

1930 - LUKU



Sirkka Kopra 8.4.1934: ensimmäinen Suomessa laskuvarjolla hypännyt nainen. Kuva: J. Martikainen via AERO 5/1934

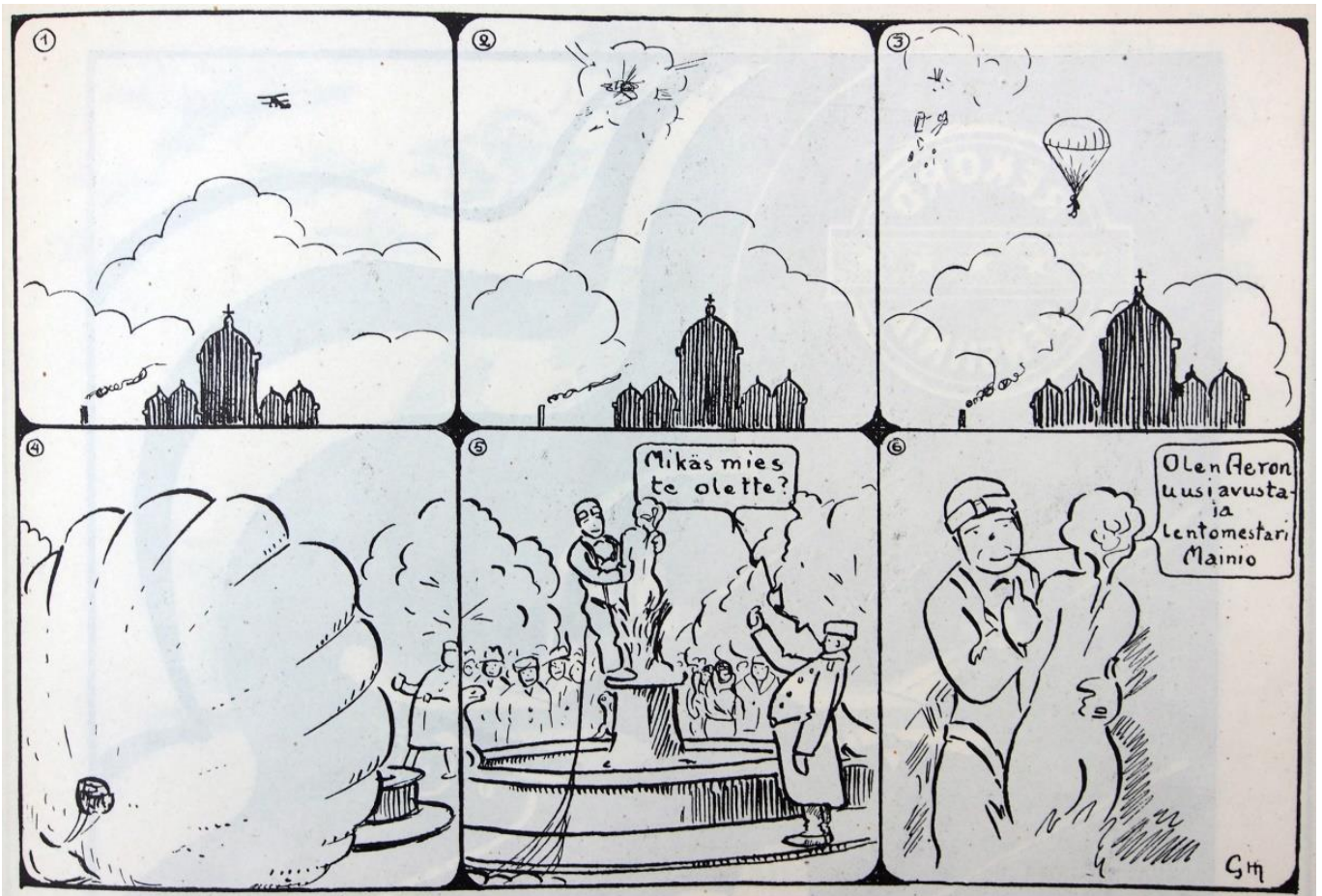
SILMÄYS 1930-LUVULLE

Suomessa laskuvarjolla hypättiin 1930-luvulla vähän. Lehdistä ei juuri laskuvarjohyppyuutisia nähty – ainakaan Suomesta. Kuten jäljempää käy ilmi, joitakin laskuvarjolla hyppäämiseen liittyviä uutisia sentään saatiin – pääasiassa ulkomailta. Niitä on otettu tähän teokseen mukaan osoittamaan, mitä maailmalla tapahtui. Ilmailu kuitenkin kiinnosti suurta yleisöä. Perusteellisempi paneutuminen Suomen Kuvalehden vuosikertoihin 1930-luvulla osoitti, että jokaisessa kerran viikossa ilmestyvän lehden numerossa oli keskimäärin vähintään yksi ilmailuun suoranaisesti tai välillisesti liittynyt uutinen. Laskuvarjohypyistä Suomessa ei kuvalehdessä uutisia ollut.

Puolustusvoimien piirissä hypättiin jonkin verran, pelastauduttiin ja koulutettiin sekä osallistuttiin näytöksiin. Tällä vuosikymmenellä nähtiin ensimmäinen suomalainen Suomessa laskuvarjolla hypännyt siviili – joka sattui olemaan nainen. Suurta kehitystä varusteissa tai hyppytekniikoissa ei nähty verrattuna 1920-luvun loppuun.

AERO-lehden tilaushankintakilpailu

1920- ja 1930-luvuilla lentonäytösten huippunumerona oli yleensä laskuvarjohyppy – henkilön tai ”kylmän kallen”. AERO-lehti käytti vuonna 1930 laskuvarjohyppyteemaa lehden tilaushankintakilpailua julkistaessaan:



Epäselväksi jäi, kuinka tilaushankkijoiden ja lehden kirjoittaja-avustajien rekrytointi näin hienon reklaamin avulla onnistui.



Leipämainos Suomen Kuvalehdessä 1.11.1930

Lehdissä ei juuri ollut uutisia suomalaisesta laskuvarjohyppytoiminnasta. Sarjakuvissa ja mainoksissa sentään laskuvarjoja nähtiin. Esimerkkinä näistä ovat edellä AERO-lehden sekä leipätehtaan mainokset. Mainosten lisäksi laskuvarjoja näkyi hassunhauskoissa sarjakuvissa aina silloin tällöin. Niistä löytyy malleja myöhemmin tässä kirjoituksessa.

Suomen Kuvalehti 1.11.1930
AERO 3/1930 (Maaliskuu 1930)

Laskuvarjo avautui koneessa tuhoisin seurauksin

Merilentoeskaderin IL 78 (I.V.L. A.22 4.G "Hansa") oli 28.4.1930 paikallislentoharjoituksessa, kun koneessa mukana olleen mekaanikko kersantti **Paavo Kuuselan** laskuvarjo vahingossa avautui vetäen hänen ulos koneesta. Kuusela törmäsi koneen peräsiimiin, jolloin ne vaurioituivat ja lentokone joutui syöksyyn, jota ohjaaja kersantti (AERO-lehdessä häntä kutsuttiin sekä alikersantiksi että kersantiksi) **Urho Västinen** ei kyennyt oikaisemaan. Molemmat menehtyivät onnettomuudessa. Mekaanikko käytti ilmailuvoimissa melko uutta Salvator-laskuvarjoa.

Vaikka edellä kuvattu tapahtuma oli selkeästi lento-onnettomuus, on sillä kuitenkin suora yhteys myöhempien aikojen laskuvarjourheiluun: laskuvarjojen tahaton avautuminen tuli esille mahdollisena merkittävänä vaaratekijänä myöhemmin 1960- ja 1970-luvuilla, jolloin erityisesti rintapakkaus-varavarjon ("banaanilauku") tahaton avautuminen koettiin suureksi vaaratekijäksi liikuttaessa koneessa ennen hyppyä tai myös uloshypyn aikana. Aiheesta myös esitettiin hyppymestarikursseilla kuva-aineistoa USA:ssa sattuneesta onnettomuudesta, jossa laskuvarjo oli auennut koneen ovella aiheuttaen lentokoneen rungossa ja hyppääjässä merkittäviä muodonmuutoksia. Tahattomia pää- tai varavarjon avautumisia sattui myöhemmin silloin tällöin lentokoneessa tai uloshypyssä, mutta tämä 1930 sattunut kuolemaan johtanut onnettomuus on ainoa laatuun Suomessa ainakin tämän tekstin kirjoittamisen aikana (2017).

AERO 5/1930 (Toukokuu 1930)
Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 4/2013
Eero Kausalainen 4.2.2016

Väite ”ensimmäinen nainen hyppäsi laskuvarjolla Suomessa jo 1931” – ei ole totta!

Eräiden lähteiden mukaan ensimmäinen suomalainen laskuvarjolla Suomessa hypännyt nainen olisi ollut **Helmi Pakkala**. Hyppy väitetään suoritettuna lentonäytöksessä 25.3.1931. Aero-lehden numerossa 4/31 kerrotaan ”Maarianpäivän lentonäytöksestä”, joka ajoittuu otsikossa esitetylle päivälle. Lehtijutusta käy kuitenkin selväksi, että näytöksessä tapahtuneen lento-onnettomuuden vuoksi osa ohjelmasta – mukaan luettuna Helvi Pakkalan hyppy – peruttiin. Sama kerrotaan myös sanomalehti Suomen Sosiaalidemokraatti 26.3.1931 päivän numerossa. Samassa näytöksessä oli myös toimittaja **Yrjö Rauanheimon** määrä hypätä, mutta hänenkin hyppynsä peruttiin näytöksen keskeydyttyä. Toimittajasta kuitenkin ehdittiin ottaa kuva näyttäviin hyppyvarusteisiin – varmuuden vuoksi kaksi laskuvarjoa – sonnustautuneena.

Tämän kirjoituksen aiheeseen liittyen on syytä myös mainita, että toinen lento-onnettomuudessa menehtyneistä lentäjistä oli lentomestariksi ylennetty **Martti Johannes Salonen**, joka oli tunnettu myös laskuvarjohyppääjänä. Hän oli osallistunut ilmailuvoimien laskuvarjohyppykursseille neljä vuotta aikaisemmin maaliskuussa 1927. Hänen kokonaishyppykokemuksensa oli 10 hyppyä.



Toimittaja Yrjö Rauanheimo valmistautumassa hyppyyhin Hyppy kuitenkin peruuntui lento-onnettomuuden vuoksi.
Kuva: Museovirasto, historian kuva-arkisto.

Väite Pakkalan hypystä esitetään **Mikko Uolan** kirjoittamassa Suomen Ilmailuliiton historiassa ilman lähdeviittauksia. Sama tieto on esitetty, myös ilman viittauksia, Ilmailussa 5/81 olevassa historioitsija K W. Janarmon artikkelissa, johon Uolan tieto saattoi perustua. SIL julkaisi myöhemmin liiton historiaa koskevan korjausliitteen, jossa erhe myönnettiin.

Voidaan siis kumota myytti siitä, että Helvi Pakkala olisi ollut ensimmäinen suomalainen laskuvarjohyppääjänäinen sekä väite, että ensimmäinen nainen olisi hypännyt Suomessa 25.3.1931. Ensimmäinen nainen hypäsi Suomessa vasta myöhemmin vuonna 1934.

Ilmailu 5/81 (K.W. Janarmo: Ilmailevat naisemme) (13)
Uola: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 - 1994 (Suomen Ilmailuliitto ry, Helsinki 1994)(105)
Suomen Sosiaalidemokraatti 26.3.1931
AERO 4/1931 (Huhtikuu 1931) (116 – 117)
Eero Kausalainen 9.3.2015

Ensimmäinen pelastautumishyppy Suomessa

Muiden ilmailulajien harrastajat ovat vuosien saatossa ystävällisessä hengessä naljailleet laskuvarjoureilijoille pelastusvälineiden väärinkäytöstä. 1930- ja 1940-luvuilla laskuvarjot olivatkin pelastusvälineiksi suunniteltuja ja hankittuja. Ensimmäinen todellinen pelastautuminen laskuvarjon avulla Suomessa tapahtui Kauhavalla 26.6.1931, kun ohjaajaluutnantti **Sven R. Blomqvist** pelastautui ilmavoimien Caudron CA-27 koneesta Salvatore -laskuvarjolla.

Hän oli taitolennolla suorittamassa silmukkaa, kun hän putosi silmukan laella ulos ohjaamosta huonosti kiinnitettyjen vöiden varaan siten, että hän roikkui ohjaamon ulkopuolella polvien kohdalta vöihin tarttuneena, eikä yletynyt ohjaussauvaan. Ohjaamaton kone alkoi kieppua selällään kohti maata. Ohjaaja onnistui lopulta saamaan vöiden auki, mutta jäi vielä hetkeksi saappaastaan kiinni ohjaamoon. Hän onnistui lopulta irrottautumaan koneesta n. 400 metrin korkeudessa. Pakkolaukaisuhihnan avulla toimiva italialaisvalmisteinen Salvatore-pelastusvarjo toimi moitteettomasti.



Sven R Blomqvist pelastautumisensa jälkeen. Kuva: AERO 7/1931

Jaakko Hyvönen: Kohtalokkaat lennot 1918–39 (Kirjateos Oy, 1987) (94 – 95)
AERO 7/1931 (Heinäkuu 1931)

Suomen ensimmäinen siviililentonäytös

Helsingissä järjestettiin 27.4.1932 lentonäytös. Kaikissa aikaisemmissa lentonäytöksissä puolustusvoimilla oli ollut päärooli esiintyjänä ja toteuttajana. Tällä kerralla kaikki oli toisin. Edellisen vuoden näytöksessä Helsingissä oli tapahtunut kohtalokas lento-onnettomuus – kahden koneen yhteentörmäys – jonka vuoksi ilma-luvoimat viime tingassa ilmoitti, etteivät ilmavoimat voi osallistua. Kun ilmoitus annettiin näytöstä edeltävänä iltana, oli tilanne näytösjärjestäjän kannalta erinomaisen hankala. Ilmavoimat olivat ”hengessä mukana” – esimerkiksi mailuvoimien komentaja oli paikalla ja piti puheen – mutta lentokoneita ei nähty.

Lentokoneita saatiin kuitenkin paikalle kohtalaisesti muutoinkin ja ohjelma pystyttiin esittämään pääpiirtein alkuperäisen suunnitelman mukaisesti. Näytökseen osallistuivat Aero-lentoyhtiö, Merivartiosto ja useat ilma-puolustusyhdistykset. Näytöstä ei järjestetty aikaisempaan tapaan Kaivopuiston rannassa, vaan Hietaniemen hiekkarannalla.

Ohjelmassa oli erilaisia lentoesityksiä, lennettiin ohi ja yli, rikottiin pilot-palloja lentokoneella ja niin edelleen. Laskuvarjohyppäjien, jotka yleensä muodostivat näytösten pakollisen kohokohdan, osalta kävi AERO-lehden mukaan näin:

”Ohjelmaan oli vielä varattu laskuvarjohyppykin. Hyppääjä ja varjo olivat lentopaikalla, mutta merivartiolaitoksen Junkers-koneen piti kesken näytöstä lähteä sairaslennolle Tytärsaarelle. Hyppy oli määrä suorittaa siitä. Aero-yhtiön matkustajakonetta vakuutusehtojen takia ei voitu käyttää tähän. Niin jäi yleisö hyppääjän ja järjestäjien ikäväksi ilman laskuvarjohyppyä, jota se tuntui erikoisesti odottavan. Tilaisuus päättyi – surumarssiin....”

AERO 5/1932 (Toukokuu 1932) (144 – 146)

Pelastusvarjo ”aikuisten oikeasti” pakolliseksi varusteeksi ilmavoimissa

Lentopalvelusohjesäännössä (30 §) oli laskuvarjon käyttöä kuitenkin edellytetty kaikilla lennoilla jo vuodesta 1930 alkaen. Ilmailuvoimilla oli kuitenkin tässä vaiheessa ongelma, koska laskuvarjoja ei ollut riittävästi. Käyttökelpoisia laskuvarjoja oli ainoastaan 83, kun kokonaistarve olisi ollut 257. Lisäksi kaikkia laskuvarjotyyppisiä ei voinut käyttää kaikissa lentokoneissa. Siksi vaatimusta laskuvarjon käytöstä ei ilmeisesti ole kategorisesti noudatettu.

Pelastusvarjo määrättiin ilmavoimissa 1.7.1933 pakolliseksi varusteeksi kaikilla lennoilla. Määräyksen (Ilmailuvoimien esikunnan kirjelmä Toim. VII Nro 1587/VII/25) taustana olivat useat ilmavoimissa sattuneet lento-onnettomuudet, joissa ohjaajalla ei joko ollut, tai hän ei käyttänyt mukanaan ollutta laskuvarjoa. Viimeisin tällainen onnettomuus oli tapahtunut 22.6.1933 eli runsas viikko ennen kirjelmän lähettämistä. Tässä tapauksessa koneesta oli irronnut varaohjaussauva, joka oli pudottuaan takertunut jalkaohjaimiin ja lukinnut sivuperäsimen. Ohjaajilla olisi ollut aikaa ja korkeutta riittävästi hyppyyn, mutta laskuvarjoja ei ollut mukana.

Jaakko Hyvönen: Kohtalokkaat lennot 1918 - 39 (Kirjateos Oy, 1987)

Lentovarikon Kilta: Lentovarikon historia 1918 – 2000

Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 2/2013

Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 4/2013

Suomeen perustetaan laskuvarjotehdas

Vuonna 1933 päätettiin perustaa Suomeen laskuvarjotehdas, jonka pääasiallisin asiakas olisi puolustusvoimat, koska siviilipuolella ei vielä laskuvarjoja tarvittu mihinkään käyttöön. Puolustusvoimien puolella oli kova paine saada kaikki lentokoneet varustettua laskuvarjoilla. Yhtiön tähän markkinarakoon osuva liikeidea oli valmistaa tšekkiläisen tehtaan lisenssillä Suomessa PAK-laskuvarjoja. Kauppa- ja teollisuusministeriö vahvisti elokuussa 1933 tehtaan yhtiöjärjestyksen. Sen mukaan tehtaassa on ”... tarkoitus harjoittaa laskuvarjojen ja muiden tarpeiden sekä vaatetusalaan kuuluvien muiden tuotteiden valmistusta ja kauppa- ja teollisuusministeriön luvallista liiketoimintaa...” Historiahenkilöllä ei ole tietoa, harjoittiko yhtiö merkittävässä määrin muuta, kuin laskuvarjojen valmistusta.

Yhtiön osakepääoma oli 250.000 markkaa. Yhtiön kotipaikka oli Helsinki. Tehdas perustettiin Helsingin ns. City-kauppakujaan. Ensimmäisiä tehtaassa valmistettuja laskuvarjoja päästiin kokeilemaan seuraavan vuoden helmikuussa.. Tehtaan kaikki työntekijät olivat lehtiutisten mukaan suomalaisia, mutta monet heistä olivat saaneet tarvittavan koulutuksen ulkomailla.

Suomen Sosialidemokraatti N:o 228, 25.8.1933
Itä-Häme N:o 83, 22.10.1933

AERO-lehti laajentaa kohderyhmää siviilien suuntaan

AERO-lehti ryhtyi vuoden 1934 alusta Suomen Nuorison Ilmailuliiton äänenkannattajaksi. Lehti alkoi julkaista sivuillaan liitettä, joka oli suunnattu ilmailevalle nuorisolle. Tämä osa lehdestä tunsii nimen ”Siipi”. Lehti oli yli kymmenen vuotta ollut melko puhdas sotilasjulkaisu, mutta suunta siviilejä kiinnostavaan suuntaan oli vähitellen voimistunut.



AERO 1/1934 (Tammikuu 1934)

Toinen pelastautumishyppy ilmavoimissa

Reservinluutnantti **Uuno Mäkelä** oli 29.1.1934 suorittamassa syöksykokeita suomalaisella VL Tuisku – harjoituskoneen prototyypillä (TU-149), kun kone alkoi väristä ja siivet lopulta alkoivat hajota noin 340 km/h nopeudessa. Ohjaaja joutui poistumaan koneesta n. 900 metrin korkeudessa. Uloshyppyhetkellä koneen runko oli kääntynyt selkäsyksyyn ja koneen nopeus oli tarkan koelentäjän havaintojen mukaan n. 390 km/h. Mäkelä käytti Irvin-laskuvarjoa, joka toimi moitteettomasti.

Mäkelä jäi hyppynsä lopuksi puuhun. Kupu takertui puihin ja hän jäi killumaan kahden puun väliin noin kolmen metrin korkeuteen. Kun oli kyse koelennosta, lentäjä rekisteröi erinomaisen tarkasti koneen asteittaisen hajoamisprosessin sekä laskuvarjon toiminnan.



Reservin luutnantti Mäkelä (vas.) ja lentokoneen suunnittelija Arvo Ylinen Tuisku-lentokoneen edessä. Kuva: AERO 3-4/34

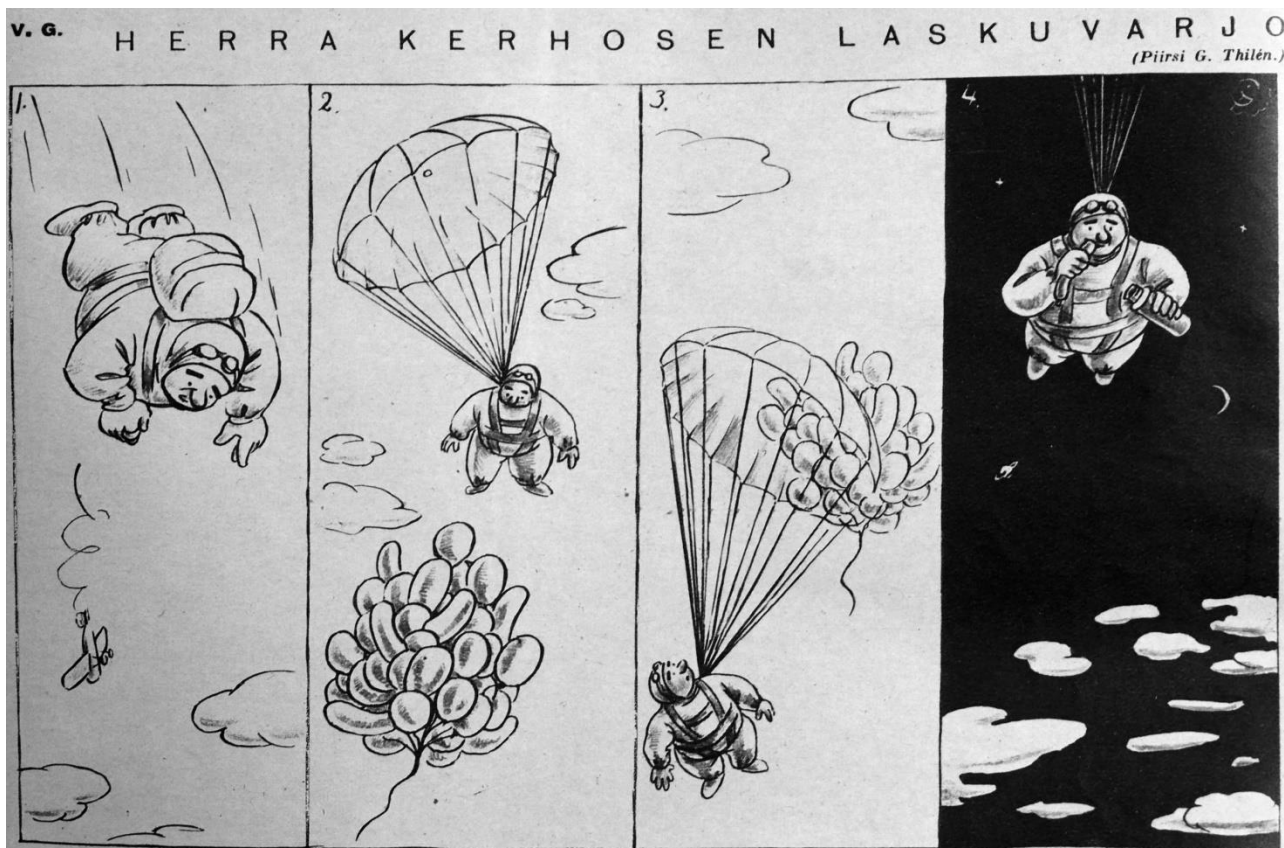
Mäkelä kirjoitti asiasta seikkaperäisen selvityksen, jossa hän kävi läpi koneen hajoamisen ja siihen vaikuttaneet tekijät. Sen lisäksi hän kuvasi tarkoin hyppynsä onnistumista, mikä oli epäilemättä tarpeen tilanteessa, jossa laskuvarjo oli vielä varsin uusi väline, josta tositilanteessa oli saatu kokemusta ainoastaan kerran aikaisemmin.

AERO 2/1934 (helmikuu 1934)

AERO 3-4/1934 (Huhtikuu 1934) (105 – 104)

Herra Kerhosen laskuvarjohyppy

Herra **Kerhonen** oli viikoittain ilmestyvän Suomen Kuvalehden (G. Thilénin piirtämä) sarjakuvasankari, joka nähtiin lehden sivuilla monenmoisissa puuhasteluissa. Helmikuussa vuonna 1934 herra Kerhonen nähtiin suorittamassa laskuvarjohyppyä



Herra Kerhonen G. Thilénin piirtämässä sarjakuvassa. Lähde: Suomen Kuvalehti 8/1934

Suomen Kuvalehti 8/1934 (27.2.1934)

Ensimmäinen hyppy suomalaisvalmisteisella ”PAK” laskuvarjolla

Suomalainen laskuvarjotehdas PAK alkoi vuonna 1934 valmistaa laskuvarjoja. PAK oli yhteistoiminnassa tšekkoslovakialaisen samannimisen laskuvarjotehtaan kanssa. Suomen PAK:illa oli lisenssisopimus valmistaa laskuvarjoja tšekkitehtaan maailmanlaajuisen patentin suojassa. Samoja laskuvarjoja valmistettiin lisenssillä myös Englannissa.

Ensimmäinen koehyppy suomessa valmistetulla PAK – laskuvarjolla suoritettiin ilmavoimien Junkers-lentokoneesta Santahaminassa 7.2.1934 noin kello 10. Hyppykorkeus oli 600 - 700 metriä Laskuvarjo toimi moitteettomasti ja hyppy onnistui erinomaisesti. Hyppääjä oli ohjaajaopettaja reservin vänrikki **Yrjö Parviainen**. Koehyppy tapahtui arvovaltaisen vierasjoukon valvonnassa. Tilaisuudessa olivat paikalla tšekkiläisen PAK-laskuvarjotehtaan teknillinen johtaja kapteeni **Jan Popelak**, ilmavoimien komentaja eversti **Lundqvist** sekä joukko ilmavoimien esikunnan upseereita ja luonnollisesti Suomen Ilmapuolustusliiton sekä Suomen Ilmailuklubin edustajia. Ja olipa siellä myös paikalla ”... eräitä teknillisiä asiantuntijoita suorittamassa tarpeellisia havaintoja ja mittauksia”.

Koehyppääjä Yrjö Parviainen on alla olevassa kuvassa toinen vasemmalta. Kuva on tietävästi otettu samoihin aikoihin, jolloin hän hyppäsi ensimmäisen hypyn Suomessa valmistetulla PAK-laskuvarjolla.



Koehyppääjä, reservinvänrikki Yrjö Parviainen toinen vasemmalta. Kuva: via Topias Sunna



PAK No B34 istuinlaskuvarjo 20.12.1934. Kuvat: Ilmavoimat

Ajan Suunta 12.2.1934 (via Raimo Heikkinen 20.1.2013)
Savo 8.2.1934
Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 2/2014
AERO 2/1934 (Helmikuun 1934)
Topias Sunna 16.9.2017

Ensimmäinen nainen hyppäsi laskuvarjolla Suomessa

Ensimmäinen suomalainen nainen hyppäsi Suomessa laskuvarjolla 8.4.1934. Hyppy tapahtui lentonäytöksessä Viipurin Tervasaassa. Ensimmäisenä naisena piti alkuaan hypätä **Helmi Pakkalan** jo 25.3.1931, mutta hyppy peruuntui näytöksessä tapahtuneen lento-onnettomuuden vuoksi. Pakkala kuitenkin kummittelee useissa lähteissä. Ilmailuhistorioitsija **K. W. Janarmo** on vuosina 1979 ja 1981 Ilmailu-lehdessä olleissa historiallisissa artikkeleissaan toistanut, että Pakkala olisi ollut ensimmäinen naispuolinen hyppääjä Suomessa. Se, että Pakkala ei hypännyt tässä lentonäytöksessä, kerrotaan kuitenkin selkeästi kyseistä näytöstä koskevissa lehtiartikkeleissa (esimerkiksi Aero ja Suomen Sosiaalidemokraatti). Kopran hyppy oli toinen hyppy Suomessa valmistetulla PAK-laskuvarjolla.

Suojeluskuntain lehti *Hakkapeliitta* kertoo näyttävästi kansikuvassa ja sen kuvatekstissä, että ensimmäinen suomalainen laskuvarjohyppääjänainen oli **Sirkka Kopra**. Tämä jäi mahdollisesti Kopran ainoaksi hypyksi. Myös AERO-lehdessä kerrotaan Kopran hypystä, jonka kerrotaan olevan ensimmäinen naisen suorittama hyppy Suomessa.

Suomen Ilmailuliiton historian (Uola) mukaan hän kuitenkin olisi esiintynyt seuraavana vuonna useissa lentonäytöksissä laskuvarjohyppääjänä. Väitteelle ei kuitenkaan ole löytynyt vahvistusta muista lähteistä.



Sirkka Kopra 8.4.1934. Kuva: J. Martikainen via Hakkapeliitta N:o 16/1934

Tapahtumaa kuvattiin sanomalehdessä seuraavasti:

”Viipurin Tervaniemen edustan jäällä järjestettiin lentonäytös 8.4.1934. Näytöksen kohokohtana oli naisen suorittama laskuvarjohyppy, joka oli laatuun ensimmäinen Suomessa. Tervaniemessä tukikohtaa pitävän Lentoasema 6:n (LA 6) Junkers K 43 -suksikone (talvella suksilla, kesällä kellukkeilla) kipusi 1000 metriin, mistä korkeudesta neiti Sirkka Kopra hyppäsi ja laskeutui turvallisesti meren jäälle.

*Konetta ohjasi vääpeli **Tirkkonen**. Sirkan lisäksi takana olivat luutnantti **Halonen** sekä mekaanikko **Laine**. Heidän tehtävänään oli ennen Sirkan hyppyä heittää kaksi tavaravarjoa matlammalta ja avustaa Sirkkaa hyppyvalmisteluissa.”*

Hypyn jälkeen Kopra tuotiin moottorikelkalla alastulopaikalta hurraavan yleisön eteen ja hänelle ojennettiin kaunis kukkavihko.”

AERO-lehdessä kuvattiin samaa tapahtumaa näin:

”... Jännitys yleisön keskuudessa oli nyt todella suuri, kaikki tuijottivat kiinteästi korkeuksissa olevaan koneeseen. Äkkiä nähtiinkin sieltä ”tipahtavan” jonkin mustan ”möhkäleen”, ja muutaman sekunnin kuluttua aukeni valkoinen varjo alkaen hiljalleen ja kannattimissaan riippuvaa reipasta neitosta lujasti heiluttaen laskeutua Tervaniemen jäälle. Nyt ei enää ollut mitään välitöntä vaaraa olemassa, hyppy oli onnistunut mainiosti, ainoastaan jäälle tulo ehkä vielä saattaisi aiheuttaa jonkin lievän kolhiutuman tai vamman.

*Moottorikelkka lähti kiireesti laskeutumispaikalle kiidättäen kohta täysin vahingoittumattoman päivän sankarittaren katsomon edustalle suuren yleisöjoukon vastaanottaessa urhean neitosen vilkkain suosionosoituksin ja hyvä-huudoin. Viipurin Ilmapuolustusyhdistyksen puheenjohtaja, kauppias **Evert Kilpiä** ojensi nti Kopralle kauniin kukkavihkon kiittäen häntä samalla esimerkillisestä ja tervettä ilmailuhenkeä osoittavasta kelpo suorituksestaan.*

Kun oli vielä saatu nähdä jäälle asetettuja viholliskuvia vastaan lentokoneista suunnattua konekivääriammunaa, ilmoitettiin kolmen pommituskoneen nousseen ilmaan tarkoituksella heittää muutamia tuhoavia pommeja...”

Olihan se hienoa, että saatiin lopulta myös siviili esiintymään lentonäytöksessä – Aero Oy:n lentokoneita ja lentäjiä oli tosin jo aiemmin piipahtanut näytöksissä lähinnä yleisöä lennättämässä. Mutta heti siviilin ohjelmasuorituksen jälkeen tuhottiin jäällä oleva vihollinen lentokoneista suunnatulla konekivääritulella ja lentopommituksella. Hieno päätös tervehenkiselle ilmailutapahtumalle!

Ilmattaria 1931 - 1991 (Heinolan Ilmailukerho ry:n naistoimikunta)
Uola: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 - 1994 (Suomen Ilmailuliitto ry, Helsinki 1994)(105)
Ilmailu 5/81 (K.W. Janarmo)(15)
Ilmailu 2/91 (16 – 19)
Hakkapeliitta 16/1934 (1)
Raimo Heikkinen 5.7.2015
Suomen Sosiaalidemokraatti 26.3.1931
AERO 5/1934 (Toukokuu 1934)
Etelä-Suomen sanomat 10.4.1934

Merkittävän suomalaisen laskuvarjokerhon kotipaikka hahmottuu

Helsingissä oli käytetty sotilaslentotoimintaan Santahaminassa ollutta pientä lentokenttää ja läheisiä ranta-alueita vesikoneilla toimittaessa. Kaupallinen lentotoiminta alkoi vesikoneilla Katajanokan vesilentosatamassa, mutta lentokoneiden kehittyessä nähtiin pian tarvetta toimia pyöräkoneilla maakentiltä. Vesilentotoiminta säännöllisessä matkustajien kuljetuksessa ei enää vastannut vaatimuksia. Suomessa oli jo maalentokenttiä muualla, mutta ei Helsingissä.

Vuonna 1934 syntyivät suunnitelmat Helsingin lentokentän rakentamiseksi Helsingin Tattarisuon maastoon Malmin kaupunginosaan. Suunnitelmia tämän - aikanaan erään Suomen merkittävimmistä hyppykentistä - rakentamiseksi esiteltiin julkisesti marraskuussa 1934. Kenttäalue oli vielä peltoa niittyä ja suota, mutta ken-

tän pohjakaavapiirros oli jo täysin tunnistettava myöhemmin aikoina Malmin ilmatilaa puhkoneilla laskuvarjosankareille. Kenttää koskevia suunnitelmia esiteltiin Suomen Kuvalehdessä.

Kentän suunnitelmissa ei tiedetä olleen yhtään mainintaa laskuvarjohypyistä. Sellaisia kuitenkin suoritettiin sodan jälkeen satunnaisesti ja huomattavia määriä 30 – 40 vuotta myöhemmin, viisinumeroisia lukuja vuosittain. Ainoastaan Utin kentälle on suoritettu yhtä paljon tai enemmän hyppyjä, joten merkittävän hyppykeskuksen lähtölaukauksesta oli kysymys – vaikka eihän sitä silloin kukaan tiennyt ...



Tästä käynnistyi Malmin hyppykentän rakentaminen – luulivat sitä tässä vaiheessa vielä peläksi liikennelentokentäksi...
Kuva: Suomen Kuvalehti 48/1934

Suomen Kuvalehti 48/1934 (24.11.1934)

Urheiluilmailun kehitysmuodot maanpuolustuksen tarpeiden mukaiseksi

Ilmailun ainoa valtakunnallinen erikoisjulkaisu AEROn tammikuun 1935 numerossa oli kirjoitus ”*Ilmaliikenne ja lentoharrastus*”. Kirjoitus oli heti lehden alussa, joten se lienee ymmärrettävissä tämän numeron pääkirjoitukseksi. Kirjoitus kuvasi hyvin tätä aikakautta ja erityisesti lehden taustalla olevien sotilasorganisaatioiden näkemyksiä. Nykyhyppääjä ja –ilmailija voi pohdiskella millaisia tuntemuksia lehdessä esitetty kirjoitus herättää:

”... Liikenne- ja urheiluilmailumme kehitysmuodot on aina toistaiseksi sovellettava maanpuolustusnäkökohtien mukaisiksi. niinpä on myös näissä harrastuksissa havaittu pirstoutuminen lopetettava ja alistettava määrätietoiseen johtoon, niin että samalla, kun Valtio aineellisesti tukee tarpeitansa palvelevaa harrastukseen perustuvaa toimintaa, se myös lujalla kädellä sitä ohjaa keskittyneeseen ja selvään työnjakoon ...”

Esimerkkinä valtion ohjaamasta harrastustoiminnasta artikkelin kirjoittaja mainitsi suojeluskuntajärjestön. Nykyään valtion tuki on melko vähäistä, ellei oteta lukuun SIL:n urheilun keskusjärjestönä saamia avustuksia. Vielä 1970- ja 1980-luvuilla valtion tuki oli suurempaa. Silloin liitto hankki valtion tuella palkkalistoilleen jalkaväen väepelin ohjaamaan laskuvarjotoimintaa joten kenties 1930-luvun henki vielä silloinkin eli.

AERO 1/1935 (Tammikuu 1935)
Eero Kausalainen 16.1.2017

Livenä selostettu laskuvarjohyppy

AERO:n helmikuun 1935 numeron pikku-utisissa kerrottiin otsikolla ”*Uudenaikaista*”, että kööpenhaminalainen sanomalehti ”*Politiken*” on yhdessä Tanskan yleisradion kanssa sopinut laskuvarjohyppääjien maailmanmestarin **John Trannumin** kanssa ensimmäisestä radioitavasta ennätushyppystä. Trannumin oli määrä hypätä 9000 metrin korkeudesta vapaapudotushyppy, jolla aukaisukorkeus olisi 1000 metriä. Hyppääjällä olisi mikrofoni ja selässään lähetin. Tarkoitus olisi selostaa koko ajan hyppyä.

Alkuperäisen uutisen kirjoittajalla lienee ollut selkeä käsitys siitä, että hyppääjä saattaisi pudota kahdeksan kilometriä tajuissaan ja pystyä samalla puhumaan. Kahden asian suorittamista samanaikaisesti on siis pidetty mahdollisena jo 1930-luvulla. Kaikille se tosin ei vielä onnistu vielä kaksituhattaluvullakaan ...

Mistään lähteestä ei ole tätä kirjoitettaessa löytynyt tietoja, toteuttiko herran Trannum koskaan hyppyään ja jos toteutti, toimivatko pelivälineet ja muistiko puhua. Jutussa vielä esitetään harras toivomus, että Suomen Yleisradiokin huomioisi tapahtuman ... No, Suomen Yleisradio huomioi vuonna 1950, mutta siitä kerrotaan myöhemmin.

AERO 2/1935 (Helmikuu 1935)
Eero Kausalainen 21.4.2016

Liitopukumiesten esi-isä – lepakkohyppääjä Mr. Sohn

Suomen Kuvalehti kertoi vuonna 1935, että Yhdysvalloissa oli mies nimeltä **Clem Sohn** suorittanut ensimmäisenä maailmassa hypyn ns. lepakkoasussa, johon kuuluivat jonkinlaiset siivet ja kangas jalkojen välissä parantamassa liito-ominaisuuksia. Sitten samantyyppisillä varustuksilla hypättiin jonkin verran ympäri maailmaa, erityisesti 1940- ja 1950-luvuilla. Suomeen tämä ajatus pitkistä liidosta ja pitkistä vapaasta pudotuksesta rantautui vuonna 1949, mutta kokeilu jäi siinä vaiheessa ainutkertaiseksi, koska kokeilija **Viktor Androsoff** menehtyi yrityksessään.

Vasta 1990-luvulla ja 2000-luvun alussa hyppylaji saavutti merkittävää suosiota ja julkisuutta erityisesti ranskalaisen **Patrick de Gayardon** esimerkin innoittamana. Gayardonillekaan ei lopulta käynyt tässä lajissa hyvin. Hän kuitenkin sai paljon seuraajia – myös Suomessa, jotka kehittivät pukuja ja hyppytekniikkaa turvallisiksi. Nykyään liitopukuhyppääjät – ”liito-oravat”, moottoroitu liito-oravakin on jo nähty – ovat usein samaan tapaan lentonäytösten vetonauloina, kuin 1920- ja 1930-lukujen hyppypioneerit, jotka kuitenkin suorittivat ainoastaan yksinkertaisia hyppyjä lyhyehköillä vapaapudotuksilla.



"Lepakkomies" Clem Sohn hyppyasussaan. Kuva. Suomen Kuvalehti 13/1935

Suomen Kuvalehti kuvasi herra Sohnia ja hänen hyppyään seuraavasti:

"Ihminen lentänyt omin voimin. Jälleen on päästy askel lähemmäksi sitä suurta päämäärää, joka kautta aikojen on kangastanut ihmisten mielissä. Eräs amerikkalainen mies nimeltä Clem Sohn on ensimmäinen ihminen, joka omalla lihasvoimallaan on pysytellyt ilmassa lintumaisen suoja-puvun avulla. Hän hyppäsi lentokoneesta 4.000 m:n korkeudessa ja vasta 1.000 metriä maasta hän aukaisi laskuvarjostimen."

Suomen Kuvalehden kuvausta lihasvoimalla lentämisestä voidaan pitää melkoisesti liioiteltuna. Ei myöskään ole voitu mistään todentaa, oliko herra Sohn todella ensimmäinen, joka liitovaruksia on kokeillut. Joka tapauksessa häntä voidaan varmuudella pitää ainakin yhtenä uranuurtajista tässä kuutisenkymmentä vuotta myöhemmin parempaan ja turvallisempaan liitoon päässeessä lajissa. Kirjoittaja kumartaa herra Sohnille kunnioituksesta hänen saavutuksestaan.

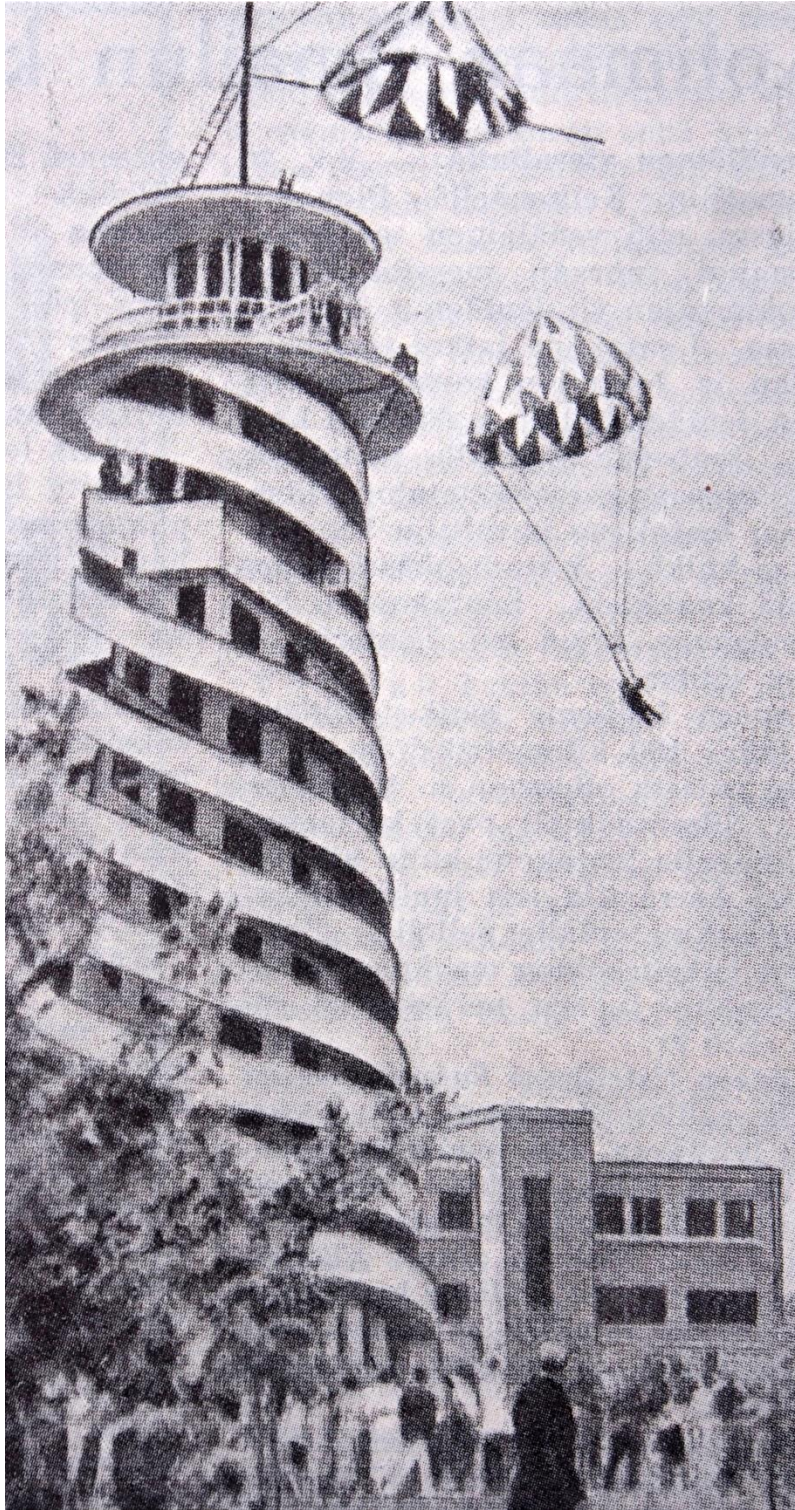
Suomen Kuvalehti 13/1935 (30.3.1935)
Eero Kausalainen 16.2.2016

Hyppytorneja Neuvostolassa

AERO 3/1935 kertoi pikku-uutisessa "Neuvostolassa" – lehti käytti Neuvostoliitosta usein tätä nimitystä - rakennetuista laskuvarjohyppyjen harjoitustorneista. Uutisen kuvateksti kuului seuraavasti:

"Neuvostolassa on kehittynyt erityinen "parashjutismi" – urheilu: harjoitushyppy laskuvarjolla erikoisista torneista. Harjoitus sisältää itseasiassa sotilaallisen päämäärän, jonka tarkoitus on totuttaa lentäjien ohella myös sotilaita laskuvarjohyppyihin...."

... Sanotaan v. 1934 olleen tarkoitus rakentaa 400 tällaista tornia eri puolille ja 1 milj. komsomoltsi- ja kolhoosinuorta suorittaneen näitä harjoitushyppyjä.”



Hyppytorni "Neuvostolassa". Kuva: AERO 3/1935

Toivomme, että komsomoltsi- ja kolhoosinuoret nauttivat tästä modernista parashjutismi-urheilusta. Tämä mainio parashjutimisväline – joskin siitä puuttui kupu, jonka vaikutus putoamiseen simuloitiin vaijereilla – saapui meille "Kekkestolaan" vasta neljännesvuosisata myöhemmin. Siihen tai sen modernimpaan versioon on moni nykyhyppääjäkin päässyt tutustumaan.

Myös toisessa suurvallassa USA:ssa otettiin AERO – lehden mukaan vuonna 1935 käyttöön hyppytornit. Siellä urheilua saatettiin kutsua nimellä "parachuting".

AERO 3/1935 (Maaliskuu 1935)
AERO 12/1935 (Joulukuu 1935)

Pelastuslaskuvarjokoulutusta Jämin lentokeskuksessa

Aikakauslehti Suomen Kuvalehti järjesti toukokuussa 1935 kilpailun Suomen parhaan liitolentomaaston löytämiseksi. Sellainen löytyikin Jämijärveltä. Paikkaan saatiinkin helppojen maasto-olosuhteiden vuoksi nopeasti raivattua kenttäalue, jota päästiin käyttämään jo samana vuonna. Suomen Kuvalehti kertoi elokuun 1935 numerossaan kokonaisen aukeaman ja kansikuvan mittaisessa jutussaan uudesta lentokeskuksesta ja siellä 11.8.1935 järjestetystä lentonäytöksestä, jolle oli saatu ulkomaisia vieraitakin: "Die Hanna" **Hanna Reitsch**, yksi maailman tunnetuimmista naispiloteista ja purjelentäjistä. Tilaisuudessa oli ajankohtaan ja Jämijärven lentokeskuksen sijainti huomioiden uskomaton 8000 henkilön yleisö.

Lehden jutussa kerrottiin myös, että herra "**Philipp**" – muuta nimeä ei lehdessä mainittu – opetti purjelentäjille myös laskuvarjon käyttöä.



Herra Philipp opettaa laskuvarjon käyttöä lento-oppilaille. Kuva: Suomen Kuvalehti 34/1935

Voidaan siis todeta, että laskuvarjot saapuivat Jämille huomattavasti aikaisemmin, kuin on yleensä luultu. Satunnaisten kurssien myötä Jämillä alkoi varsinainen laskuvarjohyppytoiminta 1960-luvun alussa, kun SIL järjesti siellä hyppykursseja. Varsinaiseksi hyppykeskukseksi kehittyminen - kun ei mukaan lasketa satunnaisia näytöshyppyjä tai yksittäisiä hyppykursseja - tapahtui myöhemmin, kun Tampereen Laskuvarjokerho alkoi käyttää paikkaa ensin hyppyleiriensä pitopaikkana, mutta myöhemmin vakinaisesti jouduttuaan siirty-

mään pois Tampereelta. Tällöin lentokeskus kuitenkin samalla säilytti myös alkuperäisen identiteettinsä tärkeänä purjelentokeskuksena.

Suomen Kuvalehti 34/1935 (24.8.1935)
Eero Kausalainen 21.4.2016

Laskuvarjoista ja laskuvarjokoulutuksesta

Ilmailulehti AERO julkaisi elokuussa 1935 artikkelin otsikolla ”*Laskuvarjoista ja laskuvarjokoulutuksesta*”. Jutun alkuosa käsittelee suomalaisen PAK-laskuvarjotehtaan ja siellä valmistettavien laskuvarjojen esittelyä. Pääosa jutusta käsittelee kuitenkin laskuvarjokoulutusta. Jutun kirjoittaja (”Nuora”, joka lienee nimimerkki) kertoo, että ilman asianmukaista koulutusta laskuvarjohypyssä voi käydä huonosti ja kertoo sen jälkeen, millaista koulutuksen pitäisi olla. Juttua lukiessa alkavat pienet tiukukset soida tämän kirjoittajan - entisen hypy- ja hypymestarikouluttajan – korvissa: Tuttua asiaa ainakin periaatteessa.

Aluksi on opetettava laskuvarjohypyn teoriaa, joka kirjoituksessa kuitataan melko vähäisellä maininnalla. Kirjoittaja näyttää pitävän käytännön harjoittelua enemmän arvossa, mikä saa aikaan mielihyvän hyrinää tämän kirjoittajassa. Ensimmäinen käytännön harjoitusvaihe tapahtuu keinussa. kirjoituksessa kuvattu keinu on ilmiselvästi riippuvaljaat, joissa harjoitellaan laukaisuasentoa ja laskuvarjon aukaisua, toimenpiteitä aukaisun jälkeen (kuvun tarkistus, ohjaaminen, laukaisukahvan laittaminen talteen, maahantuloasento). Tutulta kuulostaa, eikö totta?

Valjaissa harjoitellaan myös laskuvarjon valjaiden avaamista ja riisumista erityisesti veteen tulon varalta. Tämä lienee nykyhyppääjistä tuttua ainoastaan niille, jotka ovat saaneet laskuvarjojääkäriin koulutuksen tai jotka ovat hypänneet vesihypyjä ennen nykyaikaisten tandemvarjojen (pää- ja varavarjo selässä, kuvun irrotusmekanismi 3-rengas tai vastaava) käyttöä. On muistettava, että tähän aikaan hypättiin pääasiassa PAK-laskuvarjoilla tai vastaavilla, joissa valjaiden avaaminen tai riisuminen hypyn aikana onnistui vaivattomasti valjaiden keskuslukon avulla.

Laskuvarjopyörähdystä – myöhempien aikojen laskuvarjojääkärikoulusta tutuksi tullutta maahantulotapaa - ei vielä tässä vaiheessa käytetty. Kirjoituksen mukaan hyppääjän on:

”... opittava laskeutumaan maahan oikealla tavalla, jonka tulee tapahtua siten, että maahantulo hetkellä esiintyy renttona ja veltona, jalat ja polvet yhdessä ja lihaksia jännittämättä. Lisäksi on pysyttävä sellaisessa asennossa, että jalat on kohtisuorassa maata kohti”

Tähän saakka on harjoiteltu riippuvaljaissa, joissa vain roikutaan paikallaan. Seuraavassa vaiheessa valjaat laitetaan keinumaa ja hypyoppilaan on pystyttävä suoriutumaan samoissa harjoitteista, vaikka onkin heiluri liikkeessä. Näihin harjoitteisiin tulee lisänä se, että kouluttaja voi pudottaa valjaissa riippuvan oppilaan maahan noin puolen metrin korkeudesta, jolloin voidaan harjoitella maahantuloa heiluriliikkeessä.

Koulutuksen viimeisenä vaiheena on 25 – 35 metrin korkuinen hyppytorni, jonka ”... tarkoituksena on saada korkeuden aiheuttama pelontunne häviämään oppilaasta...” Kirjoitus kuvaa tornia, jossa avoin laskuvarjo, nostetaan vaijereilla ylös, jonka jälkeen hyppääjä suorittaa hypyn tornista ja tulee sen varassa maahan harjoitellen samalla hyppyyn liittyviä toimenpiteitä ja maahantuloa. Laite ja siinä toiminta vaikuttaa selvästi ”*parashjutismi*” – urheilulta, jollaista tiedettiin näinä aikoina harjoitetun ”Neuvostolassa” ja josta kerrottiin aiemmin tässä kirjoituksen osiossa.

Oli komea kirjoitus, joka sisälsi paljon asioita, joita myöhempien aikojen laskuvarjoilijat, sotilaat ja siviilit, ovat soveltaneet pääpiirtein samannäköisinä, joskin Suomen ainoat hyppytornit Utissa ovat toimineet ilman laskuvarjon kupua. Myös erilaiset koulutukseen käytettävät riippuvaljaat ovat tulleet myöhemmin aikoina tutuiksi.

Vaikka kirjoitus oli tuona aikakautena erinomaisen edistyksellinen, se jäi kuitenkin pelkäksi teoriaksi. Tämän aikojen hypy-koulutuksessa ei tiedetä valjaita käytetyn ja koulutus saattoi rajoittua muutamiiin käytännölliseen ohjeeseen. Vasta neljännesvuosisadan kuluttua alkoi tämä kirjoitus saada ilmaa alleen ...

AERO 7 -8/1935 (Elokuu 1935)

Laskuvarjoista 1930-luvulla

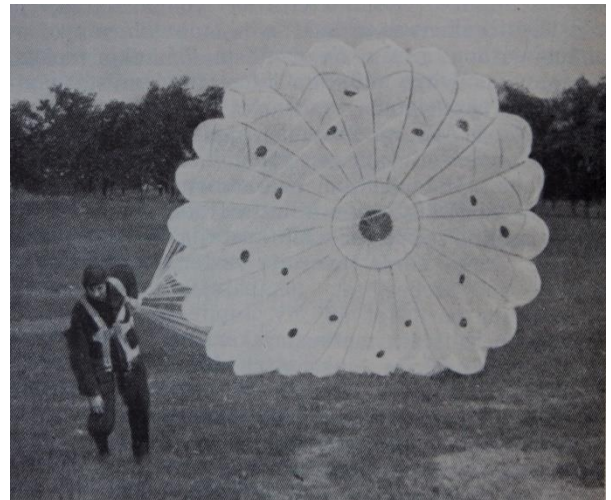
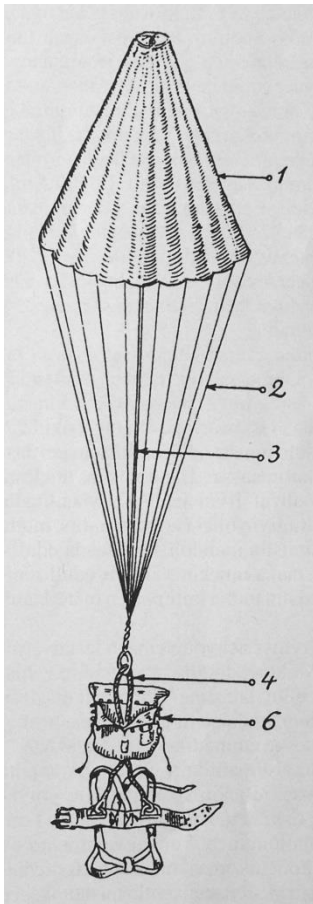
1930-luvulla laskuvarjot olivat ns. umpikupuvarjoja, joissa oli vajoamista vakauttava huippuaukko ja jossain tapauksissa (esimerkiksi ruotsalainen *Robur*) myös useita pienempiä paineentasausaukkoja. Varsinaisia ohjausaukkoja ei ollut. Umpikupuista varjoa oli mahdollista hieman ohjata vetämällä kantopunoksista tai – hihnoista (viilekkeistä) kuvun sen puoleista reunaa alaspäin, johon suuntaan haluttiin ohjata. Kun kuvun reunaa vedettiin alaspäin, ilmaa pääsi purkautumaan kuvun vastakkaisen puolen reunan alta. Näin saadun työntövoiman avulla voitiin liikkua sivuttain, voitiin esimerkiksi ohjata samaan aikaan ilmassa olevista hyp-pääjätovereista eroon – kuten laskuvarjojääkärikoulunsa myöhemmin käyneet oppivat. Ohjausteho oli vaatimaton, eikä mahdollistanut ”oikeaa” tarkkuushyppäämistä.

Valjaista löytyivät jalkahihnat, mutta varsinaista rintahihnaa ei nykyiseen tapaan ollut, vaan se oli korvattu toisenlaisella järjestelmällä, jossa kaksi valjaiden pystyhihnoista tulevaa hihnaa kiinnitettiin rinnan kohdalla soljella. Valjaisiin saattoi liittyä myös erilaisia vatsahihnoja. Koska 1930 – luvulla käytetyt laskuvarjot oli suunniteltu pelastusvarjoiksi – urheilukäyttöön varta vastan suunniteltuja ei vielä ollut – ne oli suunniteltu käytettävien lentokoneiden ehdoilla joko selkä- tai istuinvarjoiksi.

Kaikissa laskuvarjoissa ei ollut vielä 1930-luvun puolivälissäkään nykyisin kaikista urheilu- ja pelastusvarjois-ta tuttuja kantohihnoja. Joissakin varjotyypeissä kantopunokset lähtivät ylös kupuun hyppääjän selässä ole-van renkaan kautta. Tällaisen laskuvarjon ohjaaminen oli lähes mahdotonta.

Kuvut olivat yleensä muodoltaan puolipyöreitä, mutta jo 1930-luvulla nähtiin kolmiovarjoiksi kutsuttuja kupu-ja. Tällaisia näkyi vielä 1960-luvun alussa, kun urheiluhyppytoimintaa Suomessa aloiteltiin.

Pelastusvarjoissa käytettiin alkuvaiheessa melko yleisesti pakkolaukaisuhihnaa vastaavia järjestelmiä (esim. *Salvator*), jotka kuitenkin vähitellen korvautuivat laukaisukahvan avulla toimivilla itselaukaisuvarjoilla (esim. *Irving*). Pakkolaukaisuhihnalla vai ei – tämä oli kiistelty asia vielä 1930-luvulla.



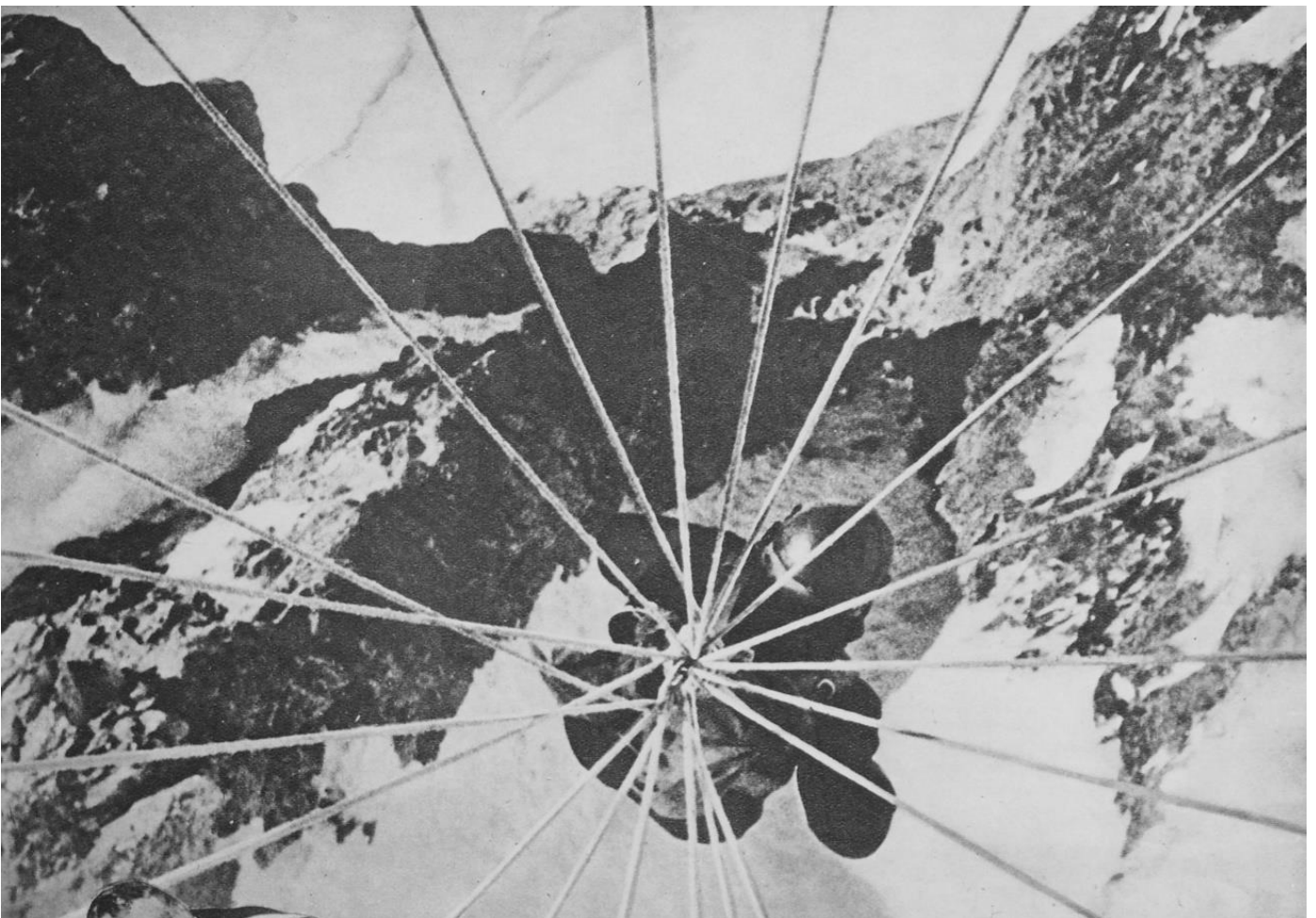
Vasemmalla *Heinecke*-laskuvarjo vuodelta 1926. Sen kupu muistuttaa vielä 1960-luvun alussa olleita umpikupuja, mutta siinä on hihna (3.), josta vetämällä voidaan varjo tukahduttaa tai vajoamisnopeutta pienentää. Valjaissa oli AEROn mukaan ”...kantavana rakenteena leveä ”painonostajan vyö” ja muut hihnat kainaloihin sekä haaroihin pitivät hyppääjän vain oikeassa asennossa...”
Kuva: Heinecke

Yllä ruotsalainen *Robur*-laskuvarjo – uutuus, jota esiteltiin vuonna 1929, jonka kuvussa käytettiin paineentasausaukkoja. Kuva: AERO 10/1929

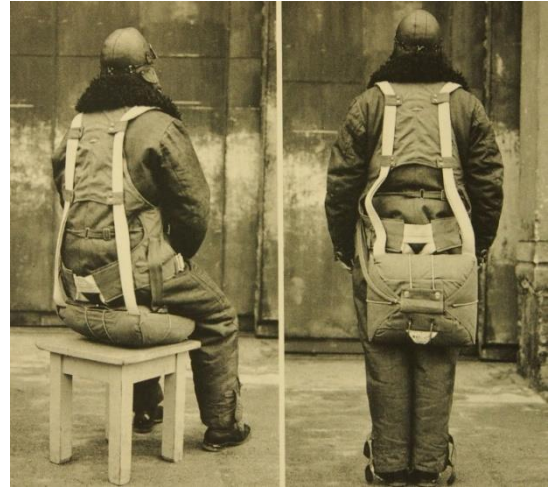
Italialaisen Salvator-laskuvarjon huippuaukko oli varustettu joustavalla kumilla, jonka tarkoituksena oli pehmentää laskuvarjon avautumisnykäisyä. Samaan tarkoitukseen käytettiin pyöreissä kuvuissa myöhemmin hidastussukkaa tai kuvun helmaan asennettua pantaa. Aero-lehti kuvaa Salvatoren rakennetta seuraavasti:

”Päävarjo onkin samanlainen kuin Irving mallinen, sillä siinä on myös varjon keskellä joustavalla kumilla varustettu ilman säätöaukko. – Tällaisen joustavan ilma-aukon avulla saadaan varjon auetessa tapahtuva hyppääjän putoamisnopeuden äkillinen hidastuminen tapahtumaan vähitellen, joten hyppääjä ei tunne mitään nykäisyä. – Tämä on erittäin tärkeätä varsinkin Salvator-varjossa, joka on kiinnitetty hyppääjän ruumiin ympäri kulkevalla n. 20 sm. levyisellä nahkavyöllä ...”.

Vuonna 1935 julkaistiin valokuva, joka oli otettu erään ilmailuelokuvan yhteydessä. Kuvan juju oli siinä, että kamera oli kiinnitetty kuvun alapuolella ja se kuvasi hyppääjää ylhäältäpäin. Kamerakulma on tuttu ainakin 1970-luvulla **Carl Boenishin** hyppyfilmejä katselleille. Kuvan tekninen anti on kuitenkin siinä, että siitä näkee kantopunosten kiinnitystavan laskuvarjon valjaisiin silloin, kun erillisiä kantohihnoja ei käytetty.

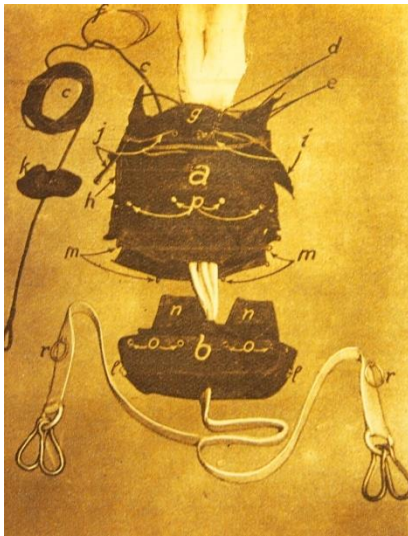


Laskuvarjo ilman kantohihnoja. Kuva: Suomen Kuvalehti 20/1935



Vasemmalla Anna Kivimäen USA:ssa käyttämät valjaat vuodelta 1929. Kuva: Suomen Kuvalehti 9/1932.

Yllä Suomessa valmistettu, puolustusvoimien käyttämä (tšekkoslovakialaisella lisenssillä valmistettu) PAK laskuvarjon istuinpakkkausmalli vuodelta 1934. Kuva: Ilmavoimat



"Laskuvarjo suojuksineen, vyötäröineen ja muine lisäosineen", Nykyhyppääjän on mahdotonta tunnistaa kaikkia osia. Kuvan alalaidassa näyttää kuitenkin olevan pakkolaukaisuhihna ja jonkinlainen sisäpussi. Kuva: Suomen Kuvalehti 30/1934

Laskuvarjon kupu ei aina ollut pyöreä edes "vanhoina hyvinä aikoina." Kuvassa on amerikkalainen Hoffman-kupu. Tämän muotoisia kupuja näkyy myös vielä Senior Skydivers ry:n 1960-luvun kuvakokoelmasta. Kuva: Suomen Kuvalehti 30/1934

Suomen Kuvalehti julkaisi 1920- ja 1930-luvuilla muutaman artikkelin, joissa kerrottiin laskuvarjojen – tässä vaiheessa siis pelastusvälineen – toiminnasta, käytöstä ja kehityksestä. Eräässä näistä kirjoituksista suuri lentäjäsankari **Charles Lindberg** – siis se alkuperäinen, jolla ei ollut mitään tekemistä myöhempien aikojen Suomen ilmavoimien ja puolustusvoimien komentajan kanssa - kertoo laskuvarjon tuomasta suunnattomasta turvallisuuden tunteesta. Kuvalehti julkaisi tähän liittyviä otteita Lindbergin kirjasta *"Me, lentokoneeni ja minä"*. Eräässä otteesta kerrottiin ja sitä kommentoitiin näin:

"Ehdottoman turvallisuuden tunteen vallassa suoritin vanhalla "Jennylläni" sellaisia liikkeitä, joita en ollut unissanikaan kuvitellut." Lento lienee ollut todellista akrobatiaa, koska hän oli jo paljon aikaisemmin heittänyt konepahasellaan ensimmäisen silmukan kauhistunut neekeri mukanaan ..."

Tarina ei kerro, oliko ”neekeri” kauhistunut siksi että hänellä ei ollut laskuvarjoa – vai siitä huolimatta ...



Suomalainen PAK Laskuvarjo Oy.
HELSINKI · KESKUSKATU 6 G · PUH. 33 121

Valmistaa kotimaisia laskuvarjoja ja suorittaa laskuvarjojen korjauksia.

PAK-laskuvarjo on kevyt, vahva ja kimmoisa.

SUOSIKAA KOTIMAISTA TEOLLISUUTTA!

Laskuvarjomainos 1935. Valmistajatehdas oli Suomen historian ensimmäinen laskuvarjohuoltoyritys. Kuva: AERO 7 – 8/1935

AERO 5/1927 (Toukokuu 1927)
AERO 10/1929 (Lokakuu 1929)
AERO 7/1931 (Heinäkuu 1931)
AERO 7 – 8/1935 (Elokuu 1935)
Suomen Kuvalehti 9/1932 (27.2.1932)
Suomen Kuvalehti 30/1934 (21.7.1934)
Suomen Kuvalehti 20/1935 (18.5.1935)
Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 4/2013
Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 2/2014

Puolustusvoimien lentonäytös Suur-Merijoella

Puolustusvoimat järjestivät suuren lentonäytöksen Suur-Merijoen lentokentällä 3.8.1935. Tilaisuudessa esiteltiin laajasti sotaväen ilmailutoimintaa ja –kalustoa. Tilaisuutta kunnioitti läsnäolollaan myös sotamarsalkka **Mannerheim** ilmavoimien komentajan kenraali **Lundqvistin** seurassa.

Tässäkin näytöksessä hypättiin laskuvarjolla. Ensimmäinen laskuvarjoesitys oli jo ennen varsinaisen lentonäytöksen alkua, jolloin oli pientä ja kevyttä lämmittelyohjelmaa ja pienimuotoisia esityksiä. Ensimmäinen näytöksessä esiintynyt hyppääjä oli herra **Hietanen**. Sotilasslangissa herra Hietasesta voisi myös käyttää nimitystä ”Kylmä Kalle”. Siis henkilö, joka ei ole oikeastaan henkilö Tämän näytöksen herra Hietanen oli haalareihin puettu hiekkasäkki, joka pudotettiin laskuvarjolla lentokoneesta yleisön iloksi.

Oikeitakin hyppääjiä näytöksessä oli. Tämä oli Suomen tähänastisen historian suurin hyppyesitys. Kolme hyppääjää hyppäsi samanaikaisesti, mikä oli ennennäkemätöntä ja hurjaa. Näin massiiviseen hyppääjien pudotukseen tarvittiin kolme ilmavoimien Junkers–konetta.

Hypyt onnistuivat hienosti ja hyppääjät vänrikki **Hassinen**, luutnantti **Mönkkönen** ja kersantti **K.W. Westerm** saivat yleisöltä ansaitut suosionosoituksen hyppyjensä jälkeen. (Hyppääjistä ainakin kersantti Wester-

mark kokeili laskuvarjoa vielä myöhemmin, joskin se hyppy tapahtui pakon sanelemana palavasta Blenheim-pommikoneesta 2.3.1940.)



Näytöksessä hypänneestä kersantti K. W. Westermarckista tuli myöhemmin liikennelentäjä, joka vuonna 1947 juhli lentourallaan lentämiään miljoonaa lentokilometriä.

Kuva: Ilmailu-Siipi 1/1947



AERO-lehden tekstiä: "Laskuvarjohyppy on kaikkialla lentonäytöksissä vetonumero. Niinpä meilläkin. Kuvassamme laskuvarjohyppääjät vänr. Hassinen, luutn. Mönkkönen ja kers. Westermarck". Kuva: AERO 9/1935.

Myös ennen lentonäytöstä hypättiin Suur-Merijoella laskuvarjolla. Lentonäytöksen harjoituksissa näytöstä edeltävänä päivänä 2.8.1935 tapahtui lento-onnettomuus, jossa menehtyi viisi henkilöä. Onnettomuudesta pelastautuivat laskuvarjoilla luutnantti **Olavi Lumiala (Lundson)** ja vääpeli **Jalmari Taulu**. He olivat kolmas ja neljäs puolustusvoimissa laskuvarjoa käyttämällä pelastuneet lentäjät.

AERO 9/1935 (Elokuu 1935)
Ilmailu-Siipi 1/1947 (Tammikuu)
Ilmailu 12/1954

Ranskassa perustettu laskuvarjokoulu

AERO-lehden joulukuun 1935 numerossa kerrottiin, että Ranskassa on perustettu laskuvarjokoulu. Laskuvarjokouluja oli toki jo näihin aikoihin perustettu muutamissa maissa sotilastarkoituksiin. Neuvostoliitossa koulutettiin siviilejä, mutta tarkoitus oli sotilaallinen. Ranskan koulu oli kuitenkin perustettu, ainakin uutisen mukaan,

”... tarkoituksella kouluttaa sotilas- ja siviililentäjiä laskuvarjon käyttöön sekä laskuvarjouseita. Lentokoneiden nopeuksien kasvamisen vuoksi pidetään erikoista laskuvarjon käyttökoulutusta välttämättömänä ...”

Ranskassa perustettiin myöhemmin paljonkin kouluja ja hyppykeskuksia valtion rahoituksella urheiluhyppääjiä varten. Tähän aiheeseen palaamme myöhemmin, kun tarkastelemme Suomen järjestäytyneen laskuvarjourheilun varhaisia aikoja 1960-luvun alussa.

AERO 12/1935 (Joulukuu 1935)

Caterpillar- kerho

USA:ssa oli perustettu Caterpillar – Clubeja, joihin pääsivät jäseneksi laskuvarjolla lentokoneesta pelastautuneet. Kerhot syntyivät Irvin ja Switlik laskuvarjonvalmistajien aloitteesta. Molemmilla yhtiöillä, ilmeisesti muillakin laskuvarjonvalmistajilla, oli omansa. Kerhon nimi viittaa silkkiäisperhosen toukkaan. Vielä 1940 – luvulla oli käytössä silkistä valmistettuja laskuvarjon kupuja. Nylon tai muut keino kuidut vakiintuivat laajassa mitassa vasta 1940-luvulla ja sen jälkeen.



Vuoden 1935 lopulla kerhoon kuului 697 miestä ja kahdeksan naista. ”Pakkohyppäjä”, kuten AERO-lehti näitä pelastautumishyppäjiä kutsuu, oli kuitenkin tehty klubin antamien tietojen mukaan 738, koska joillakin oli kaksi, osalla jopa kymmeniä pelastautumishyppäjiä.

Kerhoon päässeet, laskuvarjolla pelastautuneet saivat jäsenmerkin kuulumisestaan kerhoon.

Myös Suomen ilmavoimien toiminnassa pelastautuneet saattoivat liittyä klubiin, mikäli laskuvarjonvalmistajalle ilmoitettiin hyppyyn liittyvät tiedot. Tarkempia tietoja halajavan kannattaa etsiä aiheesta lisätietoja esimerkiksi Wikipediasta.

https://en.wikipedia.org/wiki/Caterpillar_Club 22.4.2016

AERO 11/1935 (Marraskuu 1935)

Suomalaista laskuvarjo-osaamista esitellään Tukholmassa

Suomalainen laskuvarjovalmistaja PAK osallistui Tukholmassa 15.5. – 1.6.1936 järjestettyyn näyttelyyn omalla osastollaan.



PAK-laskuvarjotehtaan osasto Tukholmassa toukokuun lopulla 1936 järjestetyssä näyttelyssä. Kuva: AERO 6/1936

Näyttelyä ja suomalaista näyttelyosastoa uutisoinut AERO-lehti oli tekstiltään melko lennokas ja selvästi tehtaan tuotteiden kannalta myönteinen:

”Suomalaisen PAK Laskuvarjo Oy:n osasto ILIS-näyttelyssä Tukholmassa 1936 herätti ansaittua huomiota. Näytteillä mm. käytännöllinen PAK U-varjo, jota voidaan käyttää istuin-, syli- ja selkäpakkauksena. Varjo on varustettu pikalaukaisimella ja varmuusvyöllä. Soveltuu siten käytettäväksi kaikkiin tilanteisiin. PAK U-varjo – laskuvarjokysymyksen ratkaisu.”

Myöhempien aikojen laskuvarjohemmoa jää terminologia hieman askarruttamaan: Mikähän on se pikalaukaisin ja mikä on laskuvarjon turvavyö? Pikalaukaisin saattaa tarkoittaa valjaiden keskuslukkoa, jonka avulla voi nopeasti vapautua valjaista esimerkiksi vesihypyllä tai maahan tultaessa heti hypyn jälkeen. Laskuvarjon turvavyö jään tämän historian kirjoittajan tietojen, mielikuvituksen ja ymmärryksen ulkopuolelle ...

AERO 6/1936 (Kesäkuu 1936)

Laskuvarjohyppy rasittavat lentäjien hermoja - Englannissa

Hendonissa, Englannissa 27.6.1936 pidetyssä lentonäytöksessä – myös siellä näytökset olivat ajan hengen mukaisesti tiukasti yhteydessä sotilaalliseen toimintaan – esitettiin numeroa, jossa hävittäjät hyökkäsivät Vickers Virginia pommikoneita vastaan. Lentokoneet näyttivät syttyvän palamaan – paloa kuvattiin savutehostein. Samalla koneesta pelastautui hyppäämällä 16 lentäjää, jotka laskeutuivat kentälle.

Hyppääjät kuitenkin taisivat olla Suomessakin hypänneiden herrojen Hiekkänen ja Heinänen sukulaisia: kenties Mr. **Hay Stack** veljineen ja serkkuineen. Hyppääjät olivat oikeasti vain tavarakääröjä, joilla kuvattiin hyppääjiä. Englannissa ei näihin aikoihin, ainakaan jos on uskominen asiasta kertoneen AERO-lehden toimitta-

jaan – ja miksi emme uskoisi - lentäjät eivät lainkaan suorittaneet hyppyjä näytösten yhteydessä. Tämä siksi, ettei rasitettaisi heidän hermojaan tarpeettomilla hypyillä.

Herrojen Heinänen ja Hiekkänen hyppyjä Suomessa ei kuitenkaan koskaan ole perusteltu lentäjien hermostollisilla syillä. Ja erikoiselta tuntuu se, että brittilentäjien hermostoa epäiltiin heikoksi vuonna 1936, kun vain neljä vuotta myöhemmin nämä suurelta osin samat ”hermoheikot” heput pystyivät voitokkaasti torjumaan Luftwaffen sankat lentojoukot Englannin taistelun (Battle of Britain) aikana vuonna 1940.

AERO 8/1936 (Elokuu 1936)

”Naiset seikkailevat avaruudessa”

Edellä kuvatun kaltainen otsikko löytyi AERO – lehden vuoden 1936 joulukuun numerosta. Itse jutulla ei siten ollutkaan mitään tekemistä avaruusmatkailun kanssa. Naiset alkoivat oikeasti seikkailla siellä, mitä nykyään avaruudeksi kutsutaan, vasta miltei kolme vuosikymmentä myöhemmin. Silloin Valentina Tereshkova -alkuaan laskuvarjohyppääjä – kokeili ensimmäisenä naisena sitä ulottuvuutta ...

AEROn artikkeli kertoi - harhaanjohtavasta otsikostaan huolimatta - laskuvarjohyppäämisen historiasta, erityisesti laskuvarjoilevista naisista. Artikkelissa toki esiteltiin da Vinci, Feranzio ja Garnerin, mutta sitten siirryttiinkin naisenergiaan. Erityismaininnan saivat ensimmäisen ”oikean” laskuvarjohyppääjän Jacques Garnerinin vaimo Jeanne (Genevieve, os. Labrosse) Garnerin ja Jacquesin sisarentytär Elisa. Myös Saksan ensimmäinen hyppääjä Käthe Paulus mainittiin sekä heidän lisäksi muitakin tunnettuja hyppääviä naisia.

Mielenkiintoinen artikkeli kertoo paljon naisten osuudesta laskuvarjohyppyjen historiassa. Jutussa kerrotaan myös tämän aikakauden ennätyksistä. Virallisia sellaisia ei vielä ollut, koska ei ollut sellaista elintä tai organisaatiota, joka olisi hakemuksia käsitellyt. Kansainvälinen Ilmailuliitto FAI hyväksyi laskuvarjourheilun viralliseksi lajiksi vasta kaksitoista vuotta myöhemmin. Ennätyksistä tietenkin puhuttiin, vaikka niillä ei mitään virallista statusta ollut. Jutussa kerrotaan, että naisten ennätyksen haltija korkeimmalta tehdyssä hypyssä oli neuvostoliittolainen **Cloudin Schakt**, joka on hypännyt yli 8.000 metristä. Saman ennätyksen yhteydessä kerrottiin, että Neuvostoliitossa olisi noin 6.000 laskuvarjohyppääjää, ”... jotka sodan syttyessä voivat laskeutua vihollisen rintaman taakse ...”

Tällaisia ja monia muita tarinoita kerrotaan AERO-lehden numerossa 12/1936 olevassa artikkelissa, joka löytyy Senior Skydivers ry:n nettisivuilta.

AERO 12/1936 (Joulukuu 1936)

Kulkuaitosministeriöstä ilmailuviranomainen

Vuonna 1937 annettiin ilmailulakiin asetus, jonka mukaan maan nimenomaisena ilmailuviranomaisena toimii ilmailuasian esittelijä ja osin kulkuaitosministeriö itse. Kuitenkin vasta vuonna 1943 ministeriöön perustettiin ilmailuasioita keskitetyksi hoitava ilmailutoimisto.

Ilmailulaitos 1997: Ilmailuasian esittelijästä Ilmailulaitokseksi
Marja Hakola: Aika matka kiitotiellä – The Finavia Story (Finavia ja Multikustannus 2007)

”Ilmailu” alkaa ilmestyä

Nykyilmailijoidenkin tuntema Ilmailu-lehti alkoi ilmestyä vuonna 1937, jolloin julkaistiin sen ensimmäinen näytenumero. Suomen Ilmailuliittoa ei tässä vaiheessa vielä nykyisessä muodossaan ja nykyisellä nimellä ollut. Lehteä julkaisi Suomen Ilmapuolustusliitto, joten AERO-lehdestä käytännössä tuli jälleen melko puhdas ilmavoimien julkaisu. Ilmailua julkaistiin nimillä Ilmailu ja Ilmailu – Siipi vuoteen 1947 saakka, jolloin lehden julkaisutoiminta siirtyi sodan jälkivaiheissa Suomen Ilmailuklubista nimenvaihdon jälkeen muodostetulle Suomen Ilmailuliitto ry:lle.

Kuten alla olevasta lehden etusivun olevasta kuvasta voi päätellä, lehti tihkui ja pursusi sotilasilmailua.



Ilmailu 1/1937 (Marraskuu 1937)



Pikku-uutisia vuonna 1937

AERO – lehden syyskuun 1937 numerossa kerrottiin kaksi laskuvarjohyppääjää kiinnostavaa uutista. Moskovan ilmailupäivillä ”Neuvostolassa” 17.8.1937 oli mittava lentonäytös, jossa esiintyi muiden loistavien esiintyjien lisäksi 75 laskuvarjohyppääjää, jotka pudottautuivat kolmesta lentokoneesta. Toisen uutisen mukaan Turkissa aiotaan rakentaa jokaiseen huomattavampaan kaupunkiin torni laskuvarjohyppääjää varten.

Jo tätä ennen julkaistujen uutisten valossa torneja alkaa jo löytyä melkein maasta kuin maasta – paitsi ei Suomesta, ennen kuin sitten myöhemmin ...

AERO 9/1937 (Syyskuu 1937)

”Maailman sitkeähenkisin mies”

Koska kotimaassa oli laskuvarjoihin liittyviä tapahtumia vähän, luokaamme taas katseemme ulkomaiden suuntaan: Suomen Kuvalehti julkaisi tammikuussa 1938 ”sekavia uutisia maailmalta” osastollaan pikku-uutisen otsikolla ”Maailman sitkeähenkisin mies”.



Robert Wyndham – Suomen Kuvalehden mielestä ”maailman sitkeähenkisin mies”, Kuva: Suomen Kuvalehti 4/1938

Uutisen mukaan herra **Robert Wyndham** on ”vasta 40-vuotias” lentäjä ja laskuvarjohyppääjä, joka ihmettelee itsekin, että hän on lukuisista vakavista onnettomuuksista ja loukkaantumisista huolimatta pysynyt hengissä niin kauan. Hän oli aloittanut lentäjäuransa ensimmäisessä maailmansodassa ja lentänyt sen jälkeen eri puolilla maailmaa. Hän itse arveli haastattelussa, että ”*Minulla ei ole mitään menetettävää. Hengelläni ei ole mitään arvoa, olen myynyt sen jo satakunta kertaa – Kiinassa, Amerikassa, Abessiniassa, Espanjassa.*” Hän on kertonut osallistuneensa ”maailman kaikkiin sotiin Paraguayasta Espanjaan asti. Hän on myös toiminut elokuvien taitolentäjänä Hollywoodissa ja loukkaantunut ja katkonut luitaan erilaisissa onnettomuuksissa lukemattomia kertoja.

Tämän ”sitkeähenkisen hepun” tekee mielenkiintoiseksi se, että hänen väitetään suorittaneen yli tuhat laskuvarjohyppyä lentokoneesta. Jos tämä pitää paikkansa, lienee hän näihin aikoihin erittäin kokenut hyppääjä maailmanlaajuisestikin tarkastellen. Laskuvarjohyppyä ei vielä harrastettu urheiluna nykyisin tunnetuissa muodoissa. Laskuvarjohyppyä hypättiin lähinnä sirkusnumeroina ja kokeilutarkoituksissa. Vertailun vuoksi todettakoon, että suomalaisella laskuvarjohyppäjien uranuurtajalla **Eero Erholla** oli Australian vuosiansa jälkeen tiettävästi noin 272 hyppyä.

Suomen Kuvalehti 4/1938 (29.1.1938)
Seura 8/1941

Suomen tulevan ensimmäisen hyppykeskuksen vihkiäiset

No, eihän sitä vielä kutsuttu hyppykeskukseksi, vaikka siitä merkittävä sellainen tulikin myöhemmin: Helsingin lentokenttä – sittemmin Helsinki-Malmin lentoasema, nykyisin Helsinki-Malmi lentopaikka (EFHF) - vihittiin käyttöön 15.5.1938. Siis lentoasemakäyttöön. Juhlat olivat komeat ja yleisöä oli paljon. Vihkiäislentonäytöksessä ei kuitenkaan nähty laskuvarjohyppääjiä – kaikkea muuta kuitenkin. Hakaristilipuista alkaen ...



Vasemmalla: Malmin "pyöree" on tässä vielä hieman vaiheessa, mutta valmistautui avajaisiin.

Yllä: Uusi lentokonehalli, etualalla hieno hyppykone Junkers JU-52, Olisi upeaa hypätä ...

Kuvat: Suomen Kuvalehti 19/1938

Enää kaksikymmentäkaksi vuotta ensimmäisen laskuvarjokerhon syntyyn näissä samoissa maisemissa ...

Suomen Kuvalehti 19/1938 (14.5.1938)

Ja Vaasassakin avattiin tuleva hyppykeskus

Näinä päivinä on Suomen lentokenttärakentajilla ja ilmailuviranomaisilla pitänyt kiirettä. Vain reilun kuukauden päästä Malmin lentoaseman vihkiäisistä olivat korkea-arvoiset heput samoissa puuhissa myös Vaasassa: Vaasan lentoasema vihittiin 25.6.1938. Mukana oli korkea-arvoisen kutsuvierasjoukon lisäksi myös runsaasti asiasta kiinnostunutta yleisöä.

Laskuvarjoilla ei tiedetä tässäkään näytöksessä hypätyn. Varsinaisena hyppykenttänä Vaasa nukkui vielä ruusunen unta kolmekymmentäyksi vuotta, ennen kuin paikkakunnalla vaikuttaneet kaksi laskuvarjokärpäsen puremaa heppua panivat toimeksi. Siihen kuitenkin palataan myöhemmin tämän kirjoituksen toisessa osiossa.



Lentoaseman vihkiäiset Vaasassa 25.6.1938. Kansainvälistä menoa, monta hyppykelpoista lentokonetta. Hyppääjiä saatiin vielä odotella tovi. Kuva: Suomen Kuvalehti 25/1938

Suomen Kuvalehti 25/1938 (25.6.1938)

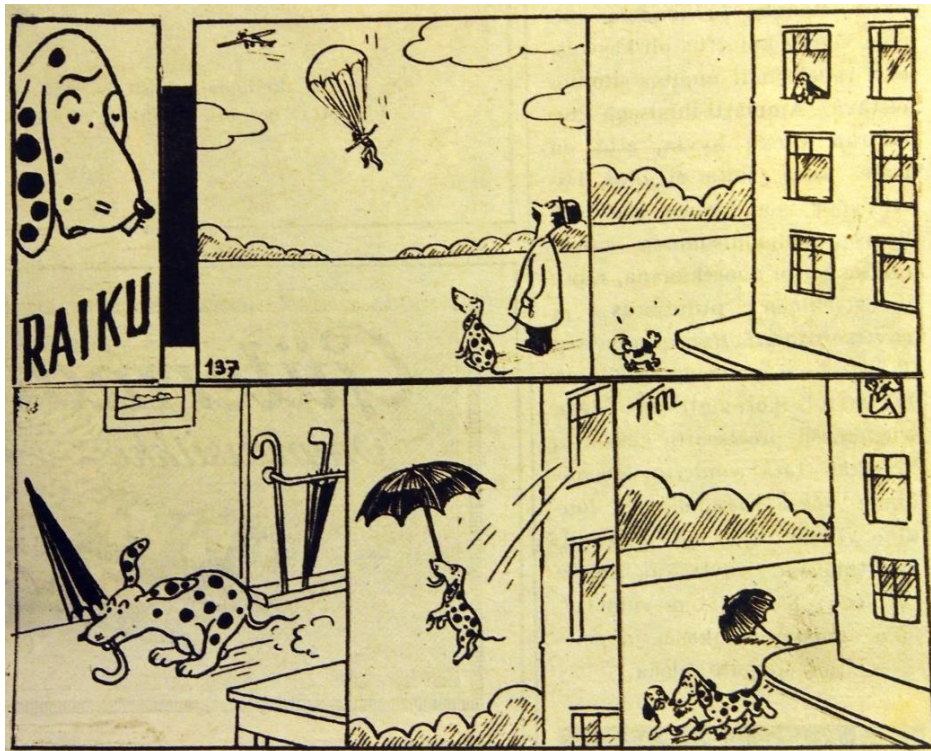
Laskuvarjohyppäjä pilapiirroksissa

1930-luvun jälkipuoliskolla laskuvarjohyppäjä on ilmeisesti tehty ainakin puolustusvoimien ulkopuolella aiempaa huomattavasti vähemmän koska aikakauden lehdistä ei – ainakaan tämän jutun kirjoittaja - ole löytynyt asioista mainintoja. Tämän ajanjakson AERO- tai Ilmailulehdissä ei kerrota yhdestäkään laskuvarjohyppäjästä puolustusvoimien ulkopuolella.

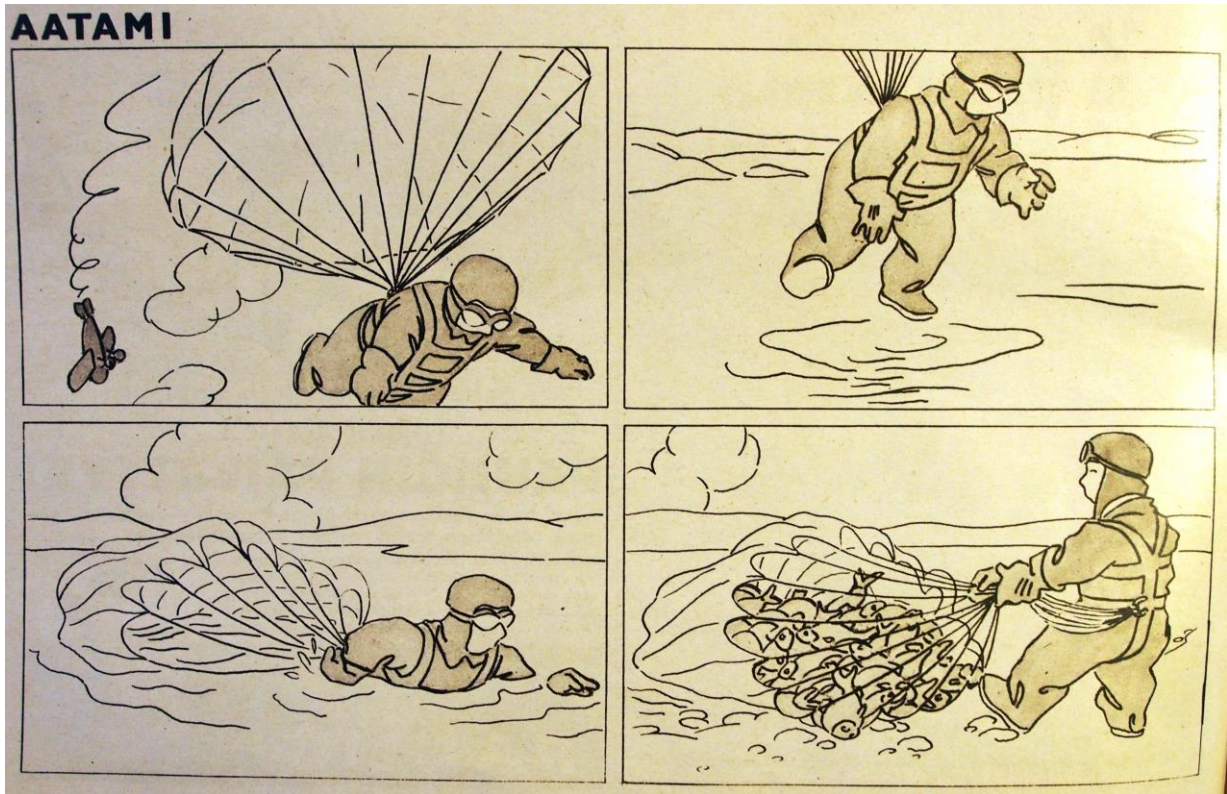
Pilapiirroksissa sen sijaan aina silloin tällöin löytyi laskuvarjoihin tai laskuvarjohyppäjiin liittyvää irrottelua. Jäljempänä esitetään Suomen Kuvalehden kahdessa perättäisessä (24/ 1938 ja 25/1938) lehdessä julkaistuja pilapiirroksia.



Aatami hyppää laskuvarjolla. Kuva: Suomen Kuvalehti 24/1938



Raiku hyppää laskuvarjolla näkemänsä laskuvarjohyppyn innoittamana. Kuva: Suomen Kuvalehti 25/1938



Aatami laskuvarjoilee ja kalastaa. Kuva. Suomen Kuvalehti 25/1938

Suomen Kuvalehti 24/1938 (18.6.1938)

Suomen Kuvalehti 25/1938 (25.6.1938)

Suomen Kuvalehti 25/1938 (20.5.1939)

PAK valmistaa myös materiaalin pudotusvarjoja

AERO-lehdessä oli artikkeli *"Kotimaiset laskuvarjot – Tavaralaskuvarjot käyttöön meilläkin!"*. Artikkelin kuvaus ensi laskuvarjon valmistuksesta: silkistä tehdään ja se ompelu on niin tarkkaa, niin tarkkaa ... Sitten jutussa kuvataan hieman tavaralaskuvarjon pakkausta, rakennetta ja anatomiaa sekä esitellään pudotuspakkausta.

Artikkelissa luonnollisesti arvellaan pudotusvarustuksen merkittävimmän käyttäjän olevan puolustuslaitos, mutta myös esimerkiksi merivartiolaitoksella voisi sille käyttöä myös siviilitarkoituksissa avustettaessa merihädässä tai muussa hädässä tiettomien taipaleiden takana olevien, jäälautalla olevien kalastajien, hädässä olevien alusten tai kelirikon saartamien henkilöiden avustamisessa. Myös sammutustehtävissä tiettomien taipaleiden takana saattaisi tällaisesta pudotuskalustosta olla apua.

Materiaalinpudotusvarusteista puhuttiin myös AERO-lehden seuraavan vuoden ensimmäisessä numerossa. Siinä artikkelissa – *"Sananen joukkojen huoltokuljetuksista lentoteitse sekä niihin käytettävistä alasheittoäliöistä"* - kuitenkin puhuttiin ainoastaan sotilaallisesta käyttötarkoituksesta.

Edellä kerrottuun viitaten: harmi, että oli tämän kaluston valmistuksen perinne päässyt katkeamaan, kun Oulussa nelisenkymmentä vuotta myöhemmin alettiin paneutua kaukana kaikesta riehuvien tulipalojen sammutukseen. Vasta silloin alettiin myös siviilipuolella pudottaa lentokoneista muitakin kuin ihmisiä tai lannoitteita.

Ne, joita historia tältä osin huvittaa, voivat tutustua edellä mainittuihin artikkeleihin Senior Skydivers ry:n sivuilla.

AERO 5/1938 (Toukokuu 1938)

AERO 1/1939 (Tammikuu 1939)

Määräys lentonäytöksistä ja niissä hypättävistä laskuvarjohypyistä

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö julkaisi vuonna 1937 väliaikaiseksi tarkoitettua määräyksen, jossa tietyistä ensimmäistä kertaa Suomessa siviiliviranomainen otettiin kantaa laskuvarjojen ja laskuvarjohyppääjien hyväksymiseen. Määräyksessä edellytettiin lupaa järjestettäessä lentonäytöksiä ja -kilpailuja tai laskuvarjohyppesesityksiä tai laskuvarjokokeiluja.

Ilmailu-lehti tiivistä määräyksen sisällön seuraavasti:

Lentonäytöksiä ei saa järjestää ilman lupaa

Kaikkiin näytöstilaisuuksiin on hankittava ilmailuviranomaisten lupa.

Samalla on esitettävä tarkka selostus näytöksen ohjelmasta.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö on vahvistanut seuraavat, lentonäytöksiä ja lentokilpailuja sekä laskuvarjohyppyjä ja taitolentoa koskevat väliaikaiset määräykset:

Kaikkien lentonäytösten ja lentokilpailujen sekä laskuvarjohyppien näytös- ja kokeilutilaisuuksien järjestämiseen on hyvissä ajoin hankittava lupa ilmailuviranomaisilta, ja on lupa-anomuksessa mainittava kysymyksessä olevan tilaisuuden aika ja paikka, yksityiskohtainen ohjelma, osallistuvat henkilöt ja ilma-alukset sekä turvallisuustoimenpiteet, joihin ennakolta ryhdytään.

Taitolentoesityksiin käytettävien ilma-aluksien tulee olla nimenomaan tähän tarkoitukseen hyväksytyjä ja niiden ohjaajien riittävän taitolentokoulutuksen saaneita.

Näytös- ja kokeiluhyppyyhin käytettävien laskuvarjojen tulee olla asianmukaisesti hyväksytyjä, ja on tällaisten hyppien suorittajien, jotka eivät ole lentäjiä, esitettävä sopivaisuudestaan lääkärintodistus, omattava ilmatottumusta ja laskuvarjon toiminnan tuntemusta.

Taitolentoa suorittavan, laskuvarjohyppääjiä näytös- ja kokeilutarkoituksessa kuljettavan sekä purjelentokonetta hinaavan ilma-aluksen miehistön tulee aina olla varustettuna laskuvarjoilla.

Kuten yllä esitetystä huomaamme, hyppylentäjiltä edellytettiin jo vuonna 1937 hyppylennoilla pelastusvarjoa, mikä vaatimus järjestäytyneen laskuvarjourheilun alkuvaiheissa oli jo unohdettu, mutta otettiin käyttöön josain muodossa paljon myöhemmin. Määräyksestä ilmeni, että ei-lentäjien oli "... esitettävä sopivaisuudeltaan lääkärintodistus, omattava ilmatottumusta ja laskuvarjon toiminnan tuntemusta..." Määräyksessä ei tarkemmin selitely, mitä nämä vaatimukset mahtaisivat käytännössä tarkoittaa.

Ilmailu 4 – 5/ 1938

Laskuvarjon käytöstä vesien rantamilla lennettäessä

Suomalaisen laskuvarjourheilun esi-isä Eero Erho on saapunut Australian vuosiensa jälkeen takaisin Suomeen ja isänmaansa palvelukseen. Hän myös palasi rakkaan harrastuksensa – myös entisen ammattinsa – pariin. Häneltä ilmestyi AERO – lehdessä muutamia kirjoituksia vuosina 1939 ja 1941. Erho oli kirjoitellut Australiassa ollessaan jonkin verran. Hän oli kirjoittanut AERO – lehteen artikkeleita, joissa hän esitteli Australian ilmailua. Uusi tuleminen suomalaiseen laskuvarjotoimintaan liittyi hänen paluuseensa puolustusvoimien palvelukseen.

Kapteeni Erhon ensimmäisen pitkän tauon jälkeen julkaistun artikkelin nimi oli ytimekkäästi: "Eräs huomioitava seikka laskuvarjon mahdollisessa käytössä vesien rantamilla lennettäessä". Artikkelin käsitteli laskuvarjohyppääjän toimintaa, jos hän joutuu hyppäämään laskuvarjolla veteen tai niin lähellä vesialuetta, että on vaara tai mahdollisuus joutua tai päästä veteen.

Kirjoitus käsitteli otsikostaan huolimatta useitakin huomioitavia seikkoja. Erho ei pitänyt vesihyppyä erityisen vaarallisena ja viittasi myös omiin kokemuksiinsa. Erhon mielestä veteen oli jopa turvallisempi ja miellyttävämpi laskeutua kuin maalle.

Ennen veteen tuloa hyppääjän olisi avattava valjaansa – joka oli helposti tehtävissä ns. keskuslukkovaaljailla – ja asettauduttava roikkumaan käsistään valjaisiin ennen veteen tuloa. Erho painottaa, että edes uimataidottomalla ei ole hätää, koska tuuli vetää ja kuvun perään voi asettautua asentoon, jossa hengitysilmaa on saatavilla ...Siitä vaan surfaamaan kuvun perässä. Artikkelissa ei kuitenkaan mainita, mitä sitten tehdään, jos ei tuule, eikä laskuvarjoilija osaa uida.

Vaikka Erhon ohjeistoa ei tämän kirjoittaja nykyhyppääjälle suosittelekaan, laitan tähän otteen Erhon kirjoituksesta:

”... laskuvarjo, hyvin ohjattuna, toimii isoillakin vesillä ja vielä paremmin muualla, sisävesillä erinomaisena pelastusrenkaana vedessä oltaessa.

Lisäksi mainitsen henkilökohtaisena kokemuksena, että kenkään ei pitäisi epäröidä laskeutua suureenkaan veteen, esim. vaikka Laatokkaan, vaikka olisikin mahdollisuus sopivan tuulen vallitessa päästä rannikolla olevaan metsään, sillä yksinkertaisesti vaarallisin hetki koko hyppässä on ”maahan” kosketus, mutta miellyttävämpää kosketusta ei ainakaan allekirjoittanut voi kenellekään suositella kuin juuri veteen laskeutuminen.

Kovalla tuulella naarmuton laskeutuminen rannalla usein olevaan vankkaan metsään varmastikin tulee olemaan kysymyksenalainen, varsinkin jos varjon käyttäjä ei omaa mitään käytännöllistä kokemusta sen liikehtimisessä”.

Pari vuotta edellä esitellyn kirjoituksen jälkeen majuriksi ylennetty Erho laati AEROon perusteellisemmän laskuvarjohyppyä ohjeistavan kirjoituksen. Sota raivosi parhaillaan, joten kirjoituksesta merkittävä osa käsitteli vaurioituneesta (sota)lentokoneesta poistumista, esimerkiksi kuinka kauan aikaa menee uloshyppyyn erilaisista lentokoneista (hävittäjä, pommikone, hidas koulukone, jne.). Myös hyppyyntä liittyviä psykologisia tekijöitä Erho tarkastelee: kuinka helposti hyppypäätös syntyy ja mitkä tekijät siihen saattavat vaikuttaa.

Koneesta irrottautumisen jälkeen Erho suosittelee kunnan vapaapudotusta – tietysti lähtökorkeus huomioiden. Erhon sanoin:

”... Varjon avaaminen tavallisissa rauhan aikana tapahtuu heti, kun ollaan koneen ulkopuolella, kun taas sodan aikana pitäisin välttämättömänä, että kaikki käyttäisivät tavallista vapaata putoamista melkein maan pintaan asti, etteivät vihollisen hävittäjät pääse ”matkalla” ampumaan. Tavallinen avaamatta putoaminen ei ole millään tavalla sen kummempaa, vaatien se ainoastaan hieman kokemusta ennenkuin tottuu tuohon hienokseltaan pyörimiseen n. 200 km/t. nopeudella ...”

Sopivana laskuvarjohypyn minimikorkeutena tavallisista avo-ohjaamoisista koulukoneista Erho pitää

”... ilman epäilyksiä 100 m., jolleivät lentäjät ole liian hitaita liikeiltään. Pommi- ja liikennekoneille minimikorkeus on 300 m., paitsi kk.-ampujille ja pommittajille, joille se voinee hyvin olla vaikkapa alle 100 m., jos heillä vain on laskuvarjo yllään”

Hävittäjälentäjille Erho katsoo minimikorkeudeksi nykyaikaisella lentokoneella lennettäessä 150 m. Hän kuitenkin itse yrittäisi tiukassa paikassa vielä alle 100 metrissä.

Ohjeistoartikkelin lopussa Erho antaa vielä neuvoja laskuvarjon [umpikupu] ohjaamiseen: sen puoleisista punoksista vedetään, mihin halutaan mennä, mutta ohjattavuus on vaatimaton. Maahantulon ohjeistus jää jokseenkin ylimalkaiseksi.

Artikkeli oli sotilaan kirjoitus sotaan valmistautuvalle ilmailunuorisolle. Siitä kuitenkin löytyi myös nykyhyppääjää kiinnostavia yksityiskohtia, kuten esimerkiksi Erhon ajatukset vapaasta putoamisesta. Myös minimihyppykorkeuden pohdiskelu muistutti tämän kirjoittajan mieleen myöhempien aikojen pohdinnat hyppymestarioppilaiden kanssa siitä, mikä voisi olla alin turvallinen hätähyppykorkeus.

Erhon ajatuksista kiinnostuneet voivat tutustua kirjoituksiin syvällisemmin Senior Skydivers ry:n nettisivuilla.

AERO 3/1939 (Maaliskuu 1939)

AERO 6/1941 (mahdollisesti kesäkuu 1941)

PAK-laskuvarjotehdas kohdentaa mainontaansa myös urheiluilmailuun



Urheilulentäjät!
Käyttäkää Tekin aina lennoillanne

Laskuvarjoa

Suomalainen **PAK** Laskuvarjo Oy.
HELSINKI
Keskuskatu 6 G (City kauppakuja G)
Puhelin 33 121

PAK -laskuvarjotehdas on jo vuonna 1939 huomannut, että myös urheiluilmailussa saatetaan tarvita laskuvarjoa

AERO 4/1939 (Huhtikuu 1939)

Laskuvarjohyppytorni Helsingin Eläintarhaan 1939?

Ilmailuvoimat määritteli vuonna 1930 Suomen Ilmavoimien Lentopalveluohjesäännössä (30 §) laskuvarjojen olevan lentävän henkilökunnan turvallisuusvälineitä lentopalveluksessa. Tiukempi vaatimus pakollisuudesta esitettiin 1.7.1933 päivätyssä ilmavoimien esikunnan kirjelmässä. Käytännössä erityisesti vanhemmat lentäjät vieroksuivat ja vastustivat laskuvarjojen käyttöä. Tämän seurauksena laskuvarjoja käytettiin vielä 1930-luvun lopulla melko vähän siitäkin huolimatta, että niiden käyttö olisi useissa tilanteissa voinut pelastaa henkilövahingoilta.

Asenneongelmaa pyrittiin poistamaan koulutuksella, mutta huonoin tuloksin. Psykologisena pidetyn ongelman ratkaisemiseksi pohdittiin laskuvarjohyppytornin hankkimista puolustusvoimille. Ajatuksena oli, että torni olisi puolustusvoimien lisäksi myös siviilien käytössä huvipuistossa, USA:n mallin mukaisesti, jolloin voitaisiin osoittaa, että jopa siviilitkin suostuisivat hyppäämään tornista ja vieläpä maksamaan siitä. Torni päätettiin rakentaa Helsingin Eläintarhaan suunnitellun tivolin yhteyteen. Tarkoitus oli, että puolustusvoimat voisivat hypätä koulutushyppyjä aamupäivisin ja iltaapäivisin hyppytorni olisi siviilien käytössä.

USA:n itäosilla käytössä olleissa hyppytorneissa hyppääjä pukeutui valjaisiin maassa, jonka jälkeen hyppytorni nostaisi hänen noin 30 – 40 metrin korkeuteen, jonka jälkeen hän laskeutuisi alas varjon varassa. Varsinaisen uloshyppyn harjoittelua laitteeseen ei siis olisi liittynyt.



Tämän tyyppistä hyppytornia Helsinkiin suunniteltiin. Kuva on USA:sta Coney Islandin huvipuistosta
 Kuva: Suomen ilmailuhistoriallinen lehti 3/2014



Kautta maailman tunnettu lentäjäsankari **Amelia Earhart** kokeili jo vuonna 1935 yllä olevan kuvan tyyppistä hyppytornia. Suomen Kuvalehden tapahtumasta kertova teksti kuului:

”Vain 40 metrin korkeudesta uskaltautui kuuluisa Emilia Earhart hyppäämään kokeillakseen uutta silkistä valmistettua laskuvarjoa. Hyvin näyttää kaikki menevän päätellen Emilian tyytyväisestä hymystä, täytetyllä istuimellaan.”

Kuvista ilmenee pääpiirtein näiden hyppytornien ja niissä käytettyjen laskuvarjojen rakenne.

Kuva: Suomen Kuvalehti 26/1935

Suomalainen PAK Laskuvarjo Oy oli välittäjänä tarjouspyynnössä. Tšekkoslovakialainen Skodawerke (Pilsen) tarjoutui maaliskuussa 1939 rakentamaan hyppytornin. Se olisi 40 metriä korkea ja torni maksaisi 125.000 Smk. Tämän lisäksi sen pystyttäminen paikoilleen olisi arvioiden mukaan maksanut 74.000 Smk.

Hanke ei kuitenkaan talvisodan vuoksi toteutunut ja torni jäi rakentamatta. Hankkeella olisi toteutuessaan epäilemättä ollut myös vaikutusta suomalaisen laskuvarjourheilun tulevaan kehitykseen.

Edellä esitetyt tiedot perustuvat **Pentti Mannisen** ansiokkaaseen kirjoitussarjaan ”Laskuvarjot Suomen ilmailuvoimissa 1918 – 38” Suomen Ilmailuhistoriallisessa lehdessä.

Suomen Kuvalehti 26/1935 (29.6.1935)

Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 4/2013 (22)

Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 3/2014 (18 – 19)