



Lentävä Hotelli

Douglas DC-3 '42

Olemme Vanhat Koneet –lehdessä käyneet ihmettelemässä monen moista entisaikain työkonetta ja päässeet joko kyytiin ja toisinaan myös koeajamaan niin kuormureita kuin traktoreitakin. Muutamaan otteeseen olemme poikenneet vesilläkin, mutta kun tarjoutui mahdollisuus matkata tänä vuonna kunnioitettavat 70 vuotta täyttävän Douglas DC-Kolmosen matkassa Tallinnaan, oli kone-esittelyjen kohdalla aika tehdä uusi ilmavampi aluevaltaus.



Helsinki

Teksti ja kuvat:
Jan-Erik Laine

Koneharrastajien arki on tänä päivänä monin paikoin varsin vaivatonta ja he – sen sijaan että saisivat automaattisesti kylähullun maineen – ovat nousseet arvostetuiksi kulttuurihistorian tallentajiksi siinä missä muutkin perinteiden vaalijat. Teknisten kapineiden keräilystä muodostuu lukemattomia konekokoelmia ja kotimuseoita, joiden koneita putsaillessa, korjaillessa ja käyttökuntoon palauttaessa kuluvat monen tämänkin lehden lukijan talvi-illat rattaosasti. Yhdelle se juttu on vanhan kiinnileikanneen moottorisahan, toiselle telaketjunsä hukanneen vaijerikaivurin elvyttäminen. Vaikka suunnitelmissa ei olisikaan tehdä enää koskaan koneella työtä, monelle tyydytystä tuo kuitenkin tietoisuus siitä, että tarvittaessa kapineella voitaisiin tarkoitettuun hommaan ryhtyä, vaikka vain näytösluonteisesti. Erilaiset kone- ja perinnetapahtumat toimivatkin monelle harrastajalle selkeinä tavoitepäivämäärinä, joihin mennessä kulloinkin kuntoon saatettu kone tuodaan näyttille ja pyöräytetään yleisön tarkkaavaisessa valvonnassa käyntiin.

Koneharrastuksen tarkoituksena on valvottua puuhastelua ja kurinalaisimpia tapoja toimia edustaa varmasti vanhan lentokoneen pitäminen asianmukaisesti lentokunnossa. Vaikka kone olisikin vanha ja sen todellinen käyttö enää vain hyvin vähäistä, ei se anna mahdollisuuksia luistaa mistään velvoitteista, jotka koskevat lentoturvallisuutta. Kun harrastuksen kohteena on vanha lentokone, asiaan vihkiytymätön saattaisi terveen itsesuojeluvaistonsa ohjaamana muodostaa käsityksen laitteesta, jolla lentämiseen liittyy selkeitä konkreettisia riskejä. Tämä käsitys muotoutuu puhtaasta tietämättömyydestä, sillä DC-yhdistyksen operoima Douglas DC-3 edustaa aikakautta, jolloin lentomatrustaminen oli jo arkipäivää ja aikanaankin se turvallisin tapa liikkua. Kun koneeseen ja siitä huolta pitäviin harrastajiin tutustuu paremmin, nekin jotka jännittävät vanhalla koneella lentämistä, tulevat poikkeuksetta vakuuttuneeksi siitä että matka kotoa lentokentälle oli päivän vaarallisin siirtymä.



KUN kertaalleen purettu kone kasattiin 60-luvun alussa uudelleen, puhkottiin sen kylkeen alkuperäistä isompi kaksiosainen rahtiovi.



▲ TUNNELMA koneessa nousee heti kun 1200-hevosvoimaiset tähtimoottorit pörähtävät käyntiin.

Oy & ry

Yksityishenkilöiden vuonna 1985 perustama Airveteran Oy omistaa tänä päivänä kaksi DC-3-lentokonetta, joista toista OH-LCH-tunnukseltaan "Hotelli"-lempinimen saanutta konetta operoi vartavasten vuonna 1988 perustettu DC-yhdistys. Airveteran-osakeyhtiön omistuspohja on laaja ja koostuu pääosin henkilöistä, joiden tausta liittyy ilmailuun ja mielenkiinto koneiden lentotoimintaa ei koneella ole suuri. Yhdistys sen sijaan koostuu tuhansista rivijäsenistä, jotka mahdollistavat Hotellilla operoinnin, sekä joukosta aktiivijäseniä, jotka konkreettisesti huolehtivat siitä valtavasta työmäärästä jota koneen lentokunnossa pitäminen vaatii. Koska kaupallista lentotoimintaa ei koneella voida eikä haluta tehdä, lennoille pääsemisen edellytyksenä on aina yhdistyksen jäsenyys. Jäsenlennoillakaan ei tarkoituksena ole tehdä bisnestä vaan hintaa matkoille lasketaan aina niin että todelliset kustannukset saataisiin pääpiirteittäin katettua.

Ylijäämävarasto

Kahden tähtimoottorinsa voimin lentävä DC (Douglas Commercial) Kolmonen on koneena jo vanha kuin taivas. Ensilento tälle lisensivalmisteet mukaanlukien runsaat 13 000 kappaletta valmistetulle konetyypille kirjattiin joulukuulle 1935. Kone oli suhteellisen edullinen, kelpasi hienosti niin matkustaja- kuin rahtikoneeksi ja kykeni lentämään Yhdysvaltain rannikolta toiselle vain yhdellä välitankkauksella. Yhdysvaltain ilmavoimien käytöstä poistettiin sodan jälkeen vielä virkeää kolmoskalustoa, joka käytettynä kelpasi ihan



hyvin vähävaraisiin maihin kuten Suomeen. Tänne näitä sotaveteraaneja hankkimassa olivat kaupallisista toimijoista Karhumäen Veljekset Oy eli myöhempi Kar-Air sekä Finnairia edeltänyt Aero.

Kun työ matkustajaliikenteessä oli tehty, saivat työkalutkin mennä uudempien tieltä ja Finnairin käytössä olleet Kolmoset myytiin Ilmavoimille kuljetuskoneiksi. Vasta 80-luvun puolivälissä alkoivat Ilmavoimien koneilla aamukamman piikit käydä vähiin, ja kun 1985 oli palvelus ohi, koneita myytiin jatkamaan ties vaikka edelleen jatkuvia aktiivivuosiaan mikä minnekin kaukomaille. Tässä kohtaa synnytetty Airveteran Oy pääsi tallentamaan kaksi yksilöä omistukseensa. Nykyisellään kone-



tyypin edustajia löytyy maastamme yhteensä neljä, sekä yhden koneen runko, mutta Airveteraanin Hotellina tunnettu yksilö on näistä ainut jolla enää on asiaa taivaalle.

Hotelli

Hotellin yksilöhistoria on yhdistyksellä varsin tarkkaan tiedossa. Koneen tiedetään valmistuneen jouluaattona 1942 Douglas Aircraft Companyn tehtailla Kalifornian Santa Monicassa. Tilajana toimineen Pan American Airwaysin aikomuksena oli käyttää konetta latinalaisen Amerikan linjoillaan, mutta maailmanpalon vallitessa ei tilaaja lenskariaan saanut, sillä se napattiin heti valmistuttuaan Yhdysvaltain Ilmavoimille.

Jouluaattona 1942 valmistunut DC-3 napattiin heti Yhdysvaltain Ilmavoimien käyttöön.

Kone palveli ensin Mainen osavaltiossa, josta se alokasaikansa jälkeen siirrettiin Eurooppaan. Ilmavoimien matkustajakoneena toiminut yksilö siirtyi lokakuussa 1944 Yhdysvaltain 8. ilma-armeijan alaisuuteen ja sodan loputtua Oberpfaffenhofin varikolle Saksassa. Täältä tämä ja seitsemän muuta DC-3-ylijäämäkonetta myytiin Suomen valtiolle. Näistä kahdeksasta koneesta kuusi lensi Suomeen 1947 ja kaksi viimeistä, joista toinen oli Hotelli, kesällä 1948. OH-LCH-tunnuksiin rekisteröity kone lensi ensimmäisen reittilentonsa saman kesän heinäkuussa Aero Oy:n palveluksessa reitillä Malmi – Vaasa – Tampere – Malmi.

Kolmoselle oli kertynyt runsaat 22 000 lentotuntia, kun se joulukuussa 1960 purettiin varaosiksi. Miten lie purkupäätös perusteltu, mutta niin vain tuuli kääntyi, kun Finnairiksi nimensä muuttanut yhtiö tarvitsikin kuljetuskonetta. Kone kasattiin uudelleen ja vuonna 1963 vanhoihin tunnuksiinsa rekisteröity kone oli saanut kylkeensä tehtävänsä paremmin sopivan, aiempaa suuremman rahtioven. Alkuvuoteen 1967 mennessä koneeseen kertyi vielä runsaat 6 000 lentotuntia lisää, kunnes ura Finnairin palveluksessa oli ohi.

Vuodesta 1970 Ilmavoimissa DO-11-tunnuksin lentänyt kone palveli rahti- ja laskuvarjohyppykoneena aina siirtymistään nykyiselle omistajalleen alkuvuodesta 1986.



36 000 niitillä kasattu, peilikkiäiväksi puleerattu DC-3 on komea näky kotikentällään Helsingin Malmilla.





KONETTA operoivan DC-yhdistyksen jäseneksi pääsee kuka hyvänsä, mutta ohjaimiin vaaditaan täysi pätevyys. Yhdistyksellä on kahdeksan lentämään oikeutettua jäsentä, joilla kaikilla työuraa on tehty DC-Kolmosen ohjaimissa.



ENNEN jokaista lentoa löytyy koneesta pitkä lista tarkastettavia kohteita.



Lämmitellään

Syyskuinen lauantaiamu Malmin lentokentällä valkenee hivenen sumuisena, mutta ennuste on hyvä ja aurinko pilkottelee metsän reunalta jo lupaavasti. Kymmeneltä suunniteltuun lähtöön on aikaa vielä yli kaksi tuntia, mutta DC-Kolmosen ympärillä häiritään jo täydellä tohinalla. Todellisuudessa osa lähtövalmisteluista, kuten koneen tankkaus on hoidettu jo edellisenä päivänä. Konetta paikallaan pitävät kiilat pyörien edessä nostellaan oikealla kyljellä olevaan pieneen huoltoluukkuun ja siivekkeitä paikallaan pitävät, huomiovärein maalatut lukot poistellaan yksi kerrallaan. Tarkastuslista on pitkä ja ennen lähtöä on tarkoitus hoitaa kerran kuukaudessa koneelle määrätty testi, jossa potkurien toiminta varmistetaan.

Tähtimoottorit jyrähtävät pienen savupilven saattamana mahtavaan jylinäänsä, ja vuoron perään tehdyn koekäytön lisäksi tarkistetaan että potkureiden ”lepuutus” on kunnossa. Lämmitellyt moottorit kiertävät täysillä tehoillaan, kun säätyväläpaiset potkurit vapautetaan nappia painamalla nollakulmaan. Tämä siksi, että jos vaikkapa lähdössä toinen moottoreista kilahtaisi, ei vapaana pyörimään jäävä potkuri jarruttaisi hyrränä. Vastaavista testeistä, kuten aika tarkkaan kaikesta mahdollisesta muustakin mitä koneelle tehdään, syntyy paperidokumentti, joka arkistoidaan viranomaisia varten. Kaikki toiminnot suoritetaan kuhunkin tilanteeseen sopivien tarkistuslistojen mukaan ja kuitataan tehdyksi koneen lokikirjaan. Jokainen, lyhytkin välilasku velvoittaa oman listansa läpikäymiseen ja tuottaa paperia.

Ulkomaille

Lennot Tallinnaan on lähdössä kourallinen jäseniä, joita ilmaantuu Malmin lentokentän kauniin funktiotyylisen asemarakennuksen aulaan. Osa on tullut paikalle vain katsomaan ja kuuntelemaan koneen lähtöä, sillä kyseessä on kesän viimeinen lento ennen koneen siirtoa talvisäilöön Vaasaan. Matkalla purserina toimiva **Petri Petäys** tarkistelee matkustajaluettelostaan matkalaisten nimiä, kertoo päivän aikataulusta ja muistuttaa, että koska ulkomaille matkataan, on mukana oltava passi tai Schengen-alueella pätevä henkilökortti. Tämä siksi, että tarina kertoo erään jäsenen taannoin matkanneen sotilaspassilla, jolloin päivä Tallinnaan tutustuen rajoittui lentokentälle.

Ennen koneeseen nousua muutama matkalaiset haluavat kuvauttaa



Henkilökunta saa joka kerta kuulla, kuinka hieno kokemus Hotellilla matkaaminen on.

itsensä peilikiiltäväksi kiillotetun koneen vierellä. Koneessa purseri Petäys kertaa turvaohjeita muistuttaen turvavöistä ja varauuskäyntien sijainnista, samalla kun innostuneiden matkalaisten päät pyörivät aivan kuin olisi yhtäaikaaisesti kyettävä tarkkailemaan sekä koneen sisätiloja että ikkunoista näkyvää tilannetta.

Tiedonsiirtoa

Mitä vanhasta lentokoneesta innostumiseen tulee, kertoo matkalla lentoemäntänä toimiva **Heidi Listenmaa** varsinkin lasten mykistyvän ihmetyksestä päästessään koneen ohjaamoon. Itse hän kertoo ihastuneensa koneeseen jo ensitapaamisella ja mentyään tutustumaan siihen lähemmin tuli samalla tutuksi nuoremmille koekäyttökoulutusta parhaillaan antanut, koneen läpikotaisin tunteva ja sen toimivuudesta pitkään vastannut **Pauli "Speedy" Fallström**. Kun lentokoneasentajaksi koulutautunut Listenmaa tarvitsi tutkintoonsa työharjoittelukokemusta, kelpasi siihen osittain Hotellin parissa puuhastelu. Tullessaan harjoittelupaikkaa kysymään tuolloin koneen parissa häärinyt **Veli-Matti Illikainen** vastasi tiedusteluun ojentamalla rätkin kouraan ja näyttämällä, mistä kohtaa voisi heti aloittaa harjoituksen.

Heidi kertoo pitävänsä kunnia-asiana sitä, että saa työskennellä maan parhaiden DC-3-tietäjien ja taitajien parissa, ja saadessaan olla yksi niistä joille vanhempien mekaanikkojen valtavan kokemuksen tuomaa tietotaitoa siirretään. Apumekaanikona toimittuaan häntä pyydettiin yhdistyksen toimesta koulututtamaan myös Hotellin lentoemännäksi ja suostuttuaan pyyntöön **Jukka Huhtala** vastasi opista.

Elämyskone

Kokemus tänä vuonna 70-vuotta täyttävällä lentokoneella matkustamisesta on elämyksellinen johtuen pelkästään jo tähtimoottoreiden luomasta upeasta äänimaailmasta. Lähtökiihdytyksessä tuntuva koneen vaappuminen tuo väistämättä mieleen ajatuksen siitä, että toivottavasti ainakin suurin osa koneen noin 36 000 niitistä viihtyisi paikoillaan.

Kun kone on saatu ilmaan ja vaakatasoon, voi ohjaamossakin poiketa kurkkaamassa lennon aikana. Nykykoneiden tavallisilla reittilenoilla ohjaamovierailut eivät taida olla enää mahdollisia. Petri Petäys toteaa, että valtaosalle lentäminen DC-Kolmosella on "kerran elämässä"-kokemus ja koneeseen nousta kyydin itsensä, tuskin koskaan määrään vuoksi. Näiden lisäksi on pieni

osa jäseniä, jotka jäävät koneeseen koukkuun ja siitä muodostuu heille aktiivinen harrastus. "Henkilökunta" saa joka kerta kuulla, kuinka hieno kokemus Hotellilla matkaaminen on.

"En ole nähnyt vielä yhtään sellaista matkustajaa, joka ei olisi pitänyt. Se on myös meille matkan parasta antia, kun ihmiset ovat kovin tyytyväisiä. Ja palkinto siitä puuhastelusta mitä koneen parissa tulee tehtyä", Petäys tiivistää. **WK**

Jos Hotellin kyyti ja DC-yhdistyksen toiminta kiinnostavat, lisätietoa: www.dc-ry.fi

DOUGLAS DC-3

KÄRKIVÄLI 28,96 m
PITUUS 19,63 m
KORKEUS 5,46 m
MAKSIMIPAINO 12 200 kg
MOOTTORIT 2x Pratt & Whitney R-1830
TEHO 1 200 hv/moottori
KULUTUS 400 l/ensimmäinen tunti, muut 300 l/h
MATKANOPEUS 260 km/h
LAKIKORKEUS 7 315 m
TOIMINTAMATKA 2 575 km
MIEHISTÖ 3 henkilöä
MATKUSTAJIA 19 (32)