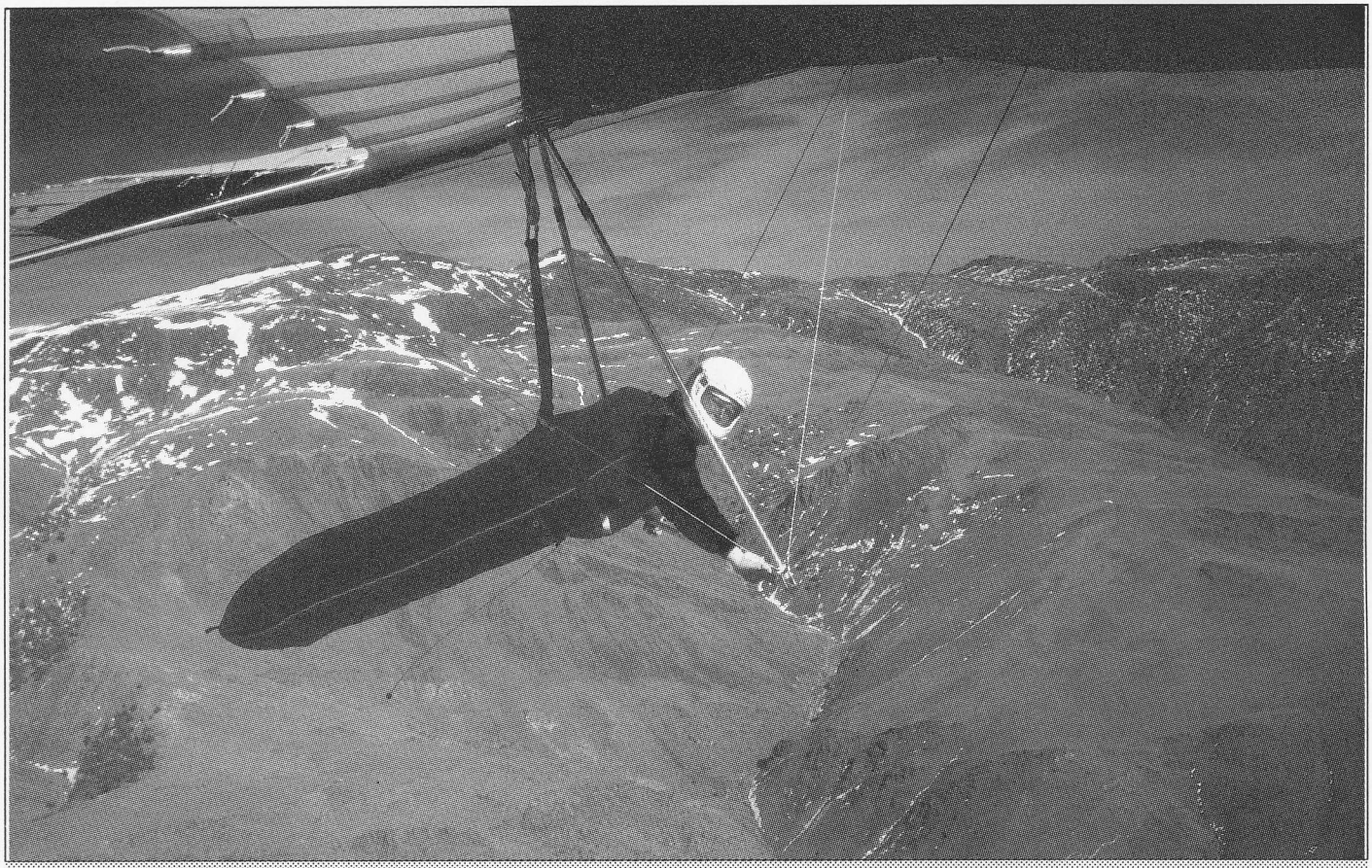
KEVÄT ILMAILU

1-88



Vesa Owens Valleyn päällä.

KevytIlmailu 1/88

Kevytilmailun erikoislehti 2. 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, Tikkakoski, 529033-5500923, 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: *Jaska ja Päivi. Kuva: Jorma Lehtola*

Takakansi: *Jaska ja Bullet R-83. Kuva: Jorma Lehtola*

Koukku!

Jälleen on sattunut vakava onnettuus; lentäjä käveli valjaat päällä hinaushetkeä odotellessa lähtöpaikalla. Lähtömahdollisuuden tullessa koukku unohtui kiinnittää. Seurauksena putoaminen kymmenestä metristä ja vakavia alaraajojen murtumia.

Onnettomuuden seurauksena RKT onkin päättänyt suosittaa, että valjaat kiinnitetään liitimeen osana liitimen kasausta. Valjaisiin pukeudutaan aina niiden roikkuessa liitimestä. Lisäksi suoritetaan riipuntakoe ennen starttia.

Tarkkailkaapa myös starttitapaanne. Ette kai nosta itseänne sivuputkista alkunousun aikana. Oikeaoppisessa lähdössä liitimen annetaan nousta itsekseen ja koukun ollessa irti lentäjä ei lähde mukaan lainkaan!

Hyvät kelit

Tänä kesänä meitä suosittiin jo aivan toisenlaisilla keleillä kuin viime kesänä. Useilla paikoilla on tehty pitkiäkin matkalentoja ja uusia SP 5 pilotteja tulee kuin sieniä viimekesän sateella. Kalle Aalto lensi SP 5:en matkat kolmena perättäisenä päivänä, joten ei se niin vaikeaa ole.

Matkalentokilpailu

Tänäkin vuonna on menossa matkalento open- kilpailu. Virallisesti kilpailu on jäänyt julistamatta, mutta poiketaan nyt tavoista ja hyväksytään todistettavat suoritukset jälkikäteenkin. Ilmoittakaa yli 15 kilometrin lennot. Luokat: 1. vapaa matka ja 2. edestakainen tai kolmio (lyhin sivu vähintään 28% koko kolmiosta). Osallistumismaksu 50 mk/luokka sekä todisteet (filmit, karttajäljennökset, laskeutumistodistus) läheteään lehden toimituksen osoitteeseen tai Laitisen Hessulle. Muista että kolmiossa tai edestakaisessa täytyy tehtävä olla kuvattu ennen lähtöä. Syyskokouksessa palkitaan parhaat matkat ja niistähän saa myös ranking-pisteitä. KevytIlmailu julkaisee kaikki ilmoitetut matkalennot ja uusien SP 5 pilottien nimet.

Tenho teki sen taas ja voitti SM:ät kolmannen kerran. Onneksi olkoon.

Vesa

Tässä numerossa:

KevytIlmailu 1/88 2
USA:an RIIPPULIITÄMÄÄN? 4
OSALLISTUISINKO RIIPPULIITOKISOIHIN? 8
RIIPPULIITOMAAJOUKKUEEN MATKAKERTOMUS osa 2. 9
RIIPPULIITIMEN HINAUS ULTRAKEVYELLÄ 10
RÄYSKÄLÄSSÄ JAETTIIN EVÄITÄ MATKALENNOLLE 12
MM-88 Australia 22.1-13.2.1988 14
TULOKSIA 14
Åre Cup 8.5-14.5 15
Äitienpäiväkisat 7-8.5 16
SM-88 Vesivehmaa 30.5-5.6 16
Tikkakoski-ranking 22-24.7 17
Ranking-pisteet 17
LIITIMEN TARKASTUS 18
TARKISTUSLISTA 19
Kaksi tahtia ja taivaalle 20
KEVYTILMAILUMARKKINAT 22

PS.

Lehden ensimmäinen numero on viivästynyt yli vuoden puolenvälin. Näin osa jutuista on jo hieman vanhentunut ja sama saattaa koskea KevytIlmailumarkkinoita.

Myös tilauksissa on ollut pientä sähläystä. Jos lehti ei tule vaikka se olisi maksettu, niin ilmoittakaa toimitukseen.

USA:an RIIPPULIITÄMÄÄN?

Reini Valtonen

Kokemuksia, kommentteja, hajatietoja riippuliidosta USA:ssa liittyen MM-harjoitusleiriin Etelä-Kaliforniassa marras-joulukuun vaihteessa 1987.

MM-kisapilotit Antti Nummelin ja Jari Nieminen harjoittelivat Etelä-Kaliforniassa matkallaan Australian MM-kisoihin. Matkaan liittyi valjashankinta ja uuden liidintyypin koelento. Samalla tutustuttiin paikallisiin olosuhteisiin. Ainakin tätä kirjoitettaessa lentää dollari tosi matalalla: maavaikutuksessa ja Atlantin ylityksessä kustannukset vaan halpenevat. USA on tulossa matkakohteena potentiaaliksi vaihtoehdoksi riippuliidon harrastajille. Onhan siellä myös Owens Valley, maailmanennätysten (366 km/1987) tehtailupaikka.

SÄÄT, TILASTOLLISET... SIIS KESÄISET JA KUIVAKKAAT

Matka tehtiin marras-joulukuun vaihteessa. Keskussääasemalta Helsingistä hankittujen tilastojen mukainen marraskuun sää Los Angelesissa Etelä-Kaliforniassa: kohtalaisen aurinkoista, vain kolme sadepäivää/kk, päivän korkein keskilämpötila 22 celciusastetta, yöt viileitä, päivän alin keskilämpö 10 astetta. Päivän pituus on marraskuussa 33. leveysasteen tienoilla alle 10 tuntia, eli sama kuin Kyproksella, Afrikan pohjoisimmissa osissa ja Madeiralla. Joulukuussa sateisuus lisääntyy oleellisesti, sää viilenee. Kohtalaisia lentosäitä oli siis odotettavissa ainakin marraskuun puolella. Lämpötilojen vuorokausivaihtelu saisi rannikon läheisyydessä aikaan merituulta sekä sisämaassa laakso- ja vuorituulta.

Käytännössä sää sattui kutakuinkin tilastojen mukaiseksi. Paikalliset riippuliitopilotit, joita oli Thanksgiving - viikonloppuna (26.-29.11.) runsaasti, pitivät säitä normaalisti epävakaina marraskuun lopulla. Tällä kertaa säät kuitenkin suosivat siten, että pientä termiikkiä ja rinnetuulta löytyi. Los Angelesin kuuluisa smogi hiipsi usein lähilaaksoihin eri vahvuisena ja eri korkeuksille pilaten näkyvyyden ja estäen kunnon nostojen synnyn. Kaikki nostot olivat kuivia, yhtään kumpikaisten merkkaamaa keliä ei sattunut. Aina ei kuitenkaan ilma ole smogin pilaamaa. Kun jatkuva mannertuuli Santa Ana (Pyhä Anna) puhalsi, kuten heti mentyämme, ilma oli kirkasta, ja näkyvyydet mahtavia. Santa Ana toi sisämaasta saasteetonta kuivaa ilmaa. Yhtenä päivänä hieman ylä- ja keskipilveili, muuten säät olivat runsaaksi viikoksi supistuneen leirin aikana tilastolliset tai ainakin paremmat. Parhaat lentosäät ovat Etelä-Kaliforniassakin keväällä, huhtikuusta alkaen ja jatkuen, sijainnista riippuen syyskuuhun. Torrey Pines'in rantarinnetuulipaikalla voi lentää ympäri vuoden.

Muistelona aikaisemmalta käynniltään Nummelinin Antti kertoi eräästä mieliinpainuvimmasta lennostaan, jolloin hän pystyi lentämään cumulusten päällä. Vuorenrinteestä alkanut rinnetuuli aikaansai aallon, joka vei hänet VMC:ssä mahtaville näköalapaikoille.

MAASTOMUODOT MUKAVAT RIIPPULIIDOLLE

John Steinbeck antaa kirjassaan 'Edenistä itään' hyvän kuvauksen Kalifornian rannikkoalueen maisema- ja maasto-olosuhteista. Siellä muinaisen merenpohjan tasaiset, usein laajatkin, laaksot ovat vuorten reunustamat. Lähtöpaikoilta näkyy Santa Anan puhaltaessa "kaipuun siniset vuoret" useiden kymmenien kilometrien päähän. Kun taas tuuli on mereltä, täyttyvät laaksot inversiokerrokseen saakka smogin agitoimalla autereella. Auringon valon heijastuessa valkoisena hohtavasta autereesta tulee tunne pilvien päällä olosta. Vain vuorten huiput pistävät esiin selväpiirteisinä. Tarkemmin katsottuna autereen läpi kuitenkin näkee, ja lennolla pystyy säilyttämään VFR- miniminäkyvyydet.

Maasto on sisämaahan mentäessä karua, vuorten rinteillä vain pusikoita. Crestlinen lähtöpaikka San Bernardinossa on mielenkiintoisella rajapaikalla. Pienen vuorijonon lounaispuoli, eli aurinko- ja lentopuoli, on karua. Rinteen päällä ja koillisrinteillä kasvaa pinjamäntymetsää. Lähellä olevalla vuoristojärvellä, Lake Arrowheadilla, ovat maisemat jopa kuin Suomessa. Lähempänä rannikkoa Lake Elsinorissa ovat maisemat jo vehmaampia joka puolella vuorijonoa. Myös sisämaassa vuorijonot mahdollistavat rinnelentämisen, vaikkei termiikkiä juuri olisikaan.

LENTOPAIKAT, JOITA KÄYTETTIIN TAI JOILLA KÄYTIIN

San Bernardinossa on Crestlinen, jonne pääsee helposti autolla, lisäksi toinen lähtöpaikka Marshall. Vm. on soveltuvainen ylälaskuun, ja se sijaitsee alempana kuin Crestline. Autotie on sinne surkea, mutta amerikanraudallakin ajettavissa, niin kuin todistetuksi tuli. Muilla oli maastokelpoisempaa kulkuvälinettä. Perustiedot:

Crestline

Lähtösuunta: Lounas
Yhteysosoite: Debbi Renshaw
Pine Crest Air Park
6555 N Pine Str.
San Bernardino
CA 92404
puh.714 8876-9275
Korkeusero: 1000 m
Lähtöpaikka: helppo
Laskupaikka: helppo
Paras aika: huhti-kesäkuu

Marshall

Kuten edellä paitsi, että lähtösuunta on enempi länteen, korkeusero noin 800 m, ja että sinne on ylälaskumahdollisuus.

Lake Elsinor

Lähtösuunta: itä/koill.
Yhteysosoite: Eric Raymond &
Aida Hercules
33274 Baldwin Blvd.
Lake Elsinor
CA 92334
puh. 714 678-3931
Korkeusero: 450/550m
Lähtöpaikka: helppo
Laskupaikka: helppo
Paras aika: huhti-syyskuu

ENSIN VÄKISIN LENTOTIIMAA FINSKILLÄ...

Finnair lentää osan vuodesta Seattlen kautta, osan (4.2.-26.3.88) suoraan Los Angelesiin. Edullisinta on liittyä johonkin ryhmämatkaan tai muodostaa itse ryhmä. Keski-Euroopasta pääsee USAn länsirannikolle noin 2000 markalla edestakaisin.

Seattleen lento kestää Helsingistä noin 9,5 h. Isoympyräreitti vie lähelle pohjoisnapaa n. 80 leveysasteen paikkeille. Perille saavutaan noin puoli tuntia aiemmin kuin mitä oli lähdetty, koska aikaero on 10 h. Noin tunnin seisokin jälkeen matka jatkuu Los Angelesiin, jonne lento kestää 1,5 h. Aikataulunmukainen saapumisaika on kello 16.50 lähtöpäivänä.

USAn passivirkailijat osaavat joskus olla erittäin epäystävällisiä ja ilkeitä. Tällä kertaa pitäydyttiin asiallisuudessa.

HELSINKI – BEIJING

JOKA TORSTAI 2.6.1988 ALKAEN

FINNAIR

Myös tulli oli Los Angelesissa joustava ja nopea.

SITTEN MAAKULKUNEUVON HANKINTA JA

Perillä on autovuokraus ensimmäinen toimenpide. Herzit, Avikset, Budgetit ym. maailmanlaajuiset autovuokraamot tarjoavat kyllä laatuautoja, mutta hinta on myös sen mukainen. Pienissä vuokraamoissa hinnat ovat kohtuullisemmat, mutta autojen laadussa on sitten tingitty. Esimerkkiautomme, keskikokoinen amerikanrauta, Oldsmobile maksoi 208 dollaria eli n. 850 mk vakuutuksineen ja ilman kilometrirajoitusta. Hertziltä ja National Car Rentalilta saa USHGAn (USAn riippuliitoliitto) jäsenkortilla 10% alennuksen.

MAALIIKENTEESEEN

Kolme väsynyttä miestä, auto alla. Ei muuta kuin Losin pimeään iltaan ja kohti Santa Anaa, missä Wills Wingin tehdas sijaitsee. Vanhat Losin kävijät Antti ja Jari ryhtyivät suunnistajiksi, allekirjoittanut rattiin muistelemaan menneitä jenkkiliikenteestä. Kyllä siellä hyvin pärjää, joskaan moottoritieliikenne ei ole niin hyvin järjestäytynyttä kuin esim. Länsi-Saksassa. Ohittaakin saa miltä puolelta vaan, ja kaikilla neljällä kaistalla suuntaansa ajetaan melkein yhtä lujaa. Nopeusmittarista ei tarvitse välittää, pääasia on, että sopeutuu liikenteen rytmiin.

Bensa maksaa noin markan litralta, ja sitä tietenkin kuluu kasimoottorissa ja automaattivaihteilla. Losissa on smogin takia bensan oltava kaikissa uusissa autoissa lyijytöntä, mikä nostaa hintaa n. 10-15%. Ostimme kukin vuorollamme kymppidollarilla 40 litraa menovettä Oldsin janoiseen kurkkuun. Vastalahjaksi saimme kivuttoman, tasaisen kulun ja riittävät tilat. Japsi olisi ollut 20% halvempi, mutta varmasti huonompi vaihtoehto. Oldsinkin tilat hädin tuskin riittivät kun uudet valjaat oli saatu.

MOTELLISSA ASUU EDULLISESTI, TELTASSA VIELÄ EDULLISEMMIN

Ensimmäinen yö pienessä, vähän rähjäisessä motellissa: double $43,50 eli noin 180 mk, ts. 60 mk/hlö. Motelli-doubleen, huonoimpaankin, kuuluu vakiosti 2 King Size -sänkyä, kokolattiamatto, väri-TV ja suihku/WC. Motel 6 -ketju on Etelä- Kaliforniassakin melko kattava, sillä on halvat hinnat (double $35-37), ja yksinkertaiset siistit huoneet.

Motelliakin edullisemmin asuu tietenkin teltassa. Telttailupaikan valitsemissa on syytä turvautua paikallisen kerhon apuun, ettei joudu virkavallan kanssa tekemisiin. Antilla oli aikaisemmalta reissulta jäljellä tekstattu lappu, jossa kehoitettiin selvin sanoin siirtämään teltta pois alueelta. Pojat tekivätkin sen mielellään ja nopeasti heti teltalle palattuaan ja lapun löydettyään. He kun olivat majoittuneet ampumaradalle.

Yö, pari teltassa ja sitten vaihteeksi motelliin osoittautui hyväksi ratkaisuksi: kohtalaisen halpaa ja kohtalaisen hygieenistä.

PIKARUOKAA JENKKIEN TAPAAN

Syömäpaikoista ei USAssa ole puutetta. Hedelmää ja juotavaa on syytä aina pitää tukikohta-autossa, mutta muilta osin on helpointa turvautua hampurilais-, pizza-, meksikkolais-, kiinalais- jne.jne. paikkoihin. Aamupalan söimme aina järeästi. Samalla pidettiin aamupalaveria, jossa kerrattiin eilinen ja suunniteltiin alkavan päivän valmennusohjelma. Breakfast- paikoissakin palvelu on nopeaa, ja kahvia saa juoda mukeittain samaan hintaan. Antti ja Jari olivat erikoistuneet paikallisiin pannukakkuihin ja vaahterasiirappiin. Tilausmenettely minimimäärineen tuotti yllätyksiä: joskus pannareita tuli niin paljon, että olimme kaikki kolme haleta.

RIIPPULIITO USAssa, VAKIINTUNUT ILMAILU-URHEILUMUOTO

Riippuliidossa on USAssa tapahtunut suurinpiirtein samanlaisia heilahteluja kuin

muuallakin. Nimenomaan Kaliforniassa, sen rantadyyneillä, on harrastettu riippuliitoa jo paljon ennen painopisteohjauksen varsinaista keksimistä. Jo v.1971 nuoret huimpäät lentelivät bambuseipäistä ja muovista tehdyillä alkeisliitimillä dyyneiltä alas. "Älä lennä korkeammalle kuin mistä haluat pudota" oli lentävä lause tuohon aikaan. Nostoja pyrittiin vaarallisina välttämään. Syytä olikin senaikaisella lentokalustolla. Mm. National Geographic -lehden nro 2/1972 kertoo hyvin sanoin ja kuvin noista ajoista.

Vaikka nykyaikaisen riippuliidon juuret juontavatkin paljolti Australiaan, teki amerikkalainen varusmies Mike Harker paljon Euroopan riippuliidolle lentäessään 15.4.1973 Zugspitzeltä. Valtava innostus valtasi sen jälkeen sekä vanhan että uuden mantereen, ja onnettomuuksia sattui. Nyt näyttää siltä, että riippuliitourheilulle huonoa mainetta tuonut ylikuumenemisvaihe ja sitä seurannut laskuaika on ohi, ja riippuliito kehittyy USAssa tasaisen varmasti. Tätä mieltä oli mm. maailman neljänneksi suurimman liidinvalmistajan, Wills Wingin markkinointipäällikkö Rob Kells tehtaalla käydessämme. Valmistuvat liitimet menivät vielä marras-joulukuussa suoraan jälleenmyyjille, kun niitä aikaisempina vuosina vastaavaan aikaan tehtiin varastoon.

ROCKY MOUNTAINS - KALLIOVUORET = HYVÄT LÄHTÖALUSTAT

Aluellisesti USAn riippuliito on keskittynyt länsirannikolle. Kaliforniassa on 58 kerhoa ja pohjoisemmissa Oregonissa ja Washingtonissa 8 kpl kussakin. Toisin sanoen 74 kerhoa jo USAn puolella sekä lisäksi lukuisia Kanadan puolella British Columbiassa. Vuoret, Rocky Mountains ja sen pienemmät oheisvuoristot tekevät sen, että riippuliito on näillä alueilla suosittua. Ja kun Etelä-Kaliforniassa, Los Angelesin seuduilla, vielä sääkin on pitkään kohtalainen, niin eipä ihme. Owens Valley, se riippuliidon mekka ja ennätysmatkojen tehtailupaikka, on Kalifornian keskivaiheilla. Mutta myös tasaisemmilla alueilla lennetään: New Yorkin osavaltiossa on 24 kerhoa ja USAssa yhteensä 226 kerhoa (1987), joissa yhteensä yli 6300 jäsentä. USAn ensimmäiset mestaruuskisat itärannikolla järjestetään Chattanoogassa Tenneseessa 1988. Chattanoogahan on Appalakkien vanhassa, matalassa vuoristossa. Siellä on tehtailtu pitkiä matkalentoja purjekoneilla, mm. 1634 km vuonna 1978.

KÄYNTI WILLS WING'IN LIIDINTEHTAALLA

Heti aluksi todettakoon, että mikäli aikoo todella saada palveluja esim. koelentojen muodossa joltakin liidinvalmistajalta, on syytä esim. telexillä varmistaa ajankohdat tarkkaan. Me luotimme maahantuojan suupuheisiin koelennon järjestymisestä HP2:lla sen valmistajan, Wills Wingin toimesta. Tehtaalle tultuamme ei kukaan tiennyt moisesta asiasta. Lisäksi Thanksgiving -perjantaina 27.11.87 tehdas oli kiinni. "Tulkaa maanantaina, katsotaan sitten mitä voimme tehdä." Maanantaina sanottiin, että tulkaa tiistaina, ja tiistaina, että tulkaa torstaina!

Tiistaina ei kuitenkaan annettu periksi, vaan jäimme haastattelemaan Rob Kellsiä, Marketing Manageria. Hän kertoi mm. että USAn joukkue (8),yhtä Magiciä ja yhtä Sensoria lukuunottamatta lentää Australian MM:ssa HP2:n Full Race'llä. Toistaiseksi WW on valmistanut 1283 kpl tyyppejä HP1 ja HP2 sekä 1183 Sportia. Tilauskanta oli haastatteluhetkellä noin 100 kpl Sportia ja HP2:ta yhteensä. Sport, joka on verrattain kevyt teholiidin, myy hyvin mm. Norjassa.

Larry Tudorin, sympaattisen, entisen MM-matkalentoennätyksen omistajan tapasimme tehtaalla. Ennätys, 354 km, oli lennetty, kuinkas muuten, Wills Wingin sarjatuotanto -HP:llä 13.7.1983. "Miltä tuntui menettää maailmanennätys?", kuului 'viisas' kysymyksemme. "Ei miltään - jo oli aikakin niin monen vuoden jälkeen", oli vilpitön vastaus.

LIIDINVALMISTUS ON VALVONNANALAISTA PUUHAA

Liidinvalmistusta valvoo USAssa HGMA. Hang Glider Manufacturers Association, joka on valmistajien vapaaehtoisuuden pohjalta perustama liitto. Yhdysvaltain ilmailuviranomainen FAA, Federation Aviation Agency valvoo HGMAn toimintaa, ja FAAlle lähetetään tiedoksi kaikki liitiemien valmistusta koskevat HGMAn päätökset. Ensimmäiset liidinvalmistusta koskevat vaatimukset ovat vuodelta 1977, jolloin niitä laadittaessa otettiin pohjaksi FAR 23, joka käsittelee FAAn määräyksiä lentokonevalmistukselle.

TUOTANTOKOELENTÄJIKSI PÄÄSEVÄT VAIN KOKENEET PILOTIT

Wills Wing koelentää jokaisen valmistamansa liitimen ennen jälleenmyyjille toimitusta. Tehtaan parkkipaikalla näimme perävaunullisen, 12 kpl uusia liitimiä, jotka oli koelennetty. Jokaiseen oli kiinnitetty muovikotelo, jonka sisällä oli koelentoselostus. Selostus kertoi liitimessä tavatut 'käytöshäiriöt' sekä niiden mahdollinen alkuperä ja korjaustoimenpide. Liitimelle oli lisäksi annettu arvosanoja käyttäytymisestä ilmassa. Koelentäjinä toimivat Mike Meier suunnittelija, tutkimusjohtaja, yli 800 h ja yli 3200 lentoa; Steve Pearson, tuotantojohtaja, 1500 h/3000 lentoa; Rob Kells, markkinointijohtaja ja Mitch Mc Alcer, purjemestari, yli 500 h lentänyt, Telluriden taitolentokisojen mestari 1986. Tyyliin kuuluu, mikäli olosuhteet sallivat, työntää pari silmukkaa koelennon päätteeksi. (Temppu, jonka matkiminen on tullut varsin kalliiksi monelle itsenäiselle yrittäjälle monissa eri maissa.)

Koelennot tehdään käymiltämme Marshallin ja Lake Elsinoorin lähtöpaikoilta. Kolmas tapa on ATOL-hinausjärjestelmä suoralta tienpätkältä. ATOL'ia on nyt kehitelty 3 vuotta sekä markkinoitu vuoden verran. Parikymmentä järjestelmää on myyty hintaan $4000. Myös tandem-hinaus tällä järjestelmällä on aloitettu.

UUSI LUPAAVA HINAUSJÄRJESTELMÄ

Mikä sitten on tämä ATOL-hinausjärjestelmä? Ensinnäkin nimi tulee sanoista AirTime Of Lubbock, Lubbock on paikkakunta Teksasissa. Kyseessä on vetovoimasäädöllä varustettu pick-up'in lavalle sijoitettu hinauskela. Erikoista ATOL-hinauksessa on lentoonlähtö, joka tapahtuu lavalta, valmiista lentoasennosta. Pilotti laukaisee itsensä irti, narua tulee kelalta kuten kitkakelalta, ja pilotti on hetkessä turvallisessa korkeudessa. Tätä ennen on autonkuljettaja ajanut kullekin liidintyypille sopivaa ilmanopeutta patoputkiperiaatteella toimivan ilmanopeusmittarin mukaan. Lähdöt ovat täten mahdollisia mm. tyyni-ja sivutuuliolosuhteissa. Murtovarokkeena käytetään 200 lbs:n (90 kp) naruvaroketta. Wills Wingin koelentäjät käyttävät 600 m narua, joka tuottaa noin 400 m korkeuksia. Köyden päässä on laskuvarjo, jonka ansiosta takaisinkelauksenkaan aikana köysi ei joudu maahan (ei kulu). Willsin koelentäjät kertoivat tyytyväisyytensä järjestelmään, mahdollistaahan se heille koelentojen jatkuvuuden matalillakin pilvikorkeuksilla, jolloin vuorten lähtöpaikat ovat tukossa. Toisena positiivisena piirteenä mainittiin se, että koelentäjän lisäksi ei toimintaan tarvita muuta kuin kuljettaja, sillä vetovoiman säädin on edessä etupenkillä. Tähän lupaavaan uuteen vinssisovellutukseen olisimme tutustuneet, jos aikataulu olisi antanut myöten.

LIIDINTEOLLISUUS KESKITTYNYT HARVOILLE

Wills Wingin historia alkaa vuodesta 1975, jolloin Rob Wills perusti firman. Valmistajia ilmestyi näihin aikoihin kuin sieniä sateella. 1977 niitä oli jo 50 kpl, ja Wills'in oli tuolloin 7. suurin. Nyt WW on suurin USAlainen 60% osuudellaan markkinoista. Toimipaikka on Santa Anassa, Los Angelesin kupeessa. Toimitilat ovat pienteollisuushallissa, muutaman sadan neliömetrin suuruiset. Viereisessä verstaassa tehtiin vierastyövoimalla hempeitä leninkejä! Vaikka tilat eivät olleet kummoisetkaan, näytti liitimien teko tehokkaalta, ja laatuhan on ollut Wills Wingin myyntivaltti. Perustaja Rob Wills menehtyi jouduttuaan näytöslennolla helikopterin roottorin aiheuttamiin pyörteisiin. Tehtaan omistavat ja sitä johtavat jo mainitut Bob Kells, Mike Meier, Steve Pearson sekä Linda Meier, Miken vaimo.

LIITÄMÄÄN, JOSKO MITENKÄÄN?

Edellä on tullut pakkopullana kuvailluksi kaikkea muuta kuin itse asiaa, lentämistä. Ensinnäkin lähdetään siitä, että liitimiä meillä ei ollut mukana. Kisapiloteillemme oli ostettu uudet Magic'it Australiaan. Willsin tehtaalta oli (tiettävästi) luvassa demot koelennettäväksi, - ja eiköhän sieltä vuokrallekin löydy...

Mitä taas valjaisiin tulee - niiden piti olla odottamassa valmiina Lake Elinorissa Eric Raymondilla; paitsi Antille ja Jarille, myös Kennethille. Mittarit ja muu varustus, aina niitä kattotelineitä myöten olikin sitten mukana.

Tuloamme seuraavana päivänä perjantai 27.11.87 oli siis Thanksgiving -viikonloppu, ja tehdas kiinni. Heti vieressä oli kuitenkin riippuliitokoulu sekä dealeriyritys. No sieltä kyselemään. Vuokralle löytyi HP1,5, joka on HP1:n ja HP2:n välimuoto. Ehdot: ostatte nyt käteisellä tuhannella taalalla ja myytte kahden viikon päästä 800 taalalla takaisin. Fair enough? Ei tehty kauppoja, päätettiin kokeilla ensin muita konsteja.

VALJAAT ENSIN, SITTEN LIIDIN...?

Ajettiin Lake Elsinoriin 3 h, missä lentopaikka ja valjastehdas. Valjastehtaalla ei oltu vastattu puhelimeen (se Thanksgiving). Päivä oli lämmin, kuiva, lentokelpoinen ja "täällä sitä vaan ajellaan" pyörii mielessä. Kun tultiin laskupaikalle, viimeisiä liitimiä koottiin, ja oluttehtaan mainokset hihhuloivat ja polttivat mariahuanaa. Ei maistettu. "Laidasta laitaan on riippuliitäjiäkin", tuli mieleen. Joku tiesi missä Suomi on. Sitten löytyi toinen, joka oli moottoripyöräillyt halki Suomen, ja vihdoin kolmas, joka oli nähnyt riippuliidon alkeiskoulutusta Tahkovuorella. Ei me sittenkään ihan maailman pimeimmästä kolkasta...!?

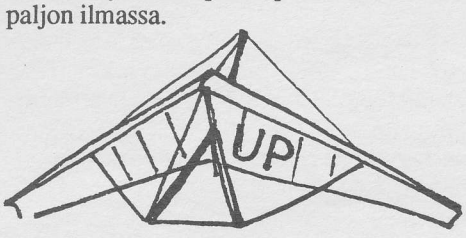
Valjastehtaan tarkka sijainti selvitettiin meille yhteen ääneen ja sinne ajettiin. Tehdas = omakotitalo oli autiona (se Thanksgiving). Ilta pimeni, ei valjaita, ei liitimiä, eikä sen puoleen, ei yöpuutakaan. Ajetaan vielä Crestlinelle (2 h), missä on koulu ja lentopaikka. Perille pilkkopimeässä ja väsyneenä (jet lag vaikutti vielä). Vahtikoira paikalla, ei syönyt eikä edes naukannut; vain metelöi. Teltta pystyyn ja makuulle. Yöllä murisi pitkin laaksoa matkannut junadieseli, vuoren rinteellä ulvoivat kojootit. Antti kuorsasi.

ANTIN VANHA PM-COMETTI LÖYTYI

Aaamupala - pannaria, syötiin ylenmäärin Joen vähän nuhruisessa kuppilassa. Antti ja Jari otettiin emännän taholta vanhoina ystävinä vastaan, Finn 7:llekin heltisi muutama sana. Suomalaiset nimet kun ovat vaikeita, oli kaverit tuttavapiirissä yksinkertaisesti numeroitu Finn 1, Finn 2 jne... eli olin siis seitsemäs riippuliitosuomalainen niillä nurkilla.

Takaisin Crestlinen Pine Crestin Air Park'iin. Nimi kuulostaa hienolta, eikö totta? Totuus on yksi rähjäinen parakkimainen rakennus, sen vieressä hylätty vanha asuntovaunu. Lisäksi toinen asuttu asuntovaunu ja liiteri, jossa liitimiä. Tuulipussi mahtavan lipputankopuunrungon huipussa. Pussitangon juuressa lantalattiainen 'huvimaja', huvimajassa suomalaisten teltta. Kaikki nämä tulivat rinteessä vuoren alla kuin tarjottimella eteen palatessamme aamupalalta. Karua pusikkoa, ei puita. Maa ja kivet kuin rakennusjätettä, silti luonnon tuotetta. Vieressä viettävä laskupaikka. Jari kertoi lasketelleensa joskus pitkään parissa metrissä!

Debbi, lennonlehtori rupesi puuhaan. Olisihan täällä joitakin liitimiä, joilla voisitte lentää. Hämmästys suuri - Antin vanha Comettihan se siinä joukossa, Etelän auringon haalistamassa pussissa. Antin ja liitimen kolmen vuoden jälkeinen tapaaminen näytti mieluisalta. Olihan Cometilla lennetty mm. Pohjoismaiden mestaruus v.1984. Tarkastus, liidin näytti edelleen käyttökelpoiselta. Kun vielä makuupussivaljaatkin löytyivät, niin eipä muuta kuin hyviä teitä Crestlinen lähtöpaikalle. Antille tuli hyvä lentopäivä, paikallisiakin oli paljon ilmassa.



VALJAITA PITKILLE KAPEILLE SUOMALAISILLE

Illalla ajo Lake Elsinoriin, missä tavatttiin valjastehtailija, valokuvaaja, taitolennon maailmanmestari -84 (Monaco), lihasvoimalentäjä Eric Raymond sekä venezuelalainen vaimonsa. Persoonallisuuksia molemmat.

"Keille teistä nämä kolmet valjaat tulevat?", kysyi terävänoloinen, sympaattinen Eric. No, ei käy, ovat liian pitkät ja kapeat, sopivat noin 2-metrisille, solakoille piloteille hyvin. Tilattujen mittojen mukaan valjaat oli tehty puolivalmiiksi, vaikkakin epäillen... olisivatko suomalaiset niin pitkiä ja kapeita. Pitkät neuvottelut johtivat tulokseen, että valjaat lyhennettiin pientä lisäkorvausta vastaan. Syy virheeseen oli mittamuunnoksissa ja erilaisessa mitoitustavassa. Olihan valjaissa yksi osa Suomestakin, lentokonevanerista tehty jalkalauta.

UUSI VALJASTYYPPI

Tälle uudelle Eric Raymondin valjasmallille on ominaista, että jalkalautaa varpailla painaen pilotin nokka laskee, ja kantapäillä painaen nokka nousee. Siis pilottikohtainen pitch- säätö lentotilan mukaan. Valjaiden rinnusosa vedetään vetoketjulla kiinni, niin että vetoketjun varassahan siellä riiputaan. No, vetoketju on järeä ja kaksi hakasta on vielä varmistamassa. Pelastusvarjo kestää aukaisun vielä 160 km/h tuntinopeuksilla (vaatimus USAssa).

Kahdet valjaat valmiiksi keskiviikoksi, lupasi Eric, kun sisään työntyi japsidealeri yli 100 kpl:n tilauksineen maksaen etukäteen käteisellä... Eivät ne ihan kaikkea tee japanilaisetkaan itse.

LEIRI LOPPUI LYHYEEEN

Pääsi Jarikin ilmaan Antin Cometilla, mutta parempaa himoitsivat kisapilottimme. Wills Wingiltä löytyi kuin löytyikin Sportliitimen proto, jota markkinajohtaja hetkessä hieman paranteli lentokuntoiseksi. Pitkä Thanksgiving -viikonloppu oli nyt ohi ja Crestlinessa rauhallista. Antti ilmaan. Kelaili ja pelaili heikoissa nostoissa päästen lopulta liikehtimään lähtöpaikan yläpuolellekin. Pari paikallista oli tullut lentämään. "Paljonko on miehellä kokemusta?" kyseltiin. "No kymmenkunta vuotta", vastasin. "Siltä näyttääkin, on liitimen käsittely sitä luokkaa."

"Menkää alemmaksi Marshalliin, tulen sinne ylälaskuun ja Jari saa jatkaa", huuteli Antti. Sinne mentiin, mutta ei päässyt Antti. Harmittavan lähelle kylläkin, keli oli heikentynyt. Autolla alas Pine Crest Air Parkiin, minne Anttikin tuli aikoinaan kiertoteitse.

Seuraavana aamuna oli Jarin vuoro lentää helppoa ja kevyttä Sporttia, joka kaiken lisäksi oli hyvin laadukasta ja jämäkkää työtä. Lisäksi kisapilotit kehottivat valmentajaa henkisesti valmistautumaan Sportin tyyppilentoon Marshallilta, kunhan Jari olisi aikansa 'naatiskellut'.

Jari teki aamutarkastusta, kun hän kutsui yhtäkkiä meitä kurkkimaan siiven sisään poikkiputkea. Selvästi todettavissa olevan painannan jälki näkyi paksussa poikkiputkessa. Mekaanisen rasituksen aiheuttama taipuma tai ylikuormituksen aiheuttama nurjahduksen jälki oli riittävän iso ja selvä lentojen lopettamiseksi välittömästi.

Liidin vietiin takaisin tehtaalle Santa Anaan. HP2- demoa himoittiin tilalle, mutta ei saatu. Parin päivän päästä oli mahdollisuus päästä Santa Barbarassa, kukaties, lentämään. Sitä ennen oli kuitenkin selvitettävä matkat; Triville Hawajille, Australiaan, Uuteen Seelantiin, takaisin Kaliforniaan ja sitten joskus maaliskuussa Suomeen. Yhdelle takaisin pimeään Suomeen. Molempiin matkasuunnitelmiin saneli lähestyvä joulu yllättävät kiireet. Oli lähdettävä viikkoa suunniteltua aikaisemmin, paikat olivat täynnä.

Valjaat olivat kuitenkin valmiit, ne haettiin Lake Elsinorista. Sitten Los'in lentoasemalle: Moi! Nähdään kevättalvella.

OSALLISTUISINKO RIIPPULIITOKISOIHIN?

Kenneth Konoi

Maassamme järjestetään vuosittain 2-4 rankingosakilpailua. Nämä 2-3 päivän viikonloppukilpailut suovat oivan mahdollisuuden SP-4 -tason piloteille kartuttaa lentotaitojansa ja -tiimaansa.

Yleinen ongelma on, että ei pääse lentämään tarpeeksi usein, ja varsinkin matkalentojen teko tuntuu vaikealta. Tämä johtunee siitä, että suurin osa kerhon jäsenistä on passiivisia alan harrastajia, eikä aktiiviporukkaa riitä tarpeeksi, jotta hinaus- ja hakuhommat sujuisivat. Jopa pelkkä tiiman kerääminen kentän ympärillä termiikissä pyörien voi olla vaikeaa: haluavathan hinaaja ja starttimestarikin lentämään.

Eräs ratkaisu ongelmaan on osallistuminen rankingosakilpailuihin. On muistettava, että kilpailla voi muutenkin kuin voittomielessä ja verenmaku suussa. Kilpailuun voit osallistua vain oppiaksesi ja tavataksesi toisia alan harrastajia, tai vaikkapa kilpaillaksesi itseäsi vastaan.

Kilpailuihin osallistumisessa on ne hyvät puolensa, että esim. hinaus- ja hakujärjestelyistä ei tarvitse huolehtia tippaakaan, vaan voi keskittyä pelkästään omaan lentämiseensä. Eivätkä nämä palvelut ole kalliita: normaali hinausmaksu ynnä 100-150 markan osallistumismaksu on jo kauan ollut käytäntönä.

Kilpailutilanne luo ehkä sen tarvittavan sysäyksen, jotta vain kotikenttää kiertänyt SP-4 -pilotti pystyy irrottautumaan kentän maagisesta vetovoimasta ja lähteä suorittamaan ensimmäistä matkalentoaan. Jatkuvasti kotikenttää kiertäen saa ehkä optimiolosuhteissa vähän tiimaa kerätyksi, sillä oppiihan vakionostojen paikat ja irtoamisvälit jo muutaman lennon jälkeen (kumpa oppisikin, toim. huom). Tosiasia kuitenkin on, että tällä tavalla lentotaidot, termiikkien hakutaidot ja hyödyntämistaidot eivät kehity, ja vaikeammissa olosuhteissa räpsähdetään heti. Sen sijaan matkalennolla, maiseman jatkuvasti vaihtuessa oppii nopeasti "lukemaan" maastoa ja pilviä oikein.

Muutaman erehdyksen jälkeen ja pienellä onnella onnistuukin sitten suorittamaan matkalentonsa. SP-5 -lupakirjaan vaadittavat kolme 15 kilometrin matkalentoahan saa nopeasti hankituksi. Tämän päivän liitimet liitävät helposti noin 1200 metrin korkeudesta yli 15 kilometriä ja pidemmällekin. Seuraavalla kerralla matkat ovat ehkä jo pitempiä, ja muutaman kerran jälkeen huomaat hätyyttelevesi 100 km rajaa tai olet lentänyt vaativan kolmioradan läpi. Tämänlaatuisessa suorituksessa onnistuessaan tuntee saavuttaneensa todella jotain erikoista!

Kisoissa tapaa myös monta muuta lajin harrastajaa ja saa ehkäpä aivan uusia ystäviäkin. On hyvä käyttää tilaisuutta hyväkseen sekä kysellä liitimen ja välineiden trimmausohjeita ym. asiaan liittyvää kokeneemmilta. Nämä kisoja kauan kiertäneet vanhat konkarit eivät ole "tiivoja jätkiä", vaan auttavat ja neuvovat mielellään uusia kilpailijoita. Voihan olla niinkin, että kokeneetkin oppivat samalla jotain uutta..

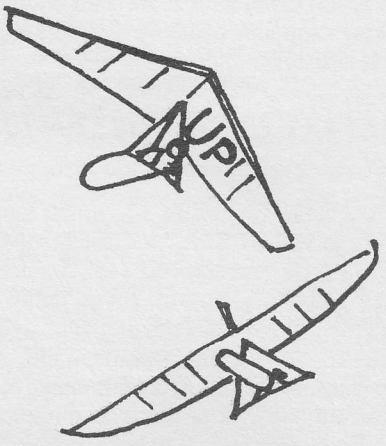
Jos päätät ensi kesänä koemielessä osallistua, tässä muutama vinkki, jotta kaikki sujuisi turvallisesti ja mutkattomasti:

- harjoittele riittävästi maaliinlaskuja;
- tee vähintään 5 maastolaskua lähipeltoihin;
- katso Kevytilmailu 2/87:stä lisäohjeita kahteen yllämainittuun vinkkiin;
- opiskele alan kirjallisuutta ja paina mieleesi väistämis- ja termiikkilentosäännöt (Onhan ne Sinulla mapissasi, ellei ole, moitipa kouluttajaasi!)?
- ota mukaasi aimo annos leikkimieltä ja opiskelua!

Kilpailuun mukaan tarvitaan seuraavat paperit:

- lupakirja
- kilpailulisenssi (huolehdi jo vuodenvaihteessa)
- liitimen luettelointitodistus
- todistus kolmannen osapuolen vastuuvakuutuksesta
- yleensä ko. alueen GT-kartta

NÄHDÄÄN KISOISSA!



RIIPPULIITOMAAJOUKKUEEN MATKAKERTOMUS osa 2.

Heimo Lamberg

Muutimme Stanwell Parkiin 22. joulukuuta. Siellä telttailimme ystävällisten australialaisten avustuksella 3. tammikuuta saakka. Päiviä Stanwell Parkissa siis syntyi 13, joista lentokelpoisia kahdeksan.

Antti ja Hessu keräsivät eniten tiimaa Stanwellissä. Antilla kahdeksan lentopäivää ja noin 25 tuntia ja Hessulla kuudessa päivässä 16 lentotuntia. Mainittavan arvoinen on Hessun yksi lento, kestoltaan viisi tuntia ja matkaa rinnetuulessa 190 km.

Tammikuun kolmas päivä ajaa köröttelimme rannikolta 750 km sisämaahan päin Mt. Buffaloon. Seuraava päivä kului majoituksen järjestelyissä ja tutustumisessa alueeseen tunnin lennolla lentokoneella.

Viides tammikuuta pääsimme jo tositoimiin eli lentämään. Samaan aikaan alkoivat myös helteet. Päivän huippulämpötilat pyörivät +37 ja +43 asteen välillä varjossa. Hellettä kesti kymmenen päivää. Kuumuutta kuvaa se, että jos unohti latat liidintä kootessa aurinkoon noin 5 minuutiksi, ei niitä voinut enää paljain käsin käsitellä.

Harjoitusviikkojen aikana matkapäiväkirjaamme on kirjattu mm. seuraavia pieniä pähkinöitä:

Kotkat ovat täällä aggressiivisia pesiensä lähellä. Ville joutui kotkan hyökkäyksen kohteeksi saaden oikeaan siipeen kolme reikää. Myös Hessu on joutunut usein kotkien hyökkäyksen kohteeksi.

Radioista

Ostimme 4 kpl 40 kanavan UHF-radioita, hinta á 450 taalaa (taala noin 3 mk). Vesalla hajosi Ball-variometri viisi minuuttia startin jälkeen. Radion avulla Hessu luotsasi Vesan 40 kilometrin matkan Brightiin.

Keleistä

Helteillä termiikki on rajua ja repivää alhaalla ja kun sitten pääset ylös, niin kaikki nostot on käytettävä hyväksi. Laskuun on turvallista tulla vasta illalla myöhään noin kello 19.00-20.00.

Vesa katkoi yhden kolmioputken laskussa kun termiikki nakkasi hänet myötätuuleen.

Pepe teki vahingossa ulkopuolisen silmukan kovassa kelissä. (Lottovoittajan säkällä still alive.)

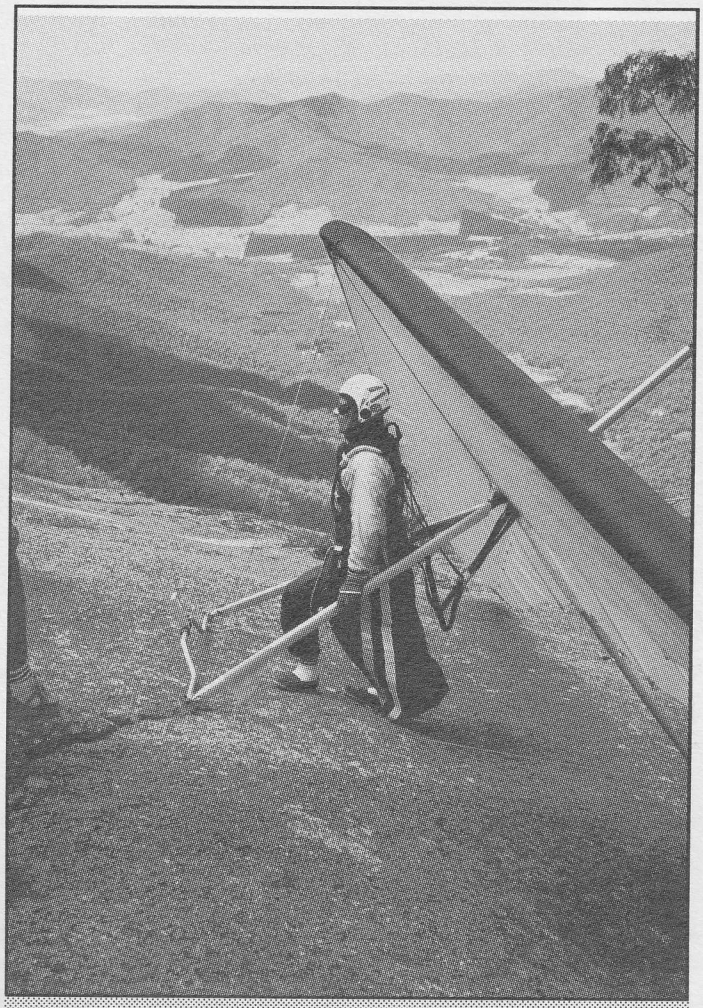
Pojat ovat päässeet noin 3000- 3600 metrin korkeuteen (merenpinnasta ja 2700-3300 maanpinnasta).

Starttipaikat

Starttipaikat ovat aika hurjia: ahtaat kokoamispaikat ja kapeat starttirännit. Hessu sai yhden kolmioputken poikki termiikkipuuskan heittäessä hänet takaisin rinteeseen. Viisi minuuttia aikaisemmin Taiwanin pilotti tuhosi totaalisesti HP- 2:nsa startissa. Vauriot olivat: köli, siipiputki, poikkiputki ja kolmioputket poikki, antenni ja latat vääntyneet, syöksynoikaisija poikki ja purje revennyt. Pilotille ei vaurioita. Ja eipä hätää mitään kun paikalla on HP-dealeri ja Taiwanin pojalla paksu lompakko. Puoli tuntia myöhemmin oli Taiwanin kaverilla uusi liidin. Ristimme pilotin "täystuhoksi".

Mt. Buffalon startti suljettiin kun siellä sattui onnettomuus. Saksalaisten avustaja epäonnistui startissa ja törmäsi vuoren seinämään. Jyrkänne on pystysuora ja noin 400 metriä korkea. Kaverin irroittamiseen tarvittiin vuoristokiipeilijöitä ja helikoptereita. Pelastusoperaatiolle tuli hintaa noin 10 000 dollaria.

Startti suljettiin heti ja se avataan vasta kilpailujen finaalin ajaksi.



H. Laitinen Mt Buffalossa

Ennen kisaa

Kaiken kaikkiaan kilpailuihin on ilmoittautunut 33 maata. Kilpailijoita on pari sataa. Heidät jaetaan neljäksi alkukilpailuryhmäksi. Loppukilpailuun pääsee kahdeksan kilpailupäivän jälkeen 48 parasta.

Tammikuun 20. päivänä saapui Paul Saarinen vahvistamaan joukkuettamme (avustajana).

Stanwellissä harrastimme myös fyysistä harjoittelua. Aamuisin suoritettiin selkä-, vatsa-, ym. liikkeitä, lenkkeiltiin ja uitiin. Näiden harjoitusten avulla suoritimme ns. "soft landingin" termiikkiolosuhteisiin.

Alkuasetelmat näyttävät kohtuullisen hyviltä. Hessu ja Antti kovassa kunnossa. Koskaan emme ole päässeet harjoittelemaan kilpailupaikalla näin paljon kuin nyt.

Ainoastaan avustajista on puute. Näissä starttipaikoissa liitimet särkyvät helposti ilman avustajia (terävät kivet).

RIIPPULIITIMEN HINAUS ULTRAKEVYELLÄ

Tenho Salminen

Tämä kirjoitus ei ole tarkoitettu ohjeeksi. Olen koonnut tietoja ja kokemuksia eri lähteistä ja toivon, että asian harrastajat ottaisivat yhteyttä jos ovat jostain kohdasta eri mieltä tai jos ovat huomanneet jotain muuta olennaista. Kaikki tieto olisi tarpeen lähiaikoina laadittavaa ultrakevythinausohjeluonnosta varten.

Kokeilulupia on myönnetty

Hinauksesta A-luokan ultrakevyellä on kokemuksia Suomessakin jo vuodesta 1983 alkaen. Ilmailuhallitus on myöntänyt useita kokeilulupia mutta eräissä tapauksissa ei tarpeeksi hyviä ilmoja ole sattunut kokeiluluvan ajalle. Hinausmäärät ovat jääneet vähäisiksi ja ehkä siitä syystä kaikista kokeiluista ei ole laadittu IH:n toivomaa raporttia. Joitakin kokemuksia on kuitenkin saatu ja ulkomaisissa alan lehdissä on myös ollut useita kirjoituksia aiheesta.

Ensimmäisiä huomioita oli se, että hinattavan liitimen tulisi olla nopea. Vuoden -83 Azurit ja Cometit olivat hiukan liian hitaita suhteessa hinaustrikeen. Siitä ehkä johtui alkuaikojen pessimismi. Tuntui siltä, ettei hinaus ainakaan termiikkikelissä onnistuisi.

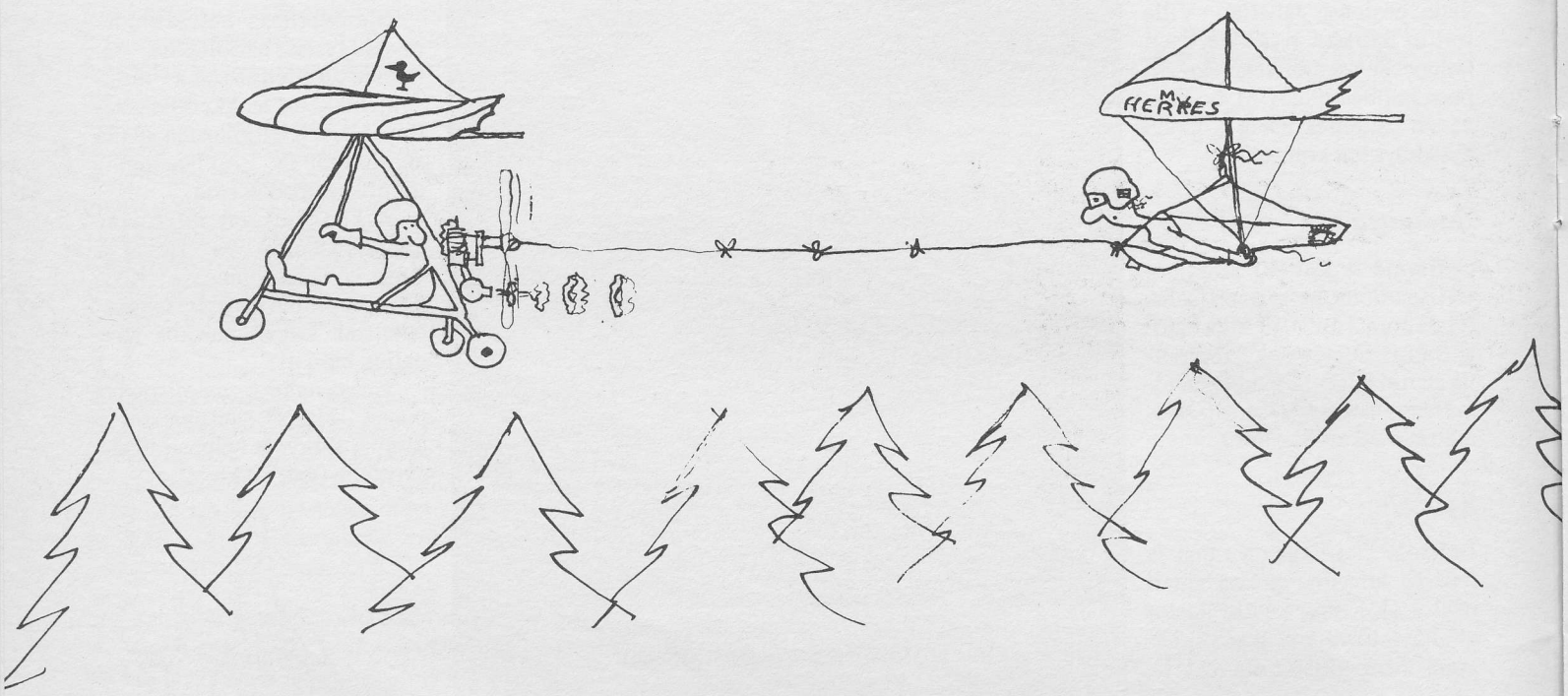
Ranskalaiset ovat olleet alalla edelläkävijöitä. Idean takana on myös kaupalliset intressit, mutta tuntuu siltä, ettei ajatus ole vielä kovin laajalti Ranskan ulkopuolelle levinnyt. Thevenot on lentänyt Eurooppanennätysmatkan 260 km trike-hinauksesta. Unkarissa näin omin silmin kesällä 1986, kun Thevenot ja kumppanit hinasivat Cosmos-trikella kaksi liidintä kerrallaan. Oli helpon näköistä, nousunopeus näytti riittävältä ja molemmat liitimet irroittivat termiikkiin alle 300 metrin korkeudessa. Niin että kyllä homma sujuu kun sen osaa. Ranskassa on pidetty jopa kilpailuja, joissa starttitapana on trike-hinaus. Näistä kilpailuista kertovista jutuista löytyy toinen opetus: trike- hinaus on opeteltava riittävän monilla harjoituslennoilla tasaisessa kelissä. Jopa maailman parhaat lentäjät töppäävät, murtovaroke katkeaa ja hinaus keskeytyy jos he yrittävät ilman harjoitusta lähteä termiikkisäässä triken hinausköyden jatkoksi.

Myös saksalaisilla on ollut mittava Drachenschlepp mit ultraleicht Flugzeug - kokeilu, josta kirjoitettiin Drachenfliegerlehden numerossa 6/87. Tulokset olivat lupaavia. Harjoituslentojen jälkeen homma onnistui eri sääolosuhteissa lähes kaikenlaisilla liidintyypeillä. Viiden päivän aikana oli suoritettu 283 hinausta.Saksalaisten kokemusten mukaan sopiva hinausköyden pituus on noin 60-100 metriä. Koulutuksessa pitkä köysi on helpompi. Murtovarokkeita on kaksi: hinauspäässä 100 kg ja liitimen päässä 80 kg. Hinausköydessä on pieni jarruvarjo estämässä sen joutumista potkuriin.

Suomessa kokeilulupia on ollut ainakin Lahdessa, Padasjoella, Pieksämäellä ja Kokkolassa. Viimeaikaiset kokemukset nykyaikaisilla nopeilla liitimillä ovat olleet myös positiivisia.

Startti hinausyhdistelmällä on suhteellisen helppo. Hinausnarussa ei tosin voi olla paljon löysää kuten autohinauksessa on tapana, sillä lyhyt naru ei jousta tarpeeksi. Hinattavan on lähdettävä jouhevasti köyden perään ja juostava pitkään ja nopeasti. Vastatuuli helpottaa tilannetta, mutta myös tyynen sään startti onnistuu sillä trike kiihtyy nopeasti. Liitimen noustua ilmaan on ohjaajan pidettävä heti nopeutta niin, että liidin pysyy alle viiden metrin korkeudessa triken maakiidon ajan.

Triken noustua hinattava nousee yhtä aikaa siten, ettei jää potkurivirran alapuolelle. Ohjausliikkeiden on oltava nopeita, hinauskonetta on seurattava samassa linjassa ja samalla korkeudella. (Hinauskone näkyy horisontin tasolla.) Hinattavalle ei jää aikaa maisemien katseluun vaan kat-



se on pidettävä tiiviisti hinauskoneessa ja hinausköydessä. Köyden kireydestä on opittava ennakoimaan tarvittavat korjaukset. Hinausköysi roikkuu normaalivedolla loivalla kaarella, köyden kiristyessä on nopeutta lisättävä ja köyden löystyessä hiljennettävä. Kaarteessa on paras kulkea samaa reittiä hinauskoneen kanssa - ei siis oikaista sisäkurvin puolelle, jolloin köysi löystyy, eikä ulkopuolelle, jolloin vauhti kiihtyy ja köysi kiristyy (vrt. vesihiihto).

Hinaustriken lentäjän homma on periaatteessa yksinkertainen. Hän lentää mahdollisimman suoraan ja tasaisella nopeudella. Nopeus riippuu koneen tyypistä, mutta käytännössä nykyisten hinaukseen sopivien traikkien hinausnopeus on noin 55-60 km/h, kuitenkin turvallisesti suurempi kuin sakkausnopeus. Kaartojen jyrkkyys riippuu myös perässätulijan taidoista. Jyrkkiä kaartoja on vältettävä, mutta startin jälkeen tulisi pystyä kiertämään kenttää sellaisella etäisyydellä, että mahdollisen häiriön sattuessa sekä hinattava että hinaaja pääsevät liitämällä kentälle. Hinauslentäjä vastaa myös hinausköydestä ja muistaa pudottaa sen sovitulle alueelle ennen laskuun tuloa.

Turvallisuutta lisää tehokas hinaustrike, jolloin päästään lentokentän matkalla nousemaan reilulla marginaalilla puiden yli. Nykyisten kaksipaikkaisten traikkien 500 cl Rotax -tai Fuji Robin -moottoreilla päästään oikealla potkurilla vähintään 1,5 m/s nousunopeuteen. Tätä voisi pitää minimivaatimuksena. Hinaus 500 metrin korkeuteen vie näillä laitteilla 5-6 minuuttia. Varta vasten hinaukseen tehdyillä koneilla kerrotaan maailmalla päästävän tähän verrattuna kaksinkertaiseen nousunopeuteen. Koska hinauskoneen moottoria rasitetaan normaalikäyttöön verrattuna rajusti, olisivat moottorinvalvontamittarit kuten kierroslukumittari ja sylinterinpään lämpömittari suositeltavia, jotta konetta käytettäisiin terveellisellä tavalla. Yleensä mainittuja mittareita ei ole ultrakevyessä vakiovarusteena.

Hinauskytkin liitimessä on sijoitettu potkurin napaan. Tämä periaate on ranskalaisten nerokas keksintö. Hinauskytkin voi toimia joko potkurin akselin läpi tai kytkin voi olla laakeroitu potkurin kiinnityslaippaan, jolloin laukaisuvaijeri kiertää suojaputkessa potkurin kehän ohitse. Jälkimmäinen systeemi on mahdollista asentaa jokaiseen traikkiin.

Hinauspisteen sijainnista johtuen ei trike ole kovin herkkä hinattavan liitimen asennon vaihteluille. Jos hinattava liidin nousee ylemmäksi, ei triken kohtauskulma muutu. Vastaava tilanne purjekoneiden leko-hinauksessa on vaarallinen. Kuitenkin jos ei olisi murtovaroketta hinausköydessä eikä hinauslentäjä irrottaisi,niin hölmö hinattava voisi - päästämällä liitimensä pystyyn tai lock out -asentoon - pysäyttää hinaustriken kesken lennon. Tästähän seuraisi niin maar perusteellinen sakkaus.

Ilmeisesti hinaustriken suuremmasta massasta suhteessa hinattavaan on hyötyä, koska hinauksessa syntyvät nykäykset eivät muuta painavan koneen nopeutta niin helposti. Max 80 kg murtovaroke tuntuu aika sopivalta murtovarokkeen lujuudelta kokemuksien mukaan. Normaalilennossa ei vetovoiman pitäisi nousta niin suureksi ja jos varoke ongelmatilanteessa katkeaa, ei se aiheuta triken heilahtamista epätoivoiseen lentotilaan.

Termiikkisäässä hinaaminen ei ole helppoa. Kun painopisteohjattu trike kohtaa nousevan ilmavirtauksen, sen nousunopeus tietenkin kasvaa lentäjän ajaessa samalla nopeudella ja teholla. Samalla ilmavirran nopeus voi muuttua myös vaakasuunnassa. "Kuplan" yläosassa trike joutuu "vastatuuleen". Hinausköysi pyrkii löystymään, kuplan alaosassa päinvastoin. Hinattava saattaa samaan aikaan olla laskevassa virtauksessa ja saa todella voimistella ja olla tarkkana pysyäkseen matkassa mukana. Myöskään hinauslento ei ole niin mukavaa kuin lento ilman hinattavaa. Hitaasti lennettäessä on ohjaaminen raskasta, nopeuden lisääminen keventäisi painopisteohjausta, mutta nopeus on pyrittävä pitämään mahdollisimman vakiona mittaria seuraten.

Ultrakevythinaus lisäisi riippuliitäjien harrastusmahdollisuuksia tasaisessa Suomenmaassa. Ennen kaikkea nostoihin pääsy olisi varmempaa kuin auto- tai vintturihinauksesta, koska päästäisiin korkealle ja suoraan nostopilven alle, joka yleensä on muutaman kilometrin päässä kentästä. Lentopaikkoja löytyisi myös lisää, sillä välttämättä ei tarvittaisi pitkiä kiitoratoja. Pari sataa metriä pellonsarkaa ilman reunaesteitä riittäisi lentoon lähtöön. Lentokentiltä toimiminen sujuisi joustavammin verrattuna auto- tai vintturihinaukseen, joissa kiitorata on varattuna hinauslangan takia koko hinauksen ajan. 100 metrin hinausnarun käsittely olisi muutenkin helpompaa kuin 1000-metrisen. Lentonäytösten suorittaminen trikehinausta käyttäen toisi uusia mahdollisuuksia. Riippuliidin tai -liitimet voitaisiin tuoda näytöspaikalle hinauksessa jopa kymmenien kilometrien päästä, jos näytöspaikalla ei ole starttimahdollisuutta.

Nykyisen käsityksen mukaan ultrakevythinaus on niin vaikeaa, ettei se sovi koulutukseen eikä kokemattomille lentäjille. Tulevassa trike-hinausohjeessa on määriteltävä vaatimukset mm. hinattavalle ja hinauslentäjälle. Mielestäni hinattavalla tulisi olla vähintään SP4 -lentolupa ja hinaajalla sama lentotuntimäärä kuin ultrakevytlennon opettajalta edellytetään. Lisäksi kummankin tulisi suorittaa riittävä määrä harjoituslentoja tasaisissa olosuhteissa ennen termiikkilentoja. Meikäläisissä olosuhteissa turvallisimmalta hinauslennon harjoituspaikalta tuntuisi talvinen järvenselkä. Olisi reilusti tilaa, hinauksen voisi keskeyttää koska tahansa ja ilma olisi tasaista.

Uskoisin, että ultrakevythinauksella olisi tulevaisuutta, jos se saataisiin määrätyin ehdoin hyväksyttäväksi hinaustavaksi. Jotkut ultrakevytlentäjät saattaisivat olla jopa kiinnostuneita vetämään liitimiä taivaalle. Olisihan siinä motiivia lentämiselle tavallisen kentän kiertämisen sijasta, jos koneen käytöstä saisi vielä kustannukset peittävän korvauksen ja bensaa jäisi vielä muihinkin lentoihin. Vaikealtahan ultrakevythinaus on kokeilujen aikana tuntunut, mutta harjoitus tekee mestarit. Myös tavallinen autohinaus tuntui muutamia vuosia sitten vaikealta ja vaaralliselta mutta nykyään se on normaalitapa päästä riippuliitimellä ilmaan Suomessa.

STUDIO FOTO MANNELIN OSTOPARATIISISSA.

Meiltä saat:
- Matrikkelikuvaukset
- Tuotekuvaukset
- Hää-, lapsi-, muotokuvaukset
- Valokuvaajan juhlatilaisuuksiin ja hautajaisiin.

Varaa aika ajoissa. Puh. (90) 354 677

FOTO MANNELIN

Alamalmintori 3, 00700 Helsinki

RÄYSKÄLÄSSÄ JAETTIIN EVÄITÄ MATKALENNOLLE

Jouko Antere

Täydellisessä Mietaan Jussin eli ainakin henkisesti raskaassa vesikelissä kokoontui tusinan verran riippuliitäjiä saamaan oppia ja harjoittelemaan matkalentoa Räyskälän Ilmailuopistolle 16.-17.4. Oppia porukalle oli annostelemassa riippuliidon kotimaiset gurut Tenho Salminen ja Heikki Laitinen. Toisenlaista näkemystä toi purjelentäjä Raimo Nurminen. Osanottajajoukko oli enimmäkseen SP 3 -tason pilotteja. Paria poikkeusta lukuunottamatta kokeneempien liitäjien puuttuminen ihmetytti, tuskin viitoslupakirjallakaan vielä kaikkea mahdollista matkalennosta tietää. Ainahan asioista toisten kanssa keskustellessa uusia ideoita saa vaikka matkalennon yleisperiaatteet tunteekin.

Vesikelistä johtuen jäivät matkalentohaaveet haaveiksi, mutta sitäkin enemmän pohdittiin riippuliitomatkailun teoreettisia kysymyksiä. Seuraavassa joitakin hajanaisia muistiinpanoja viisaiden vinkeistä ja ohjeista.

Valmistelu luo lennolle pohjan

Valmistelut ennen matkalentoa on syytä tehdä huolella. Sään kehittymistä kannattaa seurata jo kauan ennen aiottua lentoa. Edellispäivänä meteosta on saatava tarkat säätiedot reitin suunnittelua varten. Heikki ja Tenho painottivat sitä, että ilmaan ja reitillä pääseminen juuri oikeaan aikaan kehittyvään keliin on jo puoli voittoa. Siispä lentopaikalle tultaessa kaikkien varusteiden on oltava tip top - kunnossa, jokaiseen uuteen viritykseen kuluu aikaa vähintään vartti.

- Vaatteita lennolle kannattaa varata vain sen verran, että ylhäällä juuri tarkenee. Mikäli pilvenpohjissa lennettäessä on miellyttävän lämmin, hikoilee itsensä varmasti voimattomaksi todellisissa taisteluissa matalammalla. Alle 500 metrissähän se raskainta on lentää, varoitteli Heikki.

Mukaan valjaspussiin on ehdottomasti muistettava ottaa hakuporukan puhelinnumero, kynä ja paperia laskeutumisraportin tekemistä varten, puhelin- ja kaljaraha.

- Mukava on olla vaikka desi jotain juotavaa ensi hätään nestehukan korvaamiseksi heti laskun jälkeen, opasti Heikki.

Jotta lento hyväksyttäisiin virallisesti, on mukana oltava tietenkin kamera, jolla reitin tunnistuspisteet voi kuvata. Myös liidin on kuvattava sekä startti- että laskupaikalla. Varion, korkeusmittarin ja kameran pattereiden on oltava kunnossa, korkealla kylmässä ne saattavat hyytyä, niinhän kävi kuulemma Nummelinin Antille EM-kisoissa. Kun kameran patterit eivät toimineet kääntöpisteella, joutui Antti lämmittelemään niitä suussaan varttitunnin ennen kuin asetti ne taas kameraan ja sai otetuksi kuvan (patteri putosi vielä takaisin laitettaessa, mutta Antti koppasi sen kiinni, toim. huom).

Ennen lentoa on reitistä korkeuksineen ja aikataulineen anneetava tieto asianomaiselle lennonjohdolle.

Termiikkilento tärkeintä

Mitä pienempi liitoluku laitteessa on, sitä suuremman osan se joutuu matkalentoajastaan viettämään termiikissä.

Huippupursikoneet lentävät termiikkiä vain noin viidenneksen lentoajastaan, mutta riippuliidin joutuu kiertämään kehää noin kolmeneljäsosaa matkalentoajastaan. Riippuliitäjän matkalentosaavutukset ovat siis lähinnä kiinni pilotin kyvystä käyttää termiikit hyväkseen.

Hinaukset on aloitettava mahdollisimman aikaisin, jotta päivän kelin kehittymisestä ehtii saada kunnollisen kuvan. Liikoja hinauksia on silti syytä välttää, jottei takki tyhjene jo ennen reitille pääsyä. Mikäli tuuli on kova, on syytä tarkkaan arvioida löydetyn noston voimakkuus: pääseekö kunnolla ylös vai ajautuuko vain kentältä pois. Pieniä riskjä on tietysti aina otettava, muutenhan hommasta ei tule mitään.

- Ensimmäinen nosto on käytettävä maksimaalisesti hyväksi. Jos oletettu hinauskorkeus on 500, mutta tapaat hyväntuntuisen termiikin jo 300 metrissä, ei kannata epäröidä, naru irti ja keskittämään! kehoitti Tenho.

Kuplat irtoavat yleensä 15-30 minuutin välein, joten jollei samalla hinauksella löydy toista kuplaa, on edessä pelkkä mäenlasku.

Termiikki on hahmoteltava

Kun termiikki sitten on osunut kohdalle, on sen parhaiten nostavaa sydäntä etsittävä järjestelmällisesti yhteen ja samaan suuntaan kiertäen. Mikäli kiertosuuntaa muuttaa tai lentää muuten poukkoillen, ei termiikin sijaintia ja muotoa pysty hahmottamaan eikä keskustaa löydy. Kun nostoon ajaa, on lennettävä niin kauan suoraan kuin variometrin neula nousee, ja vasta nousun loputtua lähdettävä kaartamaan. Mikäli kohta joutuu laskevaan, on kääntynyt silti liian aikaisin tai väärään suuntaan ajaen ulos kuplasta. Seuraavalla kierroksella kannattaa lentää hieman kauemmaksi ja ennemmän siihen suuntaan, missä aavistaa keskustan olevan. Keskitys on onnistunut silloin, kun variometrin neula pysyy koko kierroksen ajan vakaana, ja nousu on tasaista, eikä liidin turhia tempoile.

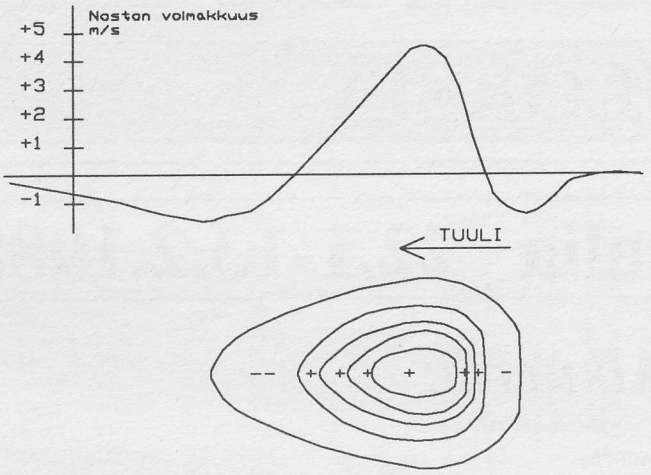
Kunnon laskevaan jouduttaessa ei ihmeemmin kannata venkuroida, turhat ohjausliikkeet vain lisäävät vajoamista; kohta laskevasta joutuu ulos kuitenkin.

Yläosa eri tuntuinen kuin kuplan alaosa

Lento tuntuu erilaiselta termiikin yläosaan tai alaosaan jouduttaessa. Koska kuplan yläosasta ilma virtaa sivulle kohti laskevaa, pyrkii liidin oikenemaan kaarrosta ja kampeamaan ulos koko nostosta. Meno on samalla aika töyssyistä, kuin mukulakivillä ajelisi Nurmisen Raimon ilmaisua käyttäen. Siinä tapauksessa on väkisin pidettävä liidin kuplan päällä kaartamassa, kohta kupla kuitenkin nousee leijaan nähden korkeammalle, jolloin pääsee sisälle kuplaan. Siellä on jälleen helpompi keskittää.

Mikäli ajaa kuplan alaosaan, on tunne taas päinvastainen. Kuplan alaosaan imeytyvä ilma virtaa kohti sydämen nopeasti nousevaa osaa. Tämä virtaus pyrkii kallistamaan leijaa entistä jyrkempään kaartoon. Nyt on pidettävä kieli keskellä suuta, virheisiin ei ole varaa, muuten kupla livahtaa saavuttamattomiin. Hyvin nostava sydän on löydettävä pian ja päästävä sen mukana kunnollisesti sisään kuplaan.

Tuulen suunnan perusteella voi päätellä eräitä tärkeitä asioita kuplan muodosta ja käyttäytymisestä. Ylhäältä katsoen etenkin tuulisessa kelissä kupla on soikea, jolloin sydän on vastatuulenpuoleisessa päässä. Tuulen alapuolella on silloin "laskeva rotko", eli sydän löytyy kaartamalla vastatuulen puolelle. Tuulen yläpuolelta kuplan keskustaa lähestyttäessä lento tuntuu usein ensin hitaasti laskevalta, sydäntä lähestyttäessä alkaa hiljalleen kantaa ja sitten vähitellen nostaa ennen keskustan löytymistä.



Nostolähteet löytyvät järkeä käyttämällä

Yleinen tunnettu nyrkkisääntö lienee se, että lennettäessä matalammalla kuin puolessa välissä pilvikorkeudesta, on nostoja etsittävä maastokohtia tarkkailemalla; jos matkaa pilviin on vähemmän kuin maahan, tarkkaillaan lähinnä pilviä. Raimo Nurminen on tunnettu kuivatermiikissä menestyvä kilpapurjelentäjä, eli hän jos kukaan osaa neuvoa pilvettömän kelin nostolähteiden löytämistä maastoa tarkkaillen.

Kevättalvella, jolloin maa on valkea, löytyvät nostot parhaiten männiköistä, vaikeammin kuusikoista. Lehtimetsistä ei lentäjälle ole iloa. Lumen sulaessa pelloilta alkaa lähteä nostoja, mutta vain, mikäli ne ovat kuivia. Märkä pelto ei anna mitään, Nurminen opasti.

Kun ilma lämpiää, se ei välttämättä irtoa ylöspäin nousevaksi kuplaksi aivan itsestään. Se tarvitsee jonkinlaisen potkun, sysäyksen irroittautua maasta. Kun ilmasta katselee maanpinnan eri kohtia, voi päätellä helpoimmin lämpiäviä kohtia sekä löytää niitä rajakohtia, jotka voivat pakottaa ilman lähtemään ylöspäin.

-Ilma vaatii suojaisan kohdan lämmetäkseen kunnolla. Tuulensuojainen aurinkoinen ja kuiva metsän tai mäen katve toimii usein hyvin. Saattaa olla myös niin, että vähän matkan päässä tuulen alapuolella oleva metsän reuna tai mäen nyppylä pakottaa myötätuuleen mattomaisena lämpimänä kerroksena valuvan ilmamassan nousemaan irti maasta, kertoi Nurminen.

Keväällä järvien ollessa vielä jäässä mutta peltojen jo ollessa sulia ja kuivia, nousee tuulen yläpuolella sopivasti lämmennyt ilma ylös kylmän järven ja lämpimän pellon rajakohdasta, mikäli tuuli puhaltaa pellolta järvelle päin. Näin tapahtuu varsinkin silloin, kun lämpiävä kohta on järveen rajoittuvalla niemellä, eikä lämpiävällä ilmalla ole muuta mahdollista kulkusuuntaa kuin valua kylmälle järvelle ja lähteä kohoamaan saman tien ylöspäin.

Vastaavasti järven takana tuulen alapuolella on suuri 3-5 kilometriäkin pitkä ja laaja kylmä pussi, josta on turha nostoja odotella, vaikka silmämääräisesti maasto hyvältä näyttäisikin.

Kesällä vesien sulaessa tilanne on samantyyppinen, mutta järventaustan kylmä pussi ei ole aivan yhtä suuri. Järvi on kuitenkin kesälläkin yleensä muuta seutua viileämpi, jolloin nostot löytyvät tuulen yläpuolisilta alueilta nousten järven yläpuolelle ja ajautuen myötätuuleen.

Järven päälle ei kuitenkaan kannata lähteä seikkailemaan "varman" nostonlöytämisen toivossa, ellei varmasti pääse takaisin rannalle ellei nostoa löydäkään. Hyvän noston läheisyydestä voi löytää laskeviakin. Järveen ei ole kiva laskeutua, Tenho varoitteli.

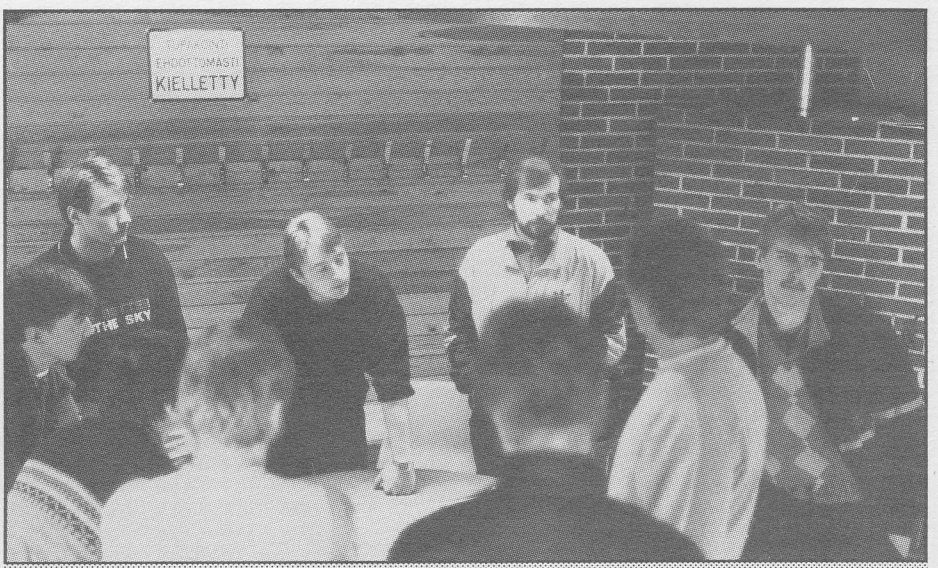
Termiikki ei lähde lähteensä keskeltä

Pellon ja metsän rajakohta toimii yleensä nostolähteenä kesäkuun alkupuolelle saakka, jolloin pellot alkavat vihertyä. Silloin ne eivät enää kehitä termiikkiä. Nyt on aika etsiä nostolähteet hakkuuaukeilta ja muualta metsistä, neuvoi Raimo Nurminen.

Kesäaikana pilvikelillä kannattaa koettaa pilvien varjojen rajakohdista, nekin voivat toimia aurinkoisen alueen lämmintä ilmaa ylöspäin pakottavina rajapintoina. Toinen mahdollinen noston irroittava rajapinta on lämpimän männikön vaihtuminen viileämmäksi koivikoksi sekä suon reunalla oleva mäennyppylä, etenkin jos se on kallioinen ja siis hyvin lämpiävä. Suosta lämpiävä ilma saa myös kosteutta, joka ilmaa keventävänä edesauttaa kuplan lähtemistä kohoamaan maan pinnasta kohti pilviä.

Yleinen virhekäsitys on, että termiikki lähtee varmaksi katsotun termiikkilähteen, esimerkiksi hakkuuaukeaman keskeltä. Sieltä se ei lähde koskaan, ellei aukean keskellä ole jotakin erityistä syytä pakottamassa ilmaa ylöspäin. Tällaisena voi toimia esimerkiksi mäki tai kallio. Yleensä aina nosto lähtee tuulen alapuoleisesta reunakohdasta, ja lähtee kulkemaan nostolähteestä myötätuulen suuntaan, teroitti Raimo Nurminen.

Vastatuuleen lennettäessä ei yleensä kannata jäädä heikkoon nostoon pyörimään, tulos on usein se, että ajautuu enemmän taaksepäin kuin pääsee puskemaan eteenpäin nostosta saadun korkeuden avulla. Jos on kova vastatuuli, kannattaa nostokohtaan ajaessa lähinnä vain hidastaa ja käyttää nostoalue siten mahdollisimman tarkkaan hyväksi. Muutaman S-kaarroksen voi tehdä, mutta täysi kierros vie enemmän taaksepäin, eikä matka taitu.



Matkalentokurssilaisia

TULOKSIA

MM-88 Australia 22.1-13.2.1988

Alkuerät:

Punainen ryhmä (jokaisessa ryhmässä 45 lentäjää)

				päivä								
sij.	nimi	kansall.		1	2	3	4	5	6	7	8	yht
1.	John Pendry	GB	Magic 4 FR	1000	1000	858		789	949	988	874	6458
2.	Rick Duncan	AUS	Moyes GTR 162	975	876	828		822	1000	970	900	6371
3.	Mark Newland	AUS	Moyes GTR 162	993	994	877	58	873	670	964	893	6322
4.	Jess Flynn	GB	Magic	665	950	866		836	960	933	899	6109
5.	Bruce Case	USA	HP 2	979	876	823		900	703	865	861	6007
39.	Ville Knuutila	SF	Moyes GTR 162	347	179	318		310	455	453	585	2647
tehtävä km				99	107	86	106	113	111	107	116	845
paras	km			99	107	86	62	93	111	107	115	779
maaliin päässeitä				5	10	1	0	0	4	11	0	31
Paras nopeus km/h				27.1	32.0	22.3			30.5	31.0		

Valkoinen ryhmä

				päivä								
sij.	nimi	kansall.		1	2	3	4	5	6	7	8	yht
1.	Ted Bouse	USA	HP 2	1000	980	738	512	899	1000	683	310	6122
2.	Richard Walbec	F	Tecma Colt	840	548	833	498	778	933	751	905	6068
3.	Detlev Ziege	D	Bullet Super C	569	816	621	562	762	920	827	1000	6077
4.	Steve Moeys	AUS	Moyes GTR 162	547	1000	725	498	781	944	683	864	6042
5.	Russell Duncan	AUS	Moyes GTR 162	877	966	864	586	900	159	678	931	5961
tehtävä km				86	126	119	100	117	106	105	105	862
paras	km			86	126	116	40	96	106	91	105	767
maaliin päässeitä				10	12	0	0	0	7	0	12	41
Paras nopeus km/h				27.3	28.3				25.2		24.0	

Sininen ryhmä

				päivä								
sij.	nimi	kansall.		1	2	3	4	5	6	7	8	yht
1.	Randy Haney	CDN	Magic 166	980	874	898	198	600	910	781	1000	6241
2.	Piero Galleand	I	Magic 155	766	793	898	246	877	751	767	792	5890
3.	Drew Cooper	AUS	Moyes GTR 162	918	874	800	265	792	787	1000	463	5872
4.	Herbert Kuehr	A	Steinbach SP V	762	815	869	288	900	1000	900	252	5786
5.	Pepe Lopes	BR	Albatross GVR	751	681	862	198	834	824	784	806	5740
24.	Heikki Laitinen	SF	Bullet C16	465	718	799	235	749	458	632	446	4502
36.	Jari Nieminen	SF	Magic 155 FR	314	353	578	79	689	458		248	2719
tehtävä km				84	86	113	109	115	107	96	113	824
paras	km			84	86	113	40	111	107	96	113	751
maaliin päässeitä				19	23	1	0	0	19	1	15	78
Paras nopeus km/h				30.0	29.1	23.4			32.1	23.3	28.0	

Vihreä ryhmä

				päivä								
sij.	nimi	kansall.		1	2	3	4	5	6	7	8	yht
1.	Larry Tudor	USA	HP 2	1000	1000	959	925	90	854	868	836	7342
2.	Gerard Thevenot	F	Hermes	855	932	972	1000	858	572	870	869	6928
3.	Carl Braden	AUS	Foil 160	932	254	985	904	897	1000	896	1000	6868
4.	Martin Jursa	A	HP 2	891	989	959	545	758	854	888	832	6716
5.	Michel Carnet	GB	Magic 155 FR	869	989	1000	925	780	338	868	832	6601
25.	Antti Nummelin	SF	Magic 155 FR	294	514	572	123	806	547	696	485	4037
38.	Vesa Laitinen	SF	Magic 155 FR	143	467	498	227	658	286	357	286	2904
tehtävä km				89	119	114	86	108	114	101	107	837
paras	km			89	119	114	86	91	114	86	107	806
maaliin päässeitä				22	14	9	9	0	7	0	11	72
Paras nopeus km/h				30.1	26.6	29.4	23.5		28.6		26.6	

Loppukilpailu

sij.	nimi	kansall.		aik	1	2	3	4	5	6	7	yht
1.	Rick Duncan	AUS	Moyes GTR 162	2960	728	836	870	901	981	1000	980	9256
2.	Bruce Case	USA	HP 2	2790	856	831	853	1000	622	991	652	8595
3.	Steve Moyes	AUS	Moyes GTR 162	2961	688	893	778	816	976	862	617	8591
4.	Ted Boyse	USA	HP 2	3000	710	790	745	984	653	907	615	8404
5.	Bruce Goldsmith	GB	Magic	2759	818	900	689	832	974	780	651	8403
6.	Larry Tudor	USA	HP 2	3000	683	826	825	884	666	881	615	8380
7.	Mark Newland	AUS	Moyes GTR 162	2937	663	534	860	830	666	828	985	8303
8.	Detlev Ziege	D	Bullet Super C	2978	733	831	868	541	660	750	935	8296
9.	John Pendry	GB	Magic 4 FR	3000	744	900	864	444	974	330	954	8210
10.	Herbert Kuehr	A	Steinbach SP V	2781	698	846	853	504	459	850	958	7949
11.	Mats Karlsson	S	Magic 4	2846	656	646	847	880	650	767	650	7942
74.	Heikki Laitinen	SF	Bullet C 16	2164								
116.	Antti Nummelin	SF	Magic 155 FR	1650								
142.	Jari Nieminen	SF	Magic 155 FR	1307								
147.	Ville Knuutila	SF	Moyes GTR 162	1230								
152.	Vesa Laitinen	SF	Magic 155 FR	1187								
179.	Gil Young Park	K	Moyes GTR									
tehtävä km					87	86	109	96	124	113	104	719
paras km					60	49	88	96	124	113	104	634
maaliin päässeitä					0	0	0	13	6	28	7	54
Paras nopeus km/h								22.7	23.6	28.2	32.9	

Juokkuetulokset:

	maa	lyhenne	pisteet	miehiä loppuk.	paras sij.
1.	Australia	AUS	34085	7	1.
2.	Yhdysvallat	USA	33020	6	2.
3.	Iso-Britania	GB	31665	4	5.
4.	Brasilia	BR	28661	5	19.
5.	Japani	J	28009	4	21.
6.	Italia	I	26546	4	20.
7.	Ranska	F	24935	4	34.
8.	Länsi-Saksa	D	24463	3	8.
9.	Itävalta	A	20457	2	10.
10.	Sveitsi	CH	18165	2	30.
11.	Neuvostoliitto	R	16403	2	43.
12.	Tshekkoslovakia	CS	15244	2	28.
13.	Ruotsi	S	14272	1	11.
14.	Kanada	CDN	13721	1	12.
15.	Israel	IL	12263	1	33.
17.	Norja	N	7981	0	65.
20.	Suomi	SF	6351	0	74.
30.	Tanska	DK	1390	0	137.
31.	Portugal	P	907	0	170.

ANNA AMMATTI-TAIDON PAINAA.

FORSSAN KIRJAPAINO OY
Puhelin (916)28 550 Esko Aaltosen katu 2, 30100 Forssa

Åre Cup 8.5-14.5

		päivä						sij.
	1	2	3	4	5	6	yht	MM-88
1. Frederik Fex	26	36	22	36	2	102	224	63.
2. Anders Andersson	26	40	36	62	28	28	220	132.
3. Håkan Sundin	38	40	54	60	2	24	218	98.
4. Peter Wicander	26	36	36	54	36	28	216	-
5. Folke Wikberg	26	40	36	54	24	34	214	-
6. Tenho Salminen	26	36	22	54	36	36	210	-
25. Allan Flink	8						8	-

Äitienpäiväkisat 7-8.5

Vesivehmaa

			päivä	7.5	8.5			
			tehtävä km	36.0	36.0	pisteet		
sij.	nimi	kerho		km	km	7.5	8.5	yht
1.	Heikki Laitinen	Ultra Team		8.4	7.1	287	175	462
2.	Vesa Lappalainen	Pitkävuoren riippuliitäjät		10.3		437	0	437
3.	Heikki Koivukoski	Padasjoen lentokerho		8.6	2.7	295	0	295
4.	Antti Nummelin	Pitkävuoren riippuliitäjät		6.5	6.3	129	108	237
5.	Petri Visa	Turun Seudun Riippuliitäjät		5.0	4.8	4	0	4
	Ville Knuutila	Turun Seudun Riippuliitäjät				0	0	0
	Veikko Suonio	Ultra Team				0	0	0
	Risto Pykälä	Ultra Team		2.6	4.8	0	0	0
	Reijo Koponen	Kuopion Riippuliitäjät				0	0	0
	Raimo Ollikainen	Kuopion Riippuliitäjät				0	0	0
	Mikko Kiviranta	Poteli				0	0	0
	Matti Heino	Helsingin Riippuliitäjät				0	0	0
	Kimmo Tuomisto	Turun Seudun Riippuliitäjät				0	0	0
	Kenneth Konoi	Hjortlandets birdmen				0	0	0
	Kari Liimatainen	Pitkävuoren riippuliitäjät				0	0	0
	Jari Nieminen	Pitkävuoren riippuliitäjät				0	0	0
	Ismo Hed	Helsingin Riippuliitäjät				0	0	0
	Heikki Räisänen	Kuopion Riippuliitäjät				0	0	0
	Heikki Pimiä	Valkeakosken Riippuliitoseura				0	0	0
	Håkan Salo	Pietarsaaren Lentokerho		2.4		0	0	0
	Eero Viitala	Ultra Team				0	0	0
	Ari Kauppinen	Pitkävuoren riippuliitäjät		2.4		0	0	0

SM-88 Vesivehmaa 30.5-5.6

			päivä	30.5	31.5	3.6		4.6	5.6							
			tehtävä km	36.4	26.2	43.6		20.9	27.1		Yhteispisteet eri päiviltä					
sij.	nro	nimi		matka	matka	matka	aika	matka	matka	aika	30.5	31.5	3.6	4.6	5.6	yht.
1.	203	Tenho Salminen		13.1	0.0	43.6	03:46	5.8	27.1	00:55	390	0	902	113	853	2257
2.	252	Antti Nummelin		19.0	6.7	12.7		4.2	27.1	01:03	672	189	150	0	827	1839
3.	248	Heikki Laitinen		20.8	7.0	15.7		5.0	0.0		759	229	210	0	0	1199
4.	245	Vesa Lappalainen		17.4	0.0	7.6		0.0	17.2		595	0	51	0	359	1006
5.	288	Kenneth Konoi		15.2	0.0	7.3		4.2	13.2		492	0	44	0	243	779
6.	202	Ville Knuutila		19.3	0.0	0.0		0.0	6.4		687	0	0	0	41	728
7.	232	Håkan Salo		5.5	0.0	7.3		0.0	24.8		24	0	44	0	582	650
8.	255	Risto Pykälä		15.7	0.0	0.0		4.2	8.5		516	0	0	0	105	620
9.	243	Matti Heino		14.5	5.3	7.6		0.0	0.0		455	34	51	0	0	541
10.	209	Kari Sola		9.2	0.0	0.0		0.0	14.5		202	0	0	0	281	484
11.	249	Veikko Suonio		0.0	0.0	0.0		0.0	21.3		0	0	0	0	479	479
12.	247	Reijo Koponen		14.5	0.0	0.0		0.0	0.0		455	0	0	0	0	455
13.	173	Raimo Ollikainen		13.0	0.0	0.0		0.0	0.0		386	0	0	0	0	386
14.	096	Mikko Kiviranta		10.2	0.0	0.0		0.0	9.0		248	0	0	0	119	368
15.	131	Kari Liimatainen		5.2	0.0	0.0		7.6	0.0		7	0	0	338	0	345
16.	242	Heikki Koivukoski		5.5	7.0	0.0		0.0	4.3		22	229	0	0	0	251
17.	143	Keijo Piitulainen		7.2	5.3	0.0		0.0	0.0		104	34	0	0	0	138
18.	230	Pekka Koivukoski		5.5	0.0	0.0		0.0	4.4		22	0	0	0	0	22
	165	Eero Viitala		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0		0	0	0	0	0	0
	244	Petri Visa		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0		0	0	0	0	0	0

Tikkakoski-ranking 22-24.7

		nimi	kerho	päivä tehtävä km km	23.7 36.2 km	24.7 71.4 km	pisteet 23.7	24.7	yht
1.	245	Vesa Lappalainen	Pitkävuoren riippuliitäjät		19.6	43.6	584	885	1469
2.	260	Ari Kauppinen	Pitkävuoren riippuliitäjät		0.0	31.8	0	615	615
3.	247	Reijo Koponen	Kuopion Riippuliitäjät		5.0	29.2	0	555	555
4.	288	Kenneth Konoi	Hjortlandets birdmen		0.0	27.6	0	518	518
5.	205	Kimmo Tuomisto	Turun Seudun Riippuliitäjät		0.0	12.2	0	165	165
6.	252	Antti Nummelin	Pitkävuoren riippuliitäjät		0.0	11.8	0	156	156
6.	242	Heikki Koivukoski	Padasjoen lentokerho		0.0	11.8	0	156	156
6.	203	Tenho Salminen	Ultra Team		0.0	11.8	0	156	156
6.	209	Kari Sola	Turun Seudun Riippuliitäjät		0.0	11.8	0	156	156
10.	232	Håkan Salo	Pietarsaaren Lentokerho		0.0	10.0	0	115	115
	202	Ville Knuutila	Light Wings		0.0	4.8	0	0	0
	248	Heikki Laitinen	Ultra Team		0.0	4.8	0	0	0
	173	Raimo Ollikainen	Kuopion Riippuliitäjät		0.0	4.6	0	0	0
	231	Ari Salo	Helsingin Riippuliitäjät		0.0	0.0	0	0	0
	261	Jari Nieminen	Pitkävuoren riippuliitäjät		0.0	0.0	0	0	0
	126	Kari Volanen	Pallasliitäjät		0.0	0.0	0	0	0
	243	Matti Heino	Helsingin Riippuliitäjät		0.0	0.0	0	0	0

Ranking-pisteet

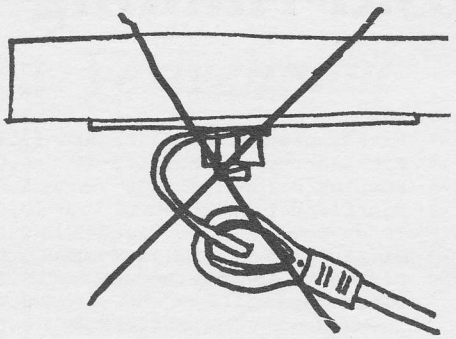
Epäviralliset, EM-88 ei tarkistettu, matkalento puuttuu

	Vuosi	1986				1987								1988										yht.
	Kilpailu	MLK		MLV		Vesi		SM-87		PM-87		Tikka		MLV		MM-88		Vesi		Åre		SM-88		EM-88		Tikka		
Sij.	Nimi	km	22	km	22	Sij.		Sij.		Sij	17	Sij.		km	153	Sij.	180	Sij.		Sij	22	Sij.		Sij	120	Sij.		
1.	Tenho Salminen			22	22	1	44	1	60	15	0			153	22					6	11	1	60	37	47	6	24	279
2.	Vesa Lappalainen	15	15			4	32	5	35	12	0							2	40			4	40			1	44	206
3.	Heikki Laitinen	22	22	20	20	3	36	12	0	10	0					74	32	1	44			3	45			11		199
4.	Kenneth Konoi					8	16	9	15			1	44									5	35	52	16	4	32	158
5.	Vesa Laitinen					2	40	2	50	11	0	5	28															118
6.	Antti Nummelin							10	10									4	32			2	50			6	24	116
7.	Heikki Koivukoski					7	20	13	0									3	36			16				6	24	80
8.	Ville Knuutila							4	40													6	30			11		70
9.	Jari Nieminen							3	45			6	24													11		69
10.	Risto Pykälä					5	28	8	20													8	20					68
11.	Eero Viitala			8	8							2	40									19						48
12.	Ari Kauppinen																									2	40	40
13.	Heikki Räisänen							6	30	6	6			34	4													40
14.	Raimo Ollikainen											3	36									13						36
15.	Reijo Koponen																					12				3	36	36
16.	Kari Sola																					10	10			6	24	34
17.	Håkan Salo																					7	25	64	0	10	8	33
18.	Pekka Rotko											4	32															32
19.	Petri Visa																	5	28			20						28
20.	Kari Liimatainen							7	25													15						25
21.	Tapani Hänninen					6	24																					24
22.	Keijo Myöhänen			21	21			11	0																			21
23.	Matti Heino																					9	15			11	0	15
24.	Mikko Kiviranta																					14						0
25.	Veikko Suonio																					11						0
26.	Keijo Piitulainen																					17						0
27.	Pekka Koivukoski																					18						0

LIITIMEN TARKASTUS

Vesa Lappalainen

Liidin on tarkastettava aina ennen lentotoiminnan alkamista, huonon laskun jälkeen sekä vielä illalla pakettiin laitettaessa.



Liitimen kasaus

Liidin tarkastetaan osaksi jo kasausvaiheessa.

Opettele kasaamaan liidin aina samalla tavalla. Kun kaikki vaiheet tehdään samassa järjestyksessä, on unohtamisen mahdollisuus pienempi. Älä lähde haahuilemaan ympäri kenttää kesken kasauksen! Vuoristossa, tai meilläkin kovana kelipäivänä, saattavat liitimet lennellä ympäriinsä hiekkapyörteiden mukana. Viisas kantaakin kaikki tarpeelliset tavarat liitimen luo ja laittaa valmiiksi ennen liitimen kasauksen aloittamista.

Kolmiota kasattaessa varmistutaan, ettei yksikään vaijeri kulje kolmion sisältä, tällöin vaijerit tulevat todennäköisesti oikein. Quickpinnit ovat vaarallisia, varmistu niiden kunnosta ja toiminnasta.

Siipi- ja poikkiputket on helpointa vilkaista purjeen ollessa löysällä. Pää sisään köliputken kohdalla olevan vetoketjun tai rääppänauhan kohdalta. Samalla kölitaskuttomista liitimistä katsotaan köliputken etuosa ja kaikista liitimistä nokkalevy sekä poikkiputkien liitossaranat.

Kölitaskuttomissa liitimissä poikkiputken sarana naarmuttaa usein köliputkea! Oletko koskaan vilkaissut köliputken yläpintaa? Köliputken suoruuskin nähdään parhaiten ennen kiristystä, koska erityisesti kölitakuttomissa liitimissä Firebirdin New Wavea lukkunottamatta köliputki tuodaan ulos purjeen alta ja tämä onnistuu vain kiristämällä köliputki hieman alaspäin kaarevaksi.

Latat työnnetään sisään purjeen ollessa riittävän löysällä ja ilman voimaa. Kun liidin kiristetään varmistu, ettei kiristämiseen tarvita ylimääräistä voimaa. Liika voimantarve saattaa olla merkkinä mutkalla olevasta vaijerista. Erityisesti siipiputkiin ja köliputkeen menevät peltilaput saattavat pyörähtää ympäri ja vaijeria vedettäessä nyrjähtää mutkalle tai jopa katketa (tosin sama asia, lentämättä jää kuitenkin).

Kun liidin on valmiiksi kasattu ja kuljetusvauriot putkista sekä purjeesta tarkistettu jo kasauksen aikana, jääkin jäljelle vain vaijereiden kunnon tarkistus.

Vai jääkö! Myös kasauksen oikeellisuus on tarkistettava! Eri liitimissä on omia yksilöllisiä vikamahdollisuuksia, jotka usein on lueteltu jopa käsikirjassa. Olethan lukenut liitimen käsikirjan! Tyypillisiä vikoja on esimerkiksi:

- syöksynoikaisuvaijerit kiertävät maston
- syöksynoikaisuvaijerit kiertävät jonkun latanpään
- syöksynoikaisuvaijerit ovat kokonaan kiinnittämättä
- vaijereiden kiinnitys jää valeesee
- purje jää siipiputken ja poikkiputken liitoksen väliin

Tarkistusten jälkeen kiinnitetään valjaat liitimeen ja ne poistetaan liitimestä vasta kun liidin jälleen puretaan.

Vuoristossa joku ehkä suosittelee että valjaat kiinnitetään vasta lähtöhetkellä, mutta valjaiden puutteen huomaa helpommin kuin kiinnittämättä jääneen koukun. Tarkista kuitenkin jalkalenkit!

Huono lasku

Missä liitimeen voi tulla vikoja? Ilmassa vaurioita tulee vain taitolennossa ja sehän on meillä kielletty. Jäljelle jää vain huono maakäsittely ja epäonnistuneet laskut (tai lähdöt). Kuljetusvauriot tarkastetaan jo kasausvaiheessa. Jokaisen epäonnistuneen laskun jälkeen liidin tarkastetaan uudelleen.

Ottiko siipi laskussa maahan, puuhun tai kiveen? Puuhun tai puskaan osumisen jälkeen on aina syytä ryömiä siiven sisään ja kädellä kokeilla siipiputken pinta. Ulkoapäin kopeloimalla on lommoja tai painaumia mahdoton havaita. Ei ole helppo unohtaa - 85 SM:issä kasausvaiheessa katkennutta siipeä. Ja lentäjän mielestä maastolaskussa ei ollut mitään erityisen ihmeellistä kosketusta.

Siipi- tai poikkiputki voi myös taipua. Tämä ei näy siiven ollessa kireällä. Kiristys pois ja putkien pitäisi olla suoria. Epävarmoissa tapauksissa putki pitää irroittaa. Arkoja paikkoja ovat holkitusten loppumiskohdat ja putkien liitokset.

Kaaduitko laskussa liitimen päälle. Köliputki taipuu lähes aina kun sen päälle pudotaan. Jopa heikko nojaaminen taivuttaa köliputken. Entä kolmioputket? Myös speedbar on arka vääntymään.

Liitimen purkaminen

Osa seuraavan kerran tarkistusta tehdään purkuvaiheessa. Kaikki irto-osat jonnekin kiinni. Pahimmat ovat latat. Suorat latat voidaan kääriä purjeen sisään. Tiedäthän montako lattaa liitimessäsi on. Laske aina latat ennen pussiin laittamista. Kevättalvella jäällä on myöhäistä muistella, että sinnehän se kärkilatta jäi kentälle syksyllä viimeisen kerran lennettäessä. Tai seuraavana päivänä kelin paukkuessa miettiä, että jäiköhän jotakin edellisen päivän maastolaskupeltoon 100 km ajomatkan päähän.

Useimmissa liitimissä ei kuljetuspussin mukana olevat suojat riitä estämään purjeen ja erinäisten pulttien hankaamista toisiinsa. Suojaa tällaiset paikat ylimääräisillä kankaanpaloilla.

Märkä liidin kannattaa pyrkiä kuivattamaan mahdollisimman pian, kyseessähän voi olla viimeinen lento ennen 2 kuukauden taukoa.

Huolellisuutta!

Liitteenä on jokaisen koululiitimen lentoohjekirjan takana oleva tarkistuslista. Olethan nähnyt! Kopioi talteen ja opettele

TARKISTUSLISTA

SIIPI

1. Putket suoria ja lommottomia.
2. Vaijerit ja vaijerinpäät ehjiä ja oikein.
3. Purjeen kiinnitykset oikein ja ehjät erityisesti siiven kärjissä ja köliputken perässä.
4. Ei reikiä eikä repeämiä purjeessa.
5. Latat oikein, muodossaan ja ehjät.
6. Kaikki pultit ja mutterit ehjiä ja kiinni (nylocit).
7. Kaikki pikakiinnitykset kunnossa ja kiinni (quickpinnit ja sokat).
8. Ripustuslenkki ja varalenkki kunnossa.
9. Latat oikeilla paikoillaan ja kiinnitykset kunnossa.
10. Syöksynoikaisimet kunnossa ja paikoillaan.
11. Poikkiputkien nivelet kunnossa ja ehjät.
12. Poikkiputkien kiristys paikallaan ja varmistettu.
13. Muuta liidinkohtaista .....

MOOTTORIOSA (TRIKE)

1. Ylänivelen liitos siipeen, kunto, varmistukset, varmistuslenkki.
2. Istuimen lukitus paikallaan varmistettu.
3. Keulavaijerin tai -putken asennus ja varmistukset.
4. Runkoputket ja tukivaijerit.
5. Moottoripukki ja kumityynyt, pakoputki.
6. Potkurin kunto ja kiinnitys.
7. Hihnapyörän asennus, välykset, hihnan kunto ja oikea kireys.
8. Kaasu ja rikastinvipujen toiminta, sytytyskatkaisimen asento.
9. Polttoaineen määrä, polttoainehanan asento.
10. Turvavyöt kunnossa ja kiinnitettynä ennen käynnistystä ja rullausta.
11. Potkurin ympäristö vapaana ennen käynnistystä.
12. Moottorin lämmettyä tehojen kokeilu ennen lentoonlähtöä.
13. Muut tarkastuskohteet .....

Tarkastus aloitetaan vasemman siiven vaijereista ja se jatkuu edelleen vasemman kautta kiertäen liitimen ympäri.

Veli-setä kertoo ja piirtää tyhmiä 5:

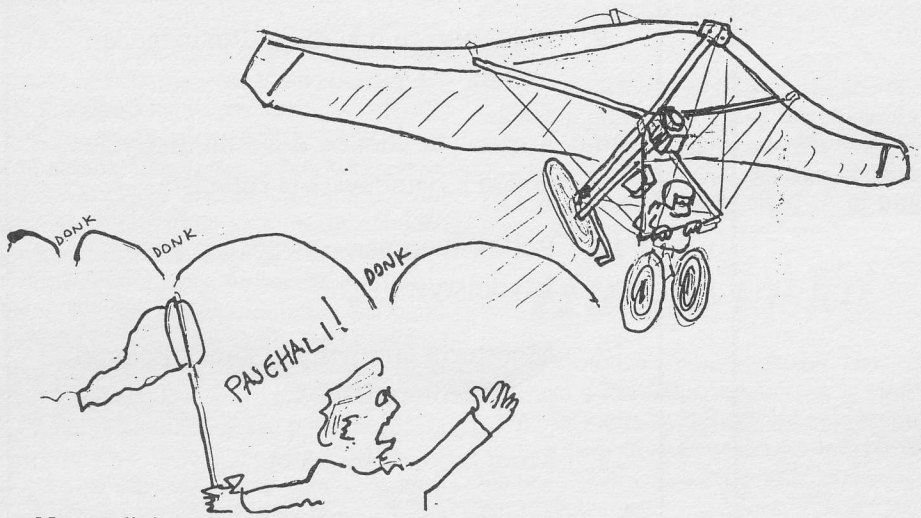
Kaksi tahtia ja taivaalle

Läänimme pinnanmuodostus ei juuri suosi vapaata lentoa ilman hinausta. Nykyäänhän tehdään näköjään mitä vaan, mutta kesällä -80 oli vielä, niin, aika kultaa muistot, toista oli. Minäkään en vielä ollut naimisissa.

Leijarintamalle kuului tuhkautumattoman öljyn katkua. Valmetin mainiot pojat Jyskässä tekivät muun työstön ohessa terhakoita 160 cc 10 hp teollisuusmoottoreita. Tokko meni montakaan kuukautta tämän tultua Antin ja Tenhon tietoon, kun jo veijarit virittelivät Skailainiin kardaania (ties kuinka monesta kohtaa laakeroitu!) ja moottoria elastisin kiinnikkein kolmion ylä- etupuolelle.

Jämijärvellä järjestettiin heinäkuun lopulla experimental- koneiden kokoontumisajo, ja sai sinne tehdaskoneillakin tulla. Aika lyhyellä aikataululla poikkelit päättivät, tosta vaan käsi potasta ja lennähtää moottorileijalla Jämijärvelle Jämsästä, konstikos tuo.

Oli se silloin. Skailine oli ilman traikkia, ja potkurin avittamana piti juosta vähän kovaa ja mieluummin vastatuuleen, jotta alkoi kantaa.



Nummelinien pihan läheltä oli heinäpellolta kerätty harkit (=seipäät) pois, ja siitäpä treenejä. Aika ajoin kilahti moottorin ja voimansiirtoakselin välinen hakaliitos auki hitseistä, ja syyksi katsottiin yleensä ylenmääräiset värinät. Seurasi laakereiden kohdittelua resonoimattomaan olotilaan pyrittäessä.

Viimein tuntui siltä, että romppeet kestäisivät. Yhdeksän kieppeissä illalla alkoi ensimmäinen etappi kohti Hallin kenttää Heräkulmalta. Tuon lyhyen matkan laite kesti hyvin, ja eikun teryleenit kohti Juupajokea. Huoltoautoa, lyömättömän luotettavaa kuusvitosta kuplaa, luotsasi allekirjoittanut nuorena tuulispäänä.

Tankkausvälit rajoittivat matkanteon n. 30-40 km etappeihin. Autolla ei tahtonut kestää perässä, tiestö kulkee paremmin pohjoiseen kuin länteen.

Oli jo melko hämärää kun saavuimme sovittuun peltoaukkoon Juupajoen kirkon lähettyvillä. Suunnistus ilmassa kävi ranteeseen teipatun GT-kartan mukaan, ja laskeutumisseudut oli etukäteen sovittu.

Pelto ei ollut hääppöinen kooltaan, lisäksi lievästi sanoen sivukalteva. Totesimme kuitenkin, että kyllä Antti siihen mahtuu. Majakoiksi kaasusytyttimet, ja leijailija finaaliin. Alas päästäkseen piti lentäjän sammuttaa tuo Valmetin öljynpoltin. Koneen pysäyttämisestä aiheutui kesäyössä kantava kilahdus, kun kanki ja potkuri kulkivat puoli kierrosta eri suuntiin.

Saatiin Antti alas, ja lupa teltan kera yöpymiseen. Tunnelma oli varsin hilpeä, kulkihan kaikki kuin videolla vaan. Juuri oli narautettu vähän yömyssypullon korkkia kun....

Sinivalkoinen Saab 99 sisällään kaksi rauhallista suikkapäätä kurvaikse majoitustilustemme liittymästä teltan eteen. Vehiklestä nousi todella, ja toisella ehkä käsi lähempänä revolverin napitusta kuin toisella, kaksi liikkuvan poliisin toimihenkilöä.

- Täällä on kuulema pudonnut lentokone peltoon.

- Vai silleen on soiteltu (ja ei ollut viimeinen kerta kun Anttia poliisit pellosta noukkivat, toim. huom.). Alas tuli, muttei pudonnut. Ihan tahallaan tähän tultiin, kun ei olis pitemmälle nähnyt, ja alkoi fueli myös olla melko vähissä, vastailimme melko "pyrjähtäneinä" asioiden saamasta uudesta käänteestä. - Tuolla se lennin on pellon reunassa, näythetään.

Toinen poliisesta otti autosta voimakkaan patterikäyttöisen käsivalaisimen, jolla sitten saattoi ilmoille sellaista säteilyn aallonpituutta, että moottoriskailaini kävi silmin hahmoteltavaksi.

- Jaa, tuota. Tuo ei kyllä meitin mielestä ole mikään lentokone. Että kyllä tämä asia nyt saa meitin puolesta tällä kertaa olla, joskin on tästä raportoitava ylemmäksi (ja pianhan tulivatkin lentimet rekisteriin pantavaksi).

Olimme iloisia poliisiupseerin asiallisuudesta, ja asiallisia kai olimme itsekin, pikemmin kuin ponuntekijän näköisiä. Kun selvitimme reittimme ja matkan motiivit, saimme jatkaa. Kone oli niin uutta tyyppiä, ettei sille ollut säännöksiä. Mutta tosiaan tulossa oli.

Asian päälle väyryset, ja aamulla varhain eteenpäin....

Jatkuu seuraavassa numerossa.

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:

HP 170-85

- kysy millä liitimellä on lennetty eniten yli 200 mailin lentoja.
- käsittelyn helppoutta kuvaa se, että tällä liitimellä voitettiin -87 ja -88 Heinolan maaliinlaskukilpailut.
- vaihdoin samanlaiseen uudempaan.
- hp 9000 mk.

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

AZUR 17 -83

- moottorivahvistettu
- vähän lennetty

Eino Korhonen t: 941-783266

PARASAIL-makuupussivaljaat

- uudet, hp 2700 mk

Timo Peltola k:931-12470 t: 931-32421

PARASAIL-pelastusvarjo

Ari Kauppinen t: 941-243266

Cloud II

- peruskorjattu 87,lennetty 1.5 t, edullinen

PARASAIL-makuupussivaljaat

Kimmo Liesto k: 90-5653257

BULLET-C 86

- liidin joka mielellään lentää reitin läpi
- tällä yksilöllä matkalennon SE 159 km
- SM 1. v-87 ja -88, EM 13. -86 ym.
- sopiva hinta

Tenho Salminen k: 918-513758.

FOUGA

- koulutuskatsastettu, sopii SP 1 ja 2 koulutukseen
- hinta vain 3500 mk, sis. hyvät mäkivaljaat
- hyväkuntoinen

Matti Moilanen t: 90-5281

Matti Riihimäki k: 90-7013661 t: 90-177199

Jorma Sorvari k: 90-8796512 t: 90-891403

PS. Ostamme hyväk. KALAVALJAAT!

VALJAAT

- vähän käytettyt Equalizer valjaat 24 jalan varjolla, väri keltainen h: 3500 mk
- kalavaljaat 24 jalan varjolla, väri sininen h: 3950 mk

Jari Nieminen t: 941-200211

Highway Demon

- kaksikankainen liidin, halpa, moottorivahvistettu

Erkki Salmela k: 941-642 950

Atlas

- Siipiputki, 5m/pätkiä

Teräskoukkuja

- 80 mk/kpl

Ari Salo k: 90-171714

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 _____

Trike

- mallia Salminen, ilman moottoria ja siipeä
- käyttämätön yksipaikkainen

Makuupussivaljaat

- käyttämättömät Aqur Gliders De-Lux

Jussi Ruuska k: 941-618558

T-paitoja

- hyvälaatuisia, riippuliitoaihe
- useita värejä ja kokoja
- vaikkapa lahjaksi
- hinta 110 mk + postikulut
- tuotto kerhotoiminnan hyväksi

Kenneth, viikonloput k: 90-461696

Ostan:

Kalavaljaat

Pankka k: 960-313167

Seuraavassa numerossa mm:

Riippuliitimet ja varusteet .
Kuka myy ja mitä? Mitä maksaa? Mitä maksaa muualla?

Selostukset kevään ja kesän kisoista.

Voiko traikin moottori jäädä käyntiin vaikka virta katkaistaan ja tulpanjohto irroitetaan?

Kestääkö Antin kantti ja kardaani Jämille asti?

Kenneth ja Vesa San Bernardinon yläpuolella

JOUKKOJULKAISU