

Jukka Raunio



Mietoisten mysteeri

Pentti Kyrölän ”Koekone”

Lentäjän asuun pukeutunut Pentti Kyrölä ja kone, jossa on edelleen Harley-Davidsonin moottori. Lentoja pikkupoikana seuranneen Markku Lemmetin mukaan tämä kuva voisi olla syksyn 1949 ensi jältä. Pilotilla oli jo 51 liitolennon kokemus takanaan. Kuva: via K-SIM.

Tunnetuin luvaton itse rakennettu lentokone ennen Raimo Päätalon seikkailuja oli varmaankin Pentti Kyrölän vuosina 1947 – 1949 kansakoulupohjalta suunnittelema ja rakentama, josta hän käytti nimitystä koekone. Siitä löytyy maininnat Niilo Karhumäen muistelmista Lento-poikia, Mitä-Missä-Milloin Nuorten ilmailukirjasta ja monesta muusta yhteydestä, joissa käsitellään Suomessa suunniteltuja ja rakennettuja harrastekoneita. Tästä huolimatta hankkeen yksityiskohtaisemmat vaiheet ovat jääneet ilmailupiireissään mysteeriksi. Aiheesta on ollut liikkeellä paljon ristiriitaista tietoa, ja dokumentit ovat olleet vähissä. On mainittu, että Kyrölä lensi kymmeniä tunteja täysin ilman lentokoulutusta – ei olisi sitä ennen edes matkustanut lentokoneessa - ja että hän rakensi koneen ilman piirustuksia. Tarina on kyllä melkoinen, mutta ei aivan näin huima.

Pentti Kyrölä Mietoisista on saanut lentokoneensa valmiiksi ja odottelee katsastusta. Kun hän viime kesänä kävi luonani ja kertoi puuhistaan, en ottanut miestä aivan täydestä. Lupasin Moisioin kanssa käydä paikan päällä katsomassa, mutta kun Moisio ei tullutkaan autoinensa sovituna aikana eikä yleensä tullut ollenkaan koko matkalle, jäi se minultakin tekemättä. En uskonut hänen jatkavan töitä, koska kielsin häntä tuhlaamasta rahojaan turhaan – lainarahojaan. Kehoitin häntä rakentamaan moottorikelkan, jolla olisi hauskaa ajella sikäläisillä suurilla meren selillä. Viime viikolla mies kävi meillä jälleen ja hän kertoi, että kone on valmis. Ällistyin. Kyselin häneltä yhtä ja toista ja päätin oitis lähteä katsomaan. Viime sunnuntaina kävinkin paikan päällä. C.E. Bruun oli mukana. Emme katuneet kumpikaan, että vaivauduimme hankalan matkan taa.

Näin aloitti kirjeensä lentomestari evp. William V. Virtanen, Turun Lentokerhon sihteeri. Kirje on osoitettu kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailutarkastaja Kalle Temmekselle ja päivätty 13.4.1949. Seuraavaksi Virtanen kuvasi puurakenteisen koneen konstruktioita: Siivissä oli kaksi laatikkosalkkoa, jotka kulkivat läpi rungon.

Siipikaaria oli 11. Runko ja siivet verhoiltiin 0,8 millimetrin vanerilla. Siivet tuettiin ylä- ja alapuolisilla vajereilla. Siivellä oli 3,5 asteen V-kulma ja 4 asteen nuolimuoto. Korkeusvakaimessa oli alapuoliset metallituet. Moottori oli 25 hevosvoimainen ja Harley-Davidson-moottoripyörästä peräisin. Se oli 20-luvun konstruktio ”V-Twin”, jonka kuutiolavuus oli 1200 cm³. Saman valmistajan moottoreita käyttivät muun muassa Karhumäen veljekset, Jussi Lindström ja saksalainen Hans Klemm. Kyrölä teki itse moottorin ”lentokonekonversion” ja valmisti potkurinkin.

Vuonna 1925 syntynyt Pentti Kyrölä koekoneensa kehittelyn aikoihin. Kuva: via Wirmo-Seura.





Tämä kuva voi silminnäkijöiden mukaan olla keväältä 1949, jolloin Kyrölä teki ensimmäisiä kiitojaan "Harrikan" moottorilla varustetulla koneellaan. Korkeusperäsin on oikeaoppisesti työnnetty lähtökiidon jouduttamiseksi. Kuva: via Wirmo-Seura.

Virtanen antoi Temmekselle seuraavat numeroarvot, suluissa on kirjeseen myöhemmin lyijykynällä korjatut luvut:

Jänneväli	8 m (7,98 m)
Pituus	5,3 m
Siipipinta-ala	8,66 m ²
Paino tyhjänä	165 kg (230 kg)
Potkurin pituus	1,4 m
Bensiinisäiliö	22 l
Öljysäiliö	2 l

Mainittakoon, että koneen tästä vaiheesta keväältä 1949 on Internetissä hyvälaatuinen video (Finlandia-katsaus 105). Siinä Kyrölä, hänen isänsä ja avustajat kokoavat ja koekäyttävät vastavalmistunutta konetta pihamaallaan Mietoissa. Mietoinen ja Kyrölä kotikylä Hietämäki kuuluvat nykyisin Mynämäen kuntaan. Virtanen ällisteli siistiä työtä, jolle löytyi selityksensä: Pentti Kyrölä ja hänen isänsä olivat puuseppiä:

Olimme aika tavalla ällistyneitä. Minä ainakin kuvittelin näkeväni jonkun Taivaan kirpun tapaisen röttelön, mutta siellä olikin aivan lentokoneen näköinen laitos ja mitä siisteintä työtä. Mies on käsistään taituri. Sitä sanoivat paikkakuntalaisetkin. Hänen kätevyytään todistaa jo sekin, että hän rahaa ansaitakseen valmistelee kitaroita, joita turkulaiset soitinkaupat ostelevat ja myyvät.

Virtanen jatkoi, että Kyrölä oli jo rullaillut koneellaan kaukana meren jäällä ("Saarlahden jäällä", seudulla josta on käytetty nimityksiä Mynälahti, Saarenaukko ja Mietoistenlahti). Huhtikuussa jäät olivat sulaneet, ja Virtanen ja Bruun sopivat Kyrölään kanssa, että hän tuo koneensa Turun lentokentälle kerhon halliin. Erikseen he varoittivat yrittämästä lentoon pelloilta. Virtanen arveli, ettei kone sellaisenaan mene katsastuksesta läpi, mutta pyysi Temmestä tarkastamaan sen Turun lentokentällä toukokuun alussa. Tarkoitus oli myös esitellä konetta lentonäytöksessä 26.5. 1949 "ellei muuta niin ainakin rullaamalla". Virtanen maalaili: "Kuuluttaja voi sitten selvittää yleisölle, että näin alkavat uuden koneen kokeilut ja kokeiluja suorittaa dipl.ins. K. Temmes".

Määräykset esteeksi

Ajatus oli siis tuoda kaikessa hiljaisuudessa rakennettu kone kylmiltään katsastettavaksi. Määräykset eivät kuitenkaan olleet enää samalla tasolla kuin vuonna 1926, jolloin Atle Blomqvist ja Emil Nyberg tekivät omatekoisen koneensa pakkolaskuun päätyneen katsastusmatkan Helsinkiin (ks. lehtemme 2/2008). Maaliskuussa 1937 julkaistussa ilmailuasetuksessa ja sen perusteella annetuissa tarkemmissa ohjeissa kerrottiin, että uuden lentokoneen rakenteille pano on aina ilmoitettava kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailutoimistoon. Ilmoituksen yhteydessä oli

Kyrölään kone ensimmäisten lentoyritysten aikoihin. Pyöräteline oli jäykkä, mutta suksissa oli jousitus. Kuva: via K-SIM.



selvitettävä rakennustyön valvojat ja koneen tarkastuksen järjestelyt. Rakentajan tuli pitää tarkastus- ja koepöytäkirjaa ja katsastus oli tilattava niin hyvissä ajoin, että laskelmat, piirustukset ynnä muut dokumentit ehdittiin rauhassa tarkastaa. Kyrölä ei tainnut olla moisesta byrokratiasta tietoinen.

Lehtileikkeen (S.S. 24.5.1949) mukaan kone tarkastettiin sunnuntaina 22.5.1949, ja tästä alkoivat Kyrölän murheet. Koneelle ei voitu antaa lentolupaa ”ilmailuturvallisuudesta voimassaolevien määräysten perusteella” aivan kuten Virtanen epäilikin. Temmes kertoi toimittajalle, että ilmailutoimiston saamien tietojen mukaan eri puolella maata oli käynnissä 4–5 vastaavaa rakennustyötä. Hän varoitti, että niistä koituu rakentajilleen vain taloudellista tappiota. Kyrölän tapauksessa puhuttiin 65 000 markan lainarahasta, mikä vastasi ammattimiehen kolmen kuukauden bruttopalkkaa. Ilmailuanteen läpitunkema Temmes oli tilanteesta aidosti pahoillaan ja jatkoi:

Kyrölän, joka ei aikaisemmin ole ollut missään tekemisissä ilmailun kanssa, kone oli kohtalaisen hyvää työtä, mutta koska kaikki lujuslaskelmat puuttuivat, oli työ paikoitellen liian heikkoa paikoin turhan vahvaa. Tasojen profiilit ja niiden asento oli vain silmämääräistä, korvakkeet omaa tai kyläsepän työtä, verhous 0,8 mm:n lentokonevaneria, moottorina vanha 25 hv:n Harley-Davidson moottoripyörän moottori. Koneen tyhjäpaino on 230 kg, kärkiväli 8 m, pituus 5,3 m, lentopaino 330 kg ja siipikuormitus n. 38 kg/m². Koneessa ei ollut minkäänlaisia moottorin- enempää kuin lennonvalvontamittareitakaan. Rakentaja oli luonnollisesti tyytymätön tarkastuksen tulokseen, mutta yleisistä turvallisuussyistä ei sellaiselle ”silmämäärällä” tehdylle koneelle voida antaa lentolupaa. Välttämälä turhia vauriota edistetään ilmailua eikä suinkaan jarruteta sitä.

Temmes toivoi, että Suomen Ilmailuliitto voisi antaa ohjeita ja piirustuksia lentokoneen rakentajille, mutta siihen ei vielä ollut taloudellisia mahdollisuuksia. Hän lisäsi, että valtion ja kuntien nuorisolautakuntien olisi alettava tukea nuorison ilmailuharrastusta. Temmes mainitsi Pentti Alanteen ja Vilho Svahnin PIK-10 Paukkulaudan OH-PXA hyvänä esimerkkinä määräysten mukaan rakennetusta ja itse tehdystä lentokoneesta.

Arvioita lentokelpoisuudesta

Koneen saattamista lentokelpoiseksi vielä selvitettiin. Teekkari Risto Kekkonen tutki rakennetta seuraavana talvena ja raportoi käsityksensä 22.4.1950 Kyrölälle pyytäen samalla anteeksi, että oli ”näin kauan” pitänyt Kyrölän piirustuksia hallussaan (siis jonkin tasoiset piirustukset olivat olemassa). Kekkonen havainnot vahvistivat Temmeksen käsityksen: kone oli paikoin liian vahva, mutta paikoin liian heikko.

Kekkonen mukaan siiven profiili oli ”aika hyvä”, suunnilleen NACA 4312. Siiven sivusuhte oli kuitenkin epäedullinen: se oli liian lyhyt ja leveä. Koneen olisi lentokelpoisuusvaatimusten perusteella tullut kestää 6,75 g:n murtokuorma ja 195 km/h syöksy. Siiven alapingotusvaijeri oli liian heikko, sillä se kantoi käytännöllisesti katsoen koko siiven kuormituksen runkoon. Siiven kiinnityskorvakkeet olisivat Kekkonen mielestä voineet yhtä hyvin olla nivelöidyt; yläpingotusvaijeri olisi estänyt siiven liikkeen maassa ja selkälennessä. Siipisaloon pulttien pintapaineet olivat sallittuun nähden moninkertaiset. Siiven vääntöjäykkyys oli riittävä, sillä pintavaneri oli ”turhan paksu”.

Kekkonen mukaan siiven paarteet kestivät, mutta uumavaneri ei, sillä siinä oli liian vähän pystypylkkiä. Hän ehdotti, että pylkkien lukumäärä kaksinkertaistetaan. Siiven apusaloon ja rungon kiinnityspultti olisi puristunut puun sisään 300 kilopondin kuormalla, kun vaatimus oli 1050 kilopondia. Jäykkä laskuteline vaikutti heikolta; sen olisi pitänyt kestää 1300 kilopondin pystykuormitus ja 325 kilopondin vaakasuora voima.” Voidaan todeta, että pyörän akseli murtuu. Tuet kestävät keskiosiltaan, mutta takimmaisena tuen alapää tuskin”.

Kekkonen arvioi, että koneen painopiste oli vaarallisen takana.” Mm. tyhjällä tankilla ja 90 kg:llä ohjaajalla lennetäessä käsi saattaa väsyä työntämisestä puhumattakaan muista vaikeuksista”.

Runkoa Kekkonen ei laskenut. Hän katsoi sen olevan kovin raskas ja toivottavasti kestävä. Peräsimet vaikuttivat sopivilta ohjainpinnoiltaan. Yleisarvostelussaan Kekkonen totesi:

Työ oli paikoitellen ihailtavan siistiä, mutta:

1. *Koneella ei tällaisena siis voi lentää*

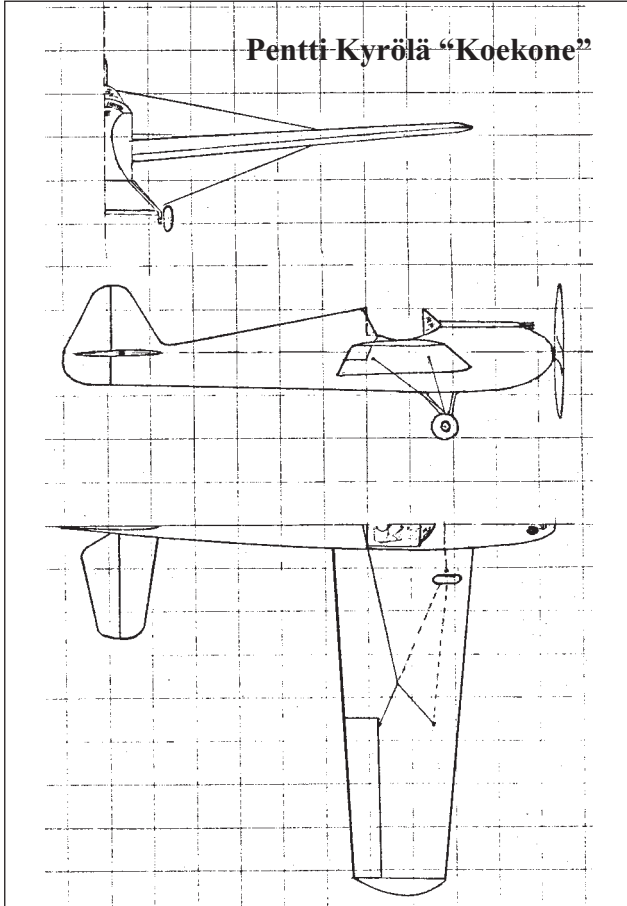
Continental-moottorilla varustettu ja suuret muutostyöt läpikäynyt kone Kyrölän kotipihalla. Koneessa on kuomu ja se on maalattu punaisen ja harmaan sävyin. Kuva: via Wirmo-Seura.



2. Siipikuormitus on verrattain korkea; siksi tuntuu teho, joka saadaan moottorista riittämättömältä. (Startissa tarvitaan n. 20 – 25 hv.)

3. Aerodynaamiset muodot hyviä ja heikkoja. Yleisesti arvostellen on vastus verrattain suuri. Rakenne on raskas (yli-imitoitettu monin paikoin).

4. Ennen kuin voidaan sanoa, mitkä kaikki korjaukset edellisten lisäksi ovat edellytyksenä lentämiselle, tarvittaisiin vielä lisätutkimuksia. Joka tapauksessa kannattaisiin, että Teidän ei kannata yksin jatkaa, koska paljon hyvää työtä on jo mennyt hukkaan. Sen sijaan, jos saisitte jonkun, joka teknillisesti on selvillä asetettavista vaatimuksista ym:sta, on Teillä erinomainen kätevyys koneen edelleen ra-



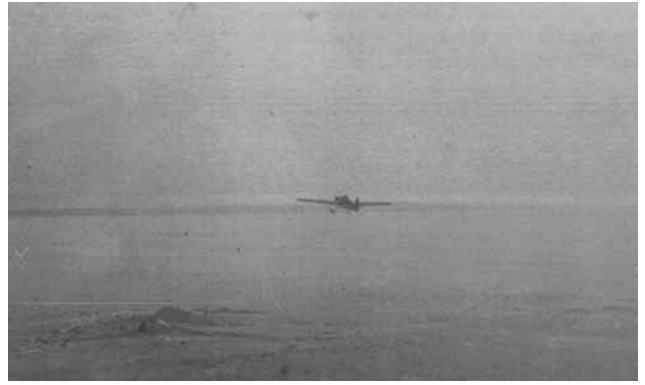
kentämisessä ja korjaamisessa. Luulen, että tähän työhön ei kukaan ryhdy kanssanne ilmaiseksi.

Ilmailuterveisin varustetun allekirjoituksensa jälkeen Risto Kekkonen kuitenkin lisäsi: Koneella siis voi lentää, jos teho riittää, mutta nykyisten määräysten mukaan sille ei tällaisena saa lentolupaa, koska sen tulee kestää enemmän kuin että se pysyy ilmassa, sillä esim. kohtalainen puuska ylös- tai alaspäin suurentaa rasituksia moninkertaisesti, josta saattaa olla tuhoisat seuraukset.

Kyrölän koneesta on säilynyt toinenkin lujustarkastelu, joka on jonkun muun käsialaa. Siinä todetaan samoja asioita: siivessä ja peräsimissä oli runsaasti ylimitoitettuja raskaita kaaria, mutta siiven kiinnitys tuli suunnitella uudestaan. Rungon rakenteiden liitoskohdissa oli käytetty joskus vain puuruuveja ilman liimaa ja pylkkiä. Siiven yläpingotus muodosti laskeutumistapauksessa hengenvaaran. Vaijeri oli kiinni yhdellä puuruuvilla ja kaartoi ohjaajan niskan taakse. Lausunnon mukaan kone ei ollut lentokelpoinen.

Liitolentokoulutus ja mittavat muutostyöt

Kirjoittajan haltuun päätnyt päivämätön sanomaleh-



Continental-moottorilla varustettu "Koekone" startissa Mietoistenlahdella. Nousugradientti on selkeän positiivinen. Silminnäkijöiden mukaan lentokaudet kestivät muutamia päiviä tai viikon. Kone oli kuljetettava Hietämäestä siivet irrotettuna jälle. Matkaa oli useampi kilometri. Kuva: via Wirmo-Seura.

tileike kertoo "huono-onnisesta lentokoneenrakentajasta", joka oli jo muutaman vuoden askarrellut oman lentokoneensa parissa. Artikkelissa kerrotaan, että asia kiinnosti siinä määrin ilmailun harrastajia, että Suomen Ilmailuliitto järjesti Kyrölän kesällä 1949 saamaan alkeisopetusta lentämisen taidossa. Puolestapuhujia varmaan riitti, sillä William Virtanen kirjoitti Temmekselle artikkelin alussa siteeratussa kirjeessään näin:

Mikä vahinko, ettei mies ole päässyt Ilmavoimien ohjaajakouluun sodan aikana, niin kuin hän on anonut. Kaikki poropeukalot sinne otetaan, mutta ei sellaista, joka sen ansaitsisi ja josta melko varmasti olisi jotakin tullut. Hän on vasta 23-vuotias. Jos hänellä olisi ollut oikeat piirustukset, niin nyt hän olisi moottorikoneen omistaja.

Kyrölä antoi vuonna 1974 ilmestyneeseen matrikkeliin "Ilmojen halki" tietoja lentokoulutuksestaan. Hän mainitsi suorittaneensa purjelennon A- ja B-kurssit Jämillä vuonna 1948. Vuosi oli kuitenkin 1949. Hän lensi Suomen Ilmailuliiton kursseilla yhteensä 51 lentoa opettajinaan Seppo

Moottorinvaihdon yhteydessä "Koekone" sai jo mittarivaruksen. Kaasuvipukin näyttäisi olevan lentokonetavaraa. Kyrölällä oli hyvä tilaisuus perehtyä lentokone-laitteisiin Jämillä kesällä 1949. Kuva: via Wirmo-Seura.



Relander ja Yrjö Tiilikka. Hänellä oli siis joltinenkin lentokokemus yksipaikkaisella liitokoneella ennen varsinaisia lentoja omalla koneellaan. Toimittajien hehkutukset koelentäjistä, joka ei ollut edes matkustanut lentokoneessa, eivät siis tarkkaan ottaen pidä paikkaansa muutoin kuin kevään 1949 rullausten ja mahdollisten lyhyiden ilmassa käyntien osalta.

Mitä kaikkea tämän jälkeen tapahtui, on hieman epäselvää. Kyrölä ei luovuttanut, vaan korvasi tehottomaksi toteamansa Harley-Davidsonin jostakin hankkimallaan Continental A 40 –lentokonemoottorilla, luultavasti rikkiäisellä sellaisella, jonka korjasi (elettiin vaikeasti saatavien tuontilisenssien aikaa). H-D-moottorilla Kyrölä ei aikalaisten mukaan päässyt kunnolla ilmaan, vaan teki runsaan sadan metrin hyppyjä metrin-parin korkeudessa. Ja jos olisi päässyt, olisi todennäköisesti rikkonut koneensa ennen lentokoulutustaan (pienemmästä lentovauriosta, nokilleen menosta tms. on muistikuvia). Kone oli aika vaativa. Sakkausnopeuden 330 kilon lentopainolla on täytynyt olla vähintään 75 km/h ja siipi saattoi olla kärkisakkaukseen taipuvainen.

Vuonna 1931 kehitetyssä nelisylinterisessä bokserissa Continental A 40 oli versiosta riippuen 37 tai 40 hevosvoimaa. Se oli oikea lentokoneen moottori ja riitti lentämiseen jo hyvin. Varmaa on, että Kyrölä lensi koneellaan tässä asussa. Epäselvää on, missä määrin hän paranteli koneensa rakennetta Kekkoselta ja muilta saamiensa ohjeiden perusteella. Vuonna 2001 Suomen Ilmailumuseon varastoon siirretyn koneen tarkempi tutkiskelu voisi antaa tähän vastauksen. Kuomu siihen ainakin ilmestyi ja kohtalainen mittarivarustus, mikä ilmenee oheisesta valokuvasta. Kone maalattiinkin jossakin vaiheessa.

Vihdoin korkealle

Päivämätön lehtileike jatkuu: *Kyrölä oli aluksi yrittänyt rakentaa lentokonetta käyttövoimana moottoripyörän moottori. Myöhemmin hän on hankkinut vanhan lentokonemoottorin. Muuan turkulainen lehti tiesi eilen kertoa, että tällä koneella Kyrölä olisi päässytkin äskettäin jo muutamana päivänä ilmaan Mietoisten järven jäältä, jopa nousten useita kertoja 1000 m:n korkeuteen tavoitteen ollessa 5000 m. Polttoainetta voidaan koneeseen varata kahden tunnin lentoa varten ja koneen lentonopeus olisi 130 – 140 km tunnissa. Mietoislaiset, jotka eilen puhelimella tavoitimme, suhtautuivat asiaan hyvin arkaillen. Viittasivat vain huhupuheisiin. Kuuluvaisuus Kyrölään kotiin oli tavattoman huono. Lisäksi hän oli myöhäiseen iltaan työpaikassaan.*

Lehden mukaan asian surullisin puoli oli, että Kyrölä oli ”viime joulukuun 29. päivänä” ollut Mynämäellä osallisena kahden ihmisen hengen vaatteissa autokolarissa. Kolari tapahtui Turun maakunta-arkiston papereiden mukaan 29.12.1950, ja tästä pääsemmekin ensimmäisten varsinaisten lentojen ajankohtaan: se oli vuosi 1951. Tätä tukee myös diplomi-insinööri Carl Studen kertomus. Hän oli viran puolesta lopettamassa Kyrölään lentämistä ja pyysi nimismiestä ottamaan potkurin haltuunsa. Finnairin tekniikan johdossa elämäntyönsä tehnyt Stude oli ilmailutoimistossa vuosina 1950 ja 1951 ja pitää jälkimmäistä vuotta 1951 todennäköisenä.

Turun Sanomissa 22.1.1953 kerrottiin Kyrölästä ja myös hänen ensimmäisestä koneestaan. Artikkelissa toistettiin Harley-Davidson- ja Continental-vaiheet ja mainittiin, että H-D-moottorilla Kyrölä olisi suorittanut ”nousuja” ja Continentalilla lentänyt 1000 metrin korkeuteen ja 9 tuntia. Tässä artikkelissa kerrotaan myös, että viranomaisena oli rankaissut laittomista lennoista 1600 markan sakolla, jonka Kyrölä oli nurisematta maksanut: ”Joka tapauksessa oli mi-



Taylorcraft Plus D OH-AUB Malmilla toukokuussa 1950. Kuva: Jaakko Hyvönen.

nulle unohtumaton elämys, kun pääsin rakentamallani koneella nousemaan ilmaan”. Artikkelin mukaan naapurit, etenkin naisväki, olivat peloissaan Kyrölään lentojen aikana. Pelkäsivät pojan ja oman terveytensä puolesta.

Mysteerin ratkaisu?

Kirjoittajan rekonstruktio koneen vaiheista on seuraava:

1. Pentti Kyrölä suunnitteli ja rakensi lentokoneensa kansakoulupohjalta vuosina 1947 – 1949. Hän on kertonut suunnittelun alkaneen jo sota-aikana korsun laverilla ”tymppäntyneenä ikuisen pokerinpeluuseen ja haitarin rimpukukseen” (Kyrölä osallistui vapaaehtoisena jatkosotaan). Hän oli rakennellut sitä ennen lennokkeja ja koki suomenkielisen lentokoneenrakennuksen oppikirjan puutteen pahaksi.
2. Hän teki kevättälvella 1949 kiitoja ja mahdollisesti hyppyjä meren jäältä. Kone oli silloin suksilla. Myöhemmin syksyllä, saatuaan lentokoulutusta liitolennossa, Kyrölä jatkoi kokeiluja jäältä. Nyt kone oli pyöriillä.
3. Harley-Davidson-moottori ei riittänyt saamaan konetta kunnolla ilmaan matalia hyppyjä lukuun ottamatta. Kyrölä paranteli sitä tehokkaammalla Continental-moottorilla, asensi mittarit ja teki muitakin muutoksia.

Fairchild 24W-41A OH-FCK Malmilla 1950-luvulla. Kuva: via Olli Soppi.





Kyrölän kunnostama Taylorcraft Plus D OH-AUB Kuva: via Wirmo-Seura.

4. Huolimatta ilmailutarkastaja Temmeksen keväällä 1949 antamasta hylkäävästä lausunnosta, Kyrölä jatkoi lentoja vuonna 1951. Pääasiallinen lentopaikka oli meren jäällä Saaren kartanon edustalla. Lentäminen oli aikaisten mukaan jo reipasta, ja Kyrölä ilmiannettiin viranomaisille, jotka tulivat paikalle Citroen-merkkisellä autolla, lopettivat lennot ja sakottivat 1600 markkaa. Tämän jälkeen Kyrölä ei paikallisten muistelun mukaan lentänyt tällä koneella; Carl Stude kylläkin arveli, että lennot saattoivat vielä jatkua.

5. Kyrölän kone (runko ja siivet) lahjoitettiin Suomen Ilmailumuseoon vuonna 2001.

Kyrölän ilmailun myöhempiä vaiheita

Kyrölä jatkoi lentoharrastustaan ostamalla vuonna 1951 Austerin (Taylorcraft Plus D) OH-AUB romut. Kone oli vaurioitunut pahasti ohjaajan hengen vaatineessa lentonnettomuudessa 14.5.1950 Siuntiossa. Hän toimitti sen rungon Veljekset Karhumäki Oy:lle oikaistavaksi ja teki itse loput ilmailutoimiston luvalla. Kyrölä rakensi yötä päivää, ja kone valmistui korjauksesta marraskuussa 1952. Koneen katsasti ja koelensi Turun kentällä Kalle Temmes. Voidaan olettaa, että Temmes oli ohjaamassa Kyrölää luvallisen ilmailun piiriin.

Vuonna 1953 Kyrölä suoritti nopeaan tahtiin yksinlentojen A1, yksityislentäjän A2 ja ansiolentäjän B1 lupakirjat.

Cessna A185 OH-CCY oli Pentti Kyrölän omistuksessa 1974-1985. Kuva: Kyösti Partonen.



Opettajana oli muun muassa William Vaasvirta – aiemmalta sukunimeltään Virtanen – sama mies, jonka kirjettä on siteerattu tässä artikkelissa. Koulutus tapahtui pääasiassa Turun Artukaisten kentältä ja Mietoisista. Matkalentoja tehtiin ainakin Vaasaan, Kauhavalle, Poriin ja Ylivieskaan. Koulutusta annettiin Praga Air Babyllä ja Klemmillä, pääasiassa kuitenkin Kyrölän omalla Austerilla. Kyrölä lensi tyyppit myös Fairchild 24:stä ja Piper Cubista. Hän sai vesilentokelpuutuksen vuonna 1954.

Kyrölä toimi puukäsityön opettajana Tavastilan koulussa Mietoisissa. Vaimo Aino oli kotitalouden opettaja samassa koulussa. Ansiolentotoiminnasta tuli vapaa-aikojen työllistäjä. Auster ei ollut kaksipaikkaisena tässä toiminnassa kovin tuottoisa, ja Kyrölä hankki jo vuonna 1953 Lentohuolto Oy:n nelipaikkaisen Fairchild 24W-41A:n OH-FCK, entiseltä brittitunnukseltaan G-AKIZ. Se oli jäljäänä siviilimyynti Yhdysvaltain ja Iso-Britannian ilmavoimien entinen yhteyskone.

Keski-Suomen Ilmailumuseossa on aikakauslehden sivujen kopioita vuodelta 1967, joissa Kyrölä esiintyy Fairchildin vieressä. Koneen halli ja lentopaikka olivat yhteislaitumella Kääppän saarella (Iso-Kääppä) Laajoen suistossa. Suiston toinen jokiuoma on sittemmin kasvanut umpeen, mutta Kyrölän itse suunnittelema ja rakentama halli on edelleen pystyssä nautojen suojana.

Rikoskirjailijana tunnetun Aarre Haunian kirjoittamassa artikkelissa kerrotaan, että Kyrölä ajelivat kunnostamalaan vuoden 1939 Ford Taunuksella pitkin Eurooppaa etsimässä koneeseensa osia. Aherruksien tuloksena syntyi ”perhelentokone”, jolla Kyrölät saattoivat lentää saaristoon ottamaan aurinkoa. Artikkelista ei täysin selviä, puhutaanko siinä OH-FCK:n korjauksesta/peruskorjauksesta vai OH-AUB:stä. Kyrölällä oli kumpikin kone yhtä aikaa nimissään ilma-alusrekisterissä: OH-AUB 24.2.1953 – 7.3.1955 ja OH-FCK 4.9.1953 – 14.10.1969. Austerin hän myi T. Rajakankaalle Karvialle ja Fairchild meni vaihdossa Lentohuollolle, kun Kyrölä hankki yhtiöltä Cessna A185 OH-CCY:n käyttöönsä.

Cessna oli Kyrölän käytössä vuoteen 1986 asti. Hän lunasti sen nimiinsä vuonna 1974. Kyrölä lensi taksi- ja keli-rikkolentoja saaristossa muun muassa Naantalista. Tuki-kohta pysyi Kääppän saarella. Taloudelliselta kannalta lentäminen ei ollut aina ruusuilla tanssimista. Kyrölä valitteli Turun Sanomissa vuonna 1976, että alku oli hankalaa, kun hän kuoletti Cessnaa lainarahalla ja rahaa meni myös vakuutuksiin. Saariston suksilennot annettiin hänen mielestään ammattilaiselta harrastajille eli Turun Lentokerholle. Vuonna 1983 tehdyssä haastattelussa Kyrölä kertoi, että häntä syrjittiin toimeksiannoissa 15 vuotta. Kuusipaikkainen kone ei kelvannut, kun nelipaikkainen laskettiin halvemmaksi. Kaikesta huolimatta Kyrölä kertoi olleensa toiveammatissaan. Pentti Kyrölä kuoli vuonna 1999.

Artikkelin lähteet

Artikkeli oli varsinainen palapeli. Sen siemen on nippu kopioita, jotka kirjoittaja otti 70-luvulla ilmailuinsinööri Pekka Pärssisen työhuoneesta olleista papereista Ilmailuhallituksessa (Kekkonen lausunto, Virtasen kirje ja lehtileikkeitä). Nippu löytyi sattumalta nurkkia siivottaessa. Lisätietoa löytyi vanhoista Turun Sanomista ja Keski-Suomen Ilmailumuseon arkistosta (päiväämättömiä K.W. Janarmon keräämiä lehtileikkeitä). Seuraavien henkilöiden apu oli ratkaisevan tärkeä palapelin kokoamisessa: Jari Lassila, Markku Lemmetti, Unto Huttunen, Esko Hietanen, Carl Stude ja Kari Ahtiainen. Heille parhaimmat kiitokset. Rekisteritiedot ovat kirjasta Ritaranta & Mäkinen; The Complete Civil Aircraft Registers of Finland.