

# 1920 – LUKU



Eero Erho, ensimmäinen suomalainen laskuvarjohyppääjä kesällä 1922. Kuva. Suomen Ilmavoimamuseo.

## Ensimmäinen ruotsalainen hyppäsi laskuvarjolla Ruotsissa 1920

Ensimmäinen ruotsalaisen hyppääjän Ruotsissa suorittama hyppy tapahtui 9.6.1920. Hyppääjä oli Saksassa hyppykoulutuksen saanut reservinluutnantti **Raoul Thörnblad**. Hän oli saanut Saksassa **Otto Heineckelta** koulutusta laskuvarjojen pakkaamiseen ja hyppäämiseen. Koulutuksesta huolimatta hän ei kuitenkaan saanut koulutuksen päätteeksi hypätä. Ensimmäisen hyppynsä Thörnblad suoritti itsenäisesti Ruotsissa.

Ensimmäisellä hypyllä oli tarkoitus mainostaa saksalaista laskuvarjonvalmistajaa Heineckea. Armeijan ja merivoimien lentäjille oli aiemmin hankittu pieni määrä laskuvarjoja, mutta luottamus niihin ei ollut korkealla. Ajatuksena oli saada lentäjät uskomaan laskuvarjojen toimivuuteen ja käyttämään niitä. Ensimmäinen hyppy oli muodollisesti siviilihyppy, mutta se tapahtui sotilaskoneesta laskuvarjojen myymiseksi sotilaslentäjille. Thörnblad oli provisiopalkkainen laskuvarjokauppias – epäilemättä ensimmäinen Ruotsissa.

Ensimmäisen laskuvarjohypyn Ruotsissa oli suorittanut vajaa vuosi ennen Thörnbladia tanskalainen lentomestari **Fehrenbach**. Hän hyppäsi lentokoneesta Malmslättissa 18.9.1919. Fehrenbachilla oli 12 hypyn kokemus ennen hyppyään Ruotsissa. Hänen laskuvarjonsa oli Paulus-tehtaan valmistama. Se oli alkuaan suunniteltu hyppyyhin palloista, mutta oli tätä tarkoitusta varten modifioitu soveltuvaksi hypylle lentokoneesta.

Ensimmäinen nainen hyppäsi Ruotsissa laskuvarjolla samana vuonna 10.8.1920. Hän oli englantilainen, joka käytti äidinäidiltään lainaamaansa taiteilijanimeä **Sylvia Boyden**. Hän oli vähintään puoliammatillainen hyppääjä, joka oli yhdessä majuri **Hans Orde-Lees**'in kanssa hypännyt vuodesta 1919 alkaen hyppyjä USA:ssa, Englannissa, Tanskassa ja Ruotsissa esitellessään ”*Guardian Angel*”-laskuvarjoja. Boyden hyppäsi kaikkiaan 150 hyppyä, jotka olivat laskuvarjojen esittelyhyppyjä lentonäytöksissä.

Ensimmäinen ruotsalainen, Ruotsissa laskuvarjolla hypännyt nainen oli **Elsa Andersson**. Hän oli saanut hyppykoulutuksensa Saksassa. Hän hyppäsi Ruotsissa ensimmäisen hyppynsä 2.10.1921 Kristianstadissa. Hän sai surmansa Askersundissa 22.1.1922 kolmannella hypyllään pakkolaukaisuhinnan kietouduttua hänen kätensä ympärille.

Stig Kernell: Fallskärmens historia - Hopp i nöd och lust (Svensk Flyghistoriska Förening, 1997)(6 – 11) (25 – 28) AERO 3/1922

[http://www.crossandcockade.com/forum/forum\\_posts.asp?TID=73](http://www.crossandcockade.com/forum/forum_posts.asp?TID=73) 9.2.2016

Washington Times 2.7.1919 <http://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84026749/1919-07-02/ed-1/seq-2.pdf> 9.2.2016

<https://www.flightglobal.com/FlightPDFArchive/1921/1921%20-%2000119.PDF> 9.2.2016

## Suomessakin päästiin asiaan ...

### Ensimmäinen ”laskuvarjostinhyppy” itsenäisessä Suomessa 1920

Ensimmäisen laskuvarjohypyn itsenäisessä Suomessa, nykyisen Suomen alueella, suoritti ruotsalainen reservinluutnantti ja Heinecke-laskuvarjojen edustaja **Raoul Thörnblad** Helsingissä 2.7.1920. Hyppy oli näytös- ja esittelyhyppy, jolla luonnollisesti käytettiin Heinecke -merkkistä laskuvarjoa. Hyppy oli Helsingin messujen erikoisnumero. Hyppynäytöksen järjestäjä oli kuitenkin Ilmailuklubi. Hyppyä mainostettiin sanoilla ”*Ilmasuojushyppy lentokoneesta*”.



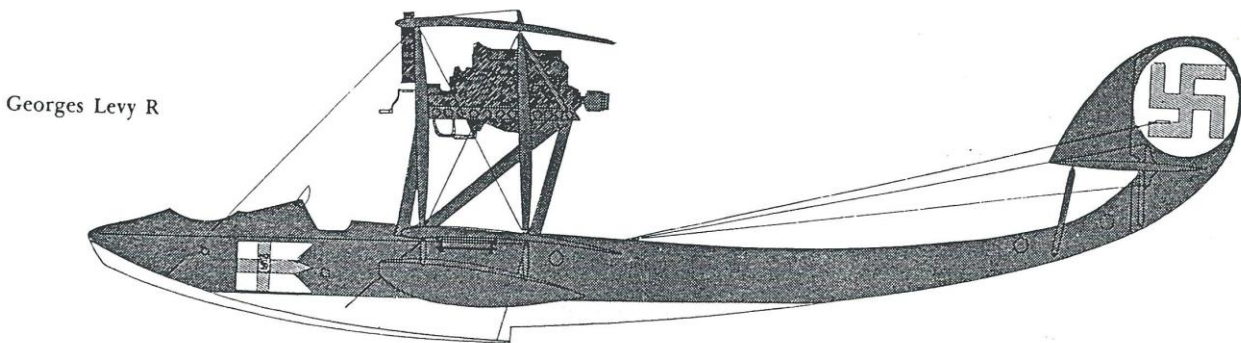
Raoul Thörnblad. Kuva: Fallskärmens historia - Hopp i nöd & lust

Suomen Ilmailuklubin Iltalehdessä julkaisemassa mainoksessa kerrottiin, että pääsymaksu oli ”8,- markkaa ynnä huvivero, Ilmailuklubin jäsenet vapaasti.” Hyppy suoritettiin 500 metrin korkeudesta Helsingin Kaivopuiston edustalla. Hyppykone oli Georges Levy, jota ohjasi sittemmin suurta kuuluisuutta saanut majuri **Väinö Mikkola**. Thörnblad laskeutui veteen Harakan saaren luokse.



Thornblad laskeutumassa veteen. Kuva: Ilmavoimat.

Tapahtumasta kirjoittaneen Helsingin Sanomien mukaan ”... Kaivopuiston rannat ja kalliot olivat mustanaan katselijoita, varmasti useampia tuhansia ...” Myös veneitä kerrottiin olleen ”... jos jonkinlaisia: soutuveneistä aina höyryveneisiin saakka ...”



Thörnbladin hyppykone Georges Levy R.  
Piirros julkaistu teoksessa ”Suomen ilmavoimien lentokoneet 1918 - 38”. Piirros: Klaus Niska.

Tämä hyppy oli Thörnbladin kolmas. Ensimmäisen hypynsä hän oli suorittanut vain 23 päivää aikaisemmin. Näytöshyppääjän hyppykokemus oli ajankohtaan nähden huomattava, mutta nykyisen mittapuun mukaan kovin vaatimaton veteen tehtävälle näytöshypylle.

Thörnblad ryhtyi myöhemmin ilmailualan yrittäjäksi Ruotsissa 1920 – luvulla. 8.1.1926 perustettiin Ruotsissa AB Fallskärm, joka osti Thörnbladin pakkolaukaisuvälikon patentin. Thörnbladista tuli myöhemmin yhtiön pääosakas. Laskuvarjoa mainostettiin nimellä ”Fallskärm system Raoul Thörnblad”. Todettakoon, että ilmavoimat vastaanotti 7. – 11.8.1926 Ruotsista 10 kappaleen koe-erän Thörnblad ei-automaattista laskuvarjoa.

Suomen Ilmailuhistoriallisessa lehdessä on erheellisesti kerrottu Thörnbladin hypänneen itse suunnittelemaansa laskuvarjolla, mutta kuten edellä olevasta ilmenee, on hän ruotsalaisen historiallähteen mukaan suunnitellut laskuvarjonsa vasta muutamaa vuotta myöhemmin saatuaan enemmän hyppykokemusta.



Thörnbladin hyppylentäjä oli Majuri Väinö Mikkola, joka oli yksi ns. alppilentäjistä, jotka menehtyivät Alpeilla Savoia lentokoneiden noutomatalla Italiasta 7.9.1920.

Kuva: AERO 9/1930

Ilmailu10/79 (42)(K.W. Janarmo)

Mikko Uola 1994: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 – 1994 (20)

Stig Kernell: Fallskärmens historia - Hopp i nöd och lust (Svensk Flyghistoriska Förening, 1997)(13 – 14)

Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 3/2013 (21 – 23)

AERO 9/1930

Itälehti Numero 149, 2.7.1920

## Tietävästi ensimmäinen suomalainen laskuvarjopatentti Tampereelle

Tampereella on vakavasti pohdittu laskuvarjoja ja niiden kehitysmahdollisuuksia kauan ennen Ilmavoimien varikon, PAK Laskuvarjoyhtiön tai *Laskuvarjotarvike KY:n* toiminnan aloittamista. Tampereella ilmestyvä Aamulehti kertoi numerossaan 21.10.1920 tamperelaisesta laskuvarjoon liittyvästä keksinnöstä, jolle hän sai kauppa- ja teollisuushallinnosta patentin 1.10.1920. Keksintöä itseään sekä siihen johtanutta kiinnostusta voidaan pitää aikana, jolloin itsenäisessä Suomessa oli hypäty vasta yksi laskuvarjohyppy.

Patentin hakija oli tekniikko **Edvard Mendelin**. Uutistekstin mukaan:

*”... Hra Mendelinin keksinnön ansio oli siinä, että sitä voidaan käyttää jo 17 metrin korkeudesta pudottauduttaessa, kun sen sijaan 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...”*

Uuden patentoidun laskuvarjon käyttötarkoituksena siis voisivat tekstin mukaan olla paitsi pelastautuminen uhkaavassa lento-onnettomuustilanteessa, myös pelastautuminen palavista rakennuksista. Ne ominaisuudet, joiden perusteella Mendelinin keksintöä voidaan pitää merkittävänä parannuksena aikaisempiin laskuvarjoihin, ovat Aamulehden mukaan seuraavat:

*”... 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 reunoista lähtevinä, lastin painaessa, hidastuttivat laskuvarjon aukeamista.”*

Tätä kirjoittavan historiahenkilön käsityskyky ei täysin riitä avaamaan Mendelinin patentoiman keksinnön toimintaperiaatetta. Onneksi Ministeriössä olivat viisaampia ja myönsivät patentin. Kirjoittajalla ei ole mitään tietoa siitä, että Hra Mendelinin keksintöä olisi koskaan käytetty tulipalosta pelastautumiseen tai lentokoneesta suoritettaviin hyppyihin tarkoitetuissa laskuvarjoissa. Toisaalta, itse laskuvarjo keksittiin jo kauan ennen kuin lentokoneesta oli kukaan kuullut mitään. Joidenkin on siis täytynyt kulkea muiden edellä, jotta maailma kehittyisi.

Aamulehti N:o 243, 21.10.1920

## Ensimmäinen norjalainen hyppäsi laskuvarjolla Norjassa

Ensimmäinen norjalainen suoritti Norjassa laskuvarjohypyn toukokuussa 1921, oletettavasti 9.5. Hyppääjä oli **Haakon Qviller**. Hyppy tapahtui Vigrenesissä, 2 kilometriä Lillestrømistä kaakkoon. Hyppy tapahtui Brandenburger 1./2.H.6, PI 76.05 lentokoneesta, jonka omisti ”Norsk Flyvebyrå AS”. Koneen rekisteritunnus oli N-18. Lentokonetta hyppylennolla ohjasi **Leif Lier**. Hyppykorkeus oli 500 metriä ja lentonopeus hyppyhetkellä 120 km/h.



Haakon Qviller. Kuva: via Norges Luftsportforbund

Qviller jatkoi hyppytoimintaansa vuoteen 1931 saakka ammattimaisena hyppääjänä useissa maissa. Hän menehtyi hypyllä vajaatoiminnan seurauksena Uuden Seelannin Christchurchissa 2.5.1931. Hänen kokonaisyppykokemuksensa oli yli 200 hyppyä.

Jan Wang: Avdelnigs- og fagsjef fallskjermseksjonen, sähköposti 17.12.2015

Kjell T. Olsen 22.1.2010: Fallskjermhistorie, Før det begynte, Fra tidenes morgen frem til 2. verdenskrig.

## Suomesta FAI:n jäsenmaa

Suomen Ilmailuklubi ryhtyi keväällä 1920 solmimaan kansainvälisiä yhteyksiä, joka tapahtui hakemalla kansainvälisen siviili-ilmailuliiton FAI:n jäsenyyttä. Ensimmäisen hakemuksen kanssa ei käynyt hyvin, koska ilmailuklubin säännöissä oleva sotilasilmailua koskeva kohta ei ollut sopusoinnussa FAI:n periaatteiden kanssa. Ilmailuklubi joutuikin tarkistamaan sääntöjään jäsenyyden mahdollistamiseksi.

Suomen Ilmapuolustusliitto lähetti uuden hakemuksen, joka hyväksyttiin yksimielisesti FAI:n yleiskokouksessa Madridissa 26.10.1921. Suomesta tuli FAI:n jäsenmaa ja Suomen Ilmailuklubista FAI:n edustaja Suomessa. Jäsenyys merkitsi muun muassa sitä, että Ilmailuklubi sai oikeudet valvoa erilaisia urheiluilmailun ennätys suorituksia sekä myöntää kansainvälisiä ohjaajatodistuksia ja –merkkejä. Tässä vaiheessa FAI:lla ei vielä ollut minkäänlaisia laskuvarjourheiluun liittyviä sääntöjä, koska laskuvarjourheilulla ei vielä ollut tunnustettua asemaa urheiluilmailun lajina.

Mikko Uola 1994: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 – 1994 (22)

## “Kiintopallot ja laskuvarjostimet”

Suomen Ilmailuvoimien esikunnan toimittaman julkaisun AERO –lehden numerossa 6/1922 (kesäkuussa 1922) oli ansiokas kirjoitus laskuvarjoista ja kiintopalloista. Kirjoitus on oletettavasti laadittu jo ennen luut-

nanti **Eero Erhon** ensimmäistä laskuvarjohyppyä Suomessa, koska artikkeli ja sen loppuun lisätty pikku-uutinen Erhon hypystä olivat samassa lehdessä.

Artikkelin kirjoittajan Eero Erhon tiedetään perehtyneen laskuvarjoihin ja kiintopalloihin ollessaan vuonna 1918 komennettuna Kuurinmaalle Saksaan Alt-Auzin tykistötähystäjäkouluun tykistöupseerien tähystyskursille. Joko koulutus on ollut erityisen perusteellista tai sitten Erho on paneutunut aiheeseen tosissaan. AE-RO:ssa julkaistu seitsemänsivuinen artikkeli on erittäin yksityiskohtainen ja tekninen. Kirjoitus antaa erinomaisen kuvan sen aikaisesta kiintopallokalustosta sekä kiintopallojen ja lentokoneiden pelastuslaskuvarjoista.

Koskapa tämä kirjoitus ei ole kiintopallojen historia, jätämme Erhon artikkelin niitä koskevan alkuosan tässä huomiotta. On kuitenkin mielenkiintoista tarkastella Erhon esitystä laskuvarjoista. Vaikka hän kertoo kalustoista ja varusteista ajanjaksolla 1915–1922, löytyy sieltä kuitenkin tuttuja asioita – ainakin pyöreisiin laskuvarjoihin aikanaan perehtyneelle ja niitä pakkaneelle henkilölle – siis 1950–1970 – lukujen hyppääjille.

Kirjoitus kokonaisuutena löytyy tämän kirjoituksen linkin kautta. Kiireisemmille lukijoille tarjotaan jäljempänä esittely ja katkelmia mainiosta artikkelista – siis vuodelta 1922.

Erhon mukaan ensisijaisesti tykistön mutta myös sotilastiedustelun tarpeisiin ensimmäisessä maailmansodassa käytettyihin kiintopalloihin ryhdyttiin kehittämään ja hankkimaan laskuvarjoja vuoden 1915 aikoihin, koska ne herkullisina kohteina vetivät puoleensa vihollisen vihamielistä lentotoimintaa sekä tykistön ja jalkaväkiaseiden tulta. Jos pallo syttyi tuleen, ei sitä ollut mahdollista vetää alas riittävän nopeasti siinä olevan tulenjohto- tai tiedusteluhenkilöstön pelastamiseksi. Hyppy ”laskuvarjostimella” todettiin parhaaksi pelastusvälineeksi. Sellaisia siis kehitettiin ja hankittiin.

Kun laskuvarjoja oli hankittu, niitä sitten käytettiin koulutuksessa, harjoituksissa ja tositilanteissa. Ne herättivät paljon huomiota ja paikalla saapui upseereita muistakin aselajeista. Erhon kirjoituksen mukaan:

*”...Tähän oli pääasiallisena syynä ne monet onnistuneet laskuvarjostinhypyt, ja nuo korkeat herrat kun halusivat kuulla kerrottavan niistä lukemattomista jännittävästä hypyistä, joita tähystäjät olivat tehneet ...”*

Laskuvarjojen teknisen kuvauksen Erho aloittaa katsauksella laskuvarjon historiaan. Sieltä muun löytyvät muassa tässäkin kirjoituksessa aiemmin esitellyt Fausto Feranzio, Robert Cocking, Jaques Garnerin, ym. Da Vinci ei kuitenkaan kuulunut Erhon viiteluetteloon.

Erho kuvaa kiintopalloissa yleisesti – ei tietävästi kuitenkaan Suomessa - käytettyä Paulus-varjoa seuraavasti:



*"Paulus-laskuvarjostimessa käytetään kahta riippuköyttä, jotka kiinnitetään hakakoukuista hyppääjän vyötäreillä olevaan nahkaremmin renkaiisiin. itse hypyissä pitää hyppääjä itse omasta ruumiinasennostaan huolen, pitämällä käsin kiinni niistä kahdesta riippuköydestä. usein tavataankin hyppääjän tekemässä kaikenlaisia konsteja, kuten tupakan sytyttäminen, sanomalehtien lukeminen, ympäriekiepuminen j.n.e. ---*

*Kokoonkäärittäessä varjostinta, asetetaan varjostimen kupu sileästi liuskoittain yhteen ja asetetaan tämänjälkeen pitkulaiseen kangassäkkiin. Ympärysmitta on 18,20 m, halkaisija 5,6 m ja pinta-ala 46,5 m<sup>2</sup>. Varjostin on valmistettu vahvasta, liekkiä suojaavasta, impregneeratusta silkistä (bariumcloridiliuoksella).*

*Kun varjostimen kupu on pantu säkkiin, seuraa senjälkeen laskuköysien kiemurantapainen kahteen eri osaan lajitteleminen. Tämän lisäksi asetetaan kangaspala näiden köysien väliin estämään niiden sekoittumista.*

*Nyt käännetään täten valmistettu varjostin yhteen koko pituudelta ja pannaan uuteen säkkiin, joka riippuu, säkin sisään neulotusta puukapulasta, korin reunalla tai kiinnitetään se johonkin muuhun sopivaan paikkaan köysien avulla.*

*Kun nyt varjostinta käytetään, tempaa se silloin itsensä irti pakkaussäkistä hyppääjän liikkeen takia ja avautuu, ilmavirran virtaamisen takia laskuvarjon kupuun. – Tämän varjostimen tekotavan ovat monet sadat onnistuneet hyptyt todenneet.*

*Myöhemmin tehtiin suuria parannuksia, hyppääjien laskuvarjostimien kiinnitystavoissa. Ensimmäisestä n. k. palokuntalaisvyöstä muovaitiin lopullisesti uusi vyömalli, joka "henkseli"mäisesti yhdisti hartiat, vyötäreeseen ja jalat. ..."*

Erho itse oli kuitenkin tiettävästi suorittanut omat kiintopallohyppynsä Schmitter – tähystyskorivarjolla, joka oli tarkoitettu koko pallomiehistöille (1 – 3 sotilasta).

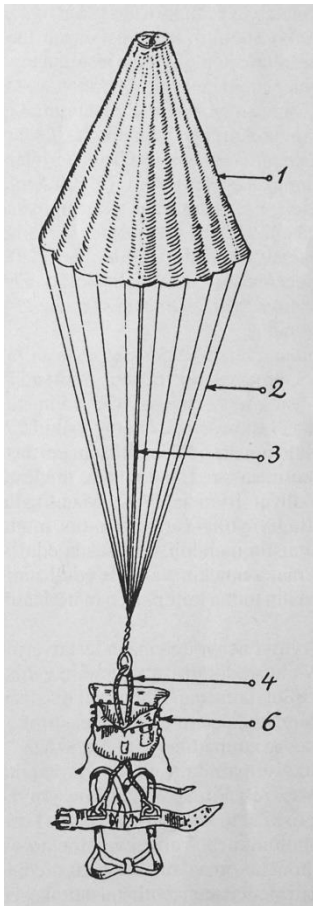
Erho toteaa kirjoituksessaan, että Paulus-laskuvarjon käyttö lentokoneissa ei ollut mahdollista lentokoneen suuren nopeuden vuoksi. Hyppääjän pitäisi olla selvästi erossa lentokoneesta laskuvarjon alkaessa kehittyä. Hän kuvaa Heinecke-laskuvarjoa – joka täyttää tämän vaatimuksen:

*"Muitten laskuvarjojen kiinnitystavasta se eroaa siinä, että sitä kokoonkäärittynä ei kiinnitetä lentokoneeseen, vaan lentäjään itseensä, kun sensijaan ainoastaan yksinkertainen kyllin pitkä kiinnitysköysi kiinnittää sen lentokoneeseen; ja joka samalla vetäisee varjostimen pakkaussäkistä, mutta vasta riittävän kaukana koneesta, jotta varjostin voi avautua koneen ulkopuolella. Tämän kiinnitysköyden pituus riippuu koneen sekä pituudesta että myöskin laadusta, ja on se niin mitattu, että alashypäävä lentäjä on jo joutunut vaarallisten koneen osien ulkopuolelle, ennen kuin äskenmainittu kiinnikeköysi pingoituu ja samalla kiskaisee varjostimen pussista, tai oikeammin pussin varjostimen ympäriltä."*

Vaikka termit ovat vieraampia, pienellä mielikuvituksella ne kuitenkin muuntuvat ”nykyrahaksi”: Pakkolaukaisuhihnan pituuden kriteereitähän siinä kuvattiin – aivan, kuin joskus 60 – 70 vuotta myöhemmin Jämällä ja Räyskälässä hyppymestarikursseilla... Ja sitten Erho kuvaa Heinecke-laskuvarjon rakennetta:

*”Valmiiksi kokoonkääritty Heinecke-laskuvarjostin on noin 5 kg. painoisen paketin suuruinen ja käytetään sitä lentokoneessa joko istuin- tai selkätyynynä. Itse varjostin on kokoonpantu 20.stä joko sitten n. k. nokkospalttinan- tai raakasilkin kaistaleesta. Sen kehältä on kiinnitetty 20 alku- tai lähtököyttä, jotka yhdistyvät rengasmaisesti kuvun yläpuolella olevaan vajostinkehän kiinnityspisteeseen. Kaikki kysymykseen tulevat köysijänteet sovitetaan sitten tarkalleen yhteen. Varjostimen yläpinnalla on aukko, joka estää varjostinta joutumasta pendelimäiseen liikkeeseen ...”*

Niinpä, ihan tavallista huippuaukolla varustettua umpikupuista laskuvarjoa siinä kuvattiin: kaistat, liuskat, punokset ja huippuaukko, joka estää kupua (varjostin) joutumaan heiluriin (pendelimäiseen liikkeeseen)... Entäpä sitten pakkaaminen. Erhon mukaan se menee näin:



Heinecke-laskuvarjo vuodelta 1926

*”Kokoonkääriminen on hyvin yksinkertainen: kangasradat eli kaistaleet asetetaan hyvin puhdistettuina ja poimutettuina toinen toisensa päälle siten, että poimut tulevat jokaisen kahden vierekkäin olevan kiinnityspisteiden väliin; joihin ilma sitten voi tarrautua varjostimen avautuessa. Lähtököysien järjestelyn jälkeen asetetaan ne spiraalimaisesti säkin pohjalle, jonka jälkeen kokoonkääritty varjostimen sisus asetetaan säkkiin harmonikkamaisesti laskostettuina.*

*Varjostimen kuvun yläosassa olevaan aukkoon on kiinnitetty kaksi ohutta nuoraa, joihin taas vuorostaan kiinnikeköysi toisesta päästään on kiinnitetty; toinen vapaa pää kiinnitetään lentokoneeseen ennen lennon alkua. Siinä kohtaa, missä nämä kaksi ohutta nuoraa ovat kiinnitetyt tähän kiinnikeköyteen, on myöskin sovitettu ohut rautalanka, joka vedetään säkin yläosassa olevan renkaan läpi, ja täen tulee samalla säkki mukavasti suljetuksi. Hypätessä vetää tämä kiinnikeköysi rautalangan itsetoimivasti esiin, niin että varjostin tulee ulos sieltä ....”*

Ja taas tuttua. Pakkolaukaisuhihna kiinnitetään koneeseen ja rautalankaviritys hoitaa sokaan virkaa. Vapaapakkaus esiintyy ensimmäisen kerran jo vuonna 1922. Se kiellettiin vasta noin 50 vuotta myöhemmin (”ei saa jättää punoksia vapaaksi repun pohjalle tai muuten ...”). Ja tuleepa myöhempien hyppääjäpolvien päivittäiseen sanastoon sittemmin kuulunut hanurikin jo mukaan... Se toinen ohut nuora kiinnitettiin huippuaukkoon siten, että maahantulon jälkeen siitä vetämällä saatiin kuvun huippu hyppääjää kohti, jolloin kupu tukahtui.

Artikkelissa kerrottiin edellisen lisäksi myös laskuvarjojen hidastusjärjestelmistä, joiden tarkoitus oli pehmentää muutoin joskus kovin rajuksi koettua laskuvarjon avautumisnykäisyä. Tällainen laite on ”porraslaskuvarjostin”. Lisäksi voidaan esimerkiksi materiaalia pudotettaessa käyttää ”jarrulaskuvarjostinta”.

Ja Erhon tarkoin kuvaamalla Heinecke-laskuvarjolla homma sitten Suomessa aloitettiin. Sekä Ruotsin poika Thörnblad että Suomen poika Erho käyttivät sellaista ensimmäisillään.



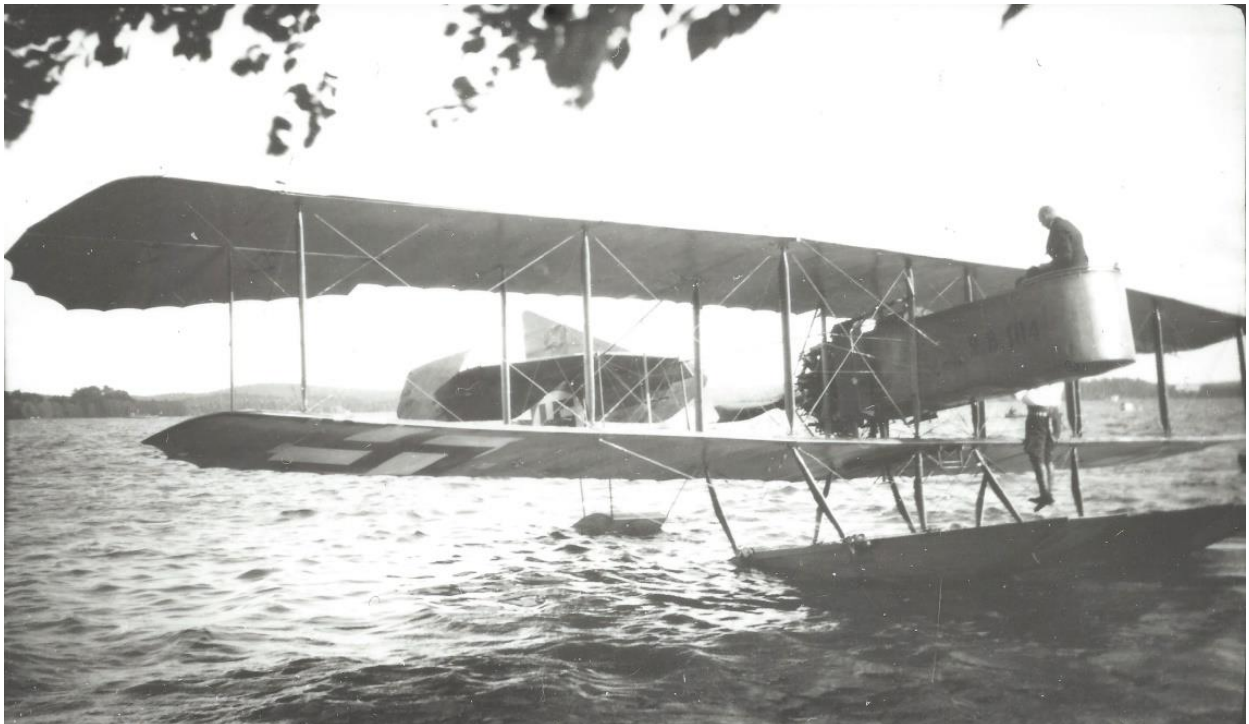
AERO 6/1922 Kesäkuu (101 -107)

Suomen Ilmailuhistoriallinen lehti 4/2013 (23)

Daniel F Poynter: The Parachute Manual, 2<sup>nd</sup> edition (Parachuting Publications, USA 1972/1977)

## Ensimmäinen suomalainen hyppäsi laskuvarjolla Suomessa 1922

Lutnantti **Eero Erho** suoritti 17.6.1922 *"ensimmäisenä suomalaisena Suomessa laskuvarjostinhypyn saksalaisella (Heinecke) laskuvarjostimella Farman-vesilentokoneesta"*, kuten sen aikainen lehtileike kertoi. Hyppy tapahtui Sortavalassa. Hyppykone ei kuitenkaan ollut Farman, vaan venäläisvalmisteinen Shtetin M-16 (useita vaihtelevia kirjoitustapoja), jota Suomessa kuitenkin yleisesti kutsuttiin Farmaniksi, koska se oli suunniteltu ranskalaisen Farman F 30:n pohjalta. Hyppykoneen tunnus oli 2.A.103. Näitä koneita oli jäänyt Suomeen venäläisten poistuttua maasta sodan jälkeen vuonna 1918.



1922 Hyppykone M-16 Shtetin - Farman. Kuva: via Raimo Heikkinen.

Erhon ensimmäisellä hypyllä Suomessa oli *"Sortavalan lentoaseman paras lentäjä"* kapitulanttivääpeli **Antti Kopra**. Ennen lentoonlähtöä Erho asettui ponttonin päälle, jossa hän matkusti hyppykorkeuteen, joka oli 800 metriä. Startissa vedestä Erho luonnollisesti sai runsaasti roiskevettä päälleen ja oli kertomansa mukaan läpimärkä. Hyppy oli suoritettava ponttonin päältä, koska *"varjon pitkät siimat olisivat sekaantuneet koneen laskutelineen vajereihin"*, kuten Erho itse kertoi haastattelussa.

Erho itse kertoi lehtihaastattelussa ensimmäisestä hypystään Suomessa näin:

*"Kun Kopran Antti starttasi, roiskui vesi niin, että ennen kuin kone oli ilmassa, olin varjoineni läpimärkä. Päästyämme 800 metrin korkeuteen annoin merkin vauhdin hiljentämisestä ja hyppäsin. Jonkun kymmenen metriä putosin, ja sitten varjo aukeni. Ei ollut mitään, mihin olisin verrannut putoamisnopeuttani, mutta maisema oli kaunis, kun molskahdin Laatokan lahteen.*

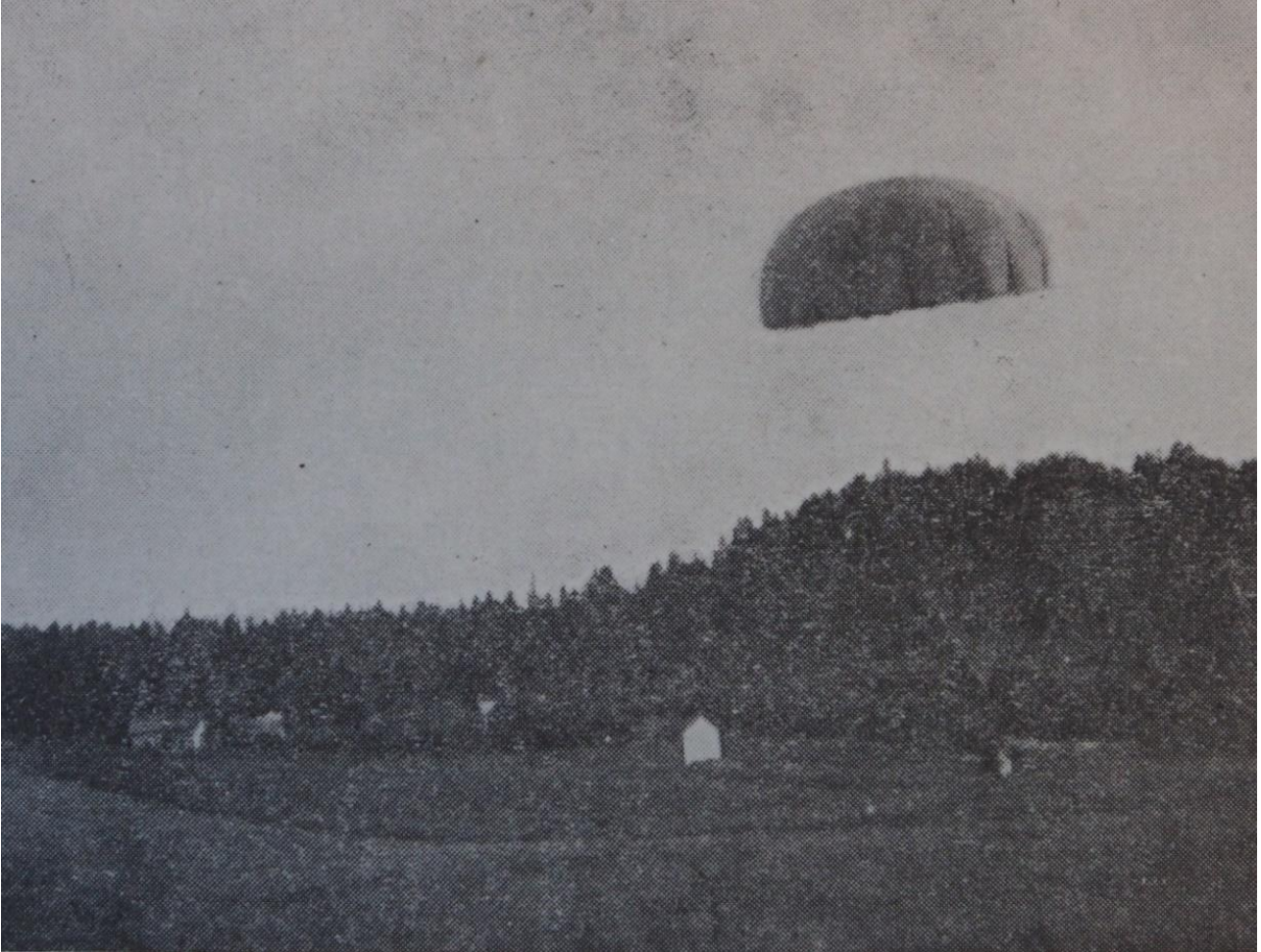
*Sukelsin syvään ja lähdin nousemaan pinnalle. Varjo peitti kuitenkin veden pinnan päältäni tasaisesti, kuin pannukakku. Jouduin sukeltamaan uudestaan päästäkseni varjon alta pois.*

*Kopra tuli sitten noutamaan minut koneella ja pojat kantoivat olkapäillään esikuntaan. Suomessa oli suoritettu laskuvarjohyppy."*

Hyppylento kesti 22 minuuttia, se alkoi kello 19:00 ja päättyi kello 19:22.

Erhon käyttämä Heinecke – laskuvarjo toimi sisäpussi-pakkolaukaisujärjestelmällä vuodelta 1917. Kupu oli puuvillaa. Sen halkaisija oli 6,5 metriä ja siinä oli 20 kaistaa.

Ennen ensimmäistä hyppyään Erho on lienee kokeillut laskuvarjoa pudottamalla sen ilman hyppääjää, käyttäen painona kiveä tai kiviä. Tämä voidaan päätellä AERO – lehden 1922 heinäkuun numerossa (N:o 7) julkaistun, maata lähestyvää laskuvarjoa esittävän valokuvan ajankohdasta ja kuvatekstistä. Tekstissä viitataan laskuvarjokokeiluun Sortavalassa: ensin kokeillaan kivellä, sitten hyppääjällä.



Laskuvarjokokeilua Sortavalassa. Ensin kokeillaan kivellä – kuten tässä - ja sitten hyppääjällä. Kuva: AERO N:o 7 (Heinäkuu).

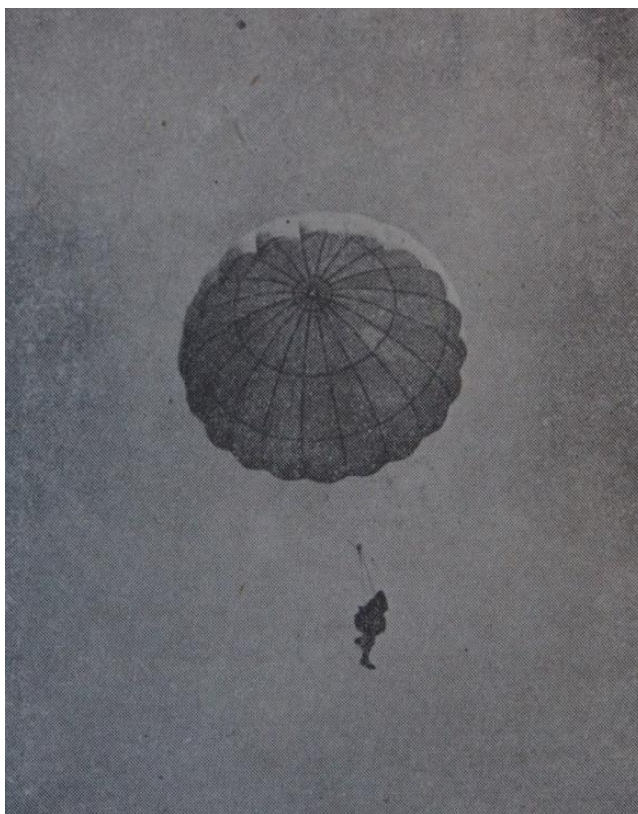
Erho hyppäsi seuraavan kerran jo muutaman päivän päästä Tampereella. Kysymyksessä oli näytöshyppy 21. – 30.6.1922 järjestetyn maanviljelysnäytöksen yhteydessä. Erho oli 9.6.1922 hakenut lupaa lentää Sortavalasta Tampereelle juhannuksen tienoilla ja suorittaa siellä näytöshypyn. Lupa ilmeisesti myönnettiin ja hyppy tapahtui 23.6.1922 puoli kuuden maissa illan suussa Gaudron G.3. tyyppisestä lentokoneesta, jonka tunnus oli 1.D.12. Hyppylennolla oli jälleen ohjaajana kapitulanttiväapeli **Antti Kopra**. Hyppykorkeus oli lehtitiedon mukaan 500 metriä. Hyppy oli vesihyppy: laskeutuminen tapahtui Pyhäjärveen. Sää oli tuulinen, mutta siitä huolimatta hyppy sujui Helsingin Sanomien mukaan hyvin ja kansa puhkesi myrskyisiin suosionosoituksiin hypyn jälkeen.



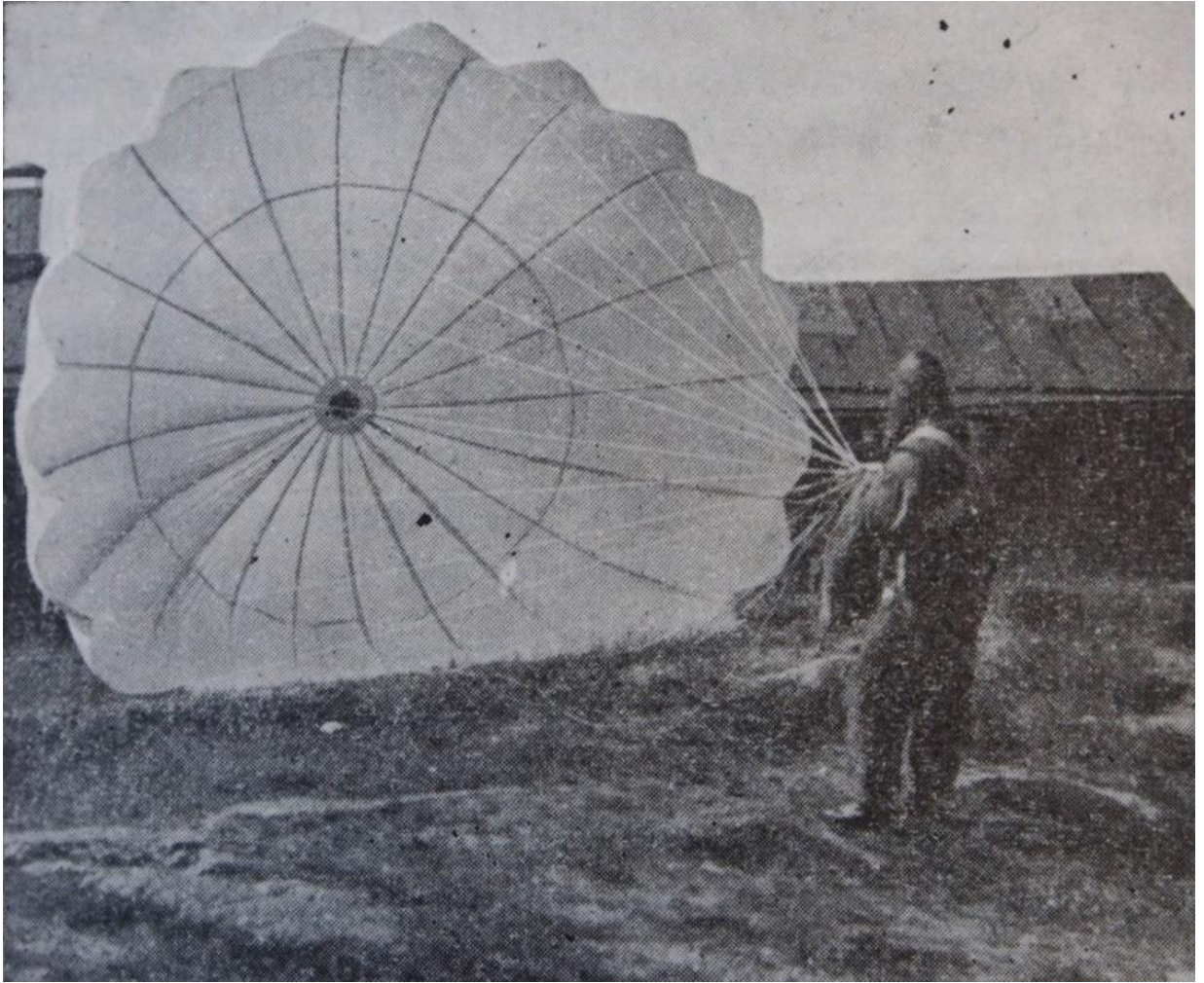
Kapitulanttivääpeli Antti Kopra, "Sortavalan paras pilotti", oli Erhon hyppylentäjänä kesäkuussa 1922 Sortavalassa ja Tampereella.  
Kuva: AERO 1/1923

Tätä hyppyä kuvattiin Aamulehdessä 24.6.1922 seuraavasti:

*"Tavattoman suuret ihmisjoukot olivat eilen illalla klo puoli 6 tienoilla kokoontuneet Pyhäjärven rannalle katsomaan luutnantti Erhon uhkarohkeaa hyppyä laskuvarjostimen avulla ...  
.... Tämän jälkeen kohosi luutnantti Erho kapitulanttivääpeli Kopran ohjatessa Caudron-mallisella koneella ilmaan ja rohkea hyppy onnistui hyvin ...  
.... Hyppy oli muuten ainoa laatuaan siinä suhteessa, että Caudron-koneilla ei ole tähän asti sellaista suoritettu niitten rakenteen vuoksi."*

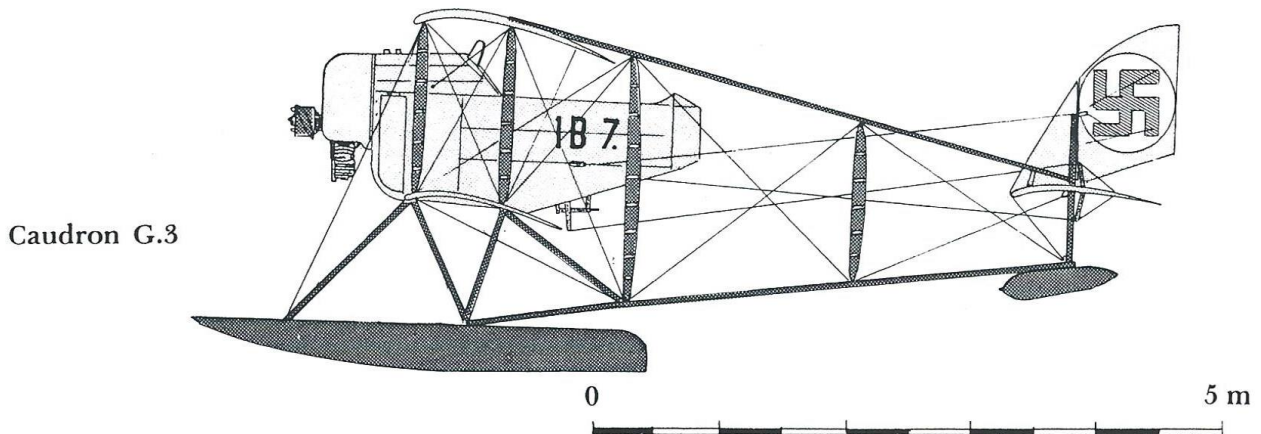


Erhon hypätessä Tampereella valokuvaajakin oli jo ehtinyt paikalle. Kuva: AERO 8-9/1922 Elo-syyskuu.



Erho ja laskuvarjo. Kuva on otettu kesällä 1922. Kuva: AERO 7/1922 Heinäkuu.

Erhon hyppykoneelle kävi pian huonosti. Tampereen hyppylennon jälkeen kone oli paluulennolla Tampereelta Santahaminaan 28.6.1922, kun se joutui Rajamäen läheisyydessä pilveen. Lentäjänä tällä lennolla toiminut reservin vänrikki **Pukkinen** menetti lentokoneen hallinnan, jolloin kone joutui ilmeisesti kierukkaan. Lentäjä sai kuitenkin maanäkyvyyden vähän ennen maahan osumista ja hän onnistui oikaisemaan konetta. Kone kuitenkin osui maahan vasen ponttoni edellä ja tuhoutui. Lentäjä ja mukana ollut mekaanikko kapitulantikersantti **Kankkunen** selvisivät vähäisin vammoin onnettomuudesta.



Tampereen näytöshyppyllä käytetty Caudron G.3. ponttonivarustuksessa  
Piirros julkaistu teoksessa "Suomen ilmavoimien lentokoneet 1918 - 38". Piirros: Klaus Niska.

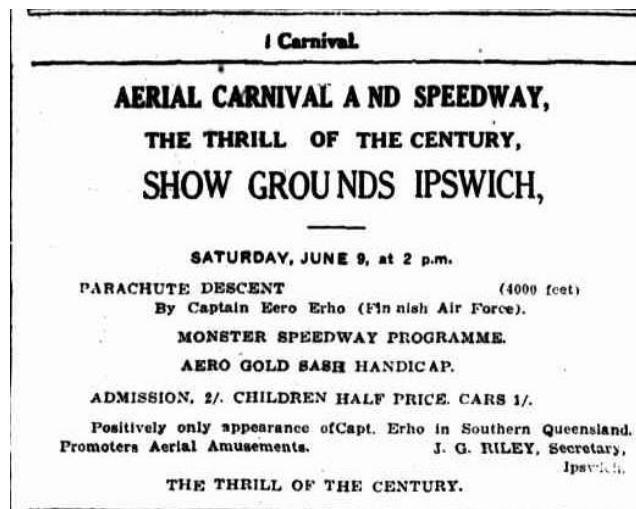
Erho palveli armeijassa vuoteen 1924 saakka, jonka jälkeen hän muutti Australiaan. Erhon eroon liittyi värikkäitä piirteitä. Hän oli saanut moitteita tehtävien hoitoon liittyvästä asiasta sekä alipuseerien tanssiaisiin liittyvästä laiminlyönnistä (ei ollut väliaikaisena pataljoonankomentajana määrännyt tanssiaisiin upseerivalvojaa). Erho, ilmeisesti tapahtumiin liittyneistä moitteista hermostuneena, anoi itse eroa ja sai sen 6.2.1924 (Tasavallan Presidentin Sotilaskäsky N:o 8/6.2.1924). Erho siirtyi reservin kapteenina siviiliin, mutta piti kuitenkin edelleen yhteyttä ilmavoimiin muun muassa lähettämällä Ilmailuvoimien esikunnan AERO-lehteen kirjoituksia, joissa hän kuvasi ilmailutoimintaa ”Austraaliassa”.



Ensimmäinen suomalainen laskuvarjohyppääjä Eero Erho Australiassa. Kuva: via Laskuvarjourheilu

Erho hyppäsi ajankohtaan nähden paljon. Hän kiersi Australiaa neljän vuoden ajan ja hyppi näytöksissä ammattimaisesti ympäri maata. Hänen tarkka hyppykokemuksensa ei ole tiedossa, mutta hän itse kertoi alkuvuonna 1941 Seura-lehdelle antamassaan haastattelussa kokonaishyppymääräkseen 272 (SIL:n historian mukaan 225) hyppyä. Samassa haastattelussa hän kertoi, että hän olisi hypännyt Australiassa yhden hypyn 5.100 metrin korkeudesta, joka oli hänen korkeimmalta tehty hyppynsä. Samassa lehtijutussa hän antoi mahdollisille laskuvarjohyppääjäkandidaateille neuvon: ”*Sen neuvon annan, etteivät yli 70 kilon painoiset miehet yrittäisi laskuvarjohyppyä, ellei k.o. henkilöllä ole erikoisen vahva urheilijan ruumis*”.

Erholla oli myös lentolupakirja. Erho palasi takaisin Suomen ilmavoimiin vuonna 1931. Hän toimi Malmin lentoaseman päällikkönä vuosina 1940-1945, jonka jälkeen hän vietti loppuelämänsä Australiassa.



Ilmoitus, Queensland Times'issa, 2.6.1928. Näytöksen ajankohta 9.6.1928. Kuva: via Pasi Pirttikoski

Suomalaiset laskuvarjourheilijat paljastivat 19.4.1977 Erhon 80-vuotispäivänä Vammalassa muistolaatan ensimmäisen laskuvarjohyppääjämme kunniaksi. Muistolaattaa olivat paljastamassa Tampereen Laskuvarjo-kerhon **Olli Rusila** ja **Matti Sammatti** sekä **Lars Bäckström** Ilmailuhallituksesta (entinen porilashyppääjä). Erhosta kertovia tarinoita löytää myöhemmin tässä historiategoksessa. Lisäksi Senior Skydivers ry:n sivuilta löytyy linkkejä useisiin Erhoa koskeviin kirjoituksiin ja lehtijuttuihin.

Nykyhyppääjällä on Erhossa ihmettelemistä. Mies lähtee ensimmäiselle hypylleen lentokoneesta täysin itsenäisesti, lähes ilman minkäänlaista koulutusta tai ohjausta – ainoastaan pelastautumishyppyä kiintopallosta koskenutta lukuun ottamatta - matkustaa hyppylennolla koneen ponttonin päällä laskuvarjo sylissään, ilman varavarjoa hyppykorkeuteen, josta suorittaa onnistuneen vesihypyn. Kukahen sen on keksinyt, että laskuvarjolla hyppääminen olisi muka vaarallista ilman asianmukaista koulutusta ja varusteita ...

Helsingin Sanomat 18.6.1922

Helsingin Sanomat 26.6.1922

Ilmailu 6-7/91

Timo Heinonen: Thulinista Hornet'iin; 75 vuotta Suomen ilmavoimien lentokoneita (K-SIM:n julkaisu 3, Gummerus 1992).

Laskuvarjourheilu 2/77 (20)

Suomen Kuvalehti 9/1928 (338 – 339)

Vääpeli Kopran lentopäiväkirja via Raimo Heikkinen

Lutnantti Erhon kirje Ilmailuvoimien Esikunnalle 9.6.1922 via Raimo Heikkinen

Ilm.VE/Tekn.Toimisto F22, Caudron G.3. 1.D.12, Lentoraportti[lennosta 28.6.1922] via Raimo Heikkinen

Kalevi Keskinen, Kari Stenman: Suomen Ilmavoimien Lentokoneet 1918 – 1993 (AR-kustannus Oy 1992)

Kouvolan sanomat 13.10.1966

Keskuslukko 1/98 (37 – 39)

AERO 7/1922

AERO 8 – 9/1922

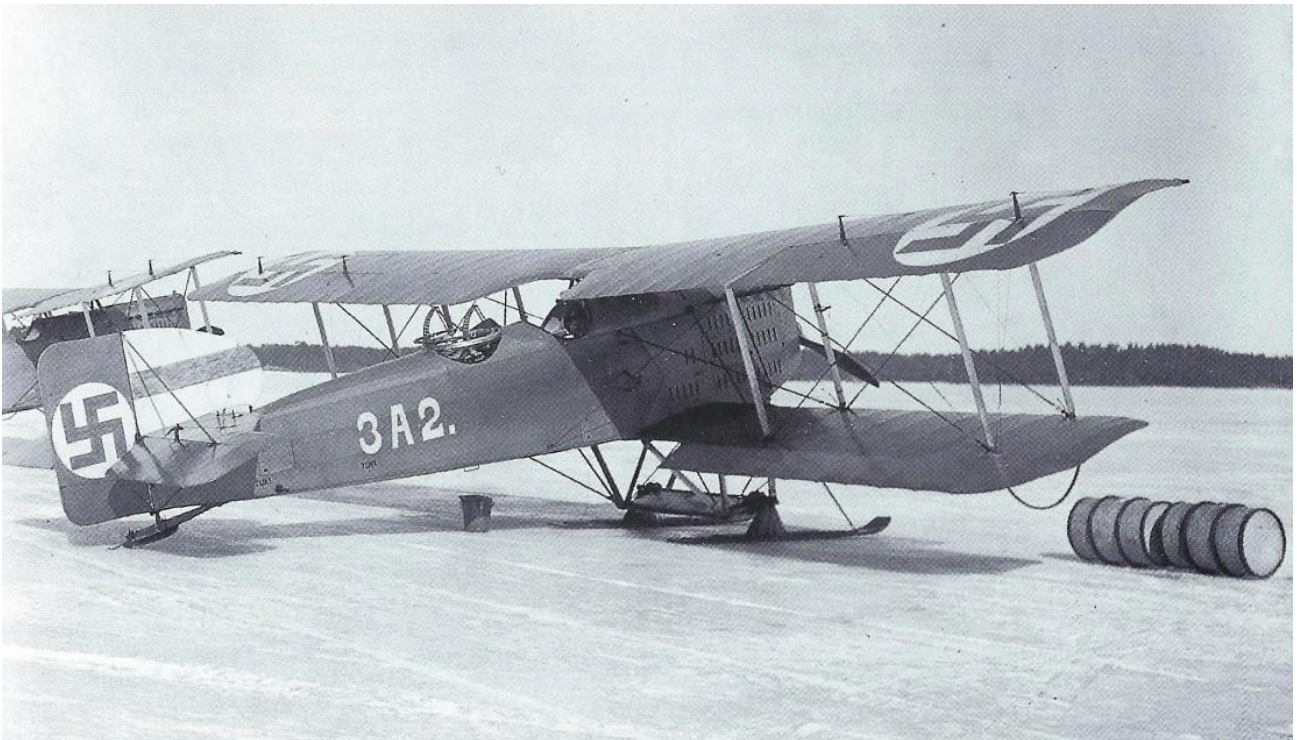
Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 3/2013 (21 – 23)

Mikko Uola 1994: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 – 1994 (238)

Seura 8/1941

## Näytöshyppy Suomen Ilmailuklubin lentokilpailun yhteydessä

Lutnantti **Eero Erho** jatkoi hyppyraansa seuraavana vuonna. Hän suoritti näytöshypyn SIL:n edeltäjän Suomen Ilmailuklubin järjestämän lentokilpailun yhteydessä 16.2.1923 Breguet 14.A2 -tyyppisestä lentokoneesta n. 400 metrin korkeudesta.

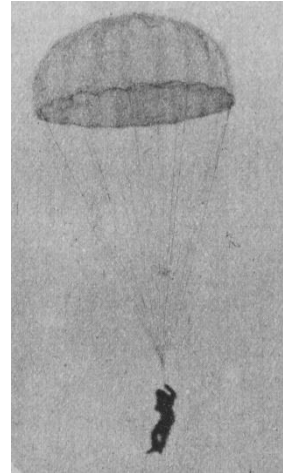


Breguet 14.A2. Kuva: Ilmavoimat

Ilmailuklubin lentokilpailut järjestettiin suuren talviurheilutapahtuman ”Suomen Talvikisat” yhteydessä. Kilpailun lajeina olivat lentokilpailun ja siihen liittyneen Erhon näytöshypyn lisäksi muun muassa hiihtoa, jääpalloa, ammuntaa, porojelua (!), ratsastusta ja autokilpailu.

Vieressä on Suomen Kuvalehdessä ollut valokuva otsikolla ”Luutn. Erhon hyppy laskuvarjostimella lentokoneesta”. Ilmailuun liittyvät kuvat ja tekstit olivat lehdessä vain osa laajaa talviurheilutapahtumaa kuvannutta artikkelia.

Kuva: Suomen Kuvalehti 8/1923 (228)



Laskuvarjohyppy – uutena lajina Suomessa – muodostui lentokilpailun kohokokhaksi, joka huomioitiin näkyvästi tiedotusvälineissä. Helsingin Sanomien nimimerkki ”Tiitus” (toimittaja **Ilmari Kivinen**) kirjoitti asiasta seuraavasti:



Eero Erho. Kuva:Keski-Suomen Ilmailumuseo

”Kello oli neljänestä vaille kolme, kun se lentokone, josta hra Erhon oli määrä hypätä alas, kohosi jäältä ilmaan. Kierrelleen kilpailupaikan yläpuolella kohosi kone, jossa oli ohjaajana vääpeli **[Niilo] Ahlgren** ja kolmantena miehenä tasapainon vuoksi vääpeli **[Antti] Hämäläinen**, nopeasti yhä korkeammalle ja korkeammalle.

Luutnantti Erhon alkuperäisenä tarkoituksena oli hypätä alas 800 – 1000 metrin korkeudesta. Pilvisen sään takia luopui hän kuitenkin tästä suunnitelmastaan ja pudottautui alemmaksi. Vaikka olihan sitä sieltäkin vielä matkaa puoli kilometriä Kruunuvoorenselän jäähän.

-----

Jännittyneet katsojat näkivät lentokoneen kyljestä eriävän ja putoavan alaspäin tumman esineen, jota seurasi joku vaalea suikale. Tumma esine oli luutnantti Erho ja se vaalea suikale levittäytyi seuraavassa silmänräpäyksessä komeaksi puolipallon muotoiseksi laskuvarjoksi, jonka nuorissa riip-pui peukaloisen kokoiselta näyttävä elävä olento.

-----

Aluksi näytti siltä kuin aikosi luutnantti Erho lähteä leijaillemaan vastavierailulle Viroon, josta lentokilpailujen aikana virolainen postilentokone oli kilpailupaikalle saapunut. Tuuli painoi laskuvarjoa taakkoineen jonkun satasen metriä Suomenlinnaan päin. Mutta sitten muisti maan vetovoima, että silläkin oli jotakin sanottavaa asiassa, ja laskuvarjo alkoi tasaisesti painua alas. Viisi minuuttia sen jälkeen, kuin lentokone oli kohonnut ilmaan, tunsu hra Erho taas kiinteän jään jalkojensa alla.”

Ennen Erhon hyppeä oli liikkeellä huhu, jonka mukaan hänen käyttämänsä laskuvarjo olisi sota-ajan tuote, jonka turvallisuudesta valmistajatehdas ei vastaisi. Huhun todenperäisyydestä ei ollut tietoa. Huhu ilmeisesti vielä nosti Erhon hypyn arvostusta: olipa rohkeaa hypätä ylipäätään ja vielä huonolla laskuvarjolla ....

Myös ilmailuvoimien omassa AERO-lehdessä hehkuteltiin kovin tähän aikaan vielä harvinaista hyppyä. Lehdessä saattoi myös olla eräänä taustavireenä lisätä ilmailuvoimien lentäjien luottamusta ja kiinnostusta tätä pelastusvälineenä vielä uutta laitetta kohtaan. Lehti hehkutti Erhoa ja hänen sankarillisuuttaan seuraavasti:

*Tämän [lento]kilpailun jälkeen seurasi kilpailujen parhain vetonumero, **laskuvarjohyppy**, jonka suoritti luutn. E r h o, joka ei ole mikään "keltanokka" tällä alalla. Breguet-koneella nousivat lentäjät n. 400 m. korkeuteen luutn. Erho'lla mukanaan pieni laukku, jossa laskuvarjo säilytettiin. Kone liiteli ensiksi muutamia kertoja kilpailupaikan yläpuolella, silloin yht'äkkiä huomattiin rohkean lentäjän suoristautuvan ja nousevan koneen rungon laidalle. Silmänräpäyksen ajan, jolloin katselijat äärimmäisyyteen saakka jännittyneinä seurasivat hänen jokaista liikettään, seiso i hän siellä ja sitten hän yht'äkkiä syöksyi alas avaruuteen.*

*Tämä, joka kesti vain muutaman sekunnin, tuntui alussa kamalalta, mutta kun laskuvarjo aukeni, puhkesi riemuhuuto. Rohkea lentäjä läheni hiljaa mutta varmasti jään pintaa, jonne hän n. 30 sekunnin kuluttua kauniisti hypäten saapui.*

*Että tarvitaan koko paljon rohkeutta laskuvarjohypyn suorittamiseen, on itsestään selvää. Erikois-  
tuntijat selittävät kuitenkin, ettei tämä ole niin vaarallista, miltä se näyttää., pääasia on, että lasku-  
varjo on huolellisesti laukussa ja että nuorat ovat määrättyissä taitteissa. Pienikin eroavaisuus näis-  
tä säännöistä voi käydä turmiolliseksi henkilölle, joka suorittaa hypyn .....*

Hypyn aikoihin Erho oli tähystyspallokomppanian vt. päällikkö, joka oli saanut sinnikkäästi yritettyään luvan näytöshyppyyn Helsingissä.



Erhon hypypilotti ilmailutapahtumassa oli kapitulanttiväepeli Niilo Ahlgren. Kuva: AERO 1/23

Mikko Uola 1994: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 – 1994 (22)  
AERO 2/1923  
Kuva: Suomen Kuvalehti 8/1923 (228)

## Uusi ilmailulaki

Suomessa julkaistiin uusi ilmailulaki, joka korvasi vuodelta 1918 olleen asetuksen N:o 118. Ilmailulaki julkaistiin 25.5.1923 ja se astui voimaan viikkoa myöhemmin 1.6.1923. Uudessa laissa käsiteltiin ainoastaan ilma-aluksia ja niiden lentotoimintaan liittyviä ehtoja, rajoituksia, määräyksiä ja rajoituksia. "Laskuvarjostimista" tai vastaavista välineistä tai laitteista ei ilmailulaissa mainittu mitään. Lain allekirjoittaja oli Presidentti **K. J. Ståhlberg** ja kulkulaitosten ja yleisten töiden Ministeri **Erkki Pullinen**.



Käytännössä kaikki laskuvarjohypyty tähän aikaan olivat sotilastoimintaa tai siihen liittyvää koulutus- tai esitteilytoimintaa sekä lentonäytöksissä ilmailu- ja maanpuolustusaatteen levittämistä.

AERO 6/1923

## Laskuvarjohyppykilpailut Ranskassa

Ranskassa, Pariisin lähellä sijaitsevassa Vincennes'issä järjestettiin AERO-lehden terminologiaa käyttäen ”Vincennes'in Propaganda-lentopäivät” 20. – 22.6.1925. Lentopäivät olivat ilmailunäyttely, jossa senaikaista lentokalustoa esiteltiin laajasti ja monipuolisesti. Paikalla nähtiin myös laskuvarjohyppyjä. Tilaisuus veti hyvin yleisöä: kolmena näyttelypäivänä paikalle saapui yhteensä 270.000 katsojaa. Tapahtumassa kertoneessa lehtijutussa korostettiin, että ilmailusta kiinnostunut yleisö näytti olevan pääosin aivan tavallisia kansalaisia, vaikka kenties parempaakin väkeä saattoi olla joukossa.

Tilaisuudessa pidettiin laskuvarjohyppykilpailu, joka aivan ilmeisesti sai paikalla olleen AERO-lehden ilmailutoimittajan haltioitumaan:

*”L a s k u v a r j o s t i n – h y p p y k i l p a i l u s s a o l i o s a n o t t a j i a r u n s a a s t i j a s u u r i m m a k s i o s a k s i n a i s i a . N i i t ä t u l i k i n a j o i t t a i n m e l k e i n s a t a m a l l a a l a s . T ä s s ä k i n k i l p a i l u s s a p i t i l a s k e u t u a m a h d . l ä h e l l e m ä ä r ä t t y ä m a a l i a , s i i s a r v i o i d a o i k e i n t u u l e n v o i m a k k u u s . S i l m i i n p i s t ä v ä o l i v a r j o s t i m i e n l i i t o k y k y . H y p y t s u o r i t e t t i i n 3 0 0 m e t r i s t ä j a o n n i s t u i v a t k a i k k i h y v i n . H u v i t t a v a o l i e r i k o i s e s t i e r ä ä n n e i t o s e n a l a s t u l o . H ä n k u n h y p p ä s i p e l k ä s s ä h a m e e s s a – s i i s i l m a n t a v a l l i s t a l e n t o p u k u a . K a n s a r i e m u i t s i j a k a i k k i k i i k a r i t s u u n n a t t i i n h ä n e e n .*

*Paras hyppy oli 45 m. maalista, yleensä n. 200 - 400 mtr.*

Ilmailutapahtumassa oli taitolentojen ja muiden lentoesitysten lisäksi myös ilma-akrobaatti, joka käytti välineenään myös laskuvarjoa. Hänen esityksensä saivat myös hyvin palstatilaa ilmailunäyttelyä kuvaavassa jutussa:

*”... R o m a n e s c h i o l i k u i t e n k i n k i l p a i l u j e n s a n k a r i . H ä n e n e s i t y k s e n s ä k u u l u v a t m a h d o l l i s e s t i k y l l ä l ä h e m m i n j o h o n k i n s i r k u k s e e n k u i n l e n t o n ä y t ö k s e e n m u t t a o l i v a t j o k a t a p a u k s e s s a m i e l e n k i i n t o i s i a j a s e l l a i s i a j o i t a t ä h ä n s a a k k a o l e m m e p i t ä n e e t a m e r i k k a l a i s e n a b l u f f i n a .*

*Laskutelineeseen kiinnitetty, n. 15 m. pituinen köysi lasketaan koneesta alas. Sen päähän, jossa on trapetsi, kiipee taiteilija ja suorittaa erinäisiä temppuja – kaikki tämä koneen lentäessä muutamassa kymmenessä metrissä katselijoitten yläpuolella. Ymmärtää, että tällainen urheilu vaatii voimia, näppäryyttä ja ennenkaikkea uskallusta. Se herättikin ranskalaisessa yleisössä suunnaton ihailua.*

*Kone nousee korkeammalla, R o m a n e s c h i n j a t k a e s s a v a a r a l l i s t a l e i k k i ä ä n . Y h t ä k k i ä n ä e m m e h ä n e n p u t o a v a n . H i r v e ä m e l u s y n t y y y l e i s ö n j o u k o s s a . N a i s e t k i r k u v a t p e l ä s t y n e i n ä , j o k u m e n e t t ä ä t a j u n t a n s a . . . . . T ä m ä e i k u i t e n k a a n k e s t ä m o n t a a s e k u n t t i a s i l l ä j o n ä e m m e s u u r e n l u m i v a l k o i s e n l a s k u v a r j o n j u h l l i s e s t i a v a u t u v a n s i n i s t ä t a i v a s t a k o h t i . S e n v a r a s s a r i i p p u u R o m a n e s c h i y h ä e d e l l e e n t e m p p u i l l e n m a t k a l l a a n m a a n k a m a r a a k o h t i . Y l e i n e n h e l p o t u k s e n h u o k a u s k u u l u u . K i l p a i l u n j ä r j e s t ä j i e n p i e n i y l l ä t y s o n n i s t u u e r i n o m a i s e s t i .*

*Ja toinen vielä seuraa. N. 100 metrissä R o m a n e s c h i j ä l l e e n p u t o a a k u i n k i v i , l a s k u v a r j o n a j a u t u e s s a e r i l l ä ä n t u u l e n m u k a n a . . . . . R . o n l e i k a n n u t p o i k k i k ö y d e n m u t t a h ä n e l l ä o n t o i n e n , j o k a n y t v u o r o s t a a n a v a u t u u . M y r s k y i s e t s u o s i o n o s o i t u k s e t t e r v e h t i v ä t h ä n e n m a a h a n t u l o a a n . K a n s a n v a a t i m u k s e s t a t e k e e h ä n k u n n i a k i e r r o k s e n a u t o l l a .*

*Näemme tummaihoisen kokonaan valkoiseen puetun laihakon miehen. Hermostuneet liikkeet, hymyilevä katse vilkas. Triumfiraattorin tavoin, ylösnostetuin käsin hän vastaa suosionosoituksiin.*

*Hänellä on jo 5-vuotinen kokemus alallaan, hänen hyppyjensä lukumäärän ollessa 146.”.*

Siis ensimmäiset tunnetut laskuvarjokilpailut on pidetty Ranskan maalla jo 20. – 22.6.1925 !!! Hyppynäytösnumero olisi kelvannut malliksi vaikka *Pilvien Huimapäille* 1940–1950 luvuilla tai Herra X:lle siellä Imatran suunnalla myöhemmin 1970 – luvulla ....

AERO 6/1925

## AERO-lehden julkaisija vaihtuu

Alkuaan AERO-lehti oli Suomen Ilmailuvoimain esikunnan toimittama julkaisu. Se oli alkanut ilmestyä vuonna 1921. Lehti oli puolustusvoimien julkaisu, joka kävi selväksi sisältöön tutustuttaessa. Vuoden 1926 alussa lehden julkaisijaksi tuli Ilmavoimien Upseeriyhdistys ja Suomen Ilmapuolustusliitto (SIPL).



Lehti oli sisällöltään alkanut hieman lipsua myös siviilimaailman suuntaan vuodesta 1925 alkaen. Painopiste oli luonnollisesti – huomioiden molemmat julkaisijayhteisöt – sotilaallinen. Juttujen lomaan alkoi kuitenkin jonkin verran ilmestyä myös siviilejä kiinnostavaa aineistoa, josta esimerkkinä juttu ”*Vincennes’in Propaganda-lentopäivät*” 20. – 22.6.1925. Lehti oli pitkään ainoa ilmailujulkaisu Suomessa.

AERO 1/1926

## Ilmailuvoimat tutkistelevat laskuvarjoja ja niiden tarpeellisuutta

Puolustusministeriön Insinööriosasto oli jo vuoden 1923 lopulla tilannut Heinecke-merkkisiä laskuvarjoja Tähystyspallokompanialle, mutta tammikuussa 1924 saapuneiden laskuvarjojen käytöstä ei ole tietoja. Suunniteltuun tarkoitukseen niitä ei tiedetä käytetyn. Tähystyspallokompania lakkautettiin jo ennen laskuvarjojen saapumista toukokuussa 1923.

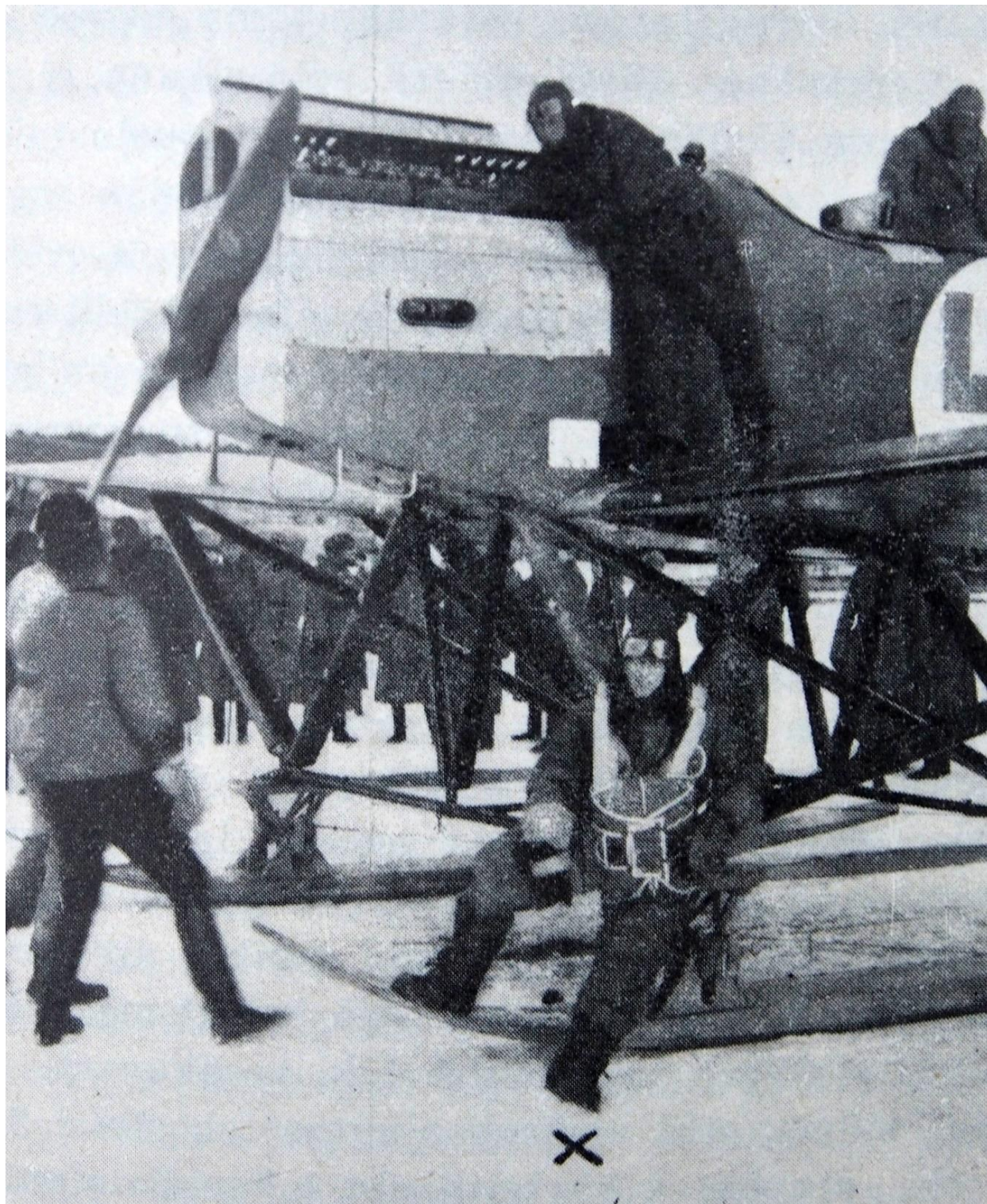
Laskuvarjojen käyttömahdollisuuksia ja tarkoitukseen sopivia laskuvarjoja kuitenkin tutkailtiin. Tästä on esimerkkinä Pariisissa Suomen ilmailuasiamiehenä toimineen jääkärimajuri **Mårtenssonin** kirje, jossa hän kertoo laskuvarjohyppykilpailuista ja niissä käytetyistä varjotyypeistä. Kirjeen mukaan Australiassa oleva puolustusvoimien kapteeni Erho olisi ostanut kilpailussa parhaiten menestyneen Robert –laskuvarjon. Tästäkin saattoi ilmeisesti päätellä jotakin ...

AERO-lehdessä julkaistiin vuosina 1926 ja 1927 useita artikkeleita, joissa pohdiskeltiin erityyppisten laskuvarjojen erinomaisuutta ja soveltuvuutta puolustusvoimien käyttöön. Todettiin, myös, että muissa pohjoismaissa on jo säädöksiä laskuvarjoista, mutta ei vielä Suomessa. Näissä artikkeleissa pohdiskeltiin Irvin, Heinecke, Salvator ja Thörnblad laskuvarjotyyppien ominaisuuksia. Naapurimaassamme Ruotsissa oli jo laskuvarjojen valmistus käynnissä. Eräässä artikkelissa mainittiin Suomessa vuoden 1920 laskuvarjohypystään tunnetun Raoul Thörnbladin suunnitteleman laskuvarjon ”... saavuttaneen viranomaisen täyden suosion”.

Puolustusvoimien laskuvarjohankinnat käynnistyivät vasta vuoden 1926 alussa. Ilmailuvoimien virkaatekivän komentajan, vs. jääkärimajuri **Vuoren** mielestä (1.2.1926) ”... Vaikkakaan laskuvarjostimia rauhan aikana ehkä ei pidetä tarpeellisina, ovat ne sodan aikana välttämättömät. Näin ollen olisi niiden käyttöön ajoissa

*tutustuttava ...*” Ja siitä käynnistyivät hankintaan tähtäävät toimet, joita ei kuitenkaan tässä kirjoituksessa käsitellä tarkemmin, eräitä esittely- ja hyppytapauksia lukuun ottamatta.

Hankintoihin liittyi Irvin – laskuvarjotehtaan esittelykäynti Suomessa 1927. Mukana delegaatiossa oli myös itse **Leslie Irvin**, joka ei kuitenkaan enää itse hypännyt. Laskuvarjoesittelyssä esittelyhypyn suoritti 10.2.1927 tehtaan puolesta Mr. **Ford**. Samassa Santahaminassa tapahtuneessa tilaisuudessa hyppäsi myös suomalainen luutnantti **Martikainen**, joka lehtitiedon mukaan myös käytti Irvin -laskuvarjoa. Lehtijutun mukaan ainakin Martikaisen ”*Hyppy onnistui kaikin puolin ja vaikka jää olikin rosoinen tapahtui maahanlasku onnellisesti eikä hyppääjää vähääkään loukkaantunut*”.



Luutnantti Martikainen (X) valmistautumassa koehyppyyn Irvin-laskuvarjolla Santahaminassa 10.2.1927. Kuva: AERO 1/1927



Lutnantti Martikainen hyppää Santahaminassa koehyppyä Irvin-laskuvarjolla 10.2.1927. Kuva: AERO 1/1927.

Yksityiskohtaisempia tietoja puolustusvoimien laskuvarjohankinnoista on löydettävissä Suomen Ilmailuhistoriallisen Lehden numeroissa 2/2013 – 3/2014 olleessa **Pentti Mannisen** erinomaisessa kirjoitussarjassa ”Laskuvarjot Suomen ilmavoimissa 1918 – 38”.

Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 3/2013 (21 – 24)  
Viikko Sanomat 13/1968 via Pasi pirttikoski  
AERO 1/1927  
AERO 5/1927  
AERO 6/1927

## Ilmailuvoimien ensimmäinen laskuvarjostinkurssi

Laskuvarjojen hankintaan ja käyttöönottoon liittyvät toimet jatkuivat ilmailuvoimissa henkilöstön koulutuksella. Laskuvarjoja oli jo saatu 11.1.1927 päivätyn pöytäkirjan liitteen mukaan kaikkiaan 30. Näistä harjoitusvarjoja oli 7, ohjaajavarjoja 15 ja tähyistäjavarjoja 8 kappaletta. Määrä ei tietenkään ollut riittävä laajempaan käyttöön. Tarkoitus oli antaa koulutusta pienemmille ryhmille ja kokeilla laskuvarjojen käyttökelpoisuutta tulevia ja kattavampia laskuvarjohankintoja varten.

Ilmailuvoimat järjesti Santahaminassa hyppykurssin 15. – 21.3.1927. Kurssille osallistui upseereita tai aliupseereita eri ilmailuosastoista. Kurssilaisten oli määrä jakaa saamiaan oppeja omissa osastoissaan. Kurssilla perehdyttiin laskuvarjojen pakkaamiseen, säilytykseen ja varastointiin. Ja tietenkin opastettiin itse hyppy-tapahtumaan. Kurssi ei kuitenkaan sisältänyt hyppyä osanottajille, mutta kurssilaisille esiteltiin muutama mallisuoritus.

Laskuvarjourheilu – lehden mukaan tämä ensimmäinen kurssi uutisoitiin AERO-lehden numerossa 2/1927 seuraavasti:

*”Suomen ilmavoimat saivat ensimmäiset laskuvarjonsa vuoden 1927 alussa Yhdysvalloista. Kotimaisten opettajien saatua koulutuksensa järjestettiin Santahaminassa ”laskuvarjostin-kurssit” muutamalle upseerille jokaiselta ilmaluosastolta, jotka vuorostaan harjoittivat kukin osastollaan lentävän henkilökunnan laskuvarjostimen käyttöön. Santahaminan kurssit, joilla opettajina toimivat kapteeni **Railio** ja insinööriluutnantti **Rauhamaa**, alkoivat 15.3. ja loppuivat 21.3. Kursseilla opetettiin laskuvarjostimen pakkausta, säilyttämistä ja varastoimista sekä lopuksi annettiin opetusta varsinaisessa laskuvarjostinhyppäyksessä.*



Hyppykurssin hyppy Santahaminassa 21.3.1927. Kuva: Ilmavoimat

*Kurssin loputtua suoritettiin kaksi laskuvarjostinhyppyä 500 - 600 metrin korkeudesta. Hyppääjinä olivat vänrikki **[Gustaf] Magnusson** ja vääpeli **[Martti] Salonen** ja laskuvarjostimet toimivat täysin moitteettomasti, joten hypyt tapahtuivat ilman minkäänlaista häiriötä.”*

Hyppykoneena kurssilla oli I.V.L A.22. Hansa (IL-67). Hyppääjä joutui istumaan koneen suksen takaosan päällä lentoalähdöstä uloshyppyyn saakka. Koska lentäjä ei omalta paikaltaan nähnyt hyppääjää, piti koneessa olla tähystäjä, jonka välityksellä yhteydenpito lentäjän ja hyppääjän kesken onnistui.

AERO 8/1927

Ilmailuvoimien Esikunta, Irving-laskuvarjojen vastaanottopöytäkirjan liite 11.1.1927 via Raimo Heikkinen  
Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 3/2013 (21 – 24)

## Näytöshyppy Suomen Ilmapuolustusliiton ilmailutapahtumassa

Suomen Ilmapuolustusliitto tempausi jälleen 25.3.1927 järjestämällä suuren ilmailutapahtuman, joka kuitenkin oli aikaisempia vastaavia tapahtumia viihteellisempi. Se merkitsi enemmän taitolentoesityksiä ja laskuvarjohyppyä. Niitä esittivät luutnantti **Reino Martikainen** ja vääpeli **Martti Salonen**. Ilmailutapahtumaa pidettiin tärkeänä ja onnistuneena tilaisuutena lentämisen ja ilmapuolustuksen tunnetuksi tekemiseksi ja *ilmailupro-pagandan* levittämiseksi.

Mikko Uola 1994: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 – 1994 (40)

## ”Ilman pelastusrengas” - laskuvarjostinjuttu Suomen Kuvalehdessä

Suomen Kuvalehti julkaisi maaliskuun lopulla 1927 ilmestyneessä numerossa jutun ”*Ilman pelastusrengas*”. Artikkelin oli kirjoittanut Suomen Kuvalehdelle Suomen Ilmapuolustusliiton asiamies maisteri **E. E. Kaila**. Jutussa esiteltiin kuvien kera, kuinka nykyaikainen laskuvarjo voi pelastaa ihmisiä. Sivun jutussa kerrotaan hieman laskuvarjohyppyjen historiasta. Sivulla on myös selvää tuote-esittelyä:

*”... Meillä ilmavoimien tilaamat laskuvarjostimet lienevät laadultaan kaikkein parhaita – Irving-tehtaan tuotetta Amerikasta, joita monet muut ilmailuvoimat käyttävät -, sillä niillä on tehty yli 3,000 hyppyä, joista vain kolme on epäonnistunut, eikä mikään näistä kolmesta tapauksesta johtunut laskuvarjostimesta – yksi selvä itsemurha ... ..”*

Suomen Kuvalehti 13/1927

## Laskuvarjoesittely ja näytöshyppy, Santahamina ja Utti

Laskuvarjohyppy jatkuivat edelleen sotilastoimintana. Italialainen luutnantti ”Lentävä päivänvarjo” **Prospero Freri** vieraili Suomessa heinäkuussa 1927. Hän kävi esittelemässä keksimäänsä *Salvator* laskuvarjoa. Hän suoritti esittelytarkoituksessa hyppyä Santahaminassa ja Utissa. Ensimmäinen hyppy oli vesihyppy Santahaminassa 15.7.1927 (erään lähteen mukaan 19.7.), hyppykorkeus oli 400 metriä. Hyppääjä laskeutui veden Santahaminan ja Vasikkasaaren väliin. Santahaminassa ei hypätty muita esittelyhyppyjä, koska arveltiin, että suolavedellä voisi olla haitallinen vaikutus laskuvarjosilkkiin.



Laskuvarjo-esittelijä Prospero Freri Santahaminassa 19.7.1923 vasemmalla puolellaan ilmailuvoimien komentaja eversti Vuori.  
Kuva: Ilmavoimat

Laskuvarjoesittely jatkui Utissa kaksi päivää myöhemmin 17.7.1927. Freri hyppäsi uudella laskuvarjotyypillä, jolla ei ollut vielä hyppykelpoisuutta, koska pakollinen koepudotus oli vielä suorittamatta. Voidaan arvella, että hyppykelpoisuus tuli todennettua, kun Freri jäi henkiin.



Prospero Freri lähdössä hyppylennolle Hansa-lentokoneesta (IL-113). Kuva: Ilmavoimat

Utissa hyppäsivät myös suomalaiset. Luutnantti **Harju-Jeanty** hyppäsi Ilmailuvoimien Irving –laskuvarjolla. Kersantti **Teittinen** uskaltautui kokeilemaan Frerin esittelemää Salvator –laskuvarjoa. Teittinen ei kuulunut lentävään henkilökuntaan, mutta oli ilmoittautunut vapaaehtoiseksi hyppääjäksi. Aeron mukaan

*”... Hänet valittiin erikoisesti näytteeksi siitä, miten ei-ammattitaitoinenkin voi varjoa oikein käyttäen laskeutua loukkaantumatta lentokoneesta. Hyppy suoritettiin samalla varjolla, millä luutnantti Freri suoritti hypyn Santahaminassa.”*

Aeron jutusta voidaan päätellä, että kirjoittaja on pitänyt lentäjiä hyppäämisen ammattilaisina, koska he kerän ovat lentäjiä – vaikka heilläkin olivat kysymyksessä hyppyuran ensimmäiset kokeilut. No, ovathan lentäjät tietenkin jo tuolloin olleet parempia kuin ihmiset ...

Harju-Jeanty innostui hypystä niin, että hyppäsi tasan kaksi kuukautta myöhemmin näytöshypyn Etelä-Pohjanmaan ilmailupäivillä Kauhavalla.

Laskuvarjourheilu 2/77 (21) (alkuperäinen lähde tuntematon, mahdollisesti Aero -lehti)  
Lentovarikon historia 1918 – 2000, Lentovarikon kiltä 2003 (via Pasi Pirttikoski)

## Etelä-Pohjanmaan ilmailupäivät

Etelä-Pohjanmaalle päätettiin perustaa *Etelä-Pohjanmaan Ilmapuolustusyhdistys* vuoden 1917 tapahtumien innoittamana (*”vapautustaistelu, 10 vuotta kuuluisista Lapuan päivistä 1917”*). Yhdistys perustettiin Kauhavalle ja kummeiksi kutsuttiin ”kaikki Suomen lentäjät”. Vapautustaistelun juhlistamiseksi järjestettiin 17. – 18.9.1927 ilmailupäivät, jossa oli luonnollisesti ilmailuohjelmaa, olihan kysymyksessä ilmapuolustusyhdistys. Tilaisuuteen saatiin pieni siviilimäinen vivahdus, kun paikalle oli saapunut AERO-yhtiön kone.

Näytös oli kuitenkin hyvin sotilaallinen, samoin oli näytöksen huipentumaksi hankittu laskuvarjohyppy, jota AERO-lehti kuvaili seuraavasti:

*"Luutnantti Harju-Jeantyn noustessa laskuvarjopakkoineen ilmaan kohosi jännitys kansanpaljoudessa huippuunsa: lentokone liitelee kentän laidalle kokoontuneen monituhatpäisen joukon päällä, tekee kierroksen, toisen, kolmannen, nousee, laskee – joko hyppää? – ei vielä – nyt! - ei sittenkään, mutta nyt, musta piste vierähtää ulos koneesta, syöksyy maata kohden – tuntee, kuinka tuhansien henki salpautuu yhteen ajatukseen: "varjo ei varmasti avaudu!", kun samassa valkea kangas levähtää auki, muutama kymmenen metriä maanpinnasta, ja hyppääjä laskeutuu varmasti maan kamaralle.*

*Jännitys laukeaa eläköönhuutoon ja auton saapuessa hyppääjän keralla raastetaan hänet autosta ja kannetaan riemusaatossa väkijoukon keskelle ...."*

Nykyhyppääjällä saattaa tulla kademieli lukiessaan muinaishyppääjien saamista hurmioituneesta vastaanotosta heidän näytössuorituksistaan.

AERO 8/1927

## Laskuvarjohyppy Viipurin ilmailupäivien päänumerona

Karjala-lehden artikkelissa kerrottiin otsikolla *"Valtaisa ilmailupäivä eilen Viipurissa"* Ilmapuolustusliiton ja puolustusvoimien yhteisin voimin 1.4.1928 järjestetystä lentonäytöksestä, joka ajan tapan palvelu maanpuolustuspropagandaa. Siviili-ilma-aluksia paikalla edustivat Aero Oy:n ja puolisolitaallisen järjestön Ilmapuolustusliiton lentokoneet. Ohjelma oli tavanomaisen sotilaallinen. Karjala-lehti nimesi näytöksen päänumeroksi laskuvarjohypyn, jota lehti kuvaili näin:

*"... Näytöksen päänumerona oli rohkea laskuvarjostinhyppy, jonka suoritti vänrikki (Åke) Viksten. Suuressa korkeudessa pudottautui hän lentokoneesta, varjostin avautui, ja verkkaan leijaili pelkäämätön hyppääjä sen varassa maahan. – Hänen osakseen tulleet suosionosoitukset eivät olleet aiheettomat ..."*

Karjala-lehti 2.4.1928 via Mikko Uola 1994: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 – 1994 (49)

## Koivusen Heikki hyppäsi – tai ainakin Heikin haalarit

Olipa jälleen kerran ilmapuolustusliiton ilmailutapahtuma: Kemin lentopäivät 29.6.1928. Tapahtumaan osallistui runsaasti ilma-aluksia sekä ilmailuvoimista, että muista ilmapuolustusyhdistyksistä. Tällä kerralla näytöksen kohokohta – laskuvarjohyppy – hoidettiin toisin. Yleisö seurasi taivaalla lentävää IL-konetta (Hansa), kun yhtäkkiä havaittiin miehen putoaminen korkealla kiertelevästä IL-koneesta. Lähteet kertovat jatkosta:

*"Kaikki tämä oli edellisen jälkeen liian "jännää". Vasta sitten kansan henki pääsi syvällä huokauksella salpauksestaan, kun laskuvarjo levittäikse putoavan miehen yläpuolelle, muuttaen hurjan syöksyn hitaaksi laskuksi. Sinne se laski Ruutin rantaan, ja kansa riensi mustana masana sinne puristamaan urhoollisen hyppääjän kättä. – Koivusen Heikin "overalls" siellä vain sahajauhoilla täytettynä alas tuli, sillä näillä varjoilla ei anneta elävien miesten hypätä. mutta kaikesta huolimatta kiertää kansan suussa huhu, että mies siellä sittenkin oli ..."*

Kun ei saatu oikeaa, elävää hyppääjää paikalle, sahajauho-ukkokin kelpasi näytöksen kohokohdaksi. Samaa ohjelmansuorittajaa käytettiin myöhemmin jonkin verran myös muissa näytöksissä lähivuosina, esimerkiksi Vaasassa pidetyillä kaasu- ja ilmailupäivillä maaliskuussa 1930.

Jaakko Alakulppi: Lapin ilmailuhistoria I, Enontekiön kuumailmapallostasta 1799 Lapin ilmasotaan 1944-1945, Lapin maakuntamuseon julkaisuja 9 (1999)(107)  
AERO 10/1928  
AERO 4/1930



## Ranskassa hypättiin korkealta

Vertailun vuoksi pieni aikakauden pikkutieto maailmalta: Belgialainen lentokapteeni **Coppens** hyppäsi loka-kuun 1928 alussa aika korkealta: 6.000 metrin korkeudelta. Hyppysuorituksen teki siitä uutisoineen AERO-lehden mukaan erityiseksi se, että kapteeni Coppensilla oli ainoastaan toinen jalka jäljellä. AERO:n mukaan tämä oli korkeimmalta tehty hyppy Euroopassa. Maailman hyppykorkeusennätys (sellaista ei kuitenkaan vielä tuolloin virallisesti käsitelty) oli lehden mukaan 7,450 m (25,406 jalkaa). Ennätyksen haltija oli kapteeni **Stewens**, joka käytti hypyllään Irvin-mallista laskuvarjoa.

AERO 10/1928

## Järkyttävä tapaus: Laskuvarjohyppääjä putosi puuhun

Vääpeli **Salonen** suoritti Utissa 12.11.1928 vertailuhyppyä, jonka tarkoituksena oli selvittää italialaisen Salvatore-laskuvarjon vajoamisnopeutta Irvin-laskuvarjoon, jolla oli jo aiemmin suoritettu useita koehyppyjä. Hyppääjä arvioi kuitenkin varjon ajautuman väärin, jonka vuoksi laskeutuminen ei tapahtunut suunnitellulle alueelle. Salosen käyttämässä Salvatore-varjossa kantopunokset lähtevät hyppääjän selkäpuolelta, joten ohjaaminen ei ollut mahdollista. Irvinissä kantopunokset lähtevät hyppääjän olkapäiltä, joka mahdollistaa kuvun jonkin asteisen ohjaamisen kantopunoksista vetämällä.

Laskuvarjo takertui puuhun, mutta se saatiin irrotettua ilman vaurioita. Myöskään mies ei kärsinyt vaurioita. Joillakin katselijoille ehti jo toivo herätä, että voisivat ostaa rikkoutuneen laskuvarjon kuvun paitakankaaksi. Toive ei kuitenkaan toteutunut.



Vääpeli Salosen koehyppy Salvatore-varjolla utissa 12.11.1928 päättyi puuhun. Kuva: AERO 12/1928

Laskuvarjohyppäjän jääminen puuhun oli siis vielä vuonna 1928 niin järjestyttävä tapaus, että valtakunnan ainoa ilmailujulkaisu kertoi tapahtumasta kuvien kanssa puolen sivun mittaisessa artikkelissa.

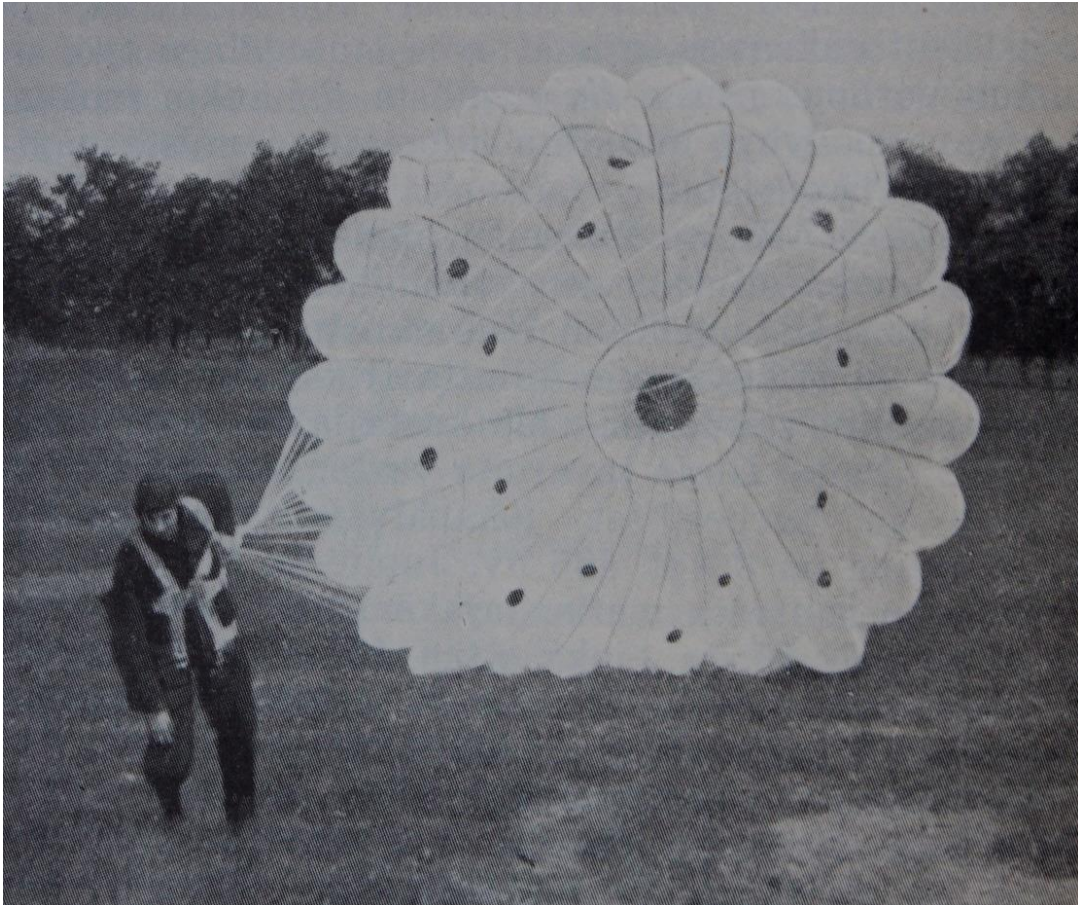
AERO 12/1928

## Lontoon ilmailunäyttely – laskuvarjojakin esiteltiin

AERO:n toimittaja oli piipahtanut Lontoon suuressa ilmailunäyttelyssä heinäkuun lopulla 1929. Siellä esiteltiin muun ilmailukaluston ohella myös laskuvarjoja. Esillä olivat suomalaisille tutut amerikkalaiset Irvinit, ruotsalaisen Thörnblad'in suunnittelema System Thörnblad. Irvinin ja Salvatorin osalta mainittiin laskuvarjon esittelyaineistossa, että sitä käyttävät muun muassa Suomen ilmavoimat.

Uutuutena oli ruotsalainen *Robur*, jota AERO:n kirjoituksessa esiteltiin näin:

*”Robur ... toimii joko automaattisesti tai käsin vetäisten. Robur on oikeastaan toisinto Thörnblad’ista. Automaattinen avautuminen on jollaintavoin kokonaan riippumaton käsinavaamisesta, joten varmuus on tavallaan kaksinkertainen. Itse varjossa on joustavia aukkoja, joiden avulla m. m. lisätään varjon mukavuutta s. o. vähennetään heilumista. Edelleen niiden vuoksi saattaa varjoa käyttää hyvin nopeistakin koneista hypätessä. Varjoa on selkä- ja istuinmallia....”*



Ruotsalainen Robur pelastusvarjo, jota esiteltiin Lontoon ilmailunäyttelyssä heinäkuussa 1929. Kuva: AERO 10/29

AERO:n kirjoituksesta on mahdollista päätellä, että laskuvarjot eivät olleet kirjoittajan vahvin asiantuntemuksen alue. Ilmailunäyttelyn laskuvarjoista on vielä todettava, että ne kaikki olivat pelastuskäyttöön suunniteltuja. Urheilukäyttöön ei näinä aikoina vielä laskuvarjoja suunniteltu. Laskuvarjourheilu sai vielä odotella tulemistaan, vaikka jo neljä vuotta aikaisemmin oli Ranskan Vincennes’in ilmailunäyttelyssä järjestetty tarkkuushyppykilpailu laskuvarjoilla.

AERO 10/1929

## Anna Kivimäki hyppäsi USA:ssa 1929

Suomalainen vuonna 1910 syntynyt **Anna Kivimäki** muutti vanhempiensa kanssa Kaustisilta Yhdysvaltoihin viisivuotiaana vuonna 1915. Kivimäki amerikkalaistui melko nopeasti käytyään koulua ja opiskeltuaan yliopistossa. Vuonna 1928 Kivimäki kiinnostui ilmailusta ja lensi lentolupakirjan Garden Cityssä (NY). Myöhemmin hän edistyi opinnoissaan ja hankki lisää lentokokemusta saavuttaen lennonopettajan pätevyyden.

Tämän tarinan kannalta Kivimäen tekee mielenkiintoiseksi se, että hänen ilmailuharrastuksensa ulottui myös laskuvarjohyppyihin. Fitchburgin lentoaseman historiikista löytyy maininta, että Anna Kivimäki on hypännyt Milfordissa, New Hampshiressa 30.8.1929. Historiikin mukaan Kivimäki – tai Kivimaki – oli ”*entinen Fitchburgin tyttö.*” Anna Kivimäen kokonaishyppymäärä ei ole tiedossa.



Anna Kivimäki nojaa lentokoneen siipeen noin vuonna 1929.  
Kuva: via Pasi Pirttikoski

Suomen Kuvalehti julkaisi vuonna 1932 parin sivun artikkelin ”*lentävästä tyttärestämme*” Anna Kivimäestä. Jutun lopussa kirjoittaja **Urpo Ahola** kuvaa pientä episodua, kuinka Annaan Amerikassa suhtauduttiin:

*”Lopuksi pieni amerikkalaisten ylitsepursuavaa ihastusta kuvaava juttu. Anna oli antanut laskuvarjostinhyppynäytteen suurelle kansanjoukolle. Hän putosi laskuvarjostimineen jonkun farmari **Wrightin** maissipeltoon, ja lähelletungeksinut tuhatpäinen ihmismassa tallasi maissipellon piloille. Tällöin tuumi farmari: Enpä perusta, vaikka nykisivät maissit juurineen pellost, kunhan vain saan nähdä rohkean ja urhoollisen tytön.*

*Toivottavasti hän näki Annan.  
Lentävät tyttäremme ovat valloittajia.”*

Suomen Kuvalehti 9/1932 (27.2.1932) (338 – 339)

<https://web.archive.org/web/20090109030920/http://www.fitchburgairport.com/museum/fitchburgairhist.html> 16.12.2015