

Neljä ässä

JYRI RAIVIO

Ilmailuharrastus voi olla varsin monimuotoista. Se voi olla harrastamista vain vapaa-aikojensa iloksi, lentämisen ja lennättämisen riemusta. Se voi olla harrastamista, jonka päämääränä on elämänura. Tai se voi olla vaikkapa harrastamista, joka johtaa ilmailu-urheiluun, kilpailemiseen laskuvarjolla, lennokilla, purjekoneella tai esiintymiseen lentonäytöksissä.

Tässä neljä miestä, jotka ovat päässeet huipulle juuri ilmailu-urheilijoina. Juhani Horma, joka on kansainvälisesti parhaiten menestynyt purjelentäjämme, Jorma Mali, jolla on tilillään mittavin suomalainen laskuvarjourheilusaavutus, Hannu Riihelä, joka on tämänhetkinen huippumme radiolennokeiden alalla sekä Seppo Saario, joka jo vuosia on ollut tunnetuin ja tunnustetuin suomalainen taitolentäjä.

HORMA

Toukokuun lopussa vuosi sitten sattui Räyskälässä lentonnettomuus, jossa purjekone veti sitä hinanneen moottorikoneen pyrstön startissa liian ylös ja aiheutti moottorikoneen syöksymisen maahan. Purjekoneen ohjaaja suoritti normaalin laskun suoraan eteenpäin, moottorikoneen ohjaaja Juhani Horma, suomalaisessa ilmailussa vain Janne, loukaantui erittäin vaikeasti.

Keskiviikkona 14. 4. 1971 päätettiin ilmailuosastossa pidetyssä palaverissa antaa Jannele kuudeksi kuukaudeksi yksinpurjelentäjän lupakirja. 15. 4. Janne lensi tarkastuslennon lu-

pakirjaansa varten ja lähetti pikakirjeenä lentopäiväkirjansa ilmailuosastoon. 17. 4. Janne piti kädessään uutta lupakirjaansa. Neljä päivää myöhemmin oli ensimmäinen kunnon kelipäivä Räyskälässä, Janne istui Phoebuksessaan kolme tuntia 31 minuuttia ja pyyhkäisi seuraavana lauantaana lentokeskusten (Räyskälä — Nummela — Hyvinkää) välisen kolmion keskinopeudella 100 km/t.

Jannen come-back, monien epäilemättä ja monien toivoma, oli tosiasia. 41-vuotias, kansainvälisesti ylivoimaisesti menestyksekkään suomalainen

purjelentäjä on jälleen vahvasti mukana kuvioissa, myös niissä joissa ratkaistaan purjelennon Suomen mestari juhannuksen jälkeen.

Jannella on tilillään kaksi parasta suomalaissijoitusta purjelennon mm-tasolla. 1958 tuli Lesznossa neljäs tila, joka vielä parani pykälällä Argentiinan kisoissa 1963.

Näistä edellinen sijoitus kismittää Jannea vieläkin, sillä hän pitää juuri Lesznon kisoja omalta osaltaan parhaiten onnistuneina, joissa "vain yksi käpsäys vei Suomelta maailmanmestaruuden".

Tämä yksi käpsäys oli teollisuussumun aiheuttaman huonon näkyvyyden ja pienosen tarkkaamattomuuden yhteisvaikutuksena syntynyt eksyminen Tšehkoslovakiain puolelle. Koska kärkikaarti oli erittäin tasaväkistä ja piste-erot pienet, vaihtoi yksikin erehdys mitalin neljänneksi tilaksi. Janne lensi Lesznossa PIK-3 c:llä eli ns. superkolmosella, jota hän pitää suuressa arvossa. — Superkolmonen munattiin kun siitä tehtiin Kajava, sillä kone sekä nousi termiikissä että liiti paremmin kuin Kajava, sanoo Janne.

Argentiinan menetys johtui Jannen mielestä osaksi koneesta osaksi siitä, että siihen ehti melko perusteellisesti tutustua ennen kisoja. Kone oli Vasama, jollainen Jannella oli käytössään koko kisoja edeltävän syksyn Parolassa, "eikä silloin ollut vielä tätä Räyskäläkään painolastina".

Itse kisoissa meni kaksi ratkaisevaa päivää, 300 km:n kolmio ja vapaa matka mainiosti ja koska mitään käpsäyksiä ei käynyt, tuli hämeenlinnalaisen käteen pronssimitali. Palkintojen jako oli muutenkin suomalaisten juhlaa, sillä Vasamahan valittiin juuri Juninissa OSTIV:in toimesta maailman parhaaksi vakioluokan purjekoneeksi.

Kolmas sija oli saavutus, jota lähellekään ei meillä argentiinan jälkeen ole päästy. Onko nyt siis niin, ettei suomalaisilla enää ole asiaa kansainväliseen kärkeen?

— Ei varmasti, kyllä esimerkiksi Matiaksen (Wiitanen) suoritukset viime kesänä Marfassa varsin keskinkertaisella koneella (Phoebus) osoittavat toista. Kaikki maailman huiput ovat kuitenkin erittäin kokemusta porukkaa, joten vankka kokemus tuntuu olevan avainasemassa.

Jannen resepti kilpailu-urasta haaveilevalle purjelentäjälle käsittää harjoittelua ja nimen omaan harjoittelua erilaisissa, huonoissakin säissä. Säiden tarkkailu pitää oppia ja sitä ei opi lukemalla kirjasta ja kuuntelemalla luentoja, sen oppii tarpeeksi tehokkaasti vain lentämällä. Ja lentämisen pitää muodostua nimen omaan matkalennoista, joihin nykyisellä kalustolla on entistä paljon paremmat mahdollisuudet.

26-VUOTIAS URA

Jannen nyt jo pitkästi yli 2.000 tuntia käsittävä purjelentohar-

rastus alkoi vuonna 1945 ilman pienintäkään avustusta tulevasta kilpailu-urasta.

— Purjelento siihen aikaan oli täysin mielettömän tuntuista hommaa, sanoo Janne nyt, mielettömyyttä lähinnä sen vaatiman työmäärän vuoksi. Hämeenlinnan Ilmailukerho osti 1949 liitolta kaputin kärsineen Olympian, joka rakennettiin kerhossa kuntoon ja jolla myös pääsi lentämään. Mutta ei ennen kuin oli tehnyt tuhat tuntia tarkasti kontrolloitua harrastustyötä kerhon hyväksi. Janne lensi ne tyypit kesällä -50.

Jannen osalta ei työmääränoista ajoista ole juuri vähentynyt, mutta yleensä kerhojen harrastustyön osalta sitä vastoin romahdusmaisesti. Johtaa-ko tämä suomalaisen purjelentoharrastuksen yhä kaupalliseksi suuntaan?

— Kyllä ilmeisesti jonkinlaiseen puolikaupallisuuteen, mikä toisaalta on kylläkin vahinko. Meikälaisten purjelentäjienkin pitäisi oppia, että vaikka toimitaankin kerhopohjalla, olisivat jäsen-ym. maksut nostamisen tarpeessa. Esimerkiksi Sveitsissä kerhot jäsenmaksutuloillaan huoltavat kalustoaan, vakuuttavat sen ja pystyvät sitä jopa vuosittain uusimaan. Meillä eletään eräällä tavalla yli varojen. Pyritään hankkimaan hyvää kalustoa, eikä kuitenkaan olla halukkaita tekemään sen saamisen hyväksi juuri mitään. Koko homma jää muuttamaan vetäjän niskoilta ja jäsenkunta purnaa ankarasti, jos nämä puhuvatkin maksujen korotuksista. Yhä harvemmat vetäjät joutuvat tekemään yhä enemmän työtä ja maksamaan näin selkänahallaan tavallisen passiivisen jäsenen halvasta lentämisestä.

Mikä sitten saa nämä harvat uuraamaan selkänahkansa? Jannen mukaan osaksi halu kokeilla jotakin uutta, osaksi tarve vastata huutoonsa.

Halu kokeilla uusia systeemeitä johti Hämeenlinnan Ilmailukerhon esim. Pallastunturille vuonna 1947. Se johti myös kaksipaikkaiskoulutuksen tuomiseen Suomeen 1950-luvulla kovan polemiikin jälkeen lähinnä Harald Tandefeltin ansiosta.

Halu vastata huutoonsa taas synnytti Räyskälän lentokeskuksen. Syksyllä -62 panssarivaunut möyryivät Parolan purjelentoakatemiassa ja kerholaisilta kysyttiin, missä pidetään Hämeenlinnan Ilmailukerhon hautajaiset. Tästä nousi hämäläisten luonto, ei 1938 perustettua kerhoa niin vain panna naffaliiniin yhden kentän menettämisen vuoksi. Piti saada uusi kenttä. Ja kun tällainen tavoite oli kerran julki sanottu, piti puheistaan myös vastata. Niihin on vastattukin, alle kymmenessä vuodessa on Räyskälään luoto lentokeskus, jossa vuonna 1976 toivottavasti ratkaistaan purjelennon maailmanmestaruudet.

— Valitettavasti vasta 1976, sanoo Janne, joka olisi halunnut isännöisä mm-tasolla Räyskälässä jo kaksi vuotta aikaisemmin. Hän pitää mm-kisoja erittäin tärkeinä erikoisesti nii-



Horma

den propagandamerkituksen vuoksi. Kotimaisten kilpailujen avulla ei tietoa purjelentoharrastuksesta saada kovinkaan tehokkaasti levitettyä, mm-kisojen merkitys on tässä suhteessa aivan toista kertaluokkaa.

Hämeenlinnalaisten kokeilijan mieli toi Suomeen aikanaan kaksipaikkaiskoulutuksen. Onko se mieli nyt hävinnyt, koska Janne on tunnetusti ollut jarruttamassa moottoripurjehtijoiden tuloa suomalaisen purjelentokoulutukseen?

— Minua on tosiaan paljonkin syytetty jarruttamisesta tässä asiassa, mutta jarruttaminen on kylläkin tapahtunut lähinnä huumorimielessä. Ei minusta silti ole syytä silmät ummessa lähteä moottoripurjehtijalinjalle lähinnä vaikean rahoituskysymyksen vuoksi. Lisäksi nykyisenkin kaksipaikkaisen purjekonekaluston kapasiteetti jää useimmissa kerhoissa törkeästi hyväksi käyttämättä.

ONNETTOMUUDEN JÄLKEEN

Janne sanoo miettineensä suhdettaan lentämiseen paljonkin maatessaan sairaalassa onnettomuuden jälkeen. Miettineensä kuunnellessaan lainaksi saamastaan radiosta Räyskälän koneiden liikennettä, vieläkö lentämistä kannattaa pitää elämässä pääasiana. Joskus tuntui siltä, ettei kannata, mutta heti kun pääsi sairaalasta pois, alkoi kuntoutusvaihe nimen omaan sillä mielellä, että pian pääsisi lentämään. Lipun pysyminen korkealla pitkän toipumisvaiheen aikana johtui lähinnä juuri palavasta halusta päästä uudestaan taivaalle.

Huhtikuun 21. päivänä Phoebuksella lennetty kolmen ja puolen tunnin keikka oli varmasti yksi tärkeimpiä palomestari Juhani Horman yli 2.000 tuntia käsittävällä purjelentouralla.



MALI

Jorma Mali on helsinkiläinen vatiotieteen kandidaatti, joka on harrastanut laskuvarjoureilua vuodesta 1963 lähtien. Jorma Mali on yksi jäsen siinä kansallisten huippuhypääjien kaartissa, joka koko suomalaisen laskuvarjoureilun lyhyen historian aikana on jakanut keskenään Suomen mestaruudet ja suuren osan pohjoismaistakin palkinnoista. Todella merkittävällä kansainvälisellä areenalla, maailmanmestaruuskilpailuissa juuri Malilla on kuitenkin tilillään saavutus, jota voidaan pitää tähän asti parhaana suomalaissijoituksena, kuudes tila tarkkuushypyissä Itävallassa elokuussa 1968 pidetyissä mm-kisoissa 124 hypääjän joukossa.

— Yllätyksenä itsellenikin, sanoo Mali, joka valittiin heikosti menneiden SM-kilpailuiden jälkeen joukkueeseen vain varamieheksi. SM:n kahdeksas sija oli pienoinen pettymys ankaran kevään harjoittelun jälkeen, mutta pettymys korvaantui monin verroin Itävallan menestyksellä. Grazin erittäin hyvien säiden suosimissa kisoissa sattui Malin ensimmäinen hypy aivan nasaan, toinen erehtyi pläkistä 20 senttiä, kolmas 10 ja viimeinen 19 senttiä. — Tulos oli mielettömän hyvä ja miehen hypyt loistavia, kommentoi laskuvarjoureiluprofetta, Grazin joukkueemme johtaja Kavo Laurila kisoista Ilmailussa kertoessaan.

Malin laskuvarjoureilu on meikäläisissä oloissa pitkä, se alkoi jo lajin varhaisvuosina 1963, jolloin televisiossa nähty Kavo Laurilan haastattelu vakuutti siitä, että laskuvarjohypyjä pystyy Suomessakin harrastamaan. Innostus johti kursseille ja jo seuraavana kesänä tutustumisretkelle ranskalaiseen Biscarrossen laskuvarjoureilukollegiaan, mikä matka toistui vielä seuraavanakin kesänä.

— Laskuvarjoureilu Ranskassa eroaa meikäläisestä aikalalla tavalla. Siellä toiminta on kaupallisemmalla pohjalla ja suurissa keskuksissa jatkuvasti pyöriivää, mitä tehokkaasti auttaa vahva valtion tuki. Huhtikuusta toukokuuhun pyörii jatkuvasti kurssit, joilla on palkalliset opettajat ja valtion maksama kalusto. Pieniä kerhojakin tosin on, mutta valtaosa toiminnasta tapahtuu suurten keskusten puitteissa, kertoo Mali.

Tällaiseen systeemiin ollaan Malin mielestä vahvasti menossa myös meillä harrastajamäärän kasvaessa niin voimakkaasti kuin viime vuosina on tapahtunut. Ja hänenhän se pitäisi tietää jos kenenkään, sillä

menestyksekkäämmän kilpailuhyppääjämme ura on kehittynyt varsin vauhdikkaasti myös laskuvarjoureilun järjestöllisellä puolella, Mali on Suomen Ilmailuliiton laskuvarjoureilun keskuksien ja Suomen vilkkaimman laskuvarjokerhon, helsinkiläisen Suomen Laskuvarjokerhon puheenjohtajana joutunut seuraamaan tätä kehitystä varsin läheltä.

— Olisi hyvä ajatus perustaa yksi tai kaksi tällaista suurempaa keskusta, mutta ilman valtion tai jonkun muun mesenaatin tukea se ei onnistu, sanoo Mali, jonka mielestä kehitys kuitenkin edellyttää jonkinlaista toiminnan järjestelyä joko viiden vuoden kuluessa. Mesenaattia tarvitaan nimen omaan perusinvestointien läpiviemiseen, sillä jos tällaisia keskuksia saadaan aikaan, tulevat käyttökustannukset melko varmasti peitetyiksi toiminnasta saatavilla tuloilla.

Vertailu ranskalaisen ja suomalaisen laskuvarjoureilun välillä ulottuu myös koulutukseen, jonka suhteen Ranskassa Malin mukaan edetään meikäläistä selvästi hitaammin. — Meillä on koulutuksessa otettu oppia paitsi Ranskasta, paljon myös USA:sta, ja tulos on josakin näiden kahden välimailla, sanoo Mali.

Välimuoto on ilmeisesti mielellä sopiva, sillä suomalainen laskuvarjoureilu on toistaiseksi selvinnyt ilahduttavan pienillä onnettomuusluvuilla. Meillä on hypätty laskuvarjolla pitkästi yli 10.000 kertaa ja onnettomuuksia on sattunut vain kaksi, mikä on muiden maiden tasoon verrattuna hyvä saavutus. Tähän on Malin mukaan päästy varomääräysten jatkuvalla toistamisella ja niiden tiukalla vaattimisella.

KILPAILEMISESTA

Malin mielestä on suomalaiseläkin laskuvarjohypääjällä mahdollisuus kansainväliseen kärkeen, mutta vain tarkkuushypyissä. Tyylihypyissä meillä ollaan niin kaukana muiden maiden tasosta, ettei rakoa ilman ankaraa treenausta ja siis myös ankaraa rahanmenoa pystytä saamaan kiinni. Ja vaikka olisi paksu lompakkokin, vaatii tyylihypyissä huipulle pääseminen aino annoksen luontaista lahjakkuutta. Tällainen annos on meidän nykyistä kärkeä meidän nykyistä lähellekään huippua, se vaatii jatkukseen armottoman rutiinin, jonka pystyy saavuttamaan vain kalliiksi käyvällä harjoittelulla. Rutiini syntyy vain hypäämisellä, johon esim. itäblokin maissa on mainiot mahdollisuudet, huipputhan hypäävät siellä ilmaiseksi.

Tarkkuushypyissä sitä vastoin pystyy suomalaisenkin pääsemään huipulle, jos vain onni on mukana. Sitä kuitenkin puuttui Grazissa, jossa vielä kuudetta parempikin sija oli hyvin lähellä ja sitä puuttui

suomalaisjoukkueelta vielä enemmän viime mm-kisoissa, joissa taidollisesti täysin kilpailukyisen suomalaisjoukkueen (ilman Malia) parhaaksi sijoitukseksi jäi Anja Rasin 25. tila naisten tarkkuudessa.

Tällä hetkellä on eteenpäin rynnistävissä suomalaisessa laskuvarjoureilussa pieni laskukausi juuri kansainvälisen kilpailutoiminnan kohdalla. — Vanha kilpailujakaarti harjoitteli joitakin vuosia sitten todella aktiivisesti ja menestyikin hyvin, mikä taas vei osan innosta nuoremmilta yrittäjiltä. Nyt ovat vanhan kaartin hypääjät siirtymässä kilpailemisesta enemmän esim. relatiivihypyjen puolelle ja uuden polven kasvaminen kestää muutamia vuosia, sanoo Mali.

Kansainvälisen tason saavuttamista vaikeuttaa lisäksi yhtenäisten valmennusmenetelmien puuttuminen. "Vanha" kilpailujakaarti oli kokonaisuudessaan yhdestä kerhosta eli Suomen Laskuvarjokerhosta ja pystyi näin harjoittelemaan melko tehokkaasti yhdessä, mutta nyt kun kilpailuhyppääjiä alkaa ilmestyä joka puolelta Suomea, alkaa yhtenäisten valmennusmenetelmien puute näkyä.

VAPAA PUDOTUS VIEHÄTTÄÄ

— Suurin viehätys laskuvarjohypyissä on vapaa pudotus, liikuminen vapaassa ilmatilassa ilman minkäänlaisia apuvälineitä, sanoo Mali, joka kuitenkin todistelee saaneensa laskuvarjoureiluita paljon muutakin kuin vapaan pudotuksen tai senttilleen osuneen tarkkuuslaskun aiheuttamaa tyydytystä.

— Jo pelkästään toiminta laskuvarjokerhon puitteissa on antanut paljon. On oppinut tuntemaan uusia, varsin monenlaisia ihmisiä, koska jäsenistö on varsin heterogeenista. Urheiluna se on antanut lisää jonkinlaista itseluottamusta, vaikkakaan ei ehkä sen vuoksi, että olisin joskus epäillyt uskaltavani hypätä ja saanut itseluottamusta tämän pelon voittamisesta, en ole koskaan ollut epävarma siitä, uskallanko vai enkö. Hyppytoiminta on lisäksi pakostakin kehittänyt tiettyä vastuuntuntoa ja huolellisuutta, ja tietysti myös rentouttanut kuten harrastuksen pitääkin.

Ne kaksi asiaa, joita se on minulta ottanut, ovat taas aika ja raha. Aikaa, jota varsinkin harrastuksen alkuvaiheessa tarvitaan paljon ja jonka löytämiseen vaaditaan ymmärtäväistä suhtautumista perheen (vaimo ja poika) taholta. Rahaa arviolta 5.000:—, jos lasketaan n. 100 hypyistä tähänastisesta kuudesta sadasta ilmaiseksi ja arvioidaan loppujen hinnaksi noin kymppi per hypy.

Tätä juttua tehtäessä ei Jorma Mali ollut hypännyt laskuvarjolla puoleen vuoteen. Miten jatkossa: — Työ (Polar Express Oy:ssä) vie yhä suuremman osan aikaa, mutta harrastusta on silti tarkoitus aktiivisesti jatkaa. Uuden oman varjon ostoa

on suunnitelmissa, samoin osallistuminen kotimaisiin kilpailuihin. Ennen kaikkea on näkyvissä kuitenkin aktiivista toimintaa lajin järjestörintamalla, kerhon ja LuKT:n puitteissa niin kauan kuin intoa riittää.

SAARIO

Seppo Saario on nimi, joka on tuttu kaikille ilmailun harrastajille Suomessa. Se on myös nimi, joka sanoo ehkä eniten selaisellekin ilmailusta kiinnostuneelle, joka ei itse harrasta sitä juuri missään muodossa. Mitä nyt joskus käy katsomassa paikkakunnan lentonäytöksiä, niitä, joissa pari ilmavoimien suihkukonetta käy huiskaisemassa juhkakansan yltä, joissa joku paikallisen kerhon pojista vähän kääntää purjekonetta ja joissa koko ohjelman kohokohana esiintyy se Seppo Saario, juu niin se Saario, joka esittää sen huiman taitolentoesityksen.

18 vuotta kestänyt taitolentäjän ura ympäri Suomea on tosiaankin tehnyt Seppo Saariosta ns. suuren yleisön keskuudessa ehkä tunnetuimman suomalaisen lentäjänimen.

Eikä sille uralle näy minkäänlaista loppua, pikemminkin päin vastoin. Tätä luettaessa jo toivottavasti loppukokoonpanovaiheessa on pieni, kiukkuisesti pörräävä taitolentokone Pitts Special, joka on syyttänyt entistäkin kirikkaamman innostuksen pilkkeen Saarion silmiin ja joka tulee synnyttämään vähän samantyylistä pilkettä vielä monen näytöskatselijankin silmiin.

Saarion ura taitolentäjänä alkoi Suomen Ilmailuliiton ilmasirkuksissa talvella 1952—53. Takana oli silloin jo purjelentotai niihin aikoihin oikeammin vielä liitolentouraa vuodesta 1944 ja moottorilennon peruskoulutus ilmavoimissa. Saarion roolina Pilvien huimapäissä oli lähinnä lennättää kunkin esiintymispaikkakunnan jollekin silmäätekevälle taitolentokeikka Bucker Jungmannilla kansanmielenkiinnolla seurattessa, kestäkö miehen pää pyöritystä.

Pilvien huimapäiden ykköstitolentäjän Erkki Kantosen valittava loukkaantuminen 1954 teki Saariosta ykköstitolentäjän ja siinä roolissa hän on pysynyt tähän asti.

Aseena oli aluksi edelleen Jungmann, kunnes se kukistui, ei tosin Saarion ohjaamana. Sen jälkeen ei ollut varsinaista

taitolentokonetta kunnes ensimmäiset Trenerit saatiin maahan, joten väli oli täytettyvä tilapäiskoneilla, esim. PIK-11-Tumpulla.

1960-luvun alkaessa muodostui sitten yhdistelmä Saario-Zlin Trener, joka on ollut käytössä näihin päiviin saakka.

Mutta ei ole enää ensi kesästä eteenpäin. Saario-Trener vaihtuu vielä lupaavammalta kuulostavaan yhdistelmään Saario-Pitts Special. Miksi?

— Lähinnä siksi, että Trener alkaa taitolentokoneena olla vanhentunut. Siinä on liian vähän voimaa ja sitä on vaikea pitää tip-top -kunnossa lähinnä varaosahuolien vuoksi. Ja ennen kaikkea siksi, että näytöksissä käytettävän taitolentokoneen on mielestäni oltava kone, jolla lentää vain näyttöspilotti itse. Näytöslennolle lähtiessä istuu huomattavasti varmemmalla mielin omaan, tarkoin tuntemaansa koneeseen kuin vuokratoneiden rivistä otettuun laitteeseen. Eihän sitä tietysti tiedä kuinka kauan itse jaksaa enää näytöksissä lentää, mutta minkäänlaisia väsymisen merkkejä ei ainakaan toistaiseksi ole onneksi näkyvissä. Lisäksi toivon vilpittömästi, että joku muikin innostuisi oman koneeni valmistuttua rakentamaan lisää juuri tällaisia koneita, joilla näytöksissä tarvittavan rutiinin saisi helposti hankittua.

Juuri rutiini on näyttöspilottille Saarion mielestä ensiarvoisen tärkeää. — Itse sain sitä aikanani toimiessani Ilmavoimissa opettajana ja viettäessäni suuren osan vapaa-aikojani näytöksissä.

Seppo Saarion kohdalla on ilmeistä, mitä harrastus on hänelle antanut, se on antanut hänelle ammatin. Finnairin perämieskurssi v. 1957, vuodesta 1960 lähtien reittilentoja ja nyt kapteeni ja kouluttaja vasta perustetussa DC-9 -ryhmässä.

— Taitolento ei sinänsä vetänyt minua ilmailun piiriin vaan yleensä vain hinku lentämiseen ja juuri halu saada siitä myöhemmin ansiotyö, mutta kuume taitolentoon kasvoi siitä lähtien kun sitä yleensä oli tilaisuus lentää, sanoo Saario.

— On vaikeaa sanoa, mikä minua taitolennossa viehättää. Ehkä se, että ottaa jotenkin mittaa itsestään, ja on mukava tunne huomata, että voi ilmaelementissä liikkua melko pitkälle niin kuin itse haluaa. Että kädet ja jalat toimivat ohjaimilla lähes automaattisesti vieden koneen lähes millaiseen lentoliikkeeseen vain mieleen tulee. Ohjaaminen tapahtuu täysin vaistomaisesti, sitä on jotenkin täysin yhtä lentokoneen kanssa ja juuri se on tavattoman viehättävä tunne.

Saario on meillä jo kauan ollut ehkä ainoa pilootti, jolla voisi ajatella olevan mahdollisuuksia meikäläisille täysin tuntemattomalla alueella, taitolentokilpailuissa vaikkapa MM-tasolla asti. Se on ollut kiinni lähinnä rahasta ja kalustosta ja rahasta se on kiinni edelleenkin, vaikka Saario alkaneena kesänä saakin alleen täysin kilpailukelpoisen koneen.

— Kilpaileminen vaatii tavattoman rankkaa harjoittelua ja paljon muutakin kuin pelkän koneen. Toistaiseksi en ole edes ajatellut lähtemistä kilpailuihin.

Saario pitää taitolennon hyödyllisenä "tavallisellekin" moottorilentäjälle, sillä on varmasti hyödyllistä hallita koneensa eri akseleiden suhteen pidemmällekin kuin normaali-lentämisessä on tarpeen, lensipä normaalisti millaista konetta hyvänsä. Tilannetta voidaan hänen mukaansa verrata autoilijaan, joka aina ajaa 70 km/t kuivalla asfalttitiellä ja jolla ei näin ollen voi olla aavistustakaan, mitä tapahtuu, jos auto yht'äkkiä joutuu liukkaalle ja lähtee luistoon.

— Kaikille ei taitolento tietenkään pitemmän päälle sovellu, mutta sitä kannattaisi kyllä jo lentokoulutuksen alkuvaiheessa ainakin kokeilla, varsinkin nyt, kun on käytössä melko paljon ainakin yksinker- taisten perusliikkeiden tekemiseen soveltuvaa kalustoa. Jos tuntuu siltä, että taitolento kiinnostaa, voi harjoittelun aloittaa jo melko vähäisilläkin tuntimäärillä, 50—100 tuntia riittää. Alussa on mahdollisimman paljon syytä lentää valvonnan alla, koululentoja, aina väliin tarkastuslentoja ja keikkoja, joita joku maasta valvoo. Hyvään lopputulokseen päästään paljon nopeammin niin, että joku valvoo harjoituksia kuin niin, että itse yrittää arvostella kuinka joku liike meni läpi.

— Moottorilento-harrastuksen räjähdysmäinen kasvu ei onneksi ole tuonut meille suurempia ongelmia, sillä koulutuspuolen asiat on pystytty hoitamaan melko hyvin, sanoo Saario, joka paitsi tarkastuslentäjänä, myös jo toista vuotta istuvana SIL:n moottorilennon keskustoimikunnan puheenjohtajana on joutunut uhraamaan melkoisen osan mielenkiinnostaan juuri näihin kysymyksiin.

— Onnettomuusluvut on lennettyihin tunteihin verrattuna pystytty pitämään kurissa, mikä suureksi osaksi johtuu siitäkin, että meillä lentokalusto on verrattain uutta ja hyväkuntoista.

— Ongelmiakin tietysti on. Meillä on paljon erilaisia lentokouluja, ja paljon erilaisia tarkastuslentäjiä ja on vielä tehtävä paljon työtä, ennenkuin saadaan kaikki nämä toimimaan ja tulkitsemaan määräyksiä täysin yhdenmukaisesti. Ongelma on lähinnä viranomaisen ja sielläkin puolella lähinnä rahapulasta johtuva.

— Oppilasaines ei mielestäni valtavan kasvun myötä ole huonontunut, mutta yhdessä suhteessa on kuitenkin tapahtunut muutoksia. Aikaisemmin lentäminen vaati erittäin kiinteää suhtautumista koko touhuun. Vaikka itse lentämisestä tuli nykyiseen verrattuna vähemmän, oltiin kentällä aamusta iltaan ja vain puhuttiin lentämisestä, mistä oli seurauksena hämmästyttävän laaja tietomäärä. Nykyisin koulutus on tehty niin tehokkaaksi, ettei oppilaan enää tarvitse käyttää



Saario