



YHTÄ KÖYTTÄ

Kemin ilmailukerhojen purjekoneet 1941 – 2021

Juha Orasvuo

Lukijalle

Purjelento 'keksittiin' Saksassa 1920-luvulla. Rauhansopimus kielsi moottorilentämisen ja taivaalle pääsemiseksi oli keksittävä muita keinoja. Kehitys lähti aivan nollostä – soveltuvien koneiden lisäksi, täytyi keksiä, ymmärtää ja kehittää tarvittava sääoppi sekä purjelentämisen perustekniikat. Pioneeriaika kesti noin vuosikymmenen, jonka jälkeen purjelento levisi melko nopeasti eri puolille Eurooppaa. Harrastus rantautui Etelä-Suomeen jo 30-luvulla. Kemissä painovoiman kahleista vapauduttiin liitolentoon keväällä 1941 – taivaalle on ponnistettu kerhotoiminnan voimin jo 80 vuotta.

Ihan vanhimmasta historiasta on jäänyt vähän talteen. Ajat olivat levottomia ja nuorisolla muuta mietittävää. Sodan jälkeisestä toiminnasta on paremmin tietoa ja sitä on myös kerätty talteen. Lauri Mörsky piti sääntillisesti leikekirjaa viisikymmenluvun puolivälistä aina 80-luvun lopulle asti. Lehtiartikkelien tarkkuus, laajuus ja asiantuntevuus on hämmentävä. Asialle löytyy selitys kursivilla – sanomalehtimiehet ovat kaikki olleet valepukuisia purjelentäjiä.



Pohjolan Sanomat 2.4.1955

Adolfsenin Matti haastatteli pitkän linjan harrastajia keväällä 2004. Matin tuolloin haastattelemissa piloteista osa on jo siirtynyt parempiin termikkeihin, ja siksi haastattelumuistiinpanot ovat ainutlaatuisia. Veteraaniharrastajia tavoitettiin ja haastateltiin uudestaan keväällä 2020. Autenttisia aikalaiskokemuksia on hyödynnetty 50-luvun lopulta lähtien.

Traficomien ilma-alusrekisterin verkkopalvelu on tätä kirjoitettaessa suljettu. Tietosuoja-asioiden kanssa on ollut sählinkiä ja siksi tiedot on täytynyt kaivaa muualta. Jyrki Laukkasen *Purjelentokoneet Suomessa* (2019) kirjasta on ollut iso hyöty – teos listaa kaikki Suomessa käytössä olleet koneyksilöt rekisteritunnuksineen ja sarjanumeroineen. Varsinkin sarjanumeron perusteella aukeaa moni lähde. Kemissä joskus lentäneitä koneita on päätyntä mm. Ruotsiin, Englantiin, Tšekkiin, Sloveniaan, Puolaan ja Australiaan.

Kerhojen hallinnollisista dokumenteista on säästynyt otoksia sieltä täältä. Pöytäkirjoissa sihteerit ovat kirjanneet tapahtumia melko kuivasti. Joskus tyylilaji on hieman revennyt. Kerran johtokunnan kokouksen on kirjattu päättyvän ennen aikaisesti, koska "keli oli hyvä". 70-luvulla on syyskokouksen pöytäkirjaan kirjattu Ilmari Rintasalonen sanomana "ettei ole Kekkonen". Suostui puheenjohtajaksi kuitenkin. Ajan kuluminen näkyy myös kirjoitustyyliin. Vuonna 1973 naisjaoksen jäseniä kuvattiin lisäämääreellä "viehättävä". Asia on epäilemättä pitänyt paikkansa, mutta olisi #metoo-aikakaudella saattanut jäädä jo kirjaamatta.

Ilmailijoiden murheet ovat ajattomia. Pöytäkirjoista paljastuu jatkuva rahapula, turhautuminen muuttuviin viranomaismääräyksiin, sekä talkooporukan laiskuus. Tältä osin puolella vuosisadassa ei ole muuttunut mikään. Lainaraha on ollut tiukassa, ja toimintaa on rahoitettu kaikilla mahdollisilla ja mahdottomilla keinoilla. Jäsenten kukkarolla on käyty tämän tästä, eikä pankkivekseliin uusiminen ja takaaminen ole ollut tavatonta. Joulupukkipalvelu, lentonäyttelyt, lentolehtisarpajaiset(!) ja paperinkeräys ovat kaikki kuuluneet repertuaariin.

Vanhimman kaluston osalta Kansallisarkiston digipalvelu on mainio lähde. Kansallisarkistoon on siirretty kaikki ilma-alusrekisteristä poistettujen koneiden paperit. Entisajan viranomaiset suhtautuivat työhönsä vakavasti ja pitivät sääntillisesti kirjaa kaikesta. 50-60-luvuilta on tallennettu jopa koneiden valokuvat ja lentokäsikirjat. Vanhoista katsastustodistuksista selviää aikakauden virkamiesten perusteellisuus. Huomauttamista on ollut aina ja usein niin paljon, että lisätilaa on haettu lomakkeen marginaaleista.

Silmään pistää myös entisajan Kasko-vakuutusten kova hinta – rahanarvolla korjattuna reilusti tuplaten nykyisiin verrattuna. Tästä johtuen, tai sitten tämän takia, vakuutusyhtiön lompakolla on käyty taajaan. Pieniä kolhuja on sattunut tämän tästä ja aina muutaman vuoden välein on joku koneista päätynyt lunastukseen. Yhden Blanikeista vakuutusyhtiö pääsi lunastamaan kahdesti. Kajava on korjattu niin moneen kertaan, ettei alkuperäisestä koneesta liene jäljellä kuin tyyppikilpi. Kolistelu rauhoittui vasta tämän vuosituhannen puolella – osittain toiminnan hiljentyessä, mutta varmasti asenteissakin on tapahtunut kehitystä.

Tarinan punaiseksi langaksi on valittu purjekoneet. Yhdistysten ja lentäjien toimintaa on kuvattu suppeammin ja vain taustoittamaan koneiden tarinoita. Jokaisen koneen on joku porukka ostanut johonkin käyttöön. Seuraavissa kappaleissa kerhojen historia on kerrattu lyhyesti. Tämän jälkeen siirrytään itse asiaan.

Lentopaikat

Yhdistysten kotikenttänä on aina ollut Kemi-Tornion lentoasema. Asia herättää nykyisellään jo ihmetystä. Harvalla kentällä kaupallinen ilmailu ja purjelentotoiminta mahtuu samalle kiitotielle. Kemissä asioista on aina voitu sopia ja hyvin on tultu toimeen. Kentän väki on ollut harrasteilmailumyönteistä ja toisaalta pilotit kantavat huolta lennonjohtajien verensuonesta. Kaupallisen liikenteen prioriteetti on ymmärretty.

Purjelennon varhaisina vuosina ilmailuliitto tuki koneiden rakentamista kerhoissa. Vastineeksi kerhot lähettivät koneita ja opettajia kesäksi Jämille. Etelässä perusopetusta järjestettiin suurina leirikoulukursseina. Keminkin Harakoita on kuvattu Jämin lähtörinteillä.

Pudasjärvi on pitkää ollut se toinen kotikenttä. Kemissä riesana on merituuli-ilmiö. Etelätuulella termiikkiä ei synny ja parempia olosuhteita joudutaan hakemaan sisämaasta. Nykyisellään kausi avataan ja päätetään kotikentällä, mutta parhaan kelin kausi toimitaan Pudasjärveltä käsin.

Päälentopaikkojen lisäksi on toimittu nyt jo suljetulta Tervolan lentopaikalta. Kebnekaisen aaltolentoleirille osallistuttiin 90-luvun loppupuolelle asti. Sittemmin perinne on päässyt katkeamaan – happilaitteetkin on purettu koneista pois.

Kemin ilmapuolustusyhdistys 1927-45

Meri-Lapin ilmailu järjestäytyi aluksi ilmapuolustusyhdistyksen ympärille. Valtakunnalliseen ilmapuolustusliittoon kuuluva paikallisyhdistys perustettiin 1927 ja aluksi ilmailutoiminta tarkoitti ennen kaikkea lennokkeja. Liitokonetoinnista aloitettiin kevättalvella 1941. Kerhotyönä rakennettu Grunau 9 hinattiin taivaalle meren jäältä. Yhdistyksellä oli myöhemmässä vaiheessa omistuksessa myös Taylor Cub moottorikone.

Valvontakomission kielsi ilmapuolustusyhdistykset rauhansopimuksen vastaisena ja kalusto siirtyi ilmailuliiton omistukseen. SIL palautti kalustoa paikallisille ilmailukerhoille, sitä mukaan kun näitä sodan jälkeen perustettiin. Kemissä ilmapuolustusyhdistyksen toimintaa jatkoi Pohjolan liitäjät, joka kirjattiin yhdistysrekisteriin 1948. Toiminta oli alkanut jo paria vuotta aikaisemmin.

Pohjolan liitäjät ry. / Kemin ilmailukerho ry. 1945-83

Pohjolan liitäjät peri lakkautetun ilmapuolustusyhdistyksen kaluston. Moottorilentäjien tai rahan puutteesta tai sitten jostain muusta syystä johtuen, Taylor Cub vaihdettiin pian Auburn urheiluautoon. Liitokoneita vedettiin taivaalle autohinauksena ja tätä ajatellen Auburnissa oli riittävästi tehoa.

Pohjolan liitäjät oli leimallisesti purjelentokerho, jonka yhteydessä toimivat lennokki-, moottorilento- ja nykyisin kateutta herättävästi, naisjaos. Alkuun harrastus oli lähinnä nuorisotoimintaa. Liitokoneita työnnettiin takaisin starttipaikalle lyhyitä, noin minuutin kestäviä liitolentoja varten.

Kerhon historiaa muisteltiin ensimmäisen kerran jo 1955. Pohjolan sanomien lehtiartikkelissa todettiin kymmenen toimintavuoden saldoksi yhteensä 60 tuntia lentoaikaa. Määrä tuntuu nykypiloteista vähäiseltä, mutta aikanaan se oli merkittävä saavutus. Kone oli työnnetty baanan päähän yli kaksituhatta kertaa.

Varsinaiseen purjelentoon päästiin 60-luvulla. Uudet 2-paikkaiset koulukoneet otettiin käyttöön ja ajanmukaisia harjoitus- ja tehokoneita ostettiin jäsenten lennettäväksi. Samoihin aikoihin yhdistyksen nimi muutettiin Kemin ilmailukerhoksi. Kemissä oltiin ajan hermolla ja kalustolla osallistuttiin aktiivisesti kansallisiin kilpailuihin 60-, 70- ja 80-luvulla. Kolmella Kemin koneella on myös MM-kisahistoriaa. Purjelento muuttui pikkuhiljaa poikien ja tyttöjen nuorisotoiminnasta nuorten ja keski-ikäisten miesten harrastukseksi.

Kemin ilmailukerho yhdistyi Rajan siipien kanssa 1983. Uuden yhdistyksen nimeksi äänestettiin Perämeren ilmailukerho, joka muuttui ennen rekisteröintiä Perämeren ilmailuyhdistykseksi (PIY).



Harakka I H-17 tai H-29 sekä tekstissä mainittu veneperä Auburn. (Kuva: Aarne Honkavuoren kokoelma)

Rajansiivet ry. 1964-83

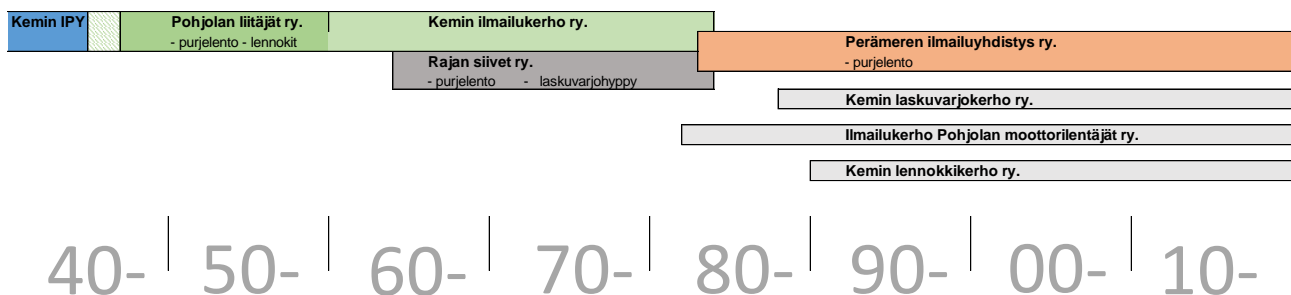
Nimensä mukaisesti, Rajansiivet on juuriltaan Tornio ja Haaparantalainen. Yhdistys perustettiin 1964 Haaparannalle rekisteröidyn samannimisen sisaryhdistyksen kanssa. Rajansiivet oli, Kemin ilmailukerhon tapaan, ennen kaikkea purjelentokerho. Meri-Lappilainen laskuvarjohyppytoiminta alkoi Rajan siipien alajaoksena, mutta toimi koko tämän ajan ilman omaa hyppykonetta.

Elo samalla kentällä Kemin ilmailukerhon kanssa näyttää sujuneen melko mutkattomasti. Kerhoaktiivit ovat puuhailleen molemmissa porukoissa ja kalustoa on käytetty ristiin. Valitettavasti Rajansiipien papereita ei ole säästynyt.

Perämeren ilmailuyhdistys ry. 1983-

Rajansiivet ja Kemins ilmailukerho yhdistyivät 1983. Paikallinen harrastetoiminta organisoitui tuolloin muutenkin uudestaan. Moottorilentäjät olivat jo perustaneet oman, Pohjolan moottorilentäjät yhdistyksen ja muutaman vuoden sisällä sekä Kemins lennokkikerho että Kemins laskuvarjokerho irtaantuivat omiksi yhdistyksiksi. Ratkaisu oli hyvä. Hyppääjät ja moottorilentäjät olivat esittäneet toiveitaan jo toimiessaan alajaoksina. Lähinnä purjelentäjistä koostuvalta johtokunnalta jäi mahdollisuudet usein näkemättä. Itsenäisinä lajit ovat pystyneet hankkimaan oman kaluston ja todistamaan elinkelpoisuutensa. Myös purjelento on hyötynyt uudesta järjestyksestä. Pohjolan moottorilentäjät ovat vuosikymmeniä vastanneet purjekoneiden hinnoista ja pilotteja köyden väärään päähän on aina ollut hyvin saatavilla.

Uudella kerholla oli halli täynnä kalustoa ja lisää tilauksessa. Koulukoneita oli kaksi ja kilpakäyttöön ajanmukaisia vakio ja 15-m koneita yhteensä kolme. Kajava vielä täydensi laivuetta harjoituskoneena. Toiminta oli aluksi vilkasta, mutta 90-luvulle tultaessa alkoi lama, sekä purjelennon yleinen suosion lasku supistaa lentomääriä. Kehitys on jatkunut samansuuntaisena näihin päiviin. Uudella vuosituhannella alkoi olla jo pulaa vetäjistä ja erityisesti lennonopettajista. Lopulta 2013 toiminta-ajatus linjattiin uudelleen. koulutuslupaa ei seuraavalle kaudelle uusittu ja kaluston määrää supistettiin viidestä kolmeen koneeseen. Saaduilla myyntituloilla vaihdettiin koulukone liukkaaseen kaksikkoon. Nykyisellään kerho toimii 'matkalentokerhona'. Kultakauteen verrattuna lentäjiä on vähän, mutta mukana olevat ovat toimintaan sitoutuneita. Purjelento on edelleen maailman hienoin harrastus.



29 konetta, 22 tyyppiä

Seuraavissa kappaleissa on esitelty Kemins kerhoilla käytössä olleita koneita. Jokaisesta on lyhyt tyyppiesittely ja yhtä lukuun ottamatta, kaikista on löydetty kuva. Kerhojen koneiden jälkeen esitellään lyhyemmin yksityiskäytössä olleita koneita.

Kemi on Blanik-paikkakunta, ja yleisin tyyppi on ollut L-13 kuudella yksilöllä. L-23, Harakka I, ja PIK-5 koneita on ollut kaksi kutakin ja muita tyyppejä se ainokainen. Maittain tarkasteltuna, listaa dominoivat saksalaiset 11:llä konemallilla. Kotimaista alkuperää edustaa 6, tšekkiläistä ja puolalaista 2 sekä yksi brittikonstruktio. Saksalaiskoneista varhaisimmat on valmistettu lisenssillä kotimaassa. Kerhotyönä on veistelty kuusi konetta.

Schneider Grunau 9: 1940 – 1957 (Kemin IPY, Pohjolan liitäjät)

Grunau 9 on Edmund Schneiderin 1928 suunnittelema alkeisliitokone. Nimi tulee valmistajatehtaan paikkakunnasta ja numero ... niin kuka tietää mistä. Varhaiset Schneiderit on nimetty sekavasti ja samoja malleja kutsuttiin eri nimillä ja eri malleja samoilla nimillä.

Aika kuluu ja nykypilotin on vaikea erottaa ysin kaltaisia kangaspuita lajitovereistaan. Yksipaikkaisilla avokoneilla opeteltiin lentämään pitkälle 50-60 luvun vaihteeseen ja todellisuudessa koneet kehittyivät useiden sukupolvien aikana. Ulkoisesti samannäköiset Harakat edustavat jo 20 vuotta uudempaa suunnittelua ja ovat tarkoitukseen käyttökelpoisempia.

Grunau 9:lle on tunnusomaista eturungon suljettu kolmiorakenne, jonka kärki nousee selvästi siiven yläpuolelle. Siivissä ei ole streevoja ja rakenne on jäykistetty vaijereilla. Etukolmio palvelee siten myös yläpuolisten vaijerien tukimastona. Grunau 9:n kaltaisesti rakennetussa koneessa pilotti istuu runkokolmion sisällä, suoraan etupalkin takana. Aikalaiset kutsuivat palkkia kallonhalkaisijaksi – nimitys, jolla on ollut varmasti katetta.

Grunau 9 on epäilemättä yksi merkittävimpiä konetyyppejä. Koneita valmistettiin paljon ja monessa maassa. Se oli myös Suomen yleisin alkeisliitokone 30- ja 40-luvuilla. Liitolta saatiin piirustukset, joista ilmapuolustusyhdistykset rakensivat koneita kymmenittäin ympäri maata.



Arkistokuva Grunau 9:stä. Kemin kone oli samanlainen (Kuva: Saksalainen postikortti 19??).

Grunau 9 G-24 valmistui syksyllä 1940 Kemin ilmapuolustusyhdistyksen kerhotyönä. Ensilentä Ruutinrannan jäältä on suoritettu välirauhan aikaan, keuhkälävällä 1941. Tuosta lennosta voidaan laskea Meri-Lapin purjelennon alkaneen. Koneen myöhemmistä vaiheista ja käytöstä on vain vähän tietoa. Kone rekisteröitiin aikanaan Pohjolan liitäjien nimiin, joten se lienee ollut lentokelpoinen ainakin vuoteen 1948. Ainoa säilynyt dokumentti on koneen rekisterikortti, johon on merkitty koneen poistaminen ilma-alusrekisteristä elokuussa 1957. Tuossa vaiheessa kone oli ollut jo pitkään poissa rivistä – siitä ei ole lainkaan mainintaa 50-luvun lehtiartikkeleissa. Harakoiden valmistuttua, ysillä lentämiseen ei ehkä ole ollut polttavaa tarvetta. Alkeiskoulutus on koneelle kuluttavaa ja kevytrakenteinen kalusto oli yhtenä rikki. Kone on saatettu lentää tikuiksi. Harmillisesti yhtään valokuvaa ei ole säilynyt.

Schneider Grunau Baby II: 194? (Kemin ilmapuolustusyhdistys)

Ysi oli aikansa suosituin alkeisliitokone. Harjoituskonerintamalla Schneider dominoi vielä vahvemmin. Grunau Baby II oli lento-ominaisuuksien, suorituskyvyn, hinnan ja saatavuuden suhteen juuri sitä, mitä purjelentäjät tuolloin halusivat. Valmistusmäärä ei ole tarkkaan tiedossa. Asiasta on esitetty erilaisia arvioita 4000 - 10000 yksilön välillä ja tyyppi on hyvin mahdollisesti eniten valmistettu purjekone koskaan. Ysin tavoin Babyä rakennettiin useissa maissa lisenssillä, rakennussarjoina tai suoraan piirustuksista. Suorituskyky oli aikalaisekseen melko hyvä (L/D 17) ja kone oli riittävän yksinkertainen kerhoissa rakennettavaksi.

Baby II on nimensä mukaisesti kehitysversio alkuperäisestä. Ensimmäisen Babyn valmistusmäärät jäivät vaatimattomaksi - vasta parannetusta ja vahvistetusta versiosta tuli hitti ja konetta tehtiin satoja jo heti ensimmäisenä valmistusvuotenaan 1933. Koneesta on kaksi päävarianttia, joista IIb:n merkittävin parannus on Schempp-Hirth jarrujen lisääminen siipiin. Baby ei ole varsinaisesti kaunis, mutta kone on kulmikkaanakin korostetun tarkoituksenmukainen. Koneen liitoluku on tupla verrattuna alkeiskoneisiin ja termiikkilentäminen on hyvin mahdollista. Koneessa istutaan avo-ohjaamossa. Alkeiskoneella oppinsa saanut pilotti on tuntenut olonsa varmasti kodikkaaksi.

Suomessa Babyjä rakennettiin Jämällä ja ilmapuolustusyhdistyksissä ympäri maata. Koneita valmistui kymmeniä ja niitä käytettiin aktiivisesti 50-luvulle asti. Lopulta PIK-5 alkoi syrjäyttää mallia ensilinjan harjoituskoneena.



Grunau Baby II. Mahdollisesti OH-KEMI2, mutta asiaa ei ole voitu varmistaa. Kuvan kone on selvästi aivan uusi – tunnuksia ei ole maalattu, eikä konetta ole paikattu mistään. Myös tuulilasit on asentamatta. Lentoonlähtö tapahtui dolly:n päältä – koneen varustukseen ei kuulu kiinteää pyörää (kuva: Markku Peltoniemen kokoelma)

Baby II OH-KEMI2 on jättänyt vain vähän jälkiä itsestään. Koneelle on varattu tunnus, mutta sitä ei koskaan rekisteröity. Koneella saatettiin silti lentää. Arkistojen kätköistä on löydetty kuva, jossa tunnukseton ja ilmeisen uudenkarhea Baby hinataan taivaalle. Nuorilla miehillä oli muita kiireitä ja koneen tarina on kadonnut. Pohjolan liitäjien ajalta koneesta ei löydy merkintöjä. Ehkä se on ollut jo lentokelvoton ennen yhdistyksen perustamista. Yksilö on voinut myös päätyä muualle, ja mahdollisesti otettu käyttöön jollain toisella tunnuksella. On myös hyvin mahdollista ja ehkäpä todennäköistäkin, että kone ei koskaan edes valmistunut. Sodan jälkeen Kemissä lennettiin kokonainen vuosikymmen hyvin vaatimattomalla kalustolla. Vasta 1956 saatiin käyttöön mitään suorituskyylytä Baby:ä vastaavaa.

Harakat: 1947 – 1959 (Pohjolan liitäjät)

Harakka I on kotimainen alkeisliitokone, joka suunniteltiin 1945 käyttäen hyväksi Grunau 9, SG-38 ja US-3 liitokoneista saatuja kokemuksia. Tyyppi osoittautui hyvätapaiseksi, sekä helpoksi rakentaa. Lähes kolmekymmentä Harakka I:stä rakennettiin ja koneet olivat käytössä pitkään, usein kaksipaikkaiskoulutuksen alkuun asti. Harakan kaltaisen koneen liitoluku on n. 10 ja kone lentää erittäin hitaasti. Termiikkilentäminen on käytännössä mahdotonta.

Ilmailuliitto antoi Polyteknikoiden ilmailukerholle (PIK) tehtäväksi parantaa alkuperäistä konseptia. Tuloksena oli samannäköinen, mutta monelta osin paranneltu Harakka II malli. Koneet erottaan helpoimmin pyrstön muodosta. II-mallissa oli luovuttu myös ongelmalliseksi osoittautuneista diagonaalituista, jotka näkyvät vain siiven alapinnalla. II-mallia tehtiin suunnilleen sama määrä kuin alkuperäisiä, ja lopulta puolensataa Harakkaa liiteli pitkin Suomen taivaita. Harakka II edusti kehittyneintä liitokonesukupolvea. Seuraavan sukupolven koulukoneet olivat kaksipaikkaisia. Harakat ja Grunau 9 muodostivat koko Pohjolan liitäjien kaluston 40- ja 50-luvulla. Näilläkin päästiin taivaalle, mutta ei kovin pitkäksi ajaksi kerrallaan.

Purjelentokurssin ensiaskel oli A-tutkinto, jonka läpäiseminen edellytti vähintään 30 sekunnin pituista liitontoa. Seuraavan kesän B-tutkinto edellytti jo kaartoja ja täyden minuutin lentoa, jonka jälkeen oli vuorossa nykyistä yksinlentoa vaihtamaan C-tutkinto. Varsinainen lupakirja tuli joskus myöhemmin ja kalustona valmistumisvaiheessa oli jo oikea purjekone. Yksipaikkaisella liitokoneella koulutus kesti pitkään, ja samalla 15-kesäisistä lennokkipojista ja -tytöistä kasvoi nuoria aikuisia. Usein tavoitteetkin oli asetettu matalammalle. Lupakirjavaiheeseen eteni vain murto-osa aloittaneista.



Harakka I H-17 Kemin edustalla noin 1948. Esko Liuski sattui teini-ikäisenä paikalle ja otti kuvan. Koneetta yritettiin hinata ilmaan Auburnilla, mutta tuona päivänä se ei onnistunut – vauhtia ei vain syntynyt riittävästi. Kuvan henkilöistä ei valitettavasti ole enempää tietoa. Varustus on ollut kohdallaan – lähes joka ukolla asianmukainen lentohuuva ja muutamalla vielä syöksylasitkin. (Kuva: Esko Liuski)

Harakka I H-17 on rakennettu kerhotyönä Kemissä. Ensilento hinattiin 6.4.1947 Kiikkelinlahden jäältä. Kone vaurioitui ensimmäisen kerran jo samana päivänä. Viimeinen merkintä koneesta on katsastuspöytäkirjasta 3.6.1959. Koneella oli tuolloin lennetty 29t 59min ja 1678 starttia (keskimäärin 64 sekuntia per keikka). Kone ei läpäissyt katsastusta. Koneen jäännökset löytyvät nykyään Kymi Historic Flight ry:n hallista, jonne ne ovat päätyneet Jyväskylän ilmavoimamuseon kautta. Harakka on liian huonokuntoinen kunnostettavaksi, mutta sillä on tärkeä, elinluovuttajan rooli, Kymin Harakka H-1 projektissa.

Harakka I H-29 Rakennettu Kemissä ja oli Harakoista se eniten käytetty. Katsastettu viimeisen kerran 3.6.1956 lentoajalla 110h 48min / 3382 starttia. Ei ole tiedossa mihin lentäminen päättyi – vuonna 1958 kone oli jo poistunut rivistä.



Harakka II H-43 kuvattu kesällä 1948(?). Taustalla näkyy Taylor Cub, joka myöhemmin vaihdettiin Auburniin (Kuva: Eero Viitalan kokoelma)

Harakka II H-43 on rakennettu alun perin Tornioon ostetusta sarjasta, joka ainakin viimeisteltiin Kemissä 1948 tai -49. Viimeinen katsastus on merkitty 1958 lentoajalla 22h 20min / 947 starttia ja tuo vuosi jäi koneen viimeiseksi. Jaakko Eklund lensi keväällä 1958 liitolentokurssin ensimmäiset lyhyet maavedot ja ensipomput H-43:lla. Harakan teline petti elokuussa ja kurssia jatkettiin H-17:lla.

Kone oli Harakka I:n tavoin avorakenteinen, mutta siihen voidaan asentaa aerodynaaminen ”muna”, jollainen Kemin koneessakin on ollut. Kyseessä on ollut enemmänkin fiilistikijä – kone on liian hidaskäyttöinen järjestelystä. H-43 poistettiin lopulta rekisteristä 1962. Harakka on myöhemmissä vaiheissa mahdollisesti annettu Rovaniemen mekaanikkokouluun näytteille ja saattanut jäädä sille tielle.

PIK-5b: 1956-1962 (Pohjolan liitäjät)

Grunau Baby oli ensimmäinen pitkinä sarjoina rakennettu harjoituskone. Koneita oli paljon, mutta koneet kuluivat ja konstruktiokin vanheni. Jotain parempaa haluttiin ja tähän rakoon PIK-5 suunniteltiin. Koneen esikuvana oli Puolalainen Salamandra, jota kone myös ulkoisesti muistuttaa. Ensimmäinen versio lensi 1947, parannettu b-malli 1949 ja viimeiseksi jäänyt c-malli 1952. PIK-5:n kärkiväli oli Babyä pienempi, mutta liitoluku käytännössä sama. Vitonen kuitenkin nousi paremmin termiikissä. Kone oli suosittu 50- ja 60-luvuilla ja viimeinen merkittävässä määrin kerhoissa rakennettu tyyppi. Yli 30 PIK-5:n eri mallia valmistui noin 20-vuoden aikana. Kone on mahdollista rakentaa avo-ohjaamalla tai kokonaan suljetulla kuomulla.

Purjelentäjän uralla vitonen tuli ajankohtaiseksi C-tutkinnon aikaan, eli koneella pääsi taivaalle jo koulutusvaiheessa. Liitokoneaikana vitoseen siirryttiin Harakasta ja hyppy koneiden välillä on ollut iso. Ensilennon siirtymävaihetta tasoitettiin poistamalla PIK:stä kuomu – avokoneita lennettiin paljolti korvakuulolla. Myöhemmässä kaksipaikkaiskoulutuksessa koneissa on ollut vähemmän eroa, mutta ensimmäinen lento ilman opettajaa on ollut varmasti ikimuistoinen. Niin silloin ennen kuin tänäänkin.



PIK-5b:t. Vasemmalla OH-PAX kuvattu Kymissä 2019 (Kuva: Mikko Vääntinen). Oikealla OH-PAO talvisissa tunnelmissa OIK:n aikoina (Kuva: Kansallisarkisto)

PIK-5b OH-PAX / OH-157 rakennettiin Pohjolan liitäjien kerhotyönä. Kevään 1955 Pohjois-Suomi-lehden jutussa kerrotaan koneen rakentamisen vaatineen jo 3500 työtuntia, eikä kone ollut vielä valmis. Artikkeleihin oli päätytty hieman Lapin-lisää – vitosta kutsuttiin jutussa 'tehokoneeksi'. Kone vietiin ilma-alusrekisteriin 1956 ja myytiin eteenpäin 1962. Lehtovaaran kautta kone päätyi Vaasan lentokerholle, jossa kone palveli vielä pitkään. Kone peruskorjattiin 1967 ja oli aktiivisessa käytössä vielä 70-luvulla. Lopulta koneen 'lukkoliimasamat' alkoivat kastumisen johdosta pettää ja kone poistettiin käytöstä 1974.

Kone siirtyi Suomen ilmavoimamuseoon ja se oli näytteillä hallin kattoon ripustettuna. Jyväskylässä koneiden säilytys vaikeutui ja koneita päätyi pressukatosvarastoihin. Kymiläiset pelastivat useita puukoneita, näiden mukana OH-PAX ja OH-OAB, josta myöhemmin enemmän. Tätä kirjoitettaessa vitosta kunnostetaan talkootyönä näyttelykuntoon. Mainittakoon vielä, että eivät Vaasalaiset PAX:n jälkeen ilman vitosta jääneet. Kerhossa 1960 valmistunut c-mallin OH-PBI / OH-237 löytyy hallista edelleen hyvä-, mutta ei aivan lentokuntoisena.

PIK-5b OH-PAO aloitti uransa Oulun ilmailukerhossa. Pohjolan liitäjät ostivat tuolloin kymmenvuotiaan koneen 1964 ja siirsivät sen lekohinauksena Kemiin. Vitosen katsastus ei onnistunut ja se vaihdettiin lopulta Espoon automuseoyhdistyksen kanssa erään balsapuuta. Lennokkijaos kierrätti puutavaran takaisin taivaalle.

Slingsby T.21B Sedbergh: 1960 – 1961 (Kemin ilmailukerho)

Englantilainen Slingsby T.21 on alusta alkaen suunniteltu kaksipaikkaiseksi koulukoneeksi. Kone lensi ensimmäisen kerran 1944 ja valmistajan ajatuksissa oli erityisesti Air Training Corps, jolle kone ei aluksi kelvannut. Brittiläiset ilmailukerhot näkivät konseptin hyödyt. Ensimmäiset vuodet koneita myytiin kerhokäyttöön. Parannettu B-versio kelpaisi lopulta ATC:lle, joka kerran ajatukselle lämmentyään, käytti konetta todella pitkään. Viimeiset myytiin siviiliin 1983.

Kone on periaatteessa joka suuntaan venytetty Grunau Baby, johon sen kuvissa helposti sekoittaa. Koneessa istutaan rinnakkain ja ohjaamo on avonainen. Keskustelu oli tandemjärjestelyä helpompaa ja opettaja pystyi arvioimaan oppilaan tilaa myös kasvojen värin perusteella. Vaatimattomasta suorituskyvystä ei ollut peruskoulutuksessa niin haittaa. Tänäpäin konetyyppi elää renessanssia museokoneena. Kaksipaikkaisia avokoneita ei juuri muita ole. YouTube:sta löytyy helposti pätkiä, joissa T21:stä käytetään elämysvälineenä – usein ATC:n puna-valkoiseen sotilasliveryyn maalattuna. Suomeen on 2000-luvulla jälkituotu yksi T21.



Slingsby T.21B OH-KSB talvisissa maisemissa 1961 tai -62 – entiset purjelentäjät ovat olleet nykyisiä karaistuneempia. Koneen sukulaisuus Grunau Baby:n kanssa on helposti havaittavissa. (Kuva: Esko Liuskin kokoelma)

T.21B OH-KSB hankittiin 1960 käytettynä Ruotsista. Kemiläiset olivat vakuuttuneet kaksipaikkakoulutuksen eduista jo varhain. Ongelmana oli pitkään raha ja erityisesti sen puute. Kaksipaikkaiset maksoivat 700.000 silloista markkaa. Rahalla saisi kaksi PIK-5:sta. Naapurista hankittu T21 oli kymmenvuotias jo ostettaessa ja tyyppinä selvästi vanhahtava. Kone oli kuitenkin kaksipaikkainen ja kaksipaikkaista oltiin hakemassa.

T21B aloitti Kemissä uuden aikakauden ja on siksi paikallisesti merkittävä tyyppi. Kone osoittautui pian painavaksi vintata ja siirrellä – maksimimassa lähenteli 500 kiloa, joka oli puukoneaikakaudella todella paljon. Koneella peruskoulutuksen lentänyt Esko Liuski muisteli Kemin heikkotehoisen vintturin olleen koneen kanssa aivan ääri rajoilla. Kuorma-auton lavalle rakennettu V-32 'tehovintturi' saatiin käyttöön vasta vuosia myöhemmin. Kaksipaikkakoulutus oli odotetun tehokasta, vaikka opettajista oli aluksi pulaa. Lauri Liljamo veti kurssija alkukaudesta, mutta siirtyi aina kesäksi Jämille. Tilanne parani pikkuhiljaa uusien opettajien valmistuessa. T21:llä oppinsa saanut Eskokin siirtyi pian opettajan paikalle. T21B korvattiin jo 1962 uudella Ka-4:lla.

DFS Olympia Meise: 1960 – 1967 (Kemin ilmailukerho)

Purjelento on urheilua ja urheiluna siitä suunniteltiin olympialajia. Asia jopa hyväksyttiin ja purjelento sisällytettiin Helsingin 1940 kilpailuiden olympiaohjelmaan. Haussa oli paras pilotti ja siksi kaikkien tulisi lentää samanlaisella koneella. Rajoitukset muistuttivat myöhempiä vakioluokan sääntöjä. Kärkiväli oli rajoitettu 15 metriin ja monimutkaiset vempaimet, kuten laipat, olivat kiellettyjä. DFS:n ajatus olympiakoneesta oli vuoden 1938 Meise – käytännössä yksinkertaistettu ja kutistettu Weihe. Kone tuli valituksi, valitettavasti olympialaiset jäivät pitämättä. Sodan jälkeen ajatus unohdettiin.

Meise on silmiinpistävän linjakas ja kaunis kone. Ulkonäkö ei varmasti ole sattumaa. Hans Jacobs piirsi hienoja koneita – ja kun kerran lentokonetta suunnitellaan, niin miksi suunnitella ruma. Weiheä lyhyemmälläkin kärkivälillä, Meise oli sarjana rakennettujen purjekoneiden kärkeä. Piirustukset olivat vapaasti käytettävissä ja konetta valmistettiin mm. Ranskassa, Englannissa, Hollannissa, Sveitsissä ja lopulta myös uudelleen Saksassa. Kaikkiaan koneita valmistettiin n. 1000 kappaletta ... tarkka määrä ei ole tiedossa.

Vuoden 1940 kotikisoja ajatellen, ilmailuliitto tilasi kolmen Meisen osat Saksasta. Koneita rakennettiin Jämällä, mutta ymmärrettävästi projekti venyi. Vuonna 1945 tuli valmista ja kolme Meiseä liitettiin SIL:n laivueeseen. Weihe ja Meise edustivat pitkälle 50-lukua parasta, mitä Suomessa oli taivaalle laittaa. Liitoluku oli noin 25.



DFS Meise OH-OAB. Vasen kuva Pallaksen aaltolentoleiriltä 1962 (Kuva: Esko Liuskin kokoelma) ja oikealla kone työn alla Kymissä 2019 (kuva: Mikko Vääntinen)

Meise OH-OAB oli siis yksi kolmesta Jämällä rakennetuista koneista. SIL:n jälkeen seuraava omistaja oli Hämeenlinnan ilmailukerho, joka käytti konetta vuoteen 1960 asti. Kemin ilmailukerholle tullessaan koneella oli lennetty melko paljon ja se oli kokenut jo kovia – mm. runko oli ollut poikki ja siipi puhki. Tuossa vaiheessa Meise ei ollut enää etulinjan kone, vaan lähinnä edullinen tapa päästä taivaalle. Kerholla oli 60-luvun alkuvuosina useita hankkeita ja vain rajallisesti rahaa. Meise käytännössä rahoitettiin koneella eniten lentäneen Eskon kukkarosta. Putkea varten saatiin sentään sponsoritukea Hartwallilta.

Esko muistaa koneen vakaana ja helppona lennettävänä. Kabiini oli miellyttävän tilava, mikä ei ollut tuolloin itsestäänselvyys. Koneella lennettiin Kemissä vuoteen 1966, jonka jälkeen se siirtyi Jyväskylän purjelentokerholle. Lentäminen jatkui Keski-Suomessa vuoteen 1969 ja lopulta OH-OAB poistettiin ilma-alusrekisteristä 1970. Koneelle kuuluu nykyisin hyvää. Meise on kiertänyt Suomen ilmavoimamuseon kautta Kymiin, ja on tätä kirjoitettaessa työn alla. Kymiläiset tekevät projektinsa huolella ja koneesta voidaan odottaa hienoa lisäystä historiallisten koneiden kokoelmaan.

PIK-3c Kajava: 1961 – 2014 (Kemin IK, Perämeren ilmailuyhdistys)

Kajava on PIK-3:n kolmas variantti vuodelta 1958. C-tyyppi sai alkunsa FAI uudesta vakioluokasta, jonka sääntöihin kone on suunniteltu. Vain c-tyyppiä kutsutaan Kajavaksi ja se eroaa merkittävästi vanhemmista a- ja b-tyypeistä. Vanhaan runkoon on liitetty täysin uusi siipi ja saatu aikaan käytännössä uusi tyyppi. Koneesta tuli erittäin onnistunut ja se hengitti jo aivan saksalaisen Ka 6:n kannoilla. Kajavasta alkoi kotimaisen koneensuunnittelun lyhyt kultakausi ja myöhemmät PIK-16 ja varsinkin PIK-20 eivät pyytäneet anteeksi mitään tai keltään.

Koneilla kilpailtiin 1958/60 MM-tasolla ja myöhemmin pitkään kansallisissa kapinoissa. Kajavaa rakennettiin vielä kerhoissa, mutta enenevässä määrin valmistus siirtyi Jämille. Lehtovaara valmisti koneita sarjana ja kaikkiaan niitä valmistui 20.



PIK-3c OH-YKL / OH-247. Vasemmalla Kajava alkuperäisessä värityksessä Kebnen aaltolentoleirilla vuonna 196? (Kuva: Aarne Honkavuoren arkisto) Oikealla Pietarilan Pasi muistelee 30.5.2004 Kemissä, miten koneella oikein lennrettiinkään – edellisestä keikasta oli ehtinyt vierähtää yli vuosikymmen (Kuva: Juha Orasvuo)

PIK-3c OH-YKL / OH-247 on tehdasrakenteinen, mutta lukuisten remonttien jälkeen ”kemiläisyysaste” lähentelee 100 prosenttia. Kajavan hankinta kuvaa hyvin harrastuksen nopeaa kehitystä. Vain muutamaa vuotta aikaisemmin oli hyppytetty Harakoita. Vuonna 1961 pystyttiin ostamaan tehdasuusi tehokone ja kaluston osalta kerho lensi kilpailukykyisillä malleilla aina 80-luvulle asti. Koneita myös käytettiin. MM-tasolle ei ylletty, mutta kansallisissa kilpailuissa kemiläiskoneet olivat tuttu näky.

Koneen legendaan kuuluu olennaisesti Lauri Liljamon SM-kisamatka 1961. Vapaan matkalennon tehtävällä Lauri nousi ukkospilvessä kolmeen kilometriin ja lensi Jämiltä Pudasjärvelle. Matkaa kertyi 515 kilometriä ja uusi SE kirjattiin Kemiläisille.

Koneen tarinaa värittää lukuisat uudelleensyntymiset. Kone lennrettiin 'tikuiksi' ainakin 1967, -72, -80 ja -94. Vuoden 1972 maastolaskukaputti oli erityisen paha ja kone käytännössä rakennettiin uudelleen. Remontti kesti neljä vuotta - talkootunteja kirjattiin yli 2000. Toisiaan seuraavien remonttien takia kone on näyttänyt erilaiselta eri aikoina. Maalausteemoja on ollut ainakin kolme: alkuperäinen punavalkoinen, kokovalkoinen ja viimeisimpänä kokopunainen.

Purjekoneet kehittyivät nopeasti ja 70-luvulle tultaessa uudet tyypit olivat syrjäyttäneet Kajavan tehokoneena. Kone on helppo lentää ja se teki uuden uran harjoituskoneena. Blanikilla saadun alkuverryttelyn jälkeen tiimaa kerättiin Kajavalla. Koneen kirjasta löytyikin melkein kaikkien entisten ja monen nykyisen lentäjän allekirjoitus.



PIK-3c OH-247 remontin jälkeen 1976. Kuvassa Tapani ja Esa Aho sekä Aulis Kipronen (Pohjolan Sanomat 25.6.1976)

Lensin oman lupakirjani 2004 ja kone oli samana kesänä valmistunut viimeisimmästä remontista. Korjauksen päätökseen vienyt Adolfsenin Matti lensi koneella melko paljon. Paria vuotta myöhemmin pääsin ottamaan ensisavut. Entisajan pilotit ovat ilmeisesti olleet pienempiä tai ainakin laihempia. Monille PIK:lle tyypillisesti, Kajava on ahdas. Lensin koneella noin 10 tuntia ja jotain on jäänyt mieleen. Ilmassa Kajava on erittäin harmoninen ja johdonmukainen lentää. Kaikissa ohjaimissa on hyvin tehoa. Lyhytrunkoisena kone on hieman herkkä sivuperäsimen suhteen. Parhaimmillaan Kajava on kapeissa ja heikoissa termiikeissä. Kevyt ja hidaskone nousee hyvin ja 60km/h nopeudella voi lentää todella pienellä kaartosäteellä. Vastatuuleen kone ei kulje. Löttöstä lentäessä kannattaa lähteä vastatuuleen – muuten paluumatkasta voi tulla yllättävän pitkä. Koneelle ei löytynyt oikein lentäjiä ja se jäi vähäisen käytön takia seisomaan. Vuonna 2014 Kajava myytiin Kakon Jussille.

Schleicher Rhönlerche II Ka 4: 1962 – 1973 (Kemin ilmailukerho)

Rudolf Kaiser oli tuottelias suunnittelija – Ka tunnuksia laskettiin kymmeneen asti ja päälle muutama ASK. Kaiser tunnetaan erityisesti menestyksekkäästä Ka 6 vakioluokan raaserista. Kutonen oli kuitenkin poikkeus. Suurin osa mestarin koneista on suunniteltu Perus-Perteille helpoiksi lentää ja yksikertaisiksi valmistaa. Pitkän uransa aikana Kaiser suunnitteli useita kaksipaikkaisia. Ka 2, Ka 4, K7, ASK 13 ja ASK 21 ovat kaikki samasta kynästä.

Rhönlerche II on yksinkertainen, ja siksi edullinen kaksipaikkainen koulukone. Reinin leivon ensimmäinen versio lensi 1953 ja paranneltu II-malli kahta vuotta myöhemmin. Purjekoneena Rhönlerche on melko vaatimaton, liitoluku on vain 19. Puhekielessä konetta kutsuttiin myös nakkikopiksi, aikalaisekseen kookkaan kuomun takia.

K.K. Lehtovaara Oy valmisti mallia lisenssillä ja koneesta tuli aikansa suosituin koulukone Suomessa. Suurin osa Lercheistä on muutettu myöhemmin moottoripurjekoneiksi. Temppu tehdään korvaamalla etupilotin jakkara volkkarin bokserilla. Ehkä muutostyö on erityisen helppo tähän malliin tai ehkä koneille ei löytynyt muuta käyttöä.



Ka 4 OH-KRP. Aika ja paikka tuntematon (Kuva: Matti Adolfsenin kokoelma)

Ka 4 OH-KRP / OH-262 ostettiin 1962 Lehtovaaralta uutena korvaamaan epäkäytännölliseksi osoittautunut T21. Koneita käytettiin pitkään ja sillä koulutettiin samanaikaisesti Rajansiipien Blanikin rinnalla. Koneen kanssa ei ilmeisesti tapahtunut ihmeempiä, eikä siitä ole jäänyt erityisiä merkintöjä. Eklundin Jaakko muistaa koneen 'kamalana purjekoneena'. Jos Lerchellä sattui pääsemään termiikkiin, niin siinä kannatti pysyä. Kone liittää niin huonosti, että seuraavaan ei välttämättä yllä. Peruskoulutuksessa vaatimattomasta suorituskyvystä ei ollut haittaa ja koneella opetettiin vuosikausia ilman kummempia ongelmia. Vakaa puurtaja myytiin 1973 Rajansiiviltä ostetun L-13:n tieltä.

LET L-13 Blanik: 1963 – 2001 (Rajan siivet, Kemin IK, Perämeren IY)

Blanik on suuren tšekkoslovakialaisen LET-tehtaan suunnittelema ja valmistama alumiinirakenteinen kaksikko. Koneita rakennettiin yli 20-vuoden aikana valtava määrä ja tyyppi lienee Grunau Babyn jälkeen toiseksi eniten valmistettu purjekone koskaan. Nykysilmin tarkasteltuna koneen edistyksellisyys ei ole ilmeinen. Esittelyvuonnaan 1956 kone oli paras kaksipaikkainen purjekone isolla marginaalilla. Aikalaistensa Lerchen ja Bergfalken viereen parkkeerattu L-13 näyttää laskeutuneen suoraan kiertoradalta. Blanik on ilman muuta Meri-Lapin purjelennon tärkein tyyppi. L-13:lla ja sen jatkokehityelmä L-23:lla opeteltiin purjelennon alkeet puolen vuosisadan ajan.

LET ei ole varsinainen purjekonevalmistaja ja tehdas lähestyi haastetta eri näkökulmasta. L-13 on harvoja alumiinirakenteisia purjekoneita, ja se on suunniteltu valmistettavaksi isoissa sarjoissa organisaatiotyyppisille asiakkaille. Huolto-ohjelmat ovat raskaita ja ammattireiskoille suunnattuja. Lentokoneitehtailun lisäksi LET on melkoinen kirjapaino. Huoltomanuaali täyttää kaksi täysikokoista toimistomappia ja siitä löytyy ohjeet ja piirustukset aivan kaikkeen.

Alumiini materiaalina poikkeaa monista muista metalleista – alumiinille ei voida määrittää väsymismurtolujuutta ja siksi kaikilla alumiinirakenteilla on maksimikäyttöikä. Koneita suunniteltaessa tyypit vanhenivat nopeasti, eikä osattu ennakoida koneita olevan satamäärin käytössä vielä 60 vuotta myöhemmin. Insinöörit ovat ehkä ajatelleet 3000 tunnin riittävän varmasti kaikille. Kokemuksen karttuessa todettiin käyttötuntinsa lentäneen Blanikin olevan vasta sisäänajettu. Australiassa koneilla lennettiin yli 10000 tuntia ilman ongelmia. Rungolle määrätty käyttöikä aiheutti hankaluutta, jota ratkottiin tarkastuksilla ja pakollisilla rakennekorjauksilla. Maailmalla 3000 tuntia lentäneitä, ja siis täysin kunnossa olevia koneita, päättyi romutukseenkin - vähän kunkin maan kansallisen viranomaisorganisaation päähänpistojen mukaan.

L-13:n käyttö Euroopassa käytännössä loppui 2010 kiistellyyn EASA siipikaaridirektiiviin. Koneet olivat jo vanhoja ja vaadittu modifikaatio ei ollut taloudellisesti järkevä. Jäljellä olevat yksilöt varastoitiin tai myytiin Euroopan ulkopuolelle, erityisesti entisen Neuvostoliiton alueelle. Eivät Blanikit silti kokonaan hävinneet. Red Bull Blanix stunt-tiimi käyttää tyyppiä ja julkaisee aika-ajoin huikaita videoita. L-13 Blanik on yksi harvoista purjekonetyypeistä, jolla voidaan pudottaa laskuvarjohyppääjä ihan laillisesti – lentokäsikirjassa on proseduurista yksityiskohtaiset ohjeet.



Se ensimmäinen. Blanik L-13 SE-SZX / OH-BLA ensimmäistä kertaa Kemissä (Pohjolan Sanomat 2.4.1963)

Kemiläisten läheinen suhde tyyppiin liittyy koneen maahantuontiin. Ahava edusti mallia vain kivenheiton päässä lentokentästä ja yhteistyö oli luontevaa. Kaikkiaan 6 eri yksilöä haisteli Perä-Meren tuulia ja koneisiin oltiin tyytyväisiä. L-13 kauden jälkeen koulutusta jatkettiin saman perimän omaavalla L-23:lla, vaikka modernimpiakin vaihtoehtoja olisi ollut jo tarjolla.

L-13 SE-SZX / OH-BLA astui areenalle näyttävästi. Rajansiipien Blanik talutettiin Prahasta lentokonehinauksena. Matkaa kertyi 2700 kilometriä ja hinausaikaa 18 tuntia. Pohjolan Sanomat kutsui saavutusta 2.4.63 maailmanennätykseksi ja saattoi olla oikeassa. Ahavan Pentillä oli silmää julkisuudelle. Kemiin saavuttaessa Pentti lensi myötätuulen aivan kentän pinnassa, josta kovalla vedolla tiukalle loppuosakaarrolle ja siitä laskuun. Arvovaltainen kutsuvierasyleisö oli vaikuttunut.

OH-BLA on ensimmäinen Suomessa käyttöön otettu Blanik. Tosin Nuorisoilmailijoiden OH-VKL saapui vain vähän sen jälkeen ja on itseasiassa ensimmäinen Suomeen rekisteröity L-13. Rajansiipien Blanik oli ensimmäisen vuoden Ruotsin rekisterissä, johtuen sikäläisen valtiovallan myönteisemmästä suhtautumisesta purjelentoharrastukseen. Rajansiipien perustaminen saattaa liittyä näihin järjestelyihin, mutta tämä on jo myöhempää spekulatiota. Kone palveli Kemissä vuoteen 1968, jonka jälkeen se myytiin takaisin Ruotsiin.



L-13 OH-BLC tuliteränä. Kuvassa Seppo Näättänen, Pentti Ahava, Aimo Runtti, tuntematon sekä tulkkina matkassa ollut Erik Saarela (Kuva: Lauri Ahavan kokoelma)

L-13 OH-BLC / OH-402 on ainoa purjekone, joka kiersi kaikkien kolmen kerhon omistuksessa. Kone hankittiin uutena Rajansiiville 1971. Kemin ilmailukerho osti koneen 1973 ja tämän kaupan yhteydessä Lerche laitettiin eteenpäin. Vuodesta 1973 lähtien kaikki Kemin purjelentäjät koulutettiin Blanik-kalustolla aina PIY:n koulutustoiminnan lopettamiseen asti 2013.

Neljä-nolla-kakkosen tarina on sisariensa tapaan värikäs. Kone vaurioitui lunastuskuntoon ensimmäisen kerran 1984. Ahava osti hyllyn ja tehdaskorjauksen jälkeen kerho osti koneen takaisin. Lentäminen jatkui vuoteen 1994, jolloin kone vaurioitui lunastuskuntoon Eljärventielle improvisoidussa maastolaskussa.



L-13 OH-491. Viimeinen Rajansiipien Blanik. Paikka ja aika tuntematon (Kuva: Markku Peltoniemen kokoelma)

L-13 OH-491 hankittiin Rajansiiville 1976. Kone siirtyi kerhojen yhdistyttyä PIY:n omistukseen ja sitä käytettiin peruskoulutuksessa pitkään. Koneen tarina päättyi 1993 aivan kenttäalueen viereen tehtyyn maastolaskuun. Kone vaurioitui korjauskelvottomaksi ja meni lunastukseen.



L-13 OH-501 myöhemmissä vaiheissa (Kuva: Martti Jylänki)

L-13 OH-501 kävi vain kääntymässä Kemissä. Kone hankittiin Nuorisoilmailijoilta 1984 OH-402 tilalle ja myytiin vain vuotta myöhemmin Helsingin IY:lle 402:n takaisinoston yhteydessä. Koneen viimeisin omistaja on Raahen ilmailukerho, joka lensi koneella EASA maadoitukseen asti.



L-13 OH-413 Kemissä. (Kuva: Skannaus PML:n promojulisteesta)

L-13 OH-413 on viimeinen kerhojen omistama L-13. OH-402 ja 491 menivät mäkeen peräkkäisinä vuosina ja koulukoneelle oli tarvetta. Kone ostettiin PIY:lle 1993 Nuorisoilmailijoilta ja myytiin 2001 Tampa Bay Soaring Society:lle Floridaan. Tämänkin Blanikin historiaan liittyy kaputti. Tosin tällä kertaan lunastukseen meni koneen sijasta putkea hinannut vetoauto.



L-13 OH-436 Kemissä 19.6.2004. Opettajan paikalla Jukka Kotajärvi – oppilaana mahdollisesti Kumpumäen Antti (Kuva: Juha Orasvuo)

L-13 OH-436 ei ollut koskaan Kemien kerhojen omistuksessa. Kone oli vuonna 2004 Ahavalta vuokralla tuuraamassa lunastukseen mennyttä OH-868:a. Kone on henkilökohtaisesti merkityksellinen – lensin sillä lupakirjakurssin ja taisin samalla olla Veli-Matti Karppisen ensimmäisiä oppilaita. Blanikilla on erityinen paikka Kemien ilmailijoiden sydämissä. Ensisavut on vedetty koneen etupenkiltä ja monille addiktio on jäänyt pysyväksi. Koneessa on jotain erityistä ja selittämätöntä karismaa. Lennonopettajien mukaan L-13 lentää yksinään oppilasta paremmin - näin ainakin puoleen kurssiin asti.

Schleicher K8b: 1964 – 1973 (Rajansiivet, Kemin ilmailukerho)

Jostain syystä Ka 8 tunnetaan paremmin K8 tunnuksella. Kyseessä on Rudolf Kaiserin suunnittelema yksinkertainen ja edullinen harjoituskone. Monet kaksipaikkaiset on kehitetty venyttämällä yksipaikkaista peruskonetta. K8:n osalla tarina on päinvastainen – lähtökohtana on käytetty K7 mallia, josta kutistettiin kasi.

Tyyppi sai ensimmäisen kerran ilmaa siipiensä alle vuonna 1957. Parannettu b-malli tuli saataville vuotta myöhemmin ja tätä mallia K.K. Lehtovaara valmisti Jämällä lisenssillä. Kone korvasi usein PIK-5:n ja on tätä etevämpi purjekone. Liitoluku on noin 25. Koneita lentää edelleen ja tyyppi on etulinjan ase maaliinlaskukilpailuissa.



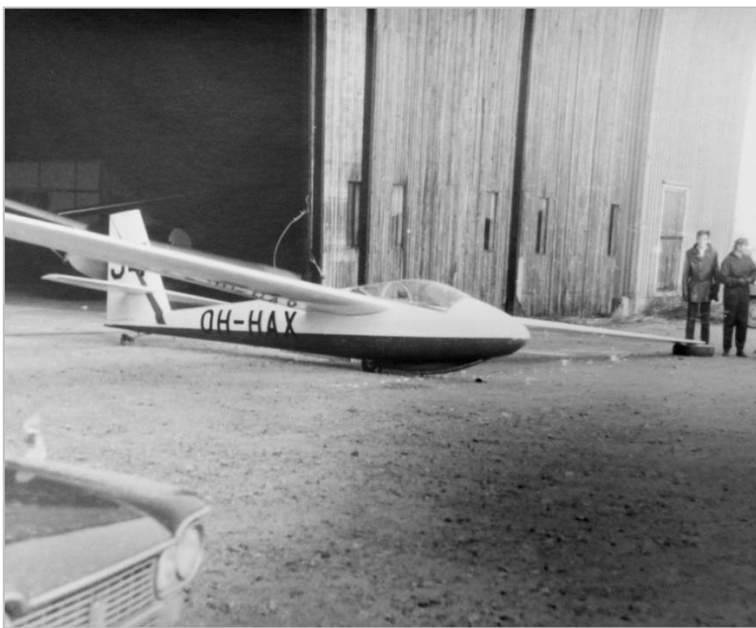
Schleicher K8b OH-310 myöhemmissä vaiheissa. (Kuva: Ilkka Lindström teoksesta Taipalsaaren lentokenttä: Sodan ja Rauhan aikaan)

K8b OH-RTJ / OH-310 on ostettu uutena Rajansiiville 1964. Kone on sarjanumeron perusteella saksalaisvalmisteinen. Noin puolet Suomessa lentäneistä K8:sta valmistettiin Jämällä. Ainoan säilyneen lehtiartikkelin perusteella, kone olisi siirtynyt Kemin ilmailukerhon omistukseen n. vuonna 1970. Artikkelin on liitetty kasista pieni kuva saman vuoden Pudasjärven lentoleiriltä. Kone myytiin eteenpäin 1973 ja lensi vielä 2000-luvulla Lappeenrannan ilmailuyhdistyksen riveissä. Kasi on nykyisin yksityisomistuksessa.

Havukka Standard: 1972 – 1974 (Kemin ilmailukerho)

Havukka Standard on käytännössä PIK-16:n viimeinen kehitysversio. Kone suunniteltiin vuoden 1965 MM-kisoihin ja siinä on mm. kuusitoistasesta poikkeava siipiprofiili. Ulkoisesti koneita ei helposti erota toisistaan. Tämä on vain hyvä asia, PIK-16 on jotakuinkin kauneinta mitä koivuvanerista on milloinkaan tehty. Puukoneiden aikakausi oli jo päättymässä ja tulevaisuus oli lasikuituinen. Havukan jälkeen lähinnä puolalaiset pyristelivät joitakin vuosia hyvin menestyneillä Foka- ja Cobra-sarjan koneilla.

PIK-16 yhteydessä mainitaan usein tyypin taipumus kärkisakkaukseen. Kone ei siksi ole paras valinta aloittelevien pilottien käsiin. Oliko Havukassa sama ominaisuus?



Kemistä 504 km:n purjelento

KEMI — Purjekoneella lensi 504 kilometrin matkan kemiläinen Pentti Kaikkonen. Hän lensi reitin Kemi — Kuusamo — Taivaikoski — Ristijärvi — Kemi yksipaikkaisella purjekoneella ja aikaa suoritukseen kului kahdeksan ja puoli tuntia. Tämä on kaikkien aikojen nisin purjelento Lapin läänissä.

Tähän saakka on väitetty, ettei Kemistä pysty lentämään pitkää matkaa purjekoneella epäedullisten ilmasto-olosuhteiden vuoksi. Tämä väite on nyt kumottu. Kaikkonen kertoi, että Kemistä lähdettäessä oli tosiaan tehtävä kovasti töitä aluksi, että pääsi etenemään. Alukorkeus oli 1.000 metriä. Kohottavat ilmavirtaukset nostivat konetta odotusten mukaisesti ja parhailaan Kajaanin seutuvilla lentäjä kohosi 2.100 metriä korkeuteen.

Kemin ilmailukerhon kone on tyyppiä Havukka Standard, jolla lentoennätys tehtiin. Pentti Kaikkonen on purjelennonopettajana Kemissä ja on lentänyt kaikkiaan yli 300 tuntia purjekoneella. Tämä 504 km lento tuo yhden timantin entisen lisäksi kultaiseen merkkiin hänelle.

— Nostavat ilmavirtaukset kohottivat konetta voimakkaimmillaan 10 metriä sekunnissa, Kaikkonen kertoi matkastaan. Kajaanin seutuvilla olin korkeimmalla. Merkittävää oli se, että paluumatka Muhokselta Simoon noin satavisikymmentä kilometriä tuli yhdellä liidolla. Kaarroksia ei tällä välillä ätarvinnut lainkaan tehdä korkeuden säilyttämiseksi.

Matka Kemistä alkoi klo 9 histarina ja päättyi klo 17.30 lentokentälle.

Havukka standard OH-HAX kotihallin edustalla 1972 tai 73 (Kuva: Markku Peltoniemen kokoelma). Oikealla Pohjolan Sanomien 31.5.1973 juttu Pentti Kaikkosen ennätyslennosta.

Havukka OH-HAX / OH-317 rakennettiin Ilmailukerho Vasaman speksien mukaan vakavaan kilpailukäyttöön. Juhani Horma osallistui koneella vuoden 1965 MM-kilpailuihin Carney:ssä, mutta ei menestynyt. IK Vasaman jälkeen kone kiersi Tapiolan ilmailukerhon kautta Kemiin 1972.

Koneen saapuminen oli iso uutinen ja Kajavaan verrattuna suorituskyky oli luokkaa parempi. Lehtijutuissa muistettiin mainita kyseessä olevan maineikasta Vasamaakin parempi kone. Havukka myytiin PIK-20 rahoittamiseksi jo 1974. Sama kilpailutunnus "54" maalattiin kaksikymppisen pyrstöön, josta se löytyy tänäkin päivänä. Koneen seuraava omistaja löytyi Englannista ja valitettavasti kone tuhoutui onnettomuudessa jo 1976. Ohjaajan sairaskohtausta epäiltiin.

Bölkow Phöbus C: 1973 - 1975 (Rajansiivet)

Phöbus on ensimmäisiä onnistuneita sarjana valmistettuja lasikuitukoneita. Menestys ei tullut sattumalta - koneen suunnittelutiimi tiesi aiheesta enemmän kuin kukaan muu. Euler ja Nägele suunnittelivat koko genren aloittaneen FS-24 Phönixin jo 1957. Phönixejä tehtiin vain kourallinen ja kisamenestys oli melko hyvä - koneella lennettiin muutama matkalennon maailmanennätyskin.

Phönix:stä saadut opit sovellettiin paremmin sarjatuotantoon soveltuvaan Phöbukseen. Mallin vakioluokan versio lensi 1964 ja avoimen luokan C-malli 1967. Koneella saavutettiin kohtalaista kisamenestystä ja yhteensä A-, B- ja C-variantteja valmistettiin 253 kappaletta. Mallin tuotanto päättyi 1970, eikä mallin valmistajana toiminut Bolkow palannut purjekoneiden pariin. Yhtiö tunnetaan lähinnä helikoptereistaan ja on sittemmin monen fuusion jälkeen päätynyt osaksi EADS puolustusteollisuusjättiä.



Phöbus C OH-378 nykykuosissa. Kuvasta näkyy avoimen luokan koneen pitkä kärkiväli – Phöbus C:n kohdalla siipeä on 17 metriä ja koneen liitoluvuksi ilmoitettiin 42 (Kuva: myynti-ilmoitus)

Phöbus C OH-PHB / OH-378 on yksi ensimmäisiä maahantuotuja kuitukoneita. Purjekone tullaan Suomeen 1969 Matias Wiitaseen kisakoneeksi. Sinänsä muovipulkat olivat maassa jo tuttuja. Kotimainen Utu KK-1 on Phöbusen aikainen ja sen valmistus oli 1968 ehditty lopettaakin. Utu oli vakioluokan kone ja kaikki maahan tulleet Phöbukset avoimen luokan C-malleja. Matias osallistui koneella Marfan 1970 MM-kisoihin saavuttaen 10. sijan. Koneella lennettiin korkeimmalle pallille -69 ja -71 SM ja PM-kisoissa ja pisteenä ii:n päälle, koneelle kirjattiin vapaan matkalennon SE:ksi 712 km. Rajansiivet osti Phöbusen 1973 ja piti konetta kolme(?) kautta. Phöbuksesta tuli siten Kemin ensimmäinen kuitukone. Suorituskyvyltään pitkäsiipinen paini omassa sarjassaan ja vasta 30 vuotta myöhemmin hankittu LS3 oli Phöbusta liukkaampi. Kemin aikana konetta vuokrattiin edelleen Matiakselle. Kone on nykyään yksityisomistuksessa ja täydessä lentokunnossa.

PIK-20: 1975 – (Kemin ilmailukerho, Perämeren ilmailuyhdistys)

Suomalainen purjekoneenrakennus huipentui PIK-20:een. Hetken suomalaisilla oli tarjota maailman paras vakioluokan kone, jolla putsattiin pöytä vuoden 1976 Räkylän MM-kisoissa. Ingo Renner voitti ja sijat 2., 3. ja 5. lennettiin myös PIK-20B:llä. George Lee voitti samoissa kisoissa kuuman avoimen luokan ja vaikka ASW 17:lla lensikin, niin PIK jäi hyvin mieleen. Vuosikymmeniä myöhemmin George muisteli voittaneensa kisoista väritelevisiolla. Vakioluokan ykkönen palkittiin omalla PIK-20:llä.

Kone suunniteltiin Teknisen korkeakoulun kevytrakennetekniikan laboratoriossa. Koneen suunnittelijoiksi mainitaan trio Pekka Tammi, Hannu Korhonen ja Markku Hiedanpää ... tosin tiimi oli iso ja suunnitteluajana syntyi 5 diplomityötäkin. Koneen aika kukkulan kuninkaana jäi lyhyeksi. FAI muutti pian sääntöjä ja PIK-20 ei mahtunut uudistetun vakioluokan raameihin. Koneella lennettiin vuoden 1978 jälkeen 15 metrisissä, jossa uudet mallit dominoivat jo kenttää.

PIK-20(A) suunniteltiin laippajarrukoneeksi ja järjestely säilyi myös B-mallissa. D-versiossa esiteltiin jo standardiksi muodostuneet Schempp Hirth-jarrut. Ura kilpatyökinä jäi lyhyeksi – ehkä siksi seuraavaksi esiteltiin toisella tavalla uraauurtava PIK-20 E. ”Eemeliä” pidetään ensimmäisenä todellisena itsestarttaavana purjekoneena. Rungon sisään laskeutuva moottori näytti kelkkamiehistä jotenkin oudon tutulta. Kaikki mallit mukaan lukien, kaksikymppisiä valmistettiin 425 kappaletta. Kone on kaikkien aikojen eniten valmistettu suomalaiskone.



PIK-20 OH-442 Kemissä 24.5.2008. Kuvassa näkyy hyvin laippojen asento laskuasennossa. Laput kääntyvät täydet 90-astetta (Kuva: Juha Orasvuo)

PIK-20 OH-442 osoittautui Kemin ilmailukerholle hyväksi hankinnaksi. Kone on kerhon omistuksessa edelleen ja lentää säännöllisesti. Koneen ostaminen ei silti ollut helppoa. Päätöksentekojärjestys jäi hieman epäselväksi ja kun kone oli alkuvuodesta 1975 valmis – koneen lunastamiseksi tarvittavaa 45000 markkaa ei löytynyt mistään. Rahoituskriisin ratkaisemiseksi perustettiin toimikunta kääntämään jokainen kivi ja lopulta kone saatiin Kemiin. PIK ostettiin ilman mittareita ja putkea. Aluksi kellot lainattiin muualta ja myöhemmin mittarit ostettiin pankkivekselillä, kuinkas muuten. Putki saatiin hankittua vasta 80-luvulla.



□ Kemin Ilmailukerho siirtyi vanerikaudesta muovikauteen hankkimalla uuden purjelentokoneen. Kone on suomalainen vakioluokan tehopurjekone PIK-20. Materiaalina on käytetty lasikuitua. Koneen rakentamiseen, suunnitteluun ja kehitykseen on uhrattu aikaa. Rakennusvaiheessa valmistui viisi diplomityötä. Uudella koneella on kerholaisilla tarkoitus osallistua kilpailuihin. Tähän saakka kerholla on ollut kolme purjekonetta. Purjelennon innokkaita harrastajia Kemin Ilmailukerholla on yli kolmekymmentä. Konetta esittelevät Esa Aho (vas), Olli Jauhola (koneessa) ja Pentti Kaikkonen.

Pohjolan Sanomat 12.2.1975

Kone oli ryökälehen kallis, mutta myös parasta mitä rahalla sai. Pikillä kierrettiin kansallisia kisoja ja niiden välissä lennettiin pitkää siivua. 80-luvun jälkeen kilpailut jäivät taakse, mutta koneella oli jatkuvasti käyttöä. PIK ei kuitenkaan missään vaiheessa ollut kaikkien pilottien lemmikki. Viime vuosina kone on ollut enimmäkseen Pietarilan Pasin lennettävänä.

Kemin kone on A-mallin ensimmäistä konfiguraatiota. Kaksiosainen kuomu erottaa koneen myöhemmistä A-, B-, D-malleista. Ensimmäisten kaksikymppisten ohjainjärjestelyt edellyttivät tietynlaista, ja ilmeisen harvinaista, ruumiinrakennetta. Ergonomiapuutteet korjattiin myöhemmissä versioissa. Monien PIK-mallien tapaan kaksikymppinen on ahdas – ei kuitenkaan ihan samanlainen kortonki kuin Kajavat ja Vasamat. Ulkonäköasiat ovat mielipiteitä. PIK:n puomi liittyy ohjaamoon omaperäisellä tavalla ja kone näyttää esteettisesti ryhdikkäältä ja tasapainoiselta. Juuri niin hyvältä kun Vasaman perillisen pitääkin näyttää.

Kaksikymppinen jakaa pilotteja – toiset ei tykkää ja toiset ovat koneessa kuin kotonaan. Omakohtaiset kokemukset eivät ole pelkästään positiivisia. Laippajarrujen takia koneen laskuteline on korkea ja siksi siiven kohtauskulma ennen kannuspyörän nousua on suuri. Kaksikymppinen ei liene pahin lajissaan, mutta sivutuulilähdössä heikkotehoisen hinurin perässä toivoisi enemmän ohjaintehoa – paljon enemmän. Laskutelineen käyttövipu työnnetään ala-asennossa melko pitkälle eteen ja on syytä olla tarkkana, että teline myös lukittuu kunnolla. Telineen romahtaminen laskukiidossa aiheuttaa todella ikävän äänen. Toivottavasti en kuule sitä uudestaan.

Lennessä kone on mukava, tosin ei maailman tunnokkain purjekone. Kaksikymppinen on legendaarisen arka kastumiselle. Isommat pojat ovat kuvanneet ilmiötä vertaamalla märkää Pikiä silitysrautaan. Trimmin suhteen kone ei ole tarkka. Aikansa tehokoneiden tapaan kone sakkaa varoittamatta ja isoilla laippakulmilla erittäin aggressiivisesti. Laippajarrukoneena finaaliasento on hyvin jyrkästi nokka alaspäin. Asia häiritsee yllättävän vähän ja siihen tottuu nopeasti. Jarrujen kanssa ei säädetä – perussääntö on laittaa kulmat kerralla kohdalleen ja jättää kampi siihen.

Schleicher ASW 15: 1979 – 1983 (Rajansiivet)

ASW 15 ei ollut Schleicherin aivan ensimmäinen kuitukone ja myös Gerhard Waibelilla oli jo kokemusta uusista materiaaleista. Tehtaan käytännön mukaisesti, suunnittelijan nimikirjain lisätään AS-etuliitteen perään. Waibel suunnitteli lukuisia ASW malleja, joista osa oli huikeita menestyksiä. Varsinkin ASW 20 dominoi luokkaansa 80-luvun alussa.

Vakioluokan säännöt muuttuivat melko taajaan ja ASW 15:n ensimmäinen variaatio suunniteltiin ennen vuotta 1970 voimassaoleviin sääntöihin ja toinen tämän jälkeisiin, eli samoihin, joihin PIK-20 piirrettiin. Myöhemmin esiteltiin parannettu 15B. Kaikissa malleissa oli pendeliperäsin. ASW 15 oli vain kohtalaisen menestyksekkäs kisakone. Kuitukoneiden varhaisessa vaiheessa kehitys oli nopeaa ja pian esitellyt LS1, Cirrus ja PIK-20 olivat taas hieman parempia.



ASW 15 OH-407. Paikka tuntematon, mutta selvästi ollaan jossain muualla kuin Kemissä (Kuva: Markku Peltoniemen kokoelma)

ASW 15 OH-407 on A-version jälkimmäistä variaatiota sisäänvedettävällä telineellä. ASW:n osti alun perin Kouvolan ilmailuyhdistys 1972 ja se on ensimmäinen suoraan numerotunnuksen saanut kone Suomessa. Rissasen Rikun muistin mukaan konetta kolhittiin useampaan otteeseen ja se oli Eiri-Avionilla korjattavana. Viisitoistanen ostettiin Rajansiiville 1979.

Peltoniemen Markulle on jäänyt mieleen koneen epäsymmetrisesti sijoitettu hinauskytkin. Kone kamposi köyttä vastakkaiseen suuntaan. ASW:llä lennettiin Kemissä vuoteen 1983, jolloin se myytiin tilatun Cirrusen alta. Myöhemmissä vaiheissa 1999 Panu Mertamo lensi koneella nuorten MM-kisat. Sodankylässä lentää edelleen lähes samanlainen ASW 15B kimppekone. Salmelan Sauli ja ASW ovat tuttu näky Pudasjärven Moskiitorallissa.

SZD-48 Jantar Standard 2: 1983 – 1985 (Perämeren ilmailuyhdistys)

Purjelento sai alkunsa Saksasta, ja sikäläiset tehtaat ovat dominoineen markkinaa alusta lähtien. Erityisesti Schempp-Hirth ja Schleicher ovat kyenneet tuomaan markkinoille menestysmallin toisensa jälkeen. Kahden suuren lisäksi LS, Glasflugel, Grob, DG ja pari muuta germaanimerkkiä ovat jättäneet jälkensä purjelennon historiaan. Muut maat ovat pystyneet luomaan kiilaa lähinnä yksittäisillä malleilla.

Jokaiseen sääntöön on poikkeus ja purjekonevalmistuksen osalta se on Puola. Maalla on lähes yhtä pitkät perinteet ja puolaiskoneet olivat aina vuosituhatien vaihteeseen saakka täysin kuraantia tavaraa purjelentokilpailuissa. Tämän jälkeenkin maassa pystyttiin suunnittelemaan huippuluokan koneita, mutta teollisen valmistuksen järjestäminen ei enää onnistunut. Viimeisimpiä tyyppiä on tehty vain yksittäiskappaleita, lähinnä maan huippupilottien lennettäviksi.

Jantarit ovat Puolan kultakauden tuotteita. Maassa siirryttiin komposiittikoneisiin jälkijunassa, ensimmäiset kuitu-Jantarit lensivät vasta 1972. Jantar on itse asiassa koneperhe, johon kuuluu eri luokkien koneita kolmessa sukupolvessa. Jantar Std 2 on vakioluokkaan suunniteltujen koneiden keskimäinen – koneen valmistus alkoi 1978. Kone poikkesi merkittävästi edeltäjästään ja kantaa omaa SZD-numeroa. Kakkosta seuranneeseen Std 3:een muutokset olivat vähäisempi. Valmistustarkkuus oli kuitenkin olennaisesti parempi ja kone useamman pykälän 2:sta suorituskykyisempi.



Jantar Std 2 OH-576 Menkijärven SM:ssä 1985. Kuvassa vasemmalla koneen pilotti Raimo Ala-Kokkila, joka sijoittui tulostilalla puolenvälin tietämillä. Taustalla näkyy samanlainen Std 2 (Kuva: Raimo Ala-Kokkilan kokoelma)

Jantar Std 2 OH-576 saapui maahan 1980 tyyppinsä ensimmäisenä edustajana ja siitä oli iso juttu Ilmailulehdessä. Koneen ensimmäinen omistaja oli Lauttasaaren ilmailukerho. Kemiläisille oli jäänyt kahisevaan lentonäytöksestä ja Jantarista hierottiin kauppvoja 1982. Koelento järjestyi Malmin kentältä tammikuussa 1983 ja kone päätettiin ostaa. Raimo Ala-Kokkila lensi koneella melko paljon – valitettavasti kone särkyi maastolaskussa lunastuskuntoon jo 1985. Rissasen Riku muisteli, että kone olisi korjattu Etelä-Pohjanmaan IK:n toimesta. Tämän jälkeen kone on ehkä myyty Zimbabween, josta se on jotain tietä päätynyt Australiaan. Kone tottelee nykyisin tunnusta VH-IEP.

Schempp-Hirth Standard Cirrus G-81: 1983 – 1991 (Perämeren IY)

Ensimmäinen Klaus Hollighausin suunnittelema Cirrus oli avoimen luokan kone vuodelta 1967. Vakioluokan standard Cirrus lensi kahta vuotta myöhemmin, mutta poikkesi monilta osin isoveljestään. Sama nimi oli enemmän markkinointikikka, jota Schempp-Hirth käytti useasti tulevien mallien kanssa – miksi keksiä pyörää uudestaan? Koneita valmistettiin pitkään ja se kehittyi pikkuhiljaa vuosien aikana. Nimen perään lisättiin vuosilukuja kuten Cirrus 75, 78 ja 81. Viimeisimmässä oli jo erilainen runko, korkeusvakaaja ja kuomu. Schempp-Hirth haki usein valmistuskapasiteettia oman tehtaan ulkopuolelta ja Cirrusta tehtiin Saksassa, Ranskassa ja Jugoslaviassa. Kone menestyi melko hyvin kilpailuissa. Se kaunein kruunu jäi saamatta ja mallilla ei saavutettu koskaan MM-voittoa.



Standard Cirrus OH-663 ehkä Pudasjärvellä tai sitten jossain muualla (Kuva: Markku Peltoniemen kokoelma)

Standard Cirrus OH-663 on Jugoslaviassa valmistettu loppupään yksilö. Discus korvasi mallin jo seuraavana vuonna, vaikka koneita vielä valmistettiin hetki rinnakkain. Kone tilattiin Rajansiipien toimesta, mutta se päättyi tuoreeltaan 1983 PIY:n laivueeseen. Rajansiivistä on muistona koneen kilpailutunnus "RS".

Järvenpään Juhani haki tuliterän koneen suoraan tehtaalta. Paikalle saavuttaessa yllätys oli suuri - kone ei ollut vielä valmis. Jussi jäi odottamaan koneen viimeistelyä ja viimein kone hinattiin uuteen kotiin kauas pohjoiseen. Ehkä kiireestä johtuen, koneen maalipinnan viimeistely jätti toivomisen varaa.

Kone myytiin 1991 helpommin lennettävän SZD 51 Juniorin tieltä. Kone päättyi myöhemmin Englantiin ja jatkoi matkaa G-CHKR tunnuksella.

SZD-51 Junior: 1991 – 2020 (Perämeren ilmailuyhdistys)

Purjekonetehtaat elävät kilpakoneista. Tiedon lisääntyessä ja materiaalitekniikan kehittyessä, valmistajat esittelevät aina hieman edeltäjiään parempia malleja. Huiput lentävät vain parhailla ja heidän entiset koneet siirtyvät hierarkiassa alaspäin. Hyvätapaisimmat tehokoneet päätyvät jossakin vaiheessa aloittelevien pilottien harjoituskäyttöön. Vanha kisaratsu on paljon uutta harjoituskonetta halvempi, mutta ei välttämättä parempi ratkaisu.

Kilpakoneita pienemmässä mittakaavassa valmistetaan 2-paikkaisia peruskoulukoneita, sekä aloitteleville piloteille tarkoitettuja, varsinaisia harjoituskoneita. Nämä kaksi lajia esiintyvät usein pareittain. ASK21 koulukoneesta valmistaja haluaa siirryttävän ASK23:een, L-23 Blanikista L-33 Soloon, Twin Astir:sta Astir CS:ään ja SZD-50 Puchacz:sta SZD 51 Junior:iin. Valmistajien näkökulmasta sekä koulu- että harjoituskoneilla on sama ongelma – ne eivät vanhene eivätkä juuri kulu. Isät ja pojat opettelevat lentämään samoilla laitteilla ja uusien myyminen on haastavaa. Markkina on supistunut rajusti ja useimmat yo. mallit ovat jo poistuneet valmistuksesta.

SZD-51-1 Junior on PZL:n vuoden 1983 näkemys hyvästä harjoituskoneesta. Parhaan nimeäminen on mielipidekysymys. Joka tapauksessa Junior on erittäin onnistunut toteutus aiheesta ja ainoa tyyppi, jonka voi edelleen ostaa uutena. Alkuperäinen tehdas on jo tehnyt konkurssin – valmistusta jatkaa Allstar Glider Sp.



SZD-51-1 Junior OH-842 Kemissä 8.5.2004 (Kuva: Juha Orasvuo)

SZD51 OH-842 ostettiin PIY:lle Ruotsista 1991. Kone oli vain muutaman vuoden vanha ja melkein lentämätön. Cirruksesta saatu raha ei riittänyt koko kauppasummaan ja erotus kurottiin umpeen jäsenlainoina. Kone osoittautui hyväksi ostokseksi ja palveli kerhoa lähes kolme vuosikymmentä. Käyttö vaihteli, riippuen sopivassa vaiheessa olevien pilottien määrästä. Välillä koneella lennettiin lähes 100 tuntia kaudessa ja huonoimmillaan vain kaksi. Lopulta harjoituskoneelle ei ollut järkevää käyttöä. Kauden 2020 jälkeen kone palasi kotimaahansa ja lentää Etelä-Puolassa, usean kaltaisensa paluumuuttajan seurassa.

Omalla kohdalla Junnu on se eniten lentämäni purjekone. Blanikin jälkeen keräsin koneella tiimaa, tavoitteena siirtyminen tehokoneisiin. LS3:n myynnin jälkeen ympyrä sulkeutui ja Junnulla on tullut jälleen lennettyä paljon - se kun on ollut aina saatavilla. Joinakin vuosina ei matkapäiväkirjasta muita nimiä löytynytäkään. Kone on mutkaton lentää ja ergonomia on hyvä. Itsekseen lennettäessä ei vaatimaton suorituskyky niin haittaa. Puljaa tehokoneiden kanssa on turha yrittää. Januksen kanssa pari termiinkiväliä jotenkin menee, mutta sitten kaksikko häviää horisonttiin. Vastatuuli on Junnulle myrkyä.

LET L-23 Super Blanik: 1994 – 2014 (Perämeren ilmailuyhdistys)

Alkuperäinen L-13 oli huikea menestys ja 1956 alkanut tuotanto päättyi vasta 1979. Kone ei saanut heti seuraajaa, L-23 Super Blanik tuli saataville vasta 1988. Kone perustui alkuperäiseen L-13-malliin, mutta oli monilta osin yksinkertaistettu ja hieman modernisoitukin. Konetta tarjottiin tässä vaiheessa lähinnä peruskoulutukseen. Edeltäjäänsä verrattuna, Superista on poistettu laipat ja korkeusperäsin on muodistettu T-pyrstöksi. Ohjaamon näkyvyyttä on parannettu. Kaikkeen ei tohdittu koskea. Uudenkin mallin etujakkaralla pakaroiden verenkierto pysähtyy viimeistään parin tunnin istumisen jälkeen.

L-23:n tärkein muutos oli kevyempi huolto-ohjelma ja rungon pidempi käyttöikä. Koulutuskäytössä koneella on vielä yksi etu, Blanik on kevyimpiä kaksipaikkaisia ja siksi vähäväkisempikin hinuri vie koneen taivaalle kohtuulliseen aikaan. Lennossa alkuperäisen ja Superin erot ovat pieniä – uusi ei liidä vanhaa paremmin, mutta vertailukohtat ehtivät 30 vuodessa muuttua. L-23:lla ei enää nöyrytetä yksipaikkaisia, eikä se oikein pysy kilpailevien koulukoneiden tahdissakaan. Erinomainen peruskoulukone se oli edelleenkin. L-13:t maadoittanut siipikaaridirektiivi ei koske uudempaa mallia.



L-23 Blanikit. Vasemmalla OH-868 Kemissä 2004, Oikealla OH-958 Pudasjärvellä 27.6.2007 (Kuvat: Juha Orasvuo)

L-23 OH-868 ostettiin uutena 1994. Useampi L-13 oli poistunut rivistä ja uudelle koulukoneelle oli tarvetta. Koneella lennettiin 10 vuotta aktiivista peruskoulutusta – lentäminen Kemissä loppui laskuonnettomuuteen keväällä 2004. Hylky myytiin myöhemmin Tšekkiin, jossa se kunnostettiin takaisin lentokuntoiseksi. Kone on nykyään kokopunainen ja lentää tunnuksella OK-8688. Kone oli myöhempää tuotantoa ja siihen pystytään kiinnittämään siipien jatkopalat. Jatkot on hankala kiinnittää, eikä niitä juuri käytetty.

L-23 OH-958 ostettiin käytettynä Ruotsista korvaamaan OH-868. Edeltäjänsä tapaan, kone palveli ensin peruskurssikäytössä. Koulutustoiminnan hiivuttua, koneella lennettiin paljon matkaa. Varsinkin Jukka Kotajärvi ja Lars Janzon tykkäsivät lentää tiiminä ja muutakaan kaksipaikkaista ei ollut käytettävissä. Koneella päädyttiin aina mataliin ja reissuilta oli kotiin tuomisena legendaarisia tarinoita sekä joskus hämmästyttäviä OLC suorituksia. Useista läheltä-piti tilanteista huolimatta, koneella ei tiettävästi tehty koskaan maastolaskua. Koulutus lopetettiin kokonaan kauden 2013 jälkeen ja kone myytiin 2014 takaisin Tšekkiin. Kerholle ostettiin paremmin matkalentoon soveltuva Janus B. Maastolaskutaika ei seurannut koneen vaihdossa – Januksen siipiä on punnittu pelloilla jo useammin.

Rollanden-Schneider LS3/17: 2002 – 2014 (Perämeren ilmailuyhdistys)

Rollanden-Schneideria on hankala lausua ja tehdasta kutsutaan yleensä koneiden mukaan LS:ksi. Kirjaimet tulevat yrityksen perustajien Wolf Lemken ja Walter Schneiderin nimistä. Kaikista valmistajista LS:n fokus oli tiukimmin kilpakoneissa ja hieman ironisesti, huonon taloustilanteen jo kurittama tehdas kompastui kesken jääneen kaksipaikkaisen kuluihin. Jo ensimmäisellä LS1:llä saavutettiin vakioluokan MM-kulta Marfassa 1970. Malleja laskettiin kymmeneen asti, joista monet olivat pokaalihaaveja. Erityisesti LS4 oli vakioluokan piloteille pakkohankinta.

Vuonna 1976 esitelty LS3 oli tehtaan ensimmäinen yritys uuteen 15m luokkaan. Kone oli sinänsä onnistunut. Vuotta myöhemmin markkinoille tullut ASW20 oli vain parempi, eikä muille valmistajille jäänyt kuin rippeitä. Huonosti menestyvä kilpamalli on valmistajalleen ongelma. Kauppakäyntiä joudutaan piristämään luovilla keinoilla. LS3:sta kehitettiin kolmena variaationa, joista viimeisin LS3/17 oli urauurtava.

Ylhäältä päin katsottuna optimaalinen siiven muoto on elliptinen. Optimisiipi on hankala valmistaa ja yleensä tehtaot oikaisevat nitkaisemalla siipeä yhdellä tai kahdella kulmalla – ero optimimuotoon on pieni. LS3 poikkesi jo yleiseksi tulleesta käytännöstä, ja on tehtaankin malleista ainoa, jonka siipi on kulmaton suorareunainen kiila. Teoriassa järjestely on niksattua heikompi, mutta sillä on yksi yllättävä etu. Siipeen on melko helppo suunnitella irrotettavat jatkopalat. LS3/17:ssa tehtiin juuri näin – koneen siipiin voidaan lisätä metriset jatkot, joilla kone kulkee aivan toiseen malliin. Liitolukuina lyhyillä siivillä kone kulkee 40 ja pitkillä 43. Jatkopalat paikallaan koneella ei voitu osallistua mihinkään kilpailuun, mutta sunnuntailentelyyn se antoi lisäpotkua. Järjestelystä tuli hyvin yleinen ja myöhemmin koneille perustettiin oma 18m ”jatkopalaluokka”.



LS 3/17 OH-938 Kemissä 30.5.2004 (Kuva: Juha Orasvuo)

LS 3/17 OH-938 ostettiin käytettynä Ruotsista 2002. Kerholla oli vuosituhannen vaihteessa useita kokeneita pilotteja, ja PIK-20:n rinnalle haluttiin toinen tehokone. LS oli ostettaessa jo yli 20-vuotias ja melko paljon lennetty. Käyttöä oli aluksi paljon – Kotajärven Jukka oli yksi eniten lentäneistä. Melko pian jäseniä lopetti tai muutti pois. Loppuvaiheessa kone oli lähes allekirjoittaneen yksityiskäytössä. Näin ei voinut jatkua ja konekin oli pahasti uuden maalin tarpeessa. Lopulta LS myytiin Sloveniaan 2014. Saadulla kauppasummalla rahoitettiin Janusta.

LS:t tunnetaan yleisesti miellyttävistä lento-ominaisuuksista, eikä LS3 ole poikkeus. Kone on harmoninen ja ohjaamo on erittäin mukava, muttei aivan täydellinen. Koneessa on sauvaan liitetty pistoolitrimmi, jonka tarkka käyttö on hankalaa ja vanhemmiten se tuppaa vielä luistamaan. LS luopui järjestelystä myöhemmissä malleissaan. Jatkopaloilla lennettäessä koneessa on avoimen luokan tunnelmaa. Työnnettäessä siivenkärjet nousevat komeasti kaarelle. Kone kasattiin vielä kerran keväällä 2014. Lensin viimeisen koelennon ennen luovutusta uudelle omistajalle ... tunnelma oli haikea.

Schempp-Hirth Janus B: 2014 – (Perämeren ilmailuyhdistys)

Schempp-Hirth on jättänyt koulukonemarkkinat suosiolla muille valmistajille. Tehtaan ensimmäinen kuitukaksikko oli tarkoitettu erilaiselle ostajakunnalle – täyttämään kysyntää, jota ei ennen Janusta ollut edes olemassa. Tehdas arveli löytävänsä maksukykyisiä asiakkaita suorituskykyiselle kaksipaikkaiselle, jolla voisi lentää vaativaa matkalentoa kahden hengen miehistöllä. Schempp-Hirth laski oikein ja on Januksen jälkeen jatkanut samalla linjalla. Duo Discus ja Arcus jakavat saman perusajatuksen. Yksi asia johtaa toiseen. Kun suorituskykyisiä kaksipaikkaisia oli kerran saatavilla, perustettiin niille oma kilpaluokka. Kilpakäytössä nopein kone myy parhaiten ja koneita kannattaa kehittää.

Janus lensi ensimmäisen kerran 1974. Vuonna 1978 esitellyssä B-mallissa hylättiin pendeliperäsin. Viimeiseksi jääneessä C-typissä esiteltiin uusi siipi ja koneen sai halutessaan moottoroituna. Janus näyttää ikäistään nuoremmalta. Schempp-Hirthin kaikki kaksipaikkaiset ovat rungoltaan hyvin samanlaisia – mallit erottaa helpoiten siivistä. Rungon muoto sattuihin kerralla kohdalleen – SH:n kaksikot ovat aina olleet luokkansa kauneuskuningattaria. Erityisesti yksiosainen kuomu ja ohjaamo-osa on tyylikäs. Pahimman kilpailijan, Schleicherin kaksiosainen kuomu on varmasti käytännöllinen, mutta samalla susiruma. Ohjaamo on tilava ja erittäin mukava. Blanikin istuimelle ei tiedetä kenenkään nukahtaneen, mutta Januksessa ei-lentävä pilotti saattaa hiljentyä kesken lennon.



Janus B OH-957 ensimmäisen kerran Kemissä 22.7.2014. Jukka Kotajärvi pesee konetta ja Pauli Holma googlettaa ohjeita (Kuva: Juha Orasvuo)

Janus B OH-957 ostettiin Tampereen ilmailuyhdistykseltä 2014. Koneen hankinta aloitti samalla uuden aikakauden. Peruskoulutusta ei Kemissä järjestetty ja kaksipaikkaislentäminen jatkui matka- ja jatkokoulutuslentoina. Kone on samalla kerhon liukkain kapine, vaikka ero PIK-20:een onkin pieni. Parina koneilla on hyvä lentää puljaa. Janus on hankinnastaan lähtien ollut suosituin kone ja on vaikea kuvitella kerhoa ilman kaksipaikkaista.

Kone liittää hyvin, mutta on lento-ominaisuuksiltaan selvästi 70-lukuinen. Tarkka lentäminen termiikissä vaatii keskittymistä. Homma sujuu rennommin, kun antaa koneen rauhassa tehdä omia kuvioitaan. Finaalissa kone on tarkka nopeudesta. Liian hiljaisella nopeudella kone tulee loppuviedosta läpi ja istuu raskaasti. Hieman liian kova nopeus jättää koneen kellumaan maavaikutukseen ja OLC-pisteiden kerääminen jatkuu ajateltua pidempään. Maastolaskupaikat on syytä katsoa tarkasti – pienimmät pellot kannattaa jättää suosiolla väliin.

Ensimmäinen matkalento jäi mieleen. Takapenkiltä kuului Kotajärven lakoninen kommentti: ”Kuule - tällä ei tarvitse ihan joka pilven alla kerätä korkeutta”. Eikä tarvinnut – hieno kone.

Schleicher ASW19b: 2020 – (Perämeren ilmailuyhdistys)

Gerhard Waibelin ensimmäinen vakioluokan komposiittikone oli ASW15. Kone ei aivan saavuttanut sille asetettuja odotuksia ja oli 70-luvun puoliväliin tultaessa jo muutenkin vanhentunut. Vakioluokan sääntöjä oli myllerretty kunnolla ja uusiin sääntöihin optimoituja konetyyppejä ei juuri ollut. Viisitoistasen seuraajaksi suunniteltu 19 oli samaan aikaan sekä moderni että konservatiivinen konetyyppi. Waibel ei halunnut käyttää viimeisimpiä siipiprofiileja – kone sai edellisen mallin siiven vain lievästi päivitettyinä. Runko oli parannettu versio avoimen luokan ASW17:sta ja erittäin onnistunut sellainen. Kone on sisarmallinsa ASW20:n ohella yksi kauneimmista purjekoneista koskaan. Julkaisunsa aikaan ASW19 oli paras vakioluokan kone ja sillä voitettiin tuoreeltaan kultaa 1978 Chateauroux MM:ssä. Juhlat jäivät lyhyeksi – kunnianhimoisemmin suunniteltu LS4 nosti riman uudelle tasolle ja dominoi vakioluokkaa koko 80-luvun alun. ASW19 ei siten myynyt kovin hyvin. Waibel:in ei tarvinnut tästä olla pahoillaan. Samaan runkorakenteeseen perustuva, mutta aikalaisukseen radikaalin siipiprofiilin omaava ASW20 myi kuin saippua ja dominoi 15-metrin luokkaa vuosikautia. ASW19:sta on kaksi päävarianttia. B-mallissa on korotettu lentomassa ja paremmat lentojarrut.



ASW 19b OH-532 Pudasjärven Moskiitorallissa 28.6.2021.

ASW 19b OH-532:n historia on värikäs. Purjelennossa koneita vaurioituu ja vakuutusyhtiön kanssa joudutaan asioimaan. Harvemmin kuitenkaan ennen kuin ehditään ensimmäistä kertaa taivaalle. Hyvinkään ilmailukerholle ostetulle 19b:lle kävi näin. Kone vaurioitui jo siirtokuljetuksessa tehtaalta Suomeen. Kone korjattiin ja uusi yritys sujui jo paremmin. Ensimmäisenä kautena koneella lennettiin paljon ja Jukka Helminen voitti sillä vakion SM-kultaa 1979. Palkintokaappiin lisättiin SM-hopea kolme vuotta myöhemmin. Hyvinkääläiset pitivät koneestaan – PIY osti ASW:n ensimmäiseltä omistajaltaan vasta 2020.

PIY etsi liukkaampaa konetta Junnun tilalle ja ASW sattui sopivasti kohdalle. LS ja Schleicher kilpailivat aikanaan parhaasta kisakoneesta. PIY laivueeseen ovat päättyneet aikakauden molemmat altavastaajamallit: ensin LS3 ja viimeksi ASW19. Kyseessä ei ole sattuma. Suorituskykyerot ovat 40-vuodessa menettäneet merkityksensä, mutta mallit ovat käytettyinäkin ykkösmalleja halvempia. Hinta-laatusuhde on kohdallaan.

ASW:llä on tätä kirjoitettaessa lennetty yksi kausi, ja ostokseen on oltu tyytyväisiä. Kone on helppo lennettävä, ohjaamon ergonomia on kohdallaan ja pinnat ovat edellisen omistajan jäljiltä hyvässä maalissa. Suorituskyvyltään ASW on hyvin linjassa Januksen ja PIK:n kanssa. Kerhon keskinäisestä paremmuudesta voidaan kisata vaikka jokaisena lentopäivänä.

Yksityiskoneet



Vasemmalla tunnistamaton ahteri ja Ahavan itsestarttaava PIK-20E OH-620 80-luvulta. Oikealla PIK:n korvannut kaksipaikkainen avoimen luokan Schempp-Hirth Nimbus 3DM OH-840 90-luvulta. Nimbus lienee suorituskykyisin Kemissä koskaan lentänyt kone (Kuvat: Lauri Ahavan kokoelma)



Vasemmalla V-pyrstöinen Schreder HP18 OH-479X experimental. Rakennettu Suomessa. Kone vaurioitui maastolaskussa 1994 ja hylky ostettiin pohjaiseen kunnostettavaksi. Ei ole vielä lentänyt Kemissä (kuva: Ossi Kortesalmen kokoelma). Oikealla Ahavan esittelykone LET L-33 Solo OH-870 vuodelta 1994 (Kuva: Ilpo Ojanperä)



Teräksen Ossin PIK-20 OH-470 Kemissä 2004. Kone on A-malli, mutta valmistunut hieman kerhon 442:n jälkeen ja toimitettu yksiosaisella kuomulla (Kuva: Juha Orasvuo)



Vasemmalla Glasflugel 304 OH-642 Pudasjärvellä 2017. Koneessa omistaja Raimo Ala-Kokkila (kuva: Juha Orasvuo). Oikealla Rintasalo/Ahavan Schempp-Hirth Ventus 2cM OH-932 Unkarissa 2007 (Kuva: Attila Groszvald-Groszi)

Kiitokset

Adolfsenin Matti haastatteli pitkän linjan harrastajia keväällä 2004. Matin tuolloin haastattelemista piloteista moni on jo siirtynyt parempiin termiikkeihin ja siksi haastattelumuistiinpanot ovat ainutlaatuista. Matin kautta sain myös käyttööni Mörskyn Laurin leikekirjan – lehtijutuista ajan kuva välittyy ehkä parhaiten.

Ensilennosta on jo 80 vuotta ja ensimmäiset pioneerit eivät ole enää tavoitettavissa. Söderströmin Villen avustuksella syntyi yhteys kuusikymmenluvun aktiiviharrastajiin. Haastattelin henkilökohtaisesti Esko Liuskia ja Jaakko Eklundia. Lentovuodet ovat herroilla jo takana, mutta lentoinnostus ei ole kulunut mihinkään. Faktojen ja tarinoiden lisäksi selvisi paljon historiaa, jota ei tavata kirjoittaa ylös. Harrastaminen ei ole ollut aina mutkatonta, ja sekä kerhoilla, että piloteilla on ollut omat kommervenkkinsä ja ristiriitansa. Kerhot ovat eläneet vuoroin hyviä ja vuoroin huonoja aikoja. Ajan kuluessa kulmat tahtovat pyöristyä – niin tässäkin työssä.

Taivaalla vietetty aika muodostaa pienen osan harrastuksesta ja pääosa puuhaillaan ihan muuta. Asia pitää edelleen paikkansa, mutta vuosikymmeniä sitten rahaa on ollut vähemmän, ja siksi kaikki mahdollinen on tehty itse. Harrastus on vaatinut enemmän, ja ehkä siksi jättänyt syvän ja pysyvän jäljen. Lentovuodet ovat olleet niitä kultaisia.

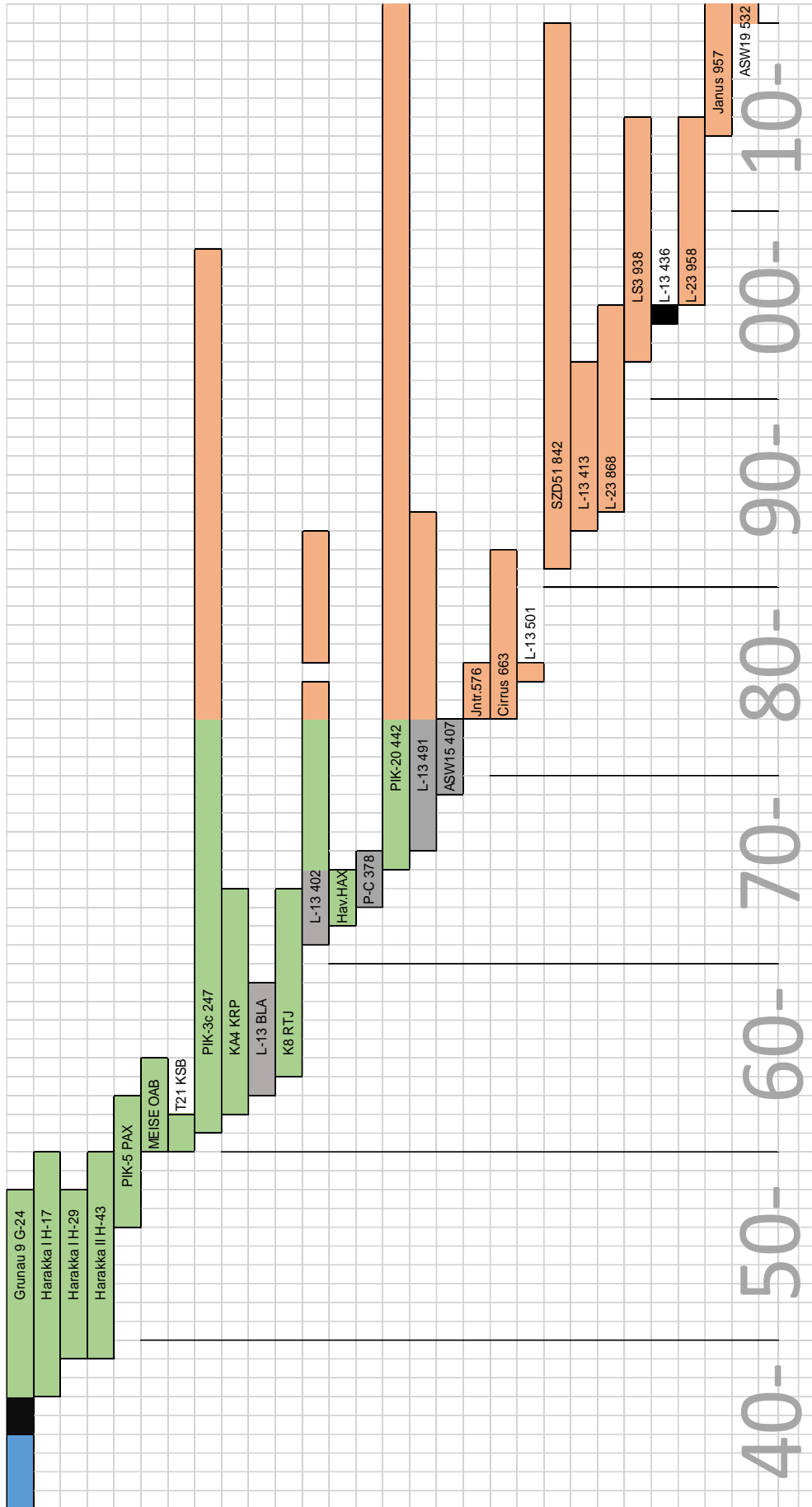
Vielä mukana olevista kokeneimmat aloittivat purjelentouran 70-luvulla. Markku Peltoniemeltä, Juhani Järvenpäältä ja Raimo Ala-Kokkilalta kirjattiin kommelluksia ja kokemuksia. Markku on lisäksi kerännyt vuosien varrella mittavan valokuva-arkiston, jota ilman tätä työtä ei olisi saatu kasaan. Myöhemmiltä ajoilta Veli-Matti Karppinen ja Pasi Pietarila kävivät tarinarungon läpi ja tarkensivat tarinaa. Uudella vuosituhannella alkoi omista muistikuvista ja arkistoista olla apua.

Koneilla on oma kiehtova historiansa. Kansallisissa ympyröissä Riku Rissasen näyttäisi muistavan jokaisen Suomessa lentäneen koneen, ja on valottanut monen koneyksilön vaiheita ennen ja jälkeen Kemin aikoja. Kemiläiskoneista on tullut myöhemmin myös Kymiläiskoneita. Kymi Historic Flight kunnostaa purjekoneita näyttely- ja lentokuntoon. Mikko Vääntinen oli mukana pelastamassa Jyväskylässä huonoon tilanteeseen päätyneitä puukoneita ja näiden joukossa oli parikin Kemiläisyksilöä. Parempaan haltuun koneita on vaikea kuvitella.

Kiitos!

Kemin ilmailukerhojen koneet 1941 – 2021

| Tyyppi | Rekisteri- tunnus Kemissä | Valmis- tus- vuosi | Valmistenro | Muut rekisteri- tunnukset | Kilpailu tunnus | Kemissä | Omistajat |
|---------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------------|---------------------------------|--------------------|-----------|--|
| Schneider Grunau 9 | G-24 | 1940 | 15 | | | 1940-57 | Kemin ilmapuolustus-yhdistys, Pohjolan liitäjät |
| <i>Schneider Grunau Baby II</i> | OH-KEM12 | 194? | ? | | | 194? | <i>Kemin ilmapuolustus-yhdistys. Kone ei todennäköisesti valmistunut</i> |
| Harakka I | H-17 | 1947 | 15 | | | 1947-59 | Pohjolan liitäjät |
| Harakka I | H-29 | 1949 | 27 | | | 1949-61 | Pohjolan liitäjät |
| Harakka II | H-43 | 1949 | 13 | | | 1949-59 | Tornion IK, <u>Pohjolan liitäjät</u> |
| PIK-5b | OH-PAX | 1956 | 21 | OH-157 | | 1956-62 | Pohjolan liitäjät, KK Lehtovaara, Vaasan IY, Suomen i.v.m., Kymi HF |
| DFS Olympia Meise | OH-OAB | 1945 | 2 | | | 1960-64 | SIL, Hämeenlinnan IK, <u>Kemin IK</u> , Jyväskylän PK |
| Slingsby T.21 B | OH-KSB | 1951 | 661 | SE-SHY | | 1960-61 | Sundsval Flygklubb, <u>Kemin IK</u> , K.K. Lehtovaara |
| PIK-3c Kajava (14:1961) | OH-YKL, OH-247 | 1961 | 14 | | "16" | 1961-2014 | <u>Kemin IK</u> , Perämeren IY, Jussi Kakko |
| Schleicher Rhönlerche II Ka 4 | OH-KRP | 1961 | 5 | OH-262 | | 1962-73 | Kemin IK |
| LET L-13 Blanik | SE-SZX, OH-BLA | 1963 | 172601 | | | 1963-68 | <u>Rajansiivet</u> , Grängsvingarna Flygklub, Stig Lindgren |
| Schleicher K8b | OH-RTJ | 1964 | 8324 | OH-310 | | 1964-73 | Rajansiivet, Lappeenrannan IY, yksityinen |
| PIK-5b | OH-PAO | 1955 | 14 | | | 1964-81 | Oulun IK, <u>Pohjolan liitäjät</u> |
| LET L-13 Blanik | OH-BLC, OH-402 | 1970 | 174817 | | | 1971-92 | Rajansiivet, Kemin IK, Perämeren IY |
| Havukka Standard | OH-HAX, OH-317 | 1965 | 1 | | "54" | 1972-74 | IK Vasama, Tapiolan IK, <u>Kemin IK</u> |
| Bölkow Phoebus C | OH-378 | 1969 | 886 | OH-PHB | | 1973-75 | Matias Wiitanen, <u>Rajansiivet</u> , yksityinen |
| PIK-20 (A) | OH-442 | 1975 | 20022 | | "54" | 1975- | Kemin IK, Perämeren IY |
| LET L-13 Blanik | OH-491 | 1975 | 26227 | | | 1976-93 | Rajansiivet, Perämeren IY |
| Schleicher ASW 15 | OH-407 | 1971 | 15174 | | "91" | 1979-83 | Kouvolan IY, <u>Rajansiivet</u> , Savonlinnan LK |
| SZD-48 Jantar Standard 2 | OH-576 | 1980 | B-1016 | VH-IEP | | 1983-85 | Lauttasaaren IK, <u>Kemin IK</u> , <u>Perämeren IY</u> , Etelä-Pohjanmaan IK |
| Schempp-Hirth Standard Cirrus G-81 | OH-663 | 1983 | 276 | G-CHKR | "RS" | 1983-91 | <u>Rajansiivet</u> , <u>Perämeren IY</u> , Kari Saarinen |
| LET L-13 Blanik | OH-501 | 1975 | 26239 | | | 1985 | Nuorisoilmailijat, <u>Perämeren IY</u> , Helsingin IY, Raahen IK |
| PZL Bielsko SZD-51-1 Junior | OH-842 | 1988 | B-1816 | SE-UGO | "ML" | 1991-2020 | Perämeren IY |
| LET L-13 Blanik | OH-413 | 1971 | 175108 | N4413 | | 1992-2001 | Nuorisoilmailijat, <u>Perämeren IY</u> |
| LET L-23 Super Blanik | OH-868 | 1993 | 938109 | OK-8688 | "L23" | 1994-2004 | Perämeren IY |
| Rollanden-Schneider LS3/17 | OH-938 | 1980 | 3364 | SE-TTP | "TP" | 2002-14 | Perämeren IY |
| LET L-13 Blanik | OH-436 | 1973 | 25515 | | | 2004 | SIL, Mikkelin IY, <u>Ahava</u> , yksityinen |
| LET L-23 Super Blanik | OH-958 | 1991 | 917813 | SE-UKC, OK-7723 | "23" | 2005-14 | Perämeren IY |
| Schempp-Hirth Janus B | OH-957 | 1979 | 90 | D-3197 | "TG" | 2014- | Tampereen IY, <u>Perämeren IY</u> |
| Schleicher ASW 19b | OH-532 | 1979 | 19246 | | "HT" | 2020- | Hyvinkään IK, <u>Perämeren IY</u> |



Lähteet

Henkilöt:

Esko Liuski, kuvat ja haastattelu 28.1.2020

Jaakko Eklund, haastattelu 16.2.2020

Markku Peltoniemen, kuvat ja kirjeenvaihto 1/2020

Riku Rissanen, kirjeenvaihto 1/2020

Raimo Ala-Kokkila, kuvat ja kirjeenvaihto 1/2020

Mikko Vänttinen, Kymi Historic Flight, kuvat ja kirjeenvaihto 2/2020

Kirjalliset lähteet:

Artikkelit paikallislehdissä 1955 - 1988 (Lauri Mörskyn leikekirja)

Kemin ilmailukerhon ja Perämeren ilmailuyhdistyksen kokouspöytäkirjat ~1970-1983

Matti Adolfsenin muistiinpanot Lauri Mörskyn (21.4.04, 19.5.04), Aulis Kiprosen (26.4.04),
Matti Anttilan (23.5.04), Tommi Naapangin (23.5.04) ja Matti Melamiehen (30.6.04)
haastatteluista

Matti Adolfsen, kuvat

Lauri Ahava, kuvat

Jyrki Laukkanen: Purjelentokoneet Suomessa, 2019

Martin Simons: Sailplanes 1920 – 1945, 2001

Martin Simons: Sailplanes 1945 – 1965, 2000

Martin Simons: Sailplanes 1965 – 2000, 2004

Tietoverkkolähteet:

Kansallisarkiston digiarkisto: dokumentit ilma-alusrekisteristä poistetuista purjekoneista

www.vaasanlentokerho.fi

Useat internetin ilma-alustietokannat

Wikipedia