

● Ei niin pahaa ettei jotakin hyvääkin.

Pahaa oli se, että purjelennon SM-kilpailuiden viimeisenä päivänä annettu tehtävä jouduttiin peruuttamaan sään mentyä kovin nukkavieruisen harmaaksi. Se suuri loppurytkäys jäi sittenkin ottamatta.

Hyvää taas oli se, että tehtävän peruuttaminen antoi mahdollisuudet tyyppien kiilaamiseen. Kohteita oli oikeastaan vain yksi, Jantar Standard, puolalaisten kova sana, joka oli tullut jotensakin tutuksi kaksiviikkoisen kilpailun aikana. Tutuksi niin, että se usein ilmestyi jostakin takasektorista ja huiskaisi ohji edelle jättäen ujon suomalaisharrastajan ihmettelemään aggressiivista lentäjää (Kepka) ja hänen aggressiivista konettaan (Jantar Standard).

Räyskälässä vakio-Jantareita oli vain yksi, puolalaisessa Frantisek Kepkan nimikkokone PK. Mahtaisikohan tuosta saada tyyppiä?

Ylen määrin ystävällisellä Kepkalla ei itsellään ollut huomauttamista, mutta varsinainen luvan antaja oli suurempi herra, Puolan joukkueen johtaja Tadeusz Rejniak, arvokas harmaatukkainen herrasmies ja melkoinen legenda jo eläessään purjelentopiireissä.

Rohkeasti vain liikkeelle koko muutaman sanan saksan kielen varasto ja kysymään: "Können wir das fliegen". Eikä Rejniakilla ollut mitään sitä vastaan. Kysypä vain millä koneilla "wir" eli Oippa Lehtinen Karhulasta ja minä olemme kisoissa lentäneet, otti vienosti hymyillen vastaan Oipan tarjouksen PIK-20-tyypeistä jollekin oman joukkueensa jäsenelle ja sanoi että siitä vaan.

Puolan MM-joukkueen nuori varamies ja huippupurjelentäjä toisessa polvessa, Stanislaw Zientek, kiipesi Oipan kaksikymppiseen ja Oippa itse Kepkan Jantariin.

Puolalaisten briefaus koneesta oli hyvin asiallinen. Neuvoja antoi lähinnä joukkueen toinen varamies Stanislaw Witek, entisen mestaripilotin jälkeläinen hänkin, sekä maansa avoimen luokan mestari Julian Ziobro. Kieli ei nyt onneksi aiheuttanut hankaluuksia, sillä Witek puhui erittäin hyvää englantia, jolla keskityttiin käymään läpi nimen omaan koneen oleellisia ominaisuuksia kuten nopeuksia ja laskutelineen toimintaa.

Puolalaisilla on ilmeisesti karvaita kokemuksia pyörät sisään unohtelevista tyyppikiilareista, sillä telineen toimintamekanismi selvitetiin moneen kertaan ja kokeiltiinkin niin, että vapaaehtoisten sankka joukko nosti koneen keulan ilmaan ja Oippa veteli pyörää muutaman kerran sisään ja ulos.

Toinen huolellisen selvittelyn kohde oli startti. Käytössä oli Räyskälän rata 30, tuuli oikealta sivusta ja varoitukset ankarat. Tuulen puoleisella siivellä on ilmeisesti voimakas taipumus painua lähtökiidon alkuvaiheessa maahan, koska sauvaä käs-kettiin pitää koko ajan täysin vasemmassa laidassa. Oipalla

TEKSTI JA KUVAT: JYRI RAIVIO

**Kovasti tulossa kotimaisillekin purjekonemarkkinoille on puolalaisten uusin sarjatuotantokone Jantar Standard. Ilmailu tutustui siihen tunnin tyyppiikeikalla Räyskälän kisojen päätteeksi.**

# JANTAR STANDARD

sekään ei näyttänyt auttavan, sillä oikea siipi painui väistämättä alas ja raahasi pitkään kentän pintaa ennen kuin siivekke nopeuden kasvaessa alkoi purra ja kampsi koneen vaaka-suoraan. Toinen startin varoitus koski herkkää korkeusperäsintä ja siitä johtuvaa laukkaamisen vaaraa, mutta ainakaan Oipalla ei tässä suhteessa ollut vaikeuksia.

Eikä niitä tuntunut ilmaantuvan Oipan lennon myöhemmissä vaiheissa. Puolalaisten radio välitteli karhulalaisen riemastuneen kiittäviä kommentteja ennen muuta Jantarin hidaslento-ominaisuuksista.

Vajaan tunnin keikan jälkeen Oippa teki hallitun lähestymisen ja laskun. Jonossa oli vielä kaksikin muutakin yrittäjää, minä ja Tapani Uoti, jonka saksan kielen taidolla tyyppien hankkiminen ei varmasti tuottanut minkäänlaisia vaikeuksia.

## PÄÄ KATOSSA

Jantarin laskuteline on varsin korkea ja ohjaamo näin muodoin korkealla maasta, joten koneeseen todella noustiin eikä vain astuttu kuten moniin muihin purjekoneisiin.

Se minne noustiin eli ohjaamo on päältä päin katsottuna näyttänyt Jantarin ehkä parhaalta osalta. On hyvin asiallisen näköinen niskatuki, tilava ja selväpiirteinen mittaritaulu, toimivan näköinen käyttölaitteiden sijoittelu ja kaiken yllä tyyppillinen puolalainen tehdastekoisuuden siisti leima.

Todellisuudessa olosuhteet eivät ainakaan 186-senttisen pilotin kannalta kuitenkaan olleet niin hyvät kuin päältä näytti. Joko säädettävän selkäniskatuen asento ei ollut oikea lukuisista hyvistä neuvoista huolimatta tai sitten Jantar isokokoiselle todella on ahdas. Päätä oli näet hyvin vaikeaa saada mahtumaan kyytiin niin, että kuomu-kin olisi tullut keikalle mukaan. Jos tähän sinänsä hyvinkin tavoiteltavaan päämäärään toisinaan pyrkii, oli niska pidettävä kummallisesti kyssyssä, mikä varmasti pitkällä lennoilla käy ylen määrin rasittavaksi.

Toinen suurikokoisen Jantar-pilotin hankaluus tuli ilmi ohjainten tarkastuksen yhteydessä. Vasemmalla kädellä operoitava jarrukahva toimii takasennossa pyöräjarruna, mutta sen vetäminen taka-asentoon ei

ollutkaan yksinkertainen tehtävä. Kynnärpää ei kunnolla sopinut kulkemaan taaksepäin ellei vartaloaan jotenkin yrittänyt painaa sivulle, mikä sekini oli nihkeän makuinen voimistelulii-ke.

Muuten ei ohjaamojärjestelyissä sitten ollut suurempaa huomauttelemista. Näkyvyys maassa oli suunnilleen samaa luokkaa kuin kaksiosaisilla kuomulla varustetuissa kaksikymppisissä, eli kuomun saumakohta peitti oman osuutensa etusektorista. Kumma kyllä PK:n kuomu lisäksi taittoi jonkin verran, mitä tuskin varsinaisen sarjatuotannon koneissa päästetään tapahtumaan. Kuomu on kokonaan irroitettava ja se on syytä sulkea huolella, sillä huolimattomasti kiinnitetyt etuhakaset saattavat ainakin koneen maahantoujan kertoman mukaan helpostikin irrota.

Varsinaisten laitteiden sijoittelu noudatteli suomalais-länsimaisia perinteitä: laskutelineen käyttövipu oikealla, yhdistetty lentojarru/pyöräjarru vasemmalla, trimmi sauvan vieressä. Mittaristo PK:ssa oli suomalaisittain kohtuullisen hyvä, saksalaisen VW 5 KB-sähkövariometrin lisäksi tavanomaista, korkeatasoista puolalaista vakio-tavaraa.

Siispä kuomu kiinni ja lentämään. Kone oli kuivana eli sen starttipaino oli ehkä 330 kilon nurkilla.

Startti oli juuri sellainen kuin oli kerrottukin. Sauva oli vasemmassa laidassa mutta siitä huolimatta oikea siivenkärki painui väistämättä maata kohti. Itse en olisi uskonut sen painu-neen aivan maahan saakka, mutta syrjästäkatsojat väittivät toisin. Suunnan pitämisessä ei siiltä ollut kummioisiakaan vaikeuksia.

Alkoihan se aikanaan purra täysin poikeutettu siivekekin ja Jantar nousi vauhdin kiihtyessä vaakaasuoraan normaaliasentoon. Sen jälkeen ei hinauksessa enää vaikeuksia ollutkaan, ei sen paremmin laukkaamisesta kuin muistakaan syistä johtuvia. Jantar ui Penä Ahavan Rocketin perässä siististi ja helposti.

Irroitus 600 metrissä ensimmäiseen tasaiseen harmaan taivaan alla löytäneeseen noston tapaiseen. Siinä ei ollut hurraamista, puolta metriä keskimäärin ja metriä parhaimmillaan. Siitä kuitenkin kaartoon, jossa

pika pika ilmenevät Jantarin ohjausominaisuuksien silmiinpistävimmät piirteet.

Siivekkeet olivat hyvin jäykät. Koneen sai taivuttaa kaartoon melkeinpa vaatimaton hauis pullollaan. Mutta kun Jantar sitten istui kaarrossa, homma kävi hyvin helposti ja ennen kaikkea kiitettävän pienellä ilmanopeudella. 75 kmh vauhdilla kone kaarsi vielä varsin vakuuttavasti, vaikkakin siivekkeet tuntuivat huomattavan raskailta vielä näinkin alhaisessa nopeudessa.

Noston reppana vaati melko piukkaa kaartoa ja siihen puolalaiskuitu tuntui mukautuvan kiltisti. Ylempänä tolppa kuitenkin yllättäen alkoi vahvistua, ensin reiluun metriin, sitten kahteen ja puolentoista kilometrin yläpuolella jo jopa kolmeen metriin. Olisi ehkä sittenkin kulkenut päivän tehtäväksi annettu ja sitten peruutettu Lauttakylä edestakainen...

1.800 metriä oli päivän noston yläraja, joten liukuun kohti pohjoista. Liu'ussa Jantar hyvin nopeasti paljasti kisakoneen karvansa: Kiihtyvyys oli urheiluauton luokkaa eikä rungon asento vauhdin kasvaessa muuttunut juuri miksiäkään. Siinä ehkä vähän selitystä siihen, miksi Kepka niin kovin helposti oli häipynyt kaukaisuuteen kisalentojen aikana.

Näkyvyys oli hyvä kaikkiin muihin suuntiin paitsi tärkeimpään eli suoraan etusektoriin. Sivulle näki poikkeuksellisen hyvin mistä on kiittäminen lähinnä siiven sijoitusta (keskisiipi), samoin sivulle taakse mutta eteen päin tähtyessä näkyvyyttä häittäsi jonkin verran kuomun panta.

Hidaslento osoittautui Jantarin vahvaksi puoleksi muutenkin kuin vain termiikkikaarrossa. Noin 70 kmh asti kone pysyi täysin käsissä, nopeuden painuessa alle seitsemän kymppin tuntui pientä värinää ja vajomaisenopeus kasvoi, mutta ohjattavuus säilyi silti kohtuullisen hyvänä. Varovasti kiristämällä nokka vajosi täyssakkauksessa vain karvan verran ja kone oli täysin käsissä vain pienen löysäyksen jälkeen.

Sivuluisusta Jantar ei selvästikään erityisemmin pitänyt. Jalkan teho ei riittänyt kompensoimaan juuri minkäänlaisella kallistusta ja jalan painaminen pohjaan aiheutti takarungossa torvisoittokunnan fanfaaria muistuttavan resonanssia, joka muuten kuului aina konetta kaartoon viedessä.

Niitä näitä lennellessäni siivelle putkahti Zientek Karhulan kerhon PIK-20:ssä JG:ssä. Lykimme hetken matkaa rinnan, mutta valitettavasti minkäänlaisia liitojen vertailua ei pystynyt suorittamaan, sillä Zientek oli eri jaksolla.

Kisalenoillaahan monikin oli lentänyt yksissä Kepkan kanssa ja yleinen mielipide ainakin kotimaisten Jantarin perässä kulkenneiden keskuudessa tuntui olevan, ettei kotimaisella kuidulla ollut puolalaisen kanssa liideltäessä hädän päivääkään.

Nostossa ajelimme Zientekin kanssa jonkin aikaa yksissä, mutta eroa ei tuntunut syntyvän puoleen eikä toiseen, vaikka mi-



nä pystyinkin ajamaan Jantarilla huomattavasti pienemmällä nopeudella kuin 85–90 kmh kaartanut JG. Sekin ero ehkä tasoituu yli viisikymmentä lennoilla, joilla Jantarin siivekevoimia talutelleen keskimääräisen pilotin kädet lienevät jo kuin karpäslätkät. Jonkinlainen levytahkoharjoittelu käsivoimien vahvistamiseksi onkin suositeltavaa tuleville Jantar-piloteille, ellei tehdas sitten ole pienentänyt siivekevoimia sarjatuotantokoneis-  
saan.

1.800 metrin korkeudeltakin erottuva, malttamattomana hattunsa päällä hyppivä Tapsa Uoti

#### JANTAR STANDARD NUMEROINA

Kärkiväli 15 m  
pituus 7,2 m  
suurin korkeus 1,6 m  
sivusuhte 27  
siipiprofiili NN-8  
siipipinta-ala 10,66 m<sup>2</sup>  
tyhjäpaine 227 kg  
max. vesipainolasti 80 kg  
suurin sallittu starttipaino 440 kg  
suurin siipikuormitus vesillä 41,3 kg/m<sup>2</sup>, ilman vettä 33,8 kg/m<sup>2</sup>  
suurin liitoluku 1:40 nopeudella 117 kmh (vesien kanssa)  
pienin vajoaminen 0,56 m/sek nopeudella 70 kmh  
sakkausnopeus 64 kmh  
suurin sallittu nopeus 250 kmh  
sallitut kuormitusmonikerrat +5,3 – –2,65 g

Nämä arvot ovat koneen esitteestä. Jane's All The World's Aircraft antaa hieman poikkeavia tietoja. Sen mukaan tyhjäpaine on 250 kg, suurinta liitolukua vastaava nopeus 105 kmh, pienin vajoaminen 0,62 m/sek nopeudella 78 kmh, sakkausnopeus 68 km/h ja suurin sallittu nopeus puuskaisessa säässä 160 kmh.

**Valmiina lähtöön. Jantar on varsin linjakas ilmestys kuten muuten kaikki muutkin nykyiset tehokoneet.**

muistutti kuitenkin maallisista ja siitä, että alaskin kait olisi mentävä vaikka huvi olikin hyvä.

Alastulo ei Jantar-lentäjälle tuota vaikeuksia vaikka keli olisi ns. tiiliskiviluokkaakin. Jarrut nimittäin tekevät puolalaiskonesta vielä painavamman tiiliskiven. Niitä tulee siipien molemmilta pinoilta neliömetrikau-  
palla ja niiden vaikutus on todella tuntuva. Jyrkässä kaarros-  
sa ja täysillä jarruilla lentäen hattunsa päällä hyppelvä Uoti suureni silmissä hyvin nopeasti.

Pyörä tuli ulos 600 metrissä aivan yhtä helposti kuin se oli solahtanut sisään samalla korkeudella tuntia aikaisemmin. Vielä pari kaarta jarrut auki ja myötätuuliosalle 300 metrin korkeudella. Ilmoitus radiolla sijainnista ja siitä, että pyörä varmasti oli lukittuna ja ulkona kuten puolalaiset olivat toivoneetkin (hyvä tapa suomalaisille tehokonetyyppien jakajille muuten). Kansa valmistautui palkintojen jakoon eikä muuta liikennettä ollut. Sääkin oli melkein tyyliin, joten laskukierroksessa ei ollut syytä huoleen.

Korkealta finaaliin nopeus 90 kmh ja mahtavat jarrut auki. Matalalla niiden aukaisemiseen tarvittava käärmeihmisen vään-  
telehtiminen tuntui vielä ikävämältä kuin ohjainten chec-  
kausvaiheessa tai korkealla len-  
nnetäessä. Puolet finaalia kestä-  
neen asennon haun jälkeen käsi kuitenkin mahtui kulkemaan ja panemaan jarruja vähän ennen istumista vähän pienemmälle tyyliin K-7 liian raskaan koske-  
tuksen estämiseksi. Jos oli len-  
tojarrujen käyttö hankalaa oli käden saaminen pyöräjarrun käytön edellyttämään vinkkeliin melkein mahdotonta, mutta pyöräjarruhan ei Räyskälän laa-  
keella aakeella tarvitaakaan.

Siivenkäarki maahan, kuomu auki ja miettimään vaikutelmia.

Plussaa oli tämän luokan koneelle varsin hyviltäkin tuntuvat hidaslento-ominaisuudet ainakin ilman vesilastia. Plussaahan on tavallaan itse vesilastikin, sillä sitä mahtuu 80 kiloa verrattuna esim. Cirruksen 60 kiloon.

Plussaa oli kilpailukoneen rooliin kuuluva eräänlainen aggressiivisuus. Jantar kiihtyi käskettäessä erittäin nopeasti ja sehän sopii hyvin nykyaikaiseen aggressiiviseen kisalentotyyliin. Plussaa olivat myös hyvin tehokkaat jarrut.

Miinustakin oli, mieleenpainuvimpana kovin raskaat siivekkeet. Tämän piirteen myönsivät puolalaiset itsekin jälkeensä keskustellessamme. He sanoivat kuitenkin rakentavansa tehokoneisiinsa tahallaan raskaat siivekkeet, jotta ohjaintunto termiikissä lennettäessä olisi mahdollisimman hyvä. PIK-20:n siivekkeitä he puolestaan pitivät liian kevyinä ja tunnottomina. Mene tiedä, mutta raskaaksi Jantarin ajaminen ajan mittaan tulee ainakin länsimaisiin siivekevoimiin tottuneelle, tavanomaisen heikkokuntoiselle purjelentäjälle.

Miinusta oli ahtaan tuntuinen ohjaamo, jonka ahtaus teki len-  
tojarrujen vivun liikuttelemisen liian hankalaksi. Miinusta oli vain keskinkertainen näkyvyys suoraan eteenpäin. Ja miinusta oli arkuus sivutuulelle startissa jo ilman vesiäkin. Vesilastissa oleva Jantar tuskin on tässä suhteessa ainakaan kuivaa helpompi, eikä varmasti mikään joko-  
kapojan kone.

#### KERHO KAUPPIAANA

Hinta on maailman sivu ollut yksi puolalaisten purjekoneiden vahvimpia valtteja, mutta se valtti ei enää tunnu vetävän kiinni ainakaan Jantar Standardin kohdalla. Maahantuoja näet tarjoaa konetta vapaasti tehtaalla hintaan 52.500 Ruotsin kruunua. Suomen rahassa summa tekee noin 46.000 markkaa. (Ilmailussahan maahantuoja tarjosi yhtä konetta hintaan 49.600 mk fob, mikä tarkoittanee hintaa Puolassa.)

Sillä tosin saa koneen lisäksi paljon sellaista, josta ostaja joutuu yleensä pulittamaan kalliita lisämarkkoja. Jantarin hintaan sisältyy mm. kaksi variometriä, nopeus- ja korkeusmittari, kaar-

to- ja kallistusmittari ja kompassi.

Kalliiksihan Jantaria ei toki voi moittia mutta eipä juuri kovin halvaksikaan. Lähin vertailukohde, kotimainen PIK-20 maksaa näet samoilla mittareilla varustettuna tehtaalla Lahdessa n. 51.500 mk. Hinnan eroa tasoitaa kuitenkin hakumatka, joka puristaa koneiden välisen hintaeron hyvin pieneksi. Lisäksi em. kaksikymppisen hinta koskee konetta, jossa siivekkeet ja las-  
kusiivekkeet on koplattu yhteen ja joka näin muodoin on kova sana uudessa avoimessa vakio-  
luokassa.

Kuitenkin kaikenkin Jantaria tuntuu tulevan meilläkin hyvinkin myytävää tavaraa. Näin uskoo ainakin koneen maahantuoja, joka erikoista kylläkin on "tavanomaisen" kaupallisen yrityksen asemasta Ilmailukerho, Helsingin Lentokerho. Sen puitteissa kauppa hoitelee takavuosien sinnikäs kisapilotti Pertti Saikko.

Saikon mukaan puolalaiskonen kauppa on lähtenyt käyntiin lupaavasti. Ensi kesäsi on myyty kaksi avoimen luokan (hinta n. 54.000 mk) ja kaksi vakioluokan Jantaria ja tulossa on lisäksi yksi, ainakin syyskuun lopulla vielä myymätön avoimen luokan kone. Avoimella Jantarilla lentää ensi kesänä maahantuoja kerho itse ja "eräs toinen Nummelassa toimiva kerho", vakiokoneista toinen on myyty Karhulan Ik:lle ja toinen asiakkaalle, jota Saikko ei halunnut nimetä.

Helsingin Lentokerho on siis Suomen alaedustaja. Koko Skandinavian edustus on järjestetty samanlaisella periaatteella ts. lentokerhon hoitoon. Pääedustus on Ruotsissa, jossa lähinnä Eskilstuna Flygklubbenin toimesta on perustettu puolalaiskonetta edustamaan kerho nimeltä Segelflygarnas Intresseförening. Tämä yhdistys edustaa Pohjoismaissa kaikkia puolalaisia purje- ja moottorikoneita, edellisistä Jantareiden lisäksi myös Pirat-harjoituskonetta ja Bocian-koulukonetta. ●

