

pikiläiset ja lahtelaiset

NAPAPIIRIN TUOLLA PUOLEN

Kohta alkavan geofyysillisen vuoden merkeissä tekevät Polyteknikkojen Ilmailukerho ja Lahden Ilmailukerho huhtikuun puoleksavälissä retken luonnonkauniille Pallastunturille suorittaakseen tutkimustyötä ilmailun ja ihmiskunnan hyväksi. Torstai-aiamuna huhtikuun 11. p:nä rullasi raskaslastinen preeriakuunari majesteettisesti (ei margariini kanssa tekemistä!) keienuen aamumunun läpi pitkin Hyrylän-tietä pääkaupungista ulos. Matka oli alkanut. Vihi-reitten, liehuvien peitteitten alle kätkeytyivät yksi PIK-5c, tyytyväisen näköinen vanha ja urteinen Harakka III, lukematon määrä selkäreppuja ja maakuupusseja, suksia, 46 kappaletta säilykepurkkeja, 75 kg perunaa ja laatuksellisen Oskarin kolme kertaa käännettyjä patoja. Kuunarinarin edessä korskui satakunta ikäistä hevosta, jotka kätkeytyivät sinertävän Buickin moottoripeltien alle. Tunnelma oli korkealla sekä komentosillalla että turistiluokassa — edessä odotti pari ns. surutonta viikkoa. Ei turhia huolia (Oscar D). Kajuutassa Perti ja Urpo, Kurre ja Jumppanen, Oskari ja Kamera-Kaggen. Kisua pöytäön, Lahti seuraava.

Lahdessa odotti toinen divisioona, jonka päällystön ja miehistön muodosti Laso, Lars-peukku, Vello, Seppo ja Hotinen ja jonka kaluston pääasiassa muodosti Tiger Moth ja vanha Nassi. Starttikoupat olivat täällä vielä tekemättä, joten Buick jatkoi yksin matkaansa kohti pohjoista päämääränsä. Reitti kulki Jyväskylän kautta Ouluun, vihdoin Muonioon ja Pallakselle.

Välkeitä matkan varrelta

Jossakin Jyväskylän ja Oulun välillä oli joku huoliamaton jättänyt tielle surehkon hiekkajärvyksen. Se teki hetkessä auton pakoputkeen solmukohdan, jonka läpi atominpuolikaskaan ei päässet livistämään. Kuului kolaus, suihkukoneen ääntä muistuttava piipitys, moottori sammui. Vallitsi hiljaisuus ja pimeys. Autokirurgi Perti teki nopean diagnoosin, totesi leikkauksen välttämättömäksi ja pyysi assistenttilta sahan. Noin puolen tunnin kuluttua heräsi potilas nukutuksesta, mylvi tunnin ja matka jatkui. Tämän jälkeen oli komentosillan ja turistiluokan välillä ikäinen riita tuuletuskysymyksestä. Poikkisahattu pakoputki työnsi häikäjä ajurin nenään, ikkuna avattiin, takaa kuului hetken kuluttua karjuntaa: ikkuna kiinni, täällä palettu. Ja ikkuna veivattiin ylös.

Torniossa ajettiin rautatieylikäytävän läpi, jonka korkeus on 3,35 m. Preeriakuunarin korkeus oli 3,40. Rautatieilta oli betonia ja lujuempia kuin PIK-5:n sivuperäisin! Torniossa ostettiin Lukko-liimaa ja vaneria!

Ruotsin puolella yritettiin useamman kerran muuttaa liikenne oikeanpuoleiseksi, luultavasti tuloksetta, kunnes lopulta ajettiin joen yli Pellolle ja sieltä suoraan Kolarin. Tervetuloa Kolarin luki tien laidassa olevassa plakaatissa. Perjantai-ilan auringonlaskussa päästtiin ensimmäisen kerran tunturien tuntumaan ja huomasi ihmisen pienuuden mahtavassa luonossa. Tunturit olivat koko iltapäivän hämmöttäneet horisontissa, mutta noin puolisen toista peninkulmaa Pallakselta ja olimme yhtäkkiä niiden keskellä. Varioimetri rupesi tekemään voimakkaita heilahduksia, kunnes se erässä jyrkässä ylämäessä putosi nol-laan. Ei aututtanut muuta kuin peräytyä, kunnes löysimme paremman (ja oikean) tien. Buick totesi La-pian langan karkeuden sopivan heikosti poskitanssin.



Lahtelaisten Motti saa kontaktin á la Lappi ja Lasse.

Ylellä tunnin verran autoilua, työntämistä (kironamista) ja jännitystä ja olimme vihdoin perillä. Iltan viimeinen toimenpide oli perunasäkkien laahaaminen pitkin jäätä kämppille. Toimitus, joka jätti jälkeensä perunahelminauhan jään pinnalle. Ihminen oli tehnyt valloituksen, erämaan sopusointu oli murrettu. Kuu paistoi, oli kylmää.

Koko lauantai-iltapäivän ja yön korjasimme Pikkiä, joka sunnuntai-iltapäivällä jälleen oli lentokunnossa. Sää oli loistava, aurinko paistoi ja navakka tuuli puhalsi idästä päin. Harakka vietin Palkskeron itärinteelle, mutta kun päästin perille, oli tuuli tyyntynyt eikä riittänyt enää käisitartintu tekoakaan. Toesimme rinteeseen sopimattomaksi laskupaikaksi, kivikko oli uhaavaan näköistä. Lentolavaimme siidittiin lujasti kiinni kivimöhkäleihin ja jätettiin monumentiksi lentoleirin alkamispäivästä. Touhuamme seurasi näköisen näköinen porolauha.

Sunnuntai-iltana saapui väsynyt Nassi näyttämölle tuoden ikäviä uutisia matalalennosta Kalajoen seutuvilla. Konekantamme supistui näin olon kahteen koneeseen. Laukukeron länsipuolella näkyi auringonlaskussa kolme komeata, violetinväristä aaltopöydä, korkeus ehkä pari tuhatta.

Ratsastusta rinteellä

Vasta maanantaina puolenpäivän jälkeen kuului kauan odotettu, suriseva ääni tuntureitten välistä ja kohta kiersi puna-keltainen Mottimme sinisellä taivaalla ja laskeutui Pallasjärven jäälle. Varsinaisen lentoleiri oli valmis alkamaan. Ensimmäinen startti vedettiin Palkskurusta, jonka tasainen hanki oli erinomainen lentokenttä. Tuulen suunta oli muuttunut eteläiseksi, mikä tuli olemaan vallitsevana koko leirin aikana. Käyttökelpoisia rinteitä löytyy täällä tuulensunnalla Pallas-, Palkas- ja Laukukeroilla, mutta siirtyminen rinteeltä toiselle on hankalaa, koska välissä on olemassa pyöräalueita ja rinteiden väliset etäisyydet melkoiset, ainakin Pik-5:lle. Paras tuulen suunta olisi ehdottomasti ollut itäinen, jolloin käytettävissä olisi ollut n. 6 km pituinen jyrkkä rinne. Leirin aikana lensimme yksinaamoin Palkskeron etelärinteellä, joka on n. 1 km pitkä. Täältä pääsi hyvin takaisin järven jäälle, vaikka korkeus

putosi aina puurajaan asti eli n. 300 m järven pinnasta lasketuana. Yleensä rinnetuuli jakoi kantaa konetta n. 50—100 m Pallaskeron huippua korkeammalle, ja lentäminen oli pelkkää istumista. 5 tunnin aikana ehti tekemään parisenataa edestakaista lenkkiä, joten maisemat muuttuivat melko tutuiksi.

Kolme HC-aikaa

Tiistaina vedettiin ensimmäinen hinaus kello 8.00 ja viimeinen lasku suoritettiin omutisten valomerkien ja rovin opastamana kello 23.03. Tällöin Piki oli ollut ilmassa yhteensä 14 tuntia 15 min. starttien lukumäärän ollessa neljä, joihin sisältyi kaksi HC-alkalentoa. Hotinen, joka suoritti ylösakan, väitti, että "siellä olisi hyvin pysynyt koko yön", mutta että hän luuli valomerkkien merkitsevän käskyä laskuun. (Joku väitti kyllä, että Hotisella oli kuumaa rommi mielessä).

Itäpäivällä oli eräs innokas ryhmä vetämässä Harakkia rinteitä ylös ja alas. Tuuli oli tällä kertaa tarpeeksi voimakas ja käsi-startti onnistui ilman tuulia huolla. Liikennelentäjänä Siillillä oli kunnia aloittaa tämä klassillinen touhu. Kotkan ja risuidan välimuotona leijaili kunnan Harakkamme viitisen minuuttia raikkaassa tunturitulessa. Toinen startti meni vielä paremmin ja kolmas suoraan yli odustusen. Runko tahtui, kun tuuli laskussa heitti koneen sivuttain, ja turistien ihmetellessä vietin rakkaamme lepäämään tunturienväliseen kuruun. Konekantamme oli supistunut puoleen.

Keskiviikkoamuna näkyi tunturiryhmän pohjoispuolella heikkoja, mutta selviä aaltopilvimuodostumia. Vedettiin pitkää tikkaa ja allekirjoittanut lähti yrittämään. 1600 m korkeudessa palelivat hinaaja-Siillin näpit, irroitin ja odotin. Ei mitään tapahtunutta, vaikka hinauksen aikana olisi ehkä voinut kuvitella kahden heikon aallon olemassaolon. Vastatuuli oli kova, ehkä n. 50 km/t. Kaikkiaan lennettiin tänä päivänä viisi starttia, lentoaika yhteensä 7 tuntia 36 min. Itäpäivällä Motin magneetonlaukauksia oli veltostunut niin, että se ei jaksanut kipiä, jolloin muulloin kuin sisällä kämpän pöydällä.

(Ilalla oli hotellissa naamaiset, joihin saapui kymmenen mustaa neekeripokkaa julman päällikkönsä Bwana Guano Raution johdolla aiheuttaen suurta pelkoa ja mustuutta turistien joukossa. Ilan mittaan levisi musta väri mitä ihmeellisimpin paikkoihin, joihin voidaan laskea kaksi pöytäilmaaa, pyhelliina ja useitten tutturivieraitten posket. Ilan clou saavutettiin juuri ennen Caruson esintymistä, jolloin Neekeripokka n:o 6:n keinohorisontti meni epäkuntoon ja onneton pilotti oli poistettava selkälennessä.)

Torstaiamuna vallitsi paksu sumu ulkonakin, joten hyvällä omallatunnona pystyi säilyttämään vaakasentonsa puoleenpäävään asti. Päivä meni hiihtämisen merkeissä. Lähetettiin kukkia hotellin emännelle ja yhteisyymmärrys oli suuri. Perjantaina oli edelleen heikohko sää, joka kuitenkin itäpäivällä parani. Tuuli oli hiljainen ja yhden epäonnistuneen rinneyrityksen jälkeen luovuttiin lentotoimista siltä päivältä. Lauanapäuksittä, jonka jälkeen Urpo kiipesi koskaan yrittämään onneaan. Puolen tunnin lennon jälkeen tuuli oli kuitenkin heikentynyt niin, että kone vajosi puunlatvoja kohti arvaamattoman nopeasti ja järvi oli kaukana. Lasku rinteen länsikärjelle epäonnistui ja runkopalkki katkesi. Konekanta oli supistunut nollaan, rikkiihöyry nousi korkealle ja joka mies rupesi kunnostamaan sukiaan suurella innolla. Lentoleiri oli loppunut, tiimaa kertynyt kaikkiaan 28h 17v vain 16 startin tuloksena. Hiihtoleiri saattoi alkaa!

Suuraavana päivänä nousi Motti taivaalle ja suunasta nokkansa eteläis kohti. Suru mielessä pakattiin koneet peräkärkyyn oivallisen sään vallitessa. Auringko paistoi meikeni pilvettömältä taivaalta, vain tunturien pohjoispuolella naurolvat kaniitit aaltopil-

Turussa pidetyssä Lounais-Suomen purjelennon yhteistoimintaan tähtäävässä neuvottelutilaisuudessa esitti Turun Lentokerhon sihteeri kap. Risto Savola alustuksen, jossa hän kosketteli oman kerhonsa osalta jälkkäkasvun niukuutta mainiten tällöin mm.:

— Jossakin on vian piileskeittäviä! Yhtenä ja tärkeimpänä on ilmennyt harrastuksen ja uhratuvaisuuden puute nykyisen nuorison keskuudessa: Ihanteita on, mutta henkilökohtainen mukavuudenhalu kulkee ihanteiden edellä. Rakennustyöhön ei ole halua, mutta juuri rakennustyö ilmentää kerholaisten todellisen innostuksen ja pysyvän kestävyyyden harrastustaan kohtaan. Rakennusvälhe on ikäänkuin "noviisi-aikaa", jolloin jäsenellä on tilaisuus osoittaa innostuksensa laajuus ja näin antaa kerholle takeet siitä, että hänet kannattaa kouluttaa. Nykyinen nuoriso ei kuitenkaan viitsi nähdä vaivaa, vaan harrastaa mieluummin sellaisia aloja, joissa tulokseen päästään heti ja mahdollisimman vähin töin. Jo koulutuksellististakin systä, puhumattakaan kasvatuksellisista, on suotavaa, että tuleva oppilas osallistuu myös jonkin verran aikaansa uhraten rakennus- ym. harrastelutyöhön. Tällöin hänen tietonsa ja taitonsa ovat syvemmällä ja ennen kaikkea hän kiintyy harrastukseensa ja toverihinsa lujemmin sitein. Meidän vanhempien kerholaisten vastuulla on huolehtia siitä, että hän viihtyy puuhassaan. Täytyy myöntää, että kiitettäviä poikkeuksiakin on olemassa! —

Edellä esitetty on Turun kerhon sana, mutta pätee varsin laajassa mitassa koko maahan nähden. Ei ole tietenkään syytä lähteä liian laajassa mitassa tullaamaan nuorisoomme. Purjelento vaatii harrastajaltaan enemmän kuin pärinäajelu, mutta juuri purjelennon asettamat vaatimukset takaavat sen, että se pysyy valionuorison harrastuksena. Ken köykäinen o.s. puudotkoon pois!

Em. tilaisuudessa keskusteltiin myös maksullisista kursseista, jolloin SIL:n toiminnanjoht. O. Pesola mainitsi, että nykyajan nuorison elämänyrtyi mo toinen kuin ennen. Nuorisolla ei ole pitkäjänteisyyttä harrastuksissaan, jotta he esim. kykenisivät rakentamaan yhden talven purjelentokonetta, jolla vasta seuraavana vuonna saisi lentokoulutuksen.

Nuoriso pyrki heti päämäärään, siis lentämään. Koska nykyisellä nuorisolla on rahaa, annettakoon heille tilaisuus lentämiseen rahasta ilman työntekeä. Kasvatuksellisista systä on kuitenkin aina muistettava, että lentämisen ohien on kytkettävä määrätynlaista työtä ja toimintaa kurseillakin.

vet yrityksillemme. Ei voinut muuta kuin todeta, että Lappi on kaunis, mutta purjelentäjälle hieman kaukainen ja sulkeutunut maailma. Jokainen mukana ollut oli kuitenkin valmis vannomaan, että tämä ei ollut viimeinen kerta.

Tunturituuli hiveli kahtatoista rusketuttunutta partaa, kun viitattiin näkemiin kämpille, hotellin emännelle ja lumotulle tunturimaailmalle. — Kurre