

IS URHEILU

Turkulainen huimapää Seppo Kokkonen:

Suurimmat riskit liikennepelissä



Turku (IS)

● Äiti kielsi aina vaaralliset leikit, mutta poika ei totellut. Poika ponkkausi ensin katoita maahan, ryhtyi sitten mäkihyppääjäksi ja leijui lopulta taivaan ja maan välillä laskuvarjon varassa. Sitten sama kaveri syöksyi autolla rata-ajoihin, moottoripyörän selässä motocross- ja TT-radolle sekä moottorikelkan sarvissa SM-kisoihin.

● Poika oli Seppo Kokkonen, turkulainen huimapää, joka todella on ollut koko elämänsä tekemisissä vaaran ja vauhdin kanssa. Kun katselee 32-vuotiasta Seppoa tyynenä ja rauhallisena kertomassa erilaisista kilpailuistaan, ei voisi millään kuvitella häntä edellä kuvatuksi hurjapääksi.

— Tietysti kaikessa on riskinsä, mutta mielestäni ei mikään harrastuksistani ole niin vaarallista kuin riskit normaaliissa suomalaisessa liikenteessä, Seppo arvelee. Seppo oli pienestä pitäen kiinnostunut koneista ja vauhdista ja jo 11-vuotiaana hän kirjoitti Hondan tehtaille ja sai vastauksenkin. Kotiväki ei kuitenkaan halunnut Sepposta moottoripyöräilijää. Niinpä poika aloitti mäenlaskun, johon Turussa vielä 1950-luvulla oli mahdollisuuksia. Paimion mäki tarjosi sitten komeampia 70 metrin lentoja. Harrastuksiin kuuluivat myös yleisurheilu sekä voimistelu ja nyrkkeily.

Asevelvollisuuttaan suorittamaan Seppo anoi laskuvarjojoukkoihin ja pääsy sinne toi laskuvarjohyppyä myös harrastuksiin. Kotituttamisen jälkeen hän perusti Turkuun hyppääjäkerhon ja päätti pyrkiä lajissa huipulle.

Asia lahosi kuitenkin, kun auto kumosi Sepon nurin hänen ollessaan lainatulla moottoripyörällä liikkeellä. Sairaalaan todettiin yhdeksän luunmurtu-



Leijalleminen maan ja talvan välillä on tuttua Seppo Kokkoselle.

maa, joista seurauksena vieläkin nilkka on jäykkä. Urheiluura näytti menneen sen tien. Seppo ei kuitenkaan antanut periksi, vaan sairaalasta päästyään aloitti sisukkaan kuntoutumisen. Mäkihyppy tosin oli jätettävä eikä laskuvarjolenotoin hinkaan ollut vähään aikaan asiaa.

Muuta tuli tilalle. Seppo siirtyi moottoriveneraaliin ja yritti mm. kolme kertaa uudentyypisellä veneellä nopeusennätystä matkalla Turusta Tukholmaan. Joka kerta kuitenkin vene hajosi alta jo ennen Maarianhaminaa. Sitten vei autoilu miehen mukanaan.

Menestys sekä jääradalla että kesän rata-ajoissa oli heikosta autosta huolimatta hyvä. Kolaruksena tuli kuitenkin syksyllä 1968 paha kolari Ahvenistolla. Edellä ajanut auto valutti öljynsä radalle ja perässä tullut Seppo menetti autonsa hallinnan ja törmäsi rajusti Pentti Vaaran autoon. Sepon auto meni täysin romuksi.

Kotiväki vastusti

Kolauksesta huolimatta Kokkonen suunnitteli jatkaa autoilun merkeissä. Hän oli ostamassa Formula Vee -autoa ja hyväksyttiin jo englantilaiseen kilpa-ajokouluun. Kotiväki asetti kuitenkin vastarintaan ja Seppo luopui lopulta tästä haaveestaan.

Sen sijaan hän jalen kuntosäädystä alkoi urheiluaan laskuvarjohyppyä ja saavutti Suomen joukkue mestaruuden sekä vuonna 1973 henkilökohtaisessa yleiskilpailussa 2. sijan. Sen jälkeen hän lopetti aktiivisen kilpailun ja hyppää vain harrastukseksi ja näyttötilaisuuksissa.

Kuuluisuutta Seppo saavutti erikoisesti vuonna 1971, jolloin hänen piti hypätä näyttöhyppy Turun torille. Mainosplakattien narut olivat kuitenkin sotkeneet varjon ja Sepon täytyi vajaakuntoisella varjolla yrittää Aurajokeen, mikä onnistuikin. Hätä oli sitten tulla käteen, kun vedestä poisauttajia ei ensin tullut paikalle, mutta viime hetkessä toki asia järjestyi.

Pahin tilanne hyppäjien aikana Kokkoselle on kuitenkin sattunut myöhemmin. Usean hypäjäin kohtausmahyppyssä tömähti väärin tilanteen arvioinnut toinen hyppääjä Sepon niskaan. Seppo menetti hetkeksi tajuntansa ja putosi pyörien pitkän matkaa alas varjo suljetuna, mutta palasi kuitenkin tajuuhinsa riittävän ajoissa ehtiäkseen avata varjonsa.

Vieras harrastus

Sepon aloittamasta toiminnasta virisi Turkuun vilkas hyppyharrastus ja Turun laskuvarjohelijoiden joukkoon tulee jatkuvasti uusia jäseniä. Seppokin antoi isälleen, lääkäri Reino Kokkoselle 60-vuotispäivän lahjaksi hyppyrussin ja tällä tavoin hän hyppäsi ensimmäisen kerran. Sepon tittelönnä on hyppänyt. Moottoripyörällä ja myös moottorikelkalla vauhtia kuitenkin puoleensa ja 1970-luvulla ne tulivat laskuvarjohyppäjänsä ritarille. Ensin Seppo ajoi motocrossia, mutta hankki vuonna 1973 ratapyörän. Sepon

hyvän ystävän Jarno Saarisen piti testata kone ennen ensimmäisiä kilpailuja, mutta Sepon ensimmäisestä kilpailusta muodostuikin Jarno Saarisen muistokilpailut tämän saatua surmansa Monzassa.

Siirryttyään road race -ajajaksi, Seppo jätti motocrossin, mutta jatkoi talvella moottorikelkkailla ja saavutti vuonna 1976 Suomen cupin voiton kilpapelkoilla. Nyt on tarkoituksena saavuttaa myös RR:ssä näkyvä menestys ja tähän Seppo tähtää nimenomaan ensi kesänä.

Ulkomaille

— Menestys vaatii suuria taloudellisia uhrauksia ja ilman muuta myös ulkopuolista tukea. Olen uhrannut harrastuksiini kaikki liikenevät varani ja ensi kaudeksi olen saanut tukijoita, joiden avulla pääsen yrittämään menestystä ulkomailta uusilla koneilla.

Seppo pitää nimenomaan road race -kilpailuja kaikista harrastuksistaan vaarallisimpina.

— Siinä syntyy salamannopeasti tilanteita, joita ei millään voi ennakoita etukäteen.

— *Seppo Kokkonen on ollut moottoriturpeilla vain korotettuna silmällä kilpailuissa. Seppo kuuluu saraan, ettei fyysisesti huonokuntoisen miehen kunnasta haaveileakaan kilpailuista.*

TEKÖ: EERO TOIVOLA
KUVAT: ERKKI RASKINEN



Seppo Kokkonen leikkidrajasta tyttöystävä Tarja Metsäpuro voi tutkia Sepon elämäksiä. Tarja onkin asiantuntija, sillä hän on tutustunut laskuvarjolle ja ajaa myös motocrossia.