

Tähtimoottori

1
2022

Ilmailuhistoriallinen DC-yhdistys ry:n jäsenlehti

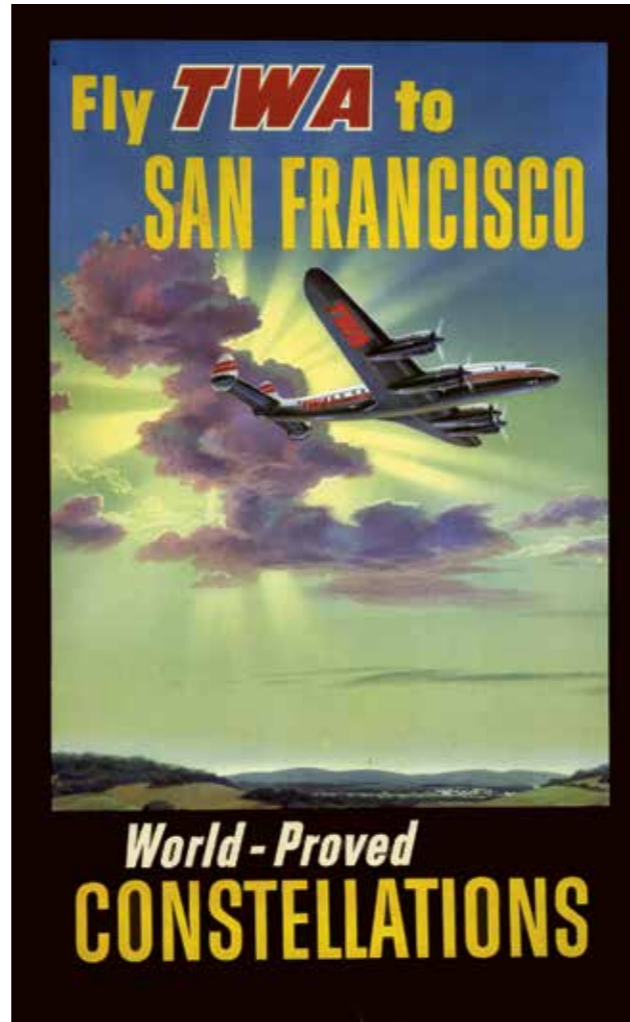


9 772242 927001

Jokke Vallikari jatkaa Lockheed Constellation -juttusarjaa sivulla 10.



Kuva: HARS Aviation Museum, Australia



1957 San Francisco, TWA Airlines -matkailujuliste.
Kuva: Ilpo Koskelan arkisto

Tähtimoottori 1-2022, 12. vuosikerta – Tähtimoottori on DC-yhdistyksen ilmailuhistoriallinen jäsenlehti

DC-yhdistys ry

Hallitus
Puheenjohtaja: Petri Petäys
Jäsenet: Hannu Heilala
Juha Kajavuori
Henri Petäys
Ahti Pohjonen
Pekka Sukanen

Postiosoite: DC-yhdistys ry
Helsinki-Malmi lentoasema
FI-00700 Helsinki, Finland

Jäsenmaksu 30€
Pankki/ bank:
FI32 2001 1800 3885 17

Vastaava toimittaja: Kari Pohjola
Toimittajat: Tuire Autio,
Erkki Kivikero, Jukka Köresaar
Susa Mäsabacka, Risto Niska
Jouko Vallikari

Julkaisun taitto ja ulkoasu:
Ilpo Koskela,
GST Graafinen Studio, Oulu

Aineistot ja ilmoitukset:
Kari Pohjola
E-mail -osoitteet hallitus ja lehti:
etunimi.sukunimi@dc-ry.fi
E-mail for Board and Magazine:
firstname.surname@dc-ry.fi

Lehti ilmestyy kahdesti vuodessa
Kustantaja DC -yhdistys ry
Painos 4000 kappaletta
A4-koossa nelivärisenä
Painopaikka: Punamusta Oy
Yhdistyksen e-mail: info@dc-ry.fi
Internet www.dc-ry.fi
Facebook DC-3 OH-LCH Fan Club
ISSN 2242-9271
Issm-1 2242.9271

Ilmoitushinnat:
Sisäsivu 1/1 500 euroa
Sisäsivu 1/2 250 euroa
Sisäsivu 1/4 125 euroa

Pääkirjoitus

Viimeisten parin vuoden aikana meitä ovat kiusanneet virus sekä idän itsevaltiat ja oman pääkaupunkimme ”demokraattiset päätöksentekijät” raakalaismaisilla valloitusvoimillaan, mutta kesää nekään eivät pysty estämään. Pandemiarajoitusten lieventyminen tuo lentolistoille ulkomaan-kohteita. Kohonneet polttoainekulut nostanevat lentojen hintoja. Tuki-kohtamme myös tänä vuonna on 70 vuotta täyttävä Helsinki-Vantaan lentokenttä. Tosin uudelleen vilkastunut lentotoiminta siellä voi rajoittaa omia lentojamme. Kuluneen talven aikana on OH-LCH:lle tehty ns. VRT-huolto ja hankittu varaosia. Pitkän selvittelyn jälkeen päädyttiin pitämään Vaasa huoltopaikkanamme. Työkuorman tasaamiseksi ja jatkuvuuden turvaamiseksi on uusia toimihenkilöitä hankittu jäsenkyselyn

kautta. Jos Tähtimoottori nyt näyttää erilaiselta, se johtuu uudesta taittajastamme. Uutta toimittajakuntaakin on löytynyt. Toivomme edelleen myös lukijoilta pienempiä tai isompiakin juttuja lentokokemuksistaan historiallisilla koneilla.

Editorial in English

Hopefully by summer both Covid pandemic and political situation will let us carry out our plans for international flights. We will be operating from Helsinki-Vantaa Airport. Flight fares may rise because of higher fuel cost. OH-LCH has undergone major overhaul in Vaasa that continues to be the winter hive for her. The number of members has remained on previous level but there are some changes within the active performers which may show for example in the lay-out of Tähtimoottori.



Sisältö

- Kannen kuva: Kari Pohjola
- 3 Pääkirjoitus
 - 4 Näkökulmia siviili-ilmailuun 1920- ja 1930-luvun Suomessa
 - 9 Mauri Maunula: Vuosisatani
 - 10 Convair-muistoja
 - 12 Convair-muistoja: ensilentoni
 - 13 Kevein askelin DC-3:ssa
 - 14 Turinaa Connieista
 - 28 Voimaa ja Sisua Aerolle
 - 48 Muistelemme DC-3-lentäjiä meillä ja maailmalla



KEY FINNAIR
A CENTURY OF NORDIC AVIATION

23,-

AVIATION SHOP
Kajanuksenkatu 12, 00250 Helsinki Tilauspuh. (09) 449 801
Varastomyymälä avoinna: Ke 17-19, La 10-14
shop@aviationshop.fi - Verkkokauppa: www.aviationshop.fi





Näkökulmia siviili-ilmailuun 1920- ja 30-luvun Suomessa

Tuire Autio

Ilmailuharrastuksen alkutaival Suomessa on mielletty olleen kansainväliseen kehitykseen nähden jälkijättöistä. On todella mielenkiintoista nyt sata vuotta myöhemmin ymmärtää historian valossa tuon ajan ihmisiä ja tätä kansakuntaa, joka piti ilmailua tarpeettomana hullutuksena. Katajaisen kansan juuret olivat silloin syvällä maataloudessa. Kaikenlaiset lentohärvelit aiheuttivat epäluuloa touhua kohtaan ja ilmailun kehityksen mahdollisuuksiin ei tuolloin oikein uskottu, mutta onneksi jotkut uskoivat.

Ensimmäisen virallisen lennon Helsingin ympäristössä suoritti venäläinen lentäjä 18.5.1912. Suuriruhtinaskunnassa toimi ensimmäisen maailmansodan aikana myös venäläisten lentotukikohta. Taivaalla saattoi kuka tahansa paikalle osunut ihminen nähdä lentokoneita ja kokea ne omalla tavallaan joko tarpeellisina tai outoina juttuina. Sodan jälkeinen aika

edisti muutoksien syntymistä ja Suomen Ilmavoimat perustettiin ripeästi maan itsenäistymisen jälkeen 1918. Heti perään seuraavana vuonna joukko ilmailuaatteen kannattajia, jossa oli mukana upseereita sekä siviilejä, perustivat Suomen Ilmailuklubin marraskuussa 1919. Sen selkeä tavoite oli lisätä sotilas- ja siviili-ilmailua urheilullisella sekä tieteellisellä tasolla

koko Suomen alueella. Ensimmäinen lentokilpailu järjestettiin Suomen ilmavoimien lentokoneilla Kruunuvuoren selällä maaliskuussa 1921.

Muutama vuosi myöhemmin 1925 perustettiin valtakunnallinen Suomen Ilmapuolustusliitto (SIPL), jonka säännöissä oli päätös siitä, että ilmailuaatetta pyrittiin levittämään maakuntiin maanpuolustuksen näkökulmista.

Seurauksena syntyi ilmailupropagandailmiö, joka teki maakunnissa lentonäytöksien kautta ilmailua tutuksi yleisölle, samalla ilmaantui myös ilmailutoimittajien virkanimike. Pidettiin lisäksi esitelmätilaisuuksia, ilmailunäyttelyitä sekä lennokkien rakennuskursseja. 1927 SIPL hankki kaksipaikkaisen de Havilland DH.60 Moth-koneen, joka nimettiin Ilmatareksi 17.2.1928. Kyseiseltä koneelta odotettiin paljon, se nähtiin ilmailun tulevaisuuden alkuna, kun siviili-ilmailulla oli vasta hyvin pieni harrasteisuus ilmailun piirissä 1920-luvulla, enemmän sijaa veivät tuolloin matkustajaliikenne sekä sotilasilmailu.

Jukka Raunio määrittelee ilmailun pioneerivuosiksi Valtion lentokonehtaan historian vuodet 1921-1932. Pioneeriksi tarkoittaa uranuurtajaa, esitaistelijaa ja armeijaan liittyvää termiä. Ja sitähan nuo ilmailun ensimmäiset vuodet Suomessa kirjaimellisesti olivat. Kulta-ajalla viitataan taas käsitteeseen kulttuurista, menneen aikajaksona, jolloin kaikki oli ylevää ja siksi eletään onnellisina vailla huolia. Silloin kun on aikaa ja vaurautta, niin tuotetaan merkittäviä teoksia sekä tulevaisuuteen vaikuttavia teknologisia laitteita.

Ajan tuotteet, autot ja radiot alkoivat yleistyä Suomessa, oltiin kyllä tosiasiasa matkalla johonkin uuteen kun sisällissota oli vuonna 1918 käyty läpi. Alueelliset erot olivat kuitenkin yhä edelleen hyvin suuria, Helsinki oli hyvin teollistunut, mutta maaseudulta puuttuivat sairaalat sekä liike-elämän palvelut. Vaikka naiset olivat saaneet äänioikeuden Suomessa koko maailmaan nähden ensimmäisenä, niin työmaailma tarjosi heille silti maaseudulla vain piian, lastenhoitajan sekä opettajan työtä. Kaupungeissa työmaailma antoi enemmän mahdollisuuksia, jos siellä asui. Miesten maailma oli pysynyt ennallaan, mutta koulutus loi teknologian kehitty-

Moth Pilvetär Helsingin Pihlajasaassa. Kuva: Foto-Roos, Helsingin kaupunginmuseo





Keljonlahden lentosatama 1938. Kuva: Eila Turpeinen via Veljekset Karhumäki

misen myötä uusia mahdollisuuksia, jos oli rahaa kouluttautua.

Tällaisena aikakautena aloitti toimintansa Suomenlinnassa vuonna 1921 Ilmavoimien lentokonetehtas (IVL). Nimi muutettiin muutaman vuoden kuluttua Valtion lentokone-tehtaaksi 1928, kun tehdas siirrettiin Ilmavoimilta puolustusministeriön alaisuuteen. Jotta kulta-ajasta voisi ilmailussa puhua, tuon ajan lentokoneiden olisi pitänyt olla Suomen kulttuurin kannalta merkittäviä ja niitä olisi pitänyt jo tuon ajan ihmisten vaalia sekä säilyttää tuleville sukupolville. Kansainvälisellä tasolla voidaan puhua ilmailun kulta-ajasta, mutta voidaanko Suomen osalta puhua ilmailun kulta-ajasta? Siinä on mielenkiintoinen kysymys pohdittavaksi.

1920-luvun lopussa puhutaan koneromantiikasta, joka tarkoitti koneiden (auto, juna sekä lentokone) dynaamista ihailua, jotka vapauttivat sekä yhdistivät ihmisiä matkustamisen sekä vapaa-ajan käytön suhteen. Yksityshenkilöt Valtion Lentokone-tehtaan ohella kehittivät myös ilmailua rakentamalla omia lentoko-

neitaan. Jyväskylän Keljon seudulla aloittivat vuonna 1925 rakentamaan omaa Karhu 1-lentolaitetta Niilo ja Valto Karhumäki.

Myös Rovaniemellä rakensi samaan aikaan Pixie-tyyppistä konetta Johan Lindström. Kun Suomen Ilmapuolustuksen liiton Ilmatar K-SILA alkoi näkyä kansan keskuudessa lentonäytöksissä, kone edusti tuolloin kansalle ulkomailta ostettua D.H. Moth konetta. Lentomestari Urho Heiskala ja koneen mukana seurannut vänrikki Vaalivirta tulivat tutuksi neljän ja puolen vuoden ajan yleisöennätyksissä 210 paikkakunnalla ja lensivät taitolentoesityksiä Ilmataren lisäksi Pilvettärellä. Karhumäet Keljossa-kirjassa todetaan, että Heiskala kyyditti noiden vuosien aikana 3530 henkilöä 872 lentotunnin aikana.

Pääsiäisenä 1928 Keljon lentokerho järjesti ensimmäisen yleisöilmailun tapahtuman, joka sisälsi päiväosuuden lentokoneineen, yleisöennätyksineen sekä myyjäisineen, mutta Karhumäen veljesten kotitekoista Karhu 3-konetta ei nähty lentämässä. Kun Ilmatar vaurioitui myöhemmin, niin tuon jälkeen kone siirtyi Veljekset Karhumäelle,

joka korjasi koneen lentokelpoiseksi omaan käyttöönsä. Ilmattarella Niilo Karhumäki lennätti yleisöä vielä kolmen ja puolen vuoden ajan ilmailunäytöksissä. Koneena Ilmatar suoritti sille SIPL antaman tavoitteen 20- ja 30-lukujen aikana.

Valtion lentokonetehtaan tuotanto perustui alkuvuosina merkittävästi lisenssillä rakennettuihin koneisiin kuten Caudron G.3 ja IVL A.22 Hansa. Kurt Berger aloitti yhtiössä vuonna 1922 lentokoneiden suunnittelun ja IVL Kurjen sekä IVL Haukan osalta. Muutaman kotimaisen konesuunnittelun jälkeen vasta VL Sääskeä eli kaksipaikkaista yleisilmailu- sekä koulukonetta rakennettiin tehtaalla useita eli kaikkiaan 39 kpl, joista 38 konetta valmistui lentokonetehtaalla vuosien 1929-1930 aikana. Yhden koneista rakensi suojeluskunta iltatöinä toisaalla. Koneen kehityksen sekä tuotannon taustalla oli Sääski-yhtymä, jonka jäsenet perustivat sille oman osakeyhtiön. Valtion lentokonetehtas hankki 60 000 silloisella markalla koneen lisenssin itselleen, kun osakeyhtiöllä ei ollut mahdolli-



Sääski OH-ASB ja Vuokko Knuutila Chevrolet-autossa Kellosaaren hangaarin edessä vuonna 1931. Kuva: Olof Sundström, Helsingin kaupunginmuseo

suuksia oman tehtaan perustamiselle. Gunnar Semelius työsti tehtaalla koneen osalta varsinaiset työpiirustukset Sääski II-koneeksi. Konetyypin eri versiot olivat Sääski I, -II, -IIA sekä -IV. Ilmavoimilla niitä oli vuosien 1928-1943 aikana kaikkiaan 33 konetta, joiden käyttö kohdistui alkeiskoulu- ja yhteyskoneeksi. VL Sääski pääsi ensimmäisenä suomalaisena konetyyppinä ulkomaanvientiin.

VL Sääski oli kotimainen vastine Ilmattaren D.H. Moth konetyypille, johon harkittiin lisenssin hankkimista, mutta VL Sääski vei voiton, koska sitä voitiin kehittää suoraan vesikäyttöön soveltuvaksi konetyypiksi sekä varus-

taa Mothin 80 hevosvoiman moottoria tehokkaammalla voimalaitteella. Vesikäyttövaatimuksen pohjalta VL Sääski koneeseen kyettiin valitsemaan 120 hevosvoiman Siemens-Halske Sh 12 -tähtimoottori eli se moottori, joka oli kehittynyt 20-luvun aikana merkittävästi lentokonemoottorina. Osakeyhtiö Sääsken tilaamia VL Sääski koneita myytiin eri tahoille, yksi koneista lähti Norjaan puutavara- sekä kalanjalostusalan liikemiehen tyttarelle Gidsken Jakobsenille.

Ensimmäiset suomalaiset naislentäjät 1930-luvulla; Vuokko Knuutila ja Helvi Marttila

Maaseudulla naisia oli toki Jyväskylän Keljon lentokerhossa jäsenenä, vaikka osa heistä oli vain kannatusmielessä mukana, niin silti lentäminen alkoi kiinnostaa myös heitä. Valto Karhumäki on todennut, että naislentäjiä ei oikein Helvi Marttilaa lukuunottamatta Karhumäen lentokoulussa koulutettu, vaikka halukkaita olisi ollut. Valto on todennut, että hän koki naiset sopimattomiksi lentäjinä, koska suomalainen nainen oli liiaksi vikura len-





Helvi Marttila ja DH60 Moth.
Kuva: Eino Ritarannan kokoelmat

täjäksi. Vikuria tai ei, mutta samaan aikaan toisaalla Helsingissä Suojeluskunnan esikunnassa toimi sihteerinä 24-vuotias Vuokko Knuutila. Kesällä 1930 hänen huomionsa kiinnittyi lentokoneisiin, jotka nousivat ilmaan Ruoholahden Kellosaaresta, jossa koulutettiin tuolloin siviililentäjiä. Vuokko kiipesi luvatta aidan yli alueelle ja tuon tempauksen seurauksena pääsi ensilennolle lentomestarin kyydissä. Samana syksynä Vuokko Knuutila ilmoitautui OY Sääsken lentokouluun ja suoritti ensimmäisen yksinlentoonsa VL Sääskellä kymmenen tunnin lento-opetteluun jälkeen 20.3.1931. Suomen ensimmäinen naislentäjä hänestä tuli 29.3.1931 suorittettuaan lentokokeen ja sai samalla vaadittavan yksinlentolupakirjan. Lentoharrastuksensa Vuokko rahoitti toimittajan työllä Helsingin sanomien palveluksessa

ja nouseva ura jatkui edelleen Yleisradioon, jossa hänestä tuli Ylen ensimmäinen ulkomaille lähtenyt naisreportteri. Knuutila oli lisäksi ainut naispuolinen urheiluselostaja Berliinin Olympiakisoissa 1936.

Miksi samaan aikaan Jyväskylän Keljossa Karhumäen lentokoulussa ollut Helvi Marttilasta ei tullut Suomen ensimmäistä naislentäjää, vaikka hänen kiinnostus ilmailua kohtaan oli alkanut jo aikaisemmin kuin Vuokko Knuutilan? Helvi Marttila oli jo vuonna 1928 liittynyt Etelä-Pohjanmaan Ilmapuolustusyhdistykseen ja tiedustellessaan lentokoulutusta, hänelle oli todettu, ettei koulutusta ollut sillä taholla tarjolla.

23.3.1930 Helvi tapasi Oriveden kirkonkylän yleisölenätyksellä Niilo Karhumäen ja Tiiran. Tuona hetkenä lennätyksellä käydessään Helvi toteasi itsellään olevan päättä lentäjäksi. Koulutusta hän pääsi jatkamaan vasta helmikuussa 1931 säiden ollessa esteenä. Kevääseen mennessä oli tehty kaikki tarkastuslento vaadittava koulutus, mutta tuossa hetkessä ilmeni se probleema, ettei Niilo Karhumäki ollut muodollisesti pätevä opettamaan. Helvi Marttilasta piti Niilon kouluttaa ensimmäinen suomalainen naislentäjä, mutta Niilon piti käydä ensin Kauhavalla hakemassa oma virallinen opettajapätevyys. Tuo seikka pitkitti asiaa ja Vuokko Knuutila ehti viedä koulutuksensa loppuun. Joka tapauksessa, silti Helvi Marttilasta tuli ensimmäinen maaseudulla koulutettu naislentäjä.

Pioneerityötä ja ammattilaisuutta

Vuokko Knuutila jatkoi lentoharrastustaan Talvisodan syyttymiseen asti. Hän kouluttautui lisäksi purjelentäjäksi sekä osallistui muutamiin lentonäytöksiin. Knuutila on itse kertonut seikkailuistaan seuraavin sanoin

kirjoittamalla; Kerran olin keskellä ukkospilveä ja aloitin liu`unnan alas. Näin kuinka moottoreita parveili merellä tehden laskeutumisen vaikeaksi. Juuri ja juuri sivutin metsän rajan ja viistouduin mereen – onnellisesti. Ja kun bensiiniä ei ollut, täytyi kone hinata häpeän paikka sekin, rantaan. Toisella kerralla kalalokki takertui Sääsken vajereihin. Yhdellä lentomatalla ympärillä salamoit ja räntäsi kuin sodassa, sekä sadepisarat koskivat kasvoihin kuin neulanpistot. Laskeuduimme lähelle Saloa, Tammenpään kartanon lähelle ja umpimähkään mereen.

Tunne ensimmäisellä yksinlennollani oli seuraava; Juuri sillä hetkellä kun vedin täyden rähinän päälle, kuten lentäjien kielellä sanotaan, käsitin vasta täydellisesti, että lähden ihan yksin. Oli aivan kuin olisin saanut sähköiskun, valahdin kuumaksi päästä jalkoihin, ja kun moottori alkoi tehdä kierroksia sekä kone kohosi maasta, tuntui elämä minusta niin hurmaavalta ja elämisen arvoiselta; olin niin sanomattoman onnellinen.

Väsymätöntä siviili-ilmailun rankkaa pioneerityötä oli vuosien 1920- ja 30-lukujen aika. Silloin tehtiin mittavia työtunteja lentokoneiden parissa harrastaen sekä yrittäjinä niin ilmassa, maalla kuin merellä. Lisäksi matkassa oli rutkasti hyviä onnenkantamoisia. Tuolloin Karhumäen lentokurssit opettivat, ettei säästä koulutuksen antamista, joten oppilaiden piti selviytyä yhtälailla myös yhtä huonoissa olosuhteissa, kuten opettajansa. Jotain on sentään muuttunut parempaan suuntaan.

Suosittelen lämpimästi Rauni Valtoisen kirjaa; Karhumäet Keljossa. Muina lähteinä käytetty lisäksi: HS; Soininen Sami 1991, Suomen ensimmäinen nainen lensi 60 vuotta sitten. Wikipedia; 20- ja 30-luvut.

Vuosisatani

Mauri Maunula

Olen viime vuoden mittaan ollut kovin otettu kaikista huomionosoituksista minun 100-v syntymäpäiväni johdosta. Hyvillä mielin luin myös Kari Pohjolan artikkelin vuosisadastani edellisestä Tähtimoottorista.

Meillä piloteillahan on pyrkimys tarkkuuteen jo ammattimme vuoksi. Tästä syystä toivon, että saan mahdollisuuden vähän tarkentaa artikkelissa esitettyjä asioita sekä tuoda hieman lisävalaistusta joihinkin seikkoihin.

Ohjaajakoulutukseni alkoi Sotaohjaajakurssi 4:lla, joka alkoi 29.4.1940. Hyväksymiskirjeen Kauhavalle psykoon sain 13.3.1940, joten Talvisodan päättymisen päivä oli minulle sekä ilon että surun päivä. Minulla on Suomen lentomerkki nro 828, sain sen 27.12.1941 (kirjoituksessa kukausi erheellinen).

Ilmavoimissa lensin yhteensä 20 eri konetyypillä, Ilmavoimien Esi-kunta-aikana lensin eniten Brewsterillä.

Eri paikoissa on lentotuntimääräni ilmoitettu vähän ”vajaana”, koska joissakin lähteissä niistä puuttuu Spear-Airin ”viimeinen” lento 24.7.1974: OH-SOB:n siirtolento HEL-MIA, joka tosin lennettiin konkurssipesän ”piikkiin”. Tämä runsas 11 h:n lento tulee siten lisätä toisen DC-8:n lentotuntimäärään. Tällöin saadaan kokonais-

lentotuntimääräkseni 21.473 h.

Mainittu siirtolento oli muuten ikimuistoinen, lähdön jälkeen totesimme, että koneen autopilotti ei toiminut. Pähkäilimme perämiehenä olleen Risto Lekan kanssa, mitä tehdä. Emme halunneet palata Helsinkiin ja odottaa muutamaa päivää korjaustoimenpiteitä, joten päätimme jatkaa ja lensimme tuon 11½ tuntia käsin vaihdellen lentovuoroa. Siinä sai todella lentää. Samalla tulimme kokeneeksi phugoid-ilmiön (toim.huom. ”foneettinen” versio Foucault-nimestä, joka liittyy heiluriin). Molemmat totesimme, että käsin ei kyennyt mitenkään säilyttämään lentokorkeutta, vaan kone teki loivaa aaltoliikettä koko ajan.

Artikkelissa mainittu Caravelleen ILS testaaminen oli vähän enemmän. Koneeseen oli lisätty ”auto-land”, perämiehenä toimi tehtaan koelentäjä. Porukkamme, Kyösti Karhila, Veikko Pekkola ja minä, teimme kukin Oulussa kolme automaattista lähestymistä ja laskua tällä järjestelmällä. Oulu oli valittu kentäksi, koska siellä oli hyvä ILS, ei maaesteitä eikä häi-

ritsevää liikennettä. Kaikki toimi niin hienosti, että käsin olisi ollut mahdotonta saada kosketus ”samaan kasaan” kuin mihin automaatti laskeutui. Autolandia ei kuitenkaan koskaan hyväksytty Caravelleen ja se poistettiin.

Lentotuntimäärästä voinen vielä todeta, että minulla lienee Antero-poi-kani kanssa epävirallinen isä-poika tiimimäärä Suomessa, yhteensä 44.407 h. Näihin tuntimääriin pilvenveikko Heikki Nikunen kerran kommentoi ”on siinä perslihakset olleet kovilla”.

Perheeni suurin ”tuntimäärä” tosin lienee Pirjo tyttärelläni, joka lensi lentoemäntänä yhteensä 38 vuotta (verrattuna minun 25½ vuoden Fin-nair aikaani).

Haluan vielä kertoa esimerkin hyvästä naisen logiikasta. Yhteisen golf-taipaleemme alettua kysyin kerran Heljä-vaimoltani, miksi hän innostui golfista niin nopeasti. Vastaus oli hyvin looginen: kun aina yhteiset lomat on vietetty hiihtäen Lapin korvessa, niin laskin yksi plus yksi, ehkä nyt golfin tiimoilta pääsen lomille lämpimään viiden tähden hotelleihin. Ja pääsihän hän.

Hyviä lentosäitä Wanhalle Rouvalle ja kaikille kyydissä oleville.

Mauri





Convair-muistoja

Lauri J. Laine

*Tapahtui joskus 1967–
Lensin vuosina 1967-1969 Finnairissa Convair 340/440 ”Metropolitan”- koneen perämiehenä. Noina aikoina aikataulu oli sama kaikkina viikonpäivinä (”eihän matkustajat tiedä milloin kone lentää, jos la/su on eri aikataulu kuin arkisin” (toki lauantai oli silloin vielä työpäivä, mutta ”lyhennetty”). Nykynuorille tiedoksi: tuolloin aikatauluja ei ollut ”netissä” vaan ne ”painettiin paperille” ja julkaistiin erikseen kesä- ja talvikaudelle.*



Lauri J. Laine

Vasemmalla: Convair Oulussa vuonna 1957. Museovirasto, Journalistinen kuva-arkisto Kaleva

Varsinkin viikonloppuisin kuljetimme 48-52-paikkaisessa Convairissa useinkin ”pelkkää ilmaa”. Koneessa ei ollut yhtään matkustajaa. Kipparit ottivat tällöin usein lentoemon ohjaamoon tutustumaan ”ammattilaisten työskentelyyn”. Ihan kiva tapa. Se lisäsi yhteisöllisyyden tunnetta. Sitten piti ”emolle” näyttää

kuinka se hieno lasku tehdään.

No: Vaikka ratti oli takana, kone tuli kiitotiehen nokkateline ensin. Nokkatelineen joustintuki kasaan ja sitten ”pitkäksi”- nokka pomppasi ylös. Samaan aikaan päätelineet ottivat kiitotiehen ja niiden joustintuet nostivat koneen pomppaan nokkatelineen joustintuen venymisen aikaansaaman lisäkohtauskulman avitamana. Ratti edelleen takana mutta kone tuli uudelleen kiitotiehen nokka edellä... ja sitten ”sama uudelleen”. Muutaman ”tiikeriloikan” jälkeen tilanne rauhoittui.

Kipparit ihmettelivät miksi tässä aina käy näin, juuri kun pitää ”osoittaa osaamisensa”. Selitys oli yksinkertainen:

Tyhjä Convair Metropolitan oli varsin nokkapainoinen. Jos takarahtiruomassa ei ollut rahtia, mitä viikon-

loppuisin harvoin oli, oli painopiste nippa nappa etummaisessa sallitussa asemassa, jos emäntä istuisi evakuointipositiossaan matkustamon takaoven vieressä. Kun emäntä istui ohjaamossa, painopiste oli etummaisen sallitun aseman etupuolella.

Vapaassa virtauksessa ilma siiven takana kääntyy alaspäin. Aivan maanpinnan lähellä tämä kääntyminen kuitenkin luonnollisesti estyy – ilma ei mene maan läpi. Sitä kutsutaan maavaikutukseksi (ground effect). Koneen tullessa laskussa erittäin lähelle kiitotien pintaa tämä maavaikutus pienentää virtauksen alastaantumista siiven takana ja korkeusvakaajassa. Se muuttaa radikaalisti siiven toimintaa ja, tähän asiaan liittyen, heikentää korkeusvakaajan ja korkeuseräsimen kykyä ”pitää nokkaa ylhäällä”- siis tehdä lähestymisen loppuloivennusta.

Convairin manuaalin mukaan (mitä ei ilmeisesti – silloinkaan (!) - ollut kovin tarkkaan selailtu), painopisteaseman ollessa etummaisessa sallitussa asemassa kiitotien kynnyksen ylityksen jälkeen lentokoneen ilmanopeus sai vähetä vain 3 solmua ennen päätelineen kosketusta. Muutoin korkeuseräsimen teho ei maavaikutuksessa riittäisi nokan pitämiseen ylhäällä. Nyt olimme tilanteessa (niitä oli useita) missä painopiste oli sallitun etureunan etupuolella (emo ohjaamossa) ja sitten yritettiin tehdä sitä ”pehmeää laskua”, mihin korkeuseräsimen teho ei maavaikutuksessa riittänyt. Siksi nuo tiikeriloikat...

Sittemmin tuli tavaksi, että jos matkalla oli mukana mekaanikko (eikä koneessa ollut matkustajia), hänet istutettiin emännän ”evakuointipaikalle” ja otettiin emäntä ohjaamoon.

Joskus on hyvä tietää joitain perusasioita lentämisestä? Se ei ole ”vain teoriaa”, se voi myös olla ”osaamista”? Onneksi noissa tiikeriloikissa yhtään Finnairin konetta ei vaurioitunut.





Vasemmalla yhdeksänvuotias ensilentäjä ja yllä Sanomalehti Kalevan uutinen tapahtumasta. Kuvat: Saara-Anneli Koskelan arkisto.

Convair-muistoja: ensilentoni

Ilpo Koskela

Tutkiessani jo edesmenneen äitini papereita törmäsin yhteen mielenkiintoisimmista lapsuusmuistoistani.

Lento tapahtui toukokuussa 1967, ja olin yksi noista uutisen 52 lapsesta. Äitini oli tallentanut lehdistä. Tapahtumasta luultavasti alkoi kiinnostukseni ilmailuun.

”Liika-Pate” eli Paavo Liikanen oli maantiedon opettaja, meidän luokanvalvojamme ja johtajaopettaja – nykyään sanottaisiin rehtori. Maantiedon tunneilla hän innosti meitä tenavia kertomalla tarinoita eri mais-

ta ja paikoista, joissa oli vierailut, mikä teki ”mantsasta” mielenkiintoista. Osaan tehtiin myös ns. pulpettimatkoja kaitafimien ja diasarjojen avulla.

Meillä yhdeksänvuotiailla silmät loistivat, kun hän ehdotti lentomatkaa Oulun yläpuolelle.

Kone oli Convair CV-440 Metropolitan, joko OH-LRB tai OH-LRC.

Rullauksen ja nousun aikana kaikki olivat hiljaa, ja osa puristi istuimensa käsinoja rystysten valkoisina. Muistan että jännitti. Kun pääsimme vaakalehtoon alkoi hulina. Me pienet matkustajat kirmasimme matkustamon puolelta toiselle ja kurkimme innoissamme ikkunoista tuttuja paikkoja lintuperspektiivistä. Lentoemäntä yritti rauhoitella, aivan turhaan.

Lento kesti reilut puoli tuntia ja kun olimme tulossa laskuun, kaikki

palasivat kiltisti paikoilleen ja kiinnittivät turvavyöt. Laskua ihmeteltiin bussilla lentokentältä palattaessa suureen ääneen, ”kun ei tuntunut missään!”

Valokuvia lennolta ei ole tallessa. Vuonna 1967 lapsilla ei ollut kameeroita – puhelinkin oli vielä lankamalli pyörítettävällä valintakiekolla. Paavo Liikasella lienee ollut kamera mukana, mutta yleensäkin valokuvaaminen oli harvinaista. Kuvia otettiin syntymäpäivinä ja lomareissuilla, pois lukien valokuvauksen harrastajat ja ammattilaiset, jotka kuvasivat jatkuvasti.

Kouluun palattuamme, seuraavalla kuvaamataidon tunnilla kokemuksesta järjestettiin piirustuskilpailu. Tarvinneeko kertoa kuka sen voitti? Harmin ettei itse piirrosta löytynyt enää äitini arkistoista.

Kevein askelin DC-3:ssa

Lauri J. Laine

Ensimmäisen kerran vuonna 1960-luvulla yöpostia Vaasaan DC-3:lla. Matkustamosta sai penkit taitettua seinälle ja lastattua Hesarit ja Uudet Suomet lattialle. Sitten vaan verkot päälle. Vaasassa lasti purettiin. Penkit alas ja koneesta tehtiin taas ”matkustajaversio”.

Torkuimme muutaman tunnin Vaasan lentoaseman sohvilla, nappasimme sitten toisen Uumaja-Vaasa-lennolta jääneen (jota ei tarvittu kotimaan lennolla VAA-HEL) ”emon” kyytiin ja lähdimme tyhjälle siirtolennolle Kruunupyhyn. Sieltä aloitimme aamutui- maan ”länsirannikon hyppeilyn” KOK-VAA-POR-TKU-MHQ-TKU.

Tuolloin Convairin Uumaja-Vaasa-lennoilla oli kaksi emäntää. Syy oli se, että tax-free-tuotteiden myynti oli tuon reitin merkittävä tulolähde. Viinaa ja tupakkaa myymällä sai paremman tuoton kuin lentolipuista. Laskin tuolloin, että oli Finnairille tuottoisampaa liittyä Vaasassa odotuskuvioon jottei myyntiä lyhyen lentotajan vuoksi tarvinnut keskeyttää.

Siinä, aamun pimeydessä, teimme joskus jekun uudelle lentoemännälle:

Emännän torkkuessa takapenkissä kiihdytimme koneen nopeuden mak-

simiin, vedimme nokan varovasti nousuun – ja painoimme kutsunappia ”emäntä ohjaamoon”.

Katsoimme avoimesta ohjaamon ovesta kun emäntä lähti tulemaan ohjaamoa kohti. Lievällä ohjaussauvan työnöllä saimme muodostettua laakean ballistisen lentoradan – ”painottomuuden tilan” – matkustamoon. Pienillä ohjausliikkeillä pystyi kontrolloimaan miten korkealla lentoemäntä ”leijui” matkustamossa.

Ulkopuolen pimeydestä johtuen hänellä ei ollut visuaalireferenssiä koneen liikerajasta. Ilmeistä päätellen emännät olivat varsin ihmeissään leijumisestaan. Asialle sitten naurettiin yhdessä.

Myöhemmin, kun tavan mukaan ”kaikki haettiin Jouluksi kotiin” olin perämiehenä tällaisella DC-3-lennolla. Lähdimme Jouluaattona (ilman maksavia matkustajia) Rovaniemeltä Convair-miehistö mukana, otimme mukaan toisen Convair-potukan Oulusta ja viimeisen miehistön Vaasasta.

Kipparini kertoi VAA-HEL välillä menevänsä ”moikkaamaan kavereitaan takana”. Istuin yksin ohjaamossa. Tiedoksi: DC-3:ssa ei ollut auto-

pilottia. Korkeuden säilyttämisessä oli jostain syystä vaikeuksia. Se vaati jatkuvaa ja edestakaista trimmauksen muuttamista. Ihmettelin tilannetta. Sitten syy selvisi:

Ohjaamon ovi aukesi. Tuon DC-3:n tuolit oli nostettu seinille ja nuo 11 ”matkustajaa” liikkuvat tiiviissä ryhmässä edestakaisin matkustamon etu- ja takaosan välillä. Kun avoimesta ovesta huomasin tämän, tein tuon saman ”leijuntatempun”. Keräsin vauhtia ja katsoin, kun he olivat siirtymässä takarunkoon valmiina lähtemään taas eteenpäin, nostin nokkaa rauhallisesti. Heidän lähtiessä eteenpäin painoin nokkaa rauhallisesti alas. He olivat kaikki päät katossa jalokojen haroessa tyhjää!

Kippari ”sai pultin”. Hän tuli ohjaamoon: ”Mitä hittoa sinä teet”? Vastasin rauhallisesti: ”mitä te kuvittelitte tekemänne”. No, tuon kyseisen kipparin kanssa ei juuri aiemminkaan ollut synkannut...

Hyvää kesää,
-Jerry



Turinaa Connieista

Teksti: Jokke Vallikari – Kuvat: Kirjoittaja ja Wikimedia Commons

Kari Pohjola kirjasi Douglas DC-4 /6/7:n ja Lockheed Constellationin rinnakkaisia kehitysvaiheita 'Nelimoottoristen kilpajuoksu'-jutusaan (Tähtimoottori 2/2021). Tässä lisää tarinointia Conniesta.

Esihistorian pikakelaus

Veljekset Allan ja Malcolm Loughhead rakensivat autotallissaan lentokoneen. Kone toimi ja 1916 he perustivat Loughhead Aircraft Manufacturing Companyn, mutta muuttivat pian sekä suku- että yhtiönimensä suussa sulavampaan muotoon Lock-

heed. Start-up-yhtiö lopetti toimintansa 1921. Allan-veljen lentokonehermoa jäi kutittamaan ja 1927 hän muutaman muun kanssa perusti Lockheed Aircraft Companyn. Yhtiö valmisti 129 ylätasoista, tähtimoottorista Vegaa; tyyppiä, jolla Amelia Earhart ylitti Atlantin. Suuri Lama kiihdytti lentokonemarkkinat ja firma kelistyi 1931. Robert Gross kumppaneineen osti konkurssipesän 1932. Herra Grossin ensimmäinen yhtiö Viking Flying Boat Company oli myös kellahtanut Suureen Lamaan.

Uusi Lockheed Aircraft Corporation, kehitti 8-paikkaisen L-10 Electra matkustajakoneen, jonka Northwest Airlines (NWA) ja Pan American Airlines (Pan Am) ottivat käyttöön 1934. L-10:stä erillisten välivaiheiden kautta kehitetty 16 matkustajan L-18 Lodestar tuli liikenteeseen 1939. L-18 oli kilpailija DC-2:lle – mutta siinä vaiheessa ylivoimainen DC-3 oli jo tuotannossa. Suomessa Kar-Airin Lodestar OH-VKU ”Kultakuokka” operoi vuoteen 1972 ja on nykyään Suomen Ilmailumuseossa. Tähtimoottorit siinäkin.



Lockheedien ensimmäistä matkustajakonesukupolvea L-10 ... L-18 edustanut Kar-Airin L-18 Lodestar OH-VKU ”kultakuokka” operoi vuoteen 1972 saakka lentäen loppuvaiheessa malminetsintälentoja, johon tarkoitukseen takarungon häkkyvät liittyvät. Kuva: Jokke Vallikari

Välimalli L-14:sta (Super Electra) viilattiin Hudson-pommari, joita valmistettiin yli 3000 kappaletta. L-18:sta kehitettyä Ventura-pommaria kasattiin 2600. P-38 Lightning -hävittäjää tuotettiin sodan aikana peräti noin 10 000 kappaletta. Ja lisäksi koottiin lisenssillä 2750 Boeing B-17 Flying Fortressia.

Ideoidessaan uutta suurempaa matkustajakonetta, Lockheedin suunnitelutiimi totesi, ettei (vanhalla) Electra-designilla L-10 ... L-18 ollut kasvupotentiaalia. Uusia konsepteja pohdittiin, canard-tyyppistäkin (Model 27), mutta päädyttiin nelimoottoriseen, 34 matkustajan Model 44 Excaliburiin. Se ei herättänyt intohimoa lentoyhtiöissä. (Nimi Excalibur? Kuningas Arthurin miekka, jossa oli – ehkä – maagisia ominaisuuksia.)

Howard Hughes kumppaneineen oli hankkinut määräävän osuuden Transcontinental Western Airlines (TWA) lentoyhtiöstä. Toiveiden tynnyri Connielle tuli Hughesilta ja TWA:lta.

Tuleva Connie oli aidosti eri kone kuin Excalibur; Excaliburin maksimipaino oli 40 000 paunaa, ensimmäisessä L-69-kirjoituspöytäharjoituksessa maksimipainoksi tuli 59 200 lb ja kehityksen aikana nälkä kasvoi syödessä niin, että protoyypillä luku oli jo 86 250 paunaa. Mallisarjan viimeisin L-1649A kellotti vaa'alla peräti 156 000 paunaa (eli yli 70 tonnia; selvästi enemmän kuin esim. Super Caravelle).

Lockheed ei ollut ensimmäinen valmistaja, jolle TWA esitti haaveensa. Ensin marssittiin Consolidated Aircraft -yhtiön puheille, mutta tämä oli kiinni B-24 Liberator-pommarin kehittämisen eikä tarttunut hankkeeseen. (Consolidated fuusioitui myöhemmin Vultee Aircraft -yhtiön kanssa ja otti käyttöön nimen Convair. Jos Consolidated olisi tarttunut haasteeseen, olisi uudesta koneesta voinut tulla erilainen.)

[(Ja, sivumennen, Lockheed yritti ostaa Convairin 1946. Viranomaiset torppasivat fuusion, sehän olisi saattanut rajoittaa kilpailua. (Viitisenkymmentä vuotta myöhemmin Boeing sai kyllä hotkaista McDonnell Douglasin. Ehkä siksi, että liikennekonemarkkinoille oli ilmaantunut uusi kilpailija.)]

Salailua – ja promoilua

Saadakseen TWA:lle kilpailuetua, Hughes ja kumppanit tapasivat Lockheedin ylintä johtoa salaisesti. Lanseeraustilaus TWA:lle 10.7.1939 tehtiin Hughes Tool yhtiön nimissä ja konetyypiksi kirjattiin ”Excalibur A”, jotta tilaus ei paljastaisi liikaa. Salaisuuden ylläpitämiseksi TWA:n väkeä ei alkuvaiheessa otettu kehitysprosessiin, vain muutama henkilö lentoyhtiön johdossa tiesi projektista.

Palomuurista valmistajan suuntaan oli kehitystyön edetessä luovuttava. Tarvittiin yhdyshenkilö tehtäälle. TWA:lla oli sopivasti tilaus 10 DC-3:sta ja yhtiö lähetti John E. Guy -nimisen herran edustajakseen Douglasin tehtaille Santa Monicaan. Tämä oli peitetyö, päätehtävänä oli toimia yhteyshenkilönä Lockheedilla Burbankissa.

Salaisuus lässähti kun Constellation-projekti paljastui sotateollisuuskomitean tarkastuksen johdosta. Pan Am tilasikin koneita samantien. Sota myös hidastutti Conniien kehitystä kun viranomaiset toistuvasti muuttivat mieltään tilattavista koneista ja niiden ominaisuuksista sekä priorisoivat P-38 hävittäjätuotannon. Siivilitoimitukset alkoivat vasta sodan jälkeen ja TWA sekä Pan Am aloittivat Connie-lentonsa lähes samanlaisesti.

TWA:n herrat eivät vain salailleet, osasivat he promoillakin. Alkuvaiheen Conniat valmistettiin sotilaskäyttöön, mutta julkisuustemppuna ensimmäinen toimitettiin TWA:lle ja

yhtiö suoritti väreihinsä maalatulla koneella ”vastaanottotarkastuslennon”. Howard Hughes ja toimitusjohtaja Jack Frye lensivät 17.4.1944 Burbankista Washingtonin National -kentälle kuudessa tunnissa 58 minuutissa alittuen aiemman nopeusennätyksen viidellä tunnilla. Kyydissä olivat myös Lockheedin pääsuunnittelija Kelly Johnson ja Hughesin ystävätär, näyttelijä Ava Gardner. Paluumatkalta Hughes koukkasi Ohion Wright Fieldin kautta ja poimi kyytiin Orville Wrightin. Tämä oli 72-vuotiaan Orville Wrightin elämän viimeinen lento (Orville Wright kuoli 1948). Näiden lentojen jälkeen TWA toimitti koneen puolustusvoimien käyttöön.

Salailusta puheenollen; suojataksien Burbankin lentokonetehdasta japanilaisten mahdolliselta hyökkäykseltä, tehdas mm. Disneyn, Paramountin, and 20th Century Foxin ammattilaisten avulla lavastettiin ilmasta katsottuna näyttämään kalifornialaiselta esikaupungilta. 5000 jalan korkeudesta tehdasta ei erottanutkaan ympäröivistä esikaupungeista.

Design ja operointi

Delfiinimäinen Constellation on monen mielestä ihastuttava, kaikkien mielestä silmiinpistävä. Eturunko kaartuu alas, takarunko ylös, rungon halkaisija muuttuu portaattomasti ja kolmoispyrstö sekä korkeat laskutelineet viimeistelevät persoonallisen ilmeen. Joku on lausunut, että jos näyttää hyvältä, se myös lentää hyvin. Oli ratkaisuille teknisiäkin perusteita.

Alaskaartuvan keula mahdollisti – leikkillisesti sanoen – nokkatelineen ulottumisen maahan saakka. Siipeen melko alas, vähän Boeing 737 MAX-maisesti, asennettujen moottorien ja suurten potkurien takia tarvittiin paljon maavaraa ja keulaa kaarrettiin alaspäin jotta nokkateli-





TWA:n alkuperäisen malliversion L-1049:n ”Star of Tripoli” sivukuvassa; Conniien muodolliset erityispiirteet korostuvat hienosti. Kuva: Wikimedia Commons

neestä ei tulisi tolkkuttoman korkea; korkea siitä tuli kuitenkin. Syytä siihen miksi moottorit sijoitettiin niin alas, alemmas kuin DC-6:n moottorit, ei tämän kirjoittaja lähteistään löytänyt.

Takarunko kaartuu ylöspäin, jotta pyrstö ei rotaatiossa koskettaisi maahan. Samalla potkurivirran turbulenssi häiritsi sivuvakaajia vähemmän.

Delfiinuotoiseen runkoon oli syynsä, mutta valmistustekniikka tykkää suorista linjoista. Conniien peräkkäiset runkokaaret olivat kaikki erilaisia lisäten kompleksisuutta ja kustannuksia. Kun runkoa myöhemmissä Super Connie ja Starliner -malleissa jatkettiin, tehtiin se tynnyrinmuotoisilla ”tulvilla” eli niissä oli pätkät vakiopoikkileikkauksellistakin runkoa.

Alkuperäisten Conniiden pyöreät matkustamoikkunat muutettiin L-1049G ”Super G”:hen neliskulmai-

siksi. Northwest oli kautta Conniien kehityksen himkunut neliskanttisia ikkunoita ja lopulta Lockheed taipui; NWA tilasi lopulta vain neljä konetta.

Kolmoispyrstö johtui TWA:n vaatimuksesta, että koneen on sovittava yhtiön olemassaoleviin halleihin. Ensimmäisessä DC-4 -suunnitelmassa eli DC-4E:ssähän oli myös tämä järjestely, mutta tuotantomallissa rohkaistuttiin yksinkertaiseen, vaikkakin korkeaan, sivuvakaajaan. Douglasin – ja monen muun – valinta on osoittautunut kestäväksi, nykyään yksisivuvakaimiset hallitsevat kaupallista lentokonemarkkinaa, joskin An-225 megarahtarissa on tuplapyrstö. P-38-hävittäjän sivuvakainmuoto oli osoittautunut onnistuneeksi, joten se sopivasti skaalattuna kopioitiin Connieneen.

Conniien laipat olivat sofistikoituneet: siivissä solitetut Fowler-laipat – viisi yksikköä kummassakin siivessä – ja vielä rungon alapuolinen laip-

pa. Näillä laskeutumisnopeus saatiin suhteellisen alhaiseksi; kosketusnopeus L-749-mallilla oli vain runsaat 140 km/h. Tämä mahdollisti ope- roinnin monille maakuntakentille.

Ensimmäisten Conniiden matkustamot olivat aika spartaanisia kun koneet sodan jälkeen piti saada äkkiä liikenteeseen. ”Super G” oli toista maata. Tyypillisillä pitkän matkan lennoilla matkustajamäärä oli 2+2 istuinjärjestyksellä väljäkö noin 60. Putkitunnelman välttämiseksi kabin- ni oli jaettu peräti neljään matkusta- jaosastoon. Etummaisessa oli kolme riviä 12:lle matkustajalle, sitten – niin varustetuissa koneissa – kaksi WC:tä ennen kahdeksanrivistä 32:n matkustajan pääkabiinia, jonka takana kahdeksan matkustajan lounge vastakkaisilla istuinpareilla, seuraavaksi keittiö vastapäisine sisäänkäynteineen ja miehistöistuimisine, näiden takana kolmirivinen 11-paikkainen osasto ja perällä pari vessaa. Siis nel-

jä vessaa noin 60:lle matkustajalle – ATR 72:ssä on yksi 72:lle! 80-luvulla British Airwaysin Boeing 757:issa oli väliseinin pätkitty matkustamo, mutta sen jälkeen ei putkitunnelmaa ole nykyajan kapearunkokoneissa juuri- kaan vältely – ellei kabiinin etuosas- sa liehuva bisnes- ja muuliluokan erottavaa verhoa lasketa.

Tiukemmin pakattuna (2+3 istuin- järjestys) nelivessainenkin Super G venyi yli 80-paikkaiseksi ja enimmil- lään L-1049H kuljetti 112 matkusta- jaa.

Air France alkoi kesällä 1947 ope- roida yhtä vuoroistaan ”luxury sleeper servicenä”, jolloin kevyemmällä kuormalla L-749 kykeni lentämään itään New Yorkista Pariisiin väli- laskutta, kun muut vuorot tekivät Ganderissä tankkausvälilaskun. Seuraavana vuonna TWA vastasi tarjo- amalla myös ”makuuvaunuvuoron” ja pari vuotta myöhemmin lisäsi sellaisen New York-Lontoo reitil- leenkin. KLM puolestaan differentioi Atlantin liikenteen L-1049C koneen- sa 50-luvun alkupuolella niin, että en- simmäiselle luokalle ja turistiluokal- le oli omat koneet. Myöhemminhän ”vain 1.luokka” -konseptia sovelsivat Air France ja British Airways Con- cordessa, vaikkakin istuinmukavuus niissä taisi olla Aeron Convair Metro- politan tasoa.

Monet yhtiöt käyttivät Connieita pitkään, mutta viisi konetta tilannut Aerlinte Eireann käytti niitä vain va- jaan vuoden. Koneet oli tilattu Irlan- nin ja USA:n väliseen liikenteeseen, mutta hallitus vaihtui ja suunnitelmat muuttuivat; koneilla lennettiin tovin Dublin-Lontoo -reittiä ja sitten ne myytiin BOAC:lle; tosin parempaan hintaan kuin mitä irkut olivat itse maksaneet niistä.

Vaikka Connie oli pitkille lennoil- le suunniteltu, taipui se lyhyillekin. 60-luvulla jetit korvasivat potkuriko- neet monilla reiteillä, mutta pohties- saan kuinka tehdä rahaa ankarasti

kilpailuilla Boston-New York ja New York-Washington reiteillä, Eastern Air Lines keksi ”Shuttle” -konsep- tin. Ideana oli, että matkustaja osti lipun automaattista ja sai sitä vasten numeroidun boarding passin. Jos 95-paikkainen kone täyttyi, otettiin käyttöön varakone, joka lähti 20 mi- nuttia aikataulun lähtöajan jälkeen. Joskus jouduttiin turvautumaan jopa kahteen varakoneeseen. Yhtiö allo- koi L-1049 kalustoa, ja myöhemmin joitakin Martin 404 koneita, tähän liikenteeseen. Shuttle-lennot alkoivat huhtikuussa 1961 ja 1961-1964 nillä matkusti 10 miljoonaa mat- kustajaa. Vuodesta 1965 Lockheed L-188 Electrat alkoivat korvata Con- nieita, 1965-1967 ne olivat varako- neina. Tähtimoottorin 2/2021 sivun 17 kuva on päivämäärän perusteel- la Shuttle-(vara)kone. Eastern len- si Shuttle-konspetilla vielä ainakin 1980-luvun lopussa, kalustona oli silloin Boeing 727. British Airways kopioi konseptin ja lensi Shuttle-len- toja Lontoosta Edinburghiin, Glas- gowhon ja Manchesteriin; 70-luvul- la Tridenteilla ja 80-luvulla Boeing 757:illa.

Lentäminen oli huomionarvoista; sattui (auch) ja tapahtui

Sodan jälkeen kaukolennot olivat sen verran huomionarvoisia, että New York Times listasi ’Marine and Aviation Reports’ palstallaan laivojen lisäksi New Yorkiin saapuvat ja läh- tevät vedenlityslennot. Esim. 15. ke- säkuuta 1946 oli lähdössä peräti kol- me TWA:n ja kaksi kumpaakin Pan Amin ja American Airlinesin lentoja eri Euroopan kohteisiin ja Bermudal- le sekä Kairoon; saapuvia oli kaksi TWA:n ja neljä Pan Amin sekä yksi British Overseasin (se Baltimoreen). Amerikkalaisyhtiöiden koneet lis- tattiin ristimänimillään; TWA:n ko- neet olivat ”Star of ’Jokupaikka””, Pan Amin ”Clipper ’Jotain”” – jollaisia ni- miä Pan Am käytti loppuun saakka, ja Americanin ”Flagship ’Jokupaik- ka””.

Noihin aikoihin lentoturvallisuus oli heikompaa kuin nykyisin, sattui ja tapahtui; Connieillekin.

Connie oli ensimmäisiä paineis- tettuja liikennekoneita ja ominaisuus- teen liittyi muutama sattumus. Eräällä



Vuosi 1966 oli jo vankasti suihkokoneaikakautta, Air Francen L-1049G Super Connie rahtikoneena. Kuva: Wikimedia Commons



TWA:n lennolla ”astrodoomi”, katossa oleva sekstanttipositioiden ottamiseen tarkoitettu kuplaikkuna, hajosi ja navigaattori imaistui taivaan tuuliin. Astrodoomia vahvistettiin ja TWA antoi suunnistajilleen käyttöön turvavaljat. Air Francen lennolla puolestaan matkustamoikkuna petti ja matkustaja imaistui taivaan tuuliin. Kolmas tapahtuma ei johtanut kuolemaan, mutta oli epäilemättä – hmm – kiusallinen. Naismatkustajan asioidessa koneen vessassa, istuinkulhon tyhjennysventtiili vikaantui ja alipaine kiinnitti hänet tiiviisti WC-istuimeen. Matkustajaparka vapautui istunnoltaan miehistön kytkettyä paineistuksen pois päältä.

Syyskuussa 1945 Air Francelle toimitettavassa Conniessa ykkösmoottori syttyi tuleen, moottorikiinnikkeet sulivat ja moottori putosi; kone onnistui laskeutumaan turvallisesti. Kesäkuussa 1946 Pan Amin koneessa syttyi nelosmoottori pian koneen noustua New Yorkista ja moottori putosi. Kone kääntyi takaisin ja ohjaajat tekivät hätälaskun pellolle Connecticutissa. Kaikki 52 kyydissä ollutta säilyivät vahingoittumattomina; heidän joukossaan Laurence Olivier ja Vivien Leigh. Kone korjattiin, tuhoutukseen pari vuotta myöhemmin yrittäessään laskeutua Shannoniin. [Epäonninen kapine; mieleen tulee muitakin kuten VR:n Ukko Pekka 1005 ja BEA:n Trident 1C G-ARPI sekä muutama (huonosti) korjattu Boeing 747. Ja oli muitakin kahden onnettomuuden Connieita.] Palojen syyksi paljastui ”turbohtimen” laakerin ylikuumentuminen – Conniin ”turbo” ei ollut tavallinen vaan turboahdin jeesasi mekaanisesti kampiakselia.

Heinäkuussa 1946 TWA:n Conniessa syttyi tulipalo koulutuslennolla Pennsylvaniassa. Ohjaajat yrittivät palata lähtökentälleen Readingiin, mutta näkyvyyden vievä savu pakotti hätälaskuun maatilalle. Vain yksi seitse-

mästä selvisi hengissä. Viranomainen maadoitti Conniin onnettomuustutinnan ajaksi. Siiven tyvestä alkaneen palon syyksi selvisi kehojen eristepulttien (”throughstud”) kohdalla tapahtunut sähköjohtojen kipinäntointi, joka oli sytyttänyt vuotaneen hydraulinesteen kyllästämän rungon lasivillaeristeen. Nopean tutinnan ja ripeiden korjaavien toimenpiteiden ansiosta maadoitus kesti vain vajaat puolitoista kuukautta. Melko vaatimaton vastoinkäyminen Boeing 737 MAXin noin kahden vuoden maadoitukseen verrattuna.

Readingin onnettomuuden jälkeen kaasuttimet korvattiin polttoaineen ruiskutuksella. Eräällä koelennolla jäävässä olosuhteissa polttoainesäädinnyksikkö jäätty ja kaikki neljä moottoria pysähtyivät. Miehistö pumppasi alkoholia säätimeen, jää sulii ja moottorit saatiin käyntiin.

Lokakuussa 1949 Cessna 140 törmäsi Pan Amin L-049:n runkoon ohjaamon takana Long Islandin päällä niin, että Cessnan nokan ja moottorin osia jäi kiinni Connieen. Connie onnistui laskeutumaan läheiseen lentotukikohtaan, Cessnalle ei käynyt hyvin. Pikkukoneiden kanssa törmäily ei aina pääty näinkään hyvin, kuten PSA:n Boeing 727:n törmäyksestä Cessna 172:een San Diegossa 1978 muistamme, silloin 135 henkeä Boeingissa, kaksi Cessnassa sekä seitsemän maassa kuoli ja 22 taloa tuhoutui tai vaurioitui.

Kesäkuussa 1956 Unitedin DC-7 osui TWA:n Super Connieen Grand Canyonin päällä; tästä onnettomuudesta on tehty ’Lentoturmatutkinta’ -jaksokin.

Aiheesta lisää esim. https://en.wikipedia.org/wiki/1956_Grand_Canyon_mid-air_collision.

Seuraavana vuonna Connie paloi poroksi Miamissa osuttuaan Eastern Air Linesin DC-7:ään maassa. 1960 puolestaan Unitedin DC-8 törmäsi TWA:n Super Connieen New Yorkin

Staten Islandin päällä. Kasi oli sekä väärässä paikassa että sielläkin liian lujaa. Koneissa olleet yhteensä 128 henkeä menettivät henkensä.

Joulukuussa 1965 Easternin Super Connie ja TWA:n Boeing 707-131B (707:n ”kotimaanversio”) törmäilivät New Yorkin osavaltiossa sijaitsevan Carmelin päällä. Boeingin vasen siipi osui Conniin pyrstöön. 707 onnistui linkuttamaan JFK:lle. Conniin ohjainpintojen hallinta menetettiin, mutta kone oli rajoitetusti ohjailtavissa moottoritehoja säätelemällä. Hätälaskussa pellolle 50 koneessa olleesta 54:stä ihmisestä selvisi hengissä. Koneen kapteeni meni auttamaan rungossa vielä olevaa matkustajaa, mutta molemmat tukehtuivat savukaasuihin. Onnettomuuden syyksi pääteltiin vinosta pilvikatosta johtunut optinen illuusio, mistä johtuen Conniin lentäjistä oli näyttänyt siltä, että Boeing tulee suoraan kohti. He tekivät väistöliikkeen, joka johti siihen, että Boeing tuli suoraan kohti.

Ja sitten oli tapaus 4X-AKC, mutta siitä tarkemmin ensi numerossa.

Ylle valikoin erikoisia tilanteita. Wikipedin listauksen mukaan runsaasta 860:stä valmistetusta Conniesta kaikkiaan 150, eli noin 18 %, tuhoutui onnettomuuksissa ja incidenteissa. Yksi suuri koneiden ”hukkaaja” oli Flying Tiger Line, joka menetti 15:sta koneestaan onnettomuuksissa seitsemän – ja osti viisi lisää niitä korvaamaan.

Omat kohtaamiset

Olen nähnyt joitakin eläviä Connieita:

Ensimmäinen oli 22.8.1971 USAFin C-121C 54-0176/0-40176, josta oli Ekin ottama kuva edellisessä numerossa; tässä vielä sivukuva. Koneen myöhemmistä vaiheista minulla ei ole tietoa, mutta oletettavasti se päättyi paloiteltavaksi Davis-Monthan Air Force Basen ”aircraft bone-



USAFin 54-0176/0-40176 C-121C elokuussa 1971 Helsingissä. Kuvat: Jokke Vallikari

yardiin” Arizonaan. Koneen ”sisar” 54-0177 on esillä Smithsonian Institutionin Udvar-Hazy Center museossa Washingtonin Dulles International kentällä. Seuraava aukeama.

Viitisen vuotta myöhemmin tapasin Irlannissa pari Connieta. Dublinin kentän laidan pitkäaikaisparkissa, parin melko kuluneen Boeing 707:n välissä, rohnotti L-749A N7777G. Kone oli alunperin toimitettu vuonna

1947 KLM:lle, jonka leivissä se lensi vuoteen 1960. Sen jälkeen koneella oli monimutkainen omistushistoria (<http://www.adastron.com/lockheed/constellation/n7777g-chronology.htm>) ja sitä oli käytetty mm. Rolling Stonen Kauko-Idän kiertueen keikkakoneena vuonna 1973. Maaliskuusta 1974 kone seisoivat Dublinissa vuosia, kunnes 1983 myytiin Lontoon Science Museumille, joka siirsi koneen

Wroughtonin museovarastoonsa ja ”entisöi” sen TWA:n väreihin (joita kone ei koskaan ollut kantanut), jättäen kuitenkin rekisteritunnuksen N7777G koneen kylkeen! Kone ei ole yleisön nähtävillä, mutta toivottavasti tulee tulevaisuudessa nähtylle.

Seuraavana päivänä 12.9.1976, kohdasi Shannonissa lähtöä tekevän L-749A N273R:n, jota silloin ilmeisesti operoi Central American Airways





Helsingissä elokuussa 1971 käyneen C-121C 54-0176:n sisar 54-0177/0-40177 Udvar-Hazy -museossa Washingtonin Dulles International kentällä. Kuva: Wikimedia Commons





L-749A N7777G Dublinin kentän ”pitkäaikaisparkissa” 11.9.1976 (vierellä Bahamas Worldin Boeing 707:t VP-BDF ja C6-BDG); sieltä Connie päätyi kunnostettavaksi Whartoniin, Englantiin. Kuva: Jokke Vallikari

-niminen putiikki. Kone oli kaikeksi saapunut paikalle jo helmikuussa (<https://www.airhistory.net/registration/N273R>) ja seisonut kuukausia Shannonissa teknisen ongelman takia. 12.9. se lähti; jos olisin tullut paikalle tuntia myöhemmin, olisi jäänyt näkemättä. Marraskuussa N273R laskeutui Lomeen Togossa (Togo?; aivan, piti itsekin tarkistaa: Beninistä vasemmalle); teknikaali jälleen ja kone asetettiin siellä takavarikkoon. Korjauksen aikana koneessa syttyi lokakuussa 1977 tulipalo ja runko pilaantui. Koneetta käytettiin paloharjoitteluun ja se päätyi aika murheelliseen kuntoon. Alunperin kone oli toimitettu TWA:lle 1950 ja saanut kasteessa nimen ”Star of Delaware”. En löytänyt internetistä mitään tuoretta tietoa siitä onko koneen raato vielä Lomen kentän laidalla, Googlen ilmakuvaista en sitä löytänyt. Internetin kommentit Lomen kentästä eivät varsinaisesti kannusta matkustamaan sinne.



L-749A N273R lähdössä Shannonista 12.9.1976 usean kuukauden pituisen teknikaalin jälkeen. Kuva: Jokke Vallikari



L-749A N273R rullaa kiitoradalla 12.9.1976. Kuvat: Jokke Vallikari





Pari kuukautta myöhemmin N273R laskeutui Lomeen Togossa. Tulipalon jälkeen konetta käytettiin paloharjoittelun välineenä kentän laidalle ja tässä 1980 otetussa kuvassa se on päätynyt varsin murheelliseen kuntoon: Kuva Wikimedia Commons



Breitling Super Connie HB-RSC Budapestissä laskutelineet alhaalla 5.7.2015 väliaikaohjelmalla Red Bull Air Racen aikana. Kuva: Jokke Vallikari



Sama Super Connie HB-RSC Budapestissä Tonavan päällä. Kuva: Jokke Vallikari

Kului liki 39 vuotta. Heinäkuussa 2015 olimme viikonloppumatkalla Budapestissä ilman ennakkokäsitystä viikonlopun tapahtumista, oli vaimon syntymäpäivää ja häpäiväämme. Lentoasemalla onnistuin ylipuhumaan vaimoni Ferihegyn kentän ulkoilmamuseoon; hyvä alku (ja hyvä vaimo). Äimistelyämme edustavaa valikoimaa Malevin kalustoa, muutamaa tähtimoottoristakin, suuntasimme keskustaan. Selvisi, että kaupungissa oli käynnissä Red Bull Air Race, jossa kilpakoneet pujottelivat Tonavalle ankkuroitujen poijujen vä-

listä, sujahtelivat sillan alta jne. Kilpalentosarjojen välisissä tauko-ohjelmissa oli mukana Breitling Super Connie HB-RSC ”Star of Switzerland”. Mahtava näky. Valitettavasti Lumia-puhelimellani otetut kuvat eivät ole häppöisiä. Konetta operoi Super Constellation Flyers Association ja Breitling oli pääsponsor. Valitettavasti Breitling vetäytyi (jonkun pääomasijoitusyhtiön ostettua sen). Koneen lennot on ainakin toistaiseksi lennetty; kone purettiin osiin ja vietiin Saksaan. Uusien määräysten mukaan koneella voidaan kuljettaa

enintään kuutta matkustajaa ja maksimissaan koneessa saa lennon aikana olla yhdeksän henkeä. Tämä ei varsinaisesti lisää todennäköisyyttä koneen taivaalle palaamisesta. Tähtimoottorissa on julkaistu HB-RSC:n kyydissä olleiden jäsenten artikkeleita.

Australiassa vaikuttaa Historical Aircraft Restoration Societyyn Super Connie VH-EAG, joka ilmeisesti on vielä lentokunnossa. Sitä en ole nähnyt.

Kuva koneen koekäytöstä seuraavalla, keskiaukeamalla.

Vieläköhän kerran elämässään?

Pääasiallisena lähteenä olen käyttänyt Claude G. Luisadan noin 400 sivuista ”Queen of the Skies – The Lockheed Constellation” -kirjaa (Schiffer Publishing Ltd., 2014). Lisäinfoa Connieista olen, Kari Pohjolan jutun lisäksi, naarannut internetin syövereistä; mm. <https://www.historynet.com/the-legendary-lockheed-constellation.htm>.

Alaviitteet

North West Airlines (NWA) perustettiin 1926 ja liitettiin Delta Airlineisiin 2008; tällöin Deltasta tuli maailman suurin lentoyhtiö joksikin aikaa.

Pan Am (Pan American Airways, PAA, sittemmin Pan American World Airways) perustettiin 1927 ja päätyi konkurssiin 1991; siinä vaiheessa sen tavamerkki oli maailman toiseksi tunnetuin.

TWA (Transcontinental & Western Air, sittemmin Trans World Airlines) perustettiin 1930. 2001 yhtiö hakeutui kolmannen (!) kerran konkurssiin ja American Airlines otti sen haltuunsa.

American Airlines (AA) syntyi 1930 yli 80:n pienen lentoyhtiön liittymänä. Nykyään yhtiö on alan jättiläinen ja Finnairinkin Oneworld-partneri.

Eastern Air Lines (EAL) perustettiin 1926 ja meni nurin 1991.

Kaukoreittejä lentänyt **British Overseas Airways Corporation (BOAC)** ja **BEA (British European Airways)** sekä pari pienempää yhtiötä fuusioituivat British Airwaysiksi vuonna 1974. BOAC:n juuret juonsivat 1924 perustettuun Imperial Airwaysiin.

United Airlinesin juuret ovat William Boeingin 1927 perustamassa

TAPin Connie-juliste Sintran Museu do Ar:ssa. Kuva: Jokke Vallikari

Herra Luisada on epäilemättä ollut aiheestaan innostunut, mutta onko lempinimi ”Queen of the Skies” kohdallaan?

Googlasin termiä ja sivun 1 osumat olivat kaikki Boeing 747 Jumbosta, samoin sivun 2 osumat paisi yksi Amelia Earhartista. Mutta – bingo – sivulla 3 osuu: Jumbojen ja erään ginin (!) lisäksi siellä on SFO

Aviation Museum & Libraryn juttu Connieista ”Taivaiden Kuningatar” -lempinimellä. Sivulta 4 löytyy sotapeli ”B-17: Queen of the Skies”. Hongkongilainen Apertus bisnesjettioperaattori kutsuu Gulfstream 550:a ”Queen of the Sky”:ksi.

Taivaalla on siis ollut monta kuningatar, Connie ei ainakaan eleganssissa häviä kanssasisarilleen.

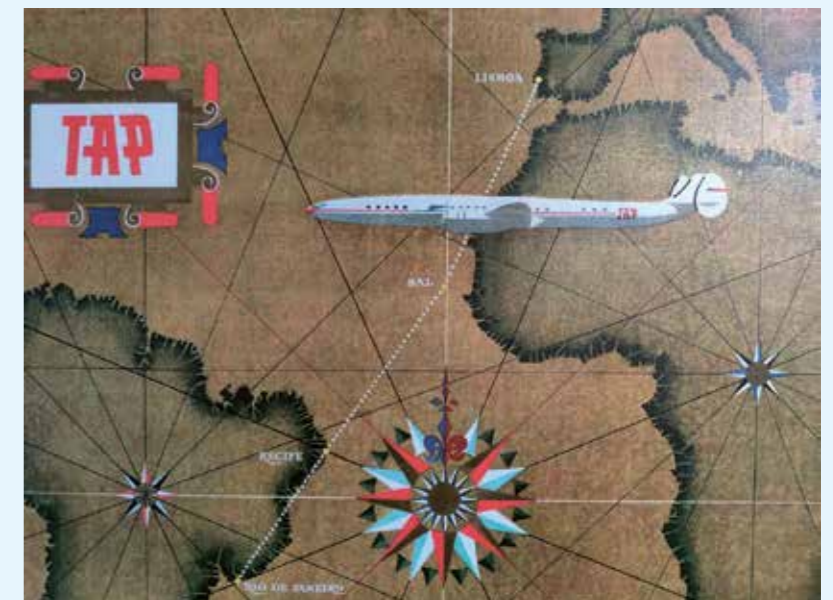
Boeing Air Transport postilentoyhtiössä, josta Pratt & Whitneyyn kanssa tuli **United Aircraft and Transport Corporation (UATC)**. Seuraavina vuosina ostettiin koko joukko lentoyhtiöitä ja 1931 muodostettiin United Air Lines niiden kattoyhtiöksi. Yhtiö oli suuri kautta vuosien ja varmisti paikkansa alan jättinä fuusioituttuaan Continental Airlinesin kanssa 2011.

Flying Tiger Line oli 1945 perustettu rahtilentoyhtiö, jonka Federal Express osti 1988.

Ennen kuin kaukoliikennekoneet kykenivät suoriin lentoihin Euroopasta Amerikkaan ja päinvastoin, koneet yleensä tankkasivat Atlantin ylitystä varten Irlannin Shannonissa

(noin 20 km Limerickistä länsiluoteeseen) tai Skotlannin Prestwickissä (noin 50 km Glasgowsta lounaaseen). Vastarannalla tällainen kenttä oli Newfoundlandin Gander. Nämä kentät ovat menettäneet merkitystään, mutta niistä muistuttaa Shanwick Oceanic Control -lennonjohdon nimi.

PS. Tämän jutun työstön aikana vierailin Lissabonin lähellä olevassa Sintran ilmailumuseossa (Museu do Ar). Muun mukavan ohella sieltä löytyi Super Connien ohjaamo, moottori ja nokkateline sekä konehallien välitilassa olevasta TAP-näyttelystä Connie-pienoismalli, -juliste ja valokuvia.





Connieti koekäytetään maaliskuussa 2020.
Kuva: HARS Aviation Museum, Australia

Voimaa ja Sisua Aerolle

Maaailman vanhimpiin yhä toimiviin lentoyhtiöihin kuuluva Aero Oy eli nykyinen Finnair pyrki jo syntyessään vuonna 1923 hankkimaan mahdollisimman modernia kalustoa.

Kari Pohjola



CLS OK-AIC maalaus

Junkers F13 oli maailman ensimmäinen kokometallinen matkustajakone. Tosin se kuljetti vain neljä matkustajaa, mutta vuonna 1932 Aero sai yhden aivan ensimmäisistä 14-paikkaisista Junkers Ju52/3m-koneista, joilla se operoi lähinnä Itämeren ympäristössä. Viisi vuotta

myöhemmin yhtiö tähyisi jo kauemmas Eurooppaan tai jopa Atlantin yli tilatessaan kaksi nelimoottorista Focke-Wulf Condoria, jotka voisivat kuljettaa 26 matkustajaa 300km tunnopeudella 1700km matkan. Niillä olisi selvitty paljon paremmin kisaavien kuljettamisesta Helsin-

gille luvattuihin vuoden 1940 olympialaisiin uutta Malmin lentokenttää käyttäen.

Tässä vaiheessa näytti siltä, että yhtiö jäisi sivuun Douglasin DC-2 ja DC-3-koneiden jo käynnissä olleesta maailmanvalloituksesta. Tosin kuitenkin kävi, kun sota alkoi vuon-

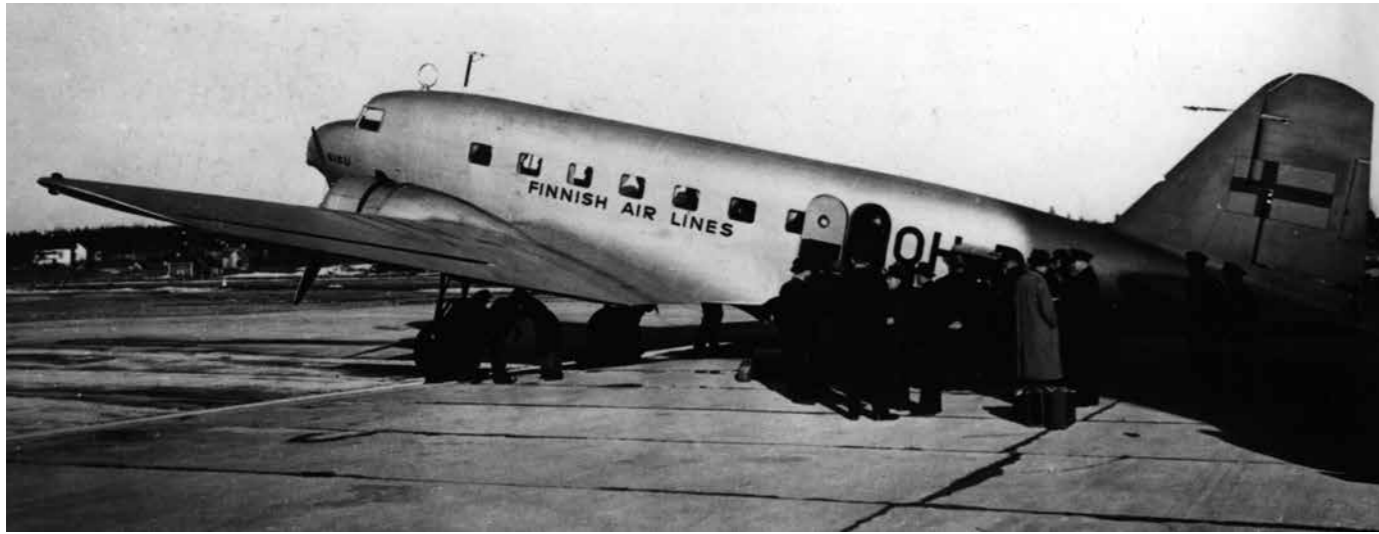
na 1939. Rakenteilla olleet Condorit vietiin Saksan sotakoneiksi ja Talvisodan alkaessa Aeron laivaston muodostivat 2 Junkersia ja 2 kevyttä De Havilland Dragon Rapidea. Kun vielä kesäkuussa 1940 välirauhan aikana neuvostokoneet ampuivat Junkers 52 Kalevan alas Tallinnan edustalla,

jäi ulkomaanliikenne yhden koneen varaan. Rapidet lensivät syksyn sateisiin asti pitkää linjaa Petsamoon, joka oli rauhassa jäänyt Suomelle.

DC-2

Amerikan mantereella 1930-luvun alkuvuodet mullistivat lentoliiken-





OH-DLB Sisu toukokuussa 1941.
Kuva: Finnair arkisto via Juha Niemi

Alla: OH-LDA Voima Malmilla luultavasti vuonna 1942
Kuva: Jouko Rantasen kokoelma via Juha Niemi



teen, kun onnettomuudet pakottivat ottamaan käyttöön tehokkaampia ja turvallisempia koneita. Puurakenteisten kaksitasojen ja ylätasoisten tilalle tuli kokometallisia, alatasoisia ja virtaviivaisia malleja, joiden niitattu ulkokuori oli osa kantavaa rakennetta. Boeing 247 oli ensimmäinen, mutta vuonna 1933 lensi Douglas

Aircraft Companyn kuuluisan Douglas Commercial-sarjan esikoinen DC-1. Sen tuotantomalli DC-2 oli seuraavana vuonna vielä parempi ja edellä myös Lockheedin esittelemää Electraa. Kaikki mainitut koneet olivat kaksimoottorisia ja varustettu sisään vedettävillä laskutelineillä. DC-2:n matkalentonopeus oli yli 300km/t

eli se oli Boeingia nopeampi ja lensi pidemmälle kuin kumpikaan kilpailijoista. Matkustajamäärä oli myös suurempi eli 14. Korkeassa matkustamossa lentoemännän ja matkustajien ei tarvinnut kulkea kumarassa tai kiivetä käytävän poikki kulkevan siipisalun yli. Tärkeällä New York-Los Angeles-reitillä selvittiin vähem-

millä välilaskuilla ja päästiin Kalliovuorten yli, tosin ei yli 3000m korkeudella, kun paineistusta ei ollut. Kone oli turbulensseissa kestävä ja selviytyi paremmin jäätävistä oloista kuin useimmat aikalaisensa. Lentäjien työtä helpottivat autopilotti ja paremmat suunnistuslaitteet. DC-2 pystyi lentämään yhdellä moottorilla.

Oli koneessa toki heikkouksiakin, joista tärkeimmät tulivat esiin laskeutuessa, varsinkin sivutuuleissa. Kone oli nokkapainoinen ja usein tarvittiin painolastia takaruumaan. Lähestyttäessä perämies tai radisti pumppassi käsin laskutelineen alas ja laipat auki. Sivuvakaajan teho oli heikko. Lisäksi jarruja käytettiin kojelaudan vasemman puoliskon kahvalla, jota kääntämällä valittiin jarruttava pyörä samalla, kun polkimilla ohjattiin sivuperäsintä. Tässä tuli herkästi aikaeroa toimenpiteiden välillä, jolloin kone lähti kiemurtelemaan puolelta toiselle ja saattoi ajautua ulos kiitoradalta, jolloin heikko teline saattoi pettää. Sateessa ohjaamoon tihkui vettä. Matkustamon ilmanottoaukko oli nokassa, minkä toivottiin vähentävän moottorimelua. Sisätilojen lämmitys tapahtui höyrypannalla, mutta venttiilien ohjaus oli vaikeaa ja välillä pääsi höyrypilvi matkustamoon.

Tie Suomeen

Lentoyhtiöt tilasivat DC-2-koneita kilvan ja joutuivat jonottamaan. DC-3 tuli käyttöön keväällä 1936 ja se oli monessa suhteessa selvästi parempi, erityisesti taloudellisuutensa ansiosta, joten DC-2:n tilaukset lentoyhtiöille loppuivat vuoteen 1937 mennessä. Sotavoimien käyttöön niitä tehtiin vuoteen 1939 saakka, jolloin kokonaismääräksi tuli hiukan alle 200. Euroopassa hollantilainen Fokker kokosi Atlantin yli laivattuja koneita 39 kpl. Lähes puolet niistä meni Hollannin KLM-lentoyhtiölle. Muita



Aeron lentoaikataulu 2.6.1941. Kuva: Suomen ilmailumuseo (SIM) Finnair





isompia ostajia olivat Swissair, espanjalainen LAPE, puolalainen LOT sekä Tshekkoslovakian ČLS, joka osti 5 konetta vuosina 1936-37. ČLS:n toinen kone c/n 1582 OK-AIB oli mallia DC-2-115K ja kolmas OK-AIC c/n 1562 mallia DC-2-200. OK-AIB tuli käyttöön 4.3.1936 ja OK-AIC 5.11.1936 ja ne olivat yhtiön käytössä vuoteen 1939 saakka. Tammikuussa 1940 ne alistettiin miehitysvalta Saksan Luftansan käyttöön tunnuksilla D-AA-IB ja D-AAIO. Todellinen käyttö jäi niukaksi.

Aeron Condor-haaveiden kaatuminen syksyllä 1939 ja "Kalevan" alasampuminen kesällä 1940 johtivat yrityksiin hankkia korvaavia matkustajakoneita. Sotatilanteen takia ky-

seeseen tulivat vain Saksan ja sen valtaan jääneiden maiden koneet. Tanskalaisen DDL-yhtiön Junkersia ei saatu, jolloin vaihtoehdoksi jäivät ČLS:n omistuksessa edelleen olleet ja Prahaan varastoidut D-AAIB ja D-AAIO. Aeron johtokunta hyväksyi oston maaliskuun alussa vuonna 1941. Kauppaan sisältyi takaisinosto-oikeus. Lufthansan lentäjä koelensi koneet Prahassa ja lensi Berliiniin, josta D-AAIB:n Malmön kentälle 24.3.1941. Viralliset kaupat molemmista tehtiin seuraavana päivänä ja D-AAIO lennettiin Berliinin kautta Malmön kentälle 27.3.1941. Seuraavana päivänä koneet rekisteröitiin ja niistä tuli OH-DLA Voima ja OH-DLB Sisü. Aeron pääohjaaja

Ville Leppänen koelensi ja tutustui koneisiin maaliskuun aikana. Hän lensi Voiman Malmille 7.4.1941 ja kone oli siihen mennessä lentänyt 2602 tuntia. Sisü saapui Suomeen 29.4.1941. Sille oli kertynyt 1802 lentotuntia. Toukokuun 14.päivänä molemmat koneet siirrettiin Aeron uuteen rekisterimuotoon, jossa maatunnuksen jälkeinen Aeron tunnuskirjain on L. Käytäntö on voimassa nykyäänkin. Voimasta tuli OH-LDA ja Sisüstä OH-LDB. Samalla alkoi Aero/Finnairin ja Douglasin yli 60 vuotta kestänyt yhteistyö.

2.6.1941 Voima suoritti ensimmäisen työlentonsa uudelleen avatulla Helsinki-Vaasa-Kemi-Petsamo-linjalta. Sisü lensi saman reitin 14.6.1941 ja

*Vasemmalla: Kapteeni Leppänen ja kenttähenkilökuntaa vuonna 1941
Kuva: SIM, Niels Kjeldsen*

*Alla: OH-LDA ja OH-LDB sekä Luftwaffen Ju-52 Porissa 1941
Kuva: SIM, Henri Hoffren*





OH-DLB Turun Artukaisissa toukokuun alussa 1941. Kuva: SIM Ilmailu-lehti, Paldan

vielä 21.6.1941. Aiemmin Junkersilla ja Dragon Rapidella lentäen Petsamoon päästiin 9 tunnissa, mutta DC-2:lla 6 tunnissa.

Ilmavoimien Siviililentolaihue

Vaikka Suomessa vielä oli virallisesti rauha, jatkui avoin sota Länsi- ja Etelä-Euroopassa. Saksan ja Neuvostoliiton välillä oli hyökkäämättömyyssopimus, mutta Neuvostoliitto tavoitteli edelleen hallintaansa Suomea kuten se oli jo pienille Baltian maille tehnyt ja Hitlerin Saksa valmisteli myös Barbarossa-suunnitelmaa eli hyökkäystä Neuvostoliittoon.

Saksa tarvitsi pohjoiselle hyökkäys-suunnalleen kauttakulupaa Suomesta Pohjois-Norjaan ja myös Suomen osallistumista varsinaiseen hyökkäykseen. Kauttakulku oli sallittu jo vuonna 1940, mutta vuoden 1941 alkupuolella oli Suomen sotilasjohdolle annettu jo tietoja, että hyökkäystä suunnitellaan, mutta ei sen aloituspäivää. Ilmeisesti 25.5.1941 Saksassa saatiin jo tarkempia tietoja, kun Sisu oli vienyt sinne suomalais-

sen upseerivaltuuskunnan. 8.6.1941 saksalaisia joukkoja siirtyi Norjasta Suomeen ja siellä Suomen rajajoukot määrättiin liikekannalle. 17.6.1941 alkoi Suomessa yleinen liikekannallepano. Vaikka valmiina oltiin, vältteli Suomi aloittamasta sotaa. Saksa hyökkäsi 22.6.1941 Neuvostoliittoon ja 25.6.1941 neuvostokoneet pommittivat useita Suomen kaupunkeja ja muita kohteita. Sitten oltiin sodassa.

Sotatilannetta varten oli lentoyhtiö Aerosta muodostettu kesäkuun alussa Ilmavoimien Siviililentolaihue. Aeron toimintakentäksi tuli Pori ja Helsinki-Turku-Tukholma-reitti joutui tauolle, koska sen katsottiin olevan liian lähellä Neuvostoliiton hallussa olevaa Viroa. Petsamon reitti lyhenyi päättymään Rovaniemelle tai ajoittain Sodankylään. Heinäkuun alussa Ruotsissa Voima ja Sisu saivat naamioväriytyksen. Sinivihreälle pohjalle maalattiin tummanvihreitä kuvioita. Jo vihollisuksien alettua niihin oli maalattu takarungon ympäri keltainen itärintamatunnus, samoin siivenkärkien alapinnoille. Sivupe-

räsiimeen oli maalattu suuri Suomen lippu.

Toiminta palasi Malmille syyskuussa Saksan hyökkäyksen edettyä Baltiassa ja Tukholmaan lennettiin taas Turun kautta. Reitti Tallinnaan avautui marraskuussa ja sitä jatkettiin edelleen Riikaan ja Kaunasiin joulukuussa. Königsberg ja Varsova olivat myös kohteina. Jatko Kaunasiasta Berliiniin oli aluksi Lufthansan toimintana, mutta vuonna 1943 Aerokin ryhtyi lentämään koko pitkää reittiä. Berliinissä oli riski joutua länsiliittoutuneiden pommitusten alle. Sinne oli kuitenkin lennätettävä diplomaatteja ja sotilasjohtoa sopimaan ase- ja elintarvikehankinnoista, joista Suomi oli riippuvainen. Ilmavoimien henkilökuntaa kuljetettiin Saksaan hakemaan uusia taistelukoneita ja kouluttautumaan niihin. Paluumatkalla voitiin kuljettaa polttoainetta, aseita ja varaosia. Sotilastehtävistä maksettiin Aerolle vuokraa. Polttoainepula vaivasi siviilitoimintaa. Lennot Turkuun ja Poriin jouduttiin lopettamaan heinäkuussa 1944, mutta Tukholmaan



Ruotsin prinssi, kenraali Österman ja ruotsalainen ministeri Voiman vieressä vuonna 1942. Kuva: SA-kuva





OH-LDA Voima ja matkustajat Hyvinkäällä. Kuva: Heikki Moisio

ja Rovaniemelle lennettiin edelleen. Väli rauhan tultua voimaan syyskuussa 1944 molemmat DC-2:t lennettiin Tukholman Brommaan turvaan, mutta tuotiin pian Hyvinkäälle. Siellä ne kuitenkin saivat maata toimettomina vuodenvaihteeseen saakka lentokielon takia.

Lentorajoituksia ja siviililentoa

Valvontakomission määräämä lentokielto loppui vuodenvaihteessa 1945, mutta Malmi jäi punatähtisten haltuun. Aeron koneet toimivat Hyvinkäältä, jonne Helsingistä mentiin junalla. Lennettiin Junkerseilla Tukholmaan joko suoraan tai Turun ja Maarianhaminan kautta. Yllättäen uusi lentokielto määrättiin 2.3.1945 ja vain muutama lentokelpoisuuden ylläpitämiseksi tarpeellinen koelento sallittiin.

Heinäkuun lopulla tuli tieto kotimaanlentojen osittaisesta vapauttamisesta. Elokuun 13. päivänä aloitettiin säännöllinen liikenne Turkuun, Poriin, Maarianhaminaan, Vaasaan ja Kemiin. Lokakuussa alkoivat lennot Jyväskylään. Helppoa ei toiminta ollut polttoainesäätelyn ja sodan rasittamien koneiden takia. Lokakuun lopussa toinen Junkerseista, ”Sampo”, tuhoutui osuttuaan puihin laskeutuessaan Hyvinkäälle. Syy oli läheisen voimalinjan aiheuttama radiolähestymislaitteiden virhenäyttö. Onneksi ei kuolonuhreja tullut. DC-2:n Cyclone GR-1820F52- moottorien ylläpito oli vaikeaa, kun varaosia ei saatu. 13.10.1945 kapteeni Helge Laitinen lähti 15 matkustajan kanssa Voimalla Vaasasta Kemiä kohti, kun oikean moottorin kolmossylinteri katkesi ja iski moottoripelteihin, jotka levähtivät auki. Moottori oli pysäytettävä, mutta peltien aiheut-





Voima Hyvinkäällä sodan jälkeen. Kuva: Finnair via Juha Niemi

taman ilmanvastuksen takia ”Hege” totesi pakkolaskun olevan edessä. Paikaksi oli tarjolla pari kilometriä pitkä Kalajoen hiekkaranta. Kapteeni arvioi hiekan olevan riittävän tiivistä laskeutua laskuteline alhaalla. Mekaanikko ja radisti ehdivät pumpata telineet alas ja lasku onnistui hyvin. Matkustajat jatkoivat eteenpäin muilla välineillä ja paikalle hälytettiin vuonna 1941 valmistuneelta Oriveden moottorikorjaamolta komennuskunta, joka vaihtoi moottorin rannalla. Neljä päivää myöhemmin Laitinen lensi koneen pois. Kone meni 25.10. täyshuoltoon Valtion lentokonetehdalle, jona aikana ČLS yritti käyttää koneista takaisinotto-oikeuttaan, mutta Valvontakomissio ei siihen suostunut.

Vuonna 1946 yhtiö tarjosi neljää Cyclone F52-moottoria Aerolle. Voima oli huollossa 29.12.1945 saakka. Naamioväritys poistettiin luultavasti

samassa yhteydessä. Sisun naamiovärin poistosta ei ole tarkempaa tietoa kuin se, että ainakin heinäkuussa 1946 se oli jo tehty, kun mekaanikko Emil Ollia onniteltiin uutena lentomiljonäärinä eli miljoona kilometriä lentäneenä. Tammikuussa 1947 otetussa kuvassa Voimalla näkyy olevan jäänpoistolaitteen paisuntakumit siivissä ja peräsimessä. OH-LDB:llä ei samassa kuvassa niitä näy. Kumien saatavuus oli huono, mikä aiheutti rajoituksia lentämiseen jäätävissä oloissa.

Vuonna 1946 toiminta tapahtui Hyvinkäältä käsin. Poikkeus nähtiin 13.8.1946, kun Suomen rauhanvaltuuskunta lähti Malmilta kohti Pariisia peräti kolmen koneen OH-LAO, OH-LDA ja OH-LDB voimin. OH-LDB Sisu toi kymmenen valtuuskunnan jäsentä takaisin Malmille elokuun lopussa. Molemmat tapahtumat näkyvät uutisfilmissä, joka löy-

tyy YLE Areenasta.

Malmin lentokenttä luovutettiin takaisin suomalaisten käyttöön sunnuntaina 5.1.1947 ja Aeron koneet OH-LDA Voima, OH-LDB Sisu ja Ju-52/3m OH-LAO Waasa siirrettiin Hyvinkäältä Malmille. John Weggin Finnair-kirjassa ja Seppo Sipilän et al kirjassa Malmi – Helsingin lentoasema kerrotaan lehtitietoihin perustuen ensimmäisenä laskeutuneen koneen olleen Mainio Raunion ohjaama Voima, mutta Finnairin eläkeläisten kirjassa ”Aerosta Finnairiin” kerrotaan asia toisin. Kerrotaan ”Mani” Raunion ohjanneen Ju-52:a mukanaan muun muassa mekaanikko Ville Saarisalo ja DC-2:n ohjaimissa olleen Olli Puhakka, joka saapuessaan Malmin ylle näki suuren vastaanottajajoukon, mutta Junkersia ei näkynyt. Puhakka kysyi radiolla Rauniota, joka kertoi olevansa Porvoon lähellä katsomassa ilmasta



Wolle Laurila. Taustalla Aeron bussi. Kuva: SIM, Volmar Laurilan kokoelma





OH-LDB Sisu Hyvinkään hallin ovella Kuva: Finnair arkisto via Juha Niemi

Saarisalon kesämökkiä. Puhakka ehdotti, että Raunio yhtiön vanhimpana ohjaajana (vuodesta 1928) laskeutuisi ensimmäisenä Malmille. Näin tehtiinkin, mutta lehdistö tulkitsi Raunio lentäneen Voimaa. Raunio kommentoi koneen tulleen kuin vanhasta muistista kotiin ja niinhän se olikin, hänhän itse asui kentän lähistöllä Puistolassa. Edellä mainitus-

sa Weggin kirjan kuvassa OH-LAO näkyy moottorit sammutettuina ja kummankin DC:n vasen moottori näyttää olevan vielä käynnissä. Lentokoneiden varjot maassa sopivat tuloaikaan klo 12.30. Tämä näyttäisi tukevan eläkeläisten versiota. Miten lie? Koneissa oli rekisteritunnukset rungossa ja siipien alapinnalla, nimi keulassa ja Suomen lippu peräsimes-

sä, mutta ei mitään Aeron logoa tai nimeä. Kun miehistöt sitten menivät Malmin isoon lentokonehalliin, se oli keskeltä erotettu 3 metriä korkealla aidalla, jonka takana oli punatähtinen DC-3 tai Li-2-kone konepistoolimiehet vartijanaan. Puhakka totesi: Tästä sitä pojat sitten pitäisi alkaa!

Aeron ensimmäiselle reittilennolle Malmilta Vaasaan ja Kemiin lähti

6.1.1947 klo 8.06 Sisu miehistönään kapteeni Olavi Siirilä, mekaanikko Emil Olli ja sähköttäjä Tauno Hartikainen. Vasta syksyllä saatiin lupa avata reitti Tukholmaan, mutta silloin lennettiin jo DC-3-koneilla. Voima ja Sisu olivat matkustajakäyttöön jo huonossa kunnossa. Ne muutettiin vuonna 1947 rahtikoneiksi poistamalla istuimet ja vahvistamalla

lattiaa. Ura rahtikoneenakin jäi molempien osalta pariin sataan tuntiin ja seuraavana vuonna koneet poistettiin virallisesti käytöstä ja varastoitiin Malmille. Ohjaajat kieltäytyivät enää lentämästä niillä. OH-LDA Voima oli lentänyt Aerossa noin 3400 tuntia ja OH-LDB Sisu 3575 tuntia. Vuonna 1949 niille aukeni uusi ja viimeinen lentoura.





OH-DLA ensi kertaa Malmilla huhtikuussa 1941.
Kuva: Viljo Pietinen. UA Saarisen kokoelma, Museovirasto

Ilmavoimien Häjyt

Aero oli saanut uudempaa kalustoa, jolle oli myös saatavilla huoltoa ja varaosia. Ilmavoimille DC-2 kuitenkin vielä toi uusia mahdollisuuksia. Maaliskuussa 1949 osapuolet sopivat Voiman ja Sisun siirrosta Ilmavoimille, joka samalla pääsi eroon tarpeettomiksi käyneistä Pratt&Whitney R-1830 Twin Wasp-moottoreista, joita taas Aero pystyi hyödyntämään DC-3:ssa varaosina.

Voima luovutettiin 6.4. ja Sisu 11.4.1949 Kuorevedelle Lentovarikon Koelentueelle. Sellaisenaan koneet eivät Ilmavoimillekaan riittäneet vaan ne menivät heti Valtion Metallitehtaalte peruskorjaukseen. Wright Cyclo-

ne F52-moottorien tilalle vaihdettiin Bristol Mercury XV-moottorit, joita oli Blenheim-pommittajien romuttamisen jälkeen varastossa. Näitä käytettiin 87 oktaanin bensiinillä, jolloin suurin teho oli 840hv. Moottorit kuumentuivat nousuvaiheessa. Niitä pidettiin alitehoisina. Potkurit olivat de Havillandin valmistetta. Peruskorjauksen yhteydessä molempiin koneisiin asennettiin runkoon sivuvakaajan etupuolelle lisäevä, jonka tarkoituksena oli parantaa koneen suuntavakavuutta etenkin sivutuulilaskussa, mutta myös kartoituskuvauksia tehtäessä. Koneisiin asennettiin kamerat ja niiden vaatimat lisävarusteet. Radiovarustus uusittiin ja asennettiin radiosuunnistustavarten kohtilentoaite. Koneisiin tuli

myös autopilotti. Kuljetuskoneiden tärkeimmäksi tehtäväksi muodostui ilmakuvakartoitus ja niitä käytettiin mittarilento- ja radiosuunnistuskoulutukseen. Ruotsalaisen kreivi Carl Gustav von Rosenin Ilmavoimille hankkima DC-2 DO-1 "Hanssin-Jukka" oli vuonna 1940 varustettu kuvaustehtäviin ja uudet koneet paransivat kuvauskapasiteettia. Nimen taustalla oli pohjalainen häjy Anssin Jukka. Perinteen jatkamiseksi tulokkaista tehtiin DO-2 Isoo-Antti (entinen OH-DLA Voima) ja DO-3 Pikku-Lassi (OH-LDB Sisu).

DO-2 Isoo-Antti

Korjauksen jälkeen DO-2 koelennettiin syyskuussa 1949 ja 14.10. luovutettiin Lentorykmentti 4:lle ja pommi-



Voiman paluu Malmille vuonna 1947, kapteeni Raunion ja johtajien ilon aiheena. Kuva: SIM Hede

tuslaivue 41:lle. Vain 11 päivää myöhemmin majuri Onni Pesola laskeutui Luonetjärvelle, jolloin vasen laskuteline painui sisään ja vasen siipi taipui. Henkilövammoja ei tullut, mutta DO-2 päätyi joulukuussa korjaukseen Valtion metallitehtaalte ja palasi LeR4:lle vasta 5.5.1950.

27.10.1951 sattui seuraava lentovaurio laskussa Kemiin, kun oikea rengas puhkesi. Koneen paino ylitti valmistajan ilmoittaman maksimin. Ohjaajana toimi vääpeli Heikki Kokkonen, joka oli sodassa lentänyt Blenheimiä ja aloittanut lentämisen Hanssin-Jukalla elokuussa 1949. Yhteensä hänelle kertyi DC-2-lentoja 1200 tuntia. Mainittakoon, että hän kävi aikanaan lennolla myös OH-

LCH:n kyydissä. Mukana 27.10.51 lennolla oli myös luutnantti Veikko Pekkola, joka vuonna 1952 siirtyi lentämään Aeron DC-kolmosia.

Seuraava onnettomuutta ei tarvinnut odottaa kovin kauan. 9.1.1952 sivutuulilasku Luonetjärven liukkaalle kiitoradalle päätyi sivuttain lumihankeen aiheuttaen koneen keskisiiven etusalon vääntymisen ja laskutelinevaurion. Kone oli korjauksessa huhti-toukokuussa ja palasi LeR4:ään, joka samana vuonna nimettiin 1. Lentnostoksi.

Helmikuussa 1953 DO-2 oli lentänyt 728 tuntia vuoden 1949 peruskorjauksen jälkeen, joten se lähti Valmetille uuteen peruskorjaukseen ja palasi yksikköonsä toukokuussa. Ke-

väällä 1955 DO-2 valittiin sen kesän kartoituskuvauksiin ja huonokuntoisesta DO-1 Hanssin-Jukasta siirrettiin kuvausvälineistöä. Isoo-Antin viimeinen lento 9.4.1956 oli samalla DC-2-tyypin viimeinen lento Suomessa. Ilmavoimien väreissä sille oli kertynyt 1570 lentotuntia ja koko uransa aikana 7580 tuntia. Virallisesti se poistettiin vahvuudesta 4.3.1957 yhdessä DO-1:n kanssa. Yhdessä ne myytiin lentomestari Osmo Rantalalle vuonna 1959. Hanssin-Jukasta tuli kahvila Hämeenlinnan rantatorille ja Isoo-Antti myytiin Vanajan romuliikkeelle.



DO-3 Pikku-Lassi

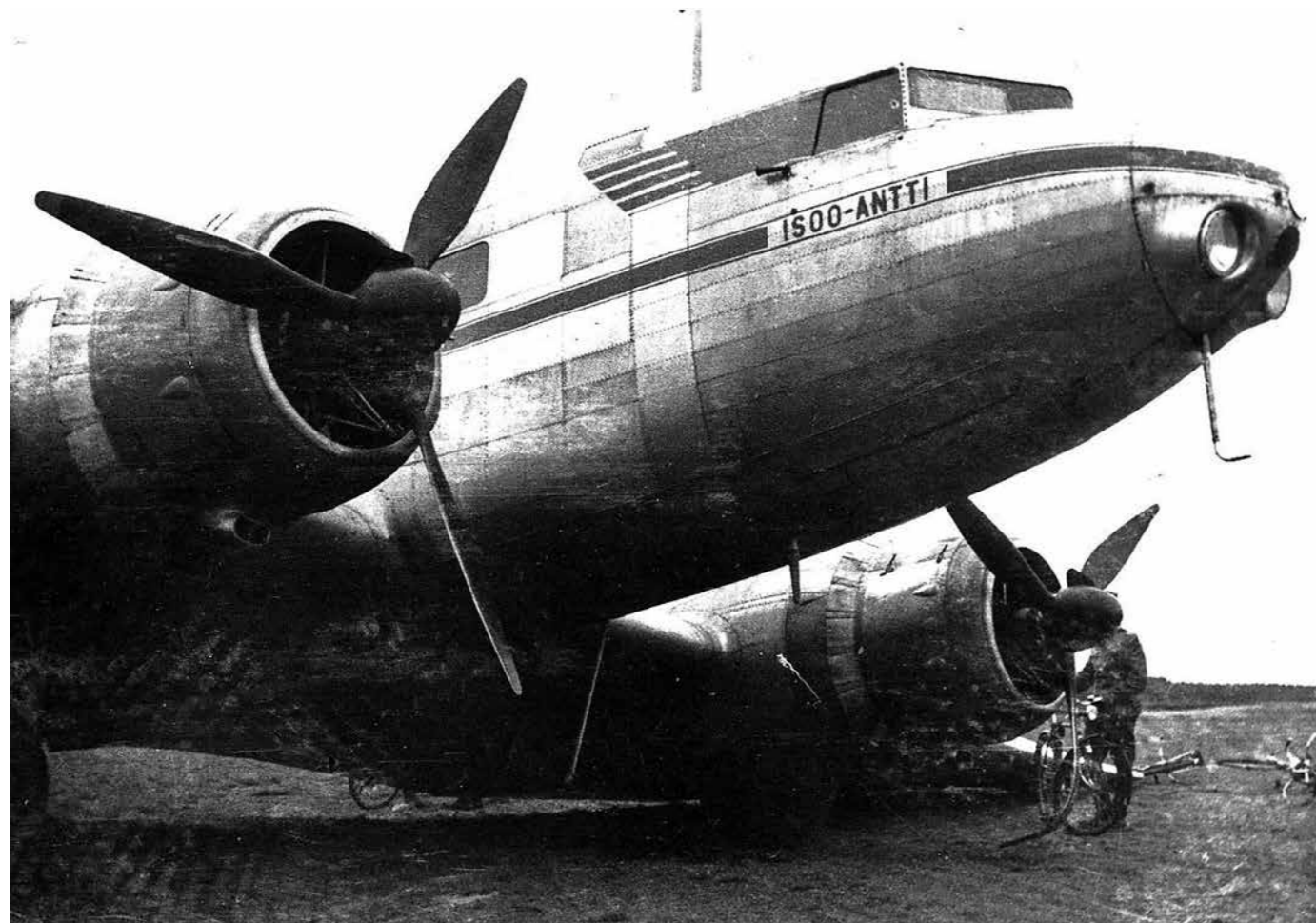
DO-3 viipyi korjauksessa kauemmin ja luovutettiin Lentorykmentti 3:n hävittäjälentolaivueen esikuntalentueelle 13.4.1950. Sen lopulta lyhyeksi jäänyt ura Ilmavoimissa alkoi heti seuraavana päivänä oikean telineen rengasrikolla laskussa Uttiin. Kone pyörähti vaakatasossa ympäri ajaututtuaan lumihangen puolelle, mutta välttyi isommilta vaurioilta. 16.4. kone oli tulossa Bake-mittarilaskeutumislaitteen koulutuslennolta, kun molempien moottorien polttoaineensyöttö heikkeni ja piti tehdä pakkolasku Malmille. Lasku onnistui, mutta rullatessa oikean puolen rengas puhkesi. Ei kahta ilman kolmatta. 19.4. rullattiin taas Bake-lennolle lähtiessä ja jälleen oikea rengas puhkesi. Ikään kuin kaupan päälle myös kannuspyörän rengas puhkesi, kun konetta hinattiin pois. Renkaiden laatu ei ehkä niin ä aikoina vielä ollut hyvä.

24.4.1950 DO-3:n yksiköksi tuli LeR 4:n Pommituslentolaivue 41. Helmikuun seitsemäntenä vuonna 1951 ylikersantti Heikki Kokkonen suoritti nousukiittoa Malmilta, kun vasen moottori menetti tehoaan. Kokkonen yritti vetää konetta ilmaan, mutta kone kallistui ja pyörän osuttua lumivalliin kone päätyi mahalleen. Henkilövammoja ei tullut, mutta koneen vauriot olivat kohtalokkaat. Kokonaislentotunnit päättyivät lukemaan 5630, josta Ilmavoimissa 254. 25.4.1951 päätettiin koneen poistosta ja rungon ja välisiiven romuttamisesta ja myynnistä. Korjauskelpoiset osat otettiin talteen. Romuliikkeen johtaja Kuusakoski otti rungon lasten leikkimökiksi Sipoon



Voiman kahvirahti Malmilla vuonna 1947 Kuva: SIM Finnair





DO-3 Isoo-Antti Utissa 14.4.1950.

DO-2 Vaasassa vuonna 1951. Kuva: Henry Laaksosen albumi, via Jukka Nisula



DO-2 Luonetjärvellä 1953. Kuva: Kalevi Keskinen kokoelma



Löparön saarelle, jossa se vietti seuraavat 35 vuotta. Vuonna 1986 ”löydetty” runko siirrettiin Puolustusvoimien helikopterilla Vantaalle Suomen Ilmailumuseoon. Kun Ilmasotakoulun Kilta Ry aloitti Hanssin-Jukan kunnostamisen museokuntoon Tikkakoskella, se pyysi DO-3:n runkoa varaosiksi projektiin. Rungon tulevaisuus sijoituspaijaksi on kaavailtu Turun lentoasemaa.

DO-3 Pikku-Lassin runko.
Kuva: SIM, Kauko Tuomikosken kokoelma



Muistellemme DC-3-lentäjiä meillä ja maailmalla

Lauri "Lörs" Hirvonen

Lauri Hirvonen syntyi Joensuussa 22.10.1928 ja kuoli Helsingissä 28.11.2021. Sotilaspoikana hän tähysti vihollisen lentokoneita Joensuun kaupungintalon tornissa. Hän rakensi lennokkeja ja "lensi" itse mäkihyppäyksillä. Ensimmäiset oikeat lentolaitteet olivat purjekoneet heti sodan jälkeen. Varusmiespalvelunsa hän suoritti Lentoupeeerikurssi 14:lla vuosina 1948-49 ja valmistui kurssin priimuksena.

Hän aloitti konemestariopinnot Helsingin Teknillisessä opistossa, mutta pääsi vuonna 1953 Aeron lentoperämieskurssille ja jatkoi yhtiön palveluksessa vuoteen 1962 lentäen kapteenina DC-3:lla ja Convair 340/440:llä. Sitten hän siirtyi Saksaan LTU-yhtiöön (Luft Transport Unternehmen) Fokker F27 ja Caravelle-koneisiin. Vuonna 1972 yhtiö



joutui luopumaan ulkomaisista ohjaajistaan ja Lörs lähti Kalevi Keihäsen Spear-Airin DC-8-ohjaajaksi. Spear-Airin konkurssin jälkeen töitä tarjosi kotimainen Sir-Air, jossa ajokkeina olivat ainakin Piper Navajo ja Lockheed Lodestar. Vuonna 1980

työnantaja oli Pan African Airlines ja koneena Caravelle. Firman mentyä nurin tuli työpaikaksi Intercontinental Airlines Nigerian Ltd ja työkaluna DC-8. Vielä kerran vaihtui työnantaja, Okeda Airlines, ennen eläkkeelle lähtöä 55-vuotiaana vuonna 1983. Silloin lentotunteja oli kertynyt 22000.

Lauri Hirvonen oli myös merenkulkija, joka omasi avomerilaivurin pätevyyden. Vuonna 1959 hän hankki ja kunnosti yhdessä kollegansa Erkki Forsmanin kanssa hiekkajalan uivaksi huvilaksi, joka liikkui niin koneilla kuin purjeillakin. Saksan kautena hän rakensi hollantilaisesta rungosta moottoripurjehtijan. Eläkepäiviään Lörs vietti Espanjassa. Hän oli perustamassa eläkeläislentäjien Aurinkolaivuetta. Viimeiset vuodet asuinpaikkana oli Vuosaaren hoitokoti.

Seppo Saario

Suomen tunnetuin taitolentäjä Seppo Saario syntyi Hollolassa 12.2.1929 ja kuoli Tuusulassa 31.12.2021. Vuonna 1943 hän toimi lähettinä hävittäjälentäjien jatkokoulutuskentällä Vesivehmaalla. Vuonna 1944 alkoi purjelentokoulutus Jämällä ja Seposta tuli myös purjelentokouluttaja ja -tarkastaja sekä hinauslentäjä. Itse hän lensi purjekoneilla 300 tuntia.

Tie Ilmavoimiin aukesi vuonna 1951 Aliupseeriohjaajakurssi 8:n kautta ja palvelu jatkui vuoteen 1957 saakka käsittäen 1100 lentotuntia. Suurin osa konetyypeistä oli sodanai-kaista kalustoa "Mersu" mukaan lukien, mutta hän ehti päästä maamme ensimmäiseen suihkukoneeseen, de



Seppo Saario. Kuva: Jukka Köresaar

Havilland Vampireenkin. Seppo lensi DC-2 Hanssin-Jukan toiseksi viimeisen lennon 28.5.1955 ja joutui tekemään moottorihäiriön takia pakkolaskun Bristol Blenheim BL-200:lla, joka on nykyään Ilmamuseossa Tikkakoskella. Seppo oli sotilasarvoltaan vääpeli. 1950-luvulla hän toimi kouluttajana Ilmavoimien lisäksi myös siviilipuolella mm. Ilmailuliiton koulutuskeskuksessa Jämällä ja paikakuntakohtaisilla lentokursseilla ja vielä eläkkeellä ollessaan vuonna 1984 Ilmailuliiton lennonopettajakurssilla. Hän sai näistä ansioistaan tunnustuksia Suomessa ja ulkomailla, suurimpana Harmon-patsas vuonna 1965. Seppo oli Aeron perämieskurssilla vuosina 1957-58, mutta pääsi yhtiön lennoille vasta vuonna 1960 ja teki odottaessa monipuolista lentotyötä ja toimi Aeron lennonseivityksessä. Finnairilla konetyypeinä olivat DC-3, Convair 440, Caravelle ja DC-9. Eläkkeelle hän jäi vuonna 1981, jonka jälkeen pääasiana oli taitolento. Se oli alkanut jo 1950-luvulla Pilvien huimapäät- näytöksissä ja jatkunut 1960-luvulla Zlin Trainer-koneella. Parhaiten tunnettu oli vuonna 1971 itse koottuna valmistunut punainen Pitts Special OH-XPA, jota seurasivat Christen Eagle OH-



Seppo Saario ja Zlin Trainer. Kuva: Eero Kyllönen

XEA ja sitten Ultimate OH-XSF, jolla hänen poikansa Pekka voitti useasti taitolennon Suomen mestaruuden ja hänkin Harmon-patsaan. Seppo toimi taitolentoryhmä Red Birds in johtajana ja taitolentokouluttajana. Taitolentouransa aikana Seppo lensi 728 näytöstä. Meille tärkeä oli Sepon tulo vuonna 1986 Airveteranin en-

simmäiseksi koulutuslentäjäksi. Hän toimi OH-LCH:n ohjaajana vuoteen 1998 saakka. Sepon noin 25000 lentotuntia sisälsivät siis paljon muuta kuin taitolentoa. Muistamme lämmöllä laajasti ansioitunutta lentäjää.

Kai Björkman

Kai Björkman syntyi 21.9.1940 Helsingissä ja kuoli 2.2.2022 Espoossa. Hän sai lentokoulutuksensa vuonna 1959 Lentoupeeerikurssilla ja jatkoi siellä "kesävänrikkinä". Nuori Kaitsu pohdiskeli ryhtyäkö lääkäriksi vai lentäjäksi, valinnan tiedämme.

Aeron lentoperämieskurssilla hän oli vuosina 1961-62. Finnairilla hänen koneinaan olivat DC-3, Convair 440, Caravelle ja DC-8. Vuonna 1971 hän toimitti Convair OH-LRA:n Kambodzaan. Hän jäikin maahan kolmen vuoden ajaksi DC-3-lentäjäksi ennen punakhmerien valtakautta ja siirtyi sitten Caravellella lentämään Syyriaan. Palattuaan Finnairiin hän lensi



Kai Björkman vuonna 2021. Kuva: Kari Pohjola



DC-8:n päällikkönä. Vuonna 1986 tapahtui Tsernobylin ydinvoimalaonnettomuus. Presidentti Mauno Koivisto soitti yllättäen Kaitsulle ja pyysi häntä lähtemään DC-8:n kipparina Kiovaan noutamaan puoli koneellista suomalaisia pois alueelta. Tilanne oli arkaluonteinen, sillä virallinen Neuvostoliitto kielsi koko onnettomuu-

"Candy Bomber" Gail Halvorsen

Utahissa 10.10.1920 syntynyt Gail Halvorsen hankki vuonna 1941 lentolupakirjan ilmeisesti osallistuakseen Euroopassa raivoavaan sotaan Natsi-Saksaa vastaan. Vuonna 1942 hän liittyi Yhdysvaltain Armeijan Ilmavoimiin haaveenaan hävittäjälentäjän ura, mutta koulutuksen aikana todettiin olevan suurempi tarve kuljetuskoneiden ohjaajista. Niinpä hän vietti sota-ajan lentäen C-47-koneita (DC-3:n sotilasversio) lähinnä Etelä-Amerikan itäosissa.

Rauhan tultua Gail lensi nelimoottorisia C-74 Globemastereita ja C-54 Skymastereita. Jälkimmäisen koneen ohjaimissa hänestä tuli kuuluisa, kun hän vuonna 1948 oli mukana Berliinin ilmasillan kuljetuslentäjänä. Hän keksi pudottaa laskeutuessaan



Ilmasiltamaalaus Tempelhofin hallissa.

Peter Spoden

Peter Spoden syntyi marraskuussa 1921 Ruhrin alueella ja asui 1930-luvulla Essenin teollisuuskaupungissa, jossa sijaitivat mm. Kruppin tehtaat. Hänen rautatieläisensä tunti katkeruutta Saksan kohtelusta maailmansodan jälkeen, mutta vastusti uutta sotaa. Hitlerin tultua valtaan lapsia ja nuoria houkuteltiin mukaan Saksan uuteen nousuun.

Nuoremmat pääsivät urheilemaan

leirioloihin ja vähän vanhemmat Hitler Jugendiin teknisten laitteiden pariin. Nuorelle Peterille lennokit ja purjekoneet olivat tärkein asia ja koulun loputtua hän suunnitteli opiskelevansa lentokoneinsinööriksi. Kun brittiläiset pommittivat Essenä vuonna 1940, Peter haki Luftwaffen insinööriupseerikoulutukseen. Alokkaaksi hän pääsi marraskuussa 1940 ja lentokoulutukseen keväällä 1941. Tähtäimessä oli pääsy yöhävittäjälentäjäksi puolustamaan kaupunkia yhä koventuvilta

päällikkönä. Siirryttyään eläkkeelle Finnairilta hän lähti Englantiin lentämään aina 65-vuotiaaksi asti. Kaitsu oli Niemen Penan perämieskurssikaveri ja oli mukana Penan 80-vuotislennoilla OH-LCH:lla Oripäähän vuonna 2017. Kesällä 2021 hän oli mukana Mauri Maunulan 100-vuotisilaisuudessa ja lennolla.

makeispaketteja Tempelhofin kentän reunassa odottaville lapsille. Toiminta tuli esimiesten tietoon, mutta moitteiden sijasta tulikin kannustusta ja kehotus laajentaakin toimintaa. Pian syntyi myös organisaatio, joka hankki makeistehtailta lahjoituksia. Lapsilta hän sai nimitykset Rosinenbomber ja Onkel Wackelflügel, kun hän vaaputti koneen siipiä tunnuksenaan. Lännessä hän oli Candy Bomber. Koko loppuelämänsä hän oli yhteyksissä muutamiin silloisiin berliiniläisiin lapsiin ja heidän lapsiinsakin. 1970-luvulla hän toimi Tempelhofissa tukikohdan päällikkönä. Hän sai lukuisia kunniamerkejä ja hänen mukaansa nimettiin mm. kouluja Saksassa. Eversti evp Halvorsen kuoli 16.2.2022 Utahin Provossa 101-vuotiaana. Hänellä itsellään oli 5 lasta, 24 lastenlasta ja 60 lastenlastenlasta.

RAF:n pommituksilta. Siihen pääsy kesti kuitenkin kesään 1943 saakka. Silloin Essen oli jo pommitettu rautakaupungiksi. Peter palveli ensin Nachtjagdgeschwader (NJG) 5:ssä ja saavutti ensimmäisen 24:stä ilmoitustaan elokuussa 1943 RAF:n Peenemünden hyökkäyksen aikana. Voitot eivät tulleet ilman omia riskejä. Peter haavoittui neljästi ja joutui myös hyppäämään laskuvarjolla useita kertoja, joista ensimmäisellä tarttui koneensa peräsimeen



Peter Spoden toisena vasemmalta Ruohtulan ja Heikkalan välissä vuonna 2005. Kuva: Kari Pohjola

ja pääsi irti viime hetkellä. Keväällä 1944 hän oli Unkarissa torjumassa partisaanien huoltolentoja. Sodan viimeiset kuukaudet hän toimi I/NJG-6:n laivueenkomentajana ja joutui 27.4.1945 Oberschleissheimin lentokentällä antautumaan laivueineen amerikkalaisjoukoille ja sotavankeuteen. Hänet oli juuri ylennetty kapteeniksi. Vapauduttuaan hän teki töitä rautateilla ja jatkoi tekniikan opintoja. Vuonna 1952 Peter pääsi rakkaan harrastuksensa purjelennon pariin ja seuraavana vuonna suoritti yksityislentäjän lupakirjan Hollannissa. Mahtoi olla aika etevä lento-oppilas! Vuonna 1955 oli vuorossa liikennelentäjän lupakirja, joka oli ensimmäinen Saksassa sodan jälkeen. Työ Lufthansan palveluksessa alkoi, kuin

kas muuten, DC-3:lla ja sitten Super Constellationilla. Suihkukaudesta koneena oli ensin Boeing 707 ja lopuksi 747 Jumbo. Lentotunteja kertyi noin 22000 ja Atlantin ylityksiä noin 1400. Hävittäjäkoulutuksensa loppuvaiheissa Peterin kanssa laivueessa palveli luutnantti Böing, jonka isosetä William Boeing oli 1920-luvulla perustanut kuuluisan amerikkalaisen lentokoneitehtaan.

Parikymmentä vuotta sodan jälkeen Peter oli koulutusmatkalla Texasissa, jolloin vapaassa jutustelussa tukikohdan kenraalin kanssa ilmeni, että Peter oli ainoan ja epäonnistuneeksi luullun päiväoperaationsa yhteydessä kuitenkin ampunut kenraalin Boeing B-17-koneen alas, tosin kone teki pakkolaskun vasta Englan-

nin Kanaaliin. Meniköhän siinä Peteriltä Ritariristi, johon vaadittiin 25 ilmavoittoa?

Vuonna 2005 Peter vieraili Suomessa Klaus Scheerin kanssa, jolla oli sodassa ja siviilissä samanlainen ura. Huumorintajuiset herrat kävivät mm. lentämässä Tikkakoskelle OH-LCH:lla ja kehuivat ohjaajiemme hienoja laskuja. Peter kävi Suomessa kolme kertaa ja viihtyi hyvin suomalaisten veteraanien seurassa. Peter kirjoitti elämäntarinansa kirjaksi lastenlapsilleen, joiden hän halusi muistavan isoisänsä ensisijaisesti lentäjänä eikä sotilaana. Kuollessaan joulukuussa 2021 100-vuotiaana Peter jätti hänet tavanneille muiston elämämyönteisestä ja ihmisläheisestä miehestä.





A5X1



Määränpäänä hiilineutraalius

Olemme sitoutuneet tekemään kaikesta toiminnastamme täysin hiilineutraalia vuoteen 2045 mennessä. Ensimmäinen tavoitteemme on vuoden 2025 lopussa – leikkaamme kokonaispäästöjä 50 % vuoden 2019 tasosta.

finnair.fi/vastuullinen-matkustaminen



2019

2025

2045



FINNAIR