

VASAMAN vauhtia:

300 km kolmion SE-lento 86 km/t

Ensimmäinen nosto oli pilvettömässä kohdassa. Jätin sen melko pian ja läksin katsomaan, minkälaista termiikkiä löytyisi yhä komeampina pullistelevien kumpupilvien alta. Ensimmäisen pilven alta löytyi heti reilu 2 m/s tolppa ja niin otin hieman korkeutta, vaaputin ja ylitin lähtöviivan 950 metrissä klo 11.20. Heti lähdön jälkeen sattui eteen 4 m/s nosto, joka tosin heikkeni ylöspäin mennessä, mutta lämmitti silti mukavasti mieltä. Otin korkeutta 2500 m ja suunnan Jämille Parolan jäädessä taakse.

Matka kulki melko suoraviivaisesti Toijalan ja Nokian kautta, aina pilven alta toiselle, termiikin vaihdellessa 2–5 m/s välillä. Alkumatkasta tapasin Arvo Saarimäen valkoisen Kajavan ja kohta sen jälkeen Tor Johannessenin Zugvogelin. Johannessen yritti pysyä mukana, mutta nopeus 170 näytti olevan liikaa Zugvogelille. Tämän jälkeen tapasin muita kilpailijoita ensimmäisen kerran Jämille tullessa; huomasin edessä useita koneita, joilla oli sama suunta. Läksin loppulukuun 2300 metrissä nopeudella 180 km/t ja pääsin käännepisteelle yhtäaikaan edellä olleen porukan kanssa klo 12.43.

Heti kun Jämin teknillinen rakennus oli kierretty, löytyi kolmion rinteestä päältä 3 m/s nosto ja nyt jäi aikaa tarkastella ympäristöä. Samassa tolpassa näin ainakin seuraavat kilpailijat: Juhani Horma, Harald Tandefelt, Esko Lehtinen ja Kasper Kuivikko. Tämäkin nosto osoitti heikkenemisen merkkejä ylöspäin tullessa ja niinpä itse kukin lähti jo ennen pilvirajaa parempaa termiikkiä hakemaan. Jämiltä lähdettyä ajeltiin jonkin matkaa porukassa suhteellisen heikoissa nostoissa ja tässä vaiheessa näin myös Matias Wiitasen.

Jossakin Suodenniemen korvella alkoi termiikki taas voimistua ja Mouhijärveltä Vammalaan pääsin yhdessä hujauksessa pilvijonoa myöten. Sen jälkeen en nähnyt muita koneita koko matkan aikana. Matka jatkui nyt 3–4 m/s termiikissä täyttä

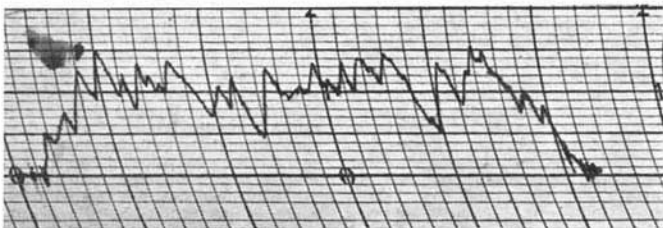
vauhtia, mutta Vampulan korkeudella loppuivat sekä pilvet että nostot kokonaan. Kun Oripään suunnassa näytti kuitenkin olevan joitakin pilven riekaleita, läksin sen enempiä arvelematta liukumaan kohti käännepistettä varovaisesti nopeudella 120 km/t. Tuuri ei pettänyt nytkään, vaan kentän laidalle oli tällä välin kasvanut komea pilvi, jonka alta löysin 1000 m korkeudella 5 m/s noston, kävin äkkiä käännepisteellä klo 14.03 ja takaisin samaan tolppaan, joka vei yksin tein 2500 metriin. Baroliuskastakin näkyi selvästi, että tämä on ollut paras nousu koko lennolla.

En malta tässä yhteydessä olla mainitsematta käsitystäni käytössäni olleen sähköisen variometrin käyttöarvosta nopeuslennolla, kun lennetään todella nopealla koneella kuten Vasama. Tullessa termiikkiin vaikkapa 150–200 km/t, on aina tarjolla vaara että lennetään noston läpi sitä ollenkaan tai ainakaan ayoissa havaitsematta. Tämä johtuu lähinnä siitä, että tavallinen variometri ei ehdi juuri värähtääkään, ennenkuin kone on syöksynyt tintin läpi eikä ns. takapuolituntokaan kykene sanomaan, onko tultu 5 m/s laskevasta 2 m/s nostoon vaiko laskevaan. Sähkövariometrin reaktio on sensijaan niin nopea, että sen avulla sain useimmiten heti kiinni tolpast.

Oripäästä lähdön jälkeen pääsin pilvirajaan 2800 metrissä Humpilassa ja sen jälkeen ei tarvinnut kiertää montaakaan kaartoa termiikissä. Reitille sattui useita katkonaisia pilvijonoja, jotka kantoivat sen verran suoraan lennossa, että korkeutta rupesi jäämään liikaakin.

Renkajärven pohjoispään jälkeen tuloin loppumatkan nopeudella 220 km/t, mutta silti oli maaliviivan päälle tullessa korkeutta jäljellä toista sataa metriä.

Maaliviivan ylitys tapahtui klo 14.57, joten kokonaisajaksi tuli 3 t 37'. Kun kolmion todellinen pituus on noin 310 km saadaan nopeudeksi noin 86 km/t. Saatoin olla siten sekä sähän että Vasamaan tyytyväinen!



Huippunopean 300 km:n kolmion SE-lennon barografiliuskasta voi havaita, että päivän termiikki oli harvinaisen voimakas. Käynnit alle 1000 metrissä lähdössä sekä käännepisteissä saattaa selvästi huomata.