

# “Kelmi”

## Klemm L / KI 25 -koneet Suomessa 1929 - 2010



Jukka Raunio

*Suomen Ilmailuliiton Klemm KI 25 d VII R, tunnus OH-ILI, Tampereella 1950-luvun alussa. Kuva: Veikko Salo.*

**Klemm L 25 oli sotien välisen aikakauden legenda, monessa mielessä ensimmäisiä laatuaan. Niillä voitettiin maailmalla lentokilpailuita ja tehtiin pitkiä ennätyslentoja. Ne olivat Suomen ensimmäisiä purjelentokoneiden hinaus-koneita Esser-kytkimiseen. Alun perin maasamme on ollut neljä, viisi tai useampia yksilöitä – vähän laskentatavasta riippuen. Noin viidestätoista säilyneestä Klemm L / KI 25 -koneesta kaksi on Suomessa suhteellisen hyvässä kunnossa ja kolmas rakenteilla.**

Hans Klemm syntyi viinikauppiaan poikana vuonna 1885 ja valmistui rakennustekniikan diplomi-insinööriksi Stuttgartin teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1907. Hän toimi vuoteen 1914 saakka rakennusalalla suunnitellen siltoja ja satamalaitteita, osallistui vapaaehtoisena maailmansotaan ja siirtyi 1.4.1917 Luftschiffbau Zeppelin -yhtiön palvelukseen teräsrakenteita laskemaan. Täällä hän oli yhteistyössä Claude Dornierin kanssa, joka perehdytti hänet lentokoneisiin. Opiskelutoveri Ernst Heinkel kutsui Klemmin pian suunnittelemaan Hansa-Brandenburg W 29 -kellukonetta, jonka kehittämisen W 33 lisenssi ostettiin Suomeenkin.

Klemm viihtyi Brandenburgissakin vain hetken, sillä helmikuussa 1918 hän pestautui Daimlerille Sindelfingeniin, minne perustettiin lyhytikäinen Daimler Flugzeugbau. Klemm osallistui useiden sotilaskoneiden kuten L 6, L 8 ja L 9 suunnitteluun. Yksikään niistä ei enää ehtinyt laivuepalvelukseen. Sodan päätyttyä Klemm sai Daimlerin autonkoriosaston johtoonsa. Veri veti ilma-aluksiin, joita hän alkoi suunnitella ja rakentaa vapaa-aikana. Ensimmäinen puurakenteinen vapaasti kantava ylätaso sai Daimlerin käyttämän tyyppimerkinnän L 15. Siinä oli 7,5 hevosvoiman Indian-moottoripyörän moottori. Kone tuhoutui ensimmäisessä starttirytyksessä osuttuaan kentällä kuoppaan.

Klemm oli arvostettu saavutuksistaan autotehtaalla, ja sai kesällä 1922 Daimlerilta luvan jatkaa lentokoneidenkin kehitystyötä. Hän alkoi viettää aikaa Saksan purjelennon kehossa Wasserkuppella ja palkkasi sieltä diplomi-insinööri Martin Schrenkin avukseen. Parannettu L 15 lensi

*Klemm L 25:n suorituskyky oli kovilla vesikoneena, mikäli moottorina oli 20 hv Daimler. Kuva: via K-SIM.*



talvella 1922 - 1923 Harley-Davidson moottoripyörän 12,5 hevosvoimaisella moottorilla ja hyvin lensikin. Sillä tehtiin pitkiä matkalentoja kahden hengen kuormalla. Muutaman välityypin jälkeen syntyi huomattavasti kehittyneempi vapaasti kantava alataso L 20, jossa oli edelleen HD-moottori. Sen siivet sai kätevästi taitettua taakse kuljetusta ja säilytystä varten.

Daimler tilasi Klemmin pyynnöstä L 20:een Ferdinand Porscheilta kaksisynterisen 20 hevosvoiman bokserimoottorin, joka oli huikean edistynyt. Daimlerin kiinnostus lentokoneisiin kuitenkin lopahti, kun yhtiö fuusioitiin Benzinkan kanssa 1926. Klemm perusti 18.2.1927 velkarakahalla Leichtflugzeugbau Klemm GmbH:n ja osti Daimlerin työpajat Böblingenin lentokentän laidalta Stuttgartin lähellä. Työntekijöitä oli 50 vuonna 1928, 250 vuonna 1933 ja 900 vuonna 1941. Klemm perusti myös lentokoulun, jonka monista oppilaista tuli L 20:n ostajia. Schrenk värvättiin pian DVL-tutkimuslaitoksen palvelukseen. Klemm otti tilalle tunnetun lentokoneinsinöörin, Robert Lusserin.

Kesällä 1927 Klemm teki L 20:n kyydissä matkan Ranskaan. Vastatuuleen puskettaessa kävi ilmi, että polkupyöräilijät alhaalla maan pinnalla painuivat koneesta ohi. Tarvittiin tehokkaampi voimalaite, jotta ilmailun maine säilyisi. Klemmille suositeltiin ranskalaista Salmsonia, teholtaan 40 hevosvoimaa. Lusser toteutti tarvittavat muutokset ja uusi kone sai tyyppimerkinnän L 25. Siinä oli vähemmän kangaspäällystettä ja enemmän vanerikuorta kuin edeltäjänsään.

Vuonna 1931 Helmut Hirth suunnitteli 60 - 80 hevosvoiman rivimoottorin HM 60, joka sopi Klemmiin kuin nenä päähän. Leijamaisesta heikkomoottorikoneesta tuli sopiva koulutukseen ja purjelentokoneiden hinauksiin. L 25 ylsi satojen kappaleiden tuotantoon, vaikka oli lama-aika. Puhuttiin, että Klemm oli ainoa kannattava pienkoneiden valmistaja Euroopassa. Koneesta tehtiin monta versiota, joita kuvasi pieni kirjain: a oli perusmalli, b: muutoksia rungossa, c: lisää muutoksia rungossa, d: erilainen laskuteline, e: sama siipi mutta rakennemuutoksia ja korkeampi sivuvaikutin jne.

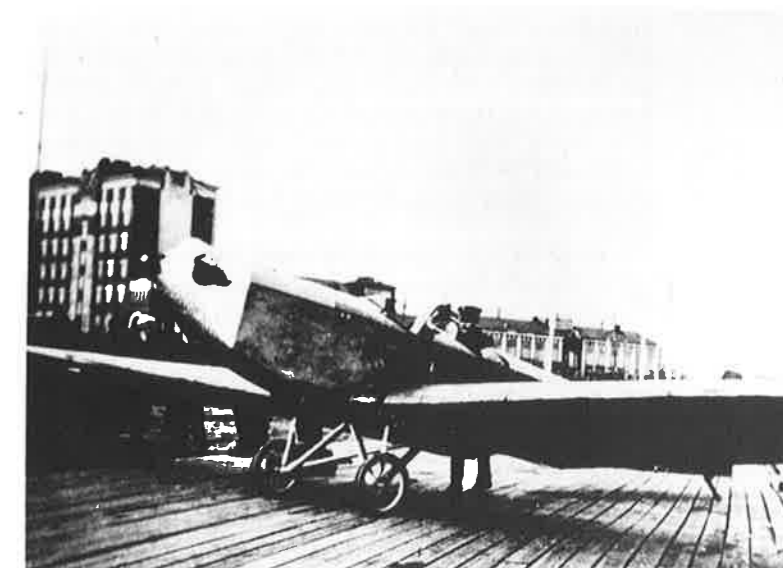
Numero kirjaimen perässä viittasi moottorin tyyppiin. Niitä oli tarjolla kymmenkunta. Esimerkiksi roomalainen I tarkoitti Salmsonia ja VII Hirth HM 60 R -moottoria. Moni L 25 a sai vuosina 1927 - 1929 Porschen kehittämän Daimler (Mercedes) 7502:n ilman että merkinnän perässä oli roomalaista numeroa moottoria kuvaamassa. Suomen ensimmäinen Klemm K-SABA oli juuri tätä tyyppiä. OH-ILI, OH-ILK ja OH-ILL olivat yleisintä alatyyppeä KI 25 d VII R. Myöhemmin niitä muutettiin siinä määrin, että alkupe-

*Martti Pukkilan omistama Klemm L 25 a K-SABA laskiaisena 1931 Suur-Merijoella. Kuva: via Jukka Raunio.*



*Klemm KI 25 oli huomattavasti suorituskykyisempi vesikoneena Hirth HM 60 -moottorilla ja uudelleen suunnitelluilla kellukkeilla. Kuva: Klemm GmbH via K-SIM.*

*Wäinö Bremer tilasi vuoden 1928 lopulla Klemm L 25:n suoraan tehtaalta. Tässä kone on esiteltävänä Katajanokan vesilentoasemalla. Kuva: via K-SIM.*



räinen merkintä ei enää vastaa tarkoitustaan. Alatyypit VII R oli taitolentokelpoinen. Ulkopuolinen silmukka ja nopea vaakakierre olivat sentään kiellettyjä.

Klemm menestyi aluksi hyvin, ja hän kehitti Lusserin ja tämän seuraajan Friedrich Fecherin kanssa monta tyyppiä. Näistä ehkä tunnetuin on Kl 35, jota rakennettiin tuhansia kappaleita ja jota käytettiin koulukoneena muun muassa Ruotsin ilmavoimissa merkinnällä Sk 15. Daimlerin peruja ollut tyyppimerkintä L + numero muuttui Saksan ilmailuministeriön mukaiseen merkintään Kl + numero vuonna 1933.

L / Kl 25 -koneita tehtiin saksalaisen ilmailukirjallisuuden mukaan noin 600 kappaletta. Brittiläinen lisenssikone sai nimen Swallow. Niitä valmistettiin 135. Yhdysvalloisakin valmistettiin noin 60 lisenssikonetta. Saksalainen Bölkow teki vielä 50-luvulla erän rinnakkain istuttavia Kl 107 -koneita. Sitten Klemm-valmisteet hävisivät markkinoilta. Hans Klemm joutui toisen maailmansodan aikana Gestapon hampaisiin, mutta selvisi hengissä ja sai myöhemmin kotipaikkansa kunniakansalaisen tittelin. Hän kuoli 30.4.1961.

#### Klemm L 25 a K-SABA – OH-ABA – OH-KLA s/n 137

Wäinö Bremer tilasi vuoden 1928 lopulla Klemm L 25:n suoraan tehtaalta. Tilausvahvistus on päivätty 19.12.1928 ja lasku/lähetysilmoitus 7.2.1929. Siinä viitataan laatikkoon, jonka bruttopaino oli 1610 kg ja netto 270 kg. Jälkimmäinen vastasi Klemmin tyhjämassaa. Lähetysilmoituksen mukaan laatikossa oli L 25 a sarjanumeroltaan 137 ja sen Daimler F 7202 -moottori n:o 66478. Koneen varustukseen kuuluivat Heine-potkuri, kierrosluku-, korkeus-, ja nopeusmittarit sekä työkalupussi. Tästä kokonaisuudesta laskutettiin 8500 Saksan markkaa, noin 80 000 Suomen markkaa. Tämä oli puolet Sääski-lentokoneen myyntihinnasta.

Kone siis tuli Suomeen jo alkuvuodesta 1929, mutta sitä esiteltiin viranomaisille vasta myöhemmin. Valtuutettu katsastaja, Valtion Lentokonehtaan johtaja Asser Järvinen, antoi 16.12.1929 koneelle ”lentokuntoisuustodistuksen”, joka oli voimassa seuraavan vuoden loppuun. Klemm merkittiin Bremerin anomuksesta Merenkulkuhallituksen pitämään ilma-alusten rekisteriin 11.2.1930 numerolla 16 ja tunnuksella K-SABA. K ja S kuuluivat Suomen kansallistunnukseen, tunnuksen loppu oli Wäinö Bremerin vaimon Astrid Bremerin mukaan nimetty ensimmäinen kone A.

Tällä koneella ei Bremer mainetkoja tehnyt. Hän totesi kirjansa ”I sportplan över fyra världsdelar” esipuheessa

*Klemm OH-KLA (Continental A-40-5) ja Suomen Ilmailuliiton Smolik OH-ILS Mikkelissä kesällä 1952. Kuva: Veikko Salo.*



*Tampereen teknillisten ilmailukerhon Taivaankirppu OH-KAA ja Martti Pukkilan Klemm OH-ABA Valtion Lentokonehtaan rannassa Pyhäjärvellä, ehkä keväällä 1937. Edellinen sai luovuttaa jälkimmäiselle moottorinsa vuonna 1946. Kuva: Olli Rieki via Jukka Raunio.*

omistaneensa ensin Klemmin, mutta vaihtaneensa sen kahden vuoden kuluttua Junkers Junioriin. Bremerin mukaan L 25 oli siitä epämukava, että kovassa vastatuulella se kulki mäastoon nähden taaksepäin. Havainto oli siis sama, jonka Klemm teki vähän aiemmin päätyessään suurempaan moottoriin.

Koneen osti Bremeriltä alavutelainen Martti Pukkila, joka sai lentokoulutuksensa suojeluskuntalaisille tarkoitetulla kurssilla Viipurissa vuonna 1924. Bremer ilmoitti Merenkulkuhallitukseen omistajan vaihtuneen maaliskuun 1931 alussa. Pukkila oli Alavuden ensimmäinen linja-autonkuljettaja ja omisti autokoulun ja autokorjaamon. Lisäksi hänellä oli sepän paja ja puusepänverstaas. Lentomestari Eino Juurikas lensi Klemmin ensin Keljoon Karhumäelle huollettavaksi. Pukkila siirsi sen Alavudelle Edesjärven jäälle. Kesän tultua hän rakensi koneelle hallin ja ryhtyi käyttämään peltosarkaa lentokenttänä.

Seuraavina vuosina Pukkila lenteli koneella ja matkaili sillä ainakin Keljoon ja Tampereelle. Hän kävi koneesta kauppaakin Polyteknikkojen Ilmailukerhon kanssa, jolla ei kuitenkaan ollut varaa ostaa. Vuoden 1932 lopulla K-S tunnuksesta luovuttiin, ja Klemmistä tuli periaatteessa OH-ABA. Tuliko heti käytännössä, on epäselvä asia. Niinkin



*Helsingin IPY:n tuliterä Klemm Kl 25 d VII R keväällä 1937 vielä nimeä vailla. Kuva Olli Rieki via Jukka Raunio.*

myöhään kuin huhtikuussa 1937 Suomen siviili-ilmailun valvoja otti nimittäin yhteyttä Alavuden nimismieheen, joka vastasi hänelle, että Pukkila omistaa edelleen koneen OH-ABA, ja että sillä on silloin tällöin talvisin lennetty ohjaajina Pukkila sekä joskus lentomestari Urho Heiskala tai Niilo Karhumäki. Tukikohtana oli käytetty Raiskilan järven jäätä eikä konetta ollut ”muutama vuoteen” katsastettu.

Ilmailun valvonta oli tällä välin siirtynyt Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöön. Sieltä ilmailuviranomainen, varatuomari K.T.B. Linsén (myöhemmin Koskenkylä), sai aiheen huomauttaa Pukkilalle, että ”rekisteristä oli havaittu” tämän omistaneen 5.3.1931 lähtien koneen ja että sitä ei olisi vuoden 1931 jälkeen katsastettu eikä merkitty hänen nimiinsä rekisteriin. Lisäksi Pukkilalta puuttui ”asianmukainen lupakirja”. Katsastajina toimivat tuolloin insinöörieverstiluutnantti Erkki Mäkinen ja insinöörimajuri Ilmari Harki Tampereella lentokonehtaalta sekä insinöörikapteeni Risto Patajoki Helsingissä Ilmavoimien esikunnassa, joiden puoleen sopi kääntyä. Lupakirjan Linsén lupasi myöntää saatuaan näytön riittävästä lentokoulutuksesta ja ”psykofyysillisen laitoksen” tohtori Roschierin lausunnon hakijan terveydestä. Siihen asti kone ja mies olivat lentokiellossa.

Patajoki matkusti Alavudelle ja katsasti koneen 1.3.1939. Pukkila rekisteröi OH-ABA:n nimiinsä ja sille myönnettiin lentokelpoisuustodistus. Konetta sai käyttää vain yksinlentoharjoituksiin – ilmeisesti pienen moottoritehonsa johdosta. Viimeinen lentokelpoisuustodistus oli voimassa 29.2.1940 saakka. Pukkilan konetta ei käytännössä yksipaikkaisena pakko-otettu Ilmavoimille talvisotaan. Pukkilakaan ei terveydellisistä syistä joutunut sotimaan. Hänen tiedetään kuitenkin käyneen koneellaan Kauhavalla aiheuttaen imahälytyksen. Kone ilmeisesti kärsi laskuvaurion ja jäi vuosikausiksi seisomaan.

#### Mikkeliin ja museoon

Martti Pukkila myi Klemminsä Alavudella 31.3.1946 Jorma Pulkkiselle Mikkelistä. Pulkkinen kävi kaupanteossa autoliikkeen johtaja Niilo Korsimaan lukuun. Hän allekirjoitti 6.6.1946 luovutuskirjan, jonka mukaan hänen omistamansa OH-ABA oli ”kaupan kautta” siirtynyt yhtiölle, joka käytti nimeä N. Korsimaa & kumppanit. Pulkkinen lisäksi kumppaneita olivat teekkarit Keijo Vuoripalo ja Kalervo Kinnunen.

OH-ABA myytiin Mikkeliiin ilman moottoria. Tämä hienosti rakennettu Ferdinand Porschen neliventtiilinen ja alennusvaihteella varustettu luomus päätyi Veljekset Kar-

humäki Oy:lle aulatilan koristeeksi ja sittemmin katosi. Koneen rungon peräosa oli kärsinyt kosteudesta Pukkilan säilytystilassa. Se rakennettiin kokonaan uudestaan, ja Keijo Vuoripalo muotoili alun perin kulmikkaan sivuperäsiemen pyöreäksi. Korjattavaa oli siellä täällä, muun muassa laskutelineessä. Voimalaitteeksi löytyi Tampereelta vanha Taivaankirpun Poinard, teholtaan 28 hv. Kone rekisteröitiin elokuussa 1949 uudelleen (Korsimaan esityksestä) tunnuksella OH-KLA ja numerolla 86. Tunnus oli jo kertaalleen annettu Arvi Kilpisen Taylorcraft BC:lle, joka oli rekisterissä vuosina 1939 – 1945.

Poinard oli huono valinta. Se oli epäluotettava ja kone oli kevyen moottorin johdosta niin takapainoinen, että se teki laskussa loppuvuodon itsestään. Matkanopeus oli tällekin koneelle turhan vaatimaton 80 – 85 km/h. Mikkeliläinen ilmailija Esko Tikka sai taistelua lisenssivirastosta tuontiluvan 40 hv:n Continental A-40-5 moottorille, joka löytyi Iso-Britanniasta. Se oli OH-KLA:n nokalla jo seuraavana vuonna. Tyhjämassa kasvoi arvoon 320 kg, mutta lisääntynyt teho ja painopisteen siirtyminen eteenpäin paransivat lento-ominaisuudet. Matkanopeutta löytyi jo 95 – 105 km/h ja kaasu auki päästiin 115 km/h. Kohoamisnopeus oli noin 1,5 m/s. Koneella lennettiin aktiivisesti, ja maaliskuussa 1954 ilmailutarkastaja Kalle Temmes myönsi moottorin 300 tunnin peruskorjausjaksoon 75 tunnin pidennyksen.

Syyskuun 2. päivänä 1958 Korsimaa ja Pulkkinen joutuivat tekemään pakkolaskun noin 10 kilometrin päähän Mikkelistä Vatilan kylään Halilan talon kaurapellolle. Moottori pysähtyi 100 metrin korkeudessa. Pelto oli niittämätön ja lasku tuli vinosti sarkaan nähden. Kone pyörähti vaakatasossa niin, että kannus repeytyi ja toinen pääteline vaurioitui. Moottoria tutkittaessa selvisi, että yksi mäntä oli leikannut kiinni. Kone korjattiin laajasti seuraavana keväänä ja toimenpide hyväksyttiin rungon peruskorjaukseksi lentoajalla 505 h 30 min.

Kesällä 1965 koneen kokonaislentoaika oli katsastuksessa 602 h 35 min. Pentti Pohjanvirta starttasi Mikkelissä paikallislennolle 27.7.1965 ja joutui 10 – 20 metrin korkeudessa laskevaan ilmapirtaukseen, joka pakotti tekemään pakkolaskun kentän ulkopuolelle. Tässä yhteydessä potkurin lavat katkesivat ja laskuteline murtui. Nyt kone jäi seisomaan ja ilmailuviranomainen edellytti paitsi laskutelineen korjausta myös perusteellisia metalliosien ja moottorin tarkastuksia. Korsimaa oli useampaan otteeseen yhteydessä ilmailuosastoon ja saikin huhtikuussa 1971 peruskorjausluvan Mikkelin kerholle.

Konetta ei enää saatettu lentokuntoon. Syyskuussa 1973 Ilmailuhallitus totesi, että OH-KLA:lla ei ole ollut





kolmeen vuoteen voimassaolevaa lentokelpoisuustodistusta ja että se näin muodoin tuli poistaa rekisteristä tai katsastaa hyväksytysti. Korsimaa oli tämän jälkeen myymässä konetta Ruotsiin, mutta se saatiin muiden osakkaiden toimesta ja antiikkiesineeksi luokiteltuna jäämään Suomen Ilmailumuseoon Vantaalle.

#### Valtion subventoima Ilmapuolustusliitto

Ilmavoimille reserviläisiä tuottamaan perustettu Suomen Ilmapuolustusliitto (SIPL) paikallisine ilmapuolustusyhdistyksineen harjoitti tehokasta ilmailupropagandaa 30-luvulla. Eduskunta saatiin myöntämään rahaa lentokonehankintoihin. Periaate oli, että valtio maksoi kaksi kolmasosaa koneen hinnasta ja yhdistyksen tuli rahoittaa kolmannes. Näin hankittiin Helsingin, Varsinais-Suomen ja Etelä-Pohjanmaan ilmapuolustusyhdistysten Klemmit. Valtion rahaa riitti vielä Suomen Ilmailuklubin Bücker Jüngmanniin ja SIPL:n kahteen Viimaan.

Kiinnostus maltillisesti hinnoiteltuja ja purjelentokoneiden hinaukseen soveltuvia Klemm-koneita kohtaan heräsi, kun maassamme vuonna 1934 vierailut saksalainen purjelentoretkikunta toi sellaisen mukanaan. OH-ILI ja OH-ILK saatiin Suomeen keväällä 1937, OH-ILL vuotta myöhemmin. Joidenkin hajotietojen mukaan ainakin yksi niistä olisi ostettu vähän käytettynä.

Helsingin Klemm OH-ILI oli kesällä 1937 jo vuokratuna Jämillä purjelentokoneiden hinauksiin. Toivo B. Nissinen hinasi sillä lähes 400 vetoa. Hän sai hinauslentäjäkoulutuksen Saksassa, ilmeisesti ensimmäisenä suomalaisena. Syksyllä järjestettiin Malmilla hinauslentäjäkurssi. Nissinen koulutti 29.9. – 8.10.1937 luutnantit Carlssonin ja Ervin sekä lentomestari Jääskeläisen ja kersantti Karmelan hinauslentäjiksi. Seuraavana kesänä kaikki kolme Klemmiä hinasiivat jo Jämillä. Leijamainen Klemm oli sopiva hinaus-kone, sillä tuon ajan purjelentokoneita tuli hinata hitaasti. Sata kilometriä tunnissa olisi ollut joillekin perässätulijoille hirvittävä rakenteet repivä nopeus. Klemm-koneilla annettiin myös moottorilentokoulutusta SIPL:n kursseilla ja kertausharjoituksissa.

#### Klemm Kl 25 d VII R OH-ILI s/n 1129

Helsingin Ilmapuolustusyhdistys rekisteröi koneensa OH-ILI 16.3.1937 numerolla 33. Kone sai nimen ”Adolf Aarno” Tampereella tasan sata vuotta sitten lentoyrityksiä tehneen kuvanveistäjän mukaan. Käyttö oli vilkasta, sillä Hirth-moottori oli 400 tunnin peruskorjauksessa Aero Oy:n korjaamolla Malmilla jo keväällä 1939. OH-ILI määrättiin 14.10.1939 pakko-otettavaksi Ilmavoimille. Sillä lennettiin

Jatkosodan Helsingin IPY:n OH-ILI ”Adolf Aarno” vietti pääasiassa Jämillä. Koneessa oli tietysti keltaiset itärintamatunnukset, mutta lentäminen oli vähäistä lentopolttoaineen säännöstelyn takia. Kapteeni T.B. Nissinen kävi jatkuvaa kamppailua materiaalien ja bensiinin saamiseksi Ilmavoimilta Jämillä. Kuvat: Erkki Jaakkola via K-SIM.



jostakin syystä vain parin tunnin vastaanottoennet, mutta se peruskorjattiin valtion laskuun Veljekset Karhumäki Oy:ssä 16.4.1940 – 23.7.1941 välisenä aikana ja palautettiin omistajalleen 26.9.1941.

Jatkosodan OH-ILI vietti pääasiassa Jämillä. Lentäminen oli melko vähäistä, sillä katsastuksessa 5.7.1943 tunteja oli kertynyt peruskorjauksen jälkeen vasta 34 ja kesäkuussa 1944 niitä oli 80. Kokonaislentoajaksi merkittiin tuolloin 584 tuntia. Jatkosodan päätyttyä seurasi vaikea aika. Valvontakomissio ja omat kommunistimme näkivät fasistista toimintaa harrastusilmailun parissa ja lisäksi maassa vallitsi lentokielto elokuuhun 1945 saakka. Vuoden 1945 alussa OH-ILI oli hetken Suomen Ilmapuolustusliiton kirjoilla, mutta kun järjestö lakkautettiin, kone tuli 6.2.1945 Suomen Ilmailuliiton haltuun. Kesällä 1945 kokonaislentoaika oli 660 ja seuraavana kesänä 692 tuntia. OH-ILI oli taas peruskorjauksessa vuoden 1947 alussa. Tällä kertaa se tehtiin Jämillä.

Koneella ehdittiin lentää korjauksen jälkeen 26 tuntia, kun se käytännössä tuhoutui Mikkeliissä 25.5.1947. Jämin lentotoimintaa johtanut insinööri Åke Lundin lennätti yleisöä lentonäytöksen yhteydessä. Lentoalähdössä kentälle jätetty purjelentokoneiden hinausvaijeri takertui OH-ILI:n kannukseen ja kone veti sitä perässään. Vaijeri tarttui ken-



Etelä-Pohjanmaan IPY:n Klemm Kl 25 d VII R ”Pohjankyrö” Kauhavalla ristiäisissä 18.7.1937. Kuva: via K-SIM.

tän laidan piikkilanka-aitaan, kun kone oli noin 50 metrin korkeudessa. Nykäys vei Klemmiltä nopeuden ja se sakkasi taimikkoon. Lundin sai selkärankamurtuman, mikä piti hänet poissa toimestaan tuona kesänä. Matkustaja, autonkuljettaja Lauri Terho Mikkelistä, sai myös selkärankamurtuman.

Tutkijalautakunta oli tapana muodostaa lähiseudun lentopuseereista. OH-ILI:n lautakunnan puheenjohtaja oli muun muassa Kauhavalla vaikuttanut majuri Vertti Rantakylä, entinen Ferdinand Savolainen. Hän oli ryhtynyt viljelemään maata Mikkeliissä. Lisäksi lautakuntaan kuuluivat Mikkeliin asettunut majuri Ragnar Magnusson sekä insinööri Eero Luostarinen. He tähdensivät kerhoille huolellisuutta vastaavissa asioissa.

Koska metalliosat olivat säilyneet enimmäkseen ehjinä ja koska lentokaluston hankinta oli noina vuosina käytännössä mahdotonta, Klemm korjattiin Jämillä. Kalle Temmes katsasti koneen lokakuussa 1952 nollatunneille ja merkitsi kokonaislentoajan tuntemattomaksi. Tämä johtui siitä, että siivet olivat kokonaan uudet ja muukin rakenne laajasti uusittu.

Kesäkuussa 1956 Carl-Eric Calás määräsi moottorin peruskorjaukseen sallien vain siirtolennon Jämillä Helsinkiin. Tämän jälkeen OH-ILI palautui tavallaan alkukotiinsa, sillä se rekisteröitiin 25.9.1956 Helsingin Ilmailuyhdistyksen nimiin. Tuona vuonna sattui kaksi raportoitua tapausta. Mauno Kirsi teki 20.1.1956 sään johdosta pakkolaskun matkalla Tampereelle. Paikka oli Isojärvi Lempäälän lähellä. Asiasta tehtiin vaurioilmoitus, mutta vauriot olivat pienet, sillä kone palasi lentäen Malmille. Antero Närhi teki 4.9.1956 Jämillä pakkolaskun kentälle, kun 3. sylinterin kiertokangen laakeri leikkasi kiinni 300 metrin korkeudessa.

Ilmailuinsinööri Jorma Jalkanen lähetti 9.5.57 omistajalle kirjeen, jossa hän totesi, että koneessa on käytetty Hirth-moottoreita, mutta koska näiden valmistus oli lopetettu (ja saksalaisten lentokoneosien tuonti maahan kielletty, kirj. huom.), OH-ILI tarvitsee jo uuden moottorin. Sopivina Jalkanen piti Continentalin malleja C-85 ja C-90. Vuonna 1958 OH-ILI sai uuden Continental C-90-12F-moottorin. Lentovarmuus parani niin, että Helsingin Ilmailuyhdistys anoi ja sai Klemmille 10.6.1959 ansiolentoimiluvan yleisölennätyksiä varten. Tariffit olivat 4000 mk/h ja 800 mk per 10 minuuttia. Jo 5.5.1960 Olli Rieki moottorilentoajasta pyysi, että ansiolentolupa peruutetaan ja kone saa jatkaa yksityislentotoiminnassa.

Seurasi hiljaisempi jakso. Vuoden 1961 katsastuksessa kokonaislentoajaksi on määriteltä 1305 tuntia ja rungon

lentoajaksi viimeisen korjauksen jälkeen 383 tuntia. Vuoden kuluttua tunteja oli tullut 45 lisää. Katsastaja Jukka Tervamäki löysi koneesta paljon korjattavaa, muun muassa jäykät ohjainlinjat. Lentokelpoisuus päättyi kesällä 1963. Koneen puuosat vietiin Nummelan hallin orsille, mistä Turun puolen ilmailijat, sponsorina Mikko Terho, kävivät ne vuonna 1964 ostamassa. Ilmailuviranomainen myönsi 11.3.1965 työryhmälle Esko Hietanen, Ari Hietanen, Esko Keskinen ja Pertti Terho luvan peruskorjaukseen valvojina Pentti Kyrölä, Heimo Viestivirta ja Esa Passila.

Korjaus oli paljolti uuden rakentamista. Runko tehtiin pienessä puusepänerverstaassa Raisiossa ja siivet kerhorakennuksen kellarissa. Joitakin osia kuten laskuteline ostettiin OH-ILL:n jäämistöstä Kauhavalta. Kone rekisteröitiin vuonna 1969 Pertti Terhon nimiin ja poistettiin 1972 peruskorjauksen ajaksi. Puuvalmiit osat kuljetettiin vuonna 1973 Soffco Oy:lle Hyvinkäälle, missä kone koottiin, verhoiltiin ja maalattiin. Seuraavana vuonna se rekisteröitiin Turun Lentokerholle. OH-ILI ja Matti Elonheimo muodostivat siten vuosikymmeniä lentonäytösten vetonaulan. Kone, fyysisesti oikeastaan vain jotkut sen metalliosista, edustivat Pohjoismaiden vanhinta siviili-ilmailua.

Tällä kaudella raportoitiin kaksi tapausta. Veikko Tähtisen taitolentoesityksen päätteeksi Oripäässä vuonna 1977 tekemässä laskussa oikea teline murtui. Elonheimo laski vuonna 1989 pellolle Aurassa, kun etuohjaamon matkustaja valitti bensiinin hajusta. Kone ei vaurioitunut. Vuoden 1981 heinäkuussa Klemmilla oli lennetty viimeisen korjauksen jälkeen 162 tuntia. Vuonna 1996 kokonaislentoajaksi ilmoitettiin 1668 tuntia ja 7592 laskua. Kymmenen viimeisen vuoden kuluessa tunteja oli tullut noin sata. Vuonna 2004 Ilmailulaitos ilmoitti, että kone poistetaan rekisteristä, jolle sitä saateta lentokelpoiseksi. Poisto tehtiin 31.5.2005.

#### Kl 25 d VII R OH-ILK s/n 1220

Tämän Klemmin tarina on lyhyt ja niukasti dokumentoitu. Se rekisteröitiin numerolla 36 Etelä-Pohjanmaan Ilmapuolustusyhdistykselle 27.5.1937 ja sai nimen ”Pohjankyrö”. Omistajan kotipaikka oli Seinäjoki ja koneen Kauhava. Risto Patajoki katsasti sen 21.6.1938 Tampereella ja lentokelpoisuus oli siitä vuoden voimassa. Konetta käytettiin yleisölennätykseen ja koulutukseen ja se kävi Jämillä hinaamassa purjelentokoneita.

Moottori vaurioitui joskus vuodenvaihteen 1938/1939 tienoilla, ja Klemmiin hankittiin Saksasta lainamoottori. Etelä-Pohjanmaan ilmapuolustusyhdistys käsiteli kokouksessaan 10.3.1939 Pohjankyrön ”rikkoutuneen” moottorin



Varsinais-Suomen IPY:n Klemm Kl 25 d VII R OH-ILL Jämin teknillisen rakennuksen edessä. Kuva: via K-SIM.

korjauttamista Saksassa Hirth Motoren G.m.b.H:lla ja lainamoottorin lunastusta. Välittäjänä toimi toiminimi Matti Saurio, jolta haluttiin hinta-arvio kuljetukselle vakuutukseen.

Tätä asiaa ei tarvinnut kauan pohtia. Ilmasotakoulussa tuolloin palvellut luutnantti Pekka Käär lennätti koneella yleisöä Oulussa sunnuntaina 12.3.1939. Menossa oli nykyisen Tervahiihdon edeltäjä "Oulu Hiihto". Starttipaikka oli meren jäällä Sonnisaaren ja purjehduspaviljongin lähellä. Moottori pysähtyi startissa muutaman kymmenen metrin korkeudessa. Käär ei pystynyt laskemaan suoraan eteen, sillä edessä olevan Lammassaaren rannassa oli propsipinoja. Hän kaartoi oikealle, oikea siipi otti jäähän kiinni ja murtui. Runko katkesi siiven takaa, peräsin vaurioitui ja potkuri meni säpäleiksi. Käär ei loukannut itseään, mutta matkustajana ollut Valde Kaukonen sai naarmuja ja joutui sairaalaan tarkkailuun mahdollisen aivotärähdyksen varalta. Kone vietiin junalla pois eikä sitä korjattu. OH-ILL poistettiin rekisteristä kesällä 1939. Kesäkuussa 1939 koneen moottorista käytiin kauppa turkulaisten kanssa. Vuokra olisi ollut 80 mk/h ja myyntihinta 40 000 mk.

#### KI 25 d VII R OH-ILL s/n 1230

OH-ILL tuli alun perin Varsinais-Suomen Ilmapuolustusyhdistykselle Turkuun. Yhdistyksen jäsenet keräsivät puuttuvan rahoitusosuuden varatuomari Tauno Cederin johdolla. Toivo B. Nissinen lensi koneen Saksasta ja se rekisteröitiin 4.4.1938 numerolla 40. OH-ILL kastettiin 26.5.1938 Artukaisten kentällä järjestetyssä lentonäytöksessä nimellä "Turun Sampo". Risto Patajoki katsasti koneen toukokuussa ja Arvo Ylinen pian tämän jälkeen 31.7.1938. Tässä oli kyseessä katsastus kellukkeille, sillä lentokelpoisuustodistushan oli vielä melkein vuoden voimassa. Ylinen kirjoitti lentokelpoisuustodistukseen, että kone on "vesikoneena käyttökelpoinen vain heikolla tuulella". Seuraavassa katsastuksessa kesäkuussa 1939 Patajoki kirjoitti puolestaan "hyväksyty myös normaaliin vesikonekäyttöön vesiperäsimen tultua asennetuksi tähän katsastukseen".

Patajoen katsastuksen aikaan kone saattoi hyvinkin olla kellukkeilla, sillä sen maalaskuteline oli rikkoutunut vain muutamaa viikkoa aiemmin. OH-ILL vaurioitui Turussa 16.5.1939 aivan samaan tapaan kuin OH-ILI myöhemmin. Kentälle jätetty purjelentokoneiden vinturiauton vajjeri tarttui startissa kannukseen, ja alkoi nykiä konetta ilmassa. Lentomestari Elias Jääskeläinen teki pakkolaskun pellolle kentän luoteispuolelle. Vajjerin takia siitä tuli sakkalasku ja laskuteline repei ja vääntyi alta. Verhoukseenkin tuli sinne

tänne repeämiä.

OH-ILL kiersi maakunnassa lennättämässä yleisöä. Ohjaajana oli usein lentomestari William V. Virtanen. Kone pakko-otettiin Ilmavoimille 19.10.1939. Se lensi tämän jälkeen pääasiassa Kauhavalla aika vilkkaasti. Heimo Lammen muistelmien mukaan "Klemm-hävittäjällä" olisi suoritettu talvisodan aikana jopa operatiivinen tehtävä. Se starttasi vaelatojen keskeltä venäläistä pommitusmuodostelmaa vastaan ilmahälytyksen aikana. Tarkoitus oli kiinnittää muodostelman huomio pois Ilmasotakoulusta, jota ei sitten pommitettukaan. Tunteja oli Kauhavalla tullut noin 118, kun oppilas E. Takkinen väisti 13.4.1940 laskussa Smolikia ja törmäsi päin sirpalesuojaa. Ilmavoimat lunasti romut 11.9.1940 ja myi ne paljon myöhemmin 16.12.1950 Hämeenlinnan Ilmailukerholle, joka rekisteröi OH-ILL:n 23.12.50.

Oikeastaan kyseessä oli OH-ILL:n identiteetin hankinta, sillä kone oli kärsinyt pahasti kaputista ja kosteudesta. Hämeenlinnalaiset yhdistivät käytännössä vain OH-ILL:n valmistuslaatan Linköpingistä ostetun Klemmin hylkyyn ja rakensivat paljon uusia osia. Alkuperäinen identiteetti tarvittiin, koska saksalaisten koneiden hankinta Suomeen kiellettiin rauhansopimuksessa ja valuutta oli säännösteltyä. Tanneforsissa vuonna 1946 vaurioitunut SE-ANB s/n 1045 oli tyyppiä L 25 e VII ja se tuotiin maahan varaosina. Suurimmat näkyvät erot d-malliin nähden olivat pidemmät siivekkeet ja korkeampi sivuvakautin. Korkeuseräisimessä oli kevytys- ja trimmilaippa, joka puuttui d-mallista.

Projekti siirrettiin 17.5.1953 Keijo Kuuselan, Jorma Railion ja Harald Tandefeltin nimiin. Korjaus aloitettiin kesällä 1953. SE-ANB ostettiin ilman moottoria. Hirth HM 60 R saatiin lainaksi Ilmailuliitolta. Kalle Temmes katsasti koneen 16.8.1955 ja se merkittiin rekisteriin Hämeenlinnan Lentäjille. Porukka lensi A-1-lupakirjoja ja Klemmillä hinnattiin Parolassa purjelentokoneita. Sitten Hirth leikkasi kiinni. Ruotsista löytyi tehokkaampi 105 hevosvoiman Hirth 504 A-2 ja Kl 35:n moottoripukki sekä ilmeisesti myös sen moottoripellit. Ilkka Lounamaa suunnitteli moottoripukin muutostyön Kl 25:een sopivaksi kesällä 1956.

Keijo Kuusela starttasi 22.7.57 Nummelassa hinaamaan purjekonetta. Startissa Klemmistä irtosi toinen pyörä juuri kun yhdistelmä nousi ilmaan. Pyörä pomppi pitkän kiihtorataa. Maasta heiluteltiin irtainta pyörää, kun Kuusela tuli laskuun. Lasku yhdelle pyörälle päätyi nokilleen menoon ja koneen vaurioitumiseen. Mutta toiminta jatkui. Vuonna 1959 OH-ILL oli hinauskoneena Pallastunturin aaltolento-leirillä. Ohjaajana toimi Olli Riekkä. Vuonna 1961 tunteja oli tullut korjauksen jälkeen 211 ja lentoja 982. Parolassa

konetta sai säilyttää siivet taakse käännettyinä Ilmavoimien Viestikoulun hallissa. Idyllisestä Parolasta tuli aikaan lähtö. Tandefelt ilmoitti syyskuun 1962 lopulla, että koneen toimintapaikka on vastedes Hyvinkää. Näihin aikoihin OH-ILL sai kuomun, josta tuli sen ajan teknologialla kaksikytkyräinen.

Hyvinkään kausi jäi lyhyeksi, sillä 23.11.1962 kone myytiin Kauhavalle 10 hengen porukalle Ekström, Hänninen, Kaasila, Litmanen, Lumikko, Passinen, Rajala, Ritala, Viestivirta ja Öörni. Viimeisessä katsastuksessa vuonna 1963 tunteja oli kertynyt vuoden 1955 jälkeen yhteensä 291. Kone poistettiin rekisteristä romutettuna 17.1.1969. Pian tämän jälkeen se ilmestyi huoltoaseman pihalle Naantaliin. Esa Passila Oripäästä pelasti vuonna 1976 OH-ILL:n navettansa ylisille, mistä se siirtyi vuonna 1983 Lauri Manniselle Ilmajoelle. Hän sai rakennusluvan seuraavana vuonna.

Korjaamisen sijasta edessä oli taas uuden rakentamisen. Diplomi-insinööri Tuomo Tervo laati työpiirustukset. Voimalaitteeksi oli ensin esillä Ford Fiestan 1,6-litrainen lentokonekonversio. Työ siirtyi vuonna 2003 Aulis Manniselle Pihtiputaalle ja edelleen vuonna 2008 Etelä-Pohjanmaan Ilmailukerholle, jonka rakennuslupa vuodelta 2009 tähtää koneen ultrakevyteen luokitukseen. Voimalaite on nyt Mannisen hankkima alkuperäistä Hirthiä muistuttava Walter Minor. Koska koneessa on niin vähän yhteistä turkulaisten alkuperäisen OH-ILL:n kanssa, rohkenen ehdottaa tässä eteläpohjalaisille oman perinnetunnuksen OH-ILK "Pohjankyrö" käyttöön ottoa.

#### Lähteet:

Lehtemme 3/1998, 4/2004 ja 2/2005  
Bruno Lange; Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik (Bernard & Graefe, 1966)  
Trafin arkisto, koneyksilöiden paperit  
Kansallisarquivo, Etelä-Pohjanmaan IPY:n papereita  
Turun Lentokerho 40, Turku 1986  
Aero vsk:t 1937 - 1939  
Ilkka 13.3.1939, Kaleva 12. ja 13.3.1939  
Heimo Lampi; Hyvästi Sortavala (Kirjapaja, 1988)

Kiitokset Markku Kanniselle ja Matti Saloselle



Yllä: OH-ILL hinaa Pallastunturien komeissa maisemissa Oulun Ilmailukerhon Ka-2b -konetta pääsiäisenä 1959. Keskellä: OH-ILL kaartaa pois. Alla OH-ILL Pallasjärven jäällä. Kuvat: Raimo Sallanko via Markku Kanninen.



Teknilliset tiedot		
Tyyppi	L 25 a	Kl 25 d VII R
Moottori	Daimler 7502	Hirth HM 60 R
Suurin teho (hv)	24	80
Kärkiväli (m)	13,0	13,0
Pituus (m)	7,0	7,0
Korkeus (m)	1,95	2,05
Siipipinta-ala (m <sup>2</sup> )	20	20
Tyhjämassa (kg)	265	390
Lentomassa (kg)	450	720
Suurin vaakalento- tonopeus (km/h)	105	160
Matkanopeus (km/h)	95	140
Laskunopeus (km/h)	50	65