

Nostalgiatyypeillä Auster 4:

Teksti:
JUKKA RAUNIO
KUVAT:
KARI OLLILA

SAHAPUKKI VAI EI?

- **Persoonallinen ja opettavainen lennettävä, jonka ohjaamoergonomia on hirvittävä.**

Näin kuvailee nuori lentäjäpoika Jukka Raunio Auster 4:ää OH-AUF:ää vuodelta 1944. Hienosti entisöidyn koneen omistaa tunnettu experimental-hahmo Olavi Sakselin.

Veronica Volkorsz kirjoittaa kirjassaan *The Sky and I*: ”Kaikkien vastemmiehinä pitämäni lentokoneiden joukosta vihaan eniten Austeria. En voi edes suhtautua siihen kuin lentokoneeseen. Minulle se on enemmänkin siivellä varustettu ompelukone. En saa laskua onnistumaan edes päivällä yöstä puhumattakaan.”

Meilläkin vanhemmat ilmailuisännät mainostavat koneparkaa sahapukkina, mutta lisäävät samaan hengenvetoon, että luempaa ja kestävämpää lentokonetta saa hakea.

Auster liittyy suomalaisen yleisilmailun pioneerivuosiiin samoin kuin Fairchild, Sokol tai Leivo. Suksi-Austerin kyydissä on moni mökinukko ja -akka saanut ensimmäisen ja usein ainoaksikin jääneen lentokyytinsä.

Ensimmäinen ja tunnetuin Austerimme on ”Auster Ahkera” OH-AUA, josta Eero Pakarinen kertoo mielenkiintoisessa kirjassaan *Lentosirkus Pilvien Huimapäät*. Se rekisteröitiin Tampereen Lentoliikenteen nimiin 24.2.1951 ja se osallistui mm SIL:n lentonäytöskiertueisiin mainitun vuosikymmenen alussa.

Kone kyyhötti surullisen näköisenä moniaita vuosia Härmälän lentokentän laidalla, mutta on nyttemmin kunnostettu ja lentää taas. Viisikymmentäluvulla ja kuusikymmentäluvun alussa maahan tuli kaikkiaan kymmenkunta Austeria, jotka edustivat monenkirjavia alatyyppejä. Tulipa yksi Ruotsista vielä viime vuosikymmenen puolivälissäkin.

Angloamerikkalainen tausta

Kaikkien Austereiden kan-



Ohjaamon ergonomia eli laitteiden ja mittareiden mielekäs sijoittelu ei ollut takavuosisien englantilaisten lentokoneensuunnittelijoiden vahvimpia puolia.

taisä on amerikkalaisen Taylorcraft-tehtaan Taylorcraft BC, jota alettiin valmistaa Englannissa nimellä Auster Taylorcraft. Jäljet johtavat siis samalle syytelytaalle, josta aikanaan lähti myös pienlentokoneen ruumillistuma J3 ”Cub”.

Englantilainen Taylorcraft Aeroplanes Ltd valmisti sota-aikana yli 1600 Austeria koulutus-, tulenjohto- ja yhteyskoneiksi. Näistä 254 oli vuonna 1943 kehitettyä mallia Auster 4.

Kone on kolmipaikkainen siten, että takamatkustaja istuu vinottain menosuuntaan nähden huvittavan näköisessä ympyräisessä nahkaistuimessa. Siipi on tuettu ylätasoa, jossa on puusalko, teräslevystä leikatut kaaret, alumiinipeltinen etureuna ja kangasverhoilu. Runko on hitsattu kangaspäällysteinen teräsputkikehikko. Moottori on yksi ensimmäisiä yleistynteitä ilmajäähdytettyjä lentokoneboksereita – 130 hv:n Lycoming.

OH-AUF

Edellämainitun Auster Ahke-

ran lisäksi Suomeen tuli toinenkin Auster 4, joka sai tunnuksen OH-AUF. Sen valmistusnumero on 856, entinen RAF:n tunnus MT 100 ja siviilikoneena se lensi Englannissa tunnuksella G-AKRC.

Ilmailuhistorian tietopankin Eino Rintarannan muistiinpanojen mukaan AUF:n ensimmäinen omistaja oli pieksämäkeläinen Vuokralento Oy, joka rekisteröi koneen 6.6.1952. Myöhemmin samana vuonna omistajaksi merkittiin Puupponen & Korsimaa Mikkelistä.

Mikkelissä OH-AUF olikin pitkään eli vuoteen 1971 asti, siirtyen vuonna 1969 Mikkelin Iy:n nimiin. Kaksi-vuotisen lappeenrantauskautensa jälkeen kone muutti yhä syvemmälle Savooneen Iisalmeen, jossa se oli kevästä 1973 kesään 1974 ensin juhla- ja kuulostavan Air Kaleva Ltd OY:n ja sittemmin Erkki Heikkisen nimissä.

Tämän jälkeen omistajana oli helmikuuhun 1980 asti Kari Katainen, joka piti

konetta Helsingissä ja Jyväskylässä. Nykyinen omistaja on Olavi Sakselin Hälkosta, sama laadukas rakentaja, joka on tehnyt (kahteen kertaan) myös Fly Baby:n OH-XOS.

Sakselin peruskorjasi rungon takapleksiä lukuunottamatta alkuperäiseen kuntoon ja asensi tässä yhteydessä Pikku-Cessnan 90 litran siipitankit 68 litran runkosäiliön lisäksi. Peruskorjaus kesti puolisen vuotta ja elokuussa 1980 OH-AUF lensi ehompana kuin koskaan siten toisen maailmansodan päivien. Maalipintaa hiottaessa paljastui sieltä täältä vielä alkuperäinen RAF:n vihreä-ruskea suojamaalaus.

Aito Britti

Austeriin mennään tai oikeastaan tunkeudutaan puolisuunnikkaan muotoisista pienistä ovista. Tässä vaiheessa pulskimmat kiilarit karsiutuvat joukosta ja tarkastuslentäjälle tarjoutuu harvinainen tilaisuus huomautukseen kaavakkeen kohdassa ”ohjaamoon sijoittuminen”.

Ohjaamojärjestely on aidon englantilainen ja samalla siis ergonomiselta kannalta hirvittävä. Pitkä sauva kaartuu kojetaulun alle hukkuakseen vajareiden, kehräpyörien ja vipujen sekamelskaan. Polkimet ovat yksinkertaiset putkivalmisteet ja jarrut kantapää-tyyppiset. Istuimien väliin sijoitettu pysäköintijarru toimii kuten auton vastaava, mutta se on asennettu 180 astetta totuttuun nähden – toisin sanoen saranapiste on vivun etupäässä.

Päävirtakytkin löytyy vasemmanpuoleisen istuimen sivulta, siipisäiliöiden hana istuimen etupuolelta tyyliin

Olavi Sakselinin jäljiltä AUF on ehempi kuin kertaakaan sitten toisen maailmansodan. Jämin Experimental-fly-in-päivillä kone herätti ansaittua ihastusta.



C-150 ja pääsäiliön hana on punainen nuppi kojetaulusa. Trimmi on samanlainen kattoon asennettu kahvimyllynveivi kuin Cherokeeessa.

Hallintalaitteista erikoisin on kuitenkin laippavipu. Se sijaitsee vasemmalla ylhäällä, siiven tyvessä. Liikuttaminen tuntuu ensi alkuun sulalta mahdollisuudelta, pienen totuttelun jälkeen ainoastaan hankalalta. Tempu tehdään tarttumalla kahvaan, nykäisemällä ylös ja eteen, jolloin lukitus vapautuu ja vipu voidaan vetää johonkin kolmesta asennostaan. Startissa on syytä käyttää pykälän verran lappuja.

Tilat ovat ahtaanpuoleiset, mutta ohjaajan asento on silti kohtalaisen mukava. Ohjaimet ja kaasuvipu ovat hyvin käsillä ja etunäkyvyyskin on parhaasta päästä kannuskoneita.

Alkuperäisestä lyhennetty puupotkuri antaa reippaasti kierroksia, mutta starttikiidosta muodostuu silti kohtalaisen pitkä. Ilmaan päästään Jämin yläradan kumpareen laskevalla osalla. Kohoamisnopeus tuntuu aluksi heikolta, mutta paranee laipat sisään otettaessa arvoon 500 fpm nopeudella 65 KT ja

pyörimisnopeudella 2500 rpm.

Tarkka jalasta

Austerin sivuperäsin on hyvin tehokas. Siivekkeet puolestaan ovat laiskanpuoleiset ja vaativat suuren ohjainpoikkeutuksen. Tämä yhdistelmä vaatii paljon totuttelua ennen kuin kuula alkaa pysyä keskellä ilman tarkkailua. Tässä suhteessa heikko-pyrstöiset uudet koneet tuppaavat pilaamaan ohjaajien lentotaidon. Huolimaton finaalkaarto veteraanikoneella voi koitua kohtaloksi.

Suosittelua matkalentopyörimisnopeus on 2100–2200 rpm ja tällä päästään taivalta n. 80 KT nopeudella. Putkirunkoon välittyvä melu on kova ja terävä, kuuloke-mikrofoniyhdistelmän välttämättömyys käy ilmeiseksi. Trimmimuu- tokset nopeutta muuteltaessa ja laippoja liikuteltaessa osoittautuivat kohtuullisiksi ja itse trimmi hyvin herkäksi. Tämäkin on tyypillinen piirre englantilaiskoneille.

Sakkauksen lähestyessä siivekkeet käyvät veltoiksi, mutta sivuperäsin säilyttää tehonsa mikäli kaasu pide-

tään osaksi auki. Sakkauksenopeus on n. 40 KT ja itse ilmiö varsin selvä. Nokka nyökkää alas ja siipi painuu lievästi vasemmalle. Oikaisu on normaali ja nopea.

Sopiva lähestymisnopeus kahdella pykälällä laippoja on 60 KT. Täydet laipat saa ottaa vasta kynnyksellä, sillä ne jarruttavat niin paljon, että täydellä tehollakin vaakalento luonnistuu juuri ja juuri.

Jokainen Auster-lasku on haaste sinänsä. Kumijousitettu laskuteline ei ihmeemmin vaimenna täräystä vaan singauttaa huolimattoman yrittäjän takaisin taivaalle. Ainoa lääke on kuolettaa kaikki nopeus loppuedon aikana ja sauva on tällöin kirjaimellisesti siellä missä sen yleisen kannuspyöräkoneita koskevan ohjeen mukaan tulee ollakin.

Mainittavaa kiamurtelupyrkimystä ei ilmennyt sen paremmin lasku- kuin starttikiidossakaan. Kannuspyörä ohjaa hyvin ja tässä koneessa jopa kantapääjarrut tuntuvat helppokäyttöisiltä, kunhan vain muistaa pitää jalkansa erossa niistä maakosketuksen aikana. Austerilla on vaikea tehdä

höyhenenkevyttä tsup-tsup laskua, mutta käyttökelpoisen siistin laskun voi tehdä helposti kun vain vetää riittävästi. Kone ei pyri kiamurtelemaan kuten huonosti viritetty Cessna 140 tai Luscombe.

Auster on persoonallinen ja opettavainen lennettävä, vaikka se ei tarjoakaan STOL-ominaisuuksia tai muuta mainittavaa performanssia. Maaliskuisena sukikoneena se on varmasti parhaimmillaan. On hienoa, että lentämisen päälle ymmärtävät miehet pitävät näitä vanhoja engelsmanneja meidänkin ilma-alusrekisterisämme. ●

Numerotiedot

(Ilmeisen optimistiset arvot teoksesta Jane's All the World's Aircraft 1944)

Siiven kärkiväli	11.0 m
Siipipinta-ala	15.5 m ²
Tyhjämassa	510 kg
Suurin lentomassa	860 kg
Huippunopeus	200 km/t
Sakkauksenopeus	50 km/t
Paras kohoamisnopeus	5 m/s