

VIIKONVAIHDE

IKIVIHREÄT

Melkein virsi

"Katu täytyy askelista, elämä on kuolemista. Pane käsi käteen ollaan hiljaa."
Vuonna 1975 levytetystä Syksyn sävelestä ei pitänyt koskaan tulla ikivihreää. Niin uskoi myös kappaleen isä **Juice Leskinen** (1950–2006).

Leskisen säveltämä ja sanoittama haikea molliballadi ei ollut rock'n'rollia, vaan enemmänkin **Toivo Kärjen** tyyliä. Myös surumielinen sanoitus poikkesi raväkin humoristisista riimeistä, joista Juice oli opittu tuntemaan.



Ammattilaiset asialla

Epäonnea riitti myös bändikuvioissa, sillä Leskisen yhtye Coitus Int oli juuri hajonnut.
Juice keräsi laulun levytystä varten uuden kokoonpanon, johon lukeutuivat entisen yhtyekaveri **Mikko Alatalon** lisäksi muun muassa kitaratituri **Petteri Salminen** sekä **Heikki Silvennoinen**, joka tuli myöhemmin tunnetuksi myös Kummeli-hupailusta.

Suosio yllätti

"En ilosta itke en surusta itke, jos itken niin itken muuten vaan."
Äänitys ei vastannut täysin Leskisen odotuksia, ja myös laulun kaupallinen menestys näytti jäävän vaatimattomaksi. Juice vitsailikin, että Syksyn sävel myy joko 500 tai 50 000 kappaletta.
Tuulen suunta kääntyi kuitenkin suotuisaksi, kun kappale kipusi Suomen singlelistalla sijalle 18 seuraavana keväänä. Laulu kuului siitä lähtien Leskisen vakio-ohjelmistoon ja se päätyi myös usealle kokoelmalevyille.

Protestihengessä

Television Syksyn sävel -laulukilpailuun suomirockin suurmes ei sen sijaan samannimisellä kappaleellaan osallistunut. Juice päätti tehdä kapinamieheensä oman syksyn sävelensä, koska ei ollut aiemmin pärjännyt kilpailussa Marilyn-hitillä.
Nykyisin MTV3:lla nähtävän kisan ehdokkaat julkistettiin eilen, ja finaali käydään tänä vuonna 30. lokakuuta.

Rippileirien suosikki

"Kun tulen kiinni sinuun, jumalakin uskoo minua, vaikka itse aina usko en."
Lähes raamatullisia kielikuvia sisältävä Syksyn sävel on sittemmin noussut yhdeksi rippileirien suosituimmista nuotiolauluista. Kuluva vuoden alussa kappaletta ehdotettiin jopa virsikirjaan.
Virsikirjan lisäviikkoa valmistelava työryhmä ei tosin asiasta innostunut, mutta totesi laulun sopivan vapaamuotoisiin tilaisuuksiin.

RIKU-MATTI AKKANEN



Surumielinen Syksyn sävel vetosi suomalaisiin, vaikka Juice luuli aluksi toisin.

KASVIMAAN KERTOMUKSIA

Pommerin sodan tuliainen

Pommerin sota muistetaan Suomessa perunasta. Enempää sodasta ei yleensä tiedetä.
Ruotsin Preussia vastaan 1757–1762 käymä Pommerin sota ei kuulu sotahistorian kunniakkaimpiin. Sotilailla oli kehnot varusteet, hyökkäyssotaa ei osattu ja sodanjohto vaihtui sodan aikana neljä kertaa. Kulkutaudit veivät miehiä eikä taistelumuoraalisia ollut kehittymistä.
Ruotsin armeija juuttui sodan ajaksi Saksan pohjoisosiin. Se oli onni, sillä perunanviljely oli Preussin kuninkaan erityissuojeluksessa.
Siemenpottujen lisäksi kotiutuvat joukot toivat mukanaan viljelyosaamista. Perunan eli maapäärynän viljely levisi herraskartanoista tavallisen kansan tietoisuuteen.
Ensimmäinen suomeksi käännetty perunanviljelyopas ilmestyi vuonna 1729. Teoksessa ruotsalainen kauppaneuvos Alström esittelee "potatoesten" kasvatusta. Tietonsa hän oli hankkinut Englannista ja Irlannista ja myös kolmivuotisen "oman coettelemuksen kautta täällä Ruotzisi".
Irlannissa perunasta muodostui kasvavan väestön tärkein ravinnonlähde 1700-luvulla. Vuonna 1845 perunarutto tuhosi saaren perunasadon. Seurasi nälänhätä, jonka seurauksena Irlannin väkiluku laski kahdeksasta miljoonasta viiteen.
Meillä perunansyönnin oli huipussaan 1950-luvulla. Silloin suomalainen söi keskimäärin yli 180 kiloa perunaa vuodessa. Nykyisin pottua kuluu vain kolmasosa tuosta.

TOPI LINJAMA



DC3-koneen kotikenttä on kesäisin Helsingin Malmilla, mutta se on tuttu näky myös maakuntien ilmailunäytöksissä.

Vanha lentokone saa katsojan hyvälle tuulelle

DC3 on ilmojen dinosaurus. Hitaasti ja matalalla lentävän koneen näkeminen tuo muistoja mieleen ja vetää väistämättä katsojan suun hymyyn.

Lentoaseman terassille on kokoontunut muutamana kymmenen nuoren miehen ryhmä, joka odottaa tilauslentoaan malttamattomina. Hohtavaksi kiillotettu kone seisoo kentällä mekaanikkosten ja ilmailun harastajien ympäröimänä.
Samaan aikaan kun koneen kapteeni käy läpi viimeisiä tarkastuksia, koneen sisällä viimeistellään musiikkivideon kuvauksia.
Kun kaikki on valmiina, mekaanikot pyörittävät tähtimoottorien propelleita niin, että moottori saa öljyä. Sen jälkeen lentokapteeni käynnistää moottorit ja kentan tai ainakin katsojan suojaamattomien korvien melurajat saavat kyytiä.
Kiinnostuksen kohteena on Suomen viimeinen DC3-lentokone, jota pidetään kunnossa ja lennetään innokkaiden harastajien toimesta. Se viettää talvet Vaasassa, missä on hyvin hallittu.
Kesällä DC3:n tukikohta löytyy Malmi lentoasemalta Helsingistä, mutta se on tuttu näky myös maakunnissa järjestettävissä ilmailutapahtumissa.



Hannu Heilala johtaa museokonetta ylläpitävää ja sillä lentävää DC-yhdistystä.



Kaikkien aikojen suosituimman kuljetuskoneen teknikka on yksinkertaista.

työ paljon samaa, mitä nykyaikaisistakin lentokoneista.
"Totta kai tämä on nykyisiä koneita raskaampi lennettävä. Ohjaus ja hallintalaitteet toimivat vaijerilla. Niitä menee lattiasta alla 38 kappaletta", Heilala selittää.
Lentämisen raskautta lisää, että Suomessa koneista poistettiin matkalentoa helpottanut autopilotti. Sen katsottiin heikentävän lentoperämiesten ohjaustaitoja.
Vessan käyttöä on rajoitettu ihan käytännön syistä. Suositus on, että siellä ei käytäisi turhaan

alle neljä tuntia kestävillä lennoilla.
Sotaratsun pitkä matka
Suomen viimeinen lentokone DC3 valmistui Kaliforniassa joulukuuna 1942. Paria päivää myöhemmin se otettiin asevoimien palvelukseen.
Sodan jälkeen kone jäi Saksan, mistä Suomen valtio osti sen vuonna 1948.
Joulukuussa 1960 päivätyönä tehnyt kone päätettiin purkaa varaosiksi. Siinä vaiheessa koneen mittariin oli kertynyt 22 137 lentotuntia. Siitä ei tullut



Lattian alla kulkee 38 vaijeria, joilla konetta hallitaan.



Salla-Marja Hätinen kuvasi kesällä Tarinoita-nimistä musiikkivideoita. Youtubesta löytyvällä videolla näkyy DC3:n lento.

koneelle lopullista niittä, sillä Finnaireiksi nimensä muuttanut Aero tarvitsi rahtikoneita. Varastoon purettu DC3 kasattiin rahtikoneeksi.
Vuonna 1970 Finnair myi DC3-kalustonsa Ilmavoimille, jotka saivat ensimmäiset modernit kuljetuskoneensa. Tavanomaisten rahti- ja laskuvarjojohppylentojen lisäksi koneella huhutaan olleen salaisiakin tehtäviä.
Ei aivan halpa harrastus
Suomen puolustusta DC3:t vahvistivat vuoteen 1985 asti. Sen

jälkeen osa niistä siirtyi museoon ja osa ulkomaille.
Kaksi koneista päätyi DC-koneita ylläpitäville Airveteran Oy:lle. Malmilla lentävä kone on toinen niistä. Toinen on toistaiseksi vain rullauskunnossa.
Konetta lentää sitä varten perustettu DC-yhdistys. Yhdistys järjestää koneella jäsenlentoja, joista se perii kustannusten mukaisen hinnan.
"Kallista touhuahan tämä on. Ensimmäisen tunnin aikana polttoainetta palaa 400 litraa, sitten 300 litraa", Heilala kertoo.

» DC3:a voisi kutsua ilmojen maatalouskoneeksi. Sen vahvuutena on lasku- ja nousukyky huonoiltakin kentiltä.«

HANNU HEILALA

OMINAISUUDET DC3 v. 1942

Kärviväli 28,96 m
Pituus 19,65 m
Massa maksimi 11 450 kg
Kulutus 300–400 l/h
Toimintamatka 2 575 km
Miehistö 3
Matkustajat 19

ILMAILU

Taivas rajana

Ilma-alusrekisterissä on noin 1 700 lentohärveliä. Niistä suurin osa eli noin 700 on lentokoneita. Purjekoneita on 400, helikoptereita 100, ultrakevyitä lentokoneita yli 300 ja ilmaa kevyempiä ilma-aluksia noin 60.
Suomen ilmailuliiton kuuluu yli 260 ilmailukerhoa, joissa on jäseniä noin 10 000.
Yksityislentäjän lentolupa-kirjaa varten tarvitaan 45 koululentotuntia. Lupakirja on voimassa viisi vuotta kerrallaan.

Öljyä tähtimoottorit syövät 15 litraa tunnissa.
"Siksi kone nousee ilmaan vain kaikki istumapaikat varattuna."
Tätä nykyä koneilla lennetään noin 50 tuntia vuodessa. Jäsenlentoja järjestävällä DC-yhdistyksellä on yli 3 000 jäsentä, ja vapaaehtoiset auttavat koneen ylläpitämisessä.
Vapaaehtoisten työ ei ole mennyt hukkaan. Niin paljon hyvää mieltä vanha tähtimoottorikone saa aikaan kaikkialla, missä se liikkuu.
JARMO PALOKALLIO