



Relatiivihyppääjiä Utissa elokuussa 1976. Kuva: Jorma Öster

1970 – LUKU

Kehityksen vuosikymmen

Kirjoittajan huomautuksia

Tämä kirjoitus, kuten myös edelliset osat, perustuu pääosin erilaisiin kirjallisiin dokumentteihin, joita ovat olleet lehtiartikkelit ja muu painettu materiaali, pöytäkirjat, kirjeet sekä myös henkilöhaastattelut. Olen yleensä maininnut kunkin tarinan yhteydessä lähteen, johon kirjoittamani teksti perustuu. Suuri osa lähteistä on löytynyt Suomen Ilmailumuseossa olevasta SIL:n arkistosta. Tässä yhteydessä lausun kauniin kiitokseni museolle ja sen henkilökunnalle, joka on antanut merkittävää apua ja aineistoa tälle historiaprojektille.

Usein olen myös merkinnyt lähteeksi itseni. Tämä tarkoittaa, että minulla on pitkään keskeisenä toimijana olleena ”tarttunut vaatteisiin” erilaista muistitietoa, jolle ei aina ole olemassa täsmällistä lähdettä. Tällaisessa tapauksessa olen rinnastanut itseni haastateltaviin ja kertonut omia tietojani ja/tai muistikuviani. Mainitsen itseni lähteenä myös silloin, kun kirjoituksessa esitetty tieto on löydettävissä - tai en ole tietoa muusta lähteestä löytänyt - ainoastaan henkilökohtaisesta arkistostani, joka koostuu työpäiväkirjoistani, hyppypäiväkirjoistani ja tuomaripäiväkirjoistani. Tällaisessa tapauksessa on useimmiten kysymys lähteisiin perustuvan tarinan täydentämisestä yksittäisin tiedoin.

Olen tietoinen siitä, että keskeisenä toimijana olemiseni voi vääristää historiakirjoitusta. Oma muistini on yhtä altis ajan ja ympäristön aiheuttamalle korroosiolle siinä, kuin kenen tahansa muunkin. Pyrin välttämään vääristymiä parhaani mukaan ja pahoittelen, jos sellaista teksteissä löytyy. Tämän 1970-luvun historiaosion alussa esitettävä vuosikymmenen yhteenveto on luonnollisesti – vaikka sen pohjana on valtaisa määrä lähteitä ja niiden avulla todennettuja faktoja – omia arviotani vuosikymmenen merkityksellisimmistä tapahtumakokonaisuuksista ja yleisemmästä kehityksestä. Yhteenveto-osiossa ei lähteitä mainita.

Yhteenvedon jälkeen esitetään 1960-luvun historiakirjoituksen tapaan asioita ja tapahtumia yksityiskohtaisesti, pääpiirtein kronologisessa järjestyksessä. Yhteenvedon taustana olleet lähteet kerrotaan siellä.

Laskuvarjourheilu-lehti aloitti ilmestymisensä vuonna 1976. Kaikki lehden ilmestyneet numerot ovat digitoitu ja ne löytyvät Senior Skydivers ry:n verkkosivuilta. Näistä lehdistä löytyy moniin tässä kirjoituksessa esitettyihin tarinoihin lisätietoja ja laajempia kertomuksia sekä paljon valokuvia ja pikkutietoa. Kiinnostavien lisätietojen löytämisessä kannattaa hyödyntää lähdeviittauksia. Myös pääosa tämän aikakauden Ilmailu-lehden laskuvarjourheilua koskevista artikkeleista on digitoitu. Nekin löytyvät verkkosivuilta.

Laskuvarjourheilu-lehtien ja Ilmailu-lehden laskuvarjoartikkeleiden lisäksi lähes kaikki – kirjoja lukuun ottamatta - tässä ja muissa historiaosissa lähteinä mainituista muista lehtijutuista, ja dokumenteista on myös digitoitu. Aineisto on kuitenkin varsin laaja (esimerkiksi 1960- ja 1970-luvuilta molemmista yli 450 digitoitua dokumenttia tai artikkelia), jonka vuoksi vain keskeisimmät on laitettu verkkosivuille yleisön saataville. Jos kiinnostavaa dokumenttia tai kirjoitusta ei sieltä löydy, sellaista voi tiedustella Senior Skydivers ry:ltä. Digitoitussa aineistossa – ja Seniorien verkkosivuilla - on myös kaitafilmejä erilaisista tapahtumista, jotka täydentävät näitä kirjoitettuja tarinoita.

Otan mielelläni vastaan palautetta teksteissä tai aineistossa löytyvistä virheistä tai puutteista. Digitaalisen teoksen etuna on, että sitä voi korjata ja päivittää, kuten on tehty useita kertoja jo tämän historiatarinan aikaisemmissa osioissa. Toinen etu on, että laajaa ja yksityiskohtaista tekstiä voi helpommin lukea valikoiden, kuin perinteistä painettua tekstiä. Lukija voi ohittaa ne tekstiosat, joita ei koe kiinnostaviksi. Digitaalisen tekstin lukutavan vuoksi tarinoita ei ole karsittu ja rajattu siinä määrin kuin olisi ollut luettavuuden kannalta tarpeellista perinteisessä painetussa kirjassa.

Vantaalla 3.1.2022

Fero Kausalainen

Sisällysluettelo – kehityksen vuosikymmen – 1970–1979

Kirjoittajan huomautuksia	2
Sisällysluettelo	3
1970-luku – kehityksen vuosikymmen	10
Ilmailuliitto ja LuKT	10
Ilmailuliitto ja viranomainen	13
Ilmailuliitto ja puolustusvoimat = LuKT ja LjK	15
Hyppykoulutus – avain hyppyturvallisuuteen	18
1970-luvun hyppylajeja	20
□ Tarkkuushyppy	20
□ Taitohyppy	21
□ Valmentautuminen ja valmennus	22
□ Relatiivihyppy	23
□ Para-Ski	27
□ Kupurelatiivi – CRW	28
□ Savuhyppy – palokunta-aate leviää hyppöhommiinkin	29
1970 – luvun hyppökalusto	30
□ Oppilaskalusto	30
□ Kokoneiden hyppääjien kalusto	31
Hyppökoneita 1970-luvulla	39
Hyppyturvallisuus kehittyi	45

1970

Tapahtumia 1970	47
Taivaan Vallat ja muita tarinoita	47
Uusia ilmailumääräyksiä: hyppökoneet ja laskuvarjon maalaaminen	48
Hyppymestari saapui Varkauteen	49
LjK:ssa pudottiin vapaasti	49
”Lähin omainen” muuttuu	50
LuKT:lla kauden avaus	51
Delta II Parawing – ihmelaskuvarjo Lahden taivaalla	52
Hyppykurssi maksoi 210 – markkaa	54
Kalakukkoilua Kuopijossa	54
Jääasema Zebra	57
”Kaikki on vinkin vonksin – tai ainakin heikun keikun...”	58
Laskuvarjoraati viisaili jälleen	61
Jyväskylän Laskuvarjokerho perustetaan	62
Mies ja hänen varjonsa	63
”Sierra Uniform” Immolaan	64
Tähden muodostaminen	65
Laskuvarjourheilun SM Tampere	67
LuKT kokoontui pakkauspressulla	70
Vaasaan Fairchild	73
PM-kilpailut Tanskan maalla	74
Einari hyppää pituutta	75
X Svetovno Padalsko Prvenstvo, Lesce-Bled, Jugoslavia - MM-70	76
Keskustoimikunnan syksyisiä kokouksia	81
Hyppöeleganssia vuonna 1970	83
Ensimmäinen laskuvarjokurssi Joensuussa hyppäsi	83
Hyppy ikuisuuteen – The Gypsy Moths	84
Suomen Tasavallan ensimmäinen hyppymestarikoulu	85
Parachuting-Tribunaali	87
LuKT päättää toimintakauden 1970	89
Suomen Ilmailuliiton syysparlamentti	91
Paljonko on paljon? Laskuvarjohyppöjä Suomessa 1970	92
Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja vuodelta 1970	93

[1971 1971-1972 tapahtumia\(2\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)

Tapahtumia 1971	95
Ilmailu-lehteen vakituinen laskuvarjoavustaja	95
Paholaisen troikka hyppää juhliinne...	97
Uusi luuta lakaisee paremmin? – uusi LuKT aloitti	102
"Ilmailuissa" laskuvarjojuttujen suma	104
Pariisin taivaan alla	107
Ensimmäiset patjahypyt Suomessa	108
KAP-3 varolaukaisimet Suomessa	110
SLK tyytyi jäseniään – oli juotu ja oltu tuhmia	114
LuKT:n toinen – enempi rutiiniasioita	114
Laskuvarjojääkärikoululle ilmailuliiton kunnialevyke	115
Kuopion kalakukkosisat	116
Tie laskuvarjourheilijaksi – "Ilmailu" esittelee	117
LuKT se vaan jaksaa, jaksaa...	119
Eversti lähtee	120
Laskuvarjo-onnettomuus Oulussa	120
Mainiota mainontaa – vaaratilanne Turussa	123
Malmin tarkkuuskisat	124
Pohjoismainen yhteistyö kerhotasolla alkaa – vaasalaiset asialla	126
LuKT:n viides	128
Kohtaus Keski-Suomen taivaalla	129
Porin SM-kilpailut	129
Nurinkurista hommaa – laskuvarjolla taivaalle	132
Pohjoismaiset mestaruuskilpailut – Karlsborg, Ruåtsi	134
"Ota tappiili" – ensimmäinen valtakunnallinen hyppymestarikurssi	137
Uusia määräyksiä: pakkolaukaisuhihna, lupakirja, vaaratilanneilmoitus ja laukaisin	140
Savuhyppytoimintaa Oulussa	144
Heitettäiskö tittelit pois...?	147
PC:n vajaatoiminta – onnettomuus Kuopiossa	147
Neukku-PC ja muita ihmevehkeitä	150
Joroisten härkåkisat	150
Johtokunnan pojat pohtivat asioita pitkin syksyä	151
Forssaan perustetaan laskuvarjokerho	154
Tuotantokatkoksia LJK:ssa – laskuvarjojen tarkastus- ja huoltotoiminta påktkii	154
Risto Valta – Vuoden Laskuvarjourheilija 1971	155
Laskuvarjokorjaamossa tarvittavat koneet ja laitteet?	155
Laskuvarjourheilu Suomessa vuonna 1971	156
Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja vuonna 1971	156

[1972 1971-1972 tapahtumia\(2\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)

Tapahtumia 1972	158
Laskuvarjourheilun Keskuskoneisto käynnistyy	158
Lausuntopyyntö: "...erityistä huomiota sivuttais- ja pitkittäisstabiliteettiin..."	161
"Ilmailu" pursuilee laskuvarjotietoa	162
Mali matkustaa Pariisiin	168
Lepakkoluola perustetaan	169
Råttisorsat eivät lennä...	170
Laskuvarjohyppåjå laskeutui lentokoneen pålle	170
Kalakukkoa Kuopiossa	171
Lappeenrannassakin loikittiin	172
Ouluun "oikea" hyppykone	172
Lahdessa(kin) konevaikeuksia	173
SM-kilpailut Utissa – taas	173
Nordkalottråffen – pitkä perinne alkaa	178
"King" McPherson ja pohjoismaiset parasuuttikarkelot	178
Alkeiskurssin ohjelma M/1972	181
MM-Oklahoma – ei ollut suomalaisjuhla	183
Naisia ilmassa	186

Lähes ensimmäinen viiden tähti Suomessa	187
Turkuun laskuvarjokerho	188
Joensuuhunkin laskuvarjokerho – P-KLU	189
Ensimmäinen pohjoismainen laskuvarjokokous	190
Pimeitä hyppyjä	191
Hyppykoneen hankinta – ei ollut ennen helppoa	193
Laskuvarjokerho epätyypillisessä toimessa – raittustyössä	195
Juoksevat asiat juoksivat LuKT:ssakin	195
Ilmailuliitto syyskokoontui	198
Hyppyvuosi 1972 numeroina	199
Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1972	200

1973 [1973-1974 tapahtumia\(6\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)

Tapahtumia 1973	203
Toimintasuunnitelma vuodelle 1973: SIL palkkaa laskuvarjotoiminnan ohjaajan... ..	203
Suomen Laskuvarjokerholle Pilatus Porter	203
LuKT kevättunnelmissa	204
Laskuvarjokerhoissa monenlaista äksöniä vuonna 1973	209
”Mesuroinnista”	212
Päävarjossa pakkausvirhe, varavarjoja ei käytetty – onnettomuus Utissa	212
Relatiivihyppöjen aikakausi Suomessa alkaa – ”Sorsat” syntyä	215
Suomen toinen hyppymestarikurssi	217
Herra X ja ihmeellisiä suorituksia	220
Lehtikirjoitus puhutti – LuKT jälleen koolla	223
Omituiset Olympialaiset – Oulussa	224
Ensimmäinen pohjoismainen relatiivikisa – Östersund 1973	227
Immolan tymä-PM	229
Tyttö kuin taivaan lintu	232
10-tähti – Suomessa	233
LuKT:n syyskausi alkaa	234
”Alkuasennon epäonnistuminen hyppääjän surma”	236
Mansen Money Meeting	237
VIII Jadranski Padalski Pokal – Portorož	237
Patjavarjoja pukkaa, mutta tietoa puuttuu... ..	239
Laskuvarjovalmennusta käynnistetään	240
Pohjoismaista laskuvarjopohdintaa Oslolla	241
Relatiiviohje Amerikasta	242
Laskuvarjoilua ”Ilmailussa”	243
Laskuvarjon rekisteröinti, huolto ja tarkastukset – uusi määräysjärjestelmä	246
Ilmailuliitto syyskokoontui – vahdinvaihtoja LuKT:ssa	249
Jom Kippur ja energiakriisi – harrasteilmailu kiellettiin	250
Hyppyvuoden 1973 numeroita	251
Vuoden 1973 laskuvarjoturvallisuutta lukuina	251

1974 [1973-1974 tapahtumia\(6\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)

Tapahtumia 1974	253
Keskustoimikunta aloittaa	253
Kansainvälistä laskuvarjomietintää Pariisissa	254
Keskuskomitea jatkaa – vähimmäisvaatimukset patjahyppääjälle	255
”Hyppymaailmasta – katsaus neljän miehen relatiivihyppöihin”	257
Lappeenrannan pääsiäiskisat ja ajankohtaisia mielipiteitä	258
Laskuvarjotoiminnanohjaajaksi tahtovia ja muita LuKT-asioita	261
Neljän tähti Luonetissa	261
Suomen ensimmäiset relatiivikisat	262
Kiiltävän kahvan sankarit.....	264
Tähtihyppyleiri	266
LuKT: hyppyturvallisuutta – ”plommit” kieltoon – valmennusta ja kisa-asioita	267
Ihan tavanomaiset SM-kisat	269

Historian ensimmäinen RW-PM-kilpailu	272
Szolnok – Laskuvarjo-MM Unkarissa	274
Elä polkase, naatitaan – kisasuma Savon sydänmailla	278
Suomen laskuvarjohallituksen syksy	281
Relatiivirieha Amerikassa – talvimatkailu Floridaan alkaa	284
Ilmailuliitto kokousta ja palkitsee	289
Pakkolaukaisuhinnan kiinnittäminen – määräystä uudistettiin	290
Pohjoismaista laskuvarjoyhteistyötä kehitettiin Helsingissä	291
Toimintatilastoja – harrasteilmailun vaikea vuosi 1974	292
Vuoden 1974 laskuvarjoturvallisuus lukuina	293

[19751975-1976 tapahtumia\(2\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)

Tapahtumia 1975	295
Kauan odotettu päätös – laskuvarjotoiminnanohjaaja	295
Hyppymestarit koulunpenkillä ja pohtimassa	295
Parannellaan laskuvarjoja	297
Para-Ski Welt Cup III	299
Laskuvarjotoimikunnan kevätpuuhia	302
Yötähti Helsingissä	304
Ilmailuliiton laskuvarjomies aloittaa virallisesti	305
Mitä maksoi 1975?	305
LuKT:n kiihkeä meno jatkuu...	306
Mestarikurssi	307
Laskuvarjourheilu lailliseksi – Suomessakin	309
Hyppyleirejä	309
Selvitys savuhyppytoiminnasta	311
Tamperelaisten sataysivitonon kaatui	312
Monilajinen laskuvarjo-SM	313
Teksti ja kuvat... laskuvarjoreporttereita	319
Tanskanmaalla on jotain mätää – vai onko?	322
Relatiivi MM-lajiksi – Warendorf 1975	325
Vaara hyppylennolla	329
Ensimmäinen EM-kilpailu – Portorož	329
LuKT:n kolmas ja neljäs kvartaali	335
Kalustoasioita ja -määräyksiä	340
Turkkulaiset ilmailuliittoon	343
Laskuvarjokoordinaatiota Kööpenhaminassa	343
Sillin syys	344
”Kitulle” rajoitettu tarkastuslupa	345
Vuoden 1975 toiminnasta ja tilastoista	345
Laskuvarjoturvallisuus 1975 lukuina	346

[1976 1975-1976 tapahtumia\(2\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)

Tapahtumia 1976	348
Varainhankintaperiaatteista kisamatkoille	348
Keskustoimikunta aloittaa ja uusiutuu	348
CIP:n relativikokous Pariisissa	350
Savuhyppääjät jälleen esillä	351
Liiton hallitus keskustelee ja saa tietoa laskuvarjoasioista	352
Pin Check	353
Laskuvarjohyppääjän koulutusohjelmia	354
Kerhotoimintaa talvella	357
Laskuvarjohiihtäjät taas maailmalla	359
Tyttöhyppääjät	361
Onnettomuus Kuopion lentoasemalla	363
Ookkonä Oulusta, hyppääkkönä turbosta	365
Hyppyhepuilla tuhansittain hyppyjä	367
Tarkastushyppymestarit koolla	368

Turkulaiset pimeyden töissä	371
Neljän sekvenssi eli kuinka pitää hauskaa Cessnasta	373
Seminaari Savossa	375
Lentäjän pelastusrengas	376
Mestarikoulu Jämällä	378
”Konventionaaliset hyppääjät” Unkarin valmennusleirillä	380
Venäläistä laskuvarjokalustoa näytillä	381
Purjelennon MM-kisojen avajaiset - sekoilua ja näytöshyppyjä	383
Pojat taas päättämässä	386
Relatiivi-SM minikoossa	388
Taito- ja tarkkuus-SM	390
Sekvenssirelatiivi-PM	394
Laskuvarjo-MM, Guidonia, Italia	398
Laskuvarjourheilu-lehti syntyy	403
” Canopy Contact Relative Work: Revolution or Evolution”	406
Laskuvarjourheilijoiden syyspaneeli	407
Pohjoismaat kokoustivat Tukholmassa	407
Sillin surullinen syys	409
Hyppynainen Amer-tupakan mainosmagneettina	410
Uutta hyppykalustoa	411
Vuoden 1976 toimintaa tilastoina	413
Laskuvarjoturvallisuus 1976 lukuina	413

[1977 1977 1977 tapahtumia\(3\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)

Tapahtumia 1977	416
Ensimmäiset Para-Ski-kilpailut Suomessa	416
Uusi LuKT järjestäytyy	418
Para-Ski World Cup, Savognin	420
CIP Zürichissä	422
Laskuvarjourheilu alkaa ilmestyä säännöllisesti	423
Pohjoismainen Para-Ski, Östersund	425
Laskuvarjokerhot markkinoivat toimintaansa	427
Yrittivät myydä lentokoneita	429
Hyppytoiminta- ja turvallisuustoimikunta miettii ajankohtaisia... ..	430
Laskuvarjohyppy- ja hyppykoulutusmääräykset uudistuivat	432
Kupurelatiivi alkaa Suomessakin	439
Deutschen Demokratischen Republik – DDR kutsuu... ..	441
Tenavat taivaalla – ensimmäiset tandemhyppy?	447
Malmin helluntaikisat	447
Bill Booth ja ihmeellisiä keksintöjä	448
Laskuvarjoja ostetaan ja myydään	451
Pohjoiskalottikisa – Nordkalotträffen	454
Hyppyleiriperinne Oripäässä jatkui	456
Ämpärikaupalla nolla-nollia - taito- ja tarkkuus-SM Utissa	458
”Den Grønne Elevator” - Vandel-Boogie	462
PM-kisat uimarantasäännöin	464
Utista kuviohyppäämisen keskus... ..	467
Suomen Laskuvarjo Oy saa oikeuden tarkastaa laskuvarjoja	471
Uusi hyppyfilmi -” Wings”	472
XXV International Congress of Aviation and Space Medicine	473
Paljon hyviä päätöksiä - LuKT taas vauhdissa	474
Oppilaiden hyppykaluston kehitysideoita	477
Kotimainen laskuvarjo	481
Laskuvarjoväen syyspaneeli	483
Vaaratilanteita laskuvarjotoiminnassa 1977	486
Harrasteilmailun ideaa ja autuutta esiteltiin valtion urheiluneuvostolle	489
Ilmailuliiton syyskokous – joko myötätuuli alkaa puhalttaa?	491
Para-Foil 252 – Peto patjaksi	492

MM-kisat, Gatton, Australia 1977	493
Laskuvarjomatkailua - "Buskuri-Boys" Amerikassa	499
Poistumisia Partenaviasta	502
Pohjoista pohdintaa	504
Oululaiset joululaisella asialla	506
Ilmailuliiton laskuvarjotilastoja vuodelta 1977	508
Vuoden 1977 laskuvarjoturvallisuus numeroina	508

1978 [19781978_tapahtumia\(3\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)

Tapahtumia 1978	510
50 miehen maailmanennätys, Elsinore, Kalifornia.....	510
Kun lupakirja lähtee... ..	511
FANOUT OY – mainos laskuvarjoon	511
Kansainväliset viisaat Pariisissa	512
Laskuvarjojen tarkastus aina hankalaa	513
Tehovarjon vajaatoiminnat.....	514
Johtokunta viritti taas koneistoaan	515
Kuvaamme vapaassa – Jorma Öster	518
Haptee...!	520
Varolaukaisin FXC 12 000 ensiesittelyssä	521
Onko koolla väliä – laskuvarjourheilussa?	523
Varustekehitystä maailmalla – patjavaravarjolle hyväksyntä	525
Pohjoismainen Para-Ski SM – melkein meni läskiksi	525
Nordic Para-Ski Championships ja pieni alppi-Para-Ski SM	526
Sotilasompelukoneen kuljettajakurssi	529
Hyppymestarikurssit siirtyvät Räyskälään	532
Oran Pekan ja Huiliksen ensimmäinen tuhat	533
Ensimmäinen kupuruttu - varavarjokeikka Suomessa?	534
Turkkulaiset aikuistentansseissa ...ja muita näytöshyppyjä	535
Lahtelaiset ja muut asialla – tunkua Ruåtsiin	536
Paratuomareita kurssilla	539
Ulkomaisia laskuvarjolehtiä 1978	542
Tampereella tarjolla riihikuivaa – sateessa	545
Valmennusapua Bundeswehristä	547
Kansainvälisesti Oulussa	548
RW-SM 1978 – siellä ja täällä	552
Kovatasoinen taito- ja tarkkuus-SM Immolassa	554
Relatiivi-PM Tanskassa	560
Slider meni halki	561
XIV Taito- ja tarkkuus-MM-78, Zagreb, Jugoslavia	562
Laskuvarjojen siviilikorjaamot aloittivat toimintansa	566
Kerhoriggerijärjestelmä	568
Porilaisten hyppykone kumoon	571
Patjat ja pyörteet	572
Ilmailuliitto kokoilee Satakuntatalolla	572
Parapaneeli	574
Poltto- ja voiteluaineet hyppylennoilla	577
Blast-kahva	578
Laskuvarjotoimintaa ja hyppytilastoja vuodelta 1978	579
Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1978	580

1979 [1979_tapahtumia\(2\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)

Tapahtumia 1979	582
CIP:n onnistunut maahanlasku Arnheimiin	582
Keskuskomitea tarttui taas toimeen... ..	585
Laskuvarjourheilu-lehden julkaisija vaihtui	586
Taas uusi patja – reppu-valjasjärjestelmiäkin uusiksi!	587
Laskuvarjourheilun kannanotto BLAST-kahvaan	588

Korkeusmittari korvassa	588
3-rengasolkalukkojen määräaikaishuolto	590
Turkulainen alkeiskoulutusohjelma m/1979	590
Kilpailukausi alkaa – ensimmäisenä Para-Ski SM.....	597
Pohjoismainen laskuvarjokokous	599
Suomalaiset menestyivät laskuvarjokisoissa – Para-Ski PM Norjassa	601
Para-Ski World Cup, Wagrain, Itävalta	602
Laskuvarjokouluttajia ja kurssihintoja keväällä 1979	602
Edelleen tarpeellista valistusta	603
Edulliset patjavarjat DDR:stä tulevat!	605
Hyppymestarikoulu - taas Räyskälässä	605
Kouluttaja Korvassa	606
Schlecht Saksasta	607
Sotilashyppääjämme menestyivät Tanskassa	609
Räjähdyks laskuvarjon varassa	609
Fokker Boogie – vuosikymmenen hyppytahtuma	611
Money-Meeting Tampereella	615
Turvallisuustietoa maailmalta	615
Malmin jengi riehuu ja häiritsee	617
Taito- ja tarkkuus-SM, jälleen Utissa	618
Stadi vs. Muu Suomi	621
2 000 – melkein käsittämätön hyppymäärä ihmiselle A.D. 1979	624
RW-SM, Immola	625
Laskuvarjo-PM Norjan Fyresdalissa	628
”Kyllä me aina kiinalaiset voitetaan... tai ainakin Peru...”	630
Laskuvarjourheilu on pop	633
”Take it easy”	633
Kupurelatiivin SE - viiden torni	634
Shhh... Salainen Boogie Ruotsissa	635
Suomen Urheiluilmailuopisto aloittaa toimintansa	635
Hyppymestarikurssi 2/79.....	636
Koehyppy sisäpussialkeisvarjolla 1979	638
Suomen Ilmailuliitto – 60 v. juhlakokous	640
”Poppi on poikaa” eli laskuvarjourheilun vaaratilanteita 1979	640
Oulun Laskuvarjokerhosta 1970-luvulla	642
Laskuvarjourheilua kirjoissa – lähdeoteoksia	643
”Laskuvarjourheilu kirkkain valopiikku”	648
Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1970-luvulla	649

1970–luku – kehityksen vuosikymmen

Suomalainen järjestäytynyt laskuvarjourheilu alkoi 1960-luvun alussa. Ensimmäisen vuosikymmenen aikana luotiin perusteet, joiden varassa urheilu saattoi seuraavalla vuosikymmenellä tehdä huiman kehitysloikan. Perusteet kestivät sekä seuraavan vuosikymmenen, että myös paljon pitemmälle. Hyvä perustus, joka oli syntynyt **Kavo Laurilan** ja monien erinomaisten toimijoiden, useimmiten LuKT:n jäsenten pohdintojen ja suunnitelmien pohjalta, kesti hyvin aikaa. Pyörä pyöri edelleen, eikä sitä tarvinnut keksiä uudelleen.

Kehityksen keskiössä on ollut Suomen Ilmailuliiton nimittämä Laskuvarjourheilun keskustoimikunta. Se on luonut perusteet ja toiminnan yleisen rungon. Kerhot ovat luonnollisesti tehneet omaa kehitystyötään, mutta niiden fokus on useimmiten ollut kerhon omassa toiminnassa, kun taas LuKT on keskittynyt kehitystyöhön valtakunnallisella tasolla.

Laakereita ja renkaita on varmaan tarvinnut tähän kirjoituspäivään mennessä vaihtaa jo useamman kerran, mutta pyörä on pysynyt liikkeessä.

Ilmailuliitto ja LuKT

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta LuKT – kuten muutkin keskustoimikunnat - oli Suomen Ilmailuliiton hallituksen nimittämä asiantuntijaelin, joka antoi lausuntoja! Mitä? Siis antoi lausuntoja? Juuri niin. Siis teoriassa.



Alusta alkaen LuKT on tehnyt tosiasiallisia päätöksiä kaikissa laskuvarjourheilun alaan liittyvissä teknisissä asioissa, kuten kalustoon ja koulutukseen liittyvissä asioissa. Se siis teki ihan oikeita päätöksiä. Useimmiten LuKT jopa antoi lausuntoja ja teki esityksiä suoraan kansalliselle ilmailuviranomaiselle. Joskus toki muistettiin myös SIL:n työjärjestys nimenkirjoituksen osalta ja haettiin LuKT:n laatimaan kirjeeseen liiton nimenkirjoitusoikeuden omaavan henkilön, yleensä toiminnanjohtajan puumerkki juhlistamaan dokumenttia. Liiton hallitus tai keskus-

toimistossa vaikuttava toiminnanjohtaja ei käytännössä vaikuttanut LuKT:n päätöksiin.

LuKT oli siis tosiasiallisesti laskuvarjourheilun johtokunta, joka teki itsenäisiä päätöksiä toimivaltansa puitteissa. Sen määrittivät liiton sääntöjen lisäksi vuotuinen toimintasuunnitelma – johon laskuvarjourheilijat kirjoittivat oman osionsa – ja liiton budjetti. Tällainen käytäntö alkoi jo ensimmäisestä LuKT:n kokouksesta 1964 ja jatkui koko 1970-luvun ja pitkälle sen jälkeenkin.

LuKT:n keskeisin toimija oli sen puheenjohtaja. Hänestä riippui paljon. Keskustoimikunnan kokoonpanon nimesi käytännössä itsevaltaisesti LuKT:n puheenjohtaja. SIL:n vuosikokous valitsi vuosittain puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan. Kun puheenjohtaja oli nimetty, hän valitsi itse osaavina pitämiään laskuvarjourheilijoita toimikuntaan. Liiton hallitus vahvisti tämän kokoonpanon, aina ilman muutoksia. Kerhoilta toki saatettiin tiedustella ehdotuksia sopiviksi jäseniksi. Joskus puheenjohtaja hyväksyi tällaisen, mutta ei aina.

LuKT:n puheenjohtaja johti ja organisoiti itsenäisesti keskustoimikunnan toimintaa. Hän oli siis erityisen keskeinen koko elimen työskentelylle ja sen onnistumiselle.

LuKT:n toimintaa avusti ilmailuliiton nimeämä sihteeri, joka keskustoimistossa työskentelevä ammattihenkilö. Vuodesta 1964 vuoden 1975 alkupuolelle tehtävää hoiti ilmailuliiton moottorilentoon erikoistunut lentotoiminnanohjaaja **Jaakko Kaskia**. Häin hoiti kokouksen sihteerin tehtävät ja kokouksiin liittyvät toimistorutiinit, mutta ei osallistunut varsinaiseen päätöksentekoon. Vuoden 1975 toukokuusta alkaen vakituisen sihteerin tehtäviä hoiti liiton palkkalistoilla oleva laskuvarjotoiminnanohjaaja **Eero Kausalainen**. Hän hoiti Kaskian tapaan kokousten toimistorutiinit, mutta ”alan miehenä” hän oli oleellinen toimija, joka osallistui merkittävästi LuKT:n toimintaan erilaisten LuKT:n hänelle osoittamien tehtävien ja asioiden valmistelun kautta, vaikka ei muodollisesti osallistunut LuKT:n päätöksiin.

Edellisen vuosikymmenen aikana LuKT:n puheenjohtajasta ei juuri tarvinnut keskustella. **Kavo Laurila** oli ainoa vaihtoehto, eikä ollut huono! 1970-luvulla itäiseen naapurimme usein liitetty yksituumaisuus korke-

amman johdon valinnoissa alkoi kuitenkin järkkyyä. Laskuvarjoureilijoita alkoi jo olla melkoisen paljon ja joukkoon sopi paljon päteviä ja johtotehtävistä kiinnostuneita. Eikä kaikista asioista enää oltu samaa mieltä.

Ensimmäisen kerran törmättiin normaaliin demokratiaan kuuluvaan mielipiteen vaihtoon Tampereella 22.11.1970 pidetyssä ”Para-Tribunaalissa”, jossa kyseenalaistettiin ilmailuliiton toimintaa. Tilaisuudessa haluttiin agitoida kerhoja osallistumaan aikaisempaa aktiivisemmin liiton vuosikokouksiin, koska laskuvarjo-kerhojen edustus niissä oli ollut heikko. Pitäisi ”vallata liitto!” Tribunaalissa sai edellisen vuosikymmenen voimahahmo Kavo paitsi kehuja, myös arvostelua osakseen. Pientä tyytymättömyyttä oli ollut jo edellisenä kesänä edustusjoukkueen valintaan liittyvissä asioissa. Kavo ilmoitti pian tribunaalin jälkeen luopuvansa puheenjohtajuudesta.

Jälkikäteen tarkasteltuna Laurilan puheenjohtajakausi oli kuitenkin ollut menestys. Hän oli laajan ilmailutaustan omaava hyvä organisaattori, jonka johdolla luotiin urheilumuodolle kestävä perusta ja myös luotiin mutkattomat suhteet ilmailuviranomaiseen ja integroitiin laskuvarjourheilu yhdeksi liiton toimintamuodoista. Seuraavilla puheenjohtajilla oli hyvä perusta, jonka varassa saattoi jatkaa laskuvarjourheilun kehitystyötä. Demokratiakin alkoi toimia: valinnat eivät olleet itsestään selvyyksiä.

Jälkeenpäin asioita tarkasteltaessa voidaan arvioida, että laskuvarjoureilijoilla on ollut hyvä ”herraonni”. Puheenjohtajiksi valikoitui osaavia ja aikaansaavia laskuvarjoureilijoita, jotka nauttivat myös laskuvarjourheilun kentän arvostusta.

Kavon jälkeen, vuodesta 1971 alkaen LuKT:n puheenjohtajana oli kolme vuotta helsinkiläinen mainio tarkkuushyppääjä, valtiotieteen maisteri **Jorma Mali**. Hänen toimikautensa – ilmeisesti leipätyö kuljetusalalla vei miestä liian kovaa – jäi vain muutama vuoteen. Mali oli aloittanut LuKT:n jäsenenä jo vuonna 1965, joten hän oli puheenjohtajan tehtävät aloittaessaan jo kokenut LuKT - veteraani.

Malin aikana LuKT hoiti hommat, mutta suuria muutoksia ei lyhyen toimikauden aikana vielä ehtinyt syntyä. Ilmailuliiton järjestämä *keskitetty hyppymestarikoulutus* oli epäilemättä Malin puheenjohtajakauden suurimpia aikaansaannoksia. Ideaa oli toki jo kehitelty ennen Malin kauden alkua. Yhtenäinen hyppymestarikoulutus oli hyppy- ja erityisesti oppilasturvallisuuden kannalta tärkeä kehitysohjelma. Toimikauden aikana myös *uudistettiin* laskuvarjotoimintaa koskevia *määräyksiä* – lähes kaikki meni uusiksi. Edellisen vuosikymmenen työtä ei toki ollut tehty huonosti, vaan kyse oli luonnollisesta kehityksestä: tietämys lajista sekä hyppyvarusteet olivat kymmenessä vuodessa kehittyneet huomasti.

Malin kolme vuotta kestäneen toimikauden aikana liitto käynnisti toimenpiteet *oman miehen saamiseksi* ilmailuliittoon. Tämä asia koettiin erittäin tärkeäksi ja töitä sen eteen tehtiin paljon. Tavoite toteutui lopulta vasta seuraavan puheenjohtajan aikana.

Malin vetäytyttyä LuKT:n ohjauspunoksiin tarttui vuonna 1974 vaasalainen diplomi-insinööri **Timo Nieminen**, Helsingissä hyppykokemuksensa hankkinut hyppymestari, Vaasan Laskuvarjokerhon perustaja. Hän oli ollut ennen puheenjohtajavalintaansa LuKT:n jäsenenä jo kolme vuotta.

Edellisellä vuosikymmenellä LuKT keskittyi perustuksen rakentamiseen. 1970-luku oli kehityksen vuosikymmen: harrastaja- ja hyppymäärät kasvoivat valtaisesti ja samaan aikaan laskuvarjokalusto kehittyi voimakkaasti. Painopiste ei enää voinut olla entisen säilyttämisessä, koska kaikki ympärillä muuttui. Niemisen puheenjohtajakaudelle yksi keskeisistä painopistealueista oli *kilpailu- ja valmennustoiminnan kehittäminen*. Suomeen saatiin ulkomaisia valmentajia ja luotiin valmennusjärjestelmä. Niemisen tärkeä panos oli luoda tuomarijärjestelmä, johon liittyi paitsi koulutus, myös tuomarien tason arviointi. Niemisen hyvät kansainväliset suhteet edesauttoivat myös valmennusleirien järjestämistä Itä-Euroopan maissa, Unkarissa ja DDR:ssä. Nieminen oli aloittanut suhteiden luomisen jo 1969, jolloin hän oli keskeisessä tehtävässä DDR:n joukkueen Suomen vierailun aikana Nummelassa ja sen jälkeen SM-kisoissa Rautavaarassa.



Jorma Mali MM-kisoissa Itävallan Grazissa 1968. LuKT:n puheenjohtaja 1971–1973. Kuva: via Irja Valta



Timo Nieminen Vaasassa kesällä 1970. LuKT:n pitkäaikaisin puheenjohtaja vuosina 1974–1981. Kuva: Lauri Oksanen

Nieminen piti myös tärkeänä luoda aikaisempaa *parempi tiedotusjärjestelmä*, jonka avulla voitaisiin viestiä laskuvarjokerhoille ja harrastajille ajankohtaisista asioista, mukaan luettuna turvallisuus. Aluksi tiedottaminen tapahtui Ilmailu-lehdessä julkaistujen artikkelien avulla. Vuosikymmenen puolivälistä lähtien tiedotusta voitiin kehittää edelleen, koska liittoon oli saatu ammattihenkilö tuottamaan ja toimittamaan materiaalia. Ilmailuliiton tiedotteita ja Ilmailu artikkeleita voitiin täydentää Laskuvarjourheilu-lehden avulla. Alan julkaisu oli ollut Niemisen tavoitteena jo vuonna 1975. Projekti ei silloin onnistunut, mutta toteutui LuKT:n ja SIL:n ulkopuolelta saadulla tuella jo seuraavana vuonna. Lehden perustamisen mahdollisti tunnetun hyppokuvaaja **Jorma Österin** yritys Suomen Laskuvarjo Oy, joka rahoitti ensimmäisen numeron ilmestymisen ja toimi lehden julkaisijana sen ensimmäiset vuodet.

Vaikka Laskuvarjourheilu-lehdellä ei ollut alkuvuosina mitään virallista kytkentää liittoon, se oli käytännössä täydellisesti liiton ja LuKT:n käytettävissä. Se julkaisi kaiken SIL:n ja tai LuKT:n toivoman materiaalin – mukaan lukien SIL:n laskuvarjotiedotteet - ja näin tavoitti käytännössä kaikki hyppääjät. Lehden ja liiton yhteistyötä paransi vielä se, että LuKT:n jäsen, Ilmailuhallituksen **Lars Bäckström** ja LuKT:n sihteeri olivat keskeisiä lehden tekijöitä.

Tiedotusjärjestelmään kuuluivat myös Niemisen ideoimat syyspaneelit kerhojen edustajille. Niissä paitsi esitettiin valmiita esitelmiä ja alustuksia, myös keskusteltiin ajankohtaisista asioista, kuten LuKT:n lähiaikojen suunnitelmista, edustusjoukkueiden valintaperusteista, alan viimeisimmästä teknisestä kehityksestä ja kentän ehdotuksista LuKT:n kokoonpanosta tai toiminnasta. Kerhojen edustajilla oli mahdollisuus vapaasti antaa palautetta "LuKT:n herroille" ja saada suoraan vastauksia kysymyksiinsä. Nämä paneelit oli nimellisesti tarkoitettu kerhojen vetäjille, mutta kerhojen osanottoa ei mitenkään rajoitettu eikä valtakirjoja kysely.

Laskuvarjokaluston räjähdysmäinen kehitys teetti paljon työtä myös koulutus- ja turvallisuusohjeita työstävälle LuKT:lle. Nieminen *organisoi LuKT:n työn uudelleen*, jotta voitaisiin paremmin varmistaa eri osa-alueiden hoitaminen.

Erityisen maininnan arvoinen osa-alue oli *laskuvarjojen huolto*. Pitkään jatkuneiden laskuvarjojen huolto-ongelman ratkaisemiseen etsittiin uusia keinoja. Kahden kaupallisen laskuvarjokorjaamon perustaminen

paransi tilannetta, mutta sen lisäksi toivottiin mahdollisuutta tehdä ainakin jonkin tasoisia huoltoja ja korjauksia kerhoissa. Tämän mahdollistamiseksi LuKT käynnisti 1978 suunnitelmat ”kerhoriggerien” kouluttamiseksi. Tällä nimikkeellä tarkoitettiin henkilöä, jolla olisi oikeus tehdä eritasoisia korjauksia ja huoltoja laskuvarjoihin. Nimihirviön taustalla on USA:ssa käytetty korjaajajärjestelmä, jossa on kaksi eritasoisin oikeuksin varustettua laskuvarjonkorjaajaa: Senior Rigger ja Master Rigger).

Niemisen kaudella käynnistettiin SIL:n voimin hoidettua keskitettyä hyppymestarikoulutusjärjestelmää täydentämään *hyppymestarien täydennyskoulutus*, jota toteutettiin hyppymestariseminaarein. Lisäksi nimettiin hyppymestarikurssin käyneiden loppukokeen valvojiksi kokeneita hyppymestareita, joita kutsuttiin *tarkastus-hyppymestariksi*. Kaikki varmaan ymmärsivät itse tehtävän, mutta kentällä vieroksuttiin tärkeältä kuulostavaa titteliä.

Kapellimestari Nieminen vaihtelevine orkesterikokoonpanoineen selvisi massiivisesta urakastaan hyvin – epäilemättä hyvän organisoinnin ja johtamistaitojensa vuoksi, mutta myös lisääntyneiden resurssien avulla. Edellisten puheenjohtajien aikana oli pitänyt selvittää tehtävistään pelkän LuKT:n – vapaa-aikanaan tehtäviä hoitaneiden aktiivihyppääjien voimin. Niemisen kaudella oli mahdollista myös hyödyntää liiton kokoaikaisen laskuvarjotoiminnanohjaajan sekä myös LuKT:n jäsenenä olevan Ilmailuhallituksen laskuvarjotoimintaan keskittyneen tarkastajan työpanoksia. LuKT:n jäsenenä 1975 alkaen oli **Hannu Laitinen**, jonka varsinainen leipätyö oli Laskuvarjojääkärikoulun hyppykoulutusosastolla. Hän askaroi leipätyössään hyppykoulutukseen ja koulutusohjelmiin liittyvien asioiden – mukaan lukien vapaapudotushyppääjien kouluttaminen - parissa. Myös hän toi keskustuomikuntaan mittavan määrän ammatillista osaamista.

1970-luvulla laskuvarjokeskustuomikunnan käytettävissä olleet henkilöresurssit kasvoivat edellä kuvatulla tavalla merkittävästi. Muut taloudelliset resurssit kansainväliseen toimintaan, kokouksiin ja kilpailutoimintaan, olivat liitossa kuitenkin edelleen rajalliset. Ilmailuliiton tulot muodostuivat valtionavusta, Ilmailu-lehden ilmoitustuotoista ja lennokkien rakennussarjoja valmistavan lennokkipakkaamon tuotoista. Kilpailumatkoihin oli myös mahdollista hakea opetusministeriltä kohdeavustuksia, mutta niitä voitiin hakea vain yhdelle ilmailulajille vuosittain. Tämän lisäksi oli mahdollista kerätä itse rahaa esimerkiksi T-paitoja tai tarroja myymällä. Näitä varainhankintaprojekteja toteutettiin LuKT:n koordinoimana. Usein varjoja ja muuta kilpailumatkoilla tarvittavia varusteita hankki käytännössä joukkueelle nimetty joukkueenjohtaja. Pääsääntöisesti rahaa ei ollut tarpeeksi, joten LuKT joutui SIL:n budjetin rajoissa jakamaan usein pelkkää niukkuutta.

1970-luvulla ja kauan sen jälkeenkin ilmailuliitto sai kuitenkin merkittävää tukea Finnair Oy:ltä. Se myönsi Ilmailuhallituksen ja yhtiön kanssa sovitun järjestelyn kautta vapaalippuja, joita voitiin käyttää lähes kaikkiin kohteisiin, joihin Finnair lensi reittilentoja. Vaikka liput olivat ns. standby – lippuja - niitä saattoi käyttää ainoastaan, jos koneessa sattui olemaan vapaita paikkoja - olivat ne verraton etu kaikille ilmailuliiton toimialueille. Lipuista maksettiin ainoastaan vähäinen lentovero ja kenttämaksuja. Tämän edun merkitystä korostaa se, että 1970-luvulla kovalla rahalla maksetut lentoliput olivat todella kalliita. Lentomat kustuksen hinnoittelun mullistaneista halpalentoyhtiöistä kuultiin vasta lähes kolmekymmentä vuotta myöhemmin. Liitto, Ilmailuhallitus ja Finnair sopivat vuosittain, mihin kohteisiin lippuja voitaisiin käyttää. LuKT määrittä tämän sopimuksen raamien puitteissa ne laskuvarjokilpailut tai lajiin liittyvät tapahtumat, joihin lippuja käytettiin.

Tämän artikkelin otsikkona oli ”Ilmailuliitto ja LuKT”. Selvyden vuoksi on muistutettava, että LuKT oli ilmailuliiton nimeämä toimielin. Jos LuKT teki jotain, toimijana oli silloin ilmailuliitto. Suomen Ilmailuliitto puolestaan oli sen jäsenistä ja ilmailukerhoista muodostettu organisaatio, jossa ylätasoinen ratkaisuja tehtiin ilmailuliiton toimielimissä, mutta käytännön ilmailutoiminta tapahtui liiton omaa kurssitoimintaa lukuun ottamatta kokonaan kerhotasolla.

Ilmailuliitto ja viranomainen

Ilmailuviranomaisena Suomessa oli 1970-luvun alkupuolella liikenneministeriön ilmailuosasto, kunnes 1.3.1972 perustettiin ainoastaan ilmailualan keskittyneeksi viranomaiseksi Ilmailuhallitus.

Edellisellä vuosikymmenellä liiton ja sen laskuvarjoasiantuntijan yhteistyö ilmailuviranomaisen kanssa oli vakiintunut. Se oli tiivistä ja mutkatonta. Ilmailuviranomaisessa ymmärrettiin, että heillä ei ole riittävästi tietoja

uudesta lajista. He luottivat liiton asiantuntemukseen, jonka vuoksi liitolla – käytännössä sen toimielimellä LuKT:lla - oli suuri vaikutus ilmailumääräyksiin. Viranomainen toki hallitsi laajemman, ilmailulain asettaman viitekehyksen – ainakin pääpiirtein – mutta käytännöllisissä asioissa LuKT tosiasiallisesti loi jo 1960-luvulla itse laskuvarjohyppääjien luokkajärjestelmän, johon liittyivät koulutus- ja suoritusvaatimukset kutakin luokkaa varten. Luokkien mukaan määritettiin, kuka on itsenäinen hyppääjä tai kuinka päästään hyppymestariksi. Viranomainen puolestaan tunnusti järjestelmän ilmailumääräyksissään. Liitto myös avusti viranomaista monissa laskuvarjourheiluun liittyvissä teknisissä tai koulutusasioissa.

1960-luvulla viranomainen ja SIL saattoivat keskustella mutkattomasti vaikkapa tenniskentällä, kun LuKT:n puheenjohtaja **Kavo Laurila** ja ilmailuosaston päällikkö **K. J. Temmes** mittailivat taitojaan tenniskentällä. Mutkaton keskusteluyhteys jatkoi myös seuraavalla vuosikymmenellä. Viranomaisen ja ilmailuliiton suhteisiin toi uuden mausteen Ilmailuhallitukseen perustettu uusi toimi: Ilmailuhallitus palkkasi 1974 keväällä porilaisen hyppymestarin, tekniikko **Lars ”Lasse” Bäckströmin** tarkastajaksi, jonka päätoimialue oli laskuvarjotoiminta. Yhteistoiminnan mutkattomuutta osoitti se, että Lasse kutsuttiin saman tien LuKT:n jäseneksi. Bäckströmillä oli jo tehtävään pohjia, koska hän oli ollut LuKT:ssa jäsenenä jo vuoden 1971 ja toiminut Porissa hyppytoiminnan vetäjänä.

Ilmailutoimintaa valvovan viranomaisen työntekijän osallistumista harrasteilmailun keskusjärjestön toimielimen toimintaan ei pidetty mitenkään kummallisena. Eihän LuKT tehnyt päätöksiä, kunhan vain antoi lämpimikseen lausuntoja ja teki aloitteita liiton hallitukselle, kuten säännöissä sanottiin. No, tekihän se päätöksiä, joilla oli suuri merkitys säännösten kehittymiseen. Se myös valmisteli ja käytännössä hyväksyi koulutusohjelmat, vaikka ne muodollisesti hyväksyi ilmailuviranomainen.

Bäckströmin palkkaamisen jälkeen ilmailuviranomaisen oma asiantuntemus parantui siinä määrin, että he myös aikaisempaa enemmän vaikuttivat määräysten tekniseen sisältöön. Valmistelu kuitenkin käytännössä tapahtui LuKT:ssa, jossa jäsen Bäckström esitteli suoraan viranomaisen näkökulmia, jotka sovitettiin suoraan LuKT:n viranomaiselle lähteviin esityksiin.

Kun liitto 1975 palkkasi laskuvarjotoiminnanohjaaja **Eero Kausalaisen**, tuli yhteistoimintaan vielä uusi elementti: LuKT saattoi nimittää työryhmän, jossa olivat jäsenenä LuKT:n sihteeri Kausalainen, LuKT:n jäsen tarkastaja Bäckström ja joskus myös pitkäaikainen LuKT:n jäsen, laskuvarjoryrittäjä **Harri ”Kitu” Toivonen**. Ammattiheput, mukaan luettuna myös LJK:ssa palveleva jäsen **Hannu Laitinen**, saattoivat LuKT:n nimeämänä ja ainakin jossain määrin omalla työajallaan valmistella LuKT:n ehdotuksia viranomaiselle. LuKT sai sitten tämän ryhmän työstämän esityksen kokoukseensa ja lähetti se oman tarkastuksensa tai täydennystensä jälkeen viranomaiselle. Siellä asioita valmisteli edellä kuvatusta syystä saapuviin esityksiin erityisen hyvin perehtynyt Bäckström.

Ai, mikä jääviys? Ei sellaista käsitettä ollut varmaan vielä keksitty 1970-luvulla. Seuraavalla vuosikymmenellä LuKT:n piirissä käytiin voimallisia keskusteluja siitä, voisiko Ilmailuliitto avustaa viranomaista ilmailutoiminnan valvonnassa, josta toiminnasta liiton oli mahdollista saada myös riihikuivaa rahaa. Joidenkin mielipiteiden mukaan harrastajajärjestö ei voi eikä sen pidä valvoa jäseniä, koska sellainen olisi periaatteessa täysin väärin. Toiset puolsivat valvonnan avustamista siksi, että siitä saisi rahaa eikä se todellisuudessa toisi mitään uutta elementtiä SIL:n ja LuKT:n toimintaan. Kuten edellä kerrotusta sekä aikaisemmasta 1960-luvun historiakirjoituksesta ilmenee, liitto on tosiasiallisesti valvonut tiukasti laskuvarjourheilua LuKT:n perustamisesta, vuodesta 1964 alkaen. Määräyksiä on valmisteltu ja toimintaa on valvottu ja rangaistuksiakin on määrätty laskuvarjosyntyisille.

Mikä siis olisi muuttunut siitä, että asiasta tehtäisiin kirjallinen sopimus, jonka perusteella liitto saisi korvausta hommista, jota se on tehnyt jo vuodesta 1964 alkaen?



Ilmailuhallitus palkkasi Lars Bäckströmin (oik.) 1974 hoitamaan laskuvarjoasioita. Seuraavana vuonna liitto palkkasi kokopäivätoimisen laskuvarjotoiminnanohjaaja Eero Kausalaisen. Molemmat toimivat LuKT:ssa, toinen sihteerinä ja työrukkasena, toinen jäsenenä. Yhteistyö liiton ja ilmailuviranomaisen kanssa tehostui merkittävästi. Kuva (Oslo 1977): Bernard D. Lyng

Ilmailuviranomainen oli laskuvarjourheilun kannalta "lähin omainen". Se ei kuitenkaan ollut ainoa viranomainen. 1970-luvun alkupuolella Oulun Laskuvarjokerho alkoi pohtia savuhyppytoiminnaksi kutsutusta toimintamuodosta. Sillä tarkoitettiin sammutus- ja hyppykoulutuksen saaneiden palomiesten ja heidän kalustonsa pudottamiseen metsäpaloalueille. Kerho ryhtyi tuumasta toimeen ja alkoi kouluttaa savuhyppääjiä. Toiminta tapahtui palotoimen osalta *palo- ja pelastusviranomaisen* alaisuudessa ja hyväksymänä.

Toiminta alkoi laskuvarjokerhon toimintana, mutta eriytyi pian Oulun Lentävän VPK:n toiminnaksi. Tämä ja joissakin kerhoissa tapahtunut osallistuminen vapaaehtoisen pelastuspalvelun toimintaan oli myös palo- ja pelastusviranomaisen valvontaan kuuluvaa toimintaa. Näitä toimintoja valvoi tietenkin myös ilmailuviranomainen, joka hyväksyi – LuKT:n lausunnon perusteella – savuhyppääjien koulutusohjelman ja jonka valvonnan piiriin myös pelastushyppy kuuluivat.

Jo 1960-luvulla muutamat laskuvarjokerhot olivat liittyneet paikallisiin pelastuspalveluorganisaatioihin ja siihen liittyen olleet myös mukana erilaisissa harjoituksissa. Tästä ei kuitenkaan syntynyt sellaista toimintamuotoa, jossa laskuvarjoa olisi hyödynnetty tositalanteessa.

Poliisiviranomaisen kanssa ilmailuliitolla tai LuKT:lla ei ollut suoranaista yhteyttä tai kytkentää. 1970-luvulla näytöshyppyihin vaadittiin ilmailuviranomaisen lupa. Sen lisäksi hyppyjä suorittavalla kerholla oli oltava maanomistajan lupa. Tämän lisäksi laskuvarjokerhot joutuivat paikallisesti asioimaan myös poliisin kanssa näytöshyppyihin liittyvissä lupa-asioissa tai näytöshyppyjen tai lentonäytösten järjestelyihin liittyvissä yleisöturvallisuuteen liittyvissä asioissa.

Ilmailuliitto ja puolustusvoimat = LuKT ja LJK

Tiivis yhteistoiminta suomalaisten laskuvarjourheilijoiden ja puolustusvoimien kesken alkoi jo Suomen Laskuvarjokerhon perustamisesta. Puolustusvoimista puhuttaessa toimija oli luonnollisesti Laskuvarjojäkärikoulu. Liitosta puhuttaessa tarkoitetaan pääsääntöisesti sen Laskuvarjourheilun keskustoimikuntaa. LJK:n perustajiin kuulunut kapteeni ja myöhemmin majuri **Kaj Hagelberg** oli mukana SLK:ta perustettaessa. Hänestä tuli LuKT:n jäsen heti sen perustamisesta 1964 alkaen vuoden 1969 loppuun saakka. 1960-luvulla oli LuKT:ssa ollut lähes keskeytyksettä LJK:n kouluttajia, jotka myös olivat laskuvarjourheilun harrastajia siviilipuolella.

1970-luvulla yhteistoiminta jatkui hyvänä edellisen vuoden tapaan, mutta laajeni ja sai uusia muotoja. Vuosikymmenen alkaessa Hagelberg oli jo väistynyt, mutta nyt hänen tilallaan oli jo vuodesta 1965 alkaen

LuKT:ssa vaikuttanut kapteeni **Heikki Siiröpää**, joka palveli siviiliurheilua vuoteen 1974 saakka – komeat kymmenen vuotta. Häntä seurasi LjK:n hyppykoulutusosaston ”koplan” johtaja yliluutnantti **Hannu Laitinen**, joka liittyi mukaan vuonna 1975. Hänestä tuli yksi pitkäaikaisimmista laskuvarjovaikuttajista, joka palveli LuKT:ssa kahta vuoden katkoa lukuun ottamatta 1990-luvun alkupuolelle saakka ja joitakin vuosia myös liiton hallituksessa.

LjK:lla ja Ilmailuliitolla ei virallisesti ollut mitään yhteistä, eivätkä edellä mainitut mainiot laskuvarjojääkärit mitenkään edustaneet LjK:ta tai puolustusvoimia. Ei siis virallisesti. Tosiasiassa LjK:lla oli vahva epävirallinen mandaatti LuKT:ssa. Nämä hyppyherrat olivat osaavia, aikaansaavia ja toivottuja LuKT:n jäseniä. He myös edesauttoivat monien yhteisten asioiden ja projektien mutkatonta hoitoa ilman erityistä byrokratiaa.

LuKT:n ”LjK-jäsenillä” oli merkittävä vaikutus suomalaiseen laskuvarjourheiluun. He olivat laskuvarjohyppäämisen ammattilaisia, jonka vuoksi he saattoivat antaa erinomaisen ammatillisen panoksensa sekä erilaisissa kalustokysymyksissä kuin myös koulutusohjelmissä ja turvallisuusmääräyksissä. Yhtenä esimerkkinä voidaan mainita jäsen Laitisen LjK:n virkatyönä oman työnantajansa käyttöön laatima laskuvarjohyppääjän jatkokoulutusohjelma, joka otettiin sellaisenaan myös ilmailuliiton koulutusohjelmaksi ja –ohjeeksi. Myös LuKT:n osallistuessa laskuvarjourheilua koskevien määräysten valmisteluun oli näillä ammattimiehillä vahva panos annettavanaan. Ja kaikki tämä ihan vaan epävirallisesti, ei mitään mandaattia...



Turun Laskuvarjokerhon jäsenet harjoittelemassa LjK:n uudessa hyppytorissa 1979. Kuva: Martti Vieru

LjK oli antanut itseaukaisukoulutusta henkilökunnalleen jo 1960-luvun puolivälistä alkaen. Varusmiesten vapaapudotuskoulutus aloitettiin vuonna 1969, LjK:n kurssilla 8. Sen maineikkain edustaja **Olavi ”Enska” Kilpinen**, joka tuli voittamaan lukemattoman määrän Suomen ja pohjoismaiden mestaruusmitaleja. Ilmeisesti tämän kurssin innoittamana LjK järjesti vuoden 1970 alussa kertausharjoituksen, jossa annettiin vapaapudotuskoulutusta LjK:n sellaisille reserviläisille, jotka olivat siviilipuolella hankkineet merkittävän vapaapudotushyppykokemuksen. Vapaapudotusta harjoiteltiin täydessä varustuksessa. LjK:lle tämä oli luonnollisesta puolustusvoimien omiin tarkoituksiin järjestetty kurssi. Mukaan päässeille urheiluhyppääjille kertausharjoitus oli epäilemättä hieno kokemus. Harjoitus myös osoitti konkreettisesti, että LjK arvosti myös siviilien hyppykoulutusta ja kokemusta.

Laskuvarjojen huolto oli alue, jossa LjK:n panos oli monella tavalla ja monilla tasoilla merkittävä. Jo laskuvarjourheilun alkuvaiheista alkaen siviilien urheilulaskuvarjot oli huollettu ja tarkastettu LjK:ssa Utissa. Puolustusvoimat olivat myös mukana pelastusvarjojen tarkastuksessa: niitä ei lähetetty Uttiin, vaan Tampereelle Ilmavoimien Varikolle. Kun laskuvarjourheilu laajeni 1970-luvulla räjähdysmäisesti ja samaan aikaan LjK:n oma hyppytoiminta kasvoi, alkoi siviilien laskuvarjojen huolto käydä LjK:lle raskaaksi. Varjoja huoltavalla laskuvarjopakkaamolla oli aivan riittävästi omiakin tehtäviä, joita siviilivarjojen huolto alkoi haitata. LjK ei myöskään tiettävästi saanut itse käyttää laskuvarjojen huollosta ja korjauksesta perittyjä maksuja. Ne uppo-

Jo 1960-luvulla LjK oli sallinut laskuvarjokerhojen harjoittelun hyppyharjoitustornillaan Utissa ns. takahallin kulmilla. Myös uudella vuosikymmenellä siviilien harjoittelua saatettiin jatkaa. Vuonna 1975 valmistui uusi hyppytori, joka rakennettiin Hannu Laitisen Englannista hyppykurssin yhteydessä tuomien piirustusten mukaisesti. Myös tästä tornista saattoivat siviilit hypätä. Näihin aikoihin ei vielä tunnettu vapaapudotussimulaattoreita, eikä kerhoilla vielä ollut kunnollisia uloshyppyharjoituslaitteita käytettävissään.

Laskuvarjojääkärikoulu antoi vielä 1970-luvullakin kalustoapua kilpailujen järjestämisessä. Radioita ja kiikareita saatiin lainaksi ainakin aina, kun kilpailuja järjestettiin Utissa – ja niitähän järjestettiin 1970-luvulla useita.

sivat jonnekin valtion epämääräisten tulojen laariin. LjK ei siis voinut hyödyntää näitä tuloja oman pakkaamonsa toiminnan tai resurssien kehittämiseen.

Vuonna 1978 LjK totesi, että se ei voi enää jatkaa siviilivarjojen korjaus- ja tarkastustoimintaa. Asia oli kovin vakava, mutta siihen löytyi – jälleen ilmailuliiton ja LjK:n hyvässä yhteistoiminnassa ratkaisu. Kun ilmeni, että siviilipuolelta voisi löytyä useampi yrittäjä, jotka olivat kiinnostuneet ottamaan toimialakseen myös laskuvarjojen tarkastuksen ja huollot, neuvoteltiin liiton ja LjK:n kesken asiasta. Siviilipuolelta ei laskuvarjokorjaajan koulutusta ollut mahdollista löytää, ellei sitten halunnut matkustaa Yhdysvaltoihin.

”We are here to help” - tai jotain sinnepäin - taisi LjK tuumia ja ilmoitti, että se voisi järjestää pariviikkoisen kertausharjoituksen – laskuvarjojen huoltajakurssin - jossa sen reserviläisiä koulutettaisiin laskuvarjon korjaajiksi. Suomen Ilmailuliitto pyysi kolmelta yrittäjältä esityksiä LjK:n käyneistä henkilöistä, jotka tulisivat toimimaan heidän yrityksissään laskuvarjokorjaajana. Yritysten toimitettua ehdotuksensa SIL lisäsi esitykseen oman, LjK:n ehdot täyttävän laskuvarjotoiminnanohjaajansa, ja välitti sen edelleen. LjK hyväksyi nimiluettelon lähes sellaisenaan ja kutsui kuusi reserviläistä kertausharjoitukseen Uttiin maaliskuuhuhtikuun taitteessa 1978. Koulutusohjelma kertausharjoitukseen laati LjK yhteistoiminnassa Ilmailuhallituksen kanssa. LjK:lla oli tietenkin oma lehmä ojassa: kurssin ansiosta se pääsi eroon raskaaksi käyneestä siviilivarjojen huollosta ja ilmailuliiton jäsenkunta sai kahdelta perustetulta laskuvarjojen huoltoyritykseltä tarvittavat tarkastus- ja huoltopalvelut. Tässäkin yhteistyömuodossa kaikki voittivat.

Laskuvarjojen huoltoasioissa liiton ja LjK:n yhteistoiminta jatkui kertausharjoituksen jälkeen tietojen vaihdon merkeissä. Liitto pystyi lisääntyneiden resurssien kautta saamaan ja hankkimaan paljon laskuvarjoihin liittyvää teknistä tietoutta. LjK liitettiin suoraan SIL:n laskuvarjotiedotteiden jakelulistaan. LjK sai paljon teknisiä tiedotteita urheiluarjojen valmistajilta ja lähetti paljon tärkeäksi katsottavaa tietoa ilmailuliitolle. Teknisissä asioissa pidettiin yhteyttä myös henkilötasolla, koska kaikki laskuvarjoteknisistä asioista vastaavat ja niitä hoitavat olivat jo vuosien takaa tuttuja.

Hyppyvalmennuksessa LjK ja ilmailuliitto tekivät merkittävää yhteistyötä, josta hyötyivät molemmat. Vuodesta 1977 alkaen sotilaslaskuvarjourheilu oli Puolustusvoimien virallinen edustuslaji. LjK:n kovat edustushyppääjät olivat luonnollisesti myös liiton puolella tuttuja veikkoja, jotka säännöllisesti keräilivät liiton SM-kilpailussa erivärisiä mitaleja ja jotka myös usein olivat ilmailuliiton nimeämässä edustusjoukkueissa kilpailijoina mukana laskuvarjourheilun arvokisoissa.

LuKT:n jäsenenä Hannu Laitisella oli erinomainen kytkentä sekä sotilashyppäämiseen, että siviilien laskuvarjourheiluun. Hän oli tiukasti kiinni LuKT:n kilpailu- ja valmennustoimintaa koskevissa päätöksissä ja pohdinnoissa. Samaan aikaan hän oli 1977 alkaen Puolustusvoimien valmennusryhmän lajijohtaja. Tästä kolmannen asteen yhtälöstä oli hyötyä – taas molemmille osapuolille. Paikallisella tasolla hyötyä korjasi Utin Laskuvarjokerho, jonka hyppykonetta ja tiloja sotilashyppääjät käyttivät harjoitusleireillään. Kävi myös niin, että usein oli ”Intin” maksamassa konekuormassa myös siviilipuolen terävää kärkeä.

Laitisen sotilasyhteyksien kautta löydettiin myös pätevä taito- ja tarkkuushyppyvalmentaja, myös Saksan edustusjoukkueen valmentaja, Bundeswehriin kapteeni **Helmut Schlect**. Hänen johdolla toteutettiin 1970-luvun lopulla kaksi valmennustapahtumaa. Ensimmäinen oli melko lyhyt – tutustuttiin mieheen – mutta seuraavana vuonna jo järjestettiin pitempi sessio. Leirit järjestettiin LjK:n ja ilmailuliiton yhteisenä valmennustapahtumana,



Suomen Ilmailuliiton ja LjK:n yhteistoiminnassa liitto taisi olla voittopuolisesti saavana osapuolena. Joskus voitiin kuitenkin antaa apuja myös siviileiltä sotilaille. Parina vuonna 1970-luvun alkupuolella suomalainen taito- ja tarkkuushyppääjien huippumies **Antero Takkala** kävi valmentajana LjK:n henkilöstölle järjestetyissä valmennustilaisuuksissa. *Kuva: Antero Takkala*

1960-luvulla ja vielä seuraavallakin vuosikymmenellä pääosan laskuvarjokerhoista perustivat – tai ainakin he olivat mukana – entiset laskuvarjojääkärit. Kokonaisyhyppääjämäärään verrattuna näitä entisiä jääkäreitä tuli 1960-luvulla mukaan melko paljon. 1970-luvulla kerhojen kokonaisvolyymit, hyppymäärät, koulutustoiminta ja ”omien hyppääjien tuottaminen” olivat laajentuneet niin merkittävästi, että LjK:n epäsuora taustavaikutus tätä kautta vähitellen vaimeni. Esimerkkinä voidaan mainita Suomen Laskuvarjokerho, joka vuonna 1979 koulutti 132 alkeiskurssilaista. LjK:ssa annettiin hyppykoulutusta vuosittain alle sadalle henkilölle. Myös vuotuiset kokonaisyhyppymäärät Suomessa ylittivät LjK:n hyppymäärät. Vaikka ex-jääkärien suhteellinen osuus hyppääjistä väheni, LjK:lla oli – niin kuin edellä on kerrottu - 1970-luvullakin edelleen suuri ja positiivinen vaikutus suomalaiseen laskuvarjourheiluun.

Hyppykoulutus – avain hyppyturvallisuuteen

Edellinen vuosikymmen oli kulunut koulutusohjelmia ja – järjestelmiä suunnitellessa ja rakentaessa. 1970-luvun alkaessa toiminta oli paisunut merkittävästi. Oppia ja ymmärrystäkin oli karttunut kokemuksen kautta – sitä jo alkoi olla. Nyt oli aika hyödyntää kokemuksia ja uusia oppeja. Koulutusjärjestelmissä aloitettiin uusi kehityskierros. Vuonna 1971 oli julkaistu uudet laskuvarjohyppääjän lupakirjaa koskevat vaatimukset, joilla korvattiin entinen SIL:n laatimaan laskuvarjohyppyjen luokkajärjestelmä. Luokat jäivät edelleen voimaan, mutta niillä ei ollut enää merkitystä laskuvarjohyppääjän oikeuksiin. Määräyksen valmistelun yhteydessä uudistettiin myös koulutusohjelmat vastaamaan uusia vaatimuksia

Tämä ohjelma korvattiin uudella vuonna 1976. Uuden ohjelman oli valmistanut LuKT:n jäsen **Hannu Laitinen** virkatyönä omalle työnantajalleen LjK:lle. Ammattitaidolla laadittu ohje kelpasi ja hyväksyttiin myös SIL:n ohjeeksi

1960-luvulla alkeiskoulutusohjelmaversiot pohjautuivat LjK:n ohjelmaan. Lajin kehittyessä hyppykoulutuksen varsinainen tähtäyspiste oli vapaapudotus, johon koulutus alusta alkaen piti tähdätä. Lisäksi oli tarpeen lisätä erilaiseen hyppykalustoon ja pieniin hyppykoneisiin räätälöityjä osioita.

Alkeiskoulutusohjelmää piti muokata uusien ajatusten mukaiseksi. Korvaavan, uuden tyyppisen alkeiskoulutusohjelman laati lopulta LuKT:n puheenjohtajan **Timo Nieminen** vuonna 1975. Aikaisemmissa koulutusohjelmissä oli lähinnä vain suoritusvaatimukset, mutta uudessa alkeis- ja jatkokoulutusohjelmassa oli mukana myös sovellutusohjeita ja ne olivat sisällöltään aikaisempia kattavampia.

Urheiluhyppäämisestä kiinnostuneet Laskuvarjojääkärikoulun oppilaat olivat kurssin jälkeen sujahtaneet laskuvarjokerhoihin ilman sen kummempia välivaiheita. Heillä oli yleensä parinkymmenen pakkolaukaisuhyppyn kokemus umpikupuisilla varjoilla, ja siitä he jatkoivat ilman erityistä muuntokoulutusta. Edellä kuvatut siviilien ja sotilaiden hyppykoulutuksen erilaiset tavoitteet ja kalusto kuitenkin edellyttivät jonkinlaista ”tyyppikoulutusta siviilihyppyihin”. Liiton laskuvarjotoiminnanohjaaja **Kausalainen** laati seuraavana vuonna tätä puutetta korjaavan alkeiskoulutusohjelman lisäosion, jossa määritettiin aiheet, joissa ex-laskuvarjojääkäri ei tarvitse lisäkoulutusta lainkaan ja aiheet, jossa kertauskoulutus on tarpeen sekä lisäksi aiheet, jotka koulutetaan entiselle laskuvarjojääkärille kokonaan uusina asioina.

Laskuvarjourheilu sai 1970-luvulla valtaisesti myönteistä julkisuutta, erityisesti vuosikymmenen loppupuolella. Eri medioissa nähtiin ja kuultiin laskuvarjourheilua laajasti väreissä ja liikkeessä. Oli Fokker-Boogieta ja muuta. Myönteisen julkisuuden hankkimisessa auttoi erinomaisesti itseoppineen hyppykuvaajan **Jorma Österin** hienot hyppykuvat, jotka olivat medioille hienoa ja haluttua materiaalia. Kun päästiin lopulta tiedotusvälineisiin, oli siitä seurauksia. Kerhoihin alkoi tulla oppilaita ”ovista ja ikkunoista”.

Laskuvarjokerhoilla oli positiivinen kierre: kun oppilasmäärät lisääntyivät edellisestä vuosikymmenestä, saatiin varjoja koulutusedellytysten parantamiseen. Laskuvarjokerhot olivat kasvaneet ja vaurastuneet, joten niillä oli jo pääpiirtein riittävästi laskuvarjoja. Kerhojen konekalusto oli myös kehittynyt edellisestä vuosikymmenestä. Koneet olivat tehokkaampia ja isompia. Väkeä saatiin taivaalle entistä nopeammin. Hyppykurssit saattoivat olla entistä suurempia.

Edellisen vuosikymmenen aikana hyppymestarit oli koulutettu kerhoissa on-the-job periaatteella. Koulutusta ei ollut millään tavoin yhdenmukaistettu, ainoastaan oppilaiden harjoituspudotusten määrä ilmeni hyppymes-

tarin kelpoisuusvaatimuksia käsittelevässä ilmailumääräyksessä. 1960-luvulla sattui kuitenkin useita vakavia vaaratilanteita ja myös pari kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joissa hyppymestarin taito tai toimintamallien arveltiin olleen puutteellisia. Hyppymestarit olivat oppilashyppyjen kannalta keskeisen tärkeitä: heidän piti osata turvalliset toimintamenetelmät pudottaessaan hyppyoppilaita lentokoneesta. Hyppymestarit myös vastasivat kerhojen koulutuksesta. Kaikkea he eivät tehneet itse, mutta he ohjeistivat apunaan toimivat maa-kouluttajat.

Kantapään kautta saatujen kokemusten perusteella todettiin hyppymestarikoulutuksen kehittäminen erittäin tärkeäksi asiaksi. SLK:ssa oli jo vuosina 1970–1971 pidetty kerhon omiin tarpeisiin tähtäävä hyppymestari-kurssi. Se oli ensimmäinen hyppymestarikurssi Suomessa, jolle oli olemassa kirjallinen koulutussuunnitelma. Suunnitelman oli laatinut kerhon kokenut hyppymestari **Risto Valta**. Kurssi toteutettiin iltaisin ja viikonloppuisin.



Tässä tarvittiin hyppymestarin virhesilmää. ”Minut on jo tarkastettu”, sanoi oppilas vastaavalle hyppymestarille. Jos hihnan kulku olisi jäänyt huomaamatta, ei olisi naurattanut. Immolassa 1971, oppilas ”Unski” (vas.), Markku Holopainen ja Eero Kausalainen - vielä keräämässä kokemusta ennen ammattimaiseksi mestarikurssien vetäjäksi ryhtymistä. Taustalla Pentti Kuisma. Kuva ei liity SLK:n hyppymestarikurssiin. Kuva: Eero Kausalainen

Ensimmäisen koulutussuunnitelman ilmailuliiton keskitettyä hyppymestarikurssia varten laati LuKT:n jäsen **Heikki Siiröpää**, ”siviilitoimessaan” kapteeni ja LjK:n hyppykoulutusosaston johtaja. Suunnitelma oli vielä melko ylimalkainen, aihealueet ja tuntijako. LuKT hyväksyi ohjelman kokouksessaan loppusyksystä 1970 ja täydennetty koulutussuunnitelma huhtikuussa 1971. LuKT:n pöytäkirjassa kurssista käytettiin nimeä ”Valmennuskurssi hyppymestariksi aikoville”, mutta nimitys tihentyi pian pelkäksi hyppymestarikurssiksi.

Historiallinen ensimmäinen hyppymestarikurssi pidettiin Jämin lentokeskuksessa heinä-elokuun taitteessa 1971. Kurssin vetäjä oli helsinkiläinen kokenut hyppymestari **Mauri Purkunen**, apunaan kuopiolainen hyppymestari **Martti Pietikäinen**. Kurssilla oli seitsemän oppilasta. Yksi kurssin tavoitteista oli paitsi kouluttaa

mestariksi aikovia, myös yhdessä pohtia erilaisia hyppymestarin toimeen liittyviä menettelyjä. Seuraavana vuonna ei hyppymestarikurssille ollut halukkaita

Vuodesta 1973 alkaen Ilmailuliitto järjesti paria poikkeusvuotta lukuun ottamatta 1–2 hyppymestarikurssia vuodessa. Aiemmin Ilmailuhallitus oli myöntänyt hyppymestarin kelpoisuuden laskuvarjokerhoissa hankitun pudotus- ja koulutuskokemuksen, sekä LuKT:n antaman lausunnon perusteella. Helmikuusta 1973 alkaen LuKT ei enää puoltanut uusien hyppymestarin kelpoisuuksien myöntämistä henkilöille, jotka eivät ole suorittaneet hyväksytysti SIL:n hyppymestarikurssia.

Oppilaiden taso oli ensimmäisillä hyppymestarikursseilla kirjava, mikä vahvisti aiemman epäilyt kerhojen eritasoisesta koulutuksesta ja vaatimustasosta. Hyppymestarikurssien yhdeksi tärkeäksi tehtäväksi mestarioppilaiden henkilökohtaisten tietojen ja taitojen kartuttamisen ohella muodostui hyppymestari toimintaan ja laskuvarjokoulutukseen liittyvien menetelmien yhdenmukaistaminen. Vuoden 1979 loppuun mennessä oli SIL:n keskistetyillä hyppymestarikursseilla koulutettu yhteensä lähes seitsemänkymmentä oppilasta, kaikista maan laskuvarjokerhoista. Voidaan arvela, että tämä oppilasmäärä eri kerhoihin jakautuneena on saattanut yhdenmukaistaa kerhojen toimintaa, koska vuosien myötä hyppymestarikursseille tulevien oppilaiden koulutus- ja taitotasot olivat alkuvuosia pienemmät.

Keskitettyjen ilmailuliiton hyppymestarikurssien jälkeen ei 1970-luvulla tapahtunut, valtaisasta hyppymäärien kasvusta huolimatta, yhtään kuolemaan johtanutta laskuvarjohyppyonnettomuutta, jossa hyppymestarin toiminta tai virhe olisi ollut oleellisesti myötävaikuttanut onnettomuuden syntyyn. Myös vakavat vaaratilanteet tässä syyryhmässä vähenivät oleellisesti.

Vuodesta 1975 alkaen nämä SIL:n hyppymestarikurssit veti aina liiton laskuvarjotoiminnanohjaaja, joka oli ennen ”liittoon ryhtymistään” tienannut leipänsä sotilaskouluttajana. Taustasta ei ollut ainakaan haittaa. Kaikilla hyppymestarikursseilla oli vetäjän apuna yksi - yleensä kurssinjohtajan valitsema - kokenut hyppymestari. Apukouluttajien enemmistö 1970-luvulla tuli Helsingistä, mutta myös Porin, Kuopion ja Imatran hyppymestareita käytettiin.

1970-luvun hyppylajeja

Kaikki hyppäsivät hupihyppyjä – siis sellaisia hyppyjä, jotka sattuvat kulloinkin huvittamaan. Kun kansalaisille alkoi kertyä enemmän hyppyjä ja kokemusta, alettiin useimmiten löytää oma suuntautuminen – siis hyppylajeihin suuntautuminen. Muuhun ei tässä kirjoituksessa oteta kantaa. Vaikka hyppääjä ei olisikaan ollut kilpailuhengen riivaama, joku hyppylaji kuitenkin alkoi yleensä kiinnostaa eniten.

1970-luvulla oli jo merkittävästi enemmän mahdollisuuksia suuntautua, kuin vielä edellisellä vuosikymmenellä. Oppilashyppövaiheen jälkeen jokseenkin kaikki hyppääjät hyppäsivät tarkkuutta – eivät ehkä siihen maalialueen keskelle, mutta ainakin päästäkseen oikealle maalialueella. Näytöshypyillä oli tärkeää osua ainakin aluemaaliin, joka tosin joskus saattoi olla kiusallisen vaatimaton.

Tarkkuushyppy

Tarkkuushyppy kilpailulajina piti edelleen pintansa myös 1970-luvulla. Uutena elementtinä tuli mukaan vuosikymmenen lopulla sähköinen mittalaite, sähköpläkä. Ennen sen käyttöönottoa tuomarit tihrusivat tarkoilla - joidenkin mielestä vähintään puolisokeilla silmillään ensimmäistä maahantulokohtaa. Heidän päätöksensä päti, vaikka joskus sitä protestoitinkin. Maailmalla kuitenkin kehitys kulki eteenpäin. Jo vuoden 1974 MM-kisoissa Unkarissa ja 1978 kisoissa Jugoslaviassa oli käytetty sähköpläkää. Suomen tuomarit olivat epäilemättä loistavia, mutta siitä huolimatta meilläkin haluttiin seurata kehityksen kulkua

Vuoden 1978 loppupuolella Suomessa oli meneillään kaksikin sähköpläkäprojektia. **Markku Anttolainen** ja **Rauno Härkönen** kehittivät omaa laitettaan yhdessä, samoin teki **Olavi Kilpinen**. Suomessa otettiin ensimmäistä kertaa käyttöön tarkkuushyppyjen sähköinen mittaus kesän 1979 taito- ja tarkkuuslajien SM-kilpailuissa. Kilpisellä oli siellä valmiina kaksi mallia 15 sentin ja 25 sentin mitta-alueilla. SM-kilpailut aloitettiin isommalla, mutta sen vikaannuttua vaihdettiin pienempään. Näistä kilpailuista alkaen on Suomen arvokilpailuissa käytetty sähköistä mittaustaitetta, joskin kotitekoiset vaihtuivat pian saksalaisiin laitteisiin.

Vuosikymmenen jälkipuoliskolla kaikki kokeneet hyppääjät luopuivat vanhoista Para-Commander tyyppisistä päävarjoistaan ja vaihtoivat ne ”tunnelilaskuvarjoihin”, joiksi nykyään patjavarjoina tunnettuja kupuja ensimmäisissä lehtijutuissa kutsuttiin. Tarkkuushyppäämisen luonne muuttui rajoista myötätuulilaskuista useimmiten pienehköllä vajoamisnopeudella vastatuuleen tapahtuviin lähestymisiin. Uusien kupujen ansiosta hyppy-tarkkuus lisääntyi merkittävästi. Osumat maalialueen keskustaan tuntumaan alkoivat olla jo lähes jokamiehen hommaa. Siinä sähköinen mittauslaite haukkui hintansa.

Joukkuetarkkuuden säännöt säilyivät 1970-luvun ajan jokseenkin muuttumattomana. Edellisen vuosikymmenen kokeilujen jälkeen säännöt vakiintuivat ja hyppykorkeus asettui 1000 metriin. Lajissa hyppäsi neljän henkilön joukkue samalla ylilennolla. Porrastukset hyppääjien välillä jäivät joukkueen omalle vastuulle. Sähköinen mittaus tuli luonnollisesti myös joukkuetarkkuuteen, koska maahantulot arvioitiin samalla tavalla, kuin henkilökohtaisessa tarkkuushypyssä.

Taitohyppy

Taitohyppy – vanhalta nimeltään tyylihyppy (style) - oli kolmas näistä vanhimmista kilpailumuodoista. Se oli kehitetty jo 1960-luvulla, mutta sääntöjä viilailtiin ja pistelaskua kehiteltiin. 1970-luvulla päädyttiin lopulta taitohyppysarjaan, jossa oli kaksi erisuuntaista vaakakäännöstä (360 °) ja sen jälkeen takavoltti. Liikesarja jatkui vastaavilla käännöksillä ja volteilla, mutta käännösten aloitussuunnat sarjan alussa ja puolivälissä vaihtuivat. Ensin oli kolme erilaista sarjaa, myöhemmin tuli mukaan neljäs yhdistelmä – edelleen samanlaisista käännöksistä koostuva.



SM-kisoissa ja muissa arvokisoissa – tässä tapauksessa Oulun kansainvälinen taito- ja tarkkuushyppykilpailu 1978 – käytettiin puolustusvoimilta lainattuja kiikareita koko 1970-luvun ajan. Menetelmä oli altis sekä havainto-, että kirjausvirheille. Kuvassa ylituomari Kjell T. Olsen sihteerinään oululainen Hannu Hernesniemi. Kuva: Eero Kausalainen.

Taitohypyn arvostelukohteina olivat kokonaisliikesarjaan käytetty aika, johon lisättiin virhepisteitä tai myöhemmin lisääaikaa vajaaksi tai ylimenneistä käännöksistä tai käännösten ja volttien kallistumisesta yli sallittujen rajojen. Hyppykorkeus oli 2000 metriä. Hypyt arvosteltiin maasta. SM-tasoisissa kilpailuissa käytettiin puolustusvoimilta lainattuja jalustallisia kiikareita. Kiikareilla näkyi oikein hyvin. Ongelmana oli, että suorituksen näki vain livenä ja sen yhden ja ainoan kerran. Ei voinut katsella uudelleen. Tuomareiden apuna oli sihteeri, jolle tuomari kertoi reaaliaikaisesti suoritukset ja niihin liittyneet havainnot, kuten vajaat suoritukset tai muut virheet, joista kilpailijaa sakotettiin.

Tuomarien arvostelut käytiin vielä myöhemmin läpi tuomarikokouksessa. Siellä määritettiin, mikä oli tuomari- enemmistön mielipide kunkin hypyn tuloksesta. Myös tässä vaiheessa saattoi käydä virheitä, kun jotkut tuomarit muistivat asioita paremmin, kuin toiset. Kokouksessa olisi pitänyt vain arvioida kylmän viileästi enemmistötulokset kunkin hypyn aikana täytetyistä lomakkeista, mutta kokouksissa mukana istunut historiaheppu muistelee, että tässä kokouksessa joskus saattoi vaikuttaa tulokseen myös ”mussuttamalla” ja vakuuttamalla muut tuomarit.

Vuoden 1978 aikoihin oli MM-kisoissa – sekä perinteisissä taito- ja tarkkuuskilpailuissa, että relatiivikisoissa – oli nähty tuomareiden käyttävän maavideolaitteita. Pitkän objektiivin avulla voitiin saada kiikarikuvaa tarkempi näkymä ja mikä parasta: suoritus voitiin toistaa ja katsoa kuinka monta kertaa tahansa. Suomessa videoita ihmeteltiin ensimmäisen kerran **Helmut Schlechtin** taito- ja tarkkuushyppyvalmennustilaisuudessa Utissa. Laite vaikutti mainiolta keksinnöltä, josta todettiin olevan huimasti apuja sekä valmennuksessa, että myös tuomaritoiminnassa, heidän koulutuksestaan puhumattakaan.

Videolaitteistoja päätettiin hankkia useampaankin laskuvarjokerhoon, mutta toteutus jäi seuraavan vuosikymmenen alkuun. Utin Laskuvarjokerho osti videolaitteiston jo loppuvuodesta 1979, mutta se saatiin käyttö- kuntoon vasta seuraavan vuoden puolella, jolloin saatiin asianmukainen ja ylähorisonttiin suuntautuvaan tähtäilyyn soveltuva jalusta.

Valmentautuminen ja valmennus

Suuri osa hyppääjistä harrasti laskuvarjourheilua ihan huvikseen ilman suuria päämääriä. Kilpailuissa tietenkin käytiin, koska SM-kilpailut olivat - kuten jo 1960 – luvulla – merkittävä laskuvarjokansan sosiaalinen ta- pahtuma. Kilpailuhakuisemmat tosin saattoivat hypätä veren maku suussa, kuten missä tahansa urheilulajis- sa. Tätä ryhmää varten ryhdyttiin vuoden 1973 paikkeilla suunnittelemaan valmennusjärjestelmää. LuKT:n jäsen, oululaistunut **Tapio ”Cekkeri” Satamo** kutsui lokakuussa 1973 kaksikymmentä henkilöä Uttiin kes- kustelevaan tarkkuus- ja taitohyppääjien kilpailuvalmennuksesta.

Kutsukirjeen mukaan edustusjoukkueeseen valittaisiin kilpailijoita ensisijaisesti valmennusrenkaaseen kuulu- vista. Valmennusrenkaan pitäisi löytää eri osa-alueita hallitsevia valmentajia. Kilpailijakokous järjestettiin LuKT:n kokouksen yhteydessä ja siihen LuKT:n jäsenten lisäksi osallistui 22 kilpailuhyppäämisestä kiinnos- tunutta laskuvarjourheilijaa.

Vaikka LuKT oli mukana tässä ”Cekkerin” kutsumassa kokouksessa, kesti LuKT:lla jonkin aikaa päättää, mitä se tekisi valmennusasialle. Valmennuskokouksen yhteydessä kirjattujen pöytäkirjamerkintöjen mukaan LuKT piti esitettyjä ajatuksia ja asiaa hyvänä, vaikka ei voinut hyväksyä sen kaikkia elementtejä. Seuraavassa kokouksessa LuKT kuitenkin irtautui valmennusrenkaasta. Pöytäkirjan mukaan ”...LuKT:lla ei ole tekemistä valmennusrenkaan kanssa, vaan se on itsenäinen ”yritys””.

Tätä valmennussuunnitelmaa lopulta toteutettiin jossain määrin. Järjestettiin joitakin valmennustilaisuuksia. Lisäksi jotkut kokeneet kilpailuhyppääjät ohjasivat valitsemiaan kehityskelpoisiksi arvioimiaan hyppääjiä, mutta todellista valmennusjärjestelmää ei syntynyt. Jonkin asteista valmentajatoimintaa harjoittivat päätyö- nään LJK:ssa palveleva **Markku Paakkanen**, joka oli puolustusvoimien valmennusringin valmentaja ja osal- listui myös siviilihyppääjien valmennukseen. Myös entinen laskuvarjojääkäri **Ilkka Stauffer** osallistui jossain määrin valmennustoimintaan, valmentajan ominaisuudessa myös edustusjoukkueen jäsenenä.

Kosketus oikeaan valmentajaan saatiin, kun Hannu Laitisen yhteyksien avulla löydettiin saksalainen Helmut Schlecht, joka kävi vuosina 1978 ja 1979 Utissa pitämään valmennustilaisuuksia. Helmutin panos todettiin

arvokkaaksi, vaikka jonkun mielestä Paakkanen oli jo aikaisemmin puhunut osin samoista asioista, jotka nyt saksalaisittain murrettuna englannilla kerrottuna kuulostivat vakuuttavammalta.

Taito- ja tarkkuushyppyvalmentautumista edesautettiin erilaisilla vierailuilla. Itä-Saksaan oli suhteet solmittu jo 1960-luvun lopulla vierailujen ja vastavierailujen muodossa. 1970-luvulla suomen valmennusjoukkue vieraili 1977 DDR:ssä (Halle-Oppin) pidetyissä ”sosialististen maiden mestaruuskilpailuissa”. Meillä kotona ei Suomea pidetty sosialistisena, mutta osallistuttiin silti. Mitään suoranaista valmennustoimintaa ei kilpailumatkakaan liittynyt. Tapahtuma oli kilpailu, mutta sen aikana harjoitettiin paljon kommunikaatiota ja hankittiin paljon tärkeää valmennustietoa. Osanotosta tai majoituksesta ei maksettu mitään – olihan kyseessä vastavuoroinen vierailu.

Seuraavana vuonna itäsaksalaiset kävivät Suomessa, jossa osallistuivat Oulussa järjestettyihin kansainvälisiin taito- ja tarkkuushyppykilpailuihin. Kisoihin oli kutsuttuna saapunut myös jonkin verran ”irtoedustajia” muista pohjoismaista. Tilaisuudessa nähtiin läheltä ulkomaalaisten hyppääjien maailmanluokkaa olevia suorituksia, mutta varsinaista valmennusta ei tapahtumaan liittynyt.

Myös Unkariin tehtiin valmennusmatkoja. Niihin ei liittynyt vastavierailujen järjestämistä. Suomalaiset hyppääjät saivat kuitenkin Unkarissa täyden yöspidon ja ilmaiset hyyt. Lisäksi päästiin harjoittelemaan unkarilaisten monipuolisissa hyppyharjoituslaitteissa ja – valjaissa sekä trampoliinissa. Sekä DDR:n että Unkarin matkat olivat valmentautumismatkoja, joilla ei ollut varsinaisia valmennusohjelmia tai niiden toteuttamisessa auttavaa valmennusammattilaista.

Relatiivihyyt

Hyppylajeista oli relatiivihyyt 1970-luvun varsinainen hitti. Kun se pääsi ”valloilleen”, hyppääjät innostuivat siitä niin kovin, että taito- ja tarkkuuslajeja jo alettiin epäillä kuoleviksi lajeiksi. Epäily oli toki ennen aikaista, mutta innostus uuteen lajiryhmään oli suuri. Käytännössä kaikki ainakin kokeilivat, vaikka kovimmat sissit olivat kokeilujensa jälkeen edelleen samaa mieltä tunnetun mainos-sloganin kanssa: ”*Kahta en vaihda...*” Tässä tapauksessa ei kuitenkaan tarkoitettu Turun Sinappia, vaan taito- ja tarkkuushyppyjä.

Relatiiviksi kutsuttua vapaassa pudotuksessa tapahtuvaa ”työskentelyä suhteessa johonkin toiseen” oli harjoitettu Suomessakin jo 1960-luvulla. Silloin oli kuitenkin ensin kysymys satunnaisista kahden hyppääjän kohtaamisista vapaassa pudotuksessa. Ulkomaalaisten lehtien innoittamana kokeiltiin tähden muodostamista vapaassa pudotuksessa. Muutaman hyppääjän muodostelmia onnistuttiinkin jo tekemään vuosikymmenen loppuun mennessä.

Aivan 1970-luvun alussa suuri osa relatiivihyyistä oli kahden henkilön kohtaamisia tai laskuvarjohyppääjien D-luokkavaatimuksiin kuuluvia viestikapulanvaihtoyrityksiä. Helsingissä tosin kolmen tai neljän hyppääjän tähtimuodostelmat eivät enää olleet harvinaisia. Historiaheppu on hyppypäiväkirjan mukaan yrittänyt kohtaamista ja viestikapulan vaihtoa valtaisan määrän kertoja vuonna 1970. Ensin oli tavoitteena saada riittävä määrä viestikapulanvaihtoja D-luokkaa varten, mutta kun lopulta ensimmäinen tähti onnistui yhdessä imatralaisten lajitoverien kanssa kesällä 1971, saivat kapulanvaihdot jäädä. Monilla muillakin lajiin tutustuminen tapahtui samaan tapaan. Oli onneksi enemmän onnea, kuin ymmärrystä, eikä vahinkoja tapahtunut, vaikka välillä liu’uttiin toisiamme kohti todella kovaa...

Kansainvälisellä tasolla oli kansainvälisen ilmaurheiluliiton FAI:n (Fédération Aéronautique Internationale) laskuvarjokomitea CIP (Commission Internationale du Parachutisme) vuonna 1973 ottanut relatiivin viralliseen kilpailuohjelmaansa. Valmistelut oli käynnistetty sääntöjen laatimiseksi ja sen jälkeen lajiryhmän liittämiseen muiden FAI:n MM-kilpailujen joukkoon. Samana vuonna järjestettiin USA:ssa relatiivihyppyjen Maa-ilmancup, jossa ensimmäisen kerran kokeiltiin FAI-tasolla kilpailumuotoa.

Suomalaisen relatiivihyppäämisen kehityksessä edelläkävijät löytyivät Suomen Laskuvarjokerhosta. Kun SLK sai vuonna 1973 seitsemän hyppääjää kerrallaan kuljettavan Pilatus Porter hyppykoneen, ei riemulla ollut rajaa. Muodostelmat alkoivat kasvaa. Relatiivin kehittymisen kannalta merkittävä helsinkiläinen hyppyr ryhmä ”Sorsat”, joka perustettiin 1973. Aiemmin oli totuttu, että tempu- ja tarkkuushyppääjät ovat niitä ryp-pyotsaisia heppuja, jotka ihan harjoittelevat. Relatiivia hyppäävät vain hipit ja hippimieliset. Ja hypätään siksi, että se on kivaa. Tämän ajatusmallin Sorsat romuttivat.



Tässä jo hieman edistyksellisempää relatiivia Malmilla lokakuussa 1975, Malmi, 5-henkilön kuvio syntymässä, mukana Rolf Leiman, Ilari Degerlund, Lauri Oksanen, Into Taskinen ja Pauli Belik. Kuva: Jorma Öster

Joukkue alkoi harjoitella ihan tosissaan. Homma oli kurinalaista ja harjoituksista ei saanut laistaa rangaistuksen (sakko) uhalla. Ensimmäinen näytön paikka oli Ruotsin Östersundissa järjestetty relatiivikilpailu, jossa lajina oli kuuden henkilön nopeustähti. Tapahtuma ei vielä ollut arvoltaan PM-kilpailu, mutta siellä oli osanottajia ainakin Suomesta, Ruotsista, Tanskasta ja Norjasta. Ruotsista oli kaksi joukkuetta, Tukholmasta yksi ja Göteborgista toinen. Paikalla oli myös FAI:n laskuvarjokomitean CIP:n relatiivialakomitean puheenjohtaja, norjalainen **Eilif Ness**, oletettavasti arvioimassa kilpailumuodosta saatavia kokemuksia.

Suomen ensimmäinen relatiivikisa – tai RW – kisa – järjestettiin Malmilla kesäkuussa 1974. Tapahtuma oli kuitenkin vielä kansallinen, yhden kerhon järjestämä tapahtuma. Ensimmäinen virallinen PM-kilpailu järjestettiin heinäkuun 1974 lopulla Norjan Torpissa. Myös Suomi osallistui. Vaikka ”Sorsat” oli epäilemättä paras joukkue Suomessa – ja ainoa vakavamielisesti harjoitteleva - se ei pystynytkään lähtemään koko joukkueena liikkeellä. Kilpailussa olivat lajeina neljän ja kahdeksan henkilön nopeustähti. Sorsista saatiin mukaan vain viisi hyppääjää ja joukkueenjohtaja. Täydennykseksi tarvittiin kolme hyppääjää muista kerhoista. Suomi osallistui ainoastaan 8-henkilön lajiin.

Ensimmäiset PM-kilpailut eivät olleet järjestelyiltään vielä kummoisia. Kahdeksan henkilön lajissa lennettiin muodostelmassa kahdella Cessnalla (C-182, C-206 ja C-207). Historiallisen kilpailun tuloksia ei ole vielä tähän päivään mennessä nähty, vaikka niitä silloin aikanaan pyydettiin. Mukana ollut Historiaheppu ei ainakaan ole koskaan saanut minkäänlaista mitalia tai palkintoa, joten taidettiin jäädä neljänneksi.

Vuoden 1974 marras-joulukuussa alkoivat myös relatiivihyppääjien talviset toivoretket lämpimiin hyppyolosuhteisiin aikana, jolloin Suomessa ”...on hanget korkeat nietokset...” ja pirun kylmää ja hyppytoimintaan kelvottomat säät. Yhdysvaltoihin muuttaneen helsinkiläishyppääjän **Mauri Purkusen** johdattelemana saapui Suomesta neljä hyppääjää, kaksi ”Sorsaa” ja kaksi PM-kisoissa joukkuetta täydennettyä hyppääjää Amerik-

kaan. Lyhyen New Jerseyssä vietetyn ajan jälkeen joukkue hurautti autolla Floridan Zephyrhillsiin, jossa järjestettiin ”Turkey Meet” nimellä tunnettu relatiivihyppytaapahtuma. Paikalla oli isoja koneita, DC-kolmosia, Twin Beechejä, Lockheed Lodestareja, ym., ja hypättiin suomalaisittain suuria kuvioita. Tapahtuma oli tässä vaiheessa vielä kilpailu, mutta se muuttui myöhemmin jatkuessaan Boogie-tyyppiseksi hyppyilotteluksi.

Tämä ensimmäinen retki aloitti edelleen jatkuvat suomalaisten muuttolintujen retket eteläisemmille hypymaille Suomen hyppykauden ulkopuolella. Zephyrhills ja Florida ovat vielä nykyistenkin hyppääjien kohteita, mutta sen lisäksi on tullut Kaukoita ja Etelä-Eurooppa, erityisesti Espanja.

Ensimmäiset SM-kilpailut Suomessa pidettiin Nummelassa heinäkuussa 1975. Lajina olivat 4- ja 8-hyppääjän nopeustähti. SM-kilpailun perusteella valittiin joukkue Saksan Warendorfissa pidettyyn ensimmäiseen RW-MM-kilpailuun. Tämän jälkeen MM-kilpailuissa oli vuorovuosina relatiivilajit ja taito- ja tarkkuuslajit. Näin vuosikymmenellä järjestettiin kaikkiaan kolmet RW-MM-kilpailut: Warendorf 1975, Ranskan Chateauroux 1977 ja Australian Gatton College 1979.



Sorsien RW-MM-joukkue Länsi-Saksan Warendorfissa syyskuussa 1975: Joukkueenjohtaja Timo Aalto (takarivi vas.), Hannu Sailavuo. Eero Ylinen, Heikki Side, Onni Kuusisto, Pauli Belik ja Harri Toivonen. Eturivissä Into Taskinen, Kari Puhakka, Pertti Jompero ja Rolf Leiman. Kuva: via Suomen Laskuvarjokerho.

Ensimmäisissä kilpailuissa olivat lajeina nopeustähdet, mutta jo 1976 lajeja muutettiin. Tilalle tulivat ns. sekvenssihyppy, joissa samalla hypyllä tehtiin peräkkäin erilaisia muodostelmia. Kilpailun voitti joukkue, joka oli tuomarien hyväksymällä tavalla tehnyt eniten muodostelmia hypyille määrätyn työskentelyajan kuluessa. Ennen kilpailua julkaistiin lista kilpailuissa käytettävistä muodostelmista, joista joihinkin liittyi myös pakollisia välisuorituksia, joiden kautta piti siirtyä seuraavaan muodostelmaan. Kilpailun alussa arvottiin, mitkä listassa mainituista muodostelmista mahdollisina välisuorituksineen pitäisi suorittaa kullakin hypyllä.

Relatiivihyppyjen toiset PM-kilpailut järjestettiin Utissa. Siellä hypättiin ensimmäisen kerran sekvenssihypy-ä. Niihin liittyi ongelmia, koska CIP:n uudet säännöt valmistuivat vasta vähän ennen PM-kisaa, joten kukaan ei ollut niihin perehtynyt ennakoita. Kilpailussa haluttiin kuitenkin käyttää FAI:n sääntöjä, koska tämän ja Maailmancup kilpailujen kokemuksia uusista säännöistä voitiin hyödyntää RW-MM-kilpailujen välivuonna. Kokemusten avulla olisi mahdollista tarkentaa sääntöjä ennen seuraavan vuoden MM-sääntöjä. Kokeilu oli

luonnollisesti tärkeää, koska laji oli vielä kovin uusi. CIP:n relatiivialakomitean puheenjohtaja Eilif Ness oli paikalla myös Utissa.

Taito- ja tarkkuuspuolella oli 1970-luvulla todettu, että Suomi ei maailmalla pärjää, ellei tasoa saada nostettua. Tässä tarkoituksessa vuosikymmenen lopulla järjestettiin ensimmäiset valmentajavierailut Suomeen sekä organisoitiin valmentautumista tukevia vierailuja Itä-Euroopan maihin. Relatiivihypyjen osalta ei vielä ehditty niin pitkälle. Pohjoismaiden kanssa oli hanke yhteisestä valmentajasta, mutta sen toteuttaminen tai peräti oman valmentaja saaminen Suomeen jäi tulevalle vuosikymmenelle. Valmentautumista ja harjoittelua tukevia tietoja kyllä hankittiin esimerkiksi kirjeenvaihdolla ulkomaalaisten ”tietäjien” kanssa. Utin PM-kisojen yhteydessä suomalaisilla hyppääjillä oli myös oiva tilaisuus haastatella Norjan joukkueen mukana ollutta valmentajaa ”**Scratch**” **Garrisonia**. Hän oli USA:n 1960-luvun relatiivihyppäämisen pioneereja yhdessä **Jerry Birdin**, **Bill Newellin** ynnä muiden kuuluisuuksien kanssa, joten tietoa ja kokemusta riitti. Samassa tietojenkäytöstä haastateltiin myös Eilif Nessiä, joka luonnollisesti oli parhaiten perillä lajin ja sääntöjen kehityksestä CIP:n näkökulmasta.

Merkittävimpana relatiivihyppytapatumana Suomessa 1970-luvulla voidaan pitää SLK:n touko-kesäkuun taitteessa 1979 järjestämää Fokker-Boogietä. Tapahtumaan oli vuokrattu norjalaiselta lentoyhtiöltä Fokker F-27 matkustajakone. Se saattoi kuljettaa kerrallaan nelisenkymmentä hyppääjää mukavasti neljään kilometriin. Tapahtumaan osallistui muutama sata hyppääjää. Osanottajista suurin osa taisi olla Helsingistä, mutta muista pohjoismaista ja hieman kauempaakin oli runsas edustus. Tilaisuutta suosivat hyvät säät. SLK hoiti järjestelyt hienosti, joten kaikki saivat paljon hyppyä.

Tapahtumassa hyppääjät itse kokosivat joukkueet paikalla olevista lajin taitajista. Pääosassa hypyistä yritettiin koota erikokoisia muodostelmia, yleensä 10-hengen muodostelmasta alkaen. Suurin onnistunut kuvio tapahtumassa oli 25 henkilön muodostelma. Boogeista muodostui merkittäviä ja kiinnostavia hyppytapatumia niille ”relativisteille”, joita ei rypyytsainen kilpahyppääminen kiinnostanut.



Fokker-Boogie 1979. Taustalla norjalainen Fokker F-27. Hyppääjät valmistautumassa seuraavalle hypylle. Kuva antaa yleiskäsityksen hyppyvarustuksesta: varavarjot ovat jo selässä (paitsi vasemmassa laidassa olevalla banaanilaukku-ylijäämä-PC-Historiahepulla) ja päävarjona ovat patjat. Hyppyasut ovat laajoja tämän ajan - onneksi lyhyeksi jääneen - muotivillityksen vuoksi. Kuva: Martti Vieru

Relatiivin valmentautumisen ja kilpailujen tuomaritoiminnan kannalta riittävän tasoinen katselulaitteisto oli – tai sen puuttuminen – myös relatiivihypyillä samanlainen ongelma, kuin konventionaalisilla lajeilla. Kisat tuomaroiitiin vielä 1970-luvulla kokonaan kiiikarein. Vapaapudotuskuvausta harjoittivat tähän aikaan vain muutamat. Laitteet olivat lähinnä filmikameroita, liikkuvalla tai still-kuvalla. Tämän ajan laitteilla ei hyppyjen ilma-kuvaus ollut lajin kehittämisen tai tuomaritoiminnan kannalta mahdollista, vaikka saatiinkin hienoja vapaapudotuskuvia ja filmejä. Ilmavideoita merkittävämmässä määrin käytettynä jouduttiin odottelemaan vielä seuraavan vuosikymmenen jälkipuoliskolle, jolloin laitteiston kehittyminen ja kutistuminen loivat mahdollisuuden kuvata, vaikka jokaisella hypyllä ja katsella aineisto välittömästi hypyn jälkeen.

Para-Ski

Para-Ski lajein taustalla on alppimaiden pelastuspalvelutoiminta, jossa ennen helikopterien käyttöönottoa pelastuspartiot hyppäsivät laskuvarjoilla lumivyöryjen tai lumimyrskyn uhreiksi joutuneiden pelastettavien luokse ja toivat heidät alas suksien ja ahkioiden avulla. Alppimaiden edustajat toivat idean uudesta yhdistelmärajista FAI:n laskuvarjokomiteaan CIP:een. Siellä lopulta hyväksyttiin laji, jossa oli yhtenä osa-alueena suurpujottelu suksin kansainvälisten pujottelusääntöjen mukaan ja tarkkuushyppy rinteeseen FAI:n sääntöjä soveltaen.

Vielä 1970-luvulla CIP ei hyväksynyt lajille MM-arvoa, mutta tietävästi jo vuodesta 1975 alkaen on järjestetty FAI:n kilpailukalenteriin merkittyyä Maailmancup-kilpailuja. Suomalaiset osallistuivat Para-Ski maailmancupiin ensimmäisen kerran helmikuussa 1975, jolloin kilpailut pidettiin Italian Corvarassa. Para-Ski kilpailuja oli järjestetty jo aikaisemmin, mutta ilman FAI-statusta. Corvarassa olivat mukana kilpailijoina **Hannu Pernu**, **Timo ”Tiksa” Rautiainen** ja **Börje Lassfolk**. Tämän jälkeen Suomi osallistui tähän kilpailuun 1970-luvulla lähes joka vuosi.



Para-Ski Maailmancup, Corvara, Italia 1975. Hannu Pernu (vas.), Börje Lassfolk ja Timo Rautiainen. Kuva: Mikko Närhi

Para-Ski muuntautui suomalaiseen kilpailukalenteriin tammikuussa 1977, jolloin Kainuun Laskuvarjokerho isännöi Para-Ski SM-kilpailun Vuokatissa. Kilpailussa olivat erillisinä lajeina pohjoismainen Para-Ski, jossa oli tarkkuushyppy-laskuvarjolla tasamaalle ja 10 kilometrin murtomaahiihto. Toinen SM-laji oli Alppi-Para-Ski, joka noudatti pääpiirtein kansainvälisiä sääntöjä: tarkkuushyppy rinteeseen ja suksilajina suurpujottelu. Molemmat Para-Ski lajit vakiintuivat Suomeen SM-tasoisina tästä eteenpäin. Alppi-Para-Skin suksilajina oli tosin joskus suurpujottelun sijasta pienpujottelu mäenlaskuosuuden tapahtuessa hyppymäen alarinteessä. Vuokatin SM-kisoissa leivottiin Para-Skin ensimmäiset Suomenmestarit: **Jukka Ilves** voitti pohjoismaisen Para-Skin ja **Antero Takkala** Alppi-Para-Skin.

Ensimmäinen pohjoismainen Para-Ski kilpailu järjestettiin myös vuonna 1977. Tapahtumapaikka oli Ruotsin Östersund. Kilpailussa olivat mukana pohjoismaat, mutta PM-kisat lajissa tulivat mukaan vasta vuonna 1978, jolloin Vuokatissa pidettiin Pohjoismainen Para-Ski PM-kilpailu. PM-tasolla ei koskaan järjestetty Alppi-Para-Ski kilpailuja. Vuokatin PM-kisan ohessa pidettiin myös Alppilajien Para-Ski SM. Tästä eteenpäin järjestettiin joka vuosi sekä pohjoismaisissa lajeissa Para-Ski PM ja molemmissa lajeissa SM-kilpailut.

Para-Ski lajit jäivät lopulta melko suppean piirin harrastuksiksi. Alkuaan lienee kilpailuidean taustalla ollut tavoite aktivoida hyppykansa aloittamaan kausi jo aikaisemmin sekä siinä sivussa vaalimaan ruumiinkuntoon.

Kupurelatiivi - CRW

Vuoden 1976 loppupuolella saattoivat englanninkielentaitoiset hyppääjät lukea USA:n laskuvarjoliiton USPA:n Parachutist - lehdestä tarinaa relatiivista kupujen varassa. Amerikkalainen laskuvarjourheilun tietäjä Dan Poynter kirjoitti mahdollisuudesta hypätä relatiivihyppyjä avoimien laskuvarjojen varassa. Kupujen piti tietenkin olla patjavajoja. Uusi kotimainen lehtemme Laskuvarjourheilu julkaisi vuoden 1977 ensimmäisessä numerossaan tiivistelmän kirjoituksesta. Ja lisää seurasi...



Sama lehti julkaisi samana ja seuraavina vuosina useita artikkeleita aiheesta. Tietävästi ensimmäinen kupukohtaaminen Suomessa tehtiin Malmilla 8.4.1977. Hyppääjinä olivat **Esa Mikkonen** ja **Jukka Heikkinen**.

Ensimmäisestä kupukohtaamisesta ei ole olemassa valokuvaa. Kuvassa on Oulussa 19.3.1978 tehty kahden hyppääjän torni. Hyppääjät olivat Raimo Karhu ylempänä ja Raimo Kempainen. Kuva: via Raimo Karhu.

Vuoden 1977 kesän aikana tehtiin jo useita onnistuneita kupukohtaamisia. Lajia harjoitettiin aluksi vapaapudotushyppyjen päätteeksi, mutta jo vuosikymmenen lopulla alettiin hypätä ja avata laskuvarjo tarkoituksella korkealla, jolloin saatiin lisää työskentelyaikaa. Suurin 1970-luvun loppuun mennessä tehty kupumuodostelma oli Malmilla tehty viiden henkilön torni.

Vuosikymmenen loppuun mennessä kupurelatiivi – CRW – tai tuttujen kesken ”kupuruttu” - alkoi kiinnostaa hyppääjiä yhä enemmän. Lähes kaikki kokeilivat sitä jossain vaiheessa ja silloin tällöin, mutta vain pienehkö osa hyppääjistä otti sen päälajikseen. Seuraavalla vuosikymmenellä järjestettiin jo CRW – tai nykyisin kupumuodostelmakisoja (CF) SM-tasolla. Laji oli tullut jäädäkseen ja siinä tultiin näkemään suomalaisia monissa maailmanennätyshypyissä tulevina vuosikymmeninä.

Nimitys kupuruttu on varmaan tarpeen selvittää: lajin alkumetreillä telakoinnit eivät aina onnistuneet, jolloin tuli ”varavarjokeikkoja”, ruttuja ja rusinoita sen verran tiuhaan, että lajin maine oli alkuun huonohko. Kaverin kuvun sisään tai punosten keskelle joutuminen aiheutti joskus vakaviakin vaaratilanteita, mutta niistä selvit-

tiin. Porin suunnalla sattui kuuluisaksi tullut vaaratilanne, jossa oli poliisi punoksissa – siis hyppytoveri, joka oli maan kamaralla ollessaan ihan oikea poliisi. Vähitellen kansalaisten taito karttui ja laji vakiintui, eikä se hyppyturvallisuuden osalta enää poikennut muista lajeista.

Savuhyppy – palokunta-aate leviää hyppymiehiin

Palokunta-aatteella ja laskuvarjourheilulla ei ensi silmäyksellä näyttäisi olevan yhteyttä. Oulun Laskuvarjo-kerhoon oli yllättäen pesinyt melkoinen joukko palomiehiä, joista muutamat kokeneita hyppääjiä ja peräti hyppymestareita. Ilmeisesti ulkomaisten esimerkkien ansiosta kiinnostuttiin mahdollisuudesta kouluttaa kerhon hyppääjistä savuhyppääjiä. 1970-luvun alussa Oulun ympäristössä oli laajoja metsäalueita, joiden metsäautotie oli merkittävästi nykyistä harvempi. Suomen helikopterikalusto oli vielä erityisesti siviilipuolella kovin vaatimatonta. Laskuvarjo tuntui oivalta välineeltä, jolla voisi pudottaa sammutushenkilöitä ja heidän kalustoaan tiettömien taipaleiden taakse suorittamaan alkusammutusta. Suomessa oli tuohon aikaan melko kattava palolentojärjestelmä, jossa myös OLK:n kone oli yhtenä lentovälineenä.

Kerhossa tutkittiin asiaa ja oltiin yhteydessä paloviranomaisiin. Lopputulos oli, että kerho alkoi kouluttaa savuhyppääjiä, joiden palokoulutus vastasi vapaapalokuntien koulutusta ja hyppykoulutus oli ilmailuviranomaisen hyväksymää. OLK sai elokuussa 1970 ilmailuviranomaiselta luvan hypätä savuhyppyä. Niiden erityispiirteitä olivat hyppy maastoon pakkolaukaisukalustolla. Lisäksi kerho loi palovarusteiden pudotusjärjestelmän kokeilemalla, yrityksen ja erehdyksen kautta. Koulutus kesti viikon ja sisälsi hyppyä veteen, puihin kivikkoon ja kannokkoon.

Vaikka toiminta ei ollut laskuvarjourheilua, LuKT ja SIL joutuivat sen kanssa tekemisiin arvioimalla kerhon savuhyppääjien koulutusohjelman ja antamalla siitä lausuntoja ilmailuviranomaiselle. Laskuvarjourheilijoilla oli tilaisuus sankoin joukoin seurata savuhyppytoimintaa Oulun SM-kisojen yhteydessä heinäkuussa 1973. Kisaviikolla ilma oli helteinen ja kuivuus oli vallinnut jo pitkään. Päivittäin kulovalvontakoneet tekivät useita lentoja Oulun lentoasemalta. Myös savuhyppääjät olivat valppaina ja taisivat jonkun keikan heittää kisan aikana.

Melko pian savuhyppytoiminta eriytyi Oulun Laskuvarjo-kerhon toiminnasta. Epäilemättä rahoituksella oli jotain tekemistä asian kanssa. Savuhyppytoiminta oli sisäasiainministeriön palo- ja pelastusviranomaisten alaista toimintaa. Sitä kautta oli mahdollista saada rahoitusta. Perustettiin Oulun Lentävä VPK. Entiset OLK:n savuhyppytoimijat olivat edelleen mukana, mutta oli epäilemättä selkeämpää, kun organisaatiot olivat erilliset.



Oululaisten savuhyppääjien hihamerkki.

Savuhyppytoiminta ei luonnollisestikaan ole laskuvarjourheilua, mutta sen aloitti laskuvarjokerho ja ilmailuliitto sekä sen työrukkanen LuKT joutui ainakin koulutusohjelmien osalta paneutumaan aiheeseen. Ilmailuliitto myös käytti savuhyppääjiä hyväkseen halutessaan osoittaa päättäjiille (esimerkiksi opetusministeriö tai valtion urheiluneuvosto) tai medialle, että harrasteilmailu on yhteiskunnan kannalta hyödyllistä.

1970 – luvun hyppyalusto

Oppilaskalusto

Oppilashyppääjien osalta ei 1960-luvun kalustoon verrattuna ollut suuria eroja. Kupuina olivat entiset TU, DL, EFA 653, EFA 6562, T10 ja Kohnke. Näistä T-10 ja kolmiovarjo Kohnke hävisivät siviilikerhoista vähitellen historian hämärään. Pakkolaukaisujärjestelmäksi vakiintui hidastussukkaan pakattu, useimmiten amerikkalainen ylijäämävarjo TU tai DL – ”Double-L” – kuvuilla. Sisäpussit olivat kadonneet, koska ajateltiin sukkaan pakatun varjon avautuvan hieman hitaammin ja antavan hyppääjälle hieman pitemmän ”vapaapudotusfiiliksen”. Muutamien onnettomuuksien jälkeen alettiin pohtia, pitäisikö taas pyörä keksiä uudelleen ja palata ”pomminvarmaan” suoraan sisäpussijärjestelmään.



Pakkolaukaisuhyppääjän varustus Immolassa kesällä 1972 – aivan samanlainen, kuin jo 1960-luvulla: ”banaanilaukkuvaravarjo”, amerikkalainen ylijäämäreppu ja – valjaat, repussa ”Tupla-L” ylijäämäkupu, kova kypärä ja varrelliset, paksu-pohjaiset hyppykengät. Varavarjon päällä on puukko. Oppilashyppääjä on Tarja Manninen, hyppymestari Martti Kailes. Kuva: via Olli Halonen

Hidastussukkaan pakatun varjon pakkolaukaisuhihnan laskuvarjon puoleinen pää kiinnitettiin apuvarjon yhdyspunokseen, sillä tarkoituksella, että se varmistaisi apuvarjon pääsyn vapaaseen ilmavirtaan myös silloin, kun hyppääjä putosi selällään tai muuten kelvottomassa asennossa. Aina ei tämäkään auttanut, jonka vuoksi aloitettiin edellä kerrotut pohdiskelut suoraan sisäpussiin siirtymisestä.

1970-luvun alkupuolella otettiin käyttöön ensimmäinen varolaukaisin KAP-3 tai sitä täysin vastaava PPKU. Sitä käytettiin ainoastaan ensimmäisillä itseaukaisuhypyillä. Se aukaisi päävarjon siinä tapauksessa, että hyppääjä ei jostain syystä onnistunut laukaisemaan päävarjoa. Suurin osa oppilashypyillä tehtiin amerikkalaisella ylijäämäkalustolla, jonka nelisokkainen reppu oli usein melko tiukka, jolloin erityisesti naisilla saattoivat joskus voimat loppua kesken – ei jaksettu vetää laukaisukahvasta loppuun saakka. Laukaisimessa oli barometri- tai kellokoneistotoiminto, mutta oppilashypyillä sitä käytettiin ainoastaan kellokoneistolla.

Valjaat ja rintapakkaus-varavarjat – ”banaanilaukut” – olivat samat, joita käytettiin jo koko 1960-luku. Amerikkalaisvalmisteisissa oppilasvajoissa oli ylijäämäreppu ja – valjaat. Niitä suunniteltaessa on ajateltu lentokoneesta pelastautumista sotilastoiminnassa. Pitempään vapaapudotukseen edenneet oppilaat käyttivät yleensä ensin sekuntikelloa ja korkeusmittaria viimeistään 30 sekunnin vapaapudotuksilla tai useimmiten jo aikaisemmin. Korkeusmittareina käytettiin lentokoneisiin tarkoitettuja korkeusmittareita.

Minkäänlaisesta mukavuudesta ei yleensä voinut puhua. Ranskalaiset EFA - laskuvarjojen valjaat olivat tosin jonkin verran miellyttävämmät. Päässä oli kova kypärä, moottoripyörälaatua. Jalassa oppilailla oli erityiset varrelliset nahkaiset hyppykengät – ”maihinnousut”. Oppilaan kokonainen hyppyvarustus painoi noin 20 kiloa. Ei hirmu mukava!

Kokeneiden hyppääjien kalusto



Delta II Parawing Immolassa 1970. Hyppääjä Risto Ahonen Lahden Laskuvarjokerhosta, tuomarina Tuomo ”Tomi” Aaltonen. Kuva: Eero Kausalainen

Oppilashyppääjät saivat kaikki varusteensa kerhoista. Kokeneet hyppääjät ostivat itse varusteensa. Oppilaat hyppäsivät pääpiirtein samalla kalustolla, kuin edellisellä vuosikymmenellä, Samaa ei voi sanoa kokeneista hyppääjistä. Heidän kohdallaan kaikki muuttui. Vielä vuosikymmenen alkupuolella kaikki hyppäsivät rinta-pakkaus-varavarjovarustuksella, pääkupuina Para-Commander tai joku sitä vastaava ja siltä näyttävä, kuten esimerkiksi PTCH-7, EFA Papillion tai muutama Crossbow. Patjavarjoista oli jo kuultu ja nähty kuvia vuosikymmenen alkaessa. Suomeen oli kuitenkin Amerikasta pitkä matka ja dollarit kalliita.

Ennen patjavarjojen invaasiota ehti Suomeen tulla muutama kappale Pioneer Delta II Parawing-varjoja. Niitä ostaneet arvelivat niiden olevan ominaisuuksiltaan PC:tä parempia. Samasta varjosta oli myös kehittyneemmäksi väitetty versio Paradactyl, mutta ei siitäkään ollut PC:n tai patjan voittajaksi. Molemmilla ”kolmioilla” oli parempi liitokyky ja pienempi maahantulonopeus. Tarkkuusominaisuuksista ei juuri voinut puhua: PC oli parempi, jos oli onnistunut saamaan laskuvarjon auki...

Historiahepulle tarjottiin tilaisuutta kokeille tällaista ihmevehjettä, mutta sitten kuulin, että laskuvarjon onnellinen omistaja oli hypännyt laskuvarjollaan kaksi kertaa. Laskuvarjo oli toiminut vain kerran, joten päätin jättää väliin. Varjossa oli erikoinen pakkaustapa. Hidastusjärjestelmään liittyi tarranauha, jolla kupu kurottiin pakattessa kokoon. Ilmeisesti omistajat oppivat kokemuksen karttuessa pakkaamaan varjonsa paremmin, koska niillä hypättiin myöhemminkin ja ne usein avautuivat. Helsinkiläinen **Einari Mikkonen** hyppäsi tällaisella ihmevarjolla syyskuussa 1970 matkahypyn Malmilta Porvoon Hinthaaraan. Aukaisukorkeus oli noin 7000 metriä. Taivalta tuli taitettua noin 40 kilometriä.

Tiettävästi ensimmäiset patjavarjot Suomessa ostivat alkutalvella 1971 helsinkiläiset **Riitta Rodolfi** ja **Jussi Hakkarainen**. He ostivat USA:sta Volplane-nimiset patjavarjot. Ostos ei ollut onnistunut. Ensimmäinen ja ainoaksi jäänyt kokeilu molemmilla varjoilla tapahtui maaliskuussa 1971. Riitta ja Jussi hyppäsivät peräkkäin. Hakkaraisen varjo ei avautunut, tarvittiin varavarjoa, ja Rodolfin varjo vaurioitui merkittävästi. Laskuvarjossa oli erikoinen hydraulinen hidastin, jonka tarkoituksena oli hidastaa kuvun kehittymistä. Pakkasta oli hypyhetkellä miinus 20°, hydraulihidastin ei toiminut. Hypyt jäivät näillä varjoilla ensimmäiseksi ja viimeiseksi. Ne palautettiin maahantuojalle.



Antero Takkala ja Para-Plane patjavarjo Kuopijon Kalakukkokoissa 1970-luvun alkupuolella. Myöhempien Aikojen Hyppääjän huomio saattaa kiinnittyä kilometrin pituisiin kantopunoksiin ja sliderin puuttumiseen. Kuva: Antero Takkala

Ei ole täsmällistä tietoa, kuka oli seuraava patjahyppääjä Suomessa. Se saattoi olla Helsingistä Kuopion suunnalle siirtynyt **Antero Takkala**. Hän oli ehtinyt hypätä yhden SM-kilpailun Delta II Parawingilla, mutta vaihtoi pian parempaan. Hän oli huippuhyppääjä, joka harjoittelun jälkeen alkoi tehdä kovia tarkkuustuloksia patjallaan. Hänen Para-Plane patjansa ei kuitenkaan ollut ominaisuuksiltaan vielä ihmeellinen. Vuosikymmen puolivälin aikoihin ja sen jälkipuoliskolla tuli markkinoille parempia.

Kokeneiden hyppääjien osalta varustevallankumous oli merkittävä. Voidaan puhua vallankumouksesta. Laskuvarjovalmistajat ja –kauppiat kahmivat rahaa kaksin käsin, koska sama muutos tapahtui samaan aikaan ainakin kaikissa kehittyneissä länsimaissa. Suomessa oli vuoden SM-kisojen aikana osanottajien enemmistöllä patjavarjo. Vuosikymmenen loppuun mennessä oli kaikilla kokeneilla hyppääjillä patjavarjo. Historiaheppu taisi olla niitä viimeisiä vaihtaessaan ylijäämä-banaanilaukku-PC-varustuksensa patjavarjoon – laskuvarjotoiminnanohjaajaa oli jo painostettu antiikkisesta varustuksesta - kesäkuussa 1979.

Vuosikymmenen loppupuolella oli muutaman vuoden ajanjakso, jossa perinteinen rintapakkaus-varavarjo muuttui litteämmäksi, joka paransi lento-ominaisuuksia vapaassa pudotuksessa. Tämä vaihe jäi kuitenkin hyvin lyhyeksi, koska parempaa oli tulossa ja rintapakkaus-varavarjot – banaanilaukut – olivat ehdottoman katoavaa kansanperinnettä.

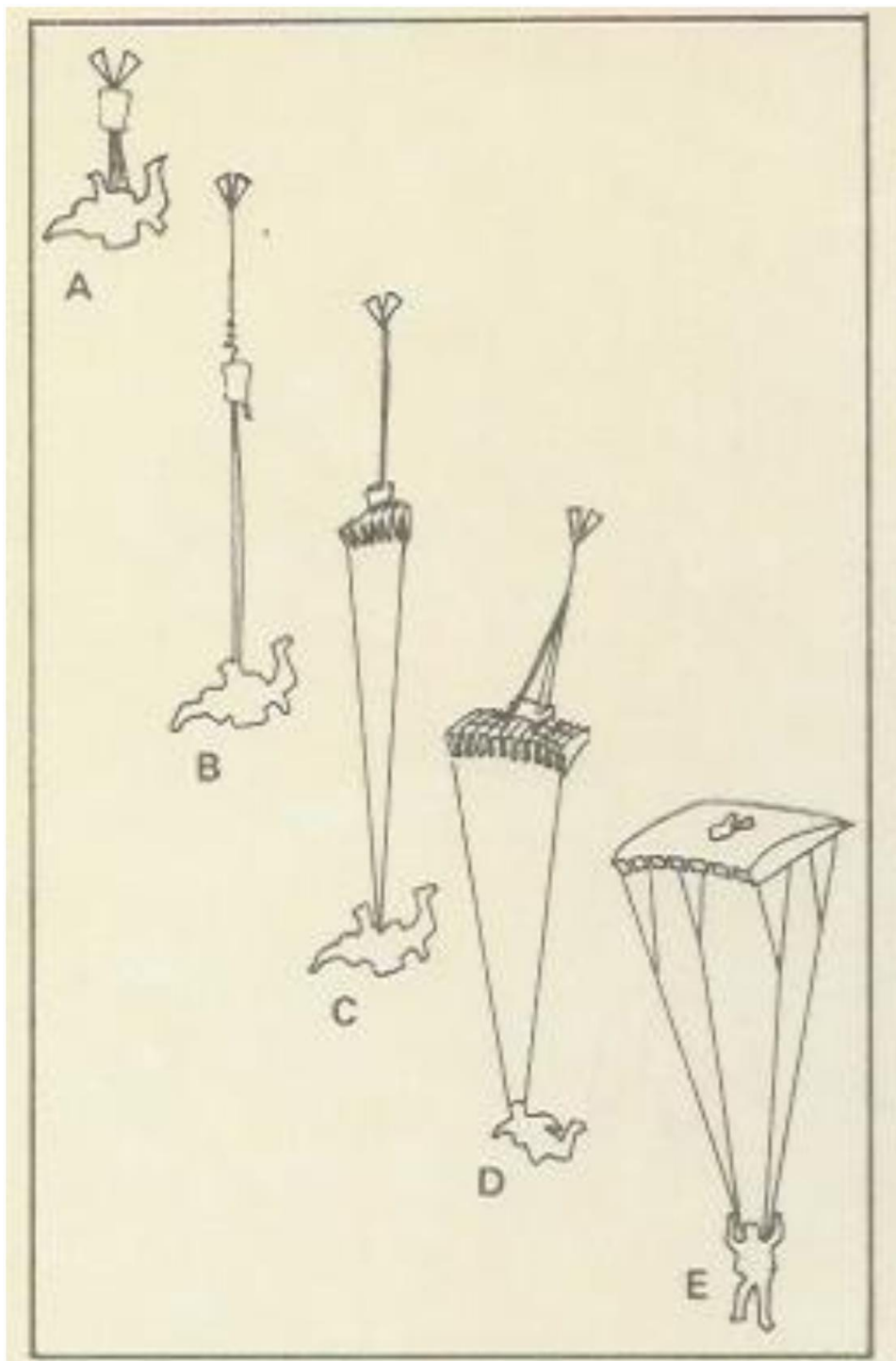
Näihin aikoihin suurin osa hyppääjistä hankki tandem-laskuvarjokokonaisuuden. Tällä ei ollut mitään tekemistä myöhemmin tunnetuksi tulleen kahden henkilön tandemhyppäämisen kanssa. Laskuvarjon reppuvaljasjärjestelmää, jossa olivat pää- ja varavarjo hyppääjän selkäpuolella, kutsuttiin tandemeiksi. Edellisen vuosikymmenen puolella oli nähty ensimmäiset tämän tyyppiset pakkaukset, mutta silloin niitä kutsuttiin nimellä piggy-back. Nopeimpia uusien tandemkokonaisuusien hankkijoita olivat relatiivihyppääjät, joille parantuneet vapaapudotusominaisuudet olivat tärkeämpiä, kuin perinteisempien lajien harrastajille.

Patjavarjon pakkaustilavuus oli oleellisesti pienempi, kuin pallokupujen. Siitä seurasi, että laskuvarjopaketti oli huomattavasti entisiä piggy-backejä litteämpi ja aerodynaamisesti edullisempi, mikä yhdessä mätipuolelta poistuneen varavarjon kanssa teki hyppääjästä huomattavasti aerodynaamisemman. Se paransi merkittävästi lento-ominaisuuksia relatiivihyppyillä.



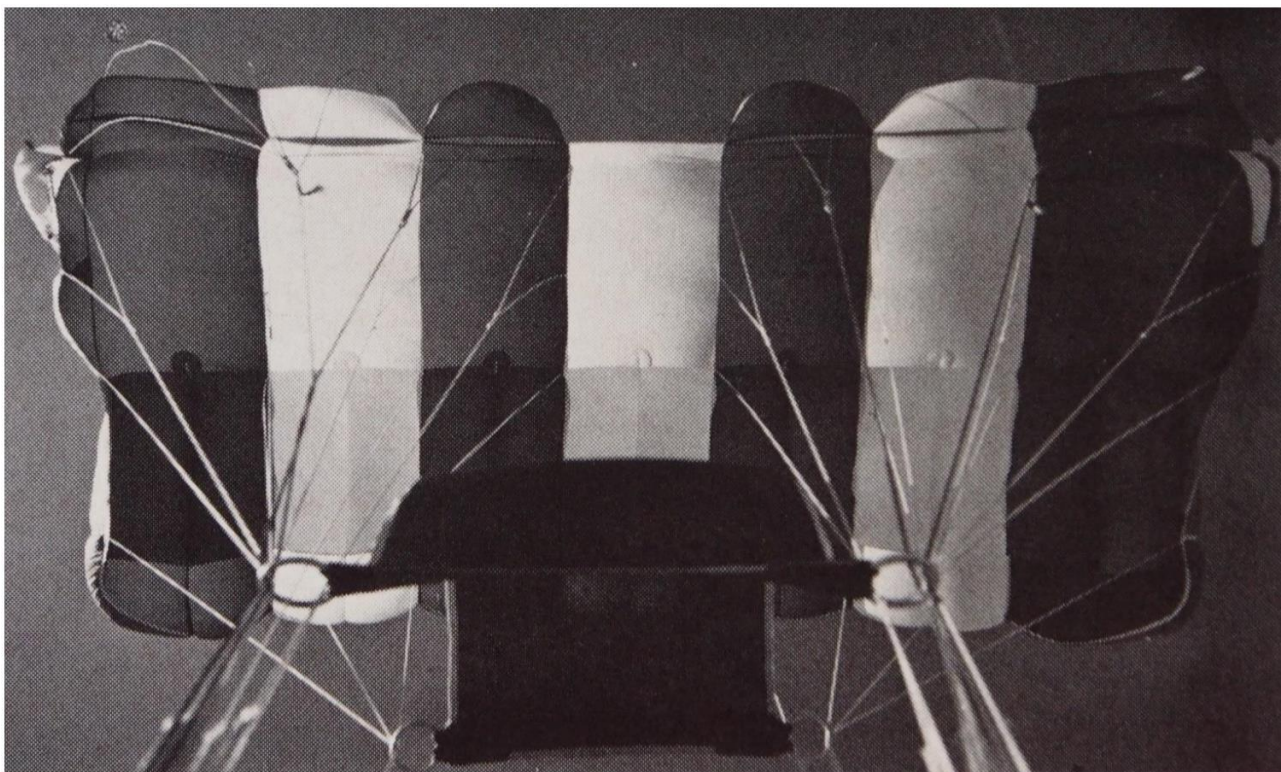
Talvihyppääjiä Malmilla 1978. Kuvasta näkyy kokeneiden hyppääjien varustevallankumouksen eteneminen. Joukossa on vielä kolme perinteisempää rintapakkaus- varjokokonaisuutta ja neljä tandemia. Tässä vaiheessa vielä vatsahihnaan kiinnitetty kädestä pääsettävä apuvarjokin – Hand Deployed – on jo päässyt kuvaan (3. oikealta). Samalla hyppääjällä uudet 3-rengasolkalukot. Vasemmanpuoleisella on tarraolkalukot, muilla paitsi Pekka Oralla (2. oikealta) ns. 1½-shot olkalukot. Vuosi tämän kuvanoton jälkeen oli todennäköisesti kaikilla muilla, paitsi Oralla koko laskuvarjovarustus selkäpuolella. Tässä kuvassa ei enää näy lentokonekorkeusmittareita, vaan hyppääjien käyttöön suunniteltuja, pienikokoisia mittareita – paitsi Pekka Oralla, joka olikin erilainen nuori (55 v.). Kuva: Jorma Öster

Ensimmäisissä patjavarjoissa oli jonkinlainen, pallovarjoihin verrattuna lyhyehkö sukka, jonka sisään kupu pakattiin. Punokset kiinnitettiin kumilenkein sukkaan samalla tavalla kuin entisissä hidastussukissa. Sukka lyheni kuitenkin nopeasti suunnilleen samankokoiseksi, kuin vanhan hyvän ajan sisäpussi, jonka nimeksi vakiintui nopeasti englanninkielinen sana "pod". Ensimmäisten patjavarjojen avautumiset lienevät olleet rajuja. Avautumistapahtuman pehmentämiseen ja avaustapahtuman parempaan hallintaan keksittiin reefing-punosjärjestelmä PCR (Pilot Chute Controlled Reefing).



PCR: Reefing-punoksella varustetun kuvun kehittyminen: apuvarjot (tässä 2 kpl) vetävät podin repusta ja punokset purkautuvat (A), apuvarjoon kiinnitetty reefing-punos jarruttaa kuvun kehittymistä, koska apuvarjo vetää sitä voimakkaasta (B – C), kun kupu alkaa kehittyä, putoamisnopeus pienenee ja apuvarjon vetovoima vähenee (D). Kun kupu on kehittynyt, apuvarjo putoaa alas, kuten missä tahansa laskuvarjossa (E). Kuva: Paraflyte Incorporation 1970: Para-Plane Flight Manual

Melko pian reefing-punosjärjestelmä korvattiin liukuhidastimella, jonka nimeksi vakiintui saman tien sen englanninkielinen nimi slider. Se oli nelikulmainen kangaskaistale, jossa oli purjerenkaat kulmissa. Laskuvarjon kantopunokset kulkivat purjerenkaiden läpi. Kun apuvarjo veti päävarjokokonaisuuden suoraksi ja kupu alkoi kehittyä, mutta pakkausvaiheessa välittömästi kuvun alapuolelle vedetty slider jarrutti kuvun kehittymistä ja valui punoksia pitkin alas kantohihnoihin saakka, kun kupu oli avautunut. Sliderista kehiteltiin myöhemmin erilaisia muunnoksia, joista kannattaa mainita erityisesti tarkkuushyppääjien halkaistava slider. Kun kupu oli täysin avautunut, hyppääjä saattoi punoksesta vetäen halkaista sliderin kahteen osaan. Tällä saavutettiin tarkkuushyppäjien kannalta edullisempi kuvun muoto.



Patjavarjon liukuhidastin eli slider, kuvassa vielä noin punosten puolivälissä. Kupu on jo täysin kehittynyt ja slider jatkaa valumistaan kantohihnojen kantorenkasiin saakka. Kuva: Spotter Magazine via Laskuvarjourheilu

Lähes kaikissa urheiluvarjoissa oli 1970-luvulla järjestelmä, jolla saatettiin irrottaa päävarjon kupu valjaista. Ylijäämävaljas-reppujärjestelmissä se oli alkuaan ns. 2-shot-lukko, jossa ensin avattiin metallinen suojakansi ja sen jälkeen kahta vastakkaista painonappia yhtä aikaa painamalla avattiin lukko. Tämä järjestelmä oli alkuaan tarkoitettu mahdollistamaan päävarjon (tai pelastusvarjon) irrottaminen maahantulon jälkeen, jos tuuli alkoi vetää hyppääjä maata pitkin.

Kun keksittiin Piggypack-tyyppiset reppu-valjasjärjestelmät 1960-luvulla, oli mietittävä varavarjon käyttötapa uudelleen. Varavarjo sijaitsi hyppääjän niskan takana, joten sitä ei ollut mahdollista heittää tilanteessa, jossa päävarjossa oli osittainen ja/tai osittain kantava vajoatoiminta. Päävarjosta piti tällaisessa tapauksessa päästä eroon.

Myös siinä vaiheessa, kun Para-Commanderit ja vastaavan tyyppiset päävarjot tulivat käyttöön, huomattiin, että niissä esiintyviin vajoatoimintoihin voi liittyä rajua pyörimistä, jolloin perinteinen menetelmä tämän tyyppisessä vajoatoiminnassa, varavarjon heittäminen, ei ehkä onnistu turvallisesti rintapakkaus-varavarjolla. Selvempää olisi irrottautua päävarjosta ja avata varavarjo vapaaseen ilmatilaan. 2-shot olkalukot eivät tätä mahdollistaneet. Kuvun irrotus oli niin hankala toimenpide, että molempien lukkojen samanaikainen aukaisu ei onnistu helposti hätätilanteessa. Erään onnettomuuden yhteydessä asia vielä varmistui.

Markkinoille oli jo tullut uudempia urheiluvarjoihin asennetut 1½-shot olkalukot, joissa ensin avattiin suojakansi ja sen jälkeen vedettiin esille tulleesta vaijerilenkistä, joka aukaisi olkalukot ja irrotti hyppääjän päävarjosta. Tämä mahdollisti päävarjon kuvun irrottamisen myös hätätilanteessa. Asiaa oli tietenkin tarpeen harjoit-

tella valjaissa. Rintapakkaus-varavarjoissa ei ollut aiemmin käytetty apuvarjoa, mutta mikäli aiottiin irrottaa kupu päävarjon vajaatoimintatilanteessa, piti varavarjoon asentaa apuvarjo.

Markkinoilla, Suomessakin, oli jonkin aikaa myös tarraolkalukot (R-2), joissa tarrat lukitsivat metalliosat paikalleen. Niiden irrottaminen hätätilanteessa oli yhtä helppoa, kuin 1½-shot olkalukoilla. Ne oli kuitenkin mahdollista asentaa virheellisesti tai tarrat saattoivat menettää pitokykyään, jolloin olkalukko saattoi aueta tahattomasti ennen aikaansa, mikä oli tietenkin huono juttu.



1½-shot olkalukko suljettuna, suojakansi avattuna ja vaijerilenkistä vedon jälkeen irrotettuna. Kuva: via Ilmailu

1½-shot olkalukkojen rinnalla käväisivät myös 1-shot olkalukot, joissa suojakannen avaaminen irrotti kuvun. Nämä metalliset olkalukot hävisivät käytöstä lähes samassa tahdissa, kun patjavarjot ja kokonaan uuden malliset reppu-valjasjärjestelmät tulivat käyttöön. Kokeneista hyppääjistä oli vain muutamalla sisukkaimmista patjahyppääjistä vielä 1970-luvun jälkeen käytössään 1½- tai 1-shot olkalukot.



Kuvassa Malmin kentällä vuonna 1974 näkyy kolme eri kuvunirrotusjärjestelmää: Vasemmalla 1½-shot, keskellä 2-shot ja oikealla tšekkiläisen PTCH-7 järjestelmän erikoisuus, jollaista ei ollut missään länsimaisessa mallissa. Vasemmalla tuntematon hyppääjä, keskellä Timo Liukkonen ja oikealla Pekka Ora. Kuva: Jorma Öster

Amerikkalainen laskuvarjovalmistaja Relative Workshop kehitti vallankumouksellisen *Wonderhog* reppuvaljasjärjestelmän, johon liittyi ratkaisuja, jotka levisivät ympäri maailman nopeammin, kuin Australian maastopalot vuonna 2020. Järjestelmää kopioitiin luvan kanssa ja ilman. Tämä reppu-valjasjärjestelmä kehitettiin pääpiirtein vuosina 1974–1976, mutta sitä paranneltiin vielä myöhemminkin. Varustekokonaisuus oli toimiva ja hyvän näköinen – ulkonäölläkin alkoi olla jo merkitystä. Varusteiden kehittämisen ja niihin liittyneiden uusien innovaatioiden takana oli yrityksen omistaja ja keksijävelho, musiikinopettaja **Bill Booth**.

Wonderhoggiin liittyi useita, täysin uusia ja ennen näkemättömiä ratkaisuja. Päävarjossa ei enää ollut jou-siapuvarjoa. Apuvarjo oli tavanomaisen kokoinen, mutta siinä ei ollut mitään kovia osia, lukuun ottamatta pientä muovista putkenpätkää, joka helpotti tarttumista. Apuvarjo oli Wonderhugin ensimmäisessä versiossa

sijoitettu tandemvarustukseen kuuluvassa vatsahihnassa olevaan pussiin, joka oli aluksi reppumateriaalia, jossa oli joustava suuaukko apuvarjon ulosvetämisen helpottamiseksi. Myöhemmin alettiin käyttää ohuem-
masta joustokankaasta (esim. spandex) valmistettuja apuvarjon pusseja. Apuvarjon tasku siirtyi myöhemmin, vatsahihnojen poistuttua, hyppääjän sivulle jalkahihnaan. Apuvarjon hihna oli kiinnitetty tarralla valjaaseen ja repun sivulle. Hyppääjä aukaisee laskuvarjonsa vetämällä apuvarjon pussistaan ja viemällä sen vartalonsa sivulle vapaaseen ilmavirtaan, jolloin apuvarjon yhdyspunos oikeksi ja veti samalla päävarjon repun sokan auki. Oikein tehty laukaisu estää kokonaan entisillä repusta ponnahtavilla jousiapuvarjoilla joskus esiintyvän turbulenssin, jossa apuvarjo ei pääse vapaaseen ilmavirtaan, vaan jää pyörimään hyppääjän yläpuolella olevalle alipainealueelle.



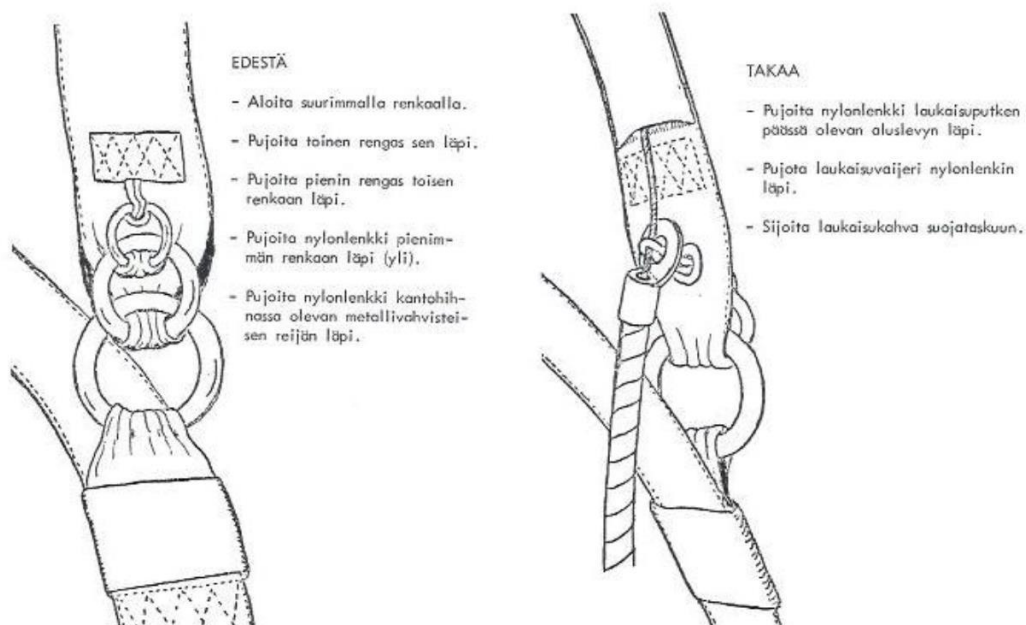
Wonderhogan ja Hand Deployed -apuvarjon varhainen versio vuonna 1976. Kuvassa keksintöä esittelee myöhemmin vapaapudotuskuvaajana tunnetuksi tullut Andy Keech (kirjat Skies Call 1 ja Skies Call 2): Kuva: Andy Keech via Parachutist September 1976

Bill Boothin hand deployed apuvarjojärjestelmä haastettiin pian. Muut valmistajat halusivat päästä osille hienosta apuvarjoideasta. Kehitettiin POP – Pull Out Pilotchute. Myös siinä hyppääjä vei apuvarjon kädellään vartalonsa sivulle, josta se päästettiin vapaaseen ilmavirtaan. Eroa kuitenkin oli: jouseton apuvarjo oli pakattu repun sisälle. Repun pohjalle oli tarralla kiinnitetty laukaisukahva – oikeastaan kangaspampula. Siitä vetämällä ensin yhdyspunos kiristyi, sen jälkeen punos veti päävarjon sulkevan sokan auki, jonka jälkeen apuvarjo vedettiin samalla vedolla repusta ulos ja päästettiin ilmavirtaan. Järjestelmään liittyi alkuvaiheessa paljon ongelmia – varavarjokeikkojakin - kun hyppääjät eivät löytäneet laukaisupampulaa tai se oli uloshypyn tai sen valmistelujen aikana luiskahtanut pois paikaltaan. Myöhemmin ilmeisesti varustetta kehitettiin ja hyppääjät oppivat käyttämään järjestelmää oikein. Myös tämä järjestelmä vakiintui Suomeen 1970-luvun loppupuolelta alkaen.

Ensimmäisissä Wonderhogeissa oli vielä jo 1960-luvulta tutut 1½-shot olkalukot. Erittäin merkittävä järjestelmään liittyvä innovaatio oli vuonna 1976 kehitetty ja siitä lähtien järjestelmään kuulunut ”three ring circus” – kolmen renkaan sirkus. Sen nimeksi vakiintui pian sanahirviö kolmirengasolkalukko. Järjestelmään kuului valjaisiin kiinnitetty iso kantorengas ja laskuvarjon kantohihnojen alapäähän kiinnitetyt kaksi pienempää rengasta. Renkaita pujotettiin sisäkkäin tavalla, jossa syntyi vipuvarsi, vipuina kolme rengasta ja nailonlenkki.

Syksyllä 1976 ennen renkaiden ottamista vakiovarusteeksi oli näin varustetuilla laskuvarjoilla hypätty 3.500 hyppyä, joista viidellätoista oli tehty ennalta suunniteltu päävarjon kuvun irrotus ja sen lisäksi kuudella hypylä oli päästetty päävarjon kupu todellisessa varavarjon käyttötilanteessa. Näiden lisäksi oli tehty tuhansia kuvunirrotusharjoituksia harjoitusvaljaissa.

Kolmirengasolkalukoista tuli pysyvä, vaikka renkaiden kokoa tai muita yksityiskohtia saatettiin muuttaa matkan varrella. Muutaman vuoden kuluttua kaikki länsimaiset laskuvarjonvalmistajat ottivat omissa luomuksissaan käyttöön kolmirengasolkalukot.



Kuva on kolmirengasolkalukkojen kiinnitysohjeesta *Laskuvarjourheilu-lehdessä* 2/1977. Varustetta esittelevän artikkelin oli laatinut lehden perustajiin kuulunut ja sen vakioavustaja, LuKT:n jäsen Lars Bäckström – ”siviilissä” ilmailuhallituksen laskuvarjoasioita hoitava tarkastaja. Tämäkin artikkeli kuvasti tässä kirjoituksessa aiemmin kuvattua liiton ja viranomaisen erityisen ja sujuvaa yhteistyötä.

Kokeneiden hypääjien varavarjot olivat 1970-luvulla vielä lähes sataprosenttisesti pyöreitä kupuja, useimmiten ohjausaukoilla varustettuja – siis ohjattavia. Vuosikymmenen puolivälin aikoihin nähtiin myös pyöreitä umpikupu-varavarjoja, jotka saatiin melko hyvin ohjattavaksi niin kutsutun ”4-line-release” järjestelmän kautta. Neljän kuvun takaosaan kiinnitetyn punoksen alapäähän – kantohihnaan tai reppuun – oli asennettu laite, joka mahdollisti neljän punoksen irrottamisen vetämällä sokasta varavarjon avautumisen jälkeen. Sokasta vedon jälkeen punokset irtosivat alapäästä ja jäivät liehumaan vapaasti kuvun taakse. Kuvun takahelman muoto muuttui tavalla, joka sai sen liikkumaan eteenpäin ohjausaukoilla varustetun varjon tapaan. Laskuvarjoa saattoi tämän jälkeen ohjata käyttämällä merkittyjä punoksia, jotka kiinnittyivät kupuun syntyneen ”ohjausaukon” molemmille puolille.

Historiaheppu teki Amerikan matkallaan 1974 ällistyttävän havainnon: Zephyrhillsin ”kalkkunakisoissa” jotkut hypääjät käyttivät päävarjona umpikupuista varjoa ilman ohjausaukkoja. Ohjattavuus saatiin irrottamalla neljä takimmaista punosta edellä kuvatun järjestelmän avulla. Ohjattavuus näytti yllättävän hyvältä. Kun kysyttiin syytä tähän takaperoiselta tuntuvaan kehitykseen – yleisesti oltiin menossa yhä liitokykyisempiin varjoihin – vastaus oli se, että nämä hypääjät harrastivat ensisijaisesti relatiivihyppyä, joissa kuvun ”ryntääminen” avautumisvaiheessa, saattaisi johtaa yhteentörmäykseen hyppyveljen tai – siskon kanssa. Tiedossa ei ole, että kukaan Suomessa olisi päätenyt tällaiseen ratkaisuun päävarjossaan.

Vuonna 1979 helsinkiläinen hyppytaituri **Markku Heilimo** kertoi *Laskuvarjourheilu-lehdessä* ostamastaan äänikorkeusmittarista, piipparista”. Tällaiset korkeusvaroitimet yleistyivät relatiivihypääjillä nopeasti heti seuraavan vuosikymmenen alussa. Laitteita oli monen merkisiä, Suomen ensimmäiset olivat ilmeisesti Dyttereitä, joita myi ja valmisti tanskalainen, Suomessakin hypäämässä vierailut **Mads Larsen**.

Hyppykoneita 1970-luvulla

Edellisellä vuosikymmenellä olivat tyypillisiä hyppykoneita Cessnat 170, 172 ja 195 ja muutama Fairchild. Seuraavalla vuosikymmenellä tarpeet kasvoivat. Tarvittiin tehokkaampia hyppykoneita. Vuosikymmenen alussa vielä kerhoilla oli muutama Fairchild ”pajavasara” ja Cessna 170. Cessna 172 säilyi melko pitkään vakituisena tai ainakin varakoneena laskuvarjokerhoissa.

Hyppääjämäärien nopea kasvu edellytti parempaa kapasiteettia. Koneet alkoivat kasvaa. 1970-luvun lopulla oli enemmän tai vähemmän vakituksessa käytössä seuraavia konetyyppejä: Cessna 172, Cessna 172 FR ”Rocket”, Cessna 180, Cessna 182, Cessna 206. Cessna 207 (Turbiini), Cherokee Six, Pilatus Porter PC-6 ja Partenavia P68b Victor.

Eräs erikoisuus oli Vaasan Laskuvarjokerhon ensimmäinen hyppykone, Veljekset Karhumäki Oy:n rakentama, sarjan toisena koneena valmistunut Karhu 48B, OH-KUA. Konetyyppiä valmistettiin ainoastaan kaksi kappaletta (hieman erilaisina versioina). OH-KUA:n tarina Vaasassa jäi lyhyeksi, sillä siitä tehtiin ensimmäiset hypyt Vaasassa marraskuussa 1969 ja sen viimeinen hyppylento tapahtui huhtikuussa 1970.



Ainoa museoitu laskuvarjokerhon entinen hyppykone: Vaasan Laskuvarjokerhon ensimmäinen hyppykone Karhu 48B, alkuaan OH-KUA, mutta museoitu tunnuksella OH-VKL. Museoinnin syynä ei ollut sen lyhyt, mutta kunniakas ura Vaasan Laskuvarjokerhossa, vaan se, että se on ainoa kappale maailmassa. Kuvassa myös – ei museoituna, mutta myös vanhempaa ”kalustoa” – Vaasan kerhon perustajat, LuKT:n pitkäaikaisin puheenjohtaja Timo Nieminen (vas.) ja Lauri Oksanen, laskuvarjourheilun historia-aktivisti. Kuva lokakuussa 2011: Lauri Oksanen

1960-luvun ja vielä seuraavan vuosikymmen alkupuolen hyppykoneet olivat tyypillisesti 3–4 hyppääjä vetoisia. Vuosikymmenen edetessä konekoko kasvoi. Pienimpiin sopi neljä hyppääjää, mutta moniin 5, 6 tai jopa seitsemän. Imatralle saatiin heti vuosikymmenen alussa Cessna 206U (OH-CSU), jonne kuormattiin ainakin viisi hyppääjää. Utin Laskuvarjokerho korvasi oli vuosikymmenen alussa uskollisen palvelijansa, kolmen hyppääjän vetoisen Cessna 170:n (OH-CSO) tehokkaammalla Cherokee Sixillä (OH-PVC), joka otti ainakin viisi hyppääjää.

Helsingiläiset panivat tietenkin paremmaksi. Kerhon vanha vuodesta 1965 alkaen kerhon palveluksessa ollut Cessna 195 (OH-CSE) sai vuonna 1973 seuraajan: seitsemän hyppääjää kerrallaan kuljettavan Pilatus Porter PC-6:n. ”Sataysivitosia” oli Tampereella ja Porissa Muissa kerhoissa niistä ei tullut yhtä pitkäikäisiä, kuin Helsingissä. Niiden kohtalona oli usein laskuvaurio. Kannuspyöräkoneen laskeutumisnopeus oli hieman totuttua suurempi ja laskuteline oli kapea. Niinpä tuli vaurioita.



Tampereen Laskuvarjokerhon Cessna 195 OH-CSB laskuvaurion (”laivastoversio”) jälkeen heinäkuussa 1975. Kuva: Lauri Volanen

Utin Laskuvarjokerhon luovuttua Jo edelliseltä vuosikymmeneltä tutuksi tulleesta OH-CSO:sta, jäi niitä Suomeen vielä muutama. Kainuun Laskuvarjokerho käytti Kajaanissa hyppykoneena vielä vuosikymmenen jälkipuolella samaa Cessna 170 tyyppiä, koneen tunnus oli OH-CSP.



Utin Laskuvarjokerhon hyppykone vuoteen 1970 saakka – tässä kuvattuna Immolassa – Cessna 170, OH-CSO. Tätä kirjoittava Historiaheppu aloitti hyppyransan putoamalla tästä koneyksilöstä joulukuussa vuonna 1967. Kuva: Markku Laksio.



Karhu 48:n jälkeen Vaasassa käytettiin hetken aikaa vuokrakoneita, kunnes kesällä 1970 ostettiin Fairchild 24W, OH-FCK. Koneesta hypättiin pari vuotta, kunnes se myytiin Turkuun syksyllä 1972, jossa se palveli vielä muutaman vuoden. Kuva on otettu Vaasassa keväällä 1971, kuvassa: hyppymestari Timo Nieminen (vasemmalla), Börje Lassfolk (?) ja Lauri Oksanen. Kuva: Lauri Oksanen

Muutamit kerhot käyttivät alatasoista Piper Cherokee Six hyppykonetta. Koneen oviaukko oli Cessnoista poiketen vasemmalla puolella, koska alatasoisen koneen oviaukko oli melko pieni, ei kone ollut erityisen ihanteellinen oppilashypyillä. Utissa laitettiin koneen oviaukon korkean kynnyksen alla korokkeeksi kaljatorin puolikas, muuten olisivat pakarat olleet istuma-asennossa syvässä kuopassa, josta oli hankala ponnistaa hyvään uloshyppiasentoon.



Utin Laskuvarjo käytti jonkin aika vakituisesti Piper Cherokee Six hyppykonetta (OH-PCV), mutta konetyyppi tuli hyppäjille tutuksi ainakin Turussa ja Tampereella, josta tämä kuva on otettu SM-70 kisojen aikaan. Kone on OH-PCF, hyppäjät Pentti Liimatainen (kesk.) ja Raimo Moisio (oikealla). Kuva: Lauri Volanen.



Suomen pitkäikäisin hyppykone, Imatran Ilmailukerhon Cessna 206 U Immolassa 1978. Kone otettiin kerhon käyttöön 1970. Kone oli Imatran hyppääjien vakituksena hyppykoneena hieman keskeytymättä yli 50 vuotta elokuuhun 2020, jolloin se vaurioitui pahoin epäonnistuneessa lentoonlähdössä Immolan lentopaikalla. Kuvassa hyppymestari Rauno Härkönen (oik.) tarkastaa pakkolaukaisuhyppääjää Immolassa. Kuva: via Olli Halonen



Toinen Kaakkois-Suomessa pitkän uran tehnyt hyppykone Imatran "Sierra-Uniformin" rinnalla oli Utin Laskuvarjokerhon Cessna 182 F OH-CCA, jolle annettiin nimeksi "Miina" ahkeran hyppylentäjän (Arja Martikainen, sittemmin Vartiainen) lempinimen mukaan. Kone palveli Utissa 1970-luvun alkupuolelta pitkälle seuraavan vuosikymmenen loppupuolelle, jolloin se myytiin Kuopioon, jossa se oli hyppykäytössä 25.8.2001 tapahtuneeseen vaurioitumiseen saakka. Kuva: Matti Hämäläinen.



Suomen Laskuvarjokerhon vuonna 1973 hankittu Pilatus Porter PC-6 OH-POA lähdössä talviselle hyppykeikalle Malmin kentällä helmikuussa 1978. Kone palveli helsinkiläisiä ja usein myös muun Suomen hyppääjiä erilaisissa hyppytapahtumissa vuodesta 1973 seuraavan vuosikymmenen alkuvuosiin saakka. Kone kuljetti seitsemän hyppääjää kerralla. Kuva: Jorma Öster



Olun Laskuvarjokerho siirtyi 1.5.1976 suihkukauteen, ensimmäisenä kerhona Suomessa.: Uusi hyppykone oli "Onnikaksi" ristitty Cessna 207 T, turbiinimoottorilla varustettu, 7 hyppääjää kerrallaan vetävä lentokone OH-CGZ. Kerhon aikaisempia hyppykoneityyppejä olivat olleet "Pajavasara" Fairchild (kaksi eri yksilöä), Cessna 172 ja Cessna 206. Kuva: Raimo Karhu

Vuosikymmenen alkuvaiheessa hyppykoneissa ei yleensä ollut ovea, paitsi SLK:n ”Sierra Echossa”, jossa oven toinen puolisko laskeutui alas ja toinen kääntyi saranoilla ylös ylätason alapintaa vasten. Alas kääntyneessä oven osassa oli myös pieni astinosa. SLK:n Pilatus Porteriin saatiin hyppyovi – itse tehty, rullaovi mallia maitoauto. Vähitellen mukavuudenhalu valtasi alaa ja koneisiin hankittiin erilaisia hyppyovia. Ne yleistyivät kuitenkin laajemmin vasta 1980-luvulla.



Venäläisen V/O Aviaexportin laskuvarjoesittely Malmin kentällä 11.6.1976. Tässä ja vastaavissa tilaisuuksissa tästä itämaan ihmeestä päästiin myös hyppäämään. Ilari Degerlund (polvella, vas.), tuntematon, Esa Mikkonen, Markku Heilimo, venäläinen, Kari Vaahtera, Eero Kausalainen, Jarmo Grönlund, tuntematon, Kari Himmanen, Pauli Belik, Lars Bäckström (IH), tuntematon, tuntematon venäläinen, Matti Karttunen, Kari Puhakka, Timo Liukkonen ja Paavo Tahvanainen (Kaakon Rajakauppa / Aviaexport). Kuva: via Eero Kausalainen.



Turun Laskuvarjourheilijoiden 1970-luvun loppupuolella hyppykoneena käyttämä Partenavia P68b Victor, OH-PVC. Koneeseen sopi kerrallaan kuusi hyppääjää. Kuva on vuodelta 1979. Kuva: Martti Vieru

Satunnaishypyillä suoritettiin melkoinen määrä hyppyjä myös seuraavista konetyypeistä: An-2 (esimerkiksi neuvostoliittolaiset kone- ja hyppyvaruste-esittelyt), Fokker F-27 (Fokker-Boogie) ja ilmavoimien DC-3 (lentonäytöksissä). Lisäksi saatettiin joitakin yksittäisiä hyppyjä hypätä Blanik - purjekoneesta ja joistakin kaksipaikkaisista koneista (esim. Piper J3).

Edellä oleva lentokoneiden esittely on tarkoitettu yleisesitykseksi, eikä se ole kattava.

Hyppyturvallisuus kehittyi

Laskuvarjokerhoissa esitettiin joskus hyppykursseilla tai kerhojen niitä markkinoivissa esittelytilaisuuksissa, että *”laskuvarjohyppääminen on turvallista, matka lentokentälle on vaarallisempi, kuin laskuvarjohyppy”*. Esitystapa on vähintäänkin harhaanjohtava. Se herättää kysymyksen, mitä tässä on oikein verrattu? Verrataanko käyntikertoja lentokentällä suoritettuun laskuvarjohypyn määrään? Vai verrataanko kentälle tultaessa kuljettuja kilometrejä laskuvarjohypyn aikana edettyihin kilometreihin? Vai verrataanko hyppyyn käytettyä aikaa autolla tai vietettyyn käytettyyn aikaan?

Toiminnat ovat niin erilaisia, että ei niitä voi verrata. Se voidaan kuitenkin todeta, että laskuvarjohyppyihin liittyy riskejä, jopa mahdollisuus hengen menettämiseen. Se on fakta, jolle riittää empiiristä taustaa. Jos laskuvarjourheilun turvallisuutta halutaan verrata johonkin, vertailukohteena voisi olla turvallisuuden kehittyminen – vertaaminen aikaisempaan. Voidaan myös verrata onnettomuuksien suhteellista esiintymistä muiden vastaavan tyyppisten maiden tilastoihin.

Edellä kuvatuilla vertailutavoilla ei voida osoittaa mitään absoluuttista lukua, mutta voidaan saada kehitystä kuvaavaa tai vertailua mahdollistavaa tietoa. Turvallisuustason arvioinnissa on myös otettava huomioon aikakausi, josta puhutaan. Puhutaanko laskuvarjourheilun varhaisista vuosista vai jo kehittyneestä, suurten lukujen harrastuksesta.

Kansainvälisen ilmailuliiton FAI:n kansainvälinen laskuvarjokomitea CIP, tai 1990-luvulta alkaen englanninkielisen nimen mukaisesti IPC, kehitti tavan hankkia ja mitata laskuvarjourheilun turvallisuutta maailmanlaajuisesti. Työ oli jo alkanut 1980-luvun jälkipuoliskolla, mutta se sai lopullisemman muotonsa 1990. IPC:n tekninen ja turvallisuusalakomitea (Technical and Safety Subcommittee) alkoi toteuttaa vuosittain toistuvaa IPC Safety Surveyn – IPC:n turvallisuustutkimuksen.

Tutkimus toteutettiin siten, että kaikille FAI:n laskuvarjourheilua harjoittaville jäsenmaille lähetettiin kyselylomake – joka säilytettiin keskeisiltä osiltaan muuttumattomana vertailun mahdollistamiseksi. Lomakkeessa kysyttiin kultakin maalta muun muassa seuraavia tietoja:

- Kuinka monta hyppääjää maassanne on kaikkiaan? Lisäksi hyppääjät piti eritellä tason mukaan (oppilaat, keskikokeneet (26–250 vapaapudotushyppyä) ja kokeneet
- Kuolemaan johtaneet onnettomuudet maassanne kaikkiaan? Tapaukset luokiteltiin edellä esitettyjen kokemuskategorioiden mukaan
- Hyppymäärät maassanne? Jälleen kokonaismäärä ja luokittelu kokemuskategorioiden mukaan
- Mitkä olivat tärkeimmät onnettomuuteen johtaneet syyt maassanne? Lomakkeessa oli valmiina kuusi vaihtoehtoa (esim. kuvun irrotus, ei varavarjoa; kuvun irrotus liian matalalla varavarjon käytön kannalta, vapaapudotustörmäys, hukkuminen, jne.)

Lisäksi lomakkeessa oli osio, jota vaihdeltiin. Tässä osiossa saatettiin kysyä tietoja hyppykalustosta tai hypylajeista. Tarkoitus oli saada yleistä kuvaa, missä vaiheessa eri jäsenvaltiot ovat kaluston ja koulutusmenetelmien kehityksessä.

Oli tietenkin selvää, että ainakaan kaikkia yllä kerrottuja tietoja ei ole täsmällisessä muodossa olemassa missään. Suomessa ja muutamassa muussa maassa (Ranska, Ruotsi, Norja) pidettiin jokseenkin tarkkaa ja luotettavaa hyppykirjanpitoa, jonka vuoksi voitiin näissä maissa laskea tietyt tunnusluvut melko suurella tarkkuudella (esimerkiksi kuolemaan johtaneet onnettomuudet suhteessa hyppymääriin). Tiedoista, joita ei ollut olemassa täsmällisessä muodossa, pyydettiin vastaajaa esittämään paras arvio.

Tällä tutkimuksella voitiin saada yleiskuvat koko laskuvarjoilevan maailman – tai oikeastaan tutkimukseen vastanneiden 40–50 maan hyppyturvallisuudesta yleisellä tasolla, suuntaviivoina ja suuruusluokkina. Yleistilastojen lisäksi tehtiin neljästä ”tarkan tilaston maasta”, Suomesta, Ruotsista, Norjasta ja Ranskasta vertailua varten tarkempi tilasto, joka arvioitiin kohtuullisen luotettavaksi mittariksi hyppymäärien, hyppääjämäärien ja onnettomuuksien osalta.

Tutkimuksessa selvitettiin riskitekijät kaikkien vastanneiden osalta:

- Kuinka montako kuolemaan johtanutta onnettomuutta sattui vastanneissa X:ssa (lukumäärä) maassa?
- Mikä oli riskitekijä I (montako hyppyä yhtä kuolemaan johtanutta onnettomuutta kohti?)
- Mikä oli riskitekijä II (montako hyppääjää yhtä kuolemantapausta kohti?)
- Vertailun vuoksi laskettiin vastaavat riskitekijät neljältä ”tarkan tilaston maalta” vuodesta 1963 alkaen

Edellä kuvatusta syystä Suomen turvallisuustilastot on laskettu IPC:n turvallisuustutkimukseen vuodesta 1963 alkaen. Vertailukelpoisuuden vuoksi on tässä historiakirjoituksessa käytetty tätä IPC:n turvallisuuden arviointimenetelmää ja IPC:n Safety Surveyssä esitettyjä lukuja. 1960-luvun historiaosiossa on IPC:n ja tässä ilmoitettujen lukujen kohdalla vähäinen ero, koska IPC aloitti vertailun vasta vuodesta 1963 ja Suomessa urheiluhypyt aloitettiin vuonna 1962. Sinä vuonna tehtiin 22 hyppyä. 1960-luvun vähäisen hyppymäärän vuoksi nuo 22 hyppyä ovat vielä mukana 1960-luvun tilastossa, mutta eivät sen jälkeen. Tilastoja peukaloinut Historiaheppu katsoi, että 22 hypyllä ei enää ole tilastollista merkitystä, kun puhutaan kymmenistä tai sadoista tuhansista hypyistä.

Matemaattisia arviointivälineitä käytettäessä on otettava järki käteen. 1960-luvulla luotiin tyhjästä kokonainen urheilumuoto, johon piti valmistella säännöstä, ohjeet, ratkaista kalustokysymykset ja selvittää, kuinka kansalaisia olisi koulutettava. Vaikka jäljempänä onkin esitetty erilaisia lukuja rinnakkain, ei niistä ole syytä liikaa innostua. Jos puhuttaisiin vain numeroista ja suhdeluvuista, olisivat 1960-luvun hyppytilastot melko karmeita nykymittapuun mukaan. 1960-luvulla hypättiin Suomessa 17.898 hyppyä kahdeksan vuoden aikana. Hyppymäärä on hieman pienempi, kuin mikä hypättiin Suomessa vuoden 1979 aikana.

Suomessa kuoli 1960-luvulla kolme laskuvarjourheilijaa, 1970-luvulla viisi. Vastaavat suhdeluvut olivat 5.890 hyppyä per onnettomuus ja seuraavalla vuosikymmenellä 24.591 hyppyä per onnettomuus. 1970-luvulla hypättiin kaikkiaan 122.957 urheiluhyppyä. 1960-luku voi näyttää hurjalta, mutta jos verrataan, miten meni muualla, saadaan asiaan hieman suhteellisuutta. Ruotsissa laskuvarjourheilu alkoi pari vuotta aikaisemmin, kuin Suomessa. Siellä 1960-luvun tilasto (hyppyjä per onnettomuus) näytti paremmalta, kuin Suomessa. Onnettomuuksia oli kaksi, vaikka hyppyjä oli hieman enemmän. Ranskassa, joka oli jo vanha hyppymaa vuonna 1963 - hyppyjäkin oli tänä vuonna lähes 80.000 – turvallisuustaso oli näitä lukuja verrattaessa jo paljon korkeammalla tasolla. Norjan hyppyturvallisuus oli edellä mainituilla suhdeluvuilla arvioituna jonkin verran Suomea ja Ruotsia parempi.

Kokemuksen, koulutuksen, kaluston ja ohjeiston kehittyminen epäilemättä parantaa hyppyturvallisuutta. 1960-luvulla oli opittu paljon, mutta vielä enemmän opittiin 1970-luvulla. Kehitys oli erittäin nopeaa, mutta hommat ilmeisesti pysyivät hanskassa, koska suhdeluku parani lähes viisinkertaiseksi. Ja jos vielä katsotaan kehityksen kulkua 1970-luvulla: viiden viimeisen vuoden tilaston mukaan hypättiin kaikkiaan 69.133 hyppyä, joiden aikana menehtyi yksi hyppääjä – siis yksi hyppääjä 69.133 hyppyä kohden.

Tuo yksikin oli tietenkin liikaa, mutta kaikissa urheilumuodoissa tapahtuu onnettomuuksia ja monissa myös kuolemantapauksia. Lenkkipolulle taitaa uuvahtaa vuosittain kymmenittäin kansalaisia ja tieliikenteessäkin muutama sata. Mitä? Palataanko taas edellä kerrottuun tokaisuun laskuvarjourheilun turvallisuudesta, verrattuna ajomatkaan lentokentälle? Mikä onkaan turvallista ja millaisin kriteerein arvioituna...?

Tapahtumia 1970

Taivaan Vallat ja muita tarinoita



Risto ja Irja Valta. Kuva: Tuuli Reijonen / Mauno Hämäläinen, *Hopeapeili* N:o 3, 21.1.1970, artikkeli ”Lennosta kiinni...”

Naislukijoille kohdennettu viikoittain ilmestyvä ”*Hopeapeili*” julkaisi 21.1.1970 näyttävän artikkelin helsinkiläisestä hyppääjäpariskunnasta **Irja ja Risto Vallasta**. Risto oli hyppymestari ja monikertainen Suomen ja Pohjoismaiden mestari. Irja oli hänen vaimonsa, kokenut kilpailuhyppääjä hänkin. Artikkelissa paitsi kuvattiin ensin positiivisesti kummankin ulkonäköä ja urheilullisuutta, kerrottiin kummankin hyppyuran aloittamisesta ja etenemisestä sekä myös päiviteltiin reippaiden ihmisten urheilun rinnalle soviteltua perhe-elämää. Pohdittiin myös, mahtaakohan siitä pikku **Sirusta** tulla hyppääjä: ”...siihen hänellä olisivat isän ja äidin perinteenä kaikki edellytykset,”

Laajalevikkinen lehti esitteli laskuvarjourheilua myös yleisemmällä tasolla, joten artikkeli olli varmasti mainiota mainontaa lajille yhdessä samana vuonna eri aikakauslehdissä julkaistujen muiden vastaavien juttujen kanssa.



Suomen ensimmäinen nainen hyppymestarina: Anja Rasi. Kuva: Aarre Ekholm / Kotiposti 11/1970

Myös laajalevikkinen kuukausittain ilmestynyt *Kotiposti* julisti laskuvarjourheilun ja – urheilijan ihanuutta jutussaan ”*Anja pienessä pilvessä*”. Jutussa korostettiin hauskaasti, että ”... **Anja Rasi** on usein pienessä pilvessä, vaikka ei poltakaan hashista,,,” Juttu oli epäilemättä vastaus kilpailevan lehden laskuvarjoaiheesta

julkaisemaan juttuun. Myös tässä jutussa mainittiin Hopeapeilissä mainitut Irja ja Risto Valta. Molemmat lehtijutut olivat toki kevyttä hömppää, mutta antoivat myös asiallista tietoa lajista. Olisi maksanut maltaita julkaista tämän kokoiset laskuvarjourheilun mainokset tällaisissa suurilevikkisissä lehdissä.

Seuraavana vuonna Kotiposti oli taas asialla ja julkaisi Irja ja Risto Vallasta samantyyppisen tarinan, kuin Hopeapeili edellisenä vuonna. Tällä kerralla oli jutun otsikko taas lennokas: ”Taivaan vallat”.

Laskuvarjourheilua käsiteltiin 1970-luvulla pääasiassa silkkihansikkain. 2020-luvulla voi tietenkin ihmetellä, mistä kiinnostus lähti: erikoista ja jännittävää urheilua harrastavat hyvän näköiset naiset, erityisesti jos sattui olemaan perheenäiti, oli taatusti kiinnostavaa. Eipä huomannut kukaan tulla tekemään juttua miehekkään komeasta, jännittävään laskuvarjourheiluun hurahtaneesta Historiahepusta Ei ollut tasa-arvo kohdallaan...

Hopeapeili 3/1970, 21.1.1970
Kotiposti 11/1970 Kotiposti
4/1971

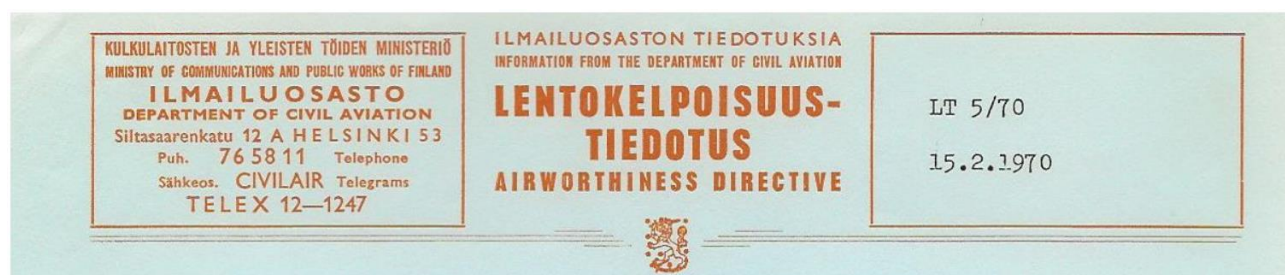
Uusia ilmailumääräyksiä: hyppykoneet ja laskuvarjon maalaaminen

Ilmailuviranomainen, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö – tuttujen kesken ilmailuosasto – julkaisi 15.2.1970 kaksi uutta ilmailumääräystä. Toinen käsitteli hyppytoiminnassa käytettäviä lentokoneita ja toinen laskuvarjon huoltoa.

Ilmailumääräys *MT NO 10/66–2: Laskuvarjotoimintaan käytettävät lentokoneet* oli päivitys aikaisempaan vastaavaan määräykseen. Siinä toistettiin jo aiempi määräys, että laskuvarjohyppäjä voi suorittaa vain ilmailuosaston hyväksymistä lentokoneista sekä ohjeistettiin laskuvarjohyppääjien kuormaamista lentokoneeseen. Hyppääjän standardipainoksi määritettiin 77 kp + varusteet 20 kp. Vaihtoehtona tälle oli hyppääjien punnitseminen puolivuositain varusteineen, jolloin voitiin käyttää tätä näin saatua todellista massaa.

Määräyksen mukaan hyppykoneessa ei tarvitse olla kaikessa muussa lentotoiminnassa edellytettyä varapolttoainetta, ”...edellyttäen, että ohjaaja tietää miten koneen polttoainejärjestelmä toimii eri lentoasannoissa juuri ennen polttoaineen loppumista,”

Määräyksen mukaan konetta voi keventää esimerkiksi poistamalla tarpeettomat istuimet. Hyppääjiä varten ei koneessa tarvinnut olla istuimia tai istuinvöitä. Jos koneessa kuitenkin oli erityisiä istuimia hyppääjille, oli ne hyväksyttävä ilmailuosastolla. Määräyksessä myös edellytettiin, että hyppykoulutukseen ja pakkolaukaisuhyppäisiin käytettävässä lentokoneessa on oltava ilmailuosaston hyväksymä pakkolaukaisuliinan kiinnitys-koukku. Tuo viimeinen sana on lapsus, sillä pakkolaukaisuhihnassa oli koukku, mutta ei lentokoneissa. Niissä oli kiinnike, johon voitiin laukaisuhinnan koukku kiinnittää. Tarkoitus tuli kuitenkin selväksi!



Toinen määräys ”LT no. 5/70 Laskuvarjon maalaaminen ja korjausteipin käyttö” salli laskuvarjojen pienten kupuvaurioiden korjaukset laskuvarjoteipillä. Suuremmat korjaukset pitäisi teettää laskuvarjokorjaamossa. Kupuun ei saanut tehdä mainostekstejä, ei varjoteipillä eikä siihen saanut kiinnittää maalattua mainoskangasta. Liitovarjojen vakaajaan, stabilisaattoriin, sai kiinnittää mainoksia teippaamalla tai ompelemalla mainosteksti. Tässä vaiheessa tavallisin kokeneiden hyppääjien Para-Commander kupu luokiteltiin vielä liitovarjoiksi. Siinä oli kuvun molemmilla sivuilla kuvun helman alapuolella stabilisaattorit, joihin jo edellisellä vuosikymmenellä oli kiinnitetty mainoksia.

Tämä määräys astui voimaan 1.3.1970.

Molemmissa määräyksissä näkyi viimeisen kerran kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön logo: virasto lakkasi olemasta tämän nimisenä maaliskuun alussa.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: Lentokelpoisuustiedote MT 10/66–2: Laskuvarjohyppytoimintaan käytettävät lentokoneet

Liikenneministeriön Ilmailuosasto: Lentokelpoisuustiedote N:o 5/70: Laskuvarjon maalaaminen ja korjausteipin käyttö

Hyppymestari saapui Varkauteen

Varkauden lentokerho oli perustanut laskuvarjoajaoston jo 21.4.1968. Toiminnalle ei kuitenkaan ollut vielä kaikkia edellytyksiä. Käytännössä tukeuduttiin Kuopioon: Kuopion Ilmailuyhdistyksen laskuvarjoajaosto pyöritti Varkauden toimintaa. Asiaan saatiin kuitenkin parannus, kun eräs Suomen huippuhyppääjistä **Antero Takkala** saapui töihin paikkakunnalle. Varkauden jaosto sai hyvästä syystä taputtaa karvaisia käsiään kokouksessaan 19.2.1970, jolloin tämän ilosanoma julkaistiin.

Eikä turhaan taputettu. ”André” Takkalan saapumisvuonna Varkauden Joroisissa ja Rautavaaralla toimivassa lentokerhossa hypättiin yhteensä 601 hyppyä. Määrä ei tunnu nykyään kummoiseltakaan, mutta sillä sijoittui SIL:n ”kuka kukin on laskuvarjourheilussa” viidenneksi Armon Vuonna 1970. Varkauden edellä olivat vuotuisessa hyppymäärässä vain Suomen Laskuvarjokerho, Utin, Tampereen ja Lahden laskuvarjokerhot.

Ilmailu 11/1970

Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomus 1970

LjK:ssa pudottiin vapaasti

Laskuvarjojääkärikoulussa on pääasiallinen hyppytapa ollut koulun perustamisesta alkaen pakkolaukaisuhyppy, joka oli jääkärikurssien yksinomainen lentokoneesta poistumistapa 1960-luvun viimeisiin aikoihin saakka. Itseaukaisuhyppyä on myös harjoitettu, mutta vain kantahenkilökunta. Aluksi siihen saatiin kokemusta ja koulutusta siviilikerhoissa. Ensimmäiset itselaukaisuhyppääjät **Tuomo Aaltonen** ja **Markku Paakkanen** toimivat aktiivisesti myös Utin Laskuvarjokehossa. Ensimmäinen koulun henkilökunnan itseaukaisukurssi järjestettiin 1967. LjK:n henkilökunnastaan kouluttamia itselaukaisuhyppääjiä tultiin myös näkemään siviilikerhoissa ja Suomen Ilmailuliiton järjestämissä SM-kisoissa.

Vuoden 1969 syksyllä LjK aloitti uuden luvun itselaukaisukoulutuksessa. Tällä oli erilaisia kytkentöjä myös siviilirheilun puolelle, jonka vuoksi tämä aihe ansaitsee tulla esitellyksi tässä historiassa. LjK aloitti varusmiesten itselaukaisukoulutuksen kurssilla 8 (2.5.1969 – 27.3.1970). Koulutukseen valitut saivat ”Sky Diving” kurssilla itseaukaisuhyppykoulutuksen ja suorittivat hyppyä, myös aseensa kanssa. Kurssia johti ilmailuliiton ja LuKT:n piirissä tutuksi tullut kapteeni **Heikki Siropää**, apunaan ylikersantti **Tuomo ”Tomi” Aaltonen** ja kersantti **Markku Paakkanen**. Myös molemmat viimeksi mainitut olivat tuttuja myös siviilirheilun puolella.

Ensimmäisen varusmiesten vapaapudotuskurssin hypyt alkoivat jo vuoden 1969 puolella ja jatkuivat seuraavan puolella. Kurssilaisille jaettiin – ensimmäisinä varusmiehinä – hopeiset hyppymerkit 10.1.1970. Hyppymerkin saamisen edellytyksenä on 35 sotilashyppyä. Eniten hypänneellä varusmiehellä oli kotiutuessaan 70 hyppyä. Tältä kurssilta jäi hyppyrheilun pariin muutamia sittemmin siviilienkin tuntemia nimiä, kuten **Olavi ”Enska” Kilpinen** – yksi menestyneimmistä suomalaishyppääjistä kautta aikojen - sekä **Olli Laatta** ja **Tuure Helo**. Kurseilla käytettiin päävarjona ensisijaisesti siviilipuolellakin tuttua Para-Commanderia. Päävarjon avautuminen varmistettiin käyttämällä neuvostoliittolaista valmistetta olevia KAP-3 automaattilaukaisimia.

Muutamilla seuraavilla varusmieskurseilla jatkettiin itseaukaisukoulutusta, mutta se osoittautui hankalaksi. Ne jäivät huonojen säiden ja aikapulan vuoksi kesken. Näistä kurseista luovuttiin vähitellen, koska ne eivät vastanneet tarkoitustaan

Samana talvena 1970 LjK järjesti Utissa kertausharjoituksen, johon kutsuttiin laskuvarjourheilua harrastaneita LjK:n reserviläisiä. He hyppäsivät aseet ja selkärepuun kanssa. Varustus oli samanlainen, kuin varusmiesten koulutuksessa, mutta repun kuljettamiseksi vapaassa pudotuksessa jouduttiin kehittämään erityinen valjastyoppi. Näihin kertausharjoituksiin osallistui suomalaisen laskuvarjourheilun silloista eliittiä, kuten **Harri**

Toivonen, Risto Valta ja Markku Laksio. Tästäkään kertausharjoituksesta ei tullut jatkuvasti toistuva tapahtuma. Laskuvarjojääkärikoulu järjesti kuitenkin puolustusvoimissa muualla palveleville laskuvarjourheilun harrastajille itseaukaisukoulutusta.



Reserviläinen Risto Valta myhäilee vapaassa pudotuksessa täydessä varustuksessa kertausharjoituksessa 1970. Kuva: via Irja Valta

Ahokanto (toim.): Punabaretit, Laskuvarjojääkärikoulu 1962–1996 (Harri Salmi, Heikki Vaiste, Laskuvarjojääkärien Tuki ja Perinne ry, 2003)

”Lähin omainen” muuttuu

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön organisaatio muuttui 1.3.1970. Ministeriön toisesta puoliskosta muodostui työvoimaministeriö. Siihen puolikkaaseen ilmeisesti kaadettiin ”yleiset työt.” Sanalla kulkulaitos oli

varmaankin tarkoitettu jotakin liikenteeseen liittyvää, koska toisesta ministeriön puolikkaasta tuli hieman modernimman kuuloinen liikenneministeriö.

Liikenneministeriössä ilmailuasioita hoiti – kuinkas muutenkaan – ilmailuosasto. Edelleen saivat ilmailukan-salaiset kutsua ”lähintä omaista”, näin tuttuja kesken, entisellä nimellä ”Ilmailuosasto”. Tässä maailman-kaikkeuden kannalta järjestyksellään muutos ei ollut mitään käytännön merkitystä ilmailijoille. Uuden liikenneministeriön ilmailuosastolla säilyivät edelleen entiset virkaheput ja heillä entiset kujeet.

Ilmailu 4/1970

Ilmailulaitos 1997: Ilmailuasain esittelijästä Ilmailulaitokseksi

LuKT:lla kauden avaus

Keskustoimikunnan toimintavuoden 1970 ensimmäinen kokous 1/1970 pidettiin melkoisesti edellisestä vuodesta muuttuneella kokoonpanolla. Jäsenten määrä oli lisääntynyt kahdella ja uusia oli lähes puolet. Tänä vuonna mukana olivat entinen puheenjohtaja **Kavo Laurila** ja jäsenet **Risto Ahonen** (Lahti), **Keijo Koskinen** (Utti), **Markku Koivula** (Kuopio), **Rauno Härkönen** (Imatra), **Per-Olof Lindell** (ilmavoimien varikko, Tampere), **Jorma Mali** (Helsinki), **Timo Nieminen** (Vaasa), **Harri Toivonen** (Tampere) ja **Paavo Seiro** (ilmailuosasto). Sihteerinä vanhaan tapaan **Jaakko Kaskia**. **Heikki Siirpää** (LJK) oli poissa tästä kauden avauksesta.

Kokouksen alussa kerroitiin kuulumisia CIP:n kokouksesta ja keskusteltiin edellisen vuoden hyppytilastosta ja laskuvarjohyppääjien luokista. A-luokkia oli myönnetty 66, B-luokkia 25, C-luokkia 10 ja D-luokkia 2. Laskuvarjoja kerhoilla oli yhteensä 120. Hyppyjä oli koko maassa kertynyt runsaat viisi ja puoli tuhatta.

Porissa toimiva Satakunnan Laskuvarjourheilijat oli laatinut oman hyppykoulutusohjeensa. LuKT kuitenkin huolestui tästä sinänsä kiitettävästä aktiivisuudesta ja oma-aloitteellisuudesta. LuKT katsoi, että Suomessa noudatetaan vain yhtä viranomaisen hyväksymää ohjelmaa kerrallaan. Ainoat tällaisen ohjelmat ovat LuKT:n ilmailuliiton nimissä hyväksymät ohjelmat. LuKT ei kuitenkaan halunnut tyrmätä yritteliäisyyttä, vaan toivoi jatkossakin saavansa kehitysehdotuksia ohjelmiinsa, mutta ne pitäisi aina ensin arvioida LuKT:ssa ja sitten hyväksyttävä viranomaisella. Porilaisten ohjelmaa siis toivottiin LuKT:n nähtäville. Ennen sitä ei Porin ohjelmaa pitäisi käyttää.

LuKT kiinnitti huomiota siihen, että viranomaisen puolelta laskuvarjohyppytoimintaa säänneltiin ilmailumääräyksellä ”Tiedotus AIC B 7/67 Laskuvarjohyppy”. Samaan aikaan käytettiin ilmailuviranomaisen jo hieman ennen tämän määräyksen julkaisemista hyväksytyjä varomääräyksiä. LuKT arveli, että liiton (viranomaisen hyväksymät) varomääräykset ja viranomaisen määräys olisi mielekäästä yhdistää yhdeksi dokumentiksi. Asiasta päätettiin valmistella LuKT:lle esitys, jonka se oman hyväksyntänsä jälkeen toimittaa edelleen ilmailuosastolle. Tässä historiassa jo aiemmin kuvattua liiton (lue: LuKT) ja viranomaisen saumatonta yhteistyötä kuvaa valmistelutyöryhmän kokoonpano: LuKT:n jäsenet Mali ja Seiro, joista jälkimmäinen oli töissä ilmailuosastolla.

LuKT käsitteli myös kuluvan vuoden kilpailukalenteria. Tanska haluaisi järjestää PM-kilpailut elokuussa, mutta rahaa ei ole antaa joukkueelle. SIL:n budjetista löytyy rahaa vain MM-joukkueelle, eikä sillekään tarpeeksi. PM-joukkueelle päätettiin esittää vapaalippuja.

Tavanomaiseen tapaan kokouksessa käsiteltiin myös hyppääjien erilaisia hakemuksia. LuKT hyväksyi C-luokkahakemukset Oulun **Tapio ”Cekkeri” Satamolle** – tulevien vuosien laskuvarjourheilun suurmiehelle - ja Jyväskylän kerhon alkuvaiheiden kouluttajaveteraanille, näihin aikoihin Lahdessa vaikuttaneelle **Kalevi Korhoselle** (**”Para-Korhonen”**). LuKT puolsi maakouluttajan oikeuksien myöntämistä Kajaanin Ilmailukerhon **Antero Marttiselle**. Myös hyppymestarin kelpoisuushakemukset kiersivät LuKT:n kautta ennen päättämistään ilmailuosaston auringontarkkaan syyniin. LuKT puolsi kokouksessaan hyppymestari-kelpoisuutta Lahden Laskuvarjokerhon **Seppo Piltille** – sittemmin edustusjoukkueurheilija – ja **Matti Voutilaiselle** sekä Utin Laskuvarjokerhon **Eero Kausalaiselle**, joka tuli sekaantumaan kauan ja monin eri tavoin suomalaiseen laskuvarjourheiluun. Hyppymestareille ei ollut tässä vaiheessa minkäänlaista keskitettyä koulutusta tai edes koulutusohjelmaa. Heillä piti olla suoritettuna SIL:n C-luokka ja määrätty määrä harjoituspudotuksia – hyp-

pymestarioikeuden omaavan hyppymestarin valvonnassa. LuKT siis ainoastaan tarkasti C-luokan voimassaolon, kokonaisyhyppykokemuksen ja harjoituspuodotusten määrän ja antoi sitten puoltonsa, jos ne riittivät.

KULKULAITOSTEN JA YLEISTEN TÖIDEN
MINISTERIÖ

ILMAILUOSASTO

Helsinki,

Maaliskuun 16 p:nä 1970

N:o 244/314/70

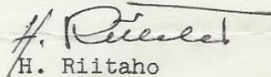
Viite: Utin Laskuvarjokerhon
kirje 1.3.1970

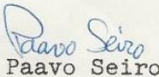
Asia : Hyppymestarikelpuus

Eero Kausalainen
Kallioniementie 17
Kouvola

Ilmailuosaston lentoliikennetoimisto myöntää Teille hakemuksen mukaisesti oikeuden toimia hyppymestarina laskuvarjohyppytoiminnassa.

Lupa on voimassa toistaiseksi.

Vt. lentoliikenteen tarkastaja 
H. Riitaho

Lennonjohtaja 
Paavo Seiro

Tiedoksi: Utin Laskuvarjokerho

LuKT:n kokouksen 1/1970 "seurauksia": kuten tästä näkyy, Historiahepun hakemus LuKT:n lausunnolla terästyttynä hyväksyttiin ilmailuosastolla ja hyppymestarioikeudet myönnettiin. Vuonna 1970 ei hyppääjillä ollut vielä lupakirjaa, johon hyppymestarioikeus olisi merkitty. Hyväksymisestä ilmoitettiin tällaisella kirjeellä. Huomiota kannattaa kiinnittää päätöksen esittelijään: lennonjohtaja ja hyppypilotti "Pive" Seiro oli LuKT:n jäsenenä mukana käsittelemässä puoltoa. Joustavaa!

LuKT vaihtoi kokouksessaan myös ajatuksia keskeneräisistä projekteista (pelastusliivit) ja eräistä tapahtumakalenterien päällekkäisyyksistä. Lisäksi saatiin Ilmavoimien Varikon suunnalta tieto, että sieltä olisi saatavissa hylättyjä silkkivarjoja, joita voisi käyttää esimerkiksi tukahduttamisharjoituksissa.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 6.3.1970: LuKT 1/70, 6.3.1970

Suomen Ilmailuliitto ry, päiväämätön (hyväksytty LuKT:ssa 20.5.1967, Ilmailuosastolla 2.6.1967): Laskuvarjohyppyjen varomääräykset Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto 10.10.1967: Tiedotus AIC B 7/67;

Delta II Parawing – ihmelaskuvarjo Lahden taivaalla

Jyväskylän kulmilla vaikuttanut, mutta sieltä Lahteen muuttanut entinen laskuvarjojääkäri **Kalevi Korhonen**, tunnettu myös nimellä **Para-Korhonen**, osti laskuvarjoja. Korhonen oli ilmeisen varakas mies, joten hän

saattoi todella ostaa laskuvarjoja! Hän osti kaksi Rogallo - tyyppisestä riippuliitimestä kehitettyä Irvin Delta II Parawing laskuvarjoa. Kupu oli todennäköisesti suunniteltu korvaamaan Para-Commanderin, joka – sekä sen erilaiset kloonit – olivat ehdottomassa markkina-asemassa 1960-luvun puolivälistä 1970-luvun puoliväliin saakka. Korhonen hyppäsi tällaisella varjolla ensimmäisen kerran Suomessa 12.3.1970. Hyppy tapahtui Lahdessa. Samoihin aikoihin ostettiin Helsinkiin kaksi samantyyppistä varjoa.

Kuvun liitokyky ja melko pieni vajoamisnopeus lienevät olleet ainoat ominaisuudet, joissa se peittosi PC:n Tarkkuusominaisuuksista ei voinut juuri puhua ja avautuminenkin tuntui perustuvan kuvun kulloiseenkin mielentilaan ja vapaaehtoisuuteen. Jyväskylän Laskuvarjokerhon historiaa kuvaavassa kirjassa *”Ensimmäiset 25 vuotta...”* (Virpi Talja – Raija Syyrakki) kerrotaan Korhosen itsekin ihmetelleen, että mitähän tuli ostettua: *”Mitähän minäkin tilasin... tulipahan kokeiltua.”* Korhonen osallistui parin koehypyn jälkeen varjolla Kuopion Kalakukkokisoihin, jossa se herätti ansaittua huomiota ja kuten Jyväskylän kerhon historiassa kerrottiin: *”...Delta saattoi monet sitä kokeilleet epätoivoon...”* Kirjassa kerrottiin myös tunnetun hyppääjän **Risto ”Hukka” Salosen** kommentteja: *”...jos varjo ylipäänsä oli ensin auennut – joka kerta kun (hän) veti ohjaspunoksesta kääntääkseen varjoa, sen toinen puoli painui kasaan ja sakkasi kuin lentokone...”* Myös hyppyvirtuoosi **Antero Takkala** hyppäsi varjotyypillä jopa SM-kilpailuissa Porissa 1970. Hän luopui kuitenkin kuputyypistä pian sen jälkeen, kun patjavarjot tulivat markkinoille.



Sumea kuva sumeahkosta varjosta: Risto Ahosen ohjastama Irvin Delta II Parawing lentonäytöksessä Immolassa 1970-luvun alkupuolella. Kuva via Olli Halonen

Korhonen myi toisen Delta-kakkosensa lahtelaiselle **Risto Koivistolle**. Varjo kuitenkin taisi nopeasti vaihtaa omistajaa, koska Historiaheppu, joka niihin aikoihin hyppäsi paljon lahtelaisten kanssa, näki ainoastaan toisen lahtelaisen, **Risto Ahosen** hyppäävän varjolla.

Ahosen kupu sai erityistä mainosta, kun helsinkiläinen **Einari Mikkonen** suoritti sillä samana vuonna matkahypyn Malmilta Porvoon Hinthaaraan, lentomatka noin 40 kilometriä. Laskuvarjotyyppi hävisi onneksi pian historian hämärään. Sen käyttäjille sattui useita varavarjokeikkoja, mutta tiedossa ei ole yhtään vakavampaa vahinkoa. Irvin -laskuvarjotehtaan yritys iskeytyä voimalla urheiluarjomarkkinoille hiipui muutamassa vuo-

nessa, kun laskuvarjokansalaiset lukivat, kuulivat uutisia ja näkivät luonnossa uusia vallankumouksellisia patjavarjoja.

Eero Kausalainen 30.1.2020

Virpi Talja – Raija Syyrakki 1995: Ensimmäiset 25 vuotta, Jyväskylän Laskuvarjokerho

Hyppyrkurssi maksoi 210 - markkaa

Ilmailu-lehden maaliskuun 1970 numero oli ilmailukoulutuksen teemanumero, jossa esiteltiin laajasti eri ilmailumuotoja ja niissä tapahtuvaa koulutusta. Laskuvarjourheilua ja – koulutusta esitteli aukeaman pituisessa artikkelissa LuKT:n jäsen **Jorma Mali**.

Artikkelissa oli katsaus suomalaisen laskuvarjourheilun kymmenen vuoden historiaan. Sen jälkeen esiteltiin ennen ensimmäistä hyppyä annettavaa koulutusta. Kurssiohjelman kokonaispituudeksi artikkeli ilmoitti 15 tuntia, josta kolmannes maahantulokoulutusta. Kurssin hinta Helsingissä oli 210 markkaa. Ennen ensimmäistä hyppyä opiskellaan maahantulotekniikan lisäksi muun muassa myös varavarjotoimenpiteitä ja laskuvarjon pakkaamista. Ennen ensimmäistä hyppyä pidetään teoriakoe ja maahantulotekniikan koe sekä käydään harjoittelemassa Utissa Laskuvarjojääkärikoulun hyppytornissa.

Kouluttajakysymystä ei Mali pitänyt alkeiskoulutuksessa erityisenä ongelmana, koska *”laskuvarjojääkärikoulun käyneet kerholaiset ovat erittäin hyvää ainesta tähän ja lisäksi siviili- ja sotilashyppäämisen perusteet sivuavat paljon toisiaan. Eroa syntyy myöhäisemmässä vaiheessa...”*

Ensimmäisen hypyn jälkeen koulutus näyttäisi kirjoituksen mukaan etenevän hieman hajanaisemmin, koska se ei enää etene täysin kurssimuotoisesti, vaikka joitain tiettyyn alueeseen, esimerkiksi ohjaamiseen liittyviä asioita saatetaankin järjestää kootusti. Ongelma voi olla, että eri kouluttajat tai kokeneet hyppääjät antavat erilaista tai ristiriitaista tietoa oppilaille. Mali korosti artikkelissa, että jokainen hyppy myös kurssin jälkeen on koulutusta, kunnes saavutetaan taso, jossa voidaan hypätä itsenäisesti.

Mali myös pohdiskelee opettaja-aineksen laadullista kehittämistä. Kirjoittajan kotikerhossa SLK:ssa oli artikkelin mukaan edellisenä syksynä pidetty ensimmäinen kouluttajapalaveri, jossa oli tarkoituksena yhdenmuukaistaa koulutusta. Mali kuitenkin pohdiskelee asiaa edelleen: *”...Hyppymestariasian tulisi mielestäni olla erityisesti jokaisen kerhon sydämen asia, sillä tällä hetkellä hyppymestarikoulutus on maassamme vielä varsin epäyhdenäistä ja lepää täysin yksittäisten kerhojen harteilla...”*

Hyvin oli Mali tilanteen tasalla. LuKT oli jo tovin pohdiskellut hyppymestarikoulutuksen järjestämistä keskustelusti, mutta tuumat eivät vielä tässä vaiheessa olleet johtaneet toimeen.

Ilmailu 3/1970

Kalakukkoilua Kuopijossa

Kuopion Ilmailuyhdistyksen järjestämät tarkkuushyppykilpailut avasivat laskuvarjourheilun vuoden 1970 kilpailukauden. Kilpailujen tarkka ajankohta oli 21. – 22.3.1970, tapahtumapaikka Kuopion pohjoispuolella oleva Rissalan lentokenttä. Kilpailulajeina olivat henkilökohtainen ja joukkuetarkkuus. Ensimmäiset vastaavat kansalliset kilpailut oli Kuopiossa järjestetty jo keväällä 1968, kuten tämän historian aikaisemmassa osassa on kerrottu. Osanottajia oli runsaasti, peräti 60 hyppääjää joka puolelta Suomea. Sää suosi kohtuullisesti, joten kilpailu saatiin vietyä neljän hyppykoneen pyörittämänä kahdessa päivässä.

Laskuvarjojääkärikoulu oli ensimmäistä kertaa mukana kansallisessa laskuvarjohyppykilpailussa. LJK:n joukkueessa oli kahdeksan kantahenkilökuntaan kuuluvaa ja kahdeksan varusmiestä. Myös LJK:n varusmiesten osanotto oli historiallinen, joskin se oli samalla kertaa ensimmäinen ja viimeinen. LJK:n toukokuussa 1969 alkaneella kurssilla numero 8 järjestettiin varusmiehille ensimmäistä kertaa niin kutsuttu ”Sky Diving” kurssi, jolla heille annettiin vapaapudotuskoulutus. Rissalan kisoihin osallistuneet varusmiehet olivat tämän kurssin oppilaita, joille tämä oli varmaankin TJ-keikka (TJ= kotiutuvien varusmiesten käyttämä ilmaisu ”tännehan jääte...”), sillä varusmiespalvelusta oli kilpailun päättyessä jäljellä enää viisi päivää.

Myös LjK:n henkilökunnalle tämä oli ensimmäinen esiintyminen omana joukkueena. Varusmiesten vapaapudotuskoulutus hiipui pois muutaman seuraavan vuoden aikana, joten heitä ei enää nähty LjK:n joukkueessa. Henkilökuntaa tultiin sen sijaa näkemään kaikissa taito- ja tarkkuushyppääjien arvokilpailuissa Suomessa, sekä omana joukkueena, että yksittäisinä kilpailijoina. LjK:lle tämä oli alku erittäin menestyksellä ja arvometalleista rikkaalle osallistumiselle suomalaiseen laskuvarjourheiluun. Tulimme näkemään taitavia sotilashyppääjiä myös lukemattomissa edustusjoukkueissa maailmalla.



Sotilaat saapuivat suomalaiseen laskuvarjourheiluun jäädäkseen. Kuvassa LjK:n joukkueen jäseniä, laskuvarjopakkamon johtaja Jorma Korhonen (edessä) ja, takana seisomassa Sky Diving – kurssille osallistunut varusmies Pertti Hjerpe. Tähän aikaan sotilaat käyttivät itseaukaisuhypyillä KAP-3 varolaukaisinta, jollainen näkyy kiinnitettynä Korhosen päävarjon repun läppään. Sotilasteknikko, sittemmin teknikkokapteeni Korhonen oli urheiluvarjojen huollon ja siviilikorjaamojen henkilöstön kouluttamisen kannalta merkittävä mies. Kuva: Veikko Lötjönen via Ilmailu

Kilpailujen tuloluettelosta ilmenee, että kovaa kaartia oli mukana, joskin henkilökohtaisessa tarkkuudessa toiseksi tullut LjK:n **Jorma Korhonen** oli tuore kasvo tällaisissa kilpailuissa. Poimintoja Ilmailu-lehdessä esitetyistä tuloksista:

Henkilökohtainen kilpailu:

1.	Antero Takkala	Varkaus	40 pistettä
2.	Jorma Korhonen	LjK	131 ”
3.	Harri Toivonen	Tampere	224 ”
4.	Onni Kuusisto	Helsinki	235 ”
5.	Esa Huusari	Utti	289 ”
6.	Martti Pietikäinen	Kuopio	301 ”

Joukkuekilpailu:

1.	SLK III	Antero Takkala, Onni Kuusisto, Seppo Kokkonen	1215 pistettä
2.	SLK I	Risto Valta, Jorma Mali, Eero Ylinen	1254 ”
3.	LjK I	Tuomo Aaltonen, Markku Paakkanen, Aimo Reini	1292 ”
4.	KIY	Martti Pietikäinen, Reijo Korpinen, Markku Koivula	1575 ”
5.	YSI	Tapio Satamo, Lauri Karhu, Jorma Savomäki	2146 ”
6.	SLK II	Pekka Holmberg, Pekka Valkonen, Heikki Kahrama	2411 ”



Kilpailijoita Kalakukkokisoissa Rissalassa 1970. Edessä SLK:n hyppääjiä: takarivi Risto Valta (vas.), Jorma Mali ja Eero Ylinen. Edessä (vas.) Anja Rasi, Irja Valta ja Riitta Rodolfi. Takana oikealla Lahden Laskuvarjokerhon Raija Piltti (vas.), Seppo Piltti ja ”Laskuvarjourheilun Vastustamisyhdistyksen” puuhamies Veijo Piltti. Kuva: Irja Valta

Pistelaskujärjestelmä ei ole varmuudella selvillä. Mahdollisesti yhdestä virhesentistä sai yhden virhepisteen. Pistemäärät näyttäisivät vastaavan tuota olettamusta, koska hyppykierroksia saatiin sään rajoitusten vuoksi täyteen vain kaksi. Tuloluettelossa olevat kerholyhenteet saattavat edellyttää pientä avaamista;

SLK	Suomen Laskuvarjokerho	Helsinki
LjK	Laskuvarjojääkärikoulu	Utti
KIY	Kuopion Ilmailuyhdistys	Kuopio
YSI	Ylä-Savon Ilmailijat	Iisalmi
LLK	Lahden Laskuvarjokerho	Lahti

”Laskuvarjourheilun vastustamisyhdistys”? Yhdistys ei ollut rekisteröity, sen voimahahmo oli **Veijo Piltti**, joka ei itse hypännyt, mutta vaimo **Raija Piltti** sitäkin enemmän. Toinen vaikuttava henkilö oli lahtelaisen Delta II Parawing – hyppääjänä tunnetuksi tulleen **Risto Ahosen** rouva, joka ei myöskään itse hypännyt. Yhdistys aktivoitui Immolan suunnalla aina 1970-luvun alkuvuosina järjestettyjen hyppyleirien aikana.

Ja entä se kalakukko? Näistä Kuopion kilpailuista oli tullut perinne. Niitä järjestettiin monia vuosia, samassa paikassa ja samoihin aikoihin. Kisat olivat hyvä hyppykauden avaus, jolla saatiin hyppääjät aktiiviseksi jo aikaisin keväällä. Kisoille vakiintui myöhemmin nimeksi – isäntäkaupungin kulinaarisen erikoisuuden mukaan – ”Kalakukkokisat”.

Ilmailu 4/1970

Ahokanto (toim.): Punabaretit, Laskuvarjojääkärikoulu 1962–1996 (Harri Salmi, Heikki Vaiste, Laskuvarjojääkärien Tuki ja Perinne ry, 2003)

Eero Kausalainen 31.1.2020

Jääasema Zebra

Tätä tarinaa ei ole ennen kirjattu mihinkään. Tämä on Historiahepun oma kertomus tapahtumasta, josta löytyy ainoastaan valokuvia ja merkintöjä hyppypäiväkirjassa.

*”Niihin aikoihin lialmessa vaikuttanut (sitemmin oululaistunut) **Tapio ”Cekkeri” Satamo** halusi järjestää hyppyleirin talvella, ilmeisesti siksi, ettei lialmessa ollut sopivaa hyppykenttää järjellisen matkan päässä. Hyppykenttä oli aurattu järven jäälle, joten nyt kenttä oli saatu aivan lialmen kaupungin kupeeseen.*

Osallistuin vuoden 1970 maaliskuun loppupuolella Kuopion Rissalassa järjestettyihin – edellä tarkemmin kuvattuihin hyppykisoihin. Cekkeri oli kutsunut minut hyppyleirille hyppymestariksi. Olin saanut ”mesun oikeudet” viisi päivää ennen Kuopion kisa, joten kokemusta hyppymestari toiminnasta oli tätä ennen ollut vain valvotuissa harjoituksissa.

*Cekkeri oli järjestänyt minulle heti kisan jälkeen kyydin Kuopiosta lialmeen. Lähdettiin komeasti yhdellä kisakoneista, Cessna 170 OH-CSP:lla. Ohjaajana oli entinen LjK:n kurssin N:o 7 laskuvarjojääkäri **Eero Svensk**, joka keräsi lentotiimaa tulevaa ammattiaan varten. Hänestä tuli isona Finnair Oy:n kippari. Lähdimme matkaan heti kisan päätyttyä. Talvipäivä oli lyhyt ja lennon aikana alkoi hämärtää. Seurasimme pohjoiseen menevää rautatietä. Jonkin ajan kuluttua alkoi seuraaminen olla hankalaa, koska alkoi jo olla kovin hämärrä ja luntakin alkoi sataa.*



Jääasema Zebra, lialmi maaliskuussa 1970. Hyppääjä luultavasti Heikki Punju. Kuva: Eero Kausalainen



Jääasema Zebra – lialmen Poronselän jäällä, erinomaisessa paikassa aivan Olvin oluttehtaan tuntumassa. Kuva: Eero Kausalainen

*Kone ei varmasti ollut mittarilentokelpoinen, enkä tiennyt lentäjän taidoista mitään. Aloin nähdä sie-
luni silmin huomispäivän lehtiotsikoita: ”PIENKONE EKSYY LUMISATEESSA – SYÖKSYI MET-
SÄÄN...” Jonkin aikaa olivat kinalot märkinä, kunnes haukankatseinen lentopoika löysi tutun jää-
kentän ja laskeuduimme melkein pimeässä ilman ongelmia.*

*Cekkeri Satamo oli pitänyt lisäalnessa hyppykursseja ja niiden kautta saatiin – talvilomansa sopivasti
järjestäneitä hyppääjiä viikoksi leirille. Hyppypäiväkirjani mukaan aloitimme hypyt jo seuraavana päi-
vänä. Maaliskuun lopun säät suosivat hyppytoimintaa. Leirillä hypättiin 23. – 28.3.1970. Kirjanpitoni
mukaan minulle kertyi 16 hyppyä, joten kiihkeää on meno ollut, koska olin pääosan ajasta ainoa
hyppymestari, Cekkeri pääsi mukaan vain muutaman kerran. Pakkaustakin piti valvoa. Leirin koko-
naishyppymäärä pienestä hyppykoneesta (mestari + 2 oppilasta) lienee ollut noin 48.*

*Hyppääjät olivat pääosin aloittelevia pakkolaukaisuhyppääjiä, mutta joukossa oli muutama pitemmäl-
le ehtinyt. Myöhemmin hyppypiireissä tunnetuksi tullut **Heikki Punju** hyppäsi leirillä ensimmäisen it-
seaukaisuhyppynsä ja entisen laskuvarjojääkäriin (kurssilta N:o 5) **Jorma Savomäen** ja Cekkerin
kanssa kokeilimme kohtaamisia. Ei onnistunut, mutta päästiin sentään ihan näköetäisyydelle.*

*Luulisin, että tällaisia arktisia hyppyleirejä ei ole taidettu kovin monta järjestää Suomessa. Lieneekö
tämä ainoa – ainakin näin pohjoisessa?*

*Entä sitten se Zebra? Satuun kuulemaan, kun hyppypilotti Svensk otti ennen hyppytoiminnan alkua
puhelimella yhteyttä aluelennonjohtoon: ”Se on tämä lentäjä Svensk täältä jääasema Zebraalta, päi-
vää...” ”Jääasema Zebra” oli senaikaisen huippudekkaristi **Alistair MacLeanin** arktisista rymistelyis-
tä kertoneen toimintaromaanin nimi. Lennonjohdossa tunsivat asiakkaansa ja sen, että nyt soitel-
laankin sieltä oluttehdas Olvi Oy:n rannasta...*

Eero Kausalainen 31.1.2020

”Kaikki on vinkin vonksin – tai ainakin heikun keikun...”

Utin Laskuvarjokerho luopui uskollisesta palvelijastaan, vanhasta hyppykoneestaan ”Sierra Oscarista”
(Cessna 170, OH-CSO) keväällä 1970 maaliskuuhun aikoihin. Kerho oli hankkimassa uutta hyppykoneetta.
T-Lento nimiseltä pieneltä lentofirmalta oli jo aiemmin vuokrattu Cherokee Six hyppykoneetta, mutta se ei
vielä ollut vakituksessa käytössä 25.4.1970, jolloin Utin kerholaisia oli lähdössä hyppäämään. Kentällä oli
oleillut tilapäisesti ”Revon kone”, Cessna 180, tunnukseltaan OH-CSL. Koneen ohjaajana toimineen pilottin
lentokokemus oli noin 600 tuntia, josta suurin osa tällä konetyypillä. Hyppylennolle olivat lähdössä mukaan
hyppymestari **Markku Laksio** ja laskuvarjohyppääjät **Martti Päivärinta** ja **Seppo Aho**.

Hyppylennon suunnitelmana oli nousta ensin 600 metrin korkeuteen, jota pudotettaisiin streamer. Sen jäl-
keen oli määrä nousta 1300 metriin, josta Aho ja Päivärinta hyppäisivät. Laksio kokeneimpana aikoi hypätä
1500 metrin korkeudesta. Koneessa oli hyppylennolle poikkeuksellisen paljon polttoainetta, kolmeksi tunnik-
si, mutta se ei ollut ongelma, koska hyppääjiä oli vain kolme. Pieniltä kentiltä toimimaan tottunut pilotti oli
toiminut Savonlinnassa, jossa hänen kotikenttensä pituus oli vain 300 metriä. Ohjaaja rullasi koneen Utin
kentän kiitotielle, kerhon parakilta lennonjohdon kohdalle, jossa hän käänsi koneen tulosuuntaan ja starttasi
länteen Kouvolan suuntaan. Starttimatka oli lyhyt, mutta sen piti riittää hyvin.

Pian nousun jälkeen koneen ehdittyä kentän länsipäässä olevan Utin varuskunta-alueen päälle koneen
moottori sammui. Heti varuskunnan jälkeen oli alla ja edessä Kouvola-Lappeenranta maantie. Ohjaaja ohjasi
sitä kohti, mutta yritti vielä käynnistää moottorin. Hän arveli häiriön syyksi polttoaineen syöttöä ja käänsi polt-
toainehanat toiseen asentoon ja kokeili vielä magneettojakin. Ei onnistunut, joten pakkolasku oli edessä.
Lentokorkeus oli niin pieni, että hyppääjät eivät pitäneet hätähyppyä mahdollisena.

Ohjaaja lopulta huomasi, että pakkolasku oli ainoa vaihtoehto. Hän ilmoitti asian hyppääjille ja käski pitää
kiinni. Ohjaaja kuvasi tilannetta – jo ilmailujulkaisuksi pikkuhiljaa muuttuneessa Kotiposti lehdessä - seuraav-
vasti:

"Tien päällä huomasin, että siinä liikkui autoja molempiin suuntiin ja ohjasin sivuun. Ensi otti toinen siipi puuhun ja sitten se kääntyi ympäri nokalleen. Jotenkin oli jäänyt mieleen, että toista liikkuvaa vastaan ei saa ajaa ja mahdollisimman kauan yritin tien suunnassa ja sitten poikkesin laitaa..."

Kotipostin laajassa, yhteishaastattelun vuorosanoja tarkasti siteeranneessa artikkelissa hyppääjät kuvasivat pakkolaskua värikkäästi. He huomioivat, että lentäjä ohjasi tarkoituksella tien laitaa väistääkseen vastaan tulleita autoja, mutta sen vuoksi koneen oikea taso katkaisi ensin liikennemerkkin – hyppääjien mukaan *"...antaa mennä vaan, seitsemän kympin rajoitus loppui"* – ja osui sen jälkeen puuhun. Kone kiepsahti oikean kautta noin 180 astetta ja pysähtyi puuta vasten nokka alhaalla ja osoittamassa tulosuuntaan. Turvavöitä ei ollut silloin eikä vielä myöhemminkään tämän kokoluokan hyppykoneissa. Hyppääjät pysyivät kuitenkin koneessa nopean pyörähdyksen aikana. Hyppymestari ja lentäjä komensivat hyppääjät ulos. Oli vaarana, että kone syttyi palamaan. Siipisäiliöstä hyppääjä Ahon pään vierestä tuli polttoainetta ulos paksuna suihkuna.



OH-CSL melko onnistuneen pakkolaskun jälkeen. Kouvolasta Lappeenrantaan johtava kuutostie näkyy kuvan oikeassa laidassa. Kuva on otettu itään, lentokentän suuntaan. Kuva: via Utin Laskuvarjokerho

Hyppääjät ja lentäjä eivät olleet loukkaantuneet pakkolaskussa, joten he pystyivät poistumaan koneesta nopeasti. Lentokoe ei onneksi syttynyt palamaan. Koneesta poistuttaessa kaksi hyppääjistä loukkaantui lievähkösti, joten henkilövahingot jäivät vähäiseksi.

Lehtijuttua tehtäessä ei onnettomuuden syy ollut selvillä. Historiahenkilön muistikuvan mukaan syyksi oli myöhemmin tutkimuskertomuksessa arveltu polttoainehanan jääminen kiinni rullauksen ja lentoonlähdön ajaksi. Polttoaine riitti muutamiksi minuuteiksi, mutta loppui sen jälkeen, jolloin moottori sammui. Ohjaajalla ei ollut vähäisen lentokorkeuden vuoksi riittävästi aikaa moottorin uudelleen käynnistämiseen. Sen parhaan viisauden lajin – jälkiviisauden mukaan voisi jossitella, että jos olisi rullattu tavanomaiseen tapaan kiitotien päähän saakka – sen sijaan, että ei menty edes puoleen väliin – olisi moottori sammunut polttoaineen puutumiseen jo rullauksen aikana, jolloin ei olisi käynyt kuinkaan... Ehkä.



Iloiset hyppääjät Markku Laksio (vas.), Martti Päivärinta ja Seppo Aho selvisivät tilanne huomioiden melko vähäisin vammoin. Kuva: via Utin Laskuvarjokerho

Kotiposti otsikoi juttunsa yhden lennolla mukana olleen hyppääjän sanoja mukaillen, jotka sanat vielä tarkennettiin jutun johdanto-osassa:

"Laskuvarjohyppääjä istuu kypärä päässään, oikea käsi paketissa ja pienessä kaljassa ja hoitottaa iloisesti Peppi Pitkätossua myötäillen: - Kaikki on vinksin vonksin tai ainakin heikun keikun..."

Melko pian tämän tapahtuman jälkeen Utissa oli jälleen tarkat paikat, joissa tuli mieleen edellä kuvattu tapahtuma. Tarinaa ei ole tätä ennen kirjattu mihinkään, mutta nyt on: Historiaheppu muistelee itse:

*"Olin mukana Utin kerhon seuraavalla hyppylennolla 1.5.1970, kuusi päivää edellä kuvatun tapahtuman jälkeen. Sillä lennolla tuli kiusallisesti mieleen edellä kuvailtu pakkolasku. Koneena oli nyt kerhon vakituisempaan käyttöön saatu Piper Cherokee Six, OH-PCV. Sitä ohjasi kerhon kokenut hyppylentäjä ja hyppymestari **Pentti Mäkelä**. Tällä lennolla käytettiin lentoonlähdössä hyväksi koko kiitotie.*

Lentoonlähtö länteen Kouvolan suuntaan sujui hyvin ja moottori murisi mukavasti. Äkkiä kuitenkin mukana olevat hyppyhenkilöt havaitsivat, että ollaan edelleen aika matalalla. Pilotti näkyi kokeilevan nopeaan tahtiin erilaisia nippeleitä ja nappeleita, mutta ei siitä tuntunut olevan apua. Kone ei nousut. Tässä vaiheessa lennettiin melko matalalla – alle hätähyppykorkeuden - Utin kentän länsipuolel-

la olevan Haukkajärven yläpuolella. Järven jää oli jo hyvin tummaa, eikä varmaan kantaisi vappuna enää ihmistäkään... Pakkolasku jäälle ei ehkä olisi vaihtoehto.

Kone kääntyi matalalla loivalla kaarrolla takaisin kentän yläpuolelle. Onneksi moottori kävi edelleen eikä korkeutta menetetty. Pilotti oli edelleen hermostuneen näköinen ja niskakin punotti kovin. Yhtäkkiä moottori alkoi ottaa kierroksia ja ohjaaja saattoi aloittaa nousun kohti hyppykorkeutta.

”Ei siinä kuinka käynyt”, olisi edellä kuvatun pakkolaskukeikan hyppyveli Päiväranta todennut. Eikä sitten käynytäkään. Ohjaajan kokemus tällä konetyypillä oli vähäinen. Hänellä oli ongelmia potkurin säädön kanssa. Kone ei tahtonut nousta ennen kuin ohjaaja huomasi muuttaa lapakulmat paremmin nousuun soveltuvaksi. Sen jälkeen kone alkoi nousta suunniteltuun hyppykorkeuteen (1.000 m) ja pulssikin tasaantui pian normaaliin uloshyppyrytmiinsä...”

Uusi hyppykone ”Papa-Charlie-Victor” palveli sittemmin laskuvarjokerhoa kunniakkaasti ja lentäjien tyyppituntemus parani kokemuksen myötä.

Kotiposti 11/1970

Eero Kausalainen 1.2.2020

Laskuvarjoraati viisaili jälleen

LuKT jatkoi urakkaansa vuoden toisessa kokouksessa 15.5.1970. Kokouspaikka oli jälleen ilmailuliiton toimistossa, ”pyöreellä”, kuten Malmin lentoasemarakennusta myöhempinä vuosina kutsuttiin. Kokouksen asialistalla oli pääasiassa rutiiniasioita, jotka liittyivät kesän juokseviin suunnitelmiin. Joukossa oli myös kauaskantoisempia asioita.

Rutiinijuttuihin, vuoden kiertoon liittyviin, kuuluivat tavanomaisen kerhojen ajankohtaisia tapahtumia koskevien katsauksen lisäksi erilaiset kilpailuasiat. Ensimmäisenä kisa-asiana oli katsaus Tampereella pidettävän SM-kilpailun valmisteluihin. 16. – 20.7.1970 järjestettävään kilpailuun odotettiin mukaan DDR:n joukkuetta, joka toisi mukanaan mainion hyppykoneensa An-2:n. Todettiin, että ennen kilpailun alkua tullaan tarkastamaan hyppääjien pää- ja varavarjojen laskuvarjokirjat. Aikaisemmissa SM-kilpailuissa oli taitohyppääjiltä edellytetty valkoista hyppypukua. Tämän tarkoituksena oli vaikeuttaa hyppääjien tunnistusta suorituksen aikana, jonka oli oletettu vaikuttavan tuomarien arvosteluun. Tästä käytännöstä päätettiin Tampereen kilpailussa luopua.

Tanska järjesti PM-kilpailun 2. – 9.8.1970. Liiton budjetissa ei ole rahaa, mutta matkalippuja voidaan joukkueelle antaa Helsingistä Kööpenhaminaan ja vielä takaisinkin. Joukkueen kokoonpano jäi kokouksessa vielä auki.

Jugoslavian Bledissä 6. – 20.9.1970 järjestettävään MM-kilpailuun päätettiin osallistua. SIL:n budjetissa olisi huikeat 3.000 markkaa. Osanottomaksu oli 119 USD (n. 500 mk) henkilöltä. LuKT arveli alustavasti lähettävänsä kilpailijoiksi 5 miestä ja yhden naisen tai lentäjän, lisäksi yhden johtajan. Tähän tehtävään kaavailtiin Laskuvarjojääkärikoulun johtajaa, joka oli luopunut LuKT:n jäsenyydestä edellisen vuoden lopulla. Joukkueen täsmällinen kokoonpano sovittiin päätettäväksi heti SM-kilpailun jälkeen pidettävässä LuKT:n kokouksessa.

Mielenkiintoinen kilpailuasia oli Norjasta saatu kutsu osallistua pohjoiskalottikilpailuihin Norjan Bardufossissa 4. – 16.8.1970. Osallistumisedellytyksenä oli, että kilpailijoiden on asuttava vakinaisesti – ainakin yhden vuoden ajan – napapiirin pohjoispuolella. Kilpailuun ei päätetty osallistua, eikä ole tiedossa järjestettiinkö tapahtuma. Idea kehittyi kuitenkin pari vuotta myöhemmin, tosin osallistumisvaatimuksiltaan jalostuneena.

Laskuvarjojääkärikoulussa oli tutkittu laskuvarjohyppääjälle soveltuvia pelastusliivejä. Koulu oli tehnyt ilmailuosastolle 8.4.1970 esityksen, jossa he suosittelivat laskuvarjohyppääjille PA-5 pelastusliivejä. LuKT:n osalta asia jäi ”herran huomaan”, sillä esitys oli tehty suoraan viranomaiselle, joka varmaankin käsittämättömässä viisauudessaan tulisi päättämään jotakin. Sitä päätöstä odotellaan edelleen jännittyneinä – vaikka aika on ehkä jo mennyt ohi...

Jo edellisen vuosikymmenen lopulla oli LuKT pohdiskellut hyppymestarikoulutuksen yhtenäistämistä. Koulutus oli 1970-luvun alkuun tapahtunut kerhoissa, kerhokohtaisen ”on-the-job” koulutuksen kautta. Menetelmät olivat kirjavat ja hyppymestareiden puutteellinen toiminta tai osaaminen tai myös täsmällisten menettelytapojen puuttuminen olivat olleet myötävaikuttavina tekijöinä useisiin edellisen vuosikymmenen vaaratilanteisiin ja myös muutamaan onnettomuuteen. Jo vuonna 1968, Malmin kentällä sattuneen laskuvarjo-onnettomuuden jälkitilanteessa oli LuKT todennut, että olisi syytä kiinnittää huomiota hyppymestarien teknilliseen osaamiseen, jolla voitaisiin yhtenäistää hyppymestarien koulutusta. Lisäksi LuKT totesi, että *”Ensimmäisistä kursseista tulisi tehdä pakollinen nykyisille hyppymestareille. Kurssiohjelman laatiminen kuului LuKT:n lähitulevaisuuden ohjelmaan.”*

LuKT oli nimennyt asiaa kehittelemään jäsenensä **Heikki Siiröpään**, joka – kuten jo aiemmasta muistamme – oli ”siviilissä” töissä LJK:n hyppykoulutusosastossa.

Leipätyön rasitteiden vuoksi esitys ei vielä ollut tässä kokouksessa valmiina, mutta jo ennen ohjelman valmistumista LuKT teki joitakin linjauksia. Hyppymestarikoulutus on monivaiheinen kokonaisuus, jossa jo toimiville hyppymestareille järjestettäisiin neuvottelu- ja koulutustilaisuuksia. Uusille hyppymestareille pitäisi järjestää hyppymestarikursseja. Lisäksi pitäisi järjestää tarkastushyppymestarikursseja. LuKT ei kokouksessaan täsmentänyt, mitä nämä viimeksi mainitut olisivat. LuKT:lla oli pitkässä juoksussa jäänyt jonkin verran projekteja kesken – joskus aika ehti mennä ohi tai joskus asia lopulta menetti sen merkityksen, joka sillä oli ensi alkuun oletettu olevan. Tämä projekti tuli kuitenkin jatkumaan ja siitä muodostui merkittävä elementti hyppyturvallisuuden kehittämisessä.

Edellä kerrotun lisäksi kokouksessa käsiteltiin ja puollettiin luokka- ja hyppymestarioikeushakemuksia. Keskusteltiin myös tulevasta uudesta ilmailumääräyksestä, työn alla olevasta alkeiskoulutusohjelmasta ja annettiin **Risto Ahoselle** tehtäväksi valmistella esitys uuden laskuvarjourheilun kiertopalkinnon säännöiksi SIL:n muiden vastaavien palkintojen sääntöjen pohjalta.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 15.2.1970: LuKT:n pöytäkirja 2/1970

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 27.4.1968: LuKT:n pöytäkirja 3/68

Jyväskylän Laskuvarjokerho perustetaan

Kuten tämän historiakirjoituksen edellisessä osassa kerrottiin, alkoi jyväskylässä säännöllinen laskuvarjotoiminta helmikuun 1967 alussa, jolloin perustettiin Jyväskylän Purjelentokerhon laskuvarjojaosto. Kerhossa hypättiin ja koulutettiin oppilaita vuosikymmenen loppuun ja seuraavan alkuun saakka. Purjelentokerhon toiminta oli monipuolistunut 1960-luvun lopulla, joten katsottiin nimenmuutos aiheelliseksi. Kerhosta tuli Keski-Suomen Ilmailuyhdistys ry (KSI) vuoden 1970 alussa.

Laskuvarjojaosto oli voinut hyvin osana ilmailukerhoa. 1970-luvulla kuitenkin hyppääjät alkoivat pohdiskella varainhankinnan mielekkyyttä. Laskuvarjojaosto pystyi hankkimaan irtorahaa suorittamalla näytöshyppyjä. Yleisö oli niistä kiinnostunut, joten hypyistä maksettiin kohtuullisesti. Jaosto koki kuitenkin ongelmaksi sen, että se ei itse saanut näytöshyppytuloloja omaan käyttöönsä, esimerkiksi laskuvarjojen tai muun kaluston hankkimiseen. Rahat menivät ilmailukerhon laariin.

Epäkohta sai laskuvarjojaoston pohtimaan eroamista ilmailukerhosta ja oman itsenäisen laskuvarjokerhon perustamista. Kerhon kokenut hyppymies **Kalevi Korhonen** ryhtyi vetämään projektia. 14.6.1970 pidettiin uuden laskuvarjokerhon perustava kokous Korhosen kotona Laukaan Pernasaareissa. Kerhon nimeksi päätettiin Jyväskylän Laskuvarjokerho ry. Kerhon perustamissopimusta olivat allekirjoittamassa Kalevi Korhonen, **Pentti Eskelinen** ja **Mauno Lehtonen**. ”Para-Korhonen” valittiin itseoikeutetusti kerhon ensimmäiseksi puheenjohtajaksi. Hän oli ollut avainhenkilö laskuvarjourheilun tuomisessa Jyväskylän seudulle.

Kerho rekisteröitiin virallisesti 24.9.1970. Se liittyi saman tien Suomen Ilmailuliiton jäseneksi. Laskuvarjojaostojen irrottautumisia ilmailukerhoista oli tähän aikaan liikkeellä, esimerkiksi Tampereella 1968 ja Porissa 1969. Usein syyt olivat samantapaiset, kuin nyt Jyväskylässä. Tämä irtoaminen tapahtui hyvässä sovussa. Ilmailukerholta ostettiin tuhannella markalla Korhosen aikanaan hankkimat alkeisaukkovarjot (TU ja DL). Uuden kerhon kokeneimmilla hyppääjillä oli käytettävissään yksi Crossbow ja Delta II Parawing laskuvarjot

Kerhon toiminta pääsi käyntiin saman tien, koska oli jo olemassa valmis hyppytoimintaorganisaatio ja käytävissään hyppy- ja lentokalustoa. Perustamisvuonna tehtiin Jyväskylän hyppynnätys 129 hyppyä. Oman kerhon perustaminen näytti selvästi piristäneen Jyväskylän hyppytoimintaa.

Jyväskylän Laskuvarjokerhon syntyvaiheista ja sitä edeltäneistä ja seuraavista tapahtumista sekä myös valtakunnallisesta kontekstista löytyy paljon tietoa ja monta värikästä tarinaa tämän kirjoituksen eräänä lähde-tekstina käytetyn JLK:n hyppääjien **Virpi Talja** ja Raija **Syyrakki** kirjoittamasta ansiokkaasta historiategoksesta ”*Ensimmäiset 25 vuotta; Jyväskylän Laskuvarjokerho 1970–1995*”.

Virpi Talja – Raija Syyrakki 1995: Ensimmäiset 25 vuotta, Jyväskylän Laskuvarjokerho

Mies ja hänen varjonsa

Aikakauslehdissä oli jo alkuvuonna 1970 nähty useita, laskuvarjourheilua esitteleviä tai siihen myönteisesti suhtautuvia artikkeleita. Melko tuore VIP-lehti, joka oli kansitekstinsä mukaan ”*Tyylikäs – miehekäs*”. Se ei ollut varsinainen ”miestenlehti”, vaikka sisälsi pääasiassa herrahenkilöille suunnattua materiaalia, kuten tarinoita ajoneuvoista, golfista, peleistä tai muista usein miehiä kiinnostavista harrastuksista.

Lehden numerossa 6/1970 oli artikkeli ”*Mies ja hänen varjonsa*”. Se kertoi tämän ajan suomalaisesta huippuhyppääjästä **Harri Toivosesta**. Henkilökuvan lisäksi lehti kertoi asiallisesti laskuvarjourheilusta harrastuksena Suomessa. Siinä esiteltiin myös hyppyvarusteita ja niiden hintoja.

MIES
ja hänen
varjonsa

TEKSTI: IRIS TUUNAINEN
MUSTAVALKOISET KUVAT:
REINO KAIVOLA

Tämä varjo ei ole mikään aineeton valon synnyttämä hahmo vaan lähes kaksikymmentä kiloa painava nailonkankainen kupu miehen yllä. Värikäs, reiällinen, naruista ohjailtava — sellaiseksi se on vuosisatojen aikana muotoutunut. Siitä on tullut miehen luotettu ystävä, kaveri jonka varaan voi uskoa henkensäkin.

DA VINCI SEN ALOITTI

Tunnettu italialainen taitelija Leonardo da Vinci (1519–1519) ei eläessään hypännyt laskuvarjolla, mutta häntä pidetään joka tapauksessa laskuvarjon isänä. Maalaustaide, kuvanveisto, arkkitehtuuri, musiikki, runous, filosofia, anatomia, kasvitiede, maantiede, geologia, astrologia, kosmologia, mekaniikka ja ilmapurjehdus mainitaan tietosanakirjoissa aloina, joihin kaikkiin da Vinci ehti jättää jälkensä. Ilmapurjehduksen osalle tulevat ensimmäiset laskuvarjot — liitovarjo, joita vuosisatojen aikana on kehitetty eteenpäin.

Ensimmäinen hyppy tehtiin 1777 luvulla Ranskassa. Hurjapäinen kaveri nimeltä Montgolfier hyppäsi tuolloin korkean talon katoilta. Kaksikymmentä vuotta myöhemmin, 1797, hypäsi ranskalainen Garnerin 1000 metrin korkeudesta, ilmapallosta.

Näiden onnistuneiden hyppyjen jälkeen kaikki lentämisestä

kin — kaikkialla maailmassa. Edelläkävijämaa on Neuvostoliitto, jossa hypätään vuosittain satojatuhansia hyppyä, mutta kansainvälisissä kilpailuissa ovat monet pienetkin maat — mm. Suomi — pystyneet näyttämään loistokkaita hyppyä.

Laskuvarjohyppy on oikeastaan ainoa ilmailulaji, jota voidaan mukavasti katsella. Siksi kilpailuissa on aina saavutettu hyvä yleisömenestys. Yleisö ei enää tule katsomaan yhtiöpäisyyttä vaan nimenomaan urheilulajia, jota hypääminen nykyään on.

KAVO TIETÄÄ KAIKEN

Suomalaisen laskuvarjoharrastuksen isänä pidetään ekonomi **Kavo Laurilaa**, joka Amerikan matkoillaan tutustui hyppäämiseen, kiinnostui ja toimellaan miehenä perusti 1960 Maimille ensimmäisen suomalaisen laskuvarjokerhon.

Maimin kerho on menestynyt hyvin. Sillä on oma lentokone, runsaasti hyviä varjoja, suurin hyppääjämäärä ja viimeaikoihin saakka myös parhaat hyppääjät. Vuosien kuluessa on erittäin puolelille Suomea perustettu uusia pieniä laskuvarjojoukkoja, joista viimeksi Tampereen Laskuvarjokerho pystyi näyttämään taivaan merkit voittamattomina pidetyille helsinkiläisille.

Kavo Laurila hyppää enää harvoin, mutta taitaa vieläkin omistaa 3–6 varjoa. Hän on

Neljän sivun artikkeli kertoi hieman yleistä laskuvarjon historiaa sekä myös lajin historiaa Suomessa, **Kavo Laurilan** panosta unohtamatta. Artikkeleihin kuului myös kokosivun värikuva Toivosesta vapaassa pudotuksessa. Jutun kirjoittaja **Iris Tuunainen** oli entinen Tampereen Laskuvarjokerhon sihteeri, joka HYMY-lehdessä palvellessaan kirjoitti laajan artikkelin ”*Kitu*” Toivosen vuoden 1967 syyskuussa tekemästä ennätyshypystä 7.910 metrin korkeudesta.

Sama lehti julkaisi muutaman kuukauden päästä uuden laskuvarjojutun, tällä keralla Toivosen tarinaa viihteellisemmän

ja joka huomioi paremmin lehden ilmeisen miehistä lukijakuntaa. Nuori helsinkiläishyppääjä lupautui hyppäämään ajassa liikkuvan virtauksen (vrt. toplessbaarit) mukaisesti yläosattomissa. Kaunis tyttö ja kauniit

kuvat! Molemmat artikkelit esittelivät urheilua asiallisesti. Laji sai tästäkin hyvää mainosta. Ei ole kuitenkaan tehty tutkimusta, lisäkö tämä jälkimmäinen juttu kursseille pyrkivien nuorten miesten määrää.



Aika monella Historiahepun ikäluokkaan kuuluvalla tuntuu edelleen olevan muistissaan VIP-lehden kauniit kuvat vuodelta 1970... Kuva: VIP-lehti

VIP 6/1970

VIP 8/1970

”Sierra Uniform” Immolaan

Imatran Ilmailukerhon laskuvarjohyppytoiminta oli alkanut vuoden 1968 alkupuolella. Kerholla oli kuitenkin jatkuvia ongelmia hyppykoneiden kanssa. Utin Laskuvarjokerhon Cessna 170 – ”Sierra Oscar” – vieraili usein Immolassa, mutta kerho tarvitsi konettaan enemmän Utissa.



”Sierra Uniform” palveluksessa Immolassa kesällä 1978. Kuvassa valmistellaan oppilashyppykuormaa. Hyppymestarina Rauno Härkönen (oven kohdalla), toimintaa tarkkailee ”Piksa” Härkönen (oik.). Kuva: via Olli Halonen

Vuonna 1970 alkoi Immolassa tapahtua hyppykonerintamalla. Kerho vaihtoi mopot kerralla pikkubussiin. Kerhon voimahahmo **Rauno Härkönen** kertoi konehankinnasta haastattelussa 23.5. ja 4.10.2018:

”Laskuvarjourheilulle näillä kulmilla oli erityisen suuri merkitys sillä, että saatiin oma hyppykone – ja millainen kone. Kerho osti vauriokorjatun entisen vesikoneen Cessna 206 U:n, rekisteritunnukseltaan OH-CSU. Kone oli tehokas, siihen voitiin ottaa pienemmillä polttoaineilla kuusi hyppääjää. Kone olisi ollut jopa liian tehokas omalle hyppääjämäärälle, mutta onneksi saatiin Immolaan paljon vierailijoita. Lisäksi koneella oli paljon käyttöä erilaisissa hyppykisoissa ja muissa tapahtumissa hyppykerhoissa ympäri Suomea. Ensimmäiset hypyt koneesta suoritettiin 24.5.1970.

Koneen ensimmäisellä hyppylennolla Suomessa ja Immolassa pilottina oli merkittävä ilmailumies **Esko Lehtinen**, hyppymestarina toimi pitkän ja maineikkaan ilmailu-uran tehnyt **Rauno Härkönen**. Muut ensimmäisen ”pokan” hyppääjät olivat **Tapani Ahokas**, **Timo Salmi**, **Tage Nyman**, **Markku Holopainen**, **Lauri Karhu** ja **Martti Kailes**. Kolme viimeksi mainittua olivat myöhemmin myös hyppymestareita. Ahokas, Salmi ja Nyman hypäsivät pakkolaukaisuhypyt.

Cessna 206U Super Skywagon ”Sierra Uniform” on epäilemättä pitkäikäisin hyppykone Suomessa, joka on palvellut hyppääjiä Imatralla vuodesta 1970 vuoteen 2020, jolloin se vaurioitui lunastuskuntoon epäonnistuneessa lento-onlähdössä 8.8.2020. Viimeisin operaattori oli Immolassa vaikuttava Skydive Karjala. Lentokone on vuoden 1970 jälkeen nähty lähes jokaisessa merkittävässä hyppytapahtumassa Suomessa vuosikymmenien varrella. Nykyiset tehokkaat ja aikaisempia suuremmat potkuriturbiinikoneet ovat kuitenkin vähentäneet tämän vanhan palvelijan merkitystä ja kysyntää suomalaisessa laskuvarjourheilussa.

Tämän tarinan kirjoittamisen aikoihin löysi Historiaheppu lentokoneen varhaisemmasta historiasta vielä uuden pienen lisätiedon: 1967 valmistuneessa **Michael Cainen** tähdittämässä, YLE:n esittämässä, lähes kokonaan Suomessa kuvatussa elokuvassa *”Miljardin dollarin aivot,”* tulee yllättäen vastaan tuttu hahmo. Elokuvassa tuodaan vakooilijoita pelipaikalle suksikoneella, joka laskeutuu meren jäälle. Kun kone pysähtyy, näkyy sen tunnus: OH-CSU. Kolme vuotta ennen Immolaan tuloaan kone oli siis suuren elokuvayhtiön käytössä. Tässä vaiheessa koneen värityksessä oli sinistä ja valkoista.

Imatran Ilmailukerho 1987: Imatran ilmailukerho 40-v, 1948–1987

Imatran Ilmailukerho: Hyppytoiminnan ”pokalista” 24.5.1970

Rauno Härkönen: Haastattelu 23.5. ja 4.10.2018

Timo Anttila 15.8.2020

Eero Kausalainen 24.2.2020

Tähden muodostaminen

”Tähden muodostaminen... Siinä sanat, jotka saavat jokaisen hyppääjän silmät välähtämään ja mielen janoamaan taivaalle. Seuraavassa haluaisin antaa muutamia ohjeita ja osviittoja neljän miehen muodostamasta tähdestä ja niistä vaaroista, joita tähän saattaa liittyä...”

Näillä juhllallisilla sanoilla alkoi suomalaisen hyppytaurin, Suomen Laskuvarjokerhon **Risto Vallan** artikkeli ”Tähden muodostaminen” Ilmailu-lehdessä kesällä 1970. Kirjoituksessa ei mainita lähteitä, mutta tekstistä on pääteltävissä, että sellaisia on käytetty, mutta omasta kokemuksestakin on myös kerrottu.

Kirjoitus julkaistiin aikana, jolloin sana ”relatiivi” oli jo kuultu, mutta se vakiintui yleisempään käyttöön vasta parin seuraavan vuoden aikana. Helsinkiläiset, jotka olivat luonnollisesti parempia kuin muut, olivat jo kesällä 1970 tehneet jonkin verran tähtimuodostelmia, mutta niitä ei muualla Suomessa ollut nähty, muuten kuin USA:n laskuvarjoliiton (USPA) julkaiseman ”Parachutistin” valokuvissa. Historiaheppu muistaa, että kesällä 1970 ainakin Kaakkois-Suomessa hypättiin vapaapudotuslajeista vielä taitohyppysarjaa sekä yriteltiin kohtaamisia ja viestikapulan vaihtoja vapaassa pudotuksessa.

Suomen Ilmailuliiton vaativimman laskuvarjohyppääjien luokan, D-luokan, vaatimuksiin kuului kahdensadan itseaukaisuhypyn minimivaatimuksen lisäksi muun muassa tietyn tasoisesti suoritettujen taitohyppysarjat, yö- ja vesihypy sekä viestikapulan vaihtoja vapaassa pudotuksessa. D-luokkaan edellytettiin onnistunut viestikapulan vaihto kuudella eri hypyllä. Näistä kolmella hypyllä D-luokkaa suorittava oli oltava kapulan vastaanotta-

jana ja kolmella sen tuojana. Vastaanottaja hyppäsi koneesta ensin ja tuoja toisena. Hyppääjillä oli oltava uloshypyissä vähintään yhden sekunnin aikaero. Viestikapulan koko oli tarkoin määrätty: pituus 32 cm, halkaisija 3,5 cm. Mikä tahansa kepakko ei siis kelvannut.

Risto Vallan artikkeli julkaistiin erinomaisen sopivaan aikaan. Kun se julkaistiin – ja pian sen jälkeen muita artikkeleita ja Helsingin suunnasta maakuntaan valuvia amerikkalaisten lehtien käännösartikkeleita – alkoi kapulan vaihto jäädä. Tähtien teko tuntui haastavammalta. Historiahepun päiväkirjasta löytyy kesän 1970 ajoilta toistakymmentä kohtaamisyritystä, joista kolme onnistunutta viestikapulan vaihtoa. Näiden jälkeen heitettiin kapula nurkkaan ja alettiin tavoitella suurempaa. Siihen saatiinkin kesällä 1970 Kaakon kulmilla paremmat mahdollisuudet edellä esitellyn uuden hypykoneen ansiosta. Ei kuitenkaan vielä sinä kesänä onnistanut, Riston opeista huolimatta.

Mainio artikkeli saattaa huvittaa Myöhempien Aikojen FS-hyppääjiä. Se oli kuitenkin omana aikanaan parasta, mitä saatiin, eikä siinä jutussa ihan kaikki ollut väärin. Tässä vaiheessa kaikilla oli samankokoinen, melko tiukka hyppyasu ja heikot vapaapudotustaidot. Tähtien muodostamisessa oli siksi artikkelin mukaan oleellista, että kaksi painavampaa hyppää ensin ja muodostaa pohjan, kevyemmät seuraavat sitten perässä. Eikä ollut puhettakaan siitä, että hypättäisiin lentokoneesta ulos valmiissa muodostelmassa. Oli vielä tuo kapulanvaihdon perinne: uloshypyssä ei saa olla kontaktia. Kirjoitus antoi yksityiskohtaisia ohjeita uloshypystä, pohjan muodostamisesta tähteen tulosta – lähestymisen viimeisen metrin aikana pitää varoa ”pyörrevallia” – tähden lentämisestä ja purkamisesta.

Sille, jolla ei ollut mitään perustietoja, artikkeli antoi jonkinlaista perusymmärrystä relatiivihyppäämisen alkeista. Tämä oli ensimmäinen tämän hypylajin saloihin opastavista kirjoituksista. Niitä julkaistiinkin kiitettävästi muutamien seuraavien vuosien aikana.



Nykymittapuun mukaan kovin vaatimaton suoritus – viestikapulanvaihto – johti tällaiseen riemuun vuonna 1970. Kuvassa Utn Laskuvarjokerhon Esa Huusari (vas.) ja Lahden Laskuvarjokerhon Risto Ahonen onnistuneen viestikapulanvaihdon jälkeen Immolassa kesällä 1970. Ristolle tämä oli ensimmäinen, Esalla oli jo takanaan muutamia. Kuva: Esa Huusari

Historiahepun mielestä tähän ”tähtiartikkeliin” liittyvä hauska piirre oli se, että vaikka kirjoittaja Risto V oli mukana Suomen Laskuvarjokerhon ensimmäisissä tähtikokeiluissa, hän oli kuitenkin ensisijaisesti taito- ja tarkkuushyppääjä, joka voitti niissä lajeissa useita Suomen ja Pohjoismaiden mestaruuksia. Kun

muodostelmahypyt – relatiivi – pääsi toden teolla vauhtiin, ei tämä ansiokkaan ensimmäisen kirjoituksen laatija ollut siinä mukana.

Vaikka LuKT:n piirissä näihin aikoihin vielä heitettiin muuhun aiheeseen liittyvässä kirjoituksessa esille kapulanvaihtokilpailu – Suomenmestaruustasolla tai kerhojen välisenä – virta vei vääjäämättömästi relatiivin tai muodostelmahyppyjen suuntaan.

Ilmailu 6–7/1970

Eero Kausalainen 3.2.2020



”Taas pitkästä ajasta urheiltiin laskuvarjoilla SM-tasolla ”ihmistenilmoilla”, tarkoitan maantieteellisesti. Tällä kertaa ei riennetty ihaillemaan luontoa jollekin maamme useista luonnonkauniista korpikentistä, vaan tyydyttiin ihaillemaan Tampereen piippuja ja Pyhäjärveä ”puhtaine” vesineen...”

Vuoden 1970 SM-kilpailujen järjestämisoikeus oli myönnetty Tampereen Laskuvarjokerholle. Edellä oleva lainaus on Tampereen puuhamiehen **Harri Toivosen** Ilmailu-lehteen kirjoittamasta kisajutusta. Toivonen myös otti osaa kilpailuun.

Kilpailujen pitopaikka, johon Toivonen artikkelissaan viittaa, oli Tampereen lentoasema, tai myös tunnettu Härmälän lentokenttä.

Kilpailuun odotettiin vierailulle DDR:n joukkuetta, jonka oli määrä saapua Antonov An-2 koneensa kanssa, josta oli tarkoitus hypätä kisahypyt.

Jostain syystä itä-Saksalaisia tai heidän lentokonettaan ei koskaan saapunut. Mitään viestiä tai selitystä saapumatta jäämiselle ei koskaan saatu.



Yleisnäkyä SM-70 kisa-alueelta Tampereen Härmälän kentällä. Pääosalla kilpailijoista oli jo Para-Commancer pääkuvut. Kuva. Lauri Volanen

Kilpailusää ei ollut paras mahdollinen. Kisat päästiin aloittamaan suunnitelman mukaan, mutta sitten sade keskeytti tarkkuuskilpailun ensimmäiseltä päivältä. Sää kuitenkin petrasi ja kilpailua päästiin jatkamaan ja lopulta toteuttamaan koko kisaohjelma: neljä kierrosta tarkkuushyppyä, kolme kierrosta joukkuetarkkuutta ja kolme kierrosta taitohyppyä. Osanottajia oli kuusikymmentä seitsemästä laskuvarjokerhosta. Naisia oli mukana kolme, edellisessä SM-kilpailussa Rautavaarassa yksi –yksi suomalainen ja kaksi itä-saksalaista – sitä ennen ei yhtään.



Kilpailuissa nähtiin vielä PC:iden rinnalla alkeisaukkovarjoja. Kuvassa kurottaa Tampereen Laskuvarjokerhon Raimo Moisio. Hyppyä tarkkailee tuomari Tuomo Aaltonen Utin Laskuvarjokerhosta ja LjK:sta. Kuva: Lauri Volanen

Kilpailulla oli yleisömenestys, jollaista ei ehkä ole nähty ennen sitä eikä mahdollisesti sen jälkeenkään. Tilaisuuteen myytiin pääsylippuja ”sadoittain”, kuten Tampereen Laskuvarjokerhon historiategokassa kerrotaan. Kilpailu myös huomioitiin hyvin mediassa: kilpailusta tuli lähetystyisiä radiossa ja televisiossa (kyllä – TV oli jo keksitty vuonna 1970). Myös lehdissä oli paljon juttuja jo kilpailun aikana ja sen jälkeen, kun tulokset olivat selvillä. Lehdissä oli myös kysely yleisöltä, pitivätkö he hyppytoimintaa urheiluna: kyllä pitivät!

Paikallisissa lehdissä hehketeltiin ennakkosuosikiksi Tampereen omaa poikaa Harri Toivosta. Hän on toki kerhon perustaja, mutta junantuoma, pesunkestävä stadin kundi. Hän olikin hyvä, mutta ei tällä kerralla paras. Kilpailussa menestyivät vanhaan tapaan toiset paremmin, kuin toiset. Tässä lajien parhaita:

Henkilökohtainen tarkkuushyppy (4 kierrosta)

1.	Antero Takkala	SLK	0,66 m	3.934 pistettä
2.	Jorma Mali	SLK	1,17 ”	3.885 ”
3.	Harri Toivonen	TamLK	2,18 ”	3.782 ”
4.	Matti Ruuskanen	TamLK	3,39 ”	3.661 ”
5.	Raimo Koponen	KIY	5,24 ”	3.476 ”
6.	Kari Puhakka	SLK	6,20 ”	3.380 ”
7.	Risto Valta	SLK	6,53 ”	3.347 ”
8.	Tapio Satamo	OLK	6,98 ”	3.302 ”
9.	Timo Nieminen	VaaLK	7,62 ”	3.238 ”
10.	Eero Ylinen	SLK	9,06 ”	3.094 ”

Tulokset mitattiin sentteinä ja metreinä ja sitten muunnettiin pisteiksi. Aikana, jolloin kilpailun sihteerit käyttivät sulkakynää ja helmitaulua, parhaassa tapauksessa *laskukonetta*, tuloslaskenta oli työlästä. Tietokoneet eivät ehtineet tähän kohtaan mukaan ja taskulaskimista oli tuskin kuultu.

Henkilökohtainen taitohyppy (3 kierrosta)

1.	Risto Valta	SLK	3380 pistettä
2.	Reijo Korpinen	KIY	3090 ”
3.	Harri Toivonen	TamLK	3050 ”
4.	Antero Takkala	SLK	2970 ”
5.	Eero Ylinen	SLK	2580 ”
6.	Markku Jääskeläinen	ULK	2440 ”
7.	Kari Puhakka	SLK	2360 ”
8.	Jorma Mali	SLK	2240 ”
9.	Lauri Karhu	LIY	2150 ”
10.	Risto Ylä-Outinen	ULK	1950 ”

Taitohypyn tulokset viriheeneen eri kierroksilla kerrottiin virallisissa tuloksissa, mutta niitä ei laskettu yhteen eikä niistä ilmoitettu keskiaikoja, ainoastaan lopulliset pisteet. Vertailun vuoksi todettakoon, että lajin voittaneen Risto Vallan paras aika oli 9,3 ja huonoin aika 10,3 sekuntia, keskiarvo 9,73 sekuntia. Kymmenenneksi sijoittuneen Ylä-Outisen keskiarvo oli 14 sekunnin luokkaa.

Yleismestaruus (henkilökohtainen tarkkuus + taitohyppy, pisteet)

1.	Antero Takkala	SLK	6904 pistettä
2.	Harri Toivonen	TamLK	6832 ”
3.	Risto Valta	SLK	6727 ”
4.	Jorma Mali	SLK	6123 ”
5.	Kari Puhakka	SLK	5740 ”
6.	Eero Ylinen	SLK	5674 ”
7.	Reijo Korpinen	KIY	5593 ”
8.	Markku Jääskeläinen	ULK	5368 ”
9.	Matti Ruuskanen	TamLK	5241 ”
10.	Lauri Karhu	LIY	4961 ”

Joukkuetarkkuus (3 kierrosta)

1.	Suomen Laskuvarjokerho Antero Takkala, Seppo Kokkonen, Timo Nieminen, Ralf Norra	25,46 m	9.453 pistettä
2.	Kuopion Ilmailuyhdistys Martti Pietikäinen, Reijo Korpinen, Raimo Koponen, Markku Koivula	25,65 ”	9.435 ”
3.	Suomen Laskuvarjokerho I Jorma Mali, Kari Puhakka, Risto Valta, Eero Ylinen	40,88 ”	7.912 ”
4.	Utin Laskuvarjokerho Esa Huusari, Markku Jääskeläinen, Martti Päivärinta, Keijo Koskinen	53,89 ”	6.611 ”
5.	Tampereen Laskuvarjokerho Raimo Moisio, Heikki Stenholm, Matti Moilanen, Pentti Liimatainen	55,36 ”	6.464

Joukkuetarkkuuskilpailuun osallistui 15 joukkuetta. Ennen kilpailua oli LuKT:n ja järjestävän kerhon TamLK:n kanssa väännetty kättä, voisiko joukkuetarkkuudessa sekajoukkue, eri kerhojen jäsenistä koottu joukkue, kilpailla ja voittaa mestaruuksia. Järjestävä kerho oli kirjoittanut sääntöehdotukseensa, että kilpailla voisivat ainoastaan kerhojoukkueet. LuKT piti asiasta puhelinkokouksen, jonka tulosten perusteella sekajoukkueet hyväksyttiin.

LuKT nimesi edustusjoukkueet PM- ja MM-kilpailuihin tämän SM-kisan tulosten perusteella. Kokous pidettiin kisojen pakkausalueella 19.7.1970 aikana, jolloin vielä taitohyppykilpailu oli vielä käynnissä. Kokouksesta ja sen päätöksistä tuli seurauksia, jotka myöhemmin ravistelivat koko LuKT:aa.

Ilmailu 8/1970

Ralf Norra, kirje LuKT:n jäsenille 25.6.1970: Laskuvarjokerhojen paremmuuden ratkominen SM-kilpailuissa

Aamulehti 17.7.1970 Aamulehti (?) 18.7.1970 Turun Sanomat 20.7.1970

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja, pöytäkirja 25.9.1970: LuKT:n pöytäkirja 4/70

LuKT kokoontui pakkauspressulla

Keskustoimikunnan kolmas kokous vuonna 1970 järjestettiin SM-kilpailujen yhteydessä Tampereella, Härmälän lentokentällä 19.7.1970. Edellisessä kokouksessaan LuKT oli päättänyt pitää tämän kokouksen ”SM-kilpailujen yhteydessä, mikäli kilpailut päättyvät sitä ennen. Ellei, niin 20.7. heti kilpailun päätyttyä.” Tarkempi paikka tuli olemaan pakkauspressun kulma, josta seurasi ongelmia. Samoin siitä, että kokoushetkellä oli kilpailuun kuuluva taitohyppy vielä kesken ja muutamat LuKT:n jäsenet osallistuivat lajiin.

Kokouksen alkuperäinen tarkoitus oli päättää SM-kilpailujen tulosten perusteella PM- ja MM-kilpailujen edustusjoukkueiden kokoonpanot. Samalla oli ajatuksena myös ratkaista pöydälle kertyneet rutiiniasiat, kuten erilaiset hakemukset.

Kokouksen alussa käsiteltyihin rutiiniasioihin kuuluivat puolto Jyväskylän Laskuvarjokerhon SIL:n jäsenhakemukseen ja hyppymestari- ja luokkahakemusten puoltaminen. LuKT myös totesi, että perinteinen SIL:n vetämä Jämin alkeishyppykurssi joudutaan tämä vuonna jättämään väliin vähäisen osanottajamäärän vuoksi. Lisäksi saatettiin LuKT:lle tiedoksi informaatiota Norjassa järjestettävästä hyppyleiristä ja Utissa elokuun lopulla järjestettävästä taito- ja tarkkuushyppykilpailusta.

Kokouksen varsinaisista pääasioista käsiteltiin ensin Tanskassa järjestettävän pohjoismaisen mestaruuskilpailun edustusjoukkue. Joukkueen kokoonpano nimettiin halukkaiksi ilmottautuneista. LuKT nimesi kokouksessaan kilpailijat, mutta heistä kaksi olivat estyneet osallistumaan. Tämän vuoksi LuKT:n puheenjohtaja **Kavo Laurila** päätti ”*omavastuisesti*” kokouksen jälkeen joukkueen lopullisen kokoonpanon. Ilmailuliiton tuki joukkueelle jäi vähäiseksi, mutta vaatimattomaksi: joukkueen jäsenet maksavat itse osallistumismaksunsa ja muut matkaan liittyvät kulut. Liitto antaisi kuitenkin konkreettista tukea: lentoliput (vapaa II lentoliput: ei paikanvarausoikeutta) Helsinki-Kööpenhamina-Helsinki. Joukkueenjohtajaa ei nimetty, se jätettiin joukkueen itsensä valittavaksi. Matkajärjestelyjen hoitajaksi nimettiin kuitenkin **Timo Nieminen**.

Toinen kokouksen huippuaiheista oli joukkueen nimeäminen Jugoslavian Bledissä järjestettävään MM-kilpailuun. Joukkueenjohtaja oli helppo nakki: tehtävään oli jo aiemmin pyydetty ja suostunut entinen LuKT:n jäsen, LjK:n johtaja **Kaj Hagelberg**. Kun johtaja oli nimetty, päätettiin joukkueen valintaperusteista:

- Valinta tapahtuu SM-70 tulosten perusteella
- Huomioidaan kilpailijoiden sijoitukset tarkkuushypyssä (henkilökohtainen), taitohypyssä ja yleismestaruudessa
- Lasketaan yhteen sijaluvut edelle mainituissa lajeissa, pienimmät summat saaneet tulevat valituiksi
- Jos kahdella tai useammalla on sama sijalukusumma, *"otetaan valinnassa huomioon myös asianomaisen kilpailijan metrimäärät joukkueetarkkuushypyssä"*.

Joukkueeseen kuului näin määräytyvällä tavalla viisi kilpailijaa sekä erikseen minetty joukkueenjohtaja. Tukena joukkueelle SIL maksaa osanottomaksut (á 119 USD) sekä antaa lentoliput Helsingistä Wieniin ja takaisin.

Liitolla oli edellä mainittujen lippujen jälkeen vielä yksi vapaalippu käytettävissä laskuvarjotoimintaan. LuKT päätti, että edellä mainituin kriteerein voitaisiin valita joukkueeseen paras naishyppääjä, joka saisi samat tuen matkaansa, kuin muutkin joukkueen jäsenet.

Jos matkalle ei löydy halukasta naiskilpailijaa, LuKT voisi hyväksyä joukkueen jäseneksi myös lentäjän. LuKT:lla oli jo kaksi nimeä mielessään, molemmat Suomen Laskuvarjokerhon kokeneita hyppypilotteja. Ensimmäiselle sijalle LuKT esitti **Seppo Laitakarin** ja kakkosvaihtoehdoksi **Kauko Kuokkasen**. Lentäjä edustusjoukkueessa ei ollut tavatonta 1960-luvun ja 1970-luvun alkupuolen MM-kilpailuissa, koska joukkueilla oli mahdollisuus nimetä oma lentäjä hyppykoneeseen tarkkailijaksi.

Ja mitä tästä viimeisestä päätöksestä sitten seurasi? Seurasi myöhempinä vuosina ja vuosikymmeninä tutuksi tullut kiista, jossa edustusjoukkueen valintatapa ja/tai valintaperusteet olivat jonkun mielestä täysin väärät. LuKT:n jäsen **Jorma Mali** saneli pöytäkirjaan eriävän mielipiteensä. Hänen mielestään ei ollut asiallista valita joukkuetta vain yhden kilpailun perusteella. Perusteina pitäisi käyttää useammassa kilpailussa saavutettuja tuloksia.

Kokouksen sihteerinä toiminut ilmailuliiton lentotoiminnanohjaaja **Jaakko Kaskia** kirjasi Malin eriävän mielipiteen pöytäkirjaan, mutta eihän se siihen jäänyt...

Mali kirjoitti pian kokouksen jälkeen 21.7.1970 päivätyyn, erityisen terävästä LuKT:lle osoitetun kirjeen, jossa hän antaa keskustoimikunnalle kyytiä sen kelvottomista päätöksistä. Hän kertoi irtisanoutuvansa LuKT:n *"kokouksessa"* – kuten hän sitä nimitti - tehdyistä päätöksistä paitsi C-luokkaa ja hyppymestarianomuksia koskevista. Hän halusi osoittaa syvää halveksuntaa *"kokousta"* kohtaan useista syistä, jotka hän luetteli:

- Kokouspaikka oli huono, pakkauspressun reunalla, ympärillä pyöri asiattomia henkilöitä
- Ajankohta ei ollut se, mikä oli edellisessä kokouksessa sovittu
- Vaikka kaikki LuKT:n jäsenet olivat paikalla, kaikki eivät voineet osallistua kokoukseen meneillään olevan kilpailun vuoksi yhtäaikaisesti
- Em. syystä poissaolleille tarjottiin *"demokraattista autokratiaa"*, jossa jäsenille annettiin mahdollisuus vastata jälkikäteen kysymykseen "jaa" tai "ei" vaihtoehtoin, eikä aina sitäkään...
- *"Koska LuKT on mielestäni näin ollen pelkkä "veljellinen tarinatuokio" vailla vähäisintäkään vakavuutta tai pikemminkin asiallisuutta katson, että minulla on tärkeämpääkin tekemistä kuin istua siellä tyhjän panttina saamatta edes esittää omia mielipiteitä käsiteltävistä asioista. Täten sanoudun tällä päivämäärällä irti moisen toimikunnan jäsenyydestä, mikä virallisiin asiakirjoihin merkittäkään..."*
- Mali vielä toteaa, että kirjeen mielipiteet ovat hänen omiaan eikä hänen edustamansa kerhon. Hän esittää, että SLK saisi nimetä hänen tilalleen uuden edustajan LuKT:aan.
- Mali kiittää *"...suuresti kunnian, että osuin Suomen MM-joukkueeseen puheenjohtajan keksimän ja varsin ovelasti asiaatuntemattomien jäsenten vain läsnäollessa läpiviemän "reikäkorttijärjestelmän" mukaan..."* Mali myös kritisoi, että jos tarkoitus oli päättää vain SM-70 kisan perusteella, miksi ei päätöstä nuijittu ja tammikuussa? Hän piti menetelmää epälojaalina: *"...mitäs jos Takkala tai Valta olisivat munanneet yhden tylihyypyn täysin???"*

- Mali myös ilmoitti, ettei ota vastaan paikkaa edustusjoukkueessa, *"...ellei sille löydetä virallisen kokouksen kautta laajempaa perustetta kuin SM-70..."*

Mali päättää kirjeensä sanoihin: *"Kiittäen kiittaen ja toivotan Herroille hyvää Joulua; Jorma Mali, ent. LuKT:n jäsen"*

Sanataituri Kavon ei jäänyt tuppisuuksi, vaan vastasi pari päivää myöhemmin napakalla kirjeellä. Mali sai asiansa sopimaan yhdelle A4 arkille, Kavon käytti vastaukseen kolme. Malin tunnekuuhiseen kirjeeseen verrattuna Kavon vastaus oli viileä, mutta terävä ja tarkka:

- Kavon katsoi, että Mali hyväksyi kokouksen päätösvaltaiseksi, koska hän oli ilmoittanut hyväksyvänsä osan kokouksen päätöksistä.
- "Halveksunnan" hän jätti jokaisen omaan harkintaan ja hallintaan. Hän kuitenkin totesi, että *"...kokousaika ja -paikka oli ajalliset ja paikalliset tekijät huomioon ottaen paras mahdollinen"* Kenttäoloissa tosin joutui joistakin mukavuuksista tinkimään. Asioiden käsittely keskeytettiin, jos asiaankuulumattomia osui lähelle. Kokousaika ja -paikka mahdollistivat lausunnot ulkopuolisilta asiantuntijoilta, jotka olivat käytettävissä *"juuri sinä päivänä, sillä hetkellä ja ainoastaan sillä kokouspaikalla..."*
- Kokousajankohta oli edullisempi, kuin aiemmin LuKT:ssa päätetty ("kilpailujen päätyttyä"). Suurin osa jäsenistä ei osallistunut kokouksen aikana kesken olleeseen taitohyppykilpailuun. Pistelaskutapaan ja lopputulokseen ei kokouspaikalla ollut merkitystä. Kokouksen pitäminen kilpailun päätyttyä kello 21:n jälkeen ja tulosten tultua lasketuiksi vasta myöhään illalla tai päättäjien aikana. Kokous kesti 2 h 30 minuuttia.
- LuKT:n paikalla olleista jäsenistä oli sihteeri ja viisi jäsentä koko ajan paikalla, kuudes jäsen eli Mali suoritti kaksi hyppyä ja oli poissa MM-valinnan aikana, seitsemäs jäsen oli koko ajan paikalla paitsi niiden asioiden ajan, jotka koskivat häntä itseään ja kahdeksas jäsen hyppäsi kaksi taitohyppyä ja osallistui sekä PM- että MM-joukkueiden valintaan. MM-valintaperusteiden ja joukkueen valinnan aikana Mali ei ollut paikalla. Muut hyväksyivät ne. Kuultuaan päätöksistä Mali esitti eriävän mielipiteen.
- Kavon piti Malin irtisanoutumista äärettömän valitettavana ja antoi tunnustusta Malin tähänastiselle työpanokselle, jonka hän toivoi jatkuvan. *"Suomen nuori laskuvarjourheilu tarvitsee jokaista kilpailu- ja kerhotoiminnassa kokemusta hankkimutta, selväjärkistä ja rakentavasti asioihin suhtautuvaa yksilöä."*
- Kavon kiinnitti huomiota Malin *"LuKT:n toimintatapaan kohdistuvaa purevaa kritiikkiä"* ja totesi, että jos se kohdistuu myös muuhun LuKT:n toimintaan, kuin tähän yksittäiseen kokoukseen, tilanne antaa aihetta itsetutkisteluun. Hän kuitenkin muistutti, että yhtään puheenvuoroa ei ole jätetty antamatta ja pyrkimys on ollut demokraattiseen käsittelyyn, joka hänen mielestään toteutui myös Tampereella.
- Tämän jälkeen Kavon pohdiskeli erilaisia mahdollisia joukkueen valintatapauksia ja niiden vaikutusta joukkueen kokoonpanoon. Kun päätettiin nykyisestä tavasta, ei ollut tiedossa, mikä sen vaikutus voisi olla Malin valintaan. Tämä oli nyt tapa, jota käytettiin ilmailuliiton muissa lajeissa: valinta SM-kilpailun perusteella. Suomessa järjestetään vähän kilpailuja, joihin kaikki eivät pääse osallistumaan, joten usean karsintakilpailun menettely ei siksi ole hyvä.
- Pistelaskentajärjestelmä, jota LuKT käytti, ei ollut ainutlaatuinen maailmassa. Sellaista käyttivät muun muassa Ranska ja USA. Kavon piti valitettavana Malin "asian tuntemattomiin jäseniin" kohdistamaa syytöstä.
- Puheenjohtaja Kavon pyysi LuKT:n jäseniä ilmoittamaan, jos joku haluaisi asiaa käsiteltävän uudelleen. Ilmeisesti tällaisia ilmoituksia ei tullut, koska LuKT:n seuraava kokous pidettiin ilmeisesti ennakoitaikataulun mukaisesti vasta MM-kilpailun jälkeen syyskuun lopulla. Siinä kokouksessa LuKT hyväksyi pöytäkirjan muutoksitta.

Kavon päätti oman kirjeensä sanoihin: *"Henkilökohtainen kiitos hyvän joulun toivotuksesta. Kiitos myös tiedotteesta, joka ei ole vailla vähäisintäkään vakavuutta tai paremminkin asiallisuutta"* Malin sanoja lainatakseni.

Kunnioitavasti K. Laurila"

Tässä oli pitkäkö tarina värikkäistä persoonista. Joukkueiden valintoihin liittyviin kiistoihin palattiin vielä tulevaisuudessakin usein. Eikä tämä episodi jäänyt tähän...

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 15.5.1970: LuKT 2/70

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 19.7.1970: LuKT 3/70

Jorma Malin tiedote 21.7.1970

LuKT:n puheenjohtajan vastaus Malin tiedotteeseen 21.7.1970

Vaasaan Fairchild

Vaasan Laskuvarjon ensimmäinen hyppykone oli, kuten tämän kirjoituksen aiemmista osista muistamme, historiallinen – ainoa maailmassa – K48b Karhu (OH-KUA). Se jäi kuitenkin erityisen lyhytikäiseksi. Moottorin viimeinen käyttöpäivä tuli täyteen huhtikuussa 1970. Lyhytikäisyydestään huolimatta kone tuli kerholle suureen tarpeeseen. Sen avulla uusi kerho pääsi hyvin hyppytoiminnan alkuun. Lyhyen palvelusuran aikana se lensi 58 lentoa, joista 51 hyppylentoja. Hyppyjä koneesta ehdittiin tehdä kolmen kuukauden aikana vähän alle 150 hyppyä. Ne olivat epäilemättä tarpeen uudelle kerholle. Kerhon toiminta oli saatu räväkästi käyntiin.



Vaasan Laskuvarjokerhon uusi Fairchild 24W, OH-FCK Vaasassa lokakuussa 1970. Maire Nordberg "Mape" harjoittelee uloshyppyä koneen ovella, hyppymestari Timo Nieminen valvoo suoritusta., Kuva: Lauri Oksanen

Uusi kone tarvittiin, mutta rahaa ei ollut – usein myöhemminkin tuttu tilanne laskuvarjokerhoissa. Rahoitus lopulta järjestyi kerhon jäsenten henkilötakauksin – sekin samoin kuin näihin aikoihin myös monissa muissa laskuvarjokerhoissa. Sopiva kone Fairchild 24W OH-FCK, löytyi Oulusta, jossa se oli aiemminkin hyppytoi-

minnassa Oulun Laskuvarjokerhossa. Kaupat tästä oli tehty jo 30.6.1970, mutta kone saapui Vaasaan vasta kuukautta myöhemmin, 31.7.1970.

Fairchild viihtyi Vaasassa lopulta vain pari vuotta. 1940-luvun alussa valmistunut hyppykone pääsi vielä ker-
ran tositoimiin, kun se myytiin vasta perustetun Turun Laskuvarjourheilijat ry:n ensimmäiseksi omaksi hyppy-
koneeksi. Kone lennettiin Turkuun 9.9.1972. Sen luovutti turkulaisille Vaasan Laskuvarjokerhon puheenjoh-
taja ja LuKT:n jäsen **Timo Nieminen** ja sen vastaanotti Turun kerhon puheenjohtaja **Seppo Kokkonen**.
Koneyksilö oli jo tässä vaiheessa vanha ja väsynyt, mutta uudella tehokkaammalla moottorilla siitä ehkä
vielä saataisiin...

Timo Nieminen 2015: Hyvällä tuulella – Vaasan Laskuvarjokerhon historia vuosilta 1969–2014

Oulun Laskuvarjokerho ry 1979: 10 vuotta laskuvarjourheilua Pohjois-Suomessa 1969–1979

Turun Sanomat 13.9.1970

Seppo Kokkonen, Haastattelu 14.2.2019

PM-kilpailut Tanskan maalla

Tanska oli PM-kilpailujen isäntävuorossa ja järjesti kilpailut Holstebrossa 2. – 9.8.1970. LuKT oli
kokouksessaan 19.7.1970 nimennyt joukkueen kokoonpanon halukkaiksi ilmoittautuneista kilpailijoista. Sen
jälkeen kuitenkin kaksi nimetyistä ilmoitti olevansa estynyt. Lopullisen kokoonpanon päätti LuKT:n
puheenjohtaja **Kavo Laurila** kokouksen jälkeen ”omavastuisesti”: kilpailijat **Seppo Kokkonen**, **Timo
Nieminen**, **Anja Rasi**, **Antero Takkala**, **Matti Ruuskanen**, **Markku Jääskeläinen** ja **Risto Valta**. Varalle
nimettiin **Heikki Kahrama**. Joukkue lähti matkaan vapaalippuja lukuun ottamatta omin kustannuksin.
Erilliseen tuomariin tai joukkueenjohtajaan ei ollut varaa.

Varsinaisesta kilpailutapahtumasta ei ole ”Liiton Arkkiin” eli Suomen Ilmailuliiton arkistoon jäänyt edellä
mainittua tarkempia tietoja. LuKT:n pöytäkirjoissa ei ole kirjauksia kisamenestyksestä. Tavanomaista
kisajuttuakaan ei julkaistu Ilmailu-lehdessä. Sanomalehti *Uusi Suomi* kertoi kilpailun tuloksia 5.8.1970,
tekstistä päätellen tilanteessa, jossa kilpailut olivat vielä kesken. Risto Valta oli voittanut pohjoismaisen
mestaruuden taitohypyissä, jossa tulosten mukaan voidaan arvioida hypätyn kolme kierrosta. Lehdestä löytyi
seuraavia taitohyppytuloksia:

1.	Risto Valta	Suomi	28,6 sekuntia
2.	Anders Wimmerstedt	Ruotsi	30,3 ” 3.
	Leif Lindgren	”	32,3 ” 8. Markku
	Jääskeläinen	Suomi	34,0 ”
9.	Antero Takkala	”	34,1 ” (lehdessä nimi virheellisesti ”Antero Karttula”)
14.	Anja Rasi	”	43,7 ” 16. Matti Ruuskanen ”
44,8 ”	17. Seppo Kokkonen	”	45,1 ” 18. Timo Nieminen ”
45,6 ”			

Edellä kerrotut tulokset olivat lopullisia. Henkilökohtainen tarkkuushyppy oli vielä kesken, jutun kirjoittamisen
aikaan oli hypätty kolme kierrosta neljästä. Tarkkuushypyn tuloksia kolmen kierroksen jälkeen:

1.	Stone Mattson	Ruotsi	1,17 m (henkilö lienee todellisuudessa Tony Månson)
2.	Antero Takkala	Suomi	1,45 ” (lehdessä nimi virheellisesti Antero Takkola)
3.	Torsten Högh	Ruotsi	?
9.	Risto Valta	Suomi	7,79 ”
13.	Timo Nieminen	”	11,75 ” (lehdessä nimi virheellisesti Timo Niemi)
15.	Anja Rasi	”	14,38 ” 22. Seppo Kokkonen ”
20,29 ”	23. Markku Jääskeläinen	”	21,48

Edellä kerrotun lisäksi löytyy Ilmailuliiton toimintakertomuksesta tieto, jonka mukaan Suomi oli
joukkuetarkkuushypyissä kolmas, millä tuloksella – siitä ei ole löytynyt tietoa.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 6.3.1970: LuKT 1/70
Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 15.5.1970: LuKT 2/70
Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 19.7.1970: LuKT 3/70
Uusi Suomi 5.8.1970
Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomus vuodelta 1970

Einari hyppää pituutta

Helsinkiläinen Suomen Laskuvarjokerhon **Einari Mikkonen** halusi hypätä pitemmälle, kuin muut. Vähemmän urheilullinen mies ei suinkaan tahtonut kokeilla perinteistä pituushyppyä, vaan halusi hypätä pituutta laskuvarjolla. Lahtelainen **Risto Ahonen** oli hankkinut perinteistä pallovarjoa ja Para-Commanderiakin paremmin liitävän laskuvarjon Irvin Delta II Parawingin, jota on esitelty tässä kirjoituksessa jo pari kertaa aiemmin. Mikkonen pyysi saada laskuvarjon kokeiltavakseen. Mikkosen hyppykokemus oli 130 hyppyä ja hän oli hyppymestarioppilas.

Tiedossa ei ole, mistä ajatus hyppyyn syntyi. Hypyn sponsoriksi oli saatu Apu-lehti. Hyppykoneeksi oli saatavilla sittemmin Suomen Laskuvarjokerhossa pitkään hyppytoiminnassa käytetty Pilatus Porter, OH-POA. Sama lentokone, josta oli jo vuosia aikaisemmin tehty muutamia suurta huomiota saavuttaneita korkeusennätyshyppyjä. Hyppykoneen pilottikin oli sama: **Kalevi Nordman**.

Hypyn suunnitelmana oli kiivetä lentokoneella 7.500 metrin korkeuteen ja laukaista varjo lyhyen vapaapudotuksen jälkeen Malmin kentän yläpuolella. Siitä oli tarkoitus liittää avoimen laskuvarjon varassa myötätuuleen, hyppypäivänä se tarkoitti itään eli Porvoon suuntaan. Tällaista hyppyä ei tietävästi ollut tehty koskaan Suomessa. APU-lehti kuvasi myöhemmin tätä hyppyä ”Suomen hurjimmaksi hypyksi.”

Hyppypäiväksi valikoitui 16.9.1970. Ennen hyppyä laskuvarjon omistaja Risto Ahonen tarkasti varusteet ja ohjeisti Mikkosta. Hän myös varoitti, että laskuvarjo ei ehkä aukea heti, jolloin pitäisi nykäistä kovaa. Tämän Suomessa uuden varjotyyppin avautumishankaluudet olivat yleisesti tiedossa. Kone nousi suunniteltuun hyppykorkeuteen. Mikkonen hyppäsi 7.500 metrin korkeudesta ja otti vapaata pudotusta kertomansa mukaan 3 – 4 sekuntia, jolloin hän arveli pudonneensa 400 – 500 metriä.

Laskuvarjo avautui varoituksista huolimatta normaalisti, eikä mitään ongelmia ollut. Hän käänsi varjonsa kohti Porvoota, jossa suunnassa oli näkyvimpänä maamerkinä Neste Oy:n öljynjalostamo. Koneesta lähdettyään Mikkonen totesi, että ”*oli helvetin kylmä, suoraan sanoen*”. Pakkanen oli seitsemässä kilometrissä kova.

Noin viiden kilometrin korkeudessa Mikkoselta loppui happi. Hänellä oli mukanaan varusteisiin kiinnitetty, hypyllä käytettäväksi tarkoitettu pieni happipullo. Sen olisi pitänyt riittää ainakin niin kauan, että hän olisi ehtinyt turvalliseen korkeuteen. Nyt happi loppui jo 5.000 metrin korkeudessa, mutta koska alastulo sujui kuitenkin melko joutuisasti, ei siitä ilmeisesti ollut suurta haittaa. Hapen loppuminen ennen aikojaan johtui siitä, että Mikkonen oli käyttänyt pulloa jo koneessa nousun aikana lentokoneen happilaitteiden sijasta.

Liitely varjon varassa sujui hyvin. Mikkonen laskeutui noin 40 kilometrin vaelluksen jälkeen pellolle Porvoon Hinthaarassa. Hyppy kesti 25 – 30 minuuttia. Apu-lehti sai laajan jutun värikuvineen. Niitä saatiin sekä maasta että Mikkosta seuranneesta lentokoneesta.

Edes tämä hyppy ei saanut suomalaisia laskuvarjokansalaisia sankoin joukoin ostamaan Delta II Parawingejä. Patjavarjot olivat jo nurkan takana – niitä oli jo nähty Amerikassa.

Tapahtumaan liittyy pieni loppukaneetti: Noin viisi vuotta myöhemmin Suomen Ilmailuliittoon saapui kirje Yhdistyneestä Kuningaskunnasta. Siinä sikäläiset puolustusvoimat esittivät laajan kysymyssarjan Mikkosen hypystä. Kysymykset liittyivät hypyn suunnitteluun, valmisteluihin, varustukseen ja toteuttamiseen. Sikäli kun tätä kirjoittava Historiaheppu luulee tietävänsä, ei siinä Mikkosella kummempia valmisteluja ollut. Ei tullut mieleen varmistaa, kestäisikö varjo aukaisun noin korkealla, millainen vaatetus pitäisi olla, millaisia varotoimia olisi pitänyt ennalta suunnitella. Einarin suunnitelma oli nousta Pilatus Porterille seitsemään ja puoleen kilometriin, hypätä sieltä ulos ja avata varjo melkein heti. Ja tietysti käyttää happipulloa. Mitä sitä sen enempää suunnittelemaan. Suomen Ilmailuliitossa kyselyn saapumisen aikaan työskennellyt Historiaheppu toimitti kyselyn edelleen veli Einarille. Ei ole tietoa, mitä vastasi, vai vastasiko mitään.



Einarin pituushyppy etenee Malmin kentän päältä kohti Porvoota. Liitomatkaa tuli noin 40 kilometriä, hyppy kesti noin 25 – 30 minuuttia. Kuva: Apulehti/ Eero Kyllijoki/Helge Heinonen/Ari Heinonen

Hyvin meni tällä kerralla Oli enemmän onnea kuin ymmärrystä, samoin kuin oli ollut joillakin edellisen vuosikymmenen ”korkeushyppy-ennätysryityksissä”.

Laskuvarjourheilu 4/1977
APU-lehti syyskuu 1970
Eero Kausalainen 6.2.2020

X Svetovno Padalsko Prvenstvo, Lesce-Bled, Jugoslavija = MM-70

Järjestyksessään kymmenen laskuvarjourheilun MM-kilpailut järjestettiin Jugoslavian Bledissä – tarkempi paikan nimi on Lesce-Bled – mutta olkoon se näin tuttuun kesken se käyttöön vakiintunut Bled. Kilpailuaika oli 6. – 20.9.1970.

Suomen joukkue valittiin Tampereen SM-kilpailun tulosten perusteella. Paitsi että valintakriteerien mukaan joukkueeseen olisi pitänyt kuulua myös **Jorma Mali**, joka - SM-kilpailun ollessa vielä kesken - 19.7.1970 pidetyssä LuKT:n kokouksessa esitti vastalauseensa muun muassa valinnalle vain yhden kilpailun perusteella. Vastalauseessaan Mali sanoi, ettei ota vastaan paikkaa edustusjoukkueessa, ”...*ellei sille löydetä virallisen kokouksen kautta laajempaa perustetta kuin SM-70...*” Sellaista kokousta ei pidetty, joten Mali jättäytyi pois joukkueesta.

Blediin lähteneeseen kisajoukkueeseen kuuluivat kilpailijoina **Antero ”André” Takkala** (SLK), **Eero ”Kustu” Ylinen** (SLK), **Anja Rasi** (SLK), **Kari ”Väiski” Puhakka** (SLK), **Risto Valta** (SLK) ja **Harri Toivonen** (TamLK). Joukkueenjohtajana toimi entinen LuKT:n jäsen, nyt everstiluutnantiksi ylennetty **Kaj Hagelberg**. Jostain kummallisesta syystä joukkueen ainoa nainen Anja Rasi joutui Hagelbergin mukaan itse maksamaan oman osallistumisensa, mitä joukkueenjohtaja pahoitteli kisa-artikkelissaan. Tämä ei vastannut LuKT:n pakkauspressulla 19.7.1970 tehtyä päätöstä joukkueen tuesta. No, tämä tasa-arvoasia ei kaikissa urheilumuodoissa ole toteutunut vielä 2020-luvullakaan...

Jos ei sujunut joukkueen valinta ongelmitta, riitti niitä vielä joukkueen matkallekin. Oli kaikenlaista pientä, mutta ammattisotilaan johdolla asioista selvittiin. Ensimmäiset ongelmat tulivat jo lentokentällä. Kone oli täysi, mikä on vapaalipuilla matkustaville melko epätoivoinen tilanne. Lisäksi ongelmaksi tuli joukkueen suuri varustemäärä. Tuohon aikaan täysi hyppyvarustus painoi noin kaksikymmentä kiloa, jonka päälle kaikilla oli tietysti myös kaikkea muuta pientä, mitä kahden viikon ulkomaanmatkalla saattaisi tarvita.

Kun oli ensin saatu puhuttua kaikki matkatavarat koneeseen, Finnairin virkailija ilmoitti, että kolme henkilöä pitää pudottaa pois. Koneessa on paikkoja liian vähän. Siitäkin lopulta selvittiin puhumalla. Osalle joukkueesta osoitettiin paikka ensimmäisestä luokasta – hyvinhän siinä lopulta kävi, kaikki taas mukana!

Lentomatka Wieniin sujui lopulla herraskaisesti, osalla ylellisesti ensimmäisessä luokassa. Loppuosa matkasta Blediin, johon liittyi kaksi junanvaihtoa Villachissa ja Ljubljanassa, ei sujunut yhtä tyylikkäästi. Ensimmäinen luokka Finnairin Caravellessa vaihtui ”Oriental Expressin” siivoamattomaan ja täynnä roskia olevaan junan käytäväpaikkaan, heti siinä tukossa olevan WC:n vieressä. Karski laskuvarjosotilas Hagelberg kuvasi tilannetta Ilmailuun kirjoittamassaan artikkelissa:

”...Kun olimme päässeet vaunuun sisälle saimme vasta tuntea minkälainen on ”idän pikajuna”, sillä kokemus oli sanoinkuvaamaton. Ihmisiä, tavaraa, meteliä, jätteitä, likaa ja lisäksi haju, joka ylitti kaiken muun. Juna oli tehnyt matkaa jo pari vuorokautta, eikä sitä oltu millään tavalla koko aikana puhdistettu...”

Vaivalloisen matkan, johon edellä kuvattujen tapahtumien lisäksi kuuluivat useiden tuntien pituiset odotukset junanvaihtopaikkakunnilla, jälkeen joukkue pääsi lopulta perille. Kilpailun avajaiset olivat seuraavana päivänä, joka oli varattu vain avajaisille. Niiden mieliinpainuvin kokemus oli viidestä An-2 koneesta toteutettu ryhmähyppy, johon osallistui 60 itselaukaisuhyppääjää. Tähän maailmanaikaan näky oli harvinainen.



Maalialueella on tungosta joukkuetarkkuushypyssä Jugoslavian Bledin MM-kilpailuissa syyskuussa 1970. Kuva: Eero Ylinen via Ilmailu

Avajaispäivää seuraavana päivänä kilpailut aloitettiin naisten tarkkuushypyillä, johon osallistui Anja Rasi. Hän sai ”henkistä tukea” kanadalaiselta lajitoverilta: Kanadan joukkueessa hyppäsi suomalaista syntyperää

oleva, suomea hyvin puhuva **Kaisa (Kathy) Kangas**. Hän tuli vuosien myötä tutuksi myös monille muille Suomen edustusjoukkueiden hyppääjille, koska Kaisa hyppäsi useissa MM-kilpailuissa Kanadan joukkueessa. Kaisa esitellään tarkemmin Senior Skydivers ry:n nettisivuilla veteraaniosiossa.



Kilpailijoita Bledissä: Risto Valta (vas.), Anja Rasi, Kanadan joukkueen Kaisa (Kathy) Kangas ja Harri Toivonen. Kuva: via Ilmailu

Tarkkuushypyn alettua suomalaisille selvisi, että aiemmista MM-kilpailuista ja myös omista SM-kisoistamme poiketen tuulen nopeustietoja ei ilmoitettu ilmassa oleville hyppääjille. Aiempi käytäntö oli, että maassa oli maalialueen ja tuulimittarin läheisyydessä numerotaulut, jotka näkyivät ilmassa oleville hyppääjille. Tuulimittarin antamien tietojen mukaan vaihdettiin näyttötauluun tuulen nopeutta metreinä sekunnissa ilmaiseva numero. Tässä kilpailussa ei sellaista ollut. Sellaisen olemassaoloon oli totuttu, joten taulujen puute tämän kilpailun nopeasti vaihtuvissa tuuliolosuhteissa häittäsi ainakin suomalaisia. Tässä kohdin on muistettava, että suomalaisilla, kuten useimmilla muillakin hyppääjillä, oli selässään PC-pallovarjot, joilla ei tuulen vaikutusta ole yhtä helppo kompensoida, kuin myöhempien aikojen patjavarjoilla.

Kilpailu jatkoi naisten tarkkuushypyjen jälkeen miesten tarkkuushypyillä ja muillakin lajeilla. Kilpailut sujuivat ammattitaitoisesti, mutta suomalaisten tulokset eivät vielä osoittaneet suurta ammattitaitoa. Suomalaiset olivat melko keskinkertaisia, joskin muihin pohjoismaihin verrattuna tulokset olivat melkoisen hyviä. Kilpailuun osallistui joukkueita 28 maasta, yhteensä 183 laskuvarjourheilijaa, joista 54 oli naisia. Tässä kilpailussa kuin myös kauan tämänkin jälkeen naiset kilpailivat omassa sarjassaan. Hyppykorkeudet ja kierrosmäärät olivat samat miehillä ja naisilla:

- | | | | |
|-----------------------------|---------|-------------|---------------------------|
| - Henkilökohtainen tarkkuus | 1.000 m | 4 kierrosta | maksimi vapaapudotus 10 s |
| - Joukkuetarkkuus | 1.000 m | 3 ” | maksimi vapaapudotus 10 s |
| - Taitohyppy | 2.000 m | 3 ” | maksimi vapaapudotus 30 s |

Perinteisten MM-kilpailulajien lisäksi ohjelmassa oli myös epävirallinen näyttöshyppykilpailu ”Bled 1970”. Tähän kilpailuun otti osaa 15 joukkuetta, niiden joukossa Suomi. Joukkueemme alkuperäinen tarkoitus oli hypätä 3.000 metristä ja tehdä viiden miehen ja yhden naisen tähti. Uljas ajatus, kun otetaan huomioon, että Suomessa ei kukaan vielä ollut tähän mennessä tehnyt kuuden hyppääjän tähteä. Alhainen pilvikorkeus esti kuitenkin tuon kunnianhimoisen suunnitelman toteutuksen. Joukkue päättyi hyppäämään 2.000 metristä.

Suomen näytöshypyn ohjelma oli lopulta yksikertainen, mutta tuloksista päätellen toimiva: koneesta hypättiin pareittain tasaisin väliajoin, parit yhdessä. 10 sekunnin vapaapudotuksen jälkeen parit irrottautuivat ja liukuivat suoraan sivuille. Laskuvarjot avattiin yhtä aikaa ja sen jälkeen laskeuduttiin katsomon eteen.

Neuvostoliittolaiset voittivat tämän kilpailun. Hyppysuoritus oli epäilemättä melkoinen aikana, jolloin ei tandem-hyppystä tai kaksi hyppääjää samalla varjolla –hyppyistä oltu kuultukaan. Joukkueenjohtaja Hagelberg kuvasi Ilmailu-lehdessä neuvostoliittolaisten suoritusta – jonka tyyppinen tultiin näkemään myöhemmin myös Suomen taivaalla – seuraavasti:

”Neuvostoliitto voitti tosi teknillisellä ja akrobatiaa hipovalla ohjelmalla. Mm. kaksi miestä ja yksi nainen hyppäsivät samalla varjolla. Varjon avauduttua laskettiin kaksi trapetsia n. kolmen metrin päässä toisistaan, joissa mies ja nainen suorittivat voimisteluliikkeitä. Suorituksen kruunasi se, että koko troikka tuli maalistulle, keskimmäisenä ollut nainen 0,00. Lisäksi oli käytetty runsaasti paukku-, raketti- ym. tehosteita.”

Parhaita kilpailutuloksia:

Yleiskilpailu, naiset

1.	Marie-France Baulez	FRA	4,7914 pistettä
2.	Valja Zakoreckaja	SOU	5,0447 ”
3.	Carol Brand	CAN	5,2889 ”
26.	Kathy Kangas	CAN	7,9228 ”
40.	Anja Rasi	FIN	9,7925

Henkilökohtainen tarkkuus, naiset

1.	Zdena Zarybnicka	CSR	Tarkemmat tiedot puuttuvat kaikilta
2.	Brigite Staub	FRA	” 3. Marie-France Baulez
FRA	” 11. Kathy Kangas	CAN	” 25. Anja Rasi
FIN	”		

Taitohyppy, naiset

1.	Valja Zakoreckaja	SOU	Tarkemmat tiedot puuttuvat
2.	Marie-France Baulez	FRA	”
3.	Barbara Roquemore	USA	”
44.	Kathy Kangas	CAN	”
50	Anja Rasi	FIN	”

Yleiskilpailu, miehet

1.	Aleksej Jačenev	SOU	4,0136 pistettä
2.	Josef Pospichal	CSR	4,1975 ”
3.	Vjačeslav Žarikov	SOU	4,2794 “
67.	Antero Takkala	FIN	7,7603 “
70.	Egil Kato Hansen	NOR	8,0669 “
72.	Harri Toivonen	FIN	8,1244 “
96.	Kari Puhakka	“	9,9914 “
101.	Risto Valta	“	10,8614
110.	Eero Ylinen	“	12.0886

Henkilökohtainen tarkkuus, miehet

1.	Donald E. Rice	USA	Tarkemmat tiedot puuttuvat
2.	Vjačeslav Šarabanv	SOU	“
3.	Stanislaw Sidor	POL	“
53.	Antero Takkala	FIN	“
56.	Egil Kato Hansen	NOR	“

57. Harri Toivonen	FIN	“
81. Kari Puhakka	“	“
85. Torkel Seth	NOR	“
109. Eero Ylinen	FIN	“
111. Risto Valta	“	“

Taitohyppy, miehet

1. Aleksej Jačmenev	SOU	22,2666 sek.	3,7111 pistettä
2. Josef Pospichal	CSR	22,4999 “	3,7500 “
3. Vladimir Gurnij	SOU	22,9999 “	3,8333 “
37. Risto Valta	FIN	29,0333 “	4,8389 “
68. Torkel Seth	NOR	33,8666 “	5,6444 “
85. Antero Takkala	FIN	37,3666 “	6,2278 “
93. Harri Toivonen	“	39,2666 “	6,5444 “
97. Eero Ylinen	“	40,2665 “	6,7111 “
101. Kari Puhakka	“	42,8333 “	7,1389 “

Joukkuetarkkuus, miehet

1. Tšekkoslovakia	1,10 m	0,2750 pistettä
2. Jugoslavia	2,45 “	0,6125 “
3. Kanada	3,64 “	0,9100 “
20. Ruotsi	33,27 “	8,3175
24. Suomi	41,98 “	10,4950 “



Suomen edustusjoukkue: kilpailijat Antero Takkala (takarivi vas.), Eero Ylinen, Anja Rasi, Risto Valta, Kari Puhakka (eturivi vas.), Harri Toivonen ja joukkueenjohtaja Kaj Hagelberg. Kuva: via Ilmailu

Suomi ei ollut ihan vieläkään paras maailmantasolla, mutta sentään paras pohjoismaa. Edellisissä MM-kilpailuissa kaksi vuotta aikaisemmin oli näistä Bledin kilpailuista pois jättäytynyt **Jorma Mali** tarkkuushyppyissä kuudentena ja Suomen joukkue myös joukkuetarkkuudessa kuudentena. Nyt ei mennyt yhtä hyvin. Mutta sokerina pohjalla tuloksia epävirallisesta näytöshyppykilpailusta, siinä oltiin hyviä – myös pohjoismaisessa vertailussa:

1.	Neuvostoliitto	139 pistettä
2.	Sveitsi	90 ”
3.	Tšekkoslovakia	85 “
4.	Suomi	81 “
5.	Unkari	80 “
6.	Alankomaat	79 “
7.	USA	76 “
8.	Itävalta	74 “
9.	Länsi-Saksa	63 “
10.	Belgia	62 “
13.	Ruotsi	45 “
15.	Norja	41 “

Myöhempien Aikojen Hyppyhenkilöille lienee syytä kertoa tulosluettelossa esiintyvän parin jo maailmankartalta poistuneen valtion maalyhenteet: CSR on Tšekkoslovakia ja SOU on Soviet Union eli Neuvostoliitto. Mukana kilpailuissa olivat myös – jo maailmankartalta poistunut - Saksan Demokraattinen tasavalta GRD (tai DDR) ja Saksan Liittotasavalta GFR (tai BRD), vaikka niitä ei sattunutkaan osumaan edellä oleviin tulosluetteloihin.

Ilmailu 1/1971

X. Svetovno Padalsko Prvenstvo, Lesce-Bled, Jugoslavija: Bilten No 17, 16.9.1970 (viralliset kilpailutulokset)

Ilmailu 10/1968

Keskustoimikunnan syksyisiä kokouksia

Kokouksia pidettiin syyskaudella 1970 kolme, joista viimeiseen palataan myöhemmin. 25.9.1970 pidetyn LuKT:n kokouksen 4/70 ensimmäinen merkittävä päätös oli edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyminen. Se tarkoitti pistettä edellisessä, SM-kilpailun yhteydessä Tampereella edustusjoukkueen valinnoista käytävälle keskustelulle. Malin eriävä mielipide ei antanut LuKT:lle aihetta tarkastella uudelleen tehtyjä päätöksiä. Mali ei aiemmin esittämänsä päätöksen mukaan enää osallistunut LuKT:n toimintaan vuonna 1970.

Tässä kokouksessa arvioitiin LuKT:n toimintaa myös muilta osin Malin kirjeessä esitetyn kritiikin pohjalta, mutta pitkän keskustelun jälkeen keskustoimikunta päätti, että tässä vaiheessa ei ryhdytä mihinkään toimenpiteisiin.

Kokouksessa arvioitiin mennyttä SM-kilpailua, joita pidettiin hyvin järjestettyinä. Jäsen ”**Affe**” **Norra** oli ennen SM-kilpailua nostanut keskusteluun siitä, miten pitäisi suhtautua sekajoukkueiden osallistumiseen SM-kilpailuun ja mahdollisuuteen jopa voittaa palkintoja. Järjestäjä oli sääntöluonnoksessa esittänyt, että vain kerhojoukkueet voisivat kilpailla mestaruudesta. LuKT päätyi tässä kokouksessaan *suosittelemaan* kerhojoukkueita, ei sekajoukkueita.

LuKT keskusteli – jälleen kerran – informaation puutteesta tai huonosta kulusta laskuvarjourheilussa. Päätöksiä ei nyt tehty, mutta ilmaan heiteltiin muun muassa seuraavia kehityskohteita:

- Kilpailujen ja muiden tapahtumien yhteydessä voisi pitää tiedotustilaisuuksia
- Ilmailu-lehteen olisi hyvä saada laskuvarjojuttuja
- LuKT:lla olisi hyvä olla oma tiedotussihteeri
- Kerhoille voisi lähettää kiertokirjeitä, joissa esiteltäisiin LuKT:n toimintaa ja joissa voisi pyytää esityksiä ja aloitteita
- LuKT:n pöytäkirjat voisi lähettää laskuvarjokerhoille

Kokouksessa keskusteltiin myös kesken olevista projekteista, viilattiin kiertopalkinnon sääntöjä, hyväksyttiin C-luokkia ja päätettiin puoltaa ”matkahyppääjä” **Einari Mikkosen** hyppymestarioikeushakemusta. Kokouksessa oli myös esillä yksi vaaratilanneilmoitus (laukaisukahva ei löytynyt), mutta LuKT katsoi asian käsittelyn kuuluvan ilmailuosastolle eikä LuKT:lle. Kannanotto oli uusi, koska koko edellisen vuosikymmenen LuKT oli suurella tarkkuudella käsitellyt isoja ja pieniä vaaratilanteita.

LuKT:n seuraava kokous numeroltaan 4/70 pidettiin noin kuukautta myöhemmin 23.10.1970. Tähän kokoukseen oli jäsen **Markku Koivula** laatinut saamansa toimeksiannon mukaisesti kaksisivuinen luettelon ”*LuKT ennen ja nyt*”, johon hän oli koonnut LuKT:n vuosien 1965 – 1970 pöytäkirjoista löytyvistä keskeneräisiksi jääneistä asioista, joiden edelleen hoitaminen voisi vielä olla ajankohtaista ja tarpeellista. Tämän luettelon käsittely oli kokouksen pääaihe. Käsittelyyn tutustuminen antaa mukavasti ajankuvaa – missä menttiin ja mitä oli puuhasteltu 1960-luvulla ja seuraavan vuosikymmenen alussa.

Vanhin näistä ”ikuisuusasioista” oli pelastushyppytoiminta Suomen Punaisen Ristin kanssa. Sitä oli ainakin harjoituksissa toteutettu muutamia kertoja jo 1960-luvulla, mutta sen jälkeen on ollut hiljaisempaa. SPR:n kanssa piuhat olivat ilmeisesti poikki, mutta hieman samaan suuntaan kallellaan olevaksi toiminnaksi todettiin Oulussa kehitystyön alla oleva palontorjuntatoiminta.

Hyppy-yhteistyötä Neuvostoliiton kanssa ei ole saatu käynnistettyä. LuKT katsoi, että muu kuin pohjoismainen yhteistyö pitäisi toteuttaa FAI:n puitteissa. Tällaista yhteistyötä ei liittotasolla pystytty luomaan, mutta seuraavalla parinkymmenen vuoden kuluttua yhteistyötä pystyttiin luomaan kerhotasolla. Tosin Neuvostoliitto ehti hajota käsiin, joten tätä yhteistyötä tultiin tekemään Venäjän kerhojen kanssa.

Työn alla ollutta ja tärkeäksi koettua laskuvarjosanastoa ei ollut saatu valmiiksi lokakuuhun 1970 mennessä. Ei ole muuten saatu aikaan vielääkään. Ehkä se ei ollutkaan niin tärkeä, koska ilmaskin on pärjätty.

Laskuvarjojen luokitus oli tehty vuonna 1967, jonka jälkeen oli tullut markkinoille pari liitovarjoksi luokiteltavaa Delta-varjoa. Para-Commander, PC, oli myös tässä vaiheessa luokiteltu liitovarjoksi. Muita toimenpiteitä ei katsottu tarvittavan, mutta jäsen **Risto Ahonen** nimettiin laatimaan uuden varjotyyppin edellyttämistä lisäohjeista artikkelin Ilmailu-lehteen.

MM-joukkueiden valintaperusteita pohdiskeltiin. Edelliseen MM-kilpailuun kaksi vuotta siten valintaperusteet olivat erilaiset, kuin kuluvana vuonna. LuKT ei kuitenkaan lyönyt lukkoon mitään vaan totesi, että ”valintamenettely vaihtelee tilanteen mukaan”.

KAP-3 painelaukaisimen käyttöohjeet ovat edelleen vaiheessa mutta ovat jo työn alla jäsen **Per-Olof Lindellillä** hänen työpaikallaan ilmavoimien varikolla.

Auton perässä vedettävät varjot – tämä oli ikuisuusaihe jo 1960-luvulla – eivät viimeisen tiedon mukaan ”...*kiinnostosta ilmailuosastoa niin kauan, kuin ne ovat kiinni maassa (autossa) Lahden Laskuvarjokerho on saanut luvan tällaiseen vetovarjotoimintaan.*” Näin luki pöytäkirjassa. mitä se mahtoi tarkoittaa, jos asia ei kiinnostanut ilmailuviranomaista niin kukahan oli mahtanut tällaisen luvan myöntää, ihmettelee Historiaheppu viisikymmentä vuotta myöhemmin. Tätä kohtaa LuKT myöhemmin täydensi pöytäkirjan tarkistuksen yhteydessä 27.11.1970 siten, että jos laskuvarjo kuitenkin irrotetaan hinauksesta, on kysymyksessä laskuvarjohyppy, johon pitäisi hankkia lupa ilmailuosastolta.

Tällä ”vanhojen tekemättömien töiden listalla” oli myös muutama viranomaiseen liittyvä asia. Joskus aikoinaan oli oltu sitä mieltä, että liiton pitäisi hyväksyä kerhojen hyppypaikat. Kokouksen ajankohtana ne hyväksyi ilmailuviranomainen, joten ei siitä sen enempää. Varavarjo- ja loukkaantumislomaketta oli myöskin suunniteltu, mutta nyt päädyttiin siihen, että asia kuuluukin ilmailuosastolle.

Oppikirja laskuvarjohyppyjä varten oli jo vanha suunnitelma, mutta sellaista ei ollut saatu valmiiksi. Alkaneen vuosikymmenen aikana sellaisia kuitenkin saatiin ainakin kerhokohtaisten monisteiden muodossa.

Vaikka kokouksen pääasiana oli kartoittaa vanhat projektit, mitä niistä kannattaisi vielä jatkaa ja/tai elvyttää tai mitkä kannattaisi hiljaa unohtaa, oli kokouksessa myös muita asioita. Ne olivat lähinnä rutiiniasioita, kuten laskuvarjoluokkien myöntämisiä, hyppymestarioikeuksien puoltamisia, määräyslunnon läpikäyntiä ja Neste Oy:n kiertopalkinnon sääntöjen tarkistus.

Suomen Ilmailuliitto ry.: LuKT:n pöytäkirja 25.9.1970, LuKT 4/1970

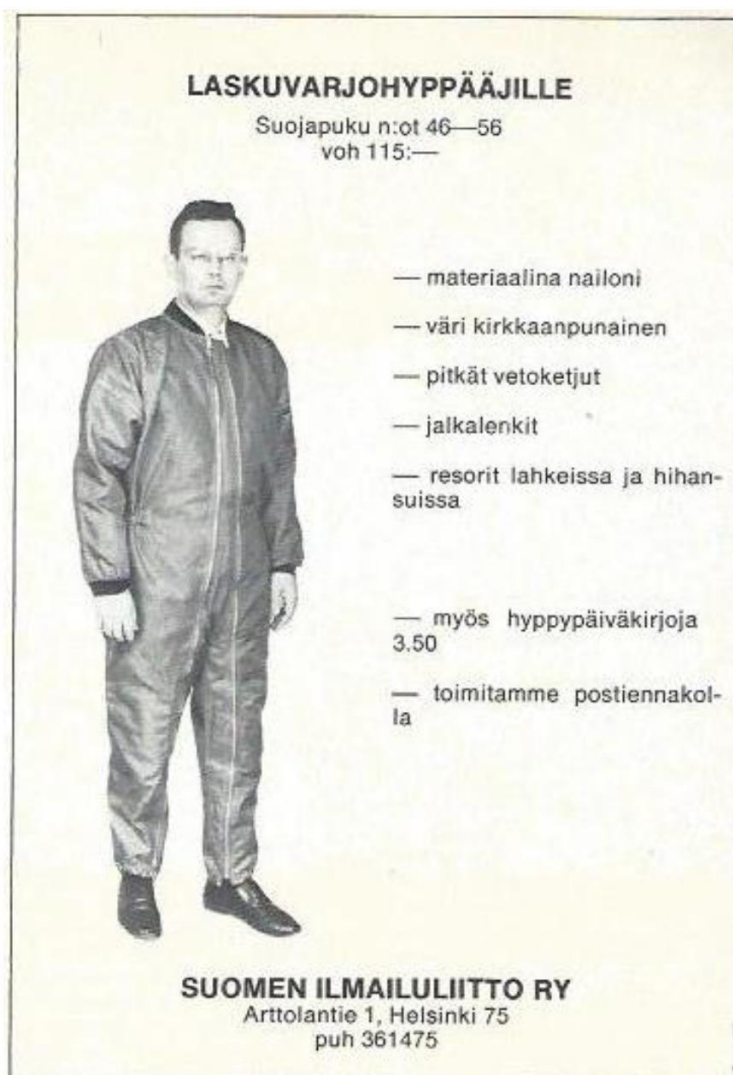
Suomen Ilmailuliitto ry, LuKT: Ehdotus 25.9.1970, Neste y:n kiertopalkinnon säännöt

Suomen Ilmailuliitto ry.: LuKT:n pöytäkirja 23.10.1970, LuKT 5/1970

Suomen Ilmailuliitto ry.: LuKT:n pöytäkirja 27.11.1970, LuKT 6/70

Hyppyeleganssia vuonna 1970

Suomen Ilmailuliiton yksi rahoitustyökalu oli sen omistama lennokkipakkaamo, joka nimestään huolimatta myi myös monenlaisia muita ilmailutarvikkeita. Vuoden 1970 syksyllä liitto mainosti laskuvarjohyppääjille sopivaa tuotetta: hyppyaalaria.



LASKUVARJOHYPPÄÄJILLE
Suojapuku n:ot 46—56
voh 115:—

— materiaalina nailoni
— väri kirkkaanpunainen
— pitkät vetoketjut
— jalkalenkit
— resorit lahkeissa ja hihansuissa

— myös hyppypäiväkirjoja
3.50

— toimitamme postiennakolla

SUOMEN ILMAILULIITTO RY
Arttolantie 1, Helsinki 75
puh 361475

Näin elegantteja hyppyasuja saattoi ostaa SIL:n lennokkipakkaamolta Arttolantieltä Puistolasta vuonna 1970 ja vielä sen jälkeenkin. Kuvan komea mannekiini on LuKT pitkäaikainen sihteeri, SIL:n lentotoiminnanohjaaja Jaakko Kaskia, joka ei vielä ikämiehenäkään tunnustanut koskaan hypänneensä laskuvarjolla.

Ilmailu 9/1970

Jaakko Kaskia 30.11.2019

Ensimmäinen laskuvarjokurssi Joensuussa hyppäsi

Joensuussa pidettiin paikkakunnan ensimmäinen laskuvarjohyppykurssi syksyllä 1970. Kymmenen oppilasta käsittänyt hyppykurssi toteutettiin ULK:n hyppymestareiden avustuksella. Ensimmäiset hypyt oli sääolojen vuoksi hypätty Utissa. Kurssiin kuuluvat viimeiset hypyt – ja Joensuun ensimmäiset - päästiin lopulta hyppäämään 15.11.1970. ”...Utin Laskuvarjokerho on luvannut antaa koulutusta ja ohjausta, kunnes Joensuuhun saadaan omat hyppymestarit parin vuoden kuluttua...” Uutisen oli kirjoittanut nimimerkki ”Anders”. Joensuun hyppytoiminnan alkuvaiheista kertoo **Mauno Sorsa** vuonna 1992 laatimassaan historiikissa (julkaisematon) seuraavasti:

”Ennen kerhon perustamista laskuvarjohyppäjä harrastettiin Utin lsv-kerhon alaisuudessa vuodesta 1970 kevääseen 1971, jolloin hyppäjä ryhdyttiin harrastamaan Joensuun Ilmailukerhon nimissä aina syksyyn 1972 asti...”

”...Milloin emme hypänneet Joensuusta, niin lähes poikkeuksetta matkustimme Uttiin hyppäämään. Utin laskuvarjokerhoa voimmekin pitää kerhomme synnyttäjänä...”

Ilmailu 12/1970

Pohjois-Karjalan Laskuvarjoureilijat, Mauno Sorsa: Historiikki10.9.1992 (julkaisematon)

Hyppy ikuisuuteen – The Gypsy Moths



Helsinkiläinen Suomen Laskuvarjokerho kertoi marraskuun 1970 aikoihin julkaistussa kerhotiedotteessaan mahdollisuudesta nähdä hieno, vuonna 1969 valmistunut laskuvarjohyppytoiminnasta kertova elokuva ”Hyppy ikuisuuteen” (The Gypsy Moths), johon kerho näytti tilanteen erikoisnäytöksen:

”**John Frankenheimerin** kova filmitarina näyttöshyppääjistä, *Hyppy ikuisuuteen*, esitetään *Bio Boston*’issa 29.11.-70 klo 12,00 SLK:n jäsenille ja ystäville (?). Liput myydään etukäteen. Hinta 2- mk. Tietoja: **Rolf Leiman** ja **T. Mäkinen**. Kannattaa tuoda perhe ja pari ystävää mukaan. Filmi on hurja. Oma sädekehä kirkastuu. HUOM. Vuokrahintaan ei sisälly teatterin siivousta. Ota mukaan sellaisia kavereita, jotka käyttäytyvät. Älä itsekään pudota paperia, proteesia, rahaa ym. roskaa lattialle. Muuten kerho saa lisälaskun perään.”

Elokuva kertoi 1950-luvun kiertävistä näyttöshyppääjistä (”barnstormers”) USA:ssa. Elokuvasa oli ennennäkemättömiä hyppykuvauksia, kerran-kin filmattuna oikeilla hyppijillä studiofeikkien sijasta. Pääosissa oli silloisia filmitaivaan suuria staroja, kuten **Burt Lancaster**, **Gene Hackman** ja **Deborah Kerr**. Hienosta hyppykuvauksesta vastasi tämän elokuvan jälkeen hyppykuvauksen alalla maailmanmaineeseen nousut **Carl Boenish**.

SLK:n Helsingissä järjestämän erikoisnäytöksen lippujen myynti osoittautui

kannattavaksi. Leffaa katsoivat kieli pitkällä hesalaisten lisäksi myöhemmin myös muun Suomen hyppääjät. Tällaisia, aidosti kuvattuja hyppykohtauksia ei ennen ollut nähty isolla elokuvateatterin valkokankaalla – eikä juuri pienemmilläkään.

SLK:n päiväämätön kiertokirje (marraskuussa?) 1970

Suomen Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus vuodelta 1970 (s. 3)

Verkkosivu: <https://www.rogerebert.com/reviews/the-gypsy-moths-1969>

Verkkosivu: https://en.wikipedia.org/wiki/The_Gypsy_Moths

Suomen Tasavallan ensimmäinen hyppymestarikoulu

Helsingissä toimivan Suomen Laskuvarjokerhon päiväämättömässä, marraskuun 1970 aikoihin julkaisemassa kerhotiedotteessa kutsuttiin nimettyjä kerhon jäseniä koulutustilaisuuteen:

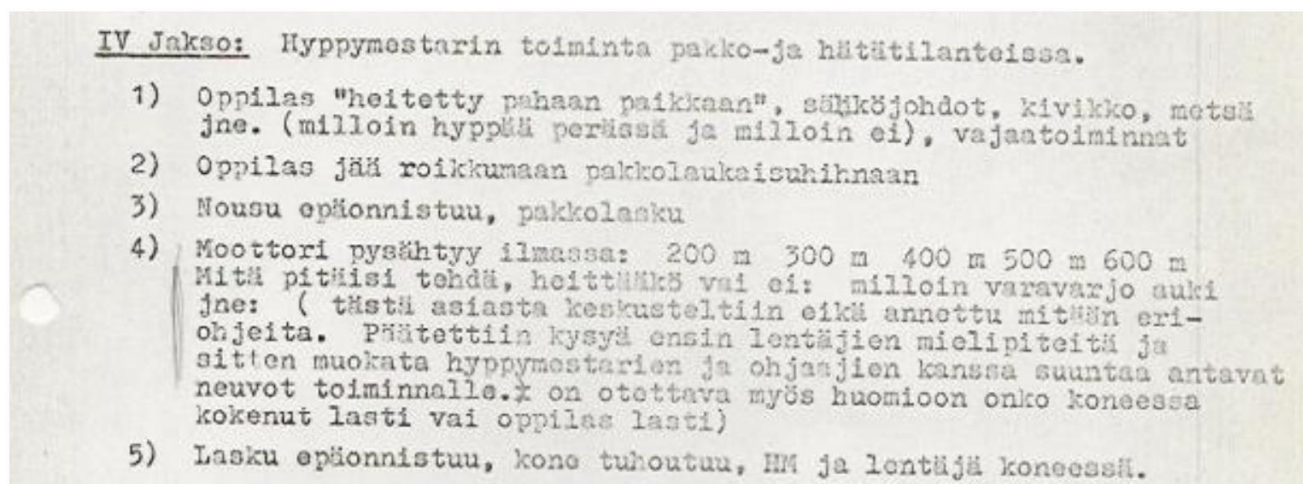
"Suomen tasavallan ensimmäinen ja toistaiseksi ainoa hyppymestarikoulu istuu Malmilla. Tavoilleen uskollisena on SLK halunnut näyttää muille kerhoille suuntaa systeemin pahimman epäkohdan poistamiseksi. Hyppääjiä on tähän mennessä koulutettu siihen saakka, kunnes ovat saaneet B-luokan, jolloin he ovat itsenäisiä laskuvarjohyppääjiä.

Järjestelmän tärkein mies, hyppymestari, ja siksi aikova urheiluhyppääjä, ei ole saanut mitään koulutusta. Tietojen hankinta on ollut sattumanvaraista, kunkin yksilön tarmokkuudesta riippuen. Henkisesti vireässä, edistysmielisessä Suomen Laskuvarjokerho ry:ssä ei enää tyydytä tähän. Kerhon puoltolauseen mestarianomusta varten saa vain sellainen hyppääjä, joka on kunnialla läpikäynyt laskuvarjoakatemia. Koulun motto: Osaa kaikki. Tiedä kaikki.

*Aika: Rajoittamaton. Maestro: **Risto Valta**. Tiedonjaon, kunnianhimon ja suuruudenhulluuden rikki raastamat tulevat akateemikot: **Timo Kivinen, Markku Kivinen, Timo Aalto, Urpo Suokas, Jussi Hakkarainen, Rolf Leiman, Olli Leiman, Timo Mäkinen, Riitta Rodolfi ja Irja Valta...**"*

SLK puuttui tässä ongelmaan, jota LuKT oli käsitellyt jo edellisen vuosikymmenen puolella, mutta asia oli vielä 1970 vuoden lopussa pahasti vaiheessa. Hyppymestarien koulutuksen puuttuminen tai sen epäyhtenäisyys - jos sitä ylipäänsä oli jonkinlaisen opastuksen muodossa kerhoissa saatavilla, oli oikea ongelma kautta Suomen. SLK otti tässä tärkeän ensi askeleen oikeaan suuntaan.

Varsinaista ennen koulutuksen alkua tehtyä suunnitelmaa ei ole löytynyt, mutta sen sijaan on tallessa Risto Vallan, kurssin vielä ollessa kesken, tekemä päiväämätön yhteenveto, mitä hyppymestarikoulutuksessa SLK:ssa vuosina 1970-71 käsiteltiin. Yhteenveto on selvästi tarkoitettu LuKT:lle, jossa oli parhaillaan työn alla hyppymestarien koulutusohjelma: *"...Toivoisin että näistä asioista olisi jotakin hyötyä kun teette omaa koulutusohjelmaanne Jämille. Alle kirjoittanut olisi myös kiitollinen mahdollisesti hänelle annetuista vihjeistä."*



Näyte Risto Vallan laatimasta hyppymestarikoulutusohjelmasta vuosina 1970 - 1971

Kolmesivuisessa koulutusohjelmassa oli kaksi osaa, joista ensimmäisessä neljä jaksoa hyppymestarin käytännön tehtäviä sekä teoriakoe. Toinen osa käsiteli laskuvarjotyyppäjä sekä laskuvarjojen rakennetta ja materiaaleja. Kurssiin oli tulossa vielä osat III ja IV, joiden oli määrä sisältää aerodynamiikan alkeita ja sääopin alkeita. Näiden *"...Molempien osien koordinointi on vielä tässä vaiheessa kesken..."*

Valta myös kertoi ohjelmassaan, että kevään aikana SLK:n hyppymestarikokelaat tulevat toimimaan hyppymestareina koneessa valtuutetun hyppymestarin valvonnassa ”...sillä käytäntöhän ratkaisee enemmän kuin teoria.”

Ohjelma oli laadittu otsikkoluettelon muotoon. Se näytti edelleen melko hyvin mietityltä ja siinä oli paljon edelleen päteviä asioita. Ensimmäisen osan ensimmäisen jakson aiheena oli ”hyppymestarin toiminta maassa ennen hyppylentoa”. Näihin tehtäviin liittyivät muun muassa lentokoneen tarkastus (polttoaine ym.), sää tietojen selvitys ja hyppypaikan alustava arvio, oppilaiden jako konekuormiin, oppilaiden hyppydokumenttien tarkastus, erityisesti vieraspaikkakuntalaisten, varusteiden tarkastus (laskuvarjot ja vaatetus), ilmoitukset lennonjohtoon tai muille kentän käyttäjille (vrt. ”korpikentät”), hyppylistojen täyttö, lentäjien informointi ja konekuorman informointi (tuulet ja sääolosuhteet).

Toisen jakson otsikko oli ”Hyppymestarin toiminta koneelle mentäessä ja lennon aikana”. Tämä sisälsi muun muassa ohjeita koneelle siirtymisestä, harjoitushyppyjä koneella (pakkolaukaisuhinnat irti), oppilaiden varusteiden tarkastus harjoitusten jälkeen, kuormaus eri konetyypit huomioiden, pakkolaukaisuhinnojen kiinnitys, rullaus ja startti (oppilaiden tarkastus ja valvonta), koneen linjalle ajo ja streamerin heitto sekä oletetulta hyppypaikalta, että maalialueen päältä. Ohjeistossa kiinnitettiin huomiota koneen asentoon ja siitä johtuviin mahdollisiin arviointivirheisiin, hyppykorkeuden valvonta ja tarkastuskohteet ennen uloshyppyä.

Kolmannen jakson otsikko oli ”Uloshyppy ja toimenpiteet sen jälkeen”. Toimenpiteitä olivat muun muassa hyppyluvan varmistaminen ohjaajalta, ohjaajalle (esim. coupé) ja oppilaalle uloshyppyyn liittyvät komennot. Lisäksi käsitellään hyppymestarin erityisiä tarkkaavaisuuden kohteita erityyppisillä hypyillä (pakkolaukaisu, itselaukaisu, harjoitusveto) ja oppilaiden hyppyjen arvioinnissa. Lisäksi käsiteltäviin aiheisiin kuuluivat paperityöt hypyn jälkeen (kuormauslistat, hyppypäiväkirjat) ja oppilaiden neuvominen – miten virheet saadaan korjatuiksi - ja kriteerit päästä oppilas etenemään vaativampiin suorituksiin.

Neljäs jakso oli ”Hyppymestarin toiminta pakko- ja hätätilanteissa”. Tällaisina tilanteina mainittiin oppilaan ”heittäminen pahaan paikkaan” (sähköjohdot, kivikko, metsä, jne.) ja pohdinta, millaisessa tapauksessa hyppymestari voisi tai ei voisi hypätä oppilaan perään häntä auttamaan. Mahdollisen vaaratilanteena mainittiin myös oppilaan jääminen roikkumaan pakkolaukaisuhinnasta ja nousun yhteydessä tapahtuva pakkolasku lentokoneella. Myös moottorin pysähtymiseen liittyviä vaihtoehtoisia hätähyppykorkeuksia esitellään sekä mitä kussakin tapauksessa pitäisi ottaa huomioon ennen hätähyppypäätöstä.

Valta kertoo esityksessään LuKT:lle, että edellä kuvattu ohjelma käytiin läpi kuutena viikonloppuna, joissa koulutukseen käytettiin noin 20 tuntia. Tämän jälkeen pidettiin koe, johon osallistui seitsemän edellä mainituista kymmenestä oppilaasta.

Kokeessa kysyttiin muun muassa hyppymestarioppilaan käsitystä hyppymestarin vastuusta, käytännön toimenpiteistä hyppytoiminnan eri vaiheissa, hyppymestarin toimintavaihtoehtoista erilaisissa pakkotilanteissa sekä vapaapudotus-sekuntimääriä eri hyppykorkeuksista ja sama toisinpäin: jos tiedetään oppilaalle hyväksytyyn vapaapudotuksen pituus, mistä korkeudesta hyppy voidaan suorittaa. Ja niin edelleen.

Ennen tätä Risto Vallan hyppymestarioppilain oli SLK:ssa järjestetty vuoden 1969 lopulla valmiille hyppymestareille ”...sunnuntaisin jatkuva luentosarja opetusmenetelmien yhtenäistämiseksi ja koulutuksen parantamiseksi”. Siihen ei kuitenkaan ainakaan SLK:n toimintakertomusten mukaan liittynyt mitään käytännön harjoittelua.

Historiaheppu itse oli vuoden 1970 hyppymestariutuote: ei mitään varsinaista muodollista koulutusta, joku saattoi joskus satunnaisesti neuvoa. Riston Hyppymestarioppilain olisi tehnyt hyvää. Ainakin paperilla otsikkotasoisesti nähtynä ohjelma oli tuohon ajankohtaan erinomaisen ansiokas. Hyvää työtä mestarihyppääjältä!

Suomen Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus vuodelta 1969

Suomen Laskuvarjokerho ry päiväämätön kiertokirje (marraskuussa?) 1970

Suomen Laskuvarjokerho ry: päiväämätön koulutusohjelma: SLK:ssa toimeenpanttu hyppymestariopetus 1970-71

Suomen Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus vuodelta 1970

Parachuting-Tribunaali

Koko edellisen vuosikymmenen yksituumaisuus alkoi uudella vuosikymmenellä rakoilla. Syitä ja "syllisiä" oli varmasti useita. Oli ilmeisesti jo yleistä tyytymättömyyttä, mutta oli myös joitakin erillisiä tapahtumia, joista saatiin sytykkeitä. Esimerkkinä voisi mainita edustusjoukkueen valinnan edellisenä kesänä, joka johti kipakkaan kirjeenvaihtoon ja yhden LuKT:n jäsenen eroon ja kieltäytymiseen paikasta MM-edustusjoukkueesta. Tämä henkien taistelu antoi kuitenkin jo viitteitä organisaation sisäisestä kitkasta.

Ilmeisesti ajatukset siitä, että jossain on vikaa ja asioita pitäisi korjata jotenkin, johtivat siihen, että 22.11.1970 kutsuttiin koolle laskuvarjourheilijoiden tapaaminen, joka tämän tyyppisenä tilaisuutena taisi olla ensimmäinen laatuaan. Tampereella järjestettyyn tilaisuuteen oli kutsuttu koolle laskuvarjokerhot, koska haluttiin muutosta SIL:n toimintaan. Paikalla oli noin 35 hyppääjää kymmenestä kerhosta. Erityinen kritiikin kohde tilaisuudessa oli rahanjako ilmailuliiton eri harrastuslajien kesken. Jälkikäteen ei ole pystytty selvittämään, mistä tai keneltä tuli aloite tällaisen tapaamisen järjestämiseen. LuKT ei ollut mukana järjestämässä tapahtumaa, mutta ainakin LuKT:sta kesällä dramaattisesti eronnut entinen LuKT:n jäsen **Jorma Mali** oli paikalla. Tribunaali valitsi itselleen puheenjohtajaksi tamperelaisen **Erkki "Eetu" Hakasen** ja sihteeriksi **Ralf "Affe" Norran**.

MUISTIO

Tampereella 22.11.70 ravitsemusliike Hämeensillan kabinetissa pidetty parachuting-tribunaali ei ollut mikään virallinen kokous vaan kuten palaverin alussa puheenjohtajaksi valittu Hakasen Eetu asian ilmaisi: muutamien yksityisten, laskuvarjostinurheilua harrastavien aikaansaannos. Näin ollen allekirjoittanut, joka valittiin sihteeriksi, ei ole velvollinen laatimaan mitään virallista pöytäkirjaa, vaan kysymyksessä on muistimme virkistämiseksi tehty kirjallinen esitys, siitä mitä tapahtui.

Laskuvarjourheilijoita oli kutsuttu Tampereella järjestettävään Parachuting-Tribunaaliin. Siitä on jäänyt talteen tämä "Affe" Norran laatima, 26.11.1970 päivätty muistio. Muistio oli värikäs, mutta niin oli kirjoittajakin – ja epäilemättä myös itse tilaisuus.

Affe Norran laatimassa muistiossa esiteltiin tilaisuuden tarkoitusta ja ideaa:

"Lähtökohta eli idea eri laskuvarjokerhojen kokoon kutsumisessa oli se tosiseikka, että maamme kaikki rättisorsat ovat varsin tyytymättömiä Suomen Ilmapuhallusliiton (SIL) toimintaan yleensä ja erityisesti meidän näkökulmastamme katsottuna. SIL:n toiminnasta keskusteltaessa herätti roikkuleijailija [Pekka] Karhumäki Hallista kysymyksen: onko Suomen Ilmailuliitto joku merkkienmyyntitoimisto, vai mikä se on?"

Erityisesti meidän näkökulmastamme katsottuna, todettiin SIL:n toiminnan olevan kaiken arvostelun alapuolella, nimenomaan silloin kun jaetaan määrärahoja eri ilmailuhaarojen tukemiseksi. Tässä vaiheessa lähdettiin vertailemaan pursilentäjien kontra laskuvarjohyppääjien tämän vuoden kilpailuavustuksia. Pursilentäjien kohdalla mainittiin huikeita summia, jotka hipoivat viidenkymmentuhannen (50.000) markan rajaa. Laskuvarjohyppääjät sen sijaan joutuivat kaivamaan äyreyä omistaan, tyhjiksi hypätyistä taskuistaan..."

Vikaa oli siis paitsi siinä, että rahat jaetaan SIL:ssa väärin ja että moni muukin asia on niin väärin, Norran sanoin kerrottuna:

"AVOT, missä vika? MISSÄ vika?"

Onko vika Suomen Ilmailuliitossa vai meissä? Todettiin, jotta vika on Suomen Ilmailuliitossa eli meissä. SIL:ssa sen takia, että sen hallituksessa ei ole riittävästi laskuvarjourheilua kannattavia yksilöitä. Meissä sen takia, että me emme ole pitäneet huolta siitä, että siellä näitä fiksuja ja älykkäitä yksilöitä olisi..."

MUTTA NYT SE ON LOPPU.

Suomen Ilmailuliiton syyskokouksissa, joissa sen hallitus valitaan, on yleensä ollut vain muutama hassu laskuvarjohyppääjä.

NYT SEKIN ON LOPPU...”

Muistiossa todettiin, että hyppääjät osallistumalla määräänsä vastaavalla tavalla syyskokoukseen, voisivat saada aikaan muutoksen. Kokouksessa todettiin, että pitäisi ”liitto vallata” demokratian keinoin ja huolehtia siitä, että laskuvarjokerhot saavat riittävän edustuksen liiton hallitukseen ja että LuKT:ssa olisi kentän mieles-tä oikeat henkilöt. Kokouksessa vedottiin laskuvarjokerhoihin, että ne lähettäisivät edustajansa SIL:n syysko-koukseen. Eetu Hakanen lupautui yhteyshenkilöksi liiton kokoukseen koordinoimaan laskuvarjoasioiden hoitoa. Ja jos joku kerho ei pysty edustajaansa lähettämään, niitä pyydettiin toimittamaan valtakirjansa Ee-tulle, joka käyttäisi poissa olevien kerhojen äänioikeutta.

”Tribunaalissa” käytiin myös värikästä keskustelua henkilöistä ja henkilövalinnoista. Pohdittiin, montako hen-kilöä pitäisi saada liiton hallitukseen. Arveltiin, että olisi realistiset mahdollisuudet saada hallitukseen kaksi henkilöä, LuKT:n puheenjohtaja ja joku toinen henkilö. Joku ehdotti LuKT:n nykyistä puheenjohtajaa **Kavo Laurilaa** hallitukseen. Ehdotusta ei nieltä purematta, keskustelussa oltiin puolesta ja vastaan, enemmän puolesta. **Harri Toivonen** nosti esille Kavon kyvyt ja aikaansaannokset ja puolsi hänen valintaansa.

Muistion mukaan Laurilan valintaa vastustanut **Kari ”Väiski” Puhakka** ei luopunut kannastaan:

”...ja oli sitä mieltä, että ”romut joutavat romukoppaan jonne ne kuuluvat ja uudet nuoret voimat esil-le. Tämä on ainoa tapa, jolla saadaan systeemiä muutettua”. Oulun suunnasta oltiin sitä mieltä, että ”vanhan sotaratsun” keräämälle kokemukselle ja taidolle on annettava arvoa. Väiski taas tiedusteli, oliko pohjolan pojalla koskaan ollut autoa, ja jos oli, niin eikös hän ollut selvillä siitä, että kun auto on ajettu loppuun, niin se vaihdetaan uuteen.

Tuli puheenvuoro Helsingistä, jossa todettiin, että vaikka Kavolla ei ehkä ollut riittävästi aikaa, omien työ- ja muitten yksityisasiointensa takia, painaa päälle, toimia ja kehittää urheilumuotoamme LuKT:n kautta, niin ei se suinkaan merkinnyt sitä, että hän olisi loppuunajettu ja heitettävä romukoppaan. Päinvastoin. Meidän tehtävämme olisi yrittää keventää hänen taakkaansa ja antaa hänelle nuoria ideoita ja apuvoimia.

Minun mielestäni [muistion laatija Affe Norra kertoi oman mielipiteensä] tilanne olisi ihanteellinen, jos LuKT toimisi työvaliokuntana, keksisi, kehittäisi, suunnittelisi sekä koordinoisi koko homman ja Kavo SIL:n hallituksessa LuKT:n puheenjohtajan ja mahd. muiden hyppääjien avulla, tunnetulla taidollaan ja rakkaudella laskuvarjoilua kohtaan ajaisi LuKT:n esitykset myönteiseen päätökseen.

Tästä suoritettiin äänestys. Päätös oli yksimielinen, Kavo on meidän miehemme. Käytettyjen, juuri sopivasti sisäänajettujen autojen kurssi on korkealla. Ainoastaan Väiskillä on varaa vaihtaa suoraan uuteen ja sai näin merkinnän pöytäkirjaan eriävästä mielipiteestä...”

Kun hallitukseen valittavasta jäsenestä oli päästy yksimielisyyteen, tribunaalin osanottajat keskustelivat seu-raavan LuKT:n kokoonpanosta. Monia nimiä heitettiin ilmaan. Väki oli yksimielinen siitä, että Jorma ”Lipi” Mali pitäisi valita LuKT:n puheenjohtajaksi. Muistion mukaan *”...Kuultiin Lipin oma kanta asiasta. Lupasi yrittää. Jos ei tyydytä, vuoden päästä veks. Asia oli harvinaisen pihvi”...* Kokous myös keskusteli LuKT:n jäsenistä ja nimesi henkilöitä, jotka pitäisi valita. Jäsenten valinta ei ollut SIL:n vuosikokousasia, vaan sen teki käytännössä LuKT:n puheenjohtaja, jonka esittämät henkilöt liiton hallitus automaattisesti hyväksyi toimintavuoden ensimmäisessä kokouksessa.

Kun LuKT:n ja liiton hallituksen edustajista oli lopulta sovittu melkoisen sopuisasti, singahti vielä esille yksi henkilöasia. Tässäkin oli Väiski Puhakka asian alustajana. Hän hyökkäsi voimakkaasti liiton toiminnanjohta-jaa vastaan, jota hän nimitti ”kalkkeutuneeksi kapiaiseksi”. Vuonna 1970 toimi liiton palkattuna toiminnanjohtajana ilmavoimien eversti evp. **Tauno Meller** (toiminnanjohtajana vuosina 1962–1971).

Keskustelussa yhdyttiin käsitykseen, että ongelmia on ja että niille pitäisi tehdä jotain. Joukolla päätettiin, että ilmaistaan epäluottamus kirjeellä. Sitä ei kuitenkaan olisi viisasta osoittaa suoraan toiminnanjohtajalle,

vaan liitolle. Arveltiin, että epäsuora viestikin menisi perille. Valtuutettiin kritiikin alkuperäinen esittäjä Puhakka valmistelemaan ja lähettämään kirjeen. Väiski tekikin työtä käskettyä. Toiminnanjohtaja Meller loukkaantui kirjeestä ja erosi lähes saman tien seuraavana vuonna 1971.

Tilaisuudessa käytiin pitkä keskustelu, kuinka varmistettaisiin liiton talousasioiden hoito laskuvarjourheilun kannalta suosiollisemmin. Nimettiin työryhmä pohtimaan. Tuloksista päätellen pohtinevat vieläkin...

LuKT:n jäsenten epädemokraattista valintatapaa pidettiin tribunaalissa yleisesti hyvänä, vaikka muutama kerho olisi pitänyt tärkeänä myös LuKT:n jäsenkunnan alueellista edustavuutta. Puheenvuoroissa korostettiin sitä, että LuKT ei ole KERHOJEN LuKT, vaan koko harrastusalan, muistion mukaan: *”...Toisin sanoen, kerhon pusero riisutaan eteisessä ja kokouksissa jokainen LuKT:n jäsen edustaa ainoastaan omaa itseään ja asiantuntemustaan...”* Ei siis ole mitään väliä, mistä kerhoista jäsenet tulevat, kunhan he osaavat hommansa.

Paljon muutakin keskusteltiin, mutta edellä on kerrottu keskeisimmät asiat. Tribunaali oli historian ensimmäinen laskuvarjourheilijoiden kansallinen tapaaminen, jonka nimenomainen tarkoitus oli keskustella yhteisistä, kaikkia laskuvarjourheilijoita ja –urheilua koskevista asioista. Tribunaalin tavoite ja toteutuminen olivat siis erinomaisia ja demokratian kannalta hyviä. Ralf Norran tribunaalista laatima muistio oli värikäs ja kenties myös provosoiva. Joka tapauksessa tämän tilaisuuden jälkeen alkoi tapahtua...

Tulevina vuosina vastaavia tapahtumia alettiin järjestää vuosittain. Ne olivat tärkeitä tilaisuuksia ajatusten ja tietojen vaihdossa ”laskuvarjohtokunta” LuKT:n ja laskuvarjokerhojen ja harrastajien kesken. Ne myös paransivat kerhojen osallistumista liiton kokouksiin, vaikka siinä ja järjestäytymisaktiviteetissa oli tulevinakin vuosina vielä vara parantaa. Liikojen höyryjen päästämiseenkin nämä olivat myös hyviä tilaisuuksia.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 19.7.1970, LuKT 3/70

Jorma Malin tiedote 21.7.1970

LuKT:n puheenjohtajan vastaus Malin tiedotteeseen 21.7.1970

Ralf Norra: Muistio 26.11.1970

Ralf Norra 10.2.2020

Kari Puhakka 10.2.2020

LuKT päättää toimintakauden 1970

Vuoden 1970 viimeinen kokous pidettiin 27.11.1970, viisi päivää Parachuting-Tribunaalin jälkeen. Puheenjohtaja **Kavo Laurila** avasi kokouksen ja kertoi samana aamuna ilmoittaneensa ilmailuliiton hallitukselle eroavansa LuKT:n puheenjohtajuudesta, syyksi hän ilmoitti *”...työesteistä johtuneen vieraantumisen käytännön kerhotoiminnasta sekä perhekohtaiset syyt...”* Ei ole varmuutta, tiesikö Kavo Parachuting-Tribunaalissa käydyistä keskusteluista – luultavasti tiesi ja teki johtopäätelmät. Toisaalta: työ- ja perhesyyt olivat kuitenkin jo tiedossa Tribunaaliin osallistuneilla.

Puheenjohtaja oli tehnyt esityksiä ilmailuliiton hallitukselle taloudellisen tuen saamiseksi PM- ja MM-kilpailukulujen peittämiseksi. Asian käsittely oli kuitenkin vielä kesken liiton hallituksessa, joten kisarahoituksen vajauksen paikkaamisen onnistumisesta ei ollut tietoa.

LuKT:n jäsen **Heikki Siirpää** esitteli laatimaansa hyppymestarikurssin alustavaa koulutusohjelmaa. Ohjelmassa todettiin koulutustavoitteeksi ytimekkäästi *”Opettaa hyppymestarioppilaille ne tiedot, joita vaaditaan hyppykoulutuksen antamiseksi ja hyppymestarina toimittaessa”*. Koulutusohjelman sisältö otsikkotasolla ja tuntimäärinä oli seuraava:

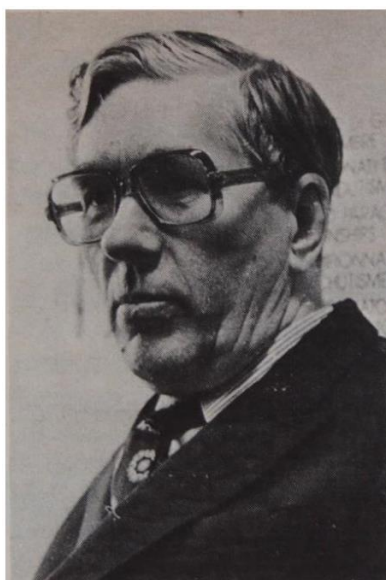
Aineryhmä ja aine	Tuntimäärä		
	Yht.	Oppit. (teoria)	Harj. (käyt.)
1. Järjestelyt	3	1	2

2. Hyppymestarin tehtävät	1	1	
3. Ilmailu- ja varomääräykset	2	2	
4. Fyysisen kunnon merkitys	1	1	
5. Oppitunnin pito	2	1	1
6. Harjoituksen pito	4	1	3
7. Toimenpiteet vaurion ja onnettomuuden sattuessa	1	1	
8. Kaluston hoito ja tarkastus	2	1	1
9. Kellot, korkeusmittarit ja painelaukaisimet	2	1	1
10. Näytöshyppy ja kilpailutoiminta	1	1	
11. Sääoppi ja mittauksien suoritus	3	3	
12. Hyppyharjoitukset	38	1	37
	60	15	45

LuKT piti kurssiohjelmaa ansiokkaana. Päätettiin, että kurssi järjestetään Jämillä tulevana kesänä. Kurssi tulee toimimaan itsenäisesti siten, että ”harjoitusoppilaita” ei oteta, vaan kurssilaiset toimivat itse myös oppilaan roolissa. Päätettiin että vuoden vaihteen jälkeen aloittava uusi LuKT nimeää erityisen työryhmän valmistelemaan kurssin toteutusta yhdessä liiton keskustoimiston kanssa.

Hyppymestarien koulutukseen tai paremminkin sen yhtenäisen koulutuksen puuttumiseen oli kiinnitetty huomiota jo edellisen vuosikymmenen lopulta alkaen. Ohjelman saaminen tähän konkreettiseen vaiheeseen oli erityisesti hyppykoulutuksen turvallisuuden kannalta tärkeää. Asia myös tultiin tällä kerralla viemään maaliin.

Tärkeänä asiana, vaikkakaan ei hyppyturvallisuuteen vaikuttavana, vahvistettiin kirjeitse suoritettua äänestyksen tuloksena esitys Vuoden Laskuvarjourheilijaksi eli Neste Oy:n kiertopalkinnon saajaksi: **Antero Takkala**. Kokouspöytäkirjassa ei kerrota valinnan perusteita, mutta Takkalan menestys vuoden 1970 SM-kilpailuissa oli ylittämätön: henkilökohtainen tarkkuus 1.; taitohyppy 4.; yleismestaruus 1.; ja joukkuetarkkuus 1. Kolme kultamitalia ja yksi neljäs sija olivat varmasti riittävä meriitti. SIL:n syyskokouksessa palkintoja jaettaessa mainittiin perusteena myös hyvä PM-kisamenestys (joukkuetarkkuuden 3. sija).



Kokouksessa keskusteltiin ja käsiteltiin tavanomaiseen tapaan myös toistuvia rutiiniasioita, joita olivat muun muassa tulevan vuoden kilpailukalenteri, luokkasuoritusten hyväksyntä ja hyppymestarivaltutushakemusten puolto.

Päivätyössään Ilmavoimien Varikolla laskuvarjoasioita hoitava LuKT:n jäsen **Per-Olof Lindell** oli saanut valmiiksi Barometrilaukaisin KAP-3:n suomenkieliset käyttöohjeet, jotka tullaan ottamaan käyttöön Heikki Siirpään (”siviilissä” LjK:n hyppykoulutusosaston johtaja) tarkastuksen jälkeen. Tarkastuksen jälkeen SIL monistaa ne kerhojen käyttöön.

Lindell kertoi kokoukselle, että hän ei enää tulevana vuonna voi osallistua LuKT:n toimintaan, jolloin puheenjohtaja kiitti häntä ansiokkaasta työstä laskuvarjourheilun hyväksi.

Per-Olof Lindell palveli LuKT:n jäsenenä 1966–1970. Kuva: via Ilmailu

Puheenjohtaja Laurila kiitti myös LuKT:n jäseniä monivuotisesta yhteistoiminnasta ja toivotti LuKT:lle menestystä. Näiden toivotusten

jälkeen LuKT vielä katsoi diakuvia kuluneen vuoden MM-kilpailusta ja söi LuKT:n jäsenen **Keijo Koskisen**, siviilissä leipomoyrittäjänä Koriolla, valmistaman täytekakun.

Suomen Ilmailuliitto ry.: LuKT:n pöytäkirja 23.10.1970, LuKT 5/1970

Suomen Ilmailuliitto ry, Laskuvarjourheilun keskuustoimikunta: Hyppymestarit, Koulutussuunnitelma 20.10.1970

Suomen Ilmailuliitto ry.: LuKT:n pöytäkirja 27.11.1970, LuKT 6/1970

Kavo Laurila: 5.12.1970, Muistio – LuKT: Apuraha-anomus: PM, MM 1970

Tampereen Laskuvarjokerho ry 19.7.1970: SM-1970 kilpailutulokset

Uusi Suomi 5.8.1970

Suomen Ilmailuliiton syysparlamentti

Suomen Ilmailuliitto järjesti syysliittokokouksensa Tampereella 12.12.1970. Laskuvarjokerhojen osanotto näihin kokouksiin oli aiemmin ollut laimeahkoa. Nyt oli kuitenkin noin kolme viikkoa ennen SIL:n kokousta pidetty edellä kuvailtu Parachuting-Tribunaali, jonka keskeisin tarkoitus oli laskuvarjourheilijoiden vaikutuksen lisääminen SIL:n päätöksissä osallistumalla henkilöiden valintaan liiton kokouksessa.

Tribunaalissa sovitut toimenpiteet oli ennen tätä kokousta toteutettu: sovittu yhteyshenkilö keräsi valtakirjat ja **Kari Puhakka** oli lähettänyt kriittisen kirjeen ilmailuliitolle. Paikalle oli saatu asiallinen edustus laskuvarjokerhoista. Kokous saattoi alkaa.

Kokousta edelsi valmisteleva kokous, jossa käsiteltiin epävirallisesti kokousasioita ja keskusteltiin henkilöasioista. Tämän ”junttakokoukseksiin” kutsutun tilaisuuden tarkoitus oli nopeuttaa varsinaista kokousta ja vähentää äänestyksiä asioissa, joilla ei näyttänyt valmistelukokouksessa olevan kannatusta.

Valmistelevan kokouksen jälkeen päästiinkin itse asiaan. Kokousta johdattava SIL:n puheenjohtaja ilmoitti kokoukselle, Ilmailu-lehden mukaan, ”...sen valitettavan seikan, että Liiton nykyinen toiminnanjohtaja eversti **Tauno Meller** on ilmoittautunut aikovansa erota toimestaan kevään kuluessa...” Väiski Puhakan kirje oli ilmeisesti mennyt perille. Kirjettä ei löytynyt tätä historiaa varten, mutta värikkäästä ilmaisusta tunnettu Puhakka kertoi kirjeestä, ”...että taisihan siinä olla vähän nuoruuden intoa mukana...”

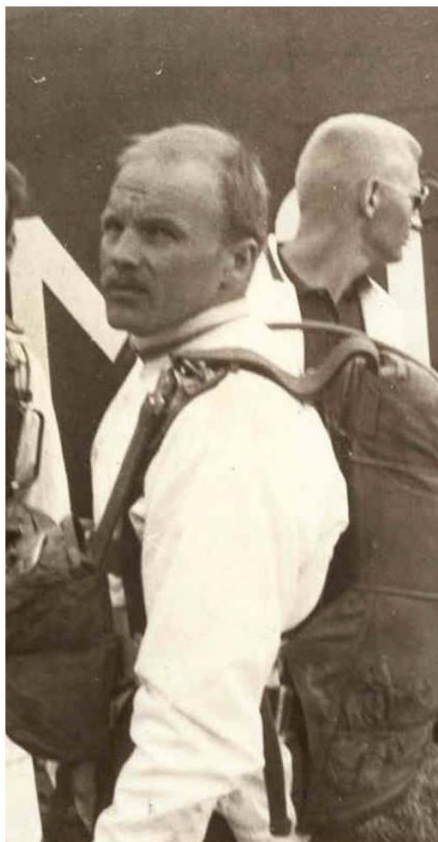
Liiton puheenjohtajaksi valittiin uudelleen Neste Oy:n patruuna, Suomen vaikutusvaltaisin teollisuuspamppu **Uolevi Raade**, joka oli ollut sodan aikana hävittäjälentäjänä. Keskuustoimikuntien puheenjohtajia valittaessa todettiin, että LuKT:n pitkäaikainen puheenjohtaja **Kavo Laurila** ei enää katsonut voivansa jatkaa tehtäväsä. Hänen tilalleen valittiin yksimielisesti maisteri **Jorma Mali**. Kavo kuitenkin valittiin Parachuting-Tribunaalissa esitetyn suunnitelman mukaisesti ilmailuliiton hallitukseen.

Suomen Laskuvarjokerhon kerhotiedotteessa 1/1971 (julkaistu helmikuun 1971 aikoihin) kerrottiin kokouksesta värikkäästi ja voitonriemuisesti. Tiedote alkaa ensin kertomuksella Helsingin Ilmailuyhdistys HILY:n ”valtauksesta”. SLK onnistui saamaan useita laskuvarjourheilijoita yhdistyksen johtokuntaan. Sen jälkeen tarina jatkuu SIL:n kokouksen tapahtumien esittelyllä:

”...Kahden viikon kuluttua oli vuorossa valtakunnallinen liitto SIL. SLK halusi Kavo Laurilan hallitukseen ja Jorma Malin puheenjohtajaksi Laskuvarjourheilun keskuustoimikuntaan (LuKT). Ensin käännytettiin muut laskuvarjokerhot, sitten taivutettiin vielä shokkitilassa oleva HILY:n johtokunta lupamaan yhdistyksen äänet ehdotuksen taakse.

*Kokouksessa juntattiin, käytettiin peukaloruuveja, kiinalaista vesikidutusta ja myytiin lehmää. Tuloksena yksimielinen päätös: Finnairin pääjohtaja **Gunnar Korhonen** ulos ja Kavo sisään. Uolevi Raade ei hyväksynyt päätöstä ja viivytteli lyödä nuijaa pöytään, mutta ymmärsi sentään olla enempiä ärsyttämättä. Ensi kokouksessa ovat erovuorossa mm. PYP:n [Pohjoismainen Yhdyspankki] pääjohtaja **Mika Toivola** [piti oikeasti olla **Mika Tiivola**] ja (isotalon) **Antti Aarnio-Wihuri**. Toivottavasti pojat ymmärtävät olla ahkeria, ettei taas tarvitse... ..kele...”*

Kokousselostus oli mahtipontinen. SLK varmaan teki hienon työn sovitun asian toteuttamiseksi, mutta tuskinpa muita laskuvarjokerhoja piti kokouksessa käännättää, koska asiasta oli jo melko edustavasti sovittu muutamaa viikkoa aikaisemmin pidetyssä Parachuting-Tribunaalissa.



Tässä kokouksessa liitto myös palkitsi vanhan tavan mukaan menestyneitä ilmailijoita. Laskuvarjoureilijoista palkittiin **Antero Takkala**. Palkinnon perusteina olivat hänen hyvä menestyksensä vuoden 1970 Suomenmestaruuskilpailussa (kolme kultamitalia ja yksi neljäs sija sekä menestys PM-kilpailujen joukkuetarkkuushypyissä).

Vuoden 1970 Laskuvarjoureilija Antero Takkala Grazin MM-kilpailuissa Itävallassa 1968. Taustalla SLK:n legendaarinen hyppypilotti Kauko "Kake" Kuokkanen. Kuva: via Irja Valta

Kokouksessa ei luonnollisestikaan vielä päästy käsiksi siihen laskuvarjokansalaisia Tribunaalissa puhuttaneeseen asiaan, liiton talousarvioon ja rahan jakoon eri harrastuslajien kesken. Tulevan vuoden budjetti oli jo valmisteltu ennen kokousta. Budjettiin vaikuttaminen on helpoimmin toteutettavissa budjettivalmistelujen yhteydessä ja siihen oli nyt onnistuttu valitsemaan kaksi "alan miestä".

Laskuvarjokansalaisten kannatti paneutua yhdistysdemokratiaan! Tuloksia saatiin heti: toiminnanjohtaja vaihtoon, uusi LuKT:n puheenjohtaja ja entinen puheenjohtaja hallitukseen. Kyllä kannatti aktivoitua!

Ilmailu 1/1971

Suomen Laskuvarjokerho: (päiväämätön) Kirje 1/71

Kari Puhakka 10.2.2020

Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomus vuodelta 1970

Paljonko on paljon? Laskuvarjohyppäjä Suomessa 1970

Laskuvarjohyppäjien määrä Suomessa jatkoi edelleen kasvuaan. 1970 harrastettiin laskuvarjourheilua 16 kerhossa, laskuvarjokerhoissa ja ilmailukerhojen laskuvarjoaostoissa. Tämän vuoden aikana tuli kolme uutta kerhoa mukaan laskuvarjotoimintaan.

Laskuvarjohyppäjä tehtiin koko maassa ennätyselliset 9.633 hyppyä (edellisenä vuonna 5.532). Hyppymäärien mukaan viisi aktiivisinta kerhoa olivat vuonna 1970:

Suomen Laskuvarjokerho (Helsinki)	1.906 hyppyä
Utin Laskuvarjokerho	1.336 "
Tampereen Laskuvarjokerho	1.215 "
Lahden Laskuvarjokerho	644 "
Varkauden Lentokerho	601 "

Laskuvarjohyppääjien luokkasuoritusten tarkastelu antaa käsityksen, minkä taseisia hyppääjiä Suomessa oli ja miten tilanne kehittyi. A-luokan hyppääjä oli oppilashyppääjä, jolla oli vähintään kymmenen hyppyä. B-luokan hyppääjällä oli jo pitempiä vapaapudotuksia. Hän oli itsenäinen hyppääjä. C-luokan hyppääjä oli jo kohtuullisen kokenut. Hän saattoi esimerkiksi suorittaa yöhyppyä tai saada hyppymestarin valtuutuksen. D-luokan hyppääjän piti olla suorittanut jo pitkiä vapaapudotuksia, viestikapulan vaihtoja vapaassa pudotuksessa, yöhyppyä ja vesihyppyä.

Hyppytutkinnot (luokat) Suomessa vuoden 1970:

Luokka	Määrä 1970	Määrä 1969	Kokonaismäärä Suomessa 31,12,1970
A	77	66	221
B	36	25	88
C	15	10	43
D	2	2	5

Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomus 1970
Ilmailu 4/1971

Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja vuodelta 1970

Suomessa oli vuoden 1970 loppuun mennessä suoritettu järjestäytyneen laskuvarjohyppytoiminnan piirissä (alkanut 1962) yhteensä 27.282 urheilulaskuvarjohyppyä. Tänä aikana sattui kolme kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta. Vuonna 1970 ei sattunut kuolemaan johtaneita laskuvarjo-onnettomuuksia.

Tunnuslukuja laskettuna FAI:n laskuvarjotoimikunnan CIP:n tilastointitavan mukaan:

<i>Hyppyjä Suomessa vv. 1962–1970</i>	<i>Onnettomuuksia Suomessa 1962–1970</i>	<i>Hyppymäärä / onnettomuus</i>	<i>Hyppääjämäärä / onnettomuus</i>
27.282	3	9.094	243

Technical & Safety Subcommittee, IPC: Safety Report 2012
Eero Kausalainen 17.2.2015

Seuraava tekstiosio: [1971-1972_tapahtumia\(2\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)