

L e n t o l e h t i n e n



Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti No 1/2000

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti ja päätön äänenkannattaja. Lehti ilmestyy, kun on ilmestyäkseen, pääsääntöisesti melko säännöttömästi noin kolmen kuukauden välein.

Julkaisija

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry
PL 69
02151 Espoo

Kerhotila Murju

Jämeräntaival 7 A
02150 Espoo
(09) 468 3196

Sähköposti

pik@otax.tky.hut.fi

Kerhon puheenjohtaja

Mikko Suokas
(019) 450 131

Tämän lehden taitto

Antti Keski-Rahkonen
(050) 567 9719

Jakelu

Johtokunnan sihteeristö

Painopaikka

Valopaino Oy
Helsinki 2000

PIK – suomalaisen harrasteilmailun kruununjalokivi

Mikko Suokas

Otsikon sanat olisivat vähintäänkin pöyhkeät, jos ne olisivat lähtöisin omasta päästäni. Ne lausui kuitenkin eräs ystäväni onnitellessaan minua kuultuaan valinnastani PIK:n puheenjohtajaksi. Onko noille sanoille katetta? Etsikäämme vastausta kerhon historiasta.

Kaikki alkoi 1930-luvun alussa keskellä yleismaailmallista lamaa. Tuolloin ryhmä rohkeita ja ennakkoluulottomia teekkareita perusti TKY:nalaisuuteen ilmailukerhon. Itse rakennetun Zöglingliitokoneen ensilennot lennettiin Taivallahden jääl-
tä huhtikuussa 1934. Vuosikymmenen loppuun mennessä oli jo lennetty paljonkin, ja oli pa pikiläisiä mukana siinä joukossa, jonka piti osallistua vuoden 1940 olympialaisten purjelentokisoihin, jotka siten tunnetusta syystä jäivät pitämättä.

Talvi- ja jatkosota seurauksineen merkitsivät kaikesta muun aiheuttamansa hävityksen ohella melkoista suoneniskua suomalaiselle ilmailuharrastukselle. Maa köyhtyi, ja sotien jälkeiset tuudet vallanpitäjät suhtautuivat harrasteilmailuun hyvinkin kielteisesti. Monen ilmailuyhdistyksen toiminta oli viranomaisten suurennuslasin alla, ja jopa Saksassa suunnitellun purjekoneen rakentamista olisi voitu pitää provokaationa. Niinpä suunnittelusta päätettiin suoriutua omin voimin ja tehdä se harjoitus- ja opinnäytetöinä TKK:ssa, ja jo 1946 lensi **Kaarlo J. Temmeksen** suunnittelema PIK-5 ensilentonsa suunnittelijan itsensä toimiessa ohjaajana. Näin oli PIK toipunut sodasta, ja pian PIK-5 sai seurakseen muitakin PIK-merkkisiä lentokoneita.

Viisikymmenluvun tärkein PIK-tyyppi on varmastikin PIK-3C Kajava, joita lentää lukuisia vielä nykyäänkin. Kuusikymmenluku toi sitten mukanaan PIK-16 Vasaman, joka sai OSTIVin palkinnonkin parhaana uutena vakioluokan koneena, sekä

PIK-15 Hinun jatkokehittelmineen. Vielä kuusikymmenluvun lopussa alettiin hahmottaa PIK-20 –purjelentokonetta uusiin vakioluokan sääntöihin, ja koneen esisuunnittelu valmistui **Pekka Tamm**en diplomityönä. Prototyypin ensilennon lensi **Raimo Nurminen** 10.10.1973, ja tästä alkoikin PIK-menestystarina vailla vertaa: satoja sarjatuotantokoneita, joista suurin osa meni vientiin.

Kaikki tämä antaa oikeutuksen otsikon väitämälle, mutta riittääkö, että meillä on takanamme loistava menneisyys? Mitä tekisimme, jotta kerhomme voisi edelleenkin vastata sitä myönteistä mielikuvaa, joka ulkopuolisilla kerhostamme on? Meitä pidetään kai melkoisen innovatiivisena joukkona, ihmiset ovat kiinnostuneita tietämään, mitä ”ne teekkarit” ovat taas keksineet. Mutta keksimmekö me? Viitataan **Simo Tauri**aisen pääkirjoitukseen Lento-lehtisessä 2/1995: suurten kokonaisuuksien sijasta voisimme kehittää yksityiskohtia ja menetelmiä, joilla lentämisestä saataisiin nykyistä mukavampaa, turvallisempaa ja taloudellisempaa. Pienkoneiden ohjaamoergonomiaa voisi parantaa niin, että kaksi kättä riittäisi nykyistä paremmin kaikissa tilanteissa. Entäpä modernin elektroniikan soveltaminen mitaristoihin ja radiolaitteistoihin? Tai nykyistä parempien lennonvalmisteluohjelmistojen tekeminen vaikkapa HP:n taskulaskimeen tai PC:hen? Entä pääseekö nykyisillä pienkoneilla niin kovaa kuin moottoriteho antaisi olettaa? Ja voiko sanaa ”moderni” käyttää puhuttaessa pienkoneiden voimalaitteista?

Meillä on siis edelleenkin mahdollisuus olla edelläkävijäkerho maassamme, kunhan vain emme yritä liian paljon kerrallaan. Eihän Roomaakaan rakennettu päivässä!

Tässä numerossa:

Pääkirjoitus	2
Ilmailuexcu Moskovaan elokuussa -99	4
Junassa - tarinoita Moskovasta	8
Turku Open	14
Lentokokemuksia Piilaaksosta	16
Johtokunta 2000 esittäytyy	18
Purjelentäjä tapaopissa	22
Vuoden 1998 incidentit	26
Vuosikokouskutsu	30
Viralliset PIK-henkilöt 2000	31
PIK-muisti kevät-2000	32

•••

Lehteen tuleva materiaali tulee toimittaa toimitukselle viimeistään PIK-muistissa ilmoitettuna ajankohtana. Kirjoitukset pyydetään toimittamaan sähköpostitse Word -formaatissa **muotoilemattomana** osoitteeseen akeskira@iki.fi. Valokuvat toimitus toivoo saavansa jo hyvissä ajoin ennen ko. ajankohtaa.

•••

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

•••

Aurinkoisia kevään lentosäitä!
Antti Keski-Rahkonen
meedianeuvo

Ilmailuexcu Moskovaan elokuussa 1999

Mikko Uusitalo

Venäjä-excun suunnittelua ja pärstien toisillemme tutuksi tekemistä varten kokoonnuttiin juhannuksen jälkeen Kelt-sun terassille. Mukavaa keskustelua sähköpostitse jatkettiin matkan alkuhetkiin asti. Kiinnostuneita oli alun perin PIK:n lisäksi Finnairilta, Espoon ilmailukerhosta sekä Lappeenrannan teekkareitten parista. Viimeksi mainitut eivät matkalle kuitenkaan selvinneet.

Marsalkka Markku Lehti sekä avec Katja Soikkeli lähtivät etujoukkoina pe 14.8. EIK:n Keijo Linnamaa sekä Marko Kapanen seurasivat niinkään maata myöden maanantaina. Suurin joukko-osasto eli al-lekirjoittanut Mikko Uusitalo, Jaakko Heikkala, Risto Kalinen, Erkki Lehtonen, Jari Lyytinen, Kimmo Rantanen, Sonja Saastamoinen, Jan-Erik Tarpila sekä Seppo Turtainen lähti tiistai-iltana, sekä yöjunalla. Junan ravintola-vauunussa matka kului mm. kaviaaria, blinejä, kuohuviiniä sekä Baltika-olutta nauttien. Aamulla

joukkio löysi itsensä Moskovasta. Lehti saapui pikkubussilla ja vei majoitukseen Moskovon laidoille paikalliseen teekkari-kylään. Asuimme kaksioissa, joissa oli suihku, vessa sekä jääkaappi. Hinta oli vaivaiset 7 US taalaa per nuppi per yö. Kerroksia rumilustaloissa oli noin 20 ja hissit olivat tyyppiä express eli ne eivät pysähtyneet jokaisella asemalla vaan vain joko parittomissa tai parillisissa kerroksissa. Majoittautumisen ja jääkaapin täytön jälkeen retkue suunnisti metrolla kohti keskustaa, päivänvaloon noustiin Pushkin-aukiolla. Siellä matkan kulinarismi aloitettiin hyvän maun vastaisesti McDo-



Mil Mi-12

naldsin tiskiltä. Kyseessä oli vuonna 1990 perustettu Moskovan ensimmäinen Mäcci. Mäcci toi aikanaan uutta palvelukulttuuria paikallisille. Iloinen alkuaikojen asiakas totesi hämmentyneenä TV-kameroiden edessä häntä palvelleeseen myyjän käytöksestä: “Hän hymyili minulle!”. Vatsojen saatua täytettä kävelimme pääkatu Tverskajaa pitkin Mathias Rustin laskubaanalle, jota jotkut asiaa paremmin tuntemattomat nimittävät myös Punaiseksi Toriksi. Reunaesteetjoelta lähestyttäessä ovat siedettävät ja ylämäki jouduttaa pysäyttämistä. Platalta löysimme myös paikallisen oppaan, jonka palkkasimme esittelemään historiallista ympäristöä.

Illalla mukaan liittyi lentäen saapunut Jyrki Vikla. Joukolla menimme Ostankinon TV-torniin juomaan kaljaa sekä ihastele-

maan maisemia 330 m:n korkeuteen. Tornin strategisen luonteen takia ylös pääsi vasta pienen lomakesodan jälkeen. Tornin mielenkiintoisin kohde olivat näköalatasanteen lattiassa olleet ikkunalevyt, joiden päällä seistessä allansa näki laskuvarjojääkäreitten pudotuskorkeutta enemmän suoraa pudotusta.

Torstaina pääsimme varsinaiseen asiaan eli ilmailuun. Moninon ilmailumuseosta löytyi valtava kokoelma erilaisia lentäviä härveleitä ilmailun alkua ajoilta nykypäivään. Iso osa vanhoistakin koneista oli lentokelpoisia ja siten viimeaikojen filmitähtiä. Useimpia koneita pääsi vapaasti sormeilemaan ja muutamiin ohjaamoihinkin pääsi tutustumaan. Mielenpainuvimpia oli Mil Mi-12, maailman raskain helikopteri, jolla oli tarkoitus kuljettaa strategisia ohjuksia



tiettömien taipaleiden taakse. Tyyppeä tehtiin vain kaksi kappaletta. Mieleenpainuvinta härvelissä oli sen järkyttävän epäesteettinen ulkomuoto: matkustajakoneen runkoon oli outojen pikkusiipien päihin laitettu kaksi Mi-6:n moottoria sekä valtavat roottorit. Roottorit oli tuettu runkoon siipien lisäksi kokoelmalla tukitankoja, joiden sekamelska antoi vaikutelman krapulaisen aamun ensimmäisestä ideasta. Toinen vaikuttava lentävä rautamöykky oli Su-100, noin 3 machin strateginen pommittaja, jonka nokka kääntyi Concordeen tapaan tarjoten laskussa paremman näkyvyyden eteenpäin. Isoilla nopeuksilla nokka nousi tuulilasien eteen ja noin 3 machia päästeltiin pelkkien mittareitten avulla näkemättä ollenkaan eteenpäin.

Perjantai aloitettiin Energijan tehtailta. Kyseessä on firma, jonka edeltäjä oli päävastuussa Neuvostoliiton avaruusohjelmasta. Näytteillä oli useita aitoja sekä aitojen toimiva kopiota merkittävistä virstantpylväitä saavuttaneista kapineista: Sputnik, Laika-koiran alus, Juri Gagarinin kapseli sekä Saljut-avaruusasema. Avaruusasemalle sekä kolmen hengen avaruuskapseliin pääsi sisälle vertailemaan jalkatiloja Finskin businekseen.

Perjantai-iltapäivänä kaarsimme pikkubussimme epämääräisen rakennuksen sotkuiselle parkkipaikalle. Paikka paljastui Mirin ja muiden Venäjän avaruudessa kiihtävien luomusten valvonta- ja ohjauskeskukseksi. Paikka ei ole mikään turistikohte, mutta taas meitä hemmoteltiin Lehden erinomaisen suhdetoiminnan hedelmillä. Ensimmäinen esitelmä pidettiin huoneessa, jossa briiffataan lennoille lähtevät kos-

monautit. Sieltä siirryimme avaruusasema Mirin valvontakeskukseen, jossa parhailaan käytiin keskustelua avaruusaseman ja valvontakeskuksen välillä. Sitten vuorossa oli tulevan kansainvälisen avaruusaseman valvomo, jossa Suomikin oli seinää peittävällä maailman kartalla ESA:n myötä värjätty värillä “me” eikä “he”. Viimeinen kohde oli nurkassa oleva pöytä, josta saattoi ostaa matkamuistoja, esimerkiksi muovisen kosmonautin vodkapullon. Pullon tilavuus oli liian pieni aiheuttamaan kosmisen kännin, mutta kaipa se tuo kosmonautille vähän lohdutusta koti-ikävään pyörittäen asemansa mukana kiertorataa kuukausitolkulla.

Lauantai kului matkan pääkohteessa eli Zhukovskin ilmailunäyttelyssä. Populaa ja maassa seisovaa rautaa oli paljon yli horisontin. Parissa tunnissa ehti juuri tutustua maassa parkissa olevaan rautaan ja sitten alkoi noin neljä tuntia kestänyt näytös, joka sisälsi laskuvarjohyppyjä, historiallisten pelien ohilentoja sekä matkustajalentokoneiden, helikoptereiden, taitolentokoneiden sekä monien uusimpien sotilassuihkujen liikehdintää. Turvallisuusmääräykset eivät olleet niin tiukassa kuin lännessä ja siten suihkarit tulivat myös matalalla suoraan kohti yleisöä. Sotilassuihkujen liikehtimiskyky oli varsin vaikuttavaa ja mutkaa väännettiin yleisön vieressä korkeudella 10 m – 300 m. Tyypillinen ohjelma alkoi yleisön edestä tehtävällä lyhyellä lentoonlähdöllä, pystysuoralla välittömällä nousulla ja sitten katon kautta silmukan taittaen ja maata viistäen kohti uutta matalalentokiemuraa. Cobra-liikekin nähtiin kahteen otteeseen ja sakkauk-

sia pystynoususta lukemattomia. Lisää väriä muodostelmataitointoihin saatiin savuilla sekä soihtuvanoilla.

Viimeinen päivä eli sunnuntai oli vapaa-ohjelmaa. Itse kuljin kaupunkia ristiin rastiin. Ensin totesin paikallisen Heurekan vastineen olevan rahanpuutteen takia suljettu ja karmean huonossa kunnossa. Paikallinen mielenkiinto suuntautunee kaikkein voimakkaimmin toimintaan, joka tuottaa suoraan käteistä. Pitkäjärjenteisen toimintaan kuten tieteen tekoon ei löydy resursseja entiseen malliin. Pieniä myyntikojuja ja erilaisia kaupustelijoita on paljon. Sosialistisen ideologian arvostama työläisen käden taito oli nyt sosialistisen järjestelmän romahdettua arvossaan rahan ansaitsemiseksi. Lehden tuttu, isäntäinstituuttistamme MAI:sta (Moscow Aviation Institute) valmistunut raketti-alan DI oli töissä Energijalla koulutustaan vastaavissa tehtävissä. Hänen kuukausipalkkansa oli naurettavan 200 FIM:n suuruinen. Niinpä hänen täytyi iltaisin kierrellä työkalupakin kanssa pesukoneita yms. korjaamassa. Tällainen korkean koulutuksen taloudellinen kannattamattomuus ei voi pitkällä tähtäimellä olla kovinkaan hedelmällistä.

Matkalla seuraavaan kohteeseen eli armeijan museoon törmäsin ihmisvirtaan, jota lähdin seuraamaan. Virta soljui sujuvasti amerikkalaistyyllisen kauppakeskukseen ohi olympiastadionin vieressä olevalle

parkkipaikalle, jolla oleva kirpputori oli tupaten täynnä. Muutaman korttelin päässä olevalle Armeijan juhlarakennusten reunustamalle aukiolle saavuttuani huomasin toisella laidalla autoja ja lipun. Kaiuttimista soi lujalla Dire Straitsin Money for nothing-kappaleen kohta "I want my MTV". Ihmettellessäni mikä mielenosoitus on kyseessä kävelin paikalle ja löysin joukon naisia varsin näyttävästi pukeutuneina, autoja naisellisesti pehmoleluilla koristeltuna sekä muutaman miehen. Kyseessä oli Moskovan naisautoilijoiden "Get together"-ajot. Paikalta löytyi vielä neljän nahka-asuisen naisen Harley-Davidson-jengikin. Aukion takana oli armeijan museo, jossa oli mm. Afganistanin sodalle omistettu osio sekä Mig-21:n ja Su-25:n ohjaamot. Tretjakovin taidenäyttelyssä oli 30 salin verran esitelty paikallisen taiteen kehitystä vuosisadan alusta 1960-luvulle. Vuosisadan alun muun maailman kanssa tahdissa alkanut kehitys kohti abstraktia taidetta keskeytyi vallankumoukseen. Neuvostoliiton ainut hyväksytty taidemuoto oli sosialistinen realismi. Taidekin ajoi aatteen etua. Illalla ennen juna-asemalle menoa ehdin vielä kulkea miellyttävän Arbatin kävelykadun päästä päähän. Kävelykadulta löytyi esiintyviä taiteilijoita, kuppiloita, erilaisten lemmikkipentujen myyntiä sekä laumoittain ihmisiä. Junamatka kotiin alkoi kaviaarin kera.

Junassa

Katja Soikkeli, Markku Lehti

Riippuen luokasta, hytissä on joko 2 tai 4 kerrossänkyä. Hytin koko on n. 4 neliömetriä. Suomen päässä ei myydä 2. luokan lippuja sekä miehille että naisille samaan hyttiin, Venäjällä kylläkin. Eli jos pariskunta lähtee Suomesta, heidän kohtalona on ostaa 1. luokan liput, jotka maksavat yhteensä noin 1500 markkaa.

Juna tulee rautatieasemalle hieman klo 17 jälkeen. Junan ovella on ystävällisiä setiä tai tätejä jotka tuskin puhuvat muuta kuin venäjää. Ennen kuin pääset junaan, he haluavat nähdä liput, ehkä myös passin ja viisumin, se riippuu ihan päivästä, kysyjästä tai naamataulusta.

Junassa on inhimilliset WC:t, paperiaakin yleensä löytyy (tosin hieman kovanlaatuista...). Hanoista tulee vettä kun laitat kädet hanan alle ja nostat vipua ylöspäin. Suuria sinisiä ja punaisia nuppeja on siis turha ruveta kääntelemään. Veskestä tulee vettä ei kannata juoda, sitä varten on joko käytävällä pieni hana tai sitten vauvunhoitaja antaa. Tosin junan ravintola-vauvunusta saa 16 ruplalla 100 ml vodkaa.

Hyttiin voi ostaa vauvunhoitajalta pientä venäläistyypistä syötävää, kuten teetä ja juustoleipiä. Joskus on tarjottu myös omelettia ja salaattia (tämä tapahtui 1. luokassa). Valikoima ei siis välttämättä ole vakio. Tee on joskus ilmaista 1. luokassa ja muuten siitä tulee muutaman ruplan lasku.

Ravintolavaunussa pääsee jo mukavasti tulevaan tunnelmaan, sisustus on todella venäläinen. Ruokalistoja on kahdenlaisia, markkahintaisia ja ruplahintaisia. Rupla-

hinnoilla selviää kolmasosahinnoilla, joten jos sellaisen listan onnistut saamaan tarjoilijalta... joskus se tosin edellyttää venäjänkielen taitoa. Jos et ole sattunut vielä vaihtamaan rahaa rupliksi, voit maksaa dollareilla, mutta kurssi on huono. Syöminen tulee joka tapauksessa halvemmaksi kuin markoilla.

Hytissä tulee ravaamaan useaan otteeseen ihmisiä. Ensin otetaan passi + viisumi sekä junalippu pois. Passi ja viisumit tulevat matkan kuluessa takaisin. Saat myös englanninkielisen customs declarationin = genu, johon pitää selvittää montako kassia, onko ammuksia tai tuliaseita, paljonko kuljetat rahaa mukana ja viimeisenä kysytään tärkeä kysymys: montako kollia sinulla on tavaraa tavaravaunussa. Siinä ei siis kysytä matkatavaran määrää jota kuljetat mukana. Lähellä rajaa (raja ylitetään n. klo 21) tulee suomalainen tulliselvitys (katsotaan passit, tai jaetaan ne ja katsotaan samalla), sitten tulevat rahanvaihtajat. Heidän kurssi on tosin huono. Erilaisilla asemilla ja pysäkeillä seisoskellaan rajan ylityksen yhteydessä noin 3 kertaa, puolisen tuntia kerrallaan.

Kun venäläiset rajavartijat tulevat, he vievät taas passin ja viisumin ja haluavat sinut ulos hytistä tarkastaakseen penkin alustan ja ”hattuhyllyn”. Suomalaisetkin saattavat tehdä niin, ainakin kotiin tullessa, mutta he käyttävät suomen kieltä. Kotimatalla suomalaiset rajavartijat jäävät vaihtamaan pari sanaa kanssasi arvioidakseen, että oletko mahdollisesti pihalla, se-

kaisin tai epäilyttävä. Ihan normaalina oleminen riittää (riippuu tietty normaalista). Hän kysyy myös mm. tuotko taide-esineitä ja muuta kuvaan sopivaa. Jossain vaiheessa halutaan nähdä genu, jonka saat takaisin täynnä kauniita leimoja. Säilytä se, sillä sitä kysytään kun tulet kotiin ja olet täyttänyt taas samanlaisen lapun. Eli lopuksi niitä on 2.

Viipurissa on mahdollista mennä hieman jaloittelemaan, juna seisoo puolisen tuntia. Jos et ole saanut passiasi takaisin, et välttämättä pääse ulos, tai ei ainakaan kannata lähteä kauas, sillä passi ja viisumi saatetaan palauttaa asemalla.

Kun juna lähtee, ei muuta kuin: hyvää yöttä jos aiot nukkua (tai saat nukuttua).

Moskova

Moskovassa on väestöä varovaisimmankin arvion mukaan noin 14 miljoonaa ihmistä, ja suuri osa heistä on laittomasti kaupungissa. Moskovan miliiseillä on oikeus tarkastaa henkilöpaperit, joten ota passi ja viisumi mukaan aina kun menet ulos, muuten saatat joutua asemalle selvittelemään ei-yhtään-mitään. Yleensä milieit pysäyttelevät tummaihoisia miehiä, mutta eipä sitä koskaan tiedä. Onneksi me suomalaiset näytämme venäläisiltä, joten vain poikkeava käyttäytyminen herättää miliisien mielenkiinnon.

Pukeutuminen

Miehillä on joko mustat farkut tai siistit suorot housut. Jonkin verran katukuvaan tuli kesän myötä sinisiä farkkuja. Paitana on kauluspaita tai yksinkertainen t-paita. Hyvin harvoin näkee (eli ei koskaan) mainospaitoja, lippalakkeja, Lanzarote tms. turistikohtepaitoja. Revittyjä farkkuja tai

suomalaisten suosimia vyötärölaukkuja ei käytä kukaan.

Naiset pukeutuvat erittäin niukasti ja näyttävästi ja meikkiäkin on varmasti laitettu tunnin ajan aamulla. Joten: oman harkinnan ja tyylin mukaan. Tietysti yksi vaihtoehto on maatuska-look, mutta silloin täytyy olla ikää noin 80 ja kiloja saman verran.

Lompakon voi hyvin pitää kassissa tai taskussa, kunhan se ei törrötä mistään houkuttelevasti. Taskuvarkaita ei ole sattunut (vielä) kohdalle. Yleensä sulaudut porukkaan hyvin, kun pukeudut hieman paremmin kuin keskimäärin suomalainen katukuva kertoo. Eli vaikka mennään lentokeskukseen, Räyskälä-verkkarit voit jättää kotiin.

Kaupat ja torit

Kaupoista saa ihan kaikkea mitä Suomestakin ja hinnoitkaan eivät huimaa päätä. Alkoholin saat joko tavallisista kaupoista tai kauppojen lähellä olevista ”kioskeista”. Kaupat ovat auki joka päivä aamusta ilta yhdeksään (tai vielä myöhempään). Osa jopa 24 h. Asuntolan lähellä on pari valintamyymälää, joissa tavarat kerätään läntiseen tapaan ostoskoreihin ja kerryihin. Jos sinulla on kassi, se jätetään ”kassinarikkaan” jota vahtii huolella venäläinen tati. Mikäli et muista jättää kassia, perääsi tulee vahti joka pyytää sinua (venäjäksi) tuomaan sen narikkaan. Naisien pienet käsilaukut saavat yleensä kulkea mukana.

Jos tarvitset muovikassia, saat sen kassalla sanomalla: ”paket” tai ”adin paket”. Lausutaan niinkuin luetaan ja sopii suomalaisen suuhun.

Monesti kaupat toimivat keskuskassatyylisiin. Eli: valitset tavarat, näytät sitä tiskinhoitajalle, joka kertoo sinulle ostoksesi hinnan, menet keskuskassalle ja sanot hinnan, maksat, saat kuitenkin mitä näytät tädille jolta valitsit tavarat ja vasta sitten saat tavarat. (Onnea yritykselle!)

Metroasemien lähellä on toreja, joilla myydään mitä tahansa suihkuista perunoihin. Hinnat ovat samat kaikille.

Tushinossa on laaja torialue joka muistuttaa lähinnä Mustamäen toria. Hinnat ovat turistihintoja jos myyjät huomaavat sinun olevan ulkomaalainen. Joten ota mukaan joku, joka tinkii hintoja venäjäksi puolestasi.

Toreilla ja joskus kaduillakin myydään sashlikkeja eli lihavartaita, lihalla ja salaatilla täytettyjä pitaleipiä, liha- ja kaalipiirakoita. Kaikki ovat todella hyviä ja halpoja.

Mikään ruoka ei ole aiheuttanut kenellekään tutulle mitään oireita, joten ongelmia ei pitäisi syntyä. Tietysti ne jotka tietävät olevansa herkkävatsaisia, osaavat varautua. Ruuan suhteen ongelmia tulee vasta jos haluat valmistaa sen itse (valmistuspaikka puuttuu, jos et uskalla/halua käyttää hyvin arveluttavaa yhteiskeittiötä).

McDonalds myy samaa kuin Suomessa, puoleen hintaan.



Moskovan mäcci.

Big Mac on ”Bik Mäk”, McFeast on ”Rojal delux”, Quarter Pounder on ”Rojal tsisburger”.

Venäjän vastaveto Mäkkärille on Russkaja Bistro, josta saa kaalipiirakoita, majoneesipohjaisia salaatteja, hapankaalia yms. Kokis ja fanta on vaihdettu tuoremehuihin, kaljaan ja vodkaan.

Normaaleja, länsimaisia ravintoloita löytyy myös, mutta niissä hinnat ovat suomen tasolla, joskus jopa kalliimmat. Venäläistyypin ravintolan löytää esim. Hotel Rossijan jokaisesta kulmasta, ylimmästä kerroksesta (näköala on upea). Siellä on myyntitiskille laitettu näytösannoksia, joista voit valita mitä haluat syödä. Tarkoitus on kertoa myyjä/tarjoilijalle mitkä annokset valitsit ja mitä juotavaa haluat. Sitten voit mennä istumaan ja ruuat ja juomat tuodaan pöytään. Kun lähdet pois, mene taas myyjä/tarjoilijan luokse ja hän kertoo summan joka sinun pitää maksaa.

Juominen

Hanoista tulevaa vettä ei kannata juoda, ellet halua parin päivän ripulia. Sillä voi pestä hampaat, siinä voi kylpeä ja siitä voi tehdä ruokaa. Kaupoista saa pullottettua vettä juotavaksi. Yleensä niissä lukee sekä venäjäksi että englanniksi mitä olet ostamassa. Mineraalivesi, siis se kupliva, saattaa olla joskus suolaisempaa kuin Itämeri. Muuten vedet ovat tavallisia ja hyvän maukuisia. Ja vesi on tietysti venäjäksi ”voda”, kirjoitusmallin voit tarkastaa vaikka Ladan mittaritaulusta.

Venäläinen sampanja maksaa noin 10 markkaa (50 ruplaa) halvimmillaan.

Viinit ovat yleensä sokerisia, lähinnä portviinejä.

Oluita on vaikka minkälaisia, suomalaista olutta vastaa maultaan ja ulkonäöltään Baltika.

Vodka on tietysti halpaa. Koska Venäjällä ei myydä siideriä kuin harvoissa kaupoissa, olen löytänyt hyvän vastineen: valmis Gin & Tonic, ja sitä saa joka puolelta sekä tölkeissä että 1 ½ litran pulloissa (joka on vaikea saada auki).

WC

Kun juodaan, tulee tietysti hätä. Asuntolan veskit ovat normaaleja. Kaupungilla liikuttaessa ihmiset suosivat Mäkkärin ja muiden länsimaisten pikaruokaketjujen veskejä, joita pidetään erittäin siisteinä. Joskus löytyy yllätys, esim. jonkun kirjakaupan eteisessä voi olla siistimpi veski kuin tuoksuja rakastavalla isoäidilläsi. Lentokeskuksen vessoja ei yleensä pidetä puhtaana, koska kukaan ei välitä. Vessan virkaa voi toimittaa hyyskä, jossa ei ole istuinta, vain reikä lattiassa. Mutta se joutuu hygieniasyistä, esim. MAI:n WC:t ovat sen verran karseassa kunnossa, ettei homma muuten hoituisikaan (kuin kyykylään=sissipaska). Joka tapauksessa kannattaa pitää paperia mukana jos katsot tarvitsevasi sellaista. Paperia ei tarvitse kuljettaa kotoa (paitsi junamatkaa varten), sitä saa kaupoista ties millä tuoksuilla.

Suomalaisten suosimaa kadunkulmiin kuseskelua täällä ei harrasteta kuin äärimmäisessä hätätapauksessa - kirjaimellisesti.

Metro ja bussit

Moskovassa on kattava metroverkosto. Pysäkkejä on runsaasti yli 150. Verkkoon kuuluu 1 kehä ja noin 10 eriväristä suoraa linjaa jotka risteävät kehän sisällä.

Lippuja metroon myydään asemien au-
loissa. Seinässä on luukku jonka yläpuo-
lella lukee KACCA. Vaihtoehtoja on 1,2,5,
10 jne. matkaa. 10 matkan lippu maksaa
30 ruplaa ja se on pahvisen luottokortin
näköinen. Lippu työnnetään tekstipuoli
ylöspäin metron aulassa portin oikealla
puolella olevasta reiästä sisään ja kone
sylkee sen toisesta reiästä ulos. Tarkista,
että portissa palaa vihreä valo. Porttien
läpi voi mennä kerrallaan vain 1 ihminen.
Jos et ole laittanut lippua tai olet laittanut
sen väärään reikään, sensorit lämäyttävät
eteesi aidan. Porttien vieressä istuu tati,
joka todennäköisesti tulee molottamaan
venäjää tapahtuneen johdosta.

Rullaportit ovat yleensä pitkät, täynnä,
ja ne kulkevat nopeammin kuin kotosuo-
messa. Metrolaiturit ovat näkemisen ar-
voisia, siinä tulee hävettyä meidän asemia.
Pysäkit ovat hyvin opastettuja, ja kyrillisten
kirjainten lukutaito paikallaan. Oikean
pysäkin ja linjan löydät, jos osaat lukea
paikallisia hieroglyfejä edes hiukan. Met-
roja lähtee noin 1,5-2,5 minuutin välein,
joten niiden perässä ei tarvitse juosta. Vaik-
ka vaunuja on 7 ja pituutta junalla n. 100 m
ne ovat ruuhka-aikaan niin täynnä, ettei
tarvitse huolehtia vaikka lähellä ei olisi-
kaan kauhukahvaa josta pitää kiinni, ih-
mismassa tukee sinua. Suomalaiset ruuh-
kabussit tuntuvat todella väljiltä kokeiltu-
asi Moskovan ruuhkametroa. Jos huomaat
seisovasi keskellä vaunua, ovea ei ole lä-
hellä ja tiedät jääväsi pian pois, voit tähyil-
lä seuraavaa: joku ihminen etenee ruuh-
kassa ja kysyy jokaiselta eteen tulevalta
jotain. Hän kysyy todennäköisesti: jäätkö
seuraavalla pois. Voit siis väistää tätä ih-
mistä tai liittyä hänen peräänsä, hän raivaa

sinulle tietä. Ovet menevät vauhdilla kiin-
ni, joten jos jäät väliin, mustelma saattaa
tulla.

Yleiset bussit, raitiovaunut ja trollikat
kulkevat ja aikatauluista on turha mureh-
tia. Pysäkillä joutuu odottamaan maks-
missaan 20 minuuttia. Vuorojen väli lukee
pysäkin kyltissä. Lippuja saat metroase-
mien ylätasanteilta. Ne ovat pieniä 2 cm x
4 cm lappusia, jotka muistuttavat hieman
vessapaperia. Lippuja myydään yleensä 5
tai 10 kappaleen nipuissa, koska ne mak-
savat noin 2 ruplaa kappale. Lippuja saa
myös kuljettajilta 2,5 ruplalla. Lippu työn-
netään ikkunoiden karmeissa olevaan ”pa-
likkaan”. Laitteessa on seinän lähellä rako,
johon lippu laitetaan ja sitten painetaan
isoa pyöreää painiketta. Lippuun tulee
muutama reikä, ja olet leimannut lippusi.

Joskus busseissa ja raitiovaunuissa etee-
si saattaa tulla huohottamaan mies, joka
näyttää sinulle kuvallaan varustettua kort-
tia. Hän haluaa nähdä leimatun lippusi, ei
sen kummempaa.

Miten soitan Suomeen?

Kännykän tekstiviestit ovat halvin kei-
no. Kännykällä soittaminen (sonera) mak-
saa 24 markkaa minuutti.

Posteista pystyy soittamaan ulkomaille.
Tädille annetaan rahaa ja kerrotaan että
haluaa soittaa. Sana telefon riittää, tati
tajuaa että haluat soittaa ulkomaille. Tati
ottaa rahat ja johonkin puhelinkopeista
syttyy valo, tai hän kertoo millä numerolla
varustettuun koppin voit mennä. Puhelin-
kopissa on ohjeet miten tulee toimia. Soit-
taminen ei vaadi kuin muutaman numeron
muistamista ja napin painalluksen. Aluksi
valitaan numero 8 jolla saat linjan ulos,
sitten 10 ulkomaan puhelua varten. Suunta

Suomeen 358 ja puhelinnumero (ilman ensimmäistä nolaa). Kun kuulet että vastataan, paina puhelimessa olevaa nappia. Ennen tätä sinulta ei kulu rahaa, eikä puhelun vastaanottaja kuule sinua. 100 ruplalla puhuu Suomeen noin 10 minuuttia. Kun olet valmis, mene takaisin postitädin luokse ja hän antaa takaisin yli jääneet rahat.

Yleisistä puhelinkopeista pystyy soittamaan normaalisti, mutta ei ulkomaille. Kaikista puhelimista soittaessa pitää painaa pientä nappia jotta laskutus käynnistyy ja kuulisit toisianne.

Kerjäläiset ja muu lieveilmiöt

Metroissa liikkuu jonkin verran kerjäläisiä. Venäläiset antavat heille joskus kolikoita. Pidä hieman pikkurahaa taskussa josta saat kaivettua ne helposti. Jos et anna rahaa ja pyytäjällä on pieni nappisilmä, varaudu että hän saattaa rukoilla sinua polvillaan tai muuten vain aiheuttaa näytelmän. siltikään sitä rahaa ei ole pakko antaa, he ovat vain kuin hyvin opettuja sirkuseläimiä, surullista mutta totta.

Metroasemien lähelle kerääntyvät pyytämään rahaa rampoja, vanhoja mummuja, ja lapsia joiden mukana on vauvoja.

Koska venäläiset rakastavat kissoja ja koiria ne saavat juosta aivan vapaina. Niitä ei myöskään steriloida. Kissanpentujen huttamistakaan ei harrasteta. Joskus pentuja lahjoitetaan metroasemien lähellä.

Toreilla myyjän herättely vaatii joskus kovaa työtä. Ei kannata hikeentyä, myyjä huomaa sitten kun hänelle sopii.

Yleensä kaikkien palveluoljen ammattia harjoittavia pitää herätellä.

Venäläiset ovat kieliasioissa kuten ranskalaiset. Todennäköisesti he osaavat englantia, mutta eivät suostu puhumaan sitä.

Jos et osaa venäjää, parhaiten pärjää englannin, suomen ja elekielen yhdistelmällä. Joskus yllättävistä paikoista löytyy englantia puhuvia ihmisiä kuten Moskovan syrjäisimmältä kioskilta, kirjaston arkistosta jne.

Asuntolassa on moni kulttuuri (lähinnä idästä) edustettuna. Vaikka rakennuksessa on jätekuilu ja siihen yhteys joka kerroksesta, eivät kaikki osaa käyttää sitä. Roskia jätetään kuilun viereen tai niitä heitellään ikkunoista. Tämä on itseasiassa paikka, jossa olen ensimmäistä kertaa nähnyt roskien lentävän nostossa.

Tiettyjen ikkunoiden alta on viisasta kävellä nokka kohti taivasta, esim. asuntolan vastapäisestä talosta on heitetty alas mm: ovi, sohva, tuoleja, pöytä, täysinäinen kaljapullo, roskapusseja ja televisio.

Rahaksi kannattaa varata vain dollareita. Vaihtopisteitä löytyy joka puolelta. Lentämiset maksetaan myös niillä. Mikäli aiot lentää, varaa muutama suurempi seteli (\$50, \$100), muuten \$10 ja \$20 ovat kätevin koko. Dollari on noin 24 ruplaa. Eli jos mietit ostoksien hintaa suomen rahassa, kätevin tapa on jakaa se 5:llä ja tulos on aika totuudenmukainen.

Moskovassa on Visa-automaatteja joista saa rahaa jos kassavaje sattuu osumaan kohdalle.

Yleinen henki Moskovassa on: ”mikään ei ole sitä miltä se näyttää” Eikä mikään toimi ”kaikki-mulle-heti-nyt” Monesti tuntuu että mikään ei suju ja kaikki tehdään liian hankalasti. Loppujen lopuksi asiat AINA sujuvat ja venäläisillä on vain syy kaikkeen miksi he tekevät asiat niinkuin tekevät. Kärsivällisyyttä siis mukaan!

Turku Open

Jari Lyytinen

PIKin joukkue kevään Turku Open Tarkkuuslentokisoissa Muodostui Ville Hämäläisestä sekä allekirjoittaneesta. Kisavälineeksi valitsimme Bravo-Viktorin joutuksen sen hyvästä soveltuvuudesta kyseiseen tarkoitukseen. Koneeseen asennetun uuden moottorin sisäänajon valmistuminen tosin näytti aluksi vähän epävarmalta, mutta ahkerien kurssilaisten ansiosta tunti saatiin juuri sopivasti täyteen: Kisajoukkue pääsi tekemään sisäänajohuollon perjantaina, kun kilpailut olivat seuraavana päivänä. Huollossa ei paljastunut mitään ihmeellistä, joten se saatiin hyvissä ajoin valmiiksi ja päätettiin päräyttää saman tien kisapaikkakunnalle. Näin aamuerätyksellä olisi edes joksikin inhimilliseen aikaan briefingin alkaessa klo 08:00.

Ensikertalaisina päätimme harjoitella GT-kartan avulla suunnistamista siirtymätaipaleella. Melko matalalla lentäen reitti-viivan seuraaminen aiheutti välillä vilkkaitakin ohjaamokeskusteluja mahdollisesta sijainnista kartalla, mutta vähän mutkittellen lopulta perille löydettiin. Turun kenttään tutustuttiin muutaman maalinlaskuharjoituksen muodossa, sisäänajon aikana kun ei päässyt treenaamaan. Puuskainen tuuli ei ollut omiaan valamaan itseluottamusta maaliinlaskujen onnistumisesta, vaikka Hämäläisellä pari laskua osuikin joksikin oikeaan paikkaan. Tästä masentumatta suuntasimme kotimajoitukseen ja saunaan.

Aamulla briefingissä kerättiin osallistumismaksut ja jaettiin tietoa tulevasta tehtävästä. Ensimmäinen osatehtävä oli matkalentosuunnitelman laatiminen suunnistusreitille. Aikaa oli ½ tuntia ja se riitti hyvin. Tämä puoli on ainakin opetettu PIKin PPL –kurssilla hyvin: Hämäläinen selvisi ilman virhepisteitä ja itse otin malliksi yhden pisteen.

Suunnistustehtävä oli vajaan tunnin mittainen lenkki viiden käännepisteen kautta. Käännepisteillä piti olla laskettuna ajan-kohtana ja lisäksi reitin varrelta piti bongata lakanoista muodostettuja kuvioita mukaan annetuissa valokuvissa esiintyviä paikkoja. Osa kuvista oli todella vaikeita, joten eroja syntyi.

Joukkueemme menestys tässä osassa olisi ollut parempi, jos varustukseemme olisi kuulunut kunnollinen digitaalikello, sekuntiaikataulun pitäminen kun on vähän hankalaa, jos ei tiedä millä minuutilla ollaan! Saavuin reitin lähtöpisteen tuntu-maan hieman etuajassa, joten jäin sopivan matkan päähän odottelemaan. Hetken päästä huomasinkin jo olevani myöhässä ja lähdin paahtamaan täyttä vauhtia reitille. Kiireen pitäminen vähän haittasi kohteiden bongailua, joten se puoli jäi vähän vähiin, joku sentään osui silmiin. Epätarkkuus ajan suhteen aiheutti myös ikävän tilanteen Turun maaseudun yllä: “Missä mä oikeen oon?” Pari legiä menikin sitten kellon ja kompassin avulla epätoivoisesti

jotain maamerkkiä haeskellen. Lopulta sit-
ten löysin itseni melko läheltä toiseksi
viimeistä käänne pistettä ja pysyin loppu-
matkan reitillä. Sitten saatoinkin tyytyväi-
senä todeta löytäneeni takaisin kentälle
ilman lennonjohdon apua! Lopulta en ol-
lut ollut niin pahasti myöhässä kuin luulin
ja olin perillä vähän etuajassa. Minut oli
myös nähty kaikilla käänne pisteillä, joten
kovin kaukana reitistä en ollut harhaillut.
Virhepistesaalessi jäi siis pelättyä pienem-
mäksi.

Lopuksi oli maaliinlaskut, joita tehtiin
kaksi. Kummatkin moottorilaskuina ja jäl-
kimmäinen esteen yli. Ensimmäisellä kier-

roksella harjoituksen puute vaivasi kum-
paakin: CBV liiteli vähän pitkäksi. Toisel-
la kierroksella alkoi Onskan opit muistua
mieleen ja lippusiimaa liukupolun indi-
kaattorina hyväksi käyttäen nollaviiva pöl-
lähti.

Lopputulokset olivat olosuhteisiin nähden tyy-
dyttävä, aloittelijoiden sarjan 1. ja 3. tila.
Palkintojen jaon jälkeen Hämäläinen lensi
CBV:n kotiin ja itse jäin viettämään vii-
konloppua Turkuun.



Bravo-Viktor lähdössä lennolle.

Lentokokemuksia Piilaaksosta

Riku Aho

Marraskuussa 1999 sain työmatkan yhteydessä hyvän tilaisuuden viettää ilmailuhenkisen viikonlopun Piilaakson maisemissa. Kortteerimme oli Piilaakson keskellä, josta oli lyhyt matka sekä USA:n ilmailuviraston paikallistoimistoon (FAA Flight Standardisation District Office) San Josen lentokentälle että Palo Alton harrasteilmailukentälle. Ennen reissua olin soittanut FSDO:hon ja tarkastanut mitä pitää olla mukana, ja sieltä vahvistettiin että suomalainen ICAO-lupakirja, lääkärintodistus ja kommunikoiava englannin kielen taito. Ilmailulaitokselta sain tiedot FAA-hyväksytystä ilmailulääkäristä, joka kirjoitti FAA-lomakkeelle “medikaalin”. Mahdollisesti tavallinen englanninkielinen

medikaali olisi kelvannut. Parin tunnin leppoisan diskuteeraamisen jälkeen sain siikaläiseltä ilmailuviskaalilta väliaikaisen lupakirjan; originaalin lupasivat postittaa Suomeen kotiosoitteeseen.

Tämän jälkeen ajettiin kovaa vauhtia Palo Alto Flying Club:ille. Olin sopinut etukäteen lennonopettajan kanssa käytännön teoriakoulutuksesta (ground school) ja lentokerhon sisäisestä “tarkkarista”, jonka läpäistyäni sain lento-oikeuden kerhon koneisiin. Nämä kaikki maksoi jonkun verran rahaa, C172:n vuokra \$72/h, opetus \$30/h, kerhon väliaikainen jäsenyys oli \$48, mutta kuten sanotaan, jokaisen taalan arvoisia kaikki. Lentohintojen voi olettaa olevan puolet näistä jossain vähemmän

Golden Gate San Franciscon lahden päältä nähtynä.



asutulla ja vähemmän varakkaalla alueella.

Ilmailuihmiset sielläpäin sanovat, että lentosää sillä alueella on 89% todennäköisyydellä CAVOK. Näin oli asian laita myös kerhotarkkarin jälkeisenä päivänä, jolloin lennettiin työkaverin kanssa Palo Altosta San Franciscon keskikaupungille, Golden Gaten ja Alcatrazin yli rannikkoa pitkin Santa Cruzeihin ja takaisin. Reitti oli valittava San Franciscon lentokenttää (SFO) kierrellen eri suunnista, sillä radiopuheen määrä ja jaksojen jatkuva vaihto vei muutenkin paljon huomiota. SFO:n yli olisi tosin saanut lentää ns. siirtoselvityksellä, joka olisi vaatinut hieman harjoittelua.

Ilmaliikenteen ja lennonjohdon koordinaatio siellä taitaa perustua ainakin yleisilmailun osalta sattumaan, yritykseen, erehdykseen, VFR-kuokkaan (1200) ja “roger”-sanaan. Esimerkiksi Palo Alton tornilennonjohtaja hävitti yhteyden kuuteen

johtamaansa koneeseen, huomasi niiden vain lentelevän ympäriinsä, huhuili niitä aikansa ja totesi murheellisena lopuksi “Eikö kukaan halua puhua minun kanssa tänään?” Arka ääni jaksolla kyseli “722 Tango Foxtrot, haluaisin käynnistellä?”, lennonjohtaja siihen että “Olet tornin jaksolla, puupää”. Hieman Malmin standardiprocedureista poikkesi myös se, että Palo Altossa oli samaan aikaan sekä oikea että vasen laskukierros käytössä, ja ollessani pitkällä finaalilla kolmantena sain selvityksen laskuun.

PAFC:n tapaisessa lentokoulussa CPL-tason koulutus PPL-pohjalta maksaa ehkä n. \$17.000. CPL siellä ja CPL Euroopassa ovat luonnollisesti kaksi eri asiaa, mutta jos useiden satojen tuhansien satsaus lentokoulutukseen täällä kammottaa, onneaan voi kokeilla rapakon takana. Jos tykkää Jenkkilässä lentää.



Johtokunta 2000 esittäytyy

Mikko Suokas, puheenjohtaja

35-vuotias DI, LVI-ala
GPL 1980, Hyvinkään ilmailukerho
Hopea-C 1982
MGPL 1985
Purjelennon opettaja 1987-95
PIKin jäsen vuodesta 1987
PPL-kurssilla PIKissä parhaillaan

Suurin osa pikiläisvuosistani on ollut hiljaiseloa. Liittyessäni jäseneksi ei PIK ollut enää sitä, mistä se oli opittu tuntemaan eikä siten pystynyt tarjoamaan minulle mitään, mitä en olisi päässyt harrastamaan jo tutuksi tullessa Hyvinkään ilmailukerhossa. Silloinen rakennusprojekti teki jo kuolemaa eikä minulla, ujolla pojalla, ollut kanttia mennä sanomaan, että antakaas kun minäkin yritän! Myöskään moottorilentoon ei tuolloin ollut varaa, ei PIK-hinnoillakaan.

Nyt on moni asia toisin. Minut otettiin hyvin vastaan, kun vajaa vuosi sitten tiedustelin mahdollisuudesta päästä mukaan rakentamaan Hinua, ja vasta tämä projekti teki minusta aktiivisen pikiläisen. Tähänastinen pääharrastukseni on ollut lennokitoiminta (laji F2B, siimaohjatut taitolennot), ja nyt pääsen soveltamaan lennokinrakentelukokemustani vähän isompaan ”lennokkiin”.

Muita harrastuksia on lähinnä lukeminen ja musiikin kuuntelu. Olen vahvasti suuntautunut kotimaiseen tuotantoon, vai mitä pitäisi sanoa siitä, että lempikirjailija on Veikko Huovinen ja levylautaselle ek-



syy useimmiten Juicen, Eppujen, Leevi and the Leavingsin ja vastaavien levyjä? Ei järin trendikästä, mutta makuasioista ei voi kuin kiistellä.

Veera Rantasalo, varapuheenjohtaja

Olen toista vuotta Pikissä mukana ja kolmatta vuotta Koneosastolla opiskele-massa. Opinnot suuntautuvat lentotekniikan puolelle ja erityisesti minua kiinnostaa rakennesuunnittelu. Lentotekniikan opintosuunnan valitsin, ei perinteiden velvoittamana vaan vasta toisena keväänä valintahetkellä ja sattumoisin pursukurssin aikaan, kun ihastuin Räyskälän rennonletkeään elämäntyylisiin ja ilmailuhenkisiin pikiläisiin. Purjelentolupakirjan lensin

menneenä kesänä Rantasen innostamana ja Vilin opetuksessa. Lentäminen on kivaa. Kesän höyrähdys johti uuden auton ostoon ja vapaa-ajan käytön ongelmattomuuteen. Työ kevytrakennetekniikan laboratoriossa Laitilan alaisuudessa suosi kesän purjelentoharrastusta noin 50 tunnilla ja talvellakin työkaverit ovat nähneet Clubin labrassa vuosihuollossa nyt jo useampia viikkoja. Ennen aika kului soittoharrastuksen ja veneenkunnostuksen parissa, eikä ensimmäisenä PIK-vuotena kerhotuntejakaan tullut kuin muutamilta messuilta. Viime kesänä Räyskälä kutsui ja termiikit veivät mennessään. Johan kerhotyötkin alkoivat maistua.

Varapuheenjohtajan tehtävä ja kerhon isäntänä toiminen on ihanteellinen homma ja toivon tutustuvani vielä paremmin kerholaisiin saunailloissa ja muissa kerhon tapahtumissa. Nähdään siellä!



Jari Lyytinen, huoltopäällikkö

N:s vuosikurssin lentoteekkari, Pikiläinen vuodesta -95. Mottipahvin suoritin keväällä -98 ja pursipahvin samana kesänä. Takana on pari vuotta koneenhoitajana.

Hannu Erkomaa, messuministeri

Toisen sukupolven purjelentäjä. Kurs-
sin käynyt 89 Nummelassa, heti iän salli-
essa. Oppia ja kokemusta hakenut Nuori-
soilmailijoista 89-94, Lappeenrannan il-
mailuyhdistyksestä 94-97. Riippuliitäjäk-
si kouluttauduin 95 ja lupa edelleenkin
voimassa. Nykyisin Teekkarien ilmailu-
kerhon (94 ->) sekä PIK:in (98 ->) jäsen.
PIKissä toimin FQ:n koneen hoitajana sekä
messuministerinä.



Heikki Kunttu, sihteeri

Koko johtiksen kuopus täytti juuri en-
nen joulua ruhtinaalliset 21v. Kiinnostus
ilmailua kohti tällä toisen vuoden konelai-
sella alkoi jo lapsena asuessaan Keravalla,
jonka yli Helsinki-Vantaalle laskevat ko-
neet suihkivat tämän tuosta. PIKissä syk-
systä 1998. Minkään näköistä lupakirjaa
Hessulla ei ole vielä taskussa, mutta nyt
alkaa työtunteja olla PIK:ssä sen verran,
että jos vaikka jo ens syksynä PPL-kurs-
silla kaveria tavattaisiin. (Työtunnit on
kerätty pääosin messuilta, ja Heikki kuu-
luukin melkein messukeskusen vakiohen-
kilökuntaan) Muusta ilmailu ”harrastuk-
sesta” mainittakoon sen verran, että armei-
ja-aikana Tikkakoskella Heikki kävi las-
kuvarjohyppy-kurssin. Hypyt ovat kuiten-
kin jääneet vähiin... Tiedä sitten miksi?
Kenties on mies tullu järkiinsä, tai sitten ei...



Samu Tuparinne, rahastonhoitaja

Aeromystiikan ihmeellisen maailman parissa 4. vuotta pähkäilevä teekkari, jolle PIKikää on ehtinyt kasaantua vasta jota-kuinkin tarkalleen yhtä vähän. Olenpa kuitenkin tähän mennessä ehtinyt tutustua PIKin koulutustoimintaan hankkiessani sekä purje- että moottorilentolupakirjat ja puuhailla pari vuotta rahavirastossa las-kuttajana.



Mikko Merimaa, koulutuspäällikkö

Vaatimaton veikko, joka ei tahdo kehua itseään, joten puheenjohtajan pitää tehdä se. Mikko on rakennuspäällikön ohella ainoa johtiksen jäsen, jolla on aikaisempaa pöhkiskokemusta, joskin väliin mahtuu rivijäsenenä vietettyä aikaa. Asiallinen kaveri, joka hoitaa hommansa suuremmin melua pitämättä.

Pasi Koho, rakennuspäällikkö

Terve, taas. Kolmas vuosi johtikseesa samassa vakanssissa. N-vuotinen lento-teenkari ja ammattilentäjäopiskelija. Lentäminen alkoi purjekoneilla vuonna 91 ja eteni siitä mopujen ja riippuliitimien kautta moottorilentolupakirjaan ja jatkuu monimoottori -mittarikelpuutuksiin. Rakennusprojekti on saatu käyntiin ja innostusta riittää, jatketaan samaan malliin valmiiksi saakka.



Purjelentäjä tapaopissa

Pauli Kokkonen

Hemmo Purjelentäjä tekee tyytyväisenä koneelleen päivätarkastusta, onnistuihan hän tänään saamaan viimeisen jaossa olleen koneen; edellispäivänä hän olikin myöhästynyt koneenjaosta ja päivä oli kulunut kiitotien laidalla jutustellen mukavia muiden epäonnisten tai muuten vain myöhästyneiden kerholaisten kanssa ja onnekkampien lentäjä-sankarien siivenkärjissä juosten ja koneita tuuppien. Aurinko oli porottanut kuumasti kumpiaisten lomasta, mutta niin se porottaa nytkin lupailen upeaa lento päivää tämän vilkkaahkon suomalaisen purjelentokentän ympäristössä; mat-

kalennollehan kerho ei ole vielä Hemmoa kelpuuttanut.



Kaikki kunnossa, kohta lähdetään!

Päivätarkastus sujuu hyvin, yhden toimimattoman mittarin Hemmo löytää mutta muistelee ettei se tule estämään lentoa. Hemmo päättää aiheuttaa koneen lähtöpaikalle ennen kuin varmistaa mittariarvelunsa joltakin kokeneemmalta. Pyrstöpyörä perään ja siipipyörä siipeen ja työntely sujuu kevyesti, muut ovatkin jo sukkelampina menneet tai jo menossa ja Hemmo tyytyy tuuppiimaan koneensa yksinään radanvarteen. Lähimmän kerhogurun huomattuaan Hemmo menee kysymään koneen mittarista.

Guru katsoo Hemmoa pitkään ja arvostelevasti ennenkuin kysyy: “Eikös sulla ole tyypejä siihen? Kyllähän käsikirjasta näkyy...” Ärtyneen tuntuisesti harppoen Guru kuitenkin harppoo Hemmon koneelle Hemmo kannoillaan ja kurkkaa ohjaamoon, naksauttaa sähkökatkaisinta pari kertaa ja kaivaa sitten koneen käsikirjan esiin ja osoittaa Hemmolle minimivarusteluetteloa: “Tossa noin, ei sähkövario oo pakollinen... mut käsikirja pitäis kyllä osata jos kerran aikoo lentää...”

Guru häipyä omalle koneelleen ja Hemmo miettii tehneensä päivän ensimmäisen mokan ja päättää lukea käsikirjan heti illalla uudelleen ja olla jatkossa kyselemättä tyhmiä... No, ehkäpä tämä oli tämän päivän kupru. Kone reippaasti radalle jo kertyneen jonon jatkoksi, varjo selkään ja valmiina odottamaan lento-ohjelmavuoroa, keli on mainion näköinen ja purjekoneita melkonen määrä, jono ei tunnu lyhenevän vaikka koneita kiskoo taivaalle kaksikin hinauskonetta, jonon perään liittyy koko ajan uusia koneita radanvarrelta.

Jono etenee kuitenkin vauhdilla ja hivenen huolestuneena Hemmo katselee edellään olevaa lentäjää jolla ei tunnu olevan avustajaa. Pian onkin edelläolevan vuoro ja kun siipimiestä ei tunnu löytyvän auttaa Hemmo edelläolijan ilmaan muistaen pusiopensa opetuksen jonossa lähtevän perässä olevan velvollisuudesta auttaa edelläoleva ilmaan. Aikaa kuitenkin kuluu ja toinen hinauskone odottaa jo Hemmon kääntyessä palaamaan koneelleen. Juuri kun Hemmo on avaamassa kabiinia takanaolevasta koneesta kuuluu ärtynyt: “Jos ei ole valmista niin kone sivuun ja jonon perään, jono pitää saada kulkemaan...”

“Niin... taisihan se lennonopettaja tuostakin mainita, ajattelee Hemmo ja tuuppaa koneensa petettyneenä sivuun, vaikka siihen kuluukin aikaa melkein yhtä paljon kuin koneeseen asettumiseen... ja jonon hänille.

Saman toistuttua seuraavalla yrittämällä Hemmo ottaa opikseen ja sujauttaa koneensa sellaisen koneen perään jonka ympärillä pyörii sankka avustajajoukko vaikka saakin jonoon kiilaamisesta vihaisia kommentteja. Pian Hemmo onkin jonon kärjessä ja vihdoinkin yössä ja valmiina. Hinauskone ilmestyy eteen ja hetken odotuksen jälkeen takana olevan koneen pilotti kömpii ulos koneestaan, vie Hemmon lipun hinaajalle, hakee köyden ja juoksee siivessä. Lopultakin Hemmo on ilmassa ja pystyy vaivoin tukahduttamaan hieman vahingoniloisen irvistyksensä: takana olleen koneen pilotti ei taatusti ehdi vyöttäytyä koneeseensa ennen seuraavan hinauskoneen tuloa...

Parinsadan metrin korkeudessa radiosta kuuluu kuitenkin pelästynyt tiedotus: “Vyöt jäi irti, hinaa...” ja hetkeä myöhemmin hinauskoneen: “Irrota!”. Hemmoa hinaava kone kääntää uteliaana kohti kenttää ja Hemmokin pääsee toteamaan tilanteen, toinen hinaaja on irrotanut ja perässäroikkunut pursikone suorittanut jokseenkin epäonnistuneen laskun kiitotienjatkeelle. Vaikka pöllämystynyt pilotti nouseekin ilmeisen vahingoittumattomana koneesta ajattelee Hemmo kiitollisena purjelennonopettajaansa joka teroitti että jos lento-ohjelmavuoroa ei ole aikaa niin kone työnnetään sivuun ennemmin kuin yritetään kiirehtiä; noin olisi voinut käydä jo pari kertaa tänäänkin...

Korkeutta on tullut koko ajan lisää ja hinauskone vaaputtaa jo irrotuksen merkiksi. Hemmo irrottaa, vaikkei muista hinausyhdistelmän lentäneen yhdenkään noston läpi, saatika päätyneen nostoon, kääntää koneen nokan kohti kentän varmoja nostoja joita ei kuitenkaan tällä kertaa tunnu löytyvän. Hemmo liukuu kanta-vissa räpistellen yhä matalammalle, suunnataa kohti myötätuuliosan alkua josta tuntuu irtoavan jotain nostavan tapaista. Hetken yritettyään Hemmo toteaa kuitenkin tulleeensa yhä enemmän alas ja yhä kauemmas kentästä, huolestuttavan kauas oikeastaan. No suoraan perukselle kaartamalla tästä vielä pääsee arvelee Hemmo ja alkaa kaartaa oikealle parin muun pitkällä peruksella olevan räpsähtäjän väliin kun radiosta räjähtää: “OH-mikälie mutta perusosalla olet kuitenkin kaikki kaarrot kentän lähetyvillä vasempaan eikö sitä mitään ole opetettu...”

Hämmentyneenä Hemmo työntää koneensa peruksella lentävien koneitten välistä ja alkaa kaartaa vasemmalle. Kun kenttä tulee jälleen näkyviin on selvää ettei liito sinne tule onnistumaan; kädet vapisten Hemmo kaartaa kohti allaolevaa peltoa ja ilmoittaa radioon menevänsä peltoon. Vastausta ei koskaan kuulu, mutta peltolasku onnistuu mallikkaasti ja koneesta noustuaan Hemmo voi todeta koneen säilyneen ehjänä. Pellon omistajakin saapuu paikalle sen ihmeemmin etsimättä, suhtautuu tottuneen leppoisesti Hemmon peltolaskuun: “Tuohon näitä on ennenkin tippunut... ei ole kylvöksiä nyt niin hyvä siihen nyt onkin tipahtaa...” ja tarjoaa puhelimensakin Hemmon käyttöön.

Parille kentällä olleelle Gurulle soitettuun ja epämääräisiä vastauksia saatuaan Hemmo epätoivoisena soittaa koneenhoitajalle joka hetken hiljaisuuden jälkeen lupaa jokseenkin kireällä äänellä saapua noutamaan koneen ja Hemmon pellostakin parin kolmen tunnin kuluttua. Vaikka onkin vain vajaan kilometrin päässä kentältä päättää Hemmo jäädä vahtimaan konetta, jonka kuultuaan viljelijä jää vielä hetkeksi pitämään seuraa ja jutustelemaan ja ilmoittaa siten palaavansa katsomaan kun hakijat saapuvat.

Koneenhoitaja ja yksi kentällä ollut Guru saapuvat ajallaan, samoin tilusten omistaja kuten oli luvannutkin. “Jokos olet sopinut korvauksista?” aloittaa Guru heti kun kaikki ovat kohdanneet pellolla. “Eeen...” aloittaa Hemmo ja Guru kääntyy viljelijän puoleen: “Paljon sä haluat tästä?” Aavistuksen verran tylystä kysymyksestä hämmentyneenä viljelijä ilmoittaa parinsadan markan summan jonka Hemmo nolostuneen hiljaisuuden vallitessa heti suorittaa ja viljelijä poistuu.

Koneen purku aloitetaan kolmistaan. “Etkä ole edes korkeusvakaajaa irrotanut vielä vai?” “Mitenkäs sitä paikallislennolta päädytään peltoon? Eikä taida olla edes sarkalaskuja suoritettu vai?” “Eihän sulla ole siis matkalentolupaakaan, ei peltolasku pitäis olla edes mahdollista...” Hemmon meriselitykseen saadusta komennosta kaartaa vasemmalle kommentoidaan vain: “Koneen päällikkö vastaa lennostaan, ei pidä joutua niin alas ettei vasemman kautta kaartaen kentälle pääse.”

Kaikesta huolimatta Hemmokin saa kyydin kentälle ja konekin tarkastetaan, tode-

taan ehjäksi ja kasataan ja pestään. Jokseenkin väsyneenä Hemmo suuntaa kotia kohti ja kotiin päästyään romahtaa sänkyynsä. Päivä ei mennyt aivan suunnitelmien mukaan mutta kone on ehjä ja pilotti terve ja hengissä ajattelee Hemmo ennen nukahtamistaan. Juuri kun Hemmo unelmoi kauniista avustajatteresta jonka avulla lentoonlähdöt sujuisivat ongelmitta kunnes Hemmo olisi kerännyt sen verran hyvää mainetta että voisi tarvittaessa toivottaa pitkät tietyille kohteliaisuussäännöille saamatta epäsosiaalisen ei-toivotun lentäjän mainetta puhelimensointi herättää Hem-

mon. Kerhon puheenjohtaja soittaa ja ilmoittaa että päivän tapahtumien johdosta Hemmo on päätetty asettaa toistaiseksi lentokieltoon kunnes hän on purjelennon-opettajan johdolla oppinut miten kentällä ja lennolla tulee käyttäytyä.

Soiton jälkeen Hemmo tuijottaa pitkään kattoon. Uni ei ole tullakseen kunnes Hemmo lopulta tajuaa, hänhän voi liittyä PI-Kiin joka lentää Räyskälästä. Siellä on taatusti helpompi harrastaa purjelentoa. Hemmo nukahtaa ratkaisun keksittyään helpottuneena.



Fox-Maikki saa kyytiä peltolakun jälkeen.

Vuoden 1998 incidentit

Vuodelta 1998 raportoitiin vain muutamia incidenttejä. Kahta pienehköä vauriota ei oltu raportoitu ollenkaan, vaan ne havaittiin vasta myöhemmin. Käytetään luokitte- luun vanhaa eranto asteikkoa:

Eranto Kuvaus

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

Kuvaus

Kommentti

CSX, eranto 0

Ulkoinen tarkastus oli normaali. Puristuksetkin löytyivät kaikista sylintereistä ja koekäyttö täysin normaali. Tarkoitus oli mennä kierrokseen, mutta ennen myötätuuleen kääntymistä, noin 500 ft korkeudella, moottori alkoi ravistamaan ja kierrokset tippuivat. Molemmissa tankeissa oli yli 1/4, joten PA-pulasta ei ollut kyse. Kokeilin vielä etulämpöä kääntäen samalla takaisin kohti kenttää. Ei vaikutusta, joten ilmoitin tornille tekeväni pakkolaskun myötätuuleen radalle 36. Moottori kävi tyhjäkäynnillä tasaisesti, joten en sammuttanut sitä. Lasku sujui hyvin ja rullasin takaisin platalle. Koekäytössä moottori ravisti yhä, mutta ei yhtä voimakkaasti.

Moottorista kahden sylinterin pakoventtiilit takertelivat, kaasarin akseli oli väljä ja suuret viisaat epäilivät, että kaasari oli tulvinut. Moottori kävi siis liian rikkaalla ja karstasi venttiilejä.

Rauhallinen toiminta toi koneen ehjänä kentälle takaisin.

PKT, eranto 10

Ulkopuolisen tarkastuksen yhteydessä jäi koneen edessä oleva betoniporsashuomioimatta. Lähtiessäni rullaamaan ei por-sasta näkynyt koneesta, joten rullasin potkurin siihen. Potkuri vääntyi.

PKT, eranto 10

Koneen liukupolkuantenni löytyi sisä-taskusta tarkastuksen yhteydessä.

FM, eranto 1

Koneen siipi oli ottanut normaalissa maastolaskussa pellolla johonkin kovaan niin hiljaisessa vauhdissa, että se huomattiin vasta aamulla konetta koottaessa. Vaurio peitettiin teipillä loppukesäksi ja on nyttemmin korjattu.

Pilotti kommentoi, että rutiininomaiseen ulkopuoliseen tarkastukseen ei kuulunut välittömästi etusektorissa olevan alueen tarkastus. Huomio keskittyi vain koneeseen eikä ruudun ulkopuolella oleviin seikkoihin.

Tällainen (inhimillinen) vahinko on kerhossa sattunut aikaisemminkin. Mitenkä oikea toiminta opetetaan kurssilla?

Koneen ikkunoita/aurinkosuojia pestessä on antenni tiellä. Häikäisysoijat ottavat antenniin kiinni, joten ilmeisesti se on pikuhiljaa hajonnut. Hajoamisesta ei oltu tehty mitään ilmoitusta, mikä on ikävä juttu, koska ilman liukupolkuantennia kone ei ole IFR-kelpoinen. Lentosääntöjen mukaan kaikista koneen lentoturvallisuutta heikentävistä tekijöistä on tehtävä merkin-tä koneen matkapäiväkirjaan, mikä olisi tässä tapauksessa ollut ehdottomasti paikallaan. Otetaanpas opiksi:

- koneen tarkastaminen ei ole turhaa vaikka yleensä ei (onneksi) mitään löydykään

- merkitään puutteet kirjaan; syy ei varmaan ollut sen, jolle antenni lopulta jäi käteen. Ja vaikka olisi ollutkin, ei vahingoista ketään hirtetä.

Maastolaskut ovat aina potentiaalisia vauriotapauksia, koska esteitä voi olla piilossa.

On sattunut tapauksia, joissa koneella on rullattu pellolla maakuuljetuksen vähentämiseksi, mutta laskuteline onkin jäänyt kohdalle osuneeseen kuoppaan.

FM, eranto 1

Vuosihuollossa havaittiin, että koneen nokka oli käynyt maassa melko kovaa, koska lasikuitukankaat olivat näkyvissä. Osuma oli vähän sivussa, jolloin vastapuolelta oli pohja taittunut kuperasti sen verran, että sekin piti korjata. Olikohan telemarkki lähellä?

Koneen kirjasta ei löydy merkintää kovasta laskusta tms. Kone tiedetään käännetyin laskutelinejumbppaa varten ympäri heinäkuussa, joten pomputtelu lienee sattunut jollakin viimeisistä 10-12 lennosta.

Tämäkään vaurio ei ole sattunut pilotin tietämättä (koska kuurosokeat eivät saa lupakirjaa). Kuvauksen mukaan vaurio on niin suuri, että jonkun asiaa tuntevan olisi pitänyt tarkastaa kone ja päättää täytyykö se merkitä matkapäiväkirjaan. Otetaanpas opiksi:

- eturungon pohja on syytä tarkastaa kädellä kokeilemalla, jos ei ole itse viimeksi koneella lentänyt
- pikkuvahingonkin sattuessa on syytä antaa asiaa tuntevan tarkastaa kone. Näin koneenhoitajakin saa tiedon asiasta ja voi ryhtyä toimenpiteisiin.



Kolhujapaikkaamassa.

Koska lentolehtisen numerossa 3/98 julkaistussa edellisessä incident-tilastossa oli painovirheitä korjaataan nyt lentotuntien määrät kohdalleen:

		Eranto	Incidentit	Lentotunnit	MTBI
1996	moottorikoneet	21	7	1278	183
	purjekoneet	11	9	1158	129
	yhteensä	32	16	2436	152
1997	moottorikoneet	1	3	1490	497
	purjekoneet	0	1	1203	1203
	yhteensä	1	4	2693	673
1998	moottorikoneet	20	3	1273	424
	purjekoneet	2	2	680	340
	yhteensä	22	5	1953	391

Incidentteihin vaikuttaminen voi olla vaikeaa, mutta merkintä koneen kirjaan tarvittaessa pitäisi onnistua kaikilta. Niin ja incidenttien raportointi, niitähän voi lähettää myös anonyyminä kotisivulla olevan formin avulla: <http://www.tky.hut.fi/~pik/incident.html>

KOKOUSKUTSU

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n sääntömääräinen

VUOSIKOKOUS

8. 3. 2000 alkaen klo 18:30

Servin Mökissä Otaniemessä

Kokouksessa käsitellään seuraavat sääntömääräiset asiat:

Toimintakertomus vuodelta 1999

Tilikertomus vuodelta 1999

Tilintarkastuskertomus vuodelta 1999

Tilinpäätöksen hyväksymisestä ja vastuuvapaudesta päättäminen

Toimintasuunnitelma kuluvalle vuodelle

Talousarvio kuluvalle vuodelle

Tule paikalle!

Viralliset PIK-henkilöt 2000

Johtokunta	Nimi	Koti	GSM	Sähköposti
Puheenjohtaja	Mikko Suokas	(019) 450 131	työ 451 3598	mikko.suokas@hut.fi
Varapuheenjohtaja	Veera Rantasalo	468 2602	(041) 513 7122	vrantasa@cc.hut.fi
Sihteeri	Heikki Kunttu		(050) 300 6068	hkunttu@cc.hut.fi
Rahastonhoitaja	Samu Tuparinne	389 4501	(040) 504 1550	samu.tuparinne@hut.fi
Koulutuspäällikkö	Mikko Merimaa	622 3885	(040) 593 6395	mikko.merimaa@hut.fi
Huoltopäällikkö	Jari Lyytinen		(0400) 515 236	jlyytine@cc.hut.fi
Messuministeri	Hannu Erkomaa		(0500) 612 362	erkomaa@iki.fi
Rakennuspäällikkö	Pasi Koho		(0500) 959 447	pkoho@cc.hut.fi
Viranomaiset	Nimi	Koti	GSM	Sähköposti
Autonhoitaja	Timo Hatamov		(040) 510 8013	timo.hatamo@hut.fi
Baltian maiden valiokunnan pj.	Kari Kemppi	510 2628	(040) 515 0326	kari.kemppi@satama.com
Hinausvuoroguru	Pasi Koho		(0500) 959 447	pkoho@cc.hut.fi
Meedianeuvos	Antti Keski- Rahkonen	682 2296	(050) 567 9719	akeskira@iki.fi
Messuministeriön kansliapäällikkö	Jussi Jaatinen		(050) 573 8399	jtjaatine@cc.hut.fi
Paviljonki-Boss	Vesa Nuotio	809 1163		vn@lola.vaisala.com
Purjelennon kalustovastaava	Antti Koskiniemi	347 2961	(040) 581 1591	antti.koskiniemi@hut.fi
Purjekoneiden huoltopomo	Jere Knuuttila	803 4286		jere@iki.fi
Rahaviraston laskuttaja	Greig Spankie			greig.spankie@hut.fi
Koneenhoitajat	Nimi	Koti	GSM	Sähköposti
CBV Cessna 150	Matti Löksy		(0500) 807 982	matti.loksy@espool.fi
COV Cessna 172	Risto Kallinen	520 324	(040) 724 8312	rkalline@cc.hut.fi
CSX Cessna 140	Säde Korpinen	801 5148	(040) 729 5389	skorpine@cc.hut.fi
PKT Piper Archer	Ari Siltavuori		(050) 638 80	ari.siltavuori@hut.fi
TOW Suhinu	Jari Lyytinen		(0400) 515 236	jlyytine@cc.hut.fi
	(Mikko Korhonen)	(687 24330)		(mjkorhon@cc.hut.fi)
521 FL PIK-20TD	Mika Mustakangas	(03) 261 3613		mika.mustakangas@fy.sci.fi
650 FK Club Astir	Veera Rantasalo	468 2602	(041) 513 7122	vrantasa@cc.hut.fi
733 FQ Twin Astir	Hannu Erkomaa	287 107	(0500) 612 362	erkomaa@cc.hut.fi
787 FMLS4-a	Manu Skyttä		(050) 537 6171	manu.skytta@hut.fi
820 FS LS7	Markus Laitila	286 103	(040) 515 3410	markus.laitila@valmet.com
883 FY LS8	Juuso Kilpeläinen	753 5824		juuso.kilpelainen@fcaa.fi
Tilintarkastajat	Nimi	Koti	GSM	Sähköposti
	Juha Purje	759 1331	(050) 525 1180	juha.purje@inspecta.fi
	Heikki Rönkä	803 7676	(050) 526 8709	heikki.ronka@hut.fi

Korjaukset ja lisäykset: sihteeri@pik.otax.tky.fi

Lähetäjä:

PIK

PL 69

02151 ESPOO

2

PIK-muisti kevät 2000

- 4.-5.3. Messut: Emma-gaala, kosmetologipäivät
8.3. Vuosikokous, klo 18.30 Smökki
21.-22.3. Messut: UPM Polarstoff II
24.-26.3. Messut: Sportexpo
31.3. Saunailta, Rantsu
8.-23.4. Kebne
15.-16.4. Messut: Gold, Silver, Watch I
19.4. Huhtikuun kuukausikokous, klo 18.30 Smökki
3.5. Saunailta, Rantsu
25.5. Toukokuun kuukausikokous, klo 18.30 Smökki



The Casino in Helsinki

Live music entertainment on Wednesdays, Fridays and Saturdays.
Lucky Thousands in the slots machines every last Sunday of the month.
Casino Day of the Month every third Saturday of the month.

Open: noon - 4 a.m. Age limit: 18 years. Proof of identity must be shown on your first visit.
Eteläisen Rautatiekatu 4, FIN-00100 Helsinki. Puh/Tel: (09) 650 800. www.casino.fi

Parliament
the Casino
Kiasma