

# LASKUVARJOHYPYT

## ja siviili-ilmailu

### sota-aikana ja sen jälkeen

1940 - 1959



!950-luvun ilma-akrobatian ja laskuvarjohypyjen suurjulkkis Anneli "Luumu" Linna n. 1953. Kuvakaappaus YLE Elävä Areena

Sota-aikana 1939–1940 ja 1941–1945 sekä välirauhan aikana siviili-ilmailu oli Aero Oy:n pienimuotoista toimintaa lukuun ottamatta kokonaan pysähdyksissä. Laskuvarjot, joita näinä aikoina Suomen taivaalla nähtiin, olivat pääasiassa joko omien kaukopartiomiesten harjoitushyppyjä tai kilpailevan joukkueen desantteja. Näistä hypyistä kerrotaan enemmän muiden muassa **Pasi Pirttikosken** tutkimuksissa, Laskuvarjojääkärikoulun historiategoksessa *”Punabaretit – Laskuvarjojääkärikoulu 1962 - 1996”* sekä monissa alaa koskevissa kirjoissa ja ilmailuhistoriallisissa julkaisuissa.

Tarkoituksena on pidättäytyä sotilashyppytoiminnan kirjaamisesta enemmän, kuin on välttämätöntä alkuvuosien hyppytoiminnan kuvaamiseksi. Tässä on kuitenkin mainittava uudelleen historian hämärästä pinnalle nouseva suomalaisen laskuvarjoilun pioneeri ja merkkimies, kapteeni **Eero Erho**. Hän toimi sodan aikana huhtikuussa 1941 Luonetjärvellä järjestetyn Päämajan kaukopartio-osaston hyppyrakennuksen johtajana. Kurssin hyppykoneena oli (vuonna 2011 hienosti entisöity) Douglas DC-2 ”Hanssin Jukka”, josta pudotettiin kaukopartiomiehiä viidellä hypyllennolla 400 metrin, toisten lähteiden mukaan 600 metrin korkeudesta.

Erho myös kirjoitti AERO-lehteen – pitkän tauon jälkeen - useita artikkeleita laskuvarjohypyistä, erityisesti sotilastoiminnassa tapahtuvista hypyistä. Esimerkkinä tällaisesta oli hänen kirjoituksensa *”Eräitä huomioita laskuvarjon käyttömahdollisuuksista”*, joka julkaistiin jatkosodan alkamisen aikoihin AERO-lehden kesäkuun 1941 numerossa 6/1941. Tämän kirjoituksen laatijaksi oli merkitty *majuri* Eero Erho, jolla oli näihin aikoihin 272 laskuvarjohyppyä, pääosa niistä Australiassa, jossa hän oli hypännyt kerran 5.100 metrin korkeudesta.

Matti Hämäläinen: Hanssin-Jukka – Douglas DC-2, Marsalkka Mannerheimin hovikoneen tarina (Matti Hämäläinen ja Minerva Kustanus Oy, 2011)  
Laskuvarjojääkärien Tuki ja Perinne ry (toimitettu): Punabaretit, Laskuvarjojääkärikoulu 1962–1996 (Kariston kirjapaino Oy 2003)  
AERO 6/1941 (151–154)  
Seura 8/1941

## Valvontakomissio ja Valpo

Välirauhansopimukseen Neuvostoliiton kanssa liittyi vaatimus kaiken sellaisen lentotoiminnan lopettamiseen, mikä ei liittynyt sotatoimiin Suomen entistä liittolaista Saksaa vastaan. Lentokielto päättyi 25.7.1945. Kesti kuitenkin tovin, ennen kuin laskuvarjohypyissä päästiin uudelleen vauhtiin. Muutaman vuoden kuluttua sodan päättymisestä alkoikin suomalaisessa siviili-ilmailussa tapahtua, kun Suomen Ilmailuklubista Suomen Ilmailuliitto ry:ksi muuttunut keskusorganisaatio ryhtyi ilmailutoimintaa elvyttämään voimallisesti ja näkyvästi.

Suomen Ilmailuklubin muuttuminen Suomen Ilmailuliitto ry:ksi oli oma tarinansa, josta kerrotaan tarkemmin SIL:n historiassa. Suomessa sodan jälkeen ollut liittoutuneiden valvontakomissio pohti ensin asia kovin, varmistuakseen siitä, että uuden liiton toimintaan ei liity mitään sotilaallista ja että kaikki yhteydet entiseen ilmapuolustusliittoon on katkaistu. Valvontakomission hyväksynnän jälkeen ilmailuklubin nimenmuutos Suomen Ilmailuliitto ry:ksi hyväksyttiin yhdistysrekisteritoimistossa 3.4.1945.

Rekisteröinnin jälkeen SIL:n toiminta pääsi alkamaan, joskin Suomen valtionpoliisi (Valpo) valvoi tarkasti liiton toimintaa ja yhteyksiä erilaisiin järjestöihin. Kaikki yhteydet eivät vallanpitäjiä miellyttäneet, koska esitettiin jopa liiton toiminnan lakkauttamista. Valvontakomissio poistui maasta 1947, mutta Valpo jatkoi vielä siukkaasti seurantaa ja erilaista haitantekoa lakkauttamiseensa vuonna 1949 saakka.

Valpon toiminnasta löytyi myös sodan jälkeen alkaneeseen laskuvarjohyppytoimintaan liittyvä tarina, joka kerrotaan **Uolan** toimittamassa SIL:n historiassa. Sen mukaan ylietsivä **Toivo Lääveri** on lokakuussa 1948 saanut selville sellaisen epäilyttävän seikan, että SIL oli maksanut lentonäytöksissään esiintyneille siviililaskuvarjohyppääjille palkkioita 20.000 markkaa. Näytöksissä hypänneet ilmavoimien hyppääjät puolestaan saivat palkkioksi jaloviinapullon. On pakko yhtyä Lääverin käsitykseen siitä, että siinä oli todella jotain epäilyttävää ...

Ja kuten jäljempänä olevista tarinoista ilmenee, myös Jämin Ilmailukoulun näytöksissä myöhemmin hypänneiden sotilaiden korvaukset vakiintuivat samoiksi, kuin siviileille, joten Lääverin esille nostama räikeä yhteiskunnallinen epäkohta poistui.

Uola: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 - 1994 (Suomen Ilmailuliitto ry, Helsinki 1994)(105, 131 - 145)  
Jämin Ilmailukoulun lentonäytösarkisto

## Suomen Ilmailuliitto alkaa julkaista "Ilmailua"

Suomen Ilmapuolustusliitto oli julkaissut Ilmailu-lehteä – myös nimellä Ilmailu – Siivet – vuodesta 1937 alkaen. Ilmapuolustusliiton lakkauttaminen ja harraste- ja urheiluilmailun siirtyminen Suomen Ilmailuliitto ry:lle muutti kuitenkin tilanteen. Alkuvaiheessa oli kädenvääntöä liittoutuneiden valvontakomission kanssa, jonka vuoksi tilanne oli jonkin aikaa epäselvä. Lehti kuitenkin ilmestyi jatkuvasti ja tarve julkaisulle oli tiedossa.



**Laskuvarjohyppy**

vaatii rohkeutta, päättäväisyyttä, maltillisuutta ja hyviä hermoja. Se on todellinen hermokoe, joka vaatii lentäjältä kaiken huomion ja keskittymisen.

Ilmailun tilaaminen vaatii sitävastoin vain aloittekykyä. Rautatiekirjakaupan myymälät, kirja-kaupat, Ilmailun asiamiehet, postitoimipaikat, tai lehden konttori ottavat vastaan tilauksenne. Silloin saatte numerot säännöllisesti ja kartutatte jatkuvasti ilmailutietojanne. Jokainen Ilmailun numero on upeasti kuvitettu, sisältörikas ja antoisa koko perheen lehti.

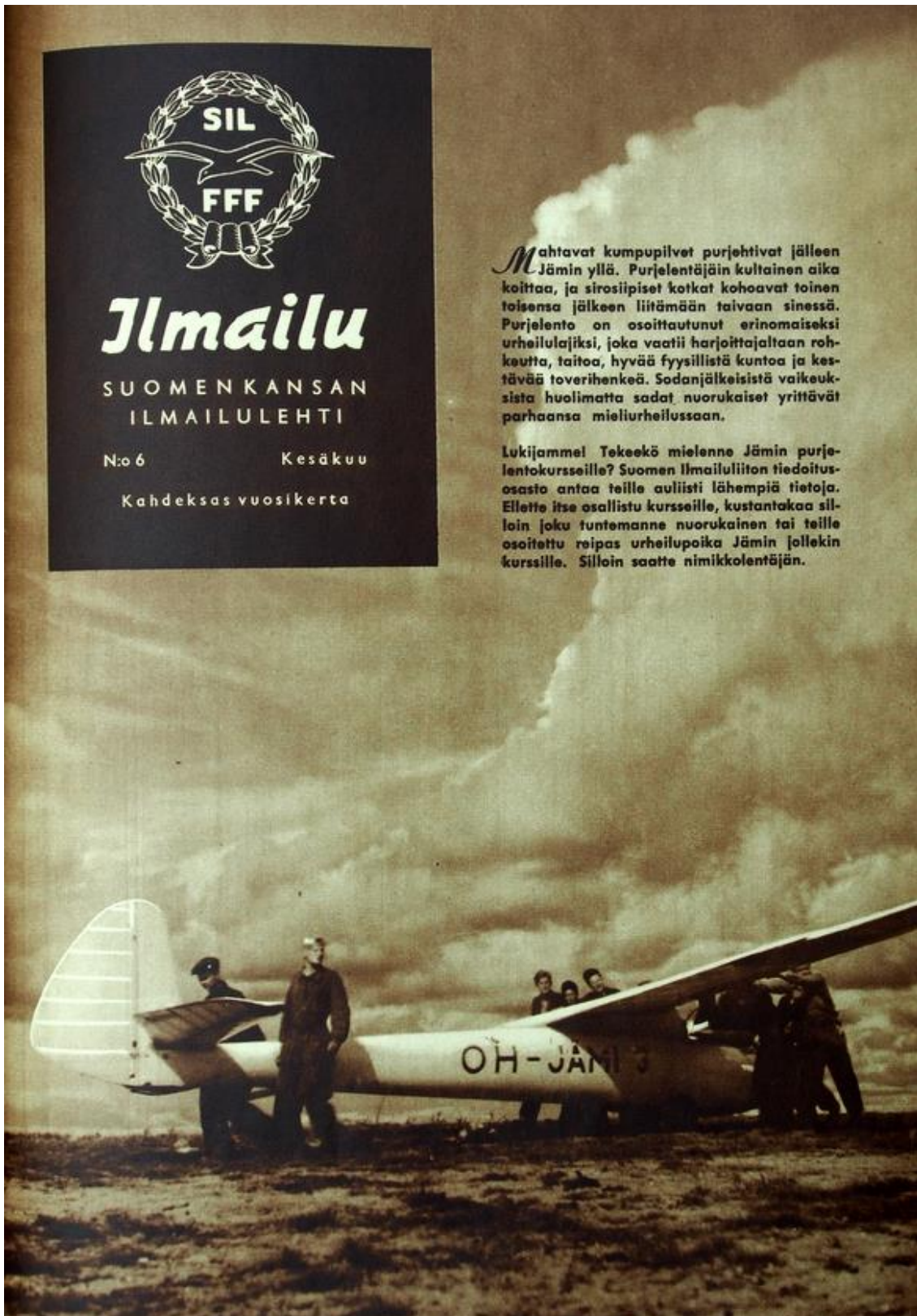
**Ilmailu**  
SUOMEN KANSAN ILMAILULEHTI

Toimitus ja konttori  
Helsinki, Mannerheimintie 16 A.  
Tilaukset myöskin puh. 60 900.

**TILAUSHINNAT:**  
**75 mk vsk.**  
**40 mk 1/2 vsk.**

Kuva: Ilmailu 3/1945

Yllä oleva ilmoitus on julkaistu Ilmailussa 3/1945 jatkosodan päättymisen aikoihin keväällä 1945. Ilmoituksessa ei kuitenkaan kerrota, kuka lehteä julkaisee. Lehden numerossa 4 – 5 /1945 ei mainittu julkaisijaa ja etusivulta oli poistunut Suomen Ilmapuolustusliiton logo. Lehdessä oli numerosta 6/1945 alkaen julkaisijan kohdalla SIL:n logo, mutta vasta Ilmailun numerossa 1/1946 varsinaisesti kerrottiin, että lehden julkaisija on Suomen Ilmailuliitto ry.



The image shows the cover of the magazine 'Ilmailu'. On the left, there is a black rectangular box containing the magazine's title and logo. The logo features a laurel wreath with 'SIL' above and 'FFF' below a stylized glider. Below the logo, the title 'Ilmailu' is written in a large, white, serif font. Underneath, it says 'SUOMEN KANSAN ILMAILULEHTI'. At the bottom of the box, it reads 'N:o 6 Kesäkuu' and 'Kahdeksas vuosikerta'. To the right of the box, there is a photograph of a glider on a field. The glider is white with 'OH-JÄMI' written on its side. Several people are standing around the glider, some appearing to be working on it. The background is a cloudy sky.

*M*ahtavat kumpupilvet purjehtivat jälleen Jämin yllä. Purjelentäjäin kultainen aika koittaa, ja sirosiipiset kotkat kohoavat toinen toisensa jälkeen liittämään taivaan sinessä. Purjelento on osoittautunut erinomaiseksi urheilulajiksi, joka vaatii harjoittajaltaan rohkeutta, taitoa, hyvää fyysillistä kuntoa ja kestäväää toverihenkeä. Sodanjälkeisistä vaikeuksista huolimatta sadat nuorukaiset yrittävät parhaansa mieliurheilussaan.

Lukijamme! Tekeekö mielenne Jämin purjelentokursseille? Suomen Ilmailuliiton tiedotusosasto antaa teille auliisti lähempiä tietoja. Elleitte itse osallistu kursseille, kustantakaa silloin joku tuntemanne nuorukainen tai teille osoitettu reipas urheilupoika Jämin jollekin kurssille. Silloin saatte nimikkolentäjän.

Kuva: Ilmailu 6/1945

Rauhan oloissa siviili- ja harrasteilmailu elpyivät nopeasti ja lehden juttujen painopiste siirtyi nopeasti pois sotilasilmailusta. Myös siviilien lentonäytökset ja niissä hypätyt laskuvarjohypyt ilmestyivät lehtien palstoille.

Lehden julkaisuun liittyi kuitenkin erilaisia sodan jälkeisestä taloustilanteesta johtuvia hankaluuksia. Jonkin aikaa oli voimassa kansanhuoltoministeriön vaatimus paperinkäytön vähentämisestä 40 prosentilla. Ilmailun kohdalla tämä merkitsi sitä, että sivumääriä jouduttiin vähentämään. Tämän vuoksi lehteä julkaistiin jonkin aikaa 16- tai 18-sivuisena.

Ilmailu 3/1945  
Ilmailu 4 – 5 /1945  
Ilmailu 6/1945  
Ilmailu 1/1946  
Ilmailu 2/1946

## ***SIL:n lentonäytökset ja ”Lentosirkus Pilvien Huimapäät”***

Ensimmäiset hypyt itsenäisessä Suomessa tapahtuivat 1920. Sen jälkeen hyppytoiminta 1920- ja 1930-luvuilla tapahtui yksittäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta puolustusvoimissa, puolustusvoimien henkilöstön suorittamana ja/tai tavalla tai toisella yhteydessä maanpuolustukseen Suomen Ilmapuolustusliiton kautta. Sodan jälkeen siviilien laskuvarjohyppytoiminta alkoi osin yksittäisinä hyppynä – yleensä näytöksissä tai niiden harjoituksissa – kunnes Suomen Ilmailuliitto ry alkoi yhdessä ilmailukerhojen kanssa järjestää lentonäytöksiä kesällä 1946. Näytöksiä oli tämän vuoden aikana kuusi, pääosin SIL:n järjestämiä tai ainakin sen tuella järjestettyjä. Näiden lisäksi sotainvalidien juhannusjuhlilla esitettiin joitakin ilmailunumeroita, vaikka tilaisuus ei ollutkaan varsinainen lentonäytös. Vaikka SIL tästä eteenpäin vuoteen 1954 saakka järjesti näytöksiä lähes yksinoikeudella, joukkoon sopi vuosina 1946 ja 1947 myös muutama Suomen Lentäjien Ammattiyhdistyksen järjestämä näytös.

Vuonna 1947 SIL alkoi järjestää lentonäytöskiertueita ympäri Suomea. Kolmena ensimmäisenä vuonna näytökset vielä hakivat muotoaan. Vuosina 1950 – 1954 näytökset olivat saaneet vakiintuneita muotoja: syntyi ”Lentosirkus Pilvien Huimapäät”.

Näissä SIL:n lentonäytöksissä laskuvarjohypyillä oli merkittävä osa. Laskuvarjohyppyjä on näinä vuosina oletettavasti suoritettu useita satoja, näistä pääosa liiton näytöksissä tai niiden valmisteluissa. Näytöksissä eivät enää pelkät hypyt lentokoneesta riittäneet. vaan piti olla näyttävämpää, sirkusmaista toimintaa. Koska laskuvarjohyppyjen määrä ja laatu kohosivat aikaisempiin vuosikymmeniin verrattuna erittäin merkittävästi, on tässä kirjoituksessa perusteltua käsitellä tätä seitsemän vuotta jatkunutta näytöshyppy- ja lentosirkustoimintaa omana kokonaisuutena, poikkeuksena tässä kirjoituksessa pääsääntöisesti käytetystä kronologisesta, aikajärjestykseen perustuvasta kerronnasta. Tarina kuitenkin keskittyy ensisijaisesti hyppytoimintaan sekä esityksissä että niiden harjoitteluissa ja valmisteluissa.

Lentosirkuksen toimintaa on yksityiskohtaisemmin esitelty **Eero Pakarisen** kirjassa ”Lentosirkus Pilvien Huimapäät” (1977). Lisäksi ”huimapäiden” toimintaa esitellään ja kuvataan useissa Senior Skydivers ry:n sivuilta löytyvissä historia-artikkeleissa. Lisäksi YLE:n ”Elävästä Arkistosta” löytyy arvokasta filmimateriaalia, mukaan luettuna kokonainen ohjelma ”Pilvien huimapäistä”.



SIL:n näytöskiertueiden johtaja Eero Pakarinen. Kuva: Eero Kausalainen

Lentonäytöskiertueet alkoivat Jämin johtajan insinööri **Åke Lundinin** johdolla vuonna 1947, jolloin SIL järjesti kahdeksan lentonäytöstä. Jo vuonna 1946 oli järjestetty muutamia lentonäytöksiä, joissa ilmailuliitto oli mukana, mutta toiminta ei ollut vielä säännöllisellä pohjalla eikä kiertueista voinut vielä puhua. Liiton mukaantulo lentonäytösten järjestäjänä tai niitä tukevana organisaationa oli Suomen harrasteilmailussa erityisen merkittävää siksi, että puhtaita siviilien järjestämiä näytöksiä ei ennen tätä juurikaan ollut. Näiden SIL:n omien näytösten lisäksi liitto osallistui vuonna joihinkin ilmavoimien lentonäytöksiin.

Vuoden 1947 kokemusten perusteella – erityisesti SIL:n heikon taloustilanteen ”rohkaisemana” – päätettiin jatkaa näytöskiertueita ammattimaisemmin. SIL palkkasi heinäkuussa 1948 lentomestari Eero Pakarisen, aluksi moottorilento-osaston päälliköksi, joka tehtävä myöhemmin muuttui Jämin ilmailukoulun johtajaksi. Hän käytännössä vastasi palkkaamisestaan lähtien lentonäytös- ja ilmasirkustoiminnasta kokonaisuutena vuoteen 1954 saakka. Ensimmäinen lentonäytös Pakarisen johdolla järjestettiin Jämällä 1.8.1948. Vuoden 1949 syksystä alkaen siirryttiin Pakarisen mukaan asteittain ilmasirkusesityksiin. Kiertueelle vakiintui nimitys ”lentosirkus” vuodesta 1950 alkaen.

Ilmavoimien tuki näytöskiertueille oli erityisesti toiminnan alkuvuosina merkittävä. Tuki ilmeni ensisijaisesti henkilöstöavun muodossa: ilmavoimien lentävä henkilöstö sai vapautuksia muista tehtävistä osallistuakseen näytöskiertueille sekä lentäjinä, että myös lentonäytösohjelmien suorittajina. Näytösten laskuvarjohyppääjät olivat kuitenkin pääasiallisesti siviilejä.

Näytöksiä järjestettiin SIL:n näytöskiertuetoiminnan aikana yli kaksisataa. Niihin osallistui noin 400.000 maksanutta katsojaa, johon suureen määrää epäilemättä vaikutti sodanjälkeinen vielä melko ankea aika ja viihdetarjonnan vähäisyys. Jäljempänä esiteltujen näytöshyppääjien yhteinen hyppymäärä on lähes kolmesataa. Lisäksi näiden vuosien lentonäytöksissä hyppäsi jonkun verran myös ”satunnaisryrittäjiä”, joista ei kuultu sen jälkeen. Suomessa hypättiin tänä ajanjaksona – siis ennen järjestäytyneen, kerhomuotoisen laskuvarjourheilun alkua – edellä esitettyjen arviointiperusteiden mukaan 400 – 500 laskuvarjohyppyä. Osa niistä tapahtui puolustusvoimien omissa näytöksissä.

Jäljempänä esitellään tämän kirjoituksen luonteen mukaisesti SIL:n lentonäytöskiertuetoimintaa ensisijaisesti kiertueella mukana olleiden hyppääjien ja heidän hyppytoimintansa esittelyn kautta.

Eero Pakarinen: Lentosirkus Pilvien Huimapäät (Arvi A. Karisto Osakeyhtiö, 1977)

YLE Elävä arkisto 7.9.2016:

(<http://haku.yle.fi/?language=fi&UILanguage=fi&q=pilvien%20huimap%C3%A4%C3%A4t&category=El%C3%A4v%C3%A4%20arkisto>)

## Laskuvarjohyppäjä SIL:n järjestämissä tai sen tuella järjestetyissä näytöksissä 1946

Kouvolan ja Kotkan purjelentokerhot järjestivät Utissa Juhannuksena 1946 lentonäytöksen, joka oli sisällöltään vielä melko vaatimaton, mutta selkeästi siviililentonäytös, vaikka ohjelmansuorittajista monet olivat puolustusvoimien palveluksessa. Myös tilaisuudessa esiintynyt näytöshyppääjä oli sotilas, erityisen ansioitunut sellainen, kaksinkertainen Mannerheim-ritari, lentomestari **Ilmari ”Illu” Juutilainen**. Taistelulentäjänä kunnostautunut Juutilainen ei kuitenkaan ollut yhtä loistokas uudella urallaan. Hän ei osunut hypyllään lainkaan näytöspaikkana olleelle lentokentälle, vaan laskeutui kentän pohjoispuolella olevaan Haukkajärveen. Laskeutuminen sujui kuitenkin tappioitta.

Myös muita lentonäytöksiä järjestettiin. Liitto osallistui tai järjesti viisi lentonäytöstä. Porin lentonäytöksessä 18.8.1946 oli hyvin siviilipitoisessa ohjelmassa myös laskuvarjohyppynumero. Siitä kerrottiin kesän 1946 lentonäytöksistä uutisoineessa Ilmailu-lehdessä seuraavaa:

*”... Näytöksen kohokohdaksi muodostui epäilemättä **Esko Mattilan** laskuvarjohyppy. Se onnistui tyydyttävästi ja yleisö tervehti rohkeaa hyppääjää vilkkain suosionosoituksin, kun hänet nopeasti haettiin metsänreunasta mikrofonin viereen kertoman uudesta elämäksestään ...”*



Purjelennonopettaja Esko Mattila suoritti Porin lentonäytöksessä 18.8.1946 onnistuneen laskuvarjohypyn. Kuva: Ilmailu 11/12 1946.

Aikakirjat eivät kerro, miksi hyppy onnistui vain tyydyttävästi. Voimme arvella, että maahantulopaikka saattoi olla kaukana yleisöstä, koska hän laskeutui metsänreunaan. Yleisö oli kuitenkin tyytyväinen ja osoitti sankarille suosiotaan, kun hänet oli haettu yleisön eteen.

Ilmailu 11/12, 1946

## Laskuvarjohyppyjä kevään 1947 lentonäytöksissä

Keväällä 1947 järjestettiin useita lentonäytöksiä, jotka olivat ensisijaisesti siviilien järjestämiä. Ohjelmassa saattoi olla yksittäisiä sotilaskoneiden numeroita, esimerkiksi ”Mersut” piipahtivat Lahdessa ja sotilaskoneesta hypättiin, mutta näytökset alkoivat olla puhtaita siviililentonäytöksiä. Lentonumeroissa oli vielä mukana tunnettuja sotilasilmailijoita, mutta siviilien ehdoilla toimittiin. Myös tulevia siviili-ilmailun tulevia merkkihenki-



löitä löytyi esiintyjien joukosta. Nämä näytöksen enteilivät Suomen Ilmailuliitto ry:n tulevia lentonäytöskiertueita. Nämä näytökset olivat paikallisten kerhojen järjestämiä, mutta SIL tuki niitä omalla kalustollaan.

Ensimmäinen näistä kevään lentonäytöksistä oli 16.3.1947 Salossa, järjestäjänä paikallinen ilmailukerho. Näytös veti noin 3000 hengen yleisön, mitä voitiin pitää erinomaisena saavutuksena. Tässä näytöksessä kaikki ohjelmanumerot esitettiin siviilirekisterissä olevilla lento- ja liitolentokoneilla. Hyppesitysicskin löytyi ohjelmasta. Ilmailu-lehti kertoi hypystä seuraavaa:

*”... Lopuksi [**Erkki**] **Emaus** vei kerhon jäsenen **Pekka Sirolan** 600 metriin ja yleisö alkoi jännätä tämän laskuvarjohyppyä. Sirola ei pitänyt liikaa kiirettä varjon avaamisessa, mutta sitä vastoin yleisö kylläkin henkeään. Hyvin varjo avautui ja rohkea hyppääjä ajautui verrattain kauas lahden reunaan, josta hänet noudettiin hevoskyydillä....”*



Salon Ilmailukerhon Pekka Sirola suoritti onnistuneen hypyn Halikonlahdelle. Kuva: Ilmailu-Siipi 5/1947

Toinen kevään näytöksistä pidettiin Lahden Vesijärven jäällä 23.3.1947. Näytöksen järjestivät Suomen Lentäjien ammattiyhdistys yhdessä Lahden purjelentokerhon kanssa. Näytöksessä oli yleisöä peräti noin 5000 henkeä. Myös tämä näytös oli puhtaasti siviilivetoinen, vaikka ohjelmassa nähtiinkin neljän ”Mersun parvi” suorittamassa nopeaa ohipyrahdysen. Tämän näytöksen hyppyesityksen suoritti luutnantti **Esko Halme**, joka hyppäsi Tuisku-harjoitushävittäjästä. Ilmailu kertoi hypystä:

*”... Eräs parhaiten onnistuneista numeroista oli luutn. Esko Halmeen laskuvarjohyppy Tuiskusta. Hän hyppäsi aivan yleisön päällä, laukaisi samassa ja laskeutui vain n. 2-300 metrin päähän katsomosta. Vallinneessa melkoisessa tuulessa saavutus oli hyvä...”*



Luutnantti Esko Halme näytöshypyllä Vesijärven yläpuolella. Kuva: O. Stanley via Ilmailu-Siipi 5/1947

Näytösyleisön joukossa nähtiin myös reservin luutnantti, entinen lentäjä ja ensimmäisenä Suomessa valmistetulla PAK-laskuvarjolla vuonna 1934 hypännyt **Yrjö Parviainen**.



Yrjö Parviainen seuraamassa Vesijärven lentonäytöstä lastensa kanssa (vas. Topias, Sakari ja Riitta Sunna). Kuva: Topias Sunna

Samaan aikaan Lahden näytöksen kanssa, 23.3.1947, järjestettiin myös Lieksassa lentonäytös ja Nurmeksessa kaksi päivää myöhemmin 25.3.1947 (päivää ennen tämän kirjoittajan syntymää). Molemmat näytökset järjesti Nurmeksien ilmailukerho. Molemmissa näytöksissä lentokalusto oli sekä omaa, että SIL:n kalustoa.

Lieksan näytöstä suosi hyvä sää. Katsojia oli saapunut paikalle noin 2500, mitä voidaan pitää pienehköllä paikkakunnalla erinomaisena saavutuksena. Tilaisuuden päätteeksi **Vesa Kortelainen** suoritti laskuvarjohypyn, jota – Ilmailu-lehden mukaan – *yleisö jännäsi loppuun saakka, sillä Vesa putosi puihin. hyvin hän kuitenkin selvisi ”rytäkästä”*. Kortelainen oli aktiivinen ilmailija, joka suoritti näytöksessä ennen hyppyään useita lentonumeroita.

Lieksan näytöksessä yleisömenestys oli vieläkin parempi. Paikalle oli saapunut noin 3500 katsoja. Tässä näytöksessä laskuvarjohypyn suoritti Nurmeksien ilmailukerhon jäsen **Elis Siljander**.



Nurmeksien Ilmailukerhon jäsen Elis Siljander Lieksassa näytöshypyn jälkeen.  
Kuva: Ilmailu-Siipi 5/1947

Ilmailu-Siipi 5/1947

## Laskuvarjohyppyonnettomuus Turussa

Turun Artukaisissa 11.5.1947 järjestetyssä ilmailuliiton lentonäytöksessä sattui onnettomuus, jossa menehtyi paikallisen Turun Purjelentokerhon sihteeri, luutnantti evp. **Unto Grönroos** (13.6.1916 – 11.5.1947). Hyppy tapahtui Klemm moottorikoneesta, virallisen tiedotteen mukaan 600 metrin korkeudesta. Hyppylentäjä oli **Erkki Emaus**. Hyppääjän oli alun perin tarkoitus selostaa hyppy lyhytaaltoradion avulla maahan, mutta tästä aiheesta luovuttiin ennen hyppyä. Kun päätettiin ottaa mukaan toinen laskuvarjo, radio poistui varusteista.

Turun Sanomien kuvauksen mukaan laskuvarjo olisi ollut ”*koulutustarkoituksiin erikoisesti suunniteltu harjoituskaksoislaskuvarjo*”. Päävarjo oli selässä ja valjaisiin voitiin kiinnittää hyppääjän rinnalle toinen laskuvarjo – varavarjo, jollaisena me myöhempien aikojen ilmaurheilijat sitä olemme tottuneet kutsumaan.

Hyppylentäjän mukaan ”*hyppääjä oli lähtenyt matkaan täysin oikein ja luonnollisella tavalla*”. Uloshyppy ei siis voinut myötävaikuttaa onnettomuuteen. Onnettomuudesta tai sen syistä ei ole tarkempia tietoja. Uutisissa kerrottiin vain, että laskuvarjo ei avautunut. Oli kohtalon ivaa, että tällä hypyllä - joka oli tiettävästi ajanjakson 1920 - 1959 ainoa hyppy, jossa hypyllä oli käytettävissä varavarjo – sattui kuolemaan johtanut onnettomuus. Varavarjolla varustettua laskuvarjokokonaisuutta käytettiin Suomessa siviilihyppytoiminnassa tiittävästi seuraavan kerran vasta vuonna 1960.

Tämän jälkeen ei kesän 1947 aikana pidetyissä lentonäytöksissä ollut laskuvarjohyppijä muutamaan kukauteen. Seuraava hyppyesitys oli vasta saman vuoden elokuussa.

Eero Pakarinen esittää omassa kirjassaan onnettomuuden ajankohdaksi 16.5.1948 ja mainitsee näytöksen olleen vuoden 1948 ensimmäisen lentonäytöksen, jonka jälkeen pari kuukautta myöhemmin hän astui ilmailuliiton palvelukseen. Pakarisen esittämään päivämäärään yhdytään myös **Yrjö Toivasen** ja **Veikko Hietamiehen** kirjassa ”*Letov š218 A Smolik*”.

*Letov š218 A Smolik* –kirjassa kerrotaan, että samassa Turun näytöksessä, jossa Grönroos menehtyi, olisi hypännyt myös **O. Hämäläinen**, mutta hänen hyppynsä jäi kirjan mukaan vähälle huomiolle Grönroosin onnettomuuden vuoksi. Kirjan mukaan Hämäläisen hyppy olisi ollut Suomessa ensimmäinen näytöshyppy Smolikista. Hyppypilottina toimi kirjan mukaan **Erkki Emaus**. Smolikin tunnus olisi ollut OH-ILR. Hyppy ei kuitenkaan ollut ihan ensimmäinen Smolikista: kerran aikaisemmin oli suoritettu pelastautumishyppy ilmailuvoimissa (18.7.1944, korpraali **Toivo Olavi Okkonen**).

Turun näytöstä tarkoin ja yksityiskohtaisesti kuvanneessa lehtiartikkelissa ei kuitenkaan mainita mitään O. Hämäläisen hypystä Smolikista. On vaikea kuvitella, että samassa näytöksessä tehtyä onnistunutta laskuvarjohyppyä ei olisi uutisessa mainittu, jos sellainen hyppy olisi tehty. Tällaista ohjelmanumeroa ei myöskään mainita Turun 11.5.1947 lentonäytöksen ohjelmassa.

Kahden vuonna 1947 kirjoitetun uutisen (Ilmailu ja Turun Sanomat) kertomusta hypyn ajankohtana on pidettävä oikeana. Letov- kirjan ja Pakarisen kirjojen tiedot päivämäärästä ovat yksiselitteisesti virheellisiä. Lentonäytösuutisoinnin ja lentonäytösohjelman perusteella näyttää siltä, että myös tiedot O. Hämäläisen hypystä tässä näytöksessä ovat virheellisiä.

Eero Pakarinen: Lentosirkus Pilvien Huimapäät (27) (Arvi A. Karisto Osakeyhtiö, 1977)  
Turun lentonäytöksen 11.5. OHJELMA  
Yrjö Toivanen, Veikko Hietamies: Letov š218 A Smolik, Ilmasotakoulun Kilta ry:n julkaisuja  
Ilmailu 9/1947  
Turun Sanomat 12.5.1947

## Laskuvarjohyppääjät jälleen lentonäytöksen huippunumerona

Lentovarikon upseerikerho järjesti 28.9.1947 lentonäytöksen Tampereen lentokentällä. Sää oli melko huono, mutta näytös onnistuttiin toteuttamaan lähes suunnitellusti. Yleisöä oli saapunut paikalle noin 2000, joka oli asiasta kertoneen lehden (Ilmailu – Siipi 12/47, Joulukuu 1947) mukaan ilmeisesti hyvä määrä: ”... *eihän Tampere muuten olisikaan mikään ilmailukaupunki*. Ilmailuliiton osuudesta tämän näytöksen järjestelyissä ei ole varmaa tietoa.

Lentonäytöksen ohjelma oli ajankohtaan nähden tavanomainen: särjettiin pilot-palloja lentokoneella, esiteltiin sotilaskoneita (Brewster, ”Mersu”). Lehti kertoi näytöksen huipentumasta seuraavaa:

*”Näytöksen huippunumeroiksi muodostuivat **Esko Halmeen** taitolentoesitykset sekä lentomest. **Tirkkosen** ja radiotarkastaja **Hämäläisen** laskuvarjohyppy 450 metristä. Hyppyt onnistuivat hyvin ja samalla Hämäläinen sai merkitä päiväkirjaansa kolmannen näytöshyppynsä.”*



”Tampereen lentonäytöksen laskuvarjohyppääjät Hämäläinen (vas.) ja Tirkkonen onnistuneitten esitystensä jälkeen. Hämäläinen on jo kolmasti hypännyt lentonäytöksissä.” Kuva: Ilmailu-Siipi 12/1947

Ilmailu – Siipi 12/1947

## Viktor Andro – Suomen liitopukuhyppääjien kantaisä

Vuodesta 1948 alkaen Suomen Ilmailuliiton näytöksissä alettiin käyttää satunnaishyppääjien sijasta henkilöitä, joiden kanssa tehtiin pitkäaikaisempaa yhteistyötä. Vaikka kaiken aikaa, aina silloin tällöin, näytöksissä hyppäsi myös muutaman hypyn sankareita, pääosan lentonäytösten hyppynumeroista esittivät tässä ja jäljempänä tarkemmin esiteltävät viisi laskuvarjohyppääjää. He hyppäsivät kymmeniä tai jopa sata hyppyä, joista saivat korvauksen, mutta eivät Androa lukuun ottamatta olleet SIL:n tai Jämin Ilmailukoulun vakituisella palkkalistalla.

Tämän ajan näytöshyppääjistä kannattaa tutustua puoliammattilaisista ensimmäiseen, **Viktor Androsoffiin** hieman tarkemmin, koska tarkastelu antaa hyvän yleiskuvan hyppytoiminnasta Suomessa näihin aikoihin. Androsoff (3.3.1926 – 12.10.1949), joka tunnettiin yleisemmin nimellä Viktor Andro. Hän oli syntynyt Helsingissä venäläiseen emigranttiperheeseen. Lapsuuttaan hän vietti emigranttilyhdistyksen ylläpitämässä lastenkodissa. Lastenkodista päästyään hän pääsi mukaan purjelentokerhoon. Tästä alkoi hänen ilmailuharrastuksensa. Purjelennon kautta hän innostui ajatuksesta päästä ilmavoimiin saamaan lentäjäkoulutusta. Andro haki ja hänet hyväksyttiin ilmavoimien ohjaajakurssille.

Andro kuitenkin sai ilmavoimista potkut 1947 matalalentorikkomusten vuoksi. Samalla hän menetti lentolupakirjansa. Ilmavoimissa ollessaan Andro oli suorittanut yhden laskuvarjohypyn ilmavoimien näytöksessä Rissalan lentokentällä juhannuksena 1947. Potkut saatuaan Andro lopulta hakeutui SIL:n palvelukseen Jämin ilmailukoululle. Siellä hän toimi aluksi lentokonepuuseppänä ja mutta myöhemmin myös lentäjänä – myös hyppypilottina ja ilmavoimistelijoiden kuljettajana - saatuaan takaisin ilmailurikkomusten vuoksi peruutetun lentolupakirjansa. Pakarisen saapuessa Jämille oli Andro jo ilmailukoulun palveluksessa.

Androsta tuli – aiempien ilmailukoulun tehtävien ohella - ilmailuliiton ensimmäinen vakituinen hyppääjä. Hän ilmoittautui vapaaehtoiseksi näytöshyppääjäksi. Koska hyppytoiminnasta ei tähän aikaan ollut määräyksiä, pyydettiin jokaiselle hyppääjälle erikseen ilmailuviranomaisen lupa. Andron aiempien rikkomusten vuoksi viranomaisessa aluksi hieman takkuiltiin, mutta lopulta Ilmailutoimiston lentoliikennetarkastaja **Aarne Lunnela** hyväksyi Andron näytöshyppääjäksi, vaikka hyppykokemus ei ollut kummoinenkaan: yksi hyppy.

Andro ja muutkin SIL:n kiertueilla näytöshyppyjä suorittaneet olivat jo vähintään puoliammattilaisia, sillä heille maksettiin korvausta 5.000,- markkaa tavalliselta hypyltä ja kaksoisvarjohypyiltä (kaksi laskuvarjoa samalla hypyllä) 10.000,- markkaa. Jos SIL:n historiakirjaan on uskominen, korvauksia ei kuitenkaan sovellettu sotilashyppääjiin: he saivat hypystä viinapullon. Ilmailukoulun työntekijänä Andro ei ollut näytöksissä ainoastaan hyppääjä, vaan hän saattoi samassa näytöksessä hyppäjien ohella toimia hyppy- tai hinauslentäjänä. Kiirettä siis piti.

Andron ensimmäinen hyppy SIL:n palveluksessa tapahtui Jämin näytöksessä 1.8.1948. Hyppyykorkeus oli 700 metriä ja hyppykoneena **Keijo Kuuselan** ohjaama Letov Smolik kaksitaso. Hyppypaikka oli pielessä – kuten niin monta kertaa myöhemminkin tulevina vuosikymmeninä – ja Andro laskeutui metsään kenttäalueen ulkopuolelle. Maahantulo tapahtui puiden väliin, joten urhea hyppääjä saatiin ja vahingoittumattomana nopeasti kuljetettua kannustavan yleisön eteen kumartamaan. Laskuvarjoina käytettiin tähän aikaan – ainakin valokuvista päätellen – pääasiassa pelastusvarjoiksi suunniteltuja, umpikupuisia (ei ohjausaukkoja, ainoastaan huippuaukko vakaamassa kuvun vajoamista) PAK-laskuvarjoja. Tällaisen laskuvarjon ohjausteho oli heikko, joten ohjaamalla ei voinut korjata väärästä uloshyppypaikasta johtunutta virhettä.

Andro ilmeisesti viisastui vahingosta hyppypaikan määrittämisessä, koskapa hänen seuraava näytöshyppynsä – hyppyuran kolmas hyppy – onnistui Maarianhaminan lentokentällä 10.8.1948 erinomaisesti: laskuvarjo avautui ja hyppääjä laskeutui sinne, minne pitikin.

Seuraava Andron hyppy tapahtui lentonäytöksessä Vaasassa. Ilmailuviranomaiselta oli tiedusteltu Androlle lupaa ns. kaksoishyppyyn. Ajatus tällaisesta hypystä oli saatu, kun Kauhavalla ilmavoimien näytöksessä 1948 oli kapteeni **Martti Piri** hypännyt vastaavan hypyn, joka oli saanut suurta huomiota osakseen.

Tällaisella hypyllä hyppääjällä olisi yllään kaksi pelastuslaskuvarjoa, joista hän aukaisisi ensin toisen, avaisi sitten auki olevan PAK-laskuvarjon keskuslukon ja irrottautuisi siitä takaisin vapaaseen pudotukseen. Sen jälkeen laukaistaan toinen varjo. Lentoliikennetarkastaja Lunnelan mielestä kaksoislaskuvarjohypyllä ja tavallisella hypyllä ei olisi oleellista eroa: *”Kunhan ette riskeeraa liikaa ...”* Lupaa ei siis tarvittu eikä haettu, asia hoitui Pakarisen ja Lunnelan puhelinkeskustelussa.

Andron kaksoishyppy tapahtui sunnuntaina 29.8.1948 noin kello 16 aikoihin. Hyppykoneena oli jälleen ilmailukoulun Smolik OH-ILP. Lentäjänä oli tällä kerralla ilmailukoulun Eero Pakarinen. Hyppyvalmistelujen aikana Pakarinen oli havainnut, että laskuvarjojen laukaisuvaijerin suojaläpät olivat auki. Andro oli jättänyt ne tarkoituksella, jotta hän voisi suoraan vaijerista vetämällä laukaista varjon, jos kahva katoaa tai irtoaa kädestä.

Hyppy tapahtui 1200 metrin korkeudesta. Yleisölle ei ollut ilmoitettu, että kyseessä oli kaksoishyppy. Andro hyppäsi koneen ja laukaisi ensimmäisen laskuvarjonsa. Pilotti Pakarisen mukaan varjo oli auki n. 800 metrin korkeudessa. Ensimmäisen varjon aukaistuaan Andro alkoi kiivaasti irrottautua siitä. Yleisö, joka ei tiennyt asiasta, ei huomannut mitään kummallista, ennen kuin hyppääjäpolo yllättäen irtosi laskuvarjostaan ja alkoi pudota vapaasti. Kuuluttaja oli asiasta selvillä ja vedähti yleisöä kutsumalla ambulanssia ja kertomalla, että nyt on varmasti jotain vialla. Yleisö tuijotti kauhistuneena maata kohti syöksyvää hyppääjää....



Viktor Andro valmistautumassa kaksoisvarjohypyille. Ville (Vilho) Svahn avustaa. Kuva: via Lentosirkus Pilvien Huimapäät

Eero Pakarinen kuvasi hyppyä värikkäästi ja tarkasti kirjassaan "Lentosirkus Pilvien Huimapäät":

*"Yleisö kuuli ja tajusi kaiken kuin unen takaa. Se tuijotti silmäterät kauhusta laajenneina taivaalle, josta syöksyi huimaa vauhtia kohti maata vielä hetki sitten varjon varassa turvallisesti keinunut Andro. Yleisömuurin keskellä pyörtyi eräs hysteerisesti kirkuva nainen. paikalla syntyi kuhinaa hänen auttamisekseen. Joku kirosi ja vaati hiljaisuutta.*

*Jännityksen noustessa yhä sietämättömäksi alkoi Villen [Vilho Svahn] vieressä ollut mies mumista itsekseen: - Ei perkele se selviä, sanon minä, ei jumalauta selviä.*

*Koekäyttöpukin päällä eräs kaveri lappoi hernekeittoa suuhunsa. hetkellä, jolloin Andro irrottautui ensimmäisestä varjostaan, lusikka pysähtyi parin sentin päästä hänen suustaan.*

*Vain kaksisataa metriä – neljä sekuntia. Ja sitten kuin taikasauvan loihtimana putkahti valkoinen makkara Andron selän takaa ja seuraavassa silmänräpäyksessä levisi laskuvarjo hänen yläpuolelleen. Kuului jysähdys ja siinä hän keinui turvallisesti toisen laskuvarjon varassa vain satakunta metriä kentän yläpuolella.*

*Se oli todellinen täysosuma. Yleisö puhkesi sanoinkuvaamattomaan hälinään. Jokaisella oli sanottavaa toisilleen. Siihen purinaan hukkuu kenttäkuuluttajankin ääni. Koekäyttöpukin päällä seisonut miekkonen tyhjensi lusikan suuhunsa. - Oli se perkeleen komia hyppy, kaveri sanoi painokkaasti hernekeittonsa nielaistuaan. – Ei varmasti koskaan enää nährä noin komiaa hyppyä! ...."*

No, kaksoisvarjohyppyjä kyllä nähtiin liiton näytöksissä tämän jälkeen paljonkin. Joskus 1970-luvun puolivälin paikkeilla sirkuserinnettä herätettiin jälleen henkiin: itäisessä Suomessa nähtiin erään punertavaviiksisen herra X:n paitsi suorittavan ilmaratsastusta lentokoneen päällä, myös suorittavan – ei kaksoisvarjohyppyä, vaan peräti kolmoisvarjohyppyjä. Se on kuitenkin jo toinen, tarina johon palaamme myöhemmin.

Kerhojen järjestäessä omia näytöksiään SIL:n tuella liitto saattoi markkinoida omien "taiteilijoidensa" lentonäytösesityksiä. Pakarisen kirjeessä Turun Lentokerholle 20.4.1949 mainosteksti oli seuraava:

*"Meillä on Viktor Andro suorittanut kaksoishypyn laskuvarjolla 6:ssa näytöksessä ja on hänellä kaikkiaan 30 laskuvarjohyppyä. Hyvä mies. Ottaa 10.000;- kaksoishypystä. Ottakaa pois hypypäämään. Onhan siinä jo mainosarvoakin. **Nti Linkola** on meidän "tallissa" ja hän on tulossa sinne hyppäämään. Annoin luvan, joten voitte sopia hänen kanssaan suoraan. Os. Lastenklinikka, H:ki. Hintana on ollut 5.000;- ja matkat III-luokassa. ..."*

Andron ura liiton näytöshyppykiertueella jäi kuitenkin vain noin kahden vuoden pituiseksi. Seuraavana vuonna Andro alkoi pohdiskella mahdollisuutta suorittaa "lepakkohyppy", jolla käytettäisiin siipinä käsien ja jalkojen väliin kiinnitettyä kangasta. Kysymyksessä oli siis ilmiselvä liitopuku, vaikka Andro tai kukaan muukaan ei tähän maailman aikaan osannut käyttää niin nasevaa nimeä. Andron voi arvella saaneen ajatuksen lehtijutuista, joissa kerrotaan ulkomailla suoritetuista, "lepakkosiipien" (batwings) avulla suoritetuista liitohypyistä.

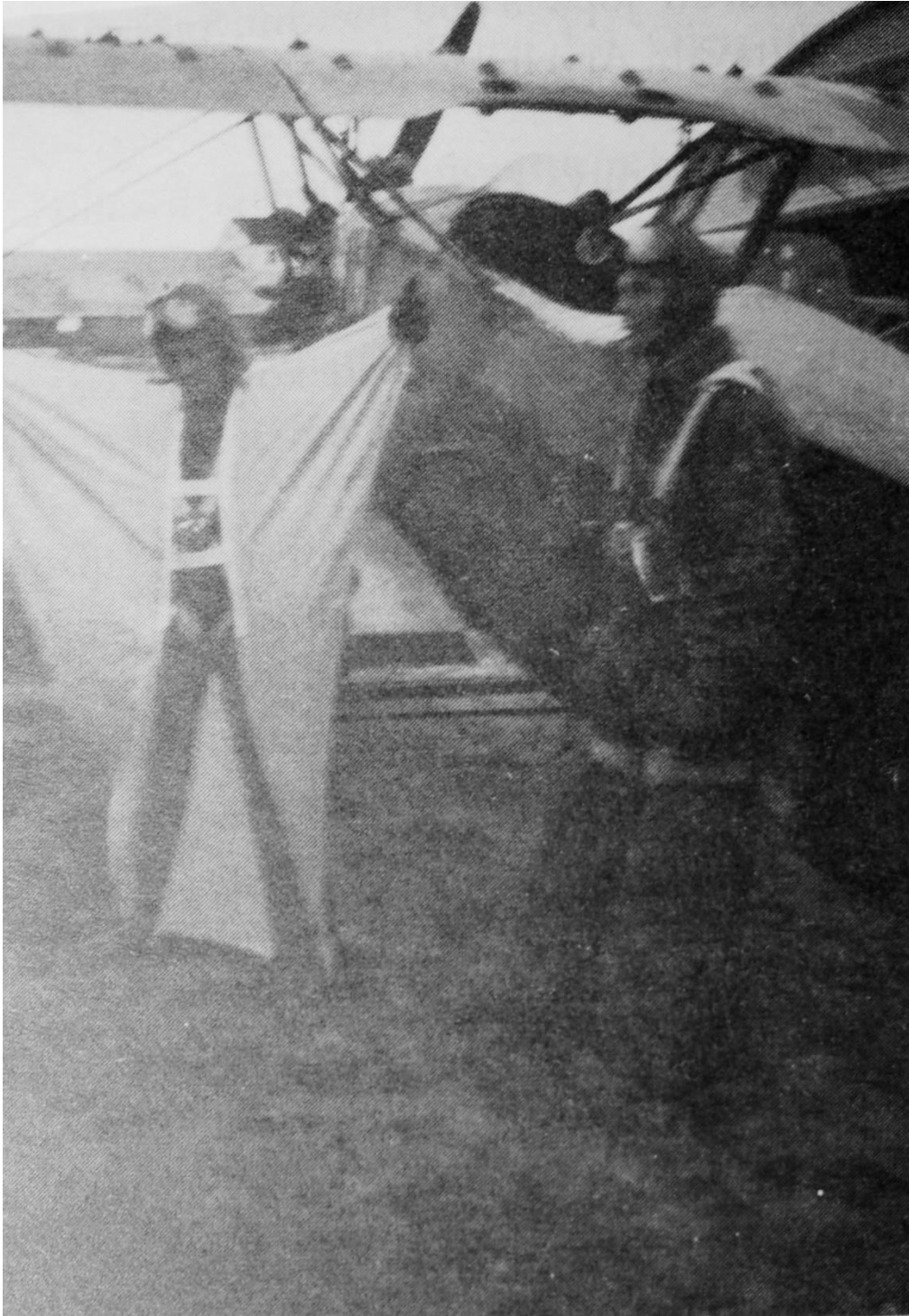
Andro oli suunnitellut lepakkovarusteensa itse. Hän oli myös laatinut niistä piirroksen, jonka avulla haettiin lupaa ilmailutoimistosta. Varustusta oli tarkoitus koehypätä ennen varsinaisia näytöshyppyjä. Asiaan vihkiytyneellä Jämin henkilökunnalla – Eero Pakarinen ja Ville Svahn - ja ilmailutoimiston Lunnelalla oli epäilyjä varusteiden toimivuudesta ja turvallisuudesta. Arveltiin, että jalkojen väliin pingotettu kangas – "räpylä" - saattaisi vaikeuttaa asennon hallintaa uloshypyssä ja vapaassa pudotuksessa. Samoin epäiltiin, että laukaisukahva jää liitopuvun räpylän ja hyppyhaalarin väliin.

Andro vastasi vakaana käsityksensä, että räpylä on tärkeä asun kanto- ja liitokyvyn – ja ennen kaikkea vakavuuden kannalta. Kun Androlle esitettiin, että hän voisi korjata laukaisukahvaongelman kiinnittämällä laukaisukahvaan köydenpätkän, jonka avulla kahvan saisi esille, jos ilmavirta liimaisi räpyläkankaan kahvan päälle. Andro kuitenkin esitteli, kuinka helposti hän sai kahvan esille hyppyhansikkaat kädessään. Svahn ja Pakarinen jankkasivat edelleen varmistusköydestä, jonka jälkeen Andro tokaisi kuolemattomat sanat: "*Kumpi meistä on hypännyt enemmän?*" Andro piti päänsä. Varusteita ei muutettu.



Androlla oli tässä vaiheessa kaikkiaan 36 hyppyä, kaikki luonnollisesti itselaukaisuja. Näistä tietävästi kaksitoista on ollut kaksoisvarjohyppyjä. Hyppykorkeus oli kaksoisvarjohypyillä vaihdellut 1000 – 1200 metrin välillä, muilla hyppyillä sään ja tilanteen mukaan 150 – 900 metriä. Kokemusta siis oli – vuoden 1949 mittapuun mukaan runsaasti. Viranomaisen hyväksyi samassa yhteydessä Andron hypyn kanssa **Niilo Salon** ilmavoimisteluohjelman. Salo oli aiemmin harjoittanut ilmavoimistelua USA:ssa lentonäytöksissä. Samassa paketissa hyväksyttiin myös Andron "lentävä ratsastaja" ohjelma, jossa hän ratsasti seisoen lentävän koneen siivellä.

Salon ilmavoimisteluohjelma ja Andron lentävä ratsastaja kokeilulennot tehtiin 11.10. Andron lepakkohypyn koehyppy tapahtui 12.10.1949.



Viktor Andro kokeilee liitopukuaan – lepakkovarusteitaan – 11.10.1949. Kuva: via Lentosirkus Pilvien Huimapäät

Lepakko-varusteiden koehyppy tapahtui ilmailukoulun Smolik –kaksitasosta (OH-ILR). Ville Svahn toimi ohjaajana. Pakarisen kirjan mukaan Andro ja Svahn olivat ennen lentoa kiistelleet hyppykorkeudesta: Ville olisi halunnut viedä Andron 3000 metriin, mutta Andron mielestä 1500 metriä olisi täysin riittävä kokeiluun. Hypykorkeus oli lopulta noin 1500 metriä.

Kun hyppykorkeus oli saavutettu, Andro hivuttautui koneen alatasolle vatsalleen ja kiinnitti räpylöiden lenkit käsiinsä. Sitten pilotti hidasti koneen nopeutta sakkauksen rajoille nostamalla nokkaa ja antoi lähtömerkin. Andro pudottautui siiveltä ja putosi takavoltteja tehden. Räpylät lepattivat kainaloiden alla. Andron ei nähty levittävän siipiä liitoasentoon. Hän katosi pyörien pilveen. Lopulta Andro tuli ulos pilvestä – edelleen pyörien. Hän ei aukaissut laskuvarjoaan – varavarjoa ei tähän aikaan käytetty. Andro putosi Jämin kentän eteläpuolella, niin sanotun yläradan jatkeelle.

Onnettomuuden täsmällistä syytä ei saatu selville. Lentosirkuksessa lentäjänä toiminut **Seppo Saario** kertoi myöhemmin, että myös hän oli keskustellut Andron kanssa laukaisukahvan varmistamisesta vetämällä siihen kiinnitetystä köysilenkistä, jos kahva jäisi kankaiden väliin piiloon. Andro oli jyrkästi torjunut ehdotuksen: ”Avaan varjon sokkien kautta, ellen pääse kahvaan käsiksi”, oli hän vastannut Saariolle.

Andro käytti tällä ja tietävästi kaikilla muillakin hypyillään PAK -pelastuslaskuvarjoa.

Date	Location	Height
1948 8.3.	Rissalassa	Riekkälä 80-400 m
1948 13.3.	Jämillä	Koskela 70-350 m
1948 12.10.	-''-	Svahn

Andron hyppykirjanpito: kokonaisyhyppymäärä oli 37. Kuva: Eero Kausalainen

Nuoremmat hyppääjäpolvet pystyttivät 32 vuotta myöhemmin (11.10.1981) muistomerkin Andron putoamispaikalle. Vielä silloinkin hän oli edellä aikaansa: vielääkään ei löytynyt maasta lajitovereita, jotka olisivat muistomerkin pystytystilaisuudessa viilettäneet liito-oravien lailla – liitopuvuillaan, suihkumoottorilla tai ilman – taivaan kannen poikki Andron muistoksi.

Uola: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 - 1994 (Suomen Ilmailuliitto ry, Helsinki 1994)(154 - 157)  
Ilmailu 6-7/1949

Eero Pakarinen: Lentosirkus Pilvien Huimapäät (Arvi A. Karisto Osakeyhtiö, 1977)

Eero Pakarinen 11.10.1987

YLE Elävä arkisto: Pilvien huimapäät tempuilivat taivaalla niin että heikkopäistä hirvitti (Julk. 3.11.2015 - 11:04. Päivit. 5.11.2015 - 11:45)

Pasi Pirttikoski 5.10.2016

Suomen Ilmailuliitto ry, tammikuu 1949: SIL:n ohjeet kerhoille lentonäytöksien järjestämiseksi yhteistoiminnassa SIL:n kanssa

## Nainen hyppäsi laskuvarjolla Jämillä – Anneli Linkolasta SIL:n näytöshyppääjä

Tästä järjestyttävästä tapauksesta kertoneen Aamulehden mukaan hyppy oli ”historiallinen hetki ensimmäisen suomalaisen naisen suorittaessa vapaaehtoisena laskuvarjohypyn... Aamulehti joko tarkoittaa, että **Sirkka Kopra** ei olisikaan hypännyt vapaaehtoisesti vuonna 1934 tai sitten heillä ei ollut tietoa ...

Joka tapauksessa Jämillä hyppäsi 1.2.1949 sairaanhoitaja **Anneli Linkola** (s. 1922). Hyppy tehtiin Smolik-kaksitasosta 700 metrin korkeudesta. Hyppykoneen ohjaajana oli Viktor Andro. Linkola hyppäsi koneesta heittäytymällä selälleen ja aukaisemalla varjonsa laskettuaan ensin kuuteen. Laskuvarjo avautui moitteettomasti, mutta Linkola Aamulehden mukaan ”... leijaili neljän beaufortin tuulessa ... .. metsään, mutta maahan-tulo sujui silti onnellisesti, vaikka laskuvarjo takertuikin puihin”.

Linkola kertoi hypystä Aamulehdelle muun muassa seuraavaa:

*”Koneesta nouseminen oli vaikeaa kovan tuulen vuoksi. En kyllä uskaltanut katsoa maahan kertaakaan, vaan katselin eteeni. Kun olin irronnut koneesta laskin kuuteen ja laukaisin varjon. Valjaat olivat suuret ja ne nousivat kainaloihin saakka. Kaikki sujui kuitenkin onnellisesti, vaikka laskeuduin männikköön. Onneksi sillä kohdalla oli pieni aukea, eikä mitään vahinkoa sattunut, lukuun ottamatta sitä, että varjo sotkeentui puihin. Maskottina oli lentomestari Pakarisen pitkä kaulaliina.”*

Lähetyssaarnaajan tyttärenä Kiinassa syntynyt Linkola oli ollut pikkutyöstä saakka kiinnostunut ilmailusta. Hän muun muassa pudotteli parvekkeelta nukkeja alas laskuvarjoilla. Hän ryhtyi syksyllä 1948 ilmailutoiveesta tekoihin ja suoritti lentolupakirjan Utissa järjestetyllä kurssilla. Kun ilmailuopisto julkaisi syksyllä 1948 ilmoituksen, jolla haettaisiin naispuolista laskuvarjohyppääjää, Linkola päätti kokeilla myös tätä lajia. Ilmailuopistossa oli pohdiskeltu, että nainen laskuvarjohyppääjänä SIL:n lentonäytöksissä olisi jotain uutta. Miehiä oli jo taivaalla nähty, mutta tähän mennessä oli nainen hypännyt laskuvarjolla Suomessa vain kerran aikaisemmin. Nainen voisi olla uusi vetonaula näytöksissä.

Linkola haki laskuvarjohyppääjän paikkaa lentonäytöskiertueella ja suoritti edellä kuvatun työhaastattelua täydentävän koehypyn. Koehypyn jälkeen hänen kanssaan kirjoitettiin sopimus esiintymisestä näytöshyppäystä liiton lentonäytöksissä. Tästä alkoi Linkolan näytöshyppääjän ura. Hänen esiintymistahdinsa ei kuitenkaan ollut kovin kiivas, koska päätyö sairaanhoitajana hankaline työvuoroineen häntä hyytytoimintaa.

Linkolalle on ilmeisesti sattunut jonkinlainen tapaturma hänen ensimmäisen hyppynsä jälkeen. Tähän viitataan kahdessa kirjeessä, jotka liittyvät SIL:n lentonäytöskiertueen kirjeenvaihtoon. Toisessa kirjeessä (15.2.1949) Savonlinnan Ilmailukerhon sihteeri **Jaakko Karvonen** tarjoutuu hyppäämään *Kausalan* näytöksessä (näytöksestä ei löydy kirjeen lisäksi merkintöjä SIL:n lentonäytöskirjanpidossa) loukkaantuneen Linkolan tilalla liiton lentonäytöksissä. Eero Pakarisen kirjeestä (11.2.1949) Imatran suunnalla lentonäytöstä järjestävälle henkilölle, käy ilmi, että:

*”... Neiti Linkola on tervehtymässä ja on kovasti touhussa hypätä siellä [Immola]. En kuitenkaan jaksa vielä uskoa siitä tulevan mitään, joten eipäs mainosteta varmuuden vuoksi ...”*

Kirje kuitenkin vielä jatkuu seuraavasti:

*”... J.K.  
Minuutti sitten päättyi puhelu nti. Linkolan kanssa. Tarkistettu röntgen ei löytänyt mitään vikaa ja hän on jälleen pystyssä. Ilmoitti tulevansa sinne hyppäämään, joten nähdäkseni voin peruuttaa kirjeen alkuosassa olevan kantani. Mainostakaa pois vaan. Se on sitten kolmas suomalaisen naisen tekemä hyppy.”*

Turussa 9.6.1949 pidetyssä lentonäytöksessä oli erilaisten lentoesitysten ja taitolennon lisäksi ohjelmassa myös Linkolan suorittama laskuvarjohyppy. Hypyn maahantulo tapahtui kenttäalueelle. Onnettomuudekseen Linkola laskeutui kentällä olevan matalan pylvään päälle, jonka vuoksi hän loukkaantui. Loukkaantuminen ei kuitenkaan näyttänyt kovin vakavalta, koska lentonäytöstä kuvaavassa uutisfilmissä Linkola pystyi avustajien tukemana nousemaan pystyyn hypyn jälkeen.

Uutisfilmin yhteydessä olleessa YLE Elävä arkiston saatetekstissä mainittiin, että Linkola olisi myöhemmin voittanut laskuvarjohypyissä naisten Suomen mestaruuden. Tämä väite ei kuitenkaan pidä paikkaansa.

Anneli Linkolan hyppyura jäi sovittua lyhyemmäksi. Hän hyppäsi elokuussa 1949 Oripäässä näytöshypyn ilmailukoulun Smolikista Andron toimiessa lentäjänä. Linkola nautiskeli vapaasta pudotuksesta - yleisön iloksi, kuten Pakarinen kirjassaan kertoo - joka tuntui sujuvan hyvin. 300 metrin korkeudessa hän laukaisi varjonsa. Arvellaan, että laukaisuasennon vuoksi laskuvarjon laukaisukahva olisi kolahtanut Annelin päähän antaen kunnon tällin.

Hypyn loppuosa ja maahantulo näyttivät sujuneen hyvin. Linkola kokosi varjonsa ja käveli yleisön eteen. Linkolaa avustanut rouva **Karu** oli todennut tilanteessa kummallista ja antoi oudosti käyttäytyneelle Linkolalle kamferitabletin. Kun Linkolaa onniteltiin hypyn johdosta, hän kysyi hämmästyneen oloisena, että oliko hän jo hypännyt. Linkola ei muistanut hyppyä ja – mahdollisesti laukaisukahvasta saadun kolauksen vuoksi - hänelle jäi puolen tunnin pituinen pöyryvä muistikatko.

Linkolan ja ilmailuopiston sopimuksen mukaan Linkolan olisi pitänyt suorittaa vielä useita hyppejä, mutta sopimus päätettiin purkaa, eikä opisto enää antanut Linkolan hypätä. Hänen kokonaishyppymääräkseen jäi 14 hyppeä, joka oli tämän aikaan merkittävä saavutus – enemmän kuin yhdelläkään naisella Suomessa näihin aikoihin..



Viktor Andro ja Anneli Linkola Turussa 9.6.1949. Kuva: Juhani Horma

Hyppyuran päättymisen jälkeen Linkola, lähetyssaarnaajan tytär, vihittiin lähetyssaarnaajaksi ja hän lähti ilmeisesti syksyllä 1952 lähetystyöntekijäksi Afrikkaan Ambomaalle.

YLE Elävä arkisto: Taitolentäjät täyttivät Turun taivaan 1949 (julkaistu 10.6.2011, päivitetty 22.11.2011)  
Aamulehti 2.2.1949, via Tampereen Laskuvarjokerho  
Ilmailu 1/1953  
Ilmattaria 1931 - 1991 (Heinolan Ilmailukerho ry:n naistoimikunta)  
Eero Pakarinen: Lentosirkus Pilvien Huimapäät (Arvi A. Karisto Osakeyhtiö, 1977)  
Suomen Ilmailuliitto ry / Jämin Ilmailukoulu: kirje 11.2.1949  
Jaakko Karvonen: kirje Eero Pakariselle 15.2.1949  
[https://fi.wikipedia.org/wiki/Sakari\\_Collan](https://fi.wikipedia.org/wiki/Sakari_Collan) 5.9.2016

## Raimo Aulio – ”monivammaillmailija” vailla vertaa

Monipuolinen ilmailumies **Raimo Aulio** (14.10.1923 – 18.6.2007) aloitti lentosirkuksessa näyttöshyppyt Virroilla järjestetyssä lentonäytöksessä 29.1.1950. Aulio oli taustaltaan ja päätoimeltaan sotilaslentäjä. Hän toimi ”Pilvien Huimapäissä” lentäjänä, lentävänä ratsastajana ja laskuvarjohyppääjänä. Aloitus tapahtui Virroilla järjestetyssä lentonäytöksessä. Aulio on itse kertonut, että tästä näytöksestä jäi mieleen jälle pystytetty teltta, josta myytiin kuumaa mehua ja makkaroita – ja teltan takana kihniöläistä pontikkaa.

Aulio oli suorittanut ensimmäisen hyppynsä Focke Wulf Fw 44J Stieglitz -kaksitasosta ilmavoimien lentonäytöksessä Porissa 1949. Ilmailuopiston johtaja Eero Pakarinen oli ollut yleisön joukossa ja pyysi Auliota mukaan liiton ilmasirkukseen. Koska Aulio oli edelleen aktiivipalveluksessa ilmavoimissa, hän tarvitsi siihen esimiehensä luvan. Lennoston komentaja **Joppe Karhunen** suhtautui myönteisesti, mutta laivueen komentaja ”piti ahtaalla”, kuten Aulio kertoi haastattelussa.

Helmikuussa, viikon päästä Aulion ensiesiintymisestä, oli vuorossa hänen ensimmäinen kaksoishyppynsä SIL:n Jalasjärven lentonäytöksessä. Siitä tulikin ikimuistoinen. Ilma oli kylmä ja Aulio oli pukeutunut lämpimästi ja tukevasti. Tuhdin vaatekerran ja kahden päällekkäin puetun laskuvarjon johdosta uloshyppy oli kovin hankala. Mahdollisesti uloshyppyvaikeuksien johdosta ensimmäisen laskuvarjon laukaisukahva oli pudonnut ulos pussistaan.

Aulio ei huomannut kahvan pudonneen ulos pussistaan ja veti vahingossa alimmaiseksi puetun kakkosvarjon laukaisukahvasta. Sepä olikin huonompi asia, koska tätä varjoa oli suunniteltu käytettäväksi vasta, kun ensimmäisestä varjosta valjaineen oli kokonaan irrottauduttu. Kakkoslaskuvarjo aukesi moitteettomasti, mutta ykköslaskuvarjon valjaiden vuoksi Aulio jäi valjaisiin pää alaspäin, pystymättä irrottamaan valjaita tai korjaamaan asentoaan maahantulon kannalta suotuisemmaksi.

Tässä tiettävästi Suomen ainoassa onnistuneessa pää alaspäin maahantulossa oli onni matkassa. Elettiin helmikuuta ja maassa oli paksultilunta. Maahantulo tapahtui paksuun lumeen syvän ojan kohdalla. Aulio juuttui paksuun lumeen pää alaspäin, jalat näkyvissä. Hän ei omin avuin päässyt lumesta ylös, onneksi auttajat saapuivat ajoissa ennen tukehtumista. Aulio ei saanut tapahtumasta pysyviä vammoja ja niska oli tapahtuman jälkeen tönkkönä monta päivää.

Tämän jälkeen Aulion ura näytöksissä jatkui yleisölentäjänä, siirtolentäjänä, lentävänä ratsastajana ja näyttöshyppääjänä. Laskuvarjohyppyjä tehtiin sään rajoitusten mukana tavallisina – jos pilvet roikkuivat matalalla – tai kaksoisvarjohyppyinä.



Raimo Aulio ratsasti lentokoneen siivellä Helsingin lentonäytöksessä 29.3.1950. Kuva: J. Jernvall

Aulion hyppyuraa voidaan pitää värikkäänä, paljon sattui ja tapahtui. Nummelassa keväällä 1950 pidetyssä näytöksessä Aulion laskuvarjon apuvarjon punokset kiertyivät hänen nilkkansa ympärille, jonka vuoksi laskuvarjo lepatti sukkana hyppääjän yläpuolella. Aulio koukisti jalkansa ja onnistui irrottamaan apuvarjon, jonka jälkeen kupu alkoi kehittyä. Uloshyppykorkeus oli ollut vain 300 metriä, joten korkeutta oli tässä vaiheessa huvennut jo melkoisesti. Kehittyvä kupu veti Aulion pystysuoraan samaan aikaan, kun metsä tuli vastaan.

Laskuvarjon kupu levisi suuren männyn ja latvaan oksien katketessa kovalla rytinällä. Puu pysäytti vajoamisen niin, että Aulion jalat hipaisivat kevyesti maata, jonka jälkeen hän jäi vahingoittumattomana roikkumaan parin metrin korkeuteen. Katsojat olivat näytösalueelta nähneet miehen putoavan metsään, mutta eivät olleet nähneet sen avautumista. Metsä ryskyi, kun pelastushenkilöstö saapui paikalle paareineen. Aulio oli kuitenkin hyvävoimainen ja vahingoittumaton.

Seuraava poikkeuksellinen tapahtuma – vai voidaanko Auliosta saatujen tietojen valossa sitä enää pitää poikkeuksellisenä – oli elokuussa 1950 Rissalan lentokentällä Kuopiossa (nykyisin Kuopion lentoasema). Aulio unohti kaksoishypylle valmistautuessaan kiristää alimmaisen laskuvarjonsa valjaita tarpeeksi. Olkahihnat olivat jääneet löysälle. Pitkän vapaapudotuksen jälkeen hän oli vaarassa pudota valjaista ulos: olkahihnat luistivat pois olkapäiltä, mutta Aulio onnistui saamaan valjaista otteen kyynärvarsia taivuttamalla. Tästäkään ei tullut pysyviä vaurioita, mustelmilla selvittiin.

Edellä kuvattujen vaaratilanteiden lisäksi Aulion lonkka meni sijoiltaan maahantulossa kaksoisvarjohypyn jälkeen Rantasalmella juhannuksena 1951. Kerran häneltä meni olkapää sijoiltaan laukaisussa näytöshypyllä Saarijärvellä. Maahantulon jälkeen tuuli alkoi vetää Auliota maata pitkin, jolloin olkapää loksautti takaisin paikoilleen. Tapahtumasta kuitenkin muistutti itsestään jälkepäin aika ajoin toistuvana särkynä.



Raimo Aulio kesällä 1951 jollain sota-aikana tehdyllä kentällä. Smolik -koneen alla ylösvedetyt nuoratikkaat. Kuva: via Raimo Aulio

Raimo Aulion ura SIL:n lentonäytöskiertueilla oli värikäs ja näyttävä. Hän myös voimisteli nuoratikkaila lentokoneen alapuolella – sen tehtävän hän peri Yhdysvalloissa oppinsa saaneen ilmavoimistelija **Niilo Salon** lopetettua sirkustoiminnan 1951. Alhaisin hyppykorkeus näytöshypyillä oli Aulion mukaan Forssassa suoritetussa hypyssä 50 – 70 metriä. Hyppykoneena oli ”puu-Sokol”, jota ohjasi tunnettu hävittäjälentäjä **Veikko Karu**. Aulio hivuttautui seisomaan alatasoisen Sokolin siivelle ja aukaisi laskuvarjonsa. Se ehtikin juuri ja juuri avautui. Aulion mukaan ”... aukaisukorkeudesta oli pääsääntö, että varjon on ehdittävä avautua; kun laukaistaan maan lähtiessä ’ryntäämään’ sivuille, jää 50 metriä korkeutta”.



Raimo Aulio valmistautuu tandemhyppyille Jorma Kososen opastamana 31.8.1997. Kuva: Eero Kausalainen

Edellä kuvattu hyppytoiminta tapahtui ilmavoimien uran ohessa, varsinainen leipä tuli valtiolta. Aulion koko ilmailu-ura – ei ainoastaan hyppytoiminta - on erityisen huomionarvoinen ja monipuolinen. Ura alkoi lennokeista ja purjelennosta. Puolustusvoimissa hän lensi sekä lentokoneita, potkureilla ja suihkuilla, että helikoptereita. Aulio ehti myös sotaan: hän lensi vuonna 1944 muutamia sotalentoja Mersuilla. Päästyään siviiliin Aulio jatkoi lentotoimintaansa monipuolisesti: taitolentoa, pölytyslentoja, lennonopetusta, jne.

Aulio jatkoi ilmailu-uraansa ikämieheksi saakka: vielä seitsemänkymppisenä hän pyöritti nuoremmiltaan hien irti SIL:n lennonopettajakursseihin kuuluvissa taitolentoharjoituksissa. Hän lopetti aktiivisen hyppytoimintansa 1960 –luvun alkupuolella. Senior Skydivers ry:n ja Suomen Laskuvarjokerho ry:n kunniajäsen Aulio kuitenkin hyppäsi vielä kerran: tandemhyppy Malmilla 31.8.1997. Hyppymestarina oli Kuopion lahja Suomen ilmailulle: hyppypilotti ja tandemhyppymestari **Jorma ”Rodney” Kosonen**. Auliolla oli kaikkiaan 109 hyppyä – tandemhyppy mukaan lukien. Hypyistä 33 oli kaksoisvarjohyppyjä.

Auliosta voisi helposti kirjoittaa kirjan - aineistoa riittäisi. Paremman puutteessa voi tähän hienoon ilmailijaan tutustua lukemalla Eero Pakarisen kirjasta Lentosirkus Pilvien huimapäät tai Ilmailujen numeroista 12/1965 ja 10/1977. Ilmailun jutut sekä Aulion haastattelu 19.10.1996 löytyvät myös Senior Skydivers ry:n nettisivuilta. Elävää kuvaa ja aikalaisten muisteluista löytyy YLE:n elävästä arkistosta.

Eero Pakarinen: Lentosirkus Pilvien Huimapäät (Arvi A. Karisto Osakeyhtiö, 1977)

Ilmailu 12/1965

Ilmailu 10/1977

Raimo Aulio 19.10.1996

Eero Kausalainen 13.4.2016

YLE Elävä arkisto: Ilma-akrobatiaa ja taitolentoa purjekoneilla (Julkaistu 13.09.2010 - 11:00. Päivitetty 01.11.2015 - 23:20)

YLE Elävä arkisto: Pilvien huimapäät tempuiliivat taivaalla niin että heikkopäistä hirvitti (Julkaistu 03.11.2015 - 11:04. Päivitetty 05.11.2015 - 11:45)

## **Anneli ”Luumu” Linna – laskuvarjohyppääjä, ilmaratsastaja ja -voimistelija**

**Anneli Linna** (sittemmin Penttilä, 30.6.1932 - 4.5.1994) oli Annelin Linkolan jälkeen toinen nainen näytöshyppääjänä SIL:n kiertueilla. Hän aloitti hyppyuransa 17 – vuotiaana. Hän suoritti ensimmäisen laskuvarjohyppynsä ilmasotakoulun järjestämässä juhannusvalvoisissa 24.6.1950, jo ennen liittymistään SIL:n joukkoihin. Hyppyyden korkeus tällä ensimmäisellä hypyllä oli 600 m, hyppykoneena oli ilmavoimien Stieglitz – koulu-kone, jonka ohjaajana toimi luutnantti **Veikko Hietamies**. Hietamies osallistui myöhemmin pilottina ja hypylentäjänä SIL:n lentonäytöskiertueisiin.

Linna oli hyppynsä aikoihin vain 17-vuotias. Hän asui Vaasassa, jossa hän toimi toimistoapulaisena Vasa Woods yhtiössä. Hänen kiinnostuksensa hyppyyhin oli syntynyt samana vuonna kevättalvella SIL:n lentonäytöksessä. Lentonäytöksen järjestäjä haki Vasabladetissa olleella ilmoituksella laskuvarjohyppääjää Kauhavan juhannusvalvoisaihin. Linna laati hakemuksen, mutta vanhempien suostumuksen saamisessa meni tovi – Linna oli alaikäinen. Lopulta suostumus heltisi ja loppu on historiaa.

Seuraavana vuonna 1951 Linna tuli SIL:n palvelukseen. Hän suoritti kymmeniä laskuvarjohyppyjä SIL:n vetämän Lentosirkus Pilvien Huimapäät lentonäytöksissä ympäri Suomea vuosina 1951 – 1953.

Ennen näytöshyppyluvun saamista viranomaiselta Linnan oli suoritettava hyväksytysti – sama vaatimus koski luonnollisesti kaikkia muitakin tuohon aikaan laskuvarjohyppääjäksi tahtovia – ilmailulääkärin tarkastus ilmavoimien psykofysiologisessa laitoksessa. Tarkastuslausunto oli hyvä ja Linna oli siltä osin kelvollinen hyppääjäksi. SIL ei antanut hänelle erityistä lisäkoulutusta hyppäämiseen, koska hänellä oli jo takanaan yksi hyppy. Tosin Raimo Aulio, jolla oli tähän aikaan yli 60 hyppyä, antoi jonkin verran kokemuseräistä lisäohjeistusta.

Linnan ensimmäinen näytöshyppy SIL:n lentosirkuksessa tapahtui Tampereen lentonäytöksessä 3.5.1951. Hyppykone oli ilmailukoulun Bücker Jungmann –kaksitaso, jota ohjasi **Erkki Kantonen**, yksi lentosirkuksen piloteista ja puuhamiehistä. Linnan hyppy sujui hyvin, mutta pienen lisämausteen aiheutti hänen toisen kensä putoaminen laskuvarjon avautuessa. Maahantulo tapahtui puuttuvasta jalkineesta huolimatta suuremmilla ongelmilla pylylleen, jonka jälkeen kohtalainen tuuli pullisti varjon kuvun, joka alkoi vetää Linnaa maata pitkin. Avustajat päästivät hyppääjän pinteestä, eikä vahinkoja tullut. Metsään pudonneen kengän Linna sai pari viikkoa myöhemmin postipaketissa henkilöltä, joka oli löytänyt kengän kotitalonsa lähetyiltä.



Laskuvarjon pakkauskoulutusta Linna sai Erkki Kantoselta ja Raimo Auliolta. Tästä syntyikin myöhemmin kiistaa, kun Linna huomasi Raimo Aulion pakkaavan laskuvarjon joltakin osin hieman eri tavalla. Linna ei olisi halunnut hypätä Erkki Kantosen "väärin" pakkaamalla varjolla. Linna kieltäytyi hypyltä Rovaniemen lentonäytöksessä 7.7.1951. Aulio oli ohjaajana koneessa, kun Linna kieltäytyi toistuvasti hyppäämästä koneen ollessa jo hyppylinjalla. Aulio käytti tylyn sotilaallisia komentoja ja sai kuin saikin Linnan lopulta hyppäämään. Linna kertoi jälkepäin, että hän oli niin varma, ettei "väärin pakattu" laskuvarjo aukea. Tämän vuoksi hän jopa harkitse, ettei edes yrittäisi laukaista. Parin sadan metrin pudotuksen jälkeen hän kuitenkin veti laukaisukahvasta. Linnan suureksi hämmästykseksi laskuvarjo avautui moitteettomasti.

Pian näiden tapahtumien jälkeen Linna oli Raimo Aulion kyydissä matkustajana ilmailuopiston Smolikissa siirtolennolla Hyvinkäältä Padasjoelle. Aulio oli asentanut koneeseen ilmaratsastuksessa tarvittavat "ohjaket" jo ennen siirtolentoa. Lennon aikana Linna, Aulion kanssa sovitulla tavalla, kiipesi koneen ulkopuolelle ja veti itsensä ohjasten varaan. Myöhemmin toimintaa harjoiteltiin lisää ja Linnalle haettiin hyväksyntä toimia lentoratsastajana. Yksi asia johti toiseen: pian ilmaratsastuksen jälkeen Linna vajosi todella alas – nimittäin nuoratikkaille matalalla lentävän lentokoneen alle. Hänestä tuli ilmavoimistelija, joka vuorotteli näytöksissä Aulion kanssa.



Anneli "Luumu" Linna - Aikansa Legenda. Kuva: via Lentosirkus Pilvien Huimapäät

Anneli Linnaan liittyy huikea tarina ensimmäisestä ilmatankkauksesta Suomessa, joka tapahtui siirtolennolla 25.8.1953 (Smolik OH-ILS) Paltamosta Jämijärvelle. Kone oli lastattu niin täyteen tavaraa – taka- ja etuohjaamoon - että ohjaaja ja matkustajana ollut Linna eivät tahtoneet sopia mukaan. Oli erilaisia tarvikkeita, laskuvarjoja tankkausvälineet ja – poronsarvet. Lennon aikana oli voimakas vastatuuli. Jossain vaiheessa ohjaaja alkoi huolestua toden teolla, koska polttoaine alkoi uhkaavasti huveta, eikä lähitienoillakaan ollut kelvollista lentokenttää. Ylimääräistä polttoainetta kyllä oli 20 litraa, mutta se oli jerrykannussa ”takatoosan” pohjalla.

Linna penkoi takaohjaamon tavararöykkiötä, heitti laidan yli poronsarvet pois tieltä ja sai lopulta käsiinsä pumppaustarvikkeet ja jerrykannun. Hän kiipesi koneen välisiiven päälle ja avasi polttoainesäiliön korkin, jonka hän jätti siiven päälle, josta tuuli se vei. Hän joutui useamman kerran kumartumaan ahtaan, tavaraa täynnä olevan ohjaamon pohjalle ja nousemaan taas ylös, ennen kuin tankkaukseen voitiin päästä käsiksi. Vielä käytiin lentäjä ”**Bosambon**”, **Paavo Bollströmin** kanssa neuvoa siitä, voidaanko tankata ilman säämistä. ”*Voidaan*”, sanoi lentäjä. Lopulta Linna sai polttoaineletkun ujutettua polttoainesäiliön tankkausaukkoon, jossa se onneksi pysyi pitämättä kiinni. Linna pumppasi sen jälkeen käsipumpulla, avo-ohjaamossa miltei suorana seisten 20 litraa polttoainesäiliöön. Polttoaine riitti Kuoreveden kentälle, mutta ilman tankkausta olisi pitänyt tehdä pakkolasku maastoon.

Vuoden 1953 lopulla Ilmailu-lehdelle antamassaan haastattelussa Linna itse arveli olleensa neljäs naishypääjä Suomessa. Tässä haastattelussa hän kertoi suorittaneensa kaikkiaan 42 hyppyä. Kaikki hyppyt olivat itselaukaisuhyppyjä pelastuslaskuvarjoilla, ilman varavarjoja. Hyppyykorkeudet olivat tyypillisesti 500 – 600 metriä ja laukaisukorkeudet 200 – 500 metriä. Tuo edellä mainitun haastattelun jälkeen Linna on ilmeisesti suorittanut vielä 11 hyppyä, koska hän Suomen Ilmailuliitolle osoittamassaan alustavassa FAI – luokkahakemuksessa (LuKT:n käsittelyssä 29.1.1965) kertoi kokonaishyppymääräkseen 53. Linna päätti ilmasirkusuransa 1955, eikä ole tiettävästi hypännyt sen jälkeen. Hän kuitenkin esiintyi ilmaratsastajana vielä kerran vuonna 1984.



Anneli Linna nuoratikkailla lentonäytöksessä noin vuonna 1952. Kuva: via Lentosirkus Pilvien Huimapäät

YLE Elävä Arkisto sivustolta löytyneen uutisfilmin mukaan Linna – nyt jo nimellä **Anneli Penttilä** – esitti ilma-akrobatiaa tikkailla Helsingin kaivopuistossa pidetyssä lentonäytöksessä 10.6.1955.

Sittemmin Linna avioitui ansioituneen lentäjäupseerin, myöhemmin Harmon -patsaalla palkitun **Erkki Penttilän** kanssa. Linnalla oli neljä lasta. Nykyhyppäjät kunnioittava Anneli Linnan muistoa: Suomen Ilmailuliitto jakaa joka vuosi parhaalla nuorelle naishyppäjälle ”Luumun Maljan”.

Linna oli aikansa superjulkkis, peloton ilma-akrobaatti ja laskuvarjohyppääjä, jolle maan valtalehti Helsingin Sanomat (31.7.2016) vielä yli 60 vuotta hänen aktiiviuransa päättymisen jälkeen omisti kokonaisen aukeaman otsikolla ”*Neiti Anneli Linna oli ilma-akrobatian superjulkkis*”.

Ilmailu 12/1953 ja Laskuvarjourheilu 1/88 (14 – 17) (sama kirjoitus)

Eero Pakarinen: Lentosirkus Pilvien Huimapäät (Arvi A Karisto, Hämeenlinna 1977)

Eero Pakarinen/Jämin Ilmailukoulu: kirje Linnalle 21.4.1951

Wikipedia 9.3.2015 – Anneli Penttilä

YLE Elävä arkisto: Ilma-akrobatiaa ja taitolentoa purjekoneilla (Julkaistu 13.09.2010 - 11:00. Päivitetty 01.11.2015 - 23:20)

YLE Elävä arkisto: Pilvien huimapäät temppuilivat taivaalla niin että heikkopäistä hirvitti (Julkaistu 03.11.2015 - 11:04. Päivitetty 05.11.2015 - 11:45)

Helsingin Sanomat 31.7.2016

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 29.1.1965

## Jukka Rautamäki – Aulion ohella 1950-luvun kokenein hyppääjä

**Jukka Rautamäki** (22.4.1929 – 14.2.1963), ristimänimi oli Juhani, mutta **Jukkana** hän esiintyi lentosirkuksessa sekä myös muualla ilmailun piirissä toimiessaan. Hän oli mukana Lahden Ilmailukerhon toiminnassa vuodesta 1947 alkaen. Hän harrasti aluksi purjelentoa, mutta liittyi mukaan lentosirkukseen laskuvarjohyppääjänä vuoden 1953 aikoihin. Täsmällinen ajankohta ei ole tiedossa, mutta hän oli varmuudella mukana jo 1953 talvikiertuetta aloitettaessa.



Jukka Rautamäki Lentosirkus Pilvien Huimapäät näytöksessä 90. hyppynsä jälkeen. Kuva: via Lentosirkus Pilvien Huimapäät Eero Pakarinen kuvaa kirjassaan Rautamäkeä rautaiseksi puoliammattilaiseksi, joka suhtautui näytöshyppyihin vakavasti, jonka vuoksi hänelle ei poikkeuksellisen pitkän näytöshyppyuran aikana sattunut vaaratilanteita. Yhden kerran hänellä takertui apuvarjo hetkeksi jalkaan, mutta hän sai sen heti irrotettua. Toisella kerralla, vuoden 1954 helluntaisunnuntaina, hän laskeutui kovin pienelle varamaalialueelle väärän uloshyppy paikan vuoksi. Siitäkin hän selvisi ohjaamalla umpikupuvarjoaan voimakkailla liikkeillä. Pakarinen kertoo Rautamäen laskeutuneen erään mökin pihaan, josta astui ulos asukas:

*”Hän oli vielä kymmenen metrin korkeudessa, kun sieltä astui ulos iäkäs naisihminen, joka samassa huomasi laskuvarjon varassa laskeutuvan Jukan. Yllätys oli täydellinen. Kykenemättä muuhun, kuin ristimään kätensä rinnalleen emäntä huudahti hätääntyneenä:*

- *Voi Herra jumala!*
- *Ei sentään aivan, vaan hänen lähettiläänsä, Jukka Rautamäki, vastasi Rautamäki laskeutuessaan rappujen viereen emännän eteen ...”*

Eero Pakarisen mukaan Rautamäellä oli ainakin 101 hyppyä, jota noina aikoina on pidettävä kunnioitettavana lukuna. Rautamäki osallistui 22.5.1952 Vesijärven jäälle pidettyyn, ilmeisesti ensimmäiseen laskuvarjohyppykilpailuun Suomessa, jonka hän voitti. Kilpailusta kerrotaan tarkemmin toisaalla tässä tarinassa.



Jukka Rautamäen näytöshyppy Kalajoella 1.8.1954. Odotusta koneen siivellä. Kuva: Veikko Hietamies

Jukka Rautamäki kirjoitti 20.10.1954 ilmavoimien esikunnan pyynnöstä selostuksen laskuvarjohypyn suorittamisesta. Tiedossa ei ole, hyödynnettiinkö ilmavoimissa Rautamäen ohjeellista kirjoitusta millään tavoin. Kirjoitus on kokonaisuudessaan esitetty Pakarisen kirjassa ja se on myös löydettävissä Senior Skydivers ry:n nettisivuilta. Kirjoitus on paras tiedossa oleva kuvaus Suomessa 1950-luvulla käytetystä hyppytekniikasta. Kirjoituksessa kuvattiin tavallisia uloshyppytapoja, vapaapudotus- ja laukaisuasettoja, laskuvarjon (umpikupu) ohjaamista ja maahantuloa. Rautamäki ei kannata pakkolaukaisuhyppijä, koska *”... hyppääjä voi niin monessa asennossa lähteä koneesta ja pyörähtää ennen varjon aukeamista ....”*

Parhaana uloshyppyasentona Rautamäki pitää ohjekirjoituksessaan asentoa, jossa *”... levitän käteni ja jalkani sivuille päin sekä taivutan vartaloni takakenoon (uimahypyn tyyliin) pysyäkseen suorassa asennossa pää alaspäin. ...”* Tuntuuko tutulta? Monien seuraavien vuosikymmenien aikana tutuksi tullutta X-asentoa taakse-taivutuksineen siinä kuvattiin. Koukkuasentoa uloshyppyssä on syytä varoa, koska *”... siinä joutuu melko varmasti pyöriivään liikkeeseen, joka koko ajan lisääntyy...”* Rautamäki kertoo edelleen, että hänen kuvaamassaan oikeassa asennossa *”... voi heittää kyllä voltin tai pari, mutta se käy hitaammin ja pyöriivä liike tavallisesti lakkaa ...”*



Jukka Rautamäen näytöshyppy Kalajoella 1.8.1954. Vapaapudotuksessa, alla hiekkasärkät. Kuva: Veikko Hietamies

Varjon laukaisu on Rautamäen ohjeen mukaan

*"... koetettava suorittaa silloin, kun putoaa pää, vatsa tai jalat edellä. Jos pudotessa joutuu selkäasentoon saa vartalonsa kyllä kääntymään taivuttamalla selkäänsä enemmän ja ojentamalla kätensä päänsä yli. Sillä hetkellä, kun koukistaa kätensä laukaisijan kahvaan ja vetäisee siitä, on vedettävä jalat tiukasti yhteen ja jännitettävä vartalonsa selän retkahtamisen estämiseksi. Silloin kyllä useinkin heittää melko nopeasti voltin, mutta varjo ehtii purkautua.*

*Varjon purkautuessa on vartalon asennosta riippumatta paras taivuttaa päänsä niin, että voi seurata varjon avautumista ennen kuin avautunut kupu nykäisee hyppääjän oikeinpäin. ..."*

Kovin pitkiä vapaita pudotuksia ei näihin aikoihin harrastettu, mutta joitakin perusteita on Rautamäellä jo kokemuksen kautta tarttunut vaatteisiin. Huomion kiinnittäminen voimakkaaseen avausnykäisyyn liittyy siihen, että tämän ajan pelastuslaskuvarjoissa ei ollut minkäänlaista hidastusjärjestelmää. Kun repusta ponnahtanut apuvarjo veti kuvun suoraksi, se avautui nopeasti ja rajusti – tavalla, joka useimmille myöhempien aikojen patjavarjojen pehmeisiin aukaisuihin tottuneille on jokseenkin tuntematon.

Aikanaan Rautamäen ohje edusti varmasti parasta tasavallasta löytyvää tietoa laskuvarjolla hyppäämisen tekniikoista ja antaa meille myöhempien aikojen putoajille käsityksen siitä, kuinka asioita tehtiin vanhaan hyvään aikaan ... siis vain vähän sen jälkeen, kun isä lampun osti ...

Jukka Rautamäestä ja muustakin lentosirkustoiminnasta kerrotaan lisää myös lentosirkuksessa sen loppuvaiheissa ohjaajana toiminut **Veikko Hietamiehen** yhdessä **Yrjö Toivasen** kanssa kirjoittamassa kirjassa "Letov §218 A Smolik".



Rautamäki ja Linna olivat vuonna Lempäälässä sotainvalidien auttamiseksi järjestetyn lentonäytöksen vetonauloja.  
Kuva: Eero Kausalainen

Eero Pakarinen: Lentosirkus Pilvien Huimapäät (Arvi A Karisto, Hämeenlinna 1977)

Pasi Pirttikoski (Jukka Salokannel), sähköposti 29.2.2016

Ilmailu 3/1963

YLE Elävä Arkisto 23.4.2016

Eero Kausalainen 26.9.2016

Yrjö Toivanen, Veikko Hietamies: Letov š218 A Smolik, Ilmasotakoulun Kilta ry:n julkaisu (1992)

## Lauri Friman – lyhyt hyppyura

Vuoden 1954 kesänäytökseen tarvittiin Jukka Rautamäen lisäksi myös toinen hyppääjä. Sellainen löytyi ilmavoimista, Satakunnan Lennostosta: ohjaajakersantti **Lauri Friman**. Hän oli hypännyt aikaisemmin yhden hypyn ilmavoimien omassa näytöksessä. Ensimmäisen hyppynsä liiton ilmasirkuksessa Friman hyppäsi Forssassa 19.4.1954. Yleisö piti tästä hypystä, mutta kiertueen muu henkilöstö ei: Friman oli jättänyt laskuvarjon aukaisun kovin myöhään. Näytti siltä, että laskuvarjo ehti juuri ja juuri avautua ennen hyppääjän maa-kosketusta. Näytöstoiminnan vetäjä Eero Pakarinen moitti Frimanina matalasta avauskorkeudesta ja he sopivat, että seuraavalla kerralla laskuvarjo on avattava viimeistään 100 metriä koneesta irrottautumisen jälkeen.

Frimanin seuraava hyppy oli Turengissa 2.5.1954. Näytös pidettiin peltoaukealla lähellä Turengin asemaa. Lentonäytöksen ensimmäisenä numerona oli Frimanin hyppy Raimo Aulion ohjaamasta Smolikista. Tarkka hyppykorkeus ei ole tiedossa, mutta se oli ilmeisesti tavanomainen hyvän sään hyppykorkeus 500 – 600 metriä.

Tapahtumaa silminnäkijänä seuranneen Eero Pakarisen mukaan hyppy oli alusta lähtien hallitsematon: Friman ”... tuli aivan holtittoman näköisesti selkää edellä, kädet ja jalat levällään pyörien vaakatasossa kuin väkärä ...” Putoamisasento ei missään vaiheessa stabiloitunut. Pakarisen mukaan Friman laukaisi varjon sel-

käasennossa alle 150 metrin korkeudessa. Kupu jäi kuitenkin lepattamaan hyppääjän jalkojen välissä ”...*parin lakanan verran ...*”, mutta ei missään vaiheessa kehittynyt.

Hyppääjä osui maahan näytöksen pääkatsomon eteen. Lentonäytöksen selostaja **Niilo Tarvajärvi** järkyttyi tapahtumasta, mutta pystyi kuitenkin julistamaan hiljaisen hetken onnettomuuden uhrin muiston kunnioittamiseksi..

Kirjeessään uudelle hyppääjäkandidaatti **Anja Väänäselle** 29.5.1954 ilmailukoulun johtaja Pakarinen kuvaa Frimanin kohtalokasta hyppyä ja käsityksiään onnettomuuden syistä seuraavasti:

*”Kers. Frimanin irroittautuessa n. 360 m:n korkeudessa koneesta, hän tuli alkumatkan normaalisti. Kuitenkaan hän ei laukaissut varjoa riittävän ajoissa, vaan antoi tulla, käsitykseni mukaan liian kauan, jolloin hän joutui selkää alaspäin ja jonkinlaiseen kierukkaan, joka johtui siitä, että hänellä oli sekä kädet, että jalat levällään, eikä tiukasti yhteenpainettuna. Kuten olisi pitänyt olla. Varjo aukeni alaspäin ja apuvarjon eräs köysi oli kiertynyt hänen puolikenkäänsä soljen taakse, viivästyttäen varjon aukeamista.*

*Kun laukaisu tapahtui liian alhaalla, ei hän ehtinyt tehdä mitään asian korjaamiseksi, jolloin onnettomuus pääsi tapahtumaan.*

*Ilmailutoimisto tutki asian ja todettuaan syyn, antoi kaiken jatkua entiseen tapaan, joten esteitä hypyllenne ei ole olemassa siltäkään taholta. Mikäli suoritate hypyt siten, kuin tapahtui Jämillä, ei ole pelkoa Frimanin tapauksen uusiintumisesta, joka sinänsä on aivan harvinaislaatuinen onnettomuus ...”*

Onnettomuuden jälkeen näytös heti keskeytettiin. Eräänä mahdollisena syytekijänä pidettiin Frimanin riskialtista luonnetta, jona johdosta hän oli jo joutunut lentäjaurallaan vakavaan vaaratilanteeseen syöksytähystys-harjoituksessa. Arveltiin, että matala laukaisukorkeus olisi liittynyt Frimanin taipumukseen ottaa riskejä.

Jälkiviisaasti voidaan käytettävissä olleiden tietojen perusteella arvioida, että alhainen laukaisukorkeus yhdessä huonon avausasennon kanssa näyttivät aiheuttaneen onnettomuuden. Ja varavarjojahan ei noina aikoina käytetty – varolaukaisimista puhumattakaan.



Lauri Friman ensimmäisen hyppynsä jälkeen ilmavoimien lentonäytöksessä. Kuva: via Lentosirkus Pilvien Huimapäät

Friman, kuten muutkin hyppääjät ja sirkusesiintyjät, tekivät Jämin Ilmailukoulun kanssa sopimuksen, jossa määritettiin yhteistyön ehdot:

SUOMEN ILMAILULIIITTO r.y.  
Jämin Ilmailukoulu  
Jämi.

№...../.....  
Litt.til.№.....

S O P I M U S

Suomen Ilmailuliitto r.y:n (sopimuspuoli 1) ja kersantti Lauri Friman (sopimuspuoli 2) kesken on tehty seuraava sopimus:

1) Sopimuspuoli 2 sitoutuu esiintymään SIL:n järjestämässä lento-  
näytöksissä oheisen liitteen mukaisissa paikoissa  
kuun.....päivä.....kuun.....päivä

esittäen laskuvarjohyppyjä  
ja on esiintyjäryhmän kokoonpano seuraava:  
(.....naista.....miehtiä)

2) Sopimuspuoli 1 sitoutuu suorittamaan sopimuspuoli 2:lle  
esiintymisajan päätyttyä p a l k k i o n a .....8.000:- mk esitys-  
kerralta /esityspäivältä, yhteensä.....esiintymisajalta.....  
sekä.....matkapäivältä.....mk  
yht.....mk

3) Sopimuspuoli 2 suorittaa matkakulut/asunnon/ruuan.

4) Sopimuspuoli 2 sitoutuu olemaan esiintymispaikalla hyvissä  
ajoissa, viimeistään...../.....ja ilmoittautumaan.....  
:lle sekä esiintymään tilaisuuden jär-  
jestäjän lähemmin määrääm. i. n. ä aikoi. na.

5) Sopimuksen voimassaoloaikana sopimuspuoli 2 ei saa esiintyä  
muissa kuin sopimuspuoli 1:n määräämissä paikoissa.

6) Sopimuspuoli 2 sitoutuu olemaan esiintymättä tämän sopimuk-  
sen päiväyksen ja esiintymisen alkamispäivän välisenä aikana sillä/  
niillä paikkakunnilla, joita tämä sopimus koskee,

7) Sopimuspuoli 2 sitoutuu vastaamaan hyvin suoritetusta työs-  
tä ja kunnollisesta esiintymisestä.

8) Jos sopimuspuoli 2 todistettavan tapaturman, sairastapa-  
uksen tai muun laillisen voittamattoman esteen vuoksi on a) estet-  
ty esiintymästä tai b) näistä johtuen hänen tai hänen ryhmänsä



esitys oleellisesti muuttuu, on sopimuspuoli 2 velvollinen tästä viipymättä sopimuspuoli 1:lle tai kiireellisessä tapauksessa suoraan tilaisuuden järjestäjälle ilmoittamaan. Tapauksessa a) sopimus purkautuu, tapauksessa b) tilaisuuden järjestäjästä riippuen sopimus purkautuu tai palkkio sovitaan uudelta pohjalta.

9) Jos sopimuspuoli 2 muusta kuin kohdassa 8) mainitusta syystä jää saapumatta esiintymistilaisuuteen, myöhästyy haitallisella tavalla tai muuten ei pysty numeroaan hyväksyttävästi suorittamaan sopimuspuoli 2 menettää palkkionsa ja on velvollinen, mikäli tilaisuuden järjestäjä niin vaatii korvaamaan aiheuttamansa vahingon, korkeintaan kuitenkin palkkiotansa vastaavalla määrällä.

10) Tämä sopimus on kummankin sopimuspuolen osalta mitätön, jos sotat, kulkutaudit, tulipalot, poliittiset mellakat tai näihin verrattavat force majeure tekijät estävät tilaisuuden järjestämisen tai ohjelman suorittamisen.

11) Jos tässä sopimuksessa tarkoitettua tilaisuutta ei voitaisikaan järjestää suunnitelluissa puitteissa, sopimuspuoli 1 on oikeutettu irtisanomaan tämän sopimuksen viimeistään ...../.....195.4. Mikäli irtisanominen tapahtuu myöhemmin, sopimuspuoli 2 on oikeutettu saamaan puolet sovitukselta palkkiosta eli ... 4,000:- .... mk.

12) Muita sopimukseen liittyviä määräyksiä: SIL järjestää kunkin pyhäseudun aikana kuljetukset näyttöpaikkojen välillä ja vastaa niistä aiheutuvista kuluista.

13) Tätä sopimusta on tehty kaksi yhtäpitävää kappaletta, yksi kummallekin sopimuspuolelle.



Jämillä....~~huhti~~kuun 12 p:nä 195.4...

Eero Pakarinen  
Sopimuspuoli 1

Lauri Friman  
Sopimuspuoli 2

Todistavat:

Eila Tallari  
Eirshi Hyppönen

Lauri Frimanin kuolema yhdessä näyttötoiminnan heikentyneen taloudellisen menestyksen vuoksi vaikutti "Pilvien Huimapäät" lentosirkuskierrojen loppumiseen. Myös vakuutusyhtiö alkoi suhtautua nuivasti lentosirkustoimintaan sekä tämän, että myös muiden onnettomuuksien vuoksi. Vakuutusosakeyhtiö Pohjola kansa käytyjen neuvottelujen jälkeen SIL:n toiminnanjohtaja **Reino Rissanen** lähetti Eero Pakariselle Jämille asiaa koskevan, 29.7.1954 päivätyn kirjeen, jossa esitettiin erilaisia rajoituksia sirkustoimintaan. Laskuvarjohypyistä todettiin kirjeessä seuraavaa:

*"... on liiton ja yhtiön kesken suullisesti sovittu, että Ilmailuliiton järjestämissä lentonäytöksissä esitettävät laskuvarjohypyt suorittaa herra Rautamäki. Mikäli hän ei voi sitä tehdä, jää hypy pois ohjelmasta. Edelleen hyppyjen suorituksen suhteen on noudatettava liiton äskettäin*

*antamia ohjeita sekä muutenkin otettava huomioon esiintymispaikan olosuhteet ja turvallisuusnäkökohdat huomioiden.....”*

Jämin Ilmailukoulu/Eero Pakarinen: kirje 29.5.1954 Anja Väänäselle  
Suomen Ilmailuliitto ry, toiminnanjohtaja Reino Rissanen: kirje 29.7.1954Jämin Ilmailukoululle/Eero Pakarinen  
Eero Pakarinen: Lentosirkus Pilvien Huimapäät (Arvi A Karisto, Hämeenlinna 1977  
Yrjö Toivanen, Veikko Hietamies: Letov š218 A Smolik, Ilmasotakoulun Kilta ry:n julkaisuja (1992)

## Muita näytöshyppääjiä1946 - 1959

Edellä on kerrottu liiton näytöskiertueilla eniten hypänneistä tai muutoin merkittävän huomion kohteiksi joutuneista hyppääjistä. Kiertueilla esiintyi kuitenkin myös joitakin ”satunnaishyppääjiä”, jotka eivät tehneet pitkää hyppyuraa, mutta joita on hyvä muistaa myös tässä historian kirjoituksessa. On kuitenkin melko todennäköistä, että ainakin osa tämän aikakauden hyppääjistä jää edelleen historian hämärään – kaikista hyppääjistä ei löydy tietoja. Pääosa tässä koosteessa esitellyistä hyppääjistä osallistui SIL:n näytöksiin, mutta tässä esitellään myös joitakin sellaisia hyppääjiä, jotka ovat suorittaneet näytöshyppyjä varsinaisten SIL- näytösten ulkopuolella omien ilmailukerhojensa näytöksissä tai muissa julkisissa tilaisuuksissa. SIL myös ”lainasi” yksittäisiä ohjelmansuorittajia kerhojen itsenäisesti toteuttamiin näytöksiin.

Tällainen SIL:n ulkopuolinen lentonäytös järjestettiin Tampereella 1.9.1946. Näytöksen järjestäjä on Suomen Lentäjien Ammattiyhdistys. Tämä näytös löi katsojamäärässä laudalta saman vuoden kaikki muut viisi näytöstä, joissa järjestäjän’ oli SIL. Ilmailu-lehden tietojen mukana paikalla olisi ollut peräti 15.000 katsojaa, mikä oli valtaisa yleisömäärä tuohon aikaan, eikä olisi huono nykyäänkään. Asiaa liittyi kuitenkin harmillinen ongelma: noista viidestätoistatuhannesta arvioitiin ainoastaan kolmasosan maksaneen pääsymaksun.

Tampereen näytöksen hyppääjä oli **E. Itävuori**. Hyppykone oli ilmavoimien Tuisku harjoitushävittäjä. Hypystä ei ole löytynyt tarkempia tietoja.

Näyttelijä **Pali Pesonen** hyppäsi Savonlinnan Ilmailukerhon näytöksessä, joka pidettiin talvella 2.3.1947. Hyppy tapahtui Haapaveden jäällä.



Savonlinnan Purjelentokerhon jäsen Pali Pesonen hyppynsä jälkeen Haapaveden jäällä. Kuva: Ilmailu-Siipi 6/1947

Malmin kentällä järjestettiin 23.5.1948 suuri lentonäytös, jossa oli jo jonkin verran ulkomaisia lentokonevieraita, ei tosin esiintyjinä, vaan lähinnä maanäyttelyssä. Malmilla myös hypättiin. Hyppääjänä oli sotilasmestari **Olli Hämäläinen**. Hänen esitystään kuvattiin Ilmailu-lehdessä värikkäästi:

*”Ohjelman viimeiseksi numeroksi oli jätetty se jännittävin: sot.mest. Olli H ä m ä l ä i s e n laskuvarjohyppy. Hän oli Smolikilla hiljalleen kerännyt korkeutta ja lensi nyt vastatuuleen kentän lounaispuolella. Juuri kuuluttajan kiinnittäessä yleisön huomiota asiaan koneen siivellä näkyi pientä liikettä, ja kohta Smolikista irtosikin musta piste, joka alkoi nopeasti suureta. Pian se eroittui velttona putoavaksi mieheksi, jonka kädet ja jalat näyttivät heiluvan ilmavirrassa.*

*Hän putosi ja putosi, pari kolme sataa metriä, ja kansa alkoi jo huudahdella kauhusta ja haukkoa henkeä, kun laskuvarjosilkkiä alkoi irrota pussista, ja Hämäläinen pysähtyi ankaralla nykäyksellä. Yleisö huoahhti helpotuksesta kuin kuorossa, ja Hämäläisen leijailtua maahan kätentaputukset olivat voimakkaat. ....”*

Kuvauksesta saattoi päätellä, että vapaapudotuksen tekniikka ei vielä ollut aivan täydellisesti hallinnassa.

Suomen Ilmailumuseon kuvakokoelmasta löytyi 16.5.1948 – siis viikkoa ennen näytöshyppyä - päivätty kuva, jonka tekstissä kerrotaan, että hyppääjä on Hämäläinen. Kuva saattaa olla Jämiltä, jolloin se saattaa esittää Hämäläistä hyppäämästä näytöshyppääjän pätevyyyteen edellytettävää harjoitushyppyä.



Sot. mest. O. Hämäläisen laskuvarjo on auennut ja yleisöltä on päässyt yhteinen helpotuksen huokaus.  
Kuva: E.Viitasalo via Ilmailu 6/1948

Härmälän lentokentällä Tampereella järjestettiin 13.6.1948 lentonäytös. Täsmällisiä tietoja sen järjestelyistä ei ole tiedossa, mutta näytös lienee ollut puolustusvoimien oma, koska kaikki tiedossa olleet ohjelmansuorittajat olivat sotilaita ja näytösnumerot esitettiin sotilaskoneilla. Paikallinen puolustusvoimien laitos Lentovarikko oli hyvin edustettuna näytöksessä. Tapahtumassa esitettiin näytösnumerona ensimmäistä kertaa Suomessa viiden laskuvarjohyppääjän yhteishyppy 700 metrin korkeudesta. Hyppääjät poistuivat koneesta sekunnin välein. Hyppy toteutettiin puhtaasti lentovarikon voimin. Näytöksessä hyppäsivät luutnantti **Kalevi Ellonen**, sotilasalivirkamiehet **Kauko Miettinen**, **Matti Hiltunen** ja **Jorma Oksanen** sekä sotilasmestari **Asseri Salo**.

Samoja hyppääjiä nähtiin myöhemmin yksittäisten hyppyjen esittäjinä myös muissa saman kesän lentonäytöksissä. Hyppykone oli suurella todennäköisyydellä – lentoon liittyvät asiakirjamerkinnät eivät aina olleet kovin tarkkoja – ilmavoimien Junkers W34, tunnus JU-135.



Iloiset hyppääjät Härmälässä 13.6.1948: Kalevi Ellonen (vas.), Kauko Miettinen, Matti Hiltunen, Asseri Salo ja Jorma Oksanen.

Kuva: Lentovarikon historia 1918 - 2000

Viktor Andron tarinan yhteydessä jo mainittiin ilmavoimien kapteeni **Martti Piri** jonka suurta huomiota saanut kaksoishyppy ilmavoimien Stieglitz koneesta Kauhavan juhannusjuhliissa 23.6.1948 vaikutti myös lentosirkuksen ohjelmavalintaan: Andro aloitti kaksoishypyt SIL:n näytöksissä Pirin hypyn innoittamana. Siksi sotilas Pirin hyppy ansaitsee maininnan tässä historiassa. Hänen hyppynsä Kauhavalla jäi hänen ainoakseen. Pirin hyppykorkeus oli 900 metriä. Ensimmäisen varjon laukaisu tapahtui kolmen sekunnin vapaapudotuksen jälkeen. Irroutautumisen jälkeen Piri otti vapaapudotusta vielä n. 250 metrin korkeuteen saakka, jolloin hän aukaisi toisen varjonsa.

Vuoden 1948 juhannuksena hypättiin Kauhavan lisäksi myös muissa ilmavoimien tukikohdissa. Utissa on Lentorykmentti 4 kirjanpidon mukaan hypätty 23.6.1948 päivän iltana kuusi hyppyä ilmavoimien Junkers W34 koneesta JU-132. Päiväkirjan mukaan lentoon liittyy vain yksi lasku, joten kaikki kuusi hyppääjää ovat hypänneet samalla lennolla. Suurin lentokorkeus näyttää päiväkirjan mukaan olleen 800 metriä, joka lienee ollut hyppykorkeus. Koneen päällikkönä hyppylennolla toimi väepeli **Kiljunen**. Hyppääjien nimet eivät ole tiedossa.

Myös Jyväskylässä hypättiin 23.6.1948. Myös tämä on epäilemättä ollut näytöshyppy edellä kuvatun tapaan, koska se oli suoritettu iltakahdeksan ja yhdeksän välillä. Hyppylento kesti 45 minuuttia, mutta hyppykorkeus tai hyppääjän/hyppääjien nimi/nimet eivät ole tiedossa. Hyppykone oli Junkers W34 JU-133. Koneen ohjaaja oli vänrikki **Siira**.

Asiakirjojen perusteella voidaan päätellä, että aivan harjoittelematta ei edellä kuvattuja näytöshyppyjä ole suoritettu. Ainakin 15. ja 16.6.1948 on hyppyjä harjoiteltu. Ilmavoimien Junkers W34, tunnus JU-135, on tehnyt laskuvarjokokeilulentoja, joilla on tehty yhteensä neljä laskua. Päällikkönä lennoilla näyttää olleen Luutnantti **Timonen**.

Vaikka SIL oli näinä aikoina ehdottomasti tärkein lentonäytösjärjestäjä – lukuun ottamatta ilmavoimien juhannusjuhlanäytöksiä, joka järjesti pääosan lentonäytöksistä tai vuosina 1947 ja 1948 ainakin osallistui kerhojen näytöksiin tukemalla niitä merkittävästi kalustolla ja henkilöstöllä. Liitto ei kuitenkaan ollut ainoa näytösjärjestäjä. Vuonna 1948 järjesti SIL:n lisäksi lentonäytöksiä myös Suomen Lentäjain Ammattiyhdistys r.y. (SLAY).

SLAY järjesti vuonna 1948 kolme lentonäytöstä, Nummelassa, Kymissä ja Tampereella. Näytösten ohjelmansuorittajat olivat pääosin ilmavoimien palveluksessa olevia henkilöitä. Näytökseen osallistuvat lentokoneetkin olivat suurelta osin sotilaskoneita, joskin siviilirekisterissä olevia lentokoneita oli jo mukana sekä esittämässä lentosuorituksia, että suorittamassa yleisölennätyksiä.

Lentonäytöksissä luonnollisesti myös hypättiin laskuvarjolla. Nummelassa 11.7.1948 pidetyssä näytöksessä hyppäsi tamperelainen Jorma Oksanen. Ilmailu-lehti kuvasi Hänen hyppäänsä seuraavasti:

*”... Eniten kuitenkin piti yleisöä jännityksessä tamperelaisen Jorma Oksanen laskuvarjohyppy. Hän suoritti hyppynsä rohkeasti ja avasi laskuvarjonsa vasta hyvin matalalla. Siinä hyppyssä oli vaikutusta kerrakseen, joten ei ollut kummastuttavaa, vaikka muutamia naishenkilöitä pyörtyikin. Yleisö tunsikin saaneensa täyden vastineen rahoilleen ...”*

Kymin näytöksessä 1.8.1948 kunnostautui puolestaan mekaanikko Matti Hiltunen. Hänen hyppynsä oli näytöksen päätösnumero, josta ei kuitenkaan ole löytynyt tarkempia tietoja.

Ilmailu-lehden kuvallisen uutisen mukaan Luutn. Kalevi Ellonen suoritti Tampereella 29.8.1948 lentonäytöksen päätösnumerona hypyn ”... kauniin, joskin puuskaisen sään vallitessa”.



Luutnantti Kalevi Ellonen esittämässä Tampereen 29.8.1948 näytöksen päätösnumerona. Kuva: Terävä

**Timo Sepponen** ja **Erkki Seppäläinen** Pieksämäeltä hyppäsivät ilmailuliiton Naarajärven lentonäytöksessä 22.8.1948. Hyppy oli ns. kaksoishyppy, jolla termillä vielä tässä vaiheessa tarkoitettiin hyppyä, jossa kaksi hyppääjää hyppää samanaikaisesti ja on yhtä aikaa ilmassa. Molemmat hyppääjät olivat olleet Eero Pakarisen oppilaita Ilmasotakoulun ohjaajakurssilla 8.

Lentosirkuksen lentäjä ja yleismies **Vilho "Ville" Svahn** hyppäsi liiton näytöksissä kahdesti: talvella 1949 Alavudella ja saman vuoden kesällä Mikkelissä.

Jokainen suunniteltu laskuvarjohyppy edellytti tähän aikaan ilmailuviranomaisen luvan ja ilmavoimien psykofysiologisen laitoksen lääkärintarkastuksen hyväksytyn suorittamisen. Henkilö katsottiin päteväksi näytöshyppääjäksi, mikäli hän oli suorittanut ennen näytöstä yhden laskuvarjohypyn. Lupaa haettiin kirjallisesti. Esimerkkinä ote Jämin Ilmailukoulu/Suomen Ilmailuliitto ry:n "Ilmailuviranomaiselle" osoittamasta kirjeestä:

"... *Anomme kunnioittaen, että rouva **Pulmu Kaarina Korhonen**, os. **Toivonen**, Tampereelta, saisi luvan suorittaa laskuvarjohypyn Jämijärvellä n. 15.1.49. Ja jos osoittautuu, että hän tämän hypyn jälkeen on vielä halukas esiintymään näytöksissämme, saisi suorittaa myöhemminkin tällaisia hyppyjä lentonäytöksissämme.*

*Rouva Korhonen tulee psykofysiologista tarkastusta varten Helsinkiin 11.1.49, jolloin allekirjoittanut on tilaisuudessa tarkkailemaan hänen kuntoaan kokeitten aikana. Hän on aloittanut kehoituksestani järjestelmällisen valmentautumisen ja mielestäni hän on sopiva luonteensakin puolesta laskuvarjohyppääjäksi.*

*Kunnioittaen .... .."*

Pulmu Kaarina oli Jämillä 23.1.1949 yrittämässä koehyppyä Eero Pakarisen toimiessa koneen (Smolik) ohjaajana ja hyppysuorituksen arvioijana. Hän kuitenkin päätti jo lennon aikana, että Korhonen ei hyppää. Perustelut hypyn perumiselle voimme vain arvailla ... Näin ensimmäiseksi näytöskiertueiden naishyppääjäksi tuli Anneli Linkola, johon olemme jo aiemmin tässä kirjoituksessa tutustuneet.

**Pentti Sutinen** (s. 23.12.1923) suoritti näytöshyppääjän uraa varten tarvittavan harjoitushypyn Jämillä 23.1.1949, saman päivänä, jolloin Pulmu Kaarina kävi kokeilemassa Sutinen menestyi kuitenkin paremmin. Hyppy tapahtui PAK-laskuvarjolla 700 metrin korkeudesta. Sutinen hyppäsi Viktor Andron kanssa ainakin Kauttualla 29.1.1949 ja Salossa 30.1.1949.

Porissa Satakunnan lennostossa palvelevan mekaanikon vaimo rouva **Irene Sistonen** pyrki näytöshyppääjäksi liiton kiertueilla. Hän suoritti näytöshyppääjältä edellytettävän harjoitushypyn Jämillä 2.9.1949. Hänen oli tarkoitus hypätä Porin lentonäytöksessä 4.9.1949. Hän kuitenkin saapui paikalle niin myöhään, että varsinainen koulutusta ei ehditty antaa. Ongelmia oli myös siinä, että Porissa oli hyppykelpoisia koneita ainoastaan puolustusvoimilla, eikä niistä ollut siviileillä lupa hypätä. Ongelma lopulta ratkesi, kun hyppykoneena käytettiin SIL:n lentokonetta.

Ohjaajana toimi Eero Pakarinen. Kaikki ei kuitenkaan mennyt, kuin Strömsössä: tarvittiin useita ylilentoja, ennen kuin hyppääjä lopulta onnistui irrottautumaan turvallisesta lentokoneesta. Uloshyppy oli mennyt pitkäksi, jonka vuoksi maahantulo tapahtui kannokkoon Porin pitkän kiitotien jatkeelle, johon hän jäi pitkäksi aikaa makaamaan. Oliko se teatteria, sitä ei varmuudella tiedetä. Hyppääjä kuitenkin noudettiin ja kukitettiin yleisön juhliessa. Näytöksen jälkeen Pakarinen ja Sistonen kuitenkin sopivat, että Sistosen näytöshyppyura päättyy tähän. Ura ei kuitenkaan kokonaan päätynyt, sillä Sistonen hyppäsi toisen hypyn seuraavana vuonna Kauhavalla, samassa näytöksessä jossa tuleva hyppytähti Anneli Linna hyppäsi ensimmäisen hyppynsä.

Helsingin Hietaniemen hiekkarannan jäällä järjestettiin 19.3.1950 "tavallista komeampi lentonäytös, jota sääkin suosi". Näytös oli SIL:n 30-vuotisen toiminnan juhlanäytös. Ohjelmassa oli runsaasti tämän ajan tunnettuja sotilas- ja siviililentäjiä. Ohjelmassa oli myös viisi laskuvarjohyppyä. Voidaan olettaa, että SIL:n vakiokaartia oli mukana, mutta tietoja hyppääjistä ei ole löytynyt.



Kaivopuiston näytöksessä 29.3.1951 nähtiin joukkuehyppy: kaksi nelikulmaista varjoa yhtä aikaa taivaalla. Kuvakaappaus: YLE Elävä Arkisto

Hyppääjänä lyhytikäiseksi jäi myös **Anja Väänänen** Rantasalmelta. Hänestä toivottiin mainosvalttia Joroisten juhannusvalvojaisiin ja hyppääjäapua Anneli Linnalle. Väänänen saapui suorittamaan koehyppyä vuonna 1952. Hyppy sujui erinomaisesti ja Pakarisen mielestä hänessä olisi ollut hyppääjäainesta. Väänänen kuitenkin hävisi jonnekin. Häneen ei hypyn jälkeen enää saatu yhteyttä, eikä hän vastannut kirjeisiin.

Pakarinen yritti saada Väänäsen pari vuotta myöhemmin hyppääjäksi 20.6. Rantasalmelle, juhannuksena Onttolaan ja 26.6.1954 Mikkeliin. Pakarinen tarjosi hänelle kirjeessään 29.5.1954 sopimusta ainakin edellä mainituista kolmesta hypystä. Anneli Linna, joka oli siinä vaiheessa jo keskittynyt ainoastaan ilmavoimien lentokoneen alla ja päällä, olisi Pakarisen kirjeen mukaan pitänyt Väänäselle kertauskoulutuksen ennen hyppyä.

Kirjeessään Väänäselle Pakarinen kertoi myös Lauri Frimanille 2.5.1954 tapahtuneen onnettomuuden syistä ja arveli, että ” . *mikäli suoritate hypyt siten, kuin tapahtui Jämillä, ei ole pelkoa Frimanin tapauksen uusiintumisesta, joka sinänsä on aivan harvinaislaatuinen onnettomuus ...*” Saattoi kuitenkin olla että Frimanille vain vajaa neljä viikkoa aikaisemmin tapahtunut onnettomuus ei innostanut Väänästä aloittamaan näyttöshyppääjän uraa. Hän ei vastannut Pakarisen kirjeeseen, eikä hänestä ei kuultu sen koommin.

Edellisten lisäksi liitto käytti näytöksissään myös kahta ”valmista” hyppääjää, joilla molemmilla oli jo hyppy tai hyppyjä ennen SIL:n näytöksissä suoritettuja hyppyjä. Molemmat herrat olivat taustaltaan ilmavoimien mekaanikkoja. **Pentti Nurmesniemi** suoritti ainakin yhden näyttöshypyn ja **Helge Rehnfelt** useampia hyppyjä. Näistä yksi oli Onttolassa Juhannusvalvojaisissa 1953 hypätty kaksoishyppy.

Näyttöshyppyjä hypättiin joitakin myös varsinaisten lentonäytösten ulkopuolella. Hämeenlinnan varuskunnan Parolaan sijoitetut joukot järjestivät vuoden 1952 juhannuksena kokkojuhlan, jonka tarkoituksena oli kerätä varoja Kanta-Hämeen sotainvalidipiirin hyväksi. Varoilla oli tarkoitus tukea vaikeassa taloudellisessa asemassa olevia sotainvalideja. Tapahtuman ohjelma käsitti laulua, harmonikansoittoa, ratsastusesityksen, taitovoimistelua ja tanssiesityksen. Tämän lukijoita kiinnostavin esitys oli ilmeisesti kuitenkin tilaisuuden ainoa

ilmailunumero: laskuvarjohyppy. Tapahtumasta kertonut Hämeen sanomien uutinen kirjoitti siitä melko niukasti:

*”... Ohjelman kohokohdan muodosti ratsastusnäytös 12 olympiahevosella sekä sen jälkeen luutnantti **Vasaman** kaunis laskuvarjohyppy ...”*

Hyppyesityksen jälkeen ammuttiin juhannuskokko tuleen panssarivaunulla – kuinkas muuten, oltiinhan Parolassa. Luutnantti Vasamasta tai hänen hypystänsä ei ole käytettävissä tarkempia tietoja.

Myös seuraavana vuonna 1953 juhannuksena puolustusvoimat järjestivät Parolassa vastaavan kokkojuhlan sotainvalidien tukemiseksi. Tilaisuus olikin varsinainen yleisömenestys: varusmiehiä oli paikalla 2.000 ja maksavia pääsylipun lunastaneita katsojia 5.245 henkilöä. Myöskään tämän tilaisuuden ohjelma ei ollut ilmailullinen, vaikka sieltä löytyikin kaksi ilmailuesitystä.

*”Kapteeni **Tauno Kallio** suoritti lentokoneella temppuja, joita seurattessa katselijoiden niskat olivat vähällä kääntyä umpisolmuun ja luutnantti **Raitasaari** suoritti onnistuneen laskuvarjohypyn ...”*



Luutnantti R. Raitasaari valmistautuu Parolan hypylle. Kuva: Pekka Kantakoski



R. Raitasaari pakkaa varjoaan. Kuva: Pekka Kantakoski





Lutnantti P. Raitasaari Parolassa juhannusaattona 1953. Hyppypäähineenä – kuinkas muuten – panssarimiehen kypärä.

Kuva: Pekka Kantakoski

Lentosirkus Pilvien Huimapäiden näytöskiertueiden päätyttyä lentonäytöksiä järjestettiin niukanlaisesti. Eräs esimerkki näytöksestä, jossa myös hypättiin laskuvarjolla, oli Kajaanin Ilmailukerhon järjestämä lentonäytös

juhannuksena 1958. Näytöksessä hyppäsi **Jussi Haapavaara** alatasoisesta De Havilland Chipmunk lentokoneesta. Hyppylentäjänä toimi suomalainen taitolennon legenda **Seppo Saario**.



Jussi Haapavaara (takaohjaamo) valmistautuu hyppyyn juhannuksena 1958, etuohjaamossa hyppypilotti Seppo Saario. Kuva: Kajaanin Ilmailukerhon arkisto

Jussi Haapavaaralla ei ollut aikaisempaa hyppykokemusta. Hänet valmensi hyppyyn sodan aikana kaukopartiot toimintaa varten hyppykoulutuksen saanut **Eero Naapuri**. Haapavaara hyppäsi ennen lentonäytöstä yhden harjoitushypyn. Hyppy onnistui näytöksessä hyvin. Haapavaara ei kuitenkaan sen jälkeen koskaan hypännyt. Hyppääjän veli **Kalle Haapavaara** muisteli, että näytöshyppyä varten olisi haettu ilmailuviranomaisen lupa.

Oulun Ilmailukerhon jäsen **Jyrki Salovaara** hyppäsi Pudasjärvellä juhannusnäytöksessä samana vuonna 1958, kuin Haapavaara. Hyppykoneena oli KZ Leivo ja hyppyykorkeus oli 600 metriä. Hyppy onnistui muutoin hyvin, mutta ei osunut tarkoitetulle maalialueelle, vaan toiselle puolelle Kivarinjokea. Pohjoisessa Suomessa on siis oltu laskuvarjoaktiivisia jo 1950-luvulla.

Eero Pakarinen: Lentosirkus Pilvien Huimapäät (Arvi A Karisto, Hämeenlinna 1977)  
SIL:n lentonäytöskirjanpito  
Jämin Ilmailukoulu: todistus hyppääjälle ja kirje ilmailuviranomaiselle 21.1.1949  
Ilmailu 6/1948  
Suomen Ilmailumuseon valokuvakokoelma  
Suomen Ilmailuliitto r.y./Jämin Ilmailukoulu: kirje 28.12.1948  
Suomen Ilmailuliitto ry/Jämin Ilmailukoulu: Savonlinnassa 2.3.47 pidettävän lentonäytöksen paikalliset järjestelyt  
Ilmailu 1/1949  
Hämeen Sanomat 26.6.1952  
Hämeen Sanomat 26.6.1953  
Kalle Haapavaara 21.6.2015  
YLE Elävä Arkisto  
Pasi Pirttikoski 5.10.2016  
Oulun Ilmailukerho: Oikoset N:o 62, marraskuu 2016  
Oulun Ilmailukerho ry: Toimintakertomus vuodelta 1958 via Kari Aaltonen  
SIL: Lentonäytöskirjanpito vuosilta 1947 – 1952  
Yrjö Toivanen, Veikko Hietamies: Letov š218 A Smolik, Ilmasotakoulun Kilta ry:n julkaisu (1992)  
Seppo Uolamo: Tampereen lentokenttä (s. 198)  
Matkapäiväkirjat JU-133 (1948, s. 40) ja JU 135 (1948, s. 31), via Raimo Heikkinen

## Muita laskuvarjotapahtumia tai – uutisia 1940 - 1959

Edellä on kuvattu Suomen Ilmailuliiton lentonäytöstoimintaan liittyneitä laskuvarjohyppyjä ja –hyppääjiä yhtenä kokonaisuutena. Pääosa tämän aikakauden laskuvarjohypyistä liittyi suoraan tai välillisesti liiton näytöstoimintaan. Laskuvarjohyppelämää oli kuitenkin – ainakin vähän – myös sen piirin ulkopuolella. Jäljempänä kerron näistä tapahtumista. Hyppytoiminta kuitenkin jäi melko vähäiseksi lentosirkusten päättymisen jälkeen ja vuosikymmenen loppupuolella.

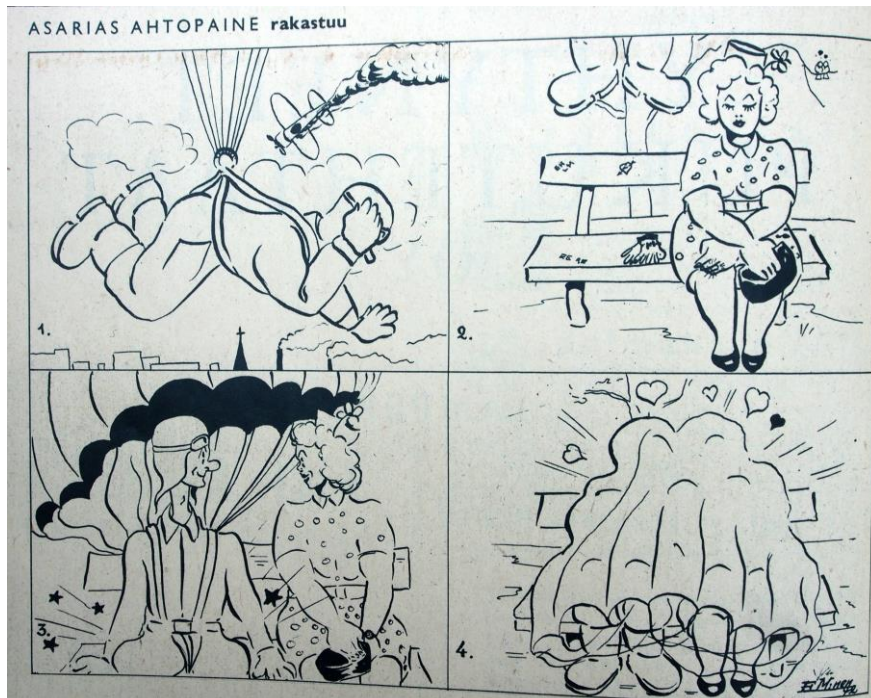
Jäljempänä kuvataan lentosirkustoiminnan ulkopuolisia aikakauden uutisia tai tapahtumia aikakaudella 1940 – 1959..

### Korkeushyppy Ameriikassa

Yhdysvaltojen mantereella ei sota riehunut. Niinpä siellä saatettiin silmiin sattuneen pikku-uutisen mukaan sota-aikana harjoittaa muutakin, kuin sotilashyppytoimintaa. Tosin korkealta tapahtunut hyppy on ilmeisesti liittynyt sotilastoimintaan tai ainakin tutkimustoimintaan, vaikka sitä ei uutisessa kerrota. Hyppy lienee suoritettu vuoden 1941 loppupuolella, koska asiasta Ilmailu-lehdessä tammikuussa 1942 kerrotussa uutisessa mainittiin hypyn tapahtuneen ”äskettäin”. Uutinen korkealta tapahtuneesta hypystä kuului seuraavasti:

*”Laskuvarjohypyn 10.000 metrin korkeudesta suoritti äskettäin amerikkalainen **Arthur Starnes**. Hän aukaisi varjonsa vasta 300 metrissä, joten vapaata putoamista oli 9.700 m. Koko hyppy kesti 8 minuuttia. Starnesin varusteet painoivat 40 kg meteorologiset laitteet mukaanluettuna. Lämpömittari osoitti hypyn alkaessa 25 asteen pakkasta. Kylmyys huurrutti Starnesin lentolasit, ja vain vaivoin hän pystyi arvioimaan varjon avauskorkeuden ...”*

Sota-aikana lehdet pursuivat laskuvarjoihin liittyviä artikkeleita, mutta ne esittelivät maahanlaskujoukkoja ja laskuvarjojääkäreitä ja heidän toimintaansa. Huvitus- tai harrastustarkoituksessa tehdyistä hypyistä ei sodan raivotessa juuri uutisia irronnut. Pilapiirroksia sentään näkyi. Alla olevan, Ilmailu-lehdessä julkaistun sarjakuvan **Asarias Ahtopaine** taisi myös olla sotilasilmailija.



Kuva: Ilmailu 9/1943

Ilmailu 1/1942  
Ilmailu 9/1943

## ”Korkeushyppy” Neuvostoliitossa

Edellä kerrottiin Yhdysvalloissa vuoden 1941 lopulla tehdystä hypystä 10.000 metrin korkeudesta. Venäläiset panivat paremmaksi vuoden 1946 alkuvaiheissa. Tämäkin oli vielä selkeästi sotilastoimintaa: hyppääjänä oli toveri eversti **B. Romaniouk**. Hän hyppäsi Ilmailussa 2/1946 olleen pikku-uutisen mukaan 12.000 metrin korkeudesta. Vapaan putoamisen kerrotaan kestäneen neljä minuuttia. On huomattava, että mitään virallista statusta ei tällä eikä myöskään amerikkalaisen Starnesin 10.000 metrin hypyllä ollut. Vielä ei ollut olemassa yhteisesti hyväksytyjä ennätysääntöjä. Sellaiset syntyivät vasta joitakin vuosia myöhemmin, kun kansainvälinen ilmailuliitto FAI oli hyväksynyt laskuvarjourheilun yhdeksi toimintamuodokseen.



Ennätyshypyn suorittaja eversti Romaniouk keskustelelee hyppylentäjän everstiluutnantti Prochanovin kanssa Kuva: Ilmailu 2/1946

Suomessa tämän lajin yrittäjiä saatiin vielä odottaa. Ensimmäinen tuleva suomalainen korkeusennätyksen yrittäjä oli vasta kolmevuotias Romanioukin hypyn aikoihin.

Ilmailu 2/1946

## FAI hyväksyi laskuvarjourheilun viralliseksi kilpailulajiksi

Kansainvälinen ilmailuliitto Fédération Aéronautique Internationale – FAI hyväksyi laskuvarjourheilun viralliseksi ilmailun kilpailulajiksi vuonna 1948. Tämä tarkoitti sitä, että lajissa voitaisiin FAI:n siipien suojassa järjestää maailmanmestaruuskilpailuja ja muita kansainvälisiä arvokilpailuja sekä voitaisiin hyväksyä maailmanennätyksiä. FAI perusti muiden sen hyväksymien ilmailumuotojen tapaan erityisen komission (Commission Internationale du Parachutisme - CIP) hoitamaan laskuvarjoasioita, kuten laatimaan kilpailu- ja ennätysääntöjä sekä hyppääjien luokittelua kokemustason mukaan eri luokkiin. Suomi ei kuitenkaan osallistunut

vielä tässä vaiheessa FAI:n laskuvarjotoimintaan. Mukaan mentiin vasta 1960-luvulla, jolloin Suomessa aloitettiin kerhomuotoinen, järjestäytynyt laskuvarjotoiminta.

Ilmailu 6-7/91 (16)

## SIL laskuvarjojen huoltajana

SIL omisti 1940-luvun lopulla suuren määrän laskuvarjoja, joita se vuokrasi (400,- mk/kuukausi) jäsenkerhoilleen. Kerhojen oli tähän aikaan vaikea ostaa laskuvarjoja muun muassa valuuttasäännöstelyn vuoksi. Siksi liiton kalustoapu oli tarpeellinen. Jämin uusi isäntä Eero Pakarinen oli kovin huolissaan laskuvarjojen huolto-tilanteesta ja niiden todetusti huonosta kunnosta ja lähetti 15.10.1948 kirjeen kerhoille, jossa kirjeessä hän ohjeisti laskuvarjojen huoltoa alla esitettyyn tapaan.

- *"Koska on syytä olettaa, että kerhojen hallussa olevat varjot ovat vähintään äsken jokaista kerhoa, jonka hallussa on liiton laskuvarjo, lähettämään sen h e t i tarkastettavaksi ja mahdollisesti korjattavaksi Jämin Ilmailukoululle, os. Jämijärvi. ..."*
- *... Kerhot lähettävät varjot kuivattavaksi ja tarkastettavaksi kerran kuudessa kk:ssa jämin Ilmailukoululle. Koulu ilmoittaa lähetyspäivän. Varjot on lähetettävä puulaatikossa vakuutettuna. Kerho maksaa rahdit.*
- *Kerho nimeää jonkun jäsenensä vastaamaan varjon hoidosta. Tämän jäsenen nimi on ilmoitettava liittoon.*
- *Varjoja ei saa pitää ulkosuojassa, vaan käytön jälkeen ne on vietävä sisälämpöiseen huoneeseen.*
- *Jos varjo vaurioituu tai sillä hypätään, se on lähetettävä ehdottomasti tarkastettavaksi.*
- *Kaikki laskuvarjoja koskeva kirjeenvaihto Jämille.*
- *Kerho, joka hoitaa laskuvarjoja huonosti, menettää lainausoikeutensa. ..."*

Edellä esitetty siis koski liiton laskuvarjoja – muilla niitä oli vielä vähänlaisesti. Varjot olivat pelastusvarjoja, mutta niitä samoja käytettiin myös tuona aikana näytös- ja harjoitushyppyihin. SIL on siis ainakin jollain tasolla alkanut huolehtia laskuvarjojen huollosta jo yleisesti tiedettyä aikaisemmin. Siviilikorjaamoja ei tähän aikaan ollut, vaan korjauksissa turvaututtiin ilmavoimien varikkoon. Kirjeen sävy kiinnittää huomiota: lentomes-tari Pakarinen käskää, eikä pyytele. Tähän aikaan se vielä näkyi käyvän. Ei käynyt enää sitten kolmisenkymmentä vuotta myöhemmin, kun liitolla oli laskuvarjoasioita hoitamassa (sotilastaustainen) laskuvarjotoiminnanohjaaja ...

Suomen Ilmailuliitto/Eero Pakarinen: kirje 15.10.1948  
Eero Kausalainen 15.11.2016

## Ranskaan valtion tukemia hyppykeskuksia

Ranska oli eurooppalaisen laskuvarjourheilun edelläkävijämaa. Siellä perustettiin vuonna 1949 kymmenen valtion tuella toimivaa laskuvarjohyppykeskusta. Keskukset olivat Ranskan ilmailuministeriön alaisia toimintayksiköitä.

Näillä Ranskan hyppykeskuksilla tuli olemaan suuri vaikutus myös Suomessa: 1960 –luvun alussa parisenkymmentä suomalaista laskuvarjourheilusta kiinnostunutta hakivat ensimmäiset hyppyoppinsa Ranskan lähes ammattimaisesti toimivista hyppykeskuksista ajankohtana, jolloin Suomessa ei saanut vielä minkäänlaista hyppykoulutusta tai koulutusjärjestelmää oli vasta alkeisvaiheissaan kehitymässä.

Ranskalaisen hyppykoulutuksen perinteillä oli merkittävä vaikutus myös Yhdysvalloissa, jossa USA:n laskuvarjoliittoa perusti 1950-luvun alkupuolella ranskalainen kokenut hyppymies **Jacques Istel**, joka myös toimi *Parachute Club of American* (myöhemmin *United States Parachute Association – USPA*) pitkäaikaisena puheenjohtajana.

Suomalaisille tulivat sittemmin tutuiksi tällaisista keskuksista erityisesti Biscarosse ja Chalon-sur-Saone. Hyppykeskuksen asemasta valtiollisessa järjestelmässä kertoo Biscarossen hyppykeskuksen leimasimen teksti: ”*Service de la Formation Aéronautique et des Sports Aériens. Centre National de Parachutisme Biscarosse.*” (Suomeksi: Lentokoulutuksen ja ilmailu-urheilulajien virasto. Biscarrossen kansallinen laskuvarjohyppykeskus). **Kavo Laurilan** mukaan ranskalaiset mainostivat keskusta yliopistotason laitokseksi. Hallinnollisesti se saattoi sitä ollakin.

Urheilun ja keskustusten asemasta kertoo myös se, että esimerkiksi toisen asteen lupakirjassa (ainakin toukuussa 1962) oli allekirjoituksia kaksi: Ranskan Ilmailuministeriö ja Aéro-Club de France.

Ilmailu 6-7/91 (16 – 19, 24)  
Kavo Laurila 5.3.2015  
Eero Kausalainen 27.9.2016

## ”Yleisradio hyppäsi laskuvarjolla”

Suomen Yleisradiossa tehtiin 1950-luvulla raflaavia ohjelmia, joissa menttiin mikrofonin kanssa selostamaan erilaisille tapahtumapaikoilla – tapahtuma saattoi myös olla itse järjestetty lavastus (esimerkiksi ”*Radio tekee murron*”). Näin saatiin aikaan jännittäviä ja ihmisiä kiinnostavia selostuksia, reportaaseja – kuten termi silloin kuului.

Kun radiossa pohdittiin ohjelmaideoita, joita voisi toteuttaa free lancer-toimittaja, keksi sen aikainen selostuslegenda **Pekka Tiilikainen** idean: toimittaja hyppää laskuvarjolla ja selostaa itse hyppynsä. Ohjelmaidea esitettiin ensin vitsinä, mutta lopulta hyväksyttiin ja hyppääväksi toimittajaksi valikoitui **Usko Santavuori**. Hän oli jo aiemmin kunnostautunut muissakin näyttävissä selostustapahtumissa.

Hyppyä ei sen aikaisella tekniikalla voinut lähettää suorana radioyleisölle, vaan selostus hypyn aikana oli suunniteltu tapahtuvaksi lyhytaaltolähettimen avulla. Lähetys vastaanotettaisiin maassa olevassa Yleisradion autossa, jossa oli nauhoituslaitteet. Live-lähetyksestä tehty tallenne oli tarkoitus esittää myöhemmin radiossa suurelle yleisölle.

Hyppy toteutettiin suunnitelman mukaisesti Malmin lentokentällä 17.8.1950 (tapahtumasta valokuvan ottaneen **Kai R. Lehtosen** antama tieto). Yleisradion tiedoista ilmenee päivämäärä 6.9.1950, joka tarkoittanee reportaasin lähetysajankohtaa. Hyppykoneena oli Piper Cup. Hyppylentäjänä oli sodan aikana hävittäjälentäjänä kunnostautunut ja Mannerheim-ristillä palkittu lentomestari **Oiva ”Oippa” Tuominen**, joka antoi Santavuorelle hyppeyn tarvittavan opastuksen.

Radiotaltiointi onnistui hyvin. Siinä kuullaan muun muassa, millaisin ohjein Tuominen toimittajaa hyppeyn valmisti. Santavuorella ei ollut aiempaa hyppekokemusta, jonka vuoksi hän jännitti hyppeä melkoisesti. Toimittajan ammattitaito kuitenkin riitti hyvin. Selostus ja sen taltiointi onnistuivat maassa ennen hyppeä, koneessa hyppehetken lähestyessä sekä myös laskuvarjolla vajoamisen aikana. Alkeellisesta tekniikasta huolimatta saatiin aikaan äänen laadun osalta osittain heikkolaatuinen, mutta riittävän todistusvoimainen dokumentti. Varsinaisen hypyn selostus kesti noin kolme minuuttia, koko selostuskokonaisuus runsaat 22 minuuttia.

Santavuori oli hypyn aikana pukeutunut tavanomaisiin siviilimiehen asusteisiin – puku ja kravatti – jota oli täydennetty lyhytaaltolähettimellä, pelastuslaskuvarjolla ja lentäjän nahkapäähineellä.



Toimittaja Usko Santavuori hypyn jälkeen. Kuva: Kuvakaappaus YLE Elävä arkisto

Ennen uloshyppyä Santavuori kuvasi tapahtumia koneessa ja allaan avautuvia maisemia. Uloshypyn ja laskuvarjon aukaisun aikoihin Santavuori piti muutaman sekunnin tauon, jonka jälkeen hän alkoi kuvailla tunnelmiaan ja maisemia: "... Suomen kauniin kesällä vienosti punertavaa taivasta ..." ja niin edelleen. Selostuksesta kävi ilmi, että vapaapudotus oli lyhyehkö – 200–300 metriä koneesta lähdön jälkeen - ja Santavuori pudotti vahingossa laukaisukahvan (vastoin Tuomiselta saamia ohjeita). Maan lähestyessä Santavuori joutui pieneen heiluriin. Santavuori kuitenkin rempseästi toteaa suunnilleen näin: "... Jos putoan kiitotielle ja nyrjäytän tai katkaisen jalkani ... sitten jatketaan sairaalassa ..." Nilkka ei kuitenkaan katkennut, vaan maa-hantulo sujui ongelmitta.

Santavuoren selostuksessa kerrotaan muun muassa, että jokaista hyppyä varten tarvittiin Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmoitusaston lupa. Ruotsissa on kokonaan kielletty laskuvarjolla hyppääminen. Siksi Santavuoren mukaan Ruotsissa käyvät suomalaiset hyppääjät hyppäämässä [ilmeisesti Santavuori tarkoitti suomalaisten hyppäjä lentonäytöksissä].

Santavuoren selostus päättyy osioon, joka saa meidät myöhempien aikojen hyppy-heebot myhäilemään ymmärtäväisesti:

*"... Totuushan kuitenkin on, että laskuvarjo ei suinkaan ole mikään leikkikapine, jolla urheiltaisiin missä vain ja milloin vain. Ei, se on ohjaajan ja muiden koneessa olijoiden henkilöiden viimeinen toivo vakavan vaaran uhatessa ..."*

Niinpä! Mitäpä siihen lisäämään.



Usko Santavuori Malmin kentällä hypyn jälkeen. Kuva: Kai R. Lehtonen (Suomen Ilmailumuseon kokoelmat)

Huomautus: Tapahtuman ajankohdasta on kaksi tietoa: YLE Elävässä Arkistossa esitetään ainoastaan päivämäärä 6.9.1950, joka kuitenkin lienee ohjelman esitysajankohta. Tilaisuudesta valokuvan ottanut ilmailumies ja historioitsija Kai R. Lehtonen on itse ottamansa kuvan taakse merkinnyt päivämäärän 17.8.1950, jota tämän historian kirjoittaja pitää luotettavana tietona.

[http://yle.fi/aihe/artikkeli/2013/09/27/ramapainen-radiotoimittaja-selosti-oman-laskuvarjohyppynsa\\_28.9.2016](http://yle.fi/aihe/artikkeli/2013/09/27/ramapainen-radiotoimittaja-selosti-oman-laskuvarjohyppynsa_28.9.2016)

Kai R. Lehtonen (valokuva ja sen teksti) via Suomen Ilmailumuseo 26.10.2016

## Laskuvarjohyppy Malmilla

1950-luvun alussa laskuvarjohyppy olivat vielä harvinaisia, paitsi lentonäytöksissä, joissa niillä oli jo vakiintunut asema näytöksen kohokohtina. Helsingin sanomat kertoi 16.2.1951 Malmin kentällä talvisissa olosuhteissa tapahtuneesta hypystä palstallaan ”*Helsingin Sanomat 50 vuotta sitten*” seuraavaa:

### **”Laskuvarjohyppy eilen Malmilla**

*Eilen klo 13.40 suoritettiin Malmin lentokentällä laskuvarjohyppy, joka liittyy Suomen Filmiteollisuuden parhaillaan valmisteilla olevaan elokuvaan. Hypyn suoritti 900 metrin korkeudesta elokuvayhtiön studiopäällikkö **Aarne Tarkas**, ja konetta -PIPE-CUPia - ohjasi lentomestari ja kaksinkertainen Mannerheim-ristin ritari **Oiva Tuominen**. Toisessa koneessa, josta filmaus tapahtui, hoitelivat tehtäviään lentoluutnantti **Tarkkanen** sekä elokuvaohjaaja **Harkimo**.*

*Tilanne vaikutti ensin vaaralliselta, mutta hypääjän onnistui ”liukua” kentän ulkopuolella olevan ladon ja korkean piikkilanka-aidan väliselle aukeamalle. Hanki oli tosin kova, mutta laskeutuminen sujui vaurioitta. Muissa pohjoismaissa laskuvarjohyppy on kielletty.”*





Uutisessa mainittu hyppy ja sen kuvaus liittyivät vuonna 1951 esitettyyn, hyvät arvostelut saaneeseen elokuvaan ”Radio tekee murren”. Hyppykohtauksen selkeänä esikuvana on edellä kuvattu reportteri Usko Santavuoren hyppy ja sen selostus.

Elokuvassa lentäjänä toimii cameo-roolissa itseään näyttelevä Oiva Tuominen, joka oli pilottina myös Santavuoren todellisessa elämässä tapahtuneessa hypyssä

Santavuoren hypystä on tietävästi ainoastaan kaksi edellä nähtyä valokuvaa Santavuoresta hyppy- ja radiovarustuksessa. Youtubesta löytyy usean minuutin katkelma elokuvan hypystä. Santavuoren tilalla hyppääjää esittää tunnettu näyttelijä **Hannes Häyrinen**. Hyppääjä - stuntman - laskuvarjon varassa oli kuitenkin todellisuudessa Suomi-Filmin studiopäällikkö Aarne Tarkas.



Näyttelijä Hannes Häyrinen (vas.) ja pilottia ja itseään Cameo-roolissa näyttelevä lentomestari Oiva Tuominen. Kuvakaappaus: Youtube



Aarne Tarkas Malmin lentoaseman yläpuolella 16.2.1951. Kuvakaappaus: Youtube

Helsingin Sanomat 17.2.2001

Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=EaktNuH8Nu8> 5.10.2016

Wikipedia: [https://fi.wikipedia.org/wiki/Radio\\_tekee\\_murron](https://fi.wikipedia.org/wiki/Radio_tekee_murron) 5.10.2016

## Ensimmäiset MM-kilpailut, Bled, Jugoslavia

Ensimmäiset laskuvarjohypyjen MM-kilpailut järjestettiin kansainvälisen ilmailuliiton FAI:n suojeluksessa Jugoslavian Bledissä kesällä 1951. Kilpailuihin osallistui viisi maata: Ranska, Sveitsi, Italia, Englanti ja Jugoslavia. FAI ei ollut kilpailun järjestäjä. Lajina oli tarkkuushyppy ("spot landing"). Hyppyjä suoritettiin 500 metristä 4 sekunnin vapaapudotuksella sekä 3000 metristä 33 sekunnin vapaalla pudotuksella. Lisäksi oli lajina yhdistetty tarkkuushyppy veteen ja uimakilpailu. Tämä hyppy tapahtui 300 metrin korkeudesta. Kilpailujen paras yksittäinen tarkkuustulos oli 35 metriä.

Kilpailut olivat vielä tässä vaiheessa epäviralliset, vaikka kansainvälinen ilmailuliitto FAI olikin tunnustanut laskuvarjourheilun viralliseksi kilpailulajiksi jo kaksi vuotta aiemmin.

Ilmailu 2/63

The Sky People, A History of Parachuting, Peter Hearn, (Airlife Publishing, UK, 1990)

## Ensimmäiset laskuvarjohyppykilpailut Suomessa

Suomessa järjestettiin tiettävästi ensimmäiset laskuvarjohyppykilpailut 22.2.1952. Kilpailu pidettiin Lahdessa Vesijärven jäällä. Tavoitteena oli osua jäälle sijoitettuun maalisarkaan. Hyppykorkeus oli matalasta pilvikorkeudesta johtuen vain 450 m. Varjoina olivat Autoflug-ohjaajavarjot. Vuoden 1964 Ilmailu-lehdessä kerrottiin kilpailusta ja mainittiin neljän osallistujan tulokset. Osanottajia ei ilmeisesti ollut enempää. Kilpailun voittaja

oli **Jukka Rautamäki**, toinen **Alpo Vilen**, kolmas **Matti Kantola** ja neljäs **Lasse Andersson**. Tuloksista ei ole tietoa.

Lahden suunnalla vaikuttava pitkän linjan ilmailija **Jukka Salokannel** on kertonut jäljempänä esitettäviä kilpailua koskevia lisätietoja Facebook-viestinvaihdossa **Pasi Pirttikoskelle**, joka toimitti tiedot edelleen tässä historiakirjoituksessa käytettäväksi. Jukka Salokanteleen kertoma tarina oli seuraava:

*"Siitä laskuvarjohyppykilpailusta 1952:*

***Niemen Risto**, joka itse oli n. 11 vuotias silloin, muisti tuon tapahtuman. Ainakin yksi hyppykoneellinen oli hypännyt kaupungin päältä, mutta tuuli oli kova ja ennakko meni kumminkin pieleen. Vain yksi oli päässyt Vesijärven jälle, Jukka Rautamäki. Matti Kantola oli laskeutunut johonkin rannan tuntumaan ja Lasse Andersson oli laskeutunut sahan rannassa olevan tukkinipun päälle. Mitään ei ollut sattunut muuta kuin tukkinippu oli painanut jäätä alaspäin ja se oli kokonaan veden ympäröimä melko laajalta alueelta. Hyppääjän pelastaminen sieltä tukkinipun päältä oli ollut hieman monimutkaista.*

*Kyseiset herrat olivat kaikki Lahden Ilmailukerhon purjelento- ja koneenrakentaja-aktiiveja 50-luvulla. Kantolan Matin ja Anderssonin Lassen tunsin itsekin sillä olivat vielä 70-luvulla satunnaisesti mukana.*

*Anderssonilla oli puukoneiden korjaamoyritys ja myöhemmin pienoismallirakennusfirma (rakennuksien yms. malleja). Tällainen laskuvarjoinnostus heiltä (joka lienee ollut kertaluonteista) oli mullekin ihan uutta tietoa."*

Kilpailun voittaja Jukka Rautamäki oli tuttu nimi Suomen Ilmailuliiton lentonäytöskiertueista vuosina 1953 – 1954. Alpo Vilenin hyppymäärästä ei ole tietoa, mutta hän on ennen kilpailua hypännyt Letov Smolik tyyppisestä kaksitasoisesta lentokoneesta (siviilirekisterissä: OH-SME) ainakin kaksi hyppyä Hollolassa 23.6.1951. Vilenin näillä hyppyillä oli hyppykoneen ohjaajana kersantti **Oranurmi**, joka on lentopäiväkirjamerkintöjen mukaan oletettavasti ollut palveluksessa ilmavoimien koelentolaiuueessa. Nämä Vilenin hyppyjä koskevat tiedot löytyivät Oranurmen lentopäiväkirjasta.



Jukka Rautamäki (vas.) tässä yhdessä toisen hyppyveteraanin Raimo Aulion kanssa.  
Kuva: via Erkki Kantonen

Ilmailu 3/64

Eero Pakarinen: Lentosirkus Pilvien Huimapäät, Arvi A. Karisto Osakeyhtiö 1977

Kersantti Oranurmen lentopäiväkirja (3. – 24.6.1951) via Lauri Volanen

Jukka Salokannel via Pasi Pirttikoski, sähköposti 29.2.2016

## Matti Jämsä hyppäsi laskuvarjolla

Apu-lehti palkkasi vuonna 1952 toimittajakseen **Matti Jämsän** (1929–1988). Tavanomaisempien toimittajan tehtävien sijasta Jämsä erikoistui osallistuvan viihdejournalismin tunnetuksi tekemiseen tavalla, jonka ansiosta hänet itsensä tunnettiin lopulta kautta Suomen. Tämä historian kirjoittaja muistaa koulupoikana luke-neensa tukka pystyssä Apu-lehdistä Jämsän huimista tempauksista. Niistä mainittakoon esiintyminen naisena missikisoissa (Suomen ensimmäinen Drag-Queen?), osallistuminen oman lapsen syntymään (tavatonta noihin aikoihin), oleskelu elävältä maahan haudatussa arkussa, toiminta sukeltajana, palomiehenä, myymälävarkana ja niin edelleen.

Tämän tarinan lukijoita kiinnostanee eniten Jämsän laskuvarjohyppy 19.10.1953, jota mainostettiin laskuvarjohypyn Suomen ennätykseksi. Jämsän oli määrä hypätä neljän kilometrin korkeudesta mereen. Minkäänlaisia virallisia Suomenennätyksiä ei vuonna 1953 vielä ollut, sellaiset syntyivät vasta 1970-luvulla, mutta ilmeisesti kenenkään ei tuolloin tiedetty Suomessa rauhan aikana hypänneen näin korkealta. Venäläisen lähteen mukaan Suomessa olisi sodan aikana hypäty Bulldog hävittäjästä 5.500 metrin korkeudesta, mutta vastaavaa tietoa ei löydy suomalaislähteistä. Jämsän hyppy sijoittui hänen reportaasitempaustensa pitkässä jonossa alkupäähän.

Lii-filmi teki tapahtumasta katsauksen numero 76, joka julkaistiin 30.10.1953. Tällaisia uutisfilmejä näytettiin näihin aikoihin elokuvateattereissa ”alkukuvina” ennen varsinaisen elokuvan alkua: elokuvateattereiden tuloverotus oli pienempi, jos ne esittivät tällaisia uutiskatsauksia – asiaohjelmaa – ennen elokuvaa. Filmillä näkyvät ilmakuivat kuvattiin vieressä lentäneestä toisesta lentokoneesta. Jäljempänä esitetty hypyn kuvaus ja hyppyä koskevat tiedot perustuvat YLE Elävästä Arkistosta löytyvään uutisfilmiin ja sen selostukseen sekä YLE:n sivuille kerrottuihin tietoihin.



Matti Jämsä valmistautuu hyppyynsä. Kuvakaappaus: Lii-Filmi katsaus 76 via YLE Elävä Areena

Hyppyyn valmistautuminen ja hypylle lähtö tapahtuivat Malmin lentoasemalta. Hyppykone oli kaksimoottorinen Air Taxi Oy:n Avro 652A Mk.1 Anson, rekisteritunnus OH-ANB. Hyppykorkeus oli filmin taustaselostuksen mukaan ”*lähes neljätuhatta metriä*”, mitä se sitten tarkoittaakaan.



Jämsä kiipeää hyppykoneeseen varustuksenaan lentoturkki, pelastusliivit, pelastuslaskuvarjo ja päähineenä nahkahuuva.  
Kuvakaappaus: Lii-Filmi katsaus 76 via YLE Elävä Areena

Hyppy tapahtui Helsingin edustalla meren yläpuolella. Jämsä otti lyhyen vapaapudotuksen ja aukaisi sen jälkeen laskuvarjonsa, joka toimi moitteetta. Laskuvarjo oli pelastusvarjo, jonka kupu oli nelikulmainen. Vara-varjoa ei ollut. Varjon avautumisen jälkeen Jämsä sai suuren laukaisukorkeutensa vuoksi leijailta pitkään ennen veteen tuloaan.



Jämsää seurattiin kuvauskoneesta veteen laskeutumiseen saakka. Kuvakaappaus: Lii-Filmi katsaus 76 via YLE Elävä Areena

Jämsästä oli kuvauskoneessa näköhavainto hänen veteen laskeutumiseensa saakka. Sen jälkeen sankarimme ehti olla lokakuuisessa hyisessä meressä pian hämärtyvässä illassa yksinään noin viisitoista minuuttia, ennen kuin hänet löydettiin ja ongittiin pelastusveneeseen. Jämsä kuvasi Apu-lehteen kirjoittamassaan artikkelissa vedessä viettämäänsä aikaa pelottavana ja hyytävän kylmänä kokemuksena. Lopulta pelastusvene saapui paikalle ja taas sai Suomi ihmetellä ja ihastella sankarireportteriaan. Pelastuspuvuista ei tuohon aikaan ollut kuultukaan. Hyppyasuna näyttivät olevan lentohaalarit. Mahtoi olla mukava pulikoida turkishaalari päällä.



Sankarireportteri Matti Jämsä hypyn jälkeen – jälleen hengissä! Kuvakaappaus: Lii-Filmi katsaus 76 via YLE Elävä Areena

[http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/matti-jamsan-laskuvarjohyppy\\_30.9.2016](http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/matti-jamsan-laskuvarjohyppy_30.9.2016)

Mäkinen/Ritaranta: Finnish Civil Aircraft 1926-2000 (via Jorma Kosonen)  
Eero Kausalainen 30.6.2016

## FAI hyväksyi laskuvarjohyppyennätyksen

FAI oli alkanut ennätysääntöjensä valmistuttua myös hyväksymään uusia ennätyksiä. Ennätyslajeja oli useita. Miesten ja naisten ennätykset luokiteltiin erikseen. Ilmailu-lehden mukaan F.A.I. hyväksyi keväällä 1954 neuvostoliittolaisen **Liubov Maznitchenkon** ennätyksen korkealta suoritetuista laskuvarjohypyistä. Ennätys-hyppy tapahtui 25.1.1954 Marianovkassa, Neuvostoliitossa 7.421 metrin korkeudesta.

Matti Jämsän hyppy edellisenä vuonna ei täyttänyt mitään virallisia ennätysvaatimuksia. Jälkipolville ei ole säilynyt edes tietoa täsmällisestä hyppykorkeudesta, ainoastaan maininta, että "... *hyppykorkeus oli lähes 4.000 metriä ...*" Sitä paitsi: vaikka Jämsä eräässä "tempauksessaan" osallistui missikisoihin naiseksi pukeutuneena, ei hänen suoritustaan vielä sen perusteella olisi hyväksytty naisten sarjaan.

Ilmailu 6/1954

## Laskuvarjo-onnettomuus Ilmasotakoulun lentonäytöksessä Kauhavalla

Siviilien lentonäytökset ja niihin oleellisena osana sisältyneet laskuvarjohypyt vähenivät SIL:n lentosirkuskier-  
tueiden päättymisen jälkeen. Puolustusvoimissa kuitenkin edelleen järjestettiin omia näytöksiä, joissa myös  
hypättiin laskuvarjolla.

Kauhavan juhannusjuhlien lentonäytöksessä 23.6.1954 oli määrä suorittaa 10 hyppääjän ryhmähypyt kym-  
menestä Stieglitz-alkeiskoulukoneesta. Koneet lensivät 600–700 metrin korkeudessa kahdessa peräkkäi-  
sessä kiilassa. Hyppääjien oli määrä hypätä merkistä siten, että kaikki olisivat yhtä aikaa varjon varassa.  
Uloshypyt tapahtui koneen alatasolta istuen, jalat jättöreunan takana roikkuen; hyppääjät sukelsivat pää  
alaspäin ja kolmeen laskettuaan laukaisivat varjonsa. Laskuvarjot olivat tavanomaisia istuinmallisia pelastus-  
varjoja. Varavarjoja ei ollut ja hypykoulutus rajoittui lyhyeen opastukseen ennen hyppyä.

Tällä hypyllä yksi hyppääjistä, kadetti **Kari Heikki Antero Halonen** joutui uloshypyn jälkeen pyörivään liik-  
keeseen. Laukaisuvaiheessa apuvarjo (ilmeisesti ajan tavan mukainen ns. hämähäkkityyppinen) takertui  
hyppääjän saappaaseen. Se irtosi hetken kuluttua saappaasta, mutta takertui irtoamisen jälkeen laskuvarjon  
kantopunksiin estäen kuvun kehittymisen. Laskuvarjohyppääjä menehtyi onnettomuudessa.

Ilmeisesti tällä ja aikaisemmin tapahtuneella Lauri Frimanin onnettomuudella oli myöhemmin heijastuksia  
laskuvarjon tekniikkaa koskevaan ilmailuviranomaisen laskuvarjojen apuvarjoja koskeneeseen tekniseen  
määräykseen, jolla rajoitettiin ns. hämähäkkiapuvarjon käyttöä.

Jaakko Hyvönen: Kohtalokkaat lennot 1945 - 1988 (AR-kustannus Oy, 1995 Kangasala)  
Eero Kausalainen 30.9.2016

## Jaska Kausalainen - ensimmäinen laskuvarjovaikeuttaja ja laskuvarjoileva suku

Kausalaisen suvun vaikutus suomalaisessa laskuvarjotoiminnassa on alkanut luultua paljon aikaisemmin:  
Laskuvarjosuvun kantaisä kapteeni **Jaakko Kausalainen** otti 13.7.1954 Utissa virkansa puolesta (lennon-  
johdon päällikön vs.) kantaa kaksois- ja pakkolaukaisuhyppyihin ilmavoimissa:

*"Koska 3. Lstossa ei ole lainkaan suoritettu kaksoishyppejä, ei kaksoisvarjojen käytöstä ole  
kokemuksia.*

*Pakkolaukaisun käyttö tulee kysymykseen vain isoista koneista hypättäessä, jolloin hyppe ta-  
pahtuu ovesta ja pakkolaukaisija ei koneen pituuden vuoksi ulotu lukitsemaan peräsimiä.."*



Kuva: via Eero Kausalainen

Ohjaajaupseeri Jaakko Kausalainen ei koskaan  
hypännyt laskuvarjolla ja vaikutuskin jäi vain ilma-  
voimiin. Hän kuitenkin kätti myöhemmin 1970-  
luvulla hypymestaripojaltaan Eerolta lupaa hypä-  
tää. Sitä ei hellinnyt, koska isän ehtona oli hyppe  
ilman kurssia. Siihen poika ei suostunut. Sittem-  
min suvusta löytyi hyppääjiä "enemmän, kuin laki  
sallii", kolme poikaa ja heidän perheenjäsenensä.

Nuorin veljeksistä **Eero Kausalainen** aloitti urheiluhypyt Utin Laskuvarjokerhossa syksyllä 1967, eteni hyp-  
pymestariksi ja tarkastushyppymestariksi ja SIL:n laskuvarjotoiminnanohjaajaksi 1975–1991, jona aikana  
toimi myös SIL:n laskuvarjokoulutuspäällikkönä. Myöhemmin SIL-kytkentä vielä jatkui LuKT:n jäsenenä vuo-  
sina 1991–1998. 1.5.1991 tapahtuneen siirtymisen ilmailuviranomaisen (Ilmailulaitos; Lentoturvallisuushallin-  
to; Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi) palvelukseen. Ilmailuviranomaisen palvelukseen siirtymisen vaikut-  
taminen jatkui ilmailuviranomaisen ainoana laskuvarjoasiantuntijana lentotoiminnan tarkastajana ja eritasoi-  
sissa päällikkötehtävissä.

Laskuvarjotoiminnanohjaajana ja hypymestarikurssien pitkäaikaisena vetäjänä Eero joutuikin usein pohdis-  
kelemaan pakkolaukaisuhihnojen pituuksia. Hän tuli toteamaan, että Isä-Kausalaisen vanhoista väitteistä  
huolimatta myös pienistä koneista oli mahdollista suorittaa pakkolaukaisuhyppejä turvallisesti.

Eeron vaimo **Tarja Kausalainen** (os. Manninen) oli 1970-luvulla IIK:ssa Imatralla hyppyoppilaana, suoritti joitakin kymmeniä hyppyjä, myös itselaukaisuhyppyjä. Eeron ja Tarjan poika **Sasu Kausalainen** suoritti hypykurssin 1992, ja hyppäsi joitakin hyppyjä. Eeron tyttäret uhmasivat suvun perinteitä, eivätkä ole koskaan hypänneet.

Keskimmäinen veljeksistä **Matti Kausalainen** aloitti laskuvarjourheilun ULK:ssa 1968. Hyppyura kesti muutamana vuoden, joitakin kymmeniä hyppyjä, mukaan lukien vapaapudotushyppyjä. Matin vaimo **Raija Kausalainen** ei koskaan itse hypännyt, mutta toimiessaan LJK:ssa sairaanhoitajana paikkaili lukemattomia hyppyillä nirhaantuneita laskuvarjojääkäreitä. Matin ja Raijan lapset **Sanna** ja **Taavi Kausalainen** hyppäsivät C-kelpoisuuteen saakka. Myös Taavin vaimo **Maria Kausalainen** hyppäsi laskuvarjolla Rovaniemellä.

Vanhin veljeksistä **Antti Kausalainen** aloitti hypyt SLK:ssa 1970. Hän eteni urallaan hyppymestariksi ja voitti useita erivärisiä Suomenmestaruusmitaleja tarkkuuslajeissa. Antin vaimo **Marja Kausalainen** hyppäsi kaksi tandem-hyppyä. Antin ja Marjan lapset **Mikko** ja **Merja Kausalainen** hyppäsivät C-kelpoisuuteen saakka. Merjan aviomies **Topi Kuparinen** hyppäsi tandem-hypyn 1997 ennen häitä ”... koska muuten ei ole asiaa sukuun ...” (sanoi appiukko Antti).

Kaksitoista laskuvarjolla hyppäävää/hypännyttä henkilöä saman suvun piirissä, lieneekö SE?

Kirje ilmavoimien esikunnalle: 3. Lennoston Esikunta, N:o 773/Koultsto 12c; 13.7.1954  
Eero Kausalainen 2.9.2014  
Antti Kausalainen 22.1.2015

## Ensimmäiset maailmanmestaruuskilpailut, St. Yan, Ranska

Järjestyksessä toiset laskuvarjourheilun maailmanmestaruuskilpailut järjestettiin St. Yanissa, Ranskassa kesällä 1954. Kilpailu oli ensimmäinen FAI:n hyväksymä virallinen MM-statuksen omaava hyppykilpailu. Kilpailulajina olivat tarkkuushyppy. Mukana oli kuitenkin myös ”tyylihyppy” (style), jossa kilpailijan piti säilyttää annettu suunta (heading) vapaassa pudotuksessa 15 sekunnin ajan. Osanottajamaita oli kahdeksan.

Kilpailussa nähtiin ensimmäistä kertaa ohjausaukoin varustetut laskuvarjot. Nämä olivat Englannin joukkueella, jotka käyttivät kotimaisia GQ:n valmistamia laskuvarjoja. Nämä olivat FAI:n nimissä ja valtuutuksella järjestämät kilpailut, kuten kaikki MM-kilpailut tai muut FAI:n kilpailukalenteriin hyväksytyt kisat (esimerkiksi Maailmancup) laskuvarjourheilun eri lajeissa sen jälkeen. Laskuvarjourheilussa alettiin tämän jälkeen järjestää MM-kilpailuja joka toinen vuosi.

The Sky People, A History of Parachuting, Peter Hearn, (Airlife Publishing, UK, 1990)  
Ilmailu 3/1960  
Ilmailu 6–7/91 (16)

## Toiset viralliset MM-kilpailut, Tushino, Moskova, Neuvostoliitto

Toiset viralliset MM-kilpailut järjestettiin Moskovan lähellä Tushinossa, Neuvostoliitossa kesällä 1956. Näihin kilpailuihin saakka oli laskuvarjourheilussa käytetty ensisijaisesti ohjausaukottomia, ilman hidastusjärjestelmiä olevia laskuvarjoja. Näissä kilpailuissa nähtiin uutuus: Neuvostoliiton hyppääjät käyttivät hidastussukkaa, jotka nimensä mukaisesti hidastivat ja pehmentivät laskuvarjon aukaisua. Amerikkalaisten innovaatio näissä kilpailuissa olivat kuvun helmaan kiinnitetyt kumilenkit, joihin osa kantopunoksia oli kiinnitetty. Tällä lienee ollut tarkoitus varmistaa avautumistapahtumaa ja saada aikaan samantyyppinen kuvun pehmeämpi aukaisu, jollaiseen venäläiset olivat omalla hidastussukkajärjestelmällään pyrkineet.

Kilpailuun osallistui kymmenen maata. Naisilla ensimmäistä kertaa oma kilpailusarjansa. Tarkkuushypyissä paras yksittäisen hypyn tulos oli 47 cm. Taitohypyssä suorituksena oli 360 asteen käänös jompaankumpaan suuntaan.

Tšekkoslovakian joukkue voitti kaikki henkilökohtaiset ja joukkuelajit.

The Sky People, A History of Parachuting, Peter Hearn, (Airlife Publishing, UK, 1990)



## Laskuvarjohyppyennätys maailmalla

FAI hyväksyi vuonna 1956 laskuvarjohyppäjien uuden naisten maailmanennätyksen. Kysymyksessä oli tarkkuushyppy. Tšekkiläinen **Josefa Maxova** hyppäsi 1.500 metrin korkeudesta ja osui vain 1,05 metrin päähän maalipisteestä. Tämä hyväksyttiin uudeksi maailmanennätykseksi. Entinen, nyt museoon siirtynyt ennätys oli 7,08 metriä. Historian kirjoittaja onnittelee lämpimästi Josefaa vielä näin jälkikäteen..

Ilmailu 11/1956

## Purjelennon MM-kilpailu

Ranskan St. Yanissa järjestettiin vuonna 1956 purjelennon MM-kilpailu, Kilpailu muuten ei liittynyt tähän historiaan mitenkään, mutta siellä tapahtui jotakin, jolla oli muutamaa vuotta myöhemmin suora yhteys – tai ainakin heijastusvaikutus – suomalaiseen laskuvarjourheiluun. Suomalainen ilmailumies **Kavo (Kalervo) Laurila** oli Suomen joukkueen mukana. Hän seurasi kisojen taukonumeroina esitetyistä laskuvarjohypyistä. Kavon omin sanoin: ”...*Taukonumeroina valui taivaalta varjon varassa useaan otteeseen veijareita, jotka auliisti kertoivat onnensa lähteestä. Pyrkivät ympär puhumaan. Ja taisivatpa onnistuakin...*”

Tämä oli tapaus, joka herätti Kavon kiinnostuksen hänelle uuteen ilmailumuotoon. Ja tällä kiinnostuksen heräämisellä oli seuraamuksensa, joihin palaamme myöhemmin tässä kertomuksessa.

Kavo Laurila 5.3.2015

## Mr. Cherrington hyppäsi Malmilla – Onni sai kimmokkeen

Kesällä 1956 englantilainen **Angus Cherrington** hyppäsi laskuvarjolla Malmin kentälle. Asiasta kertoneen Seura-lehden jutusta on pääteltävissä, että kyseessä oli Anguksen ensimmäinen hyppy. Hypyn alkuperäinen tarkoitus ei ole selvillä, mutta sitä kuvattiin filmille ja valokuviiin ilmasta ja maasta. Hyppykoneen vieressä lensi kuvauskone, josta otettuja kuvia myös lehtijutun yhteydessä esitettiin. Mihin tarkoitukseen filmejä käytettiin, ei ole selvillä.

Hyppy tapahtui noin 800 metrin korkeudesta ja laskuvarjo oli auki noin 500 metrin korkeudessa. Hyppy onnistui hyvin.

Tällä yksittäisellä hypyllä oli kytkentä suomalaisen laskuvarjourheilun historiaa siksi, että Malmin kentän liepeillä ikänsä asunut 17-vuotias nuorukainen **Onni Kuusisto** sattui näkemään hypyn ja sai siitä suuren innoituksen. Hypyn innoittamana Onni kiinnostui laskuvarjourheilusta. Hän yritti päästä hyppäämään ollessaan ilmavoimissa varusmies-apumekaanikkona. Pyrkimykset torjuttiin tylästi.

Onni ei kuitenkaan luovuttanut, vaan haki vuonna 1959 ilmailuviranomaiselta luvan hyppäämiseen. Lupa heltisikin sillä eduksi katsottiin Onnin lentolupakirja. Kuusistolle antoi puolen tunnin jutustelun verran hyppyopetusta lennonjohtaja Rehnfelt, jolla itsellään oli 16 hypyn kokemus. Kouluttaja lienee sama Helge Rehnfelt, joka oli liiton näytöksissä aiemmin 1950-luvulla suorittanut useita hyppyjä. Hyppy kuitenkin peruuntui viime hetkillä, koska sen turvallisuutta alettiin epäillä.

Onni oli kuitenkin saanut kimmokkeen laskuvarjolla hyppäämiseen, joka kimmoke jo seuraavana vuonna vaikutti merkittäväällä tavalla Suomen laskuvarjourheilun historiaan Onnin ja Kavo Laurilan päästyä keskenään yhteyteen.

Seura, kesä 1956  
Laskuvarjourheilu 2/1979

## Ensimmäinen suomalainen laskuvarjourheilija



Edellisessä tarinassa kerrottiin, että **Onni Kuusisto** sai kimmokkeen ja kipinän laskuvarjourheiluun nähtyään laskuvarjohyppyjä Malmin kentällä kesällä 1956. Kimmokkeen sai myös **Ernst Adolf Wasenius** (syntynyt 26.11.1933), joka oli katsomassa hyppyä. Onnilla kesti vielä kuusi vuotta ennen pääsyä tosi toimiin. Ernst oli nopeampi. Elokuun 1957 lopulla hän matkusti laivalla Englannin Hulliin, yhdessä Malmin kentällä hypänneen **Angus Cherringtonin** kanssa. Cherringtonilta hän sai yhteystietoja Englannissa toimivista hyppykouluttajista.

*Ernst Wasenius Viikko-Sanomien lehden kuvassa lokakuussa 1957. Kuva: Laszlo/Keystone via Viikkosanomat*

Seuraavana vuonna Wasenius osallistui hyppykoulutukseen BPC:n (British Parachute Club) hyppykoulussa Fair Oaksin lentokentällä Surreyssä. Hyppykeskusta johti majuri **Terence "Dumbo" Willans**. Ernstin hyppykouluttaja oli **Mike Reilly**, joka myös toimi hyppymestarina hänen ensimmäisellä hyppyllään 5.9.1957.

Ernst oli erittäin hyvässä seurassa, sillä sekä Dumbo että Mike olivat brittien laskuvarjourheilun uranuurtajia ja MM-joukkueen jäseniä. Reilly oli myöhemmin 1961 perustetun British Parachute Associationin ensimmäinen puheenjohtaja.

Hän valitettavasti hukkui laskuvarjohypyllä mereen filmattaessa *The War Lover* elokuvaa vuonna 1962.

Ensimmäisellä hypyllä hyppykoneena oli Auster J/1N Alpha (rekisteritunnus G-AJDV), jonka pilotti oli **Ron Cobbett**. Konetyypin kuva näkyy alla, Kaikilla alkuvaiheen hypyllä hyppyykorkeus oli 1 500 jalkaa (noin 450 metriä). Hyppyura alkoi brittien tapaan suoraan itseaukaisuhypyllä kolmen sekunnin vapaapudotuksella. Uloshyppy tapahtui kaatumalla koneesta ulos oikea käsi päävarjon kahvassa ja vasen käsi varavarjon kahvan suojana.



*Vasemmalla Ernst Waseniusen ensimmäisten hyppejen hyppykoneen tyyppi Auster J/1N Alpha, kuvattuna vuonna 1957. Kuva: Courtesy AirHistory.net*

Wasenius teki kuusi ensimmäistä hyppeään tästä konetyypistä. Sen jälkeen vuorossa oli kaksitasoinen, suomalaisille ehkä tunnetumpi konetyppi Tiger Moth. Siitä hypättäessä oppilas oli jo lentoonlähdessä vasen jalka koneen etuohjaamossa ja oikea jalka siivellä, selkä menosuuntaan. Hyppylinjalle tultaessa siirrettiin myös vasen

jalka siivelle. Oppilas määrittä itse uloshyppypaikan. Kun paikka oli oppilaan mielestä hyvä, oikea käsi vietiin päävarjon kahvalle ja hyppääjä päästi otteensa koneen ohjaamon reunasta. Ilmavirta piti huolen lopusta. Hyppyn aikana laskettiin 1 000, 2 000, 3 000 jonka jälkeen laukaistiin päävarjo.



Ernst Wasenius hyppäsi 15.9.1957 seitsemännen hyppynsä tästä Tiger Moth koneyksilöstä G-ANOM. Kuva: Robert Nichols (5.5.2004)

Wasenius oli Englannissa kuukauden, jona aikana hän hyppäsi 12 hyppyä. Tämän jälkeen Wasenius oli pitkään "kuivilla" hyppytoiminnasta, kunnes palasi uudelleen asiaan Suomen Laskuvarjokerhossa Malmin kentällä syyskuussa 1992, jolloin hän kävi JAD-pakkolaukaisuhyppäkurssin.

Tämän jälkeen Ernstin hyppyura jatkui satunnaisesti sekä Malmilla että Floridassa. Tammikuussa 1998 hän osallistui talvileirille yhdessä muiden suomalaisten hyppääjien kanssa Zephyrhills'in Skydive Cityssä. Siellä hänellä oli kouluttajanaan suomalaisen laskuvarjourheilun monipuolinen ja arvostettu puuhämies, hyppykeskuksessa kouluttajana toiminut hyppymestari **Markku Teivainen**. Waseniukselle on kertynyt hyppyjä yhteensä 48, joista 12 Englannissa ja loput Malmilla ja Floridassa.

Wasenius kertoi edellä kerrotut tiedot ja tarinan joulukuussa 2020 pidetyssä tapaamisessa, jossa olivat mukana hänen ja Teivaisen lisäksi **Jorma Kosonen**, paremmin tunnettu nimellä **Rodney**.

Log book for descents. 1957

Date	Aircraft Type	Registration	Pilot	Dispatcher	Exercise	Wind	Main type used		Reserve type used		Jump alt.	Delay	Aircraft speed at jump		T.O.P.	D.Z.	Remarks
							Serial No.	Serial No.	1st-Pitch	2nd-Pitch			1st-Pitch	2nd-Pitch			
21	Auster	G-AJDV	Ron Lobbet	Mike Reilly	in general Permit	12 mph	GA	GA	329189	351965	1500	3 sec	55 mph	55 mph	55 "	55 "	Plane canopy not completely closed. Did OK except for some landing. Head gear empty. All OK. Not landed. Head gear not used. Did not jump. Head gear not used. Head gear not used.
15-9-57	AUSTER	G-AJDM	JOHN BEADLE	MIKE REILLY	Routine drop for foreign bases	12 "	GA	GA	329190	351965	1500	3 "	55 "	55 "	55 "	55 "	Did OK. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used.
21	Auster	G-AJGV	Jim Baseett	Mike Reilly	Routine	0-5 "	GA	GA	329190	351966	1500	3 "	55 "	55 "	55 "	55 "	All OK. Landing in the air. All OK. Saw in descent. Jump in too much to the right. FE's in wild NE of airfield. Stand up seat. Not required. 4 sec too late. Bad landing. 3 med conditions. All OK. One patch on right. Jumped too soon. 305 in field. SE of airfield. One patch on right. All OK. Best landing so far.
14.9.1957	Auster	G-AJGV	Ron Lobbet	Mike Reilly	Routine	15 "	GA	GA	329193	351966	1500	3 "	55 "	55 "	55 "	55 "	Did OK. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used.
14.9.1957	Auster	G-AJGV	Ron Lobbet	Mike Reilly	Routine	15 mph	GA	GA	329194	351966	1500	3 "	55 "	55 "	55 "	55 "	Did OK. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used.
15.9.1957	Tiger Moth	G-ANOM	Jim Baseett	18 mph	20 sec	Routine	GA	GA	6853189	329204	1500	3 "	55 "	55 "	55 "	55 "	Did OK. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used.
18.9.1957	Auster	G-AJGV	Ron Lobbet	10 mph	Bombing	Routine	GA	GA	329194	329203	1500	3 "	55 "	55 "	55 "	55 "	Did OK. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used.
18.9.1957	Tiger Moth	G-ANOM	Ron Lobbet	10 mph	Bombing	Routine	GA	GA	329189	329203	1500	3 "	55 "	55 "	55 "	55 "	Did OK. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used.
22.9.1957	Auster	G-AJDV	Jim Baseett	15 mph	30 sec	Routine	GA	GA	329190	329204	1500	3 "	55 "	55 "	55 "	55 "	Did OK. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used. Head gear not used.

Course for general Permit completed. Total time in freefall: 30 sec.

Chief Instructors: J. H. Williams, R. H. Jones

British Parachute Club

Ernst Waseniuksen hyppypäiväkirjan ensimmäinen sivu. Kuva: Markku Teivainen

Viikko-Sanomien julkaisi lokakuussa 1957 tämän artikkelin alussa olevan kuvan, jonka kuvatekstin mukaan: "Suomalainen lääketieteen ylioppilas Ernst Wasenius opiskelee Englannissa laskuvarjohyppäjä. Maailmanmestaruus ratkeaa ensi vuonna". Vuoden 2020 tapaamisessa Wasenius kertoi olevansa entinen kielenkääntäjä, nykyisin Helsingissä asuva eläkeläinen. Lääketiede oli siis saanut jäädä. Hän myös kertoi haaveilevansa vielä kahdesta tandemhyppystä, jolloin hän saisi kokoon 50 hyppyä.

Internetin ihmeellisestä maailmasta löytyy Ernstin ensimmäisten hyppyjen hyppykeskusta esittelevä filmi vuodelta 1956. Siinä hähdään myös hänen kaksi edellä esiteltyä ensimmäistä hyppykoneyksilöä, Filmistä löytyy linkistä <https://www.britishpathe.com/video/parachute-school> .

Arvioitaessa muita edellä näissä tarnoissa esiteltyjä suomalaisia 1940- ja 1950-lukujen laskuvarjohyppääjiä, on heidän ja Waseniuksen välillä nähtävä selvä ero. **Aulio, Andro, Linna** ja monet muut hyppäsivät lentonäytösten ohjelmanumeroita, joita varten he harjoittelivat vähänlaisesti, jos lainkaan. Heillä ei ollut kunnollista koulutusta, eikä varavarjojakaan käytetty muutamaa hyppyä lukuunottamatta. Wasenius puolestaan osallistui laskuvarjoliiton piirissä tapahtuneeseen järjestäytyneeseen ja ohjattuun koulutukseen, Varavarjokin oli mukana kaikilla hypyillä.

Historiaheppu pitää Waseniusta ensimmäisenä suomalaisena laskuvarjourheilijana, joka hyppäsi siksi, että se oli kiinnostava harrastus ja urheilumuoto – ei ohjelmansuorittajana (lento)sirkuksessa. Tällä ei ole tarkoitus vähätellä suomalaisten laskuvarjopioneerien toimintaa, vaan tehdä selvä rajausta järjestäytyneen ja kurinalaisen urheilun ja yksittäisten, palkkiota vastaan hypänneiden ohjelmansuorittajien välille.

Ernst Wasenius: hyppypäiväkirja 5.-22.9.1957  
Viikko Sanomat 41/1957, 11.10.1957  
Ernst Wasenius via Markku Teivainen 5.1.2021  
<https://www.britishpathe.com/video/parachute-school>  
<http://www.aerialvisuals.ca/AirframeDossier.php?Serial=109817>  
<https://britishskydiving.org/about-overview/history/>  
<https://www.independent.co.uk/news/obituaries/terence-willans-550480.html>  
<https://islandword.com/charles-modest-proposal-2014/>

## Neljännet MM-kilpailut, Tšekkoslovakia

Kolmannet viralliset laskuvarjourheilun MM-kilpailut järjestettiin Tšekkoslovakiassa 8.-16.8.1958. Näissä kilpailuissa oli jo paljon ohjausaukoilla varustettuna laskuvarjoja. Kilpailulaji olivat seuraavat:

*Maaliinhyppy) 1000 metrin korkeudesta*  
Kaksi kilpailuhyppyä, joiden keskiarvo otettiin huomioon

*Maaliinhyppy 1500 metrin korkeudesta*  
Kilpailussa annettiin tyyli pisteitä 15 – 23 sekuntia kestävästä vapaasta putoamisesta. Laji oli siis tarkkuushyppyn ja vapaapudotuslajin yhdistelmä.

*Hyppy 2500 metrin korkeudesta*  
Hyppyllä vapaa putoaminen oli 35 – 45 sekuntia, jonka aikana oli suoritettava kuusi 360 asteen käännöstä, joiden kelpoisuudesta jaettiin pisteitä.

*Maaliinhyppy joukkueittain 1500 metrin korkeudesta*  
Tässä lajissa vapaapudotus oli 15 – 23 sekuntia. Joukkueet koostuivat joko viidestä miehestä tai kolmesta naisesta, joista arvosteltiin kolmen miehen ja kahden naisen tulos.

Tarkkuudessa maalipisteenä 15 cm halkaisijaltaan oleva "pläkä". Suurin sallittu tuulen nopeus oli miehillä 8 m/s ja naisilla 6 m/s. Kilpailuun osallistui neljätoista maata.

The Sky People, A History of Parachuting, Peter Hearn, (Airlife Publishing, UK, 1990)  
Ilmailu 3/1960

## Ensimmäinen onnistunut viestikapulan vaihto

Ensimmäinen viestikapulanvaihto vapaassa pudotuksessa tehtiin USA:ssa vuonna 1958. Merkittävän suorituksen tekijöinä olivat yhdysvaltalaiset **Steve Snyder** ja **Charlie Hillard**. Snyder tuli myöhemmin tunnetuksi myös muilla ilmailun aloilla: Hän oli USA:n huippuja taitolennossa ja toimi ilmailualan yrittäjänä. Snyderin yritys valmisti muun muassa korkeusmittareita, varolaukaisimia ja muita ilmailutarvikkeita.

Viestikapulan vaihdon jälkeen alettiin hypätä yhä enenevässä määrin kohtaamisia vapaassa pudotuksessa ja pian myös useamman henkilön kohtaamisia muodostelmia. Snyderin ja Hillardin mittava suoritus oli alkuna Relative Work hypyille – suomalaisittain relatiivihypyille. Suomessa vastaava hyppysuoritus tuli onnistumaan vasta kymmenkunta vuotta myöhemmin.

Ilmailu 6–7/1975  
Eero Kausalainen 30.9.2016

## Kaj Hagelberg laskuvarjojääkärikoulutuksessa

Kapteeni **Kaj Hagelberg** komennettiin Ruotsin laskuvarjojääkärikouluun (Fallskärmsjägarskolan) päällystökurssille touko-heinäkuussa 1958. Kurssin tarkasta ajankohdasta kaksi lähdettä antaa hieman erilaisen ajan: Saressalo-Vilkuna 14.5.–12.7. ja Ahokanto (toim.) 19.5. – 5.7.1958. Seuraavana vuonna Hagelberg osallistui Ruotsin LjK:n järjestämälle kouluttajakurssille.

Tässä vaiheessa puolustusvoimilla ei vielä ollut päätöksiä laskuvarjojääkärikoulun perustamiseksi, mutta kurssi oli todellisuudessa tärkeä ensi askel, joka osaltaan vaikutti merkittävästi koulun perustamiseen muutamaa vuotta myöhemmin. Sodan aikana oli yksittäisiä sotilaita tai pienempiä ryhmiä koulutettu Suomessa ja Saksassa, mutta hyppykoulutus oli lähinnä kaukopartiomiehille annettavaa pikakoulutusta.

Kaj Hagelbergilla ja hänen johtamallaan Laskuvarjojääkärikoululla tuli myöhemmin olemaan merkittävä vaikutus järjestäytyneen laskuvarjourheilun alkuvaiheissa ja urheilun leviämässä eri puolille Suomea. Tätä käsitellään tarkemmin tämän historian seuraavaa vuosikymmentä käsittelevässä osiossa.



Majuri Kaj Hagelberg Utissa vuonna 1965. kuva: via Markku Laksio

Hagelbergin lisäksi samana kesänä sai toinenkin LjK:n alkuaikoina vaikuttanut upseeri sotilashyppykoulutuksen: yliluutnantti **Sami Sihvo** oli Ranskassa aselajikurssilla, jonka yhteydessä hänelle tarjoutui erilaisten yhteensattumien kautta ”puolivahingossa” tilaisuus osallistua Ranskan puolustusvoimien hyppukurssille, vaikka asiaa ei oltu mitenkään Suomen puolustusvoimissa ennakolta suunniteltu.

Saressalo-Vilkuna: Laskuvarjojääkärit; Laskuvarjojääkärikoulu 1962–1992 (Laskuvarjojääkärikilta ry, 1992 Hämeenlinna)  
Ahokanto (toim.): Punabaretit, Laskuvarjojääkärikoulu 1962–1996 (Harri Salmi, Heikki Vaiste, Laskuvarjojääkärien Tuki ja Perinne ry, 2003)

## Ensimmäinen hyppy ”ruutivoimalla” Suomessa

Vaikka ilmavoimien toiminta ja historia eivät liitykään tähän kirjoitukseen, voi laskuvarjojen viihdekäyttäjää kuitenkin kiinnostaa myös heittoistuinten tulo tasavaltaan ja ensimmäinen käyttö. Ilmavoimien De Havilland Vampire Trainer Mk.55, kaksipaikkainen harjoitushävittäjä, oli ensimmäinen ilmavoimien lentokone, jossa oli heittoistuin. Ensimmäinen laskuvarjohyppy Suomessa ”konevoimalla” tapahtui vuoden 1958 kesällä.

Partiolentoharjoituksessa muodostelmassa lentäneet harjoitushävittäjät VT-4 (Vampire Trainer Mk.55) ja VA-4 (D H Vampire Mk.52) törmäsivät yhteen 29.7.1958. Yliuutnantti **Yrjö O. Halmisen** ohjaaman VT-4:n peräsimet vioittuivat ja hän joutui pelastautumaan heittoistuimella ja laskuvarjolla. Tätä ennen oli tosin Suomen ilmatilassa jo kerran aikaisemmin hypätty heittoistuimella: venäläinen MIG-15 ohjaaja **Gennadij Perezhok** joutui 25.1.1954 poistumaan koneestaan sen ollessa valtakunnan rajan läheisyydessä, mutta Suomen puolella. Mutta sitä ei lasketa kuuluvaksi suomalaiseen laskuvarjohistoriaan.

Jaakko Hyvönen: Kohtalokkaat lennot 1945–1988 (AR-kustannus Oy, 1995 Kangasala)  
Helsingin Sanomat 29.1.1954  
<http://www.iltasanomat.fi/kotimaa/art-2000000798126.html>

## Kavo Laurila aloittaa kirjoitussarjansa laskuvarjoista ja laskuvarjourheilusta

Monipuolinen ilmailumies **Kavo (Kalervo) Laurila** julkaisee Ilmailu-lehden elokuun 1959 numerossa laskuvarjoihin ja laskuvarjourheiluun liittyvän kirjoitussarjansa ensimmäisen artikkelin. Kirjoituksessaan Kavo kertoo laskuvarjon ja sillä hyppäämisen historiasta. Historiapaketissa luodaan silmäyksiä myös läheisempään historiaan ja kerrotaan laskuvarjon käyttötavoista sotilaallisessa ja pelastautumistarkoituksessa, mutta myös urheiluvälineenä.

Kun Kavo varovaisesti viittasi kirjoituksessaan siihen, että urheilukäytössäkin laskuvarjoa voisi hyödyntää, oli se harhaoppista ja selvästi edellä aikaansa. Ilmailu-lehden päätoimittaja oli huomaavaisesti lisännyt jutun johdanto-osan viereen mustiin kehyksiin alla olevan tekstin (tekstitehosteet ovat tämän historian kirjoittajan). Teksti on niin sykähdyttävä, että se oli pakko laittaa tähän kokonaisuudessaan:

*”Ilmailun toimitus on saanut useitakin kirjeitä, joissa on tiedustelu, miksei lehdessämme käsitellä laskuvarjohyppyjä ja miksei tätä FAI:n ohjelmassa olevaa urheilumuotoa harrasteta Suomessa.*

**Käsityksemme on, että laskuvarjo on ensisijaisesti hengenpelastusväline. Se seikka, että tämä pelastustarkoituksiin käytettävä esine on meillä viime vuosina tullilain kömmähdyksen vuoksi ollut päätarkoitukseensakin vaikeasti saatavissa, on ainakin osaltaan estänyt laskuvarjohyppyjen suorittamista: varjot on haluttu pitää ensisijaisessa käyttötarkoituksessaan.**

*Eräissä maissa laskuvarjohypyt ovat muiden ilmailulajien alalajien kanssa tasaveroinen harrastuslaji. **Kun otamme huomioon omat mahdollisuutemme, lienee todettava, että on parasta keskittyä toistaiseksi vain lennokitoimintaan sekä purje- ja moottorilentoon. Mikään ei kuitenkaan estä meitä suomalaisiakin seuraamasta tätäkin urheilulajin alaa: tästä syystä julkaisemme oheisen artikkelin laskuvarjon historiasta ja myöhemmissä numeroissa palaamme laskuvarjohyppyjen harrastamiseen urheilumuotona FAI:n piirissä”***

Mahtava kannustuspuheenvuoro urheilu- ja harrastusilmailun keskusjärjestön julkaisussa! Onneksi lupasivat sentään, että edes Ilmailu-lehdessä voidaan vielä palata hyppyharrastukseen FAI:n piirissä.

No, Kavo jatkoi säälimättömästi haitallisen, provokatiivisen, harhaisen ja vääräoppisen ideansa julistusta ja siitähän se Piru sitten pääsi irti. Jo vuoden päästä tästä kirjoituksesta alkoi tapahtua...

Ilmailu 8/1959