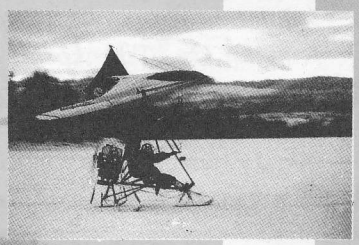
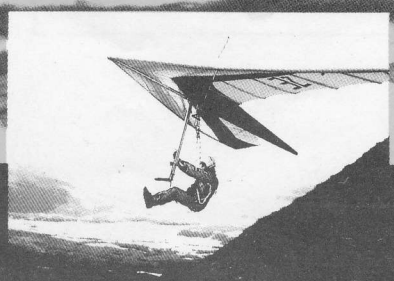
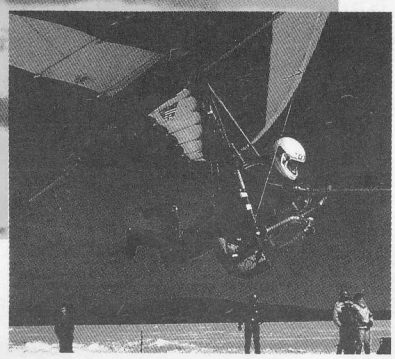
KEVYT ILMAILU 1·87







Riippuliidon SM-85 Vesa Laitinen "matkalennolla"
Kuva: Vesa Lappalainen

KEVYT ILMAILU 1/87

Kevytilmailun erikoislehti 1. vuosikerta

Julkaisija: *Pitkävuoren Riippuliitäjät Ry*
Päätoimittaja: *Vesa Lappalainen, Kalliomäentie 18, 40270 PALOKKA*
Toimituksen osoite: *Kalliomäentie 18, 40270 PALOKKA, puh 941-781338*
Muu toimitus: *Jari Nieminen, Erkki Liukkonen, Jorma Lehtola, Virpi Mäkilä, Päivi Salojärvi sekä kaikki Suomen riippu-ja ultrakevytlentäjät*
Tilaushinta: *45 mk (kotiin) tai 40 mk (kerhojen osoitteeseen) /4 numeroa*
Tilaus: *Lehden mukana oleva kuponki toimituksen osoitteeseen, maksu tilille Nisulan Op, Tikkakoski, 529033-55008923, Pitkävuoren Riippuliitäjät ry, tunnus KEVYTILMAILU/87, viimeistään 15.3 mennessä.*
Ilmoitushinnat: *Takasivu 800 mk, aukeama 800 mk, sisäsivu 600 mk, 1/2 sivua 400 mk, 1/4 sivu 250 mk, mainoksen hankkineelle kerholle luovutetaan 10 % mainoksen arvosta, KevytIlmailumarkkinat-ilmoitukset ilmaisia.*

KANSIKUVA: Antti Nummelin 3×, Tapani Hänninen, Tanskan joukkueen edustaja PM:issä -85, Vesa Lappalainen ja Heikki Laitinen. Kuvat: Jari Nieminen, Jorma Lehtola ja Vesa Lappalainen

PÄÄKIRJOITUS

Lopultakin kädessäsi on KevytIlmailun ensimmäinen numero. Tämän lehden tarkoituksena ei suinkaan ole kilpailla Ilmailun kanssa; ajatuksena on jopa, että lentäjien sanaisen arkun auetessa parhaimmat jutut voitaisiin tarjota Ilmailu-lehteen myös "oikeiden" ilmailijoiden luettavaksi.

Kevytilmailujuttujen vähyys Ilmailu-lehdessä ei suinkaan ole lehden, vaan meidän lentäjien oma vikamme. Tämä lehti on tarkoittettu KAIKKIEN kevytilmailua harrastavien yhteiseksi tiedotus–ja keskusteluareenaksi. Tämän ensimmäisen numeron sisältö on kovin riippuliitopainotteinen; huhu lehdestä ei ehtinyt kiertää ultrakevytlentäjien keskuudessa. Seuraavissa numeroissa asiaa pyritään korjaamaan, mikäli ultrakevytpilotit antavat kuulua itsestään.

Lehteen pyritään keräämään asiaa kevytilmailun laidasta laitaan. Yksi tärkeimmistä asioista on tietysti RKT:n ja UKT:n toiminnasta tiedottaminen. Ainakin itselleni RKT on tähän saakka ollut "salaseura", jonka toiminnasta tavallinen syrjäseudun lentäjä ei ole saanut mitään tietoa. Olen jopa kuullut erään kerhon puheenjohtajan tiedustelevan lupakirjavaatimuksia!!! Lehdessä käsitellään ilman muuta myös turvallisuusasioita; läheltäpiti–ja ja onnettumuustilanteista pyritään antamaan luotettavaa tietoa heti, kun tutkimukset valmistuvat.

Lentojuttuja, ensimmäisiä lentoja, ensimmäisiä rinnetuulilentoja, ensimmäisiä termiikkilentoja, onnistuneita tai epäonnistuneita matkalentoja jne. julkaistaan sitä mukaan kun lentäjät niitä toimitukseen lähettävät; toivottavasti konkaritkin heräävät kirjoittamaan opiksi vähemmän lentäneille. Julkaisukynnys pyritään pitämään matalana, jotta ensikertalaisetkin uskaltaisivat yrittää. Uutta kerhoa perustavalle olisi varmasti hyötyä lukea ruljanssin jo kerran läpikäyneen kokemuksia. **Lähettäkää toimitukseen juttuja, piirroksia ja kuvia!** Pitäkää KevytIlmailu pitkään ilmassa.

Lehteen pyritään saamaan myös lentopaikkojen esittelyjä. Sitä varten tässä lehdessä on kuponki, johon voit täyttää tietoja omasta lentopaikastasi, jossa mielellään näkisit myös muita kevytilmailijoita. Jos lomake loppuu kesken, niin jatka toiselle paperille.

Tapahtumakalenteri, KevytIlmailumarkkinat sekä kysymyksiä ja niiden vastauksia on itseoikeutetusti mukana.

Lopuksi riippuliitäjille:

Riippuliito on meillä Suomessa vielä kohtuullisen vapaata toimintaa. Pyritään myös pitämään se sellaisena. Tämän takia KAIKKIEN lentäjien tulee tuntea vastuunsa lajia kohtaan. **ÄLKÄÄ HÖLMÖILKÖ!**

SM– ja PM–kisoihin tarvitaan toimitsijoita (hinaajia, avustajia jne.), siis lajista kiinnostuneet kesällä Rautavaaralle! Mistään ette saa ilmaiseksi parempaa oppia kuin kokeneiden lentäjien lentämistä seuraamalla ja juttuja kuuntelemalla. Ja iltaisin on teilläkin mahdollisuus nauttia Rautavaaran "iltaimuista".

Hyvää lentokevättä t: Vesa

PUOLUSTUKSEKSI SANOISIN

Erkki Liukkonen

Vuosikymmenen alussa vain harva osasi lentää riippuliitimellä. Sitä saavuttiin katsomaan matkojen takaa ja tultiin tutuiksi. RKT:n hyvän työn ja ulkomaisen opin myötä ollaan kehitytty niin, että joka kylän pellolla hinataan ihmisiä puolen kilometrin korkeuteen, eikä enää tarvitse lähteä matkojen taa tietäjiin.

Näin on tietenkin hyvä, mutta kaipaan ihmisläheisyyttä, joka on pikkuhiljaa nähdäkseni katoamassa. Olisi suuri vahinko, jos kevytilmailijatkin alkaisivat pitää aurinkolaseja sisätiloissa ja kulkisivat niin nokka pystyssä, että kaksoisleuka tulee niskan puolelle...ei per...ei kuulu lajin ilmeeseen.

Suomessa on laskutavasta riippuen 300–500 kevytilmailijaa. On reaalinen mahdollisuus tulla tutuiksi ja olla ystäviä. Tämän kaltainen kiertokirje voisi olla "IN". En millään muotoa aliarvioi "ILMAILU"-lehteä. Se on liiankin tasokas. Tavallinen riippuliitäjä kokee sen laatukynnyksen ylikäymättömänä, eikä kirjoita. Olen sitä mieltä, että Suomi olisi kypsä vastaanottamaan tämänkaltaisen kevytilmailulehden. Tarkoitus olisi, että lehti tulisi jokaiselle kotiin, sen myyntipalsta olisi ilmainen ja lehti ilmestyisi ehkä neljä kertaa vuodessa. Näin saataisiin samoihin kansiin kaikki vuoden tapahtumat, kilpailut, kokoukset...

NARUVAARA

Reini Valtonen

Kuten mm. SM-kisojen tienoilta tiedetään, muodostaa hinausnaru ulkopuolisille hinausalueella liikkujille potentiaalisen vaaratekijän. Ulkopuolinen ei useinkaan tajua sitä, että upeasti kohoavaa värikästä liidintä vedetään ilmaan aluksi maassa tai lumessa luikertavalla narulla tai langalla. Puhumattakaan siitä, että kuvioon kuuluu lisäksi kääntöpyöräjärjestelmä.

18.1.1987 sattui Kallaveden jäällä moottorikelkan naruun ajo, jossa kelkkailija putosi kelkastaan kaulaan ja suuhun osuneen hinausnarun vetäisemänä. Kaulaan tullut hiertymä ja pala kielestä olivat vauriot. Kyseessä oli kääntöpyörähinaus.

Aina kun hinauspaikkaa lähestyy ihmisiä, millä neuvoin tahansa, on syytä käydä varmistumassa että he tietävät mistä on kysymys.

PS. Kaikki läheltä–piti–tapauksetkin tulisi saada kaikkien tietoon. Täten voimme oppia muidenkin kuin oman kantapään kautta.

Edelliseen sanoisin, että meillä starttipaikalla olevat lopettavat liiankin usein hinauksen seuraaminen (myös minä itse) heti kun hinattava on turvallisen 50 metrin korkeudessa. Jos lentäjä ei jostakin syystä pystyisikään irroittamaan tai hinauslinjalle tulee joku ulkopuolinen, ei sitä kukaan maassa olevista huomaa. Ottakaamme käytäntö, jossa **lähettäjä seuraa hinausta kunnes hinuri on tullut lähtöpaikalle takaisin.** Edellä kuvatussa tilanteessa lentäjän irroittaessa hinaaja vain kiihdyttäisi nopeutta ja tilanne senkuin pahenisi! Ainoa pelastus olisi, että molemmat irrottaisivat yhtäaikaa, mutta tämä ei onnistu ennenkuin meillä kaikilla on radiot liitimessä. *Vesa Lappalainen*

RIIPPULIIDON PM-KILPAILUT RAUTAVAARALLA

Juhani Räisänen

SIL järjestää ensi kesänä historiamme ensimmäiset kansainväliset riippuliitokilpailut. Kutsu muihin Pohjoismaihin on jo mennyt ja säännöt ovat valmistumassa.

Jokaisesta pohjoismaasta on kutsuttu 5 kilpailijaa. Ruotsalaiset ovat jo viime kesänä luvanneet tulla. Tanskasta sekä Norjasta ovat saapuneet kirjalliset ilmoitukset osanotosta 5 pilotin joukkueella.

PM järjestetään perinteisellä rajuista termiikeistään tunnetulla Rautavaaran lentokentällä aiempien SM-kisojen tapaisena matkalentokilpailuna, jota tulee johtamaan Reini Valtonen.

Samalla kentällä järjestetään myös SM-kilpailut n. 5 päivän mittaisena PM-kilpailuja edeltävällä viikolla. Kilpailujen välissä pidetään 3 päivän mittainen harjoittelujakso juhannuksen viettoineen.

Luvasssa on siis täyttä toimintaa kahden viikon ajan parhaaseen kesäloma aikaan.

Kilpailujen lisäksi ohjelmaa ovat järjestämässä Rautavaaran kunta kylätoimikuntineen. Ohjelmassa on mm:

— maaliinlaskukilpailu yleisöä varten
— Savon juhannusneitokilpailut lentokonehallissa juhannusaattoiltana
— perinteistä juhannusviettoa koko perheelle Metsäpirtillä
— haasteottelu kylätoimikunnat — kilpailijat (jalkapallo)
— illanistujaiset iltanuotiolla ym.

Toimitsijoille on ilmainen yhteismajoitus ja ruokailu. Majoitusmahdollisuus myös Aittorinteellä (36 vuodetta) Rautavaaran kylällä noin 15 kilometrin päässä kentästä. Tiedustelut Eero Kausalaiselta.

Kilpailun onnistuminen on meidän kaikkien riippuliitäjien yhteinen kunnia-asia. Kilpailun järjestäjä odottaakin pikaisia ilmoittautumisia kilpailun etukäteisjärjestelyihin sekä toimitsijoiksi.

Kilpailuohjelma

13.6.–18.6.	SM-kilpailu.
19.6.–21.6.	PM harjoituspäivät, maaliinlaskukilpailu, juhannusjuhlat.
22.6.–27.6.	PM-kilpailu.
28.6.	palkintojen jako ja päättäjäisseremoniat. PM-kilpailun varapäivä.

Yhteyshenkilöt

Ilmoittautuminen järjestelyihin:

Reini Valtonen, kilpailun johtaja
Haminantie 29 F
45100 KOUVOLA
puh kotiin 951-107 63

Tiedustelut:

Eero Kausalainen
SIL, Malmin lentoasema
00700 HELSINKI
puh 90-378 055

Menestyksekästä kilpailuvuotta!

Clubman C.F.X

Työskenneltyään ammattimaisessa riippuliitokoulussa vuoden verran, Aerial Arts:in pääsuunnittelija, Ian Grayland, ymmärsi millaista liidintä aloittelevat pilotit todella tarvitsevat. Monet ostivat halpoja käytettyjä laitteita ajatellen olevansa vasta–alkajia, joille riittää aluksi vanha liidin kunnes oppii enemmän. Sittemmin muutaman kuukauden, joskus jopa muutaman viikon kuluttua jättivät he harrastuksensa lopen kyllästyneenä liitimensä vaikeaan käsiteltävyyteen ja huonoon suorituskykyyn. Näin sai alkunsa nyttemmin erittäin suositun **CLUBMAN C.F.X.** liitimen kehitystyö.

Ensimmäistä kertaa suorituskyky ja helppo käsiteltävyys on yhdistetty kohtuulliseen hintaan.

Voit ostaa **CLUBMAN C.F.X.**:n heti saatuasi SP1 lentoluvan; tietoisena siitä, että olet ostanut parhaimman mahdollisen erityisesti vasta–alkajaa ajatellen tehdyn liitimen. Aktiivisella harjoittelulla ja **CLUBMAN C.F.X.**:llä edistyt nopeasti aloittelijasta kokeneeksi matkalentäjäksi.

TEKNISET TIEDOT:	**C140**	**C160**	**C180**
Pinta–ala	12.5 m^2	14.2 m^2	16.2 m^2
Kärkiväli	8.7 m	8.7 m	9.2 m
Liitoluku	10:1	10:1	10:1
Minimivajoama	0.9 m/s	0.9 m/s	0.9 m/s
Paino	20.9 kg	21.3 kg	23.6 kg
Pilotin optimipaino	49–68 kg	63–81 kg	77-95 kg

Maahantuonti ja myynti:

oy ultra sports ltd
PL 27 SF–70501 KUOPIO PUH. 971–119 109

Erkki Liukkonen

Heikki Laitinen oli tehnyt maastolaskun Jyväskylän matkalentokilpailuissa. Avulias ja kiinnostunut isäntämies oli ollut auttamassa leijan pakkaamisessa. Seuraavana aamuna liidintä avattaessa huomattiin, että pisin latta oli hukassa. Ei muuta kuin hakemaan sitä viidenkymmenen kilometrin päästä niityltä. Toiset huomasivat heti Hessun lähdettyä, että puuttuva latta oli jäänyt purjeen sisään...

Taisi olla Räyskälän SM–kisoissa, kun Räisäsen Heikki joutui laskeutumaan maalaistalon pieneen pihaan. Alue oli ahdas, joten lasku piti tehdä vauhdilla ja kattoja hipoen. Tilanteesta tietämätön vanhaisäntä oli piippua polttamassa mökin rappukivellä. Kun liidin "pärähti" viimeisessä kaarrossa, näkyi vain isännän ratsupaikat persuuksissa, kun hän yritti työntyä kivijalan alle.

Metsästäjä kertoi kaverilleen: "Sitä pit ampua monta kertaa, ennenkuin se laski sen miehen kynsistään".

TAPAHTUMAKALENTERI

15.3	Maaliinlaskukilpailut, Heinola
20.3	Pitkävuoren riippuliitäjien kevätkokous, Jyväskylä
20.3–22.3	Hinauspäivät, Jyväskylä
28.3–29.3	Ultrakevyttapahtuma, Vesivehmaa
?.5	Riippuliidon ranking-kilpailut, ?
?.5	Riippuliidon ranking-kilpailut; ?
13.6.–18.6.	Riippuliidon SM–kilpailut, Rautavaara
19.6.–21.6.	Riippuliidon PM harjoituspäivät, maaliinlaskukilpailu, Rautavaara
22.6.–27.6.	Riippuliidon PM–kilpailut, Rautavaara
28.6.	Palkintojen jako ja päättäjäisseremoniat. PM–kilpailun varapäivä.
?.7	Tikkakoski–ranking

RIIPPULIIDON RANKING–PISTEET

Jokaisessa lehdessä tullaan julkaisemaan riippuliidon ranking–pistetilanne. Pisteiden perusteella valitaan lentäjät edustustehtäviin. Enemmän pisteistä myöhemmissä numeroissa.

		1985			1986						yht
Sij.	Kilpailu Nimi	Vesiv. Sij.	SM–85 Sij.	MLV km 22	PM–86 Sij 25	SM–86 Sij.	Jyv. Sij.	EM–86 Sij 85	MLK km 22	MLV km 22	
1.	Heikki Laitinen	1 22	5 35		9 8	2 50	2 40	24 38	22 22	20 20	235
2.	Tenho Salminen	4 16	8 20	22 22		3 45	7 20	13 60		22 22	205
3.	Antti Nummelin	5 14	2 50		8 10	4 40	5 28	32 22			164
4.	Heikki Räisänen	6 12	3 45		12 2	1 60	4 32	52 0			151
5.	Vesa Lappalainen		6 30	13 13		8 20	3 36		15 15		114
6.	Vesa Laitinen	8 8	1 60			6 30					98
7.	Keijo Myöhänen		8 20			7 25	8 16			21 21	82
8.	Kenneth Konoi				18 0	5 35	1 44				79
9.	Juhani Räisänen	2 20	4 40	14 14							74
10.	Jari Nieminen	10 4	6 30			9 15	10 8				57
11.	Kari Liimatainen		10 10				6 24				34
12.	Harri Solio	3 18									18
13.	Pekka Rotko	9 6	10 10								16
14.	Tapani Hänninen						9 12				12
15.	Reijo Koponen					10 10					10
16.	Eero Viitala									8 8	8

Matkalentokisoista (MLV =vapaa matka, MLK = kolmio tai edestakainen) saa voittaja 22 pistettä ja muut suhteessa lentämiinsä matkoihin.

Ulkomaisista kisoista voittaja saa osanottajien lukumäärän pisteitä ja puoleenvälin sijoittunut kaksi pistettä. Muut saavat em. välille pisteitä suhteessa sijoitukseensa.

SM-kisoista ja yksi tai useampi päiväisistä kotimaisista kisoista tulee pisteitä oheisen taulukon mukaan.

Sij	SM	1pv	2pv
1.	60	22	44
2.	50	20	40
3.	45	18	36
4.	40	16	32
5.	35	14	28
6.	30	12	24
7.	25	10	20
8.	20	8	16
9.	15	6	12
10.	10	4	8
Muu	0	0	0

Veli-setä kertoo ja piirtää tyhmiä:

HISTORIIKKIA ROGALLOJEN ALKUAJOILTA OSA 1

Putkea, muovia, teippiä, narua ja räplätystä

Purje & Moottori –lehdessä joskus vuonna –72 oli artikkeli Ameriikan riippuliitäjistä. Ihan kansikuvassa miehenroikale työnsi hännästä (leijan) tyttölasta ilmaan. Tyttö roikkui istuma-asentoisissa valjaissa varsin kapeakärkikulmaisen alkeisrogallon kriittisestä pisteestä. Artikkelissa kerrottiin NASA-insinööri Francis Rogallon suunnitelmista avaruuskapselien maahanlaskun toteuttamisesta etc. etc.

Vanhan äitini suruksi Tenho Salminen sai ko. lehden hyppysiinsä. Jo seuraavana talvena oli valmiina proto kasvilavamuovista ja rimoista. Esijännitetyt nailonnarut vantteinaan tuota värkilettä koetettiin saada ilmaan vastatuuleen. Jäi maahan. Siipipintaala osoittautui liian pieneksi, ja teknisiä vaikeuksia oli muitakin.

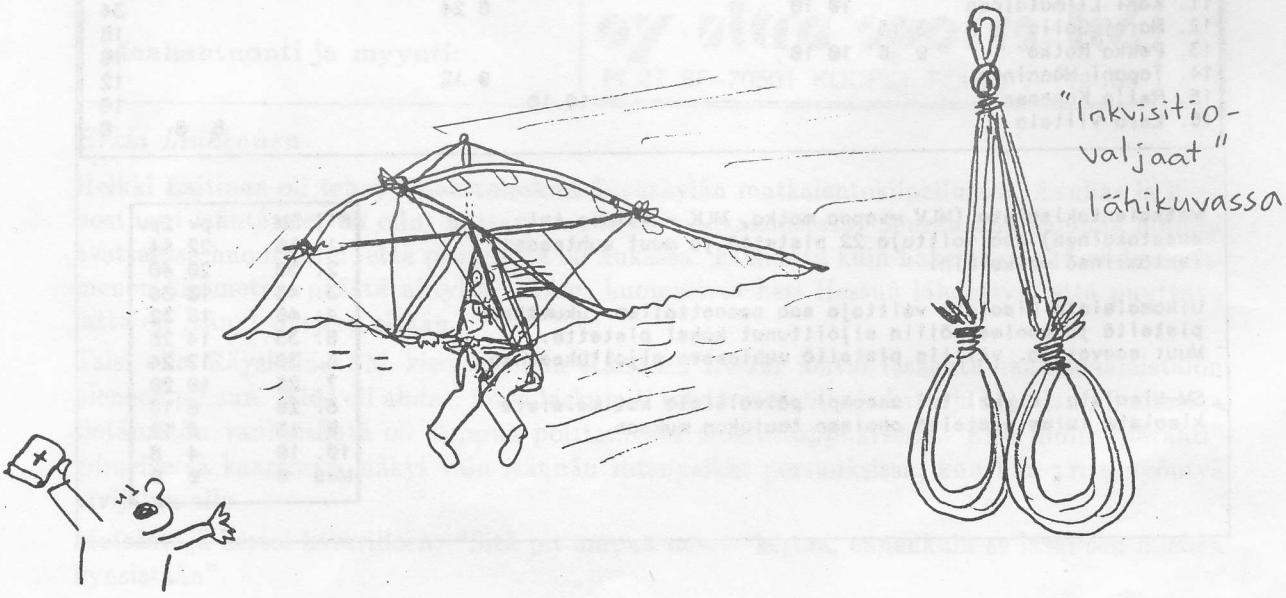
Mutta tulevana kesänä alkoi mäellemme hahmottua kehikko, joka sai kaiketi satelliititkin uteliaiksi. Kylänmiehet kulkivat ohi varpaisillaan ja osaaottavin ilmein. Turhan usein kanneksivat huivipäiset vanhat emännät uutispullaa äitimuorille, ja selittivät kovaäänisesti "sen yhden" sukunsa pikkuserkun vaiheita.

Mutta ei ne mitään mahtaneet. 25 mm alumiiniputkiin vedettiin ruskealla pakkausteipillä 0,15 mm kasvilavamuovi, ja vanteiksi 8 mm nailonköyttä. Valjaina olivat em. muovista muotoillut lenkit, joihin jalat sujautettiin. Myöhemmin havaittiin, ettei inkvisitiokaan olisi niihin tyyppikatsastusleimaa lätkäissyt.

Pitkävuoressa sitä sitten pruuvattiin, ja Tenho tietysti ensin. Kalakaupan ikkunassa näkee yhtä liikkumattomia aukisuisia naamoja kuin tuolloin tilannetta seuraavien keskuudessa. Se lensi.

Muuan vuoren juureen omakotitalonsa rakentanut adventistimies saapui pihalleen huutaen: "Jeesus tulee!" Vaikutelmaa vielä korosti puolimetriä pitkä tukka, jollainen veljelläni tuolloin oli.

Lasku sujui hienosti: sakkaus kuudesta metristä tapahtui tuolla leijalla kierteittä vanhan hissin vauhdilla. Adventisti pettyi pahasti, kun "Jeesus" hyppeli valjaista irrottuaan minuutin verran tasakäpälää kippurassa.



Kun jonkun ajan päästä kokeilin ensi kertaa "Lasisiipeä", sain havaita syyn kippurointiin.

Vatsassa perhosia juoksin lujan vauhdin ja eikun töyrältä ilmaan. Oikeaan "vetoon" oppi parissa sekunnissa, ja sakkausta oli helppo välttää. Montun lähetessä vitsit väheni. Lasku arvelutti, ja muovisuikaleet alkoivat hiertää haaroja tavattoman tuskallisesti. Voisi sanoa, että siinä oli pallit pakahtumaisillaan, ehkä ennen murrosikää tilanne olisi ollut toinen. Loppuliu'usta ei ollut puhettakaan, vaan sakkaustyyli tuntui parhaalta. Vehkeistä irrottauduttuani juoksin n. 1,2 kilometrin matkan Pitkäjärven kuntotalolle ja takaisin alle kolmen minuutin, kertoivat aikaa ottaneet. Ja tämä vieläpä jalat farkun taskuissa, vain hiukan käsillä avittaen. Semmoista se ilmailun romantiikka oli. Valjasmuotoa toki vaihdettiin välittömästi kun masokistinoloisia heppuja liittyi "remmiin".

Tosissaan puhuen, turvallisuudesta tingittiin. Jälkeenpäin voi uhota vaarallisistakin laitteista, mutta kai onnemme oli käytetyn putkiseoksen meltous. Siipiputket olivat aina lennossa kovin spontaanisti "ässänä", mutta ei koskaan rapsahtanut. Kuormitus jakautui tarpeeksi tasaisesti. Mutta jos muovi olisi jostain repsahtanut irti, olisi se taittanut kohta siipiputken. Kypärää ei tuolloin käytetty edes viissatasen Kawasakin päällä.

Latoittamaton purjeen takareuna hoiti äänisignaalinopeusmittarin viran. Jos räplätys loppui, oli sakkaus lähellä. Kun laskettiin oikein "tiukkana", kuulosti kuin anoppi olisi kuorsannut ja piärryt yht'aikaa. Ihan totta.

ILMAKUVAUSTA KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

Matti Salovaara

1.Lähtökohta

Siitä lähtien, kun on ollut mahdollista valokuvata ympäristöämme lintuperspektiivistä, on tätä toimintaa haluttu tavalla tai toisella pitää valvonnassa. Kamera yläilmoissa ja "väärissä käsissä" oli aikanaan vakavakin uhka. Ilmavalokuvaaminen oli kuitenkin siihen aikaan ja sen aikaisella tekniikalla sangen vaivalloista. Lentokoneitakaan ei ollut liikkeellä nykyisissä määrin. Epäilyttäviä tarkoitusperiä palveleva ilmakuvaus oli näin helpohkosti paljastuvaa.

Tänä päivänä tilanne on oleellisesti toisenlainen. Samalla on ilmakuvaus kuitenkin menetelmänä säilyttänyt merkityksensä, silloin kun tarvitaan tarkkoja ja esitystavaltaan halutunlaisia tietoja kohteesta, johon pääsy maitse tai vesitse on rajoitettu. Lisäksi on merkillepantavaa, että kuvattava kohde voidaan sisällyttää ilmakuvaan ympäristönsä osana rajattoman monella tavalla.

Ilmakuva on korvaamaton myös silloin, kun kohteen laajuus estää sen yksityiskohtaisen tarkastelun kokonaisuutena muulla tavoin. Tyyppiesimerkkinä ovat kartoituskuvaukset, joilta yleensä vaaditaan suurempaan erottelukykyä kuin mihin kaupallisilla sateliittikuvauksilla on mahdollista päästy.

Satojen ammatti- ja harrastelijakuvaajien vuosittain yli sadantuhannen nouseva pysty- ja viistoilmakuvien määrä todistaa paitsi ilmakuvausten suhteellista yksinkertaistumista myös lukuisista hyvinkin yksilöllisistä tarpeista, joiden tyydyttämiseen ei kelpaa muu kuin juuri tässä tarkoituksessa otettu ja sisällöltään ajankohtainen ilmasta otettu kuva. On totta, että esimerkiksi purjelennon eräisiin merkkisuorituksiin tarvittavat tiedot lentoreitin käännepisteistä voitaisiin luotettavastikin rekisteröidä maasta käsin. Lukija myöntää kuitenkin, että on huomattavan paljon helpompaa tehdä se kuvaamalla käännepisteen ylitys purjekoneesta lennon aikana. Vartavasten suoritettu ilmakuvaus on muissakin yhteyksissä yksinkertaisin ja helpoin tapa tarvittavan tiedon hankkimiseksi. Tietojen hankkimista varjeltavia etuja vaarantaviin tarkoituksiin ei saa tehdä liian helpoksi. Tällaisten tapausten tullessa ilmi on myös tekijä voitava saattaa teostaan edesvastuuseen. Tästä on ilmakuvausten luvanvaraisuudessa kysymys.

2. Säännökset

Aikanaan jopa valtioneuvosto otti kantaa yksittäisiin ilmakuvaushankkeisiin. Nykyisin ilmakuvauskysymysten käsittely on arkista ilmailuhallituksen hallintorutiinia, jonka perusteina ovat mm. ilmailulaki (384/82) sekä ilmailuhallituksen päätös ilmakuvausesta (AIC B 5/82).

3. Ilmakuvausluvat

Periaatteena on, että kaikenlaisista lentolaitteista tapahtuva kuvaus lennon aikana vaatii ilmakuvausluvan. (Lupaa ei kuitenkaan tarvita kuvattaessa käsikameralla reittilentoliikenteessä olevan matkustajakoneen matkustamosta). Ko. lupa tulee kirjallisella hakemuksella etukäteen hakea ilmailuhallituksen sotilastoimistosta. Sieltä samoin kuin myös lentoasemilta on saatavissa valmiita hakulomakkeita. Ilmakuvausharrastelijoille lupa voidaan myöntää enintään 30 vrk voimassaoloajaksi. Ilmakuvausalan ammattilaisille lupa voidaan myöntää enintään kalenterivuoden ajaksi kerrallaan.

RAVEN MALLISTO PARANEE

Nyt uusi SERIES 2 RAVEN, jossa vakiona mm. jousitus kaikilla pyörillä ja rumpujarru etupyörässä. Uutta on myös istuin, joka muuttuu hetkessä erinomaisesta kaksipaikkaisesta todella mielyttäväksi yksipaikkaiseksi. Unohtaa ei sovi myöskään tärinävaimennettua, irroitettavaa instrumenttipanelia.

Raven on nyt kaikkien aikojen eniten ostettu A-luokan ultrakevyt Suomessa. Jo 19 kpl. Toiseksi myydyin on saman tehtaan aikaisempi malli Puma Sprint 18:lla kappaleella.

RAVENilla voitettiin viime vuonna Englannin mestaruus ja Euroopanmestaruuskilpailuissa se oli parhaiten menestynyt 2 paikkainen A-luokan ultrakevyt.

Jos olet kiinnostunut uudesta SERIES 2 RAVENista, niin tilaa esite allaolevasta osoitteesta. Lähetämme teille runsaasti tietoa uudesta mallista.

Maahantuonti ja myynti:

oy ultra sports ltd

PL 27 SF-70501 KUOPIO 971-119109

4. Käännepistekuvaus purjelentotoiminnassa

Suomen Ilmailuliiton puitteissa tapahtuvaa purjelentotoimintaa varten on toistaiseksi jatkuva lupa suomalaisten kilpailu- ja suorituslentojen käännepisteiden arvostelemisessa tarvittavien ilmakuvien ottamiseen kotimaassa. Ehtona on, ettei kuvata sellaisia kuvauskiellon alaisia kohteita, kuten esim. lentokenttiä, järjestelyratapihoja jne. (vrt. IH:n ilmakuvauspäätöksen pykälä 5). Käännepistekuvauksissa käytetty filmimateriaali on välittömästi tarkistuksen jälkeen tuhottava eikä sitä saa käyttää arkistointiin tai kuvien valmistukseen.

Kolkutus, jonka lukija mahdollisesti juuri nyt tuntee, liittyy todennäköisesti toimivaan omaantuntoon. On yhteisen edun mukaista, että jokainen yksilönä sovittaa tekemisensä sallitun rajoihin eikä omavaltaisuudellaan vaaranna kollektiivisen edun säilymistä. Ilmailukerhojen tulisi tässä asiassa tuntea vastuunsa mahdollisten harhautuneiden jäsentensä opastamisessa.

5. Tuumasta toimeen

Jos olet aikeissa käyttää kameraa yläilmoissa tutusta ensin ilmakuvausta koskeviin säännöksiin. Jos aikomasi kuvaaminen edellyttää henkilökohtaista ilmakuvauslupaa, lähetä kirjallinen lupahakemuksesi hyvissä ajoin (vähintään 1 viikko) etukäteen ilmailuhallitukselle. Jos hakemuksen täyttäminen tai muu ilmakuvausta koskeva asia askarruttaa, kysy mielellään neuvoa (IH:n sotilastoimisto, puh 90-829 21). Ilmakuvausluvan haltijana olet sen saatuasi velvollinen laatimaan luettelon eli ilmakuvausrekisterin ottamistasi ilmakuvista ja toimittamaan sen sekä ilmakuvat (kuvausluvan liitteessä mainitussa laajuudessa) ilmailuhallituksen sotilastoimiston tarkastettavaksi. Sotilastoimisto rekisteröi tällöin kuviesi olemassaolon sekä tarkistaa, ettei kuviin välttämisyrityksistäsi huolimatta ja tietämättäsi ole eksynyt julkisuutta karttavia kohteita.

TSHERNOBIL–HINAUSAUTO

Jari Nieminen

Loppukesästä –86 ostivat riippuliitäjät Jyväskylässä Elite 1500 pick-upin. Auton rakentamisesta tehtiin toinen toistaan hienonpia suunnitelmia. Oli odotettavissa, että autosta tulisi erittäin toimiva ja kaikinpuolin käteenkäypänen ja tulihan siitä, sillä osat tahtoivat todellakin välillä jäädä käteen. No se siitä.

Kun suunnitteluvaihe vihdoinkin saatiin valmiiksi, olikin sananlaskun mukaan auto jo puoliksi tehty, elikkä puolet enää jäljellä. Tuntui vain tämä jälkimmäinen puolisko kummasti isommalta. Projektin toteuttaminen vei parin viikon illat rakentajilta, jotka uhrasivat verta ja hikeä autoa rakentaessaan. Pitkäjänteisen rakentamisen jälkeen, olikin valmiina Suomen paras, ellei maailman paras riippuliitimen hinausta varten tehty auto.

Nyt on se hetki, kun päästiin koeajamaan ja kokemaan tämän itä-länsi-yhteistyöprojektin suomat nykyaikaisen teknologian huippusaavukset.

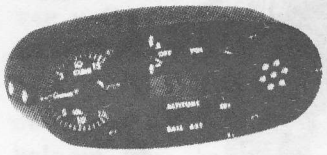
Ensivaikutelma TB:stä on silmiä hivelevän hillitty. Auton kaunis mattavihreä maali on hyvin sopusoinnussa sen koripeltien pyöreitten prässäysten kanssa. Hillittyä vaikutelmaa korostaa ajanpatinoima keltainen lavan suojapeite. Ainut miinus ulkonäölle on mielestäni oviin liimatut kaupalliset tarrat.

Ohjaajan penkille istuttaessa ei tule samaa ylellisyydentunnetta kuin Mersussa, mutta se ei ole tarkoituskaan. Autossa on tilaa kahdelle, elikkä kaksi penkkiä vierekkäin. Istuimet on verhoiltu keinonahalla, joka ei kerää pölyä ja on helppo pitää puhtaana, mutta haittana kesäkuumalla on kova hikoilu ja talvella taas ne on pirun kylmät.

Penkit eivät anna riittävää sivuttaistukea kuoppaisella kentällä ja etenkään kynnöspellolla hinattaessa. Auton hallintalaitteet on ergonomisesti oikein sijoiteltu kuskin ulottuville. Lisävarusteena on Philips–autoradio, jota on (olisi, jollei J.N. olisi katkaissut antennia, toim. huom.) ilo kuunnella starttia odotellessa, pilotin tupeltaessa starttipaikalla. Ajon aikana radionkuuntelu kannatta unohtaa.

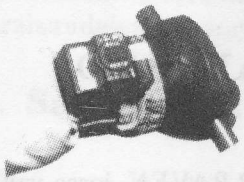
Hinauslaitteistosta, hydraulipuntarin mittari on sijoitettu konepellille aivan tuulilasin eteen. Se on mielestäni ainut oikea paikka mittarille. Mittarin asteikko suuri ja selkeälukuinen ja se sijoittuu juuri hinaajan näkökentän alemmalle neljäsosalle, jotenka hinaajalla on esteetön näkökenttä seurata leijan nousua. Näkyvyys taakse on olematon.

BALL VARIOMETERS INC.



MALLI 651
vario/audio/
digitaalikorkeus

MALLI 652
vario/audio
digitaalikorkeus/
ilmanopeus



MALLI M20
rannevario

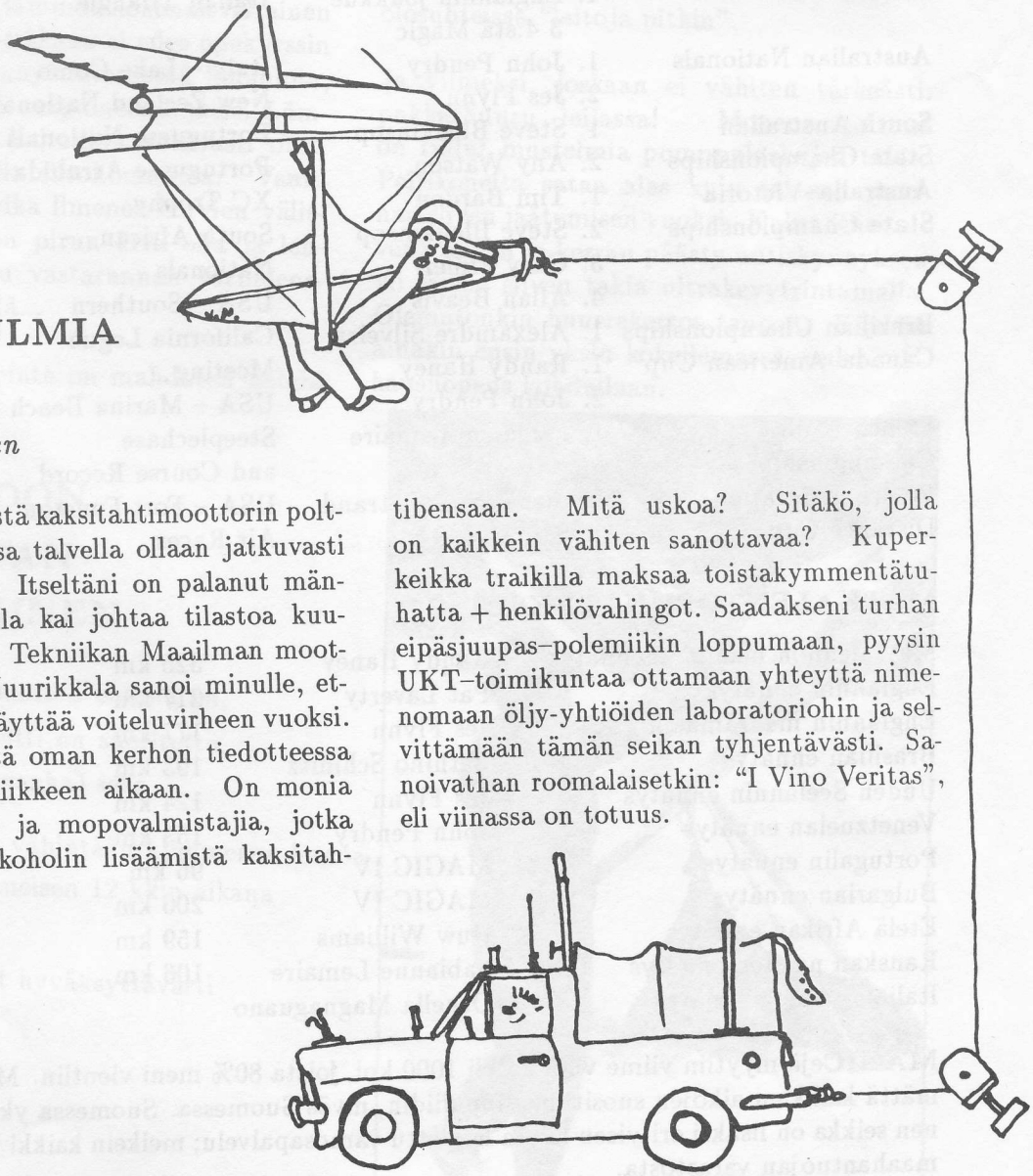
MAAHANTUONTI JA MYYNTI

oy ultra sports ltd
PL 27 SF–70501 KUOPIO PUH. 971–119 109

Hinauskytkimen laukaisu suoritetaan vasemmalla kädellä narusta vetäen, näyttää pielavetiseltä, mutta osoittautui käytössä käteväksi ja varmatoimiseksi. LA-puhelimen mikrofoni on sijoitettu kojelaudan keskelle, joten siihen voi tarttua esteettä oikean käden myötäotteella.

Ajettaessa suoraan auto kulkee mukavasti ilman suurempia suunnanmuutoksia. Kaarreajossa auto pyrkii yliohjautumaan, jotenka on syytä olla varovainen kierrellessä rullaustien valoja. Jousitukseltaan TB on jäykähkö, mutta jouset ovat lujaa tekoa. Auto kyllä kestää yletöntä hyppyyttämistä, mutta kuski ei. Suosituskyvyltään on TB huippuluokkaa hintaluokassaan. Käytännön hinausnopeus on n. 10 — 30 liidintä tunnissa, tuulesta ja lentäjistä riippuen.

TB:n varustelutaso on korkea. Siihen on rakennettu leijankuljetusteline, jolla voidaan kuljettaa liidin lentokunnossa nopeasti vaikka kentän toiseen päähän. Erinomainen apu vaihtelevissa tuuliolosuhteissa. Tavaratilaa on lavalla riittävästi. Suurin sallittu henkilöluku lavalla on 12 henkilöä. Hinausnarun kelaus voidaan suorittaa vaivattomasti sähkömoottorilla, joka on rakennettu kiinteästi lavalle. Sähkömoottorin ainut haitta tällä hetkellä, on runsas savunmuodostus ja kitkerä käry kelauksen aikana. TB-hinausauto on kokonaisuudessaan käyttökelpoinen työkalu, hinausautojen aatelia.



BENSAPULMIA

Erkki Liukkonen

Alkoholin käytöstä kaksitahtimoottorin polttoaineen joukossa talvella ollaan jatkuvasti oltu eri mieltä. Itseltäni on palanut mäntä. Reijo Kotila kai johtaa tilastoa kuudella männällä. Tekniikan Maailman moottoriguru Jussi Juurikkala sanoi minulle, ettei tenua pidä käyttää voiteluvirheen vuoksi. Kirjoittelin tästä oman kerhon tiedotteessa ja sain kansanliikkeen aikaan. On monia moottoripyörä- ja mopovalmistajia, jotka suosittelevat alkoholin lisäämistä kaksitahtibensaan. Mitä uskoa? Sitäkö, jolla on kaikkein vähiten sanottavaa? Kuperkeikka traikilla maksaa toistakymmentätuhatta + henkilövahingot. Saadakseni turhan eipäsjuupas–polemiikin loppumaan, pyysin UKT–toimikuntaa ottamaan yhteyttä nimenomaan öljy-yhtiöiden laboratoriohin ja selvittämään tämän seikan tyhjentävästi. Sanoivathan roomalaisetkin: "I Vino Veritas", eli viinassa on totuus.

ILMOITUS

AIRWAVEN ENNÄTYKSET 1986

Seuraavassa luetteloituna valikoima tuloksista, joita pilotit kaikkialta maailmassa ovat saavuttaneet MAGIC liitimillä mukaanlukien miesten ja naisten maailman mestaruuskilpailut, Euroopan mestaruuskilpailut sekä lukuisat kansalliset mestaruudet. Se todistaa epäilemättä että MAGIC 4:n on valinnut suurin osa maailman parhaista piloteista ja ehkä vielä tärkeämpää että heidän valintansa on näyttänyt olevan oikea valinta.

TÄRKEIMMÄT MESTARUUSKILPAILUT MAAILMANLAAJUISESTI

World Championships	1. John Pendry
	3. Randy Haney
Ladies World Championships	1. Judy Leden
	2. Ornella Magnaguano
	4. Jenny Ganderton
European Championships	1. John Pendry
	1. Englannin joukkue 3 4:stä Magic
Australian Nationals	1. John Pendry
	2. Jes Flynn
South Australian State Championships	1. Steve Blenkinsop
	2. Any Watson
Australia–Victoria State Championships	1. Tim Bardon
	2. Steve Blenkinsop
	3. Gary Fimeri
	4. Allan Beavis
Brazilian Championships	1. Alexamdre Silveira
Canada–American Cup	1. Randy Haney
	2. John Pendry
French Ladies Championships	1. Fabienne Lemaire
French Federation Distance Cup	Leader – Noel Betrand
French B Championships	1. M. Repelin
	2. J.-Francois Sarteur
	3. Bruno De Robert
	4. Noel Betrand
French Triangle	1. Bruce Goldsmith
Italy – Monte Cucco	1. David Mana
Italian Triangle	1. Englannin joukkue (kaikilla Magic)
Italy – Lake Como	1. John Pendry
New Zeeland National	1. Jes Flynn
Portuguese Nationals	1. Eduardo Albarran
Portuguese Arrabida XC Trophy	1. Eduardo Albarran
South African Nationals	1. Huw Williams
USA – Southern California Legue Meeting	1. Randy Haney
	1. Airwaven joukkue
USA – Marina Beach Steeplechase and Course Record	1. Ken Brown
	2. Lee Game
USA – Fort Funston Air Races	1. Ken Brown

MATKALENTOENNÄTYKSET

Matkalennon maailmanennätys	Randy Haney	325 km
Englannin ennätys	Pat Laverty	217 km
Englannin määrämaaliin	Jes Flynn	177 km
Brasilian ennätys	Bethino Schmitz	193 km
Uuden Seelannin ennätys	Jes Flynn	124 km
Venetzuelan ennätys	John Pendry	153 km
Portugalin ennätys	MAGIC IV	96 km
Bulgarian ennätys	MAGIC IV	200 km
Etelä Afrikan ennätys	Huw Williams	159 km
Ranskan naisten ennätys	Fabianne Lemaire	106 km
Italian naisten ennätys	Ornella Magnaguano	

MAGICejä myytiin viime vuonna yli 1000 kpl, joista 80% meni vientiin. MAGIC on epäilemättä kaikkien aikojen suosituin riippuliidin, myös Suomessa. Suomessa yksi huomionarvoinen seikka on lisäksi erityisen hyvin hoidettu varaosapalvelu; melkein kaikki varaosat suoraan maahantuojan varastosta.

TALVITOIMINNASTA

Erkki Liukkonen

Talvella Suomessa on 10 000 lentokenttää, mutta asia ei ole aivan yksiselitteinen. Talvilentotoimintaan liittyy muutamia riskejä, jotka on syytä muistaa:

Paleltumavamma seuraa muutamassa minuutissa, jos paljasta ihoa on näkyvissä. Pelkkä pakkasmittarin lukema ei riitä arvioperusteeksi. Kylmän vaikutusta lisää melkein kolminkertaiseksi ajoviima.

Traikilla lennettäessä pistepaleltuman lisäksi on hengelle hupaa lämmön kokonaisvaltainen menetys. Tähän seikkaan ei edes opekurssin ilmailulääkäri älynnyt kiinnittää huomiota, puhui vain joistain osapaineista...kele. Lämmön menetys on kuitenkin vakavasti otettava seikka talvella liitohommissa. Vaara piilee siinä, että vika ilmenee korvien välissä ensimäisenä; on pirun kiva olla ja lennellä, mutta lasku vastarannan turbulenssiin?...Väliäkö hällä...

Koskematon lumipinta on mahdoton nähdä huurteisten suojalasien läpi. Helposti tekee kolmenkymmenen metrin korkeusarviovirheitä ja putkia taipuu. Kannatta ajella riittävästi jälkiä mahdolliselle laskupaikalle ennakkoon.

Vastaava ilmiö on lumisateen sattuessa vissinlainen lumisokeus (on sillä "lontoolainen" nimikin, mutten muista). Jos lennetään suurella lumilakeudella: järvi, pelto, tms. ja lumipyry yllättää; kaikkoaa pieninkin suuntavaisto. On siis pyrittävä lentämään näissä olosuhteissa "laitoja pitkin".

Ja viimeksi, joskaan ei vähiten tärkeästi: pakkashuuru leijassa! Monena talvena on tullut mustelmia pomppulaskujen takia. Peltikoneita sataa alas kuin taivaan mannaa siiven jäätymisen vuoksi. Kuluneena talvena ollaan jo kerran päästy uutiskynnyksen yli jäisen siiven takia ultrakevytrintamalla. Olematonkin huurrekerros tappaa. Käykää ainakin ensin yksin kokeilemassa, onko sakkausnopeus kohdallaan.

RIIPPULIIDON LENTOLUVAN UUDISTAMINEN

Lentoluvan uudistamisen ehtona on, että lentosääntötentti on suoritettu (alle 4 kuukautta vanha) sekä

a) hakija on lentänyt vähintään kymmenen lentoa riippuliitimellä viimeisen 12 kk:n aikana

tai

b) hän on suorittanut hyväksyttävästi tarkastuslennon.

Erkki Liukkonen

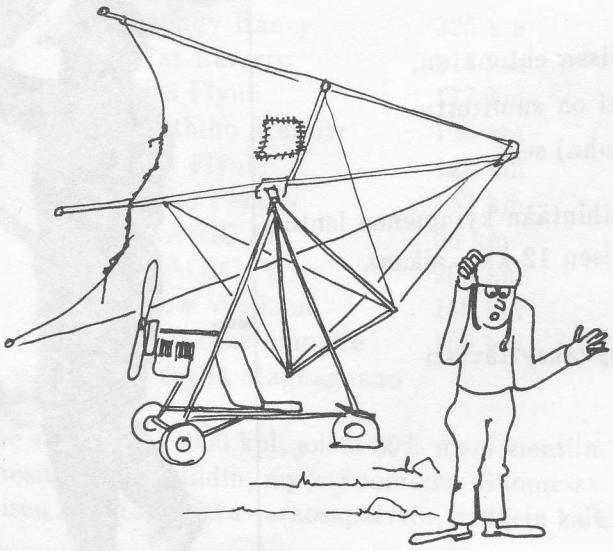
RIIPPULIITO-OHJE UUDISTUNUT

Erkki Liukkonen

Vuodesta -84 voimassaollut riippuliito-ohje on uudistettu. Ilmailuhallitus hyväksyi sen 19.12.1986 (4972/60/86). Muutokset eivät ole kovinkaan suuria. Kerhojen **koulutusorganisaatio** on muuttunut vastaamaan muun ilmailukoulutuksen organisaatiota: Tarvitaan koulutuspäällikkö, joka on hyvin perehtynyt ilmailualan koulutukseen. Hän vastaa siitä, että muu henkilökunta on riittävän pätevä ja koulutus tapahtuu protokollan mukaan. Tarvitaan lennonopettajat, jotka järjestävät tarkoituksenmukaisen opetuksen. Tarvitaan kalustopäällikkö ja huoltotoiminnan johtaja, joiden on oltava hyvin perehtyneitä kaluston huoltoon ja korjaukseen. Mikään ei estä samalla henkilöllä olemasta useampaa virkaa. Koulutusohje perustuu ilmailuhallituksen antamaan ohjeeseen koulutuksen järjestämisestä. Muilla sektoreilla tässä organisaatiossa on vielä päälennonopettaja, jolla pitää olla lennonopettajan pätevyys. Tämä puuttuu riippuliito-ohjeesta. Kansan yleinen mielipide lienee, että nykyisenlainen koulutus olisi riittävän tasokasta ilman "oikeaa lennonopettajaa".

Uudessa riippuliito-ohjeessa vähenee kirjeenvaihto ilmailuliittoon päin. **Oppilaslentoluvan** myöntää kerhon koulutuspäällikö aina kahdeksi vuodeksi. Lentopaikalle asetetaan uusia vaatimuksia. On voitava nopeasti hälyttää sairaskuljetukseen sovelias kulkuneuvo. **Lentopaikalla** on myös oltava olosuhteisiin nähden riittävä **ensiapuvälineistö**. Pelastusvarjon käyttö on pakollista lennettäessä yli 50 m korkeudessa (ymmärsin, että kaikilla, ei siis pelkästään koulutuksessa). **Lentoluvat** ovat voimassa 24 kk niinkuin ennenkin. Uusimisen edellyksenä on kymmenenen luvan tasoista lentoa viimeisen vuoden aikana ja todistus lentosääntötentistä viimeisen neljän kuukauden aikana. **Hinauslentokelpuutus** poistuu auto- ja vintturihinauksien osalta. Ainoa hinauskelpuutus tästedes on lentokonehinauskelpuutus, joka noudattelee samoja linjoja kuin entinen autohinaus. Pilotin taso on SP 4 ja tarvitaan 20 vetoa yli 200 metriin. Lentosääntötentti vaaditaan SP 2 tasosta alkaen.

Suurin osa tuosta ohjeesta on sellaista, jonka kanssa ei tavallinen riippuliitäjä joudu tekemisiin. Lähinnä kerhojen sihteerit ja kouluttajat näitä paperiasioita setvivät. Kuitenkin annan kiitettävän arvosanan sille, että sääntötentti vaaditaan jo SP 2– vaiheessa ja että osaksi "kaiken varalta" ollut autohinauskelpuutus jätettiin pois. Koulutusohje tuntuu lisäävän opettajien vastuuta ainakin rivien välistä lukien.



AI ETTÄKÖ LUPAKIRJA UUSITTAVA ??
MUTTA EIHÄN SE VOI OLLA VANHA
KUN EN OLE EDES KÄYTTÄNYT SITÄ.

KOTIMAISET
ENSIAPUVÄLINEET

EA -TASKUPAKKAUS 30,- TAI
EA -REPPUPAKKAUS 60,-

- lentovaljaisiin
- "trikeen"
- eräretkille, pyöräretkille

EA -AUTOLAUKKU 250,-

(ilmalastoilla)

- lentopaikoilla
- autoon
- veneeseen
- mökille

EA -LAUKKU 250,-

(ilmalastoilla)

nimi	määrä
pikaside 6 x 10	12
kolmioliina muovi	1
ea-lasta käsim	1
lyijykynä	1
mg-pussi 8.5 x 11 cm	3
mg-pussi 15 x 20 cm	1
ea-turvaleikkuri	1
ea-suojapeite	1
ea-laukun task TAMRO-6	1
pikaside 19 x 72 m	16
ea-opas TAMRO	1
kiinnel m 1.25	1
putkiverkko 3	1
putkiverkko 5.5	1
hakaneula n:o 2	12
sidetaitos 8-k 7 x 9/3	1
ensiside str	1
ea-yksikkö II	1
ea-yksikkö III	1
eal-kuori SOS	1
ea-tarra autoil	1
korvaushakemuskaavake	1
potilaskortti	3
elvytysnaamari	1

EA -TASKUPAKKAUS 30,-

nimi	määrä
pikaside 6 x 10 cm	4
mg-pussi 8.5 x 11 cm	1
pikaside 19 x 72 m 16 kpl	16
eal-kuori taskup. kangas	1
haavapyyhe	2

EA -REPPUPAKKAUS 60,-

nimi	määrä
pikaside 6 x 10 4 kpl	2
joustoside 8 x 4 m	1
muovip 125 x 200	2
peili	1
ea-turvaleikkuri	1
ea-pussi mets reppu	1
ea-suojapeite	1
pikaside 19 x 72 m	16
melolin haavas 20 x 38	1
haavaside str 10 x 20	1
mitella kolmi-set	1
eal-kuori reppup. kangas	1

374280 EA -LASTAPAKKAUS

- ensiapulaukkujen täydennykseksi
- paarien yhteyteen

nimi	määrä
ea-lasta jalkam	1
ea-lasta käsim	1
ea-suojapeite	1

ÄÄNE-TURVA KY
Keiteleentie 16
44100 Äänekoski
P 945- 14380

ULTRAKEVYTLENTÄJÄN LENTOLUVAN UUDISTAMINEN

Erkki Liukkonen

Uudistamisen edellytyksenä on kun lentolupa uudistetaan säännöllisesti 24 kuukauden välein, että

a) hakija on toiminut vähintään kolme tuntia ultrakeveän lentokoneen ohjaajana vähintään kymmenellä eri lennolla lentoluvan uudistamista edeltäneiden 12 kuukauden aikana tai hän on suorittanut hyväksyttävästi tarkastuslennon

b) hakija on suorittanut hyväksyttävästi ilmailumääräysten ja lentosääntöjen kokeen

c) hakija on hyväksytty lääkärintarkastuksessa ilmailumääräyksen PEL M4–1 mukaisesti.

ULTRAKEVYTTAPAHTUMA VESIVEHMAALLA

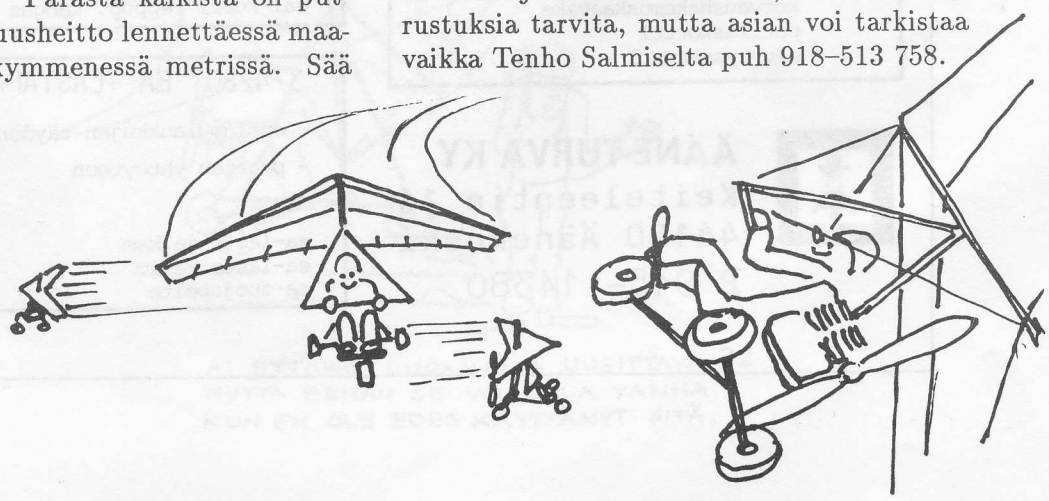
28. — 29.03

Erkki Liukkonen

Viimetalviseen tapaan pidetään ultrakevytpäivä kevätalvella. Tällä kertaa pitopaikkana on Vesivehmaan maineikas kenttä ja sen lähistöllä olevat majapaikat Motelli Körri tai Hotelli Tallukka. En tiedä vielä, kumpaan paikkaan virallinen puoli järjestetään. Viime talvena ohjelmassa oli Kari Ollilan kansantajuinen esitelmä meitä koskevista lain koukeroista ja silloin ajankohtainen sääntömuutos. Edesmennyt ilmailupioneeri Kalevi Kokkola esitelmöi tapahtuneista onnettomuuksista, oli puhetta katsastuksista... Illalla sauna ja uima-allas.

Päiväruokailun jälkeen oli leikkimielinen tarkkuuslaskukilpailu; jäätielle asetettuun merkkiin piti sorvata laskuja moottorin kanssa ja ilman. Parasta kaikista oli putkenpätkän tarkkuusheitto lennettäessä maalin yli kuudessakymmenessä metrissä. Sää suosi ja naama ruskettui. Oli vahinko, ettei porukkaa ollut sen enempää, mutta Vesivehmaalle odottelen pariakymmentä kisaan lähtevää lentolaitetta.

Jokainen saa itse huolehtia majoituksestaan. Motelli Körri sijaitsee noin viiden kilometrin päässä kentästä E4-tien varrella. Siellä on aivan kelvollisia huoneita vuokralla, B-oikeudet. Puhelin 918–844 158. Pari kilometriä Körristä E4-tietä pohjoiseen on Hotelli Tallukka. Tasokas, hinnakas "Juppipaikka" A-oikeudet puh 918–661 481. Ja tärkein kaikesta: Vesivehmaan kenttä on Lahden pohjoispuolella, melkein Vääksyn kohdalla. E4-tien itäpuolella noin puolen virstan päässä 4-tiestä. Kenttä on käsittääkseni tuohon ajankohtaan aurattu, ettei suksivarustuksia tarvita, mutta asian voi tarkistaa vaikka Tenho Salmiselta puh 918–513 758.



RIIPPULIITOKESKUSTOIMIKUNTA/RKT 1987

Puheenjohtaja

Reini Valtonen
Haminantie 29 F
45100 KOUVOLA
t 951–84581
k 951–10763
uusi jäsen
2500 lentotuntia
aloittanut –85
lupakirja SP 4
25 t riippuliitimellä

Varapuheenjohtaja

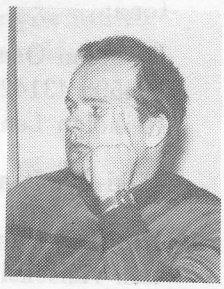
Turvallisuus, riippuliito–ohjeet:
Juhani Räisänen
Liisantie 1
43440 PYLKÖNMÄKI
t 944–291314
k 944–41296
SP 5, 80 t

Jäsenet

Kalusto:
Pekka Rotko
Aarnivalkeantie 5 D 60
02100 ESPOO
k 90–461314
SP 4, yli 50 t

Koulutus:
Kenneth Konoi
Otsonkallio 3 R 112
02110 ESPOO
t 90-480011/36
k 90-461696
–83, SP 5, 50 t

Valmennus:
Heikki Laitinen
Pallaskatu 2 a 10
15900 LAHTI
t 918–512125
k 918–512503
SP 5, n. 400 t



Kilpailut:
Heimo Lamberg
Kerttulinkatu 12 B 36
20500 TURKU
t 921–359200/53
SP 3, 15 t

Tiedotus:
Vesa Lappalainen
Kalliomäentie 18
40270 PALOKKA
t 941–292758
k 941–781338
uusi jäsen
–84, SP 5, 135 t

Sihteeri:

Eero Kausalainen
SIL, Malmin lentoasema
00700 HELSINKI
t 90–378 055
15 min

UKT seuraavassa numerossa

KILPAILUKUTSU

III HEINOLAN MAALIINLASKUKILPAILUT

TERVETULOA

sunnuntaina **15.3** "Heinolan Lentueen" järjestämiin III maaliinlaskukilpailuihin.

Kilpailun briefing 15.3 klo 11.30 kilpailupaikalla Nyynäistenlahdella Heinolassa.

Lupakirja vähintään SP 3. Ennakkoilmoittautuminen **70 mk** maksettava pankkisiirtona:

Heinolan Osuuspankki
504506 431429
Heinolan Lentue

Jälki-ilmoittautuminen **100 mk.**

Ilmainen majoitus lauantain ja sunnuntain väliseksi yöksi Heinolan uimahallissa.

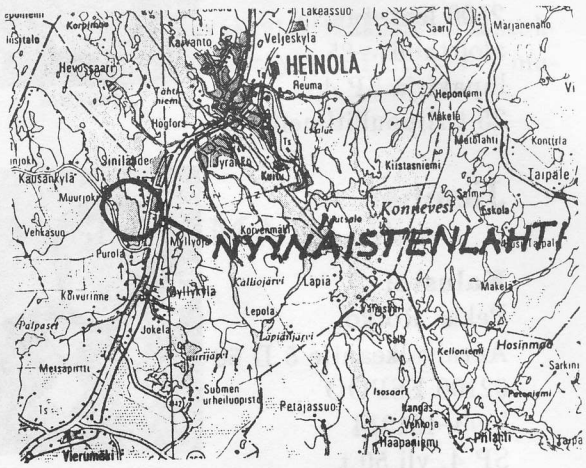
Tiedustelut:

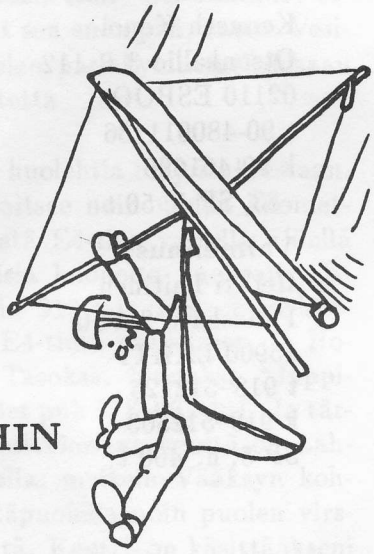
Kurre Fagerlund
k 910–52360

Viki Potoinen
910–54430

Ajo–ohje

Heinolasta Lahteen n. 6 km Nyynäisten lahti. Viitoitus kilpailupaikalle.





HAASTE MAALIINLASKUKILPAILUIHIN

Vesa Lappalainen

Pitkävuoren Riippuliitäjät joukkueella Vesa Lappalainen, Jari Nieminen ja Tapani Hänninen haastavat kaikki Suomen 3 jäseniset joukkueet leikkimieliseen joukkuekilpailuun maaliinlaskussa 15.3 Heinolassa pidettävien kilpailujen yhteydessä. Joukkuetulokset lasketaan henkilökohtaisen kisan tuloksista. Sovitaan tarkemmat säännöt paikanpäällä.

KAIKKI MUKAAN

Maaliinlaskukilpailu sopii vallanhyvin myös aloittelijoille (yleisötapahtuman vuoksi täytyy olla vähintään SP 3 lupakirja). I Heinolan maaliinlaskukilpailut voitti aloittelija. Viime vuonna paras oli Tapani Hänninen ensimmäisissä kilpailuissaan (Tapsa on kyllä muuten lentänyt jo pitkään). Jokohan olisi 'vanhojen partojen' vuoro, olisi mukava nähdä teitäkin talvella (HUOM. Kuopio, Pieksänmäki, Turku jne.). Matkakaan ei ole kenellekään liian pitkä!

Aikaisemmasta kokemuksesta voin sanoa, että Heinolan kilpailut ovat hyvin järjestetyt ja palkinnot parhaat mitä Suomessa tällä alalla jaetaan. Koska majoituskin on ilmainen, voi paikalle tulla jo lauantaina harjoittelemaan (tai sitten mennään lauantaina lentämään rinnetuulta Aurinkovuoreen; kolmesta Aurinkovuoren keikastani yksikään ei ole ollut turha, aina on tullut yli tunnin lentoja).

Oikeastaan ainoa moitteen sana aikaisemmistya kilpailuista kohdistuu itse lentäjiin. **Starttipaikalle tullaan vain jos ollaan HETI valmiina hinaukseen.** Valjaat pitää mitata sopiviksi jo sivummalla, samoin liitemen ja muiden varusteiden tarkastus pitää suorittaa muualla kuin starttipaikalla. Paikalla on usein yleisöä, joka turhaan pitkästyy, mikäli hinausten väli on 5-10 minuuttia. **Ripeätä toimintaa myös muilla lentopaikoilla**, turvallisuus ja sääolosuhteet huomioonottaen.

Viimeistään Heinolassa tavataan!

KEVYTILMAILUMARKKINAT

MYYN:

BULLET C(-84)
lennetty n. 60 tuntia (6. SM–85)
SP 3 tason pilotille
erinomainen suorituskyky
samanlaisella voitettiin SM–84
lentäjän paino vähintään 70 kg
väri: sini–valkoinen
Vesa Lappalainen
k 941–781338
t 941–292758
KOELENNÄ JA IHASTU!

BULLET R(-83)
hyvät suoritusarvot (6. SM–85)
sopii jo SP 2 tason pilotille
erittäin helppo ja mukava käsitellä
liitimen paino 24.5 kg
lentäjän paino 55-75 kg
väri: sini–valkoinen
Jorma Lehtola
k 941–616578

OSTAN:

Ilmailuradioita
Vesa Lappalainen
k 941–781338
t 941–292758

SEKALAISTA:

Vesa Lappalainen ja Jari Nieminen aikovat mennä toukokuuksi Rautavaaralle harjoittelemaan. Lähde mukaan, niin saadaan kunnon hinausporukka. Ota yhteyttä!

KYSYMYKSIÄ

k: Mitkä ovat riippuliidon lupakirja-asteiden vaatimukset? "Tietämätön"

v: Lyhyesti: SP 3 = 5 tuntia, SP 4 = 2 tuntia termiikkiä 3:lla lennolla, SP 5 = kolme 15 kilometrin matkalentoa. Tarkemmin seuraavassa numerossa. Toimitus.

k: Miksi hinausnarussa pitää olla löysää? "Tietämätön"

v: Jotta hinausauto (tai kelkka) ehtii kiihtyä hinausnopeuteen ennen hinauksen alkua. Mitä huonompi keli, sitä pitempi löysä. Erityisesti löysää tarvitaan **hinurin** päässä. Lentäjällä löysää on jotta hän näkisi starttihetken! Toimitus.

k: Kuinka usein varjo pitää pakata? "Tietämätön"

v: Kausalaisen Eero voisi kirjoittaa tästä enemmänkin, mutta ainakin pari kertaa vuodessa. Toimitus.

PAKKASTA KOLILLA UUTENA VUOTENA

Vesa Lappalainen

Uudenvuoden aaton koittaessa oli Keski-Suomesta lähtevä porukka supistunut alkuperäisestä liki tusinasta kolmeen. Ollikaisen Rami Kuopiosta lupasi kuitenkin tulla olipa keli mikä tahansa. Mielessä vuoden takaiset parituntiset aaltolennot yli 1000 metrissä pakkasimme Nummelinin Antin Volkkarin täyteen ja suuntasimme Kolille. Perille ehdimme sopivasti uudenvuoden aattoa viettämään. "Vettä suapi kotonahi", sanoi tarjoilija, kun ruuan kanssa juomaa tilasimme. Illalla ei vielä muita lentäjiä paikalla näkynyt (tai ei tunnettu).

Aamulla Rami ehtii jo rymistellä mökkiimme ennen ylösnousua. Pakkasta 20 astetta. No ei hättää mittään, syömme ja ajelemme rinteen juurelle. Jäällä pystyykin yllättäen ajamaan autoilla. Puntari sidotaan Ramin autoon ja Piitulaisen Keijo, joka on myös ilmestynyt jäälle, uhraa omansa taittopyörän painoksi. Sormet kohmeessa kasaamme liitimet paitsi Kasanen; rotat ovat syöneet reikiä Demonin purjeeseen. Demoni on nyt Rotaxi. Opiksi: Älkää jättäkö liidintä maahan vajan viereen vetoketju avattuna. Yritämme haistella tuulen (tyynen) suuntaa ja lopulta Niemisen Jaska vetää narun suoraksi (no suoraksi ja suoraksi). Minä tietysti ensimmäisenä yrittämään. Löysiä otettiin reilusti kumpaankin päähän.

"Valmis aja!" HP meinaa jo valua pois käsistä ennenkuin naru lopulta hitaasti lähtee liikkeelle. Starttitekiikkaa muutettiinkin siten, että liidin nostetaan ylös vasta narun lähdettyä liikkeelle. Juoksen kuin emu aavikolla ja pääsenkin ilmaan. Korkeutta tulee reilusti 5 metriä ja kädet ovat siirtyneet vaistomaisesti alaputkelle. Veto heikkenee, korkeus hupenee. 1 m, kädet takaisin sivuputkille. En laukaise vielä, odottelen. Veto hieman lisääntyy ja korkeus säilyy. Valmiina laukaisemaan irti. Nyt tulee pirunmoinen kantaminen takaisin starttipaikalle. Vetoa tulee lisää, jalat eivät enää raavi lunta. Nyt jo ruhtinaalliset parikymmentä metriä ja hinausauto tulee perä puolelta toiselle heittelehtien vastaan. Eipä taida pojilla rengas pitää. Pojat vilkuttelevat iloisesti ikkunasta ja minä näytän nyrkkiä. Hirveä kantaminen, jollei korkeutta tule lisää. Naru on uponnut tiukasti hankeen. Taittopyöräkin lähestyy. Nyt saan kaiken jäljellä olevan narun ilmaan. Korkeutta tulee lisää, toista kilometriä starttipaikalle, tarvitsen vähintään 100 metriä. Taittopyörä on jo suoraan allani, kaarran vielä valmiiksi ennen irroitusta. Irti ja heti suunta kohti starttipaikkaa. Kaukana on. Vilkaisu korkeusmittariin, 140 metriä; pääsen takaisin! Huurtumattomat suojalasit umpijäässä. Kyllä Koli on korkea, kumpa vaan tuulisi. Laskussa käy tietysti niinkuin arvata saattaa. Jalat ottavat jo hankeen kun luulen olevani vielä parissa metrissä. Nopea työntö ja vältyn juuri ja juuri menemästä nokilleni.

Naruun laitetaan lisää löysää erityisesti hinausauton päähän. Hinausauton perään nostetaan kaikki vähänkin painava tavara. Päivän muut hinaukset menevät jo paremmin; noin 300 metriin. Rinteen päälle tai edes kunnolla huipun korkeuteen ei kuitenkaan päästä. Ennen iltaa jäälle ehtivät vielä Koposen Reijo, Laitisen Hannu, Pietilän Jarmo ja tsaukkitaukki Mikko sekä Variksen (=Valkeakosken Riippuliito Seura) poikia. Tyynessä ei paljon rinnetuulta lennetä.

Liitimet jätetään aukinaisina jäälle. Illalla saunotaan ja kuunnellaan juttuja Pallas Liitäjien syyskokouksesta. Aamulla taas pakkanen parissakymmenessä. Jäällä tuulee jo niin että tuulipussi heiluu. Suunta vain on päinvastoin kuin eilen, melkein pohjoisesta. No ajetaan uudet urat ja hinataan. Kunhan vaan ensin saadaan huuru ja jää pois yön jäällä maanneista liitimistä.

Vähäinen tuuli on vielä poikittain rinteeseen, mutta hinaukset nousevat yli 400 metriin. Päästään jo pistäytymään huipunkin päällä ja rinnetuuli hieman hidastaa alastuloa. Saattaapa jokin siivu jo mennä ilman korkeuden menetystä. Pojat lentävät Minimumilla, hurjan näköistä varsinkin startissa. Jarmo palelluttaa vielä hartiansakin moottorilla pärrätessään. Sitten taas saunaan ja ravintolaan.

3.1. tuulee selvästi kovemmin, suunta kuitenkin vielä liikaa koillisesta, pakkastakin on vaivaiset 25 astetta. Kaikki mitä omistaa päälle ja sitten jäälle. Porukka jää rinteeseen sitä mukaan kun hinauksia saadaan. Oma hinaukseni nousee liki 500 metriin. Irroitan ja käännän rinteen etureunan kohdalle. Heti rupeaa nostamaan. Mahtavaa! Pojilla on korkeutta liki puolet vähemmän. Pääsen parhaimmillaan 570 metriin. Etsin kantavan alueen reunoja. Keijo yrittää samaan nostoon 200 metriä alempana. Ei onnistu. HPkin rupeaa jo valumaan alaspäin. Niemisen Jaskaa hinataan parikin kertaa. Lopulta Jaska pääsee ylös ja vieläpä yläpuolelleni. Korkeus on huvennut niin, että ajelen rinteen huipun päälle samaan nostoon missä muutkin lentävät. Korkeutta yli 300 metriä ja olen huipun tasalla. Taitaa mittari näyttää pakkasessa omiaan. Rinteessä ajellaan melkein siivet puissa kiinni. Paksussa huurussa olevat kuuset ovat mahtavan näköisiä. Välillä liiankin mahtavan! Liidin huurtuu ja vajoama kasvaa. Käännöksissä huurteinen liidin sakkaa ja korkeutta menee. Äkkiä kauemmaksi puista ja samalla pois nostosta. Pakko valua alas raaputtelemaan liidintä. Jaska pysyy ja tarkenee pisimpään yhteen menoon, 50 minuuttia. Puhtaalla siivellä pysyy aina kymmenkunta minuuttia, mutta huurretta tulee siipeen yllättävän äkkiä. Nyt sauna taas maistuu.

Viimeinen päivä ja pakkasta 30 astetta. Taivaalle vaan (tai jääkiteiden sekaan). Eipä olla ennen tällaisessa pakkasessa lennettykään. Saa nähdä lennetäänkö uudestaan, kyllä lentäjät haalareissaan tarkenevat, mutta liitimet eivät. Huurretta ei tahdo millään saada pois siivestä.

Osanottajia saisi olla enemmän, muuten uudenvuoden tapahtuma taitaa kuolla pois. Ajankohta olisi kyllä oiva tilaisuus pitää koulutus- ja muita päiviä; lyhyen lentopäivän jälkeen jää runsaasti muuta aikaa.

LENTOPAIKKAILMOITUS

Lentopaikan nimi _____

Ajo–ohje lentopaikalle ja puh _____

_____

Keneltä saa lisätietoja _____

Kerho _____

Osoite _____ Puh _____

Radanpituus _____

Sopivat tuulen suunnat asteina _____

Milloin lentopaikalla toimitaan _____

Pakolliset radiolaitteet: _____

Rinnetuulimahdollisuudet _____

Aaltolentomahdollisuudet _____

Termiikkilentomahdollisuudet _____

Muuta _____

_____

OSTAN/MYYN ILMOITUS

Valitse otsikko: ☐ Ostan ☐ Myyn ☐ Sekalaista

Nimi _____

Osoite _____

Puhelin numerot _____

Teksti: _____

_____

_____

_____

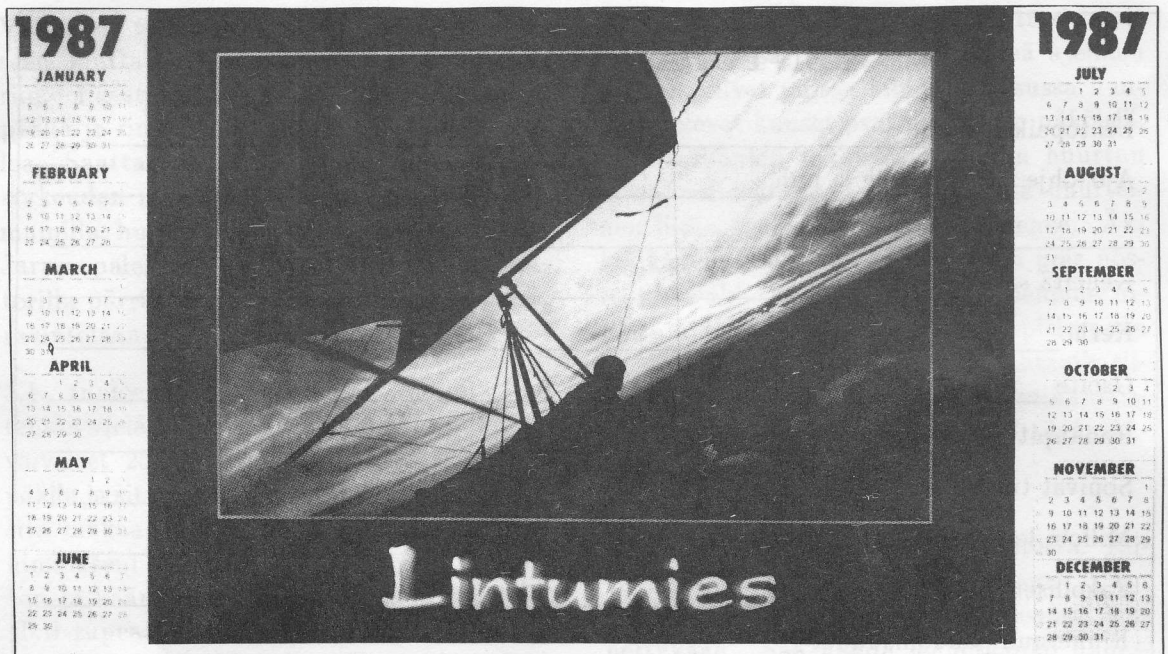
KYSYMYKSIÄ

Nimi tai nimim. _____

Kysymys: _____

_____

_____



RIIPPULIITOKALENTERIN TILAUS

Upean neliväri kalanterin koko on 63 x 35 cm. Kalenterin on kuvannut Jorma Lehtola Pitkävuoren Riippuliitäjistä. Jorma on tehnyt myös värierottelun kuvaan. Kuva julkaistaan Suomen ilmailuhallituksen luvalla. Kalenterista mahdollisesti tuleva tuotto käytetään kaksipaikkaisen koulutusliitimen hankkimiseksi Pitkävuoren Riippuliitäjille.

Kalenterin hinta on 20 mk/kpl ja maksu voidaan suorittaa joko Pitkävuoren Riippuliitäjien tilille: **Nisulan Op Tikkakoski 529033–55008923** (pankkisiirtoon tunnus: KALENTERI/87) tai jollekin Pitkävuorelaiselle sopivassa tilaisuudessa.

Nimi _____

Osoite _____

Miten kalenterit (___ kpl) toimitetaan _____

_____

Maksutapa _____

KEVYTILMAILUN TILAUS

Tilaan KevytIlmailun itselleni suoraan kotiin ☐ (hinta 45 mk/vuosikerta)
Tilaan KevytIlmailun kerhoni sihteerin kautta toimitettavaksi ☐ (hinta 40 mk/vuosikerta)

Nimi _____

Osoite _____

Kerho _____

Maksun olen suorittanut _____

JYVÄSKYLÄN HINAUSPÄIVÄT 20.3-22.3

"Nähdään ja tullaan tutuiksi"

Hinauspäivät on yksi perinteisistä kevään riippuliitotapahtumista Suomessa. Viimevuodet ne on järjestetty Asikkalassa lähellä Lahtea, jossa aina on lennetty hyviä lentoja rinnetuulessa. Mukana on ollut myös moottorilaitteita.

Tänä vuonna hinauspäivät ovat Jyväskyläs-sä. Jyväskylästä 20 kilometriä etelään on erinomaiset rinnetuuli- ja aaltolentopaikat. 1.2. lennettiin kyseisessä paikassa yli tunnin aaltolentoja jopa 900 metrissä.

Majoitus on järjestetty yhteismajoituksena Leppälahden leirikeskuksessa, jossa on sauna ja ruokailupaikka. Paikalle voi tulla jo perjantai–iltana. Myös moottorilaitteilla voi tulla paikalle lentäen, sillä majoitus on järven rannalla (kuitenkin väylän alla, joten sovi lennonjohdon kanssa erikseen!).

Tiedustelut ja ilmoittautumiset:

Vesa Lappalainen
k 941–781338
t 941–292758
Jari Nieminen
t 941–200261

Ajo-ohje

AALTOA RISTINSELÄLLÄ

Lentopaikkaesittely, *Vesa Lappalainen*

Tammikuussa –87 siirsimme hinausautomme Päijänteen Ristinselälle. Kolme peräkkäistä viikonloppua pystyimme paikalla toimimaan. Hyviä lentopaikkoja on esim. Muuratsalon eteläkärjessä, (ks. GT–kartta 5). Etelä– tai lounaistuulella rinnetuulimahdollisuus.

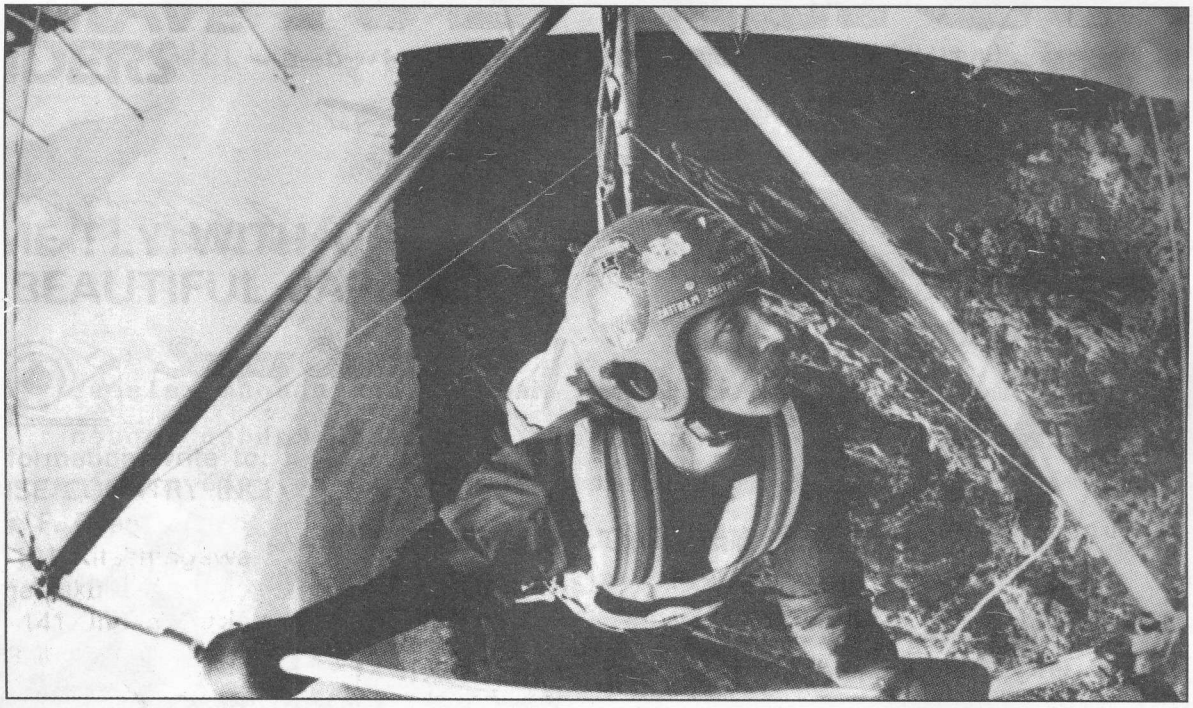
1.2. tuulensuunnan ollessa noin 300 astetta löytyi vielä parempi paikka: Menimme lentämään rinnetuulta Ristinselän itärannalle, mutta rannassa tuulikin takaapäin. Tulimme takaisin selällepäin, kunnes tuuli oli starttiin sopiva. Ensimmäiset hinaukset menivät kyllä korkealle, 900 metriin, mutta rinnettä kokeillessa tuli lennetyksi väärässä paikassa. Lopulta kun oikea paikka löytyi, niin meitä ei estänyt kuin pimeän tulo ja lennonjohdolta pyydetty 900 metrin yläraja. Liimataisen Kari ajeli aika kaukana hyvässä ja tasaisessa nostossa yli tunnin. Korkeutta olisi tullut enemmänkin!

Ajo–ohje: Muuramen teollisuusalueen risteyksestä 1.2 km etelään, viitta Härkölahti. Sivutietä Härköpohja–kylttejä seuraten 5.5 km, kunnes tullaan jäälle.

JOUKKOJULKAISU

ILMOITUS

EI VOITTO MERKITSE KAIKKEA



Niin kuin melkein jokainen tietää, MAGIC 4 on johdonmukaisesti ollut maailman numero 1 riippuliidin viimeisten kahden vuoden aikana lukemattomine kansallisine mestaruuksineen, sekä maailman– ja euroopanmestaruuksilla.

Huolimatta kuulusta suorituskyvystään MAGIC 4:n suunnittelun perusfilosofia oli tuottaa riippuliidin, joka soisi mahdollisimman monien pilottien, hyvin erilaisine kykyineen ja kokemuksineen, ottaa kaikki mahdollinen taitojaan vastaava irti riippuliidosta ja saada mahdollisimman suuri nautinto harrastuksestaan.

Jos keskustelet John Pendryn tai tavallisen viikonloppupilotin kanssa, he molemmat korostavat hyvän käsiteltävyyden ja laadun tärkeyttä; kaksi asiaa jotka ovat vakiona jokaisessa MAGIC 4:ssa.

Sitoutumalla valmistamaan liitimiä kaikille vakaville piloteille, AIRWAVE GLIDERS on kehittänyt kaikkein laajimman kokovalikoiman. Sinäkin voit ostaa MAGIC 4:n, joka varmasti sopii Sinun tarpeisiisi.

Postita oheinen kuponki meille, niin lähetämme täydellisen AIRWAVES informaatiopakkauksen, josta näet mitä me todella tarkoitamme.

Maahantuonti ja myynti:

oy ultra sports ltd
PL 27 SF-70501 KUOPIO PUH. 971-119 109

Pyydän lähettämään minulle AIRWAVES informaatiopakkauksen.

Nimi .....

Osoite .....

.....

VIIMEHETKEN LISÄYKSET

ILMESTYMINEN JA JUTTUJEN LÄHETTÄMINEN

KevytIlmailu ilmestyy vähintään 4 kertaa vuodessa!

Seuraava numero yritetään saada postiin toukokuun alussa, joten siihen tarkoitetut jutut pitäisi saada toimitukselle huhtikuun alkuun mennessä.

PUTKIA! PUTKIA! PUTKIA!

Toimitus sai Kotilan Reijolta loistavan ehdotuksen ruveta julkaisemaan listaa Suomen varaputkitilanteesta. Silloin kun putket on mutkalla ja keli parhaimmillaan, olisi oiva apu, jos tietäisi mistä mitäkin putkea kysellä!

Siis jos Sinulla on tai tiedät jollakin olevan putkia tai niiden pätkiä, joista voisi luopua kohtuutonta korvausta tai vastaavaa putkea vastaan, niin kirjoita toimitukseen lappu, josta käy ilmi seuraavat tiedot:

1) putken pituus, halkaisija ja seinämävahvuus (sekä lujuus)
2) mikä ensisijainen käyttötarkoitus (esim. Bullet R köliputki)
3) keneltä kysyä (nimi ja puh) ja mahd. hinta

Varmaankin kaikki yli puolimetriset putkenpätkät kannattaisi luetella, sillä lyhyistäkin saa tarvittaessa holkkiputkia. Taipuneille latoille, katkenneille lasikuiduille jne. saattaa myös löytyä käyttöä.

Pistäkää tietoa tulemaan

t: Vesa 4.3.1987

MYYN:

Clubman C.F.X C160
ks. mainos sivulla 6
Lennetty 6t
Jouko Antere
t: 90–354466
k: 90–408007