

JOULO ILMAILU

NUMERO 12 1973 | 36. VUOSIKERTA





JYRI RAIVIO

TULTA PÄIN!

● Hellekesä 1973 merkitsi kulo-
lentotoiminnan eli metsäpalo-
jen valvonta- ja sammutuslen-
tojen lopullista läpimurtoa
suomalaisen metsänsuojelun
kuvioihin. Vaikka esim. Oulun
läänissä oli kesän aikana 37
päivänä voimassa joko kulo-
varoitus- tai hälytystila, ei ke-
systä silti tullut suurpalokesää,
mistä huomattava ansio lan-
keaa juuri kulolentäjille ja näi-
den toimintaa täydentäville sa-
vuhyppääjille. Oulun läänin li-
säksi tällaista toimintaa har-
rastettiin myös Lapin läänissä
ja Mikkelin ja Turun ympäris-
työissä. Yhteensä lennettiin
2.270 h, mikä aiheutti 286.500
mk kokonaiskustannukset eli
palolentotunti maksoi keski-
määrin 126 mk. Kustannukset
ovat varsin vähäiset verrattuna
metsäpalojen aiheuttamiin tu-
hoihin. Esim. Paltamon suur-
palon pelkät sammutuskustan-
nukset nousivat n. 700.000
markkaan, jolla summalla pa-
lolentotoimintaa nykyisessä
laajuudessaan voidaan pyörit-
tää lähes kolme vuotta.

Palolentotoimintahan aloitet-
tiin muutamia vuosia sitten
Pohjois-Suomessa koeluontei-
sena tarkoituksella käyttää
lentokonetta tornitähystyksen
tukena. Nyt se on jättänyt tor-
nitähystyksen kauaksi taak-
seen, sillä esim. Oulun läänis-
sä havaittiin lähes 40 % alka-
vista metsäpaloista lentotähys-
tyksellä ja vain 2 % torneista.

Palolentoja lensi Oulun lää-
nissä viime vuonna n. 40 va-
paaehtoista ohjaajaa, joille ei
tästä toiminnasta maksettu mit-
tään palkkaa. Palolentäjän len-
tokokemusminimi on 100 h ja
toimintaan annetaan myös eri-
koiskoulutusta. Kulolentotoi-
minnan varsinainen suomalainen
pioneeri palotarkastaja
Timo Heikkilä kertoo,
ettei vapaaehtoisten lentäjien
löytäminen tähän asti ole tuot-
tanut vaikeuksia. Heikkilä sa-
noo, että myös Suomessa on
keskusteltu mahdollisuuksista
hankkia myös varsinaiseen
sammutusohjoihin soveltuvaa
erikoislentokalustoa, mutta
toistaiseksi ei vielä ole selvi-

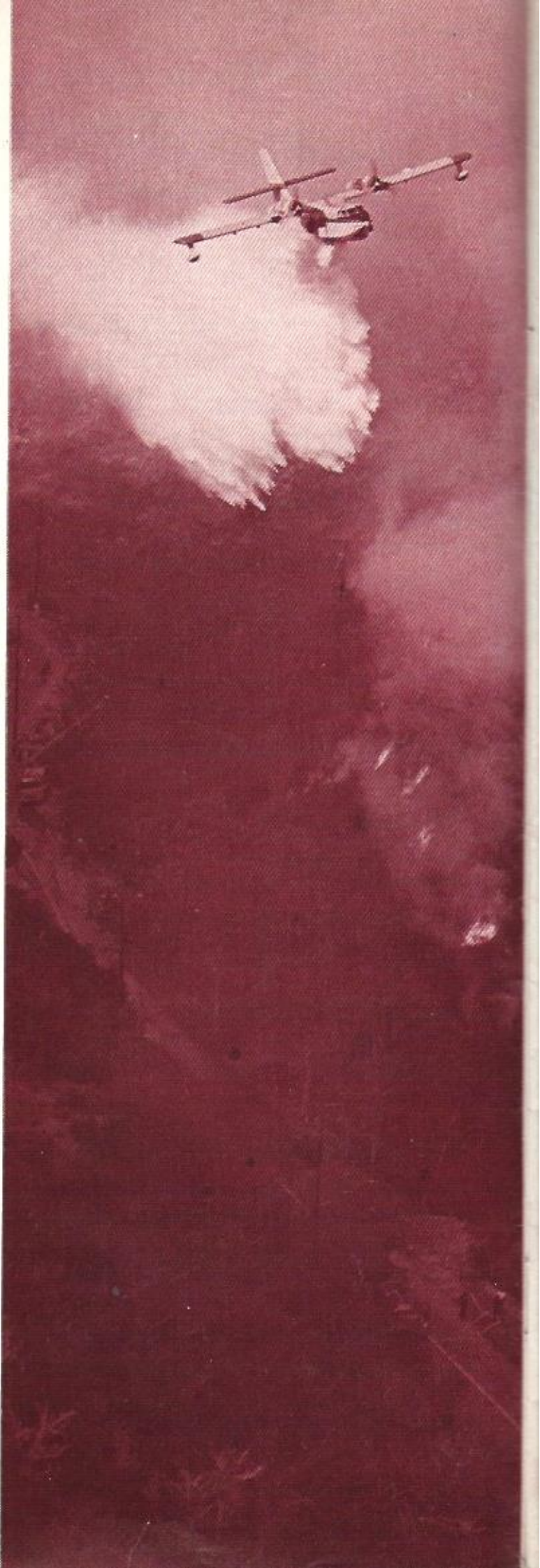
tetty sitä, kuka tällaista sel-
västikin tarpeellista kalustoa
hankkisi.

Lentokoneiden lisäksi on
Pohjois-Suomen ilmailijoilla ol-
lut tarjota metsäpalojen torjuji-
le myös toinen tehokas mene-
telmä, ns. savuhyppääjät eli
alkavan palon sammuttamiseen
koulutettu laskevarjohyppää-
jien ryhmä. Ryhmään kuuluu
3—4 erikoiskoulutettua ja eri-
koisvarustettua hyppääjää, jot-
ka voidaan pudottaa nitistä-
mään vaikeiden kulkuyhteyk-
sien päässä syttynyttä paloa.
Oulun Laskevarjokerhon sa-
vuhyppääjiä käytettiin viime ke-
sänä 9 palossa, jotka kaikki
olivat 2—8 km:n päässä lä-
himmästä tiestä. Savuhyppää-
jät olivat sammutustyössä kes-
kimäärin tunnin kuluttua hä-
lytyksestä ja taistelivat tulta
vastaan yleensä 1—1 1/2 tun-
tia ennen ensimmäisten maa-
organisaation sammutusryh-
mien saapumista palopaikalle.
Myös savuhyppääjät toimivat
vapaaehtoisuuden pohjalla ja
saavat työstään vain normaalin
sammutuspalkkion.

Palolentotoiminta on siis tul-
lut Suomeen jäädäkseen, joten
Heikkilän mukaan on kohtuul-
lista odottaa, ettei siinä vielä
esiintyvien heikkouksien kor-
jaaminen saa kaatua taloudeli-
siin kysymyksiin.

Ilmailu kertoo tässä joulunu-
merossaan paloasioista vähän
laajemmaltikin, vaikka vuoden-
aika tuskin on otollinen muun-
laisen puutavaran kuin joulu-
kuusien roihuille. — Kuvassa
kanadalainen metsäpalosam-
mutuksen erikoiskone Cana-
dair CL-215 tositoimissa pu-
dottamassa 5.455 litran sam-
mutinkemikaali- ja vesilastiaan
ranskalaiselle pensaspalo-
alueelle. Tällaisen lentävän
sammutuslaitteen tehosta pu-
huu mm. se, että Kanadassa
on yksi CL-215 tositilanteessa
tehnyt tunnissa 29 pudotusta
ja toimittanut niillä tulta päin
yli 158.000 litraa vettä. ●

Ilmailu 12/73





● Ensimmäisen kulon syttymisestä oli ennakkoaavistus. Tämä oli harjoitus, mutta kuitenkin täysin todentuntuinen ja täyden toimintatehokkuuden vaativa. Savupanoksen sytyttämä kynsituli Sanginjokivarressa sijaitsevalla männikkökankaalla oli täyttä totta.

Tämä avaus oli innostava. Hyppykoneen Charlie Mike'in miehistö päällisteli ja kiristeli valjaita jo tunteja aikaisemmin. Johtokoneen päällikkö ja tähyistäjä ottivat varaslähdön hekin. Pari tuntia aikaisemmin tarkastettiin kone Charlie Uniform ja opiskeltiin sen lento-ominaisuuksia. Valmiita siis oliin.

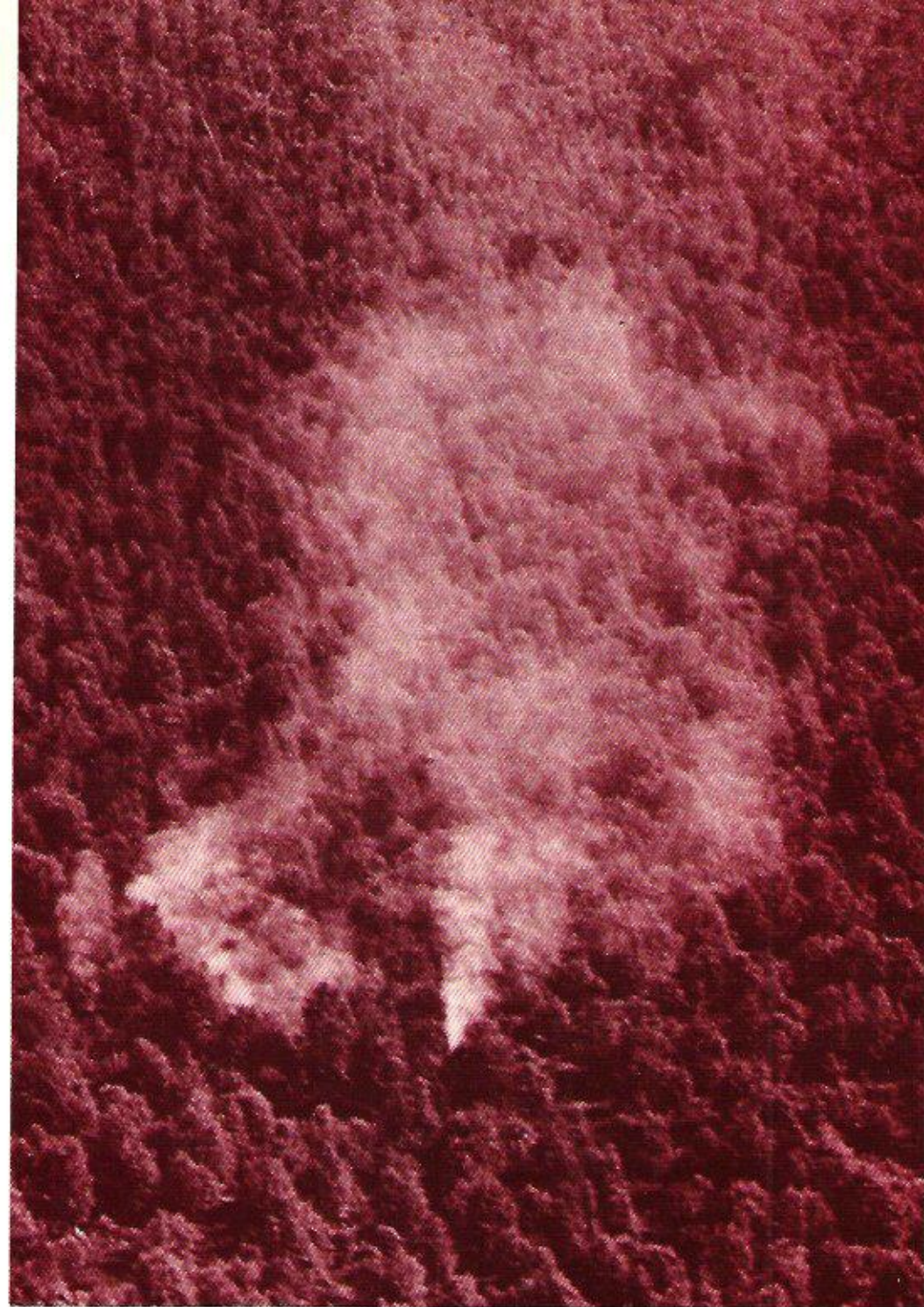
Palotarkastajan "kissa-auto" kaarsi kentälle. Palaveri me-teossa. Saimme salaperäisesti hieman vihjeitä, joita tosita-pauksessa ei saa keittiöstä-kään. No, ei näilläkään eväillä hurrattu. Lähtöaika kummalle-kin koneelle, hiukan tietoa hyp-pääjien toiminnasta ja siitä vaan savupanoksella.

Valvontakoneen miehistö selvittää tehtäväjaon. Hyppyko-neen ohjaajalla sytyttää. "Hyp-pääjien paikka voitaisiin merkitä lisästreamer'illa, jos johtokone sen pudottaa oikeaan paik-kaan". Oiva oivallus. Näin pää-tetään tehdä, mutta streamer noudetaan koneeseen viime ti-passa. Kuinkas sitä muuten muistaisi. Johtokone valmistau-tuu starttiin. Sitä ennen kuiten-kin on pihistetty paloradion vä-likaapeli koneeseen. Muut itke-vät. Toiset varusteet ovat ra-diomiehen pakissa. Hyvä muis-taa: "Ei varaköysi laivaa kaada, mutta ilman sitä ollaan tuuli-ajolla". Radiot toimivat kuiten-kin moitteettomasti, jos humi-noilta ja tärinöiltä oikein kuu-lin. Tulee mieleen: "His Master Voice", vaiko kuulokkeet.

Kartat ja varusteet ovat ko-neessa. Ei sääntöä ilman poikkeusta. Me tietenkin poikkeame heti. Laskulevy ja kakkara jäävät kotiin. Puolustuksena voidaan sanoa, että talvehti-mispöly häiritsi niiden havaitsemista.

Miehistö tarkastaa nappelit ja nappelit, ja lisäselvityksenä kuomun avauksen streamer'ille. — "Minä avaan ja pidän kiinni — sinä lukitset ja pudotat". Kumpiko ohjaa? Päällikkö tietenkin, vaikka tähyistäjä pi-tääkin alakorkeuksista enem-män. Tarkka kun on pikku-asioissakin.

Pyörät irtoavat Oulunsalon kiitoradalta kello yhdeksäntoista nolla kolme. Nousemme pil-ven alarajaan matkalennon aika-na. On hyvä tarkistaa pilvi-keruus sekä itselle että myös hyppykoneelle. Viidentoista ki-



METSÄPALO SANGINJOELLA

TEKSTI: TAPIO HAINI
KUVAT ERKKI NAATANEN

Alkava kulo havaittu Sanginjokivarressa.

Tämä ilmoitus käynnisti sammutusoperaation, johon yhtenä tärkeim-mistä lenkeistä kuului kaksi yleisilmailukonetta ja erikoiskoulutettuja laskuvarjohyppääjiä. Tällä kertaa tosin vain harjoitusmielessä, mutta vastaavia tapauksia voitaisiin kertoa myös tosielämästä.

Lennonopettaja Tapio Haini Oulusta kertoo, millaista kulon-sammutuslentotoiminta on ohjaajan paikalta katsoen.

lometrin harsopilviä ei pidä ta-voitella. Tällä kertaa pilvet roikkuvat yhdeksässäsadassa metrissä. Se riittää. Säässäkään ei ehkä tapahtuisi suuria muutoksia parin tunnin aikana. Ennakkoarvio sään kehitymi-

sestä vähentää kokeiluluontois-ta mittarilentoharjoittelua.

Johtokone ei tiedä palopaik-kaa etukäteen. Lähellä Oulun kaupunkia se kuitenkin on. Pa-loautot eivät ajele tuntitolkulla harjoitukseen. Kello on jo yh-

deksäntoista viisitoista. Tulee mieleen: "Meren rannalleko ne sitä nuotiota, mutta eihän se ole Juhannuskaan vielä". Ar-vellaan kohteen olevan viiden-toista kilometrin säteellä, joten jos keskelle mennään, lenne-

METSÄPALO SANGINJOELLA

••• tänään Hiukkavaaran ja Sanginjoen väliseen ilmatilaan maastoa tähtäilemään. Tosi kulot eivät paljon järkeile, mutta valvontakoneessa unettavan moottoriäänien säestämänä joi-kuu hokema: "Tee sitä taikka tätä, elä tuumimata jätä."

No, maisemassa ollaan sopivassa tuhannen jalan korkeudessa. Tähytellään ja kaarrelaan. Viimeksi mainittua. Katsellaan vain maisemia ja paikannimiä. Sitäpaitsi aurinkokin on kateissa.

Vilkaisen gyrokompassiin. Aivan oikein. Se hojottaa suuntaa länteen. Nokka minun tietääkseni on nyt etelään. Naputan leuhkasti kompassin lasia. Salaman nopea käsi — joku meidän kuudesta sellaisesta, vilahtaa säätönupilla. En edes oikeastaan sitä huomaakaan. Suunta palautuu oikeaksi. Mieleeni putkahtaa se ihmeellinen suuri gyro, joka taivaalla kiertää. Joka päivä oikeaan aikaan oikeassa suunnassa ja loistaa kuin majakka. — Kiintopiste, joka ei edes pelteile. Tulipahan vain mieleen harmaanakin päivänä.

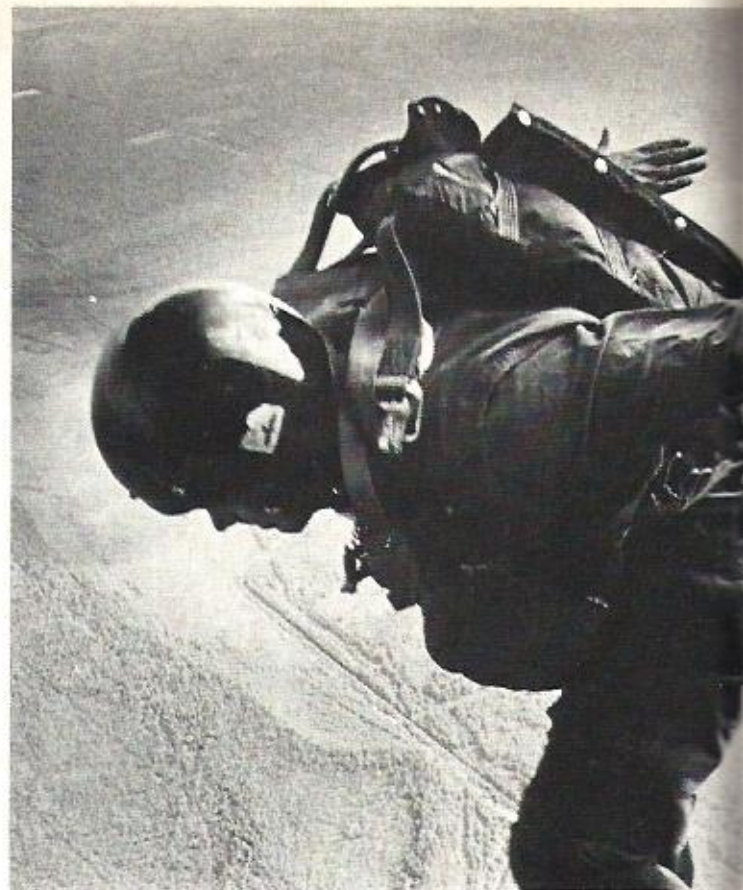
Pelin avauksesta neljännes-tunnin kuluttua pamahtaa männikössä oranssisavu palamaan. Suunta koneen nokasta kello kymmenen ja etäisyys kaksisataa metriä. Tulee mieleen kumpiako ollaan. Valvova silmä vai sytytysryhmä. Harjoituksessakin voi onni suosia, — yrittävää.

Ruutukartta põlisee. Tulihan se ruutukin ja paikannus. Iso ruutu kolmeneljäkaksikaksi; seuraava nollakuusi ja matkarvot, — ilman levyä tietenkin. Yhdeksän itään ja kolme pohjoiseen. Annetaanpa vielä paikannimikin. Suuntana ja matkana Holtinkylästä. Takapenkilä on toimintaa. Palotarkastaja ja paloradio ovat tuimassa ajatustenvaihdossa. Miehistö

kuuntelee muina miehinä salaa takapenkin tarinoita. Pitäisihän meidänkin tietää, kun tositi-anteessa paloradiota kuitenkin hoidamme. On kuitenkin takana kovaa touhua. Pitäköön luurinsa. Totuus tällä kertaa on se, että kolme miestä ähöttää punaisena Charlie Uniform'issa. Toimintaa riittää vaikka varamiehellekin. Jos ei ole hänelle puuhaa niin olkoonpa vaikka eväsimestari ja sama kakkaran käytössäkin. — Paremmat muonat on tietenkin lähimmässä kestikievarissa, niillä seudu- in missä bensa loppuu. Syönti on kuitenkin ahtaampaa siellä, kun seinätaulussa vielä komeilee pohjalainen sananlasku: "Hyvän hitauren saa takaisin, muttei huonoo nopeutta."

Paikannus menee perille ja paloautot ulvahtavat liikkeelle. Johtokone etsii välittömästi kulkutiet tulevalle kalustolle. Siirrytään passiin Kajaani ja Sanginjoki-teiden risteykseen. Odotellaan ja käydään jo vastassakin katsomassa. Sieltähän se paloauto tulee. Kaarto yli ja tarkastetaan katolta auton tunnus. Auto ykkönen. Tämä sen takia, ettei tarvitse nimetellä Scania Vabis kakkoseksi. Emme myöskään käy koputtamassa auton kattoon, että täällä ollaan. Korkeutemme on reilu sata metriä puiden latvoista arvioiden ja pitäähän meidän olla jyvällä alueesta kokonaisuudessaan. Muuten tulee ensimmäisessä risteyksessä kaarto- ja peräytysharjoittelua ohjelman ulkopuolella. Auto ykkönen lähestyy tien haaraa. Meillä tulee hätä kaarrattaa konetta sopivasti.

Tulee mieleen se lentoradan ennakkosuunnittelun tärkeys. Nyt havaitaan vain, että se on tärkeätä. Tiukka kaarto ja solakot siivissä kalahtavat auki,



Sitten hiukan tärinää pienemmän ilmanopeuden alasiivessä. Rallye havittelee tosissaan tiukan kaarron sakkausta. Ei auta kuin ensiapu. Löysätään vetoa ja loivennetaan kaarta. Onneksi ja nimenomaan onneksi ehdimme tehdä laajemman lenkin ja sitten sievä rauhallinen liuku alakorkeuteen viiteenkymmeneen metriin risteuksen yläpuolelle. Terävä vaaputus uuden tien suunnassa. Nousukaarto ilman vaaputusta. Katsotaan heti tajusiko auto merkinannon. Suuntaviitta vilkkuu vasemmalle ja auto kääntyy Sanginjoen tielle. Onpa hyvä, että ehdittiin, jottei auto ykkönen olisi porhaltanut Muhokselle kahville.

Suuntaviitan käyttöä opastettavassa ajoneuvossa voi suositella vaikka navetan kulmalla. Se näkyy hyvin ja olkoon se myöskin kiitauksena opastuksen ymmärtämisestä. Johtokone voisi tällöin poistua hetkeksi — ei tupakalle —, vaan teiden tiedusteluun. Paras on silloinkin arvioida johdettavan auton seuraavaan risteykseen käyttämä aika, ettei se auto lähdä marjareissulle. No, tehtiinpä mitä hyvänsä, työtä kyllä riittää. Meilläkin on paloradion kuuntelun mukaan jo neljäkin tehtävää yhtäaikaa. Viides jää muuten vaan kävelemään kankaalle. — Se opastettava radiomies. Kyseinen palomies virkapuvussa tulee tutuksi vasta palverissa. Pari keltapuseroista kulkijaa havaitaan ja tunnistetaan heti. On automerkkiä ja juovaa puserossa. En viitsi mainostaa, vaikka nimetkin tiedetään jo koneessa.

Työtä on työskentelynopeudella ja kaikiilla kanavilla. Saimaan kanavakin tarvittaisiin sanomaruuhkan selvittämiseen väljemmille uomille. Johtokone porhaltaa edellä, paloauto pe-

rässä. Kuljetaan Holtinkylälle. Viisi kilometriä ja sitten tienhaara. Paloautolle annetaan käsky valmistautua kahden kilometrin päästä kääntymään vasemmalle ja samalla uskoon opastuksen tehokkuudesta. Siinä Sanginjoen ja metsäautotien risteyksessä on kompania miehiä ja näin nykyaikana tietenkin kolme joukkuetta autoja. Kaipa nekin pysäyttävät paloauton ja opastavat sen oikeille urille. Mutta eipä käykään sellainen. Johtokone opastaa lyhintä käyttökelpoista tietä pitkin. Naapurin ukot ehkä oluttuvan kautta. Pitää varmistautua auton kanssa tien käyttökelpoisuudesta. Jos se on liian heikko tai muuten kelvoton, tulee hakea uusi — seuraavaksi lyhyin tie.

"Voi saa... han sitä. — Missäs onkaan se risteys. — Annas kartta." Ei auta kuin parit voimisteluliiikkeet. Kartta ja palopullo etuistuimen alla veljeilevät keskenään. Kartta löytyy ja samalla tuntemattomia maisemia. Tällä kertaa on kuitenkin selvä merkki muistissa. Joen koskinen mutka ja sitten suuri savanto. Kyllä aivoihin on syötettävä lukemat joka toimintapisteestä heti alkuun. Ei ole tarkoitus lentää kaartoarjoittelua sinisen taivaan alla, vaan kohteesta kohteeseen vaaputamatta. Muuten menee kallisarvoiset opastusmerkit harakoille, alueen specialisteille. Puhumattakaan siitä yksinkelkevästä radiomiehestä.

Auto ykkönen lähestyy risteystä. Olemme paikalla. Taas tulee lentoradan vennyttelyä. Paloauto tulee hiljaa. Pieni ajankulutus kaartoina puolelta toiselle, jotta tulisimme risteuksen yläpuolelle juuri ennen autoa, oikeassa suunnassa kaiken lisäksi. Näin tehdään ja suuntaviilku sytty. Kääntymi-

Hyppykorkeus 700 m, ensimmäinen savuhyppääjä irtoaa koneesta. Metsäpalo Sanginjoella, ruutukartalla iso ruutu kolmeneljäkaksiksi, seuraava nollakuusi, yhdeksän itään ja kolme pohjoiseen . . .



sen varmistus ja pikainen tien tiedustelu eteenpäin. Niinpä niin. Metsä- ja pelto-otat ovat sellaisia, että yksi johtaa heinäpellolle, toinen alaniitylle, kolmas puutavaralaanille. Toinen on hyvä tie traktorille, toinen jalkamiehelle. Ota siitä selvää sitten. No, ottaa täytyy, ettei tarvitse aloittaa nurmikon kastelua puhdetyönä. Tällä kertaa kohteeseen selvitään ilman lisäopastusta. Palaamme takaisin tietä pitkin. Ei hujutellakaan alakorkeudessa tietä myöten. Vastään saattaa tulla palopai- kalle matkalla olevia lisävoimia. Jos tähtää tulevaa paloautoa jäädyttämärkkiin ja hujautat yli vain katsoaksesi kaartin tuloa, saat olla varma, että kus- kien päät pyörivät ja porisevat ja jalka kaasupolkimella nousee varmasti. Mitäs se meinaa, kun kiire on. Paloradio antaa opastushommat ilman lisäkor- vausta.

Paloalueen yleistarkastus suoritetaan. Samalla hyppykone Charlie Mike huutelee ohjeita. Palopäällikkö päätelee ja tekee päätöksen. Palonkärki loikkii eteenpäin. — "Hyppyrhymä sammuttamaan loikannutta tulipesäkettä." Paloradiossa rasittunut kantoaalto menee mut- kalle. Johtokone lentää viiden- sadan jalan korkeudessa es- teistä koko aluetta tähytään. Pyytelyn ja sitten huutelen, jotta saataisiin se Charlie Mike lentoradiokanavalle. Yhteistyötä väljemmillä aalloilla. Muuten on otettava lippumerkit käyttöön ja meillä ei ole kuin se yksi streamer. Lopulta tauottoman konsertin — ei toi- vottoman sentään — jälkeen kanava aukenee.

Charlie Mike huutelee: "Me nähdään teidät." Johtokone to- teaa: "Sepä mukavaa." Jottei tarvitse kirjoittaa uutta teosta "Suuri Sirkus", Charlie Uni-

form antaa käskyn saapua tu- hannessa jalassa Niilesjärven päälle odotuskierrokseen. En- siksi ajattelen, että onpa vettä polvessa. Eli mitäs jalkoja siinä mittarissa on. Merimiehen vai tuulipussin tuijottajan. Edelli- siähän ne. Samoja kuin meillä. Korkeudet asetuksella meren- pinnasta, jotta kaikilla on samat lukemat ja karttakohoumat tulevat tulkituiksi. Liikehtelyssä alakorkeuksissa antaa sen kor- keusmittarin levätä rauhassa ruuvien varassa. Katse on par- s määrittelijä alhaalla, vaikka vä- hän harittaisikin.

Hyppykoneen odotuskierros on varmasti niillä pienemmillä kallistuksilla, kun ovi on pois- sa. Niinhän se pitääkin, jottei puuha olisi kuin tynnyriajoa moottoripyörällä. Tehdäänpä aina odottavilla koneilla kaarrot vasemmalle. Silloin ei tule ke- tään vastaan iso lyhty edellä samassa ringissä. Sen verran kaartoa kuitenkin, jotta voitai- siin tutustua paloalueeseen hy- vin etukäteen ennen kättelyä. Lyhyistä puhenollin ei "valoa kansalle" ole hassumpi ajatus, kun nokisia kaikki ollaan, niin maassa kuin myös taivaallakin savun seassa.

"Ilmoita saapuminen". Joh- tokone tarkistaa uudelleen pa- lopesäkealueen matalalla vält- täen polltomaalauksen. Oikea paikka ja vähän vihjeitä varjo- miehille, ettei tarvitse latvoista noukkia. Hyppymestarihan se lopullisen sanan sanoo, jos se vaan kuuluu.

Välillä käydään katsomassa tie tänne uudelle kohteelle. Kä- rrytie mutkittelle kankaalla. Täi- lä kertaa vain amfibiookuneu- voille. Risteyksellä ja se muis- tiin. Pykäläkö tienviittaa? Sammutusjohto lähettää auto kakkosen liikkeelle tätä koh- detta varten. Missä se on? Pikainen kurvittelu paloalueen käytössä olevien teiden ylitse. Siellähän se parkkeerasi viisi kilometriä uudesta risteyksestä. Muutama minuutti tuohon mat- kaan ehkä tarvitaan. Taas ta- kaisin pesäkealueelle. Charlie Mike odottelee tuhannessa ja- lassa ja nousemme hiljalleen sinne. Tarkastamme vielä hy- pypaikan uudelleen ja nyt on hankittava vain streamer'ille katsojat.

"Charlie Mike, tulemme vie- reesi kello kahdeksan suun- nassa alhaalta. Kaarretaan va- semmalle — nopeus kahdek- sankymmentäviisi mailia. — Seuraa — tulee merkin pudotus." Hyppykoneessa istuu vain kippari pehmeällä penkillä, et- tei tarvitse muiden havitella ihan viereen tulemista. Etäisyy- tenä on sata metriä ja silläpä Charlie Mike alkaakin seurata meitä tuulilasi tietenkin hieman pölyisenä. En ole siitä varma, mutta tarkistetaan asia jälkeen- päin. Johtokone tekee loivaa liukukaarta pudotuspaikkaa kohti. Charlie Mike seuraa juo- hevasti. Se katoaa taaksemme. "Pysytkö perässä." — "Täällä tullaan." Charlie Uniform'in kuomu auki noin kymmenen senttimetriä. Käsi ulos strea- mer'in kanssa. Rauhallinen liu- ku kohteen yläpuolelle selvään viidenkymmenen metrin kor- keuteen, ettei streamer vaihdu vuosikasvuun.

Merkki laskeutuu sievästi lei- matun männyn juurelle. Sattuuh- han sitä sellaista. Johtokone kaartaa takaisin, ei kuitenkaan Charlie Mike'in eteen. "Näkyi- kö." "Hyvin näkyi." Näkyyhän se, kun johtokonekin sen erot- taa. Keltainen väri se vaan saa lehtivihreän kateeksi.

Charlie Mike nousee hyppy- korkeuteen seitsemäänsataan metriin. Johtokone palaa takai- sin kiireesti auto kakkosta etsi- mään. Se löytyy uudestaan hel- posti, kun se kököttelee van- hassa paikassa. Samalla kat- sellaan sammutusjoukkojen asemia, jottei tuli pääsisi kier- tämään ja yllättämään. Kelta- juovainen pusero erottuu met- sässä. Yksinäinen opastusmies radio kaulassa tepastelee jos- sakin.

Takaisin katsomaan uuden tienhaaran maastoa. Työsken- telynopeus sataviisikymmentä kilometriä tunnissa Charlie Uni- form'ille on osoittautunut mu- kavaksi poljennoksi, jos se vaan sitä olisi kaiken aikaa ol- lut. Kuula kaarto- ja kallistus- mittarissa on ylen hermostunut. Moottorivalvontamittarit näyttä- vät arvoja — ohjaaja käyttää niistä harvoja. Sylinterinpään ja pään lämpö heilahtelee. Potku- rissa on kulumia — kadunkulmia eli se mitä siihen jäi. No, pu- lasta päästään. Rauhoitutaan välillä. Sormien valkoinen pu- ristus helpotetaan. Hengitetään ensimmäisen kerran syvään ja rauhallisesti. Tarkastetaan sit- ten mittarit, lukemat ja säädöt, polttoainetilanne ja lentoajat.

Toiminta kutsuu. Paloauto lähtee liikkeelle. Charlie Mike' sta tulee hyppystreamer. — Missä on tienhaara autolle? Streamer menee sata metriä yli. Ilmoitus hyppykoneen omasta havainnosta huolimatta. Eihän sitä tiedä, vaikka niil- lä olisi savua silmissä ja loput streamerit lepattaisivat kor- keusvakaajan etureunalla. Kak- si kertaa varmistaa. Hyppymes- tari se kuitenkin asiat lopulta ratkoo ja niin tekee nytkin ja asia luistaa harmeilla.

Auto kakkonen lähestyy. Johtokone hakeutuu hyvään läh- tökohtaan opastusta varten tienhaaran taakse, ettei tarvitse tehdä tiukkaa kaartoa laipat tä-

risten ja summeri soiden ris- teyskohdan yläpuolella. Eikä se paloauton kuljettajan pää ole mikään pöllönpää. Kääntymistä vaan ajatellen. Selvä suunta, selvä merkki ja kaarroilla tilaa on tae sakkamattomasta lento- suorituksesta. Ne osasakkauk- set kone tietää melkein parem- min kuin ohjaaja. Minusta tun- tuu, että sitähän se Charlie Uniform meillekin silloin tällöin popottaa.

Hollilla ollaan. Auto kakkonen lähestyy risteystä. Meillä touhu menee taas sovituskaa- roiksi, jotta saisimme opastuk- sen tuulilasille, eikä mutkan ta- kana olevalle maitolavalle. Au- to tulee viimeiselle suoralle. Sata metriä matkaa risteykseen ja hyvä näkyvyys. Opastusta tarjotaan ilman serviettä. Vilku- ku syytyy. Charlie Mike' sta ulostautuu kaksi varjoa. Ilmati- lan tarkkailu sen toteaa. Kään- tyköhän se auto vai pysähtykö se miehistön vesilastin keven- nystä varten? Katsahdun taak- se päin. Tullaanhan sitä, eikä meinata.

Alta pois. Kuka sitten on päällä? Varjomiehet laskeutu- vat hiljalleen. Eipä ruveta ken- gänkiillottajiksi, kun on niin isot monotkin. Ilmatila va- paaksi. Hyppääjien ja auton seuraamista yhtäaikaa. Palora- dio soida ryytyttää. Erotuomari pudottelee tuomioita.

Auto kakkonen jurraa metsä- tietä. Onko siellä tienhaaroja edessä. Kiikaria etsiskelen, jos lukisi vaikka tienviittoja. Sepä onkin kaupan hyllyllä. Savua pitää keksiä kynsituloesta mieli- kuvituksella. Ohjaajalle siitä on tietenkin harmia. Jonkun verran tähtärillekin, mutta eihän sitä olla tupakalla savua pölytte- lemässä, vaan tulta etsimässä ja sammuttamassa. Savu on yleensä eri pitäjässä, tuli toi- sessa. Kalusto sinne missä pa- laa.

Hyppääjät kompuroidivat jaloil- leen. Hyvä niin, ettei loukkaan- nuttu. — "Perhana, missäs yksi on." Nopea yllätynyt tilanne. Pää pyörii, — alta pois. Läh- tiessä niitä oli kolme. Kaksi tuli alas. — Sieltähän tuo tulee pie- nessä heilurissa. Onneksi on korkealla vielä. Olipa ilmatilan- tarkkailu ruokatunnilta. Toiminta sujuu kuitenkin hyvin. Johtokone kaartelee viidensadan, hyppykone tuhannen jalan kor- keudessa. Pientä porrastusta korkeuksissa, ettei tule ahdas- ta samalla rappusella.

Auto kakkonen on pysähty- nyt. Hyppääjät ovat sammutus- työssä. Charlie Mike odottelee toimintaohjeita säästöliekillä ajaen. Erotuomarin ääni ka- jahtaa paloradiosta. "Tilanne seis. Harjoitus loppu. Palave- ri." Johtokone käskyttää Char- lie Mike'n kotiin ja loputkin, jos niitä olisi. Paluu tukikohtaan alkaa, mutta valvotaanpa kuloja nytkin. Moottorit pysähtyvät kello kaksikymmentä nolli viisi.

Toimintaa oli, kiirettä piti, mutta tulostakin syntyi. Se oli ohjaajan, tähyttäjän, koneen ja sammutusvoimien asiallista yhteistyötä. Palolentotoiminta on kehittävä, vastuullista ja mie- lenkiintoista tosi toimintaa. Korttiakin pelattiin, mutta vain yhdellä kortilla — ruutuässällä.