



Lennoton kaikki yhdeksän Fougaa palaamassa 7. syyskuuta 1969 pidetystä Helsingin lentonäytöksestä. (Hannu Valtonen)

tietä ylittäneen GAZin kanssa. Vaaratilanteen tutkimuksen seurauksena kävi ilmi, että minä olin ollut ohjaajana.

Minut kutsuttiin laivueen esikuntaan, jossa minut ensin haukkui laivueenkomentaja ja sitten ykköslentueen päällikkö. Puolustauduin sillä, että sain lentotehtävän oman lentueeni päälliköltä. Uskoin hänen tietävän MU-koulutukseni lopettamisesta, koska minulle ei kahteen viikkoon ollut annettu yhtään MiG-15-lentoa, vaikka

muu kurssi lensi. Enkä tietenkään kieltäytynyt lennosta. He myönsivät, että ehkä olisi pitänyt asiasta kertoa omalle esimiehelleni.

Palattuani kolmoslentueeseen, oma lentueenpäällikköni vielä haukkui minut siitä, että en ollut kertonut hänelle asiasta ja häntä oli moitittu lennostani. Puolustauduin taas sillä, että minua oli ehdottomasti kielletty kertomasta asiasta kenellekään ja että ilman muuta oletin, että omaa esimiestäni oli asiasta informoitu. Lopulta päällikköporras myönsi ehkä toimineensa tiedottamisessa väärin. Oli silti masentavaa saada kolmet haukut, vaikka mielestäni syy ei ollut minun.

## MiG-21-koulutuksessa

Minä siirryin ykköslentueeseen ja MiG-21-koulutus alkoi vapun jälkeen perusteellisilla oppitunneilla koneesta, sen järjestelmistä ja moottorista. Sen jälkeen käytiin läpi ylisoonista aerodynamiikkaa, suoritusarvoja ja koneella lentämistä. Monistettuja ohjekirjoja ei ollut, vaan pakkersimme oppitunneilla vihkoomme tietoja, joita opettajat kaivoivat omista vihkoistaan. Oppitunneista oli myös taukopäiviä, jolloin pääsin lentämään Fougalla ja Safrilla.

MiG-21:n ohjaamossa istuimme useita päiviä opettelemassa kaikki mittarit, napit, kytkimet ja vivut, tarkastukset sekä hätätoimenpiteet. Ohjaamotentissä kaikki oli löydettävä karvalakki silmillä. Tärkeä osa oli korkealento-varusteisiin opiskelu. Yli 10 kilometrin korkeudessa käytettiin normaalivarustuksen lisäksi painepukua hengityksen vastapainetta varten. Yli 15 kilometrin korkeudella tuli käyttää täyttä painepukuvarustusta. Varusteet sovitettiin yksilöllisesti. Lopuksi tehtiin puku päällä ylipaine koe 2 baariin asti. Kokeen jälkeen iholla oli ”luurankokuvio”, joka aiheutui puvun punosten tiukasta puristuksesta kehoon.

Ennen koululentojen aloittamista suoritimme yksi-



Minä ja vääpeli Vesa Ronkainen Mukelon siivellä lokakuussa 1969. MiG-15-mekaanikkona Vesa opetti minulle koneen salaisuuksia ja harasti itsekin lentämistä.



Hopeanhohtoinen MiG-21F-13 oli poikkeuksellisen tyylikäs, hyvännäköinen hävittäjä ja hyvä myös lento-ominaisuuksiltaan ja suoritusarvoiltaan. Sillä lentämään pääsy oli poikavuosien haaveiden täyttymys. (Klaus Niska)

paikkaisella moottorin käynnistysharjoituksen. Se sisälsi tarkkaan ohjeistetun koekäytön. Lisäksi tehtiin erillinen rullausharjoitus kiitotiellä. Nämä harjoitukset olivat peräisin ajalta, jolloin kaksipaikkaista konetta ei ollut käytettävissä.

Lentokoulutus alkoi kuudella koululennolla kaksipaikkaisella MiG-21U-koneella, joita laivueella oli kaksi, MK-103 ja MK-104. Opettajani toimi kapteeni Aku Miettinen. Kaksi ensimmäistä koululentoa lensimme perjantaina 5. kesäkuuta MK-103:lla. Ensimmäisessä startissa lähtönopeus 320–360 km/h tuntui huimalta. Alkunoussussa kone kallisteli puolelta toiselle, mikä johtui siitä, että hain vaistomaisesti ohjaintuntoa tottumattomana todella herkkään tehostettuun siivekeohjaukseen. Kallistelu loppui vasta, kun Aku sanoi, että sauvaa ei tarvitse heilutella. Nousimme ensimmäisellä lennolla 5 000 metriin, jossa kaartelemalla sain totuttautua koneen ohjaukseen. Pituusohjaus oli luonteva. Herkkään siivekeohjaukseenkin tottui melko nopeasti. Sauvaa ei sivusuunnassa tarvinnut eikä saanut paljoa liikutella.

Maastoon sidotut laskukierrosohjeet oli piirretty vihkoon ja opeteltu ulkoa huolellisesti kummallekin kiitotielle. Ennen ensimmäistä laskua tehtiin yksi lähestyminen ja yliveto. Loppulähestymisnopeus 360 km/h tuntui ensimmäisessä lähestymisessä huiman suurelta, olihan se melkein sama kuin Fougan matkanopeus. Toisesta lähestymisestä tulimme laskuun. Kynnyksellä ohjenopeus oli 340 km/h. Muistan kynnyksellä ajatelleeni, että ”tämä raketti ei koskaan pysähdy tuolle postimerkille”. Istumisen ja nokan laskun jälkeen jarruvarjoa ja pyöräjarruja käyttämällä huima nopeus pieneni yllättävän hyvin. Laskun teko sinänsä tuntui luontevalta.

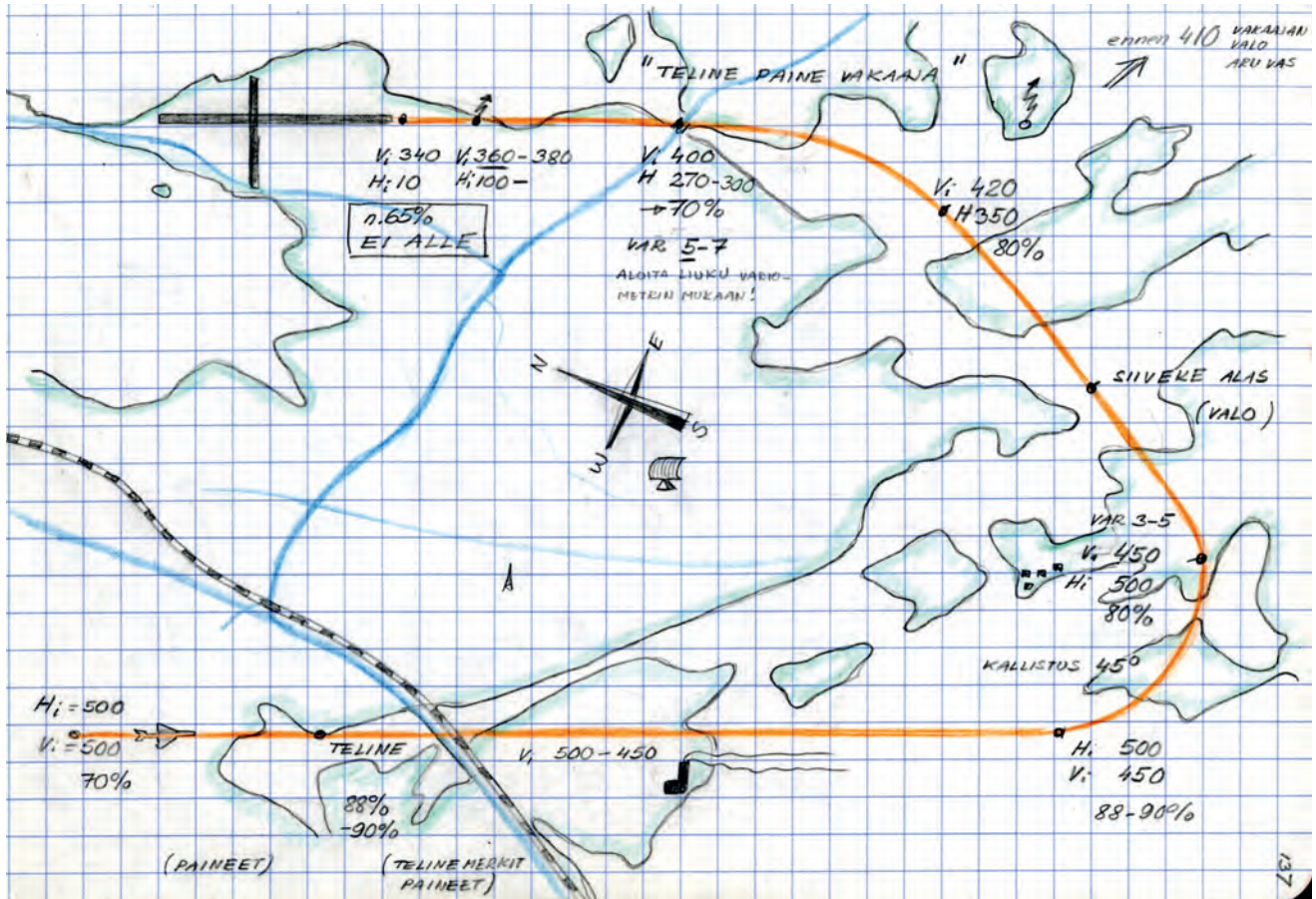


Tyypikoulutuksessa lennettiin kaksipaikkaisella MiG-21U:lla kuusi koululentoa ja sen jälkeen tarkastuslento.

Toisella lennolla perjantaina lensimme laskukierroksia ylösvetoineen. Läpilaskuja ei tehty. Maanantaina lensimme kaksi koululentoa, joilla lennettiin laskukierroksia. Tiistaina lensimme vielä kaksi koululentoa, jotka sisälsivät kaartoja ja liikehtimistä.

Torstaina 11. kesäkuuta oli sitten jännittävä päivä. Lentueenpäällikkö kapteeni Kopponen lensi minulle heti aamulla tarkastuslennon. Se meni moitteetta ja niin pääsin ensimmäiselle yksinlennolle yksipaikkaisella MiG-21F-





Sivu 137 MiG-21-tyyppikurssin muistiinpanovihkostonani. Laskukierroksen lento-ohjeet piirrettiin vihkoon ja opeteltiin huolellisesti ulkoa ennen lentojen alkua. Tarkastuslennolla kaikkien arvojen piti olla kohdallaan. Tässä on laskukierros-ohje Rissalan kiitotielle 33.



Nousen MG-46:sta ensimmäisen MiG-21F-13:lla suorittamani yksinlennon jälkeen 11. kesäkuuta 1970.

13:lla vielä aamupäivällä. Starttasin MG-46:lla kello 10.16. Oli upea tunne nousta yksin MiG-21:llä taivaalle. Lentueen väki oli tullut seuraamaan ensimmäistä laskuani yksipaikkaisella. Se meni hyvin. Ennen kaksipaikkaisten tuloa ensimmäiset laskut olivat olleet usein vauhdikasta nähtävää.

Harjoituslennot jatkuivat tämän jälkeen 1-2 lennolla päivittäin ja tuntuma koneeseen kasvoi nopeasti. Koulutuksessa oli kaksi merkittävää lentoa, joiden jälkeen oli tarjottava kahvit laivueen väelle. Ensimmäinen oli kiihdytys 2 Machiin. Sen lensin tiistaina 16. kesäkuuta. Seuraavana päivänä oli vuorossa lakikorkeusnousu, jossa nousin 19200 metriin. Oli hienoa käydä lähes avaruuden kynnyksellä. Taivas oli musta ja ilmakehän vaalea kerros horisontissa oli varsin ohut.

Keskiviikkona 17. kesäkuuta perusmoottoristartissa huomasin lähtökiidossa nopeudella noin 230 km/h juuri nokan noston aloituksessa roottorien kierroslukueron olevan yli viisi prosenttia ja suihkuputken lämmön alle 450 astetta. Tajusin moottorissa olevan jotain pahasti vialla. Vedin kaasun heti tyhjäkäynnille ja aloitin täyden jarrutuksen. Kone pysähtyi satakunta metriä ennen kiitotien 15 päätyä. Rullattuani takaisin hallille selvisi, että suihkusuutin "sapla" oli mennyt epäkuuntoon ja auennut täysin. Sen seurauksena työntövoima romahtaa täysin. Lentueenpäällikkö totesi minun toimineen oikein ja sanoi:



– Hyvä, kun keskeytit. Kone ei olisi noussut ilmaan. Siinä oli lento-onnettomuus lähellä.

Seuraavana päivänä starttasin MG-46:lla jälkipoltolla. Ilmaan päästyäni huomasin suihkuputken lämpömittarin valuvan näyttämään nolaa. Mielessäni välähti, että ei taas. Koska kierrosluvut kuitenkin olivat normaalit eikä työntövoimassa tuntunut olevan vikaa, päättelin vain mittarin vikaantuneen. Otin jälkipolton pois ja keskeytin tehtävän. Sain valvojalta ohjeen jäädä kentän lähelle kuluttamaan polttoaineen laskupainoon sopivaksi. Maassa mittarin todettiin vikaantuneen. Muita häiriöitä ei minulla sitten MiGin kanssa Rissalassa ollutkaan.

Juhannuksen 1970 jälkeisellä viikolla alkoi laivueessa lomakausi. Värvättynä minulla olisi ollut kahden viikon loma. MiG-koulutuksessa oli juuri alkamassa osastolentokoulutus. Minulla ei ollut mitään tarvetta lomalle, joten kysyin laivueenkomentajalta ja lentueenpäälliköltä, onko lomalle lähteminen pakollista. Jäisin mieluummin töihin jatkamaan lentokoulutusta.

Lomalle ei ollut pakko lähteä. Sitä ei kuitenkaan korvattaisi rahalla. Lentueeseen jäisi tarpeeksi henkilökuntaa, jotta lentotoiminta pyörisi koulutukseni osalta. Niinpä ilmoitin, että jätän loman pitämättä ja jään lentämään.

Ylikersantti Yrjö ”Mini” Mörsky kuuli, etten pidä lomaa. Hän kysyi minulta, voiko hän pitää minun lomani. Sanoin, että en voi tuollaista asiaa päättää. Mörsky meni viereiseen laivueenkomentajan huoneeseen kysymään:

– Herra majuri. Laukkanen ei pidä lomiaan, voinko minä pitää hänen lomansa.

– Ulos, karjaisi laivueenkomentaja.



Kaksi MiG-21-kurssilaista, minä ja luutnantti Tapio Juutilainen kesäkuussa 1970.

– Mutta kun Laukkanen ei pidä lomiaan.

– Ulos, kuului toistamiseen.

Mörsky ei saanut minun lomiani.

Kapteeni Seppo Karjala, tuttu mies Koelentokurssi 3:lta, jäi vetämään osastolentokoulutustani. Lensimme kahdella MG:llä parin koulutusta. Kävin myös lentämässä Safrilla ja Fougalla kolmoslentueessa, kun siellä tarvittiin ohjaajaa. Nuo kaksi viikkoa Rissalassa olivat minulle



Oulunsalon ampumaleirillä majoitushuone 7:n asukkaat elokuussa 1970. Vasemmalta Matti Ahtiainen, minä, Hannu Helvelahti, Hannu Valtonen, Jukka Uhari, Martti Vuorensola, Pentti Rämä ja Vihtori Taka.