



Seppo Kokkonen (vas.) Turun Laskuvarjourheilijoiden Oripään hyppyleirillä n. 1974, oikealla Altti Salonen. Kuva: Martti Vieru

SEPPÖ KOKKONEN

Turun laskuvarjourheilun moottorimies

Monipuolinen huippu-urheilija

SUOMALAISEN LASKUVARJOURHEILUN HISTORIAA

Koonnut: Eero Kausalainen 2019

Seppo Kokkonen (1946 -) haki ja tuli valituksi Laskuvarjojääkärikouluun vuonna 1966. Hän hyppäsi ensimmäisen laskuvarjohyppynsä vuonna 1966 Utissa LJK:ssa kurssilla numero 5. Tältä kurssilta, samoin kuin aikaisemmiltakin, aika moni hurautti laskuvarjohyppyihin. Haastattelijan tietojen mukaan ainakin kymmenen Kokkonen kurssitoveria jatkoi hyppäämistä siviilissä C-luokan kelpoisuuteen tai laskuvarjohyppääjän lupakirjaan saakka. Näistä noin kymmenestä henkilöstä kolme perusti laskuvarjokerhon tai – jaoston tai vaikutti muuten merkittävästi laskuvarjotoiminnan aloittamiseen omalla kotipaikkakunnallaan. Seppo Kokkonen oli yksi näistä.

Seppo oli kilpailuvietin läpitunkema urheilumies, joka käynnisti laskuvarjourheilutoiminnan Turussa 1967, jolloin Turun Lentokerhoon perustettiin laskuvarjojaosto. Hän oli kerhon ensimmäinen hyppymestari ja useita vuosia koko toiminnan tukipilari. Monen vuoden yhteistoiminnan jälkeen laskuvarjojaosto erosi Turun Lentokerhosta ja perusti - Seppo Kokkonen toimiessa edelleen toiminnan keskeisenä vetäjänä - Turun Laskuvarjourheilijat vuonna 1972.

Seppo Kokkosella oli kova kilpailuvietti, jonka vuoksi hän asetti tähtäimensä korkealla. Suomen kansallisella tasolla hän osallistui neljään laskuvarjourheilun SM-kilpailuun, joissa voitti yhden mestaruuden ja kaksi hopeista SM-mitalia. Kerran hän oli edellisten lisäksi toisena joukkuetarkkuudessa (Oulu 1973), mutta koska kysymyksessä oli sekajoukkue, se ei voinut silloisten sääntöjen mukaan kilpailla Suomenmestaruudesta, eikä sen vuoksi voinut saada hopeamitalia. Hän oli myös kolme kertaa Suomen edustusjoukkueessa taito- ja tarkkuushyppyjen PM-kilpailuissa vuosina 1970, 1971 ja 1973.

Kokkonen osallistui vahvasti myös järjestötyöhön omassa kerhossaan, jossa hänellä on ollut erityisen merkittävä vaikutus laskuvarjourheilun syntyyn ja kehittymiseen Länsi-Suomessa. Hän myös osallistui järjestötoimintaan valtakunnallisella tasolla laskuvarjourheilua kehittävässä ja hallinnoivassa, Suomen Ilmailuliiton nimeämässä laskuvarjourheilun keskustoimikunnassa LuKT:ssa vuosina 1968 ja 1971 – 1974.

Edellä mainittu kova kilpailuvimma ”riivasi” miestä laajemminkin: harrastuksia oli laskuvarjourheilun ohella ja rinnalla paljon – myös niissä oli usein tähtäimessä vähintään Suomen mestaruus. Näistä muista lajeista tärkeimpiä olivat moottoripyöräily (Road Racing, motocross), autoilu, veneily ja moottorikelkkailu. Monista tuli myös mestaruuksia.

Edellä kuvatuista syistä Seppo on valikoitunut tähän laskuvarjohistorian henkilöesittelysarjaan yhdeksi haastateltavaksi.

Haastattelu toteutettiin Naantalissa 14.2.2019. Haastattelijana oli Eero Kausalainen, joka kilpaili 1970-luvun alkuvuosina samoissa laskuvarjo-SM-kisoissa Sepon kanssa ja yleensä aina hävisi. Seppo Kokkonen on tarkastanut tämän tekstin asiasisällön 26.2.2019.

Mikä mies olet?

”Olen syntynyt Turussa vuonna 1946. Olen ammatiltani koneinsinööri. Asuin Turussa koko sen ajan, kun harrastin laskuvarjourheilua eli 1966 -1979. Työtehtävieni vuoksi olin hyvin kii-reinen ja jouduin asumaan eri paikkakunnilla, kuten Lahdessa vuoden 1982 - 1983 ja sen jäl-keen Egyptissä neljä vuotta 1984 – 1987, sekä vielä myöhemmin perheen kanssa Unkarissa 1995 - 1999.”

SUOMALAISEN LASKUVARJOURHEILUN HISTORIAA

Koonnut: Eero Kausalainen 2019



Seppo oli kiireinen insinööri, joka työskenteli ulkomailla useita vuosia. Tässä kuva Faarao Seppo II:sta Egyptin työkomennuksen (1984 – 1987) aikana. Hyppyura oli jo tässä vaiheessa ohi, mutta ilmailu-ura jatkui vielä myöhemmin riippuliitimien, mopujen ja helikopterien parissa.

”Työn ja alkaneen moottoripyöräilyn RR-kilpailutoimintani vuoksi lopetin kerhon vetämisen vuonna 1974. Sen jälkeen jatkoin kuitenkin vielä kerhossa hyppymestarina ja kouluttajana. Hyppäsin myös jonkin verran näytöshyppyjä moottoriurheilun kisatapahtumiin.

Laskuvarjourheilua harrastin ensimmäisestä LJK:n hypystäni 1966 alkaen vuoteen 1979. Hyppyjä minulla on kaikkiaan 514. Laskuvarjourheilun SM-kilpailuissa olen voittanut yhden kultamitalin (1970) ja kaksi hopeamitalia (1973). Edellisen lisäksi olin vuoden 1973 SM-kisoissa toiseksi sijoittuneessa joukkuetarkkuushypyn joukkueessa, mutta silloin eivät sekajoukkueet voineet kilpailla mestaruudesta, jonka vuoksi en saanut mitalia.”



PM-1971, Karlsborg, Ruotsi. Erikoista ”Suomen lippua” ihmettelevät Risto Valta (vas.), Lauri Karhu, Harri Toivonen, Seppo Kokkonen, Seppo Piltti ja Antero Takkala. Kuva: via Seppo Piltti

”Moottoriurheilua olen harrastanut monipuolisesti. Ensimmäinen laji oli rata-autoilu vuonna 1968. Olin vammautunut moottoripyöräonnettomuudessa, jonka vuoksi mikään muu laji ei onnistunut. Seuraavaksi vuorossa oli avomerimoottoriveneily. Olin siinä Suomen maajoukkueessa navigaattorina vuonna 1970 Ruotsissa pidetyssä maaottelussa.

Motocrossia harrastin myös vuosina 1971 – 1972. Olin siinä maajoukkueessa nuorten pohjoismaisessa nelimaaottelussa.

Moottorikelkkailua olen harrastanut 1970 – 1980. Suomen maajoukkueessa olen ollut seitsemän kertaa. SM-kilpailuissa olen voittanut yhden kullan, kaksi hopeaa ja kaksi pronssia.

Olen myös kilpaillut moottoripyöräilyn Road Racing lajissa. SM-kisoissa olen voittanut kolme kultaa ja neljä pronssia. Lisäksi olen voittanut hopeaa PM-kisoissa. Olen myös voittanut yhden kansainvälisen RR-kilpailun (Jyllands Ringen, Tanska 1980) ja ollut toisena Tšekkoslovakiassa järjestetyissä Banska Bystrika kilpailussa 1980.”

Perinteisen moottoriurheilun lisäksi olen laskuvarjourani päättymisen jälkeen harrastanut muutakin ilmailua. Minulla on ollut moottoripurjehtijan lupakirja. Tarkoitukseni oli rakentaa ultrakevyt lentokone, mutta idea vaihtui vauhdissa ja tilasinkin Exec-helikopterin rakennusarjan. Suoritin myös helikopterilentäjän lupakirjan Suomessa. Itse asiassa olin jo lentänyt USA:ssa Exec-tehtaan koulutusohjelman mukaisen koulutuksen testaus- ja leijuntakokeita varten.

*Helikopterilentoura jäi kuitenkin kesken. Olimme ostaneet kimpapakopterin Bell 47 D:n **Viki Eerolalta**. Osakkaiden vetäytyminen ja valuuttalainan hoitaminen lopetti ilmailu-urani.”*

[Haastattelijan kommentti: Seppo Kokkosen monipuolisuus moottoriurheilussa on huomioitu monissa lehti-jutuissa, joista hänestä on mm. käytetty nimitystä ”monitoimimotoristi” ja eräs juttu oli otsikoitu ”Tuhanen ja yhden lajin sankari Seppo Kokkonen”. Kokkosen henkilökohtaisen arkiston mukaan hän on vuosina 1953 – 2012 harrastanut kahtakymmentäyhtä eri lajia, alkaen kouluvuosien voimistelusta ja meripartiosta, päättyen laskuvarjourheilun ja moottoriurheilun monien alalajien ja helikopterilentämisen kautta poikansa moottoriurheiluharrastuksen tukemiseen sponsorina ja mekaanikkona.]

Miten kiinnostuit laskuvarjourheilusta ja kuinka hyppyurasi alkoi?

”Harrastin ennen sotaväkeä mäkihyppyä, jonka kuitenkin jouduin lopettamaan vammautumiseni vuoksi noin viikon kuluttua siviiliin pääsemiseni jälkeen. Puolustusvoimat viimeisteli työnsä ajamalla päälleni: varusmiesten ajama sotilasajoneuvo ajoi päälleni Turun keskustassa ollessani siellä moottoripyörällä liikenteessä. Minulta menivät molemmat kädet poikki, mutta pahinta oli vasemman nilkan murskaantuminen (6 murtumaa ja kaikki luut pois sijoiltaan). Pysyvä vamma oli jalan jääminen lähes kokonaan jäykäksi, mikä tietenkin häiritsi toimintaa ja edellytti uusia leikkauksia jälkeensä. Jalka rajoitti eri tavalla eri vaiheissa muitakin harrastuksiani.

Hain LjK:uun, koska halusin palvella kovassa paikassa ja laskuvarjohyppy kiinnosti. Olin jo ennen vammautumistani ja ennen LjK:n palvelustani neuvotellut Turun Lentokerhon kanssa, että voisoin perustaa kerhoon laskuvarjoajaoston ja toimia siinä vetäjänä ja puheenjohtajana.

Risto Forss, LjK:n kurssilta numero 2 ja Paavo Ryyppö Salosta, kurssitoverini LjK:sta kurssilta 5, toimivat ratkaisevasti tukenani ensimmäisen kurssin aloittamisessa vammautumiseni jälkeen. Vammautumiseni ei pysäyttänyt jo lupaamaani laskuvarjoajaoston perustamista.”



Seppo Kokkonen valmistautuu perustamaan laskuvarjoajaoston Turkuun 1967. Moottoripyöräonnettomuus ei estänyt... Kuvassa myös isä Reino Kokkonen, joka itsekin hyppäsi laskuvarjolla muutaman vuoden kuluttua. Kuva: Seppo Kokkonen

Kerrotko laskuvarjotoiminnan käynnistymisestä Turussa? Laskuvarjoajaostosta omaksi kerhoksi?

”Kesän ja syksyn 1967 aikana perustimme laskuvarjoajaoston ja aloitimme koulutuksen, apunani toimivat edellä mainitut Risto Forss ja Paavo Ryyppö. Aloittaessani jaoston vetämisen, minulla oli hyppyjä yhteensä 21, kaikki pakkolaukaisuhyppyjä LjK:ssa. Onnettomuuden jälkeen minulla oli vammojeni vuoksi vuoden tauko kaikesta hyppytoiminnasta - ensimmäinen hyppyni onnettomuuden jälkeen oli vesihyppy syksyllä 1968. Osallistuin kuitenkin kaikkeen kurssin pyörittämiseen ja suunnittelutoimintaan.

Kun pidin ensimmäisen tiedotustilaisuuden ensimmäisille kurssilaisille, minulla oli vasen käsi ja vasen jalka vielä kipsissä. Kurssilaiset olivat livahtaa pakoan, kunnes ehdin selvittämään, että kysymyksessä oli ollut liikenneonnettomuus moottoripyörällä.

Ensimmäisen kurssin ensimmäiset hypyt hypättiin 15.2.1968.

*Yhteistyö Turun Lentokerhon kanssa sujui aluksi hyvin. Kerho esimerkiksi huomioi kalustohankinnoissaan laskuvarjoajaoston tarpeet. Erityisesti liikemies **Mikko Terho** otti laskuvarjoajaoston tarpeet huomioon ostaessaan firmalleen ja/tai itselleen lentokoneita. Tällaisia koneita olivat Cessna 172 Reims Rocket ja Piper Cherokee Six.*

Meillä oli yhteistyötä muiden laskuvarjokerhojen kanssa. Helsinkiläiset hyppymestarit kävivät meillä pudottamassa oppilaita. Omat oppilaat eivät olleet oikein halukkaita matkustamaan esimerkiksi Helsinkiin hyppäämään. Minä kuitenkin matkustin Helsingissä, Utissa ja Nummelassa hyppytaun jälkeisenä kesänä, käytännössä koko kesän ajan. Tavoitteenani oli saada hyppymestarikehoisuuteen vaadittava kokemus mahdollisimman pian.

*Vierailevia hyppymestareita olivat muun muassa **Risto Valta**, **Mauri Purkunen**, **Kavo Laurila**, **Tuomo "Tomi" Aaltonen** ja **Olli Henttinen**, joka kävi kaikista eniten. Olli oli merkittävin apu minulle kerhon toiminnan alkuvaiheissa. Hän myös majoitti minut kotiinsa aina, kun kävin Helsingissä hyppäämässä. Maurilla ei tosin alkuvaiheessa ollut vielä hyppymestarikehoisuutta, mutta hän kävi työkomennustensa yhteydessä Turussa usein ja hyppäsi muun muassa kerhon näytöshyppyjä.*

*Utissa käydessäni Laskuvarjojääkärikoulussa aliupseerina palveleva Tomi Aaltonen järjesti niin, että saatoin ennen hänen palveluksen alkua suorittaa yhden tai kaksi hyppyä. Hyppylenätäjänä näille lennoilla oli Utissa mekaanikkona palveleva **Martti "Tupe" Turppo**, joka oli myös Utin Laskuvarjokerhon hyppylenätäjä. Samoja hyppyyhommia hommia jatkettiin taas virka-ajan jälkeen. Näin saatoin yhden viikon aikana saada melko hyvin hyppyjä. Aaltonen majoitti minut aliupseerikerhon vierashuoneeseen.*

*Taisimme saada kalustoapua muilta kerhoilta vain muutaman kerran, kun helsinkiläiset hyppääjät tulivat koneen ja laskuvarjojen kanssa Oripään leirille. Tamperelaiset osallistuivat Oripään leireille joka vuosi oman koneensa kanssa, lentäjänä useimmiten **Seppo Palmroth**. Muutoin muiden kerhojen kalustoa ei voitu saada lainaksi, koska kaikilla oli puutetta kalustosta.*

*Kiikalasta kotoisin olevan **Matti Mikolan** konetta saimme vuokrata sekä Turkuun että Oripäähän.*

Laskuvarjoista oli jonkin verran pulaa. Hyppykonettakaan ei aina ollut, vaikka alkuvaiheessa liikemies Terhon koneista olikin suuri apu. Jossain vaiheessa alkoi tulla myös ongelmia, joissa jotkut lentokerhon henkilöistä syyttivät perusteetta tai suurennellen laskuvarjohyppääjiä erilaisista laiminlyönneistä tai virheistä.

Edellä kuvatut ongelmat hankaloittivat lopulta toimintaa niin paljon, että katsoimme parhaaksi perustaa oman laskuvarjokerhon.

*Edellä kuvatuista syistä aloitettiin laskuvarjokerhon perustaminen kesällä 1972. Samoihin aikoihin hankittiin Turkuun myös Fairchild – hyppykone Vaasan Laskuvarjokerhosta. Konetta oli tuomassa myös LuKT:n jäsen ja Vaasan Laskuvarjokerhon puheenjohtaja **Timo Nieminen**.*

Kerroin jo laskuvarjokerhoa perustettaessa, etten pysty kiireitteni vuoksi jatkamaan kerhon vetämistä enää kahta vuotta kauempaa – olinhan jo toiminut TLK:n laskuvarjojaoston puheenjohtajana viisi vuotta. Näitä kiireitäni ja tilannettani olen kuvannut jo aiemmin tässä haastattelussa. Kerhon perustamistoimet saatiin valmiiksi syksyllä 1972.”

SUOMALAISEN LASKUVARJOURHEILUN HISTORIAA
Koonnut: Eero Kausalainen 2019



Skydiving team "Sissit" heinäkuussa 1969: Seppo Kokkonen ja taustalla Olli Henttinen. Kokkonen lähdössä pudottamaan oppilaita ja antamaan hyppymestarinäytettä Henttisen valvomana. Kuva: via Seppo Kokkonen.

Kerrotko TLU:n toiminnasta alkuvaiheissa ja myöhemmin?

”Kerhon perustamiseen liittyi eräitä ikäviä piirteitä. Laskuvarjoaosto oli käytännössä itse kerännyt näytöshypyillä ja muulla toiminnallaan melko paljon rahaa, joilla oli ostettu laskuvarjokaluston laskuvarjoaostolle. Kun sitten ”avioero” tapahtui, lentokerho lupasi heille tarpeettomaksi jäävän laskuvarjourheilukaluston uudelle laskuvarjokerholle, mutta heidän pitäisi se ostaa lentokerholta. Tämä tuntui epäoikeudenmukaiselta, koska jaosto oli käytännössä itse kerännyt merkittävän osan laskuvarjoihin käytetyistä. Laskuvarjourheilijat joutuivat kuitenkin lopulta ostamaan pääosin itse hankkimansa kaluston uudestaan.

Uusi kerho joutui laatimaan monenlaisia sopimuksia lentokoneiden käytöstä ja lentokentän käytöstä. Myös viranomaiselta piti hakea luvat koulutukseen. Muilta osin kerho saattoi näiden kiemuroiden jälkeen jatkamaan vanhana alan toimijana: oli kalustoa, oli kokemusta ja toimipaikat.

Ongelmaksi tuli kuitenkin pian hyppymestari: kuten olin jo kerhoa perustettaessa ilmoittanut, aikani ei tule riittämään. Olin kuitenkin ainoa hyppymestari. Minulla oli vaikeuksia saada itsellenikin hyppyjä riittävästi, koska minun piti huolehtia oppilaista. Toista mestaria ei ihan helposti kerhoon saatu. Yksi kaveri oli Suomen Ilmailuliiton hyppymestarikurssilla, mutta hän ei läpäissyt kurssia.

Minut määrättiin tämän kaverin jatkoharjoittelun valvojaksi. Siitä tuli kuitenkin ongelmia, koska en hyväksynyt kaikkia hänen suorituksiaan. Kaveri piti omaa hyväksymättömyyttään jostain syystä minun vikanani, eikä voinut hyväksyä toimintaani. Mielestäni hän teki hyppymestariharjoittelussaan jatkuvasti virheitä, eikä halunnut hyväksyä saamaansa kritiikkiä.

Hänen hyppymestari-kelpoisuutensa saamisen epäonnistuminen hidasti paljon kerhon kehittymistä, koska toiminta tapahtui vain yhden hyppymestarin varassa, enkä voinut olla aina paikalle edellä kertomistani syistä. Meni jonkin verran aikaa, ennen kuin saatiin muita henkilöitä hyppymestariksi koulutettaviksi.

Vallitseva tilanne ei voinut olla vaikuttamatta negatiivisesti kerhon ennen niin hyvään henkeen.”

[Haastattelijan kommentti: kyseinen vuoden 1973 hyppymestarikurssi oli ilmailuliiton järjestämä toinen hyppymestarikurssi, jolla oli 14 oppilasta. HM-koulutuksen alkuvaiheeseen liittyen oppilaiden alkutaso oli kovin kirjava. Osin lähtötason puutteista, mutta myös kurssin menestyksen perusteella kurssinjohtaja **Pekka Karhumäki** esitti jatkotoimia kurssilaisille, jotka jatkotoimet LuKT hyväksyi kokouksessaan 20.7.1973: seitsemän kurssilaista sai suoraan LuKT:n puollon hakea hyppymestari-kelpoisuutta viranomaiselta ja yksi oppilaista hylättiin ja määrättiin oppilaaksi seuraavalle hyppymestarikurssille, jos aikoo jatkaa alalla. Loput kurssilaisista, joihin Sepon mainitsema henkilö kuului, joutuivat vaatimattomia kurssisuorituksia täydentääkseen suorittamaan hyväksytyksi LuKT:n määräämät lisäharjoitukset, nimetyt kokeneen hyppymestarin valvonnassa. Kyseessä ei siis ollut Seppo Kokkosen mielivalta tai kiusanteko.]

”Olin kerhon puheenjohtajana lupaukseni mukaan vuoteen 1974 saakka. Sen jälkeen osallistuin vielä koulutustoimintaan ja hyppäsin myös näytöshypyjä. Oma osallistumiseni kerhon toimintaan väheni kuitenkin koko ajan, kunnes lopetin hyppyurani 1979.”



Seppo Kokkonen (paljain päin) tarkastaa oppilaita ennen hyppyä Turussa 1974. Arto Mattila seisoo vasemmalla. Kuva: Martti Vieru

”Kerhon toiminta vakiintui ja se sai myös omat toimitilat Turun lentoaseman helikopterihallin taakse pitkän työn jälkeen muistaakseni vuonna 1974. Muutaman vuoden kuluttua kerhon parakki piti siirtää toiseen paikkaan kentän länsipäähän.

Kerhon kannalta tärkeä tapahtuma oli kerran vuodessa järjestettävä Oripään leiri. Lisäksi Oripäessä pidettiin jonkin verran viikonloppuleirejä. Kun aloitimme, kenttä ei ollut kummoissakaan kunnossa. Jouduimme raivaamaan mäntyjä kenttäalueelta. Muiden kerhojen väkeä ei hirveästi näissä hommissa nähty. Raivasimme kuitenkin koneille parkkitilat ja poikittaiskiitoradan.

Kun raivaukset oli saatu tehtyä, aloimme rakentaa parakkeja, koska niitä tarvittiin sekä majoitukseen että laskuvarjokaluston säilytykseen.

Kun leiritoiminta Oripäessä vakiintui, se oli kerholle aina vuoden ykköstapahtuma, johon osallistui yleensä hyppääjiä muista kerhoista.”

Tein aikanani kerholle koulutusohjelman, joka oli ensimmäinen laatuaan. Se oli kompakti yhdistelmä erilaisista koulutusohjeista.”



Oripäässä n. 1975. Arno Ylhä (vas. kyykyssä), Maurits Kouhia (seisoo), Olli Laatta, Harry Latvala, Seppo Kokkonen ja Martti Vieru.
Kuva: Martti Vieru

Tarinoita tai erityisiä tapahtumia hyppyuraltasi?

"Mieliinpainuvimman hyppyni suoritin Turun kaupungissa nuorison ilmailupäivänä 20.5.1971. Hyppykone oli Cessna 150, hyppykorkeus oli 1000 metriä. Maalialue oli Turun kauppatori. Minulla oli päävarjona PC, johon olin tätä hyppyä varten kiinnittänyt mainokset. Mainoksen kiinnitys oli ilmailumääräyksen LT5/70 mukainen. Hyppyyn oli ilmailumääräyksen mukainen lupa.

Kymmenen sekunnin vapaan pudotuksen ja aukaisun jälkeen totesin kuvun olevan keskeltä sekaisin hidastesukan, apuvarjojen ja toisen stabilisaattorin kanssa. Lisäksi kupu oli voimakkaassa pyörimisliikkeessä. Kuvun suorituskyvyn parantamiseksi ja pyörimisliikkeen lopettamiseksi suoritin voimakkaita vetoja sekä ohjauksapuloista että kantohihnoista, sakkasin ja tarkkailin korkeutta mahdollisen päävarjon irrottamisen ja varavarjon käytön varalta.

Riuhdomisen seurauksena stabilisaattori irtautui sotkusta, pyöriminen väheni ja muuttui ohjauksapuloiin hallittavaksi. Samalla totesin pääseväni jo ennalta suunnittelemaani varalaskupaikkaan Aurajokeen. Tässä vaiheessa korkeuteni oli 300 metriä. Päätin luopua varavarjon käytöstä, sillä koska tuulilinjalla oli vain korkeita kivitaloja ja puuskien voimakkuus oli 15 solmua, olisi sen käyttämisestä seurannut ilmeinen vaaratilanne. En myöskään pitänyt ajatuksesta tulla noin kaksinkertaisella vajoamisnopeudella varustetulla PC:llä kivikadulle.

Vaikka lopulta onnistuinkin pääsemään vajaan varjoni kanssa suunniteltuun varalaskupaikkaan Aurajokeen, ei laskeutuminen ja pelastautuminen joesta sujunut ongelmitta. Syöksyessäni jokeen jalkani iskeytyivät pohjamutaan. Olin avannut rintahihnan ja varavarjon toisen lukon jo ilmassa ja jalkahihnan lukot veteen laskeutuessani. Sain potkittua jalkani irti pohjamudasta, ponnistelin pinnalle pitäen kiinni varjoni istuinhihnasta pelastaakseni varusteeni.

Pinnalle päästyäni olin jo väsynyt ja lisäksi jalkani sotkeutuivat vedessä punoksiin. Painuin vähän väliä veden alle yrittäessäni saada jalkojani vapaiksi. Voimani hupenivat ja minun oli huudettava apuja valtavalla ihmisjoukolta, joka tuijotti kamppailuani korkealta joenpenkältä. Oletin avun tulevan pyytämättäkin, mutta näin ei tapahtunut.

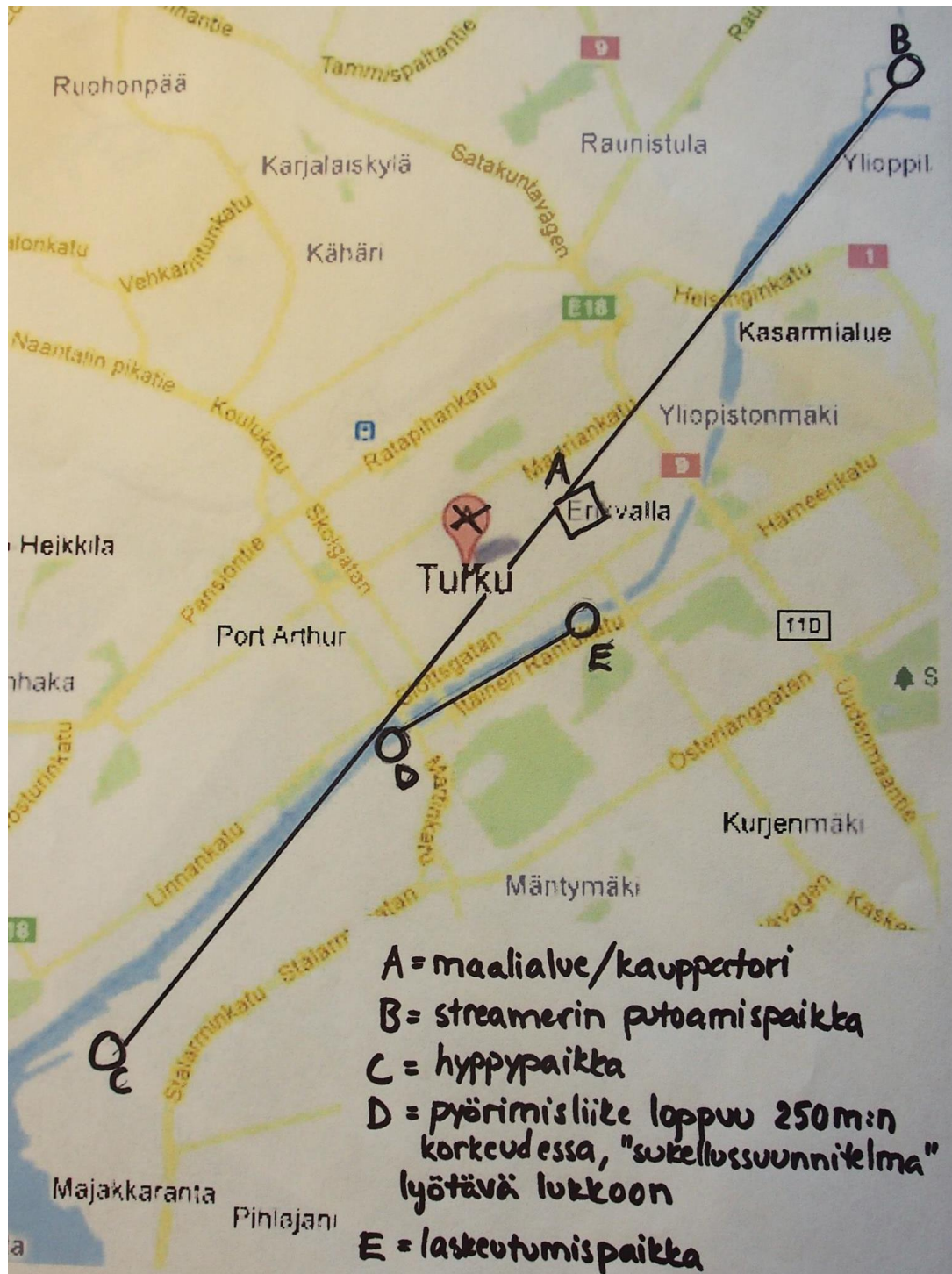
Kaksi hyvin pukeutunutta herrasmiestä kuitenkin laskeutuivat yhteen joen rantaa kiinnitetyistä moottoriveneistä, irrottivat yhden kiinnitysköysistä ja heittivät sen minulle. Olin pystynyt varjoineni räpiköimään noin 10 metrin päähän lähimmästä veneestä, johon voimani loppuivat. Nämä miehet päätyivät ehkä jopa pelastamaan henkeni. Happivajeessa jouduin palautumaan muutaman minuutin vedessä köyden varassa kelluen, ennen kuin ylösveto onnistui.

”Pakkolaskuni” Aurajokeen ylitti jopa kansainvälisen uutiskynnyksen ja vanhempieni kotona, jossa silloin asuin, puhelin soi yötä päivää. Lehtimiehet suorastaan ajoivat takaa minua ja muita TLK:n jäseniä. Jouduin selittämään tapausta lukemattomia kertoja.

Myös ilmailuliitto ja Ilmailuhallitus antoivat asiasta lausuntojaan ja jopa poliisi kuulusteli minua. Tapaus sattui sikäli ikävään aikaan, että vain noin kuukausi aikaisemmin nuori tyttö oli saanut surmansa laskuvarjohyppyonnettomuudessa, mikä lisäsi keskustelua laskuvarjohypyn turvattomuudesta sekä sääntöjen ja määräysten noudattamisesta Suomessa.

Ko. hypyn mainosarvo oli joka tapauksessa erittäin suuri, joka näkyi siinä, että seuraaville hyppykursseille oli jopa tungosta ja ainakin itselleni on jäänyt muisto yhdestä unohtumattomasta kokemuksesta, missä sekä yleisö että lehdistö saivat kunnon shown.

Oletan, että tämän Aurajokeen johtaneen hypyn vajaatoiminnan syynä olivat todennäköisesti edellisenä yönä Para-Commander Mark I:n stabilisaattoreihin kiinnitetyt mainosteipit, jotka jäykistivät varjokangasta huomattavasti ja se luultavimmin sotki aukeamisjärjestyksen. Stabilisaattorin aukesivatkin sisäänpäin ja hidastussukka kaksine apuvarjoihin onnistuivat kierohtämään punoksien välistä koko paketin ympäri lukiten kuvun keskiosan ja jättäen rimpuilun jälkekin vain noin puolet varjon pinta-alasta käyttöön. Varjon olimme pakanneet yhdessä Olli Henttisen kanssa saman päivän aamuna.”



Seppo Kokkosen laatima kaavio kuvaa hypyn vaiheet.

"Olen jonkin verran voinut yhdistää harrastuksiani. Olen hypännyt näytöshyppijä motocross-, moottorikelkka- ja RR-kilpailuihin Etelä-Suomessa. Erityisesti on mainittava näytöshyppy Pohjois-Suomessa moottorikelkkakilpailuihin Rovaniemellä ja useita kertoja Nuorgamiin Tenjoelle.

Nuorgamissa oli ensimmäisellä hyppykeikalla mielenkiintoinen tilanne, kun uloshyppypaikka oli Norjan puolella. Koneen ollessa hyppylennolla tuli siipikoneeksi NATO:n yhteyskone, kaksimoottorinen potkuriturbiinikone. Kone keräsi korkeutta "siipikoneena" hyppikorkeuteen

saakka. Norjalainen kone kiilasi hyppykonetta, eikä suostunut antamaan tilaa niin, että hypy olisi voinut tapahtua oikeasta uloshyppypaikasta. Pääsin lopulta oikeaan, koska laukaisin varjoni ”vähän alempana”.

Sponsorinani RR- ja moottorikelkkakisoissa toiminut **Markku Saarni** sai minulta syntymäpäivälahjaksi useana vuonna näytöshypyn hänen kesämökkisaarensa Rymättylän Pakinaisissa.

Olen hypännyt näytöshyppyyä nykyisen kotini lähellä sijaitsevan Naantalın kylpylän pihalle. Olen myös hypännyt tavaratalojen katoille, maanpuolustusjuhliin, jalkapallo-otteluihin, tanssilavojen katoille, messuille sekä myös muotinäytöksiin. Viimeksi mainittuun liittyy Para-Commander varjossani ollut ”Rönkä” mainos.

Isäni **Reino Kokkonen** oli reipas ja rohkea, sodassa kunnostautunut lääkäri, jonka fyysinen kunto oli edelleen hyvä. Hän oli myös tukenut laskuvarjohyppyharrastustani esimerkiksi ostamalla Para-Commander laskuvarjoni. Aavistin, että hyppykurssi voisi olla hänelle mieleinen syntymäpäivälahja. Niinpä hän sai lahjan vuonna 1972 aikoihin. Oli talvi ja kiitorata oli jäätynyt. Isäni hypy meni muuten hyvin, mutta jäätynyt lumivalli heitti jalat alta, jolloin nilkka murtui. Isä oli kuitenkin tyytyväinen saamaansa hyppyyn.

Kun isä myöhemmin täytti 70 vuotta, kysyin mitä hän haluaisi syntymäpäivälahjaksi. Hän pyysi jatkokurssin. Siihen en kuitenkaan enää suostunut. Ensimmäinen hyppylahja oli ollut äidilleni niin suuri shokki, että hän ei sitä voinut hyväksyä. Äitini sanoi jo ennen 60-vuotisjuhlahyppyä, että ei riitä, että itse olet täysin hullu ja on täysin väärin, että vedät vanhan isäsi hommiisi mukaan. En koskaan anna Sinulle anteeksi, jos isälle jotain sattuu.

Tästä syystä en voinut ajatella enää 70-vuotislahjahyppyä.”



”Tyttäreni **Saila Kokkonen** on myös hypännyt laskuvarjolla, mutta ainoastaan yhden tandemhypyn Australiassa. Tytär asui Australiassa vuoden. Hän hypäsi siellä kuusi benji-hyppyä saman päivän aikana ja sen jälkeen Väli-Amerikan korkeimman benjin Costa Ricassa, 143 metrin korkeudesta.”

Olit SIL:n laskuvarjourheilun keskustoimikunta LuKT:ssa 1968 ja vuosina 1971 – 1974, mitä muistat tästä työstä ja ajasta sekä SIL:n ja kerhojen yhteistoiminnasta yleensä?

”Mielestäni LuKT:n toiminta oli tärkeää harrastuksen kehittämisen ja valvonnan takia. Homma meni koko ajan eteenpäin harrastuksen kehittämisen kanssa. Sinä aikana, kun kuuluin LuKT:aan, ei onneksi sattunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia.

LuKT:n aikanani laadin toimintaohjeet kentille, joilla harjoitetaan laskuvarjourheilua yhdessä muiden harrasteilmailun lajien kanssa.

Mielestäni SIL on tärkeä organisaatio, jonka toimintaan olen tutustunut laskuvarjourheilun ohella myös eksperimentaalisen toiminnan ja moottoripurjehtija-lentotoiminnan kautta.”

Tunnetko nykyistä laskuvarjourheilua? Onko Sinulla jotain kommentteja siitä?

*”Oma poikani **Sauli Kokkonen** on käynyt NOVA-hyppykurssin, mikä mielestäni ei tule korvaamaan laskuvarjohypyn alkeiskurssia. Se on vaihtoehtona rankka, eikä sovi kaikille. Lisäksi se on kallias. Mielestäni oppilas maksaa turhasta. Mielestäni ensimmäisten hyppejen pitää olla pakkolaukaisuhyppyjä. Esimerkiksi oma kerhoni TLU on alkanut uudelleen järjestää ”naruhyppykurseja”, joka on mielestäni hyvä tapa toteuttaa matalamman kynnyksen aloitusvaihtoehtoja.*

On olemassa paljon hyppääjiä, jotka tulevat kursseille putoamisen ja varjoilun takia ilman halua hypätä korkealta vapaata pudotusta. Oman poikani seuraaminen osoitti, että kovin on hankalaa ja kallista. Hyppymestareiden saaminen oli myös ongelma. Toinen ongelma oli konekapasiteetti, koska yksi oppilas tarvitsee kaksi hyppymestaria, jonka vuoksi yhden hypyn suoritus vie koneesta kolmen hyppääjän paikan.

Erittäin positiivinen asia ovat uudet, hyvin ohjautuvat alkeisvarjat, joilla ei pysty tekemään vaarallisia ohjausvirheitä.

Olen tyytyväisyydellä seurannut Turun Laskuvarjourheilijoiden toimintaa ja kehitystä laskuvarjokerhona ja ajatukset aina silloin tällöin palautuvat toiminnan alkuvaiheisiin ja matkan varrella sattuneisiin tapahtumiin. On se hienoa käydä siellä!”



Seppo Kokkonen kotonaan Naantalissa 14.2.2019