

NÄISTÄ HYPPÄÄMME

Teksti: PERTTI SALMINEN
Kuvat: JORMA ÖSTER

Sarjamme toisessa osassa on esittelyssä Suomen Laskuvarjokerhon (Helsinki) PILATUS PORTER PC 6.



Vähän historiaa

Elettiin syksyä 1972. Suomen Laskuvarjokerhossa mielet olivat "tymässä" ja pahemman kerran. Kerhon kalleus "caarli sierra ekko" oli rojautettu Porvoon saviselle pellolle ja oli poissa kuvioista lopullisesti. Lentokoneyritykset eivät suostuneet vuokraamaan kalleuksiaan hyppääjien käyttöön, koska he sarkivät pahemmin kuin tupajumit. Valtakunnassa oli kova noususuhdanne eikä öljykriiseistä ynnä muista pulmista ollut vielä höläyksen hajuakaan. Lentokoneita meni kaupaksi ja joillakin yrityksillä oli sellainen käsitys, että "tupajumeja" ei kannattanut ottaa vakavasti.

Onneksi löytyi sellainenkin yrittäjä, joka halusi tehdä ennakkoluulottomasti bisnestä. Kunnallistekniikka OY:llä oli kova kiire tehdä tuohta ilmaportoituskuvauksilla. Heidän pulmakseen oli tullut 10 vuotta uskollisesti palvelut, vasta peruskorjattu Pilatus Porter PC 6. Se oli auttamattomasti käynyt liian hitaaksi heidän tarpeisiinsa. Heidän intressiinsä kuului se, että koneelle täytyisi löytää sellainen ostaja, joka ei käyttäisi sitä Kunnallistekniikan omalla työsaralla eli ilmaportauksessa.

Joukko ennakkoluulottomia SLK:laisia alkoi Seppo Laitakarin johdolla tehdä laskelmia. Ne näyttivät huimilta. Mielipiteet hankkeen järkevyydestä jakautuivat Malmin Lentoasemalla nopeasti kahtia. Huhut levisivät kulovalkean tavoin ympäri armasta kotomaatamme. Joka toinen piti itseään asiantuntijana ja leimasi hankkeen takana olevat puolihulluiksi haihatelijoiksi, jotka ennätysajassa romuttavat

koko SLK:n talouden, Hilyn talouden ja sivutöikseen vielä Kunnallistekniikan. Kynät savusivat ja laskettiin lentoaikoja. Ynnättiin hyppyhintoja metreissä ja jaloissa. Suunniteltiin tarroja, yleisölenätyksiä ja kerjuumatkoja. Siinä sivussa tiedusteltiin vekselin taakse nimenkirjoittajia. Välillä käytiin miehissä hallilla ja siliteltiin Pilatuksen eloksoitua, kiiltävän puhdasta pintaa. Se näytti hirvittävän suurelta ja kömpelöltä. Pelkkää kanttia ja kulmaa jokapaikassa.

Kauppa

Joulukuun lopulla asia esiteltiin HILY:n johdolle. Tilaisuuteen SLK oli käreännyt silloiset puuhamiehet ja näille ison pinon vakuuttavia kalvoja, joissa todisteltiin vääjäämättömästi, ettei yritys voi missään vaiheessa kukistua. Asia uskottiin, kuten niin monta kertaa aikaisemminkin, kun fanaatikkoja on molemmin puolin. Saatiin pitkä rivi takaajia lisää hankkeeseen.

Tällä aikaa olivat huhut saaneet mielikuvituksellisia mittasuhteita. Lentoaseman baarissa "ammattilientäjät" väittelivät keskenään, kuinka kauan kone pysyy ehjänä harastelijoiden käsissä. Veikkaukset vaihtelivat päivästä kahteen viikkoon. Ei näyttänyt lupaa. Mutta koneen ammattilientäjään Nordmanin Kaleen uskottiin. Hän tunsikin koneen paremmin kuin kukaan toinen Suomessa tai koko pohjolassa. Joulukuun lopussa 1972 kauppa tehtiin. Kauppasopimukseen kuului viiden pilotin koulutus.

Koulutus

Opetus alkoi välittömästi. Koulutuksen hankalana puolena oli ja on edelleenkin se, että koneessa ei ole kuin yhdet ohjaimet. Varran "tiplailuun" ei ole ja siksi onkin olemassa minimivaatimukset: 120 lentotuntia vähintään ja niistä 5 tuntia kannuspyöräkoneella, hyvämaineinen (vakaa luonne ja siisti käsiala). Niin sitä sitten lähdettiin ensimmäiselle keikalle Sipoon saariston päälle. Nordmanin Kale ohjasi ja viisi onnellista jännittäjää odoteli kämmenpohjat hikoillen vuoroaan. Ilmassa vaihdettiin ohjaajia ja kukin vuorollaan sai veivalla Kalen taitavalla opastuksella. Hypäys Rocetista Pilatukseen tuntui melkoiselta. Koulutuksessa teroitettiin mieliin moottorin herkkyyttä. Kale tiesi opastaa, että moottori on yksi maailman parhaista, kunhan sitä käsittelee oikein ja juuri oikeassa järjestyksessä. Kaikki liikkeet pitää tehdä rauhallisesti ja tarkassa järjestyksessä. Ei ole olemassa muuta kaavaa kuin yksi oikea, eikä se anna mitään anteeksi. Näin se Kale mieliin teroitti. Ja sinne ne jäivät kertahetvillä ja pysyivät. Tiedettiin, että Belgiassa jollakin paikallisella laskuvarjokerholla oli lyhyen ajan kuluessa pimahtanut kaksi Pilatuksen moottoria. Kale lohdutti, että siellä ei kiinnitetä koulutukseen tarpeeksi huomiota. Joka ikinen sana, jonka Kale Nordman sanoi on jälkepäin todettu paikkansapitäväksi. Ammattimiehen täydellinen esitys, Kiitos Kale!

Hyppytoiminta

Ensimmäiset hyppylennot suoritettiin tammiukuussa 1973, ja heti alusta lähtien havaittiin, että oltiin astuttu kerhon historiassa aivan uuteen kauteen. Ekkon aikuiset hyppynot ja odottelut hävisivät. Pilatus mahdollisti nopeat, korkeat keikat. Se hinasi hissintavoin aina seitsemän hyppääjää kerralla. Lentokuviot muodostuivat yhdenmukaisiksi. Kaikilla lentäjillä oli samanlainen käsiala. Hyppymestarit tottuivat nopeasti saumattomaan yhteistyöhön ja ohjailivat koneeseen asennetun valojärjestelmän avulla koneen pudotuslinjalle. Ja Pilatuksen nokalla hyrisi pehmeästi luotettava Lycoming.

Kone on vuosien myötä näyttänyt kerholaisille hyvät ja mukavat ominaisuutensa, huonoja sillä ei ole ensimmäistäkään. Kerholaisien silmät ovat tottuneet kulmiin ja koneen askeettiseen muotoon, jotkut pitävät sitä jopa kauniina. Pääasia on se, että on oivallettu koneen olevan enemmän kuin pelkkä lentokone. Sen arvo on moneen kertaan punnittu ja todettu, että meillä on luotettava, vankka työkalu, jossa lapsentaudit ja viat ovat karsiutuneet jo suunnitteluvaiheessa. Sveitsiläiset ovat tehneet lujaa työtä.

Teknillisiä tietoja Pilatus Porter PC 6:sta

Pilatuksen käyttöalue on huimaava yksimoottoriselle koneelle. Täydellinen Stol-varustus lyhentää nousu- ja laskukiidon vaiheeseen sataan metriin. Lakikorkeus 10 000 metriä. Hidaslento-ominaisuuksista mainittakoon laskusiivekkeet ulkona 54 mailia/tunnissa. Ja nopeasti koneella ei voi lentääkään, sillä huippunopeus on vain 175 km/tunti. Täydessä lentopainossa 1960 kone nousee noin 500 jalkaan minuutissa arvoilla 40 tuumaa ahtopainetta ja kierrokset 3200 kierrosta/min. Moottorin tehoalue on mittava. 47.5 tuumaa ahtopainetta ja kierroksia kolmilapaisessa Hartzel potkurissa 3500 tekee mahdolliseksi Stol-startit. Näitä ominaisuuksia ei olla kerhon historiassa koskaan tarvittu eikä tarvitaakaan. Normaalioperaatioissa riittää mainiosti 42 tuumaa ahtopainetta ja 3400 kierrosta minuutissa. Kone irtaantuu täydellä kuormalla vaivattomasti noin 150–200 metrin nousukiidon jälkeen nopeudella 90 mailia tunnissa. Moottorin ahdetusta 6 sylinteristä saadaan 340 indikoitua hevosvoimaa tehoarvoilla 45 tuumaa ja 3500 kierrosta minuutissa. Täydellä teholla bensankulutus on myös mahtavaa: 180 litraa tunnissa.

Seitsemän hyppääjää mahtuu koneeseen vaivattomasti ja heillä on vielä melko siedettävät tilat. Iso oviaukko tekee mahdolliseksi hyppääjille nopean irtaantumisen koneesta. Myös pakkolaukaisuhyppääjille kone on miellyttävä tarpeeksi suuren oviaukon ja koneen hiljaisen nopeuden vuoksi.

Vuosien mittaan on Pilatus osoittanut ihan nappiin osuneeksi konevalinnaksi SLK:n kokoisen laskuvarjokerhon toiminnan kannalta. Jos ja kun hyppytoiminta laajenee, niin seuraavaksi konetyypiksi tuntuisi sopivalta Turbo Pilatus, mutta se onkin jo toinen juttu.

