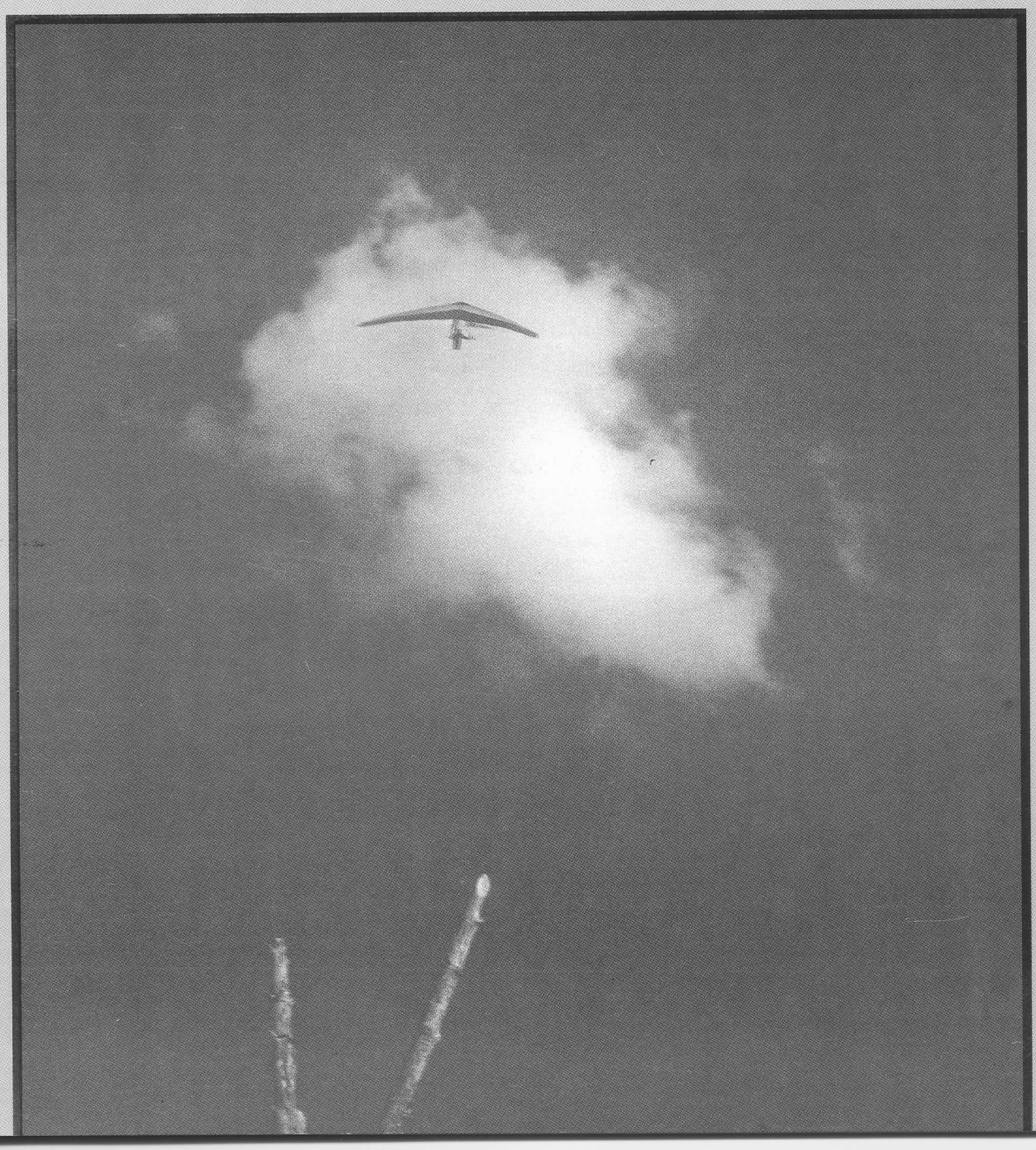
KEVYT ILMAILU

2-87



Pitkävuoren naiset
Kuva: Jorma Kautto

KEVYTILMAILU 2/87

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, Jorma Lehtola, Päivi Salojärvi sekä kaikki Suomen riippu-ja ultrakevytlentäjät*
Tilaushinta:	*35 mk (loppuvuosi kotiin) /3 numeroa*
Tilaus:	*Lehden mukana oleva kuponki toimituksen osoitteeseen, maksu tilille Nisulan Op, Tikkakoski, 529033-55008923, Pitkävuoren Riippuliitäjät ry, tunnus KEVYTILMAILU/87, viimeistään 15.6 mennessä.*
Ilmoitushinnat:	*Takasivu 700 mk, aukeama 700 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: Ari Kauppinen. Kuva: Jorma Lehtola

PÄÄKIRJOITUS

Lehden toinen numero ilmestyy surullisissa merkeissä. Jämijärven jäällä viimevuoden lopussa sattuneen hinausturman uhri menehtyi saamiinsa vammoihin 18.3.1987. Hetken hiljaisuus onnettomuuden uhrin muistoksi.

Itse onnettomuudesta lehden myöhemmissä numeroissa. Huhtikuun puolessa välissä sattui Räyskälässä onnettomuus, jossa 54 vuotias lentäjä unohti kiinnittää valjaskoukun ennen hinaukseen lähtöä. Tätä kirjoitettaessa uhri on edelleen tajuton.

Molemmat onnettomuudet sattuivat oppilastason lentäjille ja tapahtumat johtavat opettajakoulutuksen kiristämiseen ja byrokratian lisääntymiseen. Paperiasiat olivat kummassakin tapauksessa pielessä!

Myös KevytIlmailun tulevaisuus on vaakalaudalla. Muutamista innostavista lausunnoista huolimatta lehden vastaanotto on ollut todellinen pettymys. Tilauksia on tullut vain 80 kappaletta. Vetoankin nyt tilanneisiin, että informoisivat kerhonsa uusille oppilaille lehdestä. Ensimmäinen numero ei kulkeutunut aivan kaikille halukkaille. Tilaus onnistuu helpoiten keräämällä lista nimistä ja osoitteista sekä antamalla samalla pankkitilin numero tilaajalle. Jollei tilauksia saada kasaan yhteensä n. 200, jää tämä vuosikerta valitettavaksi viimeiseksi. Jo nyt on lehden talous tappionpuolella, koska ilmoittajat eivät mielellään investoi muutaman kymmenen ihmisen takia.

Juttua kyllä tulee lehden varsinaiseltakin toimitukselta, mutta laatu ja riippuliito- sekä Jyväskylä-keskeisyys saattaa harmittaa joitakin. Asiaa voi parantaa lähettämällä toimitukseen toista näkökantaa edustavia kirjoituksia! Nyt en ole saanut oikeastaan yhtään ultrakevyt- tai traikkijuttua lukuunottamatta muutamaa tapahtumailmoitusta ja Tenhon kellukekokeiluja. On aivan turha toivoa, että näillä tilaushinnoilla toimitus voisi lähettää reporttereita kiertämään pitkin maata haastattelemassa kerhoja, jotka eivät koskaan osallistu mihinkään! Osallistukaa tapahtumiin tai kirjoittakaa itse, niin pääsette KevytIlmailu-lehteen!

Viimelehden viimetipassa-liitteessä esitetty putkipankkiajatuskaan ei ole ottanut tuulta alleen. Ehkä liite oli hävinnyt, joten uusi pyyntö: jos sinulla on nurkissasi alumiiniputkea, jota voisi ehkä käyttää, niin lähetä toimitukseen luettelo putkiesi mitoista ja käyttötarkoituksista sekä tieto mahdollisesta hinnasta (tai esim. putki putkesta kauppa!) Saatat joskus itsekin olla putken tarpeessa ja eikö silloin olisi helpointa katsoa KevytIlmailusta sopiva puhelinnumero ja tilata putket pikaisesti kotimaasta?

Usein parjataan etteivät moottorilentäjät ota meitä huomioon. Huomasin kuitenkin etteivät he edes tiedä mitään meistä. Jopa matkalentojen tekeminen riippuliitimellä on yllätys monille vilkkaissa riippuliitopaikoissa toimiville lentäjille. Tiedätte vallan hyvin, etteivät he tule tutustumaan meihin. Siis menkää te välillä juttelemaan heille reilussa ilmailuhengessä. Ehkäpä sitten teidätkin otetaan huomioon!

Hyvää lentosäätä t: Vesa

TAPAHTUMAKALENTERI

13.6.–14.6. Ultrakevyt lentoralli, Vesivehmaa

13.6.–18.6. Riippuliidon SM–kilpailut, Rautavaara

19.6.–20.6. Keskikesän matkalento keskisuomessa

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.

18.7.–19.7. Tikkakoski–ranking

RIIPPULIIDON RANKING–PISTEET

Seuraavassa listassa on SM–85 pisteet jätetty lisäämättä, koska niitä ei enää oteta huomioon SM–87 jälkeen.

		1985		1986						1987	yht
Sij.	Kilpailu Nimi	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	Vesiv. Sij.	
1.	Heikki Laitinen	5 35		9 8	2 50	2 40	24 38	22 22	20 20	3 36	214
2.	Tenho Salminen	8 20	22 22		3 45	7 20	13 60		22 22	1 44	213
3.	Vesa Lappalainen	6 30	13 13		8 20	3 36		15 15		4 32	116
4.	Antti Nummelin	2 50		8 10	4 40	5 28	32 22				100
5.	Kenneth Konoi			18 0	5 35	1 44				8 16	95
6.	Heikki Räisänen	3 45		12 2	1 60	4 32	52 0				94
7.	Vesa Laitinen	1 60			6 30					2 40	70
8.	Keijo Myöhänen	8 20			7 25	8 16			21 21		62
9.	Tapani Hänninen					9 12				6 24	36
10.	Risto Pykälä									5 28	28
11.	Kari Liimatainen	10 10				6 24					24
12.	Heikki Koivukoski									7 20	20
13.	Jari Nieminen	6 30			9 15	10					15
14.	Juhani Räisänen	4 40	14 14								14
15.	Reijo Koponen				10 10						10
16.	Eero Viitala								8 8		8
17.	Pekka Rotko	10 10									0
18.	Harri Solio										0

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 puoleenväliin 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

NARUVAARA 2

Reini Valtonen

KevytIlmailun 1–numerossa oli puhe naruvaarasta ulkopuolisille. 15.3.– 87 pidetyissä Heinolan maaliinlaskukisoissa oli pilotin henki vaarassa.

Tapahtumat pääpiirteinen:

Tuulen suunnanmuutoksen takia muutettiin kapean jääkiitoradan päästä toiseen. Naru jäi kapeahkon autovetoväylän keskivaiheille (leveyssuunnassa). Kääntöpyörän luota lähtenyt hinausauto oli naruun nähden tuulen alapuolella niin että kun naru kohosi, se sotkeutui autoon kiinni. Auto pysähtyi ja narua alettiin irroittaa.

Veto lakkasi, pilotti kaarsi takaisin kohti hinauspaikkaa, mutta unohti irroittaa narun. Seurasi huima syöksy kohti jään pintaa kun naru kiristyi. Viime hetkellä hän sai narun laukaistuksi ja oikaistua niin että vain liidin rikkoutui, ei mies.

Mita opimme ? Ainakin:

1. Hinausautolla tai kelkalla oltava tarpeeksi leveä väylä kääntöpyörällä hinattaessa.
2. Hinausauton tai kelkan on oltava maasta, jäästä tai lumesta hinausnaruun nähden tuulen yläpuolella.
3. Jos naru pääsee sotkeutumaan hinausvälineeseen, on puukko oltava saatavilla mahdollista tarvittavaa hätäkatkaisua varten.

Ja pilotti tee refleksi:

4. Kun veto lakkaa: **LAUKAISE - LAUKAISE!** Narua laukaistaessa on kaikista varmin konsti (ja myös ainut oikea) **VARMISTAA KATSOMALLA** onko naru irronnut linkusta.

RKT, Puheenjohtajan palsta

KevytIlmailun päätoimittaja Vesa Lappalainen puhui lehden 1–numerossa RKT:stä salaseurana siihen malliin, ettei voi olla vastaamatta. Huolimatta nyt sitten siitä, että allekirjoittanut on vasta muutaman kuukauden ollut RKT:ssä ja siitä että Vesa L. on RKT:n tiedotuspäällikkö tätänykyä.

RKT, riippuliidon keskustoimikunta, on riippuliitäjien asioita ajava toimikunta Suomen Ilmailuliitossa. SIL:ssä, Liitossa on kuusi muuta harrastepohjaista toimikuntaa, nimittäin purjelento–, lennokki–, laskuvarjourheilu–, experimental–, moottorilennon ja ultrakevytkeskustoimikunnat. Kaikki ne ajavat toimintansa tukemista mm. rahallisesti SIL:n laihasta pussista. Lisäksi toimikunille on sälytetty mm. viranomaistehtäviä. Varsinaiset ilmailuviranomaisethan istuvat Ilmailuhallituksessa (IH). Liitossa on keskustoimikuntien lisäksi toiminnanohjaajia eri harrastealoille.

Riippuliidon kohdalla asiat ovat niin, että IH:ssa ei ole yhtään riippuliitomiestä ja SIL:ssäkin vain 1/2 "virkamiestä". Eero Kausalainen, joka on laskuvarjourheilijoiden toiminnanohjaaja, hoitaa oto:na riippuliitäjien asioita. Antaumuksella hoitaakin, mutta eihän yksi mies joka paikkaan ehdi. Siitä ettei IH, eikä SIL resusurssipuutteidensa takia hoida riippuliitoon liittyviä monipuolisia turvallisuuskysymyksiä juuri nimeksikään, johtuu että RKT:lle (=meille harrastajille) jää kohtuuttomasti viranomaistehtäviä ja –vastuuta. RKT:n jäsenet tekevät vapaaehtoisesti, siviilityönsä ja lentämisen harrastuksensa lisäksi, vielä tätä "viranomaistyötä". On harrastealoja, joilla on sekä IH:ssa että SIL:ssä "edusmiehensä". Olisi asian hoitamisen ja ennen kaikkea lentoturvallisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää, että liittoon saataisiin riippuliidon kokopäivätoiminen toiminnanohjaaja. Mitä pikimmin, sen parempi. Emme tarvitse enää yhtään uhria osoittamaan asian tarpeellisuutta.

Toiminnanohjaajan tehtäväsektorit: Materiaalivalvonnan puolella tarvitsemme ensitilassa len-

tokaluston ja –varusteiden sekä hinausjärjestelmien lento– ja käyttökelpoisuusvaatimukset sekä toimivan valvontajärjestelmän.

Koulutuspuolella tarvitsemme luotettavat koulutusohjeet oloihimme sovellettuna. Kipeinpinä ja ensisijaisena tarvitsemme lennonopettajille luotettavan ja tehokkaan koulutus– ja taidonylläpitojärjestelmän. Lennonopettajista on paljolti lajimme turvallisuus ja tulevaisuus kiinni. Kuten Räyskälässä 28.–29.3.–87 lennonopettajien kertausharjoituksessa todettiin.

Hyvää lentokevättä! Asennoitukaamme turvallisuusmyönteisesti!

Reini Valtonen

RKT: TOIMINTAA KEVÄÄLLÄ –87

Vesa Lappalainen

Seuraavassa lyhyt katsaus RKT:n tämän vuoden kokouksiin.

9.2.1987

Vuoden ensimmäinen kokous. Kaikki jäsenet paikalla. Uusina jäseninä puheenjohtaja Reini Valtonen ja Vesa Lappalainen. Jaettiin tehtävät jäsenille (ks.KevytIlmailu nro 1). Keskusteltiin PM–kisojen käytännön järjestämiseen liittyvistä ongelmista.

Australian MM–kisaprojektin vetäjäksi valittiin Heimo Lamberg. Opettajakoulutus aiheutti vilkasta keskustelua. Opettajien lupakirjavaatimus päätettiin korottaa SP 4:ksi. Myös SP 5:sta ehdotettiin.

9.3.1987

Toinen kokous. Räisäsen Jussia lukuunottamatta kaikki paikalla. Opettajakoulutuksesta tehtiin seuraava päätös: Vanhat opettajaoikeudet henkilöillä, joilla on SP 3, ovat voimassa syyskuun viimeiseen päivään saakka. Uusia oikeuksia EI myönnetä alle SP 4 tason piloteille. Poikkeustapauksissa RKT pidätti itselleen oikeuden poiketa käytännöstä. Lähinnä tällä tarkoitettiin alueita, joille riippuliito ei ole ehtinyt levitä SP 4 tasolle saakka. Opettajakurssi tulee pakolliseksi syksyn jälkeen. Päätettiin järjestää opettajien kertauskurssi Räyskälässä 28–29.3.1987. Jokaisesta kerhosta on oltava paikalla vähintään yksi edustaja, jonka kustannukset RKT maksaa.

Ville Knuutila kertoi Turun Seudun Riippuliitäjien kokemuksista rukkashinauksesta. Kerhon raportti oli lupaava. Rukkashinauslupia päätettiin jatkaa vuoden 1987 loppuun.

SM–kisojen johtajaksi valittiin Heimo Lamberg. Esitettiin käyttettäväksi hinauksessa neljää autoa ja kahta rinnakkaista narua.

PM–kisojen sääntöluonnosta tutkittiin. MM–88–kisojen matkakustannukset olisivat n. 100 000 – 130 000 markkaa! Finnairin matkaliput eivät auta Australiaan mentäessä. Tutkitaan mahdollisuutta mennä yhdessä muiden maiden kanssa.

Hyvinkäällä sattunut lentokoneen hinausnaruun törmääminen aiheutti keskustelua ja seuraavia suosituksia: Maaradion käyttö olisi suotavaa. Jollakin lentopaikoillahan se on mainittu pakolliseksi pysyväisohjeissa. Ongelmana on lähinnä halpojen radioiden löytyminen kerhoille. Puollustusvoimien kalustoa ei saada! Hinausautossa pitäisi käyttää pyörivää vilkkua. Korpikentillä on ilmoitettava toiminnasta aluelennonjohtoon! Lentosääntötentti SP 2 vaiheessa todettiin hyväksi.

Todettiin, ettei riippuliito–ohje tunne ns. minimum –järjestelmiä. Pekka Rotko valmistelee asiaa. Kenneth Konoi osallistuu IH:n onnettomuustutkintakurssille.

28.3.1987

Kolmas kokous. Paikalla Reini, Heimo, Vesa, Hessu ja Kenneth. Keskusteltiin lähinnä PM-kisojen hinausmenetelmästä. Ruotsalaiset eivät kuulema suostu tuleemaan, ellei hinaukseen käytetä vintturia! Tage Romberg esitti vintturiin viime vuodesta tehtyjä parannuksia. RKT:n pitäisi hankkia vintturiin vaijeri teräslangan tilalle. Hinauksen hinta 15–20 mk/veto. Tage lupasi tulla näyttämään vintturia jossakin kevään kilpailussa. Päätös jätettiin 2.4.87 pidettävään puhelinkokoukseen.

Vesa Lappalainen laatii ohjeet vaatimuksista hinauskytkimelle.

Keskusteltiin Jämin riippuliito-onnettomuudesta sekä opettajien ja koulutuksen tasosta. Uutta opettajakurssia valmistellaan syksyksi.

2.4.1987

Puhelinkokous, jossa kaikki jäsenet Kennethiä lukuunottamatta yhtäaikaa linjalla. Asia: RKT ostaa vaijerin Tagelle. Hinaushinta tällöin 15 mk/veto tai Tage ostaa itse vaijerin, jolloin hinaushinta on 20 mk/veto. Vaijerin hinta noin 5000 mk. Äännestyksen tulos: 1-4 jälkimmäisen vaihtoehdon puolesta.

Hyväksyttiin Pitkävuoren ja Helsingin Riippuliitäjien koulutuslupahakemukset.

27.4.1987

Viides kokous. Kaikki jäsenet paikalla. Kenneth Konoi tarkastaa kevään ja alkukesän aikana kerhojen riippuliito – ja ultrakevytkoulutuksen.

Puheenjohtaja kertoi CIVL:n kokouksesta. Mm. SP 4:n tuntivaatimus nostettu 10 tunnista 20 tuntiin, samoin SP 5:n 20:stä 40 tuntiin. Kulovalkean tavoin leviävä liitovarjoilu valittu riipuliidon kanssa saman elimen alaiseksi.

Todettiin, että PM– ja SM– toimihenkilöitä tarvitaan lisää! SIL:ssä valvistuu RL-opettajan kansio, jota myydään vanhoille kerhoille 100 mk/kpl ja uudet kerhot saavat yhden ilmaisen kappaleen.

Puheenjohtaja kertoi Räyskälän opettajien kertausharjoituksesta. Päätettiin järjestää kertaukset vuosittain, siten että yhden henkilön on osallistuttava vähintään joka toinen vuosi. Kerhon edustajan pitää osallistua joka vuosi. Kenneth Konoi valmistelee viikon mittaista opettajakurssia syksyksi. Paikkaa ei vielä päätetty.

SM-kisojen osallistumismaksuksi päätettiin 400 mk/kilpailija. Osallistumismaksu sisältää noudot ja filmit. Hinaukset maksetaan erikseen 20 mk/veto. Osanottajilla oltava vähintään SP 5, ranking-kilpailujen vaatimukseksi asetettiin SP 4.

Apumoottorilla varustettujen riippuliitimien perusvaatimukseksi asetettiin SP 3.

Jämin onnettomuudesta on julkaistu tutkimuskertomus. Räyskälässä sattui huhtikuun puolessa välissä onnettomuus, jossa oppilastasoinen lentäjä lähti hinaukseen kiinnittämättä koukkua. Molempien kyseessä olevien kerhojen koulutuslupa päätettiin peruuttaa kunnes kerhojen koulutustoiminta ja välineet on tarkastettu. Tarkastuksen suorittaa Kenneth Konoi ja sihteeri.

Päätettiin lähettää seuraavan sisältöinen turvallisuustiedote:

1. Lentoonlähtötarkastus

Kouluttajan tulee valvoa, että ennen lentoonlähtöä oppilaan valjaskoukku on kiinnitetty. Tarkistus suorittetaan esim. riiputuskokeella. Vastuu oppilaan liitimen lentokuntoisuudesta kuuluu ensisijaisesti **kouluttajalle**

2. Pyörät alkeisliitimiin

Lukuisten koulutuksessa sattuneiden loukkaantumisten perusteella edellytetään, että **kaikissa alkeisliitimissä** (=annetaan koulutusta oppilaalle, jolla ei ole vielä SP 2 lupakirjaa) on ohjauskolmiossa käytettävä riittävän suuria pyöriä tai suksia.

Vesa Lappalaisen hinausohjeesta keskusteltiin ja ohjetta työstetään edelleen. Liitimien katsastuksesta keskusteltiin. Katsastuksen seuranta on jäänyt puutteelliseksi, eikä nykyisillä resursseilla ole edes mahdollista katsastaa kaikkia liitimiä joita katsastuspakko koskee. Tulevaisuudessa pyritään siihen, että kerhojen kalustopäälliköistä koulutetaan riippuliitokatsastajia.

MUISTAKAA!!!

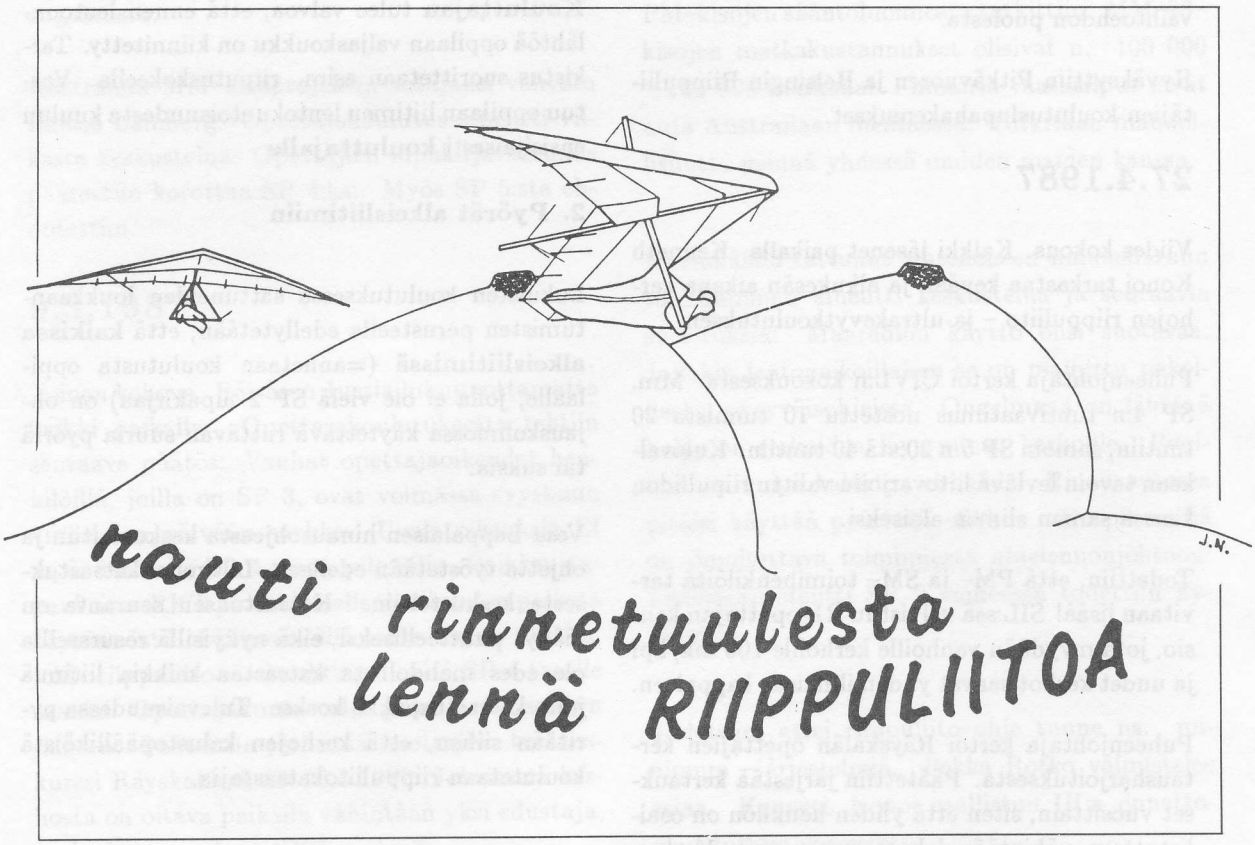
Kaikki koulutuskäytössä olevat liitimet on tarkastettava vuosittain. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kaikki liitimet, joilla lentää alle SP 3 tason pilotti, on katsastettava! Katsastukseen tarvitaan mukaan: liidin, koulutuskäytössä valjaat, luettelointitodistus, vakuutustodistus ja lento-ohjekirja, joka koululiitimissä tulee olla oppilaan äidinkielellä.

Seuraavassa luettelo Suomen riippuliidin – ja ultrakevytkatsastajista:

Markku Koivurova, Kansankatu 9 C 1, 96100 ROVANIEMI, k 960–312422, t 960–15811
Jouko Lehikoinen, Häpläntie 4 N 182, 26100 RAUMA, t 938–364555
Erkki Niemenmaa, Maasalväntie 16 N 84, 00710 HELSINKI, k 90–377476
Heikki Nummela, Välimettänlenkki 9, 32200 LOIMAA, k 923–22363, t 923–22745
Kari Ollila, SIL ry, Hki-Malmin lentoasema, 00700 HELSINKI, t 90–378055
Tenho Salminen, Päijänteenkatu 3 A 2, 15140 LAHTI, k 918–513758
Aki Suokas, Ajurinkuja 2 A 14, 23500 UUSIKAUPUNKI, k 922–13946, t 922–2011
Arvo Taupila, Karjalantie 8 as. 7, 57200 SAVONLINNA, k 957–20003, t 957–257471
Tapani Vänttinen, Eerikinkatu 10 A 35, 00100 HELSINKI, t 90–8251
Elias Viitanen, Lumparlankatu 17 A 23, 21200 RAISIO, k 921–810302, t 921–672286

SOITTAKAA LENNONJOHTOON

Ilmoittakaa aina toiminnastanne joko aluelennonjohtoon tai lähilennonjohtoon, myös korpikentältä tai jäältä toimittaessa. Esim. Tampereen aluelennonjohdon numero on 931–620391. Ilmoitettavat asiat: Paikka jossa toimitaan, sivurajat, korkeus, toiminnan alku– ja loppuaika, toimivien liitimien lukumäärä sekä toiminnan valvoja ja mahdolliset yhteydenottomenetelmät kuten autopuhelimen numerot jne.



Veli-setä kertoo ja piirtää tyhmiä 2:

MUOVISTA TERYLEENIIN eli

Putket paksunevat

Piikilanka–aitaa myöden kantautui puhelimitse vähitellen tietoja, että muualla Suomessa on jo kankaisia ja lujaputkisia liitimiä. Auttoiko muu kuin tilata amerikoista piirustukset, sillä valmiin leijan ostaminen oli liian kallis sijoitus.

Lähetettyämme tukun oravannahkoja maksuksi, saimme postissa jopa aivan suomennetut ensimmäisen polven rogallon kuvat. Suomentaja oli harrastanut pääasiassa kennel-toimintaa, koskapa oli näppärästi kääntänyt "Flexi–flier" kauppanimen "Esse–liitimeksi". Eikö "Esse" ole koiran nimi?

Hyvät kuvat oli kuitenkin nyt näpeissä, ja Lauri Kentän tarmokkuudella veljeni liitomieli muuntautui pienyrittäjäksi. Pian ammattikoulun pojat sorvasivat alumiinista liitimen kulmaosia, ja olipa vanhassa sisäänlämpiävässä saunassammekin melkoinen paja. Vain ahjo puuttui. Köliputket ja muita metalliosia, sekä vaijeriliitokset tulivat kuitenkin tehdyiksi.

Turkulainen purjeneulomo lähetti tarjouksen kahdensorttisesta materiaalista. Päätimme valita halvemman, kurttuuntuvan teryleenin hienon dacronin sijasta. Ja kyllä se niissä leijoissa täysin menetteli. Oli nimittäin tullut aiheelliseksi rakentaa kahden leijan sarja. Harrastajien ja innokkaiden määrä osoitti jatkuvaa turpoamista.

Paikallisen huonekalufirman dirika suostui maksamaan puolet purjeitten hinnoista, jos saisi näkyvän mainoksen leijan siipeen. Purjeitten saavuttua vietimmekin pari päivää paikallisella kansakoululla tuputtaen lateksia kirjainshaploonien avulla kankaisiin. Työ onnistui hyvin, mutten tiedä ostiko kukaan uutta baarikaappia juuri näitten infojen vuoksi. Ehkä uuden jalkalampun kuitenkin.

Alle kahdeksantoistavuotiaille lukijoille nimittäin tiedoksi, että tuolloin myytiin baarikaapit vielä sisällön kera, ja sehän maksoi. Sittemmin Alko on kieltänyt ko. käytännön.

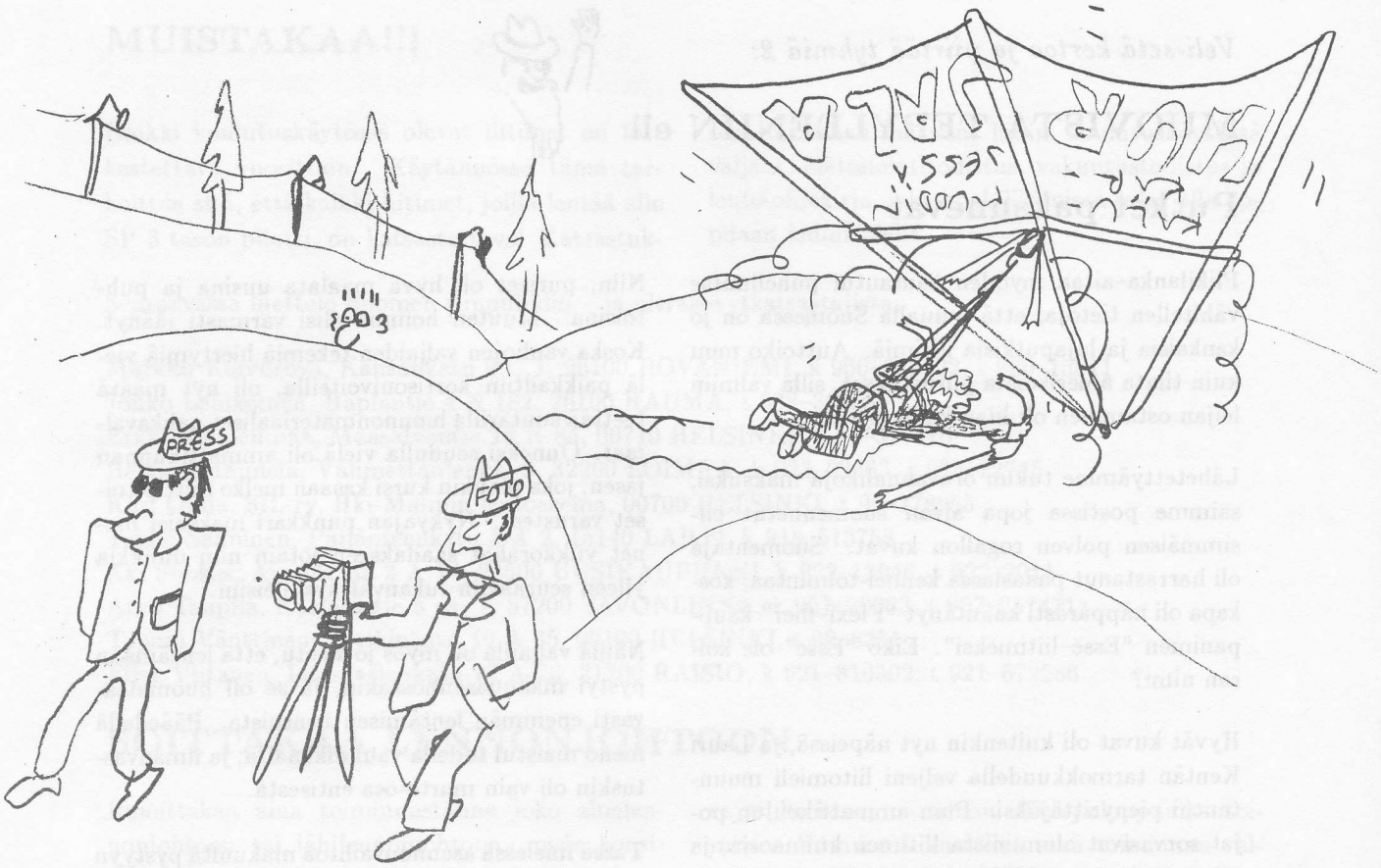
Niin, purjeet oli hyvä maalata uusina ja puhtoisina. Muuten homma olisi varmasti jäänyt. Koska vanhojen valjaiden tekemiä hiertymiä vielä paikkailtiin kortisonivoiteilla, oli nyt määrä teettää suutarilla luonnonmateriaaliset nahkavaljaat. Onneksi seudulla vielä oli ammattikunnan jäsen, joka piankin kursi kasaan melko niittipitoiset varusteet. Nykyajan punkkari maksaisi monet viikkorahat saadakseen jotain niin uniikkia ylleen seuraaviin tukanvärjäysbileisiin.

Näillä valjailla oli myös jo se etu, että lentämään pystyi makuuasennossakin, ja se oli huomattavasti enemmän lentämisen tuntuista. Pääedellä meno maistui todella vauhdikkaalta, ja ilmanvastuskin oli vain murto-osa entisestä.

Tässä mielessä asennonvaihtoa makuulta pystyyn lennon loppuvaiheessa voi verrata schemphf–hirth– siipijarruihin, joita purjekoneissa on käytetty. Kyllä ne schsfhmpff... on sentään paljon tehokkaammat, mutta verrata voi, hyvin ontuen.

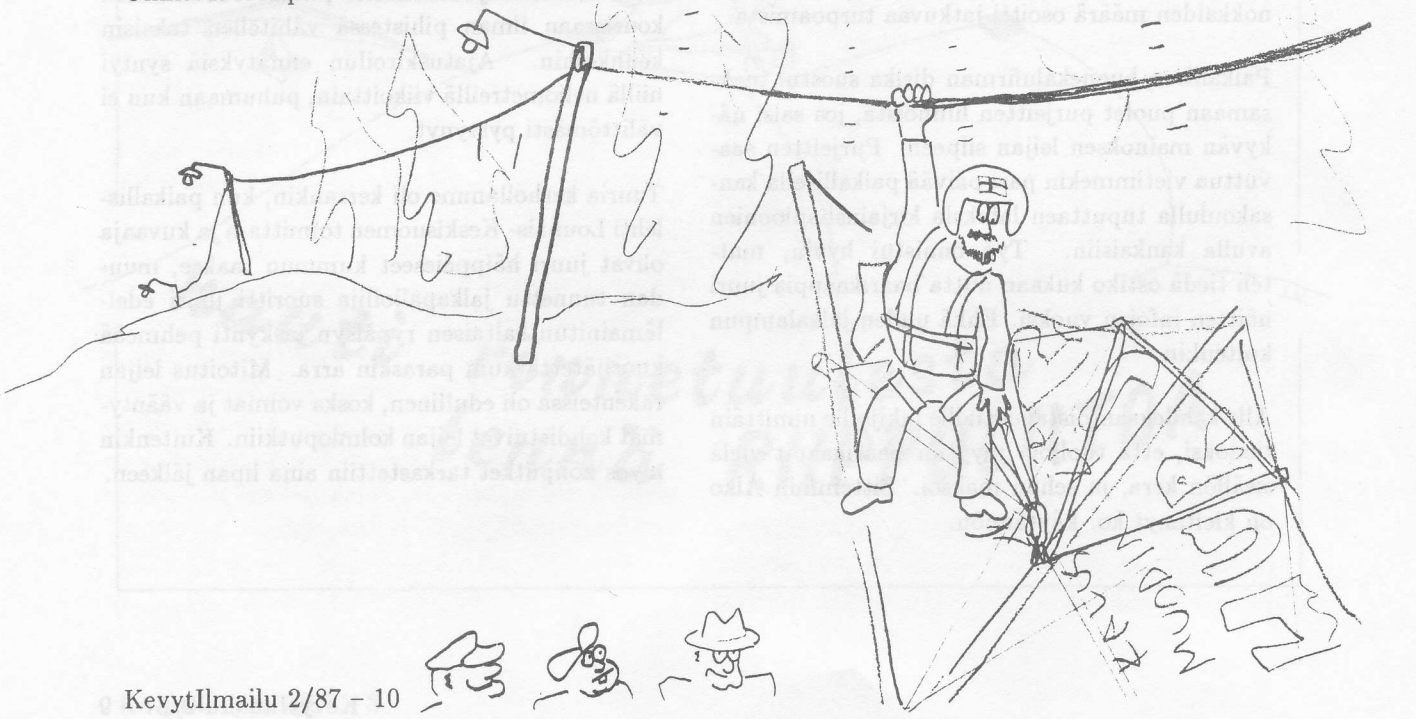
Koelennot osoittivat, että vauhtia sai juosta kuin pieni sika, eikä sittenkään päässyt aina ilmaan. Muovisiivellä harjoitelleet pääsivät. Monet kylmiltään puikkoihin hypänneet päätyivät makailemaan vatsalleen Pitkävuoren kakkosrinteen välitasanteelle ohjauskolmion putket suonikkaissa kourissaan ilman pihistessä vähitellen takaisin keuhkoihin. Ajatuskiroilun ennätyksiä syntyi niillä neliömetreillä viikoittain, puhumaan kun ei välittömästi pystynyt.

Tuuria kerhollamme oli kerrankin, kun paikallislehti Lounais- Keskisuomen toimittaja ja kuvaaja olivat juuri häippäisseet kummun taakse, muudan tunnettu jalkapalloilija suoritti juuri edellämainitun kaltaisen rypäisyn ja kynti pehmeää kuorijätettä kuin paraskin arra. Mitoitus leijan rakenteissa oli edullinen, koska voimat ja vääntymät kohdistuivat leijan kolmioputkiin. Kuitenkin myös köliputket tarkastettiin aina lipan jälkeen.



Eräs näyttävimpiä metsäänajoja sattui, kun peräkkäin lentoa piti kokeilla. Koposen Pekka lähti edellä ja Salmisen Tenho jonkun kymmentä metriä jäljessä. Tottakai Tenhon leija joutui edellä ajavan siiven tekemään pyörivään turbulenssiin, ja kieppasi siivelleen, ja siitä valaistuslinjaa kohti syöksyen. Kesällä johdoissa ei kulkenut virtaa, ja jotenkin Tenhon onnistui tarttua joustavan törmäyksen jälkeen kaapeliin. Siellä hän sitten roikkui kuin puoliksi onnistunut Niagaran ylittäjä. Onnistui vieläpä irroittamaan oranki-otteella valjaitten karbidi-haan, ja liikkumaan kaapelia pitkin käsineen ns. Wilsonin etäisyydelle maahan pudonneesta leijasta, ja pudottautui maahan.

On kyllä todettava, ettei korkeus ollut päätä huimaava. Valaisinpylväät olivat ylikuormasta taipuneet hupaisasti toisiinsa päin ja valokaapeli roikkui jo vajaassa viidessä metrissä. Tilanne oli kuitenkin vaarallinen, ja oli siinä ihmettelemistä. Peräkkäin laskettelut lopetettiin kannattamattomina.



ENSIMMÄINEN LENTONI VESILENTOTRAIKILLA

Tenho Salminen

Vesilentotoiminnalla Suomessa on pitkät perinteet. Vaikuttaa kuitenkin siltä ettei kellukelentäminen ole kuitenkaan lisääntynyt viime vuosina. Syynä on epäilemättä korkeat kustannukset.

Ultrakevytpuolella olisi kymmenien tuhansien vesilentopaikkojen käyttö hinnaltaan kohtuullisempaa. Innostuksen vauhtiin pääsemistä on ilmeisesti jarruttanut terve pelko vesilentämisen vaikeudesta. Vanhat ilmailijat kertovat että on vain kahdenlaisia vesikoneita, sellaisia jotka ovat olleet järvessä ylösalaisin ja sellaisia, jotka eivät vielä ole kaatuneet.

Minun vesilentokokemukseni alkoi toisen yllytyksestä. Kesällä -83 tapasin Vesivehmaalla ultrakevytilmailija Pertti Pasasen joka hetikohta ehdotti että asennettaisiin kellukkeet omaan 10 hv Valmet SM 160 moottorilla varustettuun moottoriliitimeeni.

En heti ollut kovin innostunut asiasta. En nimittäin uskonut että 10 hv riittäisi. Sitäpaitsi siihen aikaan kesästä oli vesi vielä kylmää eikä tehnyt yhtään mieli uimaan.

Filmituottaja ei kuitenkaan antanut periksi. Kellukkeet ostettiin eräästä nurinmenneestä ultrakevyestä. Työtila löytyi Lasse Anderssonin pienoismallitehtaasta. Filmiyhtiö maksoi laskut. Ja ennenkuin huomattiinkaan oltiin tekemässä kevytilmailun pioneerityötä yrityksen ja erehdyksen varmaksi koetun menetelmän avulla.

Kuivaharjoittelussa ei vielä tullut erehdystä. Älysimme nimittäin ripustaa triken ylänivelestään jolloin kellukkeet voitiin säätää siten että niiden kohtauskulma oli sopiva (muutama aste) kun normaalipainoinen lentäjä istui pukille.

Sen jäkeen kun koko komeus lastattiin peräkärryyn, jota tosin täytyi vähän levittää ja jatkaa lautojen avulla. Siirryttiin Vesijärven rantaan ja suoritettiin vesillelasku. Kastaminen unohtui kun oli niin kiire, mutta ei neitsytmatkasta kovin pitkää lenkkiä tullut, koska huomattiin että laite ei kulje suoraan ilman peräsintä.

Seuraavana yönä nikkaroitiin jalkaohjauksella kääntyvä kajakkimallinen alumiiniperäsin. Aamulla yritettiin uudestaan. Nyt laite kulki suoraan, mutta tehoa tarjotessa kuului aikamoinen rätinä vesipisaroiden raastaessa potkurin päistä lastuja. Projekti jatkui suojakankaan ompelemisella kellukkeiden väliin ja lasikuitukitin muotoilulla potkuriin ilmestyneiden rotanjyrsimien kolojen peitoksi.

Viimein seurasi itse H-hetki. Kaikki piti olla viimeisenpäälle lentoonlähtöä varten kunnossa. Painoa oli tingitty minimiin. Potkuri oli huolellisesti tasapainoitettu. polttoainetta tankattu vain litra. Koelentäjällä (meikäläinen), oli painon säästämiseksi vain uikkarit yllä. Kypärää ei tainnut olla puhumattakaan pelastusliiveista.

Myllysaren laiturille oli kerääntynyt huhupuheiden houkuttelemana runsas joukko ilmailun ystäviä. Kukaan ei varmaan uskonut että vesipumpun moottorilla varustettu laitteemme ihan ominavuin nousisi vedestä. En uskonut minäkään, mutta vehjettä oli ihan kiva ajella rantavedessä hiljalleen. Kellukkeiden kantavuus tuintui riitävän ja laite pysyi ihan hyvin pystyssä vaikka selältä puhaltava tuuli yltyi koko ajan ja laineet suurenivat.

Käänsin ilma-aluksen vastatuuleen ja työnsin kaasuvivun auki asentoon. Kaiki kymmenen hevosvoimaa pääsivät valloilleen ja alkoivat kiihdyttää ilma-alusta kohti 40 km/h ilmanopeutta joka riittäisi kuorman ilmaan nostamiseen. Ihan heti ei tapahtunut mitään, mutta järvenselkää oli edessä seitsämän kilometriä.

Ponttoonit alkoivat kevyesti pomppia aaltojen päällä, siipi tuntui kantavan yhä enemmän kuormaa. Työnsin kolmiotangon aivan eteen -pomput pitenivät ja ilmaannuosu alkoi tuntua lähes realistiselta ajatukselta. Keula tuntui vielä liian raskaalta. Jätin kolmion etuaentoon ja nojauduin istuimella taaksepäin saadakseni painopisteen riittävän taakse jotta siipi saisi enemmän kohtauskulmaa. Meno suoraan vastatuuleen oli vakaata, laite pysyi jalkapolkimilla hyvin kulkusuunnassa.

Loikat pitenivät kunnes kohdalle osui muutama isompi aalto. Seurasi aikaisempia korkeampi

ponkaisu joka oli myös pitempi, pitempi. Oli uskottava että lentoonlähtö oli tapahtunut. Starttimatkaa ei loppujen lopuksi ollut kuin n. 300 m.

Laiturilla oleva väki ja filmituottaja hurrasivat ja hyppivät tasakäpälää. Lentolaite pysyi hyvin käsissä ja kiersin ympäri Myllysaarta n. 200 m säteellä. Joka kirroksella tuli ainakin metri lisää korkeutta ja viimein olin puiden latvojen tasalla.

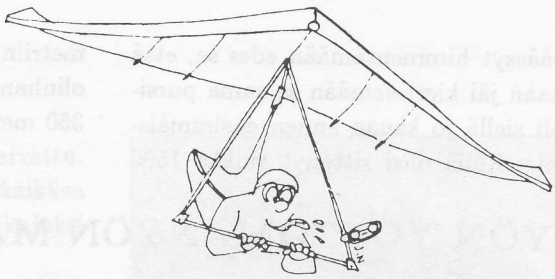
Sen enempää korkeutta ei sillä kertaa tullutkaan, sillä litran suuruinen polttoainemäärä hupeni loppuun (kulutus 4 l/h) ja suoritin laskun ilman moottoritehoa ponttoonien kärjet hiukan edellä. Kiitelin ponttoonien kantavuutta sillä laite ei sukeltanut. Teki vain yhden loikan ja asettui aalolle keinumaan.

Syyskesällä -85 lennettin Puma Sprint-ultrakevyellä Lahdessa. Myös kaksipaikkaisella lähdöt onnistuivat. Kuvassa näkyy ponttoonien ilmeisesti optimaalinen kohtauskulma.

SE OLI

AITO AIRGASMI

Jouko Antere



Ensimmäinen tinttilentoni – jos se tapahtuu keralla reilusti – jää takuulla ikuisesti mieleen. Varsinkin riippuliitäjälle se on niin erikoinen kokemus koskapa nostoissa pyörii heti ensi kerrasta lähtien yksin, ei opettajan neuvomana kuten purjelentopuolella. Riippuliitäjä tietää ensimmäiseltä tinttilennoltaan tullessaan nousseensa sataprosenttisesti omin avuin jokaisen metrin jonka ylöspäin on päässyt.

Oma ensimmäinen tinttilentoni antoi odottaa itseään yli neljä vuotta ensimmäisestä juoksuharjoituksesta lounaisnorjalaisella rantadyynillä. Alkeiskurssin jälkeen en tosin päässyt lentämään lennon lentoa moneen vuoteen. Monien tyynten iltahinausten jälkeen kun varmuus leijan käsittelyssä oli vankistunut tarpeeksi, oli aika kokeilla aurinkoisena iltapäivänä Kruunupyyssä millaisia kuplia se aurinko pulputtelee kuuman kentän pinnasta.

Heti ilmaan päästyä tuntui kuin joku tempoilisi rajusti vuoroin kummastakin siivestä. Hampaat irvessä sain vääntää leijaa aina suoraan. Välillä nousu kävi tasaisemmin, välillä oli taas taisteltava termiikin ravistelujen kanssa. Tunne oli täysin toisenlainen kuin aiemmat sileän sametti-set iltakelissä lennetyt hinaukset.

Vaikka termiikkejä tuli vastaan jo melko matalalla, päätin nousta niin korkealle kuin mahdollista ennen irrotusta jotta olisi aikaa pyristellä ilmassa mahdollisimman kauan nostoja etsiskellen. Narua oli noin 600 metriä ja hiukan yli 500 metrin korkeudella kunnon nostoon ajaessani laukaisin itseni.

– Helkkari, minne se pääsi häviämään, kirvasin vilkaistuani samalla hetkellä varioon, joka osoitti jo kahden metrin laskua. Ajelin siis kohti tornia, jonka yläpuolelta kuulemma varmimmin tintit tapaa. – Tämähän on kuin onkimista. Välillä nappaa pikkuisen muttei syö koko koukkua, tuumin leijan välillä heilahtaessa ja varion hihkaistaessa muutaman metrin noususta. Se iso vonkale olisi löydettävä pikapuoliin kun korkeutta vielä riittää tornin yllä kiertelyyn.

Ja viimeinkin. Tempaisi, laski, taas tempoili, sitten vario alkoi uikuttaa tasaisesti. Tässä kait sitä pitäisi nyt koetetaan pyöriskellä, päättelin mittarin jatkuvasta piipityksestä. Ei muuta kuin jyrkkään kaartoon. Hetken pienen mittari jaksoi vielä vikistä mutta vaikeni taas samalla kun perstuntumakin kertoi reilusta laskusta. Hetken haeskeltuani löysin taas kuplani ja sain jo muutaman kierroksen jatkuvaa piipitystä irti mittarista. Vihdon uskalsin vilkaista korkeusmittaria. Numerot nousivat tasaisesti; 586...634...693...742...786... Voikos tämä tosiaan olla totta, maa senkun kaikkoaa alta, tornikin näyttää selvästi pienemmältä kuin minuutti sitten. Pohjanlahden ranta ja kirkaassa auringossa liplattava meri satoine saarineen näytti lähenevän kenttää.

Välillä tipahdin aina laskevaan, mutta enemmän nousin ylöspain kuin vaivuin alas. Sellaista pyristelyähän se oli, ajatus ei pysynyt tarpeeksi keskittyneenä ja harkitsevana itse lentämisen tekniikkaan, päällimmäisenä oli ajatus siitä, että tältäkös se tosiaan tuntuu. Huh, se oli aito airgasmi se...

Nousuni ei ollut lopulta kuin noin 350 metriä, kadotin kuplani nimittäin lopullisesti jo 850 metrissä. Vasta alas tulleessani tajusin, että olisihan sitä pitänyt osata seurata hijalleen tuulen mukana sitä tinttiä. Itsepintaisesti pyörin vain tornin päällä josta hissini löysin.

Alas tullessani löysin vielä pari pientä nostoa mutteivät ne korkealle vieneet. No, ei makeaa mahan täydeltä, onhan sitä tässäkin jo sulatettavaa.

Sainpa onneksi keskittyä tarpeeksi laskuun jotta muistin vetää tarpeeksi vauhtia Clubmaniini jotteivat turbulessit pahemmin päässeet heittelemään pintaan tulessani.

–Jumaliste, se nostaa sittenkin, kiljuin valjaista kuoriutuessani hinaajalleni ja kouluttajalleni Salon Håkille.

Riemua ei päässyt himmentämään edes se, että taivaanraantaan jäi kiertelemään se sama pursikone, joka oli siellä jo kauan ennen ensimmäistä hinaustani. Keliä olisi rittänyt vaikka 1500 metriin. Räpsähdys jo 850 metrissä ei kiusannut, olinhan ensimmäistä kertaa noussut omin voimin 350 metriä vartin lennolla.

KESKIYÖN YÖTTÖMÄNYÖN MATKALENTO KESKI–SUOMESSA

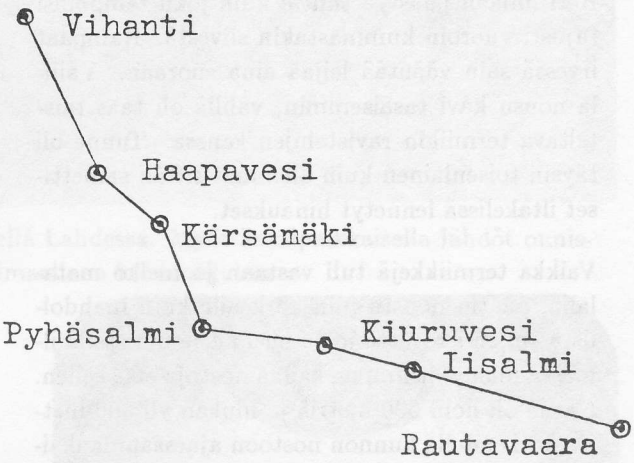
Reijo Kotila

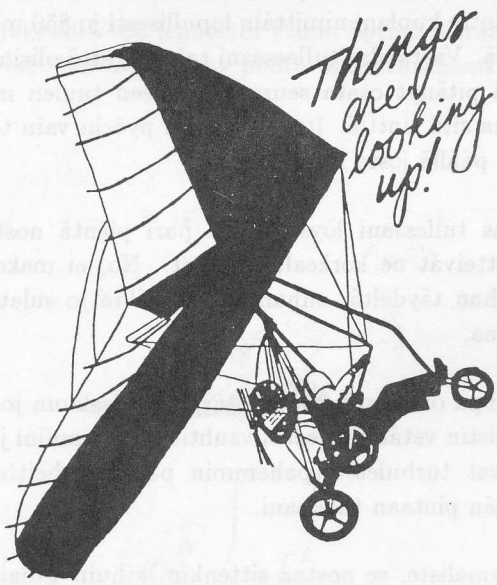
Ensi kesänä Vihannin Ilmailijat ry. järjestää matkalennon ultrakevyt lentäjille. Reitti n. 220 km kulkee pitkin seuraavia korpikenttiä: Vihanti – Haapavesi – Kärsämäki – Pyhäsalmi – Kiuruvesi – Iisalmi – Rautavaara. Reitti näkyy GT-kartoista N:o 10 ja 11.

Lähtö Vihannista perjantaina 19.6. klo 18.00. Lento yön aikana Rautavaaraan. Lauantai juhannuksen juhlintaa ja sunnuntai illalla paluu takaisin samaa reittiä. Rautavaarassa on telttamajoitus ja hyvää ruokaa saatavissa kohtuuhintaan.

Koska lentäminen näillä vehkeillä on senverran sateelle ja tuulelle arkaa hommaa, saattaa aikatauluun tulla pieniä muutoksia (jopa Viikko) kelistä johtuen. Kesällä –85 lähdimme suurin toivein lentämään ko. reittiä, matka pysähtyi potkurivaurion takia Haapavedelle. Opetukset tuolta reissulta olivat että kesäyössä on hyvä lentää matkalentoja, mutta varapotkuri ja leijapussi on syytä olla matkassa.

Matkalle täältä Vihannista löytyy 3–6 traikkia, mutta mukaan sopii enemmänkin. Asiasta kiinnostuneet ottakaa yhteyttä allekirjoittaneeseen, puhelinpäivystys ympäri vuorokauden numerossa 982–81408.





JIPPPIII!!

Viimein saatiin lehti jota on kauan kaivattu. Lehti jossa on kuvia liitimistä ja ennenkaikkea puhutaan niistä. Kerrompa tässä aikanikuluksi "lentojätkän" vaiheista.

Tuon nimen sain lähes luonnostaan sillä olenhan metsuri ja "lentelen" sen minkä osaan.

Ensimmäisen leijani ostin vuonna 1980, en ollut pysyä housuissani kun ajoin Ranualta Mikko Lohen luota jolta leijan ostin. Kotia päästyäni hypin riemusta tasakäpälää, sitten kun sen verran rauhoitun, että jalat pysy maassa piti tietenkin alkaa koekokoamaan siipi siihen pihalle, sitten siinä rinta kaarella seisoin kun naapurit ajeli suu o-renkaalla ohi.

No mikä siinä viikko töitä ja hirveä kysely kelkan omistajilta että kuka alkas hinuriksi. Yksi metsurikaveri lupas tulla vetämään. Sillä oli pikku jamaha ja koskematon lumi, että tiukkaa teki.

Sitten lauantaina aamupäivästä mentiin "unionin" rantaan (järvenlahti lähes keskellä kirkonkylää) ja minä siipiä levittämään kelkkamiehen ajaessa jälkiä tuulen suuntaisesti, jota ei kyllä paljon ollut.

En ollut ikinä kuullut puhuttavankaan miten pitäisi hinata. Lentovaisto vain sano että narulla kelkan perään, valjaisiin, leijaan, ja sukset jalkaan että ei tartte juosta kun ensin rullataan muuan kerta ees taas siinä järvellä.

Ensimmäinen virhe, sidoin narun leijan tasapainopisteeseen, arvaahan sen kun nostin leijan alaputkesta ylös ja kelkka lähti vetämään silloin oltiin aina nokallaan. Tämä tehtiin kolme kertaa ennenkuin uskoin että ei onnistu. Yleisö nosteli jo hermostuneesti jalkojaan (sitä oli muuten paljon, kyseessähän oli pitäjän ensimmäinen kajahtanut ja ilmaanpääsy-yritys.

Sitten mentiin taas tuulen alle noin 200 metrin päähän ja vaihdoin narun alaputkeen umpisolmuun tietenni ettei aukia ja merkki vetäjälle, antaa mennä. Nyt alko jo tapahtua: leijan takareuna nousi lumesta, tunsin kuinka valjaat kannattivat minua niin, että sukset kulkivat enää omalla painollaan maassa, ja sitten huomasin olevani noin metrin korkeudella ilmassa. Rannalla hurrattin ja pikkupojat huito käsillään. Kelkka oli saanut vauhtia ja nousu jatku loivana ihmismuurin läheltä, siinä oli sovittu veto lopetettavaksi. Ikänään en ollut aikaisemmin lentäny, mutta kun veto loppu niin vaisto sano että vejä, ja niin leija otti ite vauhtia. Sitten läheltä pintaa vähän työntöä ja lasku tuli vauhikkaasti mutta tosi pehmeästi alas. Yleisön joukosta kuulu "lentäjä se on tuo Jaska".

Tämän jälkeen mieleen on jäänyt ensimmäinen rinnetuulilento joka oli varsin hurja mutta siitä joskus toiste.

Kaikkea hyvää tälle lehdelle toivoo Jaska Petäjäjärvi.

Kuvasta näkyy selvästi RKT:n hyväksymä laukaisulaite mallia umpissolmu sekä virallinen kypärä mallia Fredrikson. Toivottavasti lukijat muistavat, että edellinen hauska juttu kuvaa riippuliidon pioneeriaikaa aivan kuten Veli-Setänkin mainiot pakinat. Nykyisinhän edelläkuvatunkaltaista **EI SAA TAPAHTUA!!!!!**

Toimitus

HEINOLAN MAALIINLASKUKILPAILU

Vesa Lappalainen

Heinolan perinteinen maaliinlaskukilpailu järjestettiin sunnuntaina 15.3.1987 Nyynäistenlahdella. Hyvä sää oli jo lauantaina huokutellut paikalle liki kaksikymmentä riippuliitäjää. Heikkossa ja tasaisessa tuulessa lähes jokainen harjoittelija sai laskunsa osumaan alle kymmenen metrin päähän maalipaikasta.

Paikalla kokeiltiin myös hinausta kahdella autolla yhtäaikaa ja tulokset olivat rohkaisevia. Heikon narun takia toisesta autosta piti kuitenkin luopua. Hinauksia päivän aikana kertyi liki viisikymmentä.

Yllätävää oli traikkilentäjien uhkarohkeat nousut hinauksessa olevan liitimen alitse. Hyvinkään moottorikoneen pudottaminen hinausnarulla ei taida jäädä ainoaksi riippuliitäjien ilmavoitoksi. En suosittele nousua narun alla!

Toinen yllättävä seikka oli, ettei kukaan ollut soittanut aluelennonjohtoon tapahtumasta! Onneksi allekirjoittanut oli soittanut alueen JYVÄSKYLÄSTÄ lähtiessään kello 6.30!!!!

KILPAILU

Sunnuntaina oli edellisen päivän runsas väkijoukko jo harventunut ja kilpailuun ilmoittautui vain 13 lentäjää. Kukaan ei ollut ottanut vastaan Pitkävuorelaisten haastetta! Aamulla tuuli vielä puhalteli lauantain tapaan ja hrajoituslaskut osuivat hyvin keskelle. Finaali yleisön pipoja potkiskellen kuitenkin hieman hirvitti! Laskuvarjohyppääjien kilpailun jälkeen päästiin itse asiaan. Tuuli teki kuitenkin tepposet ja rupesi puhaltelemaan takaapäin ja jopa termiikkiä esiintyi. Takatuuleen moni päästi laskunsa pitkäksi ja ensimmäiseltä kierrokselta kohtuullisiksi tuloksiksi jäivät ainoastaan yllekirjoittaneen 2.8 metriä sekä Niemisen Jarin 9.85 m ja Liimataisen Karin 12.25 metriä.

Toista kierrosta varten piti liitimet siirtää jo lahden toiseen päähän ja marssiva pingviinijono riemastutti yleisöä, muttei itse pingviinejä. Kilpailu päätettiinkin muuttaa vain kaksi kierrosta kestäväksi, jottei uutta marssia tarvittaisi. Lähtöjärjestyksessä joustettiin sen verran, että samalla liitimellä lentävistä toinen pääsi ensin hinaukseen. Tällöin kuitenkin tapahtui onnettomuus josta on kerrottu toisaalla tässä lehdessä jutussa NARUVAARA 2.

No säikähdyksellä siis selvittiin ja kierrosta jatkettiin. Muuttunut laskusuunta ja metsänreunan takaa puhalteleva tuuli yllätti edellisellä kierroksella pitkäksi laskeneet ja nyt laskut jäivät lähes poikkeuksetta 25–100 metriä vajaaksi. Niemisen Jari meni kohtalaisen lähelle maalia, mutta nokan koskettaminen maahan johti laskun hylkäämiseen. Edes jotenkin siedettävän tuloksen saivat yllekirjoittanut: 5.85 m, ensikertalainen Veikko Suonio Lahdesta: 11.5 m sekä Jouko Antere: 12.7 m.

Tulostaso hieman hävettää, yli 5 metrin tuloksella ei pitäisi tässä porukassa päästä edes pistesijoille. Tosin Laitisen Hessu ja Salmisen Tenho eivät osallistuneet kilpailuun, vaan hoitivat hinauksen. Muutenkin kaikki lentämiseen liittyvä järjestely piti hoitaa itse, joten 70 markan osallistumismaksu aiheutti hieman aiheellistakin purnausta. Paikalla oli sentään maksavaa yleisöä ja normaalistihan meille jopa maksetaan lentonäytöksiin osallistumisesta. No onneksi Heinolan lentue lupasi palauttaa osan tuotosta järjestelyihin osallistuneille kerhoille, mutta vielä toukokuun puoliväliin mennessä ei ole kuulunut edes hinausmaksua autonsa käyttöön luovuttaneelle Hännisen Tapsalle!

Muuten tapahtuma on ihan mukava ja sen soisi olevan vastakin. Paikka on kaikille kohtuullisen ajomatkan päässä ja kilpailuissa testataan kesän aikana tuiki tarpeellisia taitoja! Osanotto saisi olla runsaampaa. Muuten yllekirjoittanut korjaa kiertopalkinnon jo ensikerralla itselleen.

Tapahtuma loppui traikkilentäjien saappaanheittokisaan. Olikohan ilmailuhallituksesta pyydetty lupa pudottaa esineitä lentolaitteesta? Kisan voitti Matti Koponen saappaan tömähtäessä 3.35 metrin päähän maalista. Osallistujia oli viisi.

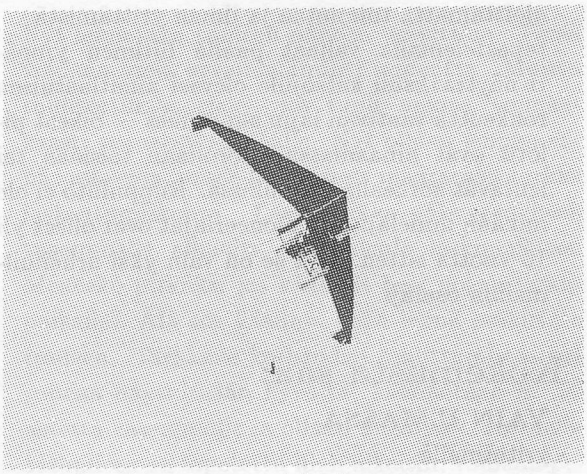
Ennen kotiinlähtöä kerättiin vielä palkinnot palkintopöydän runsaista antimista. Missä muussa kisassa meillä jaetaan 300 markan kelloja, parinsadan verkkareita jne.? Lisäksi palkintoja riitti jokaiselle osallistuneelle.

Tulokset:

Maaliinlasku	1.	2.	yht.
1. Vesa Lappalainen	2.80	5.85	8.65
2. Veikko Suonio	25.30	11.50	36.80
3. Tapani Hänninen	25.00	37.00	62.00
4. Jouko Antere	66.00	12.70	78.70
5. Kari Salonen	61.00	19.50	80.50
6. Ossi Tolonen	41.00	43.00	84.00
7. Kari Liimatainen	12.25	76.00	88.25
8. Pekka Aro	88.00	24.60	112.60
9. Ari Kauppinen	68.00	54.00	122.00
10. Kenneth Konoi	30.00	104.95	134.95
11. Jari Nieminen	9.85	-	-
12. Kari Volanen	66.00	-	-
13. Matti Heino	101.00	-	-

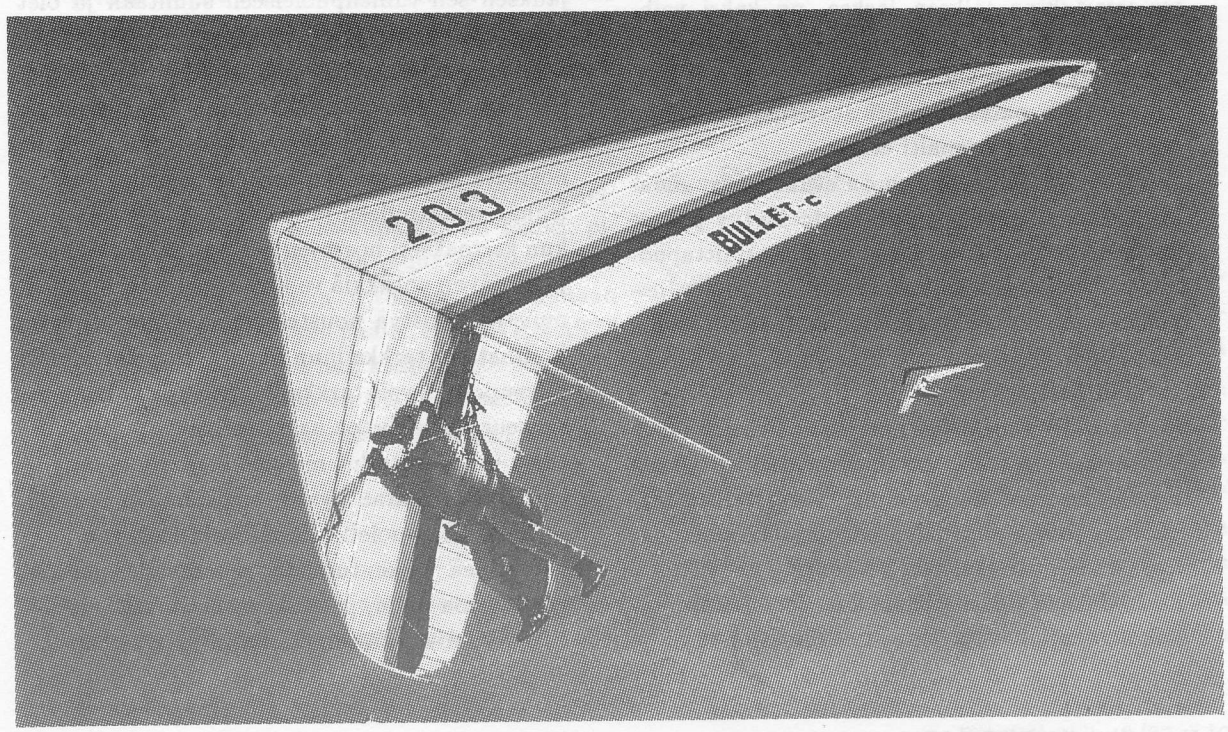
Saappaanheitto	m
1. Matti Koponen	3.35
2. Tapio Pitkänen	6.95
3. Olavi Veijalainen	15.90
4. Matti Mannonen	25.60
5. Vesa Laitinen	25.85

Kenneth Konoi venyttääää...



Saapashan se siltä

Kuvat: Jorma Lehtola



Tenhon hohtimet

TERMIIKKIKOKEMUSTA HANKKIMAAN

Heikki Laitinen

Kokemusta ei saa:

- krapulaansa nukkuen
- sopimatta muiden kanssa lentopaikalle menemisestä etukäteen
- sitten kun päivä on ohi
- ilman liidintä ja lentovarusteita
- hinausnarua, vetovälinettä, hinaajaa, kytkinmiestä, starttiavustajaa. Ts. Suomessa riippuliito on hyvin sosiaalista kanssakäymistä
- narun vetämistä kentälle suoraksi
- aloittamatta toimintaa ja ilman yrittämistä
- tepastelemalla valjaat päällä liitimen ympäri näyttääksesi katsojille olevasi ainutlaatuisen rohkeutta vaativan lajin supermies — oikeat pilotit ovat hinaamassa vuorollaan toisiaan tai lentävät korkealla termiikissä. Riippuliito ei ole mikään ihmelaji, sen pioneeriajat ovat olleet yli 10 vuotta sitten. Nyt se on vain yksi urheiluilmailun osalaji.

Kokemusta saa:

- VAIN ILMASSA
- yrittämällä
- löytämällä vaikka voimakkaan laskevan. Ilman laskevia ei ole nostojakaan
- lentopaikoilla on vakionostoja. Kysy!
- irroitettuasi hinauksesta helpointa on osua suoraan nostoon!
- jos irroituksen jälkeen laskee, on kaksi vaihtoehtoa: etsiä nostoa tuulen yläpuolelta, jolloin lento jatkuu suoraan irroituksesta tai tuulen mukana palaten kohti starttipaikkaa joko suoraan tai laajemmalti etsien
- tuulen yläpuolelta hakien on etuna pääsy ainakin takaisin kentälle ja jos nosto löytyy pääsee siinä ehkä kenttäalueelle korkealla. Haittapuolina on vastatuuleen mentäessä korkeuden nopea kuluminen ja ehkä mahdollisuus vain yhden nostoalueen etsimiseen. Kannattaa jos tietää varman nostopaikan.
- myötätuuleen mentäessä on mahdollisuus hakea useita nostoalueita minimivajoamalla. Haittana usein noston löytyminen vasta tuulen alapuolelta ja sen paniikinomainen jättäminen pelossa ettei pääse takasin kentälle
- nostoalueelle tullaan lähes aina sen sivuun, jolloin nostonpuoleista siipeä nostaa. Kaarra sinne ja heti. Käytä kaikki voimasi saadaksesi painopiste kokonaan noston puolelle. Auta vetämällä vauhtia samalla. Kun liidin on kallistunut noston sydämeen päin, hidastetaan minimivajoaman nopeudelle, keskitetään ja kierretään kierros. Jos nostaa koko ajan saman verran – noston muuten näkee parhaiten variometristä ja parempikuuloiset kuulevat audiosta – ollaan hyvin noston sisällä
- jos kuitenkin kierroksen osalla laskee tai nostaa huonommin on korjattava kierroksen nostavalle puolelle hetki suoraan lentäen. Noston ollessa voimakas on korjauksen oltava myös voimakas tai muuten se heittää heikot pellolle!
- osuttaessa suoraan nostoon, alkaa varion lukema nousta, kaarra vasta kun varion neula ei nouse enempää. Liian aikainen kaarto pullauttaa ulos.
- noston ollessa heikko on siinä lennettävä puhtaasti ja hengittämättä
- kun jotenkin olet saanut itsellesi noston, keskity keskittämään – pidä varion neula koko kierroksen ajan samana ohjaamalla liidintä puhtaasti lentämällä – ja UNOHDA MAA! Lennät tyynessä ilmamassassa, jossa on nouseva ilmavirtaus. Pysyt nostossa vain ollessasi sen keskellä ja se useimmiten liikkuu starttipaikan yli. Katsoessasi starttipaikalle teet vaistomaisesti korjauksen sen tuulenpuoleiseen suuntaan ja olet ulkona nostosta.
- samoin noustuasi 100–200 metriä, valtaa mielesi ylemmyyden tunne, vilkaiset starttipaikalle näkeekö kaverit tai tyttöystävä ja olet ulkona nostosta kovassa laskevassa jossa kaiken lisäksi lennät vastatuuleen ja vajoat 3–4 m/s; teet laskun kertoaksesi nostojen olevan tänään vaikeita ja häviävän yhtäkkiä vaikka itse olet tyrinyt sen.
- muista keskittyä noustessasi vain nousemiseen ja ilmatilan tarkkailuun. Vasta kun olet lähellä pilvenpohjaa voit tarkkailla maastoa ja kompassia seuraavaa siirtoa harkitessasi
- ensin nostoon tullut määrää kiertosuunnan
- jos toisella nostaa hyvin, on päästävä sen yläpuolelle. Alapuolelta löytää vain laskevan.
- älä häpeä laskeutumista seuraavalle pellolle, vaan kokoa liidin, palaa kentälle ja yritä uudestaan. Vuoristossa tehdään niin joka kerta.

- kallistus riippuu noston voimakkuudesta. Heikossa nostossa pienellä kallistuksella, kovassa ahtaassa nostossa jopa 60–70 asteen kallistuksella.
- harjoittele jyrkkiä 60 asteen kaartoja, sakkauksia näissä, hidaslentoa, loivaa puhdasta kaartoa variometrin kanssa joko audiota kuunnellen tai neulaa seuraten. Tämä onnistuu myös iltaisin tyynessä ilmassa hyvin.

MUISTA: VAIN HARJOITUS TEKEE MESTARIN!

Kirjallisuus, joka on pakko olla

Erkki Kosola: Purjelentäjän sääoppi

Erkki Kosola: Matkapurjelento

LASKUKIERROS

Vesa Lappalainen

Onnistuneen laskun takaamiseksi on aina suoritettava laskukierros. Usealle aloittelevalle riippuliitäjälle (KOULUTUS!!!) näyttää olevan epäselvää mitä koko laskukierroksella tarkoitetaan. Siispä kerrataan laskukierroksen vaiheet:

1. Myötätuuliosa

Myötätuuliosa lennetään laskupaikan sivusta n. 100–500 metriä (EI YLITSE!) suoraan myötätuulen suuntaisesti. Tuulen voimakkuus arvioidaan viimeistään myötätuuliosan aikana. Sopiva korkeus myötätuuliosan aloittamiseksi on aloittelijalle 70–130 metriä. Laskupaikka pitää olla näkyvissä koko myötätuuliosan aikana vasemmanpuoleisessa kierroksessa alhaalla vasemmalla noin 45 asteen kulmassa. Jos joudut kurkkimaan taaksepäin valjaita pitkia, lensit myötätuuliosan aivan liian läheltä laskupaikkaa. Arvioi maanopeus myötätuuliosan aikana. Jos nopeus on kova, tiedät että tuuli on voimakasta ja että perusosalle pitää kääntyä aikaisemmin.

Kuinka pitkälle myötätuuliosa ajetaan? Tämä pitää arvioida tuulen nopeudesta ja reunaesteiden korkeudesta. Jos laskupaikka on ahdas, pitää lähestyminen suorittaa reunaesteiden (esim. metsä) ylitse. Tällöin myötätuulessa ajetaan niin pitkälle reunaesteen päälle, että VARMASTI päästään niiden yli jos heti käännytään vastatuuleen. Jos laskupaikalla on tilaa, kannattaa aloittelijan ajaa myötätuuliosa korkeintaan reunaesteen päälle.

2. Perusosa

Myötätuuliosalta suoritetaan (vasemmanpuoleisessa kierroksessa) 90 asteen kaarto vasemmalle. Nyt lennetään tuuleen nähden poikittain. Tässä voidaan vielä arvioida tuulen nopeutta. Muista tuulisortumakorjaus, jos tuuli painaa voimakkaasti reunaesteen päälle. Nyt ollaan lennon siinä vaiheessa, missä lopullisesti määrätään tarkka laskeutumiskohta. Laskupaikka näkyy edelleen vasemmalle alhaalla. Tarkkaile laskupaikkaa. Meneekö pitkäksi jos käännät heti nokan laskupaikalle? Älä siis käännä, vaan lennä poikittain tuuleen. Tarkkaile korkeuden muuttumista, nyt rupeaa näyttämään hyvältä, käännetään n. 90 astetta vasemmalle ja ollaan finaalissa. Jos myötätuuliosa on lopetettu liian aikaisin, voidaan perusosa ajaa "liian" pitkälle ja vetää finaali hieman "pussille". Ilman oikein tehtyä perusosaa, ei laskua voi suorittaa tarkasti haluamaansa kohtaan! Pelkkä myötätuuliosa ja 180 asteen kaarto finaaliin on tuomittu epäonnistumaan: Lasku menee joko pitkäksi tai sitten kaarrossa hukkuu niin paljon korkeutta, että jäädään törkeästi vajaaksi.

3. Finaali

Viimeisen 90 asteen kaarron jälkeen ollaan finaalissa. Nyt ei enää ole paljon tehtävissä osumakohdan määräämiseksi. Jos korkeutta on riittävästi, voidaan suorittaa loivia S–kaartoja, mutta useimmiten laskupaikka on niin ahdas, että pitkällä finaalilla lähestyminen on vaikeata. Vajaaksi jäämistä EI VOIDA ESTÄÄ MITENKÄÄN! Jos tuulee kovasti, niin minimivajoaman nopeus ei vie pisimmälle eteenpäin! Mieti mitä laitteen polaari tarkoittaa! Hätätilassa pitkäksi menoa voidaan estää nopealla vauhdin vedolla

ja sitten lähes sakkaamalla, mutta tätä on harjoiteltava hyvissä olosuhteissa, ei ensimmäisessä maastolaskussa! Muista kuitenkin että liidintä voi vielä ohjata finaalissakin ja mahdolliset esteet voidaan väistää suunanmuutoksilla. Älä ohjaa sivuputkilta liian aikaisin, alaputkelta ohjaaminen onnistuu huomattavasti helpommin.

Muista riittävä nopeus kaarroissa! Tarvittaessa korkeutta voidaan pudottaa viimeisessä kaarrossa ajamalla se todella kovaa ja jättämällä kaartoon tarvittava työntö pois. Liidin valuu tällöin siivelleen ja korkeus hupenee mukavasti.

Mutta nopeutta pitää olla; siivelleen EI SAA SAKATA matalalla! Harjoittele korkeammalla!

Laskukierros ei ole pelkästään itseään varten. Se on samalla varoitus muulle ilmaliikenteelle siitä, että olet laskussa ja että sinua pitää väistää.

Laskukierros ei ole se viimeinen niistä kymmenestä laskupaikan yläpuolella suoritetusta 360 asteen kaarrosta!

Ota selvää lentopaikan valvojalta miten laskukierroskuviot ajetaan käyttämälläsi kentällä. Erityisesti on sovittava laskukierrosten suunnat!

MAASTOLASKU

Vesa Lappalainen

1. Riskit

Vesivehmaan kisoissa ainut pahempi vaurio sattui maastolaskussa. Lentäjä oli juuri saanut SP 4 -lupakirjan ja osallistui ensimmäisiin matkalentokilpailuihinsa. Laskussa korkean maastoesteen taakse lentäjä joutui voimakkaaseen roottoriin ja paiskautui muutaman metrin korkeudelta suoraan kolmiolleen maahan. Liitimestä vaurioitui kaikki kolmioputket sekä köliputki vääntyi. Lentäjä selvisi onneksi lähes vammoitta. Syy: Kilpailutilanne ja kokemattomuus laskupaikan arvioinnissa.

Kokeneelle lentäjälle maastolasku ei ole paljoa normaalia kentälle laskeutumista vaarallisempi toimenpide.

2. Ensimmäiset maastolaskut

Ennemmin tai myöhemmin eteenpäin haluavalla riippuliitäjällä on edessään ensimmäinen maastolasku. Ennenkuin tähän päädytään, on kuitenkin laskutekniikan omalla kentällä oltava riittävän hyvä. Jos joka toinen lasku menee kentällä mahalleen tai yli 50 metrin päähän oletetusta maalista, voi olla varma että putkea menee maastolaskussa mutkalle!

Harjoittele jokaisella kentälle laskeutumisella maaliinlaskua. Laita joko ennen lähtöä selvä merkki, mihin aiot laskeutua tai päätä ilmassa ennen laskukierroksen aloittamista haluttu osumiskohta. Älä ole tyytyväinen jos lasku osuu parinkymmenen metrin päähän, vaan yritä uudelleen ja uudelleen. Lisäksi lasku pitäisi pystyä suorittamaan ilman juoksemista; hakkuuaukealla, kynnöspellossa tai pitkässä heinässä ei pitkästi juosta. Harjoittele laskuja yhdelle jalalle!

Muuta maalin paikkaa kun rupeat osumaan alle 15 metrin päähän joka laskulla. Ensimmäinen lasku muutettuun maaliin menee yleensä ohitse, kun on tottunut arvioimaan korkeudet edellisen maalin mukaan. Harjoittele kunnes ensimmäinenkin lasku osuu likelle uutta maalia. Jos uuden lentopäivän ensimmäinen lasku menee aina paljon ohi maalista, et ole vielä kypsä maastolaskuun. Laskuolosuhteet on opittava arvioimaan ilmassa, ei edellisen laskun perusteella! Harjoittele myös laskuja n. 60 asteen sivutuuleen.

Jos kentän lähellä on jokin sopiva laskupaikka, sovi kouluttajasi kanssa, että tämä menee paikalle valmiiksi odottamaan laskuasi. Tällä ensimmäisellä kerralla voit luntata ja käydä tutkimassa maaston etukäteen jalkaisin. Älä jätä ensimmäistä maastolaskua kilpailuun tai pitkän matkalennon päätteksi; ensimmäinen maastolasku ei ole liian helppo!

3. Tuulen suunnan arviointi

Lennettäessä TÄYTYY tietää koko ajan vallitseva tuulensuunta. Jollei tätä tiedä on parempi olla lentämättä! Matkan aikana kuitenkin olosuhteet saattavat muuttua ja lisäksi paikallinen maasto aiheuttaa omat häiriönsä.

Lentokorkeuden tuuli arvioidaan tuulisortumasta termiikkikaartojen aikana tai tarvittaessa kaartamalla valitun laskupaikan yläpuolella.

Pintatuulen suunnan arvioimisessa käytetään apuna luonnollisia tuulipusseja: savuja, lippuja, viirejä, puiden latvoja, järven pintaa, viljaa. Varmistu tuulen suunnasta useamman merkin avulla, yksi taipunut puun latva ei vielä mitään todista.

Tutki maastoa, älä erehdy laskutumaan korkeitten maastoesteiden taakse vallitsevaan tuuleen nähden. Myös voimakkaaseen termiikkilähteeseen tai sellaisen lähelle laskeutuminen saattaa olla vaarallista nopeiden tuulensuunan muutosten takia. Vihreä ruoho on yleensä turvallinen paikka laskea. Toisaalta turvallisen paikan lähellä ei myöskään nosta, joten kokeneet lentäjät saattavat olla edellisestä hieman eri mieltä. Epäile havaintojasi jos pintatuuli poikkeaa liikaa vallitsevasta tuulen suunnasta.

4. Maaston arviointi

Arvioi lentäessäsi alle kilometrissä jokaista peltoa ja muuta mahdollista laskupaikkaa aivan kuin olisit menossa sinne laskuun.

Pyri aina laskeutumaan vastatuuleen tasaiselle tai ylämäkeen. Loivaankin alamäkeen laskeutuminen vie yleensä reunaesteisiin. Laskupaikan kaltevuutta EI VOI arvioida suoraan ylhäältä. Laskupaikka on ohitettava riittävän ajoissa myös sivulta. Tutki laskuojia, vesi ei virtaa ylämäkeen. Katso puita tai pylväitä, ne ovat aina suoraan ylöspäin, ei kohtisuorassa maastoa vasten.

Arvioi laskupaikan koko. Myös tuulenpuoleiseen metsänreunaan pitää olla riittävästi tilaa, jottei joudu roottoriin.

Tutki laskupaikan esteet, erityisen tarkkana pitää olla sähkö- ja puhelinlinjojen kanssa. Pellolla olevat pylväät ovat varma merkki linjoista, mutta pylväiden puuttuminen ei ole mikään todiste linjojen puuttumisesta. Joskus pienen pellon yli on vedetty johdot ilman pellossa olevia pylväitä. Myös piikkalanka-aitaa kannattaa vierastaa, samoin isompia kotieläimiä kuten lehmiä tai hevosia.

Pitkä heinä ja risukko kannattaa myös pitää kiellettyjen listalla, jollei muuten, niin liitimen kuljettaminen risukossa tai pitkässä heinässä on vaikeata. Jos kuitenkin joutuu tekemään laskun pitkään heinään tai risukkoon, niin tällöin lopputyntö pitää tehdä heinän pintaan, maanpintaa sitä ei ehdi tekemään (ks. kohta 6.).

Jollei kyseessä ole tiukka kilpailutilanne, niin kovin kauas kulkukelpoisilta teiltä ei kannata lähteä lentämään. Toisaalta kantamisen vähentämiseksi EI SAA valita huonompaa laskupaikkaa!

5. Yhteenveto.

Tutki maastoa. Valitse mahdolliset laskupaikat. Tutki tuulen suuntaa. Valitse lopullinen laskupaikka. Tee laskukierros ja suorita maaliinlasku.

Älä vaihda laskupaikkaa viimetipassa. Älä laske roottoriin. Älä laske myötätuuleen. Älä laske alamäkeen. Älä luota korkeusmittariin. Varo tuuligradienttia.

Arvioi autolla ajaessasi teiden varsilla olevia peltoja. Mieti miten lähestyisit milläkin tuulen suunnalla. Arvioi paikallislennoilla laskupaikkoja. Harjoittele maaliinlaskua. MUISTA LASKUKIERROS!

6. Omat töppöilyt

Lopuksi opiksi muille omia töppöilyjä maastolaskuissa:

Ensimmäinen maastolasku kilpailuissa. Ilman kunnon termiikkikokemusta matkaan ja pitkä liuku kaukaa valittuun peltoon. Laskukierroksen ehdin tehdä, mutta tuulen suunta arvioitu väärin. Sivutuulilaskussa kolmioputket mutkalle ja uudet valjaat likaiseksi märässä kynnöspellossa!

Toinen maastolasku. Edellisestä viisastuneena aloitin laskupaikan valitsemisen kilometrin korkeudelta. Valitsin laskupaikan. Laskukierroksessa huomasin, että viereiseltä pellolta on lyhyempi matka tienvarteen. Vaihdoin peltoa. Finaali alamäkeen ja melkein pellon päässä oleviin

sähkölankoihin (10 cm mastosta). Ei onneksi vaurioita.

Kuudes maastolasku. Laskupaikka valittu 300 metrissä. Laskukierroksessa päätin tuulensuunnan olevan toisinpäin kuin alunperin olin ajatellut. Pellon vaihto. Myötätuulessa aivan reunaesteiden laitaan ja alaputki tarttui pitkään viljaan. Molemmat sivuputket.

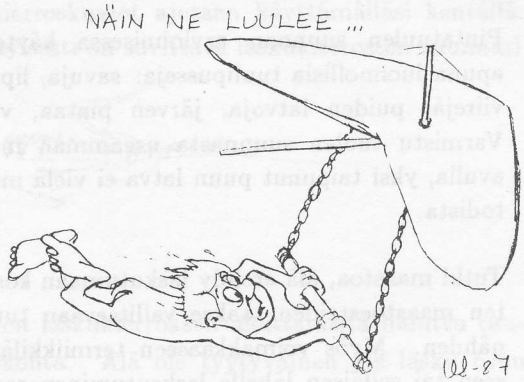
SM-86. Rypistelyä alle 100 metrissä. Laskupaikka valittu mäen päältä reitin varrelta. Ahdas pelto ja lasku ilman kunnon kierrosta alamäkeen. Lopputyöntö aivan metsänreunaan ja 3 metristä suoraan kiven päälle. Nilkka kipeä puoli vuotta.

Tuurilla vaurioitta selvittyjä laskuja useampiakin. Useimmiten vauriomahdollisuuden syynä puutteellinen laskukierros tai laskupaikan vaihtaminen kierroksen aikana! Mutta on niitä joku onnistunutkin lasku, niin että rohkeasti vaan HARJOITTELEMAAN!

Veikko Suonio

Kaikista ihmisten luuloista ja kyselyistä kummastuneena sommittelin kuvauksen riippuliidosta urheiluna:

Riippuliito on täaysin itsesuojevastonsa menettäneiden alastomien yltiöpäiden trapetsitaiteiteilua ankarassa pakkasessa jonkinlaisen "varjon" varassa leijaillen...



LENTORALLI VESIVEHMAALLA 13.6-14.6.1987

Tarkkuslento, paikallistehtäviä. Tiedustelut Kari Ollila/SIL.

KILPAILUKUTSU TIKKAKOSKELLE

Pitkävuoren riippuliitäjät järjestävät riippuliidon II Tikkakoski–ranking kilpailun 18.7.–19.7. Kilpailu on avoin kaikille SP 4 lupakirajan tai vastaavan omistaville piloteille, JOILLA ON TODISTETTAVASTI ainakin KOLME onnistunutta maastolaskua!

Osanottomaksu 70 markkaa, joka maksetaan Pitkävuoren Riippuliitäjien tilille 6.7.1987 mennessä. Osallistumismaksuun sisältyy filmit ja noudot maastosta. Hinaukset 10 markkaa/kappale. **KAIKILTA** jälki-ilmoittautuneilta peritään 200 markkaa! Kilpailun briefing lauantaina 18.7 klo 9.00 Keski-Suomen Ilmailumuseon pihassa. GT kartat 5 ja 8 mukaan.

Tiedustelut: Vesa Lappalainen tai Jari Nieminen

TERVETULOA

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 nelivärikalanterin koko on 63 × 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 10 mk/kpl + postikulut 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 loppuvuodeksi kotiin ☐ (hinta 35 mk/kolme numeroa)

Nimi _____

Osoite _____

Kerho _____

Maksun olen suorittanut _____

KEVYTILMAILUMARKKINAT

MYYN:

HAMMASHIHNA 360 H 100,

TRIKE AZURIN SIIVELLÄ

YKSIKANKAINEN LIIDIN,

sekä 2T– MOOTTORI 10 HP

Yksipaikkainen ultrakevyt 20 HP Azurin siivellä, yksikankainen teholiidin vm–80 sekä 2T– moottori 10 HP.

Kauko Pitkänen, puh: 918–307586

CLOUD III

Myös alottelijalle (väh. SP 2) sopiva kaksikankainen tottelevainen liidin. Kokoontaittuvat siivet; helppo kuljettaa. Lentäjän paino 55–80 kg. Puna–sini–valkoinen.

Veikko Suonio, Tarjanteentie 14, 15900 LAHTI, k: 918–536388

OSTAN:

AZURIN PUTKIA

Poikkiputki 50 mm, siivenkärki 44 mm 2 kpl.

Kari Kiuru, 914–51428 tai Raimo Niiranen, 90–284429

TYPHOON S4 (-85)

Hyvän suorituskyvyn omaava 2–kankainen liidin, jossa trike–vahvistus. Kunto erinomainen.

Täydellinen **VETOPAINEMITTARI** laukaisulaitteineen, **KORKEUSMITTARI** sekä hinauskäyttöön soveltuva **LASKUVARJO**.

Heikki Pimiä, Kummolantie 14 B 10, 37680 VALKEAKOSKI, puh: 937–49306

MAKUUPUSSIVALJAAT JA TRIKE

Käyttämättömät Aqur Gliders De–Lux makuupussivaljaat. Trike mallia Salminen ilman moottoria ja siipeä, sekin käyttämätön ja yksipaikkainen.

Jussi Ruuska, Aatoksenkatu 16 A 21, 40270 JYVÄSKYLÄ, puh: 941–618558

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
941-254370

KYSYMYKSIÄ

Ei ole tullut yhtään kappalètta. Siis kaikki asiat näyttävät olevan hanskassa!

PUTKIPANKKI

Cloud II:een sopivia putkia metritavarana, kaikki tarvittavat koot! Samoin HOT LADY, kaikki koot! Hinta: Putki putkesta. Pitkävuoren Riippuliitäjät/Vesa Lappalainen.

Alkuperäinen varaosa: Bullet–R köliputki/Vesa Lappalainen. Hinta 600 markkaa.

VESIVEHMAAN RANKING 9.-10.5.1987

Vesa Lappalainen

Lauantai

Lauantai-aamu alkoi tuulisena ja kylmänä. Tosin selkeänä. Kilpailuun ilmoittautui 15 osanottajaa joista viisi ensikertalaista. Tyyntyvää säätä odotellessa kilpailunjohto määräsi Suomen ennätys kolmion Vesivehmaa–Kärkölä–Uusikylä–Vesivehmaa, yhteensä n. 105 kilometriä. Ensimmäinen käännepiste lähes myötätuuleen.

Kyttäilyn jälkeen ensimmäisenä matkaan pääsi Laitisen Vesa. Laitisen Hessu oli jo aikaisemmin käynyt pätkän matkaa reitillä, mutta palasi takaisin kentälle. Pykälän Risto pääsi seuraavana taipaleelle ja sitten yllekirjoittaneellekin tärppäsi suoraan hinauksesta. Viitalan Eero pääsi melkein ylös samassa nostossa, mutta palasi kentälle.

Rypistellessäni noin 900 metrissä parimetrisessä nostossa ajoi Hännisen Tapsa hurjassa nostossa parin sadan metrin päästä suoraan pilven pohjaan. Vaihdoin samaan nostoon ja pääsin minäkin nopeasti pohjiin n. 1700 metriin, mutta Tapsa oli jo mennossa Vesijärven yli. Liika hoppuilu kostautui ja kohta Tapsa pyöri Vesijärven takana alle tonnissa. Tapsalta tosin hajosi vario jo järven päällä. Odottelin rauhassa pilven alle, kunnes olin jo järven puolivälissä. Siitä liuku rannalle ja Tiirismaan maston yli kohti käännepistettä, jonka olin jo paikallistanut järven päällä ollessani ja edellisen päivän harjoituslennon maisemia muistellen.

Muutama kuiva nosto ja pari pientä pilveä ja olin 1500 metrissä mielestäni riittävän lähellä käännepistettä. Jätin pilven ja liuin ottamaan kuvaa. Kirkko piti kuvata. Mutta missä kirkko? Viljasiilo yms. löytyi ja yksi suurempi rakennus. Kuvasin kuin reportterit Rosbergin häissä, tosin 10 km päässä kirkosta. Oletin että kyllä se kirkko jossakin kuvassa on ja läksin 1200 metristä painamaan vastatuuleen. Korkeus meni, eikä nostoja tullut vastaan. Lasku kolmen kilometrin päähän kuvauspaikasta. Maassa totuus selvisi, kun näin Vesalan kyltin. Olin erehtynyt 10 km risteyksestä. Asiaa pahensi vielä hautajaiset puhelintalossa.

Samaan aikaan Hännisen Tapsa oli luovuttanut ilman variota ja laskeutui Ylä-Okeroisiin. Pykälän Risto oli soittanut käännepisteen takaa noin Järvelän ja Marttilan puolesta välistä. Risto oli kuitenkin ajautunut liikaa tuulen alapuolelle, eikä ollut päässyt kuvaussektoriin. Laitisen Vesa soitti Nelson Pubista ja leija oli kuulema narikassa. No Kärkölään se Vesan leija oli jäänyt, mutta käännepiste kuitenkin tuli kuvattua. Koivukosken Hessu oli laskeutunut Salpakankaan tienoille. Alkoi vaikuttaa siltä, että suunnistusvirheen takia meni hyvä sijoitus.

Matkalla oli kuitenkin vielä Salmisen Tenho ja Laitisen Hessu. Hessu ilmoittautui Okeroisten tienoilta. Tuulen suunta oli muuttunut ja Hessu oli ajautunut matkalla Lahden yli. Vesitornin alapuolelta kuulema ylitettiin. Tenho oli päässyt käännepisteelle ja jonon pohjassa vielä 12 kilometriä kohti seuraavaa käännepistettä delfiiniä lentäen. Ylivoimainen päivävoitto 46.9 kilometriä ja 893 pistettä. Laitisen Vesa kakkonen ja 623 pistettä. Pykälän Risto kolmas 412 pisteellä ja ensimmäinen matka SP 5:een. Ristoa saa varoa tulevaisuudessa! Seuraavina Vesa Lappalainen, Tapani Hänninen (ja viimeinen niitti SP 5:een – onneksi olkoon!) sekä Heikki Koivukoski ja Heikki Laitinen. Lehtolan Jorma rikkoi liitimensä maastolaskussa ja muut jäivät kentälle.

Pisteet laskettiin siten, että pilotin lentämästä matkasta vähennettiin 5 kilometriä (lähinnä hinausveroa) ja tämä jaettiin päivän pisimmällä matkalla sekä kerrottiin 1000:lla. Päivän pisin matka on joko pisin matka tai sitten 1/3 tehtävän pituudesta, riippuen kumpiko on suurempi.

Kolmen tunnin tienvarrella nukkumisen jälkeen tuli vihdoin hakuauto ja lopulta päästiin kentälle hinaamaan avustajia.

Sunnuntai

Sunnuntai alkoi lupaavammin kuin edellinen päivä. Pintatuuli oli lähes nolla. Taivaanrannalle alkoi kuitenkin ilmaantua yläpilveä. Kilpailunjohto määräsi kolmion Vesivehmaa–Holma–Vierumäki–Vesivehmaa. Reitin pituus 44.5 kilometriä.

Enää ei kytätty niin kauan kuin edellisenä päivänä, lähestyvä yläpilvi teki tehtävänsä. Hinausnarun katkeaminen kuitenkin hieman hidasti startteja, muuten kahden auton ja yhden narun systeemi osoittautui hyväksi. Varanaru ehkä kannattaisi pitää valmiina. Olisipa varaa käyttää neljää autoa ja kahta narua!

Tuuli oli kääntynyt edellispäivästä ja puhalteli melkein vastaisesti ensimmäiselle välille. Keli pysyi kuivana ja useat tulivat suoraan hinauksesta laskuun. Metsän reunan takaa puhallellut tuuli aiheutti urheilullisen näköisiä suorituksia laskuissa. Laitteita ei tosin hajonnut. Ensimmäisenä matkaan pääsi Pykälän Risto. Paikallisten purjelentäjien estettyä Ristoa menemästä ohi termiikissa palasi Risto kentän päälle ja otti uuden noston. Onneksi siinä olivat paikalliset vastakkain, muuten olisi varmasti sota syttynyt. Hetken jo näytti, että koko potti menee Ristolle; siksi nopeasti yläpilvi lähestyi. Vastatuuli oli kuitenkin kova ja korkealta aloitettu liuku päättyi muutaman matalalta otetun noston jälkeen sikalan pihaan 6 kilometrin päähän kentästä.

Seuraavana matkaan pääsi Laitisen Vesa, sitten Räisäsen Hessu ja Laitisen Hessu. Koivukosken Hessu löysi kentältä termiikin ja yllekirjoittanut pääsi saman noston paremmassa osassa lähes inversiokerrokseen asti; 1700 metriä. Hessu jäi pari sataa alemmaksi. Tuuli kaatoi nostoa kuitenkin Päijänteen päälle. Kohtuullisen rauhallisessa kelissä sain liuttua kentän tasolle vain 400 metrin korkeuden menetyksellä. Laitisen Hessu näytti nousevan reitin varrella matalista. Liuin samaan paikkaan ja löysinkin noston noin 300 metrissä. Räisäsen Hessu näytti pakkaavan liidintään pellossa. Nousin noin 600 metriin ja myötätuuleen sortuessa näkyi Laitisen Vesan paketoitu liidin. Nosto kaatui Vesijärven päälle. Laitisen Hessukin oli ajautunut kauas noston mukana ja taisteli noin 200 metrissä. Kun kerta olin kaikkien edellä, päätin että antaa mennä eteenpäin niin paljon kuin mahdollista. Muut olivat niin lähellä viiden kilometrin rajaa, ettei heille ollut paljoa pisteitä tulossa. Lasku 7.6 kilometrin päähän kentästä. Mutta eikö kohta Hessu aja ylitse lähes tuhannessa metrissä.

Kävin soittamassa hakuauton ja iskin valjaat tienvarteen pystyyn merkiksi. Kun leija oli melkein paketissa pysähtyi tien viereen joku avulias nainen ja alkoi kiikuttaa valjaita autoonsa. Onneksi huomasin tilanteen 30 metrin päästä. Kun nainen huomasi minut lensivät valjaat ojaan. Pakkasin liitimen ja Pykälän Ristokin ehti paikalle ennenkuin liidin oli kokonaan paketissa. Liidin nostettiin katolle. Tien varressa kiihdytti hitaasti keltainen mersu. Ei kai! Valjaita ei näkynyt missään. Äkkiä autoon ja takaa-ajoon. Onneksi avulias turkiskauppias oli pysähtynyt Körrin pihaan ihastelemaan asuntovaunua. Valjaat olivat autossa mutta kun niistä olisi pitänyt maksaa viidenkympin löytöpalkkio. Maksaisikohan joku löytöpalkkion jos minä löytäisin mersun tien varresta sillä aikaan kun omistaja käy pusikossa? Saatiinhan ne valjaat sieltä autosta lopulta, mutta välillä rupesi jo olemaan Hill Street:in tunnelmaa. Kannattaisikohan valjaissa pitää jotakin viiriä, jonka voisi sitoa tienvarteen auramerkkiin viitaksi. Valjaita en kyllä enää jätä tienvarteen!

Samaan aikaan Tenho yritti vielä matkaan, mutta päätyi peltoon jo ennen Körriä. Koivukosken Hessu oli päässyt 5.5 km päähän kentästä, mutta projisiointi reitille pudotti matkan alle viiden kilometrin ja tulos nolla. Sama kohtalo oli Laitisen Vesalla ja Räisäsen Hessulla. Kenneth Konoi pääsi vielä viimeisenä nostoon kiinni ja laskeutui 6.9 km päähän kentästä lähes reitin varteen ja varmisti näin itselleen muutaman ranking-pisteen.

Kun vielä Laitisen Hessu suostui lopulta kertomaan laskupaikkansa, niin päästiin tuloksia laskemaan. Päivävoitto Hessulle 10.7 km projisioituna ja 384 pistettä (reitin kolmasosa jäi siis päivän pisimmäksi). Yllekirjoittanut oli toinen 7.6 km ja 175 pistettä, Kenneth kolmas 6.6 km ja 108 pistettä. Pykälän Risto neljäs 5.9 km ja 61 pistettä. Muut jäivät nollille 5 kilometrin vähentämisen jälkeen.

Lopputuloksissa Tenhon lauantain pisteet riittivät voittoon, samoin Laitisen Vesan pisteet toiseen sijaan. Kolmanneksi nousi Laitisen Hessu sunnuntain päivävoitollaan. Tuloksen sai yhteensä 8 pilottia 15:sta ilmoittautuneesta. Hieman epäselväksi jäi ranking-pisteiden jakaminen sijoista 9 ja 10, kun tulos on 0 pistettä! Epävirallisset tulokset seuraavalla sivulla.

	Vesivehmaa	lauantai		sunnuntai		yht.
	Ranking	+km	pis	+km	pis	pis
	9.-10.5.1987	104.7		44.5		
1.	Tenho Salminen	46.9	893	2.0	0	893
2.	Vesa Laitinen	34.2	623	4.8	0	623
3.	Heikki Laïtinen	13.7	186	10.7	384	570
4.	Vesa Lappalainen	21.5	352	7.6	175	527
5.	Risto Pykälä	24.3	412	5.9	61	472
6.	Tapani Hänninen	18.0	277	0.0	0	277
7.	Heikki Koivukoski	15.4	222	4.7	0	222
8.	Kenneth Konoi	0.0	0	6.6	108	108
9.	Heikki Räisänen	0.0	0	3.5	0	0
	Jorma Lehtola	0.0	0	0.0	0	0
	Kari Liimatainen	0.0	0	0.0	0	0
	Jari Nieminen	0.0	0	0.0	0	0
	Ossi Tolonen	0.0	0	0.0	0	0
	Seppo Vaittinen	0.0	0	0.0	0	0
	Eero Viitala	0.0	0	0.0	0	0
	L_{max}	46.9	km	14.8	km	

Pistelaskukaava:

$$p = \frac{L_{pilot} - 5}{L_{max}} * 1000$$

$L_{max} = \max(L_{teht}/3, L_{pisin})$

L_{pilot} = pilotin matka/km

L_{teht} = tehtävän pituus/km

L_{pisin} = päivän pisin lento/km

KOTIMAISET

ENSIAPUVÄLINEET

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

- lentovaljaisiin
- "trikeen"
- eräretkille, pyöräretkille

EA -AUTOLAUKKU 250,-
(ilmalastoilla + elvytysnaamarilla

- lentopaikoilla
- autoon
- veneeseen
- mökille

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