

Päreen

Värettä

Suomalaisen laskuvarjourheilun maahantuoja ja uranuurtaja Kavo LAURILA on itse asiasta kuultuna, pyynnöstä todistanut, kuinka tämä meille niin rakas paraurheilu oikein sai alkunsa täällä Härmlandin perukoilla. Seuratkaamme Kavoa matkalle historian hämäryyteen.

(EK)

Teksti Kavo Laurila

Hypätty oli aikojen sivu. Myös Suomessa. Kunnia varhaishyppääjille. Urheilumuotoa siitä ravettiin pakertamaan. Eli. Päreellä sujui ja luonnisti kunnes öljylamppu toi lisätarkkuutta laskuihin. Mutta mitä niistä tuonnoisista puhumaan. Kun alussa ei tapahtunut yhtään mitään. Sen jälkeen sitten vain hyvin vähän. Nyt vasta ja sen sijaan sattuu ja tapahtuu enemmän ja enemmän. Kun keksivät sähkövalaistuksenkin, jonka loimussa onnistuu vaikka relatiiviyöskentely.

Oikeassa olivat kun tikulla uhkasivat silmään sitä, joka menneen talven vähäisiä lumia kaivelee. Ovat sulamaan ehtineet. Kaiken lisäksi yhdeltä istumalta tulee yhdenlaisia muistikuivia ja toiselta toisenlaisia. Pitäisikö opetella vanhalla iällä vielä istumaankin - siinäkö kaivossa johon kannettu vesi tyystin katoaa eivätkä märkinä pysy ainakaan korvantaukset. Mitä häh.

Onnellisia ne, joiden kiinnostus osuu yhteen ja harvaan asiaan, vaikka ensin ilmailuun mutta sen jälkeen sen yhteen alalajiin. Paha sillä, jonka uteliaisuusrasite kohdistuu monen lentämisen ilmiön puoleen. Olin jo hajaharrastanut lennokkia, purje- ja moottorilentoa. Olin myös harjoittanut yhtä muuta itsenäisenä ilmaulun alalajina pitämäni ajan- ja voimaviihettä. Olin kirjoittanut ilmailuaiheisia artikkelilaita mm. Ilmailuun 1950-luvun toiselta puoliskolta lähtien. Tämä muoto tuntui tarjoavan herkumahdollisuuden kaikenkaltaisiin aiheisiin, joilla oli mitä milloinkin tekemistä lentämisen kanssa. Artikkeliluettelostani - lie



ainoa luotettava logi lento- ja hyppypäiväkirjan ohella - huomaan sanailleen 20-minuuttisen esityksen elokuussa 1966 oivallisenä otsikkona 'Hyppy tyhjyyteen'. En muista enää jutun sisältöä. Sen sijaan kyllä muistan keränneeni ja läpikäyneeni kaiken aiheesta saatavissa olevan aineiston, mitä Suomen eri kirjastojen teoksista ja muista lähteistä suinkin löysin. Kolmeen Ilmailuun, jotka ilmestyivät 1959 ja 1960 alussa, tuntui kehäytyneen nelisenkymmentä kirjasivullista laskuvarjo-otsikoista: historia, sodan pyörteissä, yksi muoto urheiluilmailua. Turhantuntuista tarinaa tämä kellastuneista kirjoituksista puhuminen, mutta tässä yhteydessä kuitenkin merkityksellistä. Sillä. Joka kynään tarttuu se puhelimeen sortuu ja molempia katu katumasta päästyään. Viimeisen artikkelin loppuun olin virittänyt koukun: "... ovat urheita ulkolaiset; löytyisiköhän Suomessa sinapinsiemenenkään vertaa ..." Otti ja soitti seuraavana ja päivänä Kuusiston Onni tokaisten syytteliäästikin: "Kyllä kiinnostusta ja joukkoakin olisi, jos vain joku tokenisi moitesanoistaan tekoihin." Tai jotakin siihen suuntaan. Selvää usutusta ja yllytyshulluttelua. Hyi olkoon.

Siitäkös sitten ilmoitus silloisen **Skandinavian** suurimpaan Ilmailu-lehteen: Perustava kokous uhoilussa. Sakeni Ilmailuliiton Mannerheimintien tuvat täyteen nuorta miestä ja viisaampaakin (!) - kuten Nestorin omia vuosia lähentelevä Kaj Hagelberg vastaperustettuine LJK-kokemuksineen ja hengentarpeineen, joiden urheiluhypyn suuntaan ja vapaaseen pudotukseen kääntymistä heti uumoilin ja mielessäni penäsin. →

Kun oli perustamaan ruvettu, manattiin uusi uljas maailma isommissa kehyksissä eli Suomen puunjalostusteollisuuden hallituksen koustiloissa tuossa toukokuun lehtikorvasvaiheessa.

Syntyi Suomen Laskuvarjokerho.

Kaikki vähänkin järkevät yhdistysihmiset matkustavat perustamisen jälkeen kiireesti ja kauas, ison osan alkutoimia muille jättääkseen. Keksin lähteä muutaman viikon sisällä yli puoleksi vuodeksi varmuuden vuoksi aina USA:han asti. Sikäli oli karttalehdistö otollista, että sylkytti sydäntä yhden elämän ensimmäinen ja kaksi seuraavaa hyppyä itärannikolla, ja melkoisesti tutustumista keskuksiin ja niiden toimintaperiaatteisiin myös länsirannikolla. Kesällä ja syksyllä 1960. Rahaa ei vain valitettavasti riittänyt useampaan loikkaukseen Amerikoissa.

Ei ollut varjokalustoa Suomessa. Ei ollut konetta. Ei hyppymestaria. Vain halut ja huulet. Sitä järjestön kokoamispuuhaa riitti tosin moneksi kuukaudeksi. Yhtenäistämisen tärkeimmäksi toimenpiteeksi muodostui mielestäni oma ajamani hajoittaminen. Olisi muuten tullut liian vaikeaksi hallita. (Vertaa Englannin imperiumiin: hajoita ja hallitse!)

Nimittäin muutamat nuoret intomielet halusivat nimelle katetta, eli Suomen Laskuvarjokerhon saman tien koko 337.000 km² plus ilmatilan kattavaksi. Paikallisten osastojen ohjaus, hallinto ja vastuu olisi kurottunut pääkaupunkiin. Ruotsalaiset näin tekivät ja tehnevät vieläkin; rautaisia kun ovat. Meidän rahkeemme ja mielenlaatumme eivät olisi eivätkä tulisi siihen riittämään. Näin ajattelin ja ajoin asian, enkä sitäkään kadu.

Länsimaailman pisimmälle oli alan riemut viety Ranskan rakkaassa valtakunnassa. Kirjoittelin ministeriöihin ja hankin Gallian valtion tarkassa hallinnossa olevaan Biscarossen laskuvarjokouluun, ellei sanottaisi yliopistoon, kouliintumismahdollisuuden. Niin käytännössä, kuin pääsyn heidän erittäin rikkaille teorian oppikirjalähteillensä - jokaista tietoisuuvihkoa ei ole ehkä vieläkään tullut aukaisuksi!

Lokakuussa 1961 lohkesi kahdessa päivässä viisi pakkolaukaisua Biscarossessa sekä avautuivat ministeriön koulutusosaston ovet ja vielä moni annos uteliaisuuden tyydytystä lehtoreitten kanssa puhetuntumalta.

Hyppy numero yhdeksän näkyy merkityn lentonäytöshyppyksi Lohjanjärvellä maaliskuussa 1962. Oli paha pakkanen ja ensimmäinen itsekaukaisu, mistä ei suurin selittäminkään kointunut hyötyä toukokuun toisella yrittämällä Biscarossessa. Kolme viikkoa oli kurssin pituus, eikä pakkolaukaisuista päässyt ennen kuin oli Ranskassa hypätyn pakkolaukaisun määrä 12. Siihen aikaan oli valtion lakina 15, josta siis hitunen kuitenkin tingittiin. Kaikkiaan kertyi siellä 22 hyppyä, joista viimeiset 10-sekuntisia.

Ammennettu mahdoton viisaus purkautui hiltittömästi valtoimekseen Kajaanin juhannusjuhlien näytöshyppystä siitä nykyisestä Pilatus Porterista, jonka ensituleminen oli siten 22.6.1962.

Ranskan oppeja jaettiin uskollisille, urhoollisille ja paljon kärsineille, eli isänmaan ja SLK:n ystäville. Kaksi kapeata vuotta olivat muutamat kurotelleet suu kiviä vaan kieli pitkänä. Teorian koulutusta, pakkauksen opettelua ja kaatumisharjoituksia oli uskoon toimiteltu, kunnes heinäkuussa saivat ensimmäiset kyytiä Malmilla hyppymestarilta, jonka näytöt ja kokemus olivat upoujoa luokkaa.

Muistan konepulan. Muistan kerhon kontulle sinä vuonna kasaantuneen yhteensä 22 hyppyä, joista huomaan 9 koristavan omaa hyppypäiväkirjaani anno 1962. Siinäkin oli mukana syyskuinen näytöshyppy - yhdessä Pena Mäkelän kanssa, maa-avustajana mm. Antero Takka-kala - Helsingin uuden lentoaseman oliko jonkinlainen vihkiminen tai ainakin ensimmäinen suuri lentonäytösjuhla. Se sisälsi mm. toisen erittäin tärkeän korkeushyppääjän UKK:n harvinaisen yksityiskohtaisen haastattelun, joka purkittui saman tien radioon ja taivaalle illan uutisten yhteydessä. Radiotoimittajan ainoa tehtävä oli pidellä toisella kädellä mikrofonia tasavallan päämiehen suun edessä; kysymyksiä suoltui mahtava määrä ja vastauksia kait lähes yhtä paljon.

Siitähän se sitten. Näkyi jo helmikuussa 1963 ryhdytyn hyppymestaroiteihin. Omia loikkauksia on kirjoissa ja kantimissa tasan 50 sinä vuonna eli enemmän kuin oli merkintöjä vuoden alussa. Olin ainoa hyppymestari, joten Suomen laskuvarjourheilun senvuotisen kokonaishyppyluvun saanee kertomalla noin kolmella.



Enimmäkseen pöllähti Malmin taivas, mutta ne historiantärkeät Jämijärven ensikurssit toimiteltiin kesäkuussa ja näkyy olleen hyppymestaroitua elokuussa myös Utissa.

Konekirjavuus jatkui. Vuoden alussa Piper Caribbean, sitten Pilatus Porter, Cessna 170 ja 195, jopa 140 ja Piper Colt sekä Utissa Fairchild ja Malmilla välillä ensimmäinen helikopterihyppykin Bell-47:stä.

Varjokalusto valui enimmäkseen USA:n armeijan ylijäämävarastosta. Mukaan tuli myös Tandefeltin lahjoittama Kohnke Sport ja Grönbloomilta rukoiltu EFA 653.

Ei kai siinä sen enempää alkukertomista olekaan. Vuoden 1964 omien hyppysten luku oli laskenut 35:een, joten hyppymestareita on täytynyt olla jo useampia. Lisäoppia Ranskasta hain seuraavan kerran vasta huhtikuussa 1966 Biscarossesta (31 hyppyä) sekä elokuussa 1967 Gaillac'ista (33 hyppyä). Viimeksi mainittuun raahasin Ranskan läpi edestakaisin kolme omaa PC-luokan päävarjoa ja vara-varjon. Ei koskaan enää.

Mokomat muistilastut eli päreet on kuorittu oman hyppypäiväkirjan puunrungosta. Merkinnot antavat jo mainitun lisäksi vain oleellisimman ihmistiedon eli lentäjän nimen! Jos toisen kerran päästetään pärettä vuolemaan, niin täytyy etsiä tai pyytää vanhoja hyppysten ja hallituksen kokousten kerhopöytäkirjoja tai muuta tiedonvartta, jotta saataisiin esille muitakin varjohenkilöpoimintoja ellei muuten, niin jakamaan sitä suunnatonta esihistorian kunniaa - vaiko syyllisyyden ankaraa painolastia kaiken pahan alusta ja juuresta.

Vaan ainakin yksi on ilonaihe. Oli sentään hyvä, että kirjoitin kimmokeartikkelin laskuvarjoaiheesta, enkä esim. lihasvoimin liikuteltavista ihmelaitteista... Sitä voisi nimittäin jäseniltään muistuttaa orang-utangia tai vähintään simpanssia... En oikein usko, että kuitenkaan sormen kynsillä kylkeä vielä raaputteleisin ja sanoisin ugh, ugh... Vaikka tekeehän jo Spedekin... niin ja jos itse tekisin, niin tekisi kait Onni Kuusisto ja muutama muukin... kaikella kunnioituksella...

□