

Kuvakavalkadi

purjelennon SM-kisoista 1947



Teksti Jukka Raunio
Kuvat Lars Norrmén

Kilpailijat yhteispotretissa 9.7.1947, vasemmalta: Kantonen, Haltiala, Alanne, Kahva, Temmes, Mattila, Katajainen, Korhonen, Poppius ja Norrmén. Kuvaaja Norrmén (1920 – 2010) sai purjelentokoulutuksensa Grunaun purjelentokoulussa jo 30-luvulla. Hän esisuunnitteli PIK-3:n diplomityönään ja työskenteli Ilmailuliitossa 1947–1948, maanmittarina Venezuelassa 1947–1954, Wärtsilällä 1954 – 1965, Portugalissa 1965 – 1968 ja tehtaanojohtajana Wärtsilällä Vaasassa sen jälkeen. Lars Norrmén harrasti ilmailua vielä pitkään eläkeiässä toimien mm. Vaasan lentokerhon hinauslentäjänä.

Diplomi-insinööri Lars Norrmén luovutti aikoinaan valokuvia kirjaa ”PIK-sarjan lentokoneet” varten ja antoi luvan julkaista niitä asiallisissa yhteyksissä. Nipussa oli myös nämä laadukkaat otokset purjelennon SM-kilpailuista Parolassa vuonna 1947. Kuvissa esiintyy koko aikakauden purjelentokerma: miehiä, jotka ovat monella tapaa vaikuttaneet suomalaisessa ilmailussa ja yhteiskunnassa.

Suomen kolmannet purjelentokilpailut pidettiin Parolan perinteikkäällä kentällä 2.-13.7.1947. Ne olivat edellisten vuosien tapaan kutsukilpailut. Suomen Ilmailuliiton purjelennon keskuustoimikunta valitsi seuraavan joukon: Pentti Alanne, Jorma Haltiala, Martti Kahva, Nils Katajainen, Lars Norrmén ja Lennart Poppius Helsingistä, Olavi Korhonen Kuopiosta, Erkki Kantonen Ojakkalasta, Esko Mattila Oulusta ja Kalle Temmes, joka harjoitteli tuolloin ABA-lentoyhtiöllä Tukholmassa.

Alanne ja Kahva pääsivät kisoihin varamiehinä lentomestari Jorma Norolan ja ekonomi Pentti Tarkkosen ollessa estyneitä osallistumaan. Kilpailun johtaja oli Pauli Ervi ja hinauslentäjinä toimivat Erkki Emaus ja Jaakko Nurmi. Sääennusteista huolehti kapteeni, sittemmin geofysiikan professori Erkki Palosuo. Parolassa toimineen Ilmavoimien viestipataljoonan komentaja, everstiluutnantti Armas Eskola joukkoineen tuki kilpailun järjestelyjä.

Kalustoksi kerättiin kaikki mitä oli: DFS Weihet OH-WAA ja OH-WAB, DFS Olympiat OH-OAA, OH-OAB ja OH-OAC sekä varakoneeksi DFS Rhönbussard OH-RAD. Arvonta antoi OH-WAA:n kilpailuparille Temmes-Poppius, WAB:n Norrmén – Kantonen, OAA:n Haltiala – Alanne, OAB:n Katajainen – Kahva ja OAC:n Mattila – Korhonen. Kalustolle laskettiin tasoituskertoimet:

Weihe 0,8, Olympia 1,0 ja Rhönbussard 1,2. Pisteitä tuli sekä korkeuksista että matkanopeudesta. Korkeus- ja nopeusmatkalennon pisteet laskettiin tietyillä kaavoilla, joissa kilpailijan suorituksia verrattiin päivän parhaisiin nousuihin ja nopeuksiin.

Kisa alkoi vaatimattomalla kuulostavalla matkalla Parola – Katalina – Parola 15 km, mutta kilpailija sai siis päättää keskittykö korkeus- vai nopeussuoritukseen. Toisena kisapäivänä matkatehtävä oli Parola – Alajärven länsipää – Rostila – Parola 30 km, kolmantena taas Parola – Katalina – Parola, neljäntenä Parola – Hattulan ylikäytävä – Katalina – Parola 20 km, viidentenä ja viimeisenä Parola – Pekola – Parola 10 km. Kukin kilpailija sai enintään kaksi hinausta päivässä, ja suoritukseksi laskettiin yli 30 minuutin lento tai lento, johon sisältyi vähintään 500 metrin vapaa nousu. Merkittävimpana suorituksena pidettiin Norrménin nousua 4600 metriin ukkospilvessä, jossa osa mittareista jäätty ja lakkasi toimimasta. Maastoonkin mentiin monta kertaa. Katajaisen Olympia vaurioitui siinä määrin, että Jämiltä oli haettava varakone. Kantonen tuli maaliin niin suurella nopeudella, että Weihesta irtosi kuomu ja putosi kentän reunaan.

Lopputulokset ja pisteet olivat: Temmes 819, Korhonen 588, Norrmén 561, Haltiala 396, Kahva 378, Poppius 372, Kantonen 270, Katajainen 208, Alanne 192 ja Mattila 172. Kilpailusta on pitkä artikkeli Ilmailu-lehdessä 8-9/1947. Olympiasta on kerrottu lehdessämme 2/1996 ja Rhönbussardista 3/1996. Weihesta on luvassa juttu lähiaikoina.

Kiitokset täydentävistä tiedoista Jukka Hälilälle, Markku Kanniselle, Jaakko Kaskialle, Kai Mellénille ja Matti Saloselle.

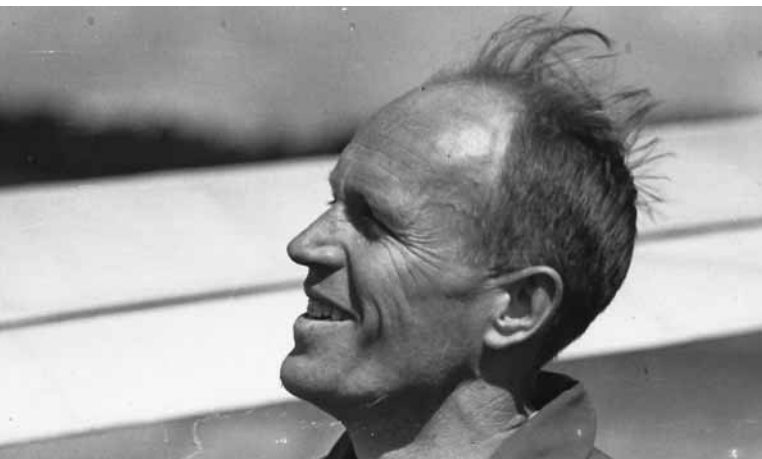


⇐Kilpailun voittaja, diplomi-insinööri Kaarlo Temmes (1919–1998) oli maamme ensimmäinen Kulta-C-lentäjä ja osallistui purjelennon MM-kisoihin Sveitsissä 1948 (22. sija) Örebrossa 1950 (11. sija). Hänet tunnetaan myös PIK-5:n suunnittelijana. Temmes työskenteli Ilmailuliitossa 1945–1946, AB Aerotransportilla 1946–1947 ja kulkulaitosministeriön ilmailutarkastajana vuoteen 1956 saakka, jonka jälkeen seurasi jakso Aero Oy:n/Finnairin lentotoiminnan johtajana vuoteen 1965. Ilmailuvirkamiehen ura jatkui sitten aina Ilmailuhallituksen pääjohtajaksi asti. Sodan aikana Temmes palveli hävittäjälentäjänä kolmessa laivueessa ja hänelle on kirjattu yksi ilmavoitto.

Neljännän sijan saavuttanut Jorma Haltiala (1926 - 1997) oli innokas lennokkiharrastaja, teki FAI-liidokkien Suomen ennätyksen 1942 ja perusti Resson lennokkikerhon seuraavana vuonna. Haltiala valmistui ekonomiksi vuonna 1951 ja ilmaili ahkerasti opintojen lomassa. Hän osallistui purjelennon MM-kisoihin Sveitsissä 1948 sijoituksella 11. ja Ruotsissa 1950 sijoituksella 14. Haltiala suoritti reservin aliupseerikurssin Kauhavalla ja sai monimoottorikelpuutuksen Blenheimillä. Ura jatkui liikennelentäjänä Aero Oy:ssä / Finnairilla DC-3:sta aina DC-10:een saakka. Jälkimmäistä hän lensi myös Singapore Airlines'illä. ⇒



⇐Toiseksi tullut E. Olavi Korhonen (1906 -1970) oli Kuopion purjelennon perustaja ja tukipylyvä. Harrastus alkoi jo 1936, ja Korhonen oli sota-aikanakin poikien ammattikurssien vetäjä ja opettaja Jämillä. Hän oli keskeinen henkilö, kun venäläisestä sotasaalisliitimistä kehitettiin kotimainen Harakka-alkeisliitokone. Ammattikoulun puukäsi-työn opettajalla oli mahdollisuus viettää paljon aikaa Jämillä, ja Korhonen saavutti muun muassa matka- ja aikalennon ennätyksiä.



Martti Kahva (1926 – 2003), kilpailun viides, oli monipuolinen ilmailija, joka aloitti harrastuksensa sota-aikana Jämillä. Hän saavutti purjelennon aikaennätyksen 11 h 32 min 2.7.1949 ja Kai Mellénin kanssa 5. sijan purjelennon MM-kisoissa Madridissa 1952 2-paikkaisluokassa. Kahva lensi myös moottorikoneita Jämillä ja muun muassa postia Lentohuollon kalustolla. Hän vaikutti lennonjohtajana ja lentoaseman päällikkönä Malmilla 60-luvun alkupuolelle saakka ja tunnettiin sen jälkeen ravintola Kauppakillan ovi-miehenä. ⇒



⇐Kuudenneksi tullut diplomiekonomi Lennart Poppius (1909–1972) toimi Ilmapuolustusliiton ja Ilmailuliiton lennokkitoiminnan ohjaajana 1937 – 1947 ja Ilmailuliiton toiminnanjohtajana 1947–1948. Tämän jälkeen hän työskenteli vakuutusosalalla. Poppius oli Jämin legendaarisia kantahahmoja ja aloitti purjelentonsa Puolassa jo 30-luvulla. Talvi- ja jatkosodan hän palveli tähtystäjänä pommikoneissa. Luutnantti Poppius pelastautui 2.7.1941 nousukokeessa syöksykierteeseen menneestä DB-14:sta laskuvarjolla – ainoana miehistön jäsenistä.



Kilpailujen seitsemäs Erkki Kantonen (s.1925) kävi Ilmavoimien ohjaajakurssi 7:n ja liittyi Jämin lentosirkuksen lentäjiin sekä hankki ansiolentäjän lupakirjan. Hän invalidisoitui vaikeasti ohjatessaan kunnostamaansa Bücker Jungmeisteria OH-SEA taitolentoesityksessä 15.5.1953 Kauhajoen lentonäytöksessä. Tämän jälkeen hän teki vielä pitkän työuran hienomekaanikkona työstäen dieselsuuttimia ja valmistaen jousiammuntavälineitä. Mukana on ollut monipuolinen urheilu; Kantosta pidetään vammaisjousiammunnan kehittäjänä Suomessa. ↓



Kilpailun 9. Pentti Alanne (1926 – 2008) aloitti ilmailuharrastuksensa lennokeilla Viipurissa. Talvisota vei perheen Tampereelle. Alanne niittasi Blenheim-pommikoneita lentokonetehaalla. Vuonna 1942 hän pääsi purjelento- ja ammattikursseille Jämille. Parhaiten Alanne muistetaan lukuisista eksperimentaalikoneistaan: PIK-10 Paukkulauta, Moottori-Lerche, Moottori-Blanik, Moottori-Harakka, Corby Starlet, Mini-Sytky ja Druine Turbulent. Työuransa tekniikko Alanne teki pääasiassa Suomen Autoteollisuuden palveluksessa. ⇒



Tekniikko Esko Mattila (1925 - 1996) tuli sijalle 10. Hän oli Oulun ilmailukerhon perustajia, kerhon ensimmäinen sihteeri ja alkuun sen ainoa purjelennon kouluttaja. Mattila aloitti lentämisen Jämillä 1942, eteni nopeasti purjelennon opettajaksi ja sai sen jälkeen Ilmavoimissa radiosähköttäjän koulutuksen. Vuonna 1944 Mattila piti Jämillä sotilaspojille sähkötyökurssia. Hän oli sota-aikana lennokinrakennuksen ohjaaja sekä purjelennon opettaja Jämillä. Hän muutti 50-luvun lopulla Raaseen ja oli perustamassa ilmailukerhoa myös sinne. Mattila palasi Ouluun 70-luvulla. ⇒



↑ Kahdeksanneksi tullut Nils Katajainen (1919 – 1997) oli kilpaporukan hävittäjä-ässä (35,5 ilmavoittoa) ja Mannerheim-ristin ritari, ainoa reservin lentäjästä. Hän aloitti purjelennolla ja kuului vuoden 1940 peruuntuneiden Jämin kisojen olympiavalmennettaviin. Hänelle myönnettiin yhdessä muiden elossa olleiden lentäjäritareiden kanssa Harmon-patsas vuonna 1994. Sodan jälkeen Katajainen toimi yrittäjänä ja Helsingin kaupungin ulosottomiehenä.



⇐ Hinauslentäjä Erkki Emaus (1920 – 1988) tunnettiin parhaiten lennonjohtajana ja Ilmailuhallituksen lennonjohtotarkastajana. Hän sai lentokoulutuksensa sotaohjaajakurssi 3:lla ja palveli hävittäjälentäjänä Lentolaivue 32:ssa saavuttaen Curtissilla kaksi ilmavoittoa. Kilpailun aikoihin hän oli Helsingin ilmailuyhdistyksen sihteeri.





Weihet, Olympiat ja varakone Rhönbussard kilpailua odottamassa Parolan lentokentällä.



Toinen hinauslentäjä Jaakko Nurmi (1920 – 1948) oli myös sotalentäjä. Tie kulki UK 13:n kautta Lentolaivue 26:een ja 34:ään, missä hän ampui MT-448:lla alas Jak-9:n. Teekkari Nurmi suunnitteli PIK-7 Harakka III:n. Häntä yhdisti Kantosen kanssa traagisella tavalla Jungmeister OH-SEA. Nurmi menetti henkensä rikkoessaan koneella pilot-palloja Haminan lentonäytöksessä.⇒

⇐Kilpailun johtaja majuri Pauli Ervi (1909–1989) aloitti purjelentoharrastuksensa ennen sotaa. Hän päätti Kadettikoulun 1933 ja palveli Ilmavoimissa vuoteen 1953 saakka. Tähän kuului sota-aikana jaksot hävittäjälentolaivueiden lentueenpäällikkönä sekä ilmailuasiamiehenä Berliinissä. Sotilasuran jälkeen Ervi toimi mainosalalla sekä Suomen Autoklubin ja Autoliiton ja johdossa. Hän oli kilpailun aikaan liiton purjelennon keskuustoimikunnan jäsen ja palveli Ilmavoimien esikunnassa Munkkiniemessä.



Ilmailutoimittaja Pärtyyli Virkki ja kilpailun johtaja Ervi takanaan hinauskoneet Smolik OH-ILP ja Viima VI-17.

