

## **Timo Yltervo astuu puikkoihin**

Lentäjä Timo Yltervo pestattiin Verkonrakennukselle 1992 pystyttämään sähköpylväitä moottoritien varteen. 17-vuotiaasta asti lentänyt Yltervo oli töissä Häkkinen Oy:lla, jolta Verkonrakennus Oy tilasi helikopterikeikan. Sähköpylväiden pystytys sujuikin Yltervolta sen verran hienosti, että häntä pyydettiin kokeilemaan helikopterisahausta.

Yltervo lähetettiin Ruotsiin kouluttautumaan sahalentämiseen. Koulutus kesti vajaan viikon, jonka aikana piti harjoitella erilaisia tehtäviä sekä ulkoisen painotaakan että itse sahan kanssa. Nykyään lentäjät harjoittelevat sahausta kuusinkertaisen määrän 1990-luvun harjoitustuntimäärään verrattuna.

Verkonrakennus Oy:n entinen toimitusjohtaja Jukka Salmela kertoo Yltervon omanneen alusta saakka lahjoja sahalentämiseen. Ensimmäistä kokeilulentoa sahan kanssa hän muistelee silti hieman kauhunsekaisin tuntein:

”Tunnin sahauksen jälkeen Timo oli läpimärkä hiestä ja täysin loppuun ajettu. Maastakin katsottuna touhu näytti todella hurjalta. Kaksi vuotta myöhemmin, kun australialaiset tekivät helikopterisahauksesta ohjelmaa, muistan katsoneeni uudestaan Timoa lennon jälkeen. Hän näytti samalta kuin minä auton ratissa leppoisana sunnuntaipäivänä.”

Timo Yltervo allekirjoittaa Salmelan vaikutelman ensimmäisestä lentokerrasta: ”Se oli hirveää. Ruotsin koulutuksesta oli 1,5kk aikaa, ja jouduin kylmiltäni sähkölaitoksen eteen esittelemään sahausta. Löysin kuitenkin nopeasti hyvät puolet sahatyöskentelystä. Haasteita tavoittelevalle tämä on aivan oikea laji.”

### **”Kuin Hornet-lentäminen”**

Timo Yltervo oli 2000-luvun vaihteeseen asti ainoa lentäjä Suomessa, joka teki oksasahausta. Pohjoismaidenkin mittakaavassa vastaavia lentäjiä oli 1990-luvulla tasan kolme. Salmelan mukaan nykyäänkin on haastava löytää tehtävään soveltuvia lentäjiä:

”Ammattilentäjissä on kahta koulukuntaa asian suhteen, mutta kovin moni ei suostu tekemään tätä hommaa.”

Mikä siis tekee kopterisahauksesta niin vaativaa lentäjälle?

**Ensinnäkin**, kopterilentämisen on oltava lentäjälle täysin automaattista. Hänen on katsottava herpaantumatta alapuolella roikkuvaa sahaa, ja tämän vuoksi työolosuhteet ovat haastavat. Lentäjä ei näe lainkaan horisonttia seuratessaan sahaa oviaukon kautta. Hänellä on oltava luontainen tuntuma kopterin korkeuteen, ettei saha ota maahan kiinni.

Alaikkunasta katsominen ja vinossa istuminen tekee työasennosta epämukavan. Tämän vahvistaa myös 59-vuotias Yltervo: ”Selkä ei oikein tahdo kestää enää sahalentämistä.”



Sirkkeliyksikkö kulkee lyhyet matkat kätevimmin helikopteriin kiinnitettynä. Kun lähdetään kokonaan uudelle alueelle, kulkee 400-kiloinen polttomoottorisirkkeli uuden tilaajan alueelle autossa.

## Ei kenen tahansa tunarin oksasaha

Ulkopuolinen kuorma vaikuttaa helikopterilla lentämistä tuntuvasti. **Timo Ylitervo** oppi lannoituslennoilla, miten kopteriin kiinnitetty paino vaikuttaa koneen hallintaa. Nyt taidoista on hyötystä todella uudella alalla, sillä Ylitervo leikkaa helikopteriin kiinnitetyllä kymmenteräisellä sirkkelillä vaarallisia oksia pois sähkölinjojen välittömästä läheisyydestä.

Maanantaina ja tiistaina Ylitervon lentämä Verkonrakennus Oy:n kopteri pyöri Luumäellä, viime viikolla Loviisan lähistöllä. Kerran ajettua linjaa ei tarvitse käsi-

tellä seuraavana eikä vielä sitä seuraavanakaan vuonna, mutta yritys uskoo silti markkinoita riittävän yhdelle yksikölle.

Tilastojen mukaan jopa 80 prosenttia sähkön jakeluhäiriöistä johtuu lumen tai myrskyn taivuttelemista oksista. Niiden leikkaaminen pitkillä sahoilla muasta käsin auttaa, mutta on hidasta. Lisäksi linjojen päälle, sahan ulottumattomiin jäävät oksat ovat riski nekin, jos lunta tulee äkkiä paljon.

Sivu 6

Kouvolan Sanomat 1993

**Toiseksi** vaatimukseksi voitaisiin luonnehtia tarkkaavaisuutta. Lentäjän on keskityttävä jatkuvasti annettuihin ohjeisiin ja lentoliikenteen sääntöihin. Nykyään osa sähkölaitoksista tekee raivauskartat tietokonepohjalle, jolloin pystytään seuraamaan tabletista lentäjän raivaamia sahauskohtia reaaliajassa.

**Kolmanneksi** sahauslentäjällä täytyy olla luontaisia kykyjä tehtävään. Salmela muistaa tapauksen, jossa ruotsalaisyritys Helimaticin pilotiksi testattiin uutta lentäjää. Kyseisellä lentäjällä oli takanaan 10 000 lentotuntia, eli valtava määrä kokemusta. Sahauslaitteen nostaminen kopterilla onnistui hyvin ja lentäminenkin jokseenkin, mutta alastulo ja sahan palauttaminen telineeseen ei luonnistunut mitenkään. Lopulta saha oli laskettava pellolle.

Sahauslentäjät valitaan soveltuvuuden perusteella. ”Aivan kuten Hornet-lentämisessä”, Salmela lisää.

Vertaaminen taistelulentäjiin ei ole laitteistonkaan osalta tuulesta temmattua. Sahaukseen käytettävä Hughes McDonnell 500 helikopteri on alun perin kehitetty Vietnamin sotaa varten 1963.

*Artikkeli on julkaistu kolmessa osassa.*