

## Laskuvarjojen käyttöönotto ilmavoimissa

- 2.7.20 suoritti ruotsalainen luutn. R. Thörnblad Helsingin messujen erikoisnumerona laskuvarjostinhypyn, kuten sanonta siihen aikaan erheellisesti kuului, Mikkolan ohjaamasta Georges Levy lentoveneestä Kaivopuiston edustalla. Ensimmäinen hyppy Suomessa. Näytöksen järjestäjänä Ilmailuklubi. Hyppääjä käytti saksal. Heinecke laskuvarjoa ja oli tämä hänen kolmas hypynsä. Hän laskeutui Harakan taakse. Hyppykorkeus 500 m. – US puhui 2.7.20 "ilmasuojushypystä lentokoneesta".
- 17.6.22 suoritti E. Erho ensimmäisenä suomalaisena laskuvarjohypyn Sortavalassa Heinecke-varjolla 500 m:stä Farman-koneesta ja antoi Tampereen maanviljelysnäyttelyn aikana (21 – 30.6.22) hypynäytöksen. Samoin näyttöshypyn talvikisojen yhteydessä pääkaupungissa 16.2.23. Suoritti myöhemmin lukuisia hyppyjä Australiassa, jonne siirtyi 1924 ja jossa esiintyi ammattimaisena laskuvarjohypypääjänä. (Aero 7/31, Ilmailu 3/60)
- 18.1.24 saatiin 9 kpl saksalaista Heinecke laskuvarjoa.
- 11.9.25 ehdotettiin TN:n kokouksessa laskuvarjon käyttöönottoa IlmV:ssa. TN päätti ehdottaa, että IlmVE tiedustelisi osastojen mielipidettä asiassa. – IlmV:lla oli pieni määrä Heinecke-varjoja, joita kuitenkin pidettiin epävarmoina ja oli käsketty käyttämään tavaravarjoina. (TN=IlmVE:n teknillinen neuvottelukunta).
- 28.1.26 ehdotti IlmVE hankittavaksi 15 kpl laskuvarjoa kokeilumielessä.
- 7–11.8.26 vastaanotti IlmV:at 10 kpl koe-erän Thörnblad ei-auto-maattisia laskuvarjoja Tukholmassa.
- 10.2.27 esitti laskuvarjotehtailija Mr Irvin varjoaan Santahaminassa, jossa O. Martikainen suoritti hypyn. Pieni koe-erä päätettiin hankkia. 15.3. alkoivat laskuvarjojen pakkauskurssit IlmK:ssa kaikkien osastojen edustajille. 22.3 jaettiin Irvin-ohjeet os:lle. 14.7 suoritti italial. laskuvarjohypypääjä Freri esittelyhyppejä sekä Santahaminassa mereen että Utissa (16.7) Salvator-varjollaan.
- 7.10.27 joutui Heiskala kokeillessaan Haukka I:lla Utissa 600 m:ssä laakakierteeseen, josta oikaisu vasta puitten latvoissa. Hänellä ei ollut laskuvarjoa!
- 30 myönnettiin IlmV:lle 600.000 mk laskuvarjohankintaan. Tarjouksia otettiin 5 tehtaalta. Tilanne olikin hyvin heikko. Laskuvarjo oli määrätty käyttöön, mutta niitä ei ollut riittämiin. V. 1928 oli hankittu 30 kpl Salvatoria, mutta kun S-varjo 28.4.30 veti ulos mekaanikon koneesta ja kone syöksyi, S-tähystäjävartion käyttö kiellettiin. – Lentonäytöksissä käytettiin jatkuvasti "hra Hietasta" ja Heinecke-tavaravarjoja.
- 26.6.31 suoritti kadetti, reservinrikki S. Blomqvist 1:sen elämänhypyn (pakkohypyn) Suomessa. Tapahtumapaikka Kauhava, varjo pakkolaukaisijalla varustettu Salvator. Kone Caudron C. 60.
- loppuv. 31 puuttui IlmV:ssa vielä n. 60 varjoa, vaikka sen käyttö oli tullut pakolliseksi jo -30.
- 15.10.32 oli IlmV:ien laskuvarjotilanne seuraava:
- |            |     |
|------------|-----|
| Irvin O    | 113 |
| Salvator O | 13  |
| PAK O      | 1   |
| Irvin T    | 60  |
| Salvator T | 10  |
| Irvin H    | 7   |
| Heinecke T | 17  |
| Yhteensä   | 221 |
- 20.12.33 selvitti Ilm.Kom IlmV:ien laskuvarjotilannetta lehdistölle (vrt. kaksi edellistä kohtaa) mainiten henkilökunnan lisäksi alussa suhtautuneen epäroiden laskuvarjon käyttöön. Se oli ohjaajan mielestä epämurkava koneeseen noustessa ja tähystäjä katsoi sen estävän toimintaa etenkin pienem-

- missä koneissamme.
- 29.1.34 suoritti lentokonetehtaan koelentäjä Mäkelä 2:sen pakkohypyn maassamme – Tuisku-koneella suorittamiensa rajasyöksykokeiden yhteydessä. Koska hänen käyttämänsä varjo oli Irvin-mallia hänestä tuli kuuluisan Caterpillar Clubin eli "Silkkiäistoukkakerhon" ensimmäinen suomalainen jäsen. (Aero 2/34)
- 7.2.34 suoritti Y. Parviainen koehypyn ensimmäisellä kotimaisella PAK-varjolla.
- 5.41 suoritti eräs kaukopartiomies, lyhyen selostuksen kuultuaan, 1:sen laskuvarjohypynsä. Pikakouluttajana toimi alan vanha tekijä – Erho. Kaikki meni hyvin.
- 5.44 järjesti PM:n Tiedusteluosaston alainen Er. P4 laskuvarjohyppykurssit kaukopartioiehille Utissa. Lääkärintarkastusta ei suoritettu. Kurssiaika vain 3 viikkoa. Jo toisena päivänä ensimmäinen hyppy. Kurssilaisia 19. Käytettiin HL:ää ja JU-vesikonetta, joka otti 6 miestä kerrallaan. Hyppyt 400 m:stä. Ohjaajana Paasonen. Kurssin johtaja ltn. E. Räsänen.
- 55 ryhtyi Ilmailu-lehti julkaisemaan tilastotietoja ynnä lyhyitä selostuksia maamme caterpillareista so. henkilöistä, jotka pelastaneet henkensä laskuvarjolla pakkotilanteissa. Niitä oli ajalla 1931-44 IlmV:ssa 72, mutta siitä puuttuu pelastumiset sodassa saksalaisia vastaan pohjoisessa 1944 lopulla. Tiedetään 4 tapausta, jossa mies pelastui sekä kaksi tapausta, jossa mies hypäsi varjolla, mutta kuoli. Tapausta oli kuitenkin lisää. (I 12/55, 1, 2 ja 3-4/56)

### Pelastumisia laskuvarjolla IlmV:ssa

w 1931 – 39	Irvin	3
	Salvator	1
sota 40 – 44	PAK	35
	GQ	10
	Irvin	8
	Autoflug	8
	Hoffman	5
	Salvator	2
	Yhteensä	72

- 58 sai armeijamme ensimmäisen laskuvarjojääkäriensä Ruotsissa koulutetun K. Hagelbergin, joka on alan uranuurtaja maassamme. Hän sai ensimmäisen kultamerkin (150 hyppeä) 10.7.63.
- 11.7.60 alkoi Utissa laskuvarjoalan koekurssi puolustuslaitoksessa palvelevalle 14 upseerille ja kanta-aliupseerille. Tarkoituksena oli kouluttaa tulevia kouluttajia. Hakijoita oli ollut 350.
- 31.7.61 alkoi Karj. lennonstojen järjestämänä 1:nen varusmiesten laskuvarjohyppykurssi Utissa. Oppilaita 28, kurssiaika 5 viikkoa. Toinen kurssi seurasi välittömästi. (I 6/9/61)
- 15.2.62 aloitti vastaperustettu Laskuvarjojääkärikoulu vakinaisen toimintansa Utissa johtajanaan maj. K. Hagelberg. Tuona päivänä saapuivat ensimmäiset alokat. Koulutus perustuu vapaaehtoisuuteen. Psykossa oli 150 hakijaa, 50 karstiin ja 100 astui nyt palvelukseen. Koulun suorittaneilla on näkyvänä merkinä viininpunainen baskeri ja rintamerkki. Kansainvälinen lempinimi on "punaiset paholaiset". (I 21/12/67)
- Koska koulu on Pääesikunnan ja toisaalta Kaakkois-Suomen sotilasläänin (Kouvola) alainen oppilaitos eivät laskuvarjojääkärien myöhemmät vaiheet kuulu tämän kirjoituksen puitteisiin. – Mainittakoon kuitenkin, että koulu jatkuvasti toimii Utissa parhaassa mahdollisessa yhteistoiminnassa lentäjien kanssa, jotka huolehtivat lentokalustosta ja lennoista.

JK – Ensimmäinen laskuvarjokerho perustettiin maahamme 1960. Säännöstely ja järjestetty urheiluhyppeitoiminta voidaan katsoa alkaneen maassamme 1962.

Laskuvarjojääkärikoulun ensimmäinen johtaja ev.luutn. Hagelberg siirtyi eläkkeelle 1.3.73. Hänen hypymääränsä lähentelee lukua 950. Hänen seuraajansa koulussa on ev.luutn. Jokela.

Laskuvarjojääkärien kiltta perustettiin v. 1964, kotipaikkanaan Valkealan kunta (Utti).

Koulun lipun nautailisuus oli 25.8.65 ja Tas. Pres. vahvisti lipun 24.9.65.

Nykyään koulutetaan vuodessa n. 100 miestä. Kurssi kestä 11 kk. Vapaaehtoiset asevelvolliset suorittavat kurssinsa aikana 25 hyppeä. Koiria ei koulussa enää ole. Kokeilut päättyivät – myönteisesti. Jokavuotisilla pohjoismaisilla laskuvarjopäivillä, vuoronperään neljässä maassa, kilpailaan vain tarkkuushypessä. Tanskalla on kaksi kertaa nimensä kiertopalkinnossa, muuten on Suomi huolehtinut siitä.

Kansainvälisen sotilasurheiluliiton (CISM) jokavuotisissa laskuvarjomittelöissä on tahti toinen. Kilpailaan sekä mieskohtaisessa että joukkueurheilussa, taitohypessä ja maat yhteensä. Esim. v. 1979 Karlsborgissa Ruotsissa ei Suomi päässyt mitaleille eikä yleensä ole mahdollisuuksia etusijoille, sillä puhtaasti ammatilliset tuhansine hyppeineen jyllävät niissä ts. pelkästä kantahenkilökunnasta on kyse eikä jääkäreistä kuten meillä. Suomi oli setsemäs maa viidestätoista. Pohjoismaista vain Tanska oli Suomea – täpärästi – edellä.



GEORGES.LEVY. HB.2 / Type R / GL.40.

1/72.

Sous ces différentes appellations fut connu cet appareil mut par un moteur Renault de 280 cv, d'où le nom de type R. Le prototype vola fin 1917 et sera aussitôt commandé en série pour la Marine.

Il sera utilisé jusqu'à la fin des années 20 par l'Aéronautique navale, et les pays suivants :

Finlande : G.L. type R sérials 3B304 et 3B400 à 3B409 ( 12 ex.)

Pérou : 3 ex.

Portugal : 2 ex.

USA : 12 ex. en France dont 2 retourneront dans l'US.NAVY avec les sérials : A.5650 et A.5651.

Documentations :

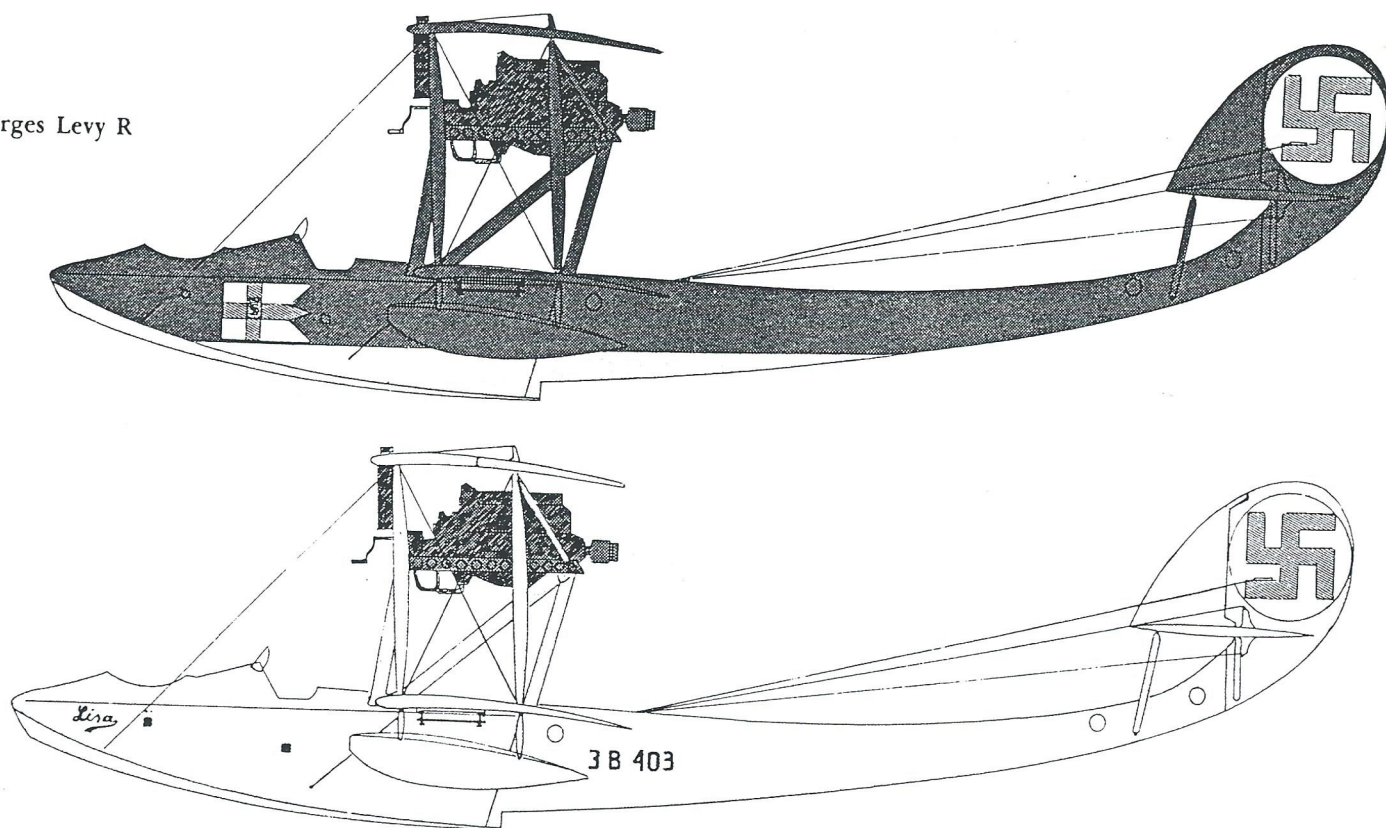
Suomen Ilmavoimien Lentokoneet 1918/1938.

Marine Aircraft of the 1914 /18 War. Harleyford 1966.

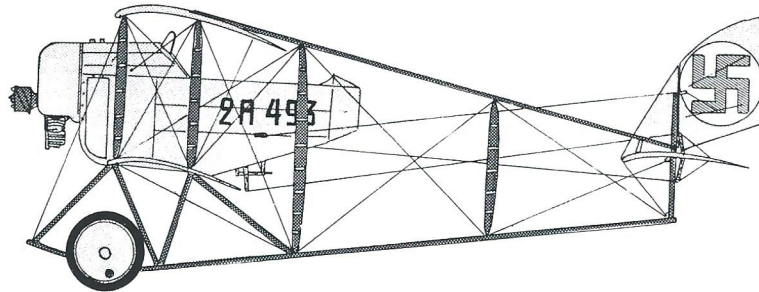
French Aircraft of the first World War de Flying Machines Press

Aviation Maritime Française pendant la grande guerre 1914/18 . ARDHAN.

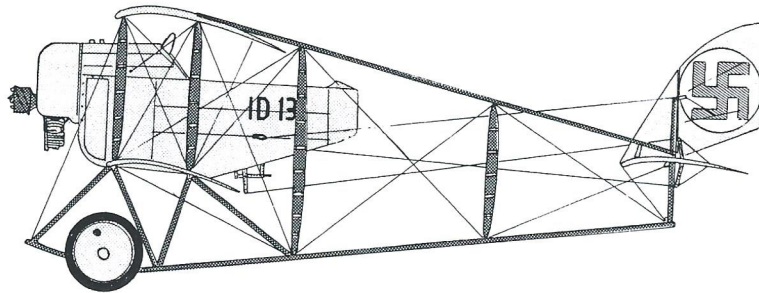
Georges Levy R



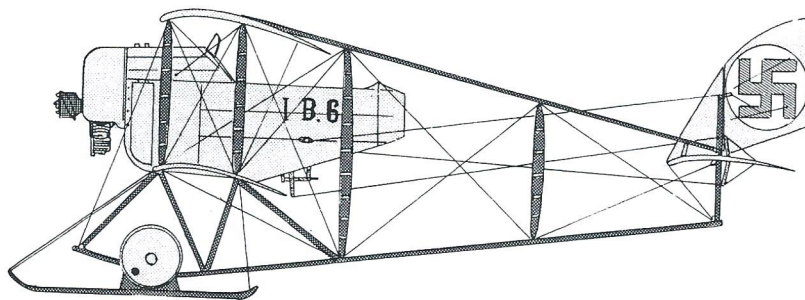
Caudron G.3



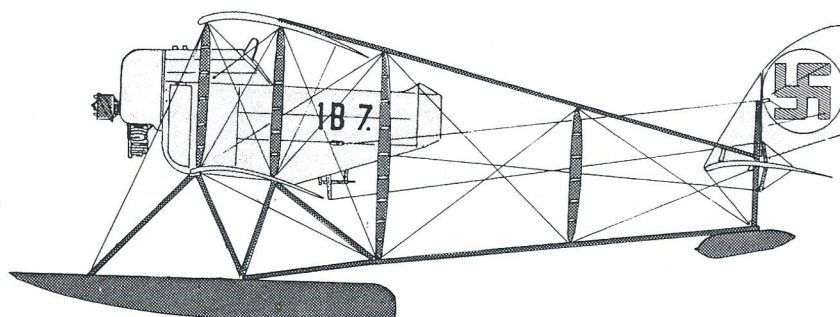
Caudron G.3



Caudron G.3



Caudron G.3



Ilmailuosasto 3.  
Sortavala, 9.6.22.  
Toim. I

Koskee: lentolupaa

Ilmailuvoimien Esikunta,  
Santahamina.

Ilm.osasto 3 anoo Ilm.E:n suostumusta, että luutnantti Erho saisi lentää Tampereelle Maatalousnäyttelyyn juhannuksen tienoilla täältä Farman vesikoneella, kapit.väep. Kopran toimiessa ohjaajana. Anomustaan puolustelee osasto syystä, että Farman koneesta kysymykseen tuleva laskuvarjostin hyppy on erinomaisen hyvä suorittaa ponttooneilta, sen hiljaisen vauhdin ja ponttoonirakenteen eroavaisuuden takia verrattuna Friedrichshafeniin, sitäpaitsi olisi kapit.väep. Kopra jo hieman perehtynyt hyppäyksestä johtuvan sysäyksen pareeraukseen. Matkaa täältä tulisi noin vajaa 400 km., jota paitsi kone voisi laskeutua Uttiin välillä. Osasto odottaa Ilm.E:n pikaista vastausta.

Luutn. Erho

Ilmailuosasto 3:n v.a. Komentaja

Jääk.vänr. Laine

Ilm.os. 3:n v.t. Adjutantti

RHe: Ylläolevasta kirjeestä saa vaikutelman, että luutn. Erho olisi jo suorittanut laskuvarjohypyn väep. Kopran ohjaamasta koneesta. Kirje on päivätty 9.6.22.

Kuitenkin päivämäärää, 17.6.22. pidetään virallisena päivänä, jolloin suomalainen suoritti ensimmäisen hypyn (ainakin) Suomessa.

Siitä hypystä on todisteena väep. Kopran lentopäiväkirja ote: 17.6.22. klo 7,00 - 7,22. Lentoaika 22'. Kone 2.A.103.

Tähyst. tai matkust. Luutn. Erho. Hyppy laskuvarjostimella.

Hyppykoneena oli venäläinen Stetinin M-16. Suomessa koneesta käytettiin nimitystä: Farman. Koneita oli käytössä meillä yhteensä 6 kpl. Ne olivat jääneet Venäjän vallankumouksen ja Suomen vapaus sodan jälkeen Turkuun, entiselle venäläiselle merilentoasemalle.

Koneet saivat tunnuksset: 2.A. tai 2.B.101 - 106.



LENTORAPORTTI.

Kone: 1 D 12.

Ohjaaja: Res.vänr. Pukkinen.

Mekanikko: Kapit.kers. Kankkunen.

Matkan tarkoitus: Koneen vienti Tampereelta - Santahaminaan.

Tuuli: S 2 Beauf.

Pilvisyys: 5 (cirrus)

Lähtö: 28.6.22. klo 6,30.

(Liitteenä oli ainoastaan Pukkisen kertomus)

## ILMAILUVOIMIEN ESIKUNTA

Santahamina

6 p:nä heinäkuuta 1922.

Koskee: Koneen 1 D 12 lento-onnettomuusraporttien palautt.

Ilmailupataljoona,  
Santahamina.

Oheellisena palautetaan tutkimusraportti koskeva lentokoneen 1 D 12 tuhoutumista, koska siitä puuttuu tuhoutuneitten osien numerot. Samaten on moottorin numero, sekä siitä saatavat varaosat mainittava.

Samaten on arvostelu onnettomuuden syistä puutteellinen. Tosin on selvää, että pilvessä voi ohjaaja menettää tunnon vaakasuorasta suunnasta ja tämän johdosta voi lentokone kallistua ja ruveta liukumaan siivelleen, mutta koska tutkimuslautakunnassa löytyy vanha tähystäjä, tulisi hänen enemmän kiinnittää huomiotaan sellaiseen ihmeelliseen väiteeseen kuin, että kone ajoi sellaiseen pilveen, jota ei edeltä päin voinut nähdä.

Täydennetty tutkimuspöytäkirja liitteineen oltava Ilmailuvoimien Esikunnassa ennen t.k. 10 päivää.

Käskystä:

Jääk.kapt. Melander  
Ilm.voim. v.a.Esikuntapäällikkö

Diploomi-ins. Hjelt  
Tekn.toim. v.t. päällikkö

D.N:o 6237/1458/302/22.



Ilm.pataljoonan komentajan määrääminä ovat allekirjoittaneet tutkineet Rajamäellä 28.6.22., sattuneen lento-onnettomuuden syitä, ja ilmeni siinä seuraavaa:

1 §.

Res.vänr. Pukkinen kertoi :

Startti Tampereelta klo 6,30. Ilma hyvä. Moottori teki 1220. Otin korkeutta 1000 m. ja suuntasin rautatien viereistä vesistöä myöten. Hämeenlinnan ylitettyämme alkoi hiukan sataa, mutta koska huomasin ettei sade haitannut matkaa, päätin jatkaa. Vähitellen sade kuitenkin koveni ja pilvet tulivat alemmaksi, joten olin pakoitettu laskemaan alemmaksi, niin että korkeuteni Riihimäellä oli 500 m. Riihimäeltä otin suunnan etelään jättäen rautatien vasemmalle ja päätin loppumatkan ajaa radan oikealla puolella olevaa vesitietä pitkin. Horisontti oli yltäympäri epäselvä sateen vuoksi. Rajamäelle päästyäni, korkeuden ollessa 300 m. jouduin äkkiä pilveen, jota oli mahdoton huomata ennenkuin siinä olin. Ajattelin kääntyä heti takaisin, mutta kun huomasin, että en nähnyt millään puolella muuta kuin valkoista tiheätä sumua käsitin liukulennon ainoaksi mahdolliseksi. Liukulennon aikana, joka tuntui kovin pitkäliseltä vakuuttauduin siitä että ohjasimien mukaan koneen olisi oltava suorassa liu'ussa. Kun maa vihdoin korkeuden ollessa ainoastaan noin 100 m. rupesi hämmöittämään huomasin koneen olevan jyrkässä vasemmassa liukukurvassa. Vedin kaasun päälle, moottori teki yli 1200 ja koetin saada koneen nousemaan, mutta ei se näyttänyt nousemisen merkkiäkään. Kierre jyrkkeni yhä ja kun huomasin että ylätason yläpuolelta näin maan miltei kohtisuorassa allani korkeuden ollessa mitättömän, katkaisin sytytyksen kuitenkin yhä koettaen nostaa konetta, mutta samassa hetkessä oli se maassa. Aivan ennen maahan tuloa tuntui kuin olisi kone hiukan noussut.

Sateessa en itse tarkkaan voinut nähdä korkeusmittaria, jonka vuoksi tässä, onnettomuuden sattuesssa mainitsemani korkeudet ovat kers. Kankkusen minulle ilmoittamat.

Että tapauksien kulun ja onnettomuuden olen oikein ker-tonut voin valallani vahvistaa.

Pukkinen  
Res.vänr.

2 §.

Kers. Kankkunen kertoi :

.....Riihimäeltä otettiin suunta Santahaminaa kohti, vähitellen täytyi laskeutua koska pilvet alenivat. Rajamäen aseman luona jouduimme äkkiä pilveen. Minusta näytti kuin kone äkkiä olisi pudonnut noin 100 m. mittari näytti sen myös. Minusta näytti kuin peräsimet eivät olisi toimineet, kone teki vasemmalle kurvaa, katsoin vänr. Pukkiseen, mutta en nähnyt hänen olevan hermostunut. Kone laskeutui yhä. Vänr. Pukkinen koetti nostaa konetta täydellä kaasulla kun maa näkyi, mutta se ei noussut. Vänr. Pukkinen katkaisi sytytyksen, kone syöksyi maahan vasen ponttooni edellä.

Puolustusministeriö. Teknillinen osasto.Ilmailutoimiston asiapaperit v. 1925-1931. Hd 2.

-Suomen Ilmailuasiamies  
Parisissa ja Lontoossa

Paris 2.6.1925

Koskee: laskuvarjostin  
kilpailua

YLEISESIKUNTA  
Helsinki

Oheellisena lähetän selonteon viime kesänä tapahtuneesta kilpailusta laskuvarjostimien välillä, jonka tuloksena oli että Robert sai ensimmäisen ja Tisonnier toisen palkinnon. Ilmailuvoimien entinen kapt. Erho, joka t.n. oleskelee Sidneyssä, on ostanut Robert-varjostimen.

T.N  
Puollan Robertia  
hankittavaksi  
esim. 1 tusina  
aluksi.  
Kapt. Rekola

Jääkärimajuri Mårtenson

-Ilmailuvoimien Esikunta

Santahamina 1.2.1926

Koskee: Laskuvarjostimia

PUOLUSTUSMINISTERIÖ. Insinööriosasto.  
Helsinki

Vaikkakaan laskuvarjostimia rauhanaikana ei pidetä tarpeellisina, ovat ne sodan aikana aivan välttämättömät. Näin ollen olisi niiden käyttöön ajoissa tutustuttava.

Ilmailuvoimien v.t. komentajan v.s. Jääk.maj. Vuori  
Kapt. Nisonen

-Liite 11.1.27 tehtyyn pöytäkirjaan, jolla vastaanotettiin  
Kjellberg & Hedberg A/B:lta Irving - laskuvarjoja.

<u>Harjoitusvarjoja:</u>	<u>Laskuvarjojen N:ot</u>		
	Isomm. N:o	Pienemm. N:o	
	7716	7717	
	7718	7719	
	7720	7721	
	7722	7723	
	7724	7725	
	7726	7727	
	7728	7729	Yht. 7 kpl.
<u>Ohjaajavarjoja:</u> N:ot	7693-7707		Yht. 15 kpl.
<u>Tähystäjävarjoja:</u> N:ot	7708-7715		Yht. 8 kpl.
			<u>30 kpl.</u>

+ Varaosia

Ilm.telakan v.a. pääll. Jääk.kapt. Tenlenius



-Ulkoasiainministeriö

Helsinki 13/9 1927

Puolustusministeriölle.

A. Merkelbachin laskuvarjostintarjous

Viitaten aikaisempaan kirjeenvaihtoon otsakeasiasta. Ulkoasiainministeriö täten kunnioittavasti saattaa Puolustusministeriön tietoon, että herra Merkelbach syöksyi maahan laskuvarjostimiseen, viime elokuun 21 p:nä, kuollen heti.

-Ilmailuvoimien Esikunta  
Koskee: Salvator lasku-  
varjoja

Helsingissä 15.3.1928

PUOLUSTUSMINISTERIÖ. Tekn.osasto.  
Helsinki

Viitaten aikaisempiin Ilm.VE:n kirjelmiin N:o III.640/14 ja III.2223/14, koskeva "Irwing"- laskuvarjojen hankintaa, ehdottaa Ilm.VE, että Ilmailuvoimille hankittaisiin 20-30 kpl. "Salvator"- laskuvarjoja, koska Ilmailuvoimissa tulee ainakin 5-6 vuotta olemaan käytännössä nykyisiä koneita kuten Aero, Martinsyde sekä kevyempiä harjoituskoneita, joissa tila on niin ahdas, että "Irwing"- varjon käyttö tuottaa suuria hankaluuksia. Mahdollisena etuna "Salvator"- laskuvarjolle saattaa olla sen automaattinen avautuminen.

v.t. komentajan v.s: Jääkärimaj. Snellman

Yleisesikuntamaj. Shalin

-Tilattu toiminimeltä S.A.B.A.S. Rooma, 30 kpl. Salvator-lasku-  
varjoja. Toimittaja S.I.A.T.A.M. Milano.  
-Laskuvarjojen N:ot 6001 - 6030.

-Ilm.VE:n kirje 28.9.1928 Puolustusministeriölle.

Kapit.väep. Salonen Martti, ohjaaja on suorittanut hyppyjä "PAK" että "Irvin" laskuvarjolla MLE:ssa. (Salosen lausunto).