ILMAILUN HISTORIAN SIIPIEN HAVINAA

Pentti Kaukonen

LAPIN PURJELENNON ALKAMINEN

Ennen Talvisotaa oli Lapissa vain viisi Suomen Ilmapuolustusliiton alaista ilmapuolustusyhdistystä. Ne olivat Tornion (per.1926), Kemin (1927), Röytän (1927), Rovaniemen (1927) ja Petsamon ilmapuolustusyhdistykset. Useimmilla yhdistyksillä ei ollut minkäänlaista lentokalustoa, mutta aatteellista ilmailuintoa sitäkin runsaammin. Rovaniemeläisillä ja kemiläisillä oli kerhossa rakennetut Grunau-9 alkeiskoneet ja Grunau "Baby" harjoituskoneet. Lentäminen niillä tapahtui talvisin jäiltä joko auto- tai vintturihinauksina .Kesälentoja ei ollut lentokentän puuttumisen takia. Kemi sai kentän vuoden 1937 lopulla ja Rovaniemi vuonna 1940.

Lapin Kansa -lehti kertoo 8.8.1935 päivätyssä artikkelissaan, että saksalaiset lentäjä Hanna Reitsch ja meteorologian tohtori Joacim Küttner kävivät tutkimassa Kaunispäällä paikan sopivuutta purjelentopaikaksi.

Rinnetuuliolosuhteet olivat siellä varsin hyvät, mutta maaston kivisyys vaarallinen laskeutumiseen.

Myös Jämin Ilmailukoulun johtaja lentokapteeni T.B Nissinen teki tutkimusmatkan Lappiin kesällä 1938. Hän kuulema "nuuski" Klemm -25 koneellaan kaikki Lapin tunturit ja niiden ilmatilat. Erityisesti kerrotaan hänen ihastuneen Pallastunturiin. Hän jopa laskeutui Laukukeron huipulle jarruttomalla Klemmillä kesäolosuhteissa. Nissinen oli sitä mieltä, että Pallas olisi ollut parempi purjelentopaikka kuin Jämi.

Ehkä sodanaikaisilla Jämin kursseilla hämeenlinnalainen Harald Tandefelt (jota kutsuttiin lyhyesti Tande) oli kuullut Nissisen kehuja Pallaksesta. Olihan Pallas paljon suurempi "kivi" kuin Jämin harju, joten olisihan siellä eri toista lentää rinnetuulessa kuin Jämin "nyppylässä". Lentämiseen kelpaisi hyvin alkeis- ja harjoituskonekalusto. Niinpä hän rohkaisi mielensä ja ehdotti keväällä 1947 Hämeenlinnan kerhon kokouksessa lähtöä kesällä joksikin aikaa lentämään Pallakselle kerhon kahdella alkeiskoneella. Ehdotus hyväksyttiin, jos lähtijöitä löytyy vähintään kuusi ja Tande ryhtyy porukan vetäjäksi.

VALMISTAUTUMINEN

Lähtijöiksi ilmoittautuivat Tanden lisäksi: Henrik Tuurela, Erkki Veijalainen, Olavi Tammiaho, Eero Kuusisto, Paavo Savikurki, Juhani Gulin ja Juhani Horma (yht. 8 henkilöä). Kolme viimeistä kaveria meni leirille vasta sen loppuosalle.

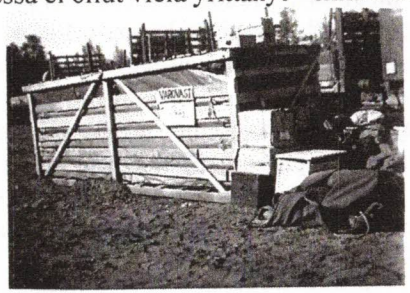
Kalustoksi saatiin Harakka I ja Harakka II, jonka rakentaminen oli vielä kesken. Nyt tuli intoa ja tarvetta niin, että kone valmistui kahdessa viikossa.

Kalusto oli kunnossa, mutta moni muu asia odotti vielä tekijäänsä. Majoittuminen oli ajateltu tapahtuvaksi teltassa, sillä tiedettiinhän Lapin olevan tuohon aikaan kutakuinkin tyhjänä asumuksista. Komea funkistyylinen Pallashotellikin oli saksalaisten tuhoama räjäyttämällä. Tanden suulaudella ja taitavuudella löytyi pari sotilastelttaa, ruokatarvikkeita, koneiden hoitoon ja korjaukseen tarvittavia työkaluja ja materiaalia, viranomaisen antamat luvat tällaisen operaation suorittamiseen, kuljetuksen järjestelyt ym. Tande oli organisaattori ja homma tapahtui. Sen sijaan jokaisen piti itse hoitaa kulkulupa-asiat. Sen saamiseen edellytettiin alaikäiseltä (siihen aikaan alle 21 v.) vanhempien suostumusta. (Vain Tande oli 22 v.,) Kyllähän suostumukset saatiin, mutta mitähän pyörähtelikään isien ja äitien mielessä, kun lähes päivittäin oli

lehdistä luettavissa onnettomuuksista, joihin Lapissa liikkujat joutuivat miinojen ja muiden räjähteiden takia. Poika piti lähettää vaaralliselle seudulle ja vieläpä lentämään oudoissa olosuhteissa. Vähiten lentokokemusta omaavalla Juhani Hormalla oli takanaan 5h 30' ja purjelennon B-tutkinto. Lentojen lukumäärä oli kuitenkin jo 164 starttia.

MATKUSTAMINEN

Pallasleirin ajaksi oli ajateltu 15.6. -12.7.1947. Sen huomioiden konelaatikko lähetettiin jo kesäkuun alkupäivinä rautateitse Aavasaksalle, jotta se varmasti olisi siellä lentäjien saapuessa. Eturyhmä (5 kaveria) nousi junaan Hämeenlinnan asemalla 14.6. innostuneena mahtavasta tavoitteesta: lentämisestä Pallastunturin rinnetuulessa, tehtävästä, jota kukaan muu Suomessa ei ollut vielä yrittänyt - ehkä kuitenkin haaveillut.



Matka Hämeenlinnasta Aavasaksalle kesti junanvaihtoineen ja odotuksineen n. 24 tuntia. Miten siitä eteenpäin? Olihan Pallakselle vielä matkaa runsas 200 km.

Kun tultiin Aavasaksan asemalle, niin ilokseen saatiin todeta, että ratapihalla näkyi avovaunussa konelaatikko. Se oli tullut perille suunnitellun aikataulun mukaisesti. Sen sijaan Tanden jostakin järjestämää kuorma-autoa ei näkynyt missään. Mutta Tande oli luottavainen sen tulemiseen: "Ehkä se vähän myöhästyy, mutta varmaan se tulee."

Myöhästyminen oli kaksi päivää. Silloisissa oloissa se oli varsin vähän, eritoten kun auton kuljetuskapasiteetti hyödynnettiin mahdollisimman tarkoin. Auto ei kuljettanut vain hämeenlinnalaisten lentokonelaatikkoa, vaan tiilikuorma Lapin jälleenrakennusta varten oli sen pääasiallinen lasti. Kuorman päälle nostettiin konelaatikko, joka muuhun lastiin verrattuna oli hyvin kevyt, mutta paljon tilaa vievä. Olihan ylöspäin tilaa, jopa niin paljon, että lentäjänuorukaiset kiipesivät vielä laatikon päälle ja peittelivät itsensä pressulla suojaksi sadetta ja viimaa vastaan. Niin lähti vihdoinkin

pitkänokkainen Ukko-Volvo hörskyttelemään kuraisia ja kuoppaisia soratietä pitkin kohti Muoniota ja Kittilän Pallastunturia.

Koko päivä oli kulunut matkan tekoon. Muonioon oli jätetty tiililasti. Volvon möyrytessä pienellä vaihteella ylämäkivoittoista tietä Pallastuntirijonon silhuetti piirtyi yöttömän yön kuulasta taivasta vasten. Sade oli lakannut. Etelän pojat näkivät ensi kertaa tuntureita. Ne olivat todella upeita. "selvästi suurempia kuin Aulanko tai Jämin rinteet", tokaisi joku varovasti, ettei liikaa paljastaisi ihastelevia tunteitaan. Tande tarkkaili poikien ilmeitä ja näki, miten lapinlumo alkoi iskostua heihin. Se oli hyvä merkki, sillä sen myötä tulee aina myös voimaa kestää vastuksia Lapin joskus ankarissakin olosuhteissa. Kuukauden kestävällä leirillä koetaan varmasti myös kylmää, räntäsadetta, jopa myrskyäkin ja kauniilla säällä vaivaavat sääsket ja mäkäräiset, joilta ei saa hetken rauhaa. Sen hän tiesi, sillä ennen sotaa hän oli ollut Lapissa käymässä ei kovin monta kertaa, mutta kuitenkin.. Toisiin verrattuna hän saattoi pitää itseään melkoisena Lapin tuntijana.

Auto ei päässyt ajamaan aivan sinne, minne oli ajateltu. Sen täytyi pysähtyä vajaan kilometrin päähän. Siihen asti oli tie. Vanhan hotellin rauniot näkyivät tältä etäisyydeltä epämääräisenä kiviröykkiönä. Jonkinmoinen majarakennelma oli kyhätty tien päähän, siihen paikkaan, jossa nyt on uusi hotelli.

LEIRIYTYMINEN

Ei muuta kuin lastia purkamaan, jotta auto pääsee muihin hommiin. Purkamisen jälkeen kiitettiin kuskia ja Tande näytti keskustelevan hänen kanssaan pitempäänkin. Ilmeisesti puhuttiin maksusta, paluukuljetuksesta kuukauden kuluttua ja muusta semmoisesta. Koneet piti purkaa laatikosta, sillä laatikkoa ei jaksanut miesvoimin kantaa tuollaista matkaa. Koneiden lisäksi siellä oli muutama sata kiloa muuta tärkeää, mm 150 kg perunoita.

Jokunen tunti siinä kului, ennen kuin kaikki oli aiotulla leiripaikalla eli vanhan hotellin raunioilla.Siellä pantiin teltat pystyyn ja ryhdyttiin ruoanlaittoon. Ruokapula oli koko maas- sa, joten leiriläisilläkään se ei voinut olla kovin monipuolista. Ruokavarat olivat pääasiallisesti kuivaa leipää, kauraryynejä, voita, perunoita ja silavaa. Näistä sopivia sekoituksia tehden siirrettiin nälkä aina myöhäisempään ajankohtaan. Kahviakaan ei ollut. Mutta kylläkin kahvin korviketta, joka ilmeisesti oli tehty sekoittamalla pieneen kahvinpapumäärään paahdttuja rukiinjyviä. Jauhettuna siitä valmistettiin juomaa, joka sai korvata aidon kahvin.

Sodanajan poika ei ollut ehkä maistanutkaan oikeata kahvia, joten tervanmusta korvike maistui hänestä hyvältä. Hyvältä maistui myös Vatikurussa olevan tunturipuron vesi. Sellaista makua ja luonnon raikkautta ei etelänpoika ollut koskaan aikaisemmin saanut kokea.

Yö oli jo pitkällä tai paremminkin oli aamuvarhainen, kun vetäydyttiin telttoihin untuvamakuupussien lämpimyyteen. Tiheä usva oli laskeutunut läheiselle suolle ja kuruihin. Öisen auringon kajo siveli sen melkein lumivalkeaksi. Unta ei tahtonut tulla. Ehkä yön valkeus ja muutenkin uudenlaisen luonnon kokeminen pitivät virkeinä. Unta odotellessa muisteltiin päivän tapahtumia, joista jotkut tuntuivat nyt peräti hauskoilta, mutta tositilanteessa ne oli otettu vakavasti. Tällainen oli esimerkiksi se, kun autonkuljettaja oli antanut neuvoja miinavaarasta tiellä pidetyn tauon aikana: "Se on pojat niin, että metsään ei mennä kuselle miinavaaran takia! Kuskaa vain siihen tien reunaan ja lyhyellä kaarella, etteivät miinat räjähdä!" Veijalaisen Erkkikin otti neuvon miinavaarasta niin tosissaan, että kusi kenkänsä kärjelle. Aikansa muistelu jatkui, mutta lopulta Uni-Jukka vei voiton.

LENTÄMÄÄN

Päivän koittaessa alettiin valmistelut lentämistä varten.. Koottiin molemmat Harakat ja kuunneltiin Tanden neuvoja rinnetuulilentämisestä. Hän oli ainoa, joka sitä hommaa oli tehnyt pienoisesa Jämin rinteessä.

Tande kertoi, että tuulen nopeuden täytyy olla vähintäin 12 m/s ennen kuin lähdemme yrittämään. Kone ohjaajineen heitetään rinnetuuleen. Tulette näkemään, että se käy kätevästi. Miten rinnetuulessa lennetään, siitä saimme tarkat ohjeet. Laskeutuminen tapahtuu rinteen päälle siten, että hitaasti lentävä kone ohjaajineen siepataan miehissä kiinni. Joka aamu on jonkun käytävä mittaamassa tuulen nopeus taivaskerolla ilmavoimilta sadulla tuulimittarilla, sillä täällä Vatikurussa me emme tiedä tuulesta mitään.

Kun kysyttävää ei ollut, jatkettiin valmisteluja. Keskeisin työ oli koneiden "raahaaminen" ylös tunturiin.. Koneet piti kantaa, a 92 kg.. Tähän hommaan oli hyvin aikaa, sillä alkupäivien säät olivat heikkotuulisia.

Kun sitten aamulla 20.6. tuulenmittaaja toi viestin "Taivas- kerolla puhaltaa 14 m/s, syntyi leirissä liikettä. Aamupuuro oli jo syöty. Lämpimät kamppeet mukaan ja kantamaan Harakka II:sta Laukukeron huipulle. Ehkä

siinä vähän hätäiltiin, kun siipi raapaisi kivikkoon ja siiveke särkyi. Kone vietiin kuitenkin ylös ja päätettiin korjata siellä.

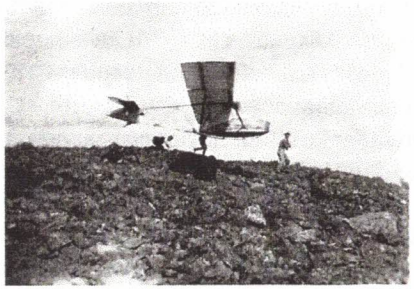
Tande aloitti Harakka I:llä. Neljällä kaverilla kone heitettiin rinnetuuleen. Sinne meni Tande. Lennon aikana piti toisten korjata Kakkosta, mutta eihän siitä tullut mitään, kun oli niin mielenkiintoista katseltavaa. Tande tuli laskuun, otettiin kiinni ja uusi mies heitettiin taivaalle. Jokainen sai ensilentonsa tehtyä sinä päivänä.

Hämeenlinnalaisilla lienee ollut takana ainakin kahden vuoden lentoharjoittelu, ennen kuin rohjettiin lähteä kokeilemaan Pallaksen rinnetuulta.

Jälkijoukko, johon kuuluivat Paavo Savikurki, Juhani Gulin ja Juhani Horma, saapui Pallakselle vasta leiriajan puolivälissä, mutta lentämään pääsivät hekin. Ensin heitettiin pojat kukin vuorollaan 15 minuutiksi rinnetuuleen, jotta saivat tuntumaa mahtavasta luonnonilmiöstä, ja sitten saivatkin lentää pitempiä aikoja toisten tapaan.

Rinnetuulikokeiluun liittyi aivan oleellisena osana se, että yritettiin pysyä ilmassa mahdollisimman kauan. Tuuliolosuhteet ja vuorokauden pitkä valoisa aika antoivat siihen kylläkin mahdollisuuden, mutta lentäjän jaksaminen ilmassaoloon oli jo vaikeampaa.

Jotkut jaksoivat. Henrik Tuurela lensi yhteenmenoon 9h 10' ja teki lennollaan silloisen aikalennon SE:n. Kovin paljon hänestä ei jäänyt Tandekaan, sillä hän onnistui pysyttelemään rinnetuulessa 8h 57'.



Muutama yli 5-tuntinen lento tuli myös.

Vaikka leiriaika oli lähes kuukauden mittainen, niin pitkät lennot ja tietenkin väliin sattuneet huonot säät rajoittivat lentojen lukumäärän koko ajalta 25:ksi. Lentotunteja kertyi n. 40 h. Tulos oli kahdeksan lentäjän ja kahden alkeiskoneen ryhmälle paljon parempi, kuin oli ennakolta uskallettu odottaa. Pojilla oli hyvin tiedossa, että jotkut käyvät kesästä

toiseen Lapissa pyydystämässä lohta, vaikka eivät onnistuisi saamaan ainuttakaan kalaa. Hekin kuitenkin sanovat: "Lohta kannattaa pyydystää, vaikka sitä ei saisikaan!" Niin, miksi sitten ei kannattaisi yrittää Pallaksen rinnetuuleen, vaikka sitä ei tulisikaan.. Mutta nyt tuli. Pojat olivat tyytyväisiä.

Kuva 3. Porukka vasemmalta: Henrik Tuurela, Erkki Veijalainen, Harald Tandefelt, Olavi Tammiaho, Paavo Savikurki, Juhani Horma