

White wings

Valkosiivet

Suomen purjelentomaajoukkueen virallinen lehti • No 1 • 2005

**RÄYSKÄLÄN EM-KISAT
HEINÄKUUSSA**

**Suomen maajoukkue ja
kansainväliset kisat**

MITÄ PURJELENTO ON?

Liiton valmennusprojektit

**Katsaus suomalaisten
kansainväliseen menestykseen**

Räyskälän kuulumisia





Pääkirjoitus:

Valkosiivet – White Wings

Kädessäsi on Suomen purjelentomaajoukkueen virallinen sanomalehti. Lehti ilmestyy nyt ensimmäistä kertaa. Toki aiemminkin on julkaisuja tehty, mutta ei aivan tässä laajuudessa eikä ainakaan tällä nimellä. Purjelento on valtakunnallisessa urheilumediassa pieni laji, eivätkä meidän ”hyvät uutisemme” useinkaan ylitä valtakunnallista uutiskynnystä. Mutta annas olla, jos vaikka vähäinenkin lento-onnettomuus tapahtuu, julkisuutta tulee sitten kohtuuttomasti asian todellisiin mittasuhteisiin verrattuna. Siksi tämä lehti on tehty. Siinä on vain ja ainoastaan hyviä uutisia ja asioita, joista me itse Sinun – arvoisa lukijamme – haluamme tietävän.

Suomalainen kilpapurjelento elää ja voi hyvin vuonna 2005. Harrastajamäärä on määrällisesti vakiintunut, jopa hieman vuosien varrella pienentynyt. Mutta harrastukseen paneutuminen on tänä päivänä laajempaa kuin koskaan. Tästä osoituksena on tässä lehdessä esiteltävä ennätyskellisen suuri joukko edustusjoukkueita vuosien 2005-06 kansainvälisiin arvokilpailuihin. Myös näiden joukkueiden ulkopuolelta löytyy harrastukseen vakavissaan panostavia harrastajia. Ja mikä parasta, nuoret ovat joukolla mukana.



Suomi on laaja ja harvaan asuttu maa. Purjelentoa harrastetaan koko valtakunnan alueella, jopa neljäkymmenellä eri lentopaikalla. Osalla näistä paikoista on kuitenkin varsin ohut harrastajakunta. Kenttä on ja koneitakin, mutta hinaajista, opettajista ja hinauskoneista on pulaa. Suomen Ilmailuliiton hallitus on käynnistänyt projektin, jonka kunnianhimoisena tavoitteena on elvyttää harrastustamme sen kaikilla eri tasoilla. Maajoukkueet kun ovat vain harrastuksen huippu. Purjelentoa voi harrastaa myös ilman minkäänlaisia kilpailullisia tavoitteita. Ja niinhän se on, että harrastajien suuri enemmistö näin tekeekin. Kaikessa lentämisessä tarvitaan opastusta ja toimintamalleja tavoitteelliseen kehittymiseen purjelentokoneen ohjaajana. Näin harrastuksemme korkea turvallisuustaso edelleen vahvistuu ja kaikki har-

rastajat saavat lajistaan enemmän irti. Ja kun osaamme paremmin, on harrastaminenkin hauskeempaa. Uskomme samalla, että valtakunnallisella valmennustoiminnalla saamme kansallisiin kilpailuihin lisää osallistujia – kilpailujen taso nousee ja sen seurauksena myös menestys kansainvälisillä kilpakentillä paranee.

Suomen Purjelentomaajoukkue kiittää Valkosiivet-lehdessä ilmoitukseensa julkaisseita yrityksiä. Muistakaa, että olemme aina käytettävissä, mikäli haluatte kanssamme yhteistössä tutustua lajiimme lähemmin.

Ja nyt peukut pystyyn hyvän kisa-menestyksen puolesta!

Antti Lehto
Päätoimittaja

Sisältö:

Tämän ja ensi vuoden joukkueet ja kv kisat

Mitä on purjelento ja kilpailut. Luokkien esittely jne.

Tarinaa liiton valmennusprojektista, joka on käynnistymässä tänä vuonna

Pakkasparlamentti 20-vuotta. Meidän jokavuotinen tavitapahtumamme täytti 20v. Kerron samalla viime vuoden vieraistamme ja heidän esitelmistään. MM- ja EM- Janowitsch Itävallasta ja purjehtija Sari Multala Suomesta. Sekä parin vuoden takaisesta saksalaisvieraasta, joka on murskannut maailmanennätyksiä Andeilla Argentiinassa.

Jonkinlainen katsaus suomalaisten kv menestykseen takavuosina.

Englannin kielinen tiivistelmä – max yksi sivu.

Räyskälän kuulumisia. Olen pyytänyt juttua – saa nähdä millainen tulee vai tuleeko mitään..

Julkaisija: Suomen Purjelentomaajoukkue

Päätoimittaja: Antti Lehto
lehto.antti@kolumbus.fi

Kustantaja: Suomen Ilmailuliitto ry
Helsinki-Malmin lentoasema,
00700 Helsinki
Puh. 09-3509 340
sil@ilmailuliitto.fi


Suunnittelu ja taitto:
Jauri Varvikko / Eepinen Oy

Painopaikka:
Pirkanmaan lehtipaino Oy


Painosmäärä:
10.000 kpl

Jakelu:
purjelentoyoukkueet, kansalliset ja kansainväliset kisat ja tapahtumat, ilmailukerhot (yli 260 kpl), lentokentät





The White City of the North salutes the White Wings



City of Helsinki



Nyt saat Plussaa Fennian kotivakuutuksista!

Kerää pisteet kotiin ja keskitä nyt kaikki perheesi vakuutukset Fenniaan. Asiakkaanamme saat omalta asiantuntijaltasi, riskienhallinnan ammattilaiselta, aina henkilökohtaista palvelua niin yritys- kuin yksityisvakuutusasioissa.

Ota yhteyttä lähimpään Fennian konttoriin tai soita numeroon **010 503 8808**. Voit myös jättää yhteydenottoopyynnön osoitteessa www.fennia.fi

Suomalainen vakuuttaja



White Wings Welcomes all Foreign Pilots to Räyskälä



This paper is the official newspaper of the Finnish Gliding Team. This year we have more teams than ever participating international competitions around Europe. The same trend will continue in the future since the interest in the international competitions is in a rapid growth here in Finland. The articles in this paper introduce the teams and their pilots.

Räyskälä is once again the host of the European Championships. The Finnish Team warmly welcomes all pilots from around Europe to our country and Räyskälä. The tradition of Räyskälä gliding competitions dates back to 1963 when the first national competition was held here. 1976 was the year for the Worlds and the Europeans have been held here 1988 and 1996. These earlier big competitions have proven that our airfield suits well for international events. The weather has cooperated most of the time. Räyskälä's location "Right-In-The-Middle-Of-the-Forest" makes a special feeling for these competitions. People spend most of the time at the airfield and this creates a friendly atmosphere among the international gliding family. And let's not forget the traditional Finnish sauna. That is the real place to relax after the day's hard work and prepare the body and soul for the next day's challenges. The saunas in the camping area are located by the lake and the feeling there is unique.

About White Wings Coaching

In the articles we have stories not just about our teams. There is text about coaching and training. At the moment we don't have any coaches in our sport. We have a plan to train experienced pilots for three levels of coaching. The first level concentrates in the basic cross-country skills and flight safety. The second level is about competition flying and the highest level is for the national teams including the junior teams. Coach training has already started. Here in Räyskälä we have the national Sports Aviation Institute which organises these courses. We are at the moment working with the training material. The idea is to provide all necessary written material in a form that can be easily reached around the country. This includes the use of internet and other means of modern media. The newly trained coaches will have these new tools when they start their work in their home fields around the country. This provides equal opportunities for new pilots and is not depended solely on the expertise found on one's own flying club. The future will tell how this project affects our sport in the future. We are convinced that the drop-rate after basic training can be reduced and with more instruction the number of pilots concentrating in competition flying can be raised.

Gliding the year round

Gliding season in Finland is short. We can say that the four months, May-August, is the season. There are two different kind of approaches to this problem described in this paper. One is winter flying here in our home country. The frozen lakes provide a huge amount of airfields. In the Southern Finland the thermals start in early March when all the ordinary airstrips are still covered with snow. In the earlier days the winter moths

were used for flight training. Many of our senior pilots have earned their wings with Grunau 9 or it's Finnish version Harakka (Magpie). With winch launch on a icy airstrip. The lakes are also suitable for launching with a car.

The other cure for the short season is travelling to the south. Australia, New Zealand and South-Africa are famous winter destinations. These countries in the southern hemisphere can provide excellent conditions with high cloudbases and strong thermals. However the cost of the travel and the glider rental in many cases limit the number of people that really can travel to the other side of the world. This is the case at least with the young pilots who normally fly their club's gliders and work within the club to lower the cost of flying. And these young talents are just the people who really would be in the need of winter flying. To improve one's skills the around-the-year season is a very good receipt. That is the reason for the article about Spain. The country is only (!) 3000 km away by car. The clubs usually have problems finding dry storage space for their gliders for the long winter. Why not bring at least some of the gliders to warmer climate, where you can fly the year round? Spain is the most popular winter tourist destination. There are daily flights from Helsinki to several destinations. The increasing competition between air-carriers have lowered the flight fares remarkably during the past years. These flights are within the reach of almost everybody's economical possibilities. The gliding conditions in Spain can provide so- arable thermals the year round. The writer of the article found 1500m cloudbases and 2 m/s thermals during the shortest days in Southern Spain. The amount of rainy non-flyable days is very low in Spain.

The home of long flights

1975 Hans-Werner Grosse flew the first FAI 1000 km triangle in the world here in Finland. He did not start his flight from Räyskälä but Nummela which lies 40 km to the south. This spring Antti Lehto has flown three flights over 1000 km and one over 900 with a Nimbus 4DM. Kristian Roine fell a little short in his 1000 km attempt, but 938 km with a Discus 2 is not bad. This spring has once again proved that Finland is the real home of long cross-country flights. The long summer days give enough margin for the attempts even if the thermals are not strong enough and cloudbase high enough to allow great average speeds. But in the case when all these factors meet the one day, a really long flight is possible. Let's hope that the task setter has the courage of setting a record braking long task in the Europeans if the weather conditions are right. The weather in Finland can not provide many 1000 km days following each other. But the possibility during May-July is there thanks to the long days and the large flying area. And please remember that Räyskälä welcomes foreign pilots also following years after the Europeans. If we consider Spain being close to us - so why not vice-versa during the early summer months.

This is just a brief English summary of the contents in the White Wings newspaper. Once again please enjoy Your stay here in Finland and Räyskälä. The Finnish Team is there for Your help if any kind of help is needed. However this does not include competition flying. You must find the thermals Yourself....

Purjelentomaajoukkueet 2005 ja 2006



EM-2005 Räyskälä

Kotikisassa edustajamme ovat Antti Lehto ja Kai Kuusela avoimessa luokassa sekä Martti Koivula ja Hannu Nurmiranta 15m luokassa.

EM-2005 Nitra, Slovakia

Nitraan lähtevät vakioluokkaan Juha Sorri ja Jarmo Forssten, 18m luokkaan Martti Sucksdorff ja Pekka Uoti sekä kerholuokkaan Ismo Salokannel ja Kimmo Pulkki.

Nuorten MM-2005 Husbands Bosworth, Iso-Britannia

Nuoriso on joukolla lähdössä edustustehtäviin: Markku Kuusisto, Teemu Sundström, Kai Holmroos ja Leino Kuuluvainen

FAI Gliding Grand Prix St Auban, Ranska. Syyskuu 2005

Antti Lehto Ventus 2b. Kisa lennetään yhdessä luokassa ja kukin maa saa ilmoittaa vain yhden kilpailijan.

MM-2006 Eskilstuna, Ruotsi

Eskilstunan kaikkien luokkien MM-kilpailuihin on valittu Kristian Roine ja Timo Saarnimo vakioluokkaan, Hannu Nurmiranta ja Kai Kuusela 15m luokkaan, Pekka Uoti 18m luokkaan sekä Antti Lehto avoimeen.

Kerho MM-2006 Vinon, Ranska

Ranskaan ovat lähdössä Ismo Salokannel ja Kimmo Pulkki kerholuokkaan ja Timo Pankka maailmanluokkaan. Jukka Sorvalin kisapaikka kerholuokkaan on vahvistamatta.

Räyskälän EM-joukkue

Joukkueenjohtaja:
Pekka Ylipaavalniemi

Pekka aloitti purjelentoharrastuksen vuonna 1963. Osallistui ensimmäisen kerran SM-kisoihin vuonna 1969. Siitä lähtien yhtäjaksoisesti kaikkiin SM-kilpailuihin vuoteen 1990 saakka. Lensi MM-kisoissa 1987 joukkueessa, jossa Kuittinen voitti maailmanmestaruuden. Luonnetta kuvaa parhaiten se, että jätti väliin MM-kilpailut 1988 Itävallassa, koska ei halunnut "harrastaa turismia muiden rahoilla". Katsoi, että säästyneet rahat olisi tullut käyttää nuorten valmennuksen hyväksi. Olematon alppilentokokemus olisi omasta mielestä johtanut väistämättä huonoon menestykseen. Lopetti kilpailu-uransa 1990 Leznon EM-kilpailuihin Puolassa. Organisoijyhdessä Pentti Lehdon ja Juhani Horman kanssa 70-luvulla systemaattisen kilpailuvalmennuksen, jota vetävalmentajana. Valmennusrinkiin kuuluivat kaikki,

jotka kilpailijoina 1980 luvulla nostivat Suomen kilpapurjelennon tähän saakka parhaaseen menestykseensä. Toimi Ruotsin naisten maajoukkueen johtajana useita kertoja 70 luvulla. Viimeksi maajoukkueen johtajana vuonna 2001 Freudensta-dissa kerholuokan MM-kisoissa. Toimi "vakio-opettajana" Räyskälässä 1960 luvun lopun ja 70 luvun alkuvuodet. Purjelentokokemus on tällä hetkellä n.3900t. Pekka lentää nykyisin Nimbus 4DM:llä sekä omalla Ventus 2b:llä.

On tunnettu myös ammatissaan "raivorehellisenä partiopoikana", joka on ollut itseensä kohdistuvista seurauksista välittämättä valmis puolustamaan ja auttamaan alisteisessa asemassa olevia opiskelijoita. Ei siedä pienimmässäkään määrin korruptiota ja siihen lieveilmiönä liittyvää kaksinaamaisuutta, puliveivaamista ja valehtelua.



Antti Lehto
avoin luokka Nimbus 4DM tunnus DN

Antti toimi isänsä avustajana SM-kisoissa jo "tuttupullo varusteena" 60 luvulla. Aloitti kilpapurjelennon heti, kun "lisenssit" antoivat myöten. Voitti nuorena "planttuna" 82 Baron Hilton Cupin yhdessä Martti Koivulan kanssa lentämällä kolmiolennon Suomen ennätyksen 827 km. On edustanut Suomea useissa kansainvälisissä kisoissa sekä MM-että EM- tasolla. Paras saavutus on 2002 Unkarin EM-kisojen 15m luokan 5. sija. "Sporttinen" luonne, joka edusti poikakiässä HKV:a - ensimmäinen Suomen mestaruus tuli vuonna 1978 A-poikien pikaviestijoukkueessa. Purjelennossa mestaruuksia on kolme kappaletta.

Antti ei ole pystynyt vieroittamaan itseään lentokoneista missään elämänsä vaiheessa. Purjelentoharrastus johti Lentouseerikurssille Kauhavalle vuonna 1979. Nykyisin elantona on Finnairin MD 11 päällikkyyks. Ura Finnairilla alkoi kesätyöläisenä Finnairin huoltohallin lattiaa

siivotessa. Ikiteekkari. Antti on tunnettu siitä, että yksilölajin kilpaurheilijalle vieraseen tapaan hän on ollut valmis tekemään työtä myös joukkueovereidensa eteen. Tätä kuvaa hyvin sekin, että on toiminut peräti kahteen otteeseen liikenneolennon Suomen ennätyksen 827 km. On edustanut Suomea useissa kansainvälisissä kisoissa sekä MM-että EM- tasolla. Paras saavutus on 2002 Unkarin EM-kisojen 15m luokan 5. sija. "Sporttinen" luonne, joka edusti poikakiässä HKV:a - ensimmäinen Suomen mestaruus tuli vuonna 1978 A-poikien pikaviestijoukkueessa. Purjelennossa mestaruuksia on kolme kappaletta.

Hyvänä harjoitteluna tulevaan kotikisaan Antti lensi 12. toukokuuta pisimmän suomalaisen koskaan lentämän purjelentokeikan. Edestakaisen matkan suomenennätyksen pituudeksi tuli 1078 kilometriä. Pitkillä matkalennoilla Antilla on tarkoitus menestyä kansainvälisen kotikenttäkilpailun Euroopan kisassa. Tavoitteena Räyskälän EM- ja seuraavan kesän Ruotsin MM-kisoissa on valata paikka palkintopallilla.

EM-kisoissa kaksipaikkaisen koneen takapenkillä vuorottelevat nuori Janne Nyberg ja Antin isä, Pentti Lehto



Räyskälän EM-joukkue

Martti Koivula

15m luokka Ventus 2bx tunnus K2

Mara edustaa Hämeenlinnan ilmailukerhon "Parolan akatemiasta" jo 50-luvulta periytyvää ennakkoluottomuutta. Hän osoitti jo juniori-ikäisenä sinnikkyytään harjoittelemalla matkalentoja lyöttäytymällä kokenempien seuraan suorituskyvyttään vaatimattomalla koneella. On voittanut Antti Lehdon kanssa ainoana suomalaisena Baron Hilton Cupin, jonka seurauksena "elämää suurempi" palkintomatka Hiltonin Ranchille Nevadaan 1983. Noina nuoruutensa vuosina Martti lensi useita purjelennon Suomen ennätyksiä ja hän kävi hakemassa kansainvälistä kisakokemusta Ruotsin kisoista useana vuonna. Tuo harjoittelu on kantanut hedelmää myöhemmin vuosina.

Mara on edustanut Suomea MM- ja EM- kilpailuissa vuosina 1994, -96 ja 2003. Viimeksi avoimessa luokassa Leznossa Puolassa vuonna 2003 si-

joittuen MM-kisojen avoimessa luokassa 11. sijalle. Vuoden 1994 EM kisoissa aluna hankaluuksien jälkeen hän saavutti 12. sijan lentämällä koko toisen kisaviikon aivan kilpailun kärjen tahtiin. Yksi päivävoittokin helitti. Mara on edellisten Räyskälän EM-kisojen veteraaneja. Nuo kisat hän päätti niinikään päivävoittoon ja tavoitteena onkin jatkaa tuosta – nyt kun kisat palaavat kotikentälle Räyskälään.

Kansallisella tasolla Martti on yksi viimeisen kymmenen vuoden aikana parhaiten menestyneitä purjelentäjiämme. Osoituksena on neljä Suomen mestaruutta sitten vuoden 1995 15m- ja 18m luokissa.

Ammatiltaan hämeenlinnalainen Martti on yrittäjä, joka tunnettu rauhallisesta luonteesta ja hyvistä hermoista. Vaikea saada hermostumaan. HPK:n fani.



Hannu Nurmiraanta

15m luokka Ventus 2a tunnus YX

Hannun purjelennotourella on tänä keväänä (2005) kestänyt 30 vuotta. Ura alkoi teekkarina Lappeenrannassa ja on myöhemmin jatkunut Kymissä. Kilpailu-uransa aloitti 80-luvulla. Viime vuosina hän on ollut yksi eniten kilpapurjelentoon satsaavista piloteistamme.

Ensimmäinen kansainvälinen kilpailu oli Lesznon EM-kisa 1990 vakioluokassa. Hannu on kuulunut muutamien vuosien maajoukkueen vakioluokassa 15m luokassa koneenaan Ventus 2a. Paras saavutus 2004 Lietuan EM-kisan 11. sija. Hannu hankki muutama vuosi sitten kisakoneekseen oman Ventuksen. Vuosi vuodelta tuo kone on käynyt aina paremmin ja paremmin käsikijänsä käteen ja onkin vain ajan kysymys, milloin kansainvälinen menestys koittaa. Päivävoittopalkinto ja Hannu on päässyt pokaamaan jo sekä EM- että MM-kisoissa.

Siviilissä Hannu työskentelee nykyisin yrittäjänä erilaisissa tietokoneisiin ja kappalevalmistukseen liittyvissä projekteissa.

Harrastuksena vanhojen autojen kanssa räpeltäminen. Tallissa on useampikin projekti työn alla. Hannu on erittäin kätevä käsistään, mutta avuja löytyy sekä hardware että software puolelta. Peukalo ei ole keskellä kämmentä ja ongelmat selviävät helposti oli sitten kysymys erilaisten tietoteknisten vimpaimien salaisuuksista tai perinteisemmän mekaniikan problematiikasta. Ja mikä parasta – Hannu on aina valmis auttamaan myös muita ongelmien selvittämisessä.

Kai Kuusela

avoin luokka Nimbus 4D tunnus 2A

Kaitsulla on sukurasitusta lento-harrastuksen ja huippu-urheilun suhteen. Isä oli hävittäjälentäjä ja legendaarisen Hämeenlinnan Tarmon jääkiekkoujoukkueen hyökkäysketjun pelaaja 50-luvulla. Isä Keijo oli se kuuluisa KU - KAKUTI-ketjussa. Kaitsu on purjelentomaajoukkueen ehdoton kielimies. Äidiltä peritty saksankielen taito ei ole vähäinen apu purjelentoharrastuksessa. Ollakseen tekniikan mies, Kaitsu omaa kauniin pehmeän lentokäsialan. "Kikkeliskuu" edusti Suomea EM-kilpailuissa Lüssessä vuonna 2000.

Kaitsulla on suora ja mutkaton luonne. Hän osoitti jo nuorena yrittäjän ja rakentelijan lahjoja rakentamalla itselleen kouluopikana oman purjekoneen täydellisesti tuhoutuneesta romusta. Noista kokemuksista on ollut apua myöhemmin omissa ammatissa. Harrastuksena seniorijääkiekko ja juniorien valmennus.

Lentää kisassa kaksipaikkaisella Nimbus 4D:llä ja takapenkillä kakkospilottina toimii Esko Lehtonen.



Kotikenttäetu



Suomessa on järjestetty purjelennon kansainväliset FAI-luokkien arvokilpailut kolme kertaa: MM-1976, EM-1988 ja EM-1996. Kaidissa ennako-odotukset olivat korkealla, lensihän joukkueissa henkilöitä, jotka olivat aikaisemmin yltäneet arvokisoissa mitaleille. Esimerkiksi 1976 kilpailuissa olivat mukana Horma ja Wiitanen, 1988 kilpailuissa Kuittinen sekä Kuusisto, säätyypä oli tuttu, ei ollut suunnistus-ongelmia ja kotikentän "niksit" olivat tiedossa.

Silti odotuksissa petettiin - eniten kilpailijat itse itseensä.

Suomen purjelento-olosuhteet ovat monessa mielessä helpot ja turvalliset. Näkyvyys on hyvä. Keiliä pystyy lukemaan pitkälle. Maaston muodot ovat selkeitä, paikallisia "rotankoloja" on vähän. Vain täällä esiintyviä ja vain meille tyypillisiä sääilmiöitä ei ole.

On siis harvaa, että suomalaisilla olisi jokin etu tutusta kilpailu-

reenasta. Ainakin se on jäänyt mystiikan pimennykseen. Ulkomaisten kilpailijoiden lista kertoo, että erästä heistä ovat lentäneet Räyskälässä useita kilpailuja. Joukossa on maailmanmestareita, jopa useampikeraisia. Lista kertoo myös, että kaikki he ovat lyötävissä. Kaikki kilpailijat ovat jonakin kilpailupäivänä, jossain kilpailuissa, hävinneet jollekin suomalaiselle. Menestyksen eväät onkin haettava muualta kuin kotikentäedusta, esimerkiksi tasaisesta suorituksesta.

Purjelento on kilpailumuotona sekä henkisesti että fyysisesti kuluttava, kaksi viikkoa kestävä "turnauslaji". Suoritus tehdään yksin, ilman "sheerleadereita" ja yleisön välitöntä läsnäoloa. Radiosta kuuluva avustajan kehoitus "rypistä" ei auta, pikemminkin päinvastoin, tilanteessa, jossa pilotti vääntää konetta ahtaassa kuplivan nostossa ja olo on kuin pesukoneessa, aika kuluu, muut menevät karkuun ja voimavaroista ovat enää rippeet jäljellä mahdollisesti jopa 6-8 tunnin lennon syötyä parhaan terän.

Pitkässä urheiluturnauksessa ongelma on huono päivä, ei pieleen menneen suorituksen itsensä takia, vaan sen takia, että siihen on vaa-ra jäädä henkisesti loukkuun. Kaidille tulee huonoja päiviä. Mestari-taie on ominaista, että hän ei huonoon päivän jälkeen sorru pakkoyrittä-miseen, joka johtaa uuteen epäonnistumiseen, noidanketään ja lopulta kaiken tuhoavaan epäonnistumisen pelkoon.

Hyvä yleisö, purjelentäväki.

Joukkue on harjoituksensa tehnyt. Tuhansien lentotuntien ja kymmenien kilpailujen kokemus on takana. Jokainen joukkueessa lentävä on paikkansa ansainnut. Suomen joukkueetta ei valita "äänestämällä" vaan aikaisemman kilpailumestaruuden antaman pisteytyksen perusteella.

Viimehetken pingotus ei enää auta.

Me maasta käsin kilpailua seuraavat voimme luoda yhdessä kannustavan ilmapiirin, jossa kilpailija ei kasaa itselleen liian suuria paineita vaan voi antaa mennä tyyliin "let it go". Tässä hengessä on lähes kaikki maailmanennätykset tehty - urheilulajista riippumatta.

Jokainen, joka on lentänyt purjelentokilpailuissa, tietää kuinka pienestä ratkaisusta voi seurata suuri ero maalissa. Pitkän kilpailutehtävän "erotelu" tapahtuu usein aivan viimeisten kilometrien aikana. Muutamana metrin korkeusero lopuliukuetäisyydellä - 50 km päässä - saattaa aiheuttaa jopa tunnin aikakeron maalissa. Taputetaan yhtä paljon viimeisenä linjan yli suhahtavalle kuin ensimmäisenäkin tulevalle. Kovia suorituksia kumpikin niillä pienil-

lä marginaaleilla, joilla huippu-urheilussa nykyään pelataan.

Me emme maasta käsin pysty arvioimaan suoritusta objektiivisesti, emmekä aina voi käsitellä mistä erot johtuvat. Meidän ei tarvitsekaan. Kyse ei ole arvostelulajista vaan kilpailijat laittavat itse keskenään toisensa järjestykseen. Ratkaisut tehdään taivaan sinissä yksin.

Sen sijaan me voimme nauttia joka suorituksesta. Purjelento tarjoaa visuaalisesti varsin paljon. Kyse on näyttävästä lajista. Maailmian yli kiitävä pitkäsiipinen purjekone on aina uudestaankiehtova näky. Myötälämme siinä ja maaliintulijan riemussa - ainakin silloin, kun koneessa on Suomen joukkueen kilpailutunnus K2, YX, 2A tai DN

Pekka Ylipaavalniemi

"Nauttikaamme joka suorituksesta!"



Nitraan, Eskilstunaan ja Vinon sur Verdoniin!



Purjelenon kerholuokan SM- kisat pidettiin Vesi-vehmaalla 15 – 22.5 2004. Tai ainakin niin luultiin johonkin saman vuoden syksyn korvalle asti, sillä kisojen viimeisenä päivänä jätetty protesti toista kilpailupäivää kohtaan on meni läpi ja näin PT teki päätöksen että tuo toinen päivä mitätöidään, mikä tarkoittaisi samalla sitä, että kun kilpailupäivät jäivät kolmeen, kisoille ei ole syntynyt SM- arvoa. Näin kävi myös samassa yhteydessä lennetyissä 18 m:n kilpailuissa.

Kerholuokassa ei nämä päätökset lopputuloksiin kärjen osalta vaikuttaneet, 18 metrisissä kärki meni aika lailla uusiksi. Mitalit jäivät siis tämän päätöksen mukaan jakamatta mutta kärjen järjestyksen merkitys tulee myös siitä, että molempien luokkien kilpailu oli valintakilpailu sekä 2005 kerholuokan ja 18 m:n luokan EM- kilpailuihin Slovakian Nitraan, että 2006 MM- kilpailuihin Ranskan Vinon sur Verdoniin kerholuokassa ja Ruotsin Eskilstunaan 18

m:n luokassa. Valinnat tehtiin lopullisen tuloslistan mukaan.

Kisoissa siis lennettiin neljä päivää, mikä ei ole paljon eikä vähän mutta seitsemästä mahdollisesta kuitenkin kohtuullisesti. Kelit olivat sanalla sanoen vaihtelevat. Hieman lujempaa mentiin toisena päivänä, kärki niukasti yli satasta. Yhtenä päivänä oltiin ilmassa yrittämässä lähtöä mutta kentän alueelle levinnyt iso satava pilvi tuhosi kaikkien lähtöaikaet ja jotkut kiersivät ja kaarsivat aikansa odottaen mahdollisuutta päästä laskuun takaisin Vesi-vehmaalle. Viiden koneen porukka laski Lahden lähelle, allekirjoittanut mukana. Joitain laski Selänpään kentälle asti.

Kaiken kaikkiaan mukavat kisat joille olisi tietysti suonut toisenkinlaisen ”tuomion”. Aina ei kuitenkaan voi saada haluamaansa joten tällä kertaa näin, ensi kerralla jotenkin muuten.

Tuo edellinen alustukseksi muu-

tamalle riville siitä mitä tämä kesä tuo tullessaan. Ensimmäistä kertaa on arvokisat tänä kesänä jaettu kahteen eri paikkaan. Tämä johtuu konemäärästä; 18 m:n luokka on tuonut sellaisen konemäärän lisäyksen että kaikkia luokkia on enää vaikea mahduttaa samalle kentälle. Vuorossa on jälleen EM- kisat. 15 m:n luokka ja avoin luokka taistelee mestaruudesta Suomen Räyskälässä, ja 18 m:n luokka, vakioluokka ja kerholuokka mittelöi Slovakian Nitrassa.

Tuosta Nitrasta pari sanaa. Paikka sijaitsee n. 80 km Slovakian pääkaupungista Bratislavasta itään. Väliarokki kentän pohjoispuolella on Nitran kaupunki ja sen pohjoispuolella heti ensimmäinen mäki, joka on n. 500 m kentän pinnasta. Siitä pohjoiseen maasto pikkuhiljaa nousee ja korkeimmillaan se on kilpailualueella koillisessa, jossa ensin tulee vastaan Ala-Tatran vuoristo, n. 120 km:n päässä, jonka korkeimmat huiput on n. 2000 m:n korkeudessa. Siitä eteenpäin muutaman kymmenen kilometrin päässä on korkeimmillaan

2500 m:n yltävä Ylä-Tatran vuoristo, jossa sijaitsee Zakopane, joka onkin jo Puolan puolella, ja Vysoke Tatry. Molemmat suomalaiselle maastohiihdolle historian kannalta merkityksellisiä paikkoja.

Nitrasta etelään on tasamaata Unkarin rajalle asti. Kilpalentämisen kannalta Nitrassa oleellisinta on se, kuinka sopeutuu pohjoisen sektorin vaihteleva maastoon alueeseen. Sinne todennäköisesti suuntautuu suurin osa tehtävistä. Lyhyen paikalliskokemuksen jälkeen keli on ensimmäisenä ja viimeisenä juuri siellä. Samoin pilvirajat nousevat maaston mukana. Kilpailualueeseen kuuluu siis Slovakian lisäksi alueita Puolasta, Unkarista ja Tsekiästä. Aika monen maan alueella järjestetään nämä kisat.

Itse kenttä on tasainen ruohokenttä ja tyyppillisesti alueen maille isot vanhat halli- ja lennonjohdantorakennukset hallitsevat asematason ilmettä. Kentällä on myös jonkinlainen ultrakevyyttä valmistava paja,

sekä järeää tsekkiläistä agro-kalustoa huoltava korjaamo. Keltaisia rivimoottorisia maatalouskoneita oli kentällä paljon.

Itse kentän purjelentotoimintaa pitää yllä paikallinen ilmailukerho. Oli vaikea tietää oliko kalustossa paljon yksityisiä koneita, mutta niitä oli paljon, n. 20 kpl. Mm. Pegase, Cirrus 16,5 m:n siivillä, Nimbus 2. Kaksipaikkaisina Blanik ja Puchaz. Lukematon määrä oli konetta jonka ka merkki oli VSO 10. Mielenkiintoinen rakennelma puuta alumiinia ja lujitemuovia. Lähinnä kerholuokan kone.

Paikkana Nitra on monelle suomalaiselle tuttu, onhan Nuorisoiilmailijat järjestänyt jo useana vuotena peräkkäin kevätleirin siellä.

Kisojen osallistujamäärä on n. 100 pilottia. Suomesta lähtee täysi kuuden miehen joukkue heinäkuun alussa kohti Nitraa.

Ismo Salokannel



Nitran EM-joukkue

Martti Sucksdorff

Sucks on todellinen ilmailun monitoimimies. Leipätyökseen hän huoltaa kansallisen lentoyhtiöme koneita, niin täällä kotimaassa kuin maailmallakin. Harrastusta löytyy purjelenon lisäksi lähes kaikista ilmailun lajeista, mukaan lukien museotoiminta. Masa kilpailee omalla LS 6-koneellaan, kilpailutunnus VS. Hän on yksi kokeneimmista purjelentäjistämme. Vaikka ikä-

vuosia ei vielä ole viittäkymmentä täynnä - on hän jo isoisä. Omasta perheestä löytyykin avustajia joukkueeseen.

Sucks on osallistunut aiemmin niin MM- kuin EM-kilpailuihinkin. Nitran kilpailuun hyvän pohjan loi viime kesän EM Liettuassa, missä useina päivinä hän lensi aivan kilpailun kärjen tahtiin.



Ismo Salokannel

Lahtelainen **Ismo** on se hoikempi Salokanteleen lentävistä veljeksistä. 51 ikävuoteen mennessä purjelentotiimaa on kertynyt 2200 tuntia. Kansallisella tasolla hän on kilpaillut jo 70-luvulta lähtien ja kansainvälisillä areenoilla siipien kanta-vuotta on testattu MM-kisoissa 1999 ja 2003 sekä EM-kisoissa unkarissa vuonna 2002. Ammatikseen Ismo on teknisenä ohjaajana kotikaupunkinsa nuorisotyössä. Kätken taidotkin ovat hyvin hallussa.

”Nyt on edessä EM kerholuokassa. Uusia haasteita on luvassa, sillä

kerholuokka on nouseva laji ja harrastus Euroopassa on paljon laajempaa, kuin meillä täällä Suomessa”, Ismo pohtii kiillottaessaan LS-4 kiskonettaan kilpailukuntoon. ”Osallistujaluettelon nimien perusteella en osaa ollenkaan sanoa herrojen tasosta. On siellä joku aikaisempi maailmanmestarikin mukana, joten jos kymmenen sakkiiin pääsen olen enemmän kuin tyytyväinen.” Perustavoite on tietysti se vanha tuttu: ehjä oma suoritus, katsotaan mihin se riittää.

Pekka Uoti

Pekka vietti jo pienenä poikana aikaa purjelenon parissa, ja kierti vanhempien mukana kilpailuissa. Purjelentokursseille hän meni heti kuin ikä vain antoi myöten, vuonna 1993.

Muutaman vuoden harjoittelun jälkeen kilpaileminen alkoi kiinnostaa. Ensimmäiset kilpailut Pekka lensi kerholuokan SM-kilpailuissa Selänpäässä 1997. Tämän jälkeen kilpailuja on tullut lennetyä kotimaassa ja kansainvälisiä kisakokemuksia on karttunut nuoren luokassa ulkomailta.

Nykyään Pekka on kasvanut ulos nuorten joukkueesta ja on tullut aika siirtyä aikuisten joukkueeseen, tästä hän on saanut hieman esimakua kerholuokan kisoista viimevuonna Norjassa.

Tänä vuonna ovat edessä MM-esikisat Ruotsissa ja Slovakian EM-kilpailut. Kisoihin Pekka lähtee reip-



pain ja positiivisin mielin. Sijoituksia: 2003 II SM vakio, 1999 III Junior MM vakio Hollanti, 1998 II Junior PM vakio Norja.

Jarmo Forsstén

Kaikkien purjelentäjien **Pinkenä** tuntema Forsstén on suomalaisen purjelenon merkittävimpiä kasvoja jo vuosien takaa. 56-vuoden ikään mennessä hän on osallistunut MM-kisoihin kolme kertaa, EM-kisoihin kuusi kertaa, ollut joukkueen johtajana, PKT:n puheenjohtajana ja kotikerhossaan Hyvinkäällä monessa hommassa mukana. SM-kisoihin Pinke osallistui ensi kerran jo vuonna 1969. Tiimaa on 3200 tuntia.

Pinken kilpailu-uran huipputietä ovat olleet mm ensimmäisten MM-kilpailuiden ensimmäisen kilpailupäivän voitto Hobbissa, Yhdysvalloissa vuonna 1983. Paras kokonaissijoitus on Mungenin EM-kisojen kuudes sija vuodelta 1986. Tuota sijoitusta Pinke lähtee nyt parantamaan LS 8a koneella Nitran EM-



kisaan. ”Mihinkäs ne taidot parissa kymmenessä vuodessa katoavivat”, pohtii Pinke. Oman kilpailunsa oheissa Jarmo Forsstén on myös Suomen joukkueenjohtaja Nitran EM-kilpailuissa.

Kimmo Pulkki

Kimmo kilpailee tällä kertaa kerholuokassa sekä Nitran EM-kisassa Ranskassa. Edellinen esiintyminen kansainvälisillä kentillä päättyi menestykseen, kun Kimmo voitti Lesznon MM-kisojen vakioluokan viimeisen kilpailupäivän. Siitä on hyvä jatkaa.

Kimmo on lähtöisin Imatralta, mutta on sittemmin työn perässä juurtunut Porvooseen ja Hän lentää nykyisin Nuorisoiilmailijoiden kalustolla Räyskälässä. Karjalainen aksentti on kuitenkin edelleen tallella, eikä stadin slangi ole päässyt pilamaan alkuperäistä persoonaa. Kim-



mo elelee poikamiehenä ja ilmailun lisäksi muita harrastuksia ei oikein ole ehtinyt kertyä.



Juha Sorri

Juha on jo yli kymmenen vuoden ajan kuulunut Suomen kansainvälisen kilpurjelenon terävimpään kärkeen. MM-kilpailuissa Ruotsissa vuonna 1993 hän oli parhaana suomalaisena vakioluokan viides. EM-kisojen paras sijoitus on kymmenes vuodelta 2000. Kun kerran on ollut isossa kisassa viidentenä on selvä, että mitali on tavoitteena tällä kertaa kun Juha starttaa Nitran EM-kilpailuihin. Jo muutaman vuoden ajan kisakoneena on ollut ikkoma Discus 2b.

Juhallakin on niin monen muun kilpailijan lailla avustajanaan oma vai-

mo. Tuija ”Tuikku” Sorri on hänkin jo useamman arvokisan ”veteraani” avustajana. Perhe Sorri asuu Kuopiossa ja Juhan kotikenttä on Rautavaara Pohjois-Savossa. Selvästi poiketen savolaisesta kansanluonteesta Juha ei voi parhaalla tahdollaankaan sanoa kieroksi savolaiseksi. Hän on harvinaisen rehti ja suorasekkäinen mies. Puhuu vähän, mutta asiaa. Hän onkin Suomen Ilmailuliiton purjelentotoimikunnan pitkäaikainen jäsen. 48 ikävuoteen mennessä hän on lentänyt purjelentokoneilla 3100 tuntia.

Nuorten MM-2005 joukkue valmis mittelöihin



Suomen purjelennon edustusjoukkueen kokonpää Englannissa 06-09.08.2005 järjestettäviin nuorten MM-kilpailuihin on valittu. Nyt järjestettäviin kilpailuihin osallistuu 65 konekuntaa setsämästätoista eri maasta. Kilpailuihin lähtee Suomesta neljä konekuntaa kilpailemaan kahteen eri luokkaan. Joukkueen neljästä pilotista kolme, valittiin varusmiespalveluksensa puolustusvoimain urheilukoulussa palvelutta nuorta, Leino Kuuluvainen, Kai Holmroos sekä Teemu Sundström. Varusmiespalvelun aikana he saivat parhaan mahdollisen tietotaidon ja koulutuksen kilpapurjelentoon Suomen parhaimmistoon kuuluvien opettajien ja luennoitsijoiden toimesta. Viime kesän EM-turnauksessa Liettussa he saivat arvokasta kisakokemusta ja henkilökohtaista opetusta lentäessään avoimessa luokassa Antti Lehdon matkassa kaksipaikkaisessa Nimbus 4DM koneessa. He lähtevät nyt ensi kertaa kansainvälisiin koetoksiin "omin siivin". Neljänneksi valittiin kilpapurjelentoon jo toisessa polvessa harrastava Markku

Kuusisto Porista. Markku on edustanut Suomea ulkomaan kilpailuissa jo aiemmin. Vuonna 2002 Ruotsissa PM-kilpailuissa sekä vuonna 2003 Slovakian Nitrassa järjestetyissä nuorten MM kilpailuissa.

Joukkueella kilpailukalustona huippuluokan koneet varusteineen

Suomen purjelentokalusto kerhoissa on kansainvälisestikin katsottu huippuluokaa, joten kisakalusto laivataan kilpailupaikalle koto Suomesta. Vakioluokassa kilpailevat Markku Kuusisto sekä Teemu Sundström lentää tutuksi tulleilla omien kerhojensa kalustoon kuuluvilla Discus 2 B koneilla. Club-luokassa Holmroos lentää Jantar Std koneella ja Kuuluvainen Hornet koneella. Salaisena aseena Suomen joukkue ottaa matkaansa Ilmailuliiton Suomen Purjelentomaajoukkueelle lahjoittaman telttasaunan.

Kilpailuosuhteet sekä sääät verrattavissa Suomen vastaaviin

Englannissa vallitseva säätyyppi on kesäaikaan liiki suomen vastaavia. Säätilan vaihtelu sykloonimuodostukseen asettaa päivärutiineille kotoisen toimintamallin. Auringosta saatava energia kytetään hyödyntämään kilpatehtävillä niin lähtöajan kuin oletetun parhaan lentokorkeuden sekä lentoajan suhteen tehtävillä samoin kuin Suomessa.

Vallitseva tuuli käy usein tutusti mereltäkään lounaasta. Mahdolliset merituuhrintamat ovat näinollen myös tuttuja. Tehtävien ulottuessa pidemmälle pohjoiseen maastomuodostus muuttuu kumpuilevammaksi kuin kotoisilla harjoituslentoilla, mutta tuskin tämä asettaa huolia, päinvastoin, maisemat muodostuvat kiinnostavimmiksi ja näin ollen myös tehtävät haastavimmiksi.

Varsinaiselle kilpailupaikalle ei joukkueella ole ollut taludellisesti mahdollisuus harjoitusleiriä tehdä.

Aiemmin muodostuneilla ystävyys suhteilla on pyritty kartoittamaan ja selvittämään kaikki se tärkeä tieto mitä mahdollista ennakkoon saada. Purjelennon Euroopanmestaruuskilpailuihin saapuvan, Englannin joukkueetta johtavan, John Popikan, kotikenttäänään kilpakenttää pitävän sanoja lainaten: "Kun sätyyppi on kuivaa ja auringosta saatava energia on täysimääräisesti hyödynnetävissä purjelento on alueellamme suorastaan herkkua ja ikimuistoista, mikäli sätyyppi on sateinen on se niin masentavaa kuin se on misä tahansa Euroopassa"..."

Jineen verottaa kisabudjettia jo 8000 euron verran. Lisänä osallistumismaksut sekä kilpailuhinnot. Asuminen on Englannissa kaike muun ohella yhtä arvokasta. Majoituksen suhteen joukkue on varautunut ja asennoitunut kiviin ilmasto-olosuhteisiin. Majoitus tapahtuu telttamajoituksessa kenttäalueella..

Viime kesän sateisin olosuhteisiin tottuneena nuorten uusi ja ennakkoluuloton, haasteisiin varautunut joukkue on valmis rakentamaan uutta kirkasta lenkkiä Suomen kilpapurjelennon kultaiseen ketjuun.

-Saattamaan Suomen kilpapurjelennon tulevaisuutta nousuun nuorten voimin.

Harry "Hansa" Sundström

Rahatilanne vaatimaton mutta niukka, budjetti sen mukainen

Nyt järjestettävä nuorten MM-kilpailu on vuoden 2005 purjelentomaa joukkueelle taludellisesti raskaita kilpailupaikan sijoituksessa Brittein saarille. Kaluston siirtäminen kilpailupaikalle kenttäavusta-

Nuorten MM-joukkue

Markku Kuusisto

Syntymävuosi; 1982, eli ikää taitane olla se 22.

Ammatti; Opiskelija, saattaa olla että valmistun jo ensi vuonna kemiantelekin insinööriksi Satakunnan Ammattikorkeakoulusta.

Perhesuhteet; yksin elelen taas.

Kone; Discus 2b, OH-936 "Pl"

Tavoitteet; erityisesti kehittyä lentäjänä, tuloksellisesti kymmenen parhaan joukkoon. Tiimaa on kertynyt noin 850 tuntia aloitettuani purjelennon vuonna 1998, kun ikä antoi myöden.

Elämän perusajatuksena voitaneen pitää eräässä t-paidassakin olevaa tekstiä; "life is short, fly hard."



Kai Holmroos

Viisi vuotta sitten, 15-vuotias **Kaitsu** aloitti purjelennon Karhulan ilmailukerhossa, Kymin lentokentällä. Ensimmäisinä vuosina Kaitsu lensi vain satunnaisia matkalentoja ja ehti toimia aktiivilenonopettajanakin vuoden, kunnes kilpapurjelentouraan lähti liikkeelle yllättäen Urheilukoulu projektiin myötä v.2003/2004. Nuorten MM-kisat Englannissa ovat hänen ensimmäiset kansainväliset kisat joihin hän lähtee ~600h lentokokemuksella. Koneenaan kerholuokassa Kaitsulla on

Jantar Std.3. Tavoitteena ei ole niinkään mikään sijaluku, vaan olla möhlimättä, parantaa omaa päätöksentekoa niin, että jäisi "hyvä maku" suuhun. Myös Kaitsu haluaa korostaa että nuorten joukkueella ei ole mitään hävitävää ja siksi ennakkoluulottomuus onkin vahvin puolempime. Paras saavutus Tähän mennessä: 15. kerholuokan SM v.2004



Nyt 20-vuotiaana elämäntilanne on se että syksyllä muutto omaan asuntoon. Perheeseen kuulu vanhemmat ja 2v vanhempi sisko. Harrastuksiin kuuluu koripallo ja melonta. Kaitsun etuna/haittana on erittäin hyvät unen lahjat, joista on näytetty jo armeija-ajoilta J

Teemu Sundström

23v -81, sopimussotilas, ylioppilas, avoilitossa, discus 2b 2T OH-903, tiimaa 330h, aloitusvuosi 1997

Tavoitteena on lähteä hakemaan oppia ja kokemusta kansainvälistä kisoista. Ehjä suoritus, määrätietoisuus lentämistä ja jos sijoitustavoite pitää heittää niin kymppin tietämille... Paha on mennä arvioimaan muiden tasoa, kun ekaa kertaa on mukana MM-kisoissa.



Leino Kuuluvainen

Nyt, kun H-hetki lähestyy, matka- ja muut kilpailujärjestelyt alkavat olla hyvässä vauhdissa. Kisakoneeksikin löytyi juuri sopivasti Is-1:n Saksan maalta. Siihen ehtii vielä totutella tunnin jos toisenkin kesän kuluessa. Kerholuokan koneen hankinta on ollut jo kauan kerhoni toimintasuunnitelmassa, mutta välillä näytti jo siltä, että koneen kilpailuihin saisi hankkia muualta. Optimaalisia kandidaatteja kun on vähän tarjolla. Sekin ongelma on nyt ratkaistu ja tie elokuun kisoihin näyttää taas hieman suoremalta. Vielä on kuitenkin paljon tehtävää.

Kun talvella kisapaikka MM-kilpailuihin aukesi, oli selvää, että tilaisuus oli tartuttava. Kieltämättä hypäys on minulle kuin suoraan harrastelijasarjasta Mestarien liigaan. Ennen armeijavuotta Urheilukoulussa kisakokemukseni oli olematon. Nyt purjelentokoulutuksen täyteen vuoden ja tiiviisti lennetyn ke-

sän jälkeen muutaman kilpailun kokemuksella ollaan menossa suoraan MM-kilpailuihin. Siinä on haastetta riittämiin yhdelle kesälle.

Englannin MM:ät ovat varmasti kovatasoiset. Altavastajaan asemassa voisi monen suomalais urheilijan sanoa todeta, että "tavoitteena on ehjä oma suoritus ja katsotaan mihin se riittää". Varmaa on kuitenkin, että kisaamaan ollaan lähdeksä toissaan.

Kesän harjoituskausi on juuri saatu alkuun, ja yksi harjoituskilpailu on suunnitelmassa ennen todellista koitosta. Joukkueestamme kolme kisaa-jaa neljästä on ollut samassa asepalveluksessa, jonka aikana myös lennettiin yhdessä. Tulevana kesänä olisi tarkoitus harjoitella yhdessä mahdollisimman paljon. Etunamme on siis varmasti hyvä yhteishenki. Silta pohjalta lähdetään joukkuepelillä rakentamaan onnistunutta ja menestyksekkästä kisamatkaa.



Malmin lentokentän laidalla syntynyt Harry "Hansa" Sundström

sai kuulla jo lapsena lentäjäsankareiden toilailuista kuunnellessaan tarinoita isältään, joka palveli aikanaan Ilmasotakoulussa Kauhavalla. Lapsuuskavereiden kanssa nenät Malmin kentän verkkoaidan raossa purjekoneiden nousuja ja laskuja seuratesa puri sitten ilmailukärpänen tosissaan. 15 vuotiaana tie johti Räyskälään jossa vintturikurssilta saatu ensimmäinen lupakirja no: 2333 taskuun 6.10.1971. Jo alkutaipaleella harrastamisen monipuolisuus selkeytyi ajaessa vintturilankaa päivät pölyisellä Räyskälän lentopaikalla. Joskus päivään kuului jopa lentämistä. Yöllä usein korjattiin vanhaa hinauskalustoa ja vintturia, jotta homma pelitti taas aamulla.

Yhteisöllisestä panostuksesta heti harrastuksen alkutaipaleella lienee Suomen ilmailuliiton myöntämä pronssinen ansiomitali kirjahyllyssä.

Kilpapurjelentoon eivät omat taidot riittäneet, mutta halu kylläkin. Kisa-avustajan tehtävät kotoisissa kisoissa johtivat myös ulkomaille. Ensimmäiset maailmanlaajuiset kontaktit "purjelentoilittiin" luotiin Barron Hiltonin Ranchilla vuonna 1983. Baaritiskillä turistiin Helmut Reichmannin ja Willfried Grosskinskyn seurassa lumipalloja nautiskellen ja isännän poissa ollessa komeita sikareita tuprutellen. Homma jatkui Borlängen MM-kisoissa Ruotsissa 1993. Sittemmin joukkueenjohtajan toimesta kenttäavustuksen ohella EM ja MM mittelöissä eri maanosissa, kosketuspinta eri kansallisuksien purjelentopiireihin on kasvanut.

Paras joukkueenjohtajasaavutus on WAG-kilpailuissa selvitetty hankala ilmatilarikkomus Espanjaksi, ja kuitata pilotille takaisin päivästä menetetyt 1000 pistettä. Toki muutamaan kymmeneen sakkopisteeseen taivuttiin organisaation kanssa yhteistuumin.

Luottotehtävistä ilmailupii-reissä mainittakoon valinta aiemmin AAYIR puheenjohtajaksi sekä kaudelle 2005 Räyskälä-Säätiön varapuheenjohtajuus. Mieleenpainuvimpia lentokokemuksia on Moskcowiz-Elite merkkisellä autolla suoritettu autohinaus K8 koneella Räyskälässä, sekä muutama kilometri pilvien yläpuolella olleet aaltovirtauksessa suoritettut paikallisennot Räyskälän kentän läheisyydessä.

Matkalentokokemuksena on dokumentoitu arkistossa jopa 50 kilometrin itsenäinen matkalentosaavutus.

Eskilstunan joukkue



Timo Saarnimo vakioluokka

Kesällä 2005 tarkoitukseni on harjoitella Viking Glide -kilpailussa Ruotsin Eskilstunassa, joka on vuoden 2006 MM-kisojen esikisa. Päätavoitteenani on nimenomaan vuoden 2006 MM-kisat ja sinne kaikki toimintani purjelennossa nyt tähtää. Valmentajakseni olen pyytänyt Teittisen Esan ja hänen kanssaan olen käynyt läpi, mitä vielä voidaan hioa tekniikassa ja psyykkisessä valmentautumisessa. Minulle uutena kuviona tulevana kautena on maajoukkeen yhteistoiminta kansainvälisessä kisassa sekä vakioluokan joukketoverin Kristian Roineen kanssa yhteispelin harjoittelu. Kalustona käytän Espoon Ilmailukerhon LS8-purjekonetta, jonka kisatunnus on "EU".

Taustaa: olen aloittanut purjelentamisen v.-90 mpu-kurssilla Kiikalassa, joskin huomasin matkalentoharjoituksessa heti ensimmäisessä

nostossa, että puhdas purjelentäminen taitaa olla minun lajini. Muuttuani pääkaupunkiseudulle liityin tuttuun pilottien suosituksista Espoon Ilmailukerhoon, jossa kannustettiin kovasti matkalentämiseen. Sen ansiosta löysin matkalentämisen, ja sillä samalla löytöretkellä tässä vielä ollaan. Purjelentotiima ylittää tänä kesänä 1000h ja 40000km matkana. Kilpailamisen olen aloittanut -98 Jannen kisoissa, paras saavutus on SM pronssia 2004; mottoni purjelentokisoissa on aina ollut, että kisat ovat purjelennon juhlaa. Ikää on kertynyt 45 vuotta, ammatiltani olen elektroniikan tuotekehityssinööri, tittelinä on tekninen johtaja ja vastaan Fastrax-nimisessä firmassa tuotekehityksestä elektroniikan eli 'raudan' osalta. Perheen tuki on myös tärkeää, mukana hengessä ovat Tom 6v. ja vaimoni Heljä.

Timo Pankka



Pankan purjelentoveljesten se hiljaisempi osapuoli on **Timo**. Hän on lähes ainoana suomalaisena mieltynyt kisaamaan maailmanluokan koneilla. Näin edustuspaikka seuraaviin maailmanluokan MM-kisoihin on langennut hänelle. Kokemusta on jo useista vastaavista mittelöistä, mutta paras menestys antaa vielä odottaa.

Timo on yksi niitä kerhojen puurtajia, joita ilman harrastuksestamme ei tulisi mitään. Timo opettaa ja opastaa kerhossaan Nuorisoilmailijoissa, sekä Räyskälässä muutenkin, pyyteettömästi nuorempia harrastajia. Perhe on luonnollisesti mukana tukemassa tässä aikuisten miesten elämisharrastuksessa.

Kristian Roine

Kristian on Pekka Uotin ohella purjelentomaajoukkueen nuorta joukkoa, joka on alle 25-vuotiaiden arvokisoissa saanut jo ensituntumaa kansainvälisiin ympyröihin. Junnujen kisoista hänellä on kokemusta kuudelta vuodelta PM-, EM- ja MM-tasolla. Parhaina saavutuksina pohjoismaiden mestaruus ja viides sija EM-kisassa. Noissa joukkueissa valmentajana on toiminut Raimo Nurminen ja Kristianin kohdalla oppi on langennut todella otolliseen maaperään. Hän on yksi lahjakkaimpia nuoria lentäjiämme yhdessä jo aiemmin mainitun Pekan kanssa.

SM-tasolla Kristian on ollut mi-

talikannassa jo viitisen vuotta. Tämä on 28-vuotiaalle oiva suoritus. Purjelentokokemusta on vuosien varrella kertynyt 1200 tuntia. Myös Kristianin vaimo, Outi, on purjelentäjä. Tällä hetkellä perheen kaksi pientä lasta pitävät äidin useimmiten maan pinnalla, mutta mikäli tapaatte Kristianin vaivanvaihtopuhissa hyvänä kelipäivänä, lienee perheen lentovuoro siirtynyt äidille.

Ruotsin Eskilstunassa järjestettävissä MM-kisoissa Kristian lentää oman kerhonsa, Nuorisoilmailijoiden, Discus 2b-koneella vakioluokassa. "Kyllähän tavoitteena on si-joittua kymmenen parhaan jouk-

koon" Kristian tuumii. "Kansainväliset nuorten kisat ovat kaiken aikiaan erinomainen reitti aikuisten arvokisoihin, ja onhan meillä SM-kisoissa mukana Sorrin Juha ja Make Kuittinen, jotka ovat MM-tasolla menestyneet. Heitä seuraamalla saa kyllä käsitöksen, missä maailmalla mennään."

Oman harrastuksensa ohella Kristian on Suomen Ilmailuliiton purjelentotoimikunnan puheenjohtaja. Koulutukseltaan hän on meteorologi, mikä ei ole purjelentäjälle lainkaan hassumpi vaihtoehto.



Soita Forecan Meteorologille

Saat tarkat ja taatusti tuoreet sääennusteet henkilökohtaisena palveluna!

Forecan Meteorologi

0600 411 411

Forecan Meteorologilta saa tietoa sadealueista, pilvisyydestä, lämpötilasta, tuulesta ja muista sääilmiöistä.
2,95 €/min+pvm.

FORECA
www.foreca.com