KEVYT ILMAILU

3-87

SM–kisojen vakiokalustoa: Tage ja vintturi
Kuva: Jouko Antere

KEVYTILMAILU 3/87

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 vuoden 1987 numerot 2,3 ja 4* *45 mk vuosikerta 1988 (neljä numeroa)*
Tilaus:	*Lehden mukana oleva kuponki toimituksen osoitteeseen, maksu tilille Nisulan Op, Tikkakoski, 529033–55008923, Pitkävuoren Riippuliitäjät ry, tunnus "KEVYTILMAILU/88", viimeistään 15.1 mennessä (tunnus "KEVYTILMAILU/87" vuoden 1987 numeroista 2,3 ja 4).*
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: Kesän kastetta. Kuva: Jorma Lehtola

PÄÄKIRJOITUS

Vuoden lentokelit alkavat olla ohi, joten nyt ehtii taas lehden tekoon. Säästä huolimatta allekirjoittanut sai reilut yhdeksänkymmentä lentopäivää kasaan. Näistä nelisenkymmentä oli kelipäiviä. Valitettavasti vain kesän huonoimmat kelit sattuivat SM–, PM– ja Tikkakosken Ranking–kisojen aikaan. Vaikka SM:issä oikea mies voittikin, onneksi olkoon Tenholle myös uudesta Suomen ennätyksestä, eivät kisat kahdella lentopäivällään ehkä olisi ansainneet mestaruuskisojen arvoa. Tosin ensimmäinen näistä päivistä oli lentosuorituksiltaan yksi parhaista SM:ien historiassa.

PM:issä ilmaan päästiin viitenä päivänä kuudesta, joista vain parista päivästä voi käyttää nimeä lentopäivä. Onneksi yksi kesän parhaista kelipäivistä sattui PM:ien harjoituspäivälle, jotta vieraammekin näkivät, että Suomessa voi todella harrastaa riippuliitoa. Kolmattakymmentä liidintä kerralla Rautavaaran taivaalla oli mahtava näky.

Rautavaaran lentokeskukselle ja Kuopion Ilmailuyhdistykselle suuret kiitokset siitä, että olemme vuodesta toiseen saaneet käyttää tätä riippuliidon "Mekkaa" kisapaikkanamme. Rautavaaralla on sitä ilmailuhenkeä, mitä etelän lentokeskuksissakin kaivattaisiin. Rautavaaralla kaikki mahtuvat lentämään, purjelentäjät usein jopa tinkivät omasta hinausmatkastaan, jotta riippuliitäjät voisivat käyttää heille parhaiten sopivaa rataa. Riippuliitäjäkin voi tuntea olevansa tasaveroinen ilmailija muiden kanssa.

Kesällä Pitkävuoren Riippuliitäjät saivat vihdoin kovan taistelun jälkeen kaksipaikkaisen liitimen lentokelpoiseksi. Ensimmäiset oppilaat on jo saatu koulutetuksi ja tulokset vaikuttavat lupaavilta. Noin kymmenen opettajan kanssa suoritetun hinauksen jälkeen oppilaille on vedetty muutama matala "rukkashinaus" ja tämän jälkeen onkin voitu siirtyä suoraan korkeisiin hinauksiin.

Riippuliito seuraa tältäkin osin kehityksessään purjelentoa. Voi toivoa, että tarpeettomat käsien ja nilkkojen murtumiset saataisiin kuriin. Tandem–koulutuksen ansiosta Suomeen on saatu jo muutama naislentäjäkin. Pelkän koulutusturvallisuuden paranemisen lisäksi tandem–koulutus parantaa muutenkin lentoturvallisuutta. Oppilaat ovat alusta lähtien mukana lentokenttätoiminnassa ja tutustuvat heti "oikeisiin" lentäjiin. Myös turkulaiset ovat havainneet tämän käyttäessään pelkkää "rukkashinausta" alkeiskoulutuksessa. Kelvollisten koulutuspäivien lukumäärä lisääntyy huomattavasti rinnekoulutukseen verrattuna vaikkakin kohtalainen vastatuuli helpottaakin starttaamista suurella kuormalla.

Tandem–lentäminen asettaa kuitenkin suurempia vaatimuksia opettajille. SP 5 lupakirja, joita on ilahduttavasti tullut lisää tänäkin vuonna, ei ehkä vielä ole aivan riittävä vaatimus kaksipaikkaisen opettajalle. Muussakin opetuksessa opettajan lentokokemus lisää oppilaan luottamusta opettajaansa. On tietysti totta, että juuri itsellensä asian selvittänyt henkilö voi ehkä hyvinkin selittää saman asian toiselle samalla tasolla olevalle, mutta asioiden laajempi ymmärtäminen puuttuu.

Lopuksi kiitokset kaikille tämän lehden avustajille ja **HYVIÄ ALKUTALVEN JÄÄKELEJÄ** muille paitsi Australian matkaajille

toivoo *Vesa*

RIIPPULIIDON RANKING–PISTEET

	Vuosi	1986												1987										yht
	Kilpailu	PM-86		SM-86		Tikka		EM-86		MLK		MLV		Vesi		SM-87		PM-87		Tikka		MLV		
Sij.	Nimi	Sij.	25	Sij.		Sij.		Sij.	85	km	22	km	22	Sij.		Sij.		Sij.	17	Sij.		km	153	
1.	Tenho Salminen			3	45	7	20	13	60			22	22	1	44	1	60	15	0		0	153	22	273
2.	Heikki Laitinen	9	8	2	50	2	40	24	38	22	22	20	20	3	36	12	0	10	0					214
3.	Kenneth Konoi	18	0	5	35	1	44							8	16	9	15			1	44			154
4.	Vesa Laitinen			6	30									2	40	2	50	11	0	5	28			148
5.	Vesa Lappalainen			8	20	3	36			15	15			4	32	5	35	12	0		0			138
6.	Heikki Räisänen	12	2	1	60	4	32	52	0							6	30	6	6			34	4	136
7.	Antti Nummelin	8	10	4	40	5	28	32	22							10	10							110
8.	Jari Nieminen			9	15	10										3	45			6	24			84
9.	Keijo Myöhänen			7	25	8	16					21	21			11	0							62
10.	Kari Liimatainen					6	24									7	25				0			49
11.	Risto Pykälä													5	28	8	20				0			48
12.	Eero Viitala											8	8							2	40			48
13.	Ville Knuutila															4	40				0			40
14.	Tapani Hänninen					9	12							6	24						0			36
15.	Raimo Ollikainen																			3	36			36
16.	Pekka Rotko																			4	32			32
17.	Heikki Koivukoski													7	20	13	0							20
18.	Reijo Koponen			10	10																			10

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

RKT, Paheenjohtajan palsta

Reini Valtonen

Riippuliitovuosi 1987 alkaa lähennellä loppuaan. Kuitattu on mm. uusi SM ja uusi MM matkalennossa, 153 km ja 366 km vastaavasti. Onneksi olkoon Tenho Salmiselle, riippuliitoveteraanille, sadekesän SM-suorituksesta. Ilmasto- ja maasto-olosuhteet huomioiden SM ei häviä yhtään MM:lle, joka lennettiin ihanteellisissa termiikki- ja rinnetuuliolosuhteissa Owens Valleyssa, Kaliforniassa.

Rautavaaralla vietiin peräkkäin riippuliidon SM:t ja PM:t kunnialla läpi. PM:iin ruotsalaiset lähettivät huippujoukkueen, neljä miestä kansainväliseltä ranking-listalta ja yksi muuten vain hyvä mies. He voittivatkin ylivoimaiseen tapaan. Kelit olivat tälle kesälle tyypilliset; surkeat.

Riippuliitokerhojen aktiivisuus kesän mentyäkin jatkuu. Syys- ja varsinkin tyynemmät talvisäät tarjoavat alkeiskoulutukseen hyvät mahdollisuudet kun termiikkitoiminta ei juurikaan häiritse. Toisin sanoen opettajat pysyvät paremmin maanpinnalla ja oppilaat turvallisesti tasaisessa ilmassa.

Riippuliito on kokenut viime vuosina valtavan kehityksen. Kuitenkin, edelleen kuulee useita kommentteja kuten "eikö se ole vaarallista?" ja "on parempiakin tapoja päättää päivänsä." Tämä johtuu siitä väistämättömästä tosiseikasta että jokainen ilmailuharrastus ja -urheilu on pioneeriaikanaan vaatinut uhrauksia. Riippuliidon uhraukset alkoivat jo 1896, jolloin Otto Lilienthal, ensimmäinen riippuliitäjä ja ilmaa raskaamman lentämisen uranuurtaja, kuoli lentoharrastuksensa parissa. Yli 2000 lentoa, joista pisimmät olivat yli 400 m olivat kuitenkin jo takana. Siitä alkoi siivekkään ilmailun huima kehitys. Kiittäkäämme riippuliitäjä Lilienthalia. Häntä aikaisemmin oli ollut vain palloilmailua ilmaa keveämmillä lentolaitteilla.

Riippuliito on nykyään vakiintunut turvalliseksi ilmailuharrastukseksi ja -urheiluksi, jota kaikenikäiset, yli 15 v, hyväkuntoiset ja ilmailuturvallisesti asennoituvat henkilöt voivat harrastaa. Riippuliito vaatii paljon, mutta antaa myös paljon. Pitkäjännitteisyys, huolellisuus, sopeutuvaisuus kuuluvat hyvän fyysisen kunnon lisäksi riippuliitäjän ominaisuuksiin. Rämäpäiset, yliolkaiset ja yli-innostuneet asenteet aikaansaavat vain luonnollista karsintaa kuten muissakin ilmailuharrastus- ja urheilulajeissa on asianlaita.

Todettakoon että kansainvälinen olympiakomitea, KOK on hyväksynyt kansainvälisen ilmailuliiton (F.A.I.) ilmailu-urheiluliitoksi lajeinaan riippuliito, purjelento ja laskuvarjourheilu.

Mitä riippuliito harrastajalleen antaa? Paljon. Purjelentäjät saattanevat tuntea liki samalla tavoin aurinkoenergialennon nautittavuuden ja luonnonläheisyyden. Mutta sitä vapautta, ilmavirtaa kasvoilla ja esteetöntä näköalaa ei purjelento voi tarjota. Ei myöskään sitä tunnetta, mikä syntyy kun pienikin termiikki tai turbulenssi osuu siipeen. Riippulentäjä on yhtä siiven kanssa, painopisteohjaaminen on luonnollista, luonnollisempaa kuin siiveke-peräsin-ohjaaminen (aerodynaaminen ohjaaminen). Viimeksimainittu menee kyllä polkupyöräilyn tavoin selkäydintoiminnaksi, mutta se vaatii monimutkaiset mekanismit, jolloin yksinkertainen ja välitön tuntuma siipeen etäistyy. Riippuliito on kolmiulotteista surffausta.

•

Kyselyistä päätellen riippuliidon harrastajia löytyisi Suomesta vaikka kuinka paljon. Kun vain olisi kerhoja ja opettajia kattavammin. Paljon kattavammin. Opettajakoulutuksen suunnittelu ja muu viranomaistyö on jäänyt meidän harrastajien harteille. RKT (= riippuliidon keskustoimikunta) ja 1/2 virkamiestä SIL:sta ovat työllistettyjä.

RKT on kokoontunut kuluvana vuonna noin kerran kuukaudessa. Onnettomuuksia, vakaviakin, on sattunut. RKT on joutunut

ottamaan viranomaiskantaa mm. koulutuslupiin, katsastuksiin, opettajakelpuutuksiin, opetusohjelmiin, hinausohjeeseen jne. Työltä se maistuu, mutta on toisaaltaan hyvä kun löytyy innokkaita miehiä myös tästä sektorista huolehtimaan. Lisää vain vapaaehtoisia. Työstä harvoin kiitosta kuuluu, mutta on silti antoisaa. Nuorta verta remmiin oikeat ilmailuasenteet halliten!

Riippuliidolla on Suomessa tulevaisuutta. Ilmailun eri harrastusalo ja kokeilleena, **RIIPPULIITO ON PARASTA.**

UUSI TOIMINNANOHJAAJA

Ronny Renwall

15.9.1987 toteutui kauan odotettu uudistus ilmailuliitossa, kevytilmailusektori sai toiminnanohjaajakseen "oman" miehen. Ultrakevyt- ja riippuliitotoiminnanohjaajan virkaan nimitettiin Ronny Renwall Lahdesta.

Ilmailijan urani levitteli ensikerran siipiään ennen energiakriisiä, muistaakseni vuonna – 73, jollain suoritin A2 teoriakurssin, erinäisistä syistä itse lento–osuus kurssista jäi kuitenkin suorittamatta. Ilmailu–urani meinasi kokea mahalaskun ennenkuin se kunnolla pääsi edes alkamaan.

Ilmaa siipieni alle sain uudelleen Lentävien Luupäiden aikoihin, jolloin ilmailukärpänen puri myös erästä tunnettua Suomen kansan hauskuttajaa. Ultrakevyt harrastukseni alkoi samoilla lentolaitteilla kuin esim. Spede yritti lievittää ilmailukärpäsen puraisun aiheuttamaa kutinaa, silloisen luokituksen mukaan koneet olivat moottoroituja riippuliitimiä.

Riipuliito astui kuvioihin mukaan luonnollisena lisäyksenä reilua vuotta myöhemmin.

Tänään on edetty tähän tilanteeseen, harrastuksesta on tullut jollei ammatti, niin ainakin leipäpuu.

Uuden työni koen erittäin haasteellisena. Toimistorutiinin lisäksi toimenkuvaan kuuluu tietenkin harrastuksen kehittämiseen, jossa työssä apuna ovat sekä ultrakevytkeskustoimikunnan että riippuliitotoimikunnan asiantuntemus. Ulkomaisen kehityksen seuraaminen on tärkeää, jotta pysyisimme harrastuksissamme ajantasalla sekä menetelmien, määräysten että kaluston suhteen. Eihän kukaan kiellä meitä olemaan johtavassa asemassa mitä tulee em. kevytilmailuharrastuksiin, eihän?

Haluan lausua kiitokset omasta ja kaikkien kevytilmailijoiden puolesta sekä Kari Ollilalle että Eero "desantti" Kausalaiselle antaumuksella ja kärsivällisyydellä hoidetusta ultrakevyt- ja riippuliitotoiminnan ohjailusta oman varsinaisen työsaran ohella.

Se että Eero ja Kari pikkuhiljaa poistuvat rutiinikuviosta ei tarvitse tarkoittaa sitä etteivätkö he voisi näyttäytyä myöskin kevytilmailun parissa sikäli kuin aikaa ja omaa mielenkiintoa riittää.

Lopuksi kaikille kevytilmailijoille, liiton numero (90–378 055 toim. huom.) teillä on tiedossanne ja kaverin nimi näkyy jutun alussa, älkää epäröikö soittaa tai paiskata kirjeellä (os. SIL, Malmin Lentoasema, 00700 HELSINKI, toim. huom.) kun ongelmia tai kysyttävää ilmaantuu. Kaikkinainen informaatio, kritiikki ja ideointi kentältä on tervetullutta. Räpytellään yhteisiä siipiä niin kaikilla on hyvä olla.

Happy Landings

Veli-setä kertoo ja piirtää tyhmiä 3

VESIHIIHTOA ILMASSA

Talven tullen päällystettiin Pitkävuoren rinteet tykkilumella ja pujottelukepeillä. Kun vielä rinnetoimihenkilöt ilmaisivat karskin toivomuksen "ettette sitten paljon lentele, ettei satu mitään", oli lähdettävä vaikkapa pilkille vapaa-aikana.

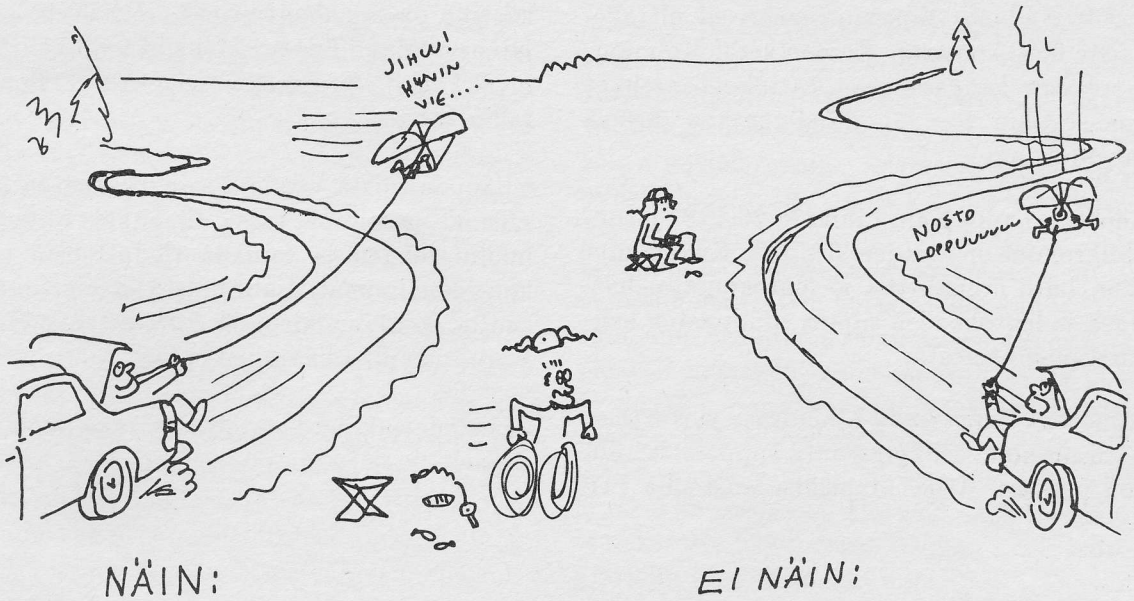
Tuolloin paljastui, että Tyryssä Jämsänniemellä oli kilometrin mittainen jäätie. Talvi oli muuten sellainen, ettei jäällä voinut autoilla, ja kelkatonta porukkaa oltiin kaikki. Kulkuneuvoja oli Onnin Pompannapista Koposen poikien Amazoniin. Lievää lyhyemmän harkinnan jälkeen hankittiin pitkä pätkä narua, rogallo taas suksitelineille ihan oikeitten laskettelusuksien viereen ja kiiruusti Päijänteelle.

Hinauspiste solmittiin ennakkoluulottomasti ohjauskolmion tyveen. Ei ollut juuri kokemusta pystyyn haukkaamisesta, mutta laukaisujärjestelmä oli sentään varsin varma. Joku katseluvuorolainen istahti Amazonin tavaratilaan pitelemään vetonarua tähystäen samalla taakse yläviistoon. Sitten hänen tuli lähdön onnistuessa antaa kuuluvalla äänellä vauhtimääräyksiä ohjaamoon: "lujempaa...jarruta...jarruta vielä...nyt lujempaa...voit pysäyttää, rypäisi!"

Naruun kohdistuva vetovoima on yllättävän pieni asiaa tuntemattomalle. Kaiketi 10–30 kg, siis 100–300 newtonia? Hyvin sitä jaksoi pidellä. Usein tuli silti kiire päästää irti, kun lähtöliuku ei lähtijältä onnistunut. Liikkeelle lähdettiin suksilta, jotka ilmaan noustessa potkaistiin jaloista.

Kapeakärkirogallo vaati kovan lähtönopeuden, ja vielä eräänlaisen "sukelluksen", eli hypyn lentoon. Jos tuo dramaattinen mahalleensyöksy oli ajoitukseltaan pielessä, päätyi liitäjä jään pintaan, leijan nokka tehokkaasti keskikaistaa auraten. Kolmio- ote valikoitui siis pian sivuputkiin tarrautumiseksi. Alaputki harasi myös jäässä kiinni ja laita nyt sinne näppisi väliin! Jatkuu...

Kaarteessa pit: ohjata ulkokurviin. Graafinen esitys motivoinnista:



Joskus päästiin ilmaan vielä kolmion alaputken raavittua muutama metri jäätä. Tällainen heittely ja hallitsemattomuus osoitti, ettei tuolloin oltu kehityksessä alkua pitemmällä, vaan onnistumisen riemu oli sitäkin suurempi kun pystyi viilettämään pitkiä matkoja valikoimallaan korkeudella kolmen ja kahdenkymmenen metrin välillä. Hyvien liitolukujen ja pitkien vapaalentojen ylellisyys oli vielä kaukana tulevaisuudessa.

Yhtäläisyydet vesihiihtoon olivat ilmiselvät. Hinattava ei pitkään malta (ja miksi pitäisi) jorrottaa tieuran päällä auton jälkiä seuraten. Poukkoilu ja pujottelu narun sallimissa rajoissa puolelta toiselle antoi pienen mahdollisuuden vapaaohjelmaan.

Melko pian huomasi kehänopeuden mysteerisen vaikutuksen: Kaarteessa jos kaahotti ulkokurvissa, kiihtyi vauhti mukavasti ja pysyi hyvin ylhäällä. Vaan jos erehtyi oikomaan sisäkurviin, sai havaita nopeuden ja siten myös nosteen hupenevan kuin kimppapullon pinta. Mutta onko mitään nopeaoppisempaa kuin pioneerilentäjä?

On vielä sanottava, että käytetty hinausmenetelmä oli vaarallinen. Toisen polven rogallo ei sillä kurin ollut yhtään pituusstabiili, vaan tykkäsi harakoinnista: nokka irtos – pyrstö tarttu jne. Jos vielä jääteillä auton perässä hinataan (tai kelkalla), on käytettävä nykyisin voimassa olevia tutkittuja hinausmenetelmiä. Että naru rinnuksiin kiinni. Ensimmäiset rogallot sietivät kolmion tyvestä "laahaamista", kaiketi pitkän rungon ansiosta. Varovaisuus oli myös valttia.

KIRJEITÄ

Taisto Länsman *Pulmankajärvi 10.7.1987*

KevytIlmailu!

Kevättalven aikana peräpohjolassa ilmestyvässä Lapin Kansa lehdessä 5.4.–87 oli juttu moottoroidusta riippuliitimestä eli ultrakevyistä lentokoneista. Kuvien kera. Kolmionmuotoiset kangassiipiset lentokoneet olivat ilmeisestikin Ranuan ilmailukerhon itsensä rakentelemat.

Edelleen Lapin Kansa julkaisi 26.4.-87 jutun. "Mikrokone on ilmojen kirppu". Kuvien mukaan laite muistuttaa jo lentokonetta, hyttinsä ja lentokoneen siipien muotoisten kangassiipien ansiosta.

Konetta valmistetaan Kanadassa ja Norjassa niitä on kolmisenkymmentä kappaletta. Jutun mukaan Helge Mansikka lensi sillä Pelloon Norjan Hammerfestistä. "Suomessa ei tiettävästi ole käytössä yhtään konetta eikä sille ole maahantuojaa". Edelleen lehti jatkaa. "Mahdollisesti Mansikka voi välittää myös koneita Suomeen yhteistyössä Pellometallin kanssa".

Yllämainituista jutuista sain "kärpäsen puraisun" ja niinpä tässä tilaankin KevytIlmailu -lehden ja samalla tiedustelisin em. koneiden Suomalaisia valmistajia ja maahantuojia etenkin "kirppu" kiinnostaa. Sekä koulutus ym. asiaan liittyvää.

Jään mielenkiinnolla odottelemaan vastaustanne!

Moi taas

Se oli yks Perjantai-ilta kun tultiin metsästä. Kahtelin aikani kuluksi kuljetusauton ikkunasta, kun silmiin pisti aika korkea rinne. Kysyin siinä yheltä vanhemmalta metsurilta, että mikä rinne se tuo on. Sain vastauksena sen olevan Rautavaara ja kuulemma pohjoissivulta melko jyrkkä ja kokonaan aukeaksi hakattu.

Seuraava lauantaiaamu valkeni kirkkaana ja kovatuulisena. Pumppu pisteli jo hieman ylikierroksilla, kun pakkasin rokallosta muuntamaani leijaa auton katolle. Ajettuani noin parikymmentä kilometriä Kemijärven suuntaan arvelin, että näillä seuduin sen pitäis olla. Käänsin yhestä tienhaarasta, päätin kahtoa satunko oikeaan paikkan.

Siellähän se oli. Pysäköin erään talon pihaan ja kysyin isännältä, saako jättää auton tähän. Sain luvan ja aloin päästellä leijaa auton katolta.

Harmistuneena siinä puhaltelin kun katsoin rinteeseen päin, se oli kaukana. Se näyttikin olevan ainakin puolen kilometrin päässä, ja niin kun yleensä korkea paikka tuppaa olemaan kauempana kuin miltä se näyttäis olevan. No mikä siinä auttoi. Leija olalle ja Nokialaista toisen eteen.

Vetistä suota tämäkin vielä. Mutta onneksi syksy oli niin pitkällä, että pääsin jäitä myöten pahimmat paikat. Parikymmentä minuuttia rivakkaa kävelyä, paidan selkä alkoi jo kastua, sitten olin hakkuualueen laidassa. Siinä laskin leijan maahan ja päätin vähän silmäillä paikkaa.

Arvion matkaa olevan huipulle noin puolitoistasataa metriä. Noin puolet noususta oli loivaa ehkä 30-40 astetta. Siitä se sitten jyrkkeni vielä ehkä parillakymmenellä asteella. Loput 5–7 metriä oli niin jyrkkää, että en pääsyt ylös, täytyi vähän kiertää. Lopulta olin jyrkänteen päällä. Korkeuseroksi arvioin vähäisen kokemukseni mukaan 40-50 metriä siihen paikkaan metsän reunaan mihin aioin laskeutua.

Seisoin jyrkänteen reunalla. Pidin alaputkesta kiinni leija lensi jo täysin. Välistä se nyki minua ilmaan ja vei askeleen verran taaksepäin. Laskin mielessäni mahdollisuuksiani olinhan ensi kertaa vähän korkeamman rinteen reunalla. Ajattelin, että jos pääsen puoleen väliin sitä hakkuuaukeaa, niin olen tyytyväinen, ettei tartte ainakaan ihan koko matkaa kantaa takasinpäin leijaa. Jyrkänteen alla oli pari isoa kiveä. Ajattelin tähdätä niitten välistä jos en pääse yli.

Aikani harkittuani tulin siihen tulokseen että lähden. Tiesin pystyväni tekemään ainakin suoran liu'un rinteen alle, vaikkakin tuuli oli melko kova.

Olin ehkä kahden metrin päässä jyrkänteen reunasta, sitten lähettiin. Ensimmäinen askel, toinen jäi vajaaksi. Leija suorastaan riuhtaisi minut ylös maasta. Vanhan kokemuksen mukaan vedin, jotta saisin koukattua vauhtia, mutta eihän se mitään syöksyä tehnyt, vaikka minä olin lentävinäni alaspäin. Jaskaa vietiin vauhdilla eteen ylös, vedin vähän lisää, koska tarkoitus oli laskeutua hakkuuaukean reunaan.

Tuuli keikutti jonkin verran ja eteenpäin mentiin. Kun huomasin alas katsoessani, että olen menossa metsän päälle. Silloin tuli mieleen, että nyt on päästävä takaisin aukealle. Vähän minua jännitti se tuulessa kääntyminen, mutta otin varovasti vähän kerrallaan aina välissä oikaisten. Pääsin takaisin aukean päälle. Sitten vastatuuleen ja uudelleen metsän reunaa kohden ja laskuun.

Laskusta oli vähällä tulla oikeen hyvä, mutta noin kahden metrin korkeudella, kun valmistuin lopputyöntöön sattu vasen siivenkärki pieneen mäntyyn, siinä mentiin äkkiä puoliympyrä ja nokalleen suohon. Ylös kömpiessäni huomasin, että eihän mulla ole ees sammalta suussa ja pikainen vilkaisu osoitti että leijakin on kunnossa. Hikipäässä ja tyytyväisenä kasasin leijan olalle. Olihan hurja lento, ajattelin kävellessäni autolle.

HARJOITUSMATKA ITALIAAN 3.4.–26.4.1987

Kenneth Konoi

Syksyn ja talven mittaan keskusteltiin vilkkaasti harjoitusmatkan teosta, mutta matkakohteesta ei tahdottu päästä yhteisymmärrykseen. Kohteena oli vuoroin USA, Australia, Espanja tai Lanzaroten saari. Miellyttävään ratkaisuun päästiin kuitenkin luettuamme Drachenfliegeristä Italian riippuliitoparatiisista Castellucciosta. Vielä oli selvitettävä ketkä matkalle lähtisivät ja millä pelillä. Monen puhelinsoiton jälkeen matkaan lähtivät Ulla ja Heikki Laitinen, Leena ja Tenho Salminen, Kenneth Konoi, Heimo Lamberg ja Mikko Kiviranta. Matkaa taitettiin Tenhon Mazdalla ja Hessun erinomaisesti riippuliitomatkailuun soveltuvalla syncro–Trasporterilla, jonka katolla viisi liidintä kulki hyvin.

Huhtikuun kolmantena ajoimme autot Naantalista lauttaan ja matkamme alkoi. Tuntui hyvältä päästä pois koleasta Suomen keväästä Etelä–Euroopan lämpimään aurinkoiseen säähän. Odotuksemme sään suhteen eivät kuitenkaan täysin täyttyneet toivotulla tavalla. Puolentoista vuorokauden rankkojen lauttamatkojen ja uuvuttavien ajotaipaleiden jälkeen saavuimme Keski–Saksaan. Hessu muisti Winterbergin liepeillä olevan pari hyvää lentopaikkaa ja sään ollessa kohtalainen päätimme käyttää tilaisuutta hyväksemme. Kylässsä tapasimme paikallisia riippuliitäjiä ja heidän opastuksella löysimme tuulelle sopivan lentopaikan naapurikylästä Battenbergistä.

Ilmoittautumiset ja laskeutumismaksut hoidettuamme pääsimme kokoamaan liitimemme. Paikka ei aluksi näyttänyt hääppöiseltä 120 metrin korkeuserollaan mutta oli nähtävästi ahkerassa käytössä koska siinä oli hieno ramppi ja paikallisia lentäjiä pyöri ympärillä noin 20 kappaletta. Hemppa hieman jänisti ramppilähtöä ja kovaa tuulta ja tarjoutui kuskiksi ja muut pääsivät lentämään. Lentäminen oli mukavaa rinnetuulilentoa, josta välillä irtosi termiikkiäkin. Tenho ja Hessu kävivät jopa tonnissa pilven pohjissa, joten päivä ei mennyt hukkaan.

Yövyttyämme jatkoimme seuraavana aamuna kohti kuuluisaa Tegelbergiä. Näky oli mahtava kun tasamaasta eteemme kohosivat Alpit ja Tegelbergin jyrkänne 900 metrin korkeuseroineen. Lentohalut senkun kasvoivat mutta epäonneksemme köysirata oli keväthuollossa. Lyhyen kierroksen jälkeen Fussenin kylässä läksimme kohti Itävallassa sijaitsevaa Tannheimia. Täällä lensimme kauniissa säässä yhdet lennot kuitenkin ilman termiikkiä. Paikka on kesällä varmasti upea. Seuraavana aamuna ajoimme Bodenseen rantaan Friedrichshafeniin.

EIRIKUVA
hyvä värikuva

Messualueen parkkipaikalla autoissa ja autojen väliin viritetyn laavun alla vietetyn yön jälkeen pääsimme tutustumaan messujen antiin. Esillä oli vapaa-aika ja moottoriurheilu jotka jätimme katsastamatta ja keskityimme tärkeimpään eli ilmailuun. Kevytilmailun alalla odotimme näkevämme jotain uutta ja mullistavaa mutta uudistukset olivat kohdistuneet lähinnä pieniin yksityiskohtiin ja varusteisiin. Voimakkaasti oli esillä suuren suosion saavuttanut liitovarjoilu. Värikkäitä liitovarjoja roikkui lähes joka osastolla. Todettuamme suomalaisten olevan hyvin perillä kevytilmailun nykyisestä kehityksestä jätimme messut ja suuntasimme kohti matkamme pääkohdetta Castellucciota.

Castelluccion kylä sijaitsee Keski–Italiassa Monte Sibilini –vuoristoketjun kupeessa. Korkein huippu on Monte Vettore, 2478 metriä. Lähellä sijaitsevia suurempia kyliä ovat Norcia, Arqito ja Visso. Purjelennon EM–kisoista tutuksi tulleeseen Rietiin on matkaa noin sata kilometriä. Castelluccio on tyypillinen noin 100 asukkaan vuoristokylä. Kylän juurella aukeaa noin 10 neliökilometrin suuruinen ruohoinen tasanko, joka on ruohopäällysteisten vuorien ja kumpujen ympäröimä. Tasankoa länteen rajoittavan vuoriketjun länsipuolella avautuu suuri viljelty laakso, jonka pohjoispäässä sijaitsee Norcian kylä. Suurin osa lennoista tehtiin tähän laaksoon.

Tasanko kauniin sumun peitossa. Oikealla Monte Vettoren huippu.

Alue soveltuu erinomaisesti riippuliitoon sillä tasankoa ympäröiviltä vuorilta on yleensä 11 merkittyä lähtöpaikkaa joka tuulensuuntaan korkeuserojen vaihdellessa 80 metristä aina 1000 metriin. Merkittyjä laskualueita on 9. Tasanko sopii myös hyvin hinaukseen ja trike–lentämiseen. Pisin hinausmatka on noin kolme kilometriä. Parasta alueessa on se että jokaiselle starttipaikalle pääsee autolla ja liitimet pysyvät puhtaina ja ehjinä kiitos ruohon. Paras lentoaika on huhtikuusta lokakuuhun.

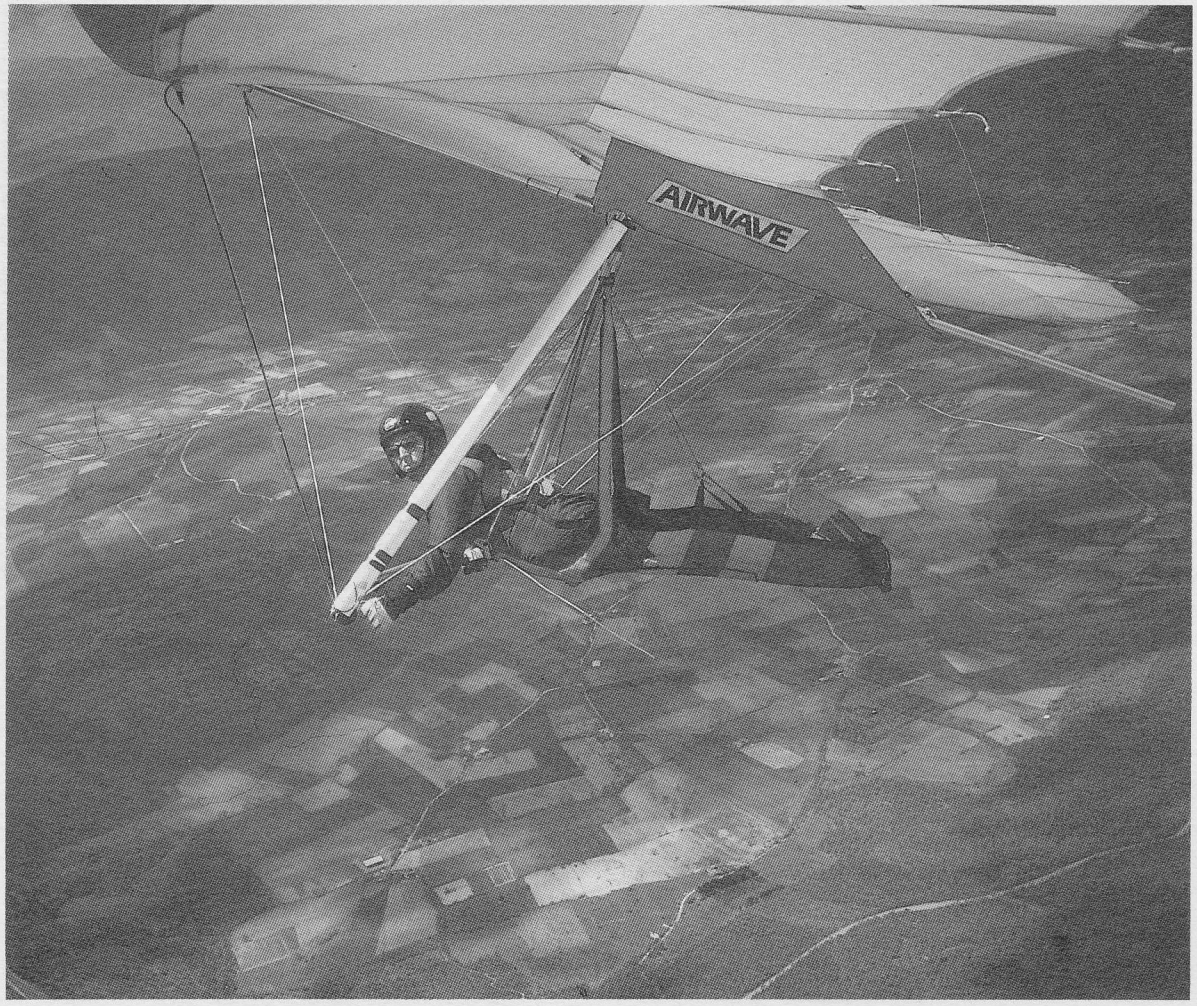
Tässä puitteet, joissa vietimme kaksi tymäpäivää ja yhdeksän lentorikasta päivää vaihtelevissa keleissä.

Saavuttuamme paikalle käytimme ensimmäisen päivän lähes yksinomaan tutustumiseen, mutta vähän lentämiseenkin.

Todettuamme leirintäalueiden aukeavan vasta kuukauden päästä päätimme majoittua Castelluccioon Sibilini baariin. Tässä majatalossa vietimmekin viisi vuorokautta kylmän, tuulisen, sateisen ja jopa lumisen sään vuoksi. Majataloon olisi hyvin voinut majoittua pidemmäksikin aikaa, sillä eläminen oli todella halpaa. Yöpyminen johon sisältyi aamiainen ja päivällinen sekä lukematon määrä olutta ja viiniä maksoi helkilöltä per vuorokausi vain noin sata markkaa!

Ilmoittauduttuamme kylässä sijaitsevan Pro – Deltan kauniille tytölle läksimme koittamaan pientä 100 metrin harjoittelukumpua rinnetuulen toivossa. Emme löytäneet tietä ylös eikä Don Cavallon Syncrollakaan päästy maantierenkaiden johdosta kuin muutaman metrin ylöspäin. Kannoimme liitimet noin 50 metrin korkeudelle. Tästä pääsimmekin mainiosti nostoon ja välillä pienessä termiikissä jopa 500 metriin. Hemppa ja Michael Stonebeach harjoittelivat muutamilla mäenlaskuilla.

Ensimmäiset viisi päivää olivat säiden puolesta todella vaihtelevia ja kohdalle osui vain yksi hyvä termiikkipäivä. Sinä päivänä lennettiinkin hyvin. Tenho ja Hessu lensivät noin 15 kilometrin edestakaisen ja suoritettuani itse ensin kuvauskeikan läksin viiden aikaan uudestaan. Pääsin hyvässä termiikissä ylös ja pyörin pari kierrosta viiden metrin päässä kotkasta. Pahus kun ei ollut kamera silloin mukana, oli muuten mahtavaa. Koska Norcian laakson yllä vaikutti kantavan hyvin läksin ylittämään sitä. Pääsinkin lentämään lempeässä iltanostossa kahteen otteeseen laakson yli ja takaisin. Lähes kahden tunnin ja 32 kilometrin jälkeen olo oli kuin kuninkaalla. Lento kuuluu ehdottomasti parhaimpiin lentoihini.



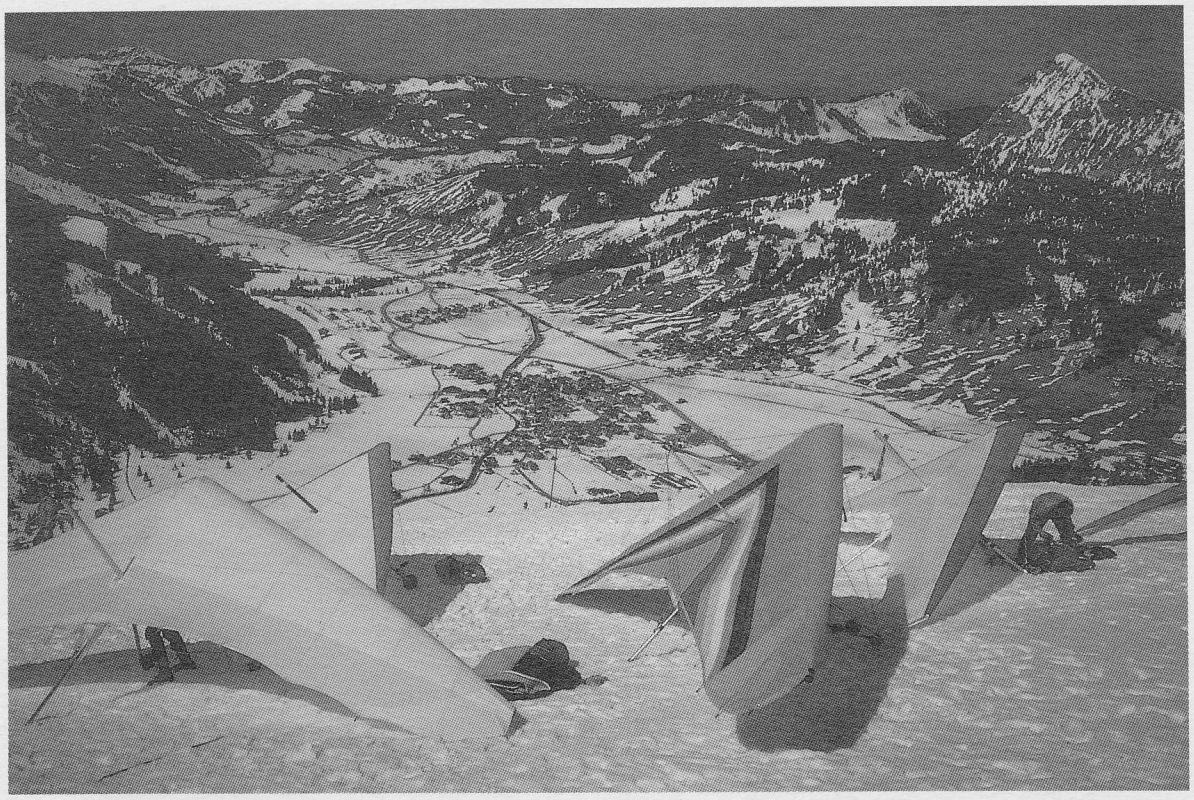
Kenneth Norcian laakson yläpuolella noin 1400 metrissä.

Illalla päivästä puhuttiin vielä pitkään ja alkupäivien säästä johtuen matalalla olleesta mielialasta ei ollut tietoakaan. Aamulla heräsimme mielettömään myrskyyn, joten ei muuta kuin kelin tekoon. Kärsittyämme parin päivän tymästä saimmekin seuraavat kuusi päivää nauttia pääsiäisestä ja hyvästä säästä.

Sään lämmettyä siirryimme telttamajoitukseen Norcian laakson laskupaikan läheisyyteen. Leirin naamioinnista huolehti sissimme Hemppa ansiokkaasti. Paikalle saapui myös muita riippuliitäjiä Italiasta, Saksasta ja Itävallasta. Ihmettelimme hiukan saksalaisten ja itävaltalaisten tuloa. Kysyttäessä he vastasivat, että ajavat mieluummin tänne lentääkseen kuin jonottevat kotimaassaan hyvillä lentopaikoilla, joissa meno rupeaa ruuhkautumaan.

Ulkomaalaisten kuullessa, että osa Suomen maajoukkueesta oli paikalla harjoittelemassa, kävi joskus niin, että termiikkiä hakiessa peesissä oli pari kaveria. Lentäminen oli leppoisaa ja saimme kaikki hyviä lentoja ja hyvää harjoitusta vuoristo-olosuhteissa lentämisestä, jota olimme tulleet hakemaankin. Ajallisesti pisimmät lennot tekivät Tenho ja Hessu, noin neljä tuntia kumpikin. Hessun haaveena ollut M.Vettoren valloittaminen lentämällä jäi valitettavasti haaveeksi vaikka lähellä se olikin.

Selvisimme hyvin haavereitta lukuunottamatta Mikon päätöstä tutkia tasangon maaperää tarkemmin, joka todettiin "hieman" märäksi ja mutaiseksi. Hemppakin löysi laskualueella olleen yksinäisen puun ja yritti lyhentää sitä siipiputkellansa. Vauriot kuitenkin kaikkiaan yksi kolmioputki. Vaikka Hemppa ja Mikko välillä kokemattomuuttaan tyrivät hyviä lentoja, osoittivat he lopussa kehittyneensä valtavasti lentämällä todella hienosti niin rinnetuulessa kuin termiikissä.



Lähtöpaikan näkymät Tanheimin laaksoon. Hemppa valmistautumassa oikealla.

Valitettavasti aika kului nopeasti ja meidän oli pikkuhiljaa lähdettävä ajamaan kohti Suomea. Matkalla poikkesimme Bassanoon tarkastamaan Monte Grappan kisojen tulokset ja messut. Olimme alunperin suunnitelleet osallistuvamme kisoihin, mutta hyvä että jäivät väliin, sillä sää oli ollut huononpuoleinen.

Pienten messujen mielenkiintoisin anti oli kovapäisten trike–lentäjien huimat lennot messualueen yllä. 136–hevosvoimaisilla 36 kiloa painavilla Hirthin moottoreilla varustetut triket esittivät pystykäännöksiä ynnä muuta mukavaa. Tyypilliseen italialaiseen tyyliin järjestyksestä ei ollut tietoakaan ja noin 60 kertaa 200 metrin lähtö/lasku/esitysalueella tehtiin laskua ilman mitään järjellistä kuviota. En tiedä miten, ilman onnettomuuksia homma näytti pyörivän.

Lähes kaikki triket olivat vesijäähdytteisiä, mikä näyttää olevan kehityksen suunta moottoroiduissa peleissä. Mielenkiintoinen oli myös uusi HP kakkonen joka näytti kovalta menijältä. Saisikohan Räisäsen Hessulta tyypit järjestymään??

Bassanosta siirryimme tunnettuun Kösseniin. Sateisen sään vuoksi emme voineet valitettavasti muuta kuin tutustua hieman kylään sekä miellyttävään The Londoner pubiin.

No pitihän sitä vielä lentääkin joten seuraavana aamuna lähdimme Tegelbergiin koittamaan onneamme. Tällä kertaa köysirata oli toiminnassa ja sääkin hyvä. Vietimme Tegelbergissä kaksi päivää mahtavassa tungoksessa. Paikalla oli Christa Vogelin riippuliitokoulun oppilaita suorittamassa tarkastuslentoja. Ahtaalla lumipeitteisellä kokoamispaikalla oli parhaimmillaan noin 70 liidintä plus monta suu auki ihmettelevää turistia. Ymmärsimme nyt hyvin Italiassa tapaamiemme saksalaisten väitteet ruuhkasta. Lentämään kuitenkin päästiin ja kaikki saivat mukavat parin kolmen tunnin lennot, paitsi yllekirjoittanut joka joutui märkien ja jäätyneiden jalkojen vuoksi laskeutumaan lämmittelemään tunnin lennon jälkeen. Oli se niin väärin!

Matkalla kotimaahan kävimme vielä Tanskassa katsomassa 10 kilometriä pitkää ja 20–90 metriä korkeata rinnetuulipaikkaa Lökkenin kylässä luoteisrannikolla. Tuuli ei kuitenkaan ollut riittävän kova ja ainoana paikkaa kokeillut Hessu joutui laskeutumaan hiekkarannalle. Liidin sotkeutui öljyyn ja loppupäivä käytettiin puhdistukseen, trimmaukseen ja auringon ottoon.

Koska edessä ei ollut enää muita kiinnostavia lentopaikkoja, matka kotiin sujui yhtäkyytiä. 23 päivän mittaiseen reissuun mahtui kaikkiaan 13 lennettävää päivää vaihtelevissa paikoissa ja keleissä. Tiimaa kerättiin seuraavasti: Tenho ja Hessu kumpikin yli 20 tuntia, Kenneth karvan verran yli 13 tuntia, Mikko ja Hemppa kumpikin kuusi tuntia, joten ihan mukavasti. Matkaa taitettiin yhteensä 8000 kilometriä ja keskimääräinen budjetti per lentäjä oli noin 5000 markkaa. Ilmailuliitolta saimme matkatukea 2500 markkaa josta suuret kiitokset. Miellyttävästä matkaseurasta kiitokset kaikille osallistujille. Minneköhän ensi vuonna harjoittelemaan?

JUORUJA

8.11 lensi Ville Knuutila Oripäästä 25 kilometriä pelkällä hinauksella. Hinauskorkeus oli noin 900 metriä ja ylätuulen nopeus kai yli 60 km/t. Keskinopeus oli aika huima.

Suomen joukkueeksi MM–kisoihin Australiaan lähtevät Heikki Laitinen, Vesa Laitinen, Heikki Räisänen, Antti Nummelin, Jari Nieminen ja Heimo Lamberg joukkueenjohtajaksi. Lisäksi muutama innokas avustaja. **ONNEA MATKAAN!**

Uudenvuoden tapahtuma järjestetään tänä vuonna Australiassa.

ISRAELIN TUULISSA

Jouko Antere

Israel on aivan varteenotettava vaihtoehto mietittäessä huokeaa ja mielenkiintoista lentolomakohdetta pitkän talven katkaisemiseksi. Israelissa riippuliitotoiminta on melkoisen vapaata kunhan ei aivan Libanonin rajan pinnassa ilmaan yritä. Maassa on lukuisia erinomaisia lentopaikkoja ja useimmat niistä sijaitsevat suhteellisen pienellä alueella Yam Kinneretin eli Genessaretin järven rannalla sijaitsevan Tiberiaksen kaupungin ympäristössä.

Viime vuoden elokuussa lähti kokkolalainen riippuliitäjä Håkan Salo vuoden pestille YK:n rauhanturvahommiin, leija tietysti mukana. Yleensähän YK:n hommiin lähdetään tuliterää mersua tai bemaria hakemaan, Håkki oli kuitenkin innostunut kuultuaan maan erinomaisista lentomahdollisuuksista. Siinähän oli syytä kerrakseen lähteä matkaan. Jo kahdeksassa kuukaudessa Håkki oli killunut taivaalla lähes 200 tuntia, joten kai olosuhteiden oli siellä oltava hyvät. Ja kun Håkki sitten houkutteli tämän kirjoittajaa lentomatkalle kehuen upeita lentopaikkoja maasta taivaisiin, lunastin huhtikuussa 2500 markalla edestakaisen lipun Helsingistä Tel Aviviin. Leijan kuljettaminen maksoi vaivaiset 200 markkaa edestakaisin. Seuraavassa muutamia kokemuksia ja hajatietoja kahden viikon tutustumisen pohjalta sikäläisestä lentotoiminnasta.

Israelissa vain kaksi kerhoa

Pilotteja Israelissa on suurin piirtein saman verran kuin Suomessa, aktiivilentäjiä kuitenkin selvästi enemmän kuin täällä. Maassa on muutamia 1000 tunnin miehiä sekä lukuisia 500 tunnin ylittäneitä pilotteja. Huolimatta ympärivuotisista loistavista harjoittelumahdollisuuksista eivät "iipot" ole menestyneet kansainvälisissä kisoissa mitenkään mainittavasti, Unkarin EM- kisoissa jäivät selvästi suomalaisista.

Liidinkalusto vakavasti lentämistä harrastavilla näytti olevan aika pitkälle samaa kuin meilläkin, Magic ei ole ehkä yhtä yleinen, mutta sitä vastoin Hermes, Profile ja Typhoon ovat siellä yleisempiä. Myös israelilaisvalmisteisia leijoja, samoin kuin valjaita, käytetään paljon.

Radiolaitteiden käytössä Israelilaiset ovat kuitenkin paljon suomalaisia pitemmällä. Lähes jokaisella kilpapilotilla ja monilla muillakin on käytössä kunnolliset pienet, mutta erittäin hyvin kuuluvat radiopuhelimet. Kuulokkeet on upotettu kypärään ja mikrofoni sojottaa suun edessä. Radioillaan he ovat lentojen aikana jatkuvassa yhteydessä toisiinsa ja hakuautoihin. Onpa joskus ambulanssikin hälytetty suoraan ilmasta, kun pilotti on nähnyt kaverinsa rysäyttävän pahannäköisen laskun.

Maassa on kaksi suurehkoa kerhoa – molemmat toimivat Tel Avivissa. Jos jotakuta kiinnostaa yhteydenotto sikäläisiin kerhoihin, niin puhelinnumerosta 990–972–3–551 5642 Israelin Hanggliding Clubilta löytyvät Zeev ja Amiram, jotka tietävät Israelin lentotouhuista enemmän. Israelin kerhot järjestävät suunilleen samanhintaisia kursseja kuin Suomessa pidetään. Yhden päivän seuraamisen perusteella koulutus näytti suhteellisen pätevältä.

Molemmat kerhot kouluttivat bisnesmielessä ja opettajat ovat ammattilaisia. Oppilaita koulutetaan vuosittain 150–200, joista suurin osa tulee ulkomailta. 400–500 US dollarilla kannataa kouluttaa, kun työhön ei mene aikaa kuin viikosta kahteen, sopivia säitähän ei Israelissa yleensä tarvitse odottaa.

Koulutuspaikkana on Bat Yamin hiekkaranta aivan Tel Avivin eteläpuolella. Tasainen merituuli puhaltaa lähes aina sopivalla voimalla suoraan noin 15 metrin dyynejä vastaan. Koulutuskalusto näytti aika rähjäiseltä, riekaleisilla rogalloilla ja Atlaksen tyyppisillä paikallisilla Agureilla porukka treenasi päiväkausia aluksi suoria liitoja ja

sitten mahdollisimman jyrkkiä S-kaartoja ennen vuoristoon pääsyä. Mukana rehki ilahduttavasti myös muutamia sirkeitä tyttölapsia. Kumma kyllä, koulutuksen aikana päähän taottu järki tuntui leijuvan teille tietämättömille heti kun lupakirja oli taskussa. Sen verran uhkarohkean näköiseltä touhulta homma joskus vuoristossa näytti. Uutta ainakin minulle oli nähdä vaakakierre kolmen metrin korkeudessa yritettynä. Taitolentoliike taisi tosin tulla vähän vahingossa kaverin yrittäessä jostakin kumman syystä laskeutua todella kovassa tuulessa viiden metrin päähän puoli kilometriä syvän jyrkänteen reunan taakse. Takana kulkevaan voimajohtolinjaan ei lisäksi ollut matkaa kuin korkeintaan 15 metriä. Enkeli Gabriel taisi "kolleegaansa" suojata, kaverilta katkesi ainoastaan molemmat siivet, luut jäivät entiselleen. Ehkä osasyy edelläkuvatunlaiseen meininkiin on siinä, ettei koulutus jatku alkuvaihetta pitemmälle. Vuoristolennot ja rinnetuulen käyttö on opeteltava jokaisen itse. Toisaalta israelilainen luonteenlaatu taitaa olla vähän meikäläistä huolettomampi.

Korppikotkien seurassa hautavajoaman rinteillä

Oma ensimmäinen lentoni sujui tosi miellytävissä rinnetuuliolosuhteissa Mevo Hammassa lähellä Tiberiasta. Kinneretjärvi on syvän hautavajoaman pohjassa 209 metriä merenpinnan alapuolella. Seudun geologia tarjosikin herkullisen lentopaikan, onhan järven toinen sivu lähes 600 metriä korkeaa jyrkkää rinnettä. Äkkijyrkän rinteen reunan takana avautuu sitten satoja hehtaareja pöytätasaista puutonta peltoa, kuin laskupaikaksi suunniteltu.

Mevo Hammassa tuuli suhteellisen navakasti sinne tullessani, joten en uskaltanut yrittää ensimmäistä rinnestarttia kolmeen vuoteen ennen kuin illemmalla tuulen hieman tyynnyttyä. Kun tunsin, että leija varmasti pysyy käsissä, tepastelin Salon Håkin avustamana jyrkänteelle. Siitä vain askel ja kaarto suoraan nostoon 600 metriä alapuolellani välkkyvän Kinneretjärven päälle. Muutamalla varvilla sain useita satoja metrejä lisää korkeutta. Mutta kun hetken päästä eräs paikallinen pilotti starttasi ja nousi nopeasti yksikankaisella leijallaan kaksikankaisen Clubmanini yläpuolelle, aloin seurailla kaverin lentolinjoja. Rinnetuulikokemukseni kun oli lähes nolla ennen tätä lentoa, olin ajellut lähinnä sattumanvaraisesti rinteiden päällä. Paikallisen pilotin kaartoja seuraten nousin nopeasti useita satoja metrejä lisää, jolloin kaveri jäi taas alapuolelleni - niin kuin yksikankaisen pitikin!

Kaikista alkuperäisimmät alkuperäiset paikalliset liitäjät eli parimetriset korppikotkat ja muut suuret petolinnut liihottivat sulassa sovussa kanssamme samoissa nostoissa. Niitäkin seuraamalla löyti hyviä nostoja, olisi vain pysynyt kunnolla niiden perässä.

Rinnetuulessa saattoi purjehtia toistakymmentä kilometriä järvenrantaa edes takaisin. Välillä jyrkänteen reunalla näkyi kibbutseja, muualla tasainen pelto jatkui aivan jyrkänteelle saakka. Huhtikuun pellot ja muu luonto olivat vielä kirkkaan vihreää ja kirjavanaan kukkaketoja juuri päättyneen sadekauden jäljiltä.

Vielä illallakin rinnetuuleen sekoittui hyviä putkitermiikkejä, joilla sai nopeasti ylimääräistä korkeutta. Järvenrantapellot ja loivempi alarinne toimivat hyvänä ilman esilämmitysalueena, paistoihan aurinko kuumasti koko päivän suoraan rinnettä vasten.

Harmi vain, että jo parin kilometrin päässä myötätuulen puolella häämötti tiheä piikkilanka-aita. Israelin ja Jordanian rajan vuoksi ei Mevo Hammasta voinut lähteä matkaan vaikka maasto muuten siellä suunnalla hyvältä näyttikin.

Moskeijan ylle tasan kello 11

Toinen erinomainen lentopaikka on Taaborin vuori parinkymmenen kilometrin päässä Tiberiaksesta. Vuori on noin 600 metriä korkea, kuin valtava ylösalaisin oleva kattila keskellä laajaa tasankoa. Vuoren huipulla on kaksi pientä ja siroa luostaria, joiden pihoilla ja puutarhoissa vilisee jatkuva turistivirta.

Starttipaikka sijaitsee vuorelle menevän tien varressa noin puolessa välissä. Leijan kokoamistilaa ei juuri ole, lauantaisin tilaa on

todella niukasti kun tusina pilotteja yrittää koota liitimiään aarin alueella. Startti on Taborilla päästävä tekemään viimeistään kello 11 aamupäivällä, tuuli kääntyy nimittäin melkein minuutilleen silloin täysin sivutuuleksi.

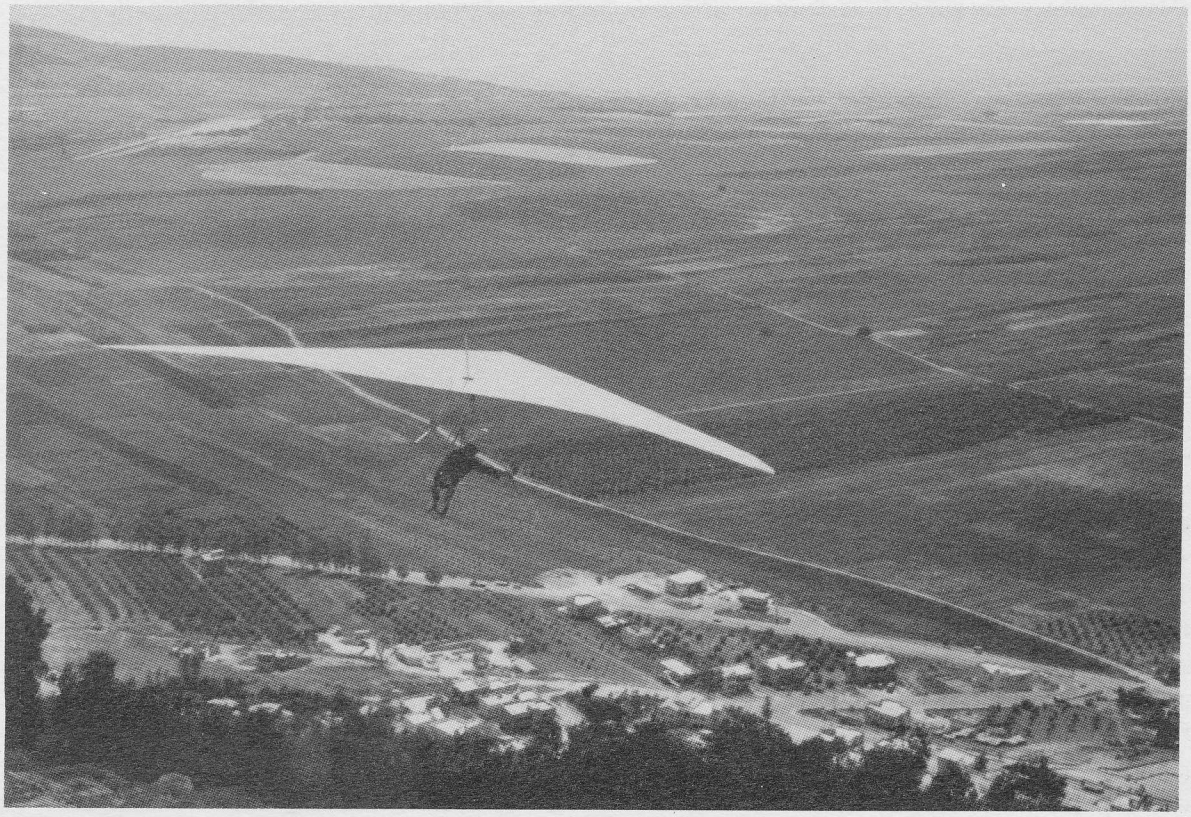
Starttasin parin askeleen juoksulla ensimmäiselle Taaborin lennollani juuri ennen kello 11 ja aloin hetkisen kuluttua ihmetellä, kun rinne ei tahtonut kunnolla kantaa. Vasta kun huomasin muiden siirtyvän hieman toisille ajolinjoille tuulen kääntymisen mukaan ja seurasin uskollisesti heitä, rupesi omakin leijani taas kunnolla nostamaan.

Mielenkiintoisen tunnelman lentämiselle loi alapuolella sijaitseva arabikylä, jonka moskeijan minareetista kaikui Islamilaisia rukouslauluja. Todella itämainen fiilinki.

Männikön peittämä vuori nosti tihkusateessa noin 800 metriin. Noin tunnin lennon jälkeen aurinko rupesi porottamaan alapuolen ruskeille kynnöspelloille, silloin rupesivat termiikit viemään minua melkein väkisin yli kilometrin korkeuteen. Enpä paljon hanttiin pannut, aivan sama minne ajoi, aina nosti ja lujaa.

Puolentoista tunnin lennon jälkeen keskittymiskyky alkoi ehtyä, olihan ilmassa pienellä alueella runsaasti muita liitimiä seurattavana oman lentämisen lisäksi. Aloin suunnitella laskeutumista allaolevalle peltoaukealle, joka jatkui vuoren juurelta aina kahdeksan kilometrin päässä näkyvään Nasarethin kaupunkiin saakka. Laskuun ei tahtonut päästä millään. Vaikka kuinka veti, mentiin korkeintaan vaakalentoa tai metrin nostossa. Lopulta avasin valjaspussin ja sojottelin jaloilla mahdollisimman paljon ilmanvastusta ja samalla kaarsin jyrkkää kurvaa putki munissa. Sillä pelillä pääsin kolmisen metriä sekunnissa alaspäin ja viimein pellolle. Huh huh.

Suosittu matkalentoreitti on lentää Taaborista Mevo Hammaan, josta kertyy kilometrejä reilut 40. Israelin matkalentoennätys on vain 142 kilometriä. Sen lyhyyteen vaikuttaa se, että matkat lennetään lähes aina Välimereltä puhaltavassa itätuulessa eli mennään maan poikki, eihän Israel ole juuri mainittua kilometrimäärää leveämpi.



MATKALENTO 153 KM – UUSI SUOMEN ENNÄTYS

Tenho Salminen

Vaikka mennyt kesä oli riippuliidon historian surkein säiden puolesta, niin ainakin Vesivehmaalla saatiin nauttia kahdesta erittäin hyvästä kelipäivästä: 4.7. ja 5.7.

Neljäntenä heinäkuuta oli tuuli riittävän heikko kolmiolentoa varten, mutta meikäläisen yritys, kenttä – Uusikylä – Vuolenkoski – kenttä, noin 70 km, jäi viimeistä kolmannesta vajaaksi.

Viidentenä heinäkuuta oli sää vähintään yhtä hyvä, mutta lounaanpuoleinen tuuli oli kohtalaisen voimakasta. Tuulen suunta ja voimakkuus estivät Pientä Salpausselkää seuraavan reitin käytön, jota pitkin useimmat matkalennot Vesivehmaalta on riippuliidetty.

Laitisen Heikin kanssa pidimme taktiikkapalaverin ja päätimme yrittää yhdensuuntaista lentoa myötätuuleen. Oletettu reitti olisi Vesivehmaalta Heinolan yli kohti Mikkeliä.

Päivä oli jo kulunut luvattoman pitkälle. Kello oli yli kahdentoista kun narut, taittopyörät ja hinausauto olivat valmiina Vesivehmaan kiitoradalla 25. Risto Pykälä suostui ystävällisesti hinaajaksi. H. Laitinen hinattiin ensimäisenä ja hän myös jäi nostoon meikäläisen vielä kootessa liidintä.

Minä en päässyt ensimmäisellä yrityksellä termiikkiin mutta koska löysin voimakkaita laskevia, arvasin, että nostoja täytyy myös löytyä. Seuraavalla hinauksella noin kello 13 löytyikin hyvä 2–3 –metrinen, joka vei hieman sortaen kentän koillispuolelle, jossa Laitinen oli kärsivällisesti odotellut 1800 metrissä.

Tuskin olin noussut samalle tasolle kun Hessu aloitti pitkän liuun kohti Heinolaa. En rohjennut lähteä perään vaan pyrin säilyttämään korkeuden nostoja merkitsevien hattaroiden alla. Ajauduin koilliseen hiukan Heinolan kaakkoispuolelta. Tällä kertaa varovaisuus kannatti.

Myötätuulen puolella oli hyvännäköisisä pilviä, jopa jonoja mutta reitti vei suoraan vesistön yli (Konnevesi). Katsoin ettei järven kiertäminen olisi hyödyttänyt ja kun korkeuttakin oli 1850 kentän pinnasta, jatkoin pilvien alla.

Vesistön jälkeen oli pilvetön aukko mutta se oli ehkä vain 6 – 7 km:n levyinen. Oudon näköisten korpimaisemien päällä myötätuuleen liuuttaessa korkeus väheni 1200 metriin kunnes löytyi seuraava heikko mutta tasainen nosto.

Yritin pysytellä mahdollisimman ylhäällä ja jatkoin pilveltä seuraavalle. Pohjoisen puolella taivas näytti kirkkaalta, lentokelpoinen reitti näytti olevan reilusti Mikkelin (ja lentoväylän) eteläpuolella. Tunnistin Mäntyharjun kartan avulla. Rautateillä vei juna Mikkeliin mänijöitä.

Vähän ennen Ristiinaa korkeuteni oli mennyt noin tuhanteen metriin ja nostot tuntuivat heikoilta. Aikaa kului eikä matka tahtonut taittua. Edessä olin vetinen Saimaa. Vesistön rannalla nostot paranivat kuitenkin uudestaan ja pian olin yli 1800 metrissä. Pätkä täyttä vauhtia jonon pohjassa ja pilven jälkeen pitkä liuku sinisen aukon yli.

Koko ajan oli liuulla tavoitettavissa jokin kallioisista saarista mutta saaret olivat metsän peittämiä ilman laskupaikkaa. Pääsin kuivemmalle alueelle, jossa oli taloja ja viljelysaukeita mutta korkeus hupeni noin 500 metriin ennenkuin hakkuuaukion päältä löytyi seuraava hyvä nosto.

Korkeuden kasvaessa tuli näkyviin Puumalan niemi. Vesiliikenne Saimaalla näytti vilkkaalta: Höyrylaiva, useita pienempiä aluksia ja purjeveneitä seilasi saarien välissä. Tässä vaiheessa taisin liiaksi unohtua ihailemaan maisemia kun olisi pitänyt keskittyä suunnittelemaan reittiä eteenpäin.

Jätin pilven kun nosto heikkeni ja liuuin Puumalan pohjoispuolelta Puumalan niemen ylitse. Löytyi heikko noste ja ajauduin myötätuuleen noin tuhannen metrin korkeudessa. Savonlinna alkoi erottua reitin suunnassa mutta sinne johtavat pilvijonot olivat mantereen päällä pohjoisempana.

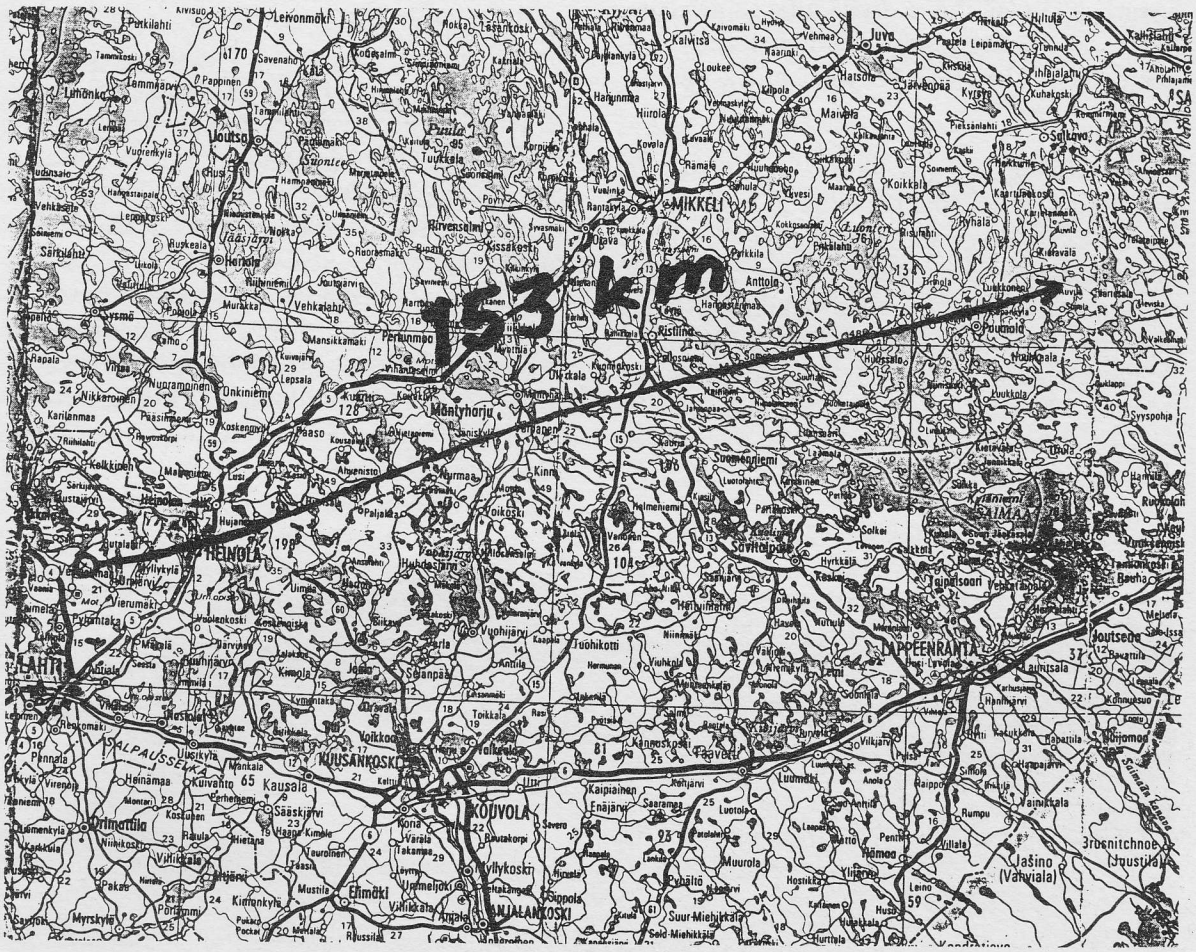
Ajauduin Puumalan itäpuolella olevan Viljakansaaren päälle. Pilvet olivat harventuneet enkä ollut ollenkaan varma seuraavan noston löytymisestä. Ainut keino matkan jatkamiseen oli löytää nosto saaren yläpuolelta. Kiertelin mahdollisten termiikkipaikkojen kautta mutta ilma oli tasaista.

300 metrin korkeudessa variometri äännähti muutaman kerran. Aloin kaartaa, alapuolella oli pieni hakkuuaukio, jonka tuulen alapuoleisesta metsänreunasta lämpimän ilman kuplat nousivat. Sain viivytettyä vajoamista muutaman minuutin mutta tällä kertaa ei nosto lähtenyt viemään ylöspäin. Hakkuuaukio näytti sen verran epämieluisalta laskeutumispaikalta, että lopetin rypistelyn ja liitelin lähemmäs tien vartta, jossa oli taloja ja peltoja.

Laskeuduin kello 17.15 heinäpeltoon. Jätin liitimeni (Bullet C 86) kokonaiseksi ja kävelin taloon soittamaan. Oli parasta tilata noutaja (Pykälän Risto) heti, sillä ajomatka maantietä pitkin veisi aikaa. Kävellessäni seurasin pilviä, jotka alkoivat uudelleen kehittyä toimivan näköisiksi. Olisin mieluummin ollut vielä ilmassa, sillä nosteita riitti vielä ainakin kahdeksi tunniksi.

Mittasin myöhemmmin lentomatkaksi 153 km. Lentoaika oli vain 4t 15 min, joka tekee keskinopeudeksi 36 km/t.

Suomessa on mahdollista hyvissä olosuhteissa ehkä lentää yli 9 tuntia (kello 11–20). Jos myötätuuli on sopiva, päästään ehkä keskinopeuteen 40 km/t pilvijonoja hyväksikäyttäen. Olisiko mahdollista rikkoa Joe Bostikin tämänvuotinen ME-matka 366 km?



KOLME LENTOA TANDEMILLA

Anne Kuvaja

Riippuliitoa niinkuin montaa muutakin asiaa voi harrastaa monella tavalla: intensiivisesti, nopeasti rinteessä rypemisestä autohinaukseen ja yksinlentosasteella kehittyen tai Laajavuoren rinteessä aina vain räpiköiden syksyllä ja talvella ja keväällä mustelmia hankkien ja vaappuvia lentoja ja hurmaavia mahalaskuja tehden, mutta lopuksi hieman omaksikin hämmästyksekseen huomata olevansa Tikkakosken kentällä valjaat päällä ja kypärä päässä valmiina ensimmäiseen "oikeaan" lentoon tandemilla kouluttajan kanssa.

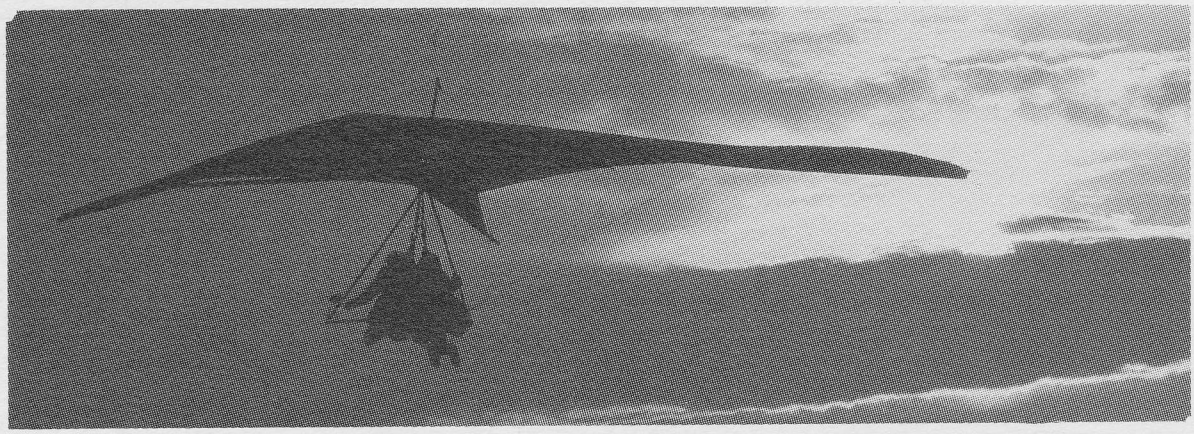
Naisille ominaista pitkäjännitteisyyttä vaiko laiskuutta tämä hitaaanpuoleinen riippuliidon harrastamiseni... Kun näin kauan jotakin harrastettuaan pääsee kiinni itse asiaan eli lentämiseen, niin voisi ainakin olettaa asioiden muhineen päässä parin vuoden ajan. Näin ei ikävä kyllä ole asian laita. Mutta jo peräti kolme tandem–lentoa tehneenä voin kiteyttää lyhyesti miltä ne tuntuivat.

Ensimmäinen lento ei äkkinäisyydellään (ei itse lento, vaan päätös sille lähtemisestä) hämmästyttänyt vain minua, vaan olisi myös hämmmästyttänyt suuresti lääkäriäni ja fysioterapeuttiani, jotka olivat sinikkäästi yrittäneet parantaa kädessäni jännetupin tulehdusta kieltäen kaikki kättä rasittavan toiminnan. Mutta niin kuin Lappalaisen Vesa sanoi, eihän riippuliitimen ohjaaminen voimaa vaadi. Eipä kai.

Ensimmäisestä lennosta muistan, että oli kaunis, aurinkoinen ja suhteellisen tyyni sää, katselin jopa maisemia nousun aikana. Sen jälkeen muistan vain tarrautuneeni kaikilla voimilla ohjauskolmioon, etenkin kipeällä kädellä tietenkin, mutta alas tultiin ihan siististi, eikä edes pelottanut kauheasti.

Toisen lentoni tein Vesan kanssa säässä, joka oli hieman tuulisempi ja minusta suorastaan myrskyisä. Lento oli lähinnä kallistelua siiveltä toiselle, maisemia en juuri muista nähneeni, luulempa suorastaan tuijottaneeni ohjauskolmiota tuulen heitellessä liidintä. Viimeisin ajatus, mitä olin ajatellut, oli kipeä käteni. Se jotenkin unohtui. Tuulen riepotuksesssa en kyllä ajatellut edes nopeaa maahan pääsyä. Sitä ajattelin vasta laskeutumisen jälkeen, jolloin lievästi hengästyneenä ja jalat vetelinä huomasin pelänneeni oikein kunnolla.

Pelkäämisen päälle on tietenkin yritettävä uudelleen, ja niin minä teinkin ja tuulikin tyyntyi ja Vesa yritti rauhoittavasti esitellä ympäristön järviä ja kaikki menikin ihan mukavasti, eikä edes pelottanut sillä kertaa. Sen sijaan käsi ilmoitti urakoineensa jo aivan tarpeeksi sille päivälle. Päätin jättää kertomatta fysioterapeutilleni, mitä kaikkea olinkaan tehnyt viikonlopun aikana levossa pidettävällä kädellä. Minun ei tarvinnutkaan kertoa; fysioterapeutti paineli maanantaiaamuna oikean käden lihaksia ja kysyi, mitä ihmettä tällä kädellä on voitu tehdä, että tässä on vieläkin tällainen jännitystila. No, mitäpä sillä..vähän lennetty ja jännitetty...



RIIPPULIIDON SM–87

Jari Nieminen. Kuvat Jouko Antere ja Kari Sola.

13.6. kokoonnuttiin Rautavaaran lentokonehallin edustalla jo neljännen kerran riippuliidon SM–kilpailujen avajaisseremonioihin, joihin kuului pakolliset puheet ja lippujen nosto salkoihin. Avajaisista selvittyämme alkoi Heimo Lambergin johdolla 14 kilpailijan koitos riippuliidon Suomen mestaruudesta.

Kesän SM–kilpailujen valmistelu alkoi jo talvella alustavilla tiedusteluilla toimitsijoista ja keskustelulla hinaussysteemistä, jolla kilpailu viedään läpi. Hinausjärjestelmän valinta ei ollutkaan aivan selvä, sillä olihan valittavana yksi kahdesta, perinteinen naruhinaus tai vintturihinaus. Lopulta RKT teki päätöksen vintturihinauksen käytöstä kilpailujen hinaussyysteeminä. Hinausjärjestelmä tuplakeloineen toimi aivan moitteettomasti kisojen ajan ja taivaalle pääsi aivan riittävän usein kukin vuorollaan.

Kilpailujen pisterajaksi oli asetettu 1000 pistettä eli kun kaksi kilpailijaa ylitti tuon kyseisen rajan, saatiin uusi Suomen mestari.

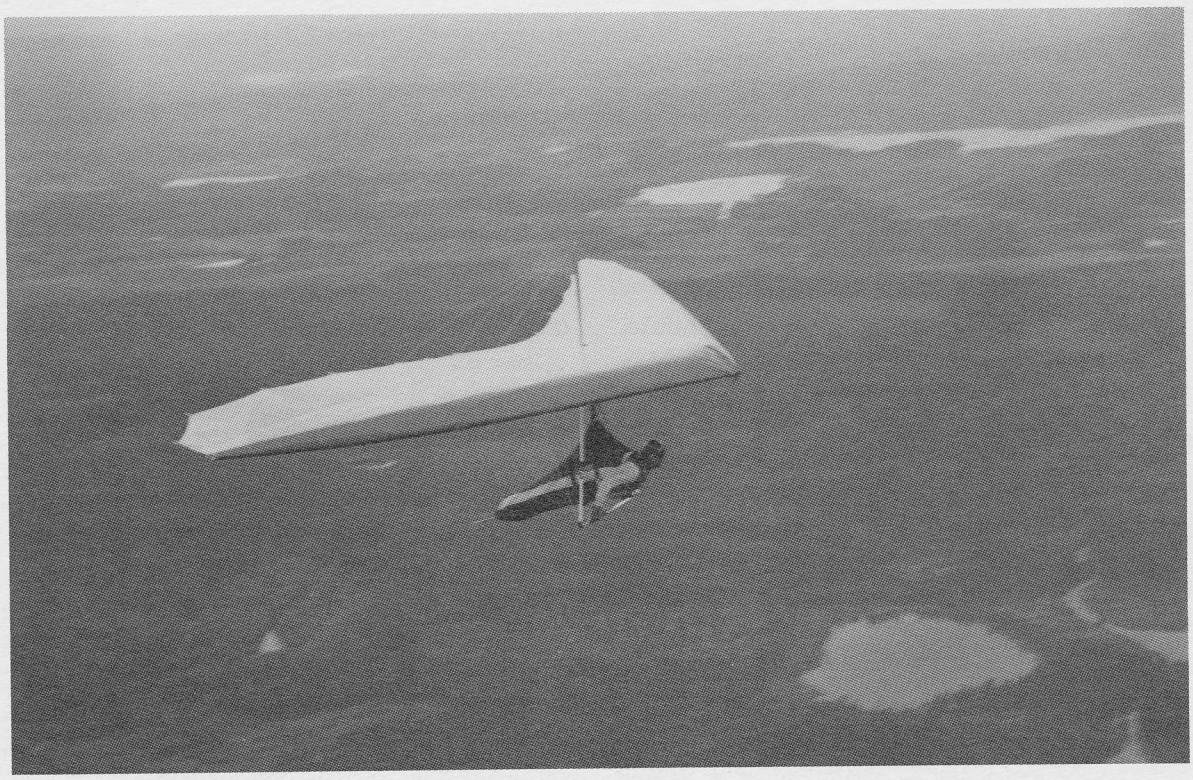
Avajaispäivä pidettiinkin sadetta, mutta seuraavana päivänä näytti keli jo aamusta lupaavalta aurinko paistoi pilvettömältä taivaalta. Päivän tehtäväksi määrättiin 30 km kolmio: kenttä – Korpinen – Atro – Korpinen – kenttä. Keli alkoi kuitenkin suhteelisen myöhään ja ensimmäiset kilpailijat lähtivät reitille vasta puolenpäivän jälkeen. Ensimmäiset hinaukset otettiin klo 11.00 aikoihin. Ennen puolta päivää kävin 800 metrissä, mutta tunnusteltuani reittiä vähän matkaa palasin takaisin kenttälle matkanteon tuntuessa vielä liian "tikkuiselta". Se olikin oikea ratkaisu sillä keli parani siitä vielä huomattavasti.

Veli-Matti Airaksisella oli epäonnea heti ensimmäisenä kilpailupäivänä epäonnistuttuaan startissa. Tilanne näytti pahalta mutta onneksi selvittiin vain katkenneilla putkilla.

Starttasin taas kerran vähän ennen kello 13.00 ja aikani kierrettyäni nostoissa alkoi korkeuttakin olla kohtalaiset 1000 m. Siirryin pikkuhiljaa reitille ja poistuin kohta kentän "vetovoimasta". Sitten se olikin menoa. Alkumatkasta sain lentää aivan yksinäni mutta vähän ennen Korpista aloin erottaa jos jonkin pilven alta auringon heijastuksia mylarista tai kiiltävistä alumiiniputkista, tuntui kuin kaikki 14 kilpailijaa olisivat olleet ympärilläni. Koetin taas keskittyä lentooni ja olla seuraamatta muita.

Mikään ei saa "lentorytmiä" niin sekaisin kuin se, että kuvittelee olevansa yksin ja muitten olevan jossain kaukana alapuolella, mutta yht'äkkiä huomaakin jonkun toisen olevan yläpuolellaan. Tällä kertaa se toinen oli Kenneth. Yritin päästä Kennethin korkeudelle ja vähän päällekin. Aikani lennettyäni huomasin taas, että on turha huolestua pienistä korkeuseroista, sillä osat vaihtuvat tasaiseen tahtiin. Siitä sitten lennettiinkin puljassa, toisiamme kytäten kuvaamaan Korpista, jossa korkeutta oli taas turvallisesti toista tuhatta. Korpiselta lähdöstä ei tuntunut tulevan oikein mitään kun kumpikin odotti toisen lähtevän ensin. Viimein Kenneth lähti jatkamaan matkaa kohti Atroa ja minä perässä. Jäin jälkeen alkumatkasta ja lentelin rauhassa pyrkien käyttämään hyväkseni kaiken noston missä vain ylöspäin pääsi. Saavutin Kennethin taas vähän ennen seuraavaa käännepistettä, ja siinä sitten pyörittiin samassa nostossa. Kenneth meni jälleen menojaan. Ennen Atroa tuli jo Kenneth minua vastaan pilvenreunalla. Pääsin vihdoin itsekin kuvaamaaan Atron, jossa näin myös riippuliitäjä Räisäsen rypistämässä kohti käännepistettä.

Ennen Korpista keli tuntui heikkenevän eikä kunnon nostoja tuntunut löytyvän. Korkeuttakin oli vain enää reilut 300 metriä, eikä löytynyt kuin kantavia alueita, joissa koetin pysytellä, maastolasku tuntui siirtyvän vain vähän tuonnemmaksi. Kennethkin oli jo mennyt menojaan – ties minne.



Sitä ihmisen aidointa iloa tunsin kun huomasin kaksi liidintä Korpisella pellossa. Viimein tymäkin alkoi hellittää ja nostot voimistuivat. Korpiselle päästyäni olin 800 metrissä, josta kuvattuani otin suunnan kohti kenttää.

Huomasin Tenhon tulevan vastaan ja ihmettelin onko se uudelleen reitillä ja arvelin Tenhon lentävän vain huvikseen. Tenho olikin ensimmäisellä lennolla lentänyt suoraan Atrolta kentälle eikä ollut muistanut käydä uudestaan Korpisella. Laskeuduttuaan kentälle muut ihmettelivät Tenhon lähestymissuuntaa ja silloin Tenhollekin selvisi vasta, että Korpinen jäi käymättä. Eipä siinä Tenholla auttanut sitten muu kuin lähteä uudelleen reitille.

Liu'uin yli peltojen enkä malttanut jäädä pyörimään heikkoihin nostoihin. Pian olikin korkeus huvennut ja maastolasku näytti todennäköiseltä. Matkaa kentälle oli vielä nelisen kilometriä eikä peltoja välillä, jotenka ainut vaihtoehto oli enää löytää nosto. Pellon reunalla olikin hakkuuaukea joka, näytti oikealta termiikinpesältä. Sen päälle päästyäni "tinttasikin" oikein kunnolla. Osuin suoraan voimakkaaseen nostoon eikä keskittämisessä ollut vaikeuksia. Pian olin 1200 metrin korkeudella ja matkaa oli vielä pilvenpohjiin mutta arvioin, että tästä pääsee kentälle ja lähdin loppuliukuun. Loppuliu'un aikana huomasin lähteneeni aivan liian korkealta loppuliukuun sillä kentälle päästyäni korkeutta oli vielä yli kuusisataa metriä. Eikä ihme sillä nostot olivat välillä tosi voimakkaita.

Kieputin liitimeni alas ja laskeuduin. Kenneth oli tyytyväisenä kentällä vastassa, ei varmaankaan minun tulostani vaan siitä, että hän oli lentänyt reitin läpi ainoana ennen minua ja vielä parikymmentä minuuttia paremmalla ajalla.

Sitten odoteltiinkin jos muita tulisi kentälle. Ja mikä pahinta tulihan sieltä. Laitisen Vesa näkyi pisteenä taivaalla ja lähestyi kenttää kaikista manauksista ja "sink, sink" – tansseista huolimatta. Voittaen minut jopa tunnilla!!

Kentälle alkoi tulla jo muitakin kilpailijoita. Onneksemme autolla. Mutta neljäs, joka tuli lentäen oli Tenho, joka kiersi reitin päivän nopeimmalla ajalla.

Päivän seuraavaksi parhaat lennot olivat Vesa Lappalaisella ja Heikki Räisäsellä. He jäivät nelisen kilometriä kentästä pellolle, johon minäkin aioin laskeutua.

Seuraavana päivänä päästiinkin lentämään tehtävää, joka oli pituudeltaan 39 km. Kenttä – Juminen – Atro – Korpinen – kenttä. Hinauksia kertyi edellistä päivää enemmän eikä nostoja tahtonut oikein löytyä.

Pari kilpailijaa oli lähtenyt jo reitille, kun itsekin aloin vasta löytää nostoja ja päästä niissä ylöspäin. Pääsinkin heikossa nostossa aina pilvenpohjaan asti. Tuuli oli ylhäällä heikkoa, eikä nostossa kunnolla kulkeutunut eteenpäin. Pysyttelin pilvenpohjissa mahdollisimman kauan ja siirryin vähitellen kohti Korpista. Korpisella nostot loppuivat jo kokonaan ja kelikin oli lauttautunut. Ainut aurinkoinen maastokohta oli reittiviivasta oikealle ennen Jumista, jotenka liu'uin sinne. Sahasin edestakaisin odotellen nostoa mutta nostoa ei vain löytynyt. Korkeus alkoi olla jo vähissä ja päätin liukua Jumiselle, jossa minulla oli korkeutta enää alle sata metriä. Ei siinä muu auttanut kuin kuvauksen jälkeen laskuun hyvälle vihreälle AIV-pellolle. Onneksi osui leikatulle saralle.

Sitten vain leija pakettiin tähystellen välillä taivaalle. Ja ei aikaakaan kun Laitisen Vesa liiteli Bulletillaan kohti Jumista. Mutta lähes yhtä matalissa kuin minä ja laskuunhan Vesankin oli tultava, viereiselle pellolle. Hetken päästä tuli myös Koivukosken Heikki ja laskeutui samalle pellolle kuin minä.

Ennen kuin lähdettiin kentälle saapuivat "Rappari" eli Pykälän Risto ja Knuutilan Ville kuvaamaan käännepisteelle. Mutta laskuun he eivät tulleet vaan nousivat nostossa aina pilvenpohjaan asti. Ville suuntasi matkansa kohti Atroa mutta Rappari vanhana purtsikkapilottina lenteli takaisinpäin vastatuuleen niin pitkälle kuin oli kantavaa ja vasta sitten sivutuulessa kohti Atroa. Hän olikin päivävoittaja. Ville ehkä hieman yllättäen Tenhon jälkeen kolmas.

Kahden kilpailupäivän jälkeen oli jo neljä kilpailijaa ylittänyt 1000 pisteen rajan jotenka päästiin heittämään joku taas Rautavaaran saunalampeen Suomen mestarina.

Ja kun seuraavat kolme päivää pidettin sadetta eikä lentokeliä tullut oli se joku Tenho Salminen, joka jo toisen kerran uitettiin SM-kisojen voittajana saunalammessa.

SM–87	Sunnuntai 14.6		Maanantai 15.6	
	Kenttä-Korpinen	7.4 km	Kenttä-Juminen	12.7 km
	Korpinen-Atro	7.6 km	Juminen-Atro	11.1 km
	Atro-Korpinen	7.6 km	Atro-Korpinen	7.6 km
	Korpinen-Kenttä	7.4 km	Korpinen-Kenttä	7.4 km
	Yhteensä	30.0 km	Yhteensä	38.9 km

		matka km	lähtö aika	paluu aika	lento aika	matka pist.	aika pist.	matka km	lähtö aika	matka pist.	yht. pist.
1. Tenho Salminen	Ul	30.0	15:00	16:39	1:39	577	308	19.4	13:15	724	1609
2. Vesa Laitinen	Ul	30.0	14:25	16:14	1:49	577	279	12.9	13:47	394	1250
3. Jari Nieminen	Pi	30.0	12:50	15:37	2:47	577	182	12.9	13:25	394	1153
4. Ville Knuutila	Tu	23.4	13:35			424	0	18.1	14:20	657	1081
5. Vesa Lappalainen	Pi	26.7	12:44			500	0	14.6	12:20	479	979
6. Heikki Räisänen	Ku	25.5	13:28			472	0	14.6	13:06	479	952
7. Kari Liimatainen	Pi	20.7	14:54			361	0	16.6	14:24	583	944
8. Risto Pykälä	Ul	7.9	13:38			67	0	19.9	14:14	749	816
9. Kenneth Konoi	Hj	30.0	13:05	15:23	2:18	577	221	4.6	12:50	0	798
10. Antti Nummelin	Pi	7.9	12:55			67	0	15.4	13:00	519	586
11. Keijo Myöhänen	La	9.4	13:15			102	0	14.0	14:29	449	551
12. Heikki Laitinen	Ul	12.2	13:10			165	0	11.5	13:53	324	490
13. Heikki Koivukoski	Pa	7.1	13:00			47	0	12.9	14:05	394	441
14. Veli-Matti Airaksinen	Po	0.0	14:30			0	0			0	0

Kerhot:

Ultra Team	4165	Hjortlandets birdmen	798
Pitkävuoren Riippuliitäjät	3662	Lapinlahden ilmailijat	551
Turun Seudun Riippuliitäjät	1081	Padasjoen lentokerho	441
Kuopion Riippuliitäjät	952	Poteli	0

LENTOPAIKKAILMOITUS

Lentopaikan nimi _____

Ajo–ohje lentopaikalle ja puh _____

_____

Keneltä saa lisätietoja _____

Kerho _____

Osoite _____ puh _____

Radan pituus _____

Sopivat tuulen suunnat asteina _____

Milloin lentopaikalla toimitaan _____

Pakolliset radiolaitteet: _____

Rinnetuulimahdollisuudet _____

Aaltolentomahdollisuudet _____

Termiikkilentomahdollisuudet _____

Muuta _____

_____

OSTAN/MYYN ILMOITUS

Valitse otsikko: ☐ Ostan ☐ Myyn ☐ Sekalaista

Nimi _____

Osoite _____

Puhelinnumerot _____

Teksti: _____

_____

_____

_____

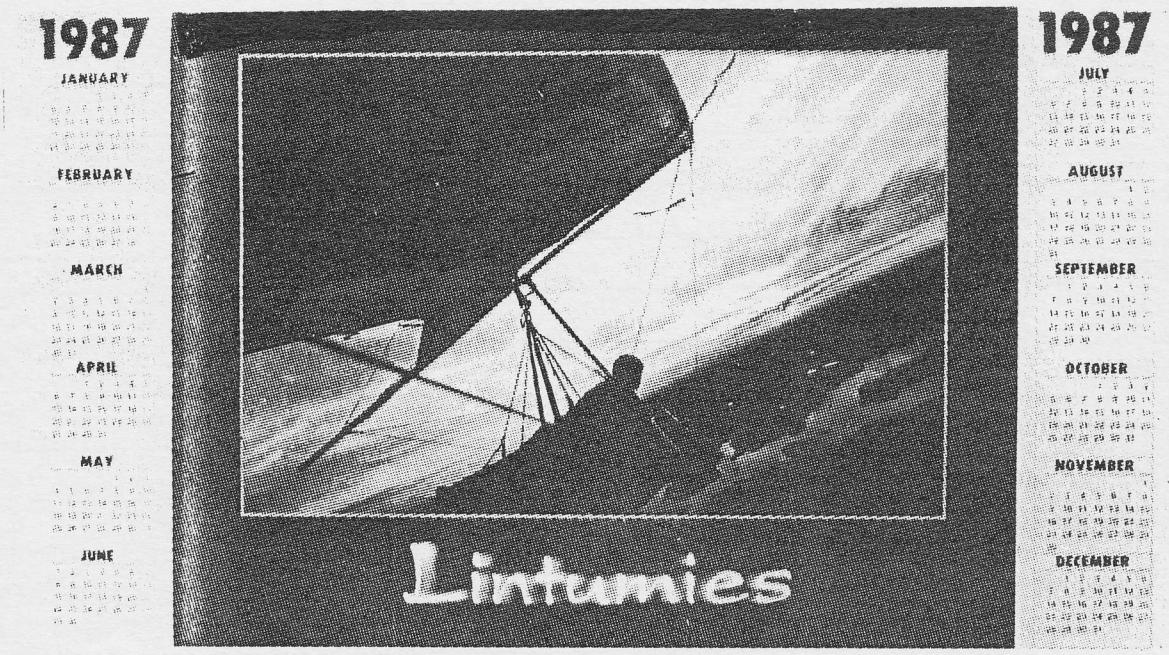
KYSYMYKSIÄ

Nimi tai nimim. _____

Kysymys: _____

_____

_____



RIIPPULIITOKALENTERIN TILAUS

Joululahjavihje! Nyt on viimeinen hetki tilata vuoden 1987 riippuliitokalenteri. Huom. vuoden loputtua voit tehdä kalenterista kauniin seinätaulun. Osta kaverillekin joululahjaksi! Sopii myös pikkujoululahjaksi.

Kalenterin hinta on 10 mk/3 kpl + postikulut ja maksu voidaan suorittaa Pitkävuoren Riippuliitäjien tilille: **Nisulan Op Tikkakoski 529033–55008923** (pankkisiirtoon tunnus: KALENTERI/87).

Nimi _____

Osoite _____

Miten kalenterit (___ kpl) toimitetaan _____

_____

KEVYTILMAILUN TILAUS

Tilaan KevytIlmailun numerot 2,3 ja 4 /87 ☐ (hinta 35 mk/kolme numeroa)
Tilaan KevytIlmailun vuodeksi 1988 kotiin ☐ (hinta 45 mk/neljä numeroa)

Nimi _____

Osoite _____

Kerho _____

Maksun olen suorittanut _____

KEVYTILMAILUMARKKINAT

MYYN:

CLUBMAN CFX 180

Myyn vajaan 2 tuntia lennetyn Clubman CFX 180 riippuliitimen tarpeettomana. Hinta 10.000 mk.

Matti Juhani Ågren 61100 PERÄSEINÄJOKI k: 964–64188

HP 170–86

Puna–musta–valkoinen. Siisti. Hp 10.000,-.

MYYTY

Keller Integral

Hyväkuntoiset kalavaljaat laskuvarjoineen. Mukana flip–flap ripustus. Puna-mustat. Hp 3.500,-.

Antti Nummelin. Tiedustelut Vesa Lappalainen k: 941–781338.

FIREBIRD II

Lähes lentämätön FIREBIRD II–liidin halvalla. Liidin on yksikankainen ja helppolentoinen. Liitimen paino vain 21 kg. Sopii piloteille 70 – 100 kg.

Lentohaalarit

Uudet saksalaiset lentohaalarit. Sopii sekä vapaalentoon, että trikeen. Tarkoitettu kesäkäyttöön, ei pakkaseen. Koko 46–48. Hintap 350 mk.

Ari Salo k: 90–171714

MAGIC IV 166

All white.

Jari Nieminen. Tiedustelut Vesa Lappalainen k: 941–781338

FLIP-variometri

Jorma Lehtola p.941-254370

CLUBMAN CFX 160,

Riippuliidin Clubman CFX 160, lennetty 9 tuntia joten kunto erinomainen. Värit: valkoinen, tumman- ja vaaleansininen. Clubman on helpoimmin lennettävä kaksikankainen leija, se sopii hyvin SP 2–asteelta aina matkalentotasolle saakka. Hintapyyntö 7.400,-.

Jouko Antere, k: 90–408007 t:90–354166.

AZUR 17

Eino Korhonen, t: 941–783266

MAGIC IV 166–87

uusi, ei lennetty.

TYPHOON S4

Hyvässä kunnossa. Sopii myös traikkisiiveksi. Soittele, niin kerron lisää.

Heikki Pimiä k: 937–49306

HP 170–85

Koe lentämisen riemu, hanki HP! HP on helppo lentää, paras startata ja laskeutua! Maailmassa lennetty 11 kertaa yli 200 mailia, niistä 7 kertaa HP:llä.

Vaihdan samanlaiseen uudempaan. Hp 9.500,-

PSR-kalavaljaat

Koko M. Ilman hinauskytkintä. Mahdollisesti myös pelkkä pelastusvarjo. Hp 3.000,-.

Vesa Lappalainen k: 941–781338 t: 941–292758.

JOUKKOJULKAISU

Pohjoismaiden mestaruuskilpailut 1987. Pisteet:

		22.6	23.6	24.6	25.6	26.6	27.6	yht.
1. Håkan Sundin	S	158	148	829	0	325	419	1878
2. Anders Andersson	S	236	711	216	0	335	357	1856
3. Geir Olsen	N	133	64	434	0	198	674	1503
4. Mats Karlsson	S	227	67	305	0	182	661	1442
5. Björn Nyflött	N	61	617	246	0	194	308	1425
6. Heikki Räisänen	SF	242	132	628	0	190	202	1394
7. Thor Alvik	N	118	67	628	0	359	147	1320
8. Per Fornander	S	0	64	656	0	143	422	1285
9. Urban Lind	S	133	516	223	0	55	357	1284
10. Heikki Laitinen	SF	230	251	0	0	182	610	1273
11. Vesa Laitinen	SF	48	119	398	0	275	241	1082
12. Vesa Lappalainen	SF	0	140	0	0	476	366	983
13. Bertil Hove	N	64	126	88	0	315	308	900
14. Peter Wraa	DK	118	67	117	0	174	409	886
15. Tenho Salminen	SF	61	67	117	0	0	308	553
16. Jan Bille	DK	127	132	117	0	0	147	524
17. Tjalfe Garvang	DK	0	42	33	0	0	147	222
mittavirhe		9	3	2	0	6	4	25

Joukkuetulokset:

1. Ruotsi 5176
2. Norja 4248
3. Suomi 3749
4. Tanska 1631

Tikkakoski–Ranking 18.-19.7.1987		la 18.7 +km 19.6	pis	su 19.7 +km 19.6	pis	yht. pis
1. Kenneth Konoi	Hj	12.7	606		0	606
2. Eero Viitala	Ul		0	10.5	523	523
3. Raimo Ollikainen	Ku		0	9.8	458	458
4. Pekka Rotko	Po		0	9.2	401	401
5. Vesa Laitinen	Ul		0	7.9	275	275
6. Jari Nieminen	Pi		0	5.9	86	86
Vesa Lappalainen	Pi		0	4.6	0	0
Tapani Hänninen	Pi		0	2.5	0	0
Kari Liimatainen	Pi		0		0	0
Mikko Kiviranta	Po		0		0	0
Risto Pykälä	Ul		0		0	0
Tenho Salminen	Ul		0		0	0
Ville Knuutila	Tu		0		0	0
L_{max}		12.7		10.5		