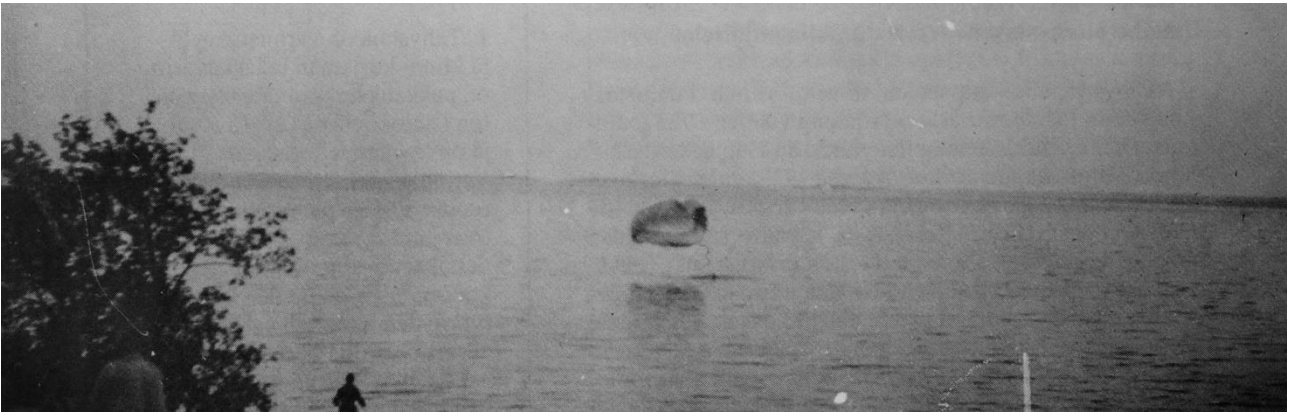


LASKUVARJOLLA SUOMESSA



Ensimmäinen laskuvarjohyppy itsenäisessä Suomessa 2.7.1920: Ruotsalainen reservin luutnantti Raoul Thörnblad laskeutumassa mereen. Kuva: Ilmavoimat.

Aikakausi 1400 – 1959

LASKUVARJOURHEILUN ”ESIHISTORIAA” – MEILLÄ JA MUUALLA

”Esihistorian” määritelmä

Tässä historiakirjoituksessa laskuvarjon ja laskuvarjourheilun esihistoriaksi kutsutaan **Leonardo da Vincin** 1400-luvusta alkanutta ja Suomessa vuoteen 1959 päättyneitä ajanjaksoja. Jakson alkamista voi perustella sillä, että da Vincin 1495 laatimat luonnokset olivat ensimmäinen konkreettinen, todellinen, dokumentoitu ja toteuttamiskelpoinen esitys laskuvarjosta teknisenä laitteena. Näillä suunnitelmilla on suora yhteys toimintakelpoisen laskuvarjon syntyyn.

Ajanjaksoa kutsun laskuvarjourheilun esihistoriaksi siksi, että laskuvarjohyppytoiminta siviilipuolella oli luonteeltaan kokeellista toimintaa ja myös sirkustemppeujen esittämistä. Hyppytoiminta ei sotilashyppytoimintaa lukuun ottamatta ollut järjestelmällistä, kontrolloitua urheilua ennen lajin hyväksymistä urheilumuodoksi muiden ilmaurheilulajien joukkoon.

Kansainvälinen ilmailuliitto Fédération Aéronautique Internationale – FAI hyväksyi laskuvarjourheilun yhdeksi harrasteilmailumuodoksi vuonna 1948. FAI:n jäsenvaltioissa hyväksyntä tapahtui hieman eri aikoihin ja siihen liittyivät laskuvarjourheilun harrastajaorganisaatioiden luominen, keskusorganisaatio ja siihen liittyneet yhdistykset. Kehittyneissä länsimaissa tällaisia kansallisia laskuvarjourheilun organisaatioita alettiin laajemmin perustaa 1950-luvun alussa.

Suomessa järjestyneen laskuvarjourheilun voidaan katsoa alkaneen ensimmäisen laskuvarjokerhon perustamisesta vuonna 1960, joka merkitsi edellä kuvattua ”esihistoriallisen ajan” päättymistä ja järjestelmällisen, kansallisten sääntöjen tai säädösten mukaisen laskuvarjourheilun alkamista. Suomen osalta ”esihistoria” tämän jaon mukaan kesti vuoteen 1959 saakka.

Yhteenveto aikakaudesta 1400 – 1959

Da Vincin keksintöpakista alkoi laskuvarjon tekninen kehitys. Alku oli verkkainen. Da Vincin jälkeen seuraava dokumentoitu laskuvarjon käyttöön liittyvä merkittävämpi tapahtuma oli lähteestä riippuen vuonna 1595 tai 1617. Tällöin **Fausto Feranzio** kertoi hypänneensä tornista kankaalla päällystetystä puukehikosta rakennettua laskuvarjon avulla. Jos tarina on tosi, niin kuin monien lähteiden mukaan voidaan uskoa, Feranzio säilyi tapahtumasta hengissä, koskapa hän pystyi sen jälkikäteen dokumentoimaan. Kunniata ensimmäisestä ihmisen suorittamasta laskuvarjohypystä ei kuitenkaan suoda herra Feranziolle, koska BASE-hyppäjä ei tässä tarkoituksessa lasketa ...

1700-luvulla alkoi jo tapahtua hieman enemmän. Palloilmailun kehittymisen myötä saatiin sopiva alusta erilaisille laskuvarjokokeiluille. Pääosin kokeiltiin pudottamalla painoja erimuotoisten laskuvarjostinveikottimien avulla. Kokeilujen perusteella alettiin tutkia asiaa koe-eläinten avulla. Eläinsuojeluorganisaatiot olivat vielä kehittymättömiä, joten asiaan ei tiedetä kenenkään puuttuneen. Siispä kanat, lampaat ja possut saivat vapaasti tutustua uuteen hienoon ilmailumuotoon. Olivat siis niitä varsinaisia uranuurtajia ja pioneereja. Toivotavasti saivat siitä yhtä upeita kokemuksia, kuin me myöhempien aikojen putoajat. Ihminen ei siis ollut ensimmäinen laskuvarjohyppääjä.

Koe-eläintestien jälkeen ihminen, lopulta vuonna 1797, uskalsi kokeilla uutta vempettä itse. Ranskalainen **Jaques Andre Garnerin** oli se ensimmäinen. Tapahtumapaikka oli Pariisi. Tämä käynnisti näytös- ja sirkushyppytoiminnan, jota jo 1800 – luvulla tehtiin kaupallisesta ja ansiotarkoituksessa. Laskuvarjojen kehitys jatkui edelleen, uhrejäkin tuli, niin kuin aina uusissa korkean riskin lajeissa.

Moottoroidun lentokoneen keksiminen ja ensilento vuonna 1903 sekä vain kahdeksan tai yhdeksän vuotta sen jälkeen tapahtunut ensimmäinen laskuvarjohyppy lentokoneesta vuonna 1911 tai 1912 herätti kiinnostuksen näiden kahden välineen yhteiskäytöstä: laskuvarjon käyttömahdollisuus pelastusvälineenä lentokoneessa. Ensimmäinen maailmansota antoi mittavan sysäyksen laskuvarjon ja laskuvarjohyppytoiminnan kehittämisessä. Laskuvarjosta kehittyi nopeasti varteenotettava pelastusväline lentokoneisiin mutta myös joukkojen siirroissa käytettävä väline eri maiden armeijoiden käyttöön.

Pohjoismaihin laskuvarjohyppy lentokoneesta saapuivat lähes samaan aikaan: 1919 – 1921. Toiminta liittyi alkuvaiheissaan enimmäkseen sotilaiden hyppyihin sotilaskoneista. Suomessa siviilejä ei nähty laskuvarjoilemassa ennen 1930-lukua – ja silloinkin vain harvakseltaan.

1920- ja 1930-luvuilla laskuvarjolla hyppäämistä leimasi vielä pitkään huimapäiden kokeilu ja sirkushyppääminen erilaisten tilaisuuksien - maatalousnäyttelyistä ilmailutapahtumiin – vetonaulana. Suurin osa ilmailutapahtumista ennen toista maailmansotaa oli Suomen Ilmapuolustusliiton (SIPL) järjestämiä. Näissä tilaisuuksissa paitsi luotiin maanpuolustushenkeä, myös kerättiin maanpuolustukselle ja maanpuolustustyötä tekeväle SIPL:lle varoja. Hyppääjät olivat 1920 –luvulla sotilaita, mutta 1930 – luvulla joukkoon soluttautui myös yksi siviili (puolustusvoimien siviilityöntekijöiden työtehtäviin liittyviä hyppyjä ei tässä lasketa).

Suomessa tilanne jatkui tällaisena 1940-luvun jälkipuoliskolle saakka. Sodan jälkeen vuodesta 1946 alkaen laskuvarjohyppäjä käytettiin yhä enenevässä määrässä erityisesti lentonäytösten, mutta myös eräiden muiden tilaisuuksien vetonauloina. Nyt näytöshyppy Suomessa olivat siirtyneet lähes kokonaan siviilien hoitoon. Näin siviilitkin Suomessa keksivät laskuvarjon – siis näinä aikoina vielä pelkäksi pelastusvälineeksi suunnitellun välineen – ja alkoivat huvittomasti käyttää sitä huvittelutarkoituksiin.

Näkyvintä ilmailutoimintaa Suomessa perustamisestaan lähtien järjestänyt ja esitelty SIPL jouduttiin lakkauttamaan sodan jälkeen osana rauhansopimuksen ehtoja (puolisotilaallinen järjestö). Lakkauttamiseen liittyen Suomen Ilmailuklubi muutti vuonna 1945 nimensä Suomen Ilmailuliitto ry:ksi (SIL), joka otti hoitaakseen harrastusilmailun keskusjärjestön tehtävät Suomessa.

Sodan jälkeen siviili-ilmailua alettiin vähitellen herättää henkiin. Siihen liittyen SIL järjesti vuosina 1946 – 1954 varainhankintatarkoituksessa ympäri Suomea lentonäytöksiä, joissa laskuvarjohyppy olivat huimapäisten taitolentoesitysten ohella näytösten kohokohtia. SIL:n lentonäytöskokoonpano nimeltään *”Pilvien Huima pääät”* kiersi vuosina 1950 – 1954 ympäri Suomea – laskuvarjohyppääjät mukanaan. SIL:n näytösaikakauden tunnetuimpia hyppääjänimiä olivat **Anneli ”Luumu” Linna** (sittemmin Penttilä), **Viktor Andro (Androsoff)**, **Jukka Rautamäki** ja **Raimo Aulio**.

Näihin aikoihin ei Suomessa vielä ollut urheiluhyppyihin suunniteltua hyppykalustoa, joten hyppy tapahtuivat pelastuskäyttöön suunnitelluilla – useimmiten istuinvarjoilla. Niitä kuitenkin saattoi hyppääjällä olla kaksikin, ainakin näytöksissä jonkin verran esitetyillä kaksoishyppyillä. Varavarjoja ei pelastusvarjoihin yleensä voinut kiinnittää, eikä sellaisia olisi ollut saatavillakaan. Poikkeuksesta kertoo kuitenkin valokuva vuodelta 1931. Siinä Suomen Kuvalehteen kirjoittanut toimittaja **Yrjö Rauanheimo** istuu lentokoneen ovella vuonna 1931 päävarjo selässään ja varavarjo – tai ainakin toinen laskuvarjo rinnallaan.

Suomen Ilmailuliitolla ei ollut erityisiä laskuvarjohyppäjien koulutus- tai turvallisuusohjeita. Viranomaisellaan ei ollut laskuvarjohyppytoimintaa koskevaa ohjeistusta, mutta hyppy olivat luvanvaraisia: lupia haettiin 1937 perustetun kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosastolta – tuttajen kesken *ilmailuosastolta*. Hyppynäytöksiin osallistuvat saattoivat saada aikaisemmin hypänneiltä henkilöiltä lyhyen briefauksen, kuinka uloshyppy on syytä tehdä ja missä asennossa laskuvarjo laukaistaan. Hyppy olivat itselaukaisuhyppäjä.

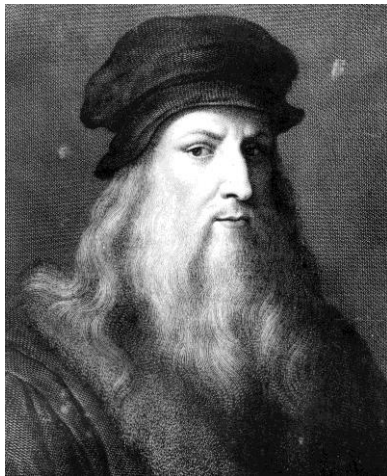
Tarkkaa tietoa Suomen vuotuisista hyppymääristä tänä esihistoriallisena aikana ei ollut. Tiedetään kuitenkin, että Jukka Rautamäellä oli ainakin yli 90 hyppyä, Auliolla hieman yli sata, Androlla vajaa viisikymmentä ja Anneli Linnallakin yli neljäkymmentä. Sen lisäksi oli muutamia kymmeniä henkilöitä, joilla hyppykokemus jäi muutamiin hyppyihin.

TAPAHTUMIA ”ESIHISTORIALLISENA” AIKANA

Väitetään, että jo muinaiset kiinalaiset ja kenties myös muut Aasian kansat olisivat huvitelleet hyppäämällä korkeilta paikoilta sateenvarjon tapaisilla vekottimilla. Näyttö siitä on jäänyt heikonlaiseksi, joten ei niistä tässä – Suomen laskuvarjohistoriaan painottuvassa teoksessa - sen enempää.

Luokaamme siis silmäys laskuvarjon ja laskuvarjohyppyjen varhaiseen kehitykseen sen ymmärtämiseksi, mikä siinä oikein kesti, ennen kuin siitä saatiin se hieno laji, jonka parissa Suomessakin kymmenet tuhannet ihmiset ovat sen eri vaiheissa saaneet sykähdyttäviä kokemuksia.

Setä Leonardo – keksijä ja yleisnero vailla vertaa



Leonardo da Vinci (1452 – 1519) oli paitsi mainio maalarimestari, myös monipuolinen keksijä, jonka neroudelle ei edes itse Pelle Peloton vetänyt vertoja.

Leonardo da Vinci suunnitteli monenlaisia koneita ja laitteita, helikopterista laskuvarjoon. Hän ei kuitenkaan tietävästi itse kokeillut laitteita, joka saattoi olla siunaus jälkipolville, koskapa hän eli noiden aikojen keskiarvoon verrattuna korkeaan

67 vuoden ikään, jatkaen monipuolista tuotantoaan lähes loppuun saakka.

Vaikka Leonardille on annettu kunnia ensimmäisen toimivan laskuvarjon suunnittelusta, on joku hänen tuntemattomaksi jäänyt aikalaisensa 1470 – luvulla piirustellut kuvan, jossa oli kartion muotoinen kupu tuettuna pysymään avonaisena kahden ristissä olevan puutangon avulla. Laskuvarjon käyttäjä oli piirretty roikkumaan puuristikosta. Hänellä oli kuitenkin varmistuskiinnitys kuvun helmasta vyötäisille.

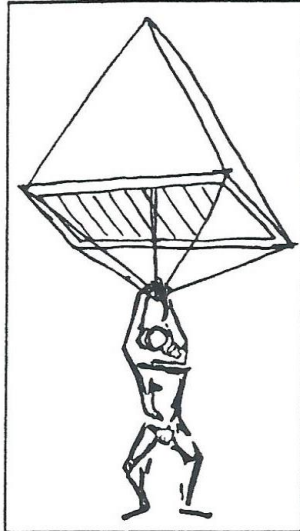
Kuvassa esitetty kupu oli kuitenkin toivottoman pieni ja olisi enintään vakauttanut vapaapudotusasentoa jarruvarjon (”drogue”) tapaan. Toivotavasti kukaan ei kokeillut laitetta

Noin vuoden 1485 aikoihin Leonardo hahmotteli kehittyneemmän version, jossa kuvun koko näytti olevan paremmissa suhteissa hyppääjän painoon. Da Vincin laskuvarjo oli hahmotelma pyramidin muotoisesta laitteesta, joka oli tuettu alaosastaan puukehikolla.

Leonardon suunnittelemaa laskuvarjoa kokeiltiin 515 vuotta myöhemmin

Vaikka Leonardo itse ei välinettään aika- eikä muidenkaan kirjojen mukaan kokeillut, teoria tutkittiin myöhemmin ja todettiin toimivaksi. Laskuvarjoa kokeiltiin 26.6.2000 hypyllä kuumailmapallosta Etelä-Afrikassa. Hyppy tapahtui Krugerin luonnonpuiston alueella. Laskuvarjo oli valmistettu Oxfordin yliopiston da Vinci - asiantuntijan professori **Martin Kempin** ohjauksessa, mahdollisimman tarkoin alkuperäisten piirustusten mukaisesti ja alkuperäistä vastaavista materiaaleista. Valmistustyöstä käytännössä vastasi suurelta osin ruotsalainen – suomensukuinen - hyppääjä **Katarina Ollikainen**. Valmistuttuaan varjo painoi 86 kiloa, joten sen kokeiluun liittyi vissejä rajoituksia. Maahantulo saattaisi olla haastava, joskin kuvun tukahduttaminen voisi kuitenkin olla melko helppoa ...

Laskuvarjo nostettiin taivaalle kuumailmapallon alapuolelle sidottuna. Se vapautettiin 2948 metrin korkeudessa. Varjo vajosi vakaasti, alkuvaiheessa 3,45 m/s, kunnes 2331 metrin korkeudessa vajoaminen kiihtyi nopeuteen 4,4 m/s, josta se hiljalleen kasvoi 4,8 metriin/s. 991 metrin korkeudessa hyppääjä, englantilainen **Adrian Nicholas**, irrottautui da Vincin luomuksesta ja laskeutui loppumatkan nykyisin tavanomaisemmalla patjavarjolla. Leonardon keksintö oli kokeiltu ja käyttökelpoiseksi havaittu!



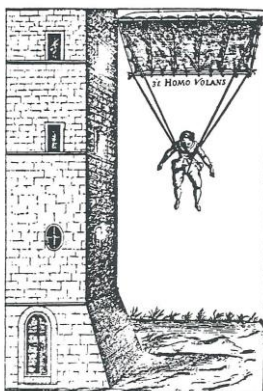
Leonardo da Vincin luonnos noin vuodelta 1485

Adrian Nicholasin hypystä on myös tehty televisio-ohjelma, joka on esitetty ainakin Ruotsin TV:ssä ja tiede-keskus Heurekassa Vantaalla. Da Vincin luonnosten mukaan tehty kupu näytti kovin kookkaalta verrattuna sen ympärillä pyöriinisiin patjavarjoihin

Svensk Fallskärmsport 5/2000 (1,
Sport Parachuting as Olympic Sport/FAI, n. 1994
James R. Greenwood: The Parachute; from balloons to skydiving (New York: E. P. Dutton & Co., Inc.1964)(16)
Stig Kernell: Hopp i nöd och lust (Svensk Flyghistoriska Förening, 1997)(s. 3)
Dan Poynter: The Parachute Manual (Parachuting Publications 1977)(Chapter 5.006)
https://en.wikipedia.org/wiki/Parachute#Early_Renaissance 17.11.2015
Eero Kausalainen 17.11.2015
Lauri Oksanen 10.1.2017

Ensimmäinen BASE-hyppy?

Da Vincin piirosten innoittamana **Fausto Feranzio** suunnitteli laskuvarjon, joka muodostui kankaalla verhoilusta puukehikosta ja siihen kiinnitetyistä kantopunoksista. Dan Poynterin mukaan Feranzio olisi hypännyt [ensimmäisen tunnetun BASE-hypyn] Venetsiassa olevasta tornista joko vuonna 1595 tai 1617.



Feranzio/Vrancic: "Homo Volans"

Toisen lähteen mukaan hyppääjä olisi ollut kroatialainen **Faust Vrancic**. Ilmeisesti kyseessä on sama henkilö, koska tapahtuman kuvaus ja henkilön nimikin ovat jokseenkin samat. Toisessa lähteessä hyppyvuosi olisi ollut 1617 ja Vrancic olisi julkaissut teoksen "*Machinae Novae*", jossa hän kuvailee kuutta edistyksellistä teknistä laitetta, joiden joukossa on hänen suunnittelemansa laskuvarjo. Hän kutsui laitetta nimellä "*Homo Volans*".

Näiden tietojen perusteella voimme olla jokseenkin varmoja, että BASE-hyppyjä eivät keksineet myöhempien aikojen kuuluisuudet **Carl Boenish** tai **Jorma Öster**. Hyppyjä siis on tehty jo yli 350 vuotta sitten. Kunnia hyppylajin nimeämisestä

voitaneen kuitenkin suoda Boenishille ja hänen lähipiirilleen. Myöhempien aikojen tutkijat eivät kuitenkaan ole hyväksyneet Feranziota ensimmäiseksi laskuvarjohyppääjäksi. Siitä kunnian sai paljon myöhemmin ranskalainen heppu.

Dan Poynter: The Parachute Manual (Parachuting Publications 1977)(Chapter 5.006)
<http://inventors.about.com/od/pstartinventions/ss/Parachute.htm#step1> 11.12.2015

Laskuvarjokokeilu Ranskassa 1700-luvun lopulla

Ilmeisesti ensimmäinen merkittävämpin julkisuutta saanut laskuvarjokokeilu tapahtui Ranskassa vuonna 1783. **Louis Sebastian Lenormand** kehitti ja kokeili laskuvarjoa pudottamalla sen Montpelierin säähavaintotornista. Siitä, että hän itse olisi hypännyt sillä, ei ole todisteita.

Joseph Montgolfier kopioi Lenormandin laskuvarjon ja pudotti sillä lampaan 30 metrin korkuisesta tornista Avignonin Papal Palacesta. Samalla lampaille kertyi tässä toiminnassa näihin aikoihin merkittävä ja ennenkuulumaton kuuden laskuvarjohypyn kokemus. Herra Montgolfier väitti Lenormandin laskuvarjokeksintöä omakseen, kuten myös eräät muut aikalaiset. Asia on jäänyt selvittämättä ja nyt mahdollinen tuotannollisten tai patenttioikeuksien loukkaaminen lienee jo vanhentunut.

The Sky People, A History of Parachuting, Peter Hearn, (Airlife Publishing, UK, 1990)
<http://inventors.about.com/od/pstartinventions/ss/Parachute.htm> 11.12.2015

Ensimmäinen ”kokoontaittava” laskuvarjon kupu

Laskuvarjotekniikan ”mustan raamatun” (**Dan Poynter**: The Parachute Manual) mukaan ensimmäisen ”pehmeän”, kokoontaitettavan (collapsible) kuvun suunnitteli ja valmisti **J. P. Blanchard** vuonna 1785. Kupu oli valmistettu silkistä. Ennen tätä kaikissa laskuvarjoissa oli ollut kiinteä kehikko, joka piti sen avonaisena – ellei sattunut pettämään kesken kaiken. Lähteiden mukaan Blanchard olisi myös kokeillut varjoaan vuonna 1793 hyppäämällä pallosta. Tästä ei kuitenkaan löydy todisteita.

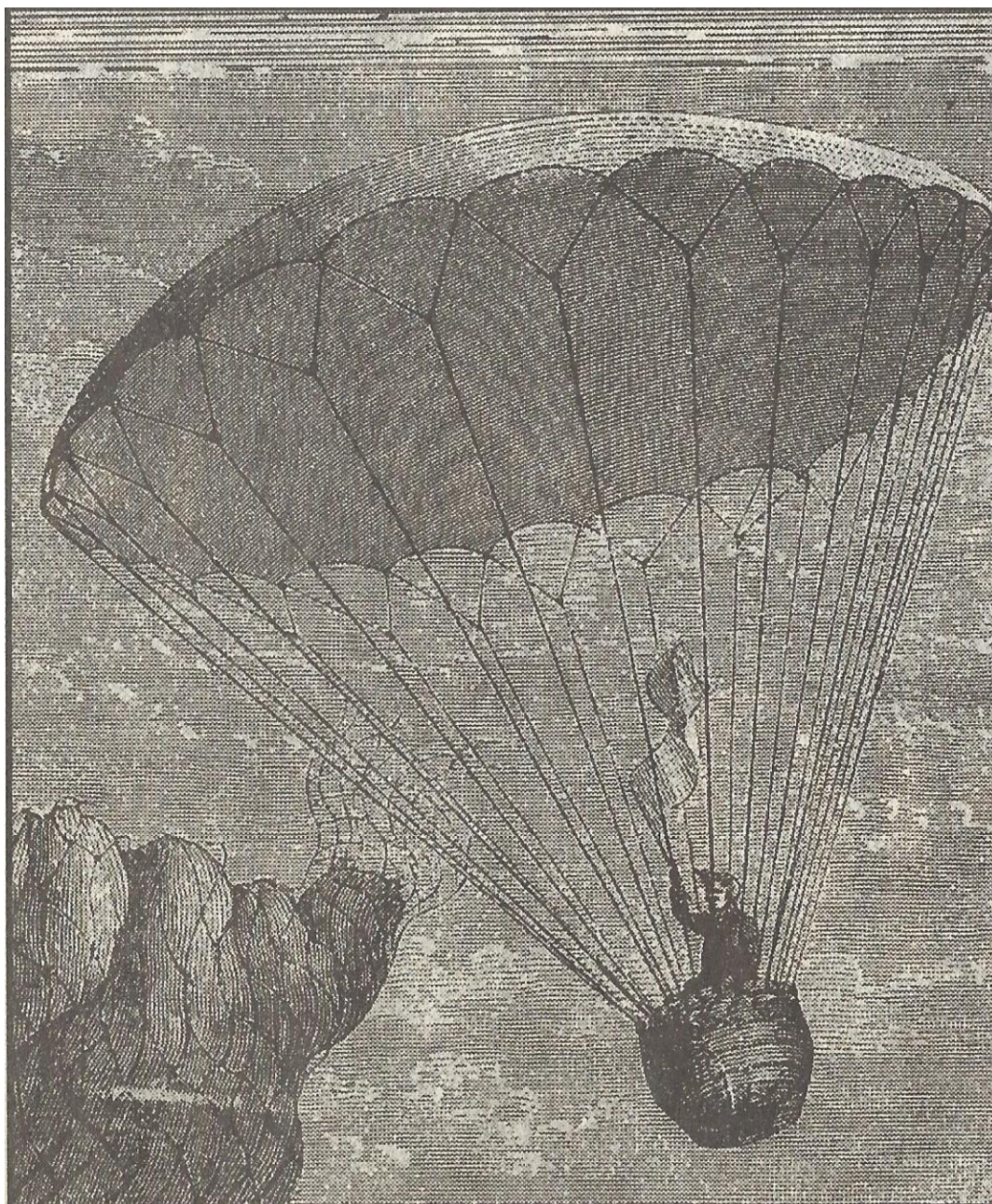
Dan Poynter: The Parachute Manual, A Technical Treatise on the Parachute, Parachute Publications, 1977
<http://inventors.about.com/od/pstartinventions/ss/Parachute.htm#step1> 11.12.2015

Ensimmäinen tunnettu laskuvarjohyppy 1797

Ensimmäinen laskuvarjohyppääjä on jokseenkin kiistattomasti ranskalainen **Jaques Andre Garnerin**. Vaikka on esitetty, että Fausto Feranzio olisi hypännyt tornista Venetsiassa 1595 tai 1617, Jaques Garnerinille on maailmanlaajuisesti suotu kunnia ensimmäisestä ”oikeasta” laskuvarjohypystä.

Jaques Garnerin hyppäsi Pariisissa miehittämättömästä vetypallosta n. 2000 jalan (noin 600 metriä) - toisten lähteiden mukaan (esimerkiksi Helsingin Sanomat) kilometrin - korkeudesta, Park Monceaun yläpuolella. Hyppy tapahtui vetypallon korista, josta Garnerin irrottautui katkaisemalla narun, jonka varassa hän roikkui.

Laskuvarjo oli koko hypyn ajan kovassa heilurissa, jonka vuoksi urhea laskuvarjoilun pioneeri oli myös tunnetun historian ensimmäinen lentopahoinvoiva. Heiluri johtui huippuaukon puutteesta ja vika ymmärrettiin pian korjata seuraavissa laskuvarjotyypeissä. Garnerin käyttämä laskuvarjo perustui osin Lenormandin luomukseen, mutta laskuvarjoilija oli valjaiden sijasta sijoittunut laskuvarjon alla riippuvaan koriin. Garnerinin laskuvarjon kuvun halkaisija oli noin kuusi metriä.



Vanha piirros Garnerinin laskuvarjohypystä vuonna 1797. Kuva: via Helsingin Sanomat

Aivan suin päin ei Garnerin syöksynyt kokeilemaan uutta laitetta, vaan hän oli kokeillut pienemmällä laskuvarjolla jo aikaisemmin: ensimmäinen laskuvarjohyppääjä Garnerin perheessä olikin hänen koiransa, joka tiettävästi selviytyi hypystä vaurioitta.

Taustaltaan Garnerin oli 28-vuotias fyysikko, joka oli innostunut ilmailusta nähtyään 14-vuotiaana ensimmäisen miehitetyn kuumailmapallolennon (Montgolfier) Pariisin yläpuolella vuonna 1783. Garnerin oli joutunut sodan aikana kolmeksi vuodeksi sotavankeuteen, jona aikana hän kehitti laskuvarjoa da Vincin luonnosten pohjalta. Hän suunnitteli myös kaasupalloja - vain siksi, että pääsisi riittävän korkealle ilmaan kokeillakseen laskuvarjoaan.

Garnerinin hyppyharrastus ei päättynyt tähän ensimmäiseen hyppyyn. Hän esitti myöhemmin näytöshyppyjä Ranskassa ja myös muissa maissa. Hänen kerrotaan tienanneen toiminnalla "ihana mukavasti". Hypyistä tulikin suosittu ohjelma numero erilaisissa yleisötilaisuuksissa. Garnerin sai kuitenkin pian kilpailijoita

Garnerin kuoli vuonna 1823 laskuvarjohypyillä loukattuaan epäonnisen laskupaikan valinnan seurauksena päänsä. Toisen tiedon mukaan hän olisi kuollut saatuaan palloon kuuluvasta puuosasta iskun päähänsä valmistellessaan lentoa.

Laskuvarjourheilu juhli laskuvarjohypyn 200-vuotisjuhlaa näyttävästi vuonna 1997. Vuosipäivää juhlustettiin monin tavoin maailmalla. Pariisissa järjestettiin Garnerin hypyn muistopäivänä hyppy Ranskan ilmavoimien Hercules – kuljetuskoneesta. Uloshyppy tapahtui Eiffel-tornin yläpuolella, jonka jälkeen 67 mukana ollutta hyppääjää liitelivät ryhmässä tornin luona ja laskeutuivat sen ympärillä olevaan Champ-de-Marsin puiston nurmikolle. Viimeisenä hyppääjänä oli 64-vuotias kuuluisa ranskalainen näyttelijä **Jean-Paul Belmondo**. Muut hyppääjät olivat armeijasta, ilmavoimista, laivastosta ja poliisista.

Minutes: FAI Parachuting commission February 1 - 2, 1997,

Helsingin Sanomat 23.10.1997

George Galloway: World's first Parachute Jump made in 22 October 1797 (Parachute Industry Association Inc./Precision Aerodynamics, Inc Home Pages, updated 20 Oct 1997)

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

Ensimmäinen nainen hyppäsi laskuvarjolla

Ensimmäinen laskuvarjolla hypännyt nainen oli Jacques Andre Garnerinin vaimo **Genevieve Labrosse**. Hän hyppäsi ensimmäisen hyppeensä vuonna 12.10.1799, siis vain kahden vuoden päästä Garnerinin historiallisesta ensimmäisestä hypystä.



Monsieur and Madame Garnerin ([Christoph Haller von Hallerstein](#), c. 1803)

Garnerinin sisarentytär **Elisa** hyppäsi pian Genevieven jälkeen. Elisan kerrotaan hypänneen neljäkymmentä hyppyä vuosien 1815 - 1836 välillä.

George Galloway: World's First Parachute Jumps made on 22 October 1797 (Precision Aerodynamics, Inc, 20 Oct 1997, via PIA/Precision's Home Page)

<http://www.balloonhistory.com/whoswho/who%27swho-g.html> 1.12.2015

https://en.wikipedia.org/wiki/Jeanne_Genevi%C3%A8ve_Labrosse 8.1.2016

Väitetty ensimmäinen pelastautumishyppy

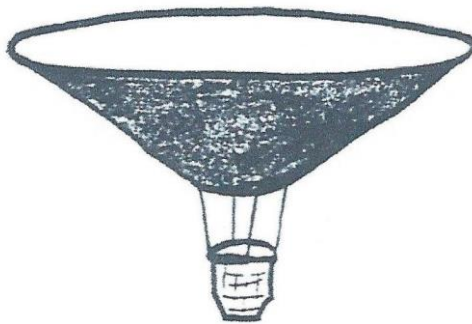
Puolalainen kuumailmapalloilija **Jordaki Kuparento** pelastautui mukanaan olleella laskuvarjolla palavasta Montgolfier pallosta Varsovassa 24.7.1808 - ainakin näin on pitkään väitetty. Tarinaa on pitkään esitetty totena useissa lähteissä. Tieto saattaa kuitenkin virheellinen. Joidenkin lähteiden mukaan Kuparento olisikin

laskeutunut vioittuneella kuumailmapallolla, jota toimittajat ovat väärinkäsityksen vuoksi luulleet laskuvarjoksi.

James A. Greenwood: *The Parachute; from balloons to skydiving* (New York: E. P. Dutton & Co., Inc. 1964)
The Sky People, *A History of Parachuting*, Peter Hearn, (Airlife Publishing, UK, 1990)
<http://www.balloonhistory.com/whoswho/who'swho-k.html> 1.12.2015
<http://www.1902encyclopedia.com/A/AER/aeronautics-39.html> 1.12.2015

Ensimmäinen kuolemaan johtanut laskuvarjo-onnettomuus

Garnerin hyppykokeiluja seurannut **Robert Cocking** hyppäsi itse suunnittelemlaan laskuvarjolla 5000 jalan korkeudesta Lontoossa 24.7.1837. Laskuvarjo oli muodoltaan alapäin käännetty kartio, joka pysyi auki jäykisteiden avulla. Myöhempien aikojen tarkastelijalle tulee kuvauksesta mieleen sulkapallo. Laskuvarjo oli Michael Horanin mukaan suuren painonsa vuoksi epästabiili, joka aiheutti Cockingin kuoleman.



Toisen lähteen (Dan Poynter) mukaan ylempi kupua avoimena pitävistä tukirenkaista hajosi, jolloin kupu lakkasi kantamasta ja lopulta laskuvarjon kori irtosi 300 jalan (n. 90 m) korkeudessa. Tapahtuma sai huomattavaa julkisuutta ja sen johdosta laskuvarjohypyt kiellettiin lainvastaisina.

Michael Horan: *Index to Parachuting* (Garland Publishing Inc., London)
Dan Poynter: *The Parachute Manual, A Technical Treatise on the Parachute*, Parachute Publications, 1977
<http://www.parachutehistory.com/eng/drs.html> 2.12.2015

Laatokalla hypättiin 12.7.1847 – vai hypättiinkö sittenkään?

Kuopiossa ilmestynyt *”Maamiehen Ystävä”* kertoi lokakuussa 1847 useassa numerossaan ilmapurjehduksesta. 9.10.1847 lehdessä oli *”Kotimaalta”* otsikon alla seuraava teksti:

*”Pietarista lähti 12 päivä Syyskuuta ilmapurjehtija herra **Ledet** ilmalaivallansa purjehtimaan ilmaan. Pallo nousi ja katosi vähän ajan päästä ettei näkynyt, ja heiko tuuli vei häntä Laatokkaa kohti. Sen perästä ei kuulunut hänestä mitään, mutta hänen pallonsa ja siihen kiinni nidottu weneensä on löydetty Laatokan järwestä 10 Wenäjän wirstan paikalta rannalta.”*

Saman lehden 6.5.1848 numerossa oli lisää tietoa tapahtumasta. Lehdessä kerrottiin, että koska oli löydetty pallo, vene ja erilaisia muita ”purjehtijan kapineita”, pidettiin ilmapurjehtijaa hukkuneena. Sitten lehtijutusta löytyy kiinnostava jatkokommentti:

”... Wiimein kuitenkin tuli ilmi kuinka hän hawaittuansa pallon laskeiwansa Laatokkaan, josta hän pienellä veneellään, kuka ties, olisikin hukkunut, heittää koko aluksestaan pois, laskien maahan lasku koneellansa. Tämä kone on melkeen samallinen kun tawallinen paraply eli sadewarjo meillä. Mutta mitäpä tästä? Kun hän näin ilmasta sattui tulemaan suuren kylän mailien, niin kylän wäki, luulten häntä ilmassa lentäväksi pahalaiseksi, surmasivat hänet maallen päästyänsä ...”

Samasta tapahtumasta kertoi myös Pietarilainen *”Sanktpetersburskija Vjedomosti”*. Varsinainen katoaminen selostetaan samaan tapaan, kuin *”Maamiehen Ystävässä”*. Lehti palaa aiheeseen vielä neljä päivää myöhemmin. Sen jälkeen lehti ei enää palaa asiaan ja ilmapurjehtijan kohtaloon ei saada selvyyttä.

Koskapa tarinaa *"ilmassa lentävän pahalaisen"*- **Auguste Ledet'in** kohtalosta ei löydy vahvistusta, tämän historiakirjoituksen laatija arvelee tätä tarinan osaa urbaaniksi legendaksi. Tarina *"lentävän pahalaisen"* ensimmäisestä laskuvarjohypyistä *"lasku koneella"* Laatokan päällä, mahdollisesti Suomen alueella – tai ainakin lähialueella, voidaan todeta vain hyväksi tarinaksi. Ja kuten erinomaisen hyvin historiaan perehtynyt lukija muistaa, Venäjä oli tällöin osa Suomea – vai oliko se sittenkin päinvastoin ...? Hyppypaikka olisi siis ehkä ollut Suomessa tai ainakin melkein Suomessa.

Maamiehen Ystävä 9.10.1847 ja 6.5.1848, via Markku Sipinen 27.10.1998
K. W. Janarmo: Varhaisilmailumme 1753 – 1919 (Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki 1963) (19)

Ensimmäinen laskuvarjohyppy Ruotsissa 1890

Ensimmäinen laskuvarjohyppy naapurissamme Ruotsissa tehtiin 18.5.1890. Hyppääjä oli Tallinnasta kotoisin ollut 19-vuotias *"kapten"* **Victor Rolla** (ruotsalaisessa lähdelehdessä on käytetty lainausmerkkejä sotilasarvon ympärillä, koska sotilasarvoa arveltiin omatekoiseksi). Rolla hyppäsi pienestä kaasupallosta Mosebacken lähistöllä 18.5.1890.

Rolla oli aikeissa hypätä toisen kerran 29.5.1890, mutta lentoonlähdössä hänen palloon kiinnitetty 27 kiloa painava laskuvarjonsa putosi maahan ja pallon kevennyttyä se ampaisi taivaalle Rolla mukanaan. Pallo katosi heti pilveen. Victor Rolla löydettiin hukkuneena järvestä Ljusterön saaren luota kaksi päivää myöhemmin.

Stig Kernell: Hopp i nöd och lust (Svensk Flyghistoriska Förening, 1997)(135)

Ensimmäinen laskuvarjohyppy Suomen Suuriruhtinaskunnassa

Amerikkalainen ilmapurjehtija **W. Misen** suoritti Suomessa – Suomen Suuriruhtinaskunnassa - ensimmäisen laskuvarjo- ja myös näytöshypyn kaasupallostaan Viipurissa 18.9.1892. Karjala-lehden 23.1.1997 numerossa olleen jutun mukaan 16.9.1892 oli Viipurin Sanomien etusivulla näyttävä uutinen Tervaniemen puistossa tapahtuvasta ennennäkemättömästä sensaatiosta:

"Sunnuntaina syysk. 18p:n- tekee kuuluisa amerikkalainen ilmapurjehtija W Misen ylöskohoamisen Jättiläis-Pallossaan ja heittäytyy alas 10 000 jalan korkeudesta laskinvarjostimen avulla. Ilmapallon täyttäminen alkaa klo 5 i.p. ja kohoaminen täsmälleen klo 6 i.p. Soitantoa toimittaa Jenissein rykmentin soittokunta.

Sisäänpääsy 1mk säätyhenkilöiltä ja 50 p palvelusväeltä ja lapsilta".

Lentoonlähtö tapahtui Viipurin Tervaniemen puistosta. Riittävään korkeuteen päästyään palloilija avasi kaasuventtiilin ja hyppäsi pallosta. Hän itse laskeutui veteen Hiekan ja kaupungin väliseen salmeen, josta pelastautui uimalla Hiekan puolella olleelle laiturille. Pallo ajautui ilman lentäjää Papulan suuntaan ennen laskeutumistaan maahan.

Karjala-lehden lainauksissa kuvattiin hyppytapahtumaa seuraavasti:

"Ilmapurjehtija W. Misen kohosi sunnuntai-iltana palloineen ilmaan Tervaniemen puistosta. Klo 6 ruvettiin tuota mahtavaa palloa täyttämään ja ½ 7 vaiheilla kohosi hra Misen sen kanssa yläilmoja kohti, riippuen nuorissa varjostimineen. Päästyään joltisenkin korkealle, - ei kumminkaan läheskään niin ylös kuin ilmoituksessa luvattiin – avasi hän pallon auki, jotta kaasu pääsivät ulos virtaamaan ja itse heittäytyi irralleen laskeutuakseen maahan.

Aluksi oli vauhti huimaava, vaan kun varjostimen ehti aukaista, hiljensi kyyti paljon. Tuuli kannatti purjehtijaa niin paljon, että ennen kuin alas ehti, oli se tuonut hänet Hiekan ja kaupungin välisen salmen kohdalle, mihin mies veteen vajosi. uimalla pääsi hän Hiekan puolella olevalle vene sillalle. Pallo meni kauan Papulaan päin, ennen kuin maahan laskeusi.

Harvoin ovat viipurilaiset niin joukolla liikkeellä olleet kuin tätä ilmapurjehtijaa katsomassa. Tervaniemi oli täynnä yleisöä, täynnä oli myös Turun silta ja etelävalli, aivan tungokseen asti. katsojajoukko nousi useisiin tuhansiin."

Nykypäivien näytöshyppääjillä olisi tässä oppia tarjolla. Hyvä mainoskampanja ja Jenissein rykmentin soittokunta – tai nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa ehkä sittenkin mieluummin Kaartin rykmentin soittokunta – niin jopa yleisöä, maksavaakin, riittäisi.

Wiipurin Sanomat 16. ja 20.9.1892 via DZ 1/98, Utin Laskuvarjokerho ry
Karjala-lehti 23.1.1997, via Markku Sipinen 27.10.1998

Lentokoneen ja laskuvarjon syvintä olemusta pohditaan – jo vuonna 1894!

”Kyläkirjaston Kuvalehden” vuoden 1894 numerossa 9 esitetään kuvien kanssa nimimerkki **M. A. K.**:n pohdiskeluja lentokoneen ja laskuvarjon olemuksesta. Juttu oli nimeltään ”*Lentokone ja laskuvarjo*”. Hämmästyttävää kyllä, tässä kirjoituksessa laskuvarjo oli jo laskuvarjo, eikä laskuvarjostin tai laskinvarjo, kuten niitä yleisesti kutsuttiin vielä 1920 – luvun loppupuolella. Muistutettakoon vähemmän valvutuneita lukijoita siitä, että lentokoneesta oli artikkelin julkaisemisen aikoihin keksitty vasta sen moottoriton esiaste – Wrightin veljekset tulivat pelikentälle moottoriheepeleineen vasta 1903 – mutta laskuvarjo oli jo olemassa ja käytännössä kokeiltukin. Myös Suomessa (suuriruhtinaskunnassa) pari vuotta aikaisemmin.

Lentokoneen pohdintaa en tässä kuvaa, koska se ei ole varsinaisesti tämän kupletin juoni. Sen verran voidaan todeta, että kirjoittaja oli hyvin tietoinen saksalaisen Herr **Otto Lilienthalin** lentopeleistä, joilla ei kuitenkaan juurikaan ylöspäin hivuttauduttu. Korkeutta pääasiassa menetettiin.

Laskuvarjosta löytyy melkoisen tunnistettava kuvaus:

”... Jos ilman vastustusvoima, kuten näkyy, on liian pieni tehdäkseen mahdolliseksi koneita, joilla pääsisi ylöspäin, on se sitä vastoin kyllin suuri laitoksia varten, joilla hitaasti pääsee laskeutumaan alas. Yksinkertainen sellainen on n. s. laskuvarjo, joka ilmapallossa purjehtijoilla usein on mukana, voidakseen onnettomuuden sattuessa pelastua. Semmoisen kuvan näemme lehtemme 68:lla sivulla. Se on suuren – läpimitaltaan vähintään 5 metrin laajan – sateenvarjon muotoinen.

Keskipisteen alapuolella on käyristä tehty laitos, jossa pysytellään kiinni ja vaipan huipussa on pieni reikä, josta ilma pääsee virtaamaan pois; se on tarpeen, jotta koneen kulku tulisi vakavaksi. Ensimmäisinä sekunteina laskeutuu varjo hirveää vauhtia, mutta vähitellen se hiljenee ja käy tasaiseksi, tehden mahdolliseksi vaarattoman laskeutumisen ...”

AERO 1/1933

Ensimmäinen laskuvarjohyppy lentokoneesta

Useissa lähteissä mainitaan kapteeni **Albert Berry** (USA) ensimmäisenä henkilönä, joka on hypännyt laskuvarjolla lentokoneesta. Tämä olisi tapahtunut 1912 (Jefferson Barracks, Missouri). Joidenkin lähteiden mukaan ensimmäinen hyppääjä olisi kuitenkin ollut **Grant Morton**, joka olisi hypännyt Venicessä Kaliforniassa jo vuonna 1911. Myös toinen nimi Berry mainitaan henkilönä, joka olisi hypännyt ensimmäisen hypyn lentokoneesta 1.3.1912.

Albert Berryn laskuvarjo oli pakattu metalliseen koteloon lentokoneen rungon alle, laskutelineen akselin yläpuolelle. Hän kiipesi lentokoneen ulkopuolella, kiinnitti valjaat ja pudottautui koneesta. Hänen painonsa veti kuvun ulos kotelosta.

Grant Morton puolestaan hyppäsi koneesta laskuvarjon silkkinen kupu sylissään. Hänen painonsa ja ilmavirta vetivät kuvun suoraksi. Kenties tätä voitaisiin kutsua ensimmäiseksi kädestä päästettäväksi - laskuvarjoksi.

Ratkaisemattomaksi jäi, kumpi herroista todellisuudessa ansaitsee kunnia olla ensimmäinen. Ja vuosilukukin on vain likiarvo. Molemmista edellä kuvatuista hypyistä laskuvarjon avautuminen alkoi välittömästi uloshyppystä, jolloin niitä ei voi rinnastaa itselaukaisuhyppyihin.

Michael Horan: Index to Parachuting (Garland Publishing Inc., London)
Daniel F. Poynter: The Parachute Manual, 2nd edition (Parachuting Publications, USA, 1972/1977)(147)
<http://www.parachutehistory.com/eng/drs.html> 2.12.2015
[https://en.wikipedia.org/wiki/Albert_Berry_\(parachutist\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Albert_Berry_(parachutist)) 11.12.2015

BASE-hyppytoiminta alkaa USA:ssa

Yhdysvaltalainen elokuvien näyttelijä ja stuntman **Frederick Rodman Law** (1885 – 1919) jatkoi Fausto Ferranzion kolmisensataa vuotta aikaisemmin aloittamaa BASE-hyppyharrastusta USA:ssa 2.2.1912, jolloin hän hyppäsi New Yorkissa olevan vapauden patsaan soihdusta laskuvarjolla. Hänellä oli myös muita reippaita harrastuksia, kuten kiipeily korkeissa rakennuksissa.

Hypuille silloilta, rakennuksista, jyrkänteiltä ja muilta kiinteiltä alustoilta keksittiin nimi BASE-hyppy vasta kuutisenkymmentä vuotta myöhemmin.

https://en.wikipedia.org/wiki/Rodman_Law 8.1.2016

Ensimmäinen nainen hyppäsi lentokoneesta - ensimmäinen pakkolaukaisuhinna



Ensimmäinen laskuvarjolla lentokoneesta hypännyt nainen oli **Georgia "Tiny" Broadwick** (myöhemmin **Mrs. Brown**), USA. Lempinimi "Tiny" johtui hänen pienestä koostaan.

"Life Preserver" laskuvarjon oli suunnitellut ja kehittänyt hänen kasvatti-isänsä **Charles Broadwick**. Ennen hyppyä lentokoneesta Tiny oli suorittanut hyppyjä palloista, ensimmäisen hypyn 15-vuotiaana 28.12.1908.

Ensimmäisellä hypyllään lentokoneesta 21.6.1913 Los Angelesissa Tiny käytti ensimmäistä kertaa hypyllä lentokoneesta pakkolaukaisuhinnalla varustettua laskuvarjoa, jollaisista kehitettiin laskuvarjojoukkojen käyttämä joukkojenpudotusvarjo, joka on pienin parannuksin käytössä yhä edelleen.

Tiny Broadwick matkusteli ja hyppäsi perheensä kanssa paljon näytöksissä ympäri USA:ta. Hän lopetti laskuvarjohyppyt vuonna 1922, jolloin hänen kokonaishyppymääränsä oli yli 1.100.

Tiny Broadwick kuoli 86-vuotiaana vuonna 1978.

Michael Horan: Index to Parachuting (Garland Publishing Inc., London)

Daniel F Poynter: The Parachute Manual, 2nd edition (Parachuting Publications, USA 1972/1977)(147)

https://en.wikipedia.org/wiki/Tiny_Broadwick 2.12.2015

Merkittävä suomalainen hyppykeskus saa ensi hahmonsä

Talvella 1918 – kansalaissodan aikoihin – oli punaisilla lentotoimintaa varten käytössään Kouvolan liepeillä muutamia peltosarkoja. Maaliskuun 1918 lopulla punaiset purkivat kaksi vajaa Utin venäläiseltä leirikentältä - sama leirialue on edelleen käytössä Utin länsipuolella ns. leirisuoran kohdalla - ja siirsivät ne nykyisen Utin lentokentän laitaan ilmailun tarpeisiin. 2.4.1918 siirrettiin uudelle kentälle kolme Nieuport – lentokonetta, joilla myös suoritettiin muutamia rintamalentoja.

Kun punaisten sotaonni kääntyi, saapuivat valkoiset paikalle. Valkoisten päämajassa oli jo 23.4.1918 tehty päätös lentoaseman perustamisesta Uttiin. Toukokuun 1918 alussa aloitettiin lentokentän infrastruktuurin rakentaminen reserviluutnantti **Michelssonin** johdolla.

Laskuvarjotoimintaa ei vielä toviin nähty, kenties satunnaisia hyppyjä 1930 – luvulla ja sodan aikana. Mutta Utista tuli se Utti, joka useimmille suomalaisille laskuvarjohyppääjille on erityisen merkityksellinen, vasta nelisenkymmentä vuotta myöhemmin. Tuli Laskuvarjojääkärikoulu, jolla oli voimallinen vaikutus laskuvarjokerhojen syntyyn, ja myös järjestyksessään kolmas suomalainen laskuvarjokerho. Vuonna 1918 ei laskuvarjohyppytoiminta varmasti ollut ensimmäisenä eikä vielä toisenakaan kentän perustajien mielessä.

AERO 12/1936 (Joulukuu 1936)

Ensimmäinen suomalainen säädös ilmailusta

Syyskuussa 1918 annettiin Suomessa ensimmäinen ilmailutoimintaa koskeva säädös, Asetus N:o 118. Ilmailuhistorioitsija **K. W. Janarmon** mukaan:

”Asetus oli lyhyt ja ytimekäs. Sen mukaan kaikki se, mikä ei ole sotilasilmailua on siviili-ilmailua, joka taas kaikissa suhteissa on riippuvainen sotilasviranomaisista (Yleisesikunta).”

Asetus ilmaliikenteestä antoi siis yleisesikunnalle kaiken päätösvallan ja valvontaoikeuden ja päätösvallan kaikkeen ilmailuun Suomessa. Käytännössä tehtäviä kuitenkin jaettiin eri alojen keskusvirastoille ja laitoksille. Tässä tehtäväjaossa viisi organisaatiota hoiti ilmailun eri alojen tehtäviä. Tehtäväjako tällaisena säilyi noin kolme vuotta, jonka jälkeen määrättiin lentoliikenne kuuluvaksi kulkulaitosministeriön toimialaan.

Ensimmäisen ilmailusäädöksen julkaisemisen jälkeen tarvitsi vain odottaa enää pari vuotta, niin voitiin ottaa kantaa uuteen asiaan Suomessa: laskuvarjohyppyihin. Ensimmäisessä ilmailuasetuksessa ei kuitenkaan ollut minkäänlaista mainintaa laskuvarjohyppyistä - vielä ...

Ilmailulaitos 1997: Ilmailuasiain esittelijästä Ilmailulaitokseksi; Katsaus ilmailuhallinnon menneisyyteen ja nykytilaan K. W. Janarmo: Varhaisilmailumme 1753 – 1919 (Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki 1963) (98)

Ensimmäinen suomalainen hyppäsi laskuvarjolla 1918

Ensimmäinen suomalainen laskuvarjohyppääjä oli 19.3.1897 Tyrvällä syntynyt **Eero Erho**. Hän aloitti hyppyuransa vuonna 1918 ollessaan – tällöin vielä aliupseerina - komennettuna Kuurinmaalle Saksaan Alt-Auzin tykistötähystäjäkouluun tykistöupseerien tähystyskurssille. Hyppy tapahtui kiintopallosta, minkä vuoksi ilmavoimat eivät tunnustaneet hyppeä ”oikeaksi laskuvarjohypyksi”. Ainoastaan lentokoneesta suoritettu hyppy olisi ilmavoimien käsityksen mukaan ollut niin arvokas ja vaativa, että sitä olisi voinut kutsua laskuvarjohypyksi.

Tällä samalla tähystyskurssilla oli myös toinen suomalainen, **Bruno Tötterman**. On luultavaa, että myös hän olisi hypännyt kiintopallosta, mutta tälle ei ole löydetty vahvistusta. Hyppyjä suoritettiin Schmitter – tähystyskorivarjolla, joka oli tarkoitettu koko pallomiehistön (1 – 3 sotilasta) pelastamiseen. On luultavaa, että Erho – ja Tötterman, jos hänkin hyppäsi – käyttivät tämän tyyppistä laskuvarjoa. Tämä taisi olla tandem-hyppyjen varhainen esiaste: samalla laskuvarjolla saattoi hypätä 1 – 3 henkilöä.

Tällä matkallaan Erho osti itselleen Berliinistä vuoden 1917 mallia olevan Heinecke -merkkisen laskuvarjon, jolla hänellä oli tarkoitus hypätä myöhemmin Suomessa. Laskuvarjon kupu oli puuvillaa ja sen halkaisija oli 6,5 metriä. Laskuvarjon kupu oli pakattu sisäpussiin ja siinä oli pakkolaukaisuhihna. Kuvussa oli 20 kaistaa.

Laskuvarjourheilu 1/77 (22 – 23)
Kouvolan Sanomat 13.10.1966
Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 1/2013
K. W. Janarmo: Varhaisilmailumme 1753 – 1919 (Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki 1963) (102)

Ensimmäinen itselaukaisuhyppy

Hyppy tapahtui USA:ssa 28.4.1919, hyppääjänä **Leslie Irvin**, hyppykoneena De Havilland DH-9. Hyppykorkeus oli 1500 jalkaa, josta ensimmäiset 500 olivat vapaata pudotusta. Laskuvarjo osoitti toimivansa suunnitellulla tavalla, mutta hyppääjältä murtui maahantulossa nilkka. Laskuvarjon olivat suunnitelleet Leslie Irvin yhdessä kokeneen **Floyd Smithin** kanssa.



“The Smith Aerial Life Pack”, suunniteltu noin vuonna 1919

Noin vuonna 1919 suunniteltu ”Smith Aerial Life Pack” – oletettavasti sama tai samantyyppinen, jolla ensimmäinen itselaukaisuhyppy tehtiin - säilyi lähes muuttumattomana yli kolmenkymmentä vuotta. Siinä oli jalkahihnoin varustetut valjaat, repun läpät oli varustettu kuminauhoilla (sandumit), joiden tehtävänä oli vetäistä repun läpät sivuun apuvarjon edestä, kun reppu avataan kahvalla varustetusta laukaisuvaijerista vetäen.

Michael Horan: Index to Parachuting (Garland Publishing Inc., London)

Daniel F Poynter: The Parachute Manual, 2nd edition (Parachuting Publications, USA 1972/1977)(149)

Ensimmäinen laskuvarjohyppy Norjassa

Ensimmäisen laskuvarjohypyn Norjassa hyppäsi britti nimeltään **Fouldner** 30.8.1919. Hyppypaikka oli Kjelle/Liljestrøm Oslon kaakkoispuolella. Hyppy liittyi pommikoneeksi varustellun Handley Page 0/400 lentokoneen esittelykierrokseen. Lentokoneen tunnus oli G-EAKE. Herra Fouldner suoritti vuosina 1919 ja 1920 useita hyppyjä Norjassa.

Jan Erik Wang: Avdelnings- og fagsjef fallskjermseksjonen, sähköposti 17.12.2015

Kjell T. Olsen 22.1.2010: Fallskjermhistorie, Før det begynte, Fra tidenes morgen frem til 2. verdenskrig.

Suomen Ilmailuklubi perustetaan

Helsingissä perustettiin 30.11.1919 *Aeroklubben i Finland – Suomen Ilmailuklubi*. yhdistyksen alkuperäisenä tarkoituksena oli perustaa organisaatio, joka voisi järjestää yleisiä lentokilpailuja. Vaikka yhdistystä perustamassa oli lentäjäupseereita, oli mukana myös vaikutusvaltaisia poliitikkoja ja tiedemiehiä. Tämä yhdistys oli ennen vuotta 1945 Suomen Ilmailuliitto ry:n edeltäjä siviili-ilmailun keskusjärjestönä. Yhdistys haki myös kansainvälisen ilmailuliiton FAI:n jäsenyyttä, jonka se sai 26.10.1921.

Ilmailuklubi oli jäsenenä vuonna 1925 perustetussa Suomen Ilmapuolustusliitossa (- Finlands Luftvärnsförbund, SIPL), jonka piirissä merkittävä osa ilmailutoiminnasta tapahtui vuoteen 1945 saakka. Vaikka Ilmailuklubi oli itse perustamassa ilmapuolustusliittoa, se itse liittyi sen jäseneksi vasta kaksi vuotta myöhemmin 1927, taloudellisten syiden pakottamana: klubilla oli vaikeuksia kultafrangeissa maksettavien FAI-jäsenmaksujensa hoitamisessa.

Ilmapuolustusliiton taustalla oli suuri huoli maanpuolustuksesta. Esimerkiksi ilmavoimien esikunnan julkaisemassa *Aero*-lehdessä tuettiin ilmapuolustusyhdistyksen perustamista, koska Venäjän hyökkäysuhka koettiin suureksi.



Suomen Ilmailuklubin jäsenmerkki



Suomen Ilmapuolustusliiton SIPL:n jäsenmerkki

Suomen 1920 – luvun ja lähes kaikki 1930 - luvun laskuvarjohypyt olivat sotilasilmailua tai ainakin yhteydessä siihen: hyppääjät olivat yleensä sotilaita ja hyppykoneet sotilaslentokoneita tai Suomen Ilmapuolustusliiton (siviilirekisterissä olevia) lentokoneita ja hypyt tapahtuivat pelastautumishyppyjä lukuun ottamatta puolustusvoimien ja ilmapuolustusliiton tilaisuuksissa.

Mikko Uola 1994: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta, 1919 – 1994 (18 – 19, 22, 30 - 31)