

Lentokoulutusta käsittelevässä sarjassamme olemme aikaisemmin tutustuneet moottorilentokouluihin, lentokurssien hintoihin, eri lupakirjoihin ja psykofysiologiseen tarkastukseen. Nyt on vuorossa purjelento, joka on viime vuosina alkanut saavuttaa yhä suurempaa suosiota sekä itsenäisenä urheilumuotona että välivaiheena ennen moottorilentoa. Purjelento sopii kaikenikäisille 15–80 v ja sekä miehille että naisille. Nyt suorittamme TM:n toimittajan mukana purjelennon ABC-kurssin.

Teksti ja kuvat MATTI KORJULA



OPPIKAA LENTÄMÄÄN

ENSIASKELEENI PURJELENTA

OPPILAAN ollessa ensi kertaa ohjaimissa hinauksen aikana saat-
taa syntyä näinkin vaarallisenäköisiä tilanteita. Koulutuksessa
ei kuitenkaan vaaranneta mitään, vaan opettaja palauttaa nopealla
vastaliikkeellä koneen heti normaaliin lentotilaan, kuten siivek-
keiden ja sivuperäsimen asennosta näkyy.

VIISI yksinlentoa ennen kurssin päättymistä ovat varsin mieliin-
painuvat sekä oppilaalle että opettajalle. Tässä olen juuri tyy-
riin näköisenä kipuamassa Leutungs Spatzin ohjaamoon opetta-
jan, Esko Korhosen, antaessa viimeisiä ohjeita.



"TERVETULOA Nummelaan!"

Olin tervehtinyt tulevaa purjelennonopettajaani
Esko Korhosta. Hän oli juuri saapunut lennolta. Si-
nipunainen kaksipaikkainen Ka-2 b oli sievästi las-
keutunut melkein lähtöpaikkansa tuntumaan. Heti
koneen pysähdyttyä oli oppilas vikkeliästi hypännyt
ulos, mutta Eskis, kuten opettajaa tunnuttiin kut-
suttavan, oli jäänyt paikalleen, kun vastassa ollut
joukko oli juoksujalkaa työntänyt koneen takaisin
kiitoradan päähän.

"Mikäs siinä, pussi selkään vain", hän kehoitti
minua osoittaen etuohjaamon tyhjällä oppilaan
istumella retkottavaa laskuvarjoa. Ennen kuin
ehdin edes selvittää "pussin" moninaisia val-
jaita, ilmestyi viereeni avulias "hovimestari", joka
ojensi sen selkääni, auttoi solkien kiinnittämisessä
ja noustuani ohjaamoon varmisti, että syöksyvyöt
olivat oikein kiinnitetyt ja että oloni oli mukava.
Mielessäni välähti ajatusyhtymä: purjelento = her-
rasmiesurheilu, kun jo samassa kuomu työnnettiin
kiinni, "hovimestari" siirtyi sivummalle johtamaan
starttivalmistelua, yksi mies asettui siivenkärkeen,
toinen ryhtyi kiinnittämään hinausköyttä koneen
nokkaan ja kolmas avustamaan hinauskoneen, ilma-
voimien vanhan Viiman kääntymistä paikoilleen.

Kaikki tuntuivat taitavan tehtävänsä. Ennen kuin
Eskis takaohjaamostaan käsin oli ehtinyt selostaa
kaikkia Ka-2:n mittareita ja laitteita, alkoi startin-
johtaja pyörittää kättään pänsä päällä, mikä mer-
kitsi hinauskoneelle käskyä kiristää köysi. Sitten
laaja kädenhuitaisu lähtömerkiksi, ja niin kenttä al-
koi pölytyä Viiman potkurin pieksäessä täysillä kier-
roksillaan ilmaa. Näin kannuspyörän irtaavan pin-
nasta miltei välittömästi. Nopeus kiihtyi, ja hetken
päästä kiisimme ilmassa vain puolen metrin korkeu-
della maasta. Näin jatkoimme lähes kiitoradan puo-
leen väliin, kunnes lentomestari Kuuluvainen vetäisi
hinauskoneessaan hieman sauvasta, jolloin Viiman
pyörätkin erkaniivat kentän pinnasta ja nousu kohti
korkeuksia alkoi.

Hieman asiatietoa purjelentokoulutuksesta

PURJELENTOHARRASTUKSEN voi alkaa minkä ikäisenä tahansa. Ailin ikäraja on 15 v. Alakäsiläitä vadiataan kuitenkin vanhempien suostumusta. Viime vuosina on yhä enemmän varttuneempia henkilöitä ja naisia alkanut tulla mukaan kurssille. Terveystietä osoitukseksi riittää sama lääkärintodistus, mikä vaaditaan ajokorttia varten.

KOULUTUS tapahtuu pääasiassa lentokeskuksissa, joita on Nummelassa, Räyskälässä, Utissa, Piikajärvellä, Naarajärvellä, Mankijärvellä, Pudasjärvellä ja Jämillä. Näitten lisäksi eri kerhot toimeenpanevat kurssia myös muilla lentokentillä. Näistä kaikista saa tietoja Suomen Ilmailuliitosta, osoite Mannerheimintie 16, Helsinki, puh. 13 455.

KURSSIT jakaantuvat lentokonehinaus- (eli leko-) ja vintturikurssihin. Lekkoulutusta pidetään tehokkaampana, koska täten kertyy huomattavasti enemmän lentotunneita kuin vintturista lentäessä. Tolsaalla se maksaa noin 25.000–30.000,—, kun taas vintturikoulutus on vain 15.000–20.000,— suuruusluokkaa. Myös kurssin kokonaiskestoajaksi ajatellen on vintturikoulutus nopeampi.

NYKYAIKAiset koulukoneet ovat jo kaikkialla kaksipaikkaisia, millä koulutus on saatu nopeammaksi, tehokkaammaksi ja turvallisemmaksi.

TURVALLISUUSMÄÄRÄYKSET purjelennoissa ovat hyvin ankarat. Opettajille asetetaan erittäin tiukat pätevyysvaatimukset, säänninimit ovat hyvin ankarat, koneet tarkastetaan päivittäin ja joka lennolle lähdettäessä, jokaisesta lennosta pidetään kirjaa, laskuvarjo kuuluu pakolliseen varustukseen ja yleensä koulutuksen joka vaiheessa korostetaan tinkimätöntä turvallisuusmääräysten noudattamista, mitä myös tarkasti valvotaan.

KUKAAN ei pysty harrastamaan purjelentoa yksin, vaan toisten apua tarvitaan

koneiden siirtelemiseen maassa, hinaukseen ja lukemattomiin muirui töihin. Tämän johdosta ei millään muulla urheilun alalla valitse niin hyvää toverihenkeä. Purjelento jos mikä on todellinen hermesurheilu.

PERUS- eli C-kurssin suoritettuaan saa oppilas lentää yksin, mutta opettajan valvonnassa. Yleensä tässä vaiheessa lennetään harjoituskoneella, kun taas lupakirjan saamisen jälkeen alkaa siirtyminen tehokoneisiin. Lupakirjan saa purjelentaja yleensä melko välittömästi C-tutkinnon jälkeen suoritettuaan vaadittavat opinnot. Tämän jälkeen tavoitteina ovat hopea-C, kulta-C ja sitten ns. timanttisuoritukset.

KAIKKI purjekoneet on rekisteröity kululaitoksen ja yleisten töiden ministeriön ilmailutoimistossa, joka suorittaa koneiden katsastuksen vähintään kerran vuodessa. Jokaisessa kerosessa on lisäksi purjelennon valvoja, joka henkilökohtaisesti vastaa koneiden kunnosta ja valvoo karsastustöiden suoritukset. Jos jokin epäilyksen alaista ilmenee jonkin koneityypin suhteen, asetetaan se lentokieltoon, kunnes asia on selvitetty ja mahdolliset puutteellisuudet korjattu.

ONNETTOMUUDEN sattuessa vastaa kustannuksista koneen osalta sen omistaja, ellei ole erillisoppimusta tai ellei ole kysymys rikkomisesta lentomääräyksiä vastaan. Vakuutusmaksujen korkeuden vuoksi eivät purjekoneet yleensä ole vakuutettuja.

C-KURSEILLA yleensä on majoitus järjestetty lentokeskuksen omlin rakennuksissa, jolloin majoitus sisältyy tavallisesti kurssimaksuun. Halutessaan voivat kurssilaiset luonnollisesti asua kotonaankin. Ruuasta sen sijaan peritään vähäinen maksu. Kurssin kestoajaksi riippuu suuresti säästä. Ihanteellisissa olosuhteissa voi sen suorittaa lekohinauksella alle kahdessa viikossa ja vintturilla jopa viikossa.

Kiitoradan päässä oli korkeutta jo yli viisikymmentä metriä, kun äkkiä Viima edessäni näytti heittelevän. Hetken kuluttua näkymätön voima ravisteli meidän koneitamme reippaana laisesta. Kiristin vaistomaisesti otettani ohjaamon reunaputkesta, kun jo samalla kuulin takaa Eskiksen rauhallisen äänen: "Vähän pyörteitä näin radan päässä".

Jatkoimme nousuamme. Mitä ylemmäksi pääsimme, sitä tasaisemmaksi muuttui menomme. Ajoittaiset heilahtelut loppuivat ja molemmat koneet tuntuivat uivan ilmassa tasaisesti ja rauhallisesti kuin joutsenemo ja poikana. Koko lentäminen näytti tapahtuvan itsestään ilman ohjausta. Vaikka Eskiksen kehoituksesta pidinkin kiinni ohjaimista, en pystynyt tuntemaan hänen todella ohjaavan konetta — paremminkin hän vaikutti vain kevyesti opastavan sitä silloin tällöin. Riemastuin turhan aikaisin: Eihän tällaisen purjekoneen ohjaaminen olekaan konsti eikä mikään!

Korkeusmittarin osoitin oli hitaasti kivunnut yhä ylöspäin, mutta vielä oli 50 m jäljellä puoleen kilometriin, jonka Eskis lähtiessämme oli maininnut irroituskorkeudeksi. Kuitenkin hän yhtäkkiä nopeasti tempaisi irroituskytkimestä. Ehdin tuskin tuntea hinauksesta vapautumisesta johtuvan pienen nytkähdyksen, kun jo olimme tiukasti kaartamassa vasempaan. Vaikka en ollut huomannut mitään erikoista, selitti hän meidän osueneen ainakin kolmen, neljän metrin "tolppaan", eli termiikkiin, jolla purjelentokielessä ymmärretään nousevaa ilmapvirtausta ja metriliuvulla sen nousunopeutta metreissa sekunnissa.

"Tuolla se termiikkitehdas on allamme", huomautti Eskis heilahtaen samalla siivekkeillä. Ka:n siipeä kiitoradan pään vieressä levittäytyvää laajaa hiekkakuoppaa kohden. Kun ilmeisesti näytin kysymymerkiltä, selitti hän hiekkakuopan keräävän ympäristöään enemmän lämpöä, jolloin siellä syntyy lämpimiä, keveitä nousevia virtauksia eli "termiikk-

kiä tai "tolppia", miksi niitä sitten halutaankin kutsua.

Tähystelin maisemia. Nummelan radioasema mastoineen näkyi selvästi, samoin Nummelan keskusta ja Hildenesi. Maisemaa halkoi pienoisorautatie, jota pitkin puuskutti pikkuinen veturi surkean hitaasti vaunujoon perässään. Mutta miksi se olisi pienoisorautatie? Viikaisin korkeusmittaria, jonka osoitin tavoitteli jo 1.600 metriä. Olimme siis nousseet vapaasti yli kilometrin.

Tämä oli jotakin. Tunsin äkkiä vastustamatonta halua oppia lentämään purjekoneella. Olin omakohtaisesti päässyt kokemaan purjelennon viehättyksen, josta paljon puhutaan, mutta jota ei oikein pelkästä kuvauksesta tajua tai usko. — Purjelentokurssia ei suinkaan turhaan aloiteta tutustumislennolla, jossa oppilas saa käsityksen, millaista purjelento on silloin, kun sen taitaa.

Ensimmäiset yritykset

Seuraavalla "keikalla" sain jo itse tarttua ohjaimiin heti hinauksyöden irroituksen jälkeen. "Paina sauvaa", kuului Eskiksen ääni. Työnsin sitä voimakkaasti, jolloin koneen nokka heti painui ja nopeusmittarin osoitin alkoi kivuta, ensin 90 km/t, sitten 95 100 110 km/t...

Ilman vinkuna kohosi ja pian opettaja jatkoi: "Nyt hieman vetoa!" Tempasin sauvan lähemmäksi, jolloin nokka nousi, vatsanpohjassa käväisi outo tunne ja nopeus alkoi hidastua, ensin hitaasti, mutta sitten yhä jyrkemmin. "Nyt minä ohjaan", hihkaisi Eskis ja oikaisi samalla koneen, ennen kuin se ehti sakata eli pudota ohjauskyvyttömänä nopeuden loppuessa.

Tämän jälkeen koekielimme sauvan liikuttamista sivusuunnassa, mikä vaikuttaa koneen kallistukseen. Osasin jo ottaa liikkeen rauhallisemmin, joten myös Ka käyttäytyi hillitymmin. Samoin jalkapolkimet tuntuivat ensi yrittämällä mukavilta: Kone kääntyi, mutta ei nähdäkseni tehnyt mitään epänormaalia, vaikka Eskis totesikin sen luisuvan sivusuunnassa.

Ennen kuin ehdin huomatakaan, oli korkeutemme pudonnut 200 metriin, minkä johdosta opettaja tarttui ohjaimiin ja toi koneen kaikkien taiteen sääntöjen mukaan kentälle. Hänen kehoituksestaan koetin tarkkailla maastomerkkejä ja mittareita yhtäaikaan: myötätuuliossa hiekkakuopan kohdalta päinvastaiseen suuntaan kuin lähtiessä, kaartu perusosalle noin 100 m korkeudessa toisen hiekkakuopan reunan jälkeen, finaali- ja kiitoradan jatkeelle, niin että kone "itsestään" osuu juuri kiitoradan päähän jarruja sopivasti käyttäen. Helpolta näytti, mutta kun itse...

Suora lento mutkitellen

Kolmannen keikan kohdalla oli opetusohjelmaan merkitty "suoralehto". Vaikka koulukoneet ovatkin vakavampia kuin tehokoneet, oli samanaikainen suunnan, nopeuden ja kallistuksen ylläpitäminen aluksi melko vaikeaa. Totuin siihen kuitenkin nopeasti ja laskuun tullessamme kuvittelin jo voivani oppia lentämään. Mutta neljäs lento karisti perusteellisesti kaikki sensuuntaiset luulotkin. Sain nimittäin itse ohjata hinauksen aikana, josta miltei välittömästi oli seurauksena paha heiluriliike.

Purjekone vaappui seinäkellon heilurin tavoin puolelta toiselle. Vaikka yritin panna ohjaimilla vastaan, oli seuraus kerta kerralta yhä pahempi: Myöhästyneen korjausliikkeen vuoksi heiluri voimistui, ja kaiken lisäksi unohtin tällöin korkeussuunnan valvomisen. Välillä hinauskone katosi kokonaan näkyvästäni, köysi löystyi ja odotin jännittyneenä nykyisiä. Viidessä minuutissa olin aivan märkä, vaikka olin paitahihhasillani ja ilma oli kylmä.

Tämän tästä Eskis sai puuttua peliin ja palauttaa Ka:n päiväjärjestykseen. Vaikka tuskin koskaan

olin niin epätoivoisesti työskennellyt, ehdin välillä aina ihailla Eskiksen rauhallisuutta. Kuvittelin, miltä tuntuisi itsestäni istua opettajana koneessa, jonka ohjaimia runnoo lentotaidoton oppilas... Mutta joskus on jokaisen lennettävä itse ensimmäisen kerran.

Teoriaa välipaloiksi

Joku viisas mies on sanonut, että vähintään puolet lentotaidon oppimisesta tapahtuu maassa. Myös meidän kurssimme suhteen oli tämä tuntematon viisas mies oikeassa. Kun tämän tästä satoi tai pilvikorkeus muuten oli liian matala, oli mitä mainioimpia tilaisuuksia pitää oppitunteja. Ja niitä pidettiin: aerodynamiikasta, lentämisen teoriasta, lentomääräyksistä, kalustosta, hinauksesta, ohjaustekniikasta, sääopista jne. noin kolme kertaa enemmän kuin mitä kurssin kestäessä kertyi lentoaikaa.

Näin tieto karttui, ja kenties myös taitokin, vaikka välillä kaikki näytti olevan kiven takana. Kuten kaikessa koulutuksessa oli ainakin minulla — ja luullakseni myös toisilla — toisinaan sellaisia kausia, jolloin entinen oppi tuntui tykkäänä unohtuneen, ja toisinaan taas edistymisen tapahtui kuin rajuilma. Kuitenkin odotin aina ja jatkuvasti malttamattomana seuraavaa keikkaa, jolta keskimäärin oli miestä kohden kolme päivässä.

Suurimpana kompastuskivenä tuntui meillä kaikilla aluksi olevan lentokonehinaus, jossa korjausliikkeiden pitää ensin tulla refleksiinomaisiksi, ennen kuin lento sujuu täysin tasaisesti. Vasta puolessavälissä kurssia havaitsin saaneeni jonkinmoista tuntuunsa siihen. Niin kauan kuin jouduin ajattelemalla ratkaisemaan, minkälaisia korjausliikkeitä kulloinkin olisi tehtävä, oli tilanne sillä välillä jo kehittynyt niin pitkälle, että korjausliike myöhästyi tai pahimmassa tapauksessa oli muuttuneeseen vaiheeseen kokonaan väärä. Siis pelkkä lentokoneen ohjauksen periaatteen tunteminen ei riittänyt, vaan se piti todella saada käytännössä verilin.



Näin tapahtuu koululento purjekoneella



TURVALLISUUS ennen kaikkea! Joka aamu ennen lentoja koneitten kunto tarkastetaan läpikotaisin.

ILMAVOIMISTA eläkkeelle päässyt Viima saapuu hinauksen jälkeen puodottamaan köyden lähtöpaikkaan.

OPETTAJA Esko Korhonen (takana) ja oppilas Erkki Kantola valmistautuvat lentoonlähetykseen Ka-2:lla.

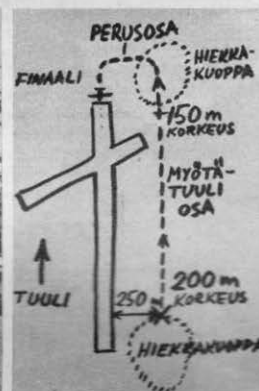
YHDEN kurssilaisista lentäessä kokoontuvat muut keskustelemaan tärkeistä lentämiseen liittyvistä kysymyksistä.

LAUTTASAAREN Ilmailukerhon puh.joht., merkonomi Esko Grönlund juoksee tässä siipimiehenä.

NUMMELAN kentän pohjapiirros, johon on merkitty malliksi eräs neljästä laskukierroksesta.

SANKKA pölypilvi on kiitoksena, kun toiminnanjoht. Jyrki Loikkanen on juossut siivenkärjessä.

OPPILAAN mittarit: nopeus, kallistus, kaksi variometriä ja korkeusmittari Ka-2 b:ssä.



Alkuvaiheessa opettaja sai moneen kertaan huomauttaa liian äkäisistä ohjausliikkeistä. Kun tietoisesti keskittymällä olin onnistunut omaksumaan rauhallisemman tavan käsitellä sauvaa ja jalkapolkimia, oli jälleen edessä melkoinen hankaluus: käden ja jalkojen luonteva yhteiskäyttö. Kaarrot olivat siksi enemmän tai vähemmän haperolivia, kone luisui jommalle kummalle puolelle tai sitten nopeus hidastui tai kasvoi. Näennäisestä helppoudestaan huolimatta oli tyylipuhdas kaartoa vaikea juttu, minkä mittaritaulussa osoitti kuulua heilahtelu puolelta toiselle.

Sensijaan laskut nousivat omasta mielestäni alusta alkaen oikein mukavasti. Jo heti ensi yrittämällä, kuudennella lennolla, istui kone maahan pehmeästi ilman pomppia, ja mikä tärkeää, aivan kiitoradan päähän, jolloin kursilaisille ei jäänyt pitkää matkaa koneen noutamiseksi takaisin. Tosin minua melkein puoleen väliin kurssia asti jännitti hiukan ns. loppuveto, jolla kone laskeuduttaessa aivan maanpinnassa palautetaan vaakalento. Jos sauvaa vetää liikaa, on seurauksena pomppu tai pomppia, jos taas liian vähän tai ei lainkaan, jysähtää kone epämukavasti kenttään.

Alan jo oppia

Kun kurssiajasta oli kulunut kaksi kolmasosaa ja keikkoja alkoi itse kullakin olla parisenkymmentä, huomasin yhtäkkiä, että en enää jännittänytkaan. Nyt alkoi kaikki sujua, vaikka pieniä "tyräyksiä" aina sattui. Toisaalta tulini myös kriittisemmäksi ja taidon kehittyttyä huomasin virheetkin paremmin. Tässä vaiheessa vaihtui meillä koulukonekin Ka-2 b:stä Rhönerlecheen, jota kentällä majallevat "kiilarit" (= vanha kokenut keikkaa käyttäviä purjelentäjiä) moittivat kampuraksi Ka:n rinnalla. Itsekin panin merkille, että Lerchelle sai tarjota sauvaa huomattavasti enemmän kuin Ka:lle.



VIIMA mittaa kiitorataa ja oppilas yrittää taiteilla Ka-2:sta sen perässä aivan pinnassa.



NÄIN jyrkässä kulmassa nouseaan, kun lähtö tapahtuu vintturilla. Kone on Cumuluksen Ka-2 b.

MARKKU Aropaltion diplomalasku. Lerche osuu juuri kiitoradan päähän, enää puuttuu vain loppuveto, joka suoritetaan aivan pinnan tuntumassa. Siiven pinnasta esiintyntyvät jarrut eivät näy kuvassa.



Kahdeskymmenesneljäs keikka oli kohdallani tarkistuslento, jollainen aina suoritetaan ennen ensimmäistä yksinlentoa. Opettajan paikalle taakse kiipesi nyt Nummelan lentokeskuksen rehtori, lentomestari Kuuluvainen, joka lyhyesti vain totesi minun nyt olevan koneen kippari. Tilanne oli sama kuin auto-koulun jälkeisessä insinööriajossa: oppilas joko hyväksytään tai sitten hylätään, jolloin hän läisä-koulutuksen jälkeen saa yrittää uudelleen.

Melkein välittömästi tarkistuslennon jälkeen koitti suuri hetki, ensimmäinen yksinlento. Ihme kyllä, en jännittänyt lainkaan. Ei edes maahan jäävien kurssitovereidän huomautus: "Sulkekaa arkun kansi, sukulaiset ovat jo nähneet", saanut vereeni erittymään adrenaliinia. Ja niin sitä lähdeittiin, aivan niin kuin 24 kertaa aikaisemminkin. Seuranani oli ainoastaan tietoisuus siitä, että nyt minun oli nimenomaan ja yksinomaan luotettava itseäni. Eskis oli jäänyt starttipaikalle, ja koetin kertalla hänen viimeisiä ohjeitaan mielessäni.

Kaikki tuntui sujuvan täysin nuottien mukaan, paremmin kuin koskaan aikaisemmin. Ainutlaatuinen tyydytys täytti mieleni, olinhan nyt ensi kertaa yksin "ilma-aluksen kapteenina" puolen kilometrin korkeudessa. Vedin irrotuskytkimestä ja näin Viiman putoavan jyrkässä syöksyssä oikealle. Ohjeitten mukaan kaarsin itse vasemmalle, jonka jälkeen sain lentää oman haluni mukaan tavanomaisia lentoliikkeitä pitäen kuitenkin huolen siitä, että korkeutta jäisi riittävästi normaalia laskukierrosta varten. Jos minulla vielä olisi ollut jotain epäilyjä siitä, miksi jotkut ovat niin hullaantuneita purjelentoon, olisivat nämä epäilyt nyt varmasti häivonneet.

Myöhemmin sain lentää toisen yksinlennon Rhönerlehellä, joka sopii sellaisenaan myös yksipaikkaiseksi, koska opettaja istuu juuri painopisteen kohdalla. Myös tämä lento meni hyvin, jonka vahvistukseksi purjelentopäiväkirjaani tuli merkintä C II (toinen C-tutkinnon hyväksytty yksinlento). Sitten jouduin kuitenkin muutamiksi päiviksi matkustamaan pois Nummelasta, jona aikana Rhönerleche meni väliaikaisesti lentokieltoon erinäisten silvekkeiden kiinnityksessä todettujen puutteiden vuoksi. Tultuani takaisin ei enää ollutkaan samaa konetta, vaan minun oli suoritettava loput yksinlennot tehokone Leistungs Spatzilla, joka lento-ominaisuuksiltaan on täysin vastakkainen Rhönerlecheelle.

Tutustuminen tehokoneeseen

Jo Spatzin istuma-asento on aivan erilainen, ero kuin Folkkarilla ja jollain Amerikan "raudalla". Ja sitten korkeusperäsin; jos Lerche on kampura, on Spatz sitävästoin yliherkkä. Myös suuntavakavuus muistuttaa Spatzissa istumista ping-pong-pallon päällä, kun taas Lerche on hidaskäanteinen ja vakaa. Vaikka Eskis olikin selittänyt nämä erot, oli yllätys täydellinen.

Heti liikkeelle lähdettyämme tajusin, että nyt olin enemmän kuin liemessä. Vanha Viima edelläni mit-tasi kentänpintaa ikuisuuden, jona aikana tuskan-hiki otsallani yritti parhaani mukaan temppuilla vikuroivaa konettani suoraan. Panin jo käteni irrotuskytkimelle siltä varalta, että heilahtukset kävisivät mielestäni liian vaarallisiksi, sillä tiesin ja näin edessäni olevan vielä riittävästi kiitorataa laskeutumis-ta varten.

Jollain tavoin selvisin noin sadan metrin korkeuteen, jolloin vasta "ratsuni" alkoi asettua. Ja kun vielä olimme nousseet toiset sata metriä, ui se jo säyseästi ja tasaisesti hinauskoneen perässä. Kaduin jo niitä pahoja ajatuksiani, mitkä hetkistä aikaisemmin olivat pyörineet mielessäni. Ei tämä urkupillin tavoin soiva Spatz hullumpi kone ollutkaan, — ei varsinkaan, kun seuraavalta lennolta tullessani sain valmiina C-purjelentäjänä vastaanottaa Eskiksen ja paikalla olleiden kurssilaisten onnitellut.