



2. lentueen ohjaajia FA-35:n edessä Lunkulassa elokuussa 1941. Vasemmalta: alik. Klaus "Santtu" Alakoski, kers. Ilmari "Pitkä-Jim" Joensuu, luutn. Lauri "Lassi" Hämäläinen ja ylik. Sulo Suikkanen.

joten se palasi tukikohtaan. Lentueenpäällikkö vei loppua parveaan, jossa kolmatta konetta ohjasi alikersantti Alakoski ja se nousi 1 500 metriin Tuuloksen suuntaan. Kymmenen minuuttia myöhemmin Tuuloksen kylän päällä, kohdassa jossa Säntämäjoki yhtyy Tuulosjokeen, heitä tuli samalla korkeudella vastaan neljä venäläistä Tsaikkaa. Vihollinen lensi tiiviissä muodostelmassa. Lassi lensi lentueenpäällikkönsä siivellä ja partio alkoi ottaa korkeutta päästäkseen edullisempaan hyökkäysasemaan. Alakosken Santtu jäi alas oikealle, joten Fiat-muodostelma hajosi. Kun vihollinen huomasi Alakosken jättäytyneen erilleen muusta partiosta, se hajotti muodostelmansa hyökkäystä varten. Ensimmäisenä heistä Alakoski alempana joutui tulikosketukseen Tsaikkojen kanssa.

Tsaikkojen muodostelman hajoaminen helpotti maalin valintaa. Hieinan lisäkorkeutta saatuaan Enska Kivinen, Hämäläinen edelleen siivellä, valitsi hyökkäyskohteekseen yhden Tsaikoista, joka lensi jonkin verran erillään muista. Tsaikka huomasi hyökkääjät ja pisti koneensa nopeaan vaakakierteeseen, josta se edelleen muljahti syöksykierteeseen. Juuri sii-



Elokuun 11. päivän ilmataistelussa Lassi Hämäläisen Fiatin konekiväärien tahdistinmekanismi meni epäkuntoon ja potkuriin osui kolmesti.

nä vaiheessa Kivinen tulitti sitä ja sivuutti sen. Tsaikasta retkahtivat las-kutelineet ulos. Se oikaisi syöksykierteensä ja läksi Kivisen Fiatin perään. Apuun tuli Hämäläinen, joka syöksyi puolestaan Tsaikan perään. Lassi sai viholliskoneen tähtäimeensä ja laukaisi aseensa noin 300 metrin etäisyydeltä. Valojuovat risteilivät taivaalla. Nopeasti hän lähestyi maaliaan konekiväärien laulaessa tappavaa musiikkiaan. Lassi oli jo aivan Tsaikan takana, kun se kellahti oikealle, lähti noin 70 asteen kulmassa syöksyyn ja puto-si metsään. Putoamispaikka oli neljä viisi kilometriä kaakkoon Tuulos- ja Sääntämäjokien yhtymäkohdasta. Tällä välin Alakosken Santtu oli joutunut vääntämään yksin kolmea muuta Tsaikkaa vastaan. Hän oli päässyt irrot-tautumaan niistä syöksyllä pintaan.

Lassi huomasi ammuttansa aikana, että moottori rupesi kovasti täris-tämään. Ilmeisesti potkuriin oli tullut osumia omista konekivääreistä. Hän

näki vielä toisen Tsaikan, jonka perään hän olisi voinut lähteä, mutta ei uskaltanut sitä tehdä täristävän moottorin takia. Ilmataistelu oli kestänyt kymmenisen minuuttia. Sen päätyttyä koneet lähtivät paluumatkalle ja laskeutuivat Lunkulaan kello 14.35.

Kentällä mekaanikot tulivat tutkimaan Hämäläisen FA-4:n saamia vaurioita. Ilmeni, että koneen tahdistin oli todellakin mennyt epäkuuntoon. Potkuri oli pilalla, kun sen oli lävistänyt kolme järeäkaliiperista luotia. Osumakohdat olivat metallilavassa peräkkäin, joten oli ihme ettei potkuri ollut katkennut. Lentueenpäällikkö Kivinen arvosti varapäällikkönsä Hämäläisen toimintaa ilmataistelussa ja koki, että tämä oli pelastanut hänen henkensä Tsaikan kynsistä. Tapaus toi luutnantti Hämäläiselle toisen todistetun ilmavoiton.

Mekaanikot korjasivat konekiväärien tahdistinmekanismin ja vaihtoivat uuden potkurin. Illalla kello 19 Lassi nousi 1 000 metriin Laatokan päälle ja testasi potkurin, konekivääreiden ja tahdistimen toiminnan 35 minuutin koelennolla.

Yksi luutnantti Hämäläisen neljästä ilmavoitosta saattoi tulla juuri tuolla lennolla. Hän muisteli myöhemmin, että hän oli ampunut yhden Tsaikan alas Laatokalla ollessaan yksinlennolla hieman ennen auringonlaskua. Ilmassa oli vallinnut rauha, taivas oli pilvetön ja alla kiiteli tyyni Laatokan vedenpinta kauniina. Mieli lepäsi. Hän oli ollut paluulennolla aurinko selkensä takana. Äkkiä valjovaluotien kimput olivat kiitäneet kahta puolta hänen konettaan. Vaiston tuomalla nopeudella hän oli vetänyt koneensa väistöön. Pystyyn vedosta hän oli laittanut Fiatin siivekkeillä kiertoliikkeeseen jatkaen pystykierteessä. Sitten hän oli vilkaissut alas ja pahasu soikoon, hän oli huomannut että ryssän kaksitaso siitä vilahti alitse. Hän oli työntänyt nokan vaakaan, potkaissut koneen suoraan, siivekkeet keskelle ja pokannut siitä nokan alas ja perään. Nopeasti hän oli päässyt viholliskoneen taakse tähtäyshollille ja posauttanut sen alas Laatokkaan. Konekiväärit olivat tulleet testatuiksi. Hän oli laskenut takaisin Lunkulaan, mutta ei tehnyt ilmataisteluraporttia, koska todistetta ei voinut saada. Hän totesi, että jälleen kerran venäläisten tapa suunnata aseensa ampumaan suoraan eteenpäin oli pelastanut. Neuvostohävittäjän luotisuihkut olivat menneet ohi Fiatin rungon molemmin puolin.

Seuraavana päivänä Lassi ei ollut ilmassa, kun laivuetta kohtasi konemenetys. Onnettomuus johtui sekin tahdistimeen tulleesta viasta. Yk-

VL MYRSKY

Lentolaihue 26:n Fiat-kalusto alkoi käydä vuoden 1943 lopulla vähiin. Vuodenvaihteen tienoilla Kilpasillassa oli enää 12 FA-hävittäjää lentokunnossa. Nyt niillä ei saanut ylittää enää edes rintamalinjaa. Pelimerkit olivat vähissä. Myös Fiatin käyttöarvo läheni vääjäämättä nolaa. Jo vuosia kehitteillä ollut Valtion Lentokonetehtaan Myrsky-hävittäjä oli edennyt sarjatuotantoon ja niinpä LeLv 26 valittiin ensimmäiseksi Myrsky-laivueeksi.

Ilmavoimien esikunta ilmoitti 7. joulukuuta, että koesarjan kone MY-4, tarkemmalta tyypiltään VL Myrsky I, oli valmiina luovutettavaksi laivuekokeisiin kuun puolivälissä. Vuoden loppupuolella Ilmavoimien esikunta lähetti komennuspaperit kolmelle laivueen lentäjälle. LeLv 26:sta komennettiin kolme kokenutta lentäjää Tampereelle suorittamaan uutuuskoneella tyypilennot, jotta päästäisiin laivuekokeisiin. Tehtävään valittiin kapteenit Veikko Karu ja Lauri Hämäläinen sekä lentomestari Valio Porvari.

Myrsky-hävittäjää oli kehitelty jo pitkän aikaa. Keväällä 1939 oli Ilmavoimien esikunnassa havahduttu hävittäjien lisätarpeeseen. Kun VL:n Tuiskuun, Viimaan ja harjoitushävittäjä Pyryyn oltiin tyytyväisiä, ryhdyttiin myös omaan hävittäjähankkeeseen. Ilmavoimien komentaja Lundqvist oli erityisen ponnekkaasti ajanut projektia eteenpäin. Aluksi koneen suunnittelussa oli veivattu erilaisten moottorivaihtoehtojen kesken, samoin Lundqvistin vaatiman suksiasennuksen kanssa. Hanketta viivytti ja sen jopa keskeytti talvisodan syytyminen ja myöhemmin moninaiset ongelmat prototyyppien kanssa. Niitä olivat nyt viime vaiheissa olleet erilaiset siiven ja peräsinten värähtelyongelmat sekä vaikeus saada riittävän hyviä puurakenteiden vaatimia liimoja. Hävittäjähanke oli vuosia myöhässä. Nyt koneen valmistuessa se alkoi olla nopeasti vanhenevaa kalustoa verrattaessa vastaaviin ulkomaisiin tyypeihin.

Siihen mennessä Myrsky-hävittäjiä oli tuhoutunut jo kaksi koelentoilla. Myrskyn prototyyppi MY-1 oli täyttänyt tehtävänsä koekoneena ja se oli romutettu. Kolmen koneen koesarjasta MY-2 ja MY-3 olivat tuhoutu-neet edellisvuonna. Ensin mainittu oli mennyt pakkolaskussa toukokuus-



MY-4 lentokonetehtaalla Tampereella.

sa polttoaineen vähyden vuoksi. Kapteeni Per-Erik "Pelle" Sovelius oli loukkaantunut vaikeasti. Jälkimmäisessä onnettomuudessa marrakuussa oli lentomestari Aarre Siltavuori saanut surmansa, kun MY-3:n siipi oli flutterin seurauksena hajonnut syöksykokeissa. Koneen suunnittelijat olivat mitoittaneet Myrskyn kestäämään vaaditut staattiset voimat, jopa varmuuskertoimella, mutta tekijä joka tuolloin tunnettiin huonosti, siipi- ja rakennevärähtelyt olivat astuneet kuvaan.

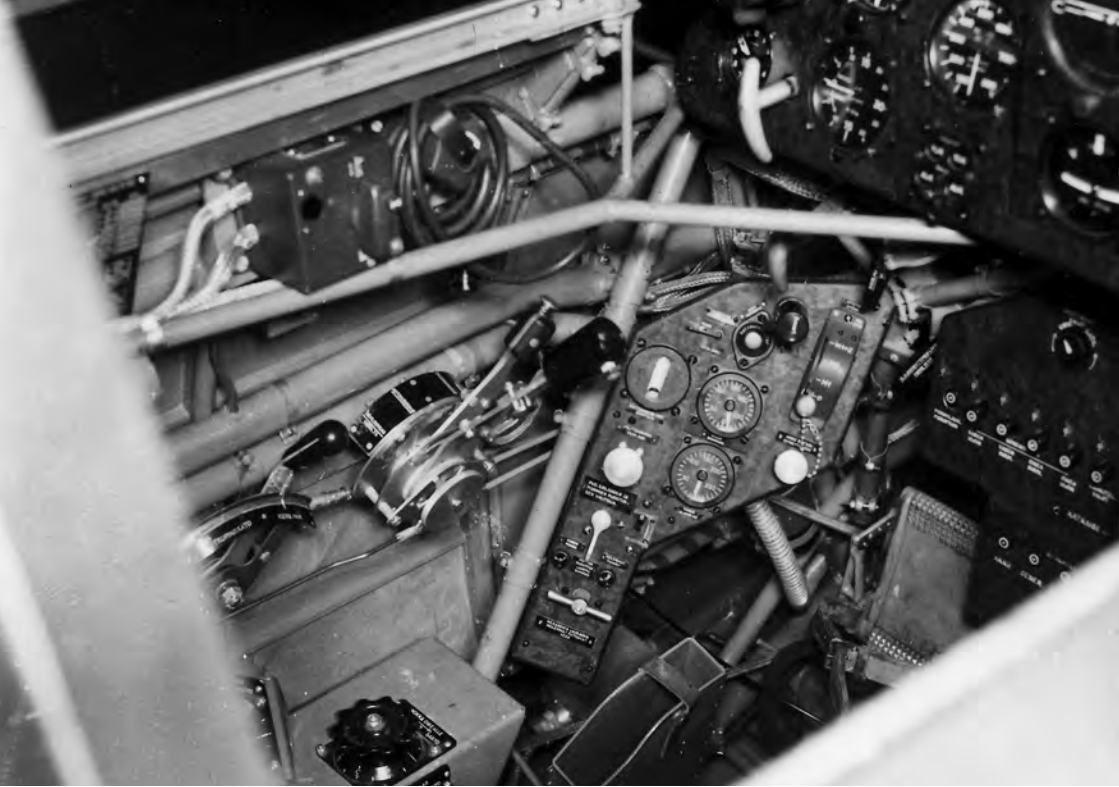
Joulukuun 27. päivänä Lassi Hämäläinen valmistautui vuorollaan tyyppi- ja tutustumislentoon MY-4:llä. Lentäjät oli perehdytetty ensin koneen laitteisiin ja ominaisuuksiin. He olivat istuneet ohjaamossa ja kaikkien vipujen ja laitteiden toiminnat oli käyty läpi. Oikeat mittarilukemat ja eri tilanteissa käytettävät nopeudet olivat tiedossa. Hämäläinen oli konetta kierrellessään perehtynyt myös sen rakenteeseen. Nokalla oli amerikkalaisvalmisteinen kaksirivinen 14-sylinterinen ahdettu Pratt & Whitney R-1830 SC3-G Twin Wasp -tähtimoottori. Sen lentoonlähtöteho oli 1065 hevosvoimaa ja potkurina oli kolupuinen vakiokierrospotkuri. Vah-



Myrskyn ohjaamo.

vistamattoman lentäjien parissa kiertävän tarinan mukaan saksalaiset olivat vallanneet Jäämerellä amerikkalaiseen laivasaattueeseen kuuluneen aluksen, jonka lastina oli ollut näitä lentokoneen moottoreita. Koska saksalaisilla ei ollut niille käyttöä, he myivät ne aseveljilleen. Moottori oli sinänsä hyvä, mutta se oli pienempitehoinen mitä olisi tarvittu.

Myrskyssä oli 24 voltin sähköjärjestelmä ja radiona saksalainen FuG VIIa, joka sijaitsi ohjaajan selän takana. Koneen runko oli toisten suomalaistyyppien tapaan teräsputkista hitsattua ristikkorakennetta. Siivet olivat vanerilla verhottua puuta. Peräsimet olivat puurakennetta ja kankaalla verhotut. Korkeuseräsin muutettiin myöhemmin metallirakenteiseksi, mutta kangaspäällyste säilyi. Rungon etuosa oli Naca-renkaan takaa pääl-



lystetty duraalilevyillä. Takarunko oli prototyypissä ollut kangaspäällysteinen, mutta muutettiin myöhemmin ohueen vaneriin.

Laskutelinettä ja -laippoja käytti yhteinen sähkömoottori. Varajärjestelmä liikkutti niitä käsikäyttöisten pyörien välityksellä. Polttoainesäiliö veti 300 litraa, se oli kumitettu ja sijoitettu ohjaamon ja moottorin väliin. Siipiripustimiin saatiin kaksi 150 litran pudotettavaa lisäsäiliötä tai kaksi 100 kg:n pommia. Koneen tyhjäpaino oli noin 2 500 kg ja lentopaino noin 3 200 kg.

MY-4:ssä, joka oli koesarjan kone, oli neljä runkokonekivääriä. Niiden tyyppi oli kotimainen LKK-42 ja ne olivat Browningin kopioita. Kaliiperi oli karkea, 12,7 mm. Tuliteho esimerkiksi Fiatiin verrattuna oli kaksi ja puolikertainen.

Lassi nousi ohjaamoon ja sääti istuimen itselleen sopivaksi sen oikealla puolella olevalla käsipyörällä. Myös polkimissa oli etäisyydensäätö ja eriliset varvasjarrut. Sitten syöksyvyöt kiinni. Eteen ja taakse liukuvan kuomun saattoi lukita myös väliasentoihin. Avustava mekaanikko maassa aloitti käynnistystoimenpiteet. Hän käänsi potkuria tähtimoottorille tyyppilliseen tapaan käsin neljä viisi, jotta alimpiin sylintereihin kerääntynyt öljy tai polttoaine poistuisi.

Myrskyssä suurin osa mittareista sijaitsi pääkojetaulussa. Mittaritaulun alla, vasemmalla ja oikealla sijaitsivat kaksi apukojetaulua kytkimiseen ja mittareineen. Ohjaamo oli erittäin tilava ja selkeä.

Seosvipu taka-asennossa, kidukset täysin auki ja potkurivivun ollessa edessä avasi Lassi hieman kaasuvipua ja käänsi polttoainehanan auki. Sitten hän käänsi ryyppytyshanan oikeaan asentoonsa. Käsipumpulla hän nosti polttoainepaineen koholle ja antoi moottorille muutaman ryyppyn. Tämän jälkeen hän kytki virran ja magneetit päälle ja nosti edelleen polttoainepainetta käsipumpulla. Kun hän oli saanut koneen akusta otettavalla virralla pyöritettävään inertiaikäynnistimeen riittävät kierrokset, hän veti sen kiinni moottoriin. Kun moottori käynnistyi, hän jatkoi ryyppytystä ja siirsi seoksen rikkaalle. Hetken kuluttua hän saattoi lopettaa bensiinin pumppaamisen käsipumpulla ja moottoripumppu hoiti tehtävän. Lopuksi hän kolmenkymmenen sekunnin kuluttua käynnistyksestä sääti kierrosluvun lukemaan 1 000 rpm.

Myrskyn moottori oli yleensä varma käynnistymään. Moottorin lämmityskäyttöä jatkettiin, kunnes öljynlämpö kohosi 40 asteeseen. Koekäy-

tössä Hämäläinen kokeili magneettojen toiminnan. Sen ajaksi mekaanikko piti kannuspyörän kiinni sidottuna nokilleen menon estämiseksi. Lassinosti peukalon pystyyn merkiksi, jolloin mekaanikko poisti pukit pyörien edestä. Nyt Lassi oli vapaa rullaamaan kiitotien päähän tyyppilennolle starttia varten. Rullauksessa hydrauliset jarrut olivat tyydyttävät. Myöhemmin niiden toiminnassa oli puutteita johtuen huonosta jarrukenkien materiaalista. Leveä nokka peitti tehokkaasti näkyvyyttä eteen, joten rullatessa täytyi mutkitella, jotta sivuikkunasta saattoi kurkkia menosuuntaan. Onneksi kannusohjaus pelasi hyvin.

Lennonjohdosta lähtöluvan saatuaan Lassi tarkisti vielä ensin, että ohjaimet olivat vapaat, polttoainehana varmasti auki, sähköreleet kytketty, ahtopaine rajoitettu ja muut mittarit ok. Kiitotien päässä hän pyörittelee trimmit 0-asentoihin, laittoi imuilman kylmälle, lukitsi kannuspyörän ja kiristi kaasuvivun tiukkuuden. Vielä vilkaisi kiitotielle ja ympäröivään ilmatilaan, että ne olivat varmasti vapaat muusta liikenteestä ja sitten kapteeni Hämäläinen työnsi kaasuvivun hitaasti ääriasentoonsa tuona päivänä kello 10.30. Ote Hurricanen tapaan muotoillusta lenkkipäisestä ohjaussauvasta oli varma.

Myrsky kiersi alkurullauksessa kohtalaisesti vasemmalle. Sen hän korpasi antamalla oikeaa jalkaa. Koneella oli taipumusta nyökätä alkustartissa. Vauhdin kiihdyttyä riittävästi hän työnsä sauvan täysin eteen pyrstön nostamiseksi maasta. Varsin hitaasti pyrstö nousi ilmaan ja näkyvyys eteenpäin parani. Kone kiihtyi tyydyttävästi ja noin 300 metrin maakiidon jälkeen mittarinopeudella 165 km/t se irtosi pinnasta. Loivassa nousussa hän kiihdytti nopeudelle 230 km/t ja otti laskutelineen sisään. Sitä käyttävä sähkömoottori surisi kohtalaisen pitkään, noin puoli minuuttia. Lassi veti tehovipua taaksepäin normaalille nousuteholle, joka saatiin kierrosluvulla 2250 rpm. Nousussakin Myrsky pyrki kiertämään vasemmalle, mutta sivuperäsintrimmillä hän sai jalkavoimat nollattua. Öljynlämpöjä oli tarkkailtava nousussa, mutta ne pysyivät kurissa kiduksia säätämällä. Pinnassa kone nousi kohtalaisen hyvin, 15 metriä sekunnissa.

Lassi nousi MY-4:llä 3000 metriin. Hävittäjä kulki siellä mukavaa nopeutta, noin 530 km/t jäähdytyskidukset kiinni. Neljässä tonnissa huippunopeus olisi 5 km/t enemmän. Näkyvyys ohjaamosta oli tyyppillinen tuon ajan hävittäjälle. Vakavuusominaisuudet olivat hyvät, paitsi suuntavakavuus, joka oli hieman puutteellinen. MY pysyi kaarrossa hyvin, mutta liian