

Kevyellä kalustolla Keski-Eurooppaan

SIIVET

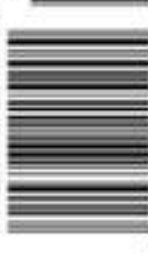
1/2016

WINGS

Oma sotakone Auster
Bell UH-1H Huey

Rafale vs.
Typhoon

722520-1601



6 414867 225205

Hinta 8,90 €



Oma sotakone

1. osa

Teksti: **Matti Kuosmanen**

Oman sotakoneen rakentaminen ja siihen johtaneet tapahtumat ovat tässä numerossa alkavan kaksiosaisen kertomuksen aihe.

Aurinko paistoi mukavasti, kun makailin nurmikolla Jämin kentän reunalla vuonna 2009 Experimental-päivien aikaan. Koneet lentelivät lentonäytösohjelmää ja hieman väsytti. Silloin se ajatus paukahti päähän: minunkin pitää hankkia oma kone. Vähän asiaa mietittyäni tosin muistin, että omistin jo ennestään palasen kahdesta experimentakoneesta, Moottori-Lerchestä ja Pitts Specialista. Mutta sehän oli vaan hidaste – kyllä ne osuudet saa jollekin aina kaupaksi.

Aloin todella miettimään, millainen kone olisi nimenomaan minulle sopivin. Olin harrastanut lentämistä lähes 30 vuotta erilaisilla lentolaitteilla, joten perspektiiviä asiaan oli. Oman koneeni pitäisi olla ehdottomasti joku

museoitu sotilaskone; sillä piti voida lentää suksilla ja kellukkeilla sekä hinata myös purjekoneita. Koneessa piti voida tietysti käyttää autobensaa ja huollot piti voida tehdä itse kustannusten vuoksi: vain experimental tuli siis kyseeseen. Aikamoisia vaatimuksia, mutta toki mahdollisia toteuttaa.

Alkoi armoton koneen etsintä netistä. Tutkin ensin PA-18 Super Cubeja, joka oli ennestään tuttu ja hyvä konetyyppi. Ongelmaksi muodostui hinta ja se, ettei koneesta oikein saanut kunnon warbirdiä aikaiseksi. Muita vaihtoehtoja olivat esimerkiksi Taylorcraftit ja Cessnan Birddog. Toisessa oli huono kuormattavuus ja toiseen eivät rahat riittäneet.

sine omituisuukseen: sotkuinen mittaritaulu, sekava ohjaamo, yliherkkä sivuperäsin ja trimmi jne.

Kone oli lisäksi kärsinyt kymmenien vuosien ulkona säilytyksestä jonkin verran ja huomasin tarkemman tutkimuksen jälkeen sen olevan peruskorjauskunnossa – mutta kyllä sillä vielä yhden vuoden lentäisi myös Suomessa. Peruskorjaus oli myös edellytyksenä, että saisin koneen Suomen ilma-alusrekisteriin experimentaliksi ja itselleni kunnon huolto-oikeudet.

Alkoi siis kova tinkaus hinnasta, joka ei tuottanut ensi alkuun tulosta, joten myyjä ehti myydä koneen jo toiselle ostajalle. Myös uudella ostajalla oli maksuvaikeuksia, jolloin sain myyjän hyväksymään ostotarjoukseni pitkin hampain. Kaupassa oli positiivisena piirteenä kouluruotsin paraneminen, kun kaikki kaupankäynti piti käydä Överturingenin murteella.

Merenkurkun yli

Kesäkuussa 2010 minulla oli kone kellukkeilla odottamassa siirtolentoa Överturingenista Suomeen. Suunnittelin hakevani koneen ensin juhannuksena, mutta säät tekivät tepposet eikä hausta tullut mitään. Palasimme hakuporukan kanssa autolla takaisin Kuopioon.

Uusi hakureissu aloitettiin heinäkuun alussa. Ennen siirtolentoa huomasin kellukkeiden vuotavan koelennon aikana, minkä vuoksi kone nostettiin vielä kerran vedestä kellukkeiden tiivistämistä varten. Tiivistemassalla tukittiin pohjien vuodot ja luukut teipattiin ilmastointiteipillä. Nyt kone oli valmis siirtolenolle.

Siirtolenolle pääsin viimein 1. heinäkuuta 2010 ja ensimmäisen iltana lensin parin tunnin siirtolennon Överturingenista Skärpedin leirintäalueelle Merenkurkun rannalle. Skärpedista sai lentokonebensaa tankit täyteen, mikä oli laskelmien mukaan vaatimuksena suoralle lennolle Kuopioon saakka.

Yövyimme hakuporukan kanssa leirintäalueella. Seuraavana aamuna kävi ilmi, että koneen akku olikin huonossa kunnossa ja kone oli vaikea startata. Samoin radion kuuluvuus oli heikko, ellei olematon. Radio saatiin korvattua käsikapulalla ja lisäantennilla, mutta starttiongelmia jäi. Lähdin siirtolenolle yksin, jotta sain tankattua kaikki tankit täyteen polttoainetta, jota sainkin mukaan 150 litraa. Ajatuksena oli myös, etten sammuta moottoria kuin vasta perillä Kuopiossa.

Heinäkuun alussa vallitsi valtava helle ja varustauduin matkaan vain runsaalla juomalla, shortseilla ja t-paidalla. Merenkurkun ylitys Vaasan tasalta sujui hyvin. Meri oli hauskan näköinen sisämaassa asuneen silmään – varsinkin osa lennosta, jolloin erotti vain sinistä kaikkialla sekä taivaalla että tyynessä meressä. Tilapäinen radio pelasi myös hyvin ja päätin lentosuunnitelman Vaasan tornille. Ajattelin ajella loppumatkan ihan omaan tahtiin kaikessa rauhassa tuttuja paikkoja katsellen.

Mutta toisin kävi. Ensimmäinen ongelma tuli vastaan heti plaanin päättämisen jälkeen: rungossa olevassa 70 litran pääsäiliössä oli enää parikymmentä litraa enkä saanut valuttua siihen siipisäiliöistä polttoainetta, vaikka niissä oli 80 litraa lekobensaa.

Ajattelin laskeutua ja tutkia tilannetta tarkemmin. Ainoa kartasta löytyvä märkä kohta länsirannikkolla vaikutti olevan jonkinlainen tekojärvi Vaasan itäpuolella; sinne siis laskuun. Vedessä en uskaltanut sammuttaa moottoria, vaan koetin ensin tankata keskellä järveä koneen pääsäiliötä mukana olleesta kanisterista. Tämä ei onnistunut pyörivän potkurin aiheuttaman ilmanvirran vuoksi. Huono ajatus.

Samalla huomasin kuitenkin polttoaineen alkavan valua painollaan siipisäiliöistä rungon pääsäiliöön ja jonkin ajan kuluttua pääsäiliö olikin jo lähes täynnä. Taas takaisin taivaalle ja nokka tiukasti kohti Kuopiota. Ajattelin tankata tarvittaessa samalla tavalla jollain matkalla olevalla järvellä.

Metsään

Reittiviivani vei mukavasti Jyväskylän TMA:n pohjoispuolelta Äänekosken kautta, jossa katselin tuttuja maisemia. Pian sen jälkeen alkoi kuitenkin tapahtua kummia. Lento oli kestänyt jo yli kolme tuntia ja lepuuttelin välillä jalkojani, ottamalla ne pois polkimilta ja heiluttelemalla niitä edestakaisin.

Ajattelin juuri, että tunnin päästä olen Risalassa ja ostan pizzan jälkikasvulleni uuden koneen kunniaksi, kun kone alkoi luisumaan hieman oikealle. Kun korjasin luisua antamalla oikeata jalkaa, luisu vain paheni. Aivot eivät käsittäneet tilannetta ja pian kone kaartoi vasemmalle ja luisti oikealle matkatehoilla kuula pohjassa.

Koska kone ei uskonut oikeaa jalkaa, ajattelin oikaista konetta antamalla hieman vastasiivekettä oikealle. Tätä ei olisi kannattanut

tehdä, sillä kuului vain kumea murahdus koneen luistaessa lisää: – Wroomm ...

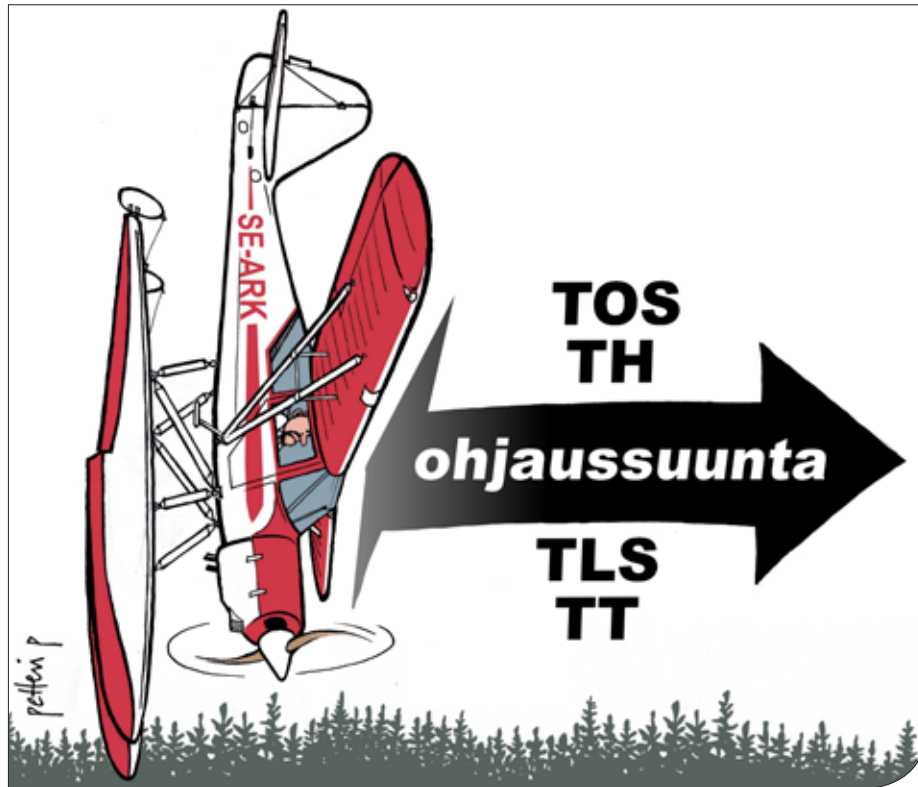
Ja huomasin yhtäkkiä koneen olevan syöksykierteessä ja pyörivän vasemmalle. Nokka osoitti suoraan alaspäin ja huomasin selvästi kolme isoa kiveä, jotka pyörivät hakkuuaukealla alapuolellani.

Vaistomaisesti suljin kaasun, keskitin ohjaimet ja oikaisin koneen, oikaisuvedossa muistin ajatella vielä vanhaa konetta kunnioituksella ja varovaisen oikaisuvedon jälkeen kone oli vaakalentoissa noin sadan metrin korkeudessa. Vasta siinä vaiheessa aivot tulivat mukaan: mitä minä oikein teen, syöksykierte kellukoneella metsän päällä sadassa metrissä? Eihän tässä ole järjeä! Koneessa on jokin pahasti vialla, kun se ei oikein tottele ohjaimia. Nytkin mennään taas sivuluisua. En uskalla lisätä kaasua, joten täytyy varmaan tehdä pakkolasku.

Ainoa jollain tavalla sovelias paikka alapuolella oli hakkuuauke, jossa kasvoi parimetrisiä koivuja. Aukea osoittautui kuitenkin liian pieneksi ja lähestymisnopeuteni liian kovaksi. Laskulinjani uhkasi päättyä pitkään mäntymetsikköön hakkuuaukean päässä. Otin kaikki laipat ja tein hurjaa sivuluisua, mutta nopeus oli edelleen liian kova.

Vähän ennen metsän reunaa ohjasin koneen vasemmalla olevaan hieman pitempää koivua kasvavaan pöheikköön. Pienempi paha sekin kuin salskea mäntymetsä, ajattelin. Seuraavaksi kuului ryskis ja sen jälkeen rumps. Ensimmäinen ääni tuli siitä, kun siivet katkesivat pois, ja toinen siitä, kun kone putosi kellukkeilleen maahan. Kone jäi maahan hieman nokka alaspäin, mutta onneksi minulle ei käynyt kuinakaan. Tuskin turvavyöt edes kiristyivät.

Kömmin koneesta ulos, ja moottori suhisi kuumana. Kaivoin sammuttimen esiin ja ajattelin, että mikäli minusta riippuu, kone ei ainakaan syty palamaan. Lievästi harmitti jo sekin, että kasko oli jäänyt ottamatta. Olin halunnut ottaa kaskon siirtolennon ajaksi, mutta vakuutusyhtiö oli ollut asiasta eri mieltä. Moottorin jäähtymistä odotellessa tarkastelin vaurioita: Ehjänä oli sentään runko ja moottori. Potkuri oli lentänyt kymmenen metrin päähän kankaalle, ja siivet ja kellukkeet olivat pois pelistä. Hetken päästä moottori jäähtyi eikä välitöntä tulipalovaaraa enää ollut.



Que enem que pores a dolupient que vel ipsam ad ea aut verit, nonessunt quam ut qui aribea vidus.

Istuin kaatuneen puun rungon päälle ja ryhdyin ajattelemaan asiaa: minulla ei ollut enää plaani voimassa, joten kukaan ei tulisi minua etsimään lähiaikoina. En tiennyt edes

”Mitä minä oikein teen, syöksykierte kellukoneella metsän päällä sadassa metrissä?”

tarkalleen missä olin – varmaan jossain Jyväskylän pohjoispuolella. Ensiksi soitin Kuopion torniin, jonka valtakuntaan olin menossa. Ystävällinen lennonjohtaja soitteli puolestani tarvittavat hälytyspuhelut.

Pian soittikin sitten poliisi ja kysyi, missä olen. Tarkkaa paikkaani en tiennyt. Muistin vain, että olin ylittänyt ilmeisesti jossain vaiheessa nelostien. Sitten soittelin mukani olleelle hakuporukalle Ruotsiin, josta sain ohjeen katsoa koordinaatit GPS:stä. Miksi en itse älynnyt sitä jo aikaisemmin? Katsoin koordinaatit ja ilmoitin paikan poliisille.

Sitten istuin mättäälle koneen viereen ihmementelemään, kuinka näin oikein kävikään? En vieläkään ymmärtänyt, miten kone oli lähtenyt noin arvaamatta lapasesta, kun konehan oli säyseä kun kissimirri. Mitään vikaa koneen osissa en havainnut tässä alustavassa onnettomuustutkinnassa.

Samalla katselin koneen runkoa ja rupe- sin ajattelemaan, että ehkäpä tuosta saisi vielä lentävän koneen rakennettua, jos jostain vain saisi uudet siivet. Runko oli suora ja mootto-

riini piti vaihtaa ilmeisesti vain kampaiksi. Potkurin laikka oli vääntynyt potkurin osutua puun kylkeen.

Ajatus koneen korjauksesta jäi kytemään päähän. Pelastusmiehistöä ei kuitenkaan kuulunut, vaikka poliisi soitteli vähän väliä ja kyseli, olenko kunnossa. Kunnossa käsittääkseni olin, mutta eniten haittaa alkoivat tuottaa hyttysset, joita illan tullessa alkoi parveilla verenhimoisena joka paikassa ympärilläni. Minullahan oli edelleen vaatetuksena helteestä johtuen vain shortsit ja T-paita ja ilta painoi päälle.

Jossain vaiheessa poliisi taas soitti ja kertoi, että etsintäketjua muodostetaan nelostien lähelle. Hän pyysi kuuntelemaan, kuuluuko sieltä mahdollisesti annettu äänimerkki. Ääni kuuluikin ja sain luvan lähteä omin toimin kohti etsijöitä. Matka kulki tietysti pahimpien ryteikköjen ynnä muiden sellaisten asiaankuuluvien paikkojen kautta.

Vajaan tunnin kuluttua löysinkin etsijät suoraan teosta heidän ollessa vielä rakentamassa etsintäketjua metsätien varteen. Pienen epäilyn jälkeen sain heidät uskomaan olevani etsitty lentäjä ja pääsin poliisin puhallutuksen jälkeen ambulanssiin tutkittavaksi. Siellä puhallutettiin varmuuden vuoksi uudestaan ja otettiin tarpeelliset mittaukset. Lääkäri antoi lopulta luvan puhelimitse minun päästämi- seksi vapaalle jalalle loukkaantumattomana.

Yritin kysellä poliiseilta kyytiä lähikylälle, mutta heidän piti jäädä vartioimaan konetta. Onneksi vapaapalokuntalaiset lupasivat tarta kyydin kylälle. Mikä parasta, he kertoivat, että vapaapalokuntakeikan jälkeen heillä on tapana mennä lähiravintolaan jälkibriefinkiin. Tässä tapauksessa kävi niin hyvin, että he voisivat kuljettaa myös onnettomuuden uhrin sinne kyläläisille näytille!

Soitin poikani hakemaan minut ja odotelin ravintolassa. Pojan tullessa lopulta hakemaan hän tietysti halusi nähdä koneen, joten jouduimme päinvastaiselle reissulle ryteikköjen halki koneen luo. Siellä olivat samat poliisit vieläkin vartioimassa, joten pääsimme katselemaan konetta lähietäisyydeltä. Sitten lähdimme viimein kotiin Kuopioon ja nukumaan aamuyöstä.

Uusi etsintä

Koneen romut siirrettiin ensin tutkintaa varten Jyväskylän lentokentälle. Syksyllä 2011 sain luvan hakea omaisuuteni pois ja aloin purkamaan koneesta ehjiä osia varaosiksi. Samalla aloin kovan Austerin siipien metsästyksen Austerin käyttäjäkerhon ja netin avulla.

Tanskasta löytyi 93-vuotias herra, jolla oli hieman rikkiäisiä Austerin siipiä varastossa. Hän osasi vain tanskaa, joten kommunikointimme oli hieman ongelmallista. Sitä haittasi myös hänen ilmeinen dementia. Välillä en saanut vastauksia sähköposteihini kuukausitolkulla, välillä hän lähetti minulle lapsilleen tarkoitettuja joulukuunnitteluja. Huonokuntoisten siipien hinta myös hirvitti, joten päätin olla ostamatta niitä.

Seuraavksi löysin edullisen Austerin siipineen Englannista. Kävin jopa työmatkalla katsomassa konetta ja totesin sen hyväksi. Ongelma oli vain pitkä hakumatka, joten etsintä jatkui. Seuraava puolivalmis kone löytyi Etelä-Norjasta, siis hieman lähempää kuin Englanti. Siitä tuli seuraava suosikkini.

Juuri kun olin tekemässä kauppooja norjalaisesta koneesta, huomasin Örnsköldsvikissä vieläkin paremman yksilön. Tämä yksilö olikin aito sotakone ja Auster-kerhon avustuksella sille löytyi selkeä historia. Kone oli valmistettu vuonna 1943. Se oli lentokuntoinen, mutta omistaja suostui myymään koneen ilman moottoria ja jälkikäteen asennettuja nykyaikaisia EFIS-mittareita. Jihuu – koneeni oli löytynyt! ✈



Onnettomuustutkintakeskus tutki onnettomuuden ja tutkintaselostuksen C6/2010L mukaan todennäköisin onnettomuuteen johtanut syy oli jalkojen sijoittaminen pitkän lennon aikana ahtaassa ohjaamossa väärille polkimille. Niin pienestä voi näköjään alkaa isokin onnettomuuteen johtava tapahtumaketju.