

# Alas räystäältä ja pommikuilusta

Talvi- ja jatkosota kehittivät suomalais-ta hävittäjätaktiikkaa voimakkaasti. Myös suomalainen sotilashyppääminen alkoi kriisiolosuhteissa. **Pasi Pirttikoski** valottaa ensimmäisten hyppäkurssien historiaa.

TEKSTI: PASI PIRTTIKOSKI KUVAT: KIRJOITTAJA, ERP 4:N PERINNEARKISTO JA APALIN ARKISTO

Onnellisesti maassa, vaikkei ihan kentällä. Suomalaisen sotilashyppäämisen alkutaival oli opettelua niin kouluttajille kuin oppilaillekin.

Toisen maailmansodan aikana sotilashyppytoimintaa harjoittivat Suomen alueella kotimaisten joukkojen lisäksi myös vakoojia pudottaneet saksalaiset sekä desantteja kuljettaneet neuvostoliittolaiset.

Suomalaisilla ei ollut kaukotiedusteluun soveltuvia joukkoja talvisodan aikana, ja niinpä jo keväällä 1941 Päämajan tiedusteluosaston aloitteesta pidettiin Luonetjärvellä 3.–8.4.1941 ”käytännön kokeiluna” ensimmäinen laskuvarjohyppäkurssi. Koneena oli Douglas DC-2 Hanssin Jukka, rekisteritunnuksestaan DO-1.

Käytössä olivat tšhekkoslovakialaisen PAK-laskuvarjotehtaan lisenssillä Suomessa valmistetut sylipurkauslaskuvarjot. Ne olivat itseaukaistavia, apuvarjon avulla aukeavia sylipakkausvarjoja.

PAK:n koko oli 42 neliometriä ja paino 8,5 kg. Varjo voitiin pitää sylissä istuessa. Varavarjoa ei kurssihypyillä käytetty.

Kurssin johtajana ja kouluttajana toimi kapteeni **Eero Erho**. Yli sadan hypyn kokemuksen kerännyt Erho on tietävästi ensimmäinen laskuvarjolla hypännyt suomalainen. Hänen ensimmäinen hyppynsä tapahtui 17. kesäkuuta vuonna 1922 Sortavalassa Heinecke-varjolla. Erho hypäsi pian myös toisen kerran, kuusi päivää myöhemmin Tampereella.

Vapaaehtoisia kurssilaisia oli yhteensä 22 joukossaan sekä reserviläisiä että

varusmiehiä. Hyppäämään kelpuutettiin vain 15 miestä. Myöhemmin vielä yksi hylätyistä pääsi hyppäämään suostuteltuaan kurssin lääkärin ja johtajan antamaan hänelle hyppyluvan.

Hyppyjä edelsi lyhyt suullinen koulutus ilman maaharjoituksia. Ensimmäiset

hyppy hypättiin 600 metrin korkeudesta hyvässä hyppysäässä huhtikuun viidentenä. Toiset ja samalla kurssin viimeiset hyppy hypättiin kahta päivää myöhemmin. Silloin keli oli tuulinen ja lumisateinen. Hyppyillä ei käytetty asetta, pakkausta tai muuta partiomiesten varusteita.



Yhtenäinen hyppyvaatetus oli jatkosodan aikana vielä toteutumaton unelmaa.





Utin kolmannen kurssin väkeä yhteiskuvassa. Kouluttaja, luutnantti Määttänen keskellä vaaleassa hyppyhaalarissa.

Luftwaffen lentokalusto oli keskeisessä osassa niin hyppykouluksessa kuin itse operaatioissakin. He 111 oli yksi hyppykätössä olleista pommikoneista.



## Kaksi sairaalaan

Toinen hyppykurssi pidettiin noin vuotta myöhemmin. Ilmavoimien 50-miehininen Osasto Hartikainen kurssitettiin Naara-järvellä 23.3.–23.5.1942. Hyppykoneena kurssilla oli Ilmavoimien esikunnan Junkers F 13, rekisteritunnukseltaan JU-120.

Käytössä oli 24 Irvin-ohjaajavarjoja ja 16 tähystäjävarttoja. Ohjaajavarjoja pidettiin takapuolen alla ja tähystäjävarttoja vatsan päällä. Varavarttoja ei tälläkään kertaa pidetty mukana.

Kouluttajana toimi ilmavoimien kapteeni **Olavi Lumiala**. Hän oli hypännyt aiemmin vain yhden hypyn pelastautessaan putoavasta lentokoneesta.

Koulutus sisälsi jonkin verran teoriaa ja käytännön harjoituksia muun muassa hyppyjä talon räystäältä. Eräät kurssilaiset saivat pakata omat varjonsa ennen ensihyppeä, jotka suoritettiin toukokuun seitsemäntenätoista lähes myrskysäässä noin 600 metrin korkeudesta. Kolmen-toista miehen hypettyä piti koulutus keskeyttää kovan tuulen takia. Kurssin aikana ei toista kertaa hypetty.

Hypäämättä jääneet pääsivät varjon varaan kurssin jälkeen Onttolan lentokentällä kesäkuun viidentenä, osa jopa kaksi kertaa. Koska koulutusvarjoja ei ollut riittävästi, kurssilaiset lainasivat kentällä olleesta Bristol Blenheim -pommikoneesta laskuvarjoja. Siitä seurasi ankarat nuhteet.

Yhteensä 42 miestä suoritti laskuvarjohypyn. Viimeisillä hypyillä neljä miestä loukkaantui maahantulossa. Heistä kaksi vietiin sairaalaan.

## Saksa opettaa

Oppia sotilashypäämiseen haettiin myös Saksasta, jonne kolme suomalaista määrättiin kurssille syksyllä 1943. Kurssilaiset saivat Rangsdorfin lentotukikohdassa 4.11.–17.12.1943 normaalin saksalaisen laskuvarjojääkäriin teoreettisen ja käytännön koulutuksen. Koulutukseen sisältyi käytettyjen varjojen pakkauskoulutus.

Suomalaiset hypäsivät ensimmäiset hypyt itse pakkaamallaan pakkolaukaisuvarttoilla (mallia RZ 20) 28.11. 300 metrin korkeudelle. Hyppykoneina oli kaksi Heinkel He 111 -pommikoneita. Kurssilaiset hypäsivät yhteensä kuusi hyppeä 200–400 metrin korkeudesta.

Hyppykoulutus kotimaassa jatkui keväällä Utissa kolmella kurssilla Erillispataljoona 4:n kaukopartiomiehille. Koulutus oli nyt aiemmin kotimaassa annettua monipuolisempaa käsittäen hypyn suorittamisen teorian, laskuvarjon rakenteen ja pakkauksen teoriaa, varjon käsittelyn harjoittelua sekä tietysti laskuvarjohyppejä.

Hyppykoneena oli kahdella ensimmäisellä kurssilla saksalaisten Junkers Ju 52, ja viimeisellä kurssilla käytettiin Heinkel He 59 -koneita. Varttona oli ohjaamaton RZ 20 -pakkolaukaisuvartto. Varavarttoja ei taaskaan käytetty.

Kaikki hypyt hypättiin 400–600 metrin korkeudesta. Ju 52 -koneesta hypättiin tiiviissä kuuden miehen erissä. Ensimmäisellä kurssilla hypättiin kaksi hyppeä, toisella 1–2 hyppeä ja kolmannella peräti 5–6 hyppeä.

Koulutuksen näillä kurseilla sai peräti 70 miestä. Viimeisellä kurssilla pudotettiin hyppeäjien mukana varusteita. Myöhemmin vielä yksi mies sai pikakoulutuksen ennen ensimmäistä taisteluhyppeään kesällä 1944. Kurseilla suomalaisia koulutettiin siten vajaat 130.

## Dornierin pommikuiluun

Kaukopartiomiesten lisäksi suomalaiset pudottivat myös niin sanottuja asiamiehiä rintamalinjojen taakse pääasiassa Dornier Do 17 -pommikoneista. A-miehet





Keväällä 1944 Utissa koulutettiin toistasataa kaukopartiomiestä hyppääjiksi. Tässä kakkoskurssi yhteiskuvassa. Keskellä luutnantti Räsänen, joka pitää käsiään kersantti Melentjeffin olkapäällä. Melentjeff toimi apukouluttajana kolmannella kurssilla. Taustalla miinanraivaukseen ja kurssihyppyihin käytetty Junkers Ju 52.

olivat muun muassa sotavangeista värvättyjä vakoojia, joille annettiin yleensä pikakoulutus ennen hyppyä. Myös yksi isompi a-miesten hyppyykurssi pidettiin Onttolassa lokakuussa 1942.

Kurssille osallistui 22 miestä, joista jokainen suoritti yhden laskuvarjohypyn Dornier-pommikoneesta. Koneeseen oli asennettu laudoista rakennettu lava tarkinlaiseen pommiluukkuun.

Virolaiset vapaaehtoiset saivat kahteen eri kertaan laskuvarjohyppääjän pikakoulutuksen. Heinäkuun 21. ja 28. päivän välisenä aikana vuonna 1941 pudotettiin ainakin kuudella eri lennolla ERNA-joukon tiedustelumiehiä Viroon. Virolaisten ERNA-miesten tehtävänä oli ottaa yhteys niin sanottuihin metsäveljiin, eli venäläisiä pakoon menneisiin henkilöihin ja ryhmiin. Käytössä oli saksalainen He 111 -kone. Viimeisenä yönä hyppykoneena oli Ju 52. Kaikki lennot tehtiin Malmilta. Ainoastaan yhdellä hyppääjällä oli aikaisempaa hyppykokemusta.

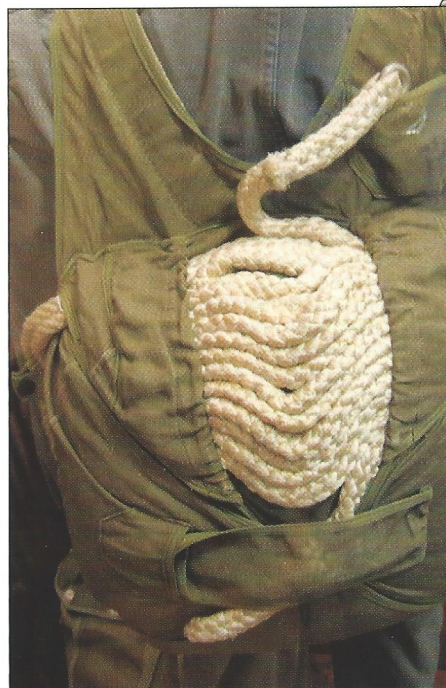
Toinen isompi pikakoulutus virolaisille tapahtui 1942. Koulutuksen jälkeen virolaisista koottu 13-miehinen partio kuljettiin Nurmoilasta kahdella eri lennolla

kauas linjojen taakse. Käytössä oli saksalaisten Ju 52 kuljetuskone BA + KG.

Hyppypaikka oli Arkangeli–Vologda-rautatien varrella sijaitseva Konosa. Ensimmäinen seitsemän miehen erä pudotettiin 30.–31.8. ja toinen kuuden

miehen ryhmä 31.8.–1.9. välisinä öinä. Partioiden reput ja tarvikkeet pudotettiin erillisillä tavaravarjoilla. Konekuormat pudotettiin eri paikkoihin.

Hyppääjistä kukaan ei palannut. ✦



Saksalainen RZ 20 -pakkolaukaisuvarjo on säilötty Utin varuskunnan perinnehuoneeseen. Huomioitavaa on pakkolaukaisuhihhana toimiva köysi.