

SLK:n lentolaitteet



Kaksi Pilatusta, se vanha ja "suihkukone".



Koitti vuosi 1966 ja kerho osti velaksi OH-CSE eli lyhyesti saalisieraekkon. Se oli Cessna 195, johon aluksi tuupattiin ohjaajan seuraksi 5 hyppääjää. Se oli huimaa leikkä. Vähän huonommalla keliällä se ei tahtonut nousta hau-tausmaan vesitornin yli, vaan se oli kierrettävä. Kai ilkeät kielet olivat tavoittaneet Kul-kulaitosten ja Yleisten töiden Ministeriön Ilmailuosaston, joksi Ilmailuhallitusta silloin kutsuttiin, koska asiaan puu-tuttiin ja määrättiin ehdotto-maksi rajaksi 4 hyppääjää. Tähän tyydyttiin ja EX CSE hyrräsi tai pörräsi taukoamat-ta Malmin taivaalla. Se oli kerhon uskollinen palvelija vuosina 1966 — 1972. Sitten kesällä -72 rysähti. Siirtolennolla sierraekko teki pakkolaskun ja vaurioitui pahoin. Sen taru loppui siihen. Vakuu-tusyhtiö laski pennit johon ja romu myytiin Jyväskylään Korhoselle.

Kun pilvet olivat synkim-millään alkoi pilvipeite kuin itsestään rakoilemaan. Ensiksi kukaan ei tahtonut antaa SLK:lle vuokrakonetta, kunnes saatiin CSW. Ja sitten tarjottiin meille myyntiin Pilatus Porter. Hinta tuntui mieliku-vitukselliselta. Samoin kuului kummiä kuiskeita siitä, kuinka vaikea ja herkkä kone oli. Belgiassa oli romutettu kolme moottoria ennätysajassa. Kynät savusivat, kun tietty fanaatikkojen joukko laskeskeli kustannuksia ja tehoja. Las-kelmat tuntuivat tyydyttävän jopa HILY:n puuhamiehiä, koska he tulivat takaajiksi omalta osaltaan. Kauppa tehtiin ja sitä kauppa ei ole tarvinnut koskaan katua. OH-POA osoittautui heti alkajaisiksi varsinaiseksi työjuhdak-si, jolla oli tyyliä ja suoritusar-voja. 7 hyppääjää kohosi en-nätysjassa 1000, 2000, 3000 jopa 4000 metriin. CSE:ön ai-ka oli jäädä useimmiten 2000 metriin ja sinnekin sai jurrata kauan. Nyt kohosi 7 hyppää-jää kuin leikiten 3000 metriin. Koulutustarve lisääntyi ja ta-vallaan koko SLK siirtyi siirtyi uuteen aikakauteen.

Kone osoittautui vahvaksi työkaluksi, joka ei pulaan jät-tänyt. Kahdeksan vuoden aika-na koneeseen tehtiin seuraavat korjaukset: sytytysjohdot uu-sittiin, moottori vaihdettiin, rungon peruskorjaus, yksi venttiilin vaihto, kaasuttajan vaihto ja viimeinen yhden sylinterin vaihto. Se on vähän, kun ottaa huomioon kuinka paljon sitä rääkättiin.

Tuli kevät 1980. Hyppää-jien jonot Malmilla kasvoivat. Papa oskar alfa jurrasi jatku-vasti, mutta jonot eivät lyhen-tyneet. Oli tullut hetki, jolloin todettiin, että Papa Oskar Alfa aika oli ohi. Kerholais-ten vaatimukset olivat vuosien mittaan kasvaneet. Enää 3000 metriä ei ollut yhtään mitään. Piti päästä neljään tonniin. Seitsemän kuvio ei ollut enää mitään, piti saada 8 tai 10.

Turbo sen pitää olla. Suihkukone semmonen kuin Oulussa oli. Mutta se maksaa niin paljon. No paljonko? Kaikkihan on suhteellista. No kokeillaan edes. Ja niin ke-keiltiin. Fokker buugeihin ti-lattiin Tilauslennon Turbo Porter. Se lenteli muutaman keikan ja piti kovaa ääntä. Ei-

Laskuvarjokerho ilman omaa lentokonetta on kuin sulaton lintu. Tämän oivalsivat SLK:n puuhakkaat nokkamiehet jo kerhon alkuvuosina. Ensimmäiset hyppyt oli hypätty Cessna 170:stä, johon mahtui ki-vuliaasti 3 hyppääjää. Sillä ryskyteltiin ylöspäin ja haa-veiltiin omasta lentolaitteesta. Kerhon alkuvuosina oli käy-tössä ilmeisesti muitakin koneita, mutta pääasiassa Virta-selta vuokrattu sataseitsemän-kympinen OH-CSO.

kä se tullut oikein livakasti alaskaan. Mutta se oli myyn-nissä ja sen hinta edelleenkin sama kuin ennen buugia. Taas kynät savusivat ja tuli mahta-via lukuja. Papa oskar alfa kaupiteltiin täyttä päätä tans-kalaisille ja ruotsalaisille. Pää-tettiin ainakin kouluttaa kol-me pilottia.

Siitä se sitten selkeni koko juttu. Heinäkuun alussa haet-tiin OH-POB Malmille. Ja siitä se taas lähti käyntiin. Ker-hon omat pilotit keksivät käsi-alan millä ääni kävi siedettä-väksi. Kokemusta haettiin lii-sää Gällivaresta Pohjoismai-sista RW mestaruuskilpailuis-ta, jotka lennettiin kokonai-suudessaan OH-POB:illa. Ja nyt riittää tehoa. 10 hyppää-jää 3000 keikka 15 minuuttia. 4000 keikka samalla hyppää-jämäärällä 20 minuuttia. Ton-nin poka useampine kierroksi-neen menee 10 minuuttia. Hyppyteholtaan Turbo on noin 200 % tehokkaampi kuin POA. Sopivissa olosuhteissa sillä karrää n. 250 — 300 hyp-pääjää 4000 metriin päivässä. Sellainen se on, se meidän OH-POB.

Norjalaiset pääsivät nakille ja ostivat Osloon OH-POA:n. Haikat jäähyväiset ja kone lensi vuonojen sekaan.

Pentti Salminen

