunnolla sisälle purjelennon saloihin ja ihanuuksiin.

Sierra X-ray:n ja Dieselin parhaasta väristä Eeva toteaa: "En sano vaaleanpunainen." Ei väri koneita pilaa, paitsi musta ehkä purjekoneen. Kebnelläolokertojen määrä on kuulemma enemmän kuin Eeva osaa edes laskea, eka oli vuonna 86. Harri huutaa keittiöstä, että kertoja on seitsemän. Sinne on päästävä ihailemaan tuntuja ja nauttimaan lappilaisesta rauhallisesta elämäntyylistä. Nyt tosin Kebne täytyy todennäköisesti jättää väliin, mikäli se on vain yksiviikkoinen. Koko Hirvolan sakki kun tarvitsisi välttämättä käyttöönsä koko kaffestugan, eikä moinen onnistu, mikäli koko PIK-poppoo ryntää sinne yhdellä kertaa.

PIKin suurimpana muutoksena Eeva pitää sitä, että ihmiset ovat vaihtuneet. Jutut on kuitenkin suurinpiirtein samat. Aika ajoin käydään aina samat kiistat ja pohdinnat. Hyvinä vuosina tulee paljon uusia kurssilaisia, laman aikana taas ei. Touhu on kasvanut ja puuhaa on enemmän, vaikka nyt Eeva ei niistä niin paljon jaksaa välittää. Kodinhoito vie ajan ja lentäminen on juuri nyt kaukainen asia. Keskittymiskyky kohdistuu vain yhteen asiaan kerrallaan. Vaikea olisi kyllä kuvitella, etteikö Eeva kevätaurinon ilmestyessä hinkuisi entiseen malliin Räyskälän vipinöihin. Lapset on Eevan mukaan suunniteltu laittaa koneeseen kun laskuvarjo pysyy selässä, ehkä joskus yli kymmenvuotiaina. Nyt on parempi kun antaa niiden ymmärtää, että lentäminen on vain aikuisten juttu. Vaikka voihan olla niin, että lapset elävät niin lentämisen maailmassa, etteivät he sen ajan tullen edes halua lentää. Tarkoitus ei ainakaan ole mitenkään tuputtaa lentämistä minään ainoana oikeana harrastuksena. Äitinä olo ei Eevan mukaan ole myöskään lisännyt onnettomuuspelkoa. "Ne on vaan asioita, joitten ei ajattele sattuvan omalle kohdalle, vaikka tietääkin tilastot."



JP on ainakin NÄIN kiltti ihminen
Kuva Heikki Rönkä

Lopuksi vielä paljastan, että toivoin voivani päästää vakituiset lentolehtisen lukijat kalvavasta piinasta, joka heitä on arvatenkin vaivannut "JP - legenda jo eläessä" -jutun lukemisesta saakka. Kuka on tuo salaperäinen Eevan määrittelemä kaikkein kiltein PIKiläinen ennen JP:tä? Eeva ei kuitenkaan suostu päästämään teitä piinas-ta, vaan kieltää minua paljastamasta salaisuutta. "Se jääköön lukijoiden arvailujen varaan." Toinen seikka on myös ehkä tämän jutun lukijoita jatkuvasti vaivannut, nimittäin Eevan nimen kirjoittaminen kahdella, eikä yhdellä e:llä. Itse

olin juuri oppinut sisäistämään nimen Eva, kun sain kuulla, että nimi onkin ihan oikeasti kunnan suomalaisen tapaan Eeva-Liisa.

Marjukka Suila

Varapuhis jorisee:

Luvassa tähtivieraita ja kurmeeta - loput jää yllätykseksi

Tervehdykset & kumarrukset kaikille lukijoil le! Äänessä on tällä kertaa Timppa, vuoden -95 varapuheenjohtajanne - tunnettu laajemminkin miehenä, joka luottaa hyvään makuun. Sanovatten nimittäin että tyyltä se on alatyli- kin. Sanovat muuten myös, että minkä ulko- kuoressa häviää sen luonteessa voittaa. Usko- koon nuita puistofilosofeja ken haluaa...

Muutaman vuoden kerhossa olleet, ja sitä van- hemmat keski- ja vanhemmat pierut muistane- vat allekirjoittaneen vuodelta -91 jolloin hää- räilin messuministerinä- eikä puhelinrumba tuolloin riittänyt, vaan otin seuraavaksi vuo- deksi vielä kuution mappeja hyllyyni täytyt- mään - istahdin kerhon rahakasan päälle kuin Roope-setä konsanaan, viritetyn haulikon kanssa ukkospilvi pään päällä leiskuen. Vai olisiko kenties hengenpelastajan korkea tuoli ollut silloiseen rahatilanteeseen paremmin so- piva kielikuva. Joka tapauksessa, masokismin muodot on monenlaisia, kun nyt ryhdyin vielä kerhon isännän tehtäviin.

Vaalilupauksien osalta, no ne nyt lienee helppo pitää. En ole edes nähnyt vaalikokouksen pöy- täkirjaa joten en oikeastaan edes tiedä mitä pirua tuli luvattua - mutta väliäkös nyt tuolla. Jos sitten yhtikäs mitään. Luvataan nyt ainakin tässä ettei tämän kesän Marskin Majalla tule olemaan topless- tarjoilijoita. Ainakaan viime- vuotista mallia. Ja uusi syvyysennätys tulee taatusti tehtyä.

Virallisempi puoli tulee hoitumaan tunnetulla tarmolla - käytän tarvittaessa kovaakin ääntä kokouksissa ja muissa tapahtumissa. Mitä tulee sitten kerholaisten muuhun hauskuttamiseen, niin tilanne on aika lailla auki. Otan vastaan 24h †ret runt hyviä ideoita, esim. mitä eri ta- pahtumia voisi järjestää, ehdotuksia, keitä voisi kutsua vieraksi saunomaan ja ennen kaikkea kurmee-ideoita! Kaikkeen voi kuluttaa PIK-työtunteja, joten jos välttämättä haluat valmistaa seuraavaan Gorsun saunailtaan esim. Coq Au Viniä vaikkapa paprikariisin kera niin saa soittaa ja ilmoittautua. Saunailtoihin on muutama verkko vedessä erikoistähtivieraiden huiputtamiseksi puhumaan, näkymään ja sau- nomaan, mutta kohtuvarmuus on vasta huhti- kuun Rantsuun saapuvasta herrasta. Jääköön vielä julkistamatta ettei tarvitse perua pahoja puheitaan, mutta päivä kannattanee varata ka- lenteriin paitsi kokouksen niin myös ohjelman ja tottakai tarjoilunkin johdosta. Totesihan jo Ceasar aikoinaan jotain tyyliin pelkän filoso- foinnin olevan myrkkyä kansalle ja että leipä se miehen tiellä pitää, ja juhliminen on elämän suola. Tai ainakin jotain sinnepäin.

Olen kumminkin N-kurssin graafikko-siis tekn., ei suunnittelija- ja kotoisin vielä Vorsan kaupunkista. Tämä vaan mikäli joku ei sitä todellakaan vielä tiedä. Itse asiaa sekä oikein- kirjoitusta. Siitäkö lie johtuu, vai rahuriajoil- taniko olen poiminut mukaani jonkinmoisen pilkunnysvärin elämäkatsomuksen - olen kyllä kaikenlaista hullua puuhaa sinänsä kai- kinpuolin kannattava, ja positiivisesti kohel- tamiseen suhtautuva tyyppi, mutta vaadin joka paikassa, että muotojuttujen on oltava aina viimeisen päälle oikein - asenne, joka on teek- karitoiminnassa kutakuinkin nurinkurinen - tai ainakin harvinainen. Negatiivisemmin muoto- juttuihin suhtautuva henkilö voisi rähistä, että asenteeni tappaa luovuuden, positiivisemmin sanottuna en vain välitä siivota muiden jälkiä.

Kuitenkin, kun jotain kommentoitavaa tai muuta juttua tulee: puhelin kotiini on veikeä 55 55 54 ja elm-osoitteeni tsaarto@vipu (tai alfat/hoopot). Puhelimestani vastaa useimmin fax jos en ole kotona, mutta koska kyseessä on modeemi en pidä sitäkään aina päällä. Uusinta- yritys joskus 9 jälkeen ehtoolla yleensä onnis- tuu. Palaute on isännän työssä tärkeä, ja kuten sanoin, ideoita ei koskaan esitetä liikaa.

Jotta semmosta.

Timppa

PIK-tutkain

Sisällysluettelo

- [Suhinu perushuollossa](#)
- [CSX lentää???!!!](#)
- [Kebne tulee jälleen](#)
- [PIKOpen Malmilla toukokuussa?](#)
- [PIKloset 18.-21.5.95](#)
- [Kisakoneanomukset](#)
- [Kesäleiri?](#)
- [Salakapakasta PIK-kansan olohuoneeksi](#)
- [Ennakkotietoja lentotoimintilastoista](#)
- [Lentohintoihin korjauksia?](#)
- [Kerhon WWW-kotisivulle ylläpitäjä](#)
- [Ilmailukartat muuttuvat](#)
- [Yöteorioita tarjolla](#)
- [Malmille nurmikkokiitotie](#)
- [EU tuli - ulkomaanmatkailun tullaus ei muuttunut](#)
- [Vintturi Räyskälään?](#)
- [Ja ratavalot kans](#)
- [Kriisihenkikomitea perustettu](#)
- [Hinnat nousseet Räyskälässä - taas](#)
- [Kyläkauppa palaa \(siis tulee takaisin\) !](#)

Suhinu perushuollossa

Suhinu on siirretty KRT-labraan perushuoltoon. Kone on purettu useaksi lentokoneatomiksi, ja perusteellisen illistelyn ja puuhastelun jälkeen se on tarkoitus saattaa kokoon entistä ehompana. Työtä projektissa on kuitenkin enemmän kuin paljon ja koneenhoitaja Janne Kosomaa (puh 949-131596 tai sähköpostilla jkosomaa@vipunen.hut.fi) kaipaa kipeästi apuvoimia. Ota siis yhteyttä.

CSX lentää???!!!

Vanhan rouvan CSX:n jo yksivuotissynttärei- tään 9.1.95 viettänyt maalaus-100h-huolto on saatu päätökseen vastoin kaikkia odotuksia. Kone on jo saanut ilmaa siipiensä alle uudessa komeassa maalissaan vuositarkastuskoelennol- laan, ja näinollen on ehkä jopa mahdollista että kone saadaan lentokäyttöön jo ennen Kebneä. Kone siirrettäneen loppupalveksi Laajalahdelle suksilentotoimintaa varten. Lisätietoja moises- ta hankkeesta antaa Kari Kemppi (5102628 k, 4370621t, 949-429612, karik@ray.fi). CSX muuten alkaa jo kuulua historiallisten esineiden luokkaan, sillä ensi vuonna koneella on 50- vuotissynttärit, ja sen jälkeen sillä on onni saada jäädä Suomeen meidän iloksemme am- moisiksi ajoiksi; yli 50-vuotiaiden lentokonei- den maastavientiin näet vaaditaan lupa, eli CSX:n hukkaaminen kesken ulkomaanmatkan on siis kiellettyä.

Kebne tulee jälleen

Kebneleirin toimeenpaneva kokous on pidetty. Hermot pettivät ensimmäisenä Juusolta, joka kutsui kokouksen koolle. Kokouksessa oli hyvin sankka joukko lähtijöitä mutta kukaan ei ilmoittautunut lekledareksi. Minkkinen vei mennessään ilmoittautumislistat ja ilmeisesti varasi joukon johtajan paikan itselleen. Leiri on tänä vuonna vain noin yksiviikkoinen, mutta keskusteluja 0-viikon järjestämiseksi on kiirunalaisten kanssa käyty. Kiirunan jäsenpu- laa poteva kerho tarvitsisi työvoimaa osallis- tuvilta kerhoilta, jotta leiristä voitaisiin järjestää kaksiviikkoinen. Kokouksessa 0-viikolle oli halukkaita pikiläisiä vain kourallinen. Kaikki näköjään tietävät jo, että ykkös(siis perinteisellä kakkos)viikolla on hauskeempaa ja tuppaavat sinne. Jos leiristä tulee vain lyhen- netty versio, saatetaan innokkaita leiriläisiä perinteiseen tapaan joutua karsimaan. Asiasta tavallisesti pihalla olevissa piireissä kehitellään jo karsintakaavaa, joka tulee varmaan olemaan funktio kengännumerosta, hiusten väristä ja lauluäänestä painotettuna Neperin luvulla.

PIKOpen Malmilla toukokuussa?

PIKOpen järjestettäneen jälleen neljän väli- vuoden jälkeen Malmilla toukokuussa. Aki Suokas ja Heikki Salo ovat järjestämässä ki- saan valmistavaa seminaaria, jossa käydään läpi kisalentämistä ja erityisesti tarkkuuslennon niksejä. Kisan ajankohtaa ei ole vielä lyöty lukkoon, ja lisätietoja voi kysellä johtokunnasta Marja Savolalta (4552119, 940-5045489).

PIKloset 18.-21.5.95

PIKloset järjestetään tänäkin vuonna vastak- kaisista aneluista huolimatta. Kisan paikkana on, kuten arvata sopii, Räyskälä, ja aika on torstai 18. - sunnuntai 21.5.95 (siis aika on muuttunut edellisessä Lentolehtisessä ilmoite- tusta). Aika on valitettavasti tenttikaudella, mutta aivan sen lopussa, sillä jotkut seuraavana viikonloppuna alkavat ja pari viikkoa kestävät kissanristiäiset estivät kisan järjestämisen tent- tikauden jälkeen. Toisaalta juuri ennen tentti- kautta olisi todennäköisesti ollut vielä huo- nampi vaihtoehto, joten ajankohta yritettiin valita siten, että se mahdollistaisi kuitenkin mahdollisimman monen pikiläisen osanoton. Ja ainahan kannattaa muistaa, että joukkuekisassa ei aivan jokaisena päivänä välttämättä kaivata kaikkia joukkueen jäseniä. Kisa on viimevuoden mallinen, eli sikahauska ja taa- tusti ei-tiukkapiipoinen, ja tarkoitettu kaikille purjelentäjänsankareille, joilla on tiimaa niin paljon että uskaltaa lähteä yli viiden kilometrin päähän kentästä. Noviisimmat ja tosigurut voivat olla joukkueen lähilento- ja maatoimin- tajäseniä. Joukkueet ovat 3-4-henkisiä ja jo- kainen päivä on kilpailupäivä, oli sää mikä hyvänsä, joten joukkueen jokainen jäsen on kilpaileva kisan osanottaja. Ylikokeneet, eli SM-tason pilotit voivat osallistua, mutta vain ei- matkalentotehtävissä. Siis heti mutta välit- tömästi joukkueita muodostamaan ja johtokun- nalle koneanomuksta väsäämään (ennenkuin joku muu ehtii ensin viemään juuri sen ko- neen...).

Kisakoneanomukset

Kisakoneanomukset kesän kisoihin on toimi- tettava johtokunnalle keskiviikon 19.4.95 ran- tasaunakuukausikokousiltaan mennessä. Joh- tokunta myöntää koneet kesän kisoihin huhti- kuun lopulla. Jos siis mielit mihin hyvänsä kisoihin kisailemaan, toimi!

Kesäleiri?

Kuten kaikki jo varmaan tietävätkin, on Räys- kälä pääsääntöisesti kaikkien muiden kuin har-
rasteilmailijoiden käytössä lähes koko ensi kesän. Kerho ei ole vielä päättänyt, mihin evakkoon
toiminta siirretään varsinkin sonni- näyttelyn ajaksi heinäkuun lopulla kun maail-
veilijät valloittavat koko kentän. Varteenotet- tavimpina vaihtoehtoina on esitetty Kiikalaa (jonne
esimerkiksi Espoolaiset mitä suurem- malla todennäköisyydellä menevät, olisi siis ehkä
enemmänkin kysyntää hinauspalveluille), Vesivehmaata, Selänpäätä (jossa on kivaa po-
rukkaa), Ridalia (jonne olisi muuten vaan hauska mennä) ja Forssaa (ei tarvitsisi muuttaa kuin koneet, kaikki
perinteiset ilta-ohjelmistot olisivat entistäkin lähempänä, kaluston siirto olisi helppoa ja maisemat
olisivat tutut). Ja kesäleirejähän voi olla useampiakin esimerkiksi kesän eri kisaviikoilla. Päätösten
aika alkaa olla jo lähellä. Ottakaa kantaa nyt, ettei tarvitse myöhemmin urveltaa johtokunnan
tekemästä päätöksestä, sillä valitusaika menee pian umpeen!

Salakapakasta PIK-kansan olohuoneeksi

Murjun modifioiminen monitoimitilaksi on etenemässä. Projektista vastaa johtokunnassa
rakennuspäällikkö Ismo Karali, joka on valin- nut rakennusteknisestä operatiivisesta toimin-
nasta vastaavaksi johtajaksi mdi Juha Lahden- perän (puh 414560 tai 949-444067). Juhan
vastuualueeseen kuuluu oleskelutilan erottami- nen työtilasta seinällä ja monitoimitilan sisus-
taminen. Myös Murjun työtilaan tulee toimin- taa, sillä tilassa ryhdytään rakentamaan Hiili-
haita.

Ennakkotietoja lentotoimintatilastoista

Kerhon vuoden 1994 lentotoimintatilastot ovat valmistumassa. Tuoreiden tilastojen mukaan
kerhossa lennettiin purjelentoa enemmän kuin edellisvuonna, muutos on heinäkuussa, jolloin
lennettiin 200 tuntia enemmän kuin edellisvuoden vastaavana ajankohtana. Moot-
torikoneet lensivät edellisvuotta vähemmän, ainoastaan PKT ylitti edellisvuotiset lentomää-
ränsä. CSX:n tiimat jäivät marginaaliseksi, ja COV:kaan ei yltänyt kuin 150 tuntiin.

Lentohintoihin korjauksia?

Vuoden budjetti on rahavirastossa valmistu- maisillaan. Kerhon tulot kuluvana vuonna tulevat
korjaantumaan edellisvuodesta jonkin verran kerhon liiketoiminnaksi muutetun mes-
sutoiminnan verotuksen kevennyttyä, vaikka messuilla onkin "välivuosi" monien suurten messujen puuttuessa.
Kerhon tulopuoleen vaikuttavat myös lentomaksut: purjelentomak- suihin on tulossa rakenteellisia
muutoksia, kun könttämaksuja alennettaneen jonkin verran ja hinauslippujen hintoja korotettaneen
vastaavas- ti Säätiön hinnankorotuksista johtuvan tasoko- rotuksen lisäksi. Moottorilentohintoihin
ei ole tulossa suuria muutoksia. Muita suuria yllätyk- siä budjetista ei löytyne. Kuluvan vuoden
budjetti hyväksytään kerhon toimintasuun- nitelman kanssa vuosikokouksessa keskiviik-
kona 15.3.95 Servillä.

Kerhon WWW-kotisivulle ylläpitäjä

Kerhon otaxissa olevalle webbikotisivulle on löytynyt ylläpitäjä, Simo Huopio
(shuopio@snakemail, tai puh 4555126).

Ilmailukartat muuttuvat 2.4.95 voimaantulevat uudet ilmailukartat. Koska kaikki niitä kuitenkin tulevat tarvitsemaan, tekee kerho niistä yhteistilauksen, jota järjestää Marja Savola (puh 4552119, 940- 5045489).

Yöteorioita tarjolla

IH:n ilmailukerho järjestää 14.2. alkaen yölen- toteoriat. Tilaa on myös pikiläisille. Lisätietoja Eero Aholta (puh 82772424t, Ee- ro.Aho@ilmailulaitos.ill.elisa.fi).

Malmille nurmikkokiitotie

Malmille on perustettu nurmikkokiitotie (talvella!) radan 18/36 länsipuolelle alkaen noin 09 kynnykseltä. Baanan pituus on 300m ja leveys 20m. Rataa voi käyttää liikennetilanteen salliessa, ja sitä käyttävät koneet pysytelköt 18/36 länsipuolella. Nurmikkokiitotielle ei anneta selvityksiä, vaan liikennetiedotuksia ja kukin pilotti käyttää sitä omalla vastuullaan.

EU tuli - ulkomaanmatkailun tullaus ei muuttunut

EU:n myötä Suomi liittyi Euroopan sisä- markkinoihin, jolloin EU:n sisällä tapahtuvassa liikenteessä ei tullilla periaatteessa ole enää tarvetta tai edes oikeutta puuttua jäsenmaiden väliseen liikenteeseen. Suomessa periaate ei kuitenkaan ole vielä muuttanut pienkoneilla suoritettavien ulkomaanlentojen tullauskäytän- töä, kertoo johtaja Risto Sirola Lentotullika- marista. Pienkoneliikenteessä, kuten myös huviveneilyssä, kaikki ulkomaanliikenne tulki- taan tullissa kolmansien maiden liikenteeksi, jolloin tullausmuodollisuudet maksuineen ovat entisenlaiset. Perusteluiksi Sirola kertoo mm. sen että, Suomi on EU:sta katsottaessa "saari", jolla on EU:n sisäraja ainoastaan länteen, jol- loin koneilla on mahdollisuus poiketa matkalla EU:n ulkopuolisessa maassa, esimerkiksi Bal- tiassa, ja Pohjois-Suomessa määräysten tulkinta voi Sirolan mukaan olla toinenkin. Useissa "vanhoissa" EU-maissa sisämarkkinat on to- teutettu myös pienkoneliikenteessä, jolloin maasta toiseen lennettäessä ei tullimiehiä ole suomalaisillakaan koneilla liikennöitäessä nähty, ja onpa tullausvapaus esimerkiksi Ir- lannissa viety niin pitkälle, että ulkomaanmat- kailu on jo mahdollista korpikentiltäkin, kun- han vain muistaa ilmoittaa asiasta tullille en- nakkoon tietyn määräajan sisällä. EU- määräykset eivät näinollen liene esteenä vapaa- seen liikkumiseen jäsenmaiden välillä pienko- neillakaan. Joustavampaa käytäntöä on tosin sovellettu paljon lähempänäkin, sillä Ruotsissa on useilla lentokentillä jo ennen EU:ta ollut käytäntö, että Pohjoismaiden sisäisessä liiken- teessä lennonjohto hoitaa tullauksen, eli ottaa vastaan tullausilmoituksen, ja Visbyssä saman asian on hoitanut lennonvalmisteluhuoneessa oleva postilaatikko! Nykyinen käytäntö ei Si- rolan mukaan kuitenkaan välttämättä ole lo- pullinen, sillä asiaa tutkitaan ja kokemuksia kerätään muualta, ja mahdollisesti menetelmiä muutetaan vielä kevään kuluessa. Sirola koros- taa kuitenkin, että itäsuunnan ja Baltian liiken- teessä tulli pyrkii jatkamaan kattavaa valvon- taansa, vaikka EU-liikenteeseen tulisikin jous- tavampia menettelytapoja. Koska EU- liikennettä koskeva käytäntö tuntuu sotivan EU-määräyksiä vastaan, olisiko Ilmailuliitto oikea instanssi selvittämään asiaa ja siihen liittyviä kansainvälisiä määräyksiä tullin kanssa?

Vintturi Räyskälään?

Ilmailuliitto on tutkimassa mahdollisuuksia saada Räyskälään vintturi. Selvitykset hankinnan rahoituksen järjestämiseksi ovat käynnissä ja tarjoukset vintturivalmistajilta on pyydetty. Koska rahoitus ei ole kunnossa, ei vintturia ole vielä tilattu ja todennäköisyys sen saamiseksi jo ensi kesäksi on varsin pieni. Uusi tehdasvalmisteinen vintturi maksaa itämaiden noin 150000 markasta nelikelaisen hydraulisen sakalaisen laitteen noin 400000 markkaan.

Ja ratavalot kans

Räyskälään ollaan hankkimassa siirrettäviä ratavaloja aloitettavaa yölentokoulutusta varten. Lähestymismajakoista ja AFIS-elimestä ei tosin vielä ole kuultu, joiden mukana mahdollistuisi myös mittariharjoittelu.

Kriisihenkikomitea perustettu

SILLissä on perustettu erittäin epävirallinen komitea ("kriisiryhmä"?) pohtimaan Räyskälän asioita, lähinnä yhteistoimintaa kentän pitäjien ja käyttäjien välillä. Liitossa ryhmää koordinoi Olli Luoma. Aiheesta järjestetään yleinen keskustelutilaisuus Sinitaivas-ilmailupäivien yhteydessä Lappeenrannassa perjantaina 10.2.95. Osallistuminen tervetullutta!

Hinnat nousseet Räyskälässä - taas

Räyskälä-Säätiö on suuressa viisaudessaan päättänyt jälleen korottaa hintojaan. Hinauslipun hinta nousee viitosella 80 markkaan, ei siis ihme, että Räyskälään suunnitellaan hankittavaksi vintturia. Hinaushinnan korotus ei johdu Suhinun hinaushinnan korotushaluista, vaan Säätiön virheinvestoinneista johtuvasta rahapulasta. Leirintämaksu nousee 2100 markkaan (+ sähkön perusmaksu 120 mk), leirintämaksusta 600 mk on talkootyömaksua, jonka saa hyvityksenä 10 talkootyötunnista. Aiemmista vuosista poiketen ei leirinnän perusmaksu sisällä enää saunamaksua kuin kahdelle hengelle (korotusilmoituksen mukaan leiriytyjien toivomuksesta!), seuraavien (esimerkiksi perheen lasten) saunomisesta tulee maksaa 300 mk/vuosi! Yhteensä leirintämaksu on siis nelihenkiseltä ilmailijaperheeltä 2820 mk/vuosi! Tällä kertaa ei korotuksista kertovan kirjeen mukana tullut enää vertailua, joka todistaisi Räyskälän maksujen olevan halvempia kuin suurten hiihtokeskusten leirintäalueiden - niissähän saa sentään joitain palveluitakin maksujensa vastineeksi. Löytyisiköhän kerholle jostain lähijärven rannalta maapläntti pik-leirintäaluetta varten? Muutkin voisivat olla kiinnostuneita moisesta. Tällä menolla Säätiö tappaa lypsävän lehmän ja leiriytyjät katoavat Räyskälästä jolloin jäljelle jäävät vain ne muutama kymmenen ilmaisleiriytyjää, jotka ovat saaneet muinaisista paikan rakentamistalkoista vapaapaikat.

Kyläkauppa palaa (siis tulee takaisin) !

G-valinnan valitettava lopettaminen ei sittenkään kuolettanut Räyskälää loppilaisten kauppareittien merkittävänä risteyspaikkana. Elin- tarvikkeet saa ensi kesänäkin samasta paikasta kuin ennenkin, sillä Räyskälään tulee uusi kauppia, jonka pitämä Räyskälän Kyläkauppa tarjoaa nähtävästi samat palvelut kuin edesmennyt G-valintakin. Jess.

Palvelukseen halutaan

PIK on Suomen suurin ilmailukerho ja vireä kerhomme on tunnettu monipuolisesta rakennustoiminnastaan. Haemmekin eri projekteihimme monipuolisia taitoja omaavia

- AERODYNAAMIKKOJA
- TIKKUISIA RAKENNESUUNNITTELIJOITA
- LENTOKONEENRAKENTAJIA
- RAHATAIKUREITA
- MURJUN RAIVAAJIA
- JNE

Tehtävät tarjoavat monipuolisia haasteita osaajille ja niitä voidaan räätälöidä hakijoiden ominaisuuksia ja taitoja vastaaviksi. Vastineeksi tarjoamme ison talon edut, reilut työtoverit, sopivasti duunia ja kykyjä vastaamattoman määrän työtunteja. Lisätietoja tehtävistä antaa ja työpaikkahaastattelut pitää Izmo, puh 4513963 (töi), 518847 (koto), 950-5534900 (batfone). Valinnoissa avustaa Finnish-Shrink-Consulting FSC Oy.

PIK on Suomen suurin ilmailukerho ja vireä kerhomme on tunnettu monipuolisesta rakennustoiminnastaan. PIK uudistaakin tilojaan vastaamaan paremmin nykyajan kasvavia vaatimuksia: rakennamme työtilaamme PIK-olohuoneen kaikkien kerholaisten oleskelu- ja kokoustilaksi. Tähän projektiin tarvitsemme

- TIMPUREITA tekemään vaativia rakenteita
- SISUSTAJIA vastaamaan esteettisestä lopputuloksesta
- MUURARIN JA LAATOITTAJAN HANSLANKAREITA orjiksi
- SIIVOAJIA roudaamaan roskia
- AIVOTTOMIA TAIKINOITA kantamaan kuraa
- TYÖNJOHTAJIA nojaamaan lapioon

Työ edellyttää aitoa ja totaalista sitoutumista työhön ja kykyä tehdä pitkiä päiviä ilman ruokaa ja palkkaa. Tarjoamme ison talon edut, reilut työtoverit, sopivasti duunia ja kykyjä vastaamattoman määrän työtunteja. Lisätietoja antaa ja työpaikkahaastattelut pitää Juha, puh 414560, 949-444067. Valinnoissa avustaa Finnish-Shrink-Consulting FSC Oy.

"Tämä työ tulee muuten tehtyä toisin kuin jotkut muut rakennusprojektit." tunnettu pieni ajattelijana

LENTOLEHTINEN

on vireä, dynaaminen ja joskus kantaaottavakin ilmailualan julkaisu.
Etsimme toimintaamme tehostamaan

AGENTTEJA

toimittamaan "uutisia" pik-tutkaimen.

Edellytämme:

- avoimia silmiä
- kuulevia korvia
- puhelimen tai sähköpostin käyttötaitoa
- yleistä aktiivisuutta

Tarjoamme:

- mielenkiintoisia haasteellisia toimeksiantoja
- työtunteja

Agenteille emme järjestä varsinaista valintaprosessia, vaan hyväksymme yo. tehtävään kaikki vaatimukset täyttävät kerholaiset. Agenttien edellytetään toimittavan tietoa kaikista mahdollisista mahdollisesti muitakin kerholaisia kiinnostavista asioista oma-aloitteisesti toimitukseen joko puhelimitse, kirjeitse tai sähköpostilla. Valinnoissa ei avusta Finnish- Shrink-Consulting Oy.

PIK-muisti

milloin	klo	mitä ihmettä
11.-12. 2.95		Sinitaivas-95 ilmailupäivät Lappeenrannassa
17. 2.95	1900	Saunailta 3A:ssa
15. 3.95	1830	Vuosikokous Servillä Kuinka monelle johtokunnalle myönnetään tällä kertaa tili- ja vastuuvapaus?
22. 3.95	1900	Saunailta Gorsussa
22.3.95		Lentolehtinen 2/95 deadline
8.-17. 4.95		Kebneleiri kaukana pohjoisessa
19. 4.95	1830	Kuukausirantasaunakokous, mukana vieraileva tähti!
19. 4.95	1830	Koneanomukset kesän kisoihin jätettävä johtokunnalle - toimi joshaluat kivaa!
30. 4.- 1. 5.95		Kaikki tietää mikä, vaikka kukaan ei jälkeinpäin muistakaan
11. 5.95	1830	Kuukausikokous Servillä
toukokuussa		PIKOpen Malmilla rotkulinpyörittäjille, vihdoin vuosien tauon jälkeen
17. 5.95		Ensimmäisen Suomeen tulevan Hornetin juhlallinen roll-out St Louisissa Suuressa Maailmassa
18.-21. 5.94		PIKloset Räyskälässä kaikille purjelentomielisille ja muillekin hauskanpitäjille
23.5.95		Lentolehtinen 3/95 deadline, suuri kevätnumero!
20.-25.5.95		Helakisat Vesiksellä, vaikka Klosetissa on kuitenkin paljon kivempaa
28. 5.-11. 6.95		Purjelennon SM (=esi-EM)-kisat Räyskälässä, parempi etsiytyä muualle
23.-25. 6.95		Aurinko ei laske, jee!
1.-9. 7.95		Jannen kisat Räyskälässä, muu ilmailu taas varmaan lähes kiellettyä
24.-30. 7.95		Kerhon kesäleiri jossain, Räyskälä kokonaan sulki maajussien vallattua kentän
heinä-elokuusa		Saunailta Marskin Majalla - kuinka syvälle olutkorit tänä kesänä upotetaan? Kenen vuoro roikkua paluu- matkalla Terraarion ikkunan ulkopuolella?