

## Keltiäisen kova koe:

# Ennätyslento Madrid—Turku = 2844 km

Pari vuotta sitten oli ilmailulehdessä tietoja erään tanskalaisen lentäjän Andersinin Belgiasta Pohjois-Afriikkaan suorittamasta matkennosta, jonka FAI sittemmin hyväksyi ennätykseksi alle 500 kg painavien koneitten luokassa. Matkan pituus oli 2 632,5 km. Lyhyt tarkastelu osoitti, että omistamani OH-HKA, jota myös Keltiäiseksi kutsutaan, saattaisi pystyä parempaan. Muitten kiireitten ja kroonillisen rahapulpan takia ei asiasta sillä kertaa tullut mitään, mutta viime talvena tutkin asian tarkemmin. Totesin, että sellaisessakin kunnossa koneeni pystyisi lisäsäiliöllä varustettuna lentämään n. 2 800 km ja profiilomalla muutamia koneen osia sekä asentamalla moottorin kaasuttajaan hukan normaalia pienemmän pääsuuttimen saattaisi lenomatka nousta huomattavasti yli 3 000 km:n. Yrityksen rahoituksen sain järjestymään siten, että Esso lupautui ystävällisesti lahjoittamaan kaiken tarvittavan polttoaineen ja Tekniikan Edistymissäätiö antoi apurahan, jonka turvin arvelin selvittäväni muista kustannuksista. Näin oli paperilla kaikki kunnossa ja voitiin ryhtyä puuhaan.

Koneeni OH-HKA, tyyppiä HK-1, ominaisuuksista mainittakoon seuraavat luvut:

Tyhjäpalo	250 km
Jänneväli	6,9 m
Pituus	5,4 m
Maksiminopeus	215 km/h

Kone on suunniteltu lähinnä taito- ja urheilulentoa silmälläpitäen. Polttoainesäiliö veti vain 55 litraa, joka riittää 4,5 tunnin lentoon. Näinollen oli koneeseen sijoitettava lisäsäiliöt, joihin piti mahtua niin paljon polttoainetta, että lentopainoksi tuli 500 kg. Suunniteltiin toisen lisäsäiliön sijoitettavaksi matkatavaralokeroon ohjaamon taakse ja toisen koneen rungon alle. Säiliöt saatiin valmiiksi juhannukseksi ja sen jälkeen oli jäljellä niitten asennus koneeseen. Työssä oli mukana dipl.ins. "Kaiju" Mellen, jonka kokemus oli suuren apuna. Suureksi osaksi hänen ansiotaan oli, että tulos oli parempi kuin olimme uskaltaneet odottaa. Kun vielä moottori oli huollettavana ja laskutelineen joustintuet profiiloitu, olikin kone valmiina lähtemään etelään.

Kesällä vallitsevien tuulien ja maantieteellisten tuuksien takia olin valinnut lentorytityksen lähtöpäikäksi Madridin. Suomen Ilmailuliiton puolesta oli etukäteen otettu yhteyttä Espanjan Kuninkaalliseen Ilmailuklubiin, joka oli lupautunut huolehtimaan koneen lähtöön liittyvistä FAI:n vaatimista muodollisuuksista.

### Menomatkan helteisiä hetkiä

Sunnuntaina, kesäkuun 30 p:nä tankkasin uusin säiliöihin 100 litraa bensiiniä ja starttasin Malmilta. Kurssi kohti Maarianhaminaa. Koska nukkuminen oli edellisellä viikolla valmistelujen takia jäänyt vähin, olin päättänyt lentää etelään siten, ettei se kävisi liian rasittavaksi. Ensimmäiseksi laskupaikaksi olin valinnut Malmön. Saavuin sinne 5 1/2 tunnin lennon jälkeen kauniissa säässä. Syödessäni Malmön lentoasemalla luin lehdestä, että keski-Euroopassa oli sillä hetkellä helleaalto. En kiinnittänyt asiaan sen suurempaa huomiota, mutta juttu palautui mieleeni kun pari tuntia myöhemmin lähestyin Saksaa päämääränä Düsseldorf. Olin jättänyt pikkutakin päälleni lähtiesä ja hikollin koko ajan siitä huolimatta, että pidin ohjaamon kuومان auki. Tämä ei kuitenkaan huolestuttanut niin paljon kuin koneen tiia. Öljynlämpömittari, jossa olin totunut näkemään lukuja 70—80 C, näytti nyt 90° C ja osoitin kilpisi jalkavasti. Samoin sylinterinlämpömittari näytti 20—30° normaalia

Juhani Heinonen sai keväällä Suomen Ilmailupatsaan ja niissä merkeissä esittelimme lyhyesti hänen uransa ilmailun alalla. Jo silloin olimme tietoisia hänen ennätyslentorytityksistään, mutta Heinonen kielsi mainitsemasta siitä rivilläkään. Saatoimme siitä syystä luvata lukijoille vain vilkaisemalla, että "jos hyvin käy, voitane seuraavassa Ilmailussaakin kertoa Heinonestä".

Tässä ja seuraavassa numerossa Heinonen nyt itse kertoo lentonsa vaiheista. Kuten lukijat huomaavat, ennätyslennon valmistelut vaativat ainakin yhtä paljon kuin itse lennon suorituksen, johon palaamme seuraavassa numerossa. SIL:n Sporting Committee, johon kuuluvat kolmen keskusliiton puheenjohtajat, hyväksyi Heinosen suorituksen kokouksessaan 5. 8. Suomen ennätyskeski. Ennätysnomus on myös ao. todistuksen lähetetty nyt FAI:lle, joka aikoinaan tulee hyväksymään lennon maailmanennätyskeski omassa luokassaan. Silloin saa suomalainen lentäjä ensimmäisen kerran nimensä FAI:n viralliseen maailmanennätysluetteloon.

suurempaa arvoa. Satuun koskettamaan ohjaamon kyljessä olevaa polttoainekäsiumpua, jolla polttoaine siirrettiin lisäsäiliöistä pääsäiliöön. Sekin oli niin kuuma, että melkein poltti kättä. Totesin siten, että kuumaa ilmaa tuli polttoaineputkea varten tehdystä reiästä ohjaamon lattian alta. Asia alkoi selvitä. Moottorin jäähdytysilma pääsi tunkeutumaan koneen alasäiliön ja rungon pohjan väliin ja sieltä mainittua reikää myöten alas. Mutta selvyys asiasta ei paljonkaan auttanut moottoria. Kun lähestyin Ruhrin aluetta ja huonon näkyvyyden takia jouduin laskeutumaan 300—400 metrin korkeuteen, oli öljynlämpötila jo 95° C, joka oli jo ehdoton maksimi, mikä moottorille sallitaan. Päätin kuitenkin jatkaa Düsseldorfin, vaikka mieli teikkin laskea lähemmäksi pelolle. Pääsin perille illan suussa ja totesin vielä kerran, että Malmössä lukemani uutinen oli totta ja lämpötila maassa vielä siihenkin aikaan päivästä yli 30° C.

Vietin yönä kentan lähelyssä pienessä hotellissa ja aamulla klo 8 olin jälleen kentällä aloittamassa töitä. Tukkinen koneen rungon ja polttoainesäiliön välisen raon ja suurensin moottorin jäähdytysilman ulostuloaukkoa. Näiden toimenpiteiden arvelin auttavan lämpövoihoin. Vaihdoin myös öljyt, koska epäilin ylikuumentuneen öljyn voitelukykyä. Näissä toimissa viettäri pari tuntia ja sitten olikin jo kova kiire meteeon



Keltiäinen ennätyslentokunnossa: toinen lisäpolttoainesäiliö näkyv kuvassa rungon alla, toinen oli sijoitettuna kuoman matkatavaralokeroon. Laskutelineen joustintuet oli profiiloitu balsamuodostuksilla.



Lisäsilloitista polttoaine siirrettiin pääsilloitioon ohjaamon oikeaan laitaan sijoitetun käsipumpun avulla. Kuvassa näkyvä pystysuora plastik-putki toimi pääsilloitioon määrämittarina.

ja lennonseilytykseen, koska olin alkonut viettää seuraavaan yöni Espanjassa. Kun kaikki oli mielestäni kunnossa, menin koneelle ja valmistauduin lähtöön. Edellisenä päivänä takkaimista silloitista tankattaessa oli bensiniä tippunut istuimelle. Bensiniä ilmeisesti luotti istuimen päilyksen pintakerroksen. Sen huomasi siitä, että selkääni ja takapoleeni oli edellisenä päivänä ilmestynyt harmaat läiskät. Koska säälin takiani ja kun jälleen oli kuumaa, panin takin matkatarvalokeroon. Housut jätin päälleni ja lähdin kohti Bilbaoon kaupunkia.

Sain istua täyden työpäivän, melkein kahdeksan tuntia, ennenkuin kovassa vastatuuleessa sain lennetyksi tuon 1050 km:n matkan. Bilbao sijaitsee Biskajan lahden rannalla, n. 100 km sen pohjukasta länteen. Paikka on tunnettu siitä, että siellä on usein rajuliimoja ja sateita. Niin sinäkin päivänä. Kun lähestyin kaupunkia, alkivat pilvet painua aina vain alemmaksi ja rantavuoriston huiput olivat kohta pilvessä. Ja lisää oli tuulossa. Vähän ennen saapumistani kentälle rupesi meren päällä olevista pilvistä lyömään salamoita meren suunnassa, jonne olin menossa. Siirsin käteni ohjassauvan kumiseen kädensijaan ja käännsin koneen rannikon päälle, joka sillä kohtaa oli onneksi aika matalaa. Hetkisen voimistelua mäkien välissä ja sitten sainkin näkyviini kentän, jolle laskin kiireesti. Ensimmäinen toive tuollaisen istumisen jälkeen on päästä pois koneesta oikomaan jäseniään. Sillä kertaa se ei kuitenkaan käynyt kovin helposti, koska paitani oli tarttunut kiinni selkänojaan! Sain sen kiskotuksi irti, mutta noustessani totesin, että takapuolen alla ollut tyynty seurasi mukana. Tuulimiesten seuratessa kiinnostuneena, irroitin väkisin housujeni takapuolesta kiusankappaleen. Housuni saivat tällöin uuden, harmaan kulutuspinnan!

Sitten alkoivatkin vaikeudet Espanjan viranomaisten kanssa. Olin tehnyt kaksi virhetä: olin kalkeassa kiireessä unohtanut tullipassin eli carnet'n Düsseldorfin tulliin ja toiseksi en ollut hankkinut ennen lähtöäni Espanjan viisumia, koska olin tullut käsitetykseen, että sitä ei tarvita. Kentällä oli vain yksi virkailija, joka osasi muutama sana englantia ja minä taas en puhunut espanjaa. Tilanne oli vaikea. Kone sinetöitiin ja sain mennä kaupunkiin yöksi luvuttamini maana tulla selvittämään asiat. Seuraavana aamuna oli paikalle kutsuttu Suomen konsuli, mutta hänkään ei puhunut samoja kieliä kuin minä! Sain lopulta luvan lentää Madridiin, koska siellä saisin paperini paremmin kuntoon.

### Kotkien käyntikortti

Tein sen ilmielini ja lähdin kilpeimään Keltäisellä jälleen kovassa vastatuulella Kantabrian vuoriston ylitse. Puoli tuntia startin jälkeen ja ollessani n. 1200 metrin korkeudessa, ilmestyi tuullaisiin kirjava tahta, joka kalkeasta päätellen oli kotoisin jonkin linnun jää-

mistästä. Ihmettelin, minkälainen lintu oli käyntikortin jättänyt, sillä noissa korkeuksissa harvoin tapaa muita lintuja kuin haukkoja. Puoli tuntia myöhemmin, kun yhä korkeammaksi tulleet vuoret olivat pakottaneet minut nousemaan n. 2200 metriin, kiisi ohitseen parinkymmenen metrin päästä kaksi muodostelmassa lentäviä lintua. Ne olivat kellanruskeita kotkia, jotka sivulleen vilkulematta ottivat korkeutta nousevassa ilmavirtauksessa. Nenäni edessä oleva tahta muistui heti mieleeni. Oli kuinka hyvänsä, mutta tuullaisissa oleva käyntikortti oli merkittävä muistini sikäläisen lintumaailman mieltäpöytä koneestani! Matka jatkui yllä komean vuoriston ja kuumien hiekkaa-avikoiden ja vajaan kolmen tunnin lennon jälkeen laskin Madridin kansainväliselle lentokentälle Barajas'iin.

Ryhdyin heti toimenpiteisiin viisumin hankkimiseksi ja parin päivän kuluttua sainkin sen lähetystön virkailijoihin avustuksella. Myöskin otin yhteyden Kunnikaaliseen Ilmailuklubiin, jonka kanssa piti selvittää koneen lähtöön liittyvät FAI:n vaatimat kontrollitoimenpiteet, koneen ja ohjaajan identifiointi, polttoainesiltoiden ja barografin sinetöinti sekä koneen punnitus starttivalmiina. Ilmailuklubin virkailijat ottivat minut erittäin ystävällisesti vastaan ja auttoivat monessa vastaanotullessa asiassa. Kävi kuitenkin niin, että klubin pääsihteerillä, eversti ja insinööri Luis Serrano de Pabolo, joka oli ottanut huolekseen edellä mainittujen muodollisuuksien valmistamisen, satui sillä viikolla olemaan paljon muita kiireitä. Näinollen ehti hän vasta lauantaina tutustumaan tilanteeseen kentällä ja itse punnitus tapahtui seuraavana maanantaina.

### Carnet kiusana

Minulla oli silloivälin hyvää aikaa voimistella koneen Carnet'n saamiseksi. Düsseldorfista. Tulliviranomaiset olivat nimittäin ilmoittaneet, että mikäli koneen Carnet ei ilmesty heille, jää kone Espanjaan. Olin jo keskiviikkona sähköttänyt Düsseldorfin ja suurin toiveinen menin perjantaina Barajasin tulliin kysymään, oliko avopaperini saapunut. Virkailija vilkaisi pöytälaatikkoonsa ja totesi, että ei ollut. Koska tilanne alkoi muodostua kestämättömäksi, käännyin erään lentoyhtiön edustajan puoleen ja kerroin murheistani. Hän lupasi ystävällisesti ottaa yhteyden Düsseldorfin ja kehotti tulemaan kentälle sunnuntaina yhtiön koneen saapumisen aikoihin. Astuin siis sunnuntaina yhtiön toimistoon kentällä ja ensi työkseni ystäväni kysyi, oliko saanut Carnet'n. Kerroin, että olin jälleen käynyt tullissa, eivät tietneet mitään asiasta.

"He eivät tiedä mitään", sanoi virkailija vakavuuksellisesti. Äänenpaino oli sellainen, että toivoin alkoi herätä. Kävi sitten ilmi, että paperini oli lähtenyt Düsseldorfista edellisenä keskiviikkona ja saapunut Barajasin kentälle seuraavana päivänä. Nyt oli sunnuntai eikä paperi ollut vielä ehtinyt tulla tavarantoimistosta tullikamariin, jonne oli edellisestä matkaa 100 metriä. Koska tulin pääliikkeenkielto ei ollut paikalla, ei tätä siirtoa voinut sapattina tehdä, mutta seuraavana päivänä yhtiön suoritti tämän työn 1 1/2 tunnissa kuljettamalla palkasta toiseen ja allekirjoittamalla koko joukon papereita. Minäkin sain nimeni muuttamaan dokumenttiin. Koko ajan lateli hyväntekijäni vahvaa tekstiä sikäläisen paperidosen keskiaikaisuudesta ja ihmetteli vielä, että kukaan ollut taittanut kopioijan lentoaseman pihan liika-alvon kanssa olevaan reikään.

Kaiken edelläkerrotun lisäksi ehdin tietysti katsella koko joukon kaupunkia, syvästä kalakukolta maistuvaa pirakkaa galitsialaisessa baarissa, oppia tietämään, mikä on Calle del Rollo ja ihmettelemään, miksi matadorit eivät hio sapeleitaan terävemmiksi.

Ensi numerossa: Tavoite täyttyy.

HALUTAAN OSTAA

kevyt kaksipaikkainen **lentokone**

Kalervo Koivisto, Kalakoski, Hietaniemi.