

10.6.1920 Ilta-lehti no 131

ROHKEA HYPPY.

Ensimmäisen varsinaisen hypyn laskuvarjostimella suoritti keskiviikkona luutnantti R. Thörnblad Tukholmassa Malm-slättin lentokentällä linnoituksen luona. Hyppy tapahtui lentokoneesta 1,000 metrin korkeudelta ja onnistui joka suhteessa hyvin, vaikka verrattain kova tuuli ajoi Thörnbladin lentokentän vieressä olevan metsän yläpuolelle, missä hän laskeusi puiden latvoihin. **Laskuvarjostin** oli sodan aikana paljon käytettyä saksalaista Heinecke-mallia.

5.8.1920 Maan Ääni no 30 - 31

Nimekkeet / Maan Ääni / 05.08.1920 Maan Ääni no 30-31

ko sinä siitakin iloinen?
kesäaamu ei näytä sellaiselta
niään.

olen, rakas äiti.

olet oikeassa, mutta missä
n pojalle...?

olen niin iloinen, sillä nyt
pojan paleltua eikä nähdä

oikein, myönsi vaimo, mut-
tame joka tapauksessa teh-

se on yhdentekevää, me
tuneet nälkään ja kylmään.
niin!

aina, että mies oli oikeas-
saan hänen kanssaan; mut-
tun toiset ihmiset ajatteli-
oli ihmeellinen, luuli hän-
naa.

kaikki järjestyksessä siel-
tkoi mies vähän ajan ku-

nyt saat mennä tilaamaan
a sen täytyy olla oikein
a!

nyt äiti! sanoi mies. Sit-
asti astui pitkän polkua,
oi metsän.

hän ehti mäen rinteelle
jonka hänen pieni poi-
vanut, olevan jäljellä,
n mielensä ja hän purs-
Hänestä tuntui niin kä-
ä, että työ voisi pysyä
kuusivuotias rakennus-
ssa. Ja hän loi silmänsä

Laskuvarjostimen historiaa.

Suomen messujen monilukuisten nähtävyyksien joukossa on ollut myöskin, kuten tunnettua, ruotsalaisen luutnantin R. Thörnbladin suorittamia varsin onnistuneita hyppyjä laskuvarjostimella 500 m. korkeudessa olevasta lentokoneesta. Aluksi syöksyi hän alas täydellä painollaan muutamia kymmeniä metrejä. Vasta sitten aukeni **laskuvarjostin** ja kevyesti liiteli hypääjä merta kohti. Eikä aikaakaan, kun hän jo uida pulikoi meressä, josta hänet otettiin moottorivenheeseen. Hyppy oli onnistunut erinomaisesti. Yleisö osoitti innostustaan eläköön-huudoin ja käntäntäpuksin. — Lienee siis mielenkiintoista luoda pieni katsaus tällaisen laskuvarjostimen kehityshistoriaan ja sen hyötyyn ilmailijoille.

Laskuvarjostin oli tunnettu jo vanhalla ajalla vaikkei historia siitä mitään läheisemmin kerro. Ensimmäiset kirjalliset tiedot mainitaan keskiajalta kuuluisan löytöretkeilijän Leonardo da Vincin muistutannoissa. Sen jälkeen kuluu verraten pitkä aika, aina 19 vuosisadan alkuvaiheille saakka, jolloin se uudelleen esiintyy historiassa. Tällöin kerrotaan ranskalaisen Lenormandin rakennuttamasta **laskuvarjosta**, joka ei kuitenkaan sovellettu käytäntöön. Vasta Garnerin ja Lalanden parantamat laskuvarjostimet soveltuivat kokeiltaviksi. Nämä-

Aikaisemmin käytettiin sitä korkeilta kukkuloilta ja ilmapiiloista laskeutuessa, mutta sillä on ollut varsin pieni merkitys. Myöhemmin heräsi ajatus yhdistää se lentokoneeseen, jolloin se onnettomuuden sattuessa itsestään avautuisi ehkäisten nopeata putoamista. Maa-mansodan puhjettua ja lentokoneiden ja ilmalaivojen saavuttaessa yhä suurempaa merkitystä, saavutti viime mainittu ajatus yhä suurempaa kantavuutta. Alettiin suunnitella sellaisia laskuvarjostimia, jotka olisivat riippumattomia lentokoneesta ja sen osista sekä koneen nopeudesta. Tämän kysymyksen ratkaisi saksalainen Otto Heinecke. Hänen konstruoimansa laskuvarjostimet perustuvat siihen, että varjostin ei saa aueta ennenkuin se on jättänyt koneetta ympäröivän alueen. Säkki, johon se on pakattu, ei senvuoksi voi aueta, ennenkuin se on pudonnut niin pitkälle, ettei hypääjän tarvitse pelätä tulevana kosketuksiin koneen osien kanssa. Tämä etu on voitettu siten, että säkki, joka on kiinnitetty ilmailijan ruumiiseen, on yhdistetty lenokoneeseen 7 metriä pitkällä köydellä. Vasta kun säkki laskuvarjostimeen tulee tälle etäisyydelle koneesta, jännittyy köysi, avaten säkin, josta laskuvarjostin pää edellä tulee esiin. Heinecken laskuvarjostimen ansioksi on vielä luettava, että ilmailija varsin nopeasti voi todeta, onko se virheetön ja siis käyttökelpoinen.

Varsin suuri hyöty ja merkitys olisi luonnollisestikin sillä, että meidänkin nuorelle ilmailulaitokselle hana-

toista luoda pieni katsaus tällaisen laskuvarjostimen kehityshistoriaan ja sen hyötyyn ilmailijoille.

Laskuvarjostin oli tunnettu jo vanhalla ajalla vaikkei historia siitä mitään läheisemmin kerro. Ensimmäiset kirjalliset tiedot mainitaan keskiajalta kuuluisan löytöretkeilijän Leonardo da Vincin muistuinpanoissa. Sen jälkeen kuluu verraten pitkä aika, aina 19 vuosisadan alkuvaiheille saakka, jolloin se uudelleen esiintyy historiassa. Tällöin kerrotaan ranskalaisen Lenormandin rakennuttamasta **laskuvarjosta**, joka ei kuitenkaan soveltunut käytäntöön. Vasta Garnerin ja Lalanden parantamat laskuvarjostimet soveltuivat kokeiltaviksi. Nämäkin olivat kuitenkin etupäässä vain näyttelyesineitä. Huomattavasti parempia olivat amerikalaisen Balduinin v. 1886 ja ranskalaisen Lerouxin v. 1889 rakennuttamat laskuvarjostimet. Lerouxin mainitaankin sen avulla pudottautuneen onnellisesti maahan yli 1,000 metrin korkuiselta kukkulalta.

Laskuvarjostin on rakennettu jotenkin tavallisen sateenvarjon tapaan, mutta on kooltaan paljon suurempi. Sen tarkoituksena on tarjota pudotessaan ilmalle suuri vastustuspinta siten hillitäkseen putoamisnopeutta.

non se on pakattu, ei servaasi voi aueta, ennenkuin se on pudonnut niin pitkälle, ettei hyppääjän tarvitse pelätä tulevansa kosketuksiin koneen osien kanssa. Tämä etu on voitettu siten, että säkki, joka on kiinnitetty ilmailijan ruumiiseen, on yhdistetty lenokoneeseen 7 metriä pitkällä köydellä. Vasta kun säkki laskuvarjostimeen tulee tälle etäisyydelle koneesta, jännittyy köysi, avaten säkin, josta laskuvarjostin pää edellä tulee esiin. Heinecken laskuvarjostimen ansioksi on vielä luettava, että ilmailija varsin nopeasti voi todeta, onko se virheetön ja siis käyttökelpoinen.

Varsin suuri hyöty ja merkitys olisi luonnonhisestikin sillä, että meidänkin nuorelle ilmailulaitokselleme hankittaisiin tällaisia laskuvarjostimia ja joku ammattimies, vaikkapa juuri luutnantti Thörnbladh, opastamaan ilmailijoitamme niiden käytössä. Niiden avulla kenties voitaisiin monta kertaa välttyä lento-onnettomuuksista ja säästää ihmishenkiä. ja säästää ihmishenkiä.

HELSINGISSÄ 1920,

Kauppalehti O:yn Kirjapaino
Fabianink. 28. P. 89 02.

Tamperelainen keksintö laskuvarjon parantamiseksi.

Teknikko Edvard Mendelin Tampereelta on keksinyt paljon merkittävän parannuksen laskuvarjolle, josta keksinnöstä Suomen kauppa- ja teollisuushallitus on hänelle lokak. 1 p:nä myöntänyt patentin.

Hra Mendelinin laskuvarjon ensio on siinä, että sitä voidaan käyttää jo 17 metrin korkeudesta pudottauduttaessa, kun sensijaan tähänastiset ainakin täällä käytetyt laskuvarjot ovat päässeet toimimaan vasta noin 50 metrin matkalla. Lento-onnettomuuden sattuessa lähellä maata ei tähänastisia laskuvarjoja ole voitu ollenkaan käyttää. Hra Mendelinin keksintö on siis erinomaisen tervetullut, vallankin kun siitä tulipalotapauksissa on apua korkeimmista rakennuksista laskeuduttaessa.

Se että laskuvarjon toiminta uudessa keksinnössä tapahtuu pikaisemmin, saa selityksensä siitä, että uudessa laitteessa kannatusnuorat varjon aukeamishetkenä ovat löysinä, lastin ollessa keskustan kannatuksella, kun taas vanhassa laitteessa kannatusnuorat varjon reunosta lähtevinä, lastin painaessa, hidastuttivat laskuvarjon aukeamista.

Onnettomasti päättynyt lentonäytös.

Ruotsin ainoa naislentäjä saanut
surmansa.

Tukholma, 23. 1. (STT)
Lentonäytöksessä sunnuntai-ilta-
päivänä sai Ruotsin ainoa naislen-
täjä Elsa Andersson surmansa, hy-
pätessään 750 metrin korkeudelta
laskuvarjostimella maahan. Tun-

temattomasta syystä ei laskuvar-
jostin toiminut. Neiti Andersson
ruhjoutui pahoi, pää murskaantui
ja jalat katkesivat. Kuolema seu-
rasi silmänräpäyksessä. Lentonäy-
töstä oli saapunut katsomaan noin
4,000 henkeä. Surmansa saanut
lentäjä oli 22 vuoden ikäinen.
Lentäjätodistuksen hän sai 1920.
— T. T.

20.6.1922 Tornion Lehti no 45

Muualta Suomesta.

Ensimmäinen suomalainen lasku- varjostimella hyppäys.

Luutnantti **Erho** hypännyt 500 m. korkeudesta.

Lentäjäluutnantti **Erho** suoritti per-
jantai-iltana klo 7,15 Sortavalassa
laskuvarjostimen avulla lentokonees-
tä alashyppäyksen n. 500 m. korkeu-
desta. Hyppy onnistui erinomaisesti.
Laskuvarjostin oli jalkalaisista mallia.
Lentokone, jota oli Farman-mal-
lia, ohjasi kapitulanttivaäpeli Kopra.

Luut. **Erho** on ensimmäinen suo-
malainen, jota on suorittanut lasku-
varjostimella hyppäyksen. Tampe-
reen maatalousnäyttelyn aikana tu-
lee hän siellä suorittamaan lasku-
varjostimella hyppäyksen tl. 23 tai
24 pnä.

Muu kotimaa.

Ensimmäinen suomalainen
lastuwarjoestimella huppäys.

Luutnantti Erho huppänyt 500
metrin korkeudesta.

Ylentäjäluutnantti **Erho** suoritti lau-
tantai iltana klo 7,15 Sortavalassa
lastuwarjoestimen avulla lentokonees-
tä alas huppäyksen noin 500 metrin
korkeudesta. Huppä onnistui erin-
omaisesti. Lastuwarjoestin oli jatta-
lata mallia. Lentokonetta, jota oli
Farman-mallia, ohjasi kapitulantti-
wäpeli Kopra.

Luutnantti **Erho** on ensimmäinen
suomalainen, joka on suorittanut las-
tuwarjoestimella huppäyksen. Tam-
pereen maatalousnäyttelyn aikana
tulee hän siellä suorittamaan lastu-
warjoestimella huppäyksen t. t. 23 tai
24 p:nä.

— **Ensimmäinen.** Lentäjälutnantti **Erho** suoritti lauantaina Sortavalassa laskuvarjostimen avulla lentokoneesta alashyppäyksen noin 500 metrin korkeudesta. Hyppy onnistui erinomaisesti.

Lutnantti Erho on ensimmäinen suomalainen, joka on suorittanut laskuvarjostimella hyppäyksen. Tampereen maatalousnäyttelyn aikana tulee hän siellä suorittamaan laskuvarjostimella hyppäyksen t. k. 23 tai 24 pnä.

— **Tyrvääläisille huomattava tapaus Maatalousnäyttelyn aikana Tampereella.** Tyrväältä kotoisin oleva sotilas kapteeni **Gero Erho** esittää Tampereella Maatalousnäyttelyssä Juhannuspäivän aikaan laskuvarjostimen avulla hyppäämistä noin 600 mtr. korkealla tiitävästä lentokoneesta. Tällaisia hyppyjä ei ole tietääksemme ennen kapteeni Erhoa kukaan suomalainen tehnyt, joten se on erittäin Tyrvääläisille hyvin mielenkiintoista nähdä.

Laskuvarjo aiheuttanut lento-onnettomuuden.

Kone mereen, kaksi lentäjää saanut surmansa.

Merinlentoeskaderi ilmoittaa: Eilen klo. 13.50 sattui Rahkasaaren luona lähellä Ravansaarta Viipurissa laskuvarjon aiheuttama onnettomuus merilentotiedustelukone I.L. 78 ollessa paikallislentoharjoituksissa. Onnettomuus johtui siitä, että mekaanikon, kers. Kuuselan Salvador-mallinen laskuvarjo avautui vahingossa, temmaten hänet ulos koneesta sillä seurauksella, että he repäsivät ohilentaessään lentokoneen pyrstön rikki, joten kone joutui ohjauskyvyttömäksi ja syöksyi lähes 100 metrin korkeudesta mereen, ohjaajan, kers. Urho Västisen, ehtimättä käyttää omaa laskuvarjostinta. Kers. Kuusela sensijaan tuli laskuvarjolla alas noin 100 m. kauemmaksi. Paikalle moottoriveneellä rientäneet rahkasaarelaiset pelastivat koneen mukana veden alle joutuneen ohjaajan ja saivat hänet virkoamaan. Mekaanikko pelastettiin myös nopeasti, mutta häntä ei saatu henkiin virkoamaan. Västinen tosin saatiin virkoamaan, mutta kuoli hän myöhemmin sairaalassa. Kuusela oli syntynyt 1902 Orimattilassa ja Västinen 1907 Jämsänkoskella.

Tapaus on laatuaan ensimmäinen Suomessa.

Onnettomuus Viipurissa.

Kaksi sotilaslentäjää menettäneet taas henkensä.

Lentäjän selässä ollut laskuvarjo aukesi siepaten miehen pois koneesta.

Merilentoeskaaderi ilmoittaa:

Eilen klo 13.55 sattui Rahkasaaren luona lähellä Ravansaarta Viipurissa laskuvarjon aiheuttama lento-onnettomuus, meritiedustelukoneen L. 78 ollessa paikallislentoharjoituksella. Onnettomuus johtui siitä, että mekanikon, kersantti Kuuselan Salvator-mallinen laskuvarjo avautui vahingossa ja tempasi hänet ulos koneesta sillä seurauksella, että repäisivät ohilentäessään lentokoneen pyrstön rikki, joten kone joutui ohjaukkyvyttömäksi ja syöksyi lähes 100 metrin korkeudesta alas mereen, ohjaajan kersantti Urho Västisen ehtimättä käyttäen omaa laskuvarjoaan. Kersantti Kuusela sensijaan tuli laskuvarjon avulla alas noin 100 metriä kauemmaksi. Paikalle moottoriveneellä rientäneet rahkasaarelaiset pelastivat koneen mukana veden alle joutuneen ohjaajan ja saivat hänet heti virkoamaan. Mekanikko pelastettiin myös nopeasti, mutta häntä ei lääkärin perusteellisista tekohengitysyrityksistä huolimatta saatu virkoamaan henkiin, sillä kuoleman syynä ei liene ollut tukehtuminen, vaan takaraivossa oleva ruhjevamma, jonka hän oli saanut lentokoneen pyrstöstä. Västisellä ei ole mitään ulkonaisia vammoja ja voi hän olosuhteisiin katsoen hyvin. Häntä hoidetaan Viipurin sotilassairaalassa.

Kersantti Paavo Kuusela oli syntynyt 30. 7. 1902 Orimattilassa. Hän suoritti asevelvollisuutensa KTR I:ssä vuosina 1922—24. Suoritti sitten ilmailuvoimien mekanikkokurssin 1927, astui merilentoeskaaderin palvelukseen kolmannen luokan lentomekaniikkona ja nimitettiin toisen luokan mekanikoksi 1. 2. 1929. Kersantiksi hänet ylennettiin 6. 12. 1928. Kersantti Kuusela oli hiljainen ja uuttera aliupseeri, joka suoritti tehtävänsä erittäin suurella tunnollisuudella, joten eskaaderi menetti hänessä erään parhaimman mekanikoistaan. Häntä jäivät palve-

MYÖS MAAVERON MAKSAMISESTA KIELTÄYDYTÄÄN.

Tutkimus sotaväen käyttäytymisen johdosta.

Lontoo huhtik. 28 p:nä. (STT) Intian hallitus ilmoittaa, että äskettäin Peshawarissa sattuneissa levottomuuksissa, joiden tukehtamiseen oli pakko käyttää sotaväkeä, on kaksi noin 60 miestä käsittävää joukkuetta eräästä intialaisesta rykmentistä käyttäytynyt tavalla, joka antaa aihetta vakaviin muistutuksiin. Patäljoona, johon mainitut joukkueet kuuluvat, on lähetetty Abotabadiin, missä tutkimus pannaan toimeen.

Sunnuntain levottomuudet Madrasissa.

Bombay, huhtik. 28 p:nä. (STT) Eilispäivän levottomuuksien aikana Madrasissa sai melkein jokainen poliisipäällystön kuuluva vammoja heittä kivitettäessä. Pahasti loukkaantuneiden joukossa on eräs indialainen tarkastusmies, jota väkijoukko pahoinpiteli ja jota sitäpäitsi lyötiin veitsellä selkään. Lisäksi murskattiin eräältä kersantilta leukaluu ja neljä intialaista sotilasta sai pahoja ruhjevammoja kivisateessa.

Taistelun laajentaminen.

Surat, huhtik. 28 p:nä. (STT) Gandhi on antanut suostumuksensa kansalaisten tottelemattomuustaiistelun laajentamiseen Broachin piirissä, missä se nyt tulee sisältämään myöskin kieltäytymisen maaveron maksamisesta.

Ulkomaalaisten kankaiden boikotti Karachissa.

Karachi, huhtik. 28 p:nä. (STT) Ulkomaalaisten kankaiden boikotti aloitettiin sunnuntaina. 8,000 henkilöä käsittävä mielenosoituskulkue liikkui kaduilla kulettaen kolmia vaunuja, jotka oli kasattu täyteen kankaita. Mielenosoitus päättyi vaunujen polttamiseen.

lustoverien lisäksi suremaan veli ja pikkusisko.

Myös toinen onnettomuuden uhreista kuollut.

Eskaaderi ilmoittaa myöhemmin, että myös kersantti Västinen on sairaalasta saadun tiedon mukaan kuollut klo 17.40 saamiinsa sisäisiin vammoihin.

(Jatkoa 2, sivulla)

Ainutlaatuinen

(Jatkoa 1. sivulta)

Kersantti Västinen oli syntynyt 13. 6. 1907 Jämsänkoskella. Hän suoritti asevelvollisuutensa merilentoeskaaderissa vuosina 1927—29 sekä asevelvollisuutensa aikana eskaaderin reservimekanikkokurssin. Ohjaajakoulutuksen hän sai ilmailukoulussa v. 1929 saaden lentomerkkin 2. 1. 1930. Ylennettiin kersantiksi 1. 3. 1930. Eskaaderi menetti hänessä nuoren lupaavan ohjaajan. Suremaan jäivät häntä lähinnä Jämsänkoskella asuva äiti ja lentäjätoverit.

Mainittakoon, että kersantti Västinen oli ehtinyt kunnostautua useissa viime-talvisissa lentokilpailuissa.

Tapaus on laatuaan ensimmäinen Suomessa. Ruotsissa kuuluu viime vuonna sattuneen samanlainen **laskuvarjon** vahinkoaukeaminen, mutta surullisista seurauksista.

7.5.1930 Vanha Jämsä

Lento-onnettomuus Viipurissa.

Kaksi lentäjää sai surmansa.

TOINEN SURMANSA SAANEISTA LENTÄJISTÄ OLI JÄMSÄNKOSKELTA KOTOISIN OLEVA KERS. U. VÄSTINEN.

V.k. 28 p. klo 13.55 sattui lähellä Rahkasaarta Viipurissa laskuvarjostimen aiheuttama lento-onnettomuus merivedustelukoneen IL 78 ollessa lentoharjoituksissa. Onnettomuus johtui siitä, että mekanikko-kersantti Kuuselan **laskuvarjo** avautui vahingossa ja tempasi hänet ulos koneesta sillä seurauksella, että repäsi lentokoneen pyrstön rikki. Kone joutui ohjaukkyvyttömäksi ja syöksyi lähes 100 m:n korkeudelta alas koneen ohjaajan, kersantti U. Västisen ehtimättä käyttäen omaa laskuvarjoaan. Kersantti Kuusela sensijaan tuli **laskuvarjon** avulla n. 100 m. kauemmaksi.

Paikalle moottoriveneellä rientäneet henkilöt pelastivat koneen mukana veden alle joutuneen ohjaajan ja saivat hänet heti virkoamaan. Mekanikko pelastettiin myös nopeasti, mutta ei häntä

lääkärin nopeasta tekohengityksestä huolimatta saatu virkoamaan herkiin, sillä kuoleman syytä ei liene ollut tukehtuminen, vaan tukeraivossa ollut ruhjevamma, jonka hän oli saanut lentokoneen pyrstöstä.

Kers. P. Kuusela oli syntynyt heinäkuun 30 p:nä 1902 Orimattilassa. Häntä jäivät lähinnä suremaan veli ja pikku sisko.

Eskaaderi ilmoittaa myöhemmin, että myöskin kersantti Västinen on sainmalasta saadun tiedon mukaan kuollut klo 17,40 saamiinsa sisäisiin vammoihin. Kers. Västinen oli synt. kesäkuun 13 p:nä 1907 Jämsänkoskella. Hän suoritti asevelvollisuutensa lentoeskaaderissa 1927—29, sekä suoritti asevelvollisuutensa aikana eskaaderin reservimekanikkokurssin. Ohjaajakoulutuksen hän sai ilmailukou-

oli viime viikolla esillä m.m. Väinö Rantasen pahoinpidelyjuttu. Kun lääkäri ei vielä voinut antaa lopullista lausuntoa pahoinpidellyn, työmies Kalle Nordstömén tilasta, lykkääntyi juttu toukokuussa pidettäviin välikäräjiin.

Sen lisäksi on käsitelty useita kymmeniä juopumus- ja hallussapitojuttuja.

— 70 vuotta täytti viime keskiviikkona vanha emäntä Selma Juhontytär Jämsän Auvilan Syväjärvenellä.

lussa v. 1929 saaden lentomerkkin tammikuun 2 p:nä 1930. Hänet ylennettiin kersantiksi maaliskuun 1 p:nä 1930. Eskaaderi menetti hänessä nuoren lupaavan ohjaajan. Suremaan jäi häntä lähinnä Jämsänkoskella asuva äiti.

Tapaus on laatuaan ensimmäinen Suomessa. Ruotsissa kuuluu viime vuonna sattuneen samanlainen laskuvarjostimen vahinkoaukeaminen, mutta surullisista seurauksista.

Lentäjä pelastui lasku- varjon avulla.

Ensimmäinen tapaus Suomessa.

KONE MURSKAANTUI KAUHAVALLA.

Eilen klo 11,15 Kauhavan ilmailukoulun lento-oppilaan, reservivänrikki Sven Blomqvistin suorittaessa aerobatiharjoituksia Goudron-mallisella koulukoneella mainitun lentokentän läheisyydessä, menetti hän koneensa hallinnan virheellisen ohjauksen takia noin 1,000 metrin korkeudessa eikä yrityksistään huolimatta saanut konetta normaaliasentoon. Tällöin turvautui hän laskuvarjoon ja hyppäsi koneesta noin 200 metrin korkeudella. Laskuvarjostin avautui ja res.vänrikki Blomqvist pääsi aivan loukkaantumattomana maahan. Lentokone sensijaan tuhoutui kokonaan.

Tämä on ensimmäinen kerta Suomessa, jolloin lentäjä laskuvarjon avulla pelastui varmasta tuhosta.

Kauppa- ja teollisuusministeriö on vahvistanut Suomalainen PAK Laskuvarjo O.Y. nimisen uuden osakeyhtiön yhtiöjärjestyksen. Yhtiön kotipaikka on Helsinki ja tarkoitus harjoittaa laskuvarjojen ja muiden tarpeiden sekä vaatetusalaan kuuluvien muiden tuotteiden valmistusta ja kauppa y.m. luvallista liiketoimintaa. Osakepääoma on 250,000 markkaa 1,000 mkn osakkeissa, mutta voidaan korottaa 750,000 markaksi.

22.10.1933 Itä-Häme no 83

Laskuvarjoja

**aletaan valmistaa
Suomessa.**

***Suomalainen PAK -yhtiö
perustettu.***

Uuden Suomen saaman tiedon mukaan on meillä eräissä asiaaharrastavissa piireissä jo pitemmän aikaa harkittu kysymystä kotimaisen laskuvarjotehtaan perustamisesta. Toistaiseksi on ilmavoimissamme meillä käytetty ulkomaisia laskuvarjoja. Koska on luultavaa, että laskuvarjojen käyttö, joka ilmavoimissakaan ei vielä ole yleinen, tulevaisuudessa huomattavasti laajenee ja mahdollisesti tulee jopa pakolliseksi, on pidetty välttämättömänä, että ainakin kotimainen tarve voidaan tällöin tyydyttää täällä valmistetuilla laskuvarjoilla.

Tehdas, jonka perustamisessa on päästy jo niin pitkälle, että koneitten paikoilleen asettaminen tapahtuu näinä päivinä, on Citykauppakujassa Helsingissä. Uusi yritys on muodostettu osakeyhtiöksi, jonka nimi on „Suomalainen PAK Laskuvarjo Osakeyhtiö“. Nimi johtuu siitä, että yhtiö alkaa valmistaa aluksi tshekkoslovakialaisia Pak-tyyppisiä laskuvarjoja. Yhtiön osakepääoma on 250,000 markkaa. Kaikki yhtiön palveluksessa olevat henkilöt ovat suomalaisia, ja ovat useat heistä kuluvan syksyn aikana ulkomailla käyneet alaan tutustumasua.

Ensimmäinen lasku- varjohyppy Suomessa

täällä valmistetulla
laskuvariolla.

Eilen aamulla suoritettiin Santa-
haminassa ensimmäinen laskuvarjo-
hyppy Suomessa valmistetulla las-
kuvarjolla. Hypyn suoritti vänrik-
ki Y. Parviainen ja tapahtui se il-
mavoimien Junkers-koneesta 600—
700 metrin korkeudesta. Laskuvarjo
toimi hyvin ja hyppy onnistui täy-
sin moitteettomasti.

8.2.1934 Maaseudun Tulevaisuus no 16

Suomessa valmiste- tulla laskuvarjolla

kokeiltiin eilen Santa-
haminassa.

Eilen aamulla klo 10 suoritettiin
Santahaminassa ensimmäinen laskuvar-
johyppy Suomessa valmistetulla lasku-
varjolla. Hypyn suoritti vänrikki Y.
Parviainen. Se tapahtui ilmavoimien
Junkers-koneesta noin 600—700 metrin
korkeudesta. Laskuvarjo toimi moit-
teettomasti, ja hyppy onnistui kaikin
puolin erinomaisesti. Tilaisuudessa oli-
vat saapuvilla tshekkoslovakialaisen
PAK-laskuvarjotehtaan teknillinen joh-
taja, kapteeni Jan Popelak, ilmavoimien
komentaja, eversti Lundqvist ja joukko
ilmavoimien esikunnan upseereja sekä
Suomen Ilmapuolustusliiton ja Suomen
Ilmailuklubin edustajat ynnä eräitä
teknillisiä asiantuntijoita suorittamassa
tarpeellisia havaintoja ja mittauksia.

Hypyssä käytetyn laskuvarjon oli
valmistanut Suomalainen Laskuvarjo-
tehdas PAK, joka on yhteistoiminnassa
samannimisen tshekkoslovakialaisen
laskuvarjotehtaan kanssa ja on saanut
viimeksimainitulta oikeuden valmistaa
näitä laskuvarjoja, joiden maailmanpa-
tentin puheenaoleva tshekkoslovakialai-
nen tehdas omistaa. Samoja laskuvar-
joja valmistaa myöskin Englannissa
eräs tehdas, joka sekin on yhteistoimin-
nassa tshekkoslovakialaisen tehtaan
kanssa.

Ensimmäinen lasku- varjostinhyppy

Suomessa valmistetulla
laskuvarjolla.

Eilen aamulla klo 10 suoritettiin Saattahaminassa ensimmäinen laskuvarjohyppy Suomessa valmistetulla laskuvarjolla. Hypyn suoritti vänrikki Y. Parviainen. Se tapahtui ilmavoimien Junkers-koneesta noin 600—700 metrin korkeudesta. Laskuvarjo toimi moitteettomasti, ja hyppy onnistui kaikin puolin erinomaisesti. Tilaisuudessa olivat saapuvilla tshekkoslovakialaisen PAK-laskuvarjotehtaan teknilinen johtaja, kapteeni Jan Popelak, ilmavoimien komentaja, eversti Lundqvist ja joukko ilmavoimien esikunnan upseereja sekä Suomen Ilmapuolustusliiton ja Suomen Ilmailuklubin edustajat ynnä eräitä teknillisiä asiantuntijoita suorittamassa tarpeellisia havaintoja ja mittauksia.

Hypyssä käytetyn laskuvarjon oli valmistanut Suomalainen Laskuvarjotehdas PAK, joka on yhteistoiminnassa saman nimisen tshekkoslovakialaisen laskuvarjotehtaan kanssa ja on saanut viime mainitulta oikeuden valmistaa näitä laskuvarjoja, joiden maailmanpatentin kysymyksessä oleva tshekkoslovakialainen tehdas omistaa. Samoja laskuvarjoja valmistaa myöskin Englannissa eräs tehdas, joka sekin on yhteistoiminnassa tshekkoslovakialaisen tehtaan kanssa.

9.2.1934 Itä-Häme no 17

KOKEILU

*Suomessa valmiste-
tulla laskuvarjosti-
mella.*

Keskiviikko-aamuna klo 10 suoritettiin Saattahaminassa ensimmäinen laskuvarjohyppy Suomessa valmistetulla laskuvarjolla. Hypyn suoritti vänrikki Y. Parviainen. Se tapahtui ilmavoimien Junkers-koneesta noin 500—600 metrin korkeudesta. Laskuvarjo toimi moitteettomasti, ja hyppy onnistui kaikin puolin erinomaisesti.

Nainen hyppää laskuvarjolla.

Ensimmäisen kerran Suomesta



Onnistuneen hypyn jälkeen.

Eilen suoritettiin Viipurissa Ilmapuolustusyhdistyksen toimeenpanema lentonäytös, jossa neiti Sirkka Kopra Viipurista teki sangen onnistuneen laskuvarjohypyn, ollen hän ensimmäinen naishenkilö Suomessa, joka on laskuvarjolla hypännyt lentokoneesta. Hyppy suoritettiin kotimaisella Pak-laskuvarjolla ja oli se samalla toinen mainitulla kotimaisella laskuvarjolla tehty hyppy.

Neitonen tehnyt

LASKUVARJOHYPYN VIIPURISSA.

**Sumu keskeytti lentonäytöksen,
jota seuraamassa oli 4,000—5,000
henkeä.**

Viipurin Ilmapuolustusyhdistys toimeenpani sunnuntaina klo 14 lentonäytöksen Tervaniemellä. Sää oli aluksi kaunis ja yleisöä oli lentonäytöstä seuraamaan saapunut runsaasti, arviolta n. 4,000—5,000 henkeä. Ennenkuin näytös kuitenkaan oli päässyt pitkälle, ehti mereltä noussut sumupilvi näytöspaikalle, verhoten sen tiheään harsoon, jonka johdosta noin puolet ohjelmanumeroista oli peruutettava tai suoritettava vain puutteellisesti. Sitä ennen oli yleisö kumminakin ehtinyt nähdä m.m. näytöksen päänumeron, laskuvarjohypyn. Kun ensiksi koneesta oli heitetty laskuvarjon varassa alas pari kolme tavaralähetyistä, teki varsinaisen laskuvarjohypyn neiti Sirkka Kopra Viipurista, ollen ensimmäinen naishenkilö maassamme, joka tällaisen hypyn on suorittanut. Hyppy, joka tapahtui kaikin puolin onnellisesti, suoritettiin kotimaisella Pak-laskuvarjolla ja oli samalla toinen laatuaan mainitulla kotimaisella laskuvarjolla tehty. Rohkean neitosen palkitsi yleisö innokkain suosionosoituksin ja Viipurin Ilmapuolustusyhdistyksen puolesta hänelle ojennettiin kimppu kukkasia. Lopuksi yleisö sai läheltä tutustua lentokoneisiin, joita näytökseen otti osaa parikymmentä.

Viipurin oppikoulujen ilmailukerhon toimesta oli näytöksen yhteyteen Tervaniemen halliin järjestetty erityyppisiä pienoislennokkeja sisältävä näyttely, johon yleisö mielenkiinnolla tutustui.

Neitonen hypännyt lasku- varjostimella.

Viime sunnuntaina Viipurin Ilmapuolustusyhdistys toimeenpani kello 14 lentonäytöksen Tervaniemellä. Sää oli aluksi kaunis ja yleisöä oli lentonäytöstä seuraamaan saapunut runsaasti, arviolta n. 4,000—5,000 henkeä. Ennenkuin näytös kuitenkaan oli päässyt pitkälle, ehti mereltä noussut sumupilvi näytöspaikalle, verhoten sen tiheään harsoon, jonka johdosta noin puolet ohjelmanumeroista oli peruutettava tai suoritettava vain puutteellisesti. Sitä ennen oli yleisö kumminkin ehtinyt nähdä mm. näytöksen päänumeron, laskuvarjohypyn. Kun ensiksi koneesta oli heitetty laskuvarjon varassa alas pari kolme tavaralähetystä, teki varsinaisen laskuvarjohypyn neiti **Sirkka Kopra** Viipurista, ollen ensimmäinen naishenkilö maassamme, joka tällaisen hypyn on suorittanut. Hyppy, joka tapahtui kaikin puolin onnellisesti, suoritettiin kotimaisella Paklaskuvarjolla ja oli se samalla toinen laatuaan mainitulla kotimaisella laskuvarjolla tehty. Rohkean neitosen palkitsi yleisö innokkain suosiosoituksin ja Viipurin Ilmapuolustusyhdistyksen puolesta hänelle ojennettiin kimppeä kukkasia. Lopuksi yleisö sai läheltä tutustua lentokoneisiin, joita näytökseen otti osaa parikymmentä.