

## Hyppylentäjänä Vaasan laskuvarjokerhossa 1969



Elettiin 60-luvun loppua.

Olin itse ilmailukärpäsen purema. Klassisen tien kulkija; tikkukoneiden rakentajasta purjelentokoneisiin ja olin tuolloin siirtynyt purjelennosta moottorilentämiseen ja melko tuore B1 lupakirja oli takataskussa. Tähtäimessä oli liikennelentäjän lupakirja ja siihen tarvittiin "tiimaa" eli lentokokemusta.



Vaasan lentokentällä ei juurikaan ollut muuta toimintaa kuin Lentokerhon purjelentotoiminta ja aikataulunmukaiset, Finnairin vuorokoneet.

Muu ilmailutoiminta oli lähes olematonta kunnes eräänä päivänä kentälle ilmestyi kaveri jota emme olleet nähneet aikaisemmin. Kaveri kertoi muuttaneensa Vaasaan, Strömbergille töihin ja oli hyppymestari. Hän oli **Timo Nieminen**.

Timppa ryhtyi pian toimiin ja perusti Vaasan Laskuvarjokerhon. Innokkaita riitti ja pian Timppa olikin vetämässä ensimmäistä hyppyrakennusta.. Ongelmana oli taivaalle pääsy. Sopivan hintaisia ja sopivia hyppyrakennuksia ei juuri ollut eikä hyppylento kokemuksen omaavia lentäjiä yhtään. Timppa lähestyi minua asiassa ja hänen positiivinen, rauhallinen olemuksensa sai minut puhuttua ympäri tulla lennättämään hyppääjiä. Yritin vastustella sillä että; ”eihän minulla ole mitään kokemusta tuollaisesta”. Timppa kuitenkin vakuutti, että kyllä minäkin opin. Ei se niin vaikeaa ole. Piti vain tulla kuunteluoppilaaksi hyppyrakennuksille. Siellä selviäisi moni asia.

Ja kyllä selvisi! Parin kurssiviikon aikana sain ainoan annoksen hyppytietoutta jota sitten piti soveltaa käytäntöön. Ratkaisevaa oli kuitenkin hyppymestarin kokemus ja osaaminen. Lentokone taivaalla oli asetettava tuuleen nähden siten, että hyppääjät ajautuisivat ilman suurempia ongelmia lähelle maalipaikkaa, lentokentälle. Kerholaisten käytössä kun oli PT-10 varjot joiden ohjausominaisuudet olivat vaatimattomat. Tämä tosiseikka asetti vaatimuksia hyppymestarille ja lentäjälle. Ei sopisi tuhata aikaa *streamerien* heittoon hyppyrakennusta etsiessä sillä jokainen minuutti taivaalla maksoi.

Ensimmäiset hyppyrakennukset olivat lainakoneita maakunnasta ja muilta lentokentiltä. Kaikki elimme toivossa ihan ”omasta” hyppyrakennuksesta. Vaasassa asusteli tuolloin eräs ruotsalainen, ilmaileva liikemies, **Helge Edström**, jolla oli oma 2-moottorinen potkurikone hallissa. Eräänä päivää sitten ilmestyi Vaasaan Karhu-48 lentokone, **OH-KUA** joka oli 4-paikkainen ylätasokone. Kuulemma Edströmin hankinta. Enimmäkseen se seisoikin hallissa käyttämättömänä ja Timpan kanssa olimme pian sitä mieltä, että tässä olisi nyt kerholle hyppyrakennus, kunhan vuokrahinta olisi kohtuullinen.

Timppa kävi neuvotteluja Edströmin kanssa ja lopputulos oli se toivomamme, saimme käyttöluvan hyppykerholle!! Kone oli ainoa yksilö maailmassa! Karhumäen veljesten, vuonna -48 suunnittelema, vesilentokoneeksi tarkoitettu yleisilmailukone. Vaan kellukkeet olivat liian raskaat ja koneesta tuli käytännössä 2-paikkainen joten suunnittelijat päätyivät lopullisesti tavalliseen laskutelineeseen kannuspyörän kera. (Historiaa löytyy mm. **Ilmailu** lehdestä nro 16. v. **1951**) Teline oli kapea ja jäykkä, suoraan koneen runkoon kiinnitetty teräsputkirakennelma ja se taas asetti omat vaatimuksensa laskutekniikan suhteen. Miten, se jäikin sitten minun selvitettäväksi!

Koneesta ei tietenkään löytynyt mitään, tämän päivän vaatimuksia täyttävää, koneen käsikirjaa, manuaalia jossa olisi edes jonkinlaisia nopeuksia, painoja tai käyttörajoituksia. Nuo oli selvitettävä koelentämällä. Tulee tässä mieleen erään hyvin tuntemani ilmailuveteraanin, Matti Siimeksen, sanat: ”*Jos sen saa käyntiin, sen saa kyllä taivaalle*”.

Suurena apuna Karhun lentokelpoisuutta selvitettäessä oli tuolloin Merivartiolaitoksen lentokonemekaanikko, **Lauri ”Lake” Airasvirta**. Kone oli kyllä joskus katsastettu Jyväskylässä, ennen Vaasaan tuloa, mutta Laken kanssa kävimme koneen suurennuslasilla läpi. Moottori, ohjaimet, tuet, vaijerit, kiinnitykset jne. Parin päivän tarkastelun jälkeen olimme molemmat vakuuttuneita sen lentokelpoisuudesta. Karhussa oli muutama ”hienous” joita ei löytynyt vm 1948 lentokoneista; oli sähköstartti ja sähkömoottorilla toimivat laskusiivekkeet eli laipat ja ohjaussauvan asemesta kojetaulussa oli ratti! Kunnan ohjaussauva olisi ollut asianmukaisempi ja olisi tehnyt koneesta helpommin ohjattavan!!

Lake teki koneeseen ennen ensimmäistä lentoa "varmuuden vuoksi" 50h huollon johon sisältyi mm. öljyn vaihto ja sytytystulppien tarkastus ja/tai vaihto. Kone työnnettiin hallista ulos ja pukit asetettiin pyörien eteen. Oli koekäytön aika. Löysin ohjaamosta kaikki tarpeelliset vempaimet, mutta startinappula puuttui! Kesti jonkin aikaa kunnes sekin löytyi; sivuperäsinpolkimien vierestä, tuliseinässä! Jalkakäyttöinen solenoidi startti, tuttu vanhoista autoista!! Muutaman yrityksen jälkeen löytyi oikeat sävelet ja moottori käynnistyi!! **Päivämäärä oli 26.10.1969!!**

Muutaman tarkastelun jälkeen kone oli valmiina ensimmäiselle koelennolle. Minulla oli lentokokemusta tuolloin "ruhtinaalliset" 275 lentotuntia mutta onneksi olin lentänyt koko A2 kurssini sauvaohjatuilla kannuspyöräkoneilla joten en kokenut olevani aivan liukkaalla jäällä! Koneen rullaaminen oli hankalaa, sillä näkyvyyttä eteen rajoitti korkea nokka ja vapaasti pyörivä kannuspyörä. Sen sijaan erilliset pyöräjarrut polkimissa helpotti jonkin verran. Rullattiin siis sik-sak menetelmällä jolla etusektoria nähtiin välillä. Radan päästä lähdetäessä kone kiihtyi kevyenä melko hyvin ja pian sain työnnettyä kannuspyörän ilmaan ja "oikea" asento nousua varten löytyi. Kokeilemalla löysin nopeuden jolla kone lensi ja nousi. Suunnistin "*Latomeren*" päälle Sundomiin ja nousin turvalliseen korkeuteen selvittääkseni eri nopeuksia ja muuten koneen käyttäytymistä. Kun piti kokeilla sähköisiä laippoja olin saada sydänpysähdyksen, sillä pääni takaa tuli suunnaton melu ! Se oli laippamoottorin ääni joka pelästytti! Huh. Kun sain horisontin taas lähes normaaliin asentoon, oli aika tehdä muutama lasku. Niin sanottu "oikeaoppinen" kolmen pisteen lasku oli lähes katastrofi sillä jäykkä teline ei antanut mitään anteeksi. Äkkiä takaisin taivaalle ja seuraavaksi yritin "pehmeää" laskua päätelineelle ja kannuspyörän lasku tapahtui itsestään nopeuden laskiessa. Nyt tuntui jo paremmalta! Siinä oli mielestäni riittämiin yhden päivän lentotapahtumia ja päätin rullata hallille. Laken kanssa tuumimme, että muutama harjoituslento lisää ennen hyppylentoja ei olisi pahitteeksi!!

Harjoituslentoja tuli muutama lisää, kokemusta laskujen teosta karttui ja pian Karhu oli sen verran tuttu, että uskalsin ehdottaa Timpalle hyppylentoja. Ennen niitä oli kuitenkin asennettava riittävän luja koukku tai teline pakkolaukaisunarujen kiinnittämistä varten. Siihen ei silloin tarvittu muutos-tai asennuslupaa kunhan asennuksen teki lupakirjamekaanikko. Taas oli Lake meitä auttamassa.

Ensimmäinen varsinainen hyppylento lennettiin **22.11 1969** ja sen kesto oli 30 minuuttia. Vielä toinenkin lento samana päivänä, tuntia myöhemmin. Nyt keikka kesti vain 20 minuuttia!! Näin lukee omassa lentopäiväkirjassani. En muista yksityiskohtia lennosta, mutta kylmä oli! Oli marraskuun loppua ja lensin ilman ovea! Seuraaville keikoille oli syytä pukeutua lämpimästi mutta niin, etteivät vaatteet häirinneet ohjaamotyöskentelyä. Liian paksujen hanskojen kanssa radion mikrofonin käsittely olisi ollut kömpelöä. Kun kerran hyppykone oli saatu käyttöön, niin totta kai sitä piti hyödyntää ja vaikka oli talvi niin lentopäiväkirjassani on merkintöjä hyppylennoista Karhulla 14., 20., 21.12 ja vielä 28.12 1969 ! Osa niistä varmaan oli pakkolaukaisu hyppyjä 600 m korkeudesta. Onneksi hyppymestari oli mukana koko lennon ajan ja hän keräsi pakkolaukaisunarut nopeasti koneen sisään etteivät ne pääsisi vaurioittamaan koneen kangaspäällysteistä runkoa lepatuksellaan. Kun kiertelin ja odottelin laskuvuoroani jäin joskus seuraamaan miten hyvin hyppääjät pääsivät laskeutumaan maali alueelle. Ainahan muutama "metsäkeikka" tuli ja hyppääjän kävelymatka hallille oli joskus pitkä. Metsäkeikat saattoivat joskus johtua siitä, että uusi hyppääjä ei aivan heti rohjennut päästää irti koneen "streevasta" eli siipituesta jolloin lensimme usean sekunnin ajan pois parhaasta hyppykohdasta.

Viimeinen oma merkintä hyppylennosta **OH-KUA**:lla on 13.4.1969. Myöhemmin kone lahjoitettiin Suomen Ilmailumuseolle ja se on tänään nähtävänä Ilmailumuseossa, H:ki-Vantaalla. Olemme osa Suomen ilmailuhistoriaa!!

Mutta lisää historiaa!! Helge Edströmin käsiin joutui Vaasaan siirrettäväksi eräs toinenkin ”vanhus”, joka oli sekin hetken hyppykoneena. Vm 1941 Fairchild Argus, **OH-FCK**. Lensin ensimmäiset lentoni, ns. tyypilennot sillä 2.8.1970. Tämä olikin herkkua!! Ainakin Karhuun verrattuna. Koneessa oli kunnan sauva ja aivan mekaanisesti toimivat laipat ja joustava, leveä päälaskuteline. Koneita oli ollut paljon käytössä USA:ssa eikä tämä ollut mikään prototyyppi! Takana oli mielestäni hyvin tilaa eikä hyppääjien ulosmenovaiheessa ollut niin paljon tönimistä kun Karhussa.

Kone kuitenkin poistui 70-luvun alussa vähin äänin Vaasasta ja se on tällä hetkellä uudelleen rakennettavana Inkoossa!! Onnea projektille!

Timppa lupasi palkita hyppylentäjiä ilmaisella hyppykurssilla ja yhdellä hyppykeikalla jokaista 10 hyppylentotuntia vastaan. Tuo oli tarjous josta en voinut kieltäytyä! Olimmehan siirtyneet uudenaikaisempiin Cessna 172 – koneisiin joihin nyt riitti ohjaajia. Ensimmäinen oma hyppyni. Heh, **sitä hyppykeikkaa en unohda koskaan!** Kurssilla painotettiin hyvää lähtöasentoa; katse ylös, selkä taaksepäin mutkalle ja kädet ylhäällä, niin kuin höyhen! Juu, hyvä näin ja kun vuoroni tuli pakkolaukaisuhypylle 600 m korkeudesta muistin juuri tuon asennon!! Ehkä vähän liiankin hyvin sillä olin mielestäni jo laskenut *tuhatyks-tuhatkaks-tuhatkolme, tuhatneljä* eikä mitään tapahtunut! No voihan –kele ! Eka keikka ja varavarjokeikka ! Mutta kun siirsin käteni varavarjon kahvalle, tapahtui! Apuvarjo tempaisi päävarjon pussistaan ja pian roikuin turvallisesti hienon kuvun alla! Lähtöasentoni oli niin hyvä, että apuvarjo jäi flutteriin eikä saanut ilmavirrasta kiinni!! Olin niin onnellinen siitä että ei tullutkaan varavarjokeikkaa että jäin vain tuijottamaan kupua! En tullut oikein ajatelleeksi ohjata laskeutumista mihinkään suuntaan. Äkkiä tuli vain mieleen että hallin katolle ei sovi laskeutua ja sain sen verran varjoa ohjattua että maahantulo tapahtui konehallin eteen! Oli lyhyt kävelymatka pakkaamaan varjoa! En hypännyt enää sen jälkeen....mutta olin kokemusta rikkaampi !

Kiitos Vaasan Hyppykerholle hyvistä kavereista, hyvästä kerhohengestä ja arvokkaista kokemuksista! Nykyään olen osa-aika eläkkeellä ja asun Turunmaan itäisessä saaristossa, Västanfjärdin kylässä, Kemiönsaaren kunnassa. Hyppy on hypätty ja lennot on lennetty!!

12.1.2009

[lindell.lars@gmail.com](mailto:lindell.lars@gmail.com)