

KOPTERIN OHJAAMO ON SUSANNEN TOINEN KOTI

ILMAILU

Numero 10/2010

73. vuosikerta

Hinta 6,50 euroa



**Hawk-koulutus
uusiutui**



**Purjelentoa
St. Aubanissa**



**Västeråsin
upea
simulaattori-
museo**



**Suomen
Laskuvarjo-
kerho
50 vuotta**



Suomen Laskuvarjokerhon

50 LENNOKASTA VUOTTA

Vuonna 1960 perustettu Suomen Laskuvarjokerho ry on maamme suurin ja vanhin laskuvarjokerho. Lokakuussa 2010 kunnioitettavaa puolen vuosisadan ikäänsä juhлива yhdistys on kokenut viiden vuosikymmenen aikana sekä ylä- että alamäkiä.

Vaiherikkaan taipaleensa aikana yhdistys on ollut merkittävä suomalaisen laskuvarjourheilun kehittäjä, jolla on tulevien vuosikymmenten aikana mahdollisuus ponnistaa vielä moniin uusiin kuvioihin. Minihistoriikki tarjoaa valittuja makupaloja etenkin yhdistyksen alkutaipaleelta.

Tästä se alkoi

Kavo Laurila, purjelentäjä ja ilmavoimissa ohjaajakoulutuksen saanut ilmailun harrastaja, keräsi 1950-luvun loppupuolella tietoa laskuvarjoista sekä hyppäämisestä ja kirjoitti lehtiin laskuvarjoaiheisia artikkeleita. 1950–1960-lukujen vaihteessa Laurila kirjoitti ILMAILU-lehteen laskuvarjoaiheisen artikkelisarjan ja kysyi, löytyisikö Suomessa kiinnostusta laskuvarjourheiluun.

Onni Kuusisto otti yhteyttä ja yhdessä miehet päättivät kutsua lajista kiinnostuneita kokoon. Ilmailu-lehteen pantiin asiasta ilmoitus ja 19.5.1960 Ilmailuliitossa pidettiin yhdistyksen perustava kokous yli 20 osallistujan ollessa paikalla. Suomen Laskuvarjokerhon perustamiskirja allekirjoitettiin 26. heinäkuuta 1960.

Yhdistysrekisteriin Suomen Laskuvarjokerho ry hyväksyttiin 26. lokakuuta 1960. Suomen ensimmäinen laskuvarjokerho oli virallisesti syntynyt.



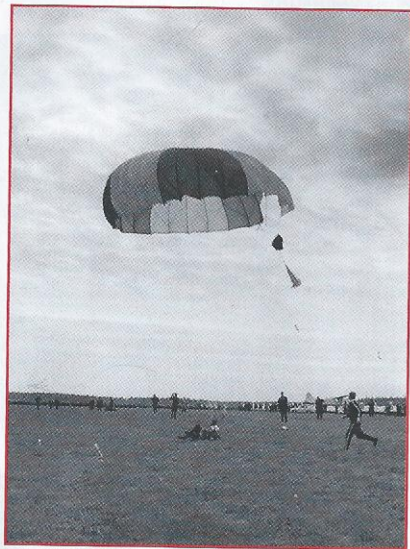
SLK:n ensimmäiset hyppyt

Kavo Laurila lähti yhdistyksen perustamisen jälkeen muutaman kuukauden työ- ja opiskelumatkalle Yhdysvaltoihin. Matkalla hän tutustui amerikkalaisiin laskuvarjokeskuksiin, kävi hyppykursin ja hyppäsi ensimmäisen hyppynsä 2.7.1960.

Vuonna 1961 SLK:ssa suunniteltiin hyppytoimintaa, koulutusta, laskuvarjoja, hyppypaikkoja, lentokoneita ja kaikkea muuta laskuvarjoasiaa. Laurila kävi kirjeenvaihtoa Ranskan viranomaisten kanssa ja pääsi lokakuussa 1961 Biscarosen yliopistoon laskuvarjokurssille, jossa sai koulutusta ja hyppäsi viisi hyppyä.

Kavo Laurila hyppäsi Suomen Laskuvarjokerhon ensimmäisen hypyn Lohjalla 4. maaliskuuta 1962. Näytöshyppy tapahtui 800 metrin korkeudesta ja se oli Kavon ensimmäinen kahden sekunnin itseaukaisuhyppy.

Keväällä 1962 Kavo pääsi toiselle kurssille Biscarosseeseen, jossa hyppäjä ja vapaa-pudotusta kertyi enemmän: parilla itseaukaisuhypyllä vapaapudotusta oli 10 sekuntia. Suomeen tultuaan Kavo oli SLK:n ensimmäinen hyppymestari. Vuonna 1962 SLK:ssa hypättiin 22 hyppyä.



Kehittyvä varjokalusto

Suomessa hyppääminen aloitettiin perinteisillä armeijan laskuvarjoilla, jotka olivat peräisin yleensä USA:n armeijan varastoista. Varjotyyppejä olivat umpikupu, double-L sekä TU Conquistador. Vuonna 1964 otettiin käyttöön PC Para Commander, joka oli jo tehovarjo lukuisine ohjausaukkoineen.

Ensimmäiset patjavarjot tulivat lupakirjahyppääjien käyttöön 1970-luvun puolivälissä. Ensimmäiset oppilashyppyt patjavarjoilla tehtiin vuonna 1990- ja 2000-luvulla myös kerhon varusteiden varavarjot vaihdettiin patjatyyppisiksi.



Malmin kerhotilojen pitkä historia

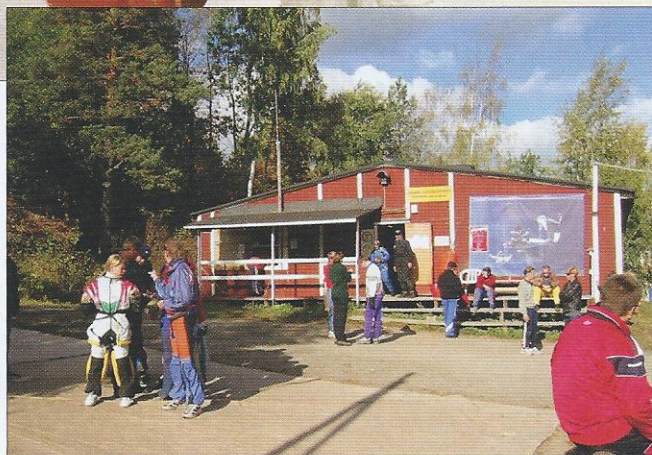


SLK toimi 1960-luvulla pääasiassa Malmin lentoasemalla. Kerho oli vuokralla hallintorakennuksen vasemmassa siipirakennuksessa kahdessa huoneessa, ja pakkaustilana käytettiin tulliaulaa. Vuonna 1971 vuokrattiin parakki 10 eli yläparakki, jonne remontoitiin pakkaustilat, varjojen säilytys- ja huoltotilat, pukeutumistilat ja klubitilat.

Malmin alaparakki vuokrat-

tiin 1980 ja se oli kerhotoiminnan keskipiste pari vuosikymmentä. Hyppyjen vähentyessä Malmilla Hangon lentokentälle rakennettiin 2000-luvulla hyppytoimintaan soveltuvat tilat.

Alkuvuodesta 2010 kerhon toimisto siirtyi Helsingin Töölöön ja varjojen huolto- ja korjaustoiminta eli Amerikka lopetti toimintansa Malmilla 31. elokuuta 2010.



50 LENNOKASTA VUOTTA

Koulutusta ja kilpailuja

Kurssimuotoinen alkeiskoulutus alkoi viisi vuotta SLK:n perustamisen jälkeen 1965. Kerholaiset olivat muutenkin aktiivisia ja osallistuivat ensiapukurssseille, katastrofi-harjoituksiin sekä muihin harjoituksiin. Myös lehdistö huomasi uuden urheilulajin, ja hyppäämistä nähtiin ja kuultiin televisiossa ja radiossa.

Ensimmäiset Suomen mestaruuskilpailut järjestettiin tarkkuus- ja taitohypyssä Malmilla 1965. RW-lajeissa eli kuviohyypyssä kisattiin ensimmäisen kerran Nummelassa 1975. Pian SLK:sta tulikin RW-kerho, ja kaikki halusivat hypätä korkealta. Yhdistyksen tuolloinen Pilatus Porter -kone kiipesi seitsemän hyppääjän kanssa nopeasti tavanomaiseen hyppykorkeuteen 3000 metriin. Joskus käytiin myös neljässä kilometrissä.

Tarkkuus- ja taitohyppääminen jäi vähitellen vähemmälle kuviohyppäämisen vallatessa alaa. Heikki Side, Lauri Oksanen, Onni Kuusisto, Into Taskinen ja Hannu Sailavuo hyppäsivät 8. huhtikuuta 1973 Suomen ensimmäisen viiden hyppääjän tähden Malmin taivaalla. Kymmenen SLK:n hyppääjää perusti hyppäryhmän nimeä Sorsat, joka kehitti suomalaista kuviohyppäämistä 1970-luvulla.



Rakkaat lentokoneet

Aluksi kerhon käyttöön vuokrattiin hyppykoneita. Yleensä hyppy tehtiin Cessna 170- ja Cessna 195 -koneista. Joulukuussa 1965 kerhon johtokunta päätti ostaa OH-CSE-tunnuksella lentäneen Cessna 195 -lentokoneen, johon alkuun tuupattiin ohjaajan lisäksi viisi hyppääjää. Vähän huonommalla kelillä kone ei tahtonut nousta hautausmaan vesitornin (jota nykyään ei ole) yli, vaan torni oli kierrettävä. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosasto, nykyinen Finavia, puuttui asiaan ja tarkempien painolaskelmien jälkeen määrättiin rajaksi neljä hyppääjää.

Echolla hypättiin kesäkuuhun 1972, jolloin se meni siirtolennolla Utista Malmille pakkolaskussa korjauskelvottomaksi. Vuokrakoneita etsittiin jälleen Malmilta ja vuoden hyppymäärät jäivät varsin pieneksi. Johtokunta teki saman vuoden joulukuussa päätöksen ostaa Kunnallistekniikka Oy:ltä OH-POA-tunnuksisen Pilatus Porterin, joka saatiin hyppykäyttöön vuoden 1973 alussa. Pilatus osoittautui vahvaksi työkaluksi ja siitä hypättiin ahkerasti vuosikymmenen loppuun.

Tuli kevät 1980, ja hyppääjien jonot Malmilla kasvoivat. Pilatus Porter lensi jatkuvasti, mutta jonot eivät lyhentyneet. Kerholaisten vaatimukset olivat vuosien mittaan kasvaneet: piti päästä neljään tonniin ja saada isompia kuvioita taivaalle. Oulussa oli myytävänä Tilauslento Oy:n Pilatus Turbo Porter. Siitä tehtiin kaupat ja heinäkuun alussa OH-POB haettiin Malmille.

Kuorma- ja nousuarvoiltaan Turbo oli noin kaksinkertainen vanhaan Porteriin verrattuna. Kymmenen hyppääjän keikka 4000 metriin kesti 20 minuuttia ja tonnin oppilas-poka useimmilla kierroksilla sujui 10 minuutissa.

Vuosittaiset hyppymäärät lähentelivät jo 10000 hyppyä. Syksyllä 1987 johtokunta valtuutettiin hankkimaan kerhol-

le kaksimoottorinen Twin Otter. Osa kerholaisista olisi tyytynyt pienempään koneeseen Pilatuksen rinnalle, mutta yhtä mieltä oltiin kuitenkin siitä, että lisää kapasiteettia tarvittiin. Jonotusaika hyppyä kohden oli vähitellen venynyt kohtuuttomaksi.

Sopiva Twin Otter löytyi lähinaapurista, kun ruotsalainen Swedair oli myymässä omaansa pois. Pankista saatiin iso velka,

josta piti laskelmien mukaan selvittää viidessätoista vuodessa.

Keväällä 1988 24 hyppääjää kuljettava Twin Otter aloitti 20 vuotta kestävänsä työuransa Suomen Laskuvarjokerhon hyppykoneena. Hyppytoiminnan organisointi tehokkaammaksi sekä maassa että ilmassa oli kerholaisille suuri haaste Otterin ensimmäisenä käyttövuotena, mutta siinä onnistuttiin hyvin.

Otterista hypättiin paljon isoja muodostelmia. 1990-luvulla alettiin opetella myös freehyppäämistä.

Kaksimoottorisen Twin Otterin käyttökustannusten kasvaessa ja hyppytoiminnan siirryttyä pääasiassa Hankoon päätettiin syksyllä 2008 vaihtaa kone hieman pienempään, ja kustannusrakenteeltaan tehokkaampaan yksimoottoriiseen Grand Caravan 208B-koneeseen. Otter myytiin valmistusmaahansa Kanadaan ja suoraan tehtaalta ostettiin upouusi Caravan OH-DZF, joka hyppykäyttöön varustettuna vihittiin keväällä 2009 Possujunaksi.



Matka Suomen eteläisimpään niemenkärkeen

Helsinki-Malmin lentoasema palveli pitkään SLK:n hyppytoiminnan keskuksena. Kansainvälisen lentokentän läheisyys ja lisääntyvä matkustajaliikenne alkoivat kuitenkin verottaa alati vireämmäksi muuttuvaa laskuvarjohyppäämistä. 1990- ja 2000-luvuilla hyppytoiminta siirtyi asteittain manner-Suomen eteläisimmän kaupungin kauniisiin maisemiin.

Ensimmäisinä vuosina Hangon Täktomin lentokentällä käytiin lyhyemmällä leireillä, mutta

2000-luvun puolella varjot avattiin Hankoniemen yllä suurimmalla osalla SLK:ssa tehdyistä hypyistä. Vuosina 2009 ja 2010 Hangossa järjestettiin kansainvälisiäkin hyppääjiä ihastuttanut, alun perin naisille suunnattu hyppypahtuma Pimp My Fly. Upeiden maisemien, vireän kesäkaupungin ja toimivien kerhotilojen yhdistelmä tarjoaa hienot puitteet laskuvarjourheilulle. Tällä hetkellä SLK:n toimipaikan tulevaisuus on kuitenkin avoin.

ILMAILU

