KEVYT ILMAILU

4-87

Kesällä Rautavaaralla. Kuva: Jorma Lehtola

KevytIlmailu 4/87

Kevytilmailun erikoislehti 1. vuosikerta

Julkaisija: *Pitkävuoren Riippuliitäjät Ry*

Päätoimittaja: *Vesa Lappalainen, Kalliomäentie 18, 40270 PALOKKA*

Toimituksen osoite: *Kalliomäentie 18, 40270 PALOKKA, puh 941-781 338*

Muu toimitus: *Jorma Lehtola, Jari Nieminen, Päivi Salojärvi sekä kaikki Suomen riippu- ja ultrakevytlentäjät*

Tilaushinta: *Pitkävuoren Riippuliitäjillä sisältyy jäsenmaksuun. Muut 45 mk vuosikerta (neljä numeroa).*

Tilaus: *Pankkisiirto tilille* ***Nisulan Op, Palokka, 529081-44236, Pitkävuoren Riippuliitäjät ry,*** *tunnus* ***"KevytIlmailu/88"****. Vuoden 1987 numerot 2,3 ja 4 saatavissa myös; hinta 35 mk, tunnus* ***"KevytIlmailu/87"****. Muistakaa kirjoittaa nimi ja täydellinen osoite!*

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. Tilaajille KevytIlmailumarkkinat–ilmoitukset ilmaisia.*

Kansikuva: *Suomen mestari 1987 laskussa. Kuva: Jorma Lehtola*

Takakansi: *Ajetaan me tandemilla, Päivi ja Antti. Kuva: Jorma Lehtola*

Pääkirjoitus

Vuoden viimeinen päivä. MM-joukkue soittaa Australiasta (ihme kyllä ei vastapuheluna). Kyselevät huolestuneena missä se uuden vuoden tapahtuma pidetään. Vaikka edellisessä KevytIlmailussa ei osoitetta tarkemmin mainittukaan, tuntuu paikka kyllä löytyneen. Kyselevät että onko lennetty siellä Suomessa. Tuolla Etelä-Suomessa ovat tainneet lentää, Keski-Suomessa ei sitten lumien tulon lainkaan. Tosi etelässä lentämisiä ei tarvitse edes kysyä, sanovat sen muutenkin. Liitimet on saatu lentokuntoon. Eilenkin lensivät nelisen tuntia ja Antti viisi ja puoli. "Anna äkkiä lisää rahaa.... piip piip piip". Lisäksi huhu kertoo Laitisen Hessun lentäneen joku päivä 180 km. Siis pisin suomalaisen koskaan riippuliitimellä lentämä matka. Onneksi olkoon! Minä lähden Tikkakoskelle lapioimaan Tshernobilin akkua talteen puolimetrisen hangen alta.

Kun tässä lopulta joskus päästään lentämään niin lentäkäähän siivosti. Ettei pelotella muita ilmailijoita. Eikä myöskään lintuja tai muita luontokappaleita. Schwarzwaldissakin lähellä Sveitsin rajaa on jo kielletty riippuliito. Tuhoaa kuulema luontoa. No onneksi siellä ei jäljelle jääkkään muita luonnon tuhoajia. Olenhan minäkin joskus yrittänyt joitakin haukkoja jahdata, mutta kyllä ovat aina karkuun päässeet toiseen nostoon. Kurkikin viime kesänä kiersi pari kierrosta ympäri räpäytti kerran ja jatkoi selvästi häiriintyneenä matkaansa. Saastuttanutkin olen. Liikaa ruisleipää ennen lentoa, niin kyllä pilvenpohjissa saasteet leviävät. Tshernobil käy lisäksi täysin bensiinittömällä lyijyllä.

Vuoden lopuksi kiitos kaikille tilaajille ja avustajille. Vähän yli sadasta tilaajasta reilu parikymmentä on osallistunut lehden tekoon kirjoittamalla, kuvaamalla tai piirtämällä. Samalla tavalla vaan kaikki juttuja toimituksen osoitteeseen ja lehti kopsahtaa luukusta jatkossakin. Pyynnöistä huolimatta en vuonna 1987 saanut yhtään UKT:n toimintaa käsittelevää juttua, mutta ehkäpä jo ensi vuonna? Kiitos myös mainosten avulla lehden taloutta auttaneille.

Lentopaikoista en ole saanut juttua kootuksi, taitavat olla ihmiset niin mustasukkaisia omista paikoistaan, ettei sinne muita kannata päästää. Putkipankkiajatuskin taisi olla huono? Mutta ensi vuonna uudet jutut ja yritetään uusia ideoita.

Vähempi sateista uutta vuotta toivoo

Vesa

Tässä numerossa:

ERÄÄN ONNETTOMUUDEN ANATOMIA 4
RIIPPULIITOA ITÄVALLASSA 5
LAAKSOA JA KUKKULAA 7
RKT TOIMINTAA KESÄLLÄ JA SYKSYLLÄ – 87 8
RIIPPULIITÄJIEN SYYSTAPAAMINEN 10
TRAIKIN SUKSISTA 11
ULTRAKEVYTTOIMINTAA RANUALLA 12
TALVITOUHUISTA 12
UUDISTETTU HINAUSOHJE 13
21.12.1987 Kings Gross Sydney NSW 14
KYPÄRÄN VISIIRIN HUURTUMISESTA 15
VINTTURIPELILLÄ ILMAAN 15
ULKOMAAN UUTISIA (Drachenfliegermagazin 12/87) 16
KEVYTILMAILUMARKKINAT 18
SISÄLLYS 1987 19

Seuraavassa numerossa mm:

Tenho Salminen - Riippuliitimen hinaus ultrakevyellä

ERÄÄN ONNETTOMUUDEN ANATOMIA

Jouko Antere

Marraskuun 22. päivänä 1986 sattui Hyvinkään lentokentällä kauan pelätty tapahtuma: Lentokone lensi hinauksessa olleen riippuliitimen pystyssä olleeseen naruun. Kone teki pakkolaskun ja se romuttui käyttökelvottomaksi. Onneksi kuitenkin molemmat koneessa olijat selvisivät lähes naarmuitta. Iltapäivälehdet kirjoittelivat onnettomuudesta yhtä mieluusti ja asiattomasti kuin aina. Onnettomuuden johdosta Ilmailuhallitus asetti tutkijalautakunnan, jonka raportti julkaistiin puolen vuoden työn jälkeen.

Onnettomuutta edelsi monta pienempää tai suurempaa rikkomusta sekä lentokoneen pilottien että minun, riippuliitäjän puolelta. Itse onnettomuuteen vaikutti silti ratkaisevasti vain muutama seikka.

Tapahtumien kulku

Tapahtumien kulku oli suunnilleen seuraavanlainen: Hyvinkään kentälle tullessamme – mukana oli myös Kenneth Konoi sekä vaimoni Päivi Antere hinaajana – kyselimme lentokuppilan edustalla olevilta lentotoiminnan määrää. Miehet kertoivat, että jonkin verran moottoritoimintaa on, mutta että mukaan mahtuu. Purjekoneita ei kentällä eikä ilmassa näkynyt.

Niinpä kasasimme leijamme radan 22 päädyssä ja viritimme hinauslaitteet kuntoon. Ensiksi Kenneth lensi pari lentoa minun hinatessani. Jo ensimmäisellä hinauksella ihmettelin erään moottorilentäjän uhkarohkeata starttia hinauksessa olleen liitimen alta. Pilottti ei ilmeisesti viitsinyt odottaa sitä kolmea minuuttia, että hinaus olisi päättynyt; hän vain antoi meille hiukan etumatkaa ennen omaa starttiaan ja heti ilmaan päästyään kaarsi jyrkästi ennen narua metsän päälle.

Onnettomuus tapahtui toisella hinauksella. Päivi ajoi hinausautoa ja Kenneth toimi lippumiehenä. Kun ketään ei näkynyt laskukierroksella annoin merkin starttiin. Nousu oli normaali aina vajaaseen 300 metriin asti. Mietin kuinka korkealle voin vielä jatkaa, pilvet alkoivat jo nimittäin tulla vastaan. Katsahdin kuitenkin aina välillä kenttää ja hinausautoa.

Yhtäkkiä huomasin allani moottorikoneen. Ensin kuvittelin sen olevan rullaamassa kiitoradalla, mutta kun se liikkui niin nopeasti, tajusin sen olevan matalalla ilmassa ja lentävän suoraan kohti hinausnaruani. Minulla ei ollut aavistustakaan mistä se oli tullut. Laukaisin itseni narusta irti. Kone ei ollut tällöin 10 - 15 metriä kauempana narusta. Kaikki tapahtui nopeasti, parissa sekunnissa siitä kun koneen ensi kertaa havaitsin.

Kone vavahti reilusti vasemman siiven osuessa naruun. Heti sen jälkeen se kaartui jyrkästi vasemmalle kohti metsää. Pulssi jyskytti ohimollani varmasti lähes 200 kun en tiennyt koneen lentokorkeutta – olinhan lähes suoraan sen yläpuolella – enkä tiennyt rysähtääkö se puihin vai pääseekö niiden yli. Onneksi korkeutta oli riittävästi ja se kaarsi metsän päälle yhä jyrkemmin vasempaan. Huojuen kone teki sitten pakkolaskun radalle 31, lähes myötätuuleen. Maahan osuessaan se pomppi rajusti, pyörähti pystyakselinsa ympäri ja viimein pysähtyi. Koneen pilotit poistuivat saman tien ohjaamosta. Huh huh, ainakaan vakavia vammoja ei heille siis tullut, huokasin parissa sadassa metrissä kaarrellessani.

Kun paikalle säntäsi runsaasti ihmisiä lentohalleista, päätin laskeutua starttipaikalle kertomaan Kennethille onnettomuudesta. Päivikin ajoi 22:n päähän käytyään varmistamassa, ettei piloteille käynyt kuinkaan.

Moottorikone oli tulossa Lahdesta ja se oli koulutuslennolla. Se ilmestyi huomaamatta kentälle metsän reunan takaa tekemättä kunnollista laskukierrosta vaan liittyen suoraan perusosalle kentältä näkymättömissä. Kenneth huomasi koneen vasta minun ollesani jo noin 50 metrin korkeudessa.

Moottorikone teki läpilaskun. Naru tarttui sen siipeen noin 40 metrin korkeudessa nousuvaiheessa. Mukana ollut lennonopettaja tarttui ohjaimiin heti siinä vaiheessa ja ohjasi koneen pakkolaskuun.

Päivi huomasi narun takertumisen vasta silloin kun hän pysäytti auton ja meni kelaamaan narua takaisin auton katolla olevalle kelalle. Naru lähtikin eteen- eikä taaksepäin kuten tavallisesti. Kun hän näki tilanteen, irroitti hän heti solmun vetopuntarista ja toivoi, että naru juoksisi vapaasti irti siivestä koneen edetessä. Kelalta juoksikin jonkin verran narua, mutta kun kone kaarsi aina vain jyrkemmin vasempaan, sieppasi hän autosta puukon ja katkaisi narun. Tällöin kone pääsi hieman vapaammin lentämään ja tekemään pakkolaskun.

Mitä virheitä me teimme?

Hyvinkään lentokentän pysyväismääräyksissä on myös riippuliito-ohje. Riippuliitäjien on valittava keskuudestaan vastuuhenkilö, jonka tulee antaa radiotiedotuksia muille ilmailijoille. Tämän on myös sovittava järjestelyistä purjelennon ylivalvojan kanssa.

Radiotiedotuksia koskeva ohje tulkitaan kentällä siten, että kun purjelentotoi-

Ralley Club pakkolaskun jäljiltä. Kuva viranomaisten.

mintaa on meneillään, heidän maaradiollaan välitettäisiin tietoja myös riippuliitotoiminnasta. Koska purjelentokausi oli jo ohi, ei kentällä varsinaista ylivalvojaakaan ollut maaradiosta puhumattakaan. Riippuliito on kuitenkin sallitua muulloinkin kuin purjelennon yhteydessä. Tutkijalautakunnan mielestä meidän olisi kuitenkin ollut syytä etsiä joku muu vastuuhenkilö ja sopia tämän kanssa lentämisestä.

Toinen meidän virheemme oli se, ettei meidän hinausmiehistömme (=naisistomme) ollut täysilukuinen. Päivi ajoi hinausautoa yksin ilman kytkinmiestä. Tutkijalautakunnan mielestä tämä ei kuitenkaan olisi vaikuttanut onnettomuuden tapahtumiseen. Eihän kytkinmies olisi voinut tehdä mitään vaikka olisi moottorikoneen nähnytkin koskei autossa ollut radiota, jolla olisi voinut moottorikonetta varoittaa.

Mitä virheitä moottorikone teki?

Koulutuslennolla Lahdesta tulossa ollut kone oli ilmoittanut tulostaan radiolla kolme kertaa ennen kentälle saapumistaan. Kentällä olleet ja lähistöllä lentävät koneet eivät olleet ilmoittaneet tälle riippuliitotoiminnasta kentällä. Onnettomuuskoneen pilotit näkivät kuitenkin kertomansa mukaan laskuvaiheessa sekä päässä 22 olleen Kennethin leijan sekä minut korkealla kiitoradan yläpuolella. Heille ei kuitenkaan kuuleman mukaan tullut mieleenkään, että käynnissä olisi ollut hinaus. Iltasanomien jutun mukaan lennonopettaja oli kuitenkin "jo kauan odottanut tällaista törmäystä. Riippuliitotoiminta kun on melko villiä." Kumma juttu, ettei hänelle sitten tullut mieleen, että hinaus olisi voinut olla käynnissä.

Moottorikone ei tehnyt laskukierrosta sen vuoksi, että Hyvinkäällä on kehotettu välttämään lentämistä kaupungin yläpuolella. Kenttähän sijaitsee aivan kaupungin vieressä. Joten jos kone olisi normaalin oikeanpuoleisen laskukierroksen tehnyt, olisi kone joutunut kaupungin päälle. Tutkijalautakunnan mielestä moottorikoneen miehistö ei ennen laskeutumistaan riitävän hyvin tarkastanut lentopaikkaa. Sen olisi pitänyt havaita käynnissä ollut hinaus ja väistää riippuliidintä oli se sitten hinauksessa tai vapaassa lennossa.

Tutkijalautakunta kiinnitti huomiota myös siihen, että hinausauto ei ollut keskellä kiitotietä vaan reilusti radan ulkopuolella hiekalla. Lautakunnan mukaan hinauksen huomaisi olevan käynnissä helpommin mikäli auto olisi keskellä rataa ja siinä olisi kunnolliset hälytysvilkut.

Lautakunta ehdotti myös, että riippuliitäjien olisi pyrittävä löytämään sellaisia lentopaikkoja, joilla ei muuta lentotoimintaa ole. Tämä ehdotus on herättänyt runsaasti keskustelua, antaahan se tavallaan ymmärtää, että olisimme vähempiarvoisia lentokentillä kuin muut ilmailijat. Lautakunnan puheenjohtaja, tarkastaja Esko Lähteenmäki Ilmailuhallituksesta vakuutti kuitenkin, ettei ehdotuksen tarkoituksena ole häätää riippuliitäjiä pois kentiltä, vaan ainoastaan mahdollisuuksien mukaan käyttää muita paikkoja. Se ei siis ole kannanotto riippuliitotoimintaa vastaan lentokentillä.

Onnettomuuden saama julkisuus

Kuten aina kun jonkinlainen onnettomuustapaus sattuu, käy iltapäivälehdistö asiaan kiinni omalla tyylillään. Ilta-Sanomat haastatteli onnettomuuskoneessa ollutta lennonopettajaa. Tilanteesta tuli väkisinkin hieman väärä ja yksipuolinen kuva julkisuuteen, koska hän antoi tapauksesta oman kertomuksensa mutta riippuliitopuolen näkökohdat jäivät jutusta pois. Näin tapahtui siksi että, Hyvinkään rikospoliisi ei ollut suostunut paljastamaan meidän, riippuliitäjien henkilöllisyyttä, mutta jostakin kelpo reportterit olivat onkineet lennonopettajan haastattelun.

Kun näin Ilta-Sanomien jutun, jossa meistä oli tehty ilmojen ganstereita, jotka terrorisoivat lentokentillä muuta ilmailua ja ettei meillä muka ole olemassa sääntöjä, harkitsin tarjoutua haastateltavaksi uuteen juttuun, jossa käsityksiä olisi oiottu. Minusta kuitenkin tuntui siltä, että jutusta voisi tulla sen näköinen, että yrittäisin henkilökohtaisesti selitellä, pelastaa omaa nahkaani. Mielestäni tällaisessa tapauksessa jonkin virallisen elimen, eli käytännössä RKT:n olisi syytä antaa jonkinlainen julkilausuma, jossa asiallisesti tuodaan tapahtumat oikeaan valoon. Henkilökohtaiset julkilausumat kun tulkitaan helposti vain "selittelyksi".

RIIPPULIITOA ITÄVALLASSA

Aarto Salo

Hohe Wandt Wienin Eteläpuolella

Itävalta, paljon vuoristoa joka puolella. Riippuliitoa ajatellen pitäisi olla hyvä paikka. Siitä vaan ylös vuorelle ja ilmaan. Näin ajattelin mennessäni sinne töihin. Ei vaan ollut ihan näin helppoa, kuten sain myöhemmin todeta.

Wienissä olevaa työpaikkaani lähinnä oleva lentopaikka on noin 60 km sieltä etelään. Tämä luonnonpuistoalue on nimeltään Hohe Wandt.

Se kohoaa noin 550 metriä muuta ympäristöä korkeammalle ja tämän kallioseinämän rinnetuulikelpoinen pituus on noin 10 km. Käyttökelpoisia starttipaikkoja on vain yksi, suuntaan 130 - 180 astetta. Se on jyrkänne, jonka reunan yli mentyään on heti 500 metrin korkeudessa. Kesällä löytyy todella hyvää termiikkiä ympäristöstä ja pilvisinä päivinä saa pitkiä rinnepurjehduslentoja. Matkalento onnistuu lännen suuntaan. Viime kesän pisin oli 142 km.

Lentämään

No sitten Wieniin päästyäni suuntasin sinne liitimen kanssa ja ajattelin, että mitäs tässä, onhan minulla lentolupa taskussa. Nimi vain ylhäällä majatalossa olevaan starttilistaan ja liidin lentokuntoon!

Mutta kuinkas sitten kävikään? Tultiin kysymään, josko minulla oli "Sonderpilotenschein". Se on korkein mahdollinen lupakirja Itävallassa ja myös täysin hyväksytty Saksassa ja Sveitsissä. Eipä ollut minulla moista lupakirjaa, joten näytin heille kotimaisen lupakirjani ja kerroin, että meillä on tällainen SP- lupakirjasysteemi käytössä. Sellaisesta ei oltu edes kuultu, joten en sillä kertaa saanut lentää.

Kurssille Kösseniin

Aika kului maassa hukkaan ja päätin tehdä jotain. Otin yhteyttä Sepp Himbergeriin Kössenissä ja ilmoittauduin kurssille. Sepp Himberg, joka tunnetaan Itävallassa "Mister Riippuliitona", sanoi heti tavatessamme, että mitäs sinä täällä kurssilla teet. Sinullahan on jo lupakirja, FAI:n hyväksymä, kyllä sen pitää kelvata.

Kuitenkin kävin kurssin läpi. Teoria sisälsi täsmälleen samat asiat, kuin itse olin kotona kurssilaisille opettanut. Tutkintoon kuului lisäksi kaksi koelentoa.

Sitten lupakirja mukana uudelleen Hohe Wandtille ja nyt lentämään pääsi hankaluuksitta.

☞

Eräs hyvin onnistunut startti Hohe Wandtilta. Huom pyörät!

Startissa pyörteistä tuulta

Ensimmäinen startti kyllä jännitti, koska termiikkituuli oli, kuten yleensä, melkoisen voimakasta ja kallioreunasta johtuen pyörteistä. Se ilmeni pienenä liitimen hallintavaikeutena starttipaikalla.

Hyvinä termiikkipäivinä on startti mahdollinen vain ennen puoltapäivää. Sen jälkeen se on liian vaarallinen johtuen turbulenssista.

Kalliojyrkänteen edessä aukeavat isot pellot, joiden takana on pienempiä kukkuloita. Tasangon keskellä, sen halki johtavan kapean tien varrella on virallinen laskupaikka. Toki muuallekin voi laskeutua mutta maanomistajat eivät siitä mitenkään erityisesti pidä. Eivät kylläkään ketään ole sen vuoksi ampuneet.

3 - 5 tunnin lennot ovat tavallisia, joten lentotunteja on helppo kartuttaa sekä luonnollisesti myös kokemusta.

Elonkorjuun aikaan koko tasanko lämpiää ja nostaa erittäin tasaisesti ja hyvin. Jopa niin hyvin, ettei alas meinaa päästä millään. Tanko vedettynä polviin, nopeusmittarissa noin 80 km/h näyttää vario 0-0,5 m/s ylöspäin! Eikä laskevaa löydy koko tasangolta.

Koulutuksen taso kirjavaa

Startit ovat tällä lentopaikalla usein päätähuimaavia, tukka nousee joskus pystyyn kun vierestä seuraa. Reunan yli juostaan kolmio täysin eteen työnnettynä tai sitten ei viitsitä juosta kunnolla ja ilmaan päästyä killutaan sakkauksen rajoilla aivan rinteen reunalla. Useimmiten kaikki käy hyvin mutta vuosittain sattuu aina muutamia kaputteja, kun tuuli kääntää sakkauksen rajoilla killuvan koneen vasten rinnettä. Seuraavaksi sitten hälyytellään pelastushekoa paikalle, jotta pilotti saataisiin ylös.

Riipuliitokoulutuksen taso on Itävallassa melko kirjavaa, johtuen ehkä siitä, että koulut ovat kaupallisia. Alkeiskurssit maksavat noin 1000-1300 mk ja kestävät noin 7-10 päivää. Kurssin kesto riippuu siitä, onko kyseessä A- vai B-tason kurssi. A-lupakirja vastaa suunnilleen SP-1:tä ja B-lupakirja on jossain SP-2:n ja SP-3:n välillä. Sonderpilot-lupakirja maksaa noin 1500 ja kurssin kesto on noin 3 päivää. Lupakirja oikeutttaa lentämään kaikissa lentopaikoissa sekä tekemään matkalentoja.

Liitimissä on usein pyörät kolmion kulmissa. Koululiitimissä ne ovat pakolliset.

Kaikissa liitimissä vaaditaan kolmannen osapuolen lentovastuuvakuutus, korvaussumma on 6 miljoonaa shillinkiä, noin 2 miljoonaa markkaa.

Radiopuhelin useimmilla lentäjillä

Se mitä ei vaadita, mutta joka useimmilla on, on lekoradiopuhelin. Eikä käyttö vaadi mitään lupia, mikäli käytössä on ainoastaan riippuliitokanava. Olisi ihan hyvä meilläkin mutta kun on se radiolaki.

Hinaustomintaakin on kokeiltu noin vuoden verran. Virallisesti se on kielletty Itävallassa mutta erikoisluvan ja Saksanmaalta hankitun vintturin turvin teimme kesällä 1986 noin 250 hinausstarttia. Alkuinnostuksen jälkeen ei kukaan enää ollut kiinnostunut hinauksesta ja niinpä vintturi tällä hetkellä onkin löytänyt paikan Helsingin Riippuliitäjien omistuksessa Helsingissä.

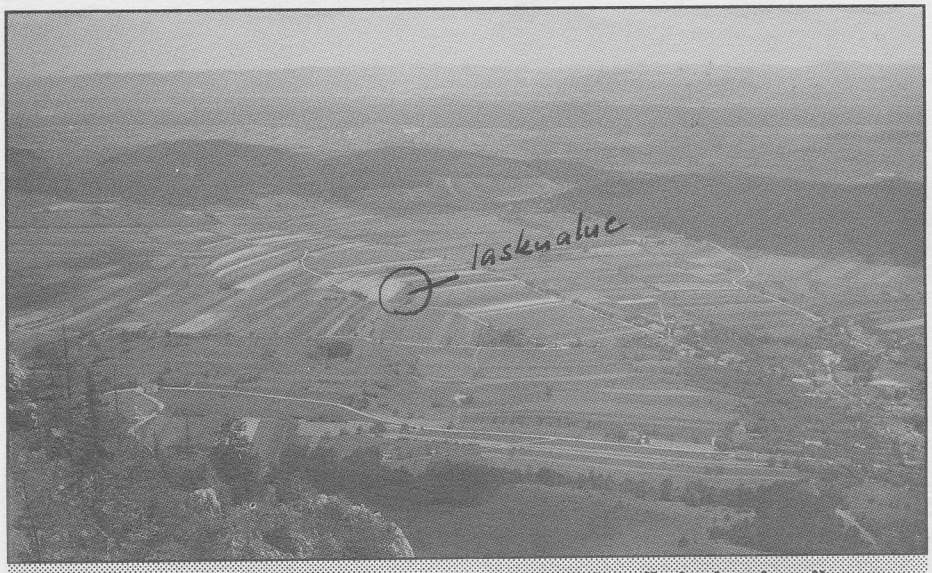
Lentopaikkoja runsaasti

Mitä tulee ulkomaalaisena lentämiseen Itävallassa, lienee parasta tehdä kuten Sepp Himberger kurssilla sanoi: paras lentää eikä kysellä mitään.

Lentopaikkoja löytyy vaikka muille jakaa. Lännessä ovat tunnetuimmat, Kössen ja Tegelberg aivan rajalta (Saksan puolelta). Samalla suunnalla on Salzburgin lähellä Gaisberg. Maan eteläosassa taas esimerkiksi Koralpen-vuoristo, jossa voi saada todella hyviä lentoja pehmeästi puhaltavassa Föön-tuulessa. Aina ei Föön-tuulen puhaltaessa voi lentää ollenkaan mutta silloin kun se käy, tuuli on kohtalaisen voimakas ja tasainen.

Ja tietysti jos vierailee Wienin suunnalla, voi aina poiketa Hohe Wandtilla. Siellä voi yöpyä ylhäällä olevassa majatalossa, riippuliitäjältä veloitetaan noin 25 mk yöstä ja aamiaisesta.

Ja vaikka starttisuunta on eteläinen, voi lähes aina startata samasta paikasta myös pohjoisen puoleisilla tuulilla!!



Näkymä Hohe Wandtilta 4 km päässä olevalle laskualueelle

Veli-setä kertoo ja piirtää tyhmiä 4:

LAAKSOA JA KUKKULAA

Kun leijat olivat vielä teräväkärkisiä, ei hinausta harrastettu suuremmassa mitassa. Vasta paremmin liitävien, kaksikankaisten leijojen tultua kävi järkeväksi vetää liitäjä ylös termiikkiin. Aiemmilla värkeillä siellä ei olisi pysynyt, no ehkä oikein mustassa pilvessä.

Vei myös aikansa ennenkuin löytyi yhteinen kieli lentokenttätoiminnan kanssa. Se tarkoitti sitä että, leijaväen piti opetella muodollisuuksia. Järjestäytyneessä toiminnassa on selvät pelisäännöt, ja yleensä siellä tömähtelee harvemmin.

Olisipa Himosvuori ollut hiihtokeskuksena jo 70-luvulla (Pitkät rinteet)! Nimittäin lentotoiminta keskittyi kesäisin Pitkävuoren kuorimössöllä päällystetyille rinteille. Tosi kivaahan sekin oli kun ei paremmasta tiennyt.

Toiminnan pimeänä puolena pysyi leijan kantaminen takaisen mäelle. Lentoajan ja kantoajan suhde oli nykyihmiselle täysin käsittämätöntä. Lennäpä noin minuuti alas ja kanna kymmenen minuuttia ylös. Mutta eihän Roomaakaan päivässä poltettu.

Tampereen veikot esittivät näppärän vetoapu-sovellutuksen: Warren kulma ilmaan ja pyörän tilalle kela. Pienet rattaat myös leija ohjauskolmion kulmiin ja naru Warrelta alas rinnettä. Lentimet tulivat ylös että keikkui ja lapsukaiset rinnettä kirmatessaan veivät narun alas aivan puolihuomaamatta. Aikaa ei ehkä säästynyt kovin hirveästi mutta viitseliäisyyttä jäi enemmän lentämistä varten kuin pelkän fysiikan varassa pelaten.

Pitkävuoressa järjestettiin kesäisin tapahtumana liitopäivät ja kokoontuipa sinne asianharrastajat etelästä, pohjoisesta, joka puolelta. Oli tilaisuus verrata kokemuksia ja ihmetellä uusia kehityksen tuulia. Inhimillisesti ottaen olisi ollut v--maista, jos kaikki olisi mennyt täysin puikkoihin. Ehei, Friikkilä- brothers & Naukuan Eko-äes oy olivat vahvasti edustettuina.

Omista nauhanpätkistäni muistan, miten tuolloin vielä uskalsin lentää. Oli semmonen 20 asteen sivutuuli. Läksin juoksemaan vauhtia ja Tuovisen Kimmo taisi avittaa leijan köliputkesta muutamalla newtonilla. Kypärä oli unehtunut pois päästä ja sen kyllä muistan. Nimittäin leija ei ottanut kunnolla liukuun vaan kollotteli alas ihmeellisessä sivukylki-myyryssä. Kaalin kokoisia kiviä vilisi silmien editse kahden metrin etäisyydellä ja ohjata aerodynaamisesti en sitten osannut, vaikka suvun kokoontuminen oli tosi lähellä.

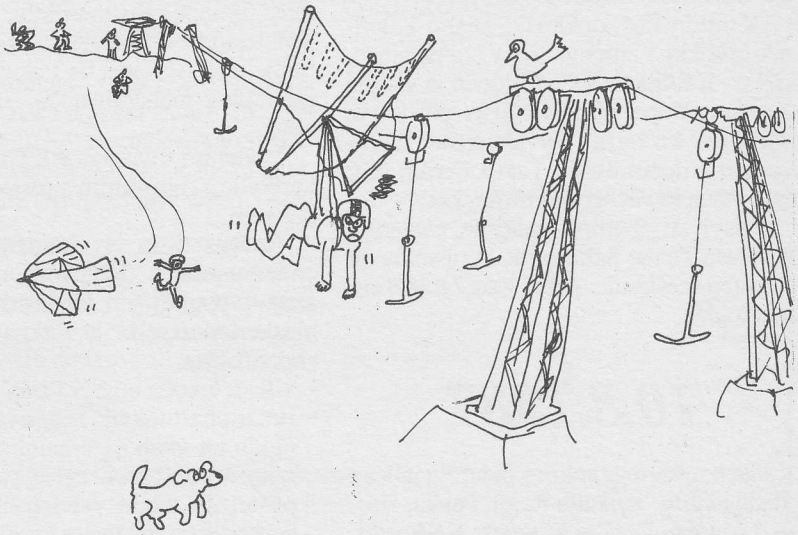
Maahan tultiin varsin lujaa mutta tultiin kuitenkin. mietin myöhemmin, että oli onneni, että rinne oli verraten loiva. Jos olisi tullut pystysuora pudotus, olisi viimeinenkin pintakantavuus loppunut ja ties kummoinen kylkikierre ollut edessä. Mutta mistäpä sen tietää ja uudestaan en halua tilannetta demonstroida.

Mutta sattuihan sitä muillekin. Ei ollut kovin harvinaista, että valjaat jäivät kiinnittämättä lentimeen. Ihmekö tuo kun karpiitihaka on niin ulkomaan laite käyttää. Saatiin siis ihailla leijan vapaalento-ominaisuuksia ja kuskin alamäen-juoksuominaisuuksia. Useimmiten leija pääsi pitemmälle kuin eko-äkeen prototyyppi: turvallaan, amalgaamihampaillaan ja valjaihen metalliosilla ja paidannapeilla maata kyntävä uljas lentäjä. Juuri näistä visioista on peräisin tuo mainitsemani "Naukuan Eko-äes oy", pehmeämpi vaihtoehto metsämaan muokkauksessa.

Tapahtui ohjauserheitä toisillekin: tarttui vihainen puuska rogallon toiseen kylkeen ja nosti koko yhdistelmän, äänen kera, hiihtohissin vaijereiden varaan. Se kyllä näytti oikein ilmavalta ohjaussimulaattorilta mutta tikkaiden puuttuessa oli kertakäyttöinen.

Otin tietysti nytkin salamannopeasti kuvia venäläisellä agenttikamerallani, jonka objektiivin piirtokyky on valitettasti menneitten sukupolvien luokkaa. Samaa optista dokumentointivälinettä tuli käytettyä muulloinkin: Päijännettä kiertävä mantsa-ajuri esimerkiksi kaatui kaltossa kaarteessa ja loihe lausumaan sitten Sleepy Sleepersien tunnetuksi tekemät sanat: "ai perkele kun sattu polveen".

Kaksitahtisuus tuli pian ultralight-harrastuksessakin ajankohtaiseksi: Valmetin pojat kokosivat 160-kuutioista teollisuusmoottoria, joka oli piankin saava oman roolinsa ilmailussa ja mm.liikkuvan poliisin työllistäjänä. Mutta sitä joskus tuonnempana.



RKT

RKT SIL

TOIMINTAA KESÄLLÄ JA SYKSYLLÄ – 87

Pöytäkirjoista koonnut
Vesa Lappalainen

Seuraavassa lyhyt katsaus RKT:n loppuvuoden 1987 kokouksiin.

18.6.1987

Kokouspaikkana Rautavaaran lentokeskus. Muut jäsenet paitsi Pekka Rotko paikalla. Ranking- pistelaskuperiaatetta päätettiin tarkistaa vuodeksi -88. Keskusteltiin Hjortlandets Birdmenin edustajien kanssa vintturin käytöstä PM-kisoissa sekä vuoden -88 kisoissa.

Valittiin PM-joukkue: Tenho Salminen, Heikki Laitinen, Vesa Lappalainen, Heikki Räisänen, Vesa Laitinen ja varalle Kenneth Konoi (asianomaiset poistuivat valinnan ajaksi). Hyväksyttiin Pitkävuoren Riippuliitäjien Ligth Dream 220 tyypiltään hyväksytyksi liitimeksi.

Olavi A. Raution palkinto päätettiin myöntää Tenho Salmiselle. Perusteina oli Suomen mestaruus 1987, joka oli jo Tenhon toinen.

10.8.1987

Vuoden seitsemäs kokous pidettiin jälleen SILin talolla. Paikalla Reini, Pekka, Hessu, Hemppa, Vesa ja Kenneth. Keskusteltiin PM-kisoista, joiden todettiin onnistuneen olosuhteisiin nähden hyvin. Ulkomaalaiset kiittelivät järjestelyjä.

Käytiin läpi Rautavaaralla pidetyn Pohjoismaiden välisen kokouksen pöytäkirja. Todettiin ehdotukset hyviksi ja RKT jää odottamaan muutamien maiden vastauksia. Pohjoismaiden välistä yhteistyötä toivotaan.

Päätettiin, että tulevaisuudessa kerhot anovat RKT:ltä SM- ja muiden kisojen oikeuksia. Kerhot tekevät budjetin kisoille ym. Pieni voitto saa jäädä kerholle. Asiasta on tiedotettava kerhoille!!!

MM-joukkueen kokoonpanoksi valittiin: joukkueen johtaja Heimo Lamberg ja lentäjiksi Heikki Laitinen, Heikki Räisänen, Vesa Laitinen, Jari Nieminen ja Antti Nummelin sekä varalle Tenho Salminen, Vesa Lappalainen ja Kenneth Konoi. Avustajiksi lähtenevät Petri Visa, Ville Knuutila ja Ari Laitinen.

Tutustuttiin Kenneth Konoin ehdotukseen "Riippuliidon lennonopettajan koulutus ja tutkinto". Kurssi pyritään järjestämään viikon mittaisena vuoden -88 alkupuolella. Vanhoille opettajille järjestetään jatkokoulutustilaisuus.

Syystapaamisen valmistelut päätettiin aloittaa pikimmiten. Ajankohta valitaan siten, ettei lentomahdollisuus häiritse tilaisuutta. tilaisuuden nimi ei saa olla kokous ja tilaisuuteen pyritään järjestämään ohjelmaa: filmejä, kalustoesittely, iltajuhla jne. Tutkitaan mahdollisuutta järjestää tapahtuma laivaristeilynä tai Pitkävuoren Riippuliitäjien mahdollisuutta isännöidä kokous.

Päätettiin toimittaa RKT:n pöytäkirjat kerhoille. Tutustuttiin hinausohjeen luonnokseen.

Keskusteltiin Hyvinkäällä sattuneen onnettomuuden (lentokoneen törmäämisestä riippuliitimen hinausnaruun) tutkimuskertomuksesta ja tutkijalautakunnan ehdotuksista.

- vilkku katolla on hyvä asia
- ilmailuhallituksen viestivälinekorjaamolla on vanhoja ilmailuradioita, joita voinee edullisesti ostaa (myöhemmin päätettiin tehdä yhteishankinta, josta kerhoille on jo lähetty kysely)
- RKT pyytää ilmailuhallitusta kiinnittämään huomiota lentäjien koulutukseen koskien toimintaa ns. korpikentillä ottaen erityisesti huomioon moottorilennon niveltämisen muuhun kentällä tapahtuvaan toimintaan (riippuliito, ultrakevyut, purjelento, laskuvarjo, jne.). Useita vaaratilanteita on aiheutunut moottorilentäjien saapumisesta kentälle pitkillä finaaleilla, jolloin on radioitse annettuun ilmoitukseen luottaen poikettu hyvän lentotavan mukaisesta lähestymisproseduurista (laskukierros).

14.9.1987

Läsnä muut paitsi Jussi. Myös tuleva toiminnanohjaaja Ronny Renvwall oli paikalla. Syystapahtuma päätettiin järjestää Räyskälässä. Ohjelmaa: Tenhon esitelmä riippuliitomessuista Saksassa, Hessun esitelmä Italian harjoitusmatkasta, videoita, trike-hinaus ja tandem-lentoesitys, vaaratilanteet, opettajakoulutuksen ja hinausohjeen esittelyä, syyskokousasiat.

Kennethin opettajakoulutusohje hyväksyttiin muutettuna pääpiirtein. Käsiteltiin hinausohjetta.

Puheenjohtaja toivotti Ronny Renwallin tervetulleeksi toimeensa 15.9.1987 alkaen kiittäen samalla Eero Kausalaista hyvästä yhteistyöstä, joka toivottavasti jatkuu edelleenkin tavalla tai toisella. Eero kiitti RKT:tä hyvästä yhteistyöstä.

Hjortlandets Birdmen on velkaa liitolle PM- ja SM- hinauksista. Summa maksettava vuoden loppuun mennessä. Kenneth Konoi on käynyt alustavia nevotteluja Postipankin kanssa riippuliidon sponsoroinnista.

Jari Niemisen käännepisteellä käynti Tikkakosken kisoissa päätettiin hylätä kilpailunjohtajan päätösen mukaisesti filmin puuttuessa. Jutun ennakkotapausluonteen vuoksi käännepisteellä käyntiä ei voida hyväsyä silminnäkijöiden lausunnoista huolimatta.

Kielteisesti päätettiin myös suhtautua hakemukseen SP 3 lentäjän oikeudesta valvoa SP 1 lentäjän lentoja. Pallasliitäjien koulutuslupa voitaisiin hyväksyä muutettuna, mikäli uusi anomus tehdään. Ilmailuhallitus toivoo liiton selvitystä ilmailuradioiden keskitetystä tarpeesta. Jämin riippuliitäjien koulutusluvan uudistamiseen suhtauduttiin kielteisesti pätevän kolutuspäälikön puuttumisen vuoksi.

12.10.1987

Paikalla Reini, Kenneth, Hemppa, Vesa ja Pekka sekä Ronny sihteerinä (melkein kaikissa aikaisemmissa kokouksissa oli Eero). Opettajakoulutusohje päätettiin julkistaa Syystapaamisen yhteydessä.

Keskusteltiin SP 1 ja SP 2 tasoisten lentojen valvonnasta muiden kuin lennonopettajien suorittamana. Nykyisin oppilas saa harjoitella oman asteensa lentoja yksin. Päätettiin muuttaa Safe Pro koulu-

tusohjeen kohta kuulumaan: **Oppilas voi, täyttäessään SP 1 tai SP 2 tason tiedot ja taidot, suorittaa oman asteensa lentoja RKT:n hyväksymän SP-4 tasoisen LENNONVALVOJAN valvonnassa. Tällöin ei ole oikeutta harjoitella seuraavan asteen lentoja.** (Toim. huom. Kohtaa täytynee tarkastaa vielä, koska 360 asteen kaarrot kuuluvat vasta SP 4:een nykyisen ohjeen mukaisesti. Tuntuisi tyhmältä, mikäli oppilas ei hinauksesta lentäessään saisi kääntyä lainkaan.)

Tutkitaan mahdollisuutta järjestää maanlaajuinen riippuliidon peruskurssi talven -88 aikana SILin organisoimana Räyskälässä. Jäsen Lappalainen halusi peruskurssin opettajakurssin yhteyteen, jolloin opettajille voitaisiin paremmin havainnollistaa oppilaiden erilaisia ohjausvirheitä. Ehdotus ei saanut kannatusta.

Hinausohjeen luonnosta tarkennettiin eräiltä kohdin. Tutkittiin MM-budjettia. RKT laatii listan riippuliitimen katsastajiksi sopivista henkilöistä ja toimittaa listan ilmailuhallitukselle jatkotoimenpiteitä varten.

Kisapilotteja velvoitetaan itse selvittämään tulevien kansallisten ja kansainvälisten kilpailujen ajankohdat. Mahdollisuuksien mukaan kisoista ilmoitettan eri lehtien tapahtumakalentereissa. Ilmailulehden kansikuvien "myyvyyttä" haluttaisiin parantaa. Kuvat enemmän yleisöä kiinnostaviksi.

KOK tunnusti FAI:n jäsenekseen lajeina mm. riippuliito ja laskuvarjourheilu.

Työvaliokunnan lausunto riippuliidon toimintasuunnitelmaksi aiheutti kritiikkiä. Lausunto on tehty ilman riippuliitäjien myötävaikutusta. Markkinointihenkilön palkkaaminen liittoon voisi olla positiivista.

Keskusteltiin siitä, miten oppilasta voisi tilapäiseti opettaa muun kuin oman kerhon opettaja. Päädyttiin seuraavaan: Oppilaan oma opettaja antaa kirjallisen lausunnon oppilaan tasosta tilapäiselle opettajalle.

Uudet SP-tuntirajat otettiin käyttöön: SP 4 nostettiin 20 tuntiin ja SP 5 nostettiin 40 tuntiin. Ranking-pisteiden laskutavasta keskusteltiin.

23.11.1987

Vuoden kymmenennessä ja viimeisessä kokouksessa läsnä Reini, Kenneth, Hessu, Vesa ja Pekka. Opettajakurssi päätettiin pitää ultrakevytlennonopettajakurssin yhteydessä 19. - 27.3.1988 Räyskälässä. Riippuliidon opettajan valtuutukseen vaaditaan SP 5 lentolupa. Kurssille otetaan nykyiset kouluttajat, joilla ei ole ko. kurssia käytynä. Kurssille voi anoa jo SP 3 tasoinen pilotti, RKT käsittelee tällöin anomukset tapauskohtaisesti. Opettajakelpuutuksen saa saavutettuaan SP 5 tason. Opettajiksi kaavailtiin mm. Tenho Salminen, molemmat Laitiset, Kenneth Konoi ja Markku Hiedanpää. Opettajakertaus päätettiin pitää syyskuun 1988 lopussa.

Padasjoen Ilmailukerho on tarjoutunut järjestämään SM-kilpailut 1988.

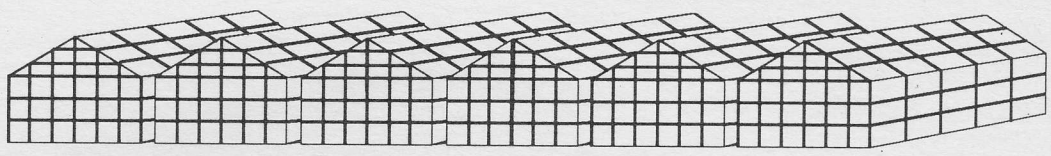
RKT tutustui T. Turusen kirjeeseen koskien syystapahtuman lentoesitystä. RKT toivoo kiinnitettävän huomiota yleisön käyttäytymiseen ja oleskeluun näytöspaikoilla eri tapahtumien aikana.

RKT pitää omaa riippuliidon radiotaajuutta tarpeellisena. Koulutustoiminnassa on tarve ainakin yksipuoliseen radioyhteyteen opettajan ja oppilaan välillä. Hinaustoiminnassa taajuutta käytettäisiin lähtöpaikan ja hinausauton sekä liitimen ja hinausauton kommunikointiin. RKT esitti taajuustoivomuksen 129,9 MHz, sama taajuus on käytössä mm. Englannissa kevytilmailutaajuutena. RKT toivoo kevyitä 720 kanavaisia käsiradioita voitavan käyttää ko. ilmailutoiminnassa.

Hinausohjeeseen lisätään lentäjän ja hinaajan tsekkauslista. Vilkku auton katolle ja viiri hinausnaruun tulee pakolliseksi. Tandem-lentotoimintaan vaaditaan SP 5 ja opettajakelpuutus.

Kenneth ehdotti järjestettäväksi valmennuspiirin kisapiloteille. Ajatus sai yksimielisen kannatuksen.

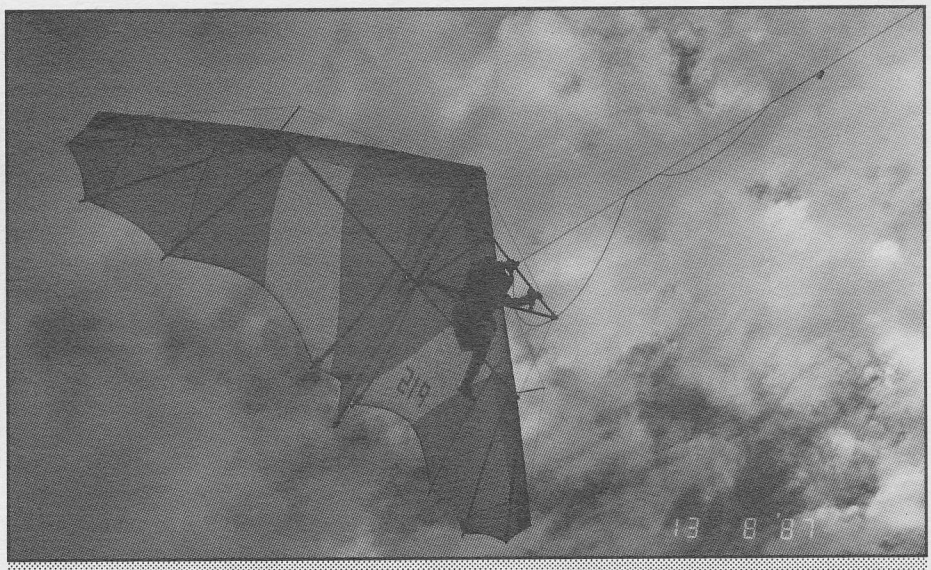
Ilmailun iloa, mutta karttakaa
kasvihuoneita laskupaikkoina!
Sirpaleet eivät tuo teille onnea.



AMMATTILEHTI
PUUTARHA
Kotipuutarha

PUUTARHALIITTO –
TRÄDGÅRDSFÖRBUNDET ry
Viljatie 4 C, 00700 Helsinki. Puh. 90-354 166

RIIPPU-LIITÄJIEN SYYS-TAPAA-MINEN



Päivi Salojärvi sai vuoden 1987 Tyvestä puuhun -palkinnon.

Kenneth Konoi RKT SIL

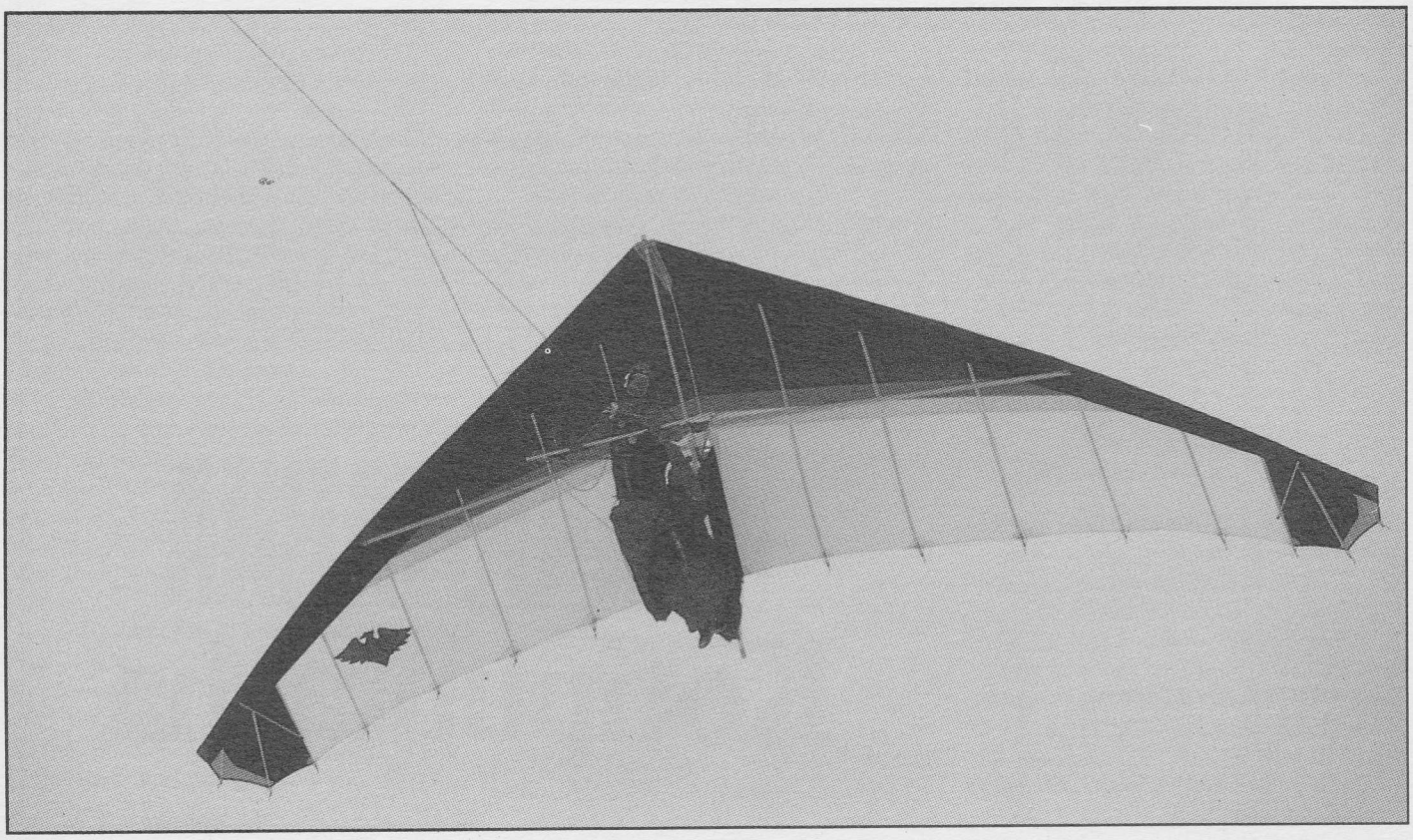
Kuvat: *Joma Lehtola*

Vuoden 1987 syystapaaminen pidettiin tällä kertaa loka-marraskuun vaihteessa Räyskälässä. RKT asetti tavoitteeksi mahdollisimman monipuolisen osanottajakaartin saapumisen tapahtumaan. Houkuttimena oli tällä kertaa yhden kerhoedustajan matkakulujen korvaus. RKT:n houkutin, vai oliko se luvattu tandem- tai liitovarjonäytös, veti mukavasti porukkaa. 17 riippuliitokerhoa oli edustettuna ja osanottajamäärä oli nimilistan perusteella yhteensä 67, myös ilmailuhallituksen edustaja Markku Hiedanpää oli paikalla. Määrä on kiitettävä ja sopii toivoa, että ensi vuonna osallistujakunta on vähintään yhtä kirjava ja suuri vaikkapa ilman houkutintakin.

Syystapahtumahan on perinteisesti tapahtuma, jolloin jokainen riippulidon harrastaja voi konkreettisesti vaikuttaa lajimme tulevaisuuteen osallistumalla seuraavan vuoden RKT:n "esivaaleihin".

Tällä kertaa esiteltiin opettajakoulutuksen uudet sisäänpääsyvaatimukset ja uusi hinausohjeluonnos. Opettajakoulutus herätti monia mielipiteitä ja jopa jyrkkiä vastalauseita. Asia on kuitenkin niin, että riippuliidon opettajaksi on tähän asti päässyt hyvin löysin perustein ja täten koko opetuksen taso on ollut enemmän tai vähemmän huono. Kuten IH:n edustajakin totesi, on asialle tehtävä nopeasti jotakin. Parhaiten pääsemme alkuun aloittamalla opettajakoulutuksesta. On aivan selvää, että meidän on luotava toimiva ja osaava, koko maan kattava koulutusorganisaatio, jotta pystyisimme vastaamaan tulevaisuudessa turvallisesti yhä lisääntyvään oppilastarjontaan. Safe Pro 3 tai juuri Safe Pro 4 -tason saavuttaneet "opettajat" eivät tähän pysty.

Lauantain tandem-näytös keräsi monta ihmettelijää kiitoradan varteen. Näytös sujui liukkaasti Vesa Lappalaisen ollessa puikoissa. Uskalsipa ensilennolle joku katselijoistakin kyytiin. Pientä närää aiheutti kuitenkin uteliaiden katsojien (lue il-



mailijoiden) käytös kiitoradan äärellä. Radalla ja sen vierustalla tepasteltiin kuin pystymetsän miehet konsanaan autuaan tietämättöminä lentokenttäkäyttäytymisestä. Vaikka kyseessä olikin mielenkiintoinen näytös ilman kummempaa yleisön valvontaa, muistakaamme kuitenkin, että käytöksemmme kentällä vaikuttaa suuresti muiden ilmailijoiden suhtautumiseen lajiimme.

Uuden hinausohjeen esittely sujui suuremmitta nurinoitta. Johtuikohan se siitä, että uusi ohje on lähes nykyisen käytännön mukainen? Hyvää uudessa ohjeessa on se, että kaikki hinaukseen liittyvä löytyy yhdestä paperista, höysteenä vieläpä hyviä käytännön vinkkejä.

Lisäksi saimme seurata Heikki Laitisen esitelmää harjoitusmatkasta Italiaan (katso KevytIlmailu 3/87) ja pohjoisen poikien mielenkiintoista kertomusta Lapin lentopaikoista. Kutsu kävi kaikille riippuliitäjille tulla ensi keväänä ns. kolmen Ailigaksen lentoleirille Lappiin, jossa on mahdollista kokea sitä "alkuperäistä" riippuliitoa rinnelähtöineen ja rinnetuulilentoineen. Huhtikuun lopulla voi lentämisen ja mahdollisen kevättermiikin lisäksi nauttia Lapin kauniista keväästä ja mukavasta erämaatunnelmasta. Lisää tietoa saa Tarmo Mansikka-Aholta (puhelin kotiin 9697-21357, työhön 9697- 21811).

Illalla turistiin vielä pitkään saunassa ja sen jälkeenkin Håkki Salo esitti viihdyttävän videon Israelin rauhanturvajoukkojen vapaa-ajan vietosta riippuliidon, tenniksen ja muun parissa.

Sunnuntai-aamupäivän odotimme kärsimättöminä Joensuusta saapuvia liitovarjopioneerejamme. Vihdoin Räyskälän kostealle nurmelle levitettiin värikäs liitovarjo ihmeteltäväksemme. Lajia taitavat suorittivat muutaman näytösluontoisen hinauksen noin 30 metrin korkeuteen. Valitettavasti ne päätyivät narun katkeamiseen. Useita hinausmenetelmiä tuntevana olen sitä mieltä, että käytössä ollut kitkakela olisi pikimmiten vaihdettava joko suoraan hinaukseen tai kääntöpyörä-puntari-järjestelmään. Myös laskuvarjoasiantuntijamme Eero Kausalainen totesi värkkiä kokeiltuaan, että kehittämistä on, jotta homma saadaan turvalliseksi.

Ohjelmassa oli vielä vuoden 1988 riippuliitokeskustoimikunnan valinta. Lauantaina erään kerhon edustajat olivat kovasti äänessä RKT:n esitellessä uusia ehdotuksia, mistä päätellen heitä varmasti kiinnosti ajatus saada kerhonsa edustaja RKT:aan. Kun vaalitilaisuus koitti, ei kuitenkaan kyseisen kerhon miehiä näkynyt tai kuulunut! Asia saatiin kuitenkin järjestykseen Vesa Lappalaisen toimesta.

Vuoden 1988 RKT:n kokoonpano on seuraava:

pj.	Reini Valtonen
varapj.	Risto Pykälä
jäsenet:	Kenneth Konoi
	Heimo Lamberg
	Vesa Lappalainen
	Tenho Salminen
	Päivi Salojärvi
	Tapio Turunen

RKT sai vihdoin kaipaamaansa uutta verta joukkoonsa.

Uudelle RKT:lle ja kaikille riippuliitäjille hyvää alkanutta vuotta 1988!

TRAIKIN SUKSISTA

Erkki Liukkonen

Traikki on jääkeleillä lopppukeväästä parhaimmillaan. Pyörät on kuitenkin useimmassa tapauksissa korvattava suksivarustuksella. Valmiita suksia on vähän markkinoilla. Joku vuosi sitten niitä tehtiin "Ski Board" -muovisuksista mutta tuo tavara on jo loppu ja muita konsteja kaivataan.

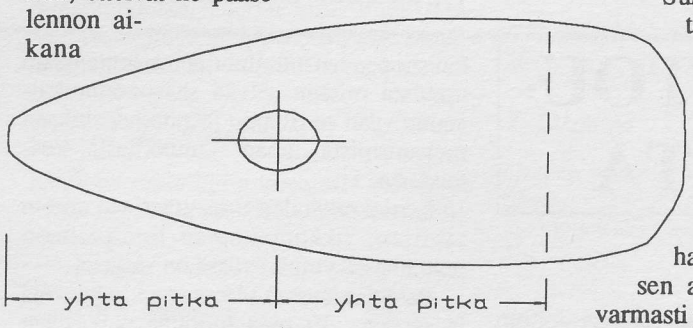
Huhun mukaan Etelä-Suomessa tehtäisiin lasikuituisia suksia mutta en ole niitä nähnyt. Materiaali ei ole esteenä, suksen voi tehdä vaikka vanerista laminoimalla lestin päälle, jollei hiihtosuksitehdasta ole naapurissa. Sieltä nimittäin voi ostaa käypäistä aihiota, josta lentsikan suksi tulee helposti.

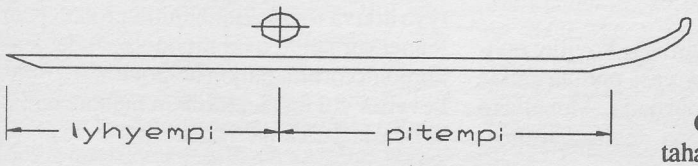
Oli materiaali mitä hyvänsä, noudattavat kaikki sukset samoja perusperiaatteita: ne on kiinnitettävä ja ripustettava niin, ettei kärki sukella vaan pyrkii pehmeällä lumen pinnalle.

Tasaleveä suksi tuetaan niin, että tukipisteen etupuolella on enemmän pintaalaa. Suksen takaosa siis painuu pehmeässä.

Toinen konsti on se, jota kuuluisa oululainen ilmailurikollinen Päätalo käytti "Tiira"-koneessaan: suksi muistutti ankan räpylää kaventuen voimakkasti taaksepäin.

Sukset on varmistettava ja rajoitettava niin, etteivät ne pääse lennon aikana tai laskussa väärään asentoon. Lennolla niihin kohdistuu yllättävän suuria paineita.





Oli suksi millainen tahansa, sen kanssa liikkuminen on paljon ylimalkaisempaa kuin pyöräpelissä. Suksi ei tahdo ohjautua sivusuuntaan vaan luistelee. Samoin jarrujen puute voi muodostua turvallisuusriskiksi. Starttitekniikka poikkeaa jonkin verran kesäisestä. Umpilumesta on lähdettävä täydellä työnnöllä heti liikkeelle. Sivutuulistartti, jos siihen nyt jäällä on aihetta, on hankala, koska etusuksi ei ohjaa riittävästi.

Sukset on parasta suunnitella siten, että ne voi laittaa pyörien päällle joillakin remmeillä kiinni. Jos traikin jättää kesämökin rantaan pitemmäksi aikaa parkkiin, kannattaa repiä rantakuusikosta havutukko jokaisen suksen alle. Ensistartti sujuu varmasti paremmin.

"Ski Board":in mitat olivat suurinpiirtein 70 cm pituutta ja 30 cm leveyttä.

ULTRA-KEVYT-TOIMINTAA RANUALLA

Lentojätkä

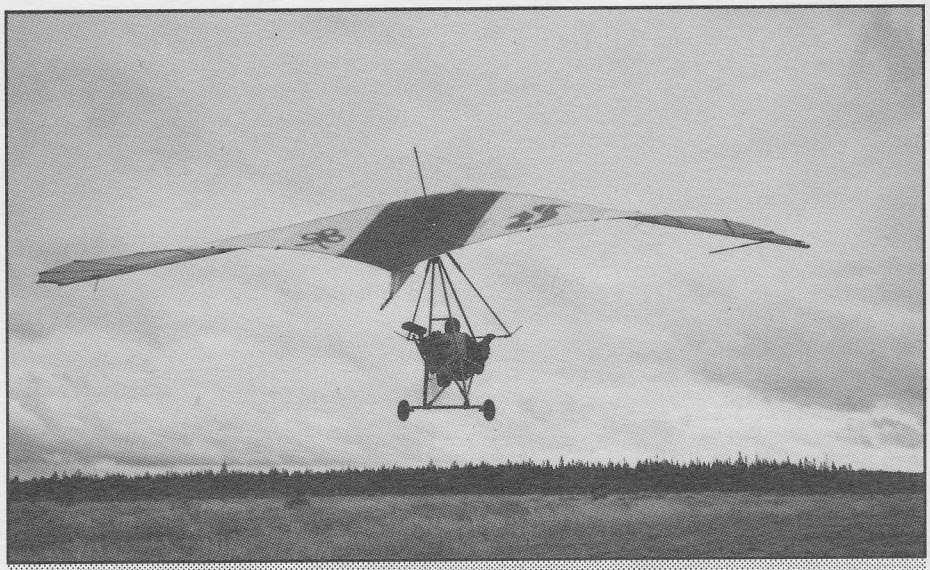
Mikko Ranualta soitteli ja kertoi, että oli tarkoitus koota lähiseutujen ultrakevytmiehet yhteisen viikonlopun viettoon.

Mikäs siinä, sunnuntaina mentiin. Pojat olivat tulleet jo lauantaina ja yöpyneet rannassa olevassa mökissä. Rantaan päästyämme alettiin Ahti Korvan ja Matti Petäjäjärven kanssa kasata UK:ta, jotta päästään fiilinkiin mukaan.

Mikko kävi pyöräyttämässä parit ympyrät toisten vielä kasatessa vehkeitään. Erkki Jaakolalla oli rannassa kaksipaikkainen hieno peli, tosin siipeä vailla. Sanoivat Erkin odottavan keveiden lentokoneiden hinnan alennusta vuodenvaihteen jälkeen ja hankkivan sitten siiven koneeseensa.

Meidän kimppakoneelle kävi pieni haaveri kun äänenvaimennin irtosi pakosarjasta kääntyen sen verran että rikkoi potkurin. Kauhea pamaus selän takana ja moottori lakkas työntämästä. Ensin säikähdin mutta pian totesin, että siipi lentää normaalisti joten moottori sammuksiin ja lasku jäälle.

Koneita siellä oli kaikkiaan viisi, joista lopultakin vain kaksi lensi. Meillä potkurivaurio, Erkillä ei vielä ollut siipeä. Lisäksi yhdestä uudesta traikista oli mennyt moottori sisäänkäyttövaiheessa juuri vähän ennen tätä kokoontumista.



Lentojätkän kimppakone kesällä ensimmäistä pomppua tekemässä

Vahinko vain, että en muista nimiä. Tai en muista kuka mihinkin UK-porukkaan kuului. Kun uusia ultrakevytmiehiä on tullut pitkälti toistakymmentä ei ole kerinnyt vielä tarpeeksi tutustua. Sori vaan kaverit, täytyypä seuraavan kerran kysellä nimiä oikein röyhkeästi ja panna molempien korvien taakse, kuka kukin on.

Niin Posiollahan aloitettiin ultrakevytkurssi, johon aluksi ilmoittautui 23 henkilöä. Näistä 16 on jatkanut kolmannen viikonlopun jälkeen. Maria Korva on ainoa nainen, joka on jatkanut kurssia.

Viime viikonvaihteessa katsastettiin Ranualla kaksi ultrakevyttä, Mikko Lohen Raven ja toinen, jonka omistavat Vikkin Timo, Illikaisen Juha ja Toljomon Pentti. Kaksi on vielä katsastamatta sekä yksi Posiolla. Huhu on kertonut myös, että Matti Petäjäjärven varastosta on kuulunut viime päivinä iltaisin vimmattu viilaamisen ääni. Siellä kuulema valmistuu traikin liitososia.

Taivalkoskella on katsastettu ultrakevyt, Illikaisen Timpallekin on sitten löytynyt kaveri taivaalle. Siis kovasti on mennyt Lapin eteläosa eteenpäin kevytilmailun alalla. Vielä viisi vuotta sitten ei tahtonut sen vertaa kaveria löytyä, että olis hinattavalla ilmaan päässyt.

Sitten vielä yksi huhu: Ranuan Ilmailukerho suunnittelee joskus kevättalvella Suomen poikki -lentoa ultrakeveillä, niin sanottua rajalta rajalle -lentoa. Tämä on vasta epävirallinen uutinen mutta ainahan voi kysyä Ranuan Ilmailukerhosta.

Heikki Kerkelän traikki vaihtoi omistajaa em. tapahtuman aikana. Saa nähdä, kuinka kauan Heikki malttaa pysyä jalkamiehenä.

Erkki Uusiautin traikki on perushuollossa ammattikoululla, saadaan ilmeisesti jouluksi jäälle.

Makeita lentoja niin moottori- kuin muillekin leijamiehille (miehillekö vain?! toim. huom.).

toivoo Jaska Petäjäjärvi

TALVITOU-HUISTA

Erkki Liukkonen

Jälleen ollaan siinä vuodenajassa, jolloin meillä on kymmenentuhatta lentokenttää. Huonon kesän ja pitkän syksyn jälkeen monia janottaa taivaalle pääsy.

Talvilennossa on kuitenkin joitakin vaaroja, joista on kirjoiteltu joka talvi mutta silti vahinkoja sattuu. Salakavalin on siipeen kertyvä huurre ja jää. Sakkausnopeus kasvaa kantopintojen jäätyessä. Sakkausnopeuden muuttuminen ei kuitenkaan noudata mitään selvää säännönmukaisuutta vaan se riippuu jäänmuodostuksen mekanismista, ilman lämpötilasta, kosteudesta...

Lentokorkeuden määrittäminen silmin tasaisen, rikkomattoman lumipeitteen peittämässä ympäristössä on vaikeaa.

Paleltumisvaara uhkaa etenkin kasvoja ja sormia. Ei pidä tuijottaa pelkästään pakkasmittariin - ilmavirta lisää pakkasvaikutusta meidän nopeuksissamme kaksi ja puoli kertaiseksi.

Traikit joutuvat niinikään koville: polttoaineen seassa oleva vesi polttaa reikiä mäntiin ja tulee pakkolaskuja. Monellako on lumikengät mukana "pelastusveneenä"? Kysymys on typerä mutta kävelin itse viime talvena puolenkymmentä kilometriä umpihangessa kun kone piiputti.

Irtolumi pöllyää ja syö traikin potkurista lakat. Kokemuksesta sanon, että umpihangesta noustaan puolisenkymmentä kertaa ilmaan ja seuraava päivä lakataan potkuria.

Vaikka talvilennossa on vaikeuksia liiankin kanssa, ovat hyötynäkövinkkelit kuitenkin suuremmat. Lentokenttiä on tosiaan riittävästi. Monellakin rannalla löytyy riittävä töyräs rinnetuulilentoon. Kun lennetään jäiltä, ovat muodollisuudet lennonjohtotorniin paljon helpommat. Ultrakevyillä voi tehdä pitkiäkin matkalentoja, varalaskupaikkoja riittää.

UUDISTETTU HINAUSOHJE

Vesa Lappalainen

Edellinen hinausohjeemme on vuoden 1984 alkupuolelta. Ohjeen julkistamisen jälkeen ovat hinausmenetelmät kehittyneet ja taidot sekä tiedot kasvaneet. Monissa kohdissa on toimittu poiketen vanhan ohjeen pykälistä. Tämän takia olisi joko rangaistava lentäjiä tai tarkistettava pykälien miellekkyys. RKT on suuressa viisaudessaan valinnut jälkimmäisen vaihtoehdon. Yllekirjoittanut on koettanut koota nykyisin käytössä olevat hyvät tavat ja menetelmät yksiin kansiin. Tuloksena on uusi hinausohje, joka virallisesti julkistettaneen vuoden 1988 alussa.

Seuraavassa ohjeen tärkeimmät kohdat:

1. Menetelmät

Ohje jakautuu seitsemään lukuun. Ensimmäisessä luvussa on vain kirjattu ylös meillä käytössä olevat hinausmenetelmät.

2. Miehistö

Ohjeen toinen luku määrittelee hinausmiehistön tarpeen ja pätevyyden kullekin eri menetelmälle ja tilanteelle. Entiseen ohjeeseen verrattuna uutta on se, että aina pitää olla valittuna vähintään SP 3 tasoinen valvoja, joka ilmoittaa toiminnasta asianomaiselle lennonjohtoelimelle. Myös korpikentiltä ja järven jäiltä toimittaessa.

Uutta on myös miehistön tarpeen määrittely ohjaajan kokemuksen mukaan. Oppilaita ja SP 3 pilotteja hinatessa tarvitaan aina myös lähettäjä. Suoralla köydellä hinattaessa myös kytkinmies. Taittopyörähinauksessa kytkinmies ei ole enää välttämätön. SP 4 ja SP 5 lentäjät voivat tarvittaessa toimia myös lähettäjinä itselleen. Koulutusmiehitys tarvitaan ohjaajan lentolupa-asteesta riippumatta, mikäli ohjaajalla on viimeisen vuoden aikana alle 10 hinausta.

Miehistön pätevyydestä tärkeä kohta on se, että koulutuksessa kytkinmiehellä ja lähettäjällä pitää olla vähintään SP 3 lentolupa. Vain kokeneella lentäjällä voi olla riittävästi silmää arvioida milloin hätälaukaisu tulee suorittaa.

3. Yleiset varusteet ja laitteisto

Kolmannessa luvussa on määritelty käytettävät yleiset laitteet ja varusteet. Hinausköyttä lukuunottamatta kaikkien varusteiden on kestettävä 300 kp kuormitus! Köyden koekuormitusta 130-150 kp kuormalla suositellaan ja koekuormitus on pakollinen ennen kaksipaikkaisten liitimien hinaustoiminnan aloittamista.

Viiri pakollinen

Ilmailuhallituksen vaatimuksesta on hinausköysi tai vaijeri varustettava näkyvällä laskuvarjolla, lipulla tai viirillä.

Merkinantolippu

Lentopaikalla on aina oltava myös riittävän isokokoinen ja näkyvä merkinantolippu. Myös radiopuhelimia käytettäessä, joka kerta ne lakkaavat kuitenkin toimimasta. Luvussa 6 määritellyt merkinannot on osattava.

Vilkkuvalo

Myöskin ilmailuhallituksen vaatimuksesta lentokentällä hinausajoneuvo on varustettava keltaisella vilkkuvalolla tai ajoneuvo on maalattava punakeltaiseksi.

4. Ohjaajan varusteet

Hinauskytkimeksi ei enää kelpaa mikä tahansa rotanloukku, käyttää saa vain RKT:n testaamia ja hyväksymiä kytkintyyppejä. RKT toimittaa luettelon hyväksytyistä kytkimistä, mutta kytkinnikkareiden ja dealereiden on itse toimitettava mallikappale RKT:n testattavaksi.

Puukko tai koukkuveitsi

Hinaustoiminnassa on aina oltava saatavilla puukko tai koukkuveitsi. Puukko pitää olla varmistettu liitimeen kuminauhalla tai vastaavalla.

Pyörät tai sukset

Koulutuksessa liidin tulee olla varustettu riittävän suurikokoisilla pyörillä tai suksilla.

5. Merkinannot hinaustoiminnassa

Merkinannossa on uutta vanhaan verrattuna **KOLME** heilautusta lähtömerkissä. Tämä kannattaa kaikkien painaa mieleen. Toinen tärkeä asia on jokaisen saadun merkin kuittaaminen, jottei tule kummassakaan päässä epäselvyyksiä merkkien perillemenosta. Soveltuvin osin kuittaamista voi myös lyhentää. Esimerkiksi HINAAJA VALMIS- ilmoitus voidaan kuitata antamalla suoraan LÄHTÖKÄSKY.

Lähtökäsky

Radio "Valmis aja", lippu **KOLME** kertaa lähettäjän pään yli tai **KOLME** valonväläystä.

Kuittaaminen: Hinaaja kuittaa lähtökäskyn jollakin em. merkeistä ENNEN hinauksen aloittamista. Myös ajovalojen tai vilkkuvalon sytyttäminen kelpaa kuittaukseksi.

Mikäli hinaaja ei ole varma merkistä, antaa hän HINAAJA VALMIS - merkin.

SEIS

Radio: "SEIS", heilutetaan lippua jatkuvasti tai välkytetään valoja jatkuvasti. Lähtökäskyn jälkeen mikä tahansa näkyvä valo tai lippumerkki tulkitaan "SEIS"-käskyksi. Samoin mikäli liitimen perä on lähtöhetkellä maassa.

Vapautettuaan hinausvoiman kuittaa hinaaja antamalla itsekin SEIS-käskyn jollakin em. tavoista.

Hinaaja valmis

Radio "Auto valmis" tms., yksi lipun tai rukkasen heilautus pään yli tai yksi valojen väläys.

Lähettäjä kuittaa merkin saatuaan jollakin em. merkeistä. Lähettäjä voi myös käyttää merkkiä tarkistaakseen onko hinaaja valmis. Tällöin hinaaja antaa uuden HINAAJA VALMIS -merkin.

6. Hinauspaikka

Hinauspaikan käyttämiseen tulee olla lupa.

7. Ohjeita

Ohjeen viimeisessä luvussa on muutamia käytännön vinkkejä. Ohjeen liitteeksi tulee vielä tsekkauslistat miehistön jäsenille.

Toivottavasti ohje voidaan toimittaa kaikille SILin puolesta.

21.12.1987 Kings Gross Sydney NSW

Heimo Lamberg ,
Suomen MM-joukkueen johtaja

Avustaja P. Visa lähdössä 5 tunnin lennolle.

Morjens!

Matkasta en kerro sen enempää kuin että tiimaa Boeing 747:llä tuli noin 24 tuntia ja DC-9:llä 2 tuntia. Perillä Sydneyssä lämmintä +27 astetta. Jet Flag ohitettiin jo vuorokaudessa. Matka meni siis hyvin. Sitten alkoivat hankaluudet.

Paul Saarinen ilmoitti Brishanesta, että kaikki liitimet (4 kpl Magic 155 FR) ovat menneet rikki kuljetuksen aikana. Myöhemmin saimme tarkemmat tiedot vauriosta.

Kaikki kuljetuspussit olivat rikki. Kahdet varaputket olivat kokeneet plastisia deformaatioita. Laitisen Vesan leijasta yksi kolmioputki oli vääntynyt, Niemisen Jarin leijasta siipiputki lommoutunut ja etureunassa muutamia repeytymiä. Hempan leijasta oli siipiputki vääntynyt, useita kulumia siivissä, mylari taittunut ja siiven etureunassa muutamia repeytymiä.

No nyt Magicin dealerin kanssa neuvottelemaan, kuinka homma hoidetaan. Saadaanko kaksi uutta purjetta vai ei?

Saavuimme siis 18. joulukuuta ja jo lauantaina pääsivät Vesa, Ville ja Pepe lentämään. Menimme Moyesin liidintehtaalle katselemaan liitimiä. Pojat tarjosivat kyytiä ja liitimiä Stanwell Parkiin. Ja mikä ettei se meille käynyt, taksilla hotelliin ja vielä ennen lähtöä ostimme auton.

Laitisen Hessu oli niin innoissaan, että unohti valjaistaan putket, jotka tulevat selkäpuolelle.

No Stanwell Park on mahtava lentopaikka noin 60 km Sydneystä etelään. Starttipaikalle pääsee autolla ja siitä vaan taivaalle. Rinnelentopaikkaa noin 50 km. Startista laskupaikalle korkeuseroa on noin 200 metriä.

Vesa ja Ville lensivät noin puolitoista, kaksi tuntia vaikka startit tapahtuivat vasta kello 17 aikaan. Myös Pepe pääsi kokeilemaan tuliterää Moyes-liidintään. Pepen toinen rinnestartti ja ensimmäinen rinnepurjehdus onnistuivat erittäin hyvin.

Mato Laitinen

Paikalla oli noin kolmisenkymmentä lentäjää. Stewe Moyes, tanskalainen Palle Jensen ja Drew Cooper koelensivät uusia liitimiä.

Palle kertoi koelentävänsä 2-3 uutta liidintä päivässä. Palle on Moyesillä töissä pari kuukautta. Hän oli työskennellyt samoin edellisenä talvena.

Stewe Moyes kertoi, että kaikki uudet liitimet koelennetään. Ja paljonko niitä siiten on vuoden aikana? Noin 700 hänen mukaansa, 400 myytiin Australiaan, 200 Eurooppaan ja 100 kappaletta USA:han.

Mestarit osaavat asiansa, hienoja ylälaskuja, samoin freestyle-lennot. Yksi "Hipovits"-tapauskin sattui. Kaveri oli lähdössä mutta keskeytti startin juuri ennen jyrkänteen reunaa. Syy: Makuupussivaljaiden jalkalenkit olivat unohtuneet laittaa kokonaan. Mies oli siis selkä- ja olkaremmien varassa. Huh huhh!

Lentojen jälkeen saimme kutsun paikallisten lentäjien kutsuille. Erittäin mukava ilta avuliaiden ja ystävällisten aussien seurassa.

Sunnuntai tymää ja auringonottoa Bondi beachillä. Joukkueen koko oli pienentyä kun joukkueen johtaja oli hukkua. Onneksi hengenpelastajat ovat valppaita poikia.

Maanantaian piti Hessun Bulletin tulla Sydneyhin. Se oli tullut jo perjantaina mutta tullimuodollisuudet pidensivät aikaa keskiviikkoon. Magicit vietiin dealerin hoiviin John Pendryn kanssa. Tutkimme myös pintapuolisesti vauriot.

Australian riippuliitoliitosssa on noin 1700 jäsentä (asukkaita maassa on 13-14 miljoonaa). 5-asteinen lupakirjajärjestelmä on muuttumassa 4-asteiseksi. 880 lupakirjapilottia lensivät viime vuonna 39635 tuntia.

Lupakirja	pilotteja	tiimaa
PR-5	152	13 787 h
PR-4	229	2 890 h
PR-3	264	9 399 h
PR-2	235	3 559 h

Ykköslupakirjalaisia eli oppilaita ei ole laskettu mukaan. Onnettomuuksia tapahtuu yksi 100 000 lentotuntia kohti.

Ikärakenne liitossa on seuraava:

alle 20-v	45	pilottia
20-25	267	
26-30	311	
31-35	194	
36-40	124	
41-45	55	
46-50	14	
51-60	37	
61-70	18	
71-120	1	

Terveisin Hemppa Lamberg ja muu joukkue

Ps. Antilla ja Jarilla oli autokaupoissa hieman vaikeuksia. Juttu on edelleen avoin. Raastupaan kai...

KYPÄRÄN VISIIRIN HUURTUMISESTA

Erkki Liukkonen

Ainakin traikilla talvella lentäessä on visiirin huurtuminen ja jäätyminen todellinen ongelma. Onhan niissä kaikenlaisia tuuletusreikiä mutta kun ensin revit konetta käyntiin varttitunnin pilkkihaalareissa ja äkkiä lähdet, niin onpa siinä maitomainen näköala. Kypärän reuna on tukittava jollakin rätillä, ettei "viinahissi" palellu. Visiiriä ei tahdo saada ilmastoitua. Olen Petmanin Arin kanssa kokeillut kahta konstia, jotka toimivat.

Yksinkertaisemmassa mallissa tungetaan kypärän sisään, nenän juuriin akryylivanua niin paljon, ettei hengityshöyry pääse visiiriin asti. Tässä mallissa on kypärän reunan oltava osittain auki.

Teknisempi konsti on eräänlainen snorkkeli. Teemme sen kumisesta pölynaamarin runko-osasta, josta liimataan polkupyörän paikoilla siivilöiden reiät tukkoon ja keskimmäisestä, poistoreiästä viedään putki kypärän reunan ali ulkoilmaan. Laite muistuttaa vanhanaikaista taistelulentäjän hengityslaitetta. Tuo kuonokoppa pysyy ilman mitään remmejä leuan ja kypärän välissä ja toimii. Kovin pitkille lennoille tästä ei kuitenkaan ole, koska hengityslaitteeseen kertyy pikkuhiljaa jäätä.

VINTTURI-PELILLÄ ILMAAN

Aarto Salo

Vintturia parempaa tapaa päästä ilmaan ei olekaan, ainakaan Suomessa. Tämän vuoksi myös Helsingin Riippuliitäjät hankki itselleen sellaisen.

Vintturi on saksalaisvalmisteinen, tuplakelainen. Voimanlähteenä siinä on 1600 ccm Volkswagen-autonmoottori, varustettuna automaattivaihteistolla. Teräslangan sijasta on käytössä 2 mm:n vahvuinen vaijeri.

Kelat on kiinnitetty myöskin autosta peräisin olevaan akseliston tapaiseen systeemiin. Systeemissä oleva torsiojousi pitää huolen siitä, että kelojen kiinnitys on joustava. Kun liitimen aiheuttama kuormitus vaijerissa kasvaa, liikkuu kela enemmän tai vähemmän voiman suuntaan, samalla kiertäen torsiojousta. Tästä liikkeestä mitataan vaijerissa vaikuttava vetovoima ja välitetään tieto osoittimeen, joka on vintturin käyttäjän edessä.

Käyttäjä istuu "auton istuimella" edessään vintturin hallintalaitteet: kaasuvipu ja jarruvipu, kummallekin kelalle omansa; keskellä vetovoimamittari, sekä moottorin käynnistysavain ja latauksen ja sytytyksen merkkivalo kuten autossa. Kaasuvivuilla on myös toinen toimintatarkoitus, ne laukaisevat tarvittaessa giljotiinin vaijerin katkaisua varten. Koko komeus on rakennettu peräkärryn päälle, joten se on helppo kuljettaa auton perässä sinne missä sitä tarvitaan.

Vintturia tarvittiin menneenä viikonloppuna Nummelassa, jossa sitä kokeiltiin meikäläisissä oloissa ensimmäisen kerran. Lunta oli kentällä sen verran, ettei autohinaus olisi onnistunut. Tuuli oli lännestä hyvin heikkoa. Vintturi baanan päähän ja Piitulaisen Keijon Mersulla vaijeri ulos.

Tietenkin sitä piti vetämän liian paljon tai sitten vaijeri oli liian lyhyt, koska tuli kokonaan ulos kelalta. Kyseisellä kelalla sitä on tällä hetkellä vain 1000 metriä. (Toisella kelalla on noin 2000 metriä) Tällä välin toiset olivat jo laittaneet liitimensä lentokuntoon ja odottelivat kärsimättöminä hinaustouhun alkua. Vaijeri oli taas kiinni kelalla ja moottori käynnissä. Innokkain pilotti, Volasen Kari, oli jo valmiina, näin kertoi ääni radiopuhelimessa. Valmis, aja -komento tuli, joten kaasu auki ja sitten katsotaan mitä tapahtuu.

Kentän kaarevuuden vuoksi ei vintturin käyttäjä voi nähdä liidintä starttihetkellä. Muutama sekunti kului ja sieltähän se liidin näyttää nousevan ja hyvin nouseekin. Vetovoimamittari näyttää 80 kp, tuntuu hiukan pieneltä mutta liidin nousee kuitenkin hyvin. Jatketaan siis samaa rataa. Ensimmäisen hinaus jäi vain puolikkaaksi, koska kaksoislaukaisun aikana vaijerin laskuvarjo jostain syystä aukesi, jolloin pilotti laukaisi vaijerin kokonaan irti.

Pienten alkuhankaluuksien jälkeen sujui kaikki hienosti. Pilottien mukaan startit olivat oikein mukavia eikä toimintaa haitannut, vaikka vintturin päässä oleva radiopuhelin lakkasi lähettämästä. Auto puoleenväliin baanaa ja loppu hoitui käsimerkein. Hämärä alkoi tulla, joten oli pakko lopettaa.

Seuraavan päivänä mittailimme hiukan vintturin vetovoimia, ja todellakin, kun näyttämä oli 80 kp, oli veto todellisuudessa 100 kp:n luokkaa. Ei muuta kuin hiukan säätöä ja nyt mittari näyttää todellisia lukemia. Jatkossa vintturi tulee olemaaan ahkerassa käytössä. Mikäli satutaan samalle kentälle, niin siitä vaan vaijerin päähän ja ilmaan!

ULKOMAAN UUTISIA (Drachenfliegermagazin 12/87)

Erkki Liukkonen

Arizona, USA: Amerikkalainen Bob Thompson lensi uudella HP:llä 349 km. Tempun tekee erikoiseksi se, että kahdeksan tunnin matka taitettiin istumavaljaissa. Tämä ns. supinevaljas on meille koko lailla tuntematon. Siinä istutaan makuupussia muistuttavassa valjaassa puoliksi selällään maaten ja ohjaaminen on kuin traikkia ajaisi.

Amerikkalaista huippuraseria Sensor-leijaa aletaan tehdä Itävallassa lisenssillä. Tyypin 510 B valmis kangas tuotetaan jenkeistä. Riippuliitoguru Antero Enervi lensi aikoinaan Sensorilla ja ainakin silloin työn laatu oli tavattoman korkea.

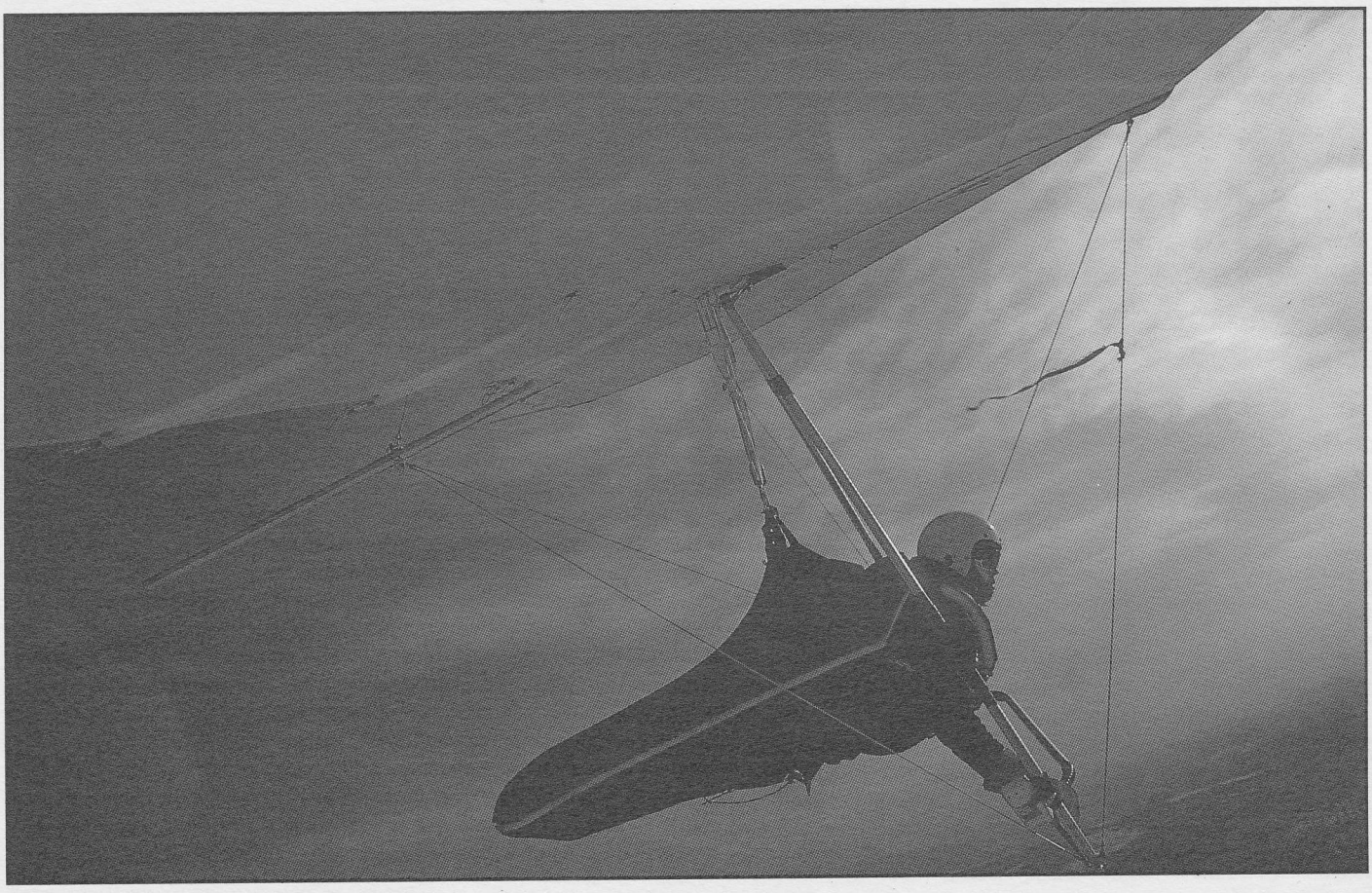
Ns. Kellerin kalavaljas ei ole kehityksen viimeinen kiljaisu. Nykyisiin kalavaljaisiin on vaikea pukeutua. Niinpä tehtailija Keller on muuttamassa kalavaljaan yläosaa muistuttamaan pelastusliivejä. Se sulkeutuu edestä vetoketjulla ja kahdella hyvinkin pelastusliivimäisellä soljella. Pukeutuminen on todella helppoa. Rakenteesta johtuen pelastusvarjo on sijoitettu oikean kainalon alle omaan ulkopuoliseen pussiinsa. Testaajat antavat kiitosta valjaille käyttömielessä, mutta moittivat hintaa (1240 DMk) ja suurta pakkauskokoa.

Neuvostouutisia: Moskova: 25-vuotias Oleg Nedopaka lensi starttipaikalta Yambolista (Ukrainassa) neljässä ja puolessa tunnissa 225 km. Tämä on Neuvostoliiton ennätys. Suurin korkeus oli 3000 m. Hämmästyttävää mutta 20 minuuttia startin jälkeen lopetti variometri toimintansa. Tämän jälkeen Oleg lensi "tunnon" mukaan Slavutitch Sport -leijallaan (design Bureau Antonova). Olegia kutsutaan kotiseudullaan lumimieheksi, koska hän kävelee usein talvisaikaan paljasjaloin ja harrastaa avantouintia. Lehden mukaan ei siis ole ihme jos ennätys syntyi ilman variometriä.

Samassa artikkelissa kerrotaan, että itänaapureilla on kolme Cosmos-traikkia: Hermes-leija ja 64-hevosvoimainen Rotax-moottori. Tushinon urheiluilmailukeskuksessa lähellä Moskovaa aloitetaan traikkihinaustoiminta.

Venäläinen lentolupajärjestelmä on viisiportainen. Siinä on kolme erilaista oppilaslupa-astetta. Neljäs aste on "urheilumestarikandidaatti", jonka pitää lentää viidenkymmenen kilometrin suora lento tai kolmekymmentä kilometriä edestakaisin. Viides aste -- "urheilumestari" -- lentää viiden tunnin lennon ja käy 2000 metrin korkeudesssa. Vuonna 1987 tuli ensimmäistä kertaa pelastusvarjomääräykset Neuvostoliittoon.

Lokakuun ensimmäisenä viikonloppuna oli Tegelbergissä riippuliito- ja ultrakevytmessut. Lehden mukaan jo seitsemältä lauantaiaamuna oli yli viisikymmentä näytteilleasettajaa paikalla. Messuilla kävi yli 7000 vierasta. Meiltä päin oli ainakin Salmisen Tenho, joka kommentoi luultavasti reissuaan myöhemmin.



LENTOPAIKKAILMOITUS

Lentopaikan nimi _____

Ajo-ohje lentopaikalle ja puh _____

_____

Keneltä saa lisätietoja _____

Kerho _____

Osoite _____ ☎ _____

Radan pituus ja pinnoitteet _____

Sopivat tuulen suunnat asteina _____

Milloin lentopaikalla toimitaan _____

Pakolliset radiolaitteet ja kanavat _____

Rinnetuulimahdollisuudet _____

Aaltolentomahdollisuudet _____

Termiikkilentomahdollisuudet _____

Muuta _____

OSTAN/MYYN ILMOITUS

Valitse otsikko: ☐ Ostan ☐ Myyn ☐ Sekalaista

Nimi _____

Osoite _____

Puhelinnumerot _____

Teksti _____

_____

_____

KYSYMYKSIÄ

Nimi tai nimim. _____

Kysymys _____

_____

_____

_____

KEVYTILMAILUMARKKINAT

Myyn:

Skymaster pelastusvarjo 1-paikkaiseen ultrakevyeen. Hp 2000 mk.
Tenho Salminen k: 918-513758.

MAGIC IV 166

- trimmillä, 50 h lennetty, hyvä kunto,
- valk. etureuna + kölitasku pun.

Miellyttävä, helposti hallittava liidin, sopii SP 2 - SP 3 tasosta lähtien. Toimi heti, saat allesi kaksinkertaisen Tikkakosken voittajaliitimen.

Hinta 9500 mk.

Puh: 911-61889 tai 90-461696 / Kenneth

PUMA SPRINT U166

- lennetty alle 100 t.

Halvalla Ari Petman

k: 941-751643 t: 941-781 511

HP 170-85

- kysy millä liitimellä on lennetty eniten yli 200 mailin lentoja.
- käsittelyn helppoutta kuvaa se, että tällä liitimellä voitettiin vuonna-87 Heinolan maaliinlaskukilpailut.
- vaihdan samanlaiseen uudempaan.
- hp 9500 mk.

PSR-kalavaljaat

- koko M. Hinta ilman hinauskytkintä 3000 mk.
- haluttaessa myydään myös pelkkä pelastusvarjo.

Vesa Lappalainen k: 941-781338 t: 941-292758

MAGIC IV 166

- All white.

Jari Nieminen.
Tiedustelut Vesa Lappalainen

KELLER INTEGRAL

- hyväkuntoiset kalavaljaat laskuvarjoineen
- mukana flip-flap ripustus.
- puna-mustat
- hp 3500 mk

Antti Nummelin.
Tiedustelut Vesa Lappalainen.

KEVYTILMAILUN TILAUS

Huom! Pitkävuoren Riippuliitäjillä lehti sisältyy jäsenmaksuun!

Tilaan KevytIlmailun numero 2,3 ja 4/87 ❒ (hinta 35 mk/kolme numeroa)

Tilaan KevytIlmailun vuodeksi 1988 ❒ (hinta 45 mk/neljä numeroa)

Nimi _____

Osoite _____

Kerho _____ ☎ _____

Maksun olen suorittanut _____

SISÄLLYS 1987

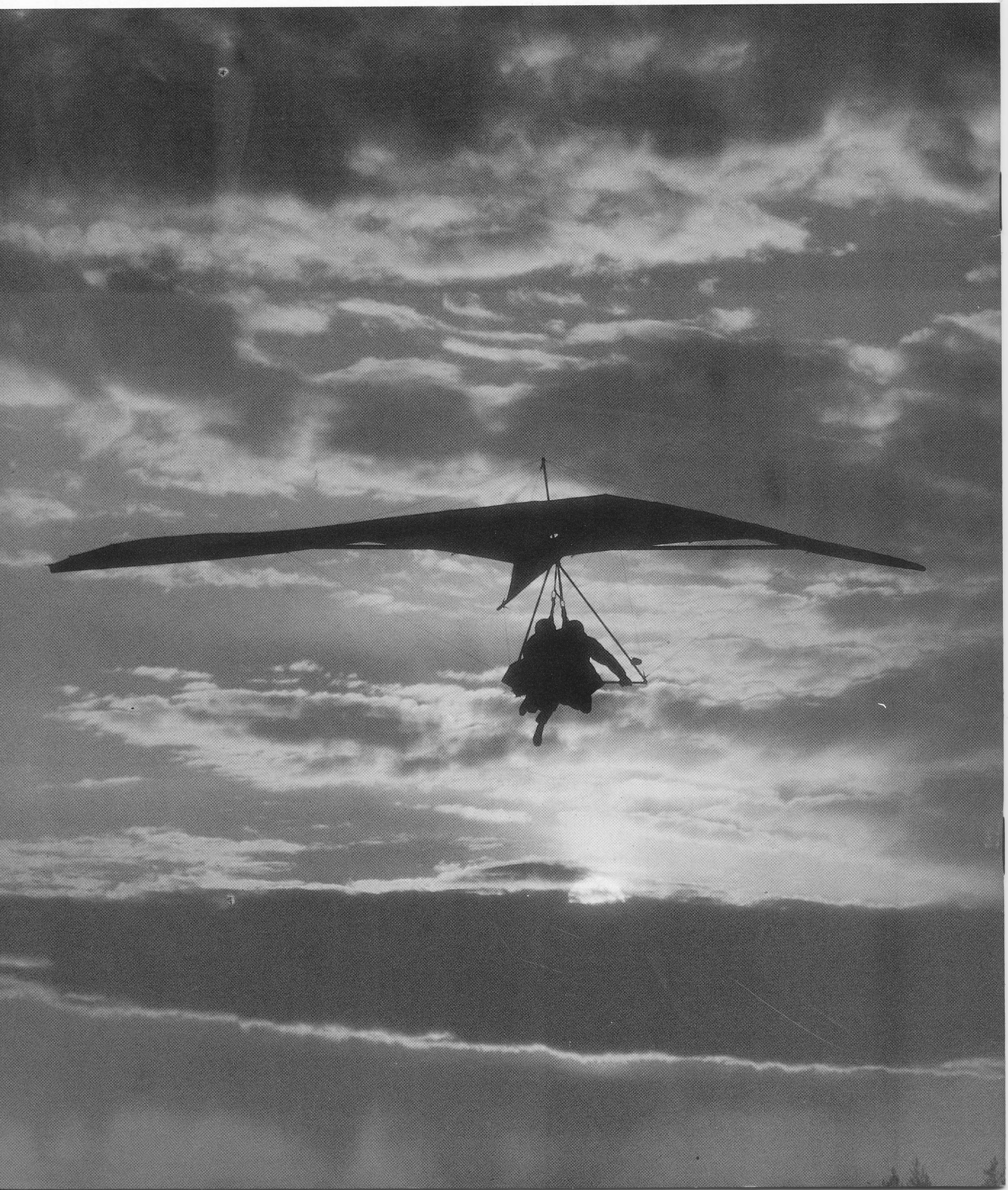
Numero 1/87

PUOLUSTUKSEKSI SANOISIN 4
NARUVAARA 4
RIIPPULIIDON PM-KILPAILUT RAUTAVAARALLA 5
LIUKKOSEN JUTTUJA 6
TAPAHTUMAKALENTERI 7
RIIPPULIIDON RANKING-PISTEET 7
HISTORIIKKIA ROGALLOJEN ALKUAJOILTA OSA 1 8
ILMAKUVAUSTA KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET 10
TSHERNOBIL HINAUSAUTO 12
BENSAPULMIA 13
TALVITOIMINNASTA 15
RIIPPULIITO-OHJE UUDISTUNUT 16
ULTRAKEVYTLENTÄJÄN LENTOLUVAN UUDISTAMINEN 18
ULTRAKEVYTTAPAHTUMA VESIVEHMAALLA 18
RIIPPULIITOKESKUSTOIMIKUNTA/RKT 1987 19
KILPAILUKUTSU III HEINOLAN MAALIINLASKUKILPAILUT 20
HAASTE MAALIINLASKUKILPAILUIHIN HEINOLASSA 20
KEVYTILMAILUMARKKINAT 22
SEKALAISTA 22
KYSYMYKSIÄ 22
PAKKASTA KOLILLA UUTENA VUOTENA 23
JYVÄSKYLÄN HINAUSPÄIVÄT 20.3-22.3 27
AALTOA RISTINSELÄLLÄ 27

Numero 2/87

TAPAHTUMAKALENTERI 4
RIIPPULIIDON RANKING-PISTEET 4
NARUVAARA 2 5
RKT, PUHEENJOHTAJAN PALSTA 5
RKT: TOIMINTAA KEVÄÄLLÄ -87 6
MUISTAKAA!!! 8
SOITTAKAA LENNONJOHTOON 8
MUOVISTA TERYLEENIIN eli Putket paksunevat 9
ENSIMMÄINEN LENTONI VESILENTOTRAIKILLA 11
SE OLI AITO AIRGASMI 13
KESKIYÖN YÖTTÖMÄNYÖN MATKALENTO KESKI-SUOMESSA 14
JIPPII!! 15
HEINOLAN MAALIINLASKUKILPAILU 16
TERMIIKKIKOKEMUSTA HANKKIMAAN 18
LASKUKIERROS 19
MAASTOLASKU 20
NÄIN NE LUULEE 22
LENTORALLI VESIVEHMAALLA 13.6-14.6.1987 22
KILPAILUKUTSU TIKKAKOSKELLE 22
KEVYTILMAILUMARKKINAT 25
PUTKIPANKKI 25
VESIVEHMAAN RANKING 9.-10.5.1987 26

Numero 3/87

RIIPPULIIDON RANKING-PISTEET 4
RKT, Paheenjohtajan palsta 5
UUSI TOIMINNANOHJAAJA 6
VESIHIIHTOA ILMASSA 7
KIRJEITÄ 8
Moi taas 9
HARJOITUSMATKA ITALIAAN 3.4.-26.4.1987 10
JUORUJA 14
ISRAELIN TUULISSA 15
MATKALENTO 153 KM - UUSI SUOMEN ENNÄTYS 18
KOLME LENTOA TANDEMILLA 20
RIIPPULIIDON SM-87 21
KEVYTILMAILUMARKKINAT 27
PM-TULOKSET 28
TIKKAKOSKI-RANKING TULOKSET 28

JOUKKOJULKAISU