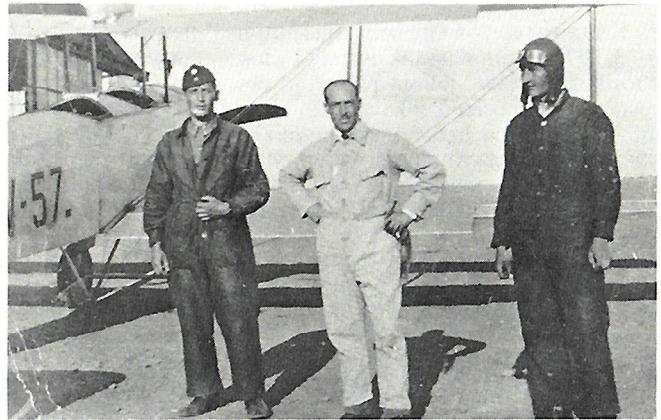


Avro 504 K, monipuolinen sodassa, säyseä koulutuksessa



Vas. Avro saapui Aircraft Disposal Company Ltd:tä syyskuussa 1926 siviilitunnus G-EBNU. Kuvassa kone on Santahaminassa tulevia vaiheitaan Suomen ilmavoimissa odottelemassa. Oik. Avroa käytettiin myös kokeilutarkoituksiin. Kuvassa valmistaudutaan ehkä Suomen ensimmäisiin laskuvarjohyppyihin Utissa kesällä 1928 tai 1929? Salvator-varjotehtaan edustaja poseeraa keskellä – hän ja oikealla oleva lentokonemekaanikko Aatu Teittinen hyppäsivät italialaisilla varjoilla. Vasemmalla oleva luutnantti Raoul Harju-Jeanty taas käytti kotimaista varjoa. Koulutus muuten käsitte yhden hypyn kaapin päältä ennen koneeseen menoa!

Perustyyppiltään vanhinta lentokonetta Keski-Suomen Ilmailumuseossa edustaa Avro 504 K. Sen prototyyppi lensi jo vuonna 1913 – siis vain kymmenen vuotta sen jälkeen, kun maailman ensimmäinen lento moottorivoiman avulla oli tehty. Sir Verdon Roe alkoi suunnitella konetta tavoitteenaan kuuden lentokoneen myynti. Se olisi hänen kaavailujensa mukaan ollut siedettävä korvaus aherruksesta. Toisin kuitenkin tuli käymään!

Kone olikin niin aikaansa edellä, että

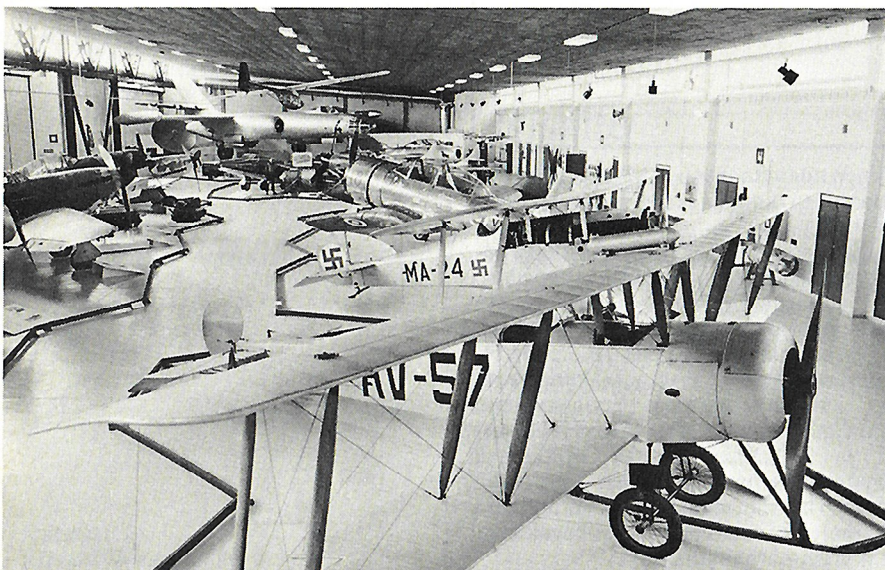
sitä valmistettiin yli 10.000 kappaletta. Tarkkaa lukua ei edes tiedetä – hyvä jos tiedetään kaikki valmistajat! Avro 504 edustaakin tavoitteen ylittämisen maailmanennätystä?

Kun maailmansota alkoi Avro oli mukana lähes kaikissa mahdollisissa sotilaallisissa tehtävissä. Se oli hävittäjänä, tiedustelu- ja pommikoneena jne. Kävi niinkuin saksalaiset lentäjät II maailmansodassa totesivat: ”Hätäpäissään piru turvaa lentämiseen”. Eräs erikoisteh-

tävä oli toimiminen Zeppelin-hävittäjänä. Korkealla seilaavat saksalaissikarit olivat saarivaltiolle aikamoinen pulma ja siksi Avro suuren lakikorkeutensa vuoksi joutui väijymään niitä. Tietävästi kuitenkin yhtäkään ei osunut tähtäimeen.

Varsinaisten sotakoneiden korvattua Avro 504:n sotatehtävissä, siitä tuli koulukone. Siihen se kelpasikin hyvin, etenkin kun se oli modifioitu siten, että kaikki Brittein saarten lentomoottorit kävivät voimalaitteeksi. Avrolla alkoikin erittäin pitkä ura koulukoneena. Viimeiset lentonsa tässä tehtävässään se tietävästi teki Kreikan ilmavoimissa vuonna 1939!

Avro vastaanottaa Keski-Suomen Ilmailumuseoon tulijan. Näkijöitä onkin jo ollut yli 112.000. Koneen päätelineen pyörien välissä oleva sukki on ollut alituisen ihmettelyn kohde. Se estää koneen nokilleen menoa ja suojaa myös potkuria.



”Hullunvarman” maineessa

Suomeen Avro 504 K ostettiin kokeilutarkoituksiin. Aikanaan oli tunnettu salaisuus, että se hankittiin ilmavoimien silloisen komentajan koulukoneeksi. Se oli näet hullunvarman koulukoneen maineessa! Kokeilu ei kuitenkaan onnistunut! Lentouransa päätepisteen AV-57 kohtasi Kauhavalla 1929. 21. päivänä joulukuuta mekaanikko Toivonen oli potkurista vääntämällä ryyppytämässä moottoria, kun se pärähtikin käymään surmaten Toivosen. Vika löytyi virtakytimestä, mutta Avroa ei vanhentuneisuuden vuoksi enää kunnostettu lentokäyttöön.

Kone varastoitiin odottamaan museoon pääsyä. Eikä kestänyt aivan 50 vuottakaan, kun se sijoitettiin Keski-Suomen Ilmailumuseoon muistuttamaan meitä ilmailun alkuaajoista ja sen pioneereista.