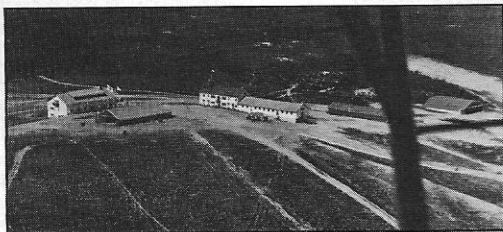


LENTOSIRKUS PILVIEN HUIMAPÄÄT



Jämi oli sirkuksen kotiluola ja toiminnan kannalta korvaamaton tukikohta. Siellä huollettiin sekä koneet että ihmiset ja suurin osa mukana olleista myös asui Jämillä.



Siivekkääksi seinähirreksi kuvaili eräs isäntämies Smolikia, joka kuitenkin oli sirkuksen todellinen työjuhta. Sillä kierrettiin paaluja ja lennätettiin ilma-akrobaatteja, siitä hypättiin laskuvarjolla ja sen siivenkärkeen noukittiin maasta nenäliinoja.

● **Lentosirkus Pilvien Huimapäät, Suomen Ilmailuliiton 1940-luvun lopun ja 1950-luvun alun legendaarinen kiertävä ilmasirkus merkitsi ensimmäistä omakohtaista kosketusta ilmailuun monelle muullekin kuin tämän lehden päätoimittajalle. Vuosina 1948–54 sirkuksen näytöksiä seurasi 400.000 maksanutta katselijaa ja yleisölennätyksillä kuljetettiin 100.000 ihmistä. Ilmasirkuksen puitteissa ilmailua ajettiin Suomen kansan tietoisuuteen todella värikkäällä ja tehokkaallakin tavalla – ja paikattiin samalla liiton tyhjää kassaa.**

Nimet sellaiset kuin Anneli ”Luumu” Linna,

Erkki Kantonen, Seppo Saario, Raimo Aulio, Esko Halme, Niilo Salo, Viktor Andro, Ville Svahn ja monet muut sirkuslaiset olivat oman aikansa ilmailulegendoja.

Eräänä kevättalvisena iltana viime keväänä melkein kaikki mukana olleet kerääntyivät yhteen Tampereelle muistelemaan noita pioneeriaikoja ja kertomaan niistä myös Tampereen Ilmasillan jäsenille. Kokoontumisen ensisijainen aihe oli kuitenkin Pilvien Huimapäiden vetäjän lentomestari Eero Pakarisen sirkuksesta kirjoittama kirja, 230 sivua nykyilmailijalle varsin mielenkiintoisia muistelmia ilmasirkuksen ajoista.

Kirjoittajan ja kustantajan (Karisto) luvalla Ilmailu julkaisee tässä kolme katkelmaa Pakarisen kirjasta Lentosirkus Pilvien Huimapäät. Ensimmäisessä kerrotaan, millainen oli tyyppinen lentosirkuksen näytös. 1950-luvun ”puskalentämisen” olosuhteita kuvaa hyvin Anneli Linnan (nyk. Penttilä) kertomus ilmatankkauksesta Bosambon eli nykyisin Finnairilla toimivan lentokapt. Paavo Bollströmin kyydissä. Kolmas katkelma kertoo sen sirkuslaisen, tässä tapauksessa edelleen aktiivisesti ilmailevan Eino Varvion, arjesta.

- Suomen Ilmailuliiton ensimmäiset juhannusvalvojaiset järjestettiin Onttolan lentokentällä 23.6.1950. Ne olivat samalla suurimmat valvojaiset, mitä Joensuun ympäris-

tössä oli siihen mennessä järjestetty. Myös Joensuun Ilmailukerholle niistä muodostui koetinkivi, jossa vähäjäsentien kerhon todelliset voimat punnittiin. Mutta puheenjoh-

tajansa Eero Hakulisen johdolla se selviytyi urakastaan hienosti. Onttolan kenttä, joka sijaitsee kahden vilkasliikenteisen maantien välissä, oli vaikeasti eristettävissä.

Niinpä naruaitea jouduttiin pystyttämään kilometrikaupalla, jotta saatiin poimituksi pääsylipun hinta mahdollisimman tarkkaan kaikilta sinne saapuvilta. Ja hyvin siinä onnistuttiinkin, sillä maksaneita katsojia oli 8 085. Se oli sen vuoden toiseksi suurin yleisömäärä; vain Helsingissä päästiin parempaan tulokseen.

Liiton osuus valvojaisten ohjelmassa oli tietenkin lentonäytös. Pääosaltaan sen mainosarvo rakennettiin Niilo Salon, Raimo Aulion ja Esko Halmeen varaan. Vähäisin konevoiminkin se vietiin läpi, vain 8 konetta oli mukana. Kaikki sujui nuottien mukaan, eikä mitään yllättävää tapahtunut. Mutta taloudellinen lopputulos oli mahtava. Tältä reissulta muistuu mieleeni paluu Jämille. Kannoin ylpeänä taloudenhoitaja Lakkosen eteen tilityksenä valvojisista rahapinon, joka hipoi miljoonaa silloista markkaa. Kun hän oli saanut rahat lasketuksi ja todennut kaiken täsmäävän, jän tietenkin odottamaan jonkinlaista tunnustusta hyvästä tuloksesta. Kun sitä ei alkanut kuulua, tulin harmistuneena sitä häneltä vähän kerjänneeksi.

– No olihan sitä siinä, mutta olisihan sitä saanut olla enemmänkin, Lakkonen sanoi kuivasti silmälasestaan pyyhkien.

Sen verran tapaus kyllä otti aivooni, että päätin seuraavan kerran tuoda potin pikkurahaksi vaihdettuna ja iskeä säkin sellaisenaan Lakkosen eteen, jotta hänelläkin olisi edes joskus jotain vaivaa näytösten tiimoilta. Onttolassa, kuten muuallakin, aloitimme näytöksen koneiden ylilennolla, minkä jälkeen kuuluttaja esitteli koneet niiden lentäessä yksitellen yleisön editse. Sen jälkeen purjekoneet hinattiin korkeuteen, jossa ne esittivät oman taitolentonumeronsa. Se oli silloisista konetyypeistä johtuen melko suppea, mutta siitä huolimatta näytti uljaalta, kun linjakas kone äänettömästi teki silmukat, syöksykierteet sekä pystykäännökset. Erityisen näyttävä oli suoritus, jossa kaksi purjekonetta laskeutumisvaiheessa syöksyi rinnakkain aivan kentän pintaan, koukkasi siitä ylös ja kaarsi sen jälkeen pois päin toisistaan samanaikaiseen laskuun.

Purjelentokoneiden laskeututtua nousi taivaalle Esko



Esko Halme oli sirkuksen alkuaikojen taitolentotähti. Tässä ollaan lähdössä näytöslennolle Bücker Jungmannilla Joensuussa maaliskuussa 1948.

Halmeen ohjaama kirkkaankeltainen Bücker Jungmann.

Jungmann oli kaksipaikkainen, kaksitasoinen ja avo-ohjaamoinen taitolentokoneemme. Sen nokalla rähis kuusisylinterinen sadan hevosvoiman rivimoottori, joka takasi vaativiinkin suorituksiin tarpeeksi tehoa. Vaikka koneen runko oli tukevahko, se näytti taaksepäin viistossa olevien siipiensä ansiosta nykyisenkin mittapuun mukaan sirolta.

Nyt Esko siis oli Mannin ohjaimissa. Hän veti koneen ylös ja aloitti sieltä syöksykierteellä. Sen oikaistuaan hän veti loivalla viistokierteellä jälleen ylös kaartaen samalla vasempaan. Sitten seurasi silmukkahdeksikko, lento oikealla kyljellä, vaakakierre, lento vasemmalla kyljellä, veto ylös, selkäsilmukka ja niin edelleen. Liikkeet seurasivat vinvasti toinen toistaan, ja lopuksi Esko pudotautui aivan pintaan rikkoen pilotpalloja, jotka kohosivat naurujen päissä noin metrin korkeudella kentän pinnasta. Suoritus oli loistava. Kaikesta näkyi ammattimiehen kädenjälki. Katselijat olivat näkemäänsä tyytyväisiä ja kasvoiltoivat innostuksesta.

Ikään kuin välipalaksi Aulio suoritti tavallisen laskuvarjohypyn. Rami hyppäsi varman päälle ja aukaisi varjonsa hyvissä ajoin. Hän laskeutui täsmälleen ennalta määrätyle paikalle, kokosi varjonsa, suoritti rutiinikeskustelun kuuluttajan kanssa ja meni valmistautumaan seuraavaan ohjelmanumeroonsa.

Kuuluttaja piti koko ajan yleisöä ajan tasalla selostamalla tarkasti, mitä kulloinkin oli tapahtumassa. Niinpä hän nytkin kehotti tarkkaamaan kentällä lähtökiittoa suorittavaa Smolikia, joka oli vie-

mässä Niilo Saloa esiintymiskorkeuteen.

Oranssinvärinen Smolik oli Mannin tavoin kaksitasoinen, kaksipaikkainen ja avo-ohjaamoinen kone. Sen siivet olivat suorakulmassa kulmikaaseen runkoon nähden ja vaikka taaksepäin luiska, hain selkävää muistuttava sivuvaakaaja kevensi koneen ulkonäköä, ei ollut ollenkaan ihme, että eräs kentän laidalla seisovt isäntämies tokaisi, että kas, kun ovat laittaneet siivet seinähirteen.

Smolik oli kuitenkin meille korvaamaton yleiskone seitsemäsylinterisine tähtimoottoreineen, joka mahdollistaa tarvittaessa jopa taitolentolanteita.

Smolikin saavutettua esiintymiskorkeuden katselijat saivat ihmeekseen nähdä, miten Niilo Salo kiipesi ulos koneesta ja pudottautui ketterästi laskutelineelle. Hän irrotti yläsentoon kiinnitetyn Fonck-rekin ja alkoi sen varassa voimistella erittäin vaarallisen näköisesti. Vaarallista se oli todellisuudessakin. Katselijat saivat nähdä erilaisia liikkeitä, joita he seurasivat hiiren hiljaa, kunnes esitys oli ohi. Maahan palattuana Salo sai ansaitsemansa myrskyiset suosionosoitukset.

Nyt seurasi ohjelmanumero, jossa Sokol, Smolik ja Jungmann kilpaa lentäen kiersivät kolmea paalua. Vaikka kysymyksessä olikin niin kutsuttu näytöslento, jonka yksityiskohdat oli etukäteen tarkkaan suunniteltu, jouduimme lopettamaan tämän ohjelmanumeron myöhemmin sen luomien vaaratilanteiden takia.

Jälleen kiipesi Smolik tivaalle vieden mukanaan Raimo Aulion. Yleisö oli hiiren hiljaa, kun Rami harkitui ot-

tein kiipesi koneen välisiivelle. Hän otti ohjaket käsiinsä, ojentautui aivan suoraksi ja vielä vilkuttikin äimistyneelle yleisölle. Smolikin kaartautsa joutui Rami seisomaan 45 asteen kulmassa, jolloin yleisön keskeltä kuului harras lausahdus, että puuttokohan se... Rami ei kuitenkaan pudonnut, vaan oli kuin kotoaan Smolikin pyyhkiessä monta kertaa kentän pintaa edestakaisin noin kolmen metrin korkeudessa. Ramin kiiveissä takaisin ohjaamoon puhkesi huutomyrsky. Tällaista jännitystä katselijat olivat kaimanneet ja he ilmaisivat äänekkäästi tyytyväisyytensä.

Viimeisenä numerona Rami suoritti kaksoishyppynsä. Se oli ohjelma, jonka katseleminen sai asiantuntijatkin aina vähän levottomiksi. Ei se ollut pelkoa eikä epävarmuutta mutta joka kerralla tuntui siltä kuin kusaiset olisivat juosseet pitkin selkärankaa.

Näytöksessämme esiintyi aina välipaloina nimekkäitä taitovoimistelijoita, vitseinikareita ja kuplettilaulajia, kuten esimerkiksi "Nokipojat" eli Ville Korpela, Matti Kaksanen ja Allan Roos. Heillä oli monasti vaikeuksia tasapainotaiteilussaan, koska esiintymisareenana saattoi olla epätasainen kenttä jopa pelonsarkakin, mutta hienosti he aina ohjelmanumeronsa selvitävät.

TANKKAUS TÄMÄKIN

Luumulla, kuten kaikilla muillakin mukana olleilla, oli tietysti "pakollisena kuviona" runsaasti epätavallisia tilanteita. Tietyistä vaaratekijöistä huolimatta löytyi niistä aina huvittaviakin puolia. Eräs esimerkki oli Luumun suorittama tankkaus ilmassa, sekä kaksi pikku tapahtumaa,

jotka on syytä antaa Luumun itse kertoa.

– Olimme saaneet päätöksen vuoden 1953 kesäohjelmaan kuuluneen Pohjois-Suomen kiertueen, jonka etäisn näytös pidettiin Kemijärven lentokentällä ja viimeinen paluumatka Paltamossa. Tiivis ohjelma ja pitkät siirtolennot olivat puristaneet mehut meistä jokaisesta, joten kaipasimme kotiin. Edessä oli vielä pitkä matkalento Paltamosta Jämille, jonka päättim ohjaajani Bosambon kanssa tehdä välilaskutta. Sirkuskoneemme OH-ILS:n takatosa oli tavan mukaan lastattu täyteen kaikenlaista roinaa, alimmaisena 20 litran jerrykannu täynnä bensaa, tankkausvälineet käsipumppuineen ja suppiolineen, muut huoltotarvikkeet, laskuvarjat, matkatavarat ja kaiken päälle köytettynä komeat poronsarvet, jotka olin löytänyt Pyhänturilta. Niitä oli tähän mennessä kuljetettu milloin kenenkin koneessa, mutta nyt kun joukko hajosi eri puolille Suomea, ne oli pakko ahtaa omaan koneeseemme. Oli elokuun 25. päivän aamu ja tarkoituksenamme oli startata ennen kello yhdeksää. Kentälle saavuttuamme totesimme kuitenkin, että vallitsi tuollainen 6-7 boforin lounaistuuli, siis suora vastatuuli, jonka lennonjohto kuitenkin ennusti kääntyvän luoteeseen ja iltaan mennessä heikkenevän. Koska näissä olosuhteissa suora lento Jämille olisi lähes mahdoton, päätimme siirtää lähtöämme illan suuhun. Tuuli kääntyikin, mutta heikentymisen merkkejä emme havainneet vielä kello 16 mennessä. Päätimme kuitenkin lähteä.

Starttasimme kello 17 ja aloimme rynkyttää vain 100 metrin korkeudessa kompassikurssilla kohti Jämiä, myrskyn rajusti haketessa konettamme. Korkeammalla olisi ollut hieman tasaisempaa, mutta matkanteko samalla hitaampaa, joten vaihtoehto oli hylättävä. Jos ei ollut helppoa Bosambolla, niin vielä kurjempaa oli minulla kaiken runjun keskellä takatoosassa, kun eivät syöksyvötkään yltäneet kiinni. Matkaa kuitenkin tehtiin, joskin maasto alapuolellamme vaihtui tuskastuttavan hitaasti. Myrsky ilmeisesti lisäsi koko ajan voimaansa. Kun katselin puunlatvoja, ne taipuivat ihan kaksinkerroin



Tiger Moth oli mukana näyttösten yleisölenätyksissä. Oikealla startissa Jämilä samoissa tehtävissä käytetty Piper Cub.

Pilvien huimapäät

tuulen voimasta ikään kuin nyökkien myötätunnosta ja toivottaen kaikesta huolimatta meille onnellista matkaa.

Lento oli kestänyt jo yli kaksi tuntia ja olimme arveluni mukaan vasta jossain Saarijärven-Myllymäen välimaila. Bosambo tutki huolestu-

neen näköisenä karttaa, mistä päättelin, ettei hän ollut tarkasti selvillä sijainnistamme. Aloin itsekini huolestua tilanteesta, koska tiesin koneemme lentoajan olevan korkeintaan 2 tuntia 45 minuuttia. Jämille emme missään tapauksessa nyt pääsisi. Lähin kenttä näytti olevan Kuorevesi, sinnekin matkaa 80 kilometriä. Koputin Bosambo olkapäälle ja näytin bensamittaria, jonka puikko oli uhkaavan alhaalla.

Hän kuitenkin rauhoitti minua ja sanoi bensan riittävän Kuorevedelle asti, jonne nyt olimme menossa. Kului vielä puoli tuntia ja bensamittari alkoi kolista pohjaan, eikä vielääkään tullut Kuoreveden maisemia vastaan. Silloin ehdotin Bosambolle, että tankataan ilmassa. Hän näytti aivan ällistyneeltä ja sanoi heti, ettei siitä tule mitään. Minä kuitenkin vakuutin, että kyllä tulee, jos hän vain suostuisi. Onhan meillä 20 litraa bensaä sekä käsipumppu ja suppilo takatoosassa. Kun Bosambolla ei näyttänyt olevan muutaakaan varmuutta perille pääsemisestämme, hän lopulta suostui.

Aloin kiireesti penkoa takatoosan lastia. Heti alkuun tajusin, että jos en nyt luopuisi poronsarvistani, en onnistuisi tankkauksessa. Niinpä hain mielin paiskasin ne laidan yli. Metsään ne putosivat ja mieleeni häivähti ilkkurinen ajatus, että joku löytää ne sieltä ja ihmettelee varmasti pitkään, mistä ne ovat sinne kulkeutuneet. Sitten sain käteeni bensasäiliön propunavaimen, kiipesin välisiiven

päälle ja potkurivirran piiskaamisesta huolimatta sain propun auki. Jätin sen siivelle, niin kuin olin tehnyt maassa tankatessanikin, mutta seuraavassa silmänräpäyksessä potkurivirta vei sen mennessään. Sinne sekini meni poronsarvien seuraksi metsään.

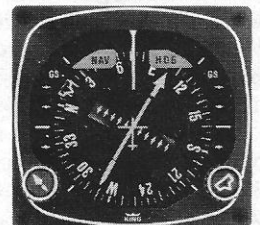
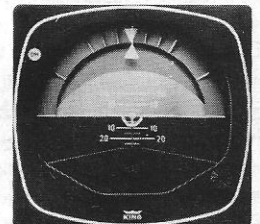
Laskeuduin toosaan noutamaan suppiloa, mutta sille kävi tietysti samalla tavalla, sekini tempautui käsistäni potkurivirran mukaan ja putosi kieppuen metsään. Nyt alkoi jo huolestuttaa. Kysyin Bosambolta, voidaanko tankata ilman säämyskää. Hän sanoi, että kyllä voidaan, mutta pidä nyt tyttö kiirettä! Kaivoisin seuraavaksi käsipumpun ja sain kuin sainkin sen letkun kiikutetuksi ylös ja suuttimen bensatankin reiästä sisään. Se pysyi siellä! Nyt vain takaisin toosaan, pumpun imuletku jerrykannuun ja sitten pumppaamaan. Hankalaa se tosin oli, kun oli seisottava pumppaamisajan istuimen päällä, koko pituudeltani potkurivirran piiskattavana koneen heittelehtiessä myrskyn kourissa. Mutta sinne meni 20 litraa bensaä koneen tankkiin ja sillä

Uusi edullinen autopilottijärjestelmä yksi- ja monimoottorilentokoneisiin

King uutuu "Silver Crown" sarjassa: KAP 200-autopilotti

TSO hyväksytty KAP 200- Autopilotti on täydellinen 2- tai 3- akselinen järjestelmä, jossa on erillinen sleivausyksikkö sekä PNI ja KG 258 keinohorisontti. Laite on suunniteltu vastaamaan alan korkeimpia vaatimuksia, mutta hinnaltaan edullisempi kuin vastaavat muut järjestelmät. Pyydä lisätietoja Lentohuollosta, joka on KING-tuotteiden maahantuojia.

Tulevaisuuden avioniikka jo tänään **KINGiltä**



WIHURI OY LENTOHUOLTO

Box 12 00701 Helsinki 70 puh. 90-377 022.

päästiin Kuoreveden kentälle.

Laskeuduimme kello 20, joten lento oli kestänyt tasan 3 tuntia. Ilman tankkausta olisimme joutuneet tekemään pakkolaskun maastoon. Tämä on tietävästi ainoa kerta Suomessa, kun kone on tan- kattu ilmassa. Suppilo ja proppu saatiin Kuorevedeltä lainaksi, mutta poronsarvien menettäminen harmitti pitkän aikaa. Varsinkin, kun kaikki muutkin Paltamosta lähteneet koneet olivat joutuneet yöpy- mään Kuorevedellä.

Eki Kantonen toimi usein ohjaajanani ja hänen kanssaan lensin myös paljon matkalen- toja. Kaikki sujui yleensä hy- vin, vaikka usein kinastelim- me milloin mistäkin, – itse- päisiä olimme molemmat. Laskuvarjohypyissä olin jo saavuttanut niin paljon koke- musta, että määrittelin itse tuuliennakot ja koneesta läh- tötuhkan. Parissa vuoden 1952 peräkkäisessä talvinäy- töksessä olin kuitenkin hie- man epäonnistunut arvioin- neissani, mistä närkästyneenä Eki sanoi seuraavassa hypyssä määräävänsä lähtötuhkan. Näytöspaikkaa en muista, mutta jonkun maaseudun asu- tuskeskuksen edustalla se pi- dettiin. Oli kova tuuli, mutta Eki ilmeisesti luuli sitä vielä kovemmaksi ja vei minut mie- lestäni mielettömän matkan päähän näytöspaikalta. Vaik- ka näinkin että ennako me- nee täysin pieleen päätin suu- tuspäissäni hypätä vasta sitten kun Eki antaa merkin. Lopul- ta se tuli ja annoin mennä piruuttani oikein alas, osoit- taakseni ohjaajalleni, ettei hän- nen tule sekaantua hypyysi- oihini. Sen kyllä osoitinkin, sillä tulini alas kanalaan kilo- metrin päässä näytöspaikalta! Kun Eki sen totesi, hän sanoi kuivasti, että osoite oli minul- le aivan oikea, muttei näytös- yleisölle. Tämän jälkeen kui- tenkin sovittiin, että seuraavil- la kerroilla määrään jälleen itse irrottautumishetkeni.

Saman talven eräässä toi- sessa näytöksessä sain itselle- ni kovan kilpailijan! Kone- emme luokse asteli noin 70-vuotias hentoinen naisih- minen, löi yleisölenätyksipun käteeni, meni suoraan Smoli- kin pyrstön alle, tarttui mo- lemmin käsin kiinni korkeus- vakaajan streevasta ja kysyi:

– Tästäkö pidetään kiinni? Hän oli hetkeä aikaisemmin nähnyt suorittamani lentävän ratsastajan ja oli nyt ensim-

maistä kertaa elässään lähte- mässä lentämään.

KUN PIRTU LOPPUI

Eino Varvio, joka jo niihin aikoihin hankki päätoimeentu- lonsa linja-liikennöitsijöiden parissa, osallistui näytöstoi- mintaan sekä kuuluttajana, et- tä yleisölenätykskoneiden oh- jaajana. Hänkin karräsi pääa- siassa Tampereen Lentoliik- enteent ja Arne Tirkkosen koneita. Silloin kun Arvo Ansson oli mukana, Eppu istui sen ohjaimiin. Näytöksis- sä, jotka hän kuulutti, hänen kohtalokseen lennätyshom- missa jäi ringin viimeisen kone- neen ohjaaminen, mikä yks- inkertaisesti johtui siitä, että hänen oli hoidettava kuulutta- jan tehtävänsä vielä minuutti pari senkin jälkeen, kun las- kuvarjohyppääjän jalat olivat jo koskettaneet maahan. Mut- ta sitten Eppu juoksi kuin ras- vattu salama valmiiksi lasta- tulle koneelleen ja hyppäsi sen ohjaamoon. Tuota pikaa hän oli jo hoitamassa tätä toista rooliaan.

Varvion tarinavarastot näil- tä ajoilta ovat lähes ehtymät- tömät. Niistä seuraavassa muutamia parhaita:

– Auster Ahkera, OH-AUA, jota siihen aikaan lensin, lähestyi Iisalmea, jos- sa oli seuraavana päivänä näy- tös. Vierelläni istui silloinen avustajani Mikko Tanhuan- pää. Noin 20 minuutin lento- matkan päässä Iisalmesta aloimme vähän epäluuloisesti katsella toinen toisiamme. Vedimme kumpikin nenääm- me outoa hajua, kunnes Mik- ko kysyi minulta, että haisee- ko sinusta täällä samalle kuin minusta?

– Juu, kyllä haisee, selvästi pirtulle!

Ilmeteltiin siinä, mistä moinen haju voisi tulla konee- seen ja jatkettiin matkaa, kun- nes huomioni kiintyi koneen kompassiin. Austerissa se oli tuollainen teevadin kokoinen spriikompassi. Seurasin sen käyttäytymistä ja huomasin, kuinka sen tiivisteen reunaan alkoi kehittyä pieni kirkas pisara, joka tarpeeksi kasvet- tuaan tipahti polvelleni. Mik- ko kastoi sormenpänsä tip- paan, maistoi ja sanoi, että sitä se on! Tippuminen li- sääntyi ja oli Iisalmeen saa- vuttuamme muuttunut jo pie- neksi lorahteluksi, josta Mik- ko otti tihentävässä tahdissa näytteitä ja oli perille tultu- amme jo käytännössäkin va-

kuuttunut siitä, että se on ihan sitä itseään.

Perille päästyämme totesin, että vuoto oli aiheuttanut kompassiin ilmakuplan ja teh- nyt kompassineulan niin le- vottomaksi, ettei sen näyttä- mistä saanut mitään selvää.

Pohdittiin tilannetta ja tul- tiin siihen tulokseen, että vaikka Austerissa ei ollutkaan hienoja suunnistusvälineitä eikä radioita, niin toki sentään kompassin pitäisi olla kunnos- sa. Jotain olisi tehtävä? Mik- ko irrotti kompassin ja sanoi, että jos ei muu auta, niin täytetään se tenulla. Siihen panin heti vastalauseeni, kos- ka se haisee vieläkin pahem- malta.

Tarkasteltuamme kompassia totesimme vuodon aiheutuneen rapistuneesta kumitiivisteestä, jonka paik- kasimme paremman puuttees- sa purukumilla. Se ei kuiten- kaan auttanut, sillä nestevajaa kompassi ei suostunut käyt- täytymään toivotulla tavalla. Oli saatava spriitä, mutta mis- tä? Aikamme jähkailtuamme tulimme siihen tulokseen, et- tei sitä kannata muualta yrittää kuin apteekista. Siis sinne!

Mentiin Iisalmen apteekka- rin puheille ja selitettiin asi- amme hänelle:

– Meillä on tuolla rannassa lentokone, josta hajosi mat- kalla kompassi. Siihen pitäisi saada spriitä.

Mutta kun olimme vähän resuisen näköisissä kampeis- sa, niin kuin näillä lentoreis- suilla oli pakko ollakin, ja kun Mikko varsinkin muistutti enemmän maailmankiertäjää kuin lentäjää, emme onnistu- neet tekemään apteekkariin vaikutusta. Niinpä hän vähän aikaa meitä tarkasteltuaan sa- noikin:

– Kyllä minä olen kaiken- laisia syitä kuullut tuon aineen saamiseksi, mutta tämä on tä- hänastisista ylivoimaisesti pa- ras...

Kun kaikesta huolimatta vakuutimme olevamme vaka- valla asialla, hän lopulta sanoi ehkä voivansa meita auttaa, mutta siihen tarvitaan lupa.

– Menkää poliisilaitokselle ja kertokaa asianne siellä. No, me kävelimme poliisilaitok- selle, mutta siellä ne uskoivat meitä vielä vähemmän:

– Koettakaa nyt vain mennä kiltisti kävelemällä kotiinne, kuului kehotus.

Emme kuitenkaan lannistu- neet, vaan päätimme palata uudelleen apteekkarin puheil- le kertomaan ainakin, miten meille kävi poliisilaitoksella. Menimme takaisin apteek- kiin, jolloin apteekkari yllät- täen tiedusteli meiltä, missä se koneemme sitten on.

– Tuossahan se on ihan lähellä jäällä, vastasimme. – Lähtekää katsomaan!

Lähdettiin joukolla jäälle. Nähtyään siellä koneen ja kompassin apteekkari totesi meidän sittenkin olleen oike- alla asialla ja kehotti meitä palaamaan luokseen apteekin sulkemisajan jälkeen. Hän lu- pasi tehdä jotain asiamme aut- tamiseksi.

Ja niin sitten menin uudel- leen apteekkarin luo. Sieltä palattuani oli mukana kol- menvartin pullo ihan sitä oi- keata... Mikon silmät kirkas- tuivat ja innoissaan hän sanoi:

– Kuules Eppu, eikös me osattaisi täältä Tampereelle ilman kompassiakin?

– Kyllä varmasti, vastasin. – Ainakin niin kauan kuin Suomessa on rautateitä. Mutta eiköhän silti oteta lusikka kauniiseen käteen ja tehdä en- sin tämä teknillinen korjaus ja katsotaan, mitä sitten jää.

Kaadoimme kompassiin 100 grammaa pirtua, jolloin se alkoi toimia normaalisti. Hyvään tarkoitukseen se lop- pukin sinä iltana meni, sillä olihan talvi ja paljon ystäviä ympäriällä...



Taas yksi näytöseikka takana – Smolik tekee lähestymistä Jämil- le.