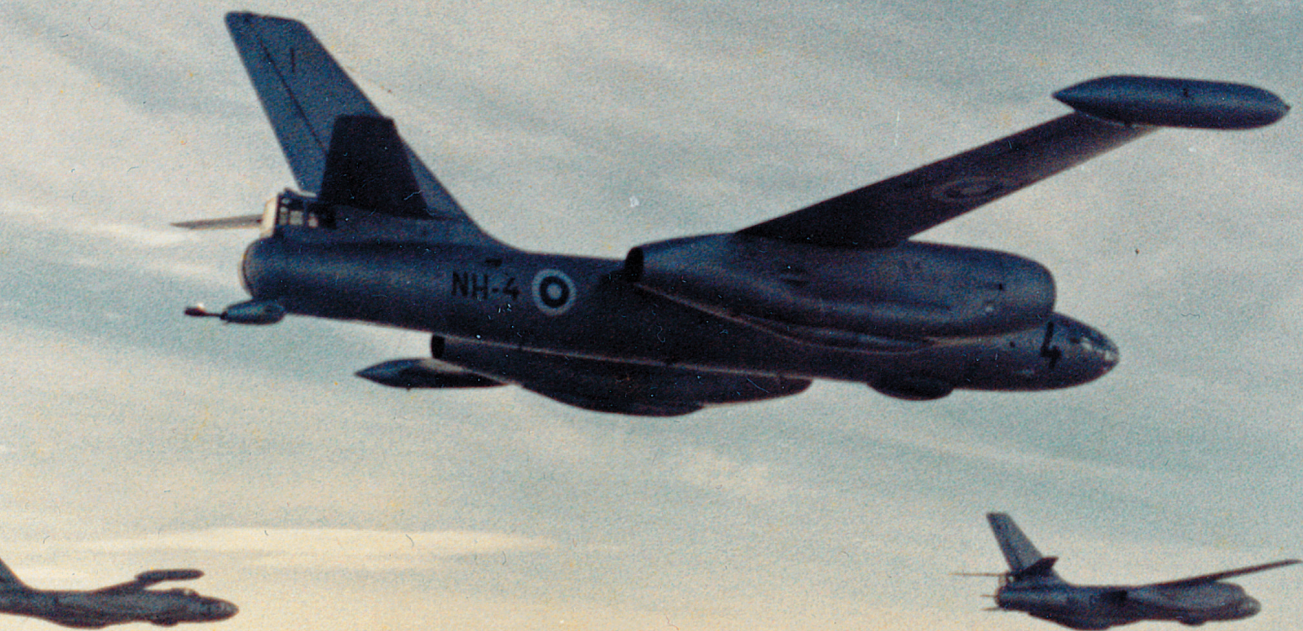


Aika kului lentäen...



Pertti J Halinen:
Lentäjän muistelmät

Contains english pages

Lentäjän muistelmät

Kannen kuva: Iljushin -parvi osastolennolla. – Ilmavoimat
Takakansi: Näkymä DC-3:n ohjaamosta. – Propellerfaszination

Copyright © 2006 by Pertti J Halinen – E-mail: pertti.halinen@kymp.net
All rights reserved including the rights of reproduction in
whole or in part any form.

ISBN: 9789523396340

Avustusryhmä: Matti Liuskallio, Jorma Pajunen ja Esa Rantanen

Taitto: Ladontapalvelu Osmo Jurvanen Ky, Lappeenranta

Englanninkieliset tekstit: Matti Liuskallio

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi
Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

Toinen, päivitetty painos 2017



Pertti J Halinen

Aika kului lentäen

Lentäjän muistelmamat

Contains english pages

Sisältö

Lentäjän muistelmat.....	3		
Lukijalle	5	SIVIILILENTÄJÄNÄ	89
LENNOKEISTA ALKU.....	7	Ilmailuharrastajien tukena.....	90
Kiinnostus kasvoi katselusta	8	Liikelentäjänä	94
Lennokeista käytännön alkuopit.....	10	Omassa yhtiössä.....	96
Hyvin aloitettu on puoliksi tehty.....	12	Kaunis Veera	100
Vuosi 1959	14	Oli juhla ja juhannus	101
Se pyöri sittenkin	20	DC-3 80-vuotias	103
Ensimmäinen lentoonlähtö.....	23	”Vanha Rouva” OH-VKB takaisin riviin	106
		Geologisia tutkimuslentoja	108
SOTILASLENTÄJÄ	25	Mittauslennot.....	111
Entiseen ei paluuta	26	Twin Otterin lentopäiväkirjasta	
Kauhavan illat	28	18. kesäkuuta 1990	114
SAAB SAFIR	29	Canada’s Pocket Turboprop.....	116
SAAB 91 D Safir.....	30	Vapaastilentävät	117
Ei se eilisen teeren poika ole.....	32	Kyösti Karhila, ihailtava ilmailija	121
Utin lentoaseman historialliset		KANSAINVÄLISISSÄ TEHTÄVISSÄ.....	123
alkuvaiheet.....	34	Yhteyskoneita ilmavoimille.....	126
Utin lentotoiminnan taustat.....	35	Piper PA-31-350 Chieftain.....	128
Uttiin	36	”Ameriikan” Kasinolla	130
Ilmavoimien DO-koneiden vaiheita	39	Vanha arvokas DC-3 lentäväksi	
DC-3/C-47	41	museokoneeksi Hollantiin	133
DC-3	42	Helle ja vaara vaikeuttivat lentoja.....	136
Fouga CM. 170 Magister.....	48	Avustuslentäjien arkea	140
Ikävä lento-onnettomuus	49	Kobrakillerit.....	145
Lennonopettajaksi.....	51	Sota elätti itsensä – mutta ei ihmisiä ...	146
DC-3 -kapteeniksi.....	53	Miriamin tarinat.....	148
Cumulonimbus	55	A massive relief operation	149
Iljushinin – aikakausi alkoi	58	Burma, entinen taka-Intia	150
Tallinnan redillä.....	62	Burma – Myanmar.....	153
Tykkien tähtäimissä	62	Paungbyi.....	157
Tarkat paikat ohjaamossa.....	64	Kaakkois-Aasian lämmössä	158
Ensimmäinen lento Nikitalla	65	Pommi vai ei	160
Tehtävät monipuolistuivat	66	Lesothossa	163
Eräs maalilento.....	66	Malmilennoilla Laatokan-Karjalassa.....	167
Ei kannata tuhata ruutia variksiin	68	Kultakuokka Unkarissa.....	169
Todellinen uhkatilanne.....	70	Pertti Haliselle Harmon-patsas.....	176
Ilyushin Il-28 R.....	70	Squadron South-Karelia.....	182
Diplomatiaa.....	72		
Tärkeitä ratkaisuja.....	74	Andalusian Aurinkolaivue	184
KARTOITUSLENNOT	77	International Vintage Glider Rally’s.....	189
Ilmakuvaustehtävissä	78	VGC Glider Rally 2010 Tibenham Englanti..	193
Kartoituslennot ja kalusto.....	80	VGC Glider Rally 2011, Spitzerberg Austria	194
Ilmakuvauksen kehitysvaiheet.....	81		
”DO-nelonen kuormatkaa”	82	Liitteet	195
Laskuvarjohyppy	83		
Mittarilähestyminen.....	85	Lyhyt henkilöhistoria	
Rissalan lentoturma.....	86	Pertti Juhani Halinen.....	200
Siviilitöihin.....	87		

Lukijalle

Tämän kirjan kirjoittamiseen on monta syytä. Ensinnäkin minulla on nyt aikaa. Olen paiskinnut lentohommia vuodesta 1958 yhtämittaa aina vuoteen 1993 päätoimisesti ja varsinkin uran viime vuodet olivat hyvin työntäyteiset.

Olen tavallaan vieläkin ilmailualalla harrastusmaisesti, enkä osaa millään asettua toimeentomaksi. Työ ja siihen ehkä liittyvä kohtuullinen stressi lienevätkin ihmiselle parasta terapiaa.

Tämä on ilmailuhistoriallinen kirja. Tapahtumista osa on Kaakkois-Suomen ja koko Suomen ilmailuhistoriaa. Sitä tekevät elävät ihmiset, mutta historian kirjoissa heidät yleensä tapetaan tai heidän päälleen nostetaan merkillinen sädekehä, jonka varjoon itse ihminen hukkuu.

Tämä on muistelmakirja, kertomus elämäni ajanjaksosta, joka kului lentäen. Kirjoitan tätä lähes ilman muistiinpanoja. Lähdeaineistoa olen sen sijaan käyttänyt paljon. Siitä on erillinen luettelo kirjan lopussa.

*Las Palmas 6.12.2005
Pertti J Halinen*

*Uusittu painos
1.3.2017 Lappeenranta*



Kirjoittaja vuonna 1958 Lappeenrannan lentokentällä. Lennokki on itse suunniteltu A-2 luokan liidokki.

The author at Lappeenranta airport in 1958. The model is a self designed A-2 model glider.



Osa I

Lennokeista alku

Usein kysytään, voisinko kertoa ensi kerralla uusia juttuja, kun ne ovat aina niitä samoja. Vastaan: samat ovat lukijatkin.

Kiinnostus kasvoi katselusta

Ensimmäinen ilmailullinen muistikuvani on vuodelta 1947. (Olen syntynyt tammikuussa 1941.) Tuolloin järjestettiin Lappeenrannan lentokentällä ensimmäinen sodanjälkeinen lentonäytös. Siinä esiintyi muiden muassa Bücker Jungmeister, kaksitasoinen taitolentokone, jota pidettiin maailman parhaisiin taitolentokoneisiin kuuluvana. Me lentokentän vieressä olevan Leirikadun pojat, mm. Juutilaisen Illu (nuorempi Juutilainen), seurasimme tietenkin näytöstä ja toimintaa ”silmät pyöreinä”. Niinä vuosina kansanhuvit Suomessa olivat harvinaista herkkua.

Myös seuraavana vuonna järjestettiin paikkakunnalla ilmailuviikko ja lentonäytös. Lappeenrannan Ilmailuyhdistys toimi jo tuolloin aktiivisesti. Kaupungin täyttäessä vuonna 1949 tasan 300 vuotta oli ohjelmassa tietenkin taas lentonäytös.. Siihen osallistui 11 lentokonetta ja yleisölennätyksiäkin oli tarjolla. Pääsin tällöin ensilennolleni Praga Babin kyydissä kaupungin yläpuolelle. Lentäjän henkilöllisyys ei ole valitettavasti tiedossani.

Heinäkuun 12. päivänä 1949 merkittiin Suomen ilmailun aikakirjoihin ensimmäinen purjelennon kulta-C-suoritus. Diplomi-insinööri Kaarlo Temmes (myöhemmin Ilmailuhallituksen pääjohtaja) lensi silloin Jämsästä Lappeenrantaan. Matka on 301 kilometriä ja koneena oli Suomen ainoa tehokone, saksalaisvalmisteinen Weihe. – Olin kentällä kahden pojan kanssa Temmeksensä laskeutuessa. Ennen laskeutumista kone oli kaarrellut jo pitkän aikaa kaupungin yläpuolella.

Lappeenrannan Ilmailuyhdistyksellä oli tuolloin käytössään edellisenä vuonna valmistunut Harakka II -liitolentokone, jolla ”Harakkalaivue” teki jo vuonna 1948 yhteensä 580 starttia. Purjelento-oppilaita oli vaikka muille jakaa. Osa heistä olikin koulutuksessa Jämin Ilmailukoululla.

Keväällä 1952 yhdistyksen vuosikokouksessa todettiin lentokonehallin välttämättömyys ja jäsenet ryhtyivätkin asiassa tositoimiin. Uuden hallin tupaantulijaiset pidettiin jo marraskuussa. Hyvät olosuhteet ilmailun harrastamiseen paikkakunnalla oli luotu.

Kun kerholla ei ollut jatkokoulutukseen soveltuvaa harjoituskonetta, päätettiin tämän epäkohdan poistamiseksi rakentaa kerhotyönä kotimainen PIK-5 -harjoituskone.

Koko sen ajan, mitä Suomessa oli harrastettu purjelentoa, oli harjoituskoneina ollut saksalaisia Grunau Baby II -koneita. Niitä rakennettiin Jämin Ilmailukoululla ja kerhoissa yli 30. Babyssa oli kuitenkin puutteita. Kaarlo Temmes alkoikin jo kesällä 1945 kaavailla uutta kotimaista harjoituskonetta. Hän jatkoi suunnittelua seuraavana vuonna diplomityönään.

Piirustukset tehtiin ja ensimmäiset osat pantiin työn alle. Prototyyppi valmistui aikataulun mukaisesti ja Temmes lensi ensilennon syyskuussa 1946. Seuraavana vuonna

rekisteröitiin jo kolme PIK-5-konetta ja varsinaiseksi "sarjakoneeksi" tuli A-mallista kehitelty PIK-5b. Se oli vielä 1960-luvun alussa ilma-alusrekisterimme yleisin purjelentokonetyyppi. Koneita käytettiin koulutuksessa ja lentovaurioita sattui paljon.

Yksipaikkaiskoulutus oli yleisesti vallalla maassamme vielä 1950-luvun loppupuolelle asti, mikä osaltaan vaikutti lentoturvallisuuteen. Vielä kaksipaikkaiskoulutuksen alkuvuosinakin oppilas laitettiin ensimmäiselle yksinlennolle yksipaikkaisella koneella, joka tietenkin oli aivan outo, yleensä PIK-5. Näin tapahtui myös kirjoittajalle vuonna 1958 Lappeenrannassa. Kerhon johto ja opettajat katsoivat, että kerhon ainut kaksipaikkainen koulukone oli liian arvokas riskeerattavaksi oppilaan ensimmäisellä yksinlennolla.

Tyypillisiä pahoja PIK-5 -onnettomuuksia olivat "muljahtamiset" loppukaarrossa ja ohjausvirheet hinauksen aikana. Onnettomuuksien takia silloinen ilmailuviranomainen, Ilmailutoimisto määräsi, että ensimmäiset yksinlennot tulee suorittaa samalla kone-tyypillä kuin alkeiskoulutuskin on saatu.

Lappeenrannan Ilmailuyhdistyksen PIK-5c valmistui toukokuussa 1955 ja sai rekisteritunnuksen OH-PBA. Kone myytiin aikanaan Joensuuhun ja se on nykyään varastoituna Keski-Suomen Ilmailumuseossa Tikkakoskella. Lappeenrannan Ilmailuyhdistyksellä oli käytössään 1960-luvun loppupuoliskolla myös PIK-5b:t OH-PAP ja OH-PBL, joista jälkimmäinen tuhoutui hallipalossa 1968.

Kirjoittaja lensi PIK-5:lla yhteensä 35 tuntia 20 minuuttia, muun muassa 28.7.1959 hopea-C-suoritukseen vaadittavan aikalennon viisi tuntia ja kahdeksan minuuttia.



Suomen Ilmailuliitto Ry:n Ilmailukoulu Jämsäjärvellä. Kuva/Photo SIL

The Aviation College of the Finnish Aeronautical Association at Jämsäjärvi. Photo The Finnish Aeronautical Association

Lennokeista käytännön alkuopit

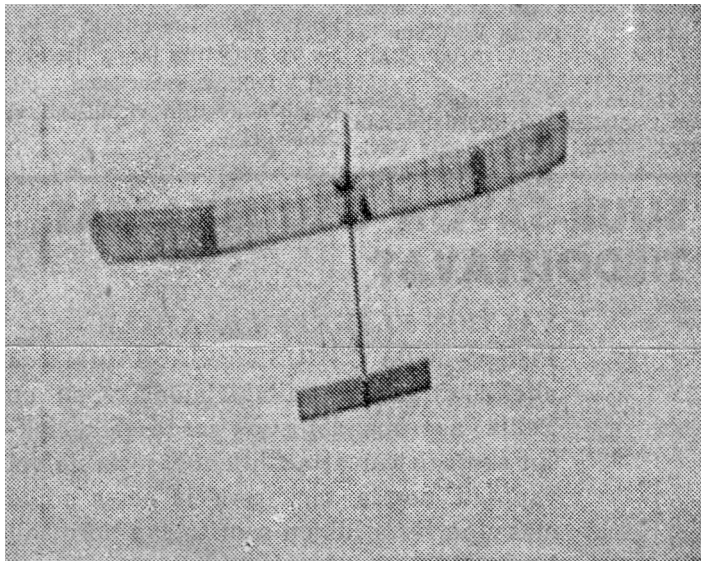
Koska asuin kentän vieressä, seurasin kentän tapahtumia hyvinkin tarkkaan ja muiden poikien mukana liityin Ilmailuyhdistykseen kesällä 1955.

Kerhotoimintani alkoi lennokeista, kun ikä ei tietenkään vielä sallinut purjelentoa. Sen ajan lennokit olivat mäntyvaneerirakenteisia ja siten melko painavia. Niiden lentosuoritusarvot olivat noin puolet nykyisistä. Suomessa ei vielä tällöin ollut yleisesti saatavilla maailman kevyintä puulajia balsaa, joka eteläamerikkalainen puulaji soveltuu erinomaisesti lennokkirakenteisiin.

Vuonna 1956 saatiin Suomen Ilmailuliiton lennokkipakkaamon tuotteena balsa- ja mäntyrakenteinen Kiuru -rakennussarja. Se oli vapaaastilentävä pikkuliidokki ja rakennussarjaksi sillä oli jo melko hyvät lento-ominaisuudet. Rakensin heti kolme Kiurua. Viimeinen oli jo paljon muuteltu ja lensikin parhaiten. Saavutin kesällä Kiuru-liidokkien Suomen ennätyksen käsivintturilähdöllä aikalennossa, 25 min 40 sekuntia. Näitä ennätyksiä ei enää nykyisin noteerata. Lennokki kuului silloiseen A-1 -luokkaan. Sen paino oli 216 gramma, kärkiväli 112 senttimetriä ja kantopinta-ala 19 neliödesimetriä.

Ennätyslennolla hinaus tehtiin käsivintturilla 50 merin hinaussiimalla. Siimasta irtoamisen jälkeen liidokki pääsi heti termiikkiin eli nousevaan ilmapirtaukseen, joka nosti sen noin 1200 metrin korkeuteen. Saavutettu tulos sai suurta julkisuutta paikkakunnalla ja sen myötä Ilmailuyhdistyksen lennokkijaos sai paljon uusia innokkaita jäseniä.

Lennokkitoiminta vilkastui ja tarvittiin uusia kouluttajia. Seuraavana kesänä kerho lähetti minut Jämin Ilmailukoululla pidettävälle rakennusohjaajakurssille.



A-1 luokan liidokki Kiuru ilmassa. – The A-1 class model glider Kiuru (skylark) in the air.



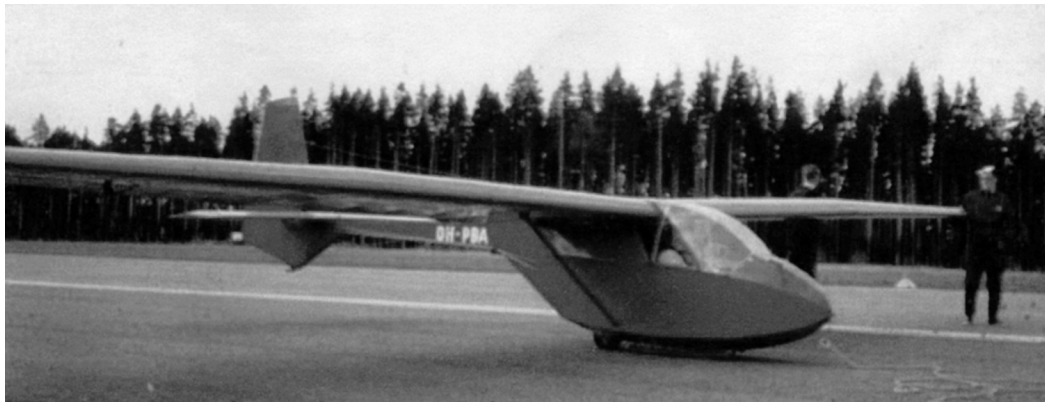
Lennokkipoikia Lappeenrannassa vuonna 1957. Kuvassa vasemmalta Kari Pitkänen, Raimo Tarjavuori, Risto Naskali ja Pertti J Halinen. Kuva/photo UV.

Model aircraft builders in Lappeenranta in 1957. From the left Kari Pitkänen, Raimo Tarjavuori, Risto Naskali and Pertti J Halinen. Photo UV.

Vuonna 1957 aloitimme Lappeenrannassa osallistumisen myös muilla paikkakunnilla järjestettäviin lennokkilippailuihin. Naapurikenttä Utti tuli tutuksi talvien kilpailujen pitopaikkana. Muut kilpailumatkat suuntautuivat Helsinkiin ja Heinolaan. Matkat tehtiin junalla tai linja- autolla. Omia kulkuvälineitä ei ollut ja matkat kestivät kauan. Muistiin on jäänyt erityisesti yksi Heinolan kilpailu talvella. Menimme ensin Lappeenrannasta yöjunalla Lahteen, sieltä aamulla ”lättähatulla” Heinolaan ja loppumatkan Ruotsalaisen jälle taksilla, joka ei ajanut perille. Näistä matkajärjestelyistä johtuen myöhästymme kilpailun alusta noin tunnilla ja meiltä jäi ensimmäinen kilpailulennätys suorittamatta. Loput neljä kierrosta menivät kohdaltamme kuitenkin niin hyvin, että kilpailun loputtua huomasi joku meistä olevansa palkintosijalla hyvin lentävien lennokkiemme ansiosta. Jo noina aikoina kilpailulennokit olivat itse suunniteltuja ja kokeiltuja. Sarjakoneilla ei sijoittunut kärkipäähän.

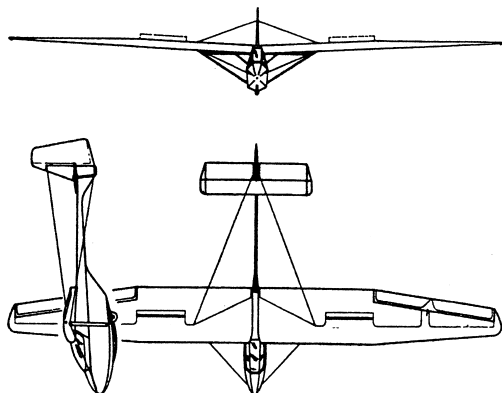
Lennokkien rakentelua pidettiin erityisesti purjelentoinnostuksen herättäjänä. Tämä ei kuitenkaan merkinnyt sitä, etteikö itse lennokkitoiminta olisi vuosien myötä myös kehittynyt. Sen kanssa eivät puuhaile ainoastaan nuoret, vaan lennokkiharrastuksesta on kehittynyt urheiluilmailun yksi yleinen kilpailumuoto. Jo 1950-luvulla suomalaiset lennokkiurheilijat olivatkin monissa kilpailuluokissa maailman huipulla. Suomen Ilmailuliiton toimintakertomuksessa todetaan vuonna 1959 suomalaisten saavuttaneen yhden maailmanmestaruuden, yhden Euroopan mestaruuden ja kuusi Pohjoismaiden mestaruutta. Huolimatta osallistumisesta kansainväliseen kilpailutoimintaan oli 1950-luvun lopussa vielä erilaisia mielipiteitä siitä, onko lennokkien lennättämisessä kysymys urheilusta. Myös hyviä järjestäjiä ja toimitsijoita kilpailut tarvitsivat jo silloin onnistuakseen.

Näistä samoista asioista on paljolti kysymys vielä tänäänkin.



Suomalainen harjoituspurjelentokone PIK-5c.

The Finnish training glider PIK-5c.



Koululennot tapahtuivat kaksipaikkaisella saksalaisvalmisteisella Scheibe Bergfalke II/55 purjelentokoneella. Kuva /photo UV.

The instruction flights took place in a German built Scheibe Bergfalke II/55 two seater glider. Photo UV.

Hyvin aloitettu on puoliksi tehty

Kesällä 1958 oli kauan odotetun purjelentokurssin vuoro. Kaksipaikkaiskoulutus tuli Suomessa 1950-luvulla purjelentokursseille. Lappeenrannan Ilmailuyhdistys oli hankkinut ensimmäisten kerhojen joukossa saksalaisen Bergfalke II -tyyppisen koulukoneen jo vuonna 1955. Se oli toinen Suomeen tuotettu Bergfalke. Koulutukseni alkoi muutamalla teorialunnilla elokuussa 1958. Kaikki koululennot tapahtuivat lentokonehinauksessa. Kymmenen päivän aikana suoritetun 23 koululennon jälkeen olin lennonopettajan mielestä valmis ensimmäiselle yksinlennolle PIK-5 -koneella. Viiden C-suorituslennon jälkeen kurssi oli valmis. Kokonaislentoaika oli kuusi tuntia ja 52 minuuttia.

SCHEIBE BERGFALKE II/55

Valmistaja: Flugzeugbau Burglengenfeld, Germany.

Suuren sarjavalmistuskokoonpanon (280 kpl) saavuttanut 2-paikkaisen purjelentokoneen suunnittelu perustui Mii 13 E-Bergfalke-koneeseen. Prototyyppi lensi vuonna 1951 ja sarjavalmistus alkoi 1953. Lentokelpoisuusvaatimukset olivat DBS 1951 (Deutsche Bauvorschriften für Segelflugzeuge) mukaiset Kärkiväli 16,60 m

Siipiprofiili Mii, 14,5 %

Siiven V-kulma 3,5°

Negatiivinen nuolimuuoto -4°

Siivekkeet liikkuvat +25°-8°

Korkeusperäsinliikkeet +23°-8°, korkeusperäsintrimmi

Sivuperäsin liikkui 29° puolelleen

Rungon leveys ohjaamon kohdalla 0,60 m

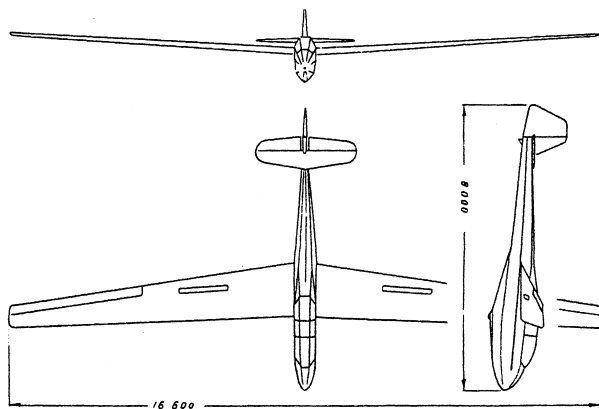
Allaolevan suksen jatkeella kiinteä 31 cm pyörä ilman jarrua.

Kone oli varustettu 140 cm pitkällä VFS-tyyppisillä lentojarruilla.

Tyhjäpaino 250 kg.

Maksimi lentopaino 440 kg.

Maksimi siipikuormitus 24,8 kg.



Nopeudet:

Tyynellä 160 kmh, puuskissa 120 kmh, samoin lekohinauksessa.

Vintturistartti 85 kmh.

Sakkausnopeus suorassa lennossa

410 kg:n massalla 60 kmh.

Liitoluku 1:28.



Lappeenrannan Ilmailuyhdistyksen Bergfalke OH-KBB. Vuonna 1955 uutena Saksasta hankittu koulukone tuhoutui lentokonehallin tulipalossa syksyllä 1968. Bergfalke-koneita oli maassamme yhteensä viisi. Kuva /photo PH.

The Bergfalke OH-KBB of the Aero Club of Lappeenranta. It was acquired factory fresh from Germany in 1955. It was destroyed in a fire in the autumn of 1968. Altogether there were five Bergfalke-gliders in our country. Photo PH

Vuosi 1959

*Pertti ajatuksissansa lentää,
pilven reunalle asti entää.
Lennokit on monet hällä,
vaan ei läksyt maista iällä tällä.
Lentokenttä yksin houkuttelee,
isä, äiti usein koukuttelee.
Paras ahkeraan on Lyseolla juosta,
varttuu sitten lentäjäksi tuosta.*

Vuosi 1959 oli minulle vilkas purjelentokesä. Olin myös samalla kesätoissa Lappeenrannan parakkilentoaseman lentosääasemalla.

Purjelentokauteni alkoi toukokuussa lupakirjasuorituslennoilla. Heinäkuussa oli hopea-C -aikalennon vuoro PIK-5:lla ja elokuussa matkalento Lappeenrannasta Luumäelle ja takaisin, 68 kilometriä, koneena PIK-3b. Syksyyn mennessä purjelentotunteja oli kertynyt jo reilut 32 ja takana oli voitto maaliinlaskukisoissa Immolassa Grunau Babyllä.

Syksyllä siirryin ilmailualan töihin sääteteknikoksi Helsinkiin, josta keväällä samoihin töihin kotikentälle.



Juuri valmistunut purjelentokone PIK-3b Lappeenrannassa vielä ilman rekisteritunnuksia. Kuva/Photo PH.

The newly built glider PIK-3b in Lappeenranta still without registration markings. Photo PH.



Noina vuosina vaadittiin vielä purjelentäjän lupakirjan myöntämiseen Helsingissä suoritettava psykofysiologinen lääkärintarkastus. Se tehtiin Keskussotilassairaala I Tilkassa. Nykyään Psykoa ei enää vaadita kuin ammattilentäjiltä.

Salaperäinen ja etukäteen ehkä hieman pelättykin "psyko": pituus ja paino, näkö ja kuulo. Näkö tarkastus meni mukavasti, C-taulun kirjaimista ei löytynyt niin pientä kirjainta, ettei olisi osannut sanoa mihin suuntaan C on auki.

Sitten olikin jo vaativampia kokeita. Keuhkojen tilavuuskoe, jossa puhallettiin letkun kautta sylinteriin. Tulos oli yli neljä litraa ja tutkijan ilmeistä huomasi hänen yllättyneen myönteisesti. Eteenpäin: stereonäkökoe. Tutkittavaa käskettiin katsomaan eräänlaiseen kiikariin, jonka kentässä näkyi sauva, pallo ja risti: mikä näistä on kauimpana. Se selvisi.

Ja sitten toinen koe, vaakasuorasta raosta katsottiin laitteeseen, jonka sisällä oli kolme sauvaa pystyssä. Sauvoista yksi liikkui. Säättöpyörästä pyörittämällä se oli saatava syvyys suunnassa muiden tasalle. Koe toistettiin useita kertoja. Normaalisti tapahtui noin kolmen sentin heitto, minä selvisin keskimäärin yhdellä sentillä.

Verikoe sormenpästä ja käsivarresta, hemoglobiini. Wassermann. EKG. Hyvin menee. Aamulla meitä oli kuusi testattavaa, nyt enää jäljellä kolme.

Sitten sisukoe. Kaksikymmentä kertaa kyykkyy ja ylös, sen jälkeen letku suuhun ja käsky: "Puhalla". Mittarin paineen oli pysyttävä arvossa 0,5, puuskuttaa ei saanut, minimiaika 20 sekuntia, maksimiaika siihen asti kunnes taju lähti.

Sydän läpätti, happi tuntui loppuvan, päässä suhisi. Sisua keräten sain osoittimen pysymään vaaditussa arvossa minuutin. Tutkijan ilme oli valoisa.

Lopulta oli vuorossa ennalta ihmeelliseksi kuvailtu pyörivä tuoli. Melko tavallisen näköinen istuin, jota tutkija pyöritti ympäri. Pyöritystä jatkui minuutin ajan tuoli suorassa, sitten toisen minuutin kallistettuna. Sitten hän käski: "Ylös, seiso suorassa hievahtamatta." Vaikealta se tuntui.

Hyvä kokelas saavuttaa täydellisen tasapainon viidessä sekunnissa, huonoimmilla menee jopa viisitoista. Selvisin seitsemässä sekunnissa. Kokeita vaan tuntui riittävän. Reaktionopeuskoe, punaisia ja vihreitä pisteitä vilisi näkökentässä, nappeja painettiin, jonkinlainen järjestys oli saatava aikaan. Ja jonkinlainen järjestys saatiin. Paljon muuta vielä, mm. alipainekammio.

Tiesin läpäisseeni kokeet, mutta sitä ei ilmoitettu minulle heti.

Lähetettiin kotiin odottamaan. En tällöin tiennyt, ensimmäisen psykon jälkeen, että tulisin vielä avaamaan Tilkan oven useita kertoja. Avauksia tulikin sitten vuoteen 1993 mennessä yhteensä 46 kertaa.

Suunnitelmat selkiytyivät

Ensimmäisen Psykon jälkeen alkoi ammatin valinta olla jo selvä. Kun tiesin, että ilmailuvoimissa alkaa syksyllä ohjaajakurssi, asetin tähtäimen sinne.

Sitä ennen oli kuitenkin mahdollisuus moottorilentokoulutukseen kotipaikkakunnalla. Ilmailuyhdistys oli jo vuonna 1957 hankkinut Englannista De Havilland Mk10 Chipmunk -tyyppisen kaksipaikkaisen moottorilentokoneen, jota käytettiin moottorilentokoulutuksen lisäksi hinaus- ja harjoituslentoihin.

Olimme vuonna 1960 Jussin (Juhani Tuominen) kanssa ainoat oppilaat Kipparin toimiessa opettajana. Yksityislentäjän teoriakoulutus oli silloisen käytännön mukaan lähes olematonta. Muistan olleeni läsnä vain muutamilla oppitunneilla. Tarkastuslennot tuolloin ratkaisivat miltei kaiken.

Lentokoulutus alkoi juhannusviikolla ja 4. heinäkuuta oli ensimmäisen yksinlennon aika. Laskuja oli tehty opettajan kanssa 47 kertaa ja tiimaa oli tullut 5 tuntia 5 minuuttia. Vastoin nykyistä käytäntöä välitarkastuslentoa toisen lennonopettajan kanssa ei vaadittu.

Heinäkuun puolessa välissä oli lennettävä tarkastuslento toisen opettajan kanssa yksinlentäjän lupakirjaa varten. Tällaista lupakirjaa Suomessa ei enää ole. Lensin OH-HCE:n Uttiin ja paluulennolla "Polle" Tarvonen lennätti ohjelmaa. Lopuksi Lappeenrannassa tein kolme laskua.

Lennon jälkeen opettajien ja oppilaan kuljetus Kasinolle lähti välittömästi.



PERTTI JUHANI
HALINEN
s. 23.1.1941



Aloittanut pitkän ilmailu-uransa Lappeenrannassa 1955. Ilmavoimissa lentokoneen ohjaajana, lennonjohtajana ja lennonopettajana 1960–1970. DC-3 kapteeni ja IL-28 ohjaaja.

Suomen Lentomerkki SLM 1963.

Siviili-ilmailun tehtävissä 1970–1993.

Lentoja erikoistehtävissä Euroopan lisäksi Venäjällä, USA:ssa, Kanadassa, Angolassa, Lesothossa ja Burmassa.

Lentokapteeni. Eläkkeellä. Lentotunteja 14 500, joista 250 purjelentoa.

Harmon-patsas – Harmon Trophy 1997.



9 789523 396340