



ILMAILUN MONIOTTELIJA RAIMO AULIO

Ilmailumiehet ovat yleensä melko monipuolista joukkoa. Puhutaan lentäjän kolmiottelusta, Ilmavoimat järjestää 5-ottelumestaruuskilpailuja, moni ilmailun harrastaja saattaa olla lennokkimies – purjelentäjä – moottorilentäjä samalla kertaa, joku innokkain on lisännyt harrastustrionsa peräti kvartetiksi liittämällä kokemuksiinsa myös laskuvarjohyppy.

Mutta mitä sanotaankaan tällaisesta yhdistelmästä: lennokkimies – purjelentäjä – ilmavoimistelija – suihkulentäjä – lennonjohtaja – helikopterilentäjä – lennonopettaja – laskuvarjohyppääjä – sotapilotti – pölytyslentäjä. Siinä on luetteloon sisällytetty noin summassa sekä pää- että alalajeja ja päästy täyteen ilmailun 10-otteluun. Laskettakoon lajit miten tahansa, on kyseessä joka tapauksessa ilmailun moniottelu, jossa suomalaiskansallinen osanottajalista käsittää vain yhden nimen: **Raimo Aulio**.

"Rami" Aulio kävi syntymässä Kuopiossa 42 vuotta sitten, mutta Hämeenlinnan hän katsoo varsinaiseksi kotipaikakseen. Siitä kaupungistahan monet muutkin tunnetut miehemme ovat lähtöisin. Ja jokainen tietää tälläkin hetkellä, että ilmailukärpäsen puremalle joutuu Hämeenlinnassa alttiiksi helpommin kuin useimmissa muissa paikoissa. Siellä Auliokin aloitti, lennokeistä tietyksi kuten kymmenvuotiaalle sopii. Ensimmäisen kerran hän osallistui lennokkilpailuihin joskus v. 1936. Moniottelija on aina arvostanut

lennokkeja, sitä todistaa mm. toimiminen Porin Ilmailukerhossa ja aktiivinen mukanaolo edelleenkin: Messuhallin sisäkiisoissa tämän vuoden ensimmäisenä päivänä Raimo Aulio kilpaili senioreissa. Ja nähdään Messuhallissa myös 1. 1. 1966, jos ei kilpailemassa niin ainakin katsomossa. Viisi juniori-Auliota kun ovat jo vapauttamassa seniori-Aulion tarvittaessa tästä lajista.

Hämeenlinnaan perustettiin ilmailukerho v. 1938, Aulio mukana alusta pitäen. Aika kului lähinnä Grunau-9:n rakentelussa. Sittemmin purjelento on tullut tuttuakin tutummaksi. "Yleensä kylläkin siellä köyden toisessa päässä eli hinaajana", toteaa Aulio ja valitsee, ettei koskaan ole ollut aikaa riittävästi omakohtaiselle purjelennolle. "Kun tuo elannon hankkiminenkin ottaa aikansa, mutta ehkä tässä vielä joskus..."

On Aulio tosin istunut purjekoneesakin muutamia kymmeniä tunteja, mutta esim. HC:tä ei ole koskaan tullut pykälän mukaan lennetyksi, vaikka ainakin puolipuhuaalla omallatunnolla senkin vaatimukset joskus ovat tulleet täyteen. "C-tutkintokin taisi tulla virallisesti kirjatuksi vasta 1951, vaikka ensimmäisen kerran tuli valmiiksi jo v. 1945, mutta ei kai ne tutkinnot aina niin tärkeitä ole..."

Sotavuosina ilmailukerhon toiminta oli hiljaista, koulunkäyntikään ei oikein maittanut, kun tuntui olevan tärkeämpääkin tekeillä. Lyseolainen astui kesällä 1941 vapaaehtoisena Parolaan sijoitettuun täydennyslaivueeseen apumekanikoksi ja puoli vuotta myöhemmin asevelvolliseksi, ensin pari kuukaudeksi jv-koulutuskeskukseen ja sieltä edelleen apumekanikkokurssille. AOK 12 alkoi syyskuussa 1942, ja sen 40 ohjaajaoppilaan joukossa oli myös Raimo Aulio. AOK:n jälkeen kului vielä puolen vuotta täydennyslaivueessa ja kuukausi Fiat-kurssilla, jolloin kuumeisesti odotettiin komennusta rintamalaivueeseen, nimenomaan kesäkahinan 1944 alettua. Aulio ilmoittautui Hävittäjälentolaivue 34:ssä 21. 7. 44, jolloin "kiireisin" aika oli jo ohi. Muutama sotalento "Mersulla" tuli kuitenkin kirjatuksi Taipalsaarelta, Immolasta ja Selänpäästä käsin.

Touhu hiljeni, lennot loppuivat kokonaan kersantti Aulion siirtyessä reserviin marraskuussa 1944. Juuri täysikäiseksi ehtinyt mies mietti, miten jatkaa, kun lentäminen ei näyttänyt antavan mahdollisuuksia. "Taisin minä joutain opiskellakin, mutta seuraavan vuoden suurin saavutus lienee ollut purjelennon B-tutkinto."

Kun Ilmavoimissa alettiin taas päästä lentämisen makuun, yritti Aulio mukaan. Lentorykmentti 3 Utissa otti nuoren kersantin riveihinsä. Utissa Aulio ennätti viettää vain muutamien kuukauden. Tuli siirto LeR 1:een Poriin, jossa palvelus sitten jatkuikin peräti 16 vuotta, joitakin lyhytaikaisia komennuksia lukuunottamatta.

Nuori ohjaaja olisi kaivannut enemmän lentoja kuin mihin Ilmavoimissa oli mahdollisuuksia sodanjälkeisvuosina. Mutta Myrskylä ja Curtissilla irtosi aina keikka silloin tällöin. Lennot CU:lla olivat tyypin palveluksen loppuvaiheissa mielenkiintoisia: koneet oli päätetty romuttaa eivätkä ohjaajat aina silloin katsoneet enää olevan syytä säästellä oikaisuissa enempiä kuin

muussakaan, vaan saattoivat tulkita rajanpuoleksia vähän viljemmin... "Tutkittiin vähän koneen lujuuslaskelmien paikkansapitävyyttä ja omaa g:n kesto-kykyä..."

"Mersujen tultua Myrskyjen tilalle koelentoja oli tukuttain. Laivueessa oli puute tyyppikoulutetuista mekaniikoista ja ohjaajista. Tällöin sain paljon oppia mekaniikon käytännön työstäkin huoltaessamme ja säästäessämme yhteistuumin Mersuja. Ja sitten välillä aina vilkkaasti koelentokeikalle".

Innokas mies löytää aina uutta harastettavaa, niin Auliokin. 1940-luvun lopulla alettiin Ilmailuliiton toimesta järjestää lentonäytöksiä kuin liukuhihnalta. 1950-luvun alkupuolella niitä pidettiin kymmenittäinkin samana vuonna. Aulio liittyi oto. "Pilvien huimapäihin". Ensiesiintyminen tapahtui keuhkotalvella 1949 Virroilla pidetyssä näytöksessä, jossa "Rami" ratsasti Smolikin siivellä sekä hyppäsi laskuvarjolla. Kumpikin tuli sitten bravuurinumeroksi; ratsastaminen siivellä tosin muutui myöhemmin voimisteluksi koneen alle asennetuilla nuoratikkailta.

Aulio oli koulupojasta saakka voimistelututut ahkerasti ja ilmavoimistelussa tarvittiin nyt sekä voimaa että notkeutta – ja tietysti myös uskallusta. Ratsastus sinänsä oli sanoin selitettynä yksinkertaista: pari numeroa liian suurten monojen kärjet Smolikin ylätasossa oleviin kädensijoihin ja "ohjaket" kahteen moottoripukin korvakkeeseen. Potkurivirrassa seisominen ei tosin erikoisen vaikeata ollut, mutta ei siinä "ptruu" toisaalta auttanut. Ratsastaja rasitti joltisesitkin myös ohjaajaa aiheuttamalla pyörteitä peräsimiin.

"Ei siellä tasolla seistessä mitään erikoista voinut esittää, oikeastaan vain heilauttaa kättään ja pyyhkiä räkää poskelta! Nuoratikkailta saattoi sensijaan tempuilla enemmän. Ei siinä mitään erityistä ennakkoharjoittelua tarvittu: voimistelutelinehän ne tikkaatkin olivat, vaikka 'lattia' olikin vähän tavalista alempana. Kun oli päästy ilmaan, irroitettiin tikkaat riippumaan vapaasti, sitten vain alatason ja tilineen kautta koneen alle. Vakio-ohjelmaan kuului riippuminen polvitaiteista ja nilkoista, joitakin kieppejä ja 'parhaina päivinä' myös yhden käden alavaaka. Kaikki kävi yleensä kommelluksitta, mutta heti 'ensi-illassa', talvinäytöksessä, olo tikkailla kävi vähän turalaksi. Pakkasta oli parikymmentä astetta enkä ollut puकेutunut riittävän lämpimästi. Kaiken lisäksi puseron vetoketju aukeni päästään liepeet lepattamaan valtoimenaan. Kylmässä ilmavirrassa kohmetuin nopeasti melkein pakasteesteelle. Kun aion lähteä kiipeämään ylös 'koslaan', eivät paikat enää täysin totelleetkaan. Mutta ylös oli päästävää. Kyynärtaipeita apuna käyttäen pääsin jollakin tavoin kömpimään pois enkä jäänyt ylimääräiseksi laskutelineeksi."

Laskuvarjohyppäjä on Auliolle kertynyt kaikkiaan 108, niistä kaksoishyppäjä 33. "Pilvien huimapäitten" näytöksissä suoritettiin yleensä kaksoishyppy, mikäli sää vain salli. Hyppäjällä oli tällöin kaksi PAK-varjoa, yksövarjo selkä- ja kakkosvarjo istuin-pakkauksena. Hyppäkorkeus oli vähintään 800 m. Ensimmäinen varjo laukaistiin mahdollisimman pian koneesta poistumisen jälkeen, heti perään ir-

roitettiin valjaat ja ykkösvarjo jäi leijumaan itseksensä hyppääjän pudotessa jälleen vapaasti. Kakkosvarjo avattiin yleensä melko matalalla, vapaa pudotus jatkui noin 100 metrin korkeuteen saakka, katsojien jännityksen lisäämiseksi.

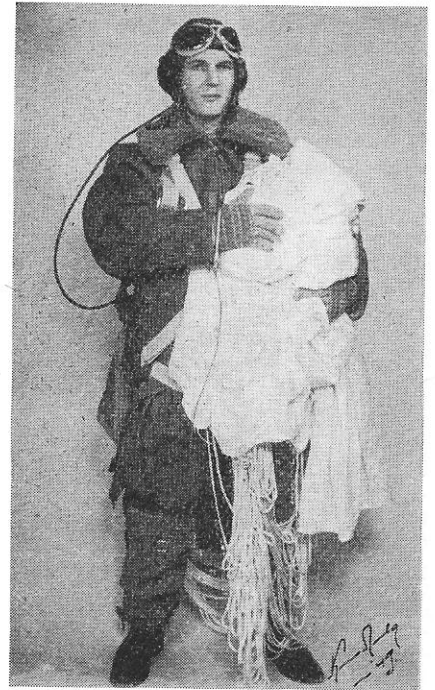
"En minä kummempaa hyppykoulutusta saanut, jo ensimmäinen hyppyni tapahtui näytöksessä. Pienenä vaikeutena oli, että hyppy tapahtuivat mikä mihinkin. Näytöksiähän pidettiin myös muualla kuin lentokentillä; oli maamies-, urheilu- ja nuorisoseurojen, palokuntien ja vaikka minkälaisia kesäjuhlia. Usein tietyltä tukikentältä lennettiin näytös milloin missäkin kirkonkylässä, jonne uskottiin saatavan kansaa koolle. Alastulopaikkaan ei yleensä ollut mahdollisuuksia ennakkoan tutustua, sinne sekaan vain missä kansaa oli tiheässä. Jos oli pelto tai urheilukenttä lähellä, niin sitä parempi, mutta kaikki kelpasi. Ainahan sitä pieni mies mukaan mahtuu.

Kerran Nummelassa tuli annetuksi vahingossa vähän lisäjännitystä. Tuuli kovasti ja pilvikorkeuden takia oli hypättävä 'yksinkertainen' 300 metristä. Kovan tuulen takia olin ottanut roimasti ennakkoa osuakseni kentälle. Laukaisun jälkeen ei tuntunutkaan tuttua nykäisyä, jalassa sensijaan jotain kummallista. Totesin apuvarjon pudonnan kietoutuneen nilkan ympärille, ja varjo tulla sojotti pötkönä perässä. Sormet liikkuvat vilkkaasti nilkan tienoilla, vilkkaasti läheni maakin. Onneksi varjo ei vetänyt, vaan punokset irtautuivat helposti. Onni oli kuitenkin mukana, sillä mikäli olisin pudonnut harjun laella sijaitsevalle kentälle, olisi voinut käydä kalpaten. Käyttämättä jääneen ennakon takia putosin kuitenkin harjun juurelle, ja nämä lisämetrit pelastivat: samalla hetkellä kun varjon kupu kiskaisi, alkoivat jalat karsia männynrunkoa. Sekä varjo että nimenomaan puu auttoivat maahantulossa, jonka kentällä uskottiin tapahtuneen 'pakettipostina'. Olin näet painunut metsän taakse varjo avautumattomana, eikä kukaan uskonut kaiken päättyneen onnellisesti. Äskeisestä tuka-

lasta tilanteesta huolimatta — tai ehkä siitä johtuen — melkein hihitin kuullessani etsijöiden lähestyvän parit mukanaan. Kuului läähätystä ja joku totesi: 'Älkää nyt hosuko, ei tässä mitään kiirettä ole. Kyllä se on selvä tapaus!' Putkahtaessani esiin tiheiköstä yllätys oli melkoinen. Paarinkantajien ensimmäinen kysymys: 'Avautuiko kupu?' Vastaus: 'Ei se paljon avautunut, mutta puu tuli vastaan.' Palatesamme kentälle olivat kättentaputukset tavallista lämpimämmät."

"Pari muutakin kommellusta on sirkuksihypyissäni sattunut. Eräänä juhannuksena Rantasalmella purkautuivat kakkosvarjon punokset haarojen väliltä kylkiasennossa ollessani ja nykäisivät lantionivelen sijoiltaan. Vaikka kipua ei tuntunutkaan, asian kyllä huomasi toisen jalkaterän alkaessa kutitella korvaa. Alastulo tapahtui sentään joten kuten terveen jalan puolelle. Huivittavinta oli kuitenkin nivelen paikoilleenpano. Rantasalmella sitä ensin yritettiin, mutta nukutusnaamarin vuotamisesta vai mistä lie johtunut, että vaikka minulle annettiin 11 eetterinukutusta, en pökertynyt, en sitten millään. Koska nukutus oli välttämätön, lähdettiin minua kiidättämään ambulanssilla Savonlinnaan. Torkahdin — aivan normaaliueneen — ajon aikana, mutta heräsin siihen, että ojaan mentiin kovalta kolinalla. Aikanaan sitten päästiin Savonlinnaankin ja nyt pökerryin eetterillä kuten pitikin. Paraneminen kävi nopeasti, sillä jo viikkoa myöhemmin voimistelin taas näytöksessä. Ja nivel on sen jälkeen aina pitänyt.

Kerran talvella Jalasjärvellä pääsi ykkösvarjon kahva luiskahtamaan jonnekin selän puolelle. Ei auttanut muu kuin vetäistä kakkosvarjon laukaisukahvasta. Naurussa oli pitelemistä, sillä tulini nyt alas pää edellä, koska kannatus oli istuinlihasien kohdalta eikä ohjaus ollut mahdollista. Lienen ollut varsin 'ankkamaisen' näköinen. Tämäkin tilanne päättyi onnen avulla ilman lisäkipuja, sillä talvi oli runsasluminen ja tuiskahdin aivan sattumalta pellon-ojaan pää edellä. Alastulo oli pehmeä, mutta ojaista poispääsy oli työn takana.

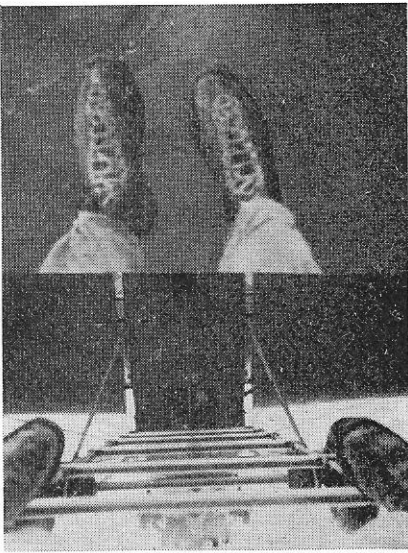


Yllä on varsinainen sankarikuva, tai oikeammin "taiteilijan omakuva". Näin juhlalliseen "poseeraukseen" oli Aulion alistuttava lentonäytösten mainoksia varten v. 1949.

Alla vas. huomattavasti auliomaisempi kuva. Mies on oikeisemmassa "Myrskyä" syöksystä. Kamera on kiinnitetty tähtäintelineeseen ja kameran laukaisimeen sijoitettu paino suorittaa laukaisun kiihtyvyyden ollessa noin 6,5 g:tä. Ohjaajalla on "huppu silmillä" ja kuulokin on poissa.

Alla 1950-luvun "Pilvien huimapäitten" vakioesiintyjä Erkki Kantosen Jungmeisterin vierellä. Oikealta Aulio, Jukka Rutamäki, Paavo Bollström, Anneli Linna (Penttiä), Oke Tuuri ja Kantosen.





Näkymä nuoratikkailta alas ja ylös. Kuva on otettu Utissa.

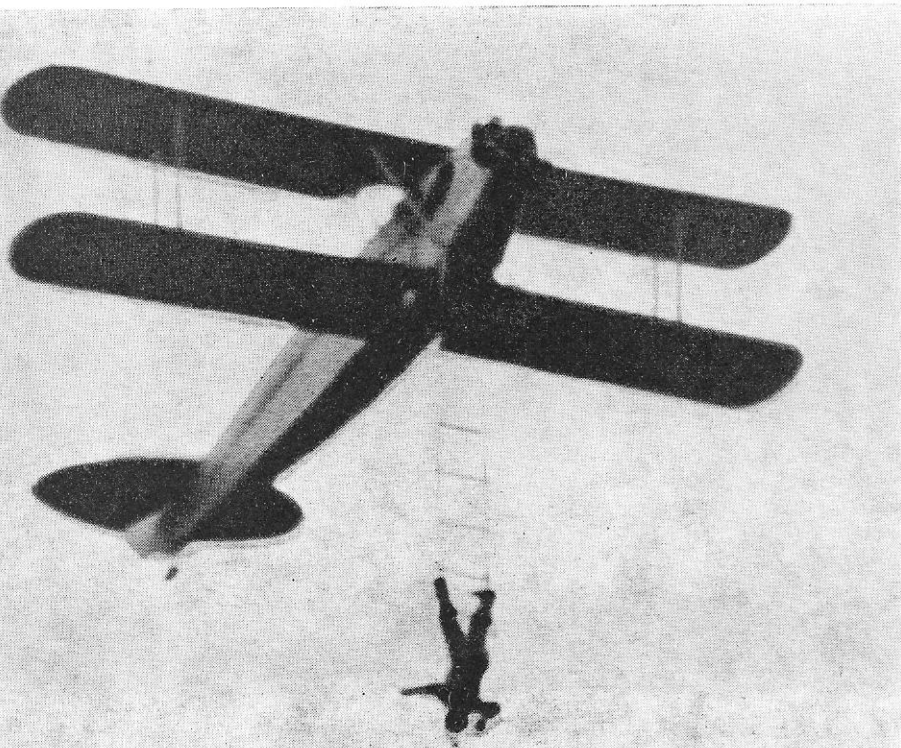
Kerran olin luista läpi valjaista, tai si tapahtua Kuopiossa. Kyseessä oli kaksoishyppy ja kakkosvarjona oli ns. rätti-PAK, jonka valjaat olivat väljät vaikka rintavyö olikin kiristetty. Tulin alas pää edellä ykkösvarjosta vapauduttuani. Kun tempaisin kakkosvarjon auki, luiskahtivat reisihihnat pohkeisiin. Sain onneksi kouraistua kiinni olkavöistä, jotka nekin olivat menossa taivaan tuuliin. Kolmosvarjo olisi tietysti ollut tuossa tilanteessa paikallaan..."

Mutta ei Aulion esiintyminen näytöksissä rajoittunut vain ilmavoimisteluun ja laskuvarjohyppyihin. Siinä ohessa hän ennätti vielä paljon muutakin. Usein mies istui Praga Babyssä, jonka moottorin hän pysäytti kentän yllä 600 metrissä. Siitä alkoi leijailu, johon kuului pari silmukkaa ja pystykäännöstä sekä lopuksi lasku kentälle lapa seisten. "Hullunlento" Smolikilla kuului myös ohjelmaan, ts. koneella tehtiin yleensä kaikki lento-oppilaan virheet liioitellen. Taitolento Jungmannilla silloin tällöin oli sopivaa verryttelyä, ja ellei Aulio itse hypännyt tai voimistelut, kuskasi hän ylös muita hyppääjiä tai Anneli Linnaa, joka myös esiintyi tikkailla lukuisissa näytöksissä. Ja kun näytös päättyi, urakoiitiin vielä iltamyöhään yleisölennätyksissä...

Näytösesiintymiset olivat tapahtuneet vapaa-ajalla, lennot Ilmavoimissa olivat tietysti päätyö. Joudumme sen tässä valitettavasti sivuuttamaan ikäänkuin moniottelun "yleislajina", ts. liian vähällä. Uutta intoa toivat 2. lennostoon ensimmäiset "Vamppimme", jotka tietysti hurmasivat Aulion siinä kuin muutkin. Mies pääsi heti vuoden 1954 alussa Vampire-kurssille ja kyllähän suihkukoneen sauva sopi Aulion käteen siinä kuin niiden 30 muunkin tyypin, joilla hän siihen mennessä oli Ilmavoimissa lentänyt.

Keväällä 1955 suoritettu lennonopettajakurssi tiesi lisää lentoja, Vihureilla lennettiin ahkerasti nimenomaan kokeilaiden koulutusta. Vilkaasta palveluksesta huolimatta jäi kuitenkin aikaa silloin tällöin kouluttaa vielä siviilioppilaitakin. "Puolenkymmentä vuotta sit-

Nuoratikkailta voimisteleminen vaatii sekä voimaa että taitoa — ja varmasti tavallista kovempaa uskallustakin.



ten muistan vilkkaimpina päivinä juhanuksen alla lentäneeni joskus yli kymmenenkin tuntia vuorokaudessa. Herätys oli joskus kolmen tienoissa aamulla. Klo 04 aloitin lennot siviilioppilaiden kanssa. Olin tuohon aikaan lomalla ja lentelin päivisin kuvauslentoja maakunnassa, jonne suunnistin aamuarhaisten koululentojen jälkeen. Illalla Poriin palattuani oli vielä FM-osastotaitolentoharjoitus lähestyviä juhannusjuhliä varten. Silloin kyllä sai lentää tarpeekseen! Söinkin koneessa istuen ateriat, jotka vaimo oli kentälle kiidätännyt.

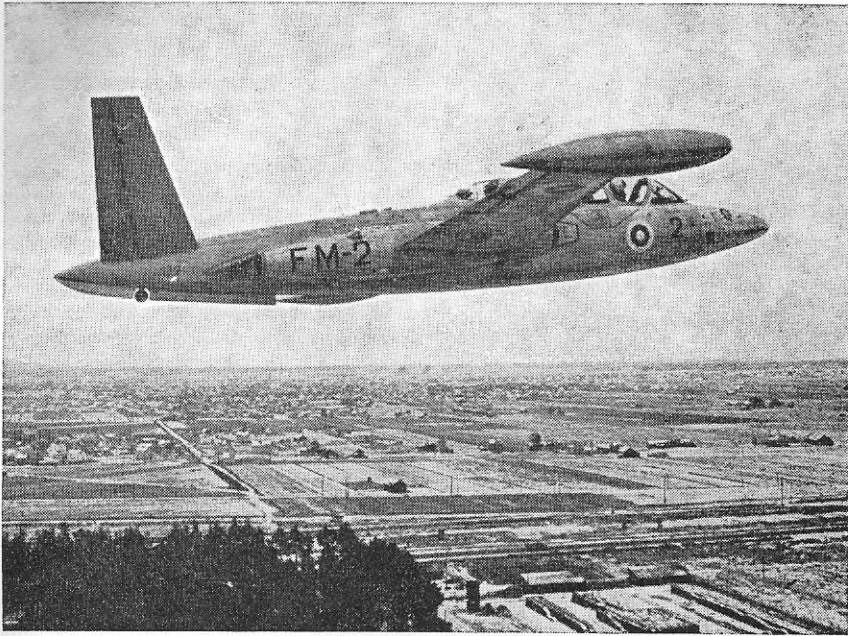
Porin vuosista ovat kohokohtina mieleen jääneet Myrsky- ja Mersu-vaiheet sekä 'Vamppien' ja Fougien tulo laivueeseen. Miellyttävimpänä lentokätkönä pidän kuitenkin opettajana toimimista kolmen kuukauden lennonopettajakurssilla keväällä 1956. Lentää sai tarpeeksi, kaiken lisäksi jokseenkin valmiiden ohjaajien kanssa, jolloin huomasi myös itse kehittyvänsä. Pidin kovasti myös osastotaitolennosta niin kauan kuin siinä sai olla mukana. Sensijaan esim. ilmavoimistelu oli sirkustempuilla, joka oli vain näyttösten yhtenä vetonumerona. Kaksoislaskuvarjohyppyt olivat mukavia sitten kun oli jo harjaantunut myös vapaaseen putoamiseen. Kun oli sopivassa korkeudessa avannut kakkosvarjon ja tullut maahan jaloilleen, tunsii tehneensä jotakin."

Aulio ei ole harrastanut kuperkeikka-kaatumisia laskuvarjohyppyjen alustuksessa, mikä laskuvarjojääkäreillä on edelleen käytäntö ja johon urheiluhyppääjämme keskuudessakin pyrittiin aikaisemmin. Nuoremmat ovat siis seuranneet Aulion seisonta-alastulotyylillä ja lienevät arvostaneet miehen hyppytoimintaa muutenkin, koska Suomen Laskuvarjokerho on kutsunut Aulion ensimmäiseksi kunniajäsenekseen.

"Kaikessa ilmailussa vaaditaan harastusta, intoa ja yritystä. Mikään ilmailutoiminta ei onnistu hyvin, jos yrittää tehdä sen ruokatuntipuhuna. Tilanne on sama kuin mittarilennossa, jota taitoa on jatkuvasti pyrittävä pitämään yllä. Jos jättää taidon vuodeksi ruostumaan, on aloitettava melkein kuin alusta."

"Olen myös sitä mieltä, ettei kannettu vesi kaivossa pysy, ilmailussakaan. Tiedän poikieni olevan kiinnostuneita ilmailusta, mutta olen oikeastaan iloinen, että he ainakin toistaiseksi katsovat koulunkäynnin olevan tärkeintä. Tosin yksi junioreista hankkii taskurahansa ammattimaisena lennokinrakentajana tehdessään liikkeisiin sijoitettavia näyttelykoneita, mutta en ole mitenkään yrittänyt 'syöttää' ilmailua jälkikasvulle. Innostuksen on lähdeävä heistä itsestään, muuten ei tulosta synny."

Poriin olivat tulleet ensimmäiset suihkukoneemme, Satakunnan Lennosto sai myös ensimmäiset sotilashelikopterimme ja ne tarjosivat Auliolle jälleen uuden kokemuksen. Helikopterit siirsivät miehen 16 vuoden jälkeen kesäkuussa 1962 takaisin Uttiin, jossa Kuljetuskonelaivueessa kertyi helikopteritunteja n. 350. Aika alkoi myös täytyä, sillä vaikka 40 vuoden ikä ei Auliota painanutkaan, on ikäraja Ilmavoimissa numeroin määrätty. Siirtyminen siviiliin tapahtui heinäkuussa 1963. "Omasta



pyynnöstähän se ero tietysti myönnettiin, mutta olisin minä kyllä vielä Ilmavoimiin jäänyt, jos se olisi käynyt päinsä.”

Ilmavoimissa oli kertynyt tunteja kaikkiaan 3200, niistä suihkukoneilla 500 ja helikopterilla 350. Kaikkiaan yli 30 sotilaskonetyyppeä oli käynyt enemmän tai vähemmän tutuksi, lisäksi toinen mokoma siviilityyppiä. Aulion lentokokemus on tällä hetkellä 4300 tuntia, ja lisää tulee.

”Tyypeistä ovat ’rakkaimpina’ jääneet mieleen Mersu, Pyry ja Fouga Magister, kukin omalla tavallaan. Mersu oli ensimmäinen varsinainen ’kova rauta’; hyppäys Fiatista siihen oli todella mukeaa muutos. Pyry taas oli aikanaan nimenomaan nopeissa taitolentoliikkeissä ohjausominaisuuksiltaan omaa luokkaansa. Ja kun Pyryn toi laskussa sulavasti kolmelle pisteelle, tiesi kaiken tapahtuneen ’jetsulleen’. Fouga puolestaan on ohjausominaisuuksiltaan erittäin harmoninen ja siinä on jo suihkukoneen liukkautta. Vihurilla tuli aikanaan tiimaa kovasti eikä minulla ole mitään konetta vastaan, kun ei puhuta moottorista. En tosin tehnyt kuin yhden pakkolaskun VH:lla maastoon; moottorin reistaillessa oli pukattava Karhijärven rantaan Luvialle. Pakkolaskuja on kaikkiaan tullut tehdyksi 6–7. kaikki suuremmista haavereista. Vain Smolikista jäi teline ja vähän muutakin aikanaan Kauhavan ojanpenkalle. Helikopterikin tupsahti kerran ’alta pois’, mutta vain 15 metristä paksuun lumeen. Suurin työ olikin saada kopteri pakkolaskupaikalta ihmisten ilmoille. Helikopterilla lentäminen on mielenkiintoista; on kuin unessa kokisi linnun lennon. Tavallisesta koneesta poiketen pääsee mihin suuntaan tahansa. Helikopterilennoista on jäänyt mieleeni erityisesti tulenjohtolento Niinisalon kankailla harvan männikön keskellä. Viipotimme mäntyjen välissä aukioita pitkin puiden latvojen alapuolella, ponnahtimme äkkiä ylös, nopea tähytys ja vikkellästä taas takaisin pintoihin. Se oli mielenkiintoista piilosilla oloa.”

Aulion tavallaan kolmas tulo siviiliin tapahtui runsas kaksi vuotta sitten. Moniottelijamme jatkoi tietysti ”eläkeläisenäkin” ilmailun parissa: Aero O/Y:n link-opettajana. Mutta omakohtainen lentäminen oli mennyt siksi paljon veteen, että käsi kaipasi sauvaa ja kaasuvipua, jalat polkimia: kuluvan vuoden alussa mies siirtyi pölytyslentäjäksi. Jälleen uusi aluevaltaus. Aulion ohjaama Gawron kiittää nyt puitten latvoissa metsiämme lannoittaen, milloin missäkin puolella Suomea.

Ainakaan tällä hetkellä moniottelun puuttuvat lajit, ilmapallolla ja avaruusaluksella lentäminen eivät näytä toteutuvan. Mutta näyttää tuota moniottelua jo muutenkin olevan riittävästi muille malliksi...



Aulion ja koko perheen harrastuksena on avun tarpeessa olevien siivekkäiden ja muidenkin eläimien hoivaaminen. Siivekkäitten karkiväli on ollut 10–80 cm, kuvassa mehiläishaukka miettii, lähteäkö lennolle sotilasmestarin tarjoamalta starttipaikalta. Esim. Porin vuosina Aulioitten hoidossa oli kymmenittäin lintuja, joita myös ulkopuoliset olivat tuoneet saadessaan tietää perheen eläinrakkaudesta.

Aulio Fougalla vuosien mittaan niin tutuksi käyneen Porin maiseman yllä.

Vuosien varrella on Suomi tullut tutuksi ristiin rastiin. Kuva alla on otettu Käyrästunturin laella talvella 1962. Aulio on tuonut helikopterilla muonaa sissiharjoituksissa oleville.

