

# KAAKKOIS-SUOMEN

## IMATRAN ILMAILUKERHO RY:n KAKSIKYMMENTUVUOTIS- TAIVAL ILMAILUN ETEEN ITÄ-SUOMESSA

□□ Imatran Ilmailukerhon alkujuuret juontavat sodan päättymisen aikoihin. Imatralle perustettiin nimittäin 27. 9. 1945 Imatran Lennokkikerho-niminen järjestö, jonka toiminnan tarkoituksena oli lennokkiurheilun edistäminen. Vuotta myöhemmin, tarkemmin sanottuna 26. 9. 1946 perustettiin Vuoksenniskalle Vuoksenlaakson Ilmailukerho, jonka pyrkimyksenä oli purjelentotoiminnan aikaansaaminen.

Kerhot toimivat erillään toisistaan vuoteen 1947, jolloin 25. 2. pidettiin yhteinen kokous, jossa kerhot päätettiin yhdistää ja nimeksi valittiin Vuoksenlaakson Ilmailukerho. Kerhon ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin ins. Väinö Vuori.

Tavoitteeksi asetettiin Harakka-alkaiskoneen rakentaminen. Koneen rakennussarja tilattiin Jämijärven Ilmailukoululta ja rakentaminen aloitettiin silloisen Imatran Yhteiskoulun tiloissa. Kone valmistui seuraavan vuoden alkuun ja ensimmäiset lennot sillä lennettiin 7. 3. 48 ohjaajana Erkki Lallukka, joka myöskin toimi kerhon ensimmäisenä lennonopettajana.

Koulutus- ja lentotoiminta alkoi tästä ja nyt — 20 vuoden kuluttua — on lennetty kaikkiaan 15 530 lentoa kokonaislentoajan ollessa yli 3 500 tuntia. Eriasteisia tutkintoja on suoritettu seuraavasti: 87 C-tutkintoa, 16 hopea-C-tutkintoa ja 3 kulta-C-tutkintoa. Alkuajoilta lisäksi 36 A-tutkintoa ja 24 B-tutkintoa. Nämä luvut tietenkin ovat kovin pieniä 'maan suurimpien' lukuihin verrattuna, mutta huomioonottaen maantieteellisen sijaintimme tulee meidän itsemme olla ainakin kohtuullisessa määrin tyytyväisiä.

Kerhon piirissä suoritettujen ensimmäiset C-tutkinnot ovat tapahtuneet vuonna 1950. Tämän mahdollisti Jämilältä ostettu Niittusen Ollin 'modifioima' Grunau Baby, joka kunnostettiin kerhon toimesta Imatran voimalaitoksen vintillä.

Vuonna 1954 aloitettiin kahden Pik 5c-tyyppisen purjekoneen rakentaminen. Rakennuspaikaksi saatiin Imatran Voima Oy:ltä parakki ja Oy Vuoksenniska Ab valmisti koneisiin tarvittavat metalliosat. Kerhossa valmistettiin myös kahden koneen puuosat, joista toinen sarja myytiin ja toisista valmistettiin kone, joka sai tunnukset OH-

PBB. Koneella lennettiin koelennot 12. 6. 1956. Tämä kone on kerhon toiminnan aikana kärsinyt useita pikkuvaurioita ja ollutkin pois käytöstä vuodesta 1961 lähtien, mutta vuonna 1967 kone jälleen tuli kuntoon ja lentää nykyisin tunnuksilla OH-PBO.

50-luvun puolivälissä koki koko Suomen purjelentotoiminta voimakasta uudistumisen aikaa. Vanha ns. yksipaikkaiskoulutus todettiin vanhentuneeksi ja pyrittiin siirtymään kaksipaikkaiskoulutukseen. Siirtymisen yleisvaikeutena oli raha. Kaksipaikkaiset koneet oli ostettava. Imatran Ilmailukerho — joksi aikaisempi nimi Vuoksenlaakson Ilmailukerho Imatran kauppalaksi tulemisen yhteydessä v. 1948 oli muuttunut — teki päätöksen koneen hankinnasta syksyllä 1956 ja kone tuotiin Immolaan satelena heinäkuun 2. päivänä 1957. Kone saatiin juuri ennen devalvaatiota, mikä todettiin tyydytyksellä. Kone oli tyyppiä Ka 2b ja viides Suomeen hankittu kaksipaikkainen. Koulutus aloitettiin välittömästi E. Lehtisen opetuksella ja vielä samana vuonna koulutettiin 7 uutta purjelentäjää.

Immolan lentokenttä, joka vuodesta 1948 on ollut kerhon toimintapaikkana, sijaitti silloisen lentokieltoalueen sisällä. Lentoja varten silloinen Ilmailutoimisto antoi 'ilmatynnyrin', jonka halkaisija oli 2 km ja korkeus 300 m. Kun siirryttiin parempiin koneisiin alkoi tila käydä ahtaaksi ja pitkällisen anomuskierroksen jälkeen Ilmailutoimisto julkaisi Notamin K3/57, jossa kenttä määrätyn rajoituksen siirtyi 'vapaan' Suomen puolelle. Viime keväänä tapahtunut rajoitettujen alueiden tarkistus antoi jälleen lentotoiminnalle hieman lisätilaa.

Vuoden 1957 aikana ostettiin kerholle myös vaurioitunut Rhönbussard-kone, joka korjaustyön jälkeen valmistui 27. 6. 58. Kone oli kuitenkin tyyppinä vanhentunut, joten se myytiin pois ja ostettiin Kajavan rakennussarja. Kone rakennettiin omin voimin valmiiksi ja se lensi ensilentonsa 4. 5. 1961.

Ennen Kajavan valmistumista suoritti kerho kuitenkin suururakan. Kerho rakensi oman lentohallin Immolan lentokentälle. Koneet olivat tähän saakka saaneet olla Rajavartioston käytössä olleessa ehjässä lentohallissa, mutta syksyllä 1958 ne jouduttiin siirtämään

pois. Keväällä 1959 alkoi hallin rakennus ja se valmistui ennätysajassa taloköytynä tehtynä. Työ kesti 40 päivää ja 40 yötä. Hallin betoninen lattia-ala on noin 850 m<sup>2</sup>. Työn mahdollisti Puolustusministeriöltä vuokralle saatu vanhan sodassa tuhoutuneen hallin runkorakenne, veikkausvoittovaroista ja Enso-Gutzeit Osakeyhtiöltä saatu avustus.

Pik 5c:n vaurioituminen kesällä 1961 pakotti kerhon jälleen hankkimaan uuden koneen. Kone oli Ka 6 CR. Koneella lennettiin ensi kerran Immolassa 29. 7. 1961. Kerhon konekanta lisääntyi siis mainitun vuoden aikana kahdella, silloin ensilinjan koneella.

Kerhoa pitkään palveluttu Grunau Baby vaurioitui kesällä 1964 ja koska koneen ikä alkoi olla täysi päätettiin se poistaa ja hankkia tilalle nykyaikaisempi harjoituskone. Uusi kone — K 8 — ostettiin syksyllä ja se aloitti lentouransa syksyn termiikissä 23. 10. 1964.

Kerhon tämänhetkinen kalusto käsittää viisi purjelentokonetta. Koulukoneena ikinuori Ka 2 b, OH-KKC, harjoituskoneet K 8, OH-RTN ja Pik 5c, OH-PBO, tehokoneet Kajava OH-YKS ja Ka 6 CR OH-RSK. Nykypolvi tuntuu kovasti valittavan, ettei kerholla ole nykyaikaisista konetta, mutta sellainenkin hankitaan kunhan rahat löydetään.

Oikeastaan koko kerhon toiminnan ajan on suurena haaveena ollut oman moottorikoneen hankinta. Tosin tarpeelliset hinat ja muutkin lennot saatiin suorittaa joht. O. Veijalaisen omistamalla Viimalla. Tarve tuli viime vuosina entistä polttavammaksi, koska kerhon piiristä alkoi löytyä 'väkisinlentoinnostuksen' saaneita yksilöitä. Tämän vuoksi tehtiin vuoden 1966 lopussa rohkea päätös moottorikoneen hankinnasta mikäli rahoitus saataisiin järkevästi järjestetyksi. Muutamien paikkakuntalaisten suosiollisella myötävaikutuksella saatiin koneen alkurahoitus kuntoon ja koneen tilaus voitiin jättää. Koneeksi oli valittu Rallye Commodore-tyyppinen nelipaikkainen kone. Valintaan olivat vaikuttamassa koneesta saadut kokemukset suksikoneena ja hinnauskoneena. Osuutta ei voi kieltää myöskään silloiselta 'koneen aktiiviselta myyjältä. Kone noudettiin valmistajalta Ranskasta ja se saapui Immolaan 3. 6. 67. Hankinta tapahtui ennen markan 'galvanointia', mikä jälleen tyydytyksellä todettiin. Syksyllä 1968 oli koneella lennetty jo yli 530 tuntia, joten hankinta näytti olleen tarpeellinen.

Edellä on lähes luettelomaisesti esitetty kerhon kalustohankintojen historiikka. Tosin purjelentokerhon toiminta suurelta osin liikkeuden kaluston ympärillä, mutta kerhon toiminta-aikaan liittyy paljon, paljon työtä. On rakennettu vintturi (pian kaksii), hankittu ja kunnostettu Link-trainer, raivattu kentältä kymmeniä tuhansia männyntaimia ja TVH:ita ostetulla tiehöylällä ajettu kiitoradat kuntoon. Kenttä onkin nyt erinomaisessa kunnossa, rata 02—20 on 2 000 m pitkä ja rata 10—28 1 700 m pitkä. Lisäksi on rakennettu sauna ja siirretty sitä sen jälkeen kaksi kertaa. Parastaikaa raken-



# KERHOT ESITTÄYTYVÄT

netaan saunan läheisyyteen rantahuvi-  
laa takkoineen ynnä muineen. Kyllä  
työtä riittäisi, kun löytyisi tekijöitä...

Tästä kerhon kuvauksesta on vielä  
pois kaksi tärkeää sektoria. — Aivan  
alussa mainittiin, että kerhon toiminta  
on alkanut lennökkikerhon perustami-  
sella. Alkuaikoina Imatran lennökkimie-  
het olivatkin maankuuluja. Kilpailutoi-  
minta oli vilkasta ja palkinto poikineen  
tuli. Kerhon suurin saavutus oli Erkki  
Toropaisen vuonna 1948 Tanskassa  
saavuttama PM. Erkin veli Heikki Toro-  
painen, Lasse Kirjavainen, Mikko Lal-  
lukka ja monet muut kohottivat silloin  
kerhon nimeä tietoisuuteen.

Purjelentotoiminnan vilkastuessa jäi  
lennokkitoiminta jostain syystä taka-alalle,  
kunnes parisen vuotta sitten todeti-  
ttiin lennokkipojista löytyvän erinomaista  
jälkikasvua kerholle. Lennokkitoiminta  
ryhdyttiin jälleen ylösyrittämään ja  
se tuntuikin lähtevän. Tällä hetkellä on  
Imatran kauppalassa kaksi väestönsuo-  
jatiloiissa toimivaa lennokinrakennus-  
paikkaa, mutta nämäkin tilat ovat liian  
pienet, poikia kyllä olisi tulossa. Len-  
nokkitoiminta ei vielä ole yltänyt laa-  
jemmalle, mutta ehkä ajastaan.

Viime keväänä alkoi kerhossa väke-  
västi toimia laskuvarjojaosto Leo Skog-  
strömin, Rauno Härkösen ja Rolf Lind-  
rothin vetämänä. Tästä asiasta on kui-  
tenkin lehdessämme toisaalla enem-  
män.



Halli valmistumisillaan toukokuussa  
1959.



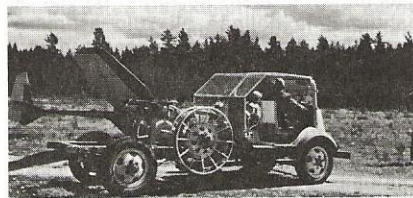
Rhönbussardin runko rakenteilla v.  
1957.



Kajava Kebnekaisen leirillä v. 1963.



'Rallikommodori' saapuneena Suomeen  
kesällä 1967.



Vastavalmistunut vintturi v. 1957.

## Laksion Make finaaliassa.

Kokonaisuutena ottaen on Imatran Il-  
mailukerhon toiminta vuosien kuluessa  
pikkuhiljaa kaatunut eteenpäin. Työn ja  
tuskan takana se on ollut. Kuitenkin on  
kerhon toiminnassa lentämisen ohella  
ollut jotain, joka on tuonut siihen sisäl-  
lön. Se jotain on kerholaiset, on Ahtia,  
Arvia, Lassea, Anttia, Mattia, Heikkiä,  
Ristoa, tässä voisi luetella almanakan  
kaikki nimet — näitten toiminnat, tarinat  
ja muut toilaukset — ne joskus naurat-  
tavat ja laukaisevat. Mutta niistä pitäisi  
tehdä oma tarinansa.

## Purjelennonopettajina toimineet: yksipaikkaiskoulutus

Erkki Lallukka  
Mikko Lallukka  
Leo Kyyhkynen  
Kyösti Helkala

## Ahti Mälkiä kaksipaikkaiskoulutus

Esko Lehtinen  
Raimo Attila  
Yrjö Salvola  
Kauko Skyttä  
Uuno Ollikka  
Arvi Mäkyinen  
Ahti Mälkiä  
Antti Pesonen

## Kerhon puheenjohtajina ovat toimi- neet:

Väinö Vuori 1947 — 1948  
Heikki Toropainen 1948 — 1949  
Arvi Mäkyinen 1949 — 1950  
Vihtori Pyötsiä 1950 — 1952  
Arvi Mäkyinen 1952 — 1953  
Esko Lehtinen 1953 —

## Kerhon johtokunta v. 1969:

Esko Lehtinen (pj), Heikki Kiiha (va-  
rapi), Kai Komi (siht.), Ahti Mälkiä, Lau-  
ri Myllynen, Keijo Häyhä, Arvi Mäky-  
nen, Toivo Särkioja ja Matti Vuorinen.

## IMMOLASSAKIN HYPITÄÄN



□□ Imatran Ilmailukerhossa monin ta-  
voin toiminut silloinen rajavartioston  
yliluutnantti (nykyisin YK-majuri) Leo  
Skogström puhui useasti laskuvarjotoi-  
minnan aloittamisesta kerhon piirissä.  
Lopulta päätettiin, että antaa Leon yrit-  
tää — ja siitä se lähti.

Ensimmäiseen kokoukseen saapui  
asiasta kiinnostuneita yli 70, joista  
kurssille tuli 22. Tämä tapahtui 67/68  
vuoden vaihteessa. Kurssi alkoi välittö-  
mästi ja ensimmäiset hypyt hypättiin  
3. 3. 68. Toiminnan alkuunpanija lähti  
näihin aikoihin Kyprokselle, mutta jou-  
kosta löytyi kaksi, Rauno Härkönen ja  
Rolf Lindroth, jotka kerhon puolesta  
toimivat vetäjinä. Kalusto- ja koulutus-  
apu saatiin Utin Laskuvarjokerholta ja  
toiminta lähti vilkkaasti liikkeelle. Kiin-  
nostus asiaan lisääntyi ja toinen kurssi  
pantiin toimeksi 6. 5. 68. Nämä kurssit  
loivat pohjan tulevalle toiminnalle, joka  
muodostuikin vilkkaaksi asian nuoruu-  
den huomioonottaen. Parhaiten tämä  
näkyi hypymäärässä. Heinäkuun puoli-  
väliin mennessä oli Immolan kentälle  
hypätty peräti 711 kertaa. Tästä mää-  
rystä voidaan kerhon tiliin kirjata lähes  
400 hyppyä. Tällä hetkellä kuuluu las-  
kuvarjojaostoon 33 hyppääjää, mutta  
innostusta tuntuu uusilla olevan, joten  
usia kursseja on suunnitelmassa.



# KAAKKOIS-SUOMEN

## IMMOLASSAKIN

### HYPITÄÄN

jatkoa



Hyppytoiminnassa oli vilkkain kausi kesä-heinäkuun vaihteessa, jolloin Immolassa järjestettiin laskuvarjohyppy-leiri. Leiri oli tarkemmin 29. 6.–14. 7. 68. Leirille osallistui runsas joukko asianharrastajia ja osanottajajoukko kohosi kahden viikon aikana 76 hyppääjään. Vaikka ilmojen haltiat ei suosinut leiriä kuin viisi ja puoli vuorokautta päästiin kuitenkin hyppylukumäärään 328. Paikkakuntalaisten lisäksi oli osanottajia Iisalmesta, Jyväskylästä, Kotkasta, Lahdesta, Lappeenrannasta, Porista ja Utista, joten kansallisuutta leirillä oli ylilyllyin.

Leirin ensimmäinen päivä 29. 6. valkeni usvaisena ja sateisena. Siitä huolimatta oli kerhon oma porukka saapunut jo aamuvarhaisesta odottamaan ensimmäisiä ulkopuolisia. Aamutunnit kuuluivat hitaasti ja mitä pitemmälle sateinen aamupäivä mateli sitä apeammaksi kävi joukko. Pelättiin jo koko työn valuvan hukkaan, kun yllättäen kentän tieltä kuului auton ääni. Hitaasti kuin arkailen tuli mutkan takaa auto vetäen perässään asuntovaunua. Vieraan läänin rekisteri kertoi ensimmäisten tulevan – Ripa saapui Lahdesta. Mielialat kohentuivat sitä mukaa kuin joukko suureni. Huolimatta sateesta oli lauantai-iltaan mennessä jo suuri joukko paikalla. Telat nousivat nopeassa tahdissa Niemilammen rantaan ja kerhon sauna tarjosi makoisia löylyjä. Löytiin ennätyskin – 7 miestä saunan ylälauteella.

Sunnuntai 30. 6. – Aamu valkeni aurinkoisena, eikä kulunut kuin pieni hetki, kun kuorman järjestäjällä oli kädet täynnä työtä, sillä keikkakirjassa oli pitkä jonotuslista. Hetkeä myöhemmin jyrisi Utin Cessna 170 saunan yli ja sitkeimmät torkkujat saivat liikettä itseensä ja saapuivat unisina kuormauspaikalle. Pakkauspöydillä oli vilinää ja vilskettä, mikä ennusti pilootti 'Tupelle' kovaa päivää. Niin kävikin ja päivä pyörähti ihmeen nopeasti iltaan, mutta toiminta tuntui vain kiihtyvän. Kello 23.00 päätettiin pitää parin tunnin tauko. Hallin yläkerran kahvilaan 'Marjon saluunaan' tuntui tulevan tungosta ja kahvi maistui, juttu luisti. Kerrattiin päivän tapahtumat ja hälinää oli kuin asemaravintolassa. Tämä ei kuitenkaan tuntunut häiritsevän väsyneimpiä, jotka vetivät sikeitä mikä missäkin.

Maanantai 1. 7. – Toiminta alkoi auringonnousun aikaan kahdelta, minkä johdosta toiminta sai runsaasti huomiota lähitalojen asukkailta, jotka seisovivat pihoihlaan ja ilmeisen iloisesti heiluttelivat käsiään. Maanantai toi tullessaan ensimmäisen 'nollanollan', jonka tekaisi Tomi Aaltonen ja pääsi näin nauttimaan luvatus ilmaisen illallisen Valtionhotellissa. Kentällä näkyi myös tavallista enemmän ensimmäisestä hypystä hurmioituneita veikkoja. Päivällä liittyi leikkiin mukaan myös Lappeenrannan Cessna 172, mikä lisäsi huomattavasti hyppylukemia.

Näin jatkui leirin toiminta hyvien säitten vallitessa ja uusia kasvoja saapui paikalle. Lukuisat eri kilpailut pitivät pientä jännitystä ja iloa yllä. Pikku kilpailuista mainittakoon mm. sellainen, jossa jokaisen kilpailijan piti koskettaa 'pläkää'. Aika otettiin siitä hetkestä, jolloin hypääjä tuli maahan ja päättyi siihen hetkeen, kun hän kosketti 'pläkää'. Luonnollisesti kokeneet hypääjät vastasivat parhaista sijoituksista, mutta ilolla on kuitenkin todettava uusien nimien kiilautuneen kärjen tuntumaan.

Ensimmäinen viikko vierähti nopeasti loppuun ja toi tullessaan ikävän yllätyksen – taivas vetäytyi synkkiin pilviin. 'Varjokansa' siirtyi saunalle viettämään aikansa saunoen ja uiden. 'Esteri' viipyi poistumistoiveista huolimatta paikalla useita päiviä harventaen tuntuvasti 'varjokansan' joukkoa. Torstaiamu lupasi kuitenkin vihdoin hyvää keliä ja aamun kuluessa saapuivat säitä säikähäneet paikalle.

Iltapäivällä joukko kuitenkin taas harveni, kun SM-kisoihin lähtijät jättivät Immolan karttalahden. Tästä alkoi leirien hiljalleen loppua ja Rane sekä Rolle voivat huokaista helpotuksesta ja ajatella kunnollisia yöunia.

Leiri sai osanottajilta hyvät arvostelut, jokainen tuntui olevan tyytyväinen. Yhteispeli purjelennon kanssa sujui kitkattomasti ja yleisesti todettiin Immolan kentän sopivan erittäin hyvin laskuvarjohyppyjen suorittamiseen. Kiitos osanottajille.



Hyppyyän valmistautumassa, vas. Tapio Heino, Seppo Vainikka ja Tomi Aaltonen.

Make Laksio maalin laidalla.

Valmiina tarkastukseen, vas. 'Chekkeri', Rauno Härkönen, Esa Huusari.





# KERHOT ESITTÄYTYVÄT

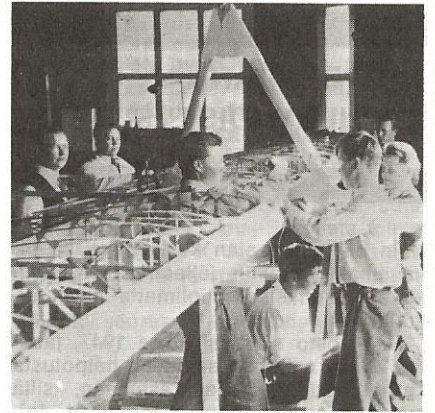


## LAPPEENRANNAN ILMAILUYHDISTYS RY.

□□ Kaikki alkoi siitä kun Lappeenrannan seudun kansakoulun opettajat pitivät pikkujoulujuhlat joulukuussa v. 1935, ko. tilaisuudessa keskusteltiin vilkkaasti Hanna Reitschin antamista liito- ja purjelentoesityksistä Suomessa. Aihe kiinnosti siinä määrin, että päätettiin perustaa paikkakunnalle alan kerho edistämään ilmailua, kerho sai nimekseen Lappeenrannan Ilmapuolustusyhdistyksen Purjelentokerho. Puheenjohtajan tehtävät tulivat herra Palmun harteille ja kerho tilasi heti Suomen Ilmapuolustusliitolta liitokone Grunau-9:n piirustukset ja tarvikkeet rakentamista varten. Jo tammikuussa 1936 jaettiin rakennusprojekti neljälle työryhmälle, jotka toimivat niin vilkkaasti, että ilmalus valmistui jo saman vuoden toukuussa. Kesällä olivat A. Aalto ja A. Palmu Jämijärven kurseilla, ensiksi-mainittu suoritti B:n ja Palmu sai valmiiksi A-tutkinnon. Syksyllä 1936 järjestettiin Jämillä Suomen ensimmäinen omin voimin kokoonpantu purjelentonäytös, jota mm. Marsalkka Mannerheim kunnioitti läsnäolollaan. Ensimmäisen lennon tässä näytöksessä suoritti lento-oppilas A. Aalto lentäen Lappeenrannan kerhon Grunau-9:llä; mainos oli jo näihin aikoihin valttia, sillä koneen siiven alapinnalla luki 'Chymos'.

Heti alkuvuodesta alkoi vilkas kurssi-toiminta Lappeenrannassa kaupungin edustalla Saimaan jäällä. Toimintaa johtivat lentomestari Räikkönen ja kone-tarkastaja Mäkelä oppilainaan kymmenkunta ilmailusta kiinnostunutta, joutokassa oli myös muutama kauniimman sukupuolen edustaja. V. 1938 toiminta jatkui lentomestari Räikkösen johdolla ja Aalto oli jälleen Jämin kurseilla suorittaen nyt C-tutkinnon. Yksi ilmalus oli kuitenkin liian vähän kehittyvässä ja toimivassa kerhossa; vuoden aikana aloitettiin harjoituskone Grunau Baby II:n rakentaminen – ja Aalto sai purjelennon opettajakelpuutuksen.

Vuosi 1939 alkoi vauhdikkaasti, kurseilla oli 12 oppilasta, mm. E. Meilahti ja K. Aapro, alkeiskurssin jälkeen järjestettiin jatkokurssi ja lennon teoriaa opiskeltiin Yhteislyseolla. Baby valmistui 16. 2. 1939 ja sai tunnuksen Lappeenranta, koneen tarkasti ja koelensi lentokapt. Toivo B. Nissinen. Vuoden aikana suoritettujen lentojen lukumäärä ylitti 400, vaikka lennonopettaja ja koko kalusto olivatkin kesän Jämillä. V. 1939 järjestettiin kolme lentonäytöstä. Tuli sota ja pula, tämäntyyppinen toiminta keskeytettiin paikkakunnalla ja koko lentokalusto siirrettiin Jämijärven Ilmailukoulun Koulutuskeskuksen käyttöön.



Grunau-9 valmistumassa toukokuussa 1936...



ja näin päättyi 'Chymoksen' lento puuhun lentonäytöksessä 10. 9. 1939.



Harakka II liitämässä uljaasti.

■ Varsinainen uudelleen herääminen tapahtui v. 1946 kesällä, mutta miltei voittamattomien vaikeuksien johdosta toiminta pääsi alkuun vasta vuotta myöhemmin. Uusi kerho sai nimekseen Lappeenrannan Purjelentokerho, kerholla oli vaikeuksia paljon – pahin niistä rahapula – lisäksi entistä kalustoa ei ollut jäljellä mitään. Puheenjohtajana oli majuri C-B. Petander, sihteerinä P. Roine, lennonopettajana A. Aalto ja rakennusohjaajana P. Järvinen. Lokakuussa 1947 aloitettiin kotimaisen alkeiskone Harakka II:n rakentaminen, joka tapahtui Lönnrotin kansakoululla.



## LAPPEENRANNAN ILMAILUYHDISTYS RY.

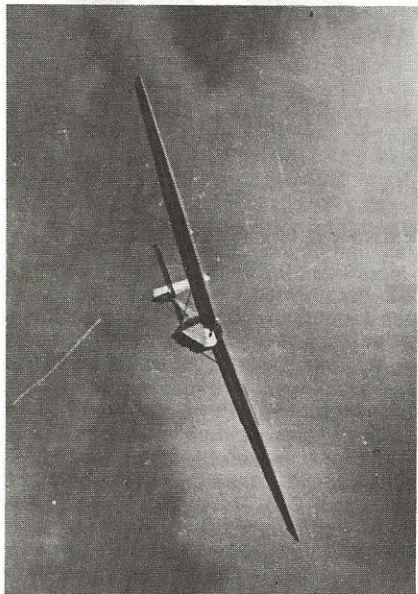
jatkoa

Näin oli sotien ajan keskeytyksissä ollut ilmailuharrastus jälleen päässyt kaikista vaikeuksista huolimatta hyvin alkuun.

Naisjaosto starttasi myös 1947, jaoston avulla uskottiin saatavan helpotusta kerhon taloudelliseen asemaan, sillä missä miesväen neuvot loppuivat, toivottiin naisten uutterien käsien voivan auttaa. Varaton kerhohan on kuin laiva ilman konetta. Naisjaoston perustajana oli Sirkka Roine ja toiminta alkuaikoina oli sangen vireää, ohjelmassa oli arpa-jaisia, pikkujoulu, iltajuhlia ym. Harakka sai viimeisen silauksen toukokuun 29–30. päivien välisenä yönä 1948 ja lensi samana päivänä järjestetyssä lentonäytöksessä, jossa esiintyi myös



Lilyn lentokalusto Selänpään lentokentällä pidetyllä purjelentoleirillä v. 1957: PIK-3b, PIK-5c ja Bergfalke II.



PIK-5c 'Pilvetär' OH-PBA kaarrossa.

useita moottorikoneita. Toimintaluvut vuodelta 1948 todistavat jo jotain, 417 lentoa, tiimaa 5 t 46 min 33 sek, lisäksi suoritettiin 10 A- ja 6 B-tutkintoa.

■ Kerhon nimenmuutos suoritettiin myös 1948, siirryttiin hieman laajemmalle pohjalle ja kerho sai nimekseen Lappeenrannan Ilmailuyhdistys r.y. Harakan valmistuttua sen sijoituspaikka oli milloin Järvisen pihamaa, milloin Sotevan varasto tai eräs tilapäistuki-kohta, entinen konekorsu, jossa Mersut olivat viimeksi 1944 'vapaa-aikojaan' viettäneet. Tämä oli tietenkin vain tilapäistä, sillä eihän se oikein soveltunut Harakan tapaiselle 'vaneerikotkalle', suurempaa ja 'maanpäällistä' oli saatava aikaan. Keväällä 1951 pidetyssä neuvottelutilaisuudessa todettiin kunnollisen lentokonehallin välttämättömyys ja ryhdyttiinkin heti tarvittavien varojen hankintaan ja neuvotteluihin puolustuslaitoksen kanssa maa-alueen saamiseksi lentokentän laidalta. Hanketta suunniteltiin monelta kannalta ja lopuksi päädyttiin yhdistelmään, johon tulivat työhuone, lentokonehalli ja vahtimestarin asunto. Rakennusmestari Toivo Eiskonen suunnitteli piirustukset ja syksyllä 1951 alkoi rakennusvaihe, koko rakennelma tehtiin puusta, kattotuolit rakennettiin maassa ja nostettiin pystyyn kukin omalle paikalleen. Halli saatiin vesikattoon joulukuussa, jolloin Harakka ja kolme moottorikonetta pääsivät vihdoinkin oman katon alle.

Ensiarvoisen tärkeänä on mainittava yhdistyksen saama taloudellinen tuki ulkopuolisilta, tässä tuessa oli Paraisen Kalkkivuori Oy:llä ratkaiseva osuus. Hallirakennus valmistui lopullisesti lokakuussa 1952, kustannuksien noustessa 1 800 000 silloiseen markkaan. Vihkiäistilaisuuteen kokoontui runsaasti kutsuvieraita ja kerholaisia, tervetuliaisanat lausui yhdistyksen silloinen puheenjohtaja Paavo Roine.

Suomen Ilmailuliiton, Ilmailuosaston ja Aero Oy:n puolesta esitti onnittelut päätoimittaja Pärtyli Virkki, joka korosti yhdistyksen erinomaista saavutusta, halli oli eräänlainen malliesimerkki sitkeästä yritteliäisyydestä. Nyt oli ainakin luotu puitteet paikkakunnan ilmailu-toiminnalle, oli halli ja lentokenttä miltei kaupungin keskustassa. 1953 toimittiin entistä vilkkaammin, peruskorjattiin Harakka ja aloitettiin syksyllä Pik-5c:n rakentaminen. Kesällä lennettiin Harakalla, hinaukset tapahtuivat liikkuvaa autohinausta käyttäen, osa jäsenistä kävi Jämällä lentämässä C-tutkinnon.

■ Pik-5c valmistui toukokuun puolivälissä -55 saaden tunnuksen OH-PBA ja nimekseen 'Pilvetär', samaan aikaan valmistui myös vintturiauto. Vuoden purjelentotoiminta muodostui vilkkaaksi, lentoja 1 101 ja tiimaa 74 tuntia. Lennonopettajana toimivat Pentti Kiuru ja Onni Heikkinen. Kun oli osoittautunut, että lentokalusto oli riittämätön tehokkaan koulutuksen läpiviemiseen, päätti yhdistyksen hallitus ostaa liiton tarjoaman länsisaksalaisen Bergfalke II-tyyppisen 2-paikkaisen purjelentokoneen. OH-KBB saapui Lappeenrantaan lokakuun



Harakka II 'modifioituna'.

Englantilaisrauta De Havilland Chipmunk OH-HCE.



Lentokalustoa vuodelta 1959.





# KERHOT ESITTÄYTYVÄT



lopulla ja aiheutti koulutuksessa muutoksen, joka oli perustavaa laatua, koulutuksen teho oli aivan eri luokkaa kuin ennen. Vuonna 1956 lennettiin 1703 lentoa, tiimaa 192 tuntia. 15 C-tutkintoa, ja 11 lupakirjaa. Joulukuussa aloitettiin Pik-3b:n rakentaminen.

1957 oli odotusten vuosi ja se täytti toiveet, maaliskuussa yhdistys sai kauan kaivatun DHC-1 Chipmunk MK 10 -merkkisen oman moottorikoneen, jonka PaaVo Roine ja Onni Heikkinen kävivät vaiherikkaalla neljäviikkoisella matkallaan Englannista ostamassa ja lentämässä kotiin. 'Munkki' sai tunnukset OH-HCE ja sen vastaanotto oli juhla ja lentoinnostusta lisäävä, toukuussa aloitettiinkin jo ensimmäinen moottorilentokurssi, jolla oli kuusi oppilasta Seppo Saarion toimiessa lennonopettajana. Heinäkuussa valmistui harjoitustehokone Pik-3b OH-YKD ja näin yhdistyksellä oli ajanmukainen mittapuun täyttävä lentokalusto, jolla seuraavien vuosien lentotoiminta tapahtui.

■ 1960 keväällä Puolasta tilattu Mucha Standard OH-MSA saapui kesäkuun alussa ja näin oli paikkakunnalla myös varsinainen tehokone. Chipmunk myytiin takaisin Englantiin hyvin palvelleena ja tilalle hankittiin rajoitetusti 4-paikkainen Piper PA-14 OH-CPI. Piper mahdollisti monipuolisen lentotoiminnan ja sai täydennykseksen Viima II:n v. 1963. Tämä vuosi oli musta vuosi yhdistyksen historiassa, sattuneet kolme purjelentoonnettomuutta – kaksi Bergfalkea ja vihdoin Mucha Immolassa 100 %:sti vieraan kerhon pilottiin ohjaamana – aiheuttivat pienen kerhon taloudessa sellaisen kriisin, että se on tuntunut vieläkin. Toimintavuonna lennettiin kuitenkin 657 lentoa, tiimaa tuli 290 tuntia, 6 HC:tä, 7 lupakirjaa ja lennettiin matkaa 784 km.

■ Laskuvarjourheilu saapui Lappeenrantaan v. 1964 Utin Laskuvarjokerhon toimesta ja lähes jokainen aktiivinen purjelentäjä hyppäsi kerran tai pari laskuvarjolla; toiminta aiheutti laskuvarjoaston perustamisen. Kun ei ollut mahdollisuuksia kunnan harjoituslentokaluston hankintoihin siirryttiin takaisin Bergfalke- ja Pik-5 -kantaan, jolla pääasiassa toiminta on tapahtunut – lisäksi on käytetty vuokrattua lentokalustoa.

Vuoden 1967 toimintaluvut osoittivat jo ilahduttavaa nousua, mutta sitten olikin jo vuorossa vaiherikas vuosi -68, keväällä vilkkaasti alkanut lentotoiminta pysähtyi yhdistyksen nykyisen puheenjohtajan toimitusjohtaja Niilo Tainan omistaman Cessna 172 F -koneen suorittamaan pakkolaskuun hinauslennon jälkeen, Cessna poistui vauriokorjaukseen ja purjekoneet pistettiin halliin kunnes ne salakavala tulipalo syksyllä tuhosi, samoin vaurioitui Cessna.

Lappeenrannassa on lennetty vuodesta 1935 alkaen purjelentokoneella noin 11 500 lentoa lentoajan ollessa 2 500 tuntia, yhdistyksen oman ja sen käyttöön vuokraaman moottorilentokaluston lentämä tuntimäärä on hieman

yli 3 000 lentotuntia. Yhtään vakavaa tai kuolemaan johtanutta lento-onnettomuutta ei ole paikkakunnalla tapahtunut. Lappeenrannan Ilmailuyhdistyksen historia on kappale maamme ilmailun historiaa ja kaikesta huolimatta Lappeenrannassa katsotaan tulevaisuuteen luottavasti, uskoen ilmailun suotuisaan kehitykseen paikkakunnalla, tätä todistaa tänä keväänä Länsi-Saksasta tuleva 2-paikkainen AS-K 13 -tyyppinen uusi purjelentokone ja muut kalustohankinnat.

Käytetty seuraavia lentokonetyyppejä:



PIK-3b valmiina vintturistarttiin.



Lennoikkimiehet pitkäsiipisineen jäällä.

## PURJELENTOKONEET:

Grunau-9  
Grunau Baby II  
Harakka II  
PIK-5 b ja c  
PIK-3 b  
Bergfalke II  
Mucha Standard  
K-8 b  
Vuokrattuna ollut: Ka-6 cr  
Tilauksessa AS-K 13

## MOOTTORILENTOKONEET:

De Havilland Chipmunk  
Piper PA-14  
Viima II  
Vuokrattuna kalustona käytetty:  
Fairchild ja Auster  
Ercoupe  
Cessna-140  
Cessna-150 F  
Cessna-172 F  
Beechcraft Musketeer Sport III