

si. Useimmat moottoriremonteista ja huolloista Heiskala suoritti itse.

TUNTO TAKAMUKSISSA

”Kone oli arviolta 1000 metrin korkeudessa kun ohjaaja pani sen vrilleen¹⁴. Noin neljän pyörähdysten jälkeen näytti siltä kuin kone alkaisi oijeta. Näin ei kuitenkaan tapahtunut, vaan muuttui vrille latammaksi pyörähdysliikkeen samalla kiihtyessä. Liikettä jatkui noin 50 m:n korkeuteen saakka, josta se oikeksi jyrkkään syöksyyn. Tarkastelupaikalta näytti kone häviävän metsän sisään.”

Tutkimuslautakunnan jäsenet HA-39:n vaurioraportissa

Utissa sattui syksyllä 1927 tapaus, joka viimeistään teki Urho Heiskalasta legendan lentäjien keskuudessa. Kurt Berger oli suunnitellut Valtion Lentokonetehtaalla kaksitasoisen hävittäjän. Tämän I.V.L. D.26 Haukan voimalähteenä oli 420 hevosvoiman Gnome & Rhône -tähtimoottori, joka antoi hävittäjälle vaakanopeuden 249 kilometriä tunnissa. Koska Utissa oli vuonna 1927 ainoa kunnollinen maakenttä, tuotiin HA-39-tunnuksen saanut Haukka sinne koelentoja varten.

Heiskala sai tehtäväkseen kokeilla koneen syöksykierr ominaisuuksia. Kokemusta miehellä oli tuolloin 660 tuntia noin kymmenellä eri kone-tyypillä.

Lokakuun 7. päivä oli Utissa kaunis ja melko kuulas. Taivaalla ajelehti heikon länsituulen kulljettamina harvakseltaan viimeisiä cumuluksia ja korkeuksissa oli vähäistä yläpilveä. Kello 15.05 Heiskala starttasi HA-39:llä Utin syksyisen maise-
man ylle ja nousi yhdeksäänsataan metriin. Vartin verran lennettyään hän päätti aloittaa syöksykierron. Heiskala laittoi moottorin tyhjäkäynnille, kallisti konetta vasemmalle painaen samalla va-

semman polkimen pohjaan ja vetäen ohjaussauvan taakse oikealle. Haukka kaatui vasemmanpuoleiseen kierteeseen. Koneella oli aiemminkin lennetty syöksykierteitä eli vrillejä, eikä näissä kokeissa ollut havaittu mitään poikkeavaa. Myös nyt HA-39 teki ensimmäiset kierrokset Heiskalan mukaan aivan normaalisti, sitten alkoi ilmetä ongelmia:

”Koneen ehdittyä pyörähtää noin kolme kierrosta, rupesin konetta oikaisemaan viemällä molemmat ohjaimet keskelle. Kone ei kuitenkaan näillä ohjausliikkeillä oijennut, vaan rupesi jatkuvasti pyörimään n.s. litteää vrilleä, koneen nokan ollessa hiukan horisontin yläpuolella. Koska tunsin, ettei kone viimeksi mainitussa liikkeessä enään totellut ohjaimiaan tavallisuuden mukaan, vedin moottorin päälle ja painoin ohjaustangon eteen, jonka jälkeen kone alkoi hiljakseen oijeta painuen syöksyyn. Oikaistessani koneen syöksystä oli kone jo niin matalalla, että se otti puihin kiinni sillä seurauksella, että koneesta rikkoutui laskutelineen akselin suojapelti, akseli vääntyi ja oikeanpuoleisen ylätasen etureunasta murtui faneeri. Moottorista vääntyi kahden sylinterin venttiilien varret, yksi sytytyskynttilä meni rikki ja potkurin kupupeltiin tuli pieniä lommoja.”

Kentän laidalla olleet katsojat seurasivat kuinka kone hävisi metsän taakse. Kaikki näytti jo selvältä: Haukka olisi mennyttä. Sitten he näkivät ihmeen: kaksitaso kohosi metsän takaa, lähestyi kenttää ja kaartoi loivasti laskuun. Paikalla olivat myös tapauksen tutkimuslautakuntaan myöhemmin kuuluneet kapteenit Könni ja Nuotio sekä koneteknikko Kaikkonen. He kirjoittivat raportissaan: ”Lasku onnistui hyvin. Konetta tarkastettaessa havaittiin, että laskuteline ristikossa oli noin 8 cm. paksuinen männyn latvus. Pienempiä oksia oli tarttunut tasotukiin, moottoriin, vakaajiin y.m. paikkoihin.”

Tutkimusraportissa lautakunta totesi Haukan joutuneen lattakierteeseen ja syyn olleen todennäköisesti koneen rakenteessa, ohjaajan he totesivat

14 Syöksykierre.



Männynlatva törröttää Haukan laskutelineiden välissä todisteena uskomattomasta selviytymisestä. Haukassa oli metallipotkuri, tuolloin yleisesti käytetyn puupotkurin sijaan, ja se pelasti osaltaan koneen tuhoutumiselta, sillä puupotkuri olisi rikkoutunut puiden latvoihin. Kuva: Jyrki Laukkanen

menetelleen tilanteessa oikein. Tämä tiesi ensimmäisen Haukka-prototyypin loppua, eikä uusia versio enää onnistunut pelastamaan muuten lupaavaa konstruktiota, vaikka siinä pystyttiin poistamaan lattakierreominaisuus. Myöhemmin joissain lähteissä on annettu ymmärtää, että Heiskala olisi käyttänyt kuusen latvaa ikään kuin apuna lattakierteestä oikaisemisessa. Ilman tällaistakin väritystä tämä läheltä piti -tilanne ja siitä selviytyminen oli omaa luokkaansa.

Kiertueillaan Suomen Ilmapuolustusliiton Moth-koneilla Heiskala tuli kuuluisaksi myös taitolentäjänä. Utin hävittäjäeskaaderin ja Keisarin sirkuslaivueen jälkeen hänen taitolentoesityksen-

sä kehittyivät ja herättivät ihastusta suuressa yleisössä, joille aerobatia oli vielä uutta. Heiskala esittikin taitolentoa koko 1930-luvun miltei kaikissa suurissa lentonäytöksissä. Vuosikymmenen alkupuolella hänen taitolentoesityksensä Pilvettärellä olivat usein näytösten sykähdyttävimpiä hetkiä:

”Hra Heiskala, jota epäilemättä täydellä syyllä pidetään Pohjoismaiden ensimmäisenä aerobatian tekijänä, suoritti ohjelmaansa ennennäkemättömän joustavasti ja täydellistä koneensa hallitsemista ja moottoriinsa luottamista osoittavalla tavalla. Kaikesta näki, että hän tosiaankin tiesi, miten aerobatiaa on tehtävä yleisön edessä. Matalalla otetut loopingit ja aivan ihastuttavat

Immelmannin käännökset – mies tosiaankin siinä korkeudessa täydellisesti moottorinsa varassa – olivat ehdottomasti kansainvälistä luokkaa, vaikka ehkä syöksykierron ehkä eniten tehosikin yleisöön. Saattaa kyllä nähdä uhkarohkeita aerobatianäytöksiä, joissa väkisin ja konetta repimällä suoritetaan kamalankin näköisiä temppuja. Mutta Heiskala pani pääpainon loistavaan suoritukseen sekä ehdottoman hallittuihin ja myöskin esteettisesti nautittaviin liikkeisiin. Lentäjä tuntui todellakin olevan koneensa kanssa yksi ja sama olento.”

Urho Heiskala oli ensimmäisiä suomalaislentäjiä, jotka lensivät ulkopuolisen silmukan ja ensimmäinen suomalainen, joka suoritti ulkopuolisen syöksykierteen. Ulkopuolisen silmukan lensi ensimmäisenä suomalaisena majuri Eino Albert Carlsson (myöh. Rahka) taitolentoon suunnitellulla Bücker Jungmann -koneella Tervaniemen edustan jäältä huhtikuussa 1937. Vain kuukautta myöhemmin Heiskala lensi Tampereen lentonäytöksessä samaisella Jungmannilla näytöksen, jonka liikkeitä *Aamulehden* toimittaja ei enää pystynyt käsittämään: ”Lintu, vaikka on ilman lentäjäksi luotu, ei pysty likikään näyttämään ilmassa sellaisia lentotemppeja kuin mitä Heiskala näytti tamperelaisille. Ne olivat siinä määrin yliluonnollisia, ettei niitä voi sanoin kuvailla.” Tuolloin Heiskala esitti molemmat ulkopuoliset liikkeet – joita oli harjoitellut jo aiemmin – ensimmäistä kertaa julkisesti Suomessa.

KUILE

Lehdet olivat seuranneet Urho Heiskalan *Ilmatarella* ja *Pilvettärellä* tekemiä kiertueita miltei viikoittain. Niin tästä Ilmapuolustusliiton lentäjäs-tä oli muodostunut vähitellen agraari-Suomessa julkisuuden henkilö, joka toi ihmisten kotipitäjiin tuulahduksen lähestyvistä tekniikan aikakaudesta. Vaatimattomaan Urho Heiskalaan tämä ei ilmeisesti vaikuttanut millään lailla. Hän oli aina



Urho Heiskala ja *Ilmatar* Raahessa 9. maaliskuuta 1929.

Kuva: Rajja Heiskala

sama myhäilevä Kuile – lisänimen innokas urheilija oli saanut ranskalaisen kestävyysjuoksijan Joseph Guillemontin mukaan. Usein lehdistö joutui kyselemään tämän lentämisestä ja näytöksistä Heiskalan kollegoilta – hän itse kun ei juuri milloinkaan antanut haastattelua toimittajille. *Uusi Aura* kirjoittikin Vakka-Suomen lentopäivien yhteydessä 31. maaliskuuta 1929:

”Lentomestari Heiskala oli tavallisuuden mukaan reippaalla ja iloisella tuulella. Hän ei juuri lentosaavutuksillaan kehu, jota vastaan Ilmapuolustusliiton sihteeri, maist. Kaila mainitsi, että



Urho Heiskala auton ratissa Oulaisissa. ”Tämän miehen käsissä on minun henkeni ollut monasti”, lausui presidentti Relander tavatessaan Heiskalan Kauhavan lentonäytöksessä. Heiskala oli lentänyt presidentti Relanderin matkoja vuonna 1930 muun muassa Kultarantaan Ilmavoimien uudella Junkers W 34:llä. *Kuva: Rajja Heiskala*



Hymyilevä Heiskala tankkaamassa *Pilvetärtä* ämpärin avulla. Kiertueet lennettiin usein yksin ja polttoaineen saanti sekä koneen huolto täytyi hoitaa omatoimisesti. Kuva: Raija Heiskala

mestari Heiskala oli viime kuun aikana ollut ilmassa n. 80 tuntia ja maaliskuun aikana nousee hänen ilmassaolotuntiansa lukumäärä 100 tuntiin. Monet lentäjät eivät koko vuoden aikana saavuta niin suurta tuntimäärää.”

Vaikka Heiskala oli aikanaan kuuluisa koko Suomen lennättäjä, riitti hänellä aina ymmärrystä myös heikommassa asemassa olevia lähimmäisiä kohtaan. Tähän ovat saattaneet vaikuttaa hänen lapsuutensa ankarat kokemukset. Neljän veljen menettäminen oli väistämättä jättänyt jälkensä nuoreen Urhoon.

Erityisellä lämmöllä hän suhtautui kotiseutuunsa ja sukulaisiinsa. Raija Heiskala kertoi tämän suruttoman huimapään jättämistä muistoista heidän sukunsa historiaan: ”Lapsena kuulin usein puhuttavan äitini serkusta Urhosta, joka oli lentäjänä ollut serkkujensa sankari Kuortaneella. Milloin hän kävi Myllymäen koivunlatvoissa huutamassa terveisensä tai nakkaamassa lehden tuomisiksi, milloin lentonäytöksessä vieden serkkutyttöään ilmaan. Minusta tuntui, että Urho oli tuonut aina iloa kovin työntäyteisiin maatalon arkipäiviin 20-luvulla.”

Kun Kuilen kiertueen reitti vei läheltä Kuortanetta tai Oulaisia, vieraili hän näissä kotipitäjis-

sään ja väki otti aina avosylin vastaan kuuluisan lentäjänsä. Saatiinpa Oulaisiin järjestettyä ilmailupäiville *Ilmattaren* lisäksi Ilmavoimienkin koneita paikallisten vedotessa siihen, että Urho Heiskala oli Oulaisten oma poika.

Toukokuun lopussa 1929 hän oli kiertueella toimittaja Walleniuksen kanssa liiton uudella *Pilvettärellä*. Aurinko oli jo laskemassa, kun Moth lähestyi Kuortanetta. Ähtärissä oli ollut edellisenä päivänä kolmekymmentä lennätettävää ja aamulla vielä kolme. Lähtöä tehdessä oli huomattu kellukkeessa reikä, jonka Heiskala korjasi jo totuttuun tapaan tervalla ja palasella peltiä. Määränpäänä oli Alajärvi, mutta kaksikko päätti koukata Kuortaneen kautta. Wallenius kirjoitti *Aero*-lehteen:

”Alavaa ja suota sekä laajoja asumattomia korpimaita vilahteli sivuillani. Mutta juuri kun minua melkein alkoi kammottaa tämä pyhä yksinäisyys, ilmestyi suoraan eteen näköpiiriin pitkäkko järvi, ja hetkisen kuluttua komea Kuortaneen kirkonkylä. ... Tarkoituksemme oli vain sivuuttaa ylailmoista käsin Heiskalan synnyinpaikat, mutta ilta oli siksi kaunis ja vaikuttava, että heltyipä se mestari-kin ja laski hiljaa koneellaan kirkkorantaan, jonne jo koneen lennellessä kirkkojärven päällä sankka ihmisjoukko oli rientänyt tulijoita tervehtimään.”

Heiskala ja Wallenius jatkoivat hetken päästä Alajärvelle. Siellä tieto *Pilvettären* vierailusta oli tavoittanut ihmiset huonosti ja lennätettäviä oli vain yksi ainoa. Niinpä kaksikko palasi takaisin Kuortaneelle, missä heidät otettiin riehakkaasti vastaan nuorten järjestäessä seurojentalolla tanssit: ”Noin kolmisenkymmentä nuorta pohjalaisneitoa piti illanmittaan ehtiä pyöräyttämään lattialle, sillä meille annettiin ensin tilaisuus tanssittaa kaikki työt kertaalleen, jonka jälkeen vasta kukin ryhtyi pyörittämään valittuansa. Taisipa siinä hiukkasen kulua anturanahkaakin, sillä ainakin Heiskalan saappaat olivat sen jälkeen koko retken ajan epäilyttävässä kunnossa.”

Lentäjätovereiden ja mekaanikkojen mielestä Heiskalan olisi kuulunut olla pikemminkin up-

seeri kuin lentomestari. Kuile itse ei perustanut arvoasteista vaan suhtautui samalla lailla niin sotamieheen, aliupseeriin kuin upseeriinkin. Usein hän oli jopa sovittelijana aliupseerien keskinäisissä riidoissa.

Eikä hän koskaan hermostunut. Vaikka koe-lennolla olisi ilmennyt kuinka ikäviä ja vaarallisia tilanteita tahansa, antoi Heiskala lennon jälkeen rauhallisena selostuksen tapahtuneesta ja ohjeisti mekaanikkoja koneessa ilmenneistä vioista tai puutteista.

Eräänä keväänä Niilo Karhumäki ja Heiskala laskeutuivat *Ilmattarella* Seinäjoen saviselle ravidalle – Heiskala kun oli heittänyt Kauhavalla ajatuksen, että miehet lähtisivät viettämään iltaa Seinäjoen Seurahuoneelle. Raviradalla *Ilmattaren* laskukiito loppui kuitenkin lyhyeen laskutelineen upotessa märkään saveen ja kone kippasi nokan kautta ympäri. Karhumäki, joka oli takaohjaimossa, lensi siiven yli, mutta ehti nousta savisesta maasta pystyyn ottamaan takarungon vastaan. Hän muisteli kirjassaan *Lentopoikia* Heiskalan ilmettä saatuaan vedettyä tämän rungon ja siivessä olevan polttoainetankin välistä pois: ”Syljettyään savet suustaan, naama vielä likaisena, Heiskala purskahti sydämelliseen nauruun, jolloin hänen valkoiset hampaansa vielä paremmin pääsivät oikeuksiinsa.”

Käännettyään *Ilmattaren* ja putsattuaan enim-mät savet vaatteistaan pääsivät bensalta haisevat miehet lopulta Seurahuoneelle. *Ilmatar* sai rytäkässä vain vähäisiä vaurioita ja pienen remontin jälkeen Niilo Karhumäki pääsi jatkamaan matkaansa Keljoon.

PILVETÄR

Heiskala oli tehnyt vuoden 1929 kevätkiertueen toimittaja Walleniuksen kanssa. Levättyään viikon hän lensi 16. kesäkuuta *Pilvettärellä* Helsingistä Turkuun, Ruissalossa pidettävään ilmailutapah-



Urho Heiskala tapasi tulevan vaimonsa Hellin Heikkilän Ruissalossa pidetyssä lentonäytöksessä. Kuva: Heikki Kauranne

tumaan. Se järjestettiin samaan aikaan Turun messujen kanssa ja väkeä oli viikonloppuna liikkeellä paljon. Laskeutuessaan *Pilvettärellä* Ruissalon ahtaaseen lentosatamaan, ei Urho Heiskala tiennyt, että seuraava päivä tulisi muuttamaan hänen elämänsä.

Ilmailupäivä valkeni aurinkoisena valaisten pienen Ruissalon lentosataman, johon oli ahtautunut useita Ilmavoimien Hansoja sekä kolme Mothia. Lisäksi Aero Oy:n Junkers kuljetti messuvieraita lentäen edestakaisin Turun ja Helsingin väliä. Keli oli mitä parhain lentonäytöksen pitoon

– tästä tulisi unohtumaton päivä. Aamupäivällä Heiskala esittäisi aerobatiaa, sitten iltapäivällä olisi vuorossa lennätyksiä niin kauan kuin lennätettäviä riittäisi. Lehdet kehuivat jälleen taitolentoesityksiä:

”Aerobatia muodosti tietenkin katsojalle välittömästi kiintoisimman osan ohjelmaa. Sitä esittivät lentomestari Heiskala ja vääpeli Heilä, jotka suorittivat vaihtelevan sarjan erilaisia liikkeitä. Kuolemansilmukoita nähtiin useita, samaten tynnyreitä, jotka tosiaan ovat nimensä mukaisia, lentokone kun niissä pyörii tynnyrimäisesti keskiakselinsa ympäri. Vrille-liikkeet olivat yleensä hupaisia ja osoittivat varsin selvästi, miten moninaisissa asennoissa osaava lentäjä voi kiidättää konettaan.”

Lennätettäviä ei sinä päivänä ollut montaa, sillä osansa verotti Aeron samaan aikaan Junkerilla tekemät yleisölennätykset. Ihmiset halusivat ilmeisesti kokeilla modernia, umpinaisella matkustamolla varustettua matkustajakonetta. Heiskalan kyytiin tuli kuitenkin kaksitoista uskallikkoa, joille kelpasi Pilvettären avo-ohjaamokin. Eräs lennätettävistä oli viehättävä, tummatukkainen, seitsemäntoistavuotias Hellin Heikkilä. Hän oli ehkä seurannut Heiskalan ja Heilän taitolentoa ja halusi nyt päästä kokeilemaan lentämisen huumaa ketterästi liikehtivän Pilvettären kyydissä. Kenties häntä kiinnosti myös tuo hurjapäinen ja kuuluisa ”koko kansan lentäjä”. Joka tapauksessa siro Hellin kapusi Pilvettären etuohjaamoon ja veti lentäjän huvan päähänsä. Pian Moth kiisi pitkin Ruissalon laineita ja kone kohosi aurinkoiselle taivaalle. Hellin oli ilmeisesti ensimmäistä kertaa lentokoneessa, mutta hän ei tuntenut minkäänlaista pelkoa kaksitasoisessa puukoneessa ilmailun ujeltaessa vaijereissa. Normaalisti ihmiset olivat tyytyväisiä suoraan lentoon ja muutamaan kaarrokseen, mutta nyt Heiskala kieputti Pilvettären sinisen meren yllä tehden silmukoita ja muita taitolentoliikkeitä. Laskeuduttuaan rantaan Heiskala yritti vielä naljailla hyväntahtoisesti nuorelle

tytölle, mutta Hellin suhtautui siihenkin tyynesti. Neitonen oli suoriutunut lennosta loistavasti. Hänessä oli jotain, mikä herätti Heiskalan mielenkiinnon. Tuhansien lennätettävien joukosta Urho Heiskala oli nyt kohdannut jonkun, jota ei voinut enää saada pois mielestään. Jatkaessaan seuraavana päivän Pilvettäreellä Naantaliin jätti kuuluisa kiertuelentäjä Turkuun nuoren neidon, josta oli tuleva hänen vaimonsa.

Hellinin tavattuaan jatkoi Urho Heiskala liiton kiertueita vielä parin vuoden verran. Suomen Ilmapuolustusliitossa vietetyn ajan on täytynyt olla Heiskalalle mieluisa kaikesta rasittavuudestaan huolimatta. Hiljainen ja myhäilevä lentäjä viihtyi hyvin ihmisten parissa ja sai lentää sydämensä kyllydestä.

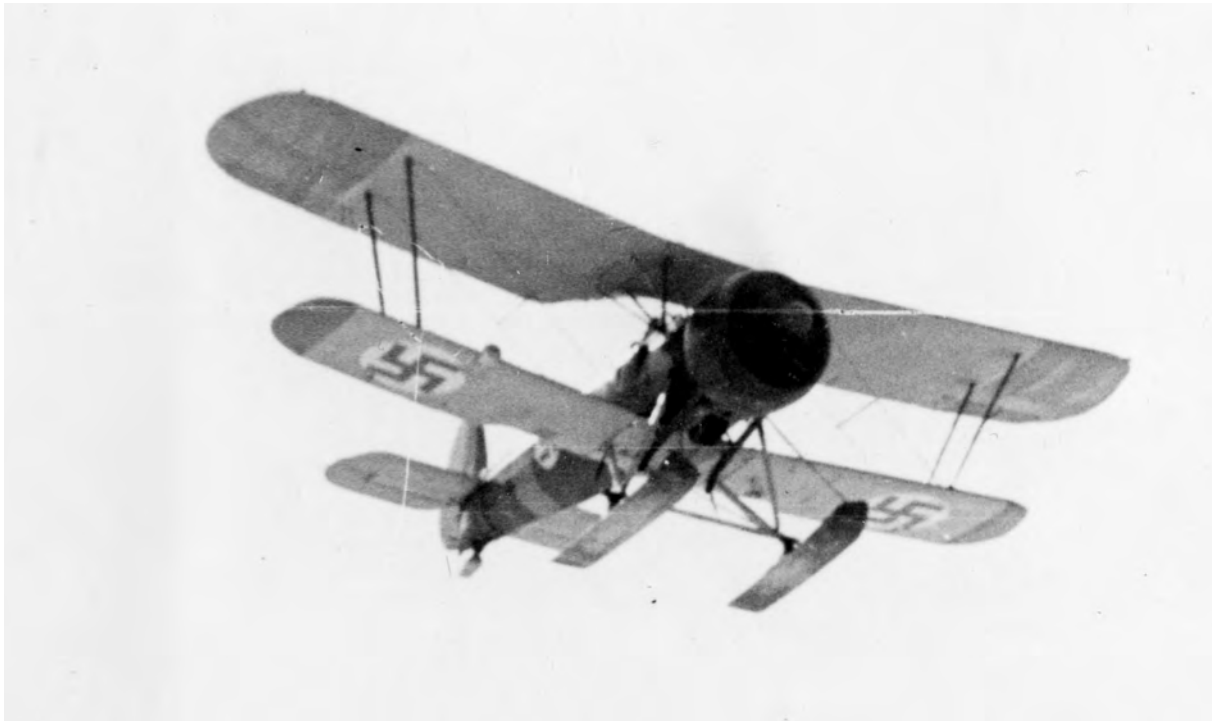
Kahdeksan vuoden Ilmavoimissa palveluksen jälkeen hänen lentäjäntiensä oli kääntymässä uuteen vaiheeseen. Maaliskuun 31. päivänä 1933 Heiskala sai komennuksen Koelentueeseen. Kokeneella ohjaajalla oli koelentäjänä edessään uudet haasteet.

ÄÄRIRAJOILLE

Vuonna 1931 oli Ilmavoimat perustanut Santahaminaan Lentoasema 2:n yhteyteen Koelentueen. Alkuvuosina koelentäjinä toimivat lentoaseman ohjaajat. Vuonna 1933 Koelentue erotettiin omaksi yksiköksi, jonka päälliköksi tuli kapteeni Einar Hämäläinen ja koelentäjiksi lentomestarit Heikki Peltola ja Urho Heiskala.

Koelentueessa tehtiin kaikkien Ilmavoimille tulevien korjattujen ja uusien lentokoneiden tarkastus- ja vastaanottolennot. Koneisiin tulevat varusteet, kuten aseistus, viesti-, valokuvaus- ja suunnistusvälineet sijoitettiin paikoilleen. Tämän jälkeen koelentäjinä tarkastettiin niiden toiminta ja sopivuus.

Erityisen tärkeitä olivat lentokoneiden tyyppikokeet ja performanssilennot. Niiden avulla oli



Toisen kerran syöksykierrä oli olla Heiskalalle kohtalokas hänen koelentäessään Bristol Bulldogia. Mies ei koetta enää tyypillä uusunut, koska arveli, ettei se oikene. Heiskala ehdottikin, että syöksykierrän teko konetyypillä kiellettäisiin, mutta Ilmavoimat päätti toisin. Kuvan Bulldog jatkosodan aikaisessa asussaan. Kuva: Eino Ritaranta

tarkoitus saada selville eri lentokonetyyppien todelliset suoritusarvot kuten nopeus, nousukyky, polttoaineenkulutus, ohjauksien herkkyys ja teho sekä lentokonetyypin lento-ominaisuudet ja erikoisuudet.

Kolmekymmentäluvulla koelentäjien valinta perustui pelkästään ohjaajan taitoihin ja kokemukseen – testi- tai arviointimenetelmiä ei vielä ollut. Lopullisen päätöksen valitun ohjaajan sopivuudesta Koelentueeseen suoritti Ilmavoimien esikunta.

Minkäänlaista koulutusta ei koelentäjille järjestetty. Koelentämiseen liittyvistä alueista, kuten esimerkiksi koelentomenetelmistä tai aerodynaamiikasta ei liioin ollut oppimateriaalia. Valtion Lentokoneitehtaan koelentäjä Uno Mäkelä kirjoitti vuosina 1936–37 *Lentokoneiden ohjattavuus ja suorituskyky kokeilut* -luentomonisteen, joka esitteli

koelentomenetelmät ja yhtenäisti koelentojen arvioinnit (ks. luku 13).

Heiskala aloittikin työnsä Koelentueessa puhtaalta pöydältä. Hän saattoi nojautua pääasiassa vain omaan kokemukseensa ja taitoonsa. Ehkä Heiskala ja Peltola saivat jonkin verran neuvoja Uno Mäkelältä, joka ehti olla samaan aikaan Valtion Lentokoneitehtaan koelentäjänä vielä reilun vuoden verran, mutta muutoin oli luotettava itse koettuun ja luotava omat menetelmät lentokoneiden testaamiseksi.

Vuonna 1934 hankittiin Ilmavoimille englantilainen Bristol Bulldog -hävittäjä. Vaikka tyyppi oli palvelut Kuninkaallisissa ilmavoimissa jo muutama vuodelle, tuotti se heti alusta lähtien Suomessa ongelmia ja konetyyppiin jouduttiin tekemään jatkuvasti muutostöitä. Tämän kaksitasoisen hävittäjän siivet ja siivekkeet piti virittää erittäin



Urho Heiskala koelensi monet Ilmavoimille 30-luvun lopussa hankitut koneet. Tässä hän on Fokker C.X:n edessä hollantilaisen insinööri Marius Beelingin kanssa 31. heinäkuuta 1937. Kuva: Pentti Manninen

tarkasti, lisäksi tietyillä moottorin kierrosluvuilla koneessa ilmeni värinää. Tehdas arveli sen johtuvan potkurin kärkien joutumisesta flutteriin (ns. tip-flutter), mutta ongelma jatkui vaikka potkurin tyyppiä vaihdettiin.

Helmikuussa 1936 saapui Koelentueeseen BU-59, jolla oli tarkoitus määritellä konetyypin lento- ja käyttöominaisuudet. Koelentoilla testattiin muun muassa Bulldogin syöksykierreominaisuuksia. Koska Bulldogeista puuttui tuolloin vielä aseistus sekä radio, laitettiin niiden tilalle konekivääritelineisiin painoksi 25 kilon harjoituspommit. Heiskala määrättiin suorittamaan syöksykierrekoe suksilla varustetulla BU-59:llä:



Hellin Heikkilä vuonna 1939. Hän toimi Yleisradion kuuluttajana Tampereella. Kuva: Raija Heiskala

”Kokeen aloitin 2 500 m:n korkeudesta oikealle normaalilla tavalla. Kone meni syöksykierteeseen hyvin helposti ja aloitti kierteen heti hyvin voimakkaan tuntoisesti, josta syystä aloin oikaista konetta kierteestä heti kun se oli ennättänyt pyörähtää kierroksen. Kone ei kuitenkaan totellut ohjaustaan, vaan jatkoi kierrettä hyvin raskaan tuntoisesti ja verrattain jyrkässä asennossa ja nopeassa kiertoliikkeessä. Kun huomasin, että kone ei oikene normaalilla tavalla, yritin oikaista heti moottorin avulla. Kone jatkoi kuitenkin kiertoliikettään vielä pitkän aikaa pyörien moottori päällä ehkä toistakymmentä kierrosta. Ennen oikemistaan kone vetäytyi hiljaksen verrattain



Hellin ja Urho Heiskala vihittiin Turun tuomiokirkossa 19. kesäkuuta 1937. Kuva: *Rajja Heiskala*

loivaan asentoon muistuttaen hiukan n.k. 'latta vrille'n' asentoa, josta kone vihdoin lopetti kiertoliikkeensä. Oikaisuhetkellä oli koneen korkeus 1400 m."

Heiskala tyrmäsi täysin Bulldogin syöksykierreominaisuudet ja kieltäytyi uusimasta koetta, sillä moottorin sammussa saattoi olla vaarana, että kone ei enää oikenisi. Hän esitti myös, että Ilmavoimat kieltäisi syöksykierteet tällä konetyypillä. Myös Heiskala havaitsi lennollaan epämiellyttävän värinän moottorin ylittäessä kaksituhatta kierrosta minuutissa. Hän arveli sen johtuvan potkurivirran osumisesta peräsimiin. Syöksykierrekieltoon ei konetta laitettu ja värinäilmiökin säilyi Bulldogissa koko sen käyttöiän.

Heiskala koki koelentäjän urallaan 1930-luvulla lentokoneiden huiman kehityksen, joka varsinkin vuosikymmenen loppupuolella asetti koelentäjille jatkuvasti uusia haasteita. Lentokoneiden nopeudet ja lakikorkeudet kasvoivat, avo-ohjaamot



Hääpari ja juhluvieraat Avro Ansonin edessä. Kuva: *Rajja Heiskala*

muuttuivat umpiohjaamoiksi, koneet varustettiin sisäänvedettävillä laskutelineillä, laskusiivekkeillä ja säätö- tai vakiokierrospotkureilla. Ilmavoimissa siirryttiin monimoottorikauteen, kun ensin hankittiin vuonna 1936 kaksimoottorisia Avro Anson -koulukoneita ja vuotta myöhemmin keskiraskaita Bristol Blenheim -pommikoneita.

Bulldog-hävittäjien huippunopeus oli 335 kilometriä tunnissa, kun vuonna 1937 ostettujen Fokker D.XXI -hävittäjien huippunopeus oli noin 415 kilometriä tunnissa. Samana vuonna hankitut kokometalliset, sisäänvedettävällä laskutelineellä varustetut Blenheimit ylsivät 430 kilometriin tunnissa. Konetyyppi olikin valmistuessaan nopeampi kuin mikään sen aikainen hävittäjä.

Heiskalan aloittaessa koelentäjänä 30-luvun alkupuolella oltiin Valtion Lentokonetehtaalla siirtymässä kokopuisista lentokonerakenteista teräsputkesta valmistettuihin runkorakenteisiin. Muutamaa vuotta myöhemmin siirryttiin jo kokometallisiin konstruktioihin, joissa oli kantava kuorirakenne. Lentokonetehdas kehitti uusia materiaaleja, kuten kolupuun – jota käytettiin muun muassa potkurinlapojen valmistuksessa – sekä filimiliimatun vanerin.

Kotimaassa tapahtuvien koelentojen lisäksi koelentäjät vierailivat eri maiden lentokonevalmistajien luona tutustumassa Ilmavoimille tar-



Urho Heiskalan ottama kuva Hellin-vaimostaan Mustanmeren rannalla elokuussa 1939. Kuvassa on jotain hyvin enteellistä: Hellin seisomassa tummana hahmona kaukaisuudessa myrskyn keskellä. Talvisodan puhkeamiseen oli aikaa enää vain vähän yli kolme kuukautta. Kuvan taakse on kirjoitettu Ferninand Freiligrathin runo:

*O lieb' so lang, du lieben kannst,
O lieb' so lang, du lieben magst,
die Stunde kommt,
die Stunde kommt,
wo du an Gräbern stehst und klagst.*

*Oi rakkain, rakasta niin kauan kuin voit,
Oi rakkain, rakasta niin kauan kuin haluat,
Sillä tulee hetki,
Tulee hetki,
Jolloin seisot haudalla ja suret.*

jolla olevaan kalustoon. Kaikki tämä vaati jatkuvaa perehtymistä uuteen tekniikkaan. Kalusto kehittyi ja Koelentueessa lentokoneita lennettiin niiden ääri rajoille saakka. Neljääkymmentä ikävuotta lähentelevä Urho Heiskala pysyi kuitenkin hyvin vauhdissa. Palattuaan ensimmäiseltä koelennoltaan Fokker D.XXI:llä hän huudahti: ”Nyt meillä vihdoinkin on ensimmäinen hävittäjä!”

Heiskalaa pidettiin tunnonmukaisen ohjaamisen taitajana, jonka koelentoraportit olivat selkeitä ja johdonmukaisia. Hän sai usein kiitosta tarkastajilta ja mekaanikoilta – kerrotaan, että Heiskalan tekemän koelennon jälkeen oli helppo korjata len-

nolla ilmenneet ongelmat ja viat. Miehestä tulikin tulevien koelentäjien esikuva, joka loi pohjan koelentämiselle Ilmavoimissa.

Heiskala ei unohtanut Ruissalossa kesäkuussa 1929 tapaamaansa viehättävää nuorta naista. Hellin Heikkilästä kehittyi kaunis nainen ja kahdeksan vuotta ensitapaamisesta Urho Heiskala vei valittunsa vihille. Häät pidettiin Turussa 19. elokuuta 1937. Pariskunta asettui Tampereelle, minne Heiskalakin oli muuttanut Koelentueen mukana sen siirtyessä Santahaminasta Härmälään.

Myös Hellinistä tuli aikansa julkisuuden henkilö. Itsevarma ja rohkea nainen toimi Tampereella



Heli Pilvikki onnellisen Urho-isän sylissä. Kuva: Raija Heiskala

Yleisradion kuuluttajana ja opetti sivutoimenaan kieliä suuryhtiöiden työntekijöille. Alkuvuodesta 1938 parille syntyi tytär Heli Pilvikki, josta tuli Urho-isän silmäterä. Vuosikymmenen lopun lähestyessä Urho Heiskala oli saavuttanut loistavasta lentäjänurastaan ja kuuluisuudesta huolimatta ehkä sen tärkeimmän asian elämässään: hänellä oli tytär ja rakastava perhe.

KATKESI KAARI YLVÄIN

”Heti klo 10.35 jälkeen nähtiin 30 koneen lähestyvän Tamperetta 4 laivueena. Vih. koneet pommittivat lentokenttää ja kaupunkia, käyttäen räjähdys- ja palopommeja. Kaupungissa syttyi useita tulipaloja. Kenttään pudotettiin n. 90–100 kpl. palopommeja, joista oli 35 kpl suutareita. Räjähdys (miina) pommeja oli 4 kpl. Kaupungissa syttyi

tuleen ’Takon’ konttorirakennus, pilvenpiirtäjä, Satakunnankatu 9 Oy, Klingendalin rakennus ym. Härmälään putosi myös joitakin pommeja. Ei suuria vaurioita. 5 henkilöä haavoittui lievästi. Tulipaloja ei syttynyt.

Omat hävittäjät pudottivat 5 ryssän pommikonetta. Luutn Itävuori 2 kpl, lentom. Heiskala 2 ja ylikers. Mattila 1 kon.

Jälkeenpäin todettu pudotetun yht. kon. Luutn. Itävuoren tilille 1 lisää.”

Ote Koeleentueen sotapäiväkirjasta 20.1.1940

On 20. tammikuuta vuonna 1940, talvisodan 52. päivä. Kello 10.30 ulisevat ilmahälytys sireenit. Kaksi hälytysvuorossa olevaa Fokker D.XXI -hävittäjää starttaa Härmälän lentokentältä. Ne koHoavat korkeuteen kirkkaalle pakkastaivaalle. Fokkereita lentävät lentomestari Urho Heiskala ja luutnantti Erkki Itävuori. He havaitsevat viholliskoneiden lähestyvän Tamperetta noin 4000 metrin korkeudessa. Fokkerit tavoittelevat vihollispommittajia, mutta kestää useita minutteja ennen kuin hävittäjät pääsevät niiden korkeudelle. Tällä välin neuvostokoneet pommittavat Tamperetta ja Härmälän lentokenttää. Sen jälkeen ne kääntyvät Kangasalan–Pälkäneen suuntaan.

Ennen Pälkänettä Fokkerit pääsevät viimein vihollisen kimppuun. Yhdentoista koneen muodostelmasta Heiskala ottaa kohteekseen vihollislautan oikeanpuoleisimman koneen, Itävuori hyökkää puolestaan vasenta sivustaa kohti. Heiskala pääsee tulittamaan muodostelmasta hieman jälkeen jäänyttä SB-pommikonetta. Hän ampuu ensimmäiset kaksi sarjaa noin kolmensadan metrin etäisyydeltä. Pommikoneen vasen laskuteline retkahtaa ulos. Nyt Heiskala saa viholliskoneen nopeasti kiinni. Lähestyessään vaurioitunutta viholliskonetta hän saa vastaansa kk-tulta taka-ampumosta. Etäisyyttä on vain kahdestakymmenestä kolmeen kymmeneen metriä, kun Heiskala avaa tulen. Taka-ampumun konekivääri vaikenee.



Talvisodan Fokkereita Härmälän kentällä valmiina torjumaan viholliskoneiden hyökkäykset Tampereelle. Kuva: Jyrki Laukkanen

Heiskala ampuu vielä muutaman sarjan molempiin moottoreihin ja pommikone jää molemmat moottorit savuten jälkeen.

Suomalaislentäjä kiiruhtaa eteenpäin kohti seuraavaa vihollista, joka lentää edessä, noin neljänsadan metrin päässä. Hän avaa tulen jo kaukaa tähdäten koneen runkoon. Tästäkin koneesta retkahtaa laskuteline alas ja Fokkerin on jälleen helppo tavoittaa hidas pommikone. Hävittäjän konekivääreistä purskahtaa lyhyt sarja ja vihollisen konekiväärin vaiken. Heiskala siirtyy tulittamaan oikeanpuoleista moottoria, joka muutaman sarjan jälkeen alkaa savuttaa. Hän yrittää vielä tulittaa vasenta moottoria, mutta Fokkerin konekiväärin lakkaavat toimimasta. Hävittäjälentäjä ei voi muuta kuin seurata hetken aikaa muista jälkeen jäävää viholliskonetta ja kääntyä takaisin. Kello 11.05 Heiskala laskeutuu Härmälään. Taistelu on kestänyt vain 35 minuuttia. Erkki Itävuori palaa torjuntalennolta kello 12.00.

Sodan syttyessä Ilmavoimilla oli vain 35 ajanmuksista torjuntahävittäjää. Niitä ei riittänyt etelän tärkeiden asutuskeskusten ja kaupunkien suojaksi. Niinpä Tampereen Härmälän kentällä oleva Koelentue suoritti torjuntalentoja sillä kalustolla, jota sattui kulloinkin olemaan huollossa tai korjattavana.

Urho Heiskala oli anonut siirtoa rintamalai-vueeseen, mutta Koelentueen päällikkö, kapteeni Ehrnrooth halusi pitää kokeneen lentäjän. Heiskala oli sodan syttyessä jo 37-vuotias, siis melko iäkäs hävittäjälentäjäksi. Vuoden vaihduttua vilkastui alkuvuoden kirkkaiden säiden vuoksi ilmatoiminta Etelä-Suomen taivaalla, Tampereen ollessa yksi vihollisen tärkeimmistä kohteista.

Heiskala oli noussut useita kertoja torjumaan vihollisen pommikoneiden hyökkäystä, mutta ei ollut onnistunut pääsemään taisteluketukseen ennen tammikuun 20. päivää. Kerran hän oli ollut torjuntalennolla uudella Fiat-koneella, joka

nopeudessa veti vertoja vihollisen pommikoneille, mutta sillä kertaa italialaisvalmisteisen hävittäjän konekiväärit eivät olleet toimineet.

Maaliskuun 2. päivänä 1940 Tamperetta pommitettiin jälleen kiivaasti. Vihollinen hyökkäsi kaupunkiin kolmena aaltona yhteensä noin sadalla SB- ja DB-pommikoneella. Ja nyt pommikonelauttojen turvana liikehti myös I-153-hävittäjiä. Koelentue suoritti iltapäivän aikana useita torjuntalentoja kolmella Fokkerilla. Kello 12.45 Heiskala nousi kapteeni Ehrnroothin ja luutnantti Visapään kanssa torjumaan viholliskoneiden ensimmäistä aaltoa. Heiskala lensi FR-84:llä. Pommikoneet lensivät noin neljäntuhannen metrin korkeudessa. Heiskala hyökkäsi vihollislautan kimppuun. Todennäköisesti hän keskittyi edessä olevaan pommikoneeseen, eikä huomannut takaa lähestyvää vihollista. Maasta nähdään hänen hävittäjänsä syöksyvän alas miltei pystysuoraan. Muutama sata metriä ennen maanpintaa Fokker muutti hieman suuntaa, mutta iskeytyi sitten maahan räjähtäen. Noin viidentoista minuutin kuluttua paikalle kiiruhti ihmisiä, joukossa muutama suojeluskuntalainen. Mitään ei kuitenkaan ollut enää tehtävissä: Fokkerin jäänteet olivat levinneet hehtaarin alueelle. Heiskala oli ilmeisesti saanut surmansa joko takana lentäneen pommikoneen tai yllättämään päässeän hävittäjän tulituksessa.

Pekka Karunki kirjoitti kirjassaan *Vaipuneet kotkat* kapteeni Ehrnroothin kirjoittaneen seuraavana iltana Urho Heiskalan lentopäiväkirjan viimeiselle sivulle: ”Et koskaan konettasi jättänyt – eikä koneesi Sinua.”



Kuva: Rajja Heiskala

Urho Heiskala (18.2.1902–2.3.1940)

Palveli sisällissodassa 10.3.–16.5.1918 Oulaisten ja Raahen Suojeluskunnassa. Suojeluskunta-alikersantti 15.3.1921.

Asevelvollisena Autopataljoonaan 20.4.1922. Suojeluskunnan ohjaajakurssi 1.2.–4.4.1924. Palvelussitumus Ilmailuvoimiin 1.6.1924, Suomen lentomerkki numero 100 3.6.1925.

Ylennykset: Korpraali 2.10.1922, alikersantti 6.12.1922, kersantti 20.3.1925, vääpeli 6.3.1926, lentomestari 6.12.1927.

Puolustusministeriön kiertopalkinto parhaalle ohjaajalle 1931, 1932 ja 1933.

Tšekkoslovakian ja Viron lentomerkki vuonna 1929. Suomen valkoisen ruusun ritarikunnan SVR M 30.5.1930 sekä SVR R (SVR R II) 20.10.1930.

Heiskala sai myös kuuluisalta Kanaalin ylilentäjältä Louis Blériot’lta signeeratun valokuvan vuonna 1933 tunnustukseksi saavutuksistaan. Harmonpalkinto Heiskalalle myönnettiin vuonna 1929 tunnustuksena tekemästään työstä Suomen Ilmapuolustusliiton kiertuelentäjänä.