

## Tapahtumia 1971

### Ilmailu-lehteen vakituinen laskuvarjoavustaja

*"...ILMAILUn pitkäaikaiset sinnikkäät pyrkimykset saada tästä lehdestä todella kaikkien suomalaisten ilmailuharrastajien omakseen tuntema julkaisu astuivat pitkän askeleen eteenpäin tämän vuoden alusta, kun vihdoin löytyi mies, joka otti huolekseen unohdettujen laskuvarjoureilijoiden tarpeiden tyydyttämisen ILMAILUn palstoilla. Laskuvarjoureilu, joka meillä on uusin ja yksi nopeimmin kehittyvistä ilmailuharrastuksen muodoista, on tähän mennessä jäänyt kohtuuttoman vähälle huomiolle lehdessämme..."*

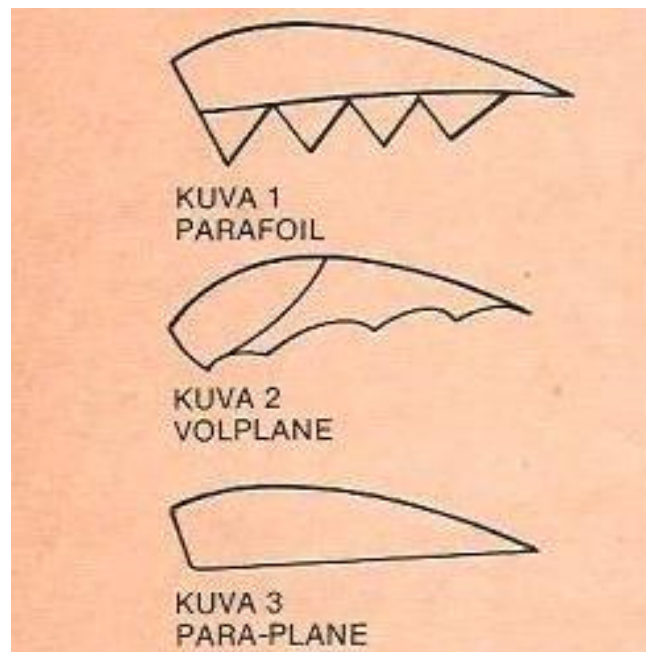
Ilmailu-lehti ilmoitti tammikuun 1971 numerossaan saaneensa lehdelle vakituisen laskuvarjoavustajan. Tehävään oli lupautunut helsinkiläinen SLK:n hyppääjä **Timo Mäkinen**. Hän aloitti uransa samaisessa Ilmailun numerossa käännösjutullaan "Tunnelivarjot tulevat", jossa esiteltiin myöhemmin muotonsa vuoksi patjavarjoiksi kutsuttuja lentolaitteita ensimmäistä kertaa suomalaisille lukijoille. Jutussa kerrottiin varjojen suoritusarvoista ja maaliinlaskun suorittamisesta lentokoneiden tapaan vastatuuleen entisten myötätuulitarkkuuslaskujen sijaan.

Artikkelissa todettiin, että *"...Paraglidershyppääjän tason on oltava korkea. Parisataa hyppyä PC:llä on ehkä sopiva minimiraja..."* Hyppyyhjeissa todettiin mm.: *"1. Ei koskaan enää myötätuulilaskuja; 2. Ei koskaan koukkulaskuja; 3. Älä koskaan tee äkillisiä ohjausliikkeitä lähellä maata..."*

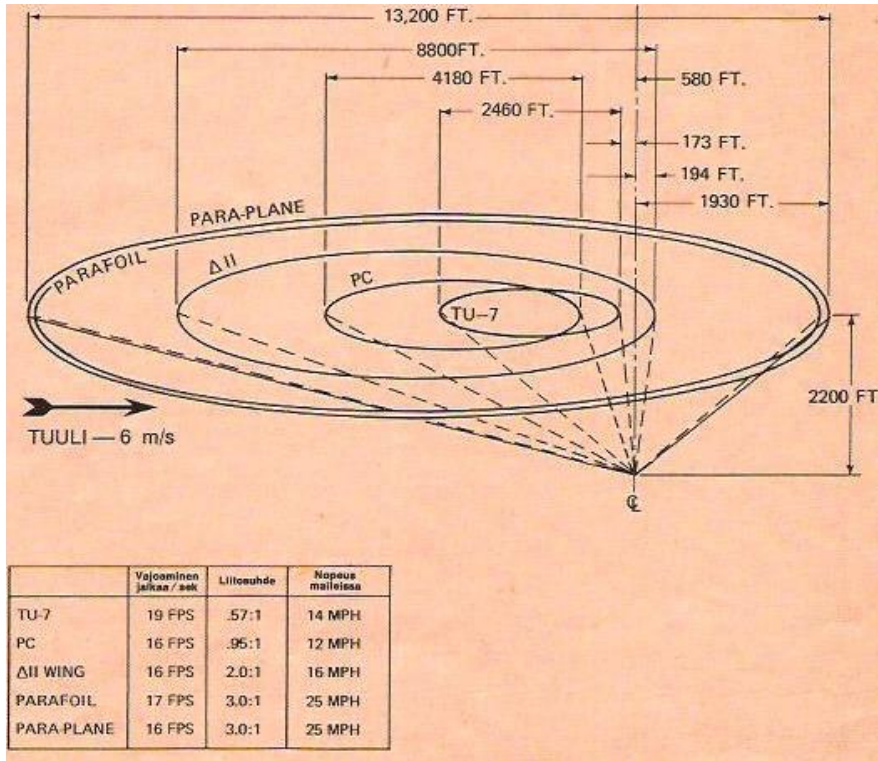
Artikkeli oli erinomaisen ajankohtainen, koska varjoja oli jo nähty maailmalla ja Suomeenkin oli jo tilattu kaksi ensimmäistä patjavarjoa. Ulkomaisissa laskuvarjolehdissä oli jo nähty kuvia – ne, joilla mahdollisuus siihen oli – patjavarjoista, mutta ei niistä oikein mitään tiedetty. Artikkeli oli enemmän kuin tarpeellinen, sillä näitä varjoja oli Suomessa jo tulevasta keväästä lähtien yhä enenevä määrä.

Tähän aikaan oli markkinoille tulossa kolme eri mallia: Pioneer-tehtaan valmistamat Parafoil ja Volplane sekä Parafiten Paraplane. Kirjoittaja kertoo, että Volplane oli vielä juttua kirjoitettaessa kehitysvaiheessa, mutta jo pari kuukautta artikkelin ilmestymisestä niitä oli Suomessa kaksi kappaletta. Siinä kirjoittaja kuitenkin taisi olla oikeassa, että varjo – ainakin niistä saaduista käyttökokemuksista päätellen – oli vielä kehitysvaiheessa.

Vuoden 1970 alussa tehokkaimmat varjot Suomessa olivat Para-Commandereja (PC) tai vastaavan tyyppisiä (esim. tšekki-PC eli PTCH-7, Crossbow, ym.) ja liitokyylytään PC:tä hieman parempi Delta II Parawing.

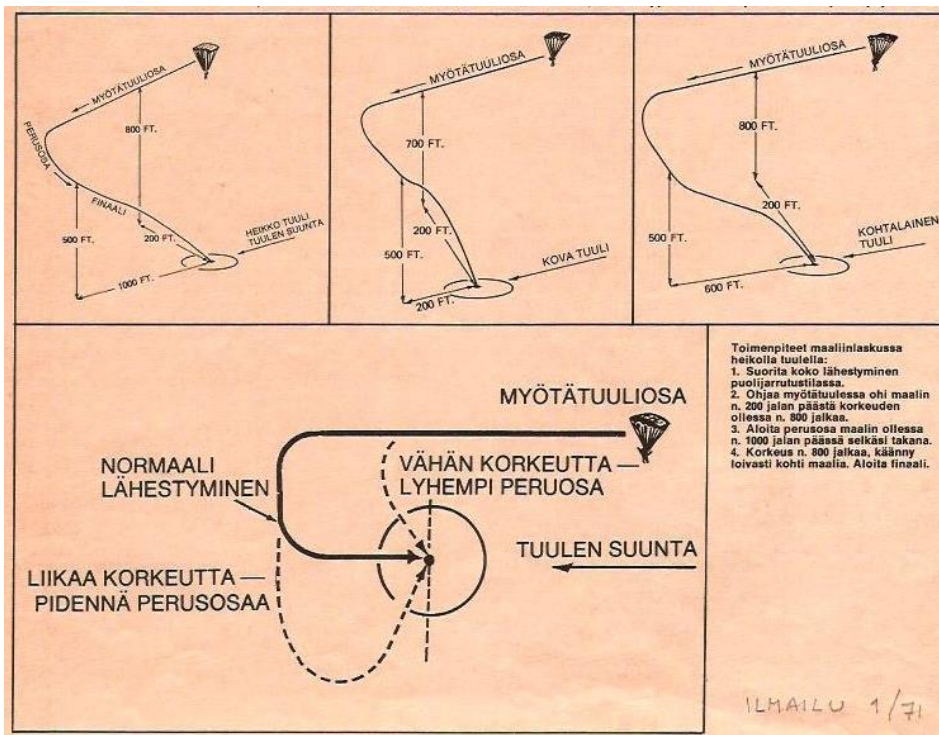


Artikkelissa myös esiteltiin uusien kupujen siipimäistä muotoa. Volplane tuli jäämään Suomessa jokseenkin tuntemattomaksi, mutta Para-Plane nähtiin jo melko pian muutamalla huippuhyppääjillä. Parafoilista puolestaan tuli klassikko, joka pienehköin modifikaatioin säilyi vuosikymmeniä samantyyppisenä parhaiden tarkkuushyppääjien käytössä.



Artikkelin kaavion avulla havainnollistettiin varjojen liitokykyä. Vertailussa on mukana alkeisvarjo TU, PC, Delta II ja kaksi patjavarjoa Para-Plane ja Parafoil. Tämä ja muut tämän artikkelin piirroksat Parachutist August 1970; Ram Air Parachutes by Ed Francis

PC-tyyppisillä varjoilla laskeuduttiin yleensä vastatuuleen, paitsi tarkkuushypyllä pehmustetulle maalialueelle, jolloin lasku tehtiin myötätuuleen. Patjavarjon liitonopeus oli liian suuri myötätuulilaskuun: siinä saattoivat laskutelineet olla vaarassa. PC:llä oli mahdollista jyrkentää liitokulmaa jarruttamalla ohjauspunoksista. Patjavarjoilla saatiin jarruttamalla suurempi muutos liukukulmaan. Suuresta liitonopeudesta huolimatta patjavarjolla oli mahdollista oikein ajoitetulla jarrutuksella hidastaa vaaka- ja pystynopeutta hetkellisesti niin, että laskeutuminen voi olla huomattavasti pehmeämpi, kuin millään pallokupuisella varjolla.



Artikkelissa korostettiin piirrosten avulla patjavarjon edellyttämää uudenlaista lähestymiskuviota.

Laskuvarjoaiheisten juttujen saaminen Ilmailu-lehteen oli ollut LuKT:n tavoitteissa jo jonkin aikaa. Mäkisestä tuli aktiivinen kirjoittaja, joka muutamien seuraavien vuosien aikana kirjoitti hyviä ja tärkeitä artikkeleita tietoa janoavien hyppurheilijoiden suurta tiedonälkää tyydyttämään. Mäkinen hyppäsi laskuvarjolla SLK:ssa Helsingissä. Hänestä tuli pian "toimittajauransa" aloittamisen jälkeen Helsingin Ilmailuyhdistyksen HILY:n toiminnanjohtaja.

Ilmailu 1/1971

Muistio Eero Kausalainen 9.2.2002/24.9.2018/28.1.2019: Juhani "Jussi" Hakkarainen – Ensimmäiset patjahyppy Suomessa  
Eero Kausalainen 12.2.2020

## Paholaisen troikka hyppää juhliinne...

Koko suomalaisen laskuvarjohistorian ajan – 1920-luvusta tähän päivään – ovat laskuvarjohyppyesitykset olleet mitä erilaisimpien tilaisuuksien kohokohtia tai vetonauloja. 1900-luvun alkupuolella laskuvarjoilla hypättiin lähes pelkästään, sotilas- ja pelastustarkoituksia lukuun ottamatta, erilaisia näytös- tai esittelyhyppyjä. Toiseen maailmansotaan saakka Suomessa näytöksissä hyppäsivät sotilaat tai puolustusvoimien palveluksessa olevat, paitsi tietenkin **Sirkka Kopra** vuonna 1934, useimmiten puolustusvoimien tai Suomen Ilmapuolustusliiton näytöksissä. Siviili Sirkka Koprakin hyppy tapahtui puolisolitaallisessa ilmapuolustusliiton näytöksessä, jossa hänen hyppynsä jälkeen esitettiin raivoisa taistelunäytös.

Siviilipuolelle näytöshyppääminen kotiutui varsinaisesti 1940- ja 1950-luvuilla ilmailukerhojen lentonäytöksissä ja erityisesti Suomen Ilmailuliiton lentonäytöskiertueilla. Niissä esiintyi melkoinen joukko hyppääjiä, jotka rahaa vastaan hyppäsivät lentonäytöksissä palkkiota vastaan. Näiden "Pilvien Huimapäiden" ja nykyisen urheiluhyppäämisen välillä ei ole suoraa yhteyttä. Näytöshyppääminen on kuitenkin taiteen laji, joka siirtyi myös laskuvarjourheiluun samalla hetkellä, kun se aloitettiin Suomessa 1960-luvulla.

Näytöshyppy ja niiden avulla kerhoille hankittava lisätulo on ollut kerhotoiminnassa mukana jo heti ensimmäisistä urheiluhypyistä 4.3.1962. Tämä olikin nykypäivän arvioiden mukaan mielenkiintoinen näytöshyppy, koska se oli samalla kertaa:


- ensin hypänneellä **Altti Heiskasella** ensimmäinen laskuvarjohyppy järjestäytyneessä laskuvarjourheilussa Suomessa
- hyppymestarina toimineelle **Kavo Laurilalle** ensimmäinen oppilaspudotus
- Kavo Laurilalle ensimmäinen itselaukaisuhyppy.

Hyvinhän se meni, mitä ne pojat puhui...!

1960-luvulla on tuon edellä kuvatun hyppyesityksen jälkeen vakiintunut tapa määrittää jonkinlaiset kokemusvaatimukset. Kun kokeneita hyppääjiä alkoi kerhoista löytyä, kerhot itse ymmärsivät lisätä kokemusvaatimuksia kerhojen nimissä näytöshyppyä hyppääviltä. Niitä vaati myös ilmailuviranomainen, koska ilmailuosastolta piti vielä 1970-luvullakin hakea lupa näytöshyppyyhin, tapauskohtaisesti.

Näytöshyppy olivat myös 1970-luvulla laskuvarjokerhoille vakiintunut tapa hankkia tuloja, mutta myös samalla mainostaa laskuvarjourheilua ja kurssimahdollisuuksia. Suomen Laskuvarjokerho kehitti omaa markkinointiaan ja siinä tarkoituksessa julkaisi 1970-luvun alkupuolella painetun värillisen esitteen näytöshypyistä, joita voisi tilata kerhosta. Muillakin kerhoilla oli noina vuosina jonkinlaisia esitteitä, joissa kerrottiin sekä urheilusta yleensä, mutta myös kurssitoiminnasta ja näytöksistä. SLK:n esite oli melkoisen hulpea ja ansaitsee tulla tässä historiassa esitellyksi.

Näytöshyppyä hypättiin tietenkin vanhaan tapaan osana lentonäytösten ohjelmaa. Sen lisäksi hypättiin – pääosan vuosikymmenestä PC-llä tai vastaavilla pyöreillä kuvuilla - melkein mihin vain: muikkufestivaaleille, vesihyppyä tanssilavoille, kiertävän sirkuksen esiintymispaikoille eri kaupungeissa, jalkapallo-otteluihin ja tavaratalojen joulutapahtumiin. Kerran eräs kerho vei perhejuhlaan kukkapuskan laskuvarjolla. Valitettavasti kukkavihkon ominaisuudet eivät soveltuneet laskuvarjohypyn kiihkeään aerodynamiikkaan, joten kukkien terä- ja muutkin lehdet varisivat taivaalle vapaassa pudotuksessa. Paljon sattui ja tapahtui...



**Omalla koneella**  
Suomen Laskuvarjokerholla on käytössä omat Cessna 195-koneet, joihin mahtuu yhteiskäyttöisesti neljä hyppääjää. "Paholaisen troikka" saapuu juhlittuun joko omalla koneella tai vuokratulla lentokoneella. Aivan niinkuin Te haluatte!

# PAHOLAISEN TROIKKA

**"PAHOLAISEN TROIKKA" hyppää juhlinne!**

Laskuvarjohypyistä on viime vuosina muodostunut monen juhlan ja yleisötilaisuuden jännittävä ja suosittu kohokohta. Suomen Laskuvarjokerhon jokavuotiseen ohjelmaan kuuluu mm. nelimehisen joukkueen hyppy HJK:n jalkapallosarjan avajaisotteluun Helsingin Olympiastadionille. Myös monet juhannusjuhlat eri puolilla Suomea ovat useana kesänä saaneet värikkään lisän suoraan valoisalta kesäyön taivaalta.

7.)

**Suuria tiloja ei tarvita!**

Tarkat, onnistuneet hyppy Olympiastadionin keskiympyrään, ennalla määrättyille laskeutumispaikoille Keimolan moottoristadionille, joko voilisiin Puistolaa VPK:n juhliin ja monille erilaisille tanssilavaille ovat todistaneet, etteivät laskuvarjohyppääjät tarvitse suurtakaan esteetöntä kenttää laskeutumispaikakseen. Myös jännittävät vesihyppy kuuluvat joukkueen ohjelmistoon!



**Hyppääjien kokemus takaa onnistuneen näytöksen**

Parhailta Suomen Laskuvarjokerhon hyppääjillä on takanaan jo yli 700 hypyn tuoma kokemus ja useita Suomen ja Pohjoismaiden mestaruuksia. Suuri hyppykokemus on varma taideidänkin näytöksenne onnistumisesta.

**Mitä näytös maksaa**

Mitään yleispätevää nyrkkisääntöä tai hinnastoa ei ole olemassa. Jokainen esitys on rakennettava vallitsevien olosuhteiden mukaan yksilöllisesti. Hinta riippuu neljästä eri tekijästä:

**missä hypätään  
montako hyppääjää näytökseen osallistuu  
kuinka korkealta hypätään  
mistä koneesta hypätään**

**Tehtävä juhlistanne suuri numero omalla paikkakunnallanne!**

"Paholaisen troikka" tekee joka kerta vahvaa ja näyttävää työtä. Taivaalla aukeavat värikkäät varjot ja hyppääjien käsissään pitämät eriväriset savupanakset tekevät koko esityksestä vaikuttavan, unohtumattoman elämyksen, joka päättyy tarkkaan, onnistuneeseen laskeutumiseen ennalla määrättylle laskeutumisalueelle.

Ottakaa jo tänään yhteys Suomen Laskuvarjokerhoon ja pyytäkää tarjous! Lähempiä tietoja antaa virka-aikana: Pentti Salminen puh. 64 87 11 tai Timo Mäkinen puh. 57 55 16. Neiti Sue Levin puh. 65 90 55.

Postiosoite: Suomen Laskuvarjokerho  
postilokero 10653, 00100 Helsinki

Suomen Laskuvarjokerhon näytöshyppyesite 1970-luvun alussa.

Ja näytöksiä hypättiin, mahdollisiin ja mahdottomiin paikkoihin. Joskus ei osuttu yleisön eteen, joskus taas meni nappiin. Alla olevassa kuvakavalkadissa esimerkkejä eri kerhojen näytöksistä, jotka ovat onnistuneet hyvin tai ainakin osittain (lue: yleisö on nähnyt hyppääjät läheltä tai melko läheltä).



*Utin Laskuvarjokerho suoritti näytöshypyn Pyhätunturille 23.6.1971. Kuvassa on Paavo Huusari. Maahanlaskualue ja -paikka olivat haastavia ja tuuli oli kova. Kaikki hyppääjät eivät päätyneet suunnitellulle laskupaikalle, vaan lähellä olevaan louhikkoon. Henkilövahinkoja ei sattunut ja bonuksena näytöshyppäryhmä tapasi hallitsevan Miss Suomen (Pirjo Laitila), jonka kanssa päästiin myös yhteiseen potrettiin. Kuva: Markku Laksio.*



Vaasan Laskuvarjokerhon Timo Nieminen toi pallon jalkapallo-otteluun Vaasan urheilukentälle 6.9.1970. Kuvassa hyppääjä Timo Nieminen ja avustajat Lauri Oksanen ja Matti Steenari, Kuva: Lauri Oksanen



Joskus hypättiin näytöshyppäjä myös lentonäytöksessä. Tämän näytöksen yksi kohokohta oli kahden naisen itselaukaisuhyppy samalla ylilennolla. Kuulostaa vaaralliselta! Näytöshyppääjät Tuula Koivistoinen (vasemmalla) ja Tarja Manninen Immolan lentonäytöksessä 23.7.1972. Kuva: Tarja Kausalainen



Ensiapua ilmasta. Suomen Laskuvarjokerhon Kari Puhakka hyppää sairaanhoitajaopiston pihalle Helsingin Tukholman kadulle 25.4.1971. Kuva: Kari Puhakka.

**Kari "Väiski" Puhakka** kertoi yllä olevasta kuvasta sähköpostissaan 10.2.2020:

*" [Cessna]172:lla räimästiin talojen välistä ja heitin koneen ovesta pelastuspakkauksen ulos, joka ihmeen kautta osui siihen mihin olin sen tarkoittanut. Pikkasen korkeutta lisää ja paketin perässä ulos koneesta. Tarkasti talojen välistä pudotetun paketin viereen hippy-PC:llä. Yleisö, jota oli aika paljon, antoivat aplodit, sai olla vähän aikaa "julkkiksena"."*

Tapahtumaan liittyvässä toisessa kuvassa Väiski Puhakka poseeraa yhdessä silloisten ylipoliisipäällikkö **Fjalar Jarvan** ja liikkuvan poliisin päällikön **Knud Aasin** kanssa.



Suomen Laskuvarjokerhon Lauri "Lake" Oksanen laskeutuu Helsingin kauppatorille Helsinki-päivänä 12.6.1975. Kuva: Lauri Oksanen.

Suomen Laskuvarjokerho ry:n esite (n. 1971): "Paholaisen troikka"  
 Kari Puhakka, sähköposti 10.2.2020  
 Eero Kausalainen 14.2.2020  
 Markku Laksio 23.2.2020

## Uusi luuta lakaisee paremmin? – uusi LuKT aloitti

Kuten edellä on kerrottu, Suomen Ilmailuliiton organisaatiossa oli kuohahdellut. Parachuting-Tribunaali ja muutama muu asia olivat johtaneet muutoksiin henkilöasioissa. Muuttuiko mikään asioiden hoidossa, jäi nähtäväksi. Uusi luuta alkoi lakaista vuoden 1971 ensimmäisessä kokouksessa 5.2.1971.

**Kavo Laurila** jätti LuKT:n puheenjohtajuuden, mutta hän jatkoi liiton hallituksen jäsenenä laskuvarjoväestön suunnitelman mukaisesti. Kavon tilalle LuKT:n puheenjohtajaksi tuli ennakkosuunnitelman mukaisesti **Jorma "Lipi" Mali**, joka näin suoritti paluun LuKT:n riveihin erottuaan siitä edellisestä kesänä heinäkuussa 1970 edustusjoukkueen valinnasta käynnistyneen kiistan jälkeen.

LuKT:n kokoonpano ei suuresti muuttunut. Rivistä oli poistunut Kavon lisäksi LuKT:ssa teknistä laskuvarjo-asiatuntemusta edustanut **Per-Olof Lindell**, joka tosin vaikutti vielä siviilienkin laskuvarjoasioissa taustalla, koska ainoa pelastuslaskuvarjojen huolto- ja tarkastuspaikka oli hänen työpaikkansa Ilmavoimien Varikko.

Uuden LuKT:n kokoonpano oli seuraava:

Puheenjohtaja:	Jorma Mali	Helsinki	
Jäsenet:	<b>Risto Ahonen</b>	Lahti	
	<b>Lars Bäckström</b>	Pori	uusi jäsen
	<b>Rauno Härkönen</b>	Imatra	
	<b>Markku Koivula</b>	Kuopio	
	<b>Seppo Kokkonen</b>	Turku	uusi jäsen
	<b>Keijo Koskinen</b>	Koria	
	<b>Hannu Kuparinen</b>	Oulu	uusi jäsen
	<b>Timo Nieminen</b>	Vaasa	
	<b>Paavo Seiro</b>	Helsinki/Ilmailuosasto	
	<b>Heikki Siropää</b>	Kouvola (LjK)	
	<b>Harri Toivonen</b>	Tampere	
Sihtteri:	<b>Jaakko Kaskia</b>	SIL	

Kokouksen avauksen jälkeen puheenjohtaja Mali kertoi LuKT:n pelisäännöistä. Keskustoimikunta toimii valtakunnallisesti yhteisen harrastuksen hyväksi. Kerhojen omat etukysymykset pitäisi jättää LuKT:n ulkopuolelle. Mali myös kertasi LuKT:n aseman neuvoa antavana, ei päättävänä elimenä.

Viimeksi mainittu lausuma oli viittaus ilmailuliiton sääntöihin, jossa keskustoimikuntien asema ja päätösvalta määritettiin. Tosiasiassa, kuten olemme jo tämän historiatarinan aikaisemmissa vaiheissa lukeneet, LuKT teki *de facto* päätöksiä, joihin kukaan ei puuttunut niin kauan, kuin ne liittyivät laskuvarjokoulutukseen ja tekniikkaan tai vaikkapa kilpailujoukkueiden valintoihin. Lähes kaikki LuKT:n päätökset toteutettiin sellaisenaan ilman, että mitään lausuntoa olisi lähetetty mihinkään, puhumattakaan, että esimerkiksi liiton hallitus olisi erikseen vahvistanut kaikkien keskustoimikuntain päätökset jollain menettelyllä. Myös tämän kokouksen pöytäkirjassa käytettiin tämän pykälän jälkeen estottomasti termiä "*päätös*".

Niin kauan, kuin päätökset tehtiin kunkin toimialan toimintasuunnitelman ja talousarvion puitteissa, kukaan ei puuttunut keskustoimikuntien esityksiin – tai siis tosiasiassa päätöksiin.

Ensimmäinen vuoden 1971 LuKT:n varsinaisista asioista oli SIL:n hanke "Nuorison Ilmailupäivä". Ideana oli, että ilmailukerhot järjestäisivät samaan aikaan eri puolella Suomea Nuorison Ilmailupäivänä ilmailutilaisuuksia, joihin kutsuttaisiin yleisöä, ja joissa esiteltäisiin ilmailua nuorison harrastusmahdollisuutena. LuKT piti ajatusta hyvänä ja toivoi laskuvarjokerhojen osallistuvan tilaisuuksiin ja tuoda harrastusta esille.

FAI:n laskuvarjokomitean CIP:n kokous pidettiin muutaman viikon päästä tästä LuKT:n kokouksessa, jossa Suomen edustaja on Kavo Laurila. Eräs kokouksen asioista on Kanadan tekemä MM-kilpailujen pistelasku-



järjestelmän yksinkertaistaminen siten, että yleismestaruus laskettaisiin eri osalajien sijalukujen perusteella. Kokousedustajaa ohjeistettiin kannattamaan kanadalaisten ehdotusta.

LuKT päätti jatkaa Jämin alkeiskurssien pitoa, mikäli riittävä määrä oppilaita löytyy. Kurssin ajankohdaksi suunniteltiin heinäkuun loppua. Heti sen jälkeen alkaisi valtakunnan ensimmäinen keskitetty, Suomen Ilmailuliiton järjestämä hyppymestarikurssi elokuun alussa 1971. LuKT oli aiemmin jo hyväksynyt Heikki Siiröpään laatiman yleissuunnitelman. Koska kurssia varten tarvittiin sekä yksityiskohtainen ohjelma että muita järjestelyjä, LuKT nimesi työryhmän Heikki Siiröpää, Keijo Koskinen, Harri Toivonen ja Jaakko Kaskia. Työryhmältä odotetaan ehdotuksia seuraavaan LuKT:n kokoukseen. Päädyttiin edelleen pitää kiinni siitä vaihtoehdosta, että hyppymestarikurssilaiset itse toimisivat myös oppilaan tehtävissä, eikä erityisiä ”harjoitusoppilaita” tarvita.

Tulevan kesän SM-kilpailuista tehtiin päätöksiä. Kilpailut järjestetään Porissa heinäkuun puolivälin aikoihin 1971, kisaisäntänä Satakunnan Laskuvarjourheilijat. LuKT:n porilaisjäsen Bäckström nimettiin valmistelemaan kilpailun säännöt siten, että niissä tullaan huomioon lähestyvän CIP:n kokouksen mahdollisesti päättämät muutokset pistelaskusysteemiin sekä huolehtimaan kilpailukutsu Ilmailu-lehden huhtikuun numeroon.

PM-kilpailuista piti olla tietoa, mutta ei ollut. Ruotsin olisi pitänyt olla järjestäjänä, mutta mitään ei ole kuulunut sieltä suunnalta. SIL:n budjetissa oli kuitenkin varattu rahaa kilpailijoille peräti 3.000, - markkaa ja lisäksi yksi 50 % ja seitsemän 100 % vapaalippua, kaikki vapaa II lippuja, niin sanottuja stand-by lippuja, joita käytettäessä ei voi varata paikkaa. Liput voitaisiin käyttää Helsingistä sopivalle ruotsalaiselle kentälle, jonne Finnair lentää. Karsintakilpailuiksi LuKT nimesi Malmin kevätkisat (29. – 31.5.1971), SM-kilpailut ja mahdollisesti SLK:n Nummelassa järjestämät taitohyppykilpailut (6. – 13.6.1971). Nummelan osalta LuKT:n päätös oli vasta alustava, lopullinen päätös tehdään myöhemmin.

Kilpailukalenteriasiana todettiin, että Kuopiossa tullaan jälleen järjestämään perinteiset kevätkilpailut 20. – 21.3.1971.

LuKT:n asialistalla oli myös informaation tuottaminen kentälle. Tiedonvälitys ei ollut toiminut riittävän tehokkaasti. Tilanteen arveltiin paranevan, ”...koska Ilmailuun on kiinnitetty laskuvarjoavustajaksi **Timo Mäkinen** niminen hyppääjä. LuKT päätti, että Mäkinen laatii Ilmailun sisäisivuille LuKT:n toimintaa koskevia tiedotuksia sihteerin toimittaman aineiston (pöytäkirjat, ym.) perusteella.

Laskuvarjoväki oli ollut kovin tyytymätön SIL:n sisäiseen rahanjakoon eri harrastealueiden välillä. LuKT tutkistelin asiaa LuKT:n puheenjohtajan esityksen ja liiton hallituksen pöytäkirjojen avulla. Tässä vaiheessa ei enää ollut huomauttamista.



LuKT arveli, että tämä PC Mk II olisi vähemmän sopiva urheilukäyttöön, kuin PC Mk I. Historiahepun (kuvassa) mielestä kupu oli loistava urheiluväline vaatimattomalle tai keskinkertaiselle tarkkuushyppääjälle. Kuva: Eero Kausalainen

Pöytäkirjan pykälään 13 oli kirjattu, että ”Suomessa saatujen kokemusten perusteella on todettu, että Para Commander MK II on vähemmän sopiva urheilukäyttöön, kuin MK I. Todettiin, että varjoja voidaan Suomessa modifioida, mutta tällöin ei enää tehdas vastaa mitään. Laskuvarjojääkärikoulun korjaamo ei suostu tekemään modifikaatioita kapasiteettivaikkeuksien takia. LjK voi tehdä vain välttämättömimmät huollot, ja korjaukset ja tarkastukset.” Tätä kohtaa kirjoittaessaan Historiaheppu kohotteli kulmakarvojaan. Pöytäkirjasta ei ilmene mistä nuo ”vähemmän sopivat” kokemukset on saatu. Utissa PC Mk II varjoja ostettiin vuonna 1969 yhteisostona ainakin neljä, ehkä viisi samanlaista. Historiahepulle kertyi 500+ hyppyä kuvulla ilman minkäänlaisia ”vähemmän sopivia” kokemuksia. Niillä kolmella tai neljällä muulla uttilaisella oli kullakin ainakin saman verran hyppyjä ilman, että kukaan julisti kansallista hätätilaa.

Voi olla, että Mk II ei ollut ihan yhtä herkkä ohjaukseltaan, kuin PC:n muut mallit. Empiirisen aineiston perusteella voisi väittää, että oli se ihan sopiva urheilukäyttöön. Jotkut olisivat kuitenkin halunneet parantaa tarkkuusominaisuuksia pienillä modifikaatioilla, joka lienee ollut alkusyy pöytäkirjamerkinnälle.

Suomen Ilmailuliitto ry.: LuKT:n pöytäkirja 5.2.1971, LuKT 1/1971  
Eero Kausalainen 15.2.2020

## ”Ilmailuissa” laskuvarjojuttujen suma

Edellä on jo kerrottu, että nyt tulee laskuvarjojuttuja Ilmailuun, kun on saatu oma alan mies toimittajaksi. Juttuja alkoikin kertyä, mutta ei pelkästään siksi, että tehtävään on lupautunut **Timo Mäkinen** (ei tiettävästi sukua esihistoriallisena aikana rallimaailmassa vaikuttaneelle Timo Mäkiselle). Myös muut laskuvarjosanataiturit intoutuivat toimiin. Helmikuun 1971 Ilmailu-lehdessä oli peräti kaksi artikkelia laskuvarjourheilusta. Molempien kirjoittaja löytyi Helsingistä.

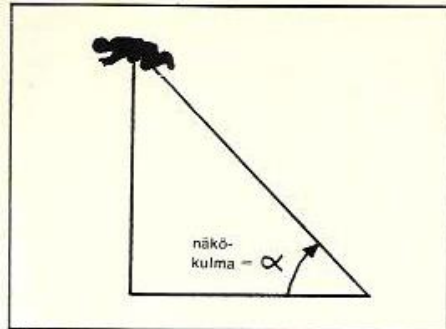
**Kari Vaahtera** kirjoitti artikkelin ”*Taitohypystä ja sen arvosteluvaikkeudesta*”. Arvostelu oli erittäin perinpohjainen ja valotti teknisesti ja matemaattisesti asiaa, havainnollistettuna piirroksin, kaavioin ja taulukoin. Taitohyppy koostui tuohon aikaan kolmesta erilaisesta, käännöksistä ja takavolteista koostuvaa liikesarjaa, jonka arvostelukohteina ovat suoritukseen käytetty aika sekunteina ja suorituksen puhtaus, joka vaikutti kokonaistuloksena ilmoitettavaan aikaan.

Sarjat olivat:

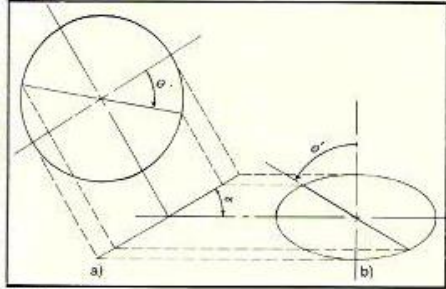
1. sarja:	vasen käännös	360°
	oikea käännös	360°
	takavoltti	360°
	vasen käännös	360°
	oikea käännös	360°
	takavoltti	360°
2. sarja	ensimmäinen ja voltin jälkeinen käännös oikealla, muuten samanlainen sarja	
3. sarja	Ns. sekasarja, alkaa käännöksellä vasemmalle, mutta ensimmäisen voltin jälkeinen käännös suoritetaan oikealle	

Taitohyppysarjan arvioinnin keskeisiä haasteita olivat artikkelin mukaan esimerkiksi:

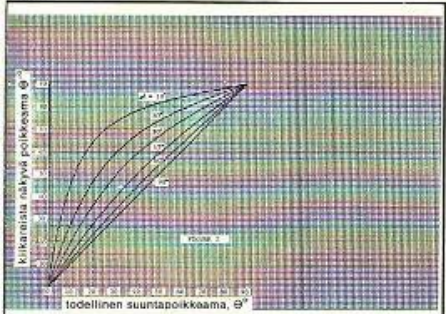
- Suuri katseluetäisyys, uloshyppy 2.000 metrin korkeudessa, suorituksen alkaessa korkeus n. 1500 – 1600 m
- Katseluvälineenä normaalisti jalustalla oleva kiikari, suoritus voidaan katsoa vain kerran
- Hyppääjä liikkuu vapaan putoamisen aikana noin 450 m kohti tuomaria, tarkkailukulma muuttuu koko ajan
- Hyppääjän ihannesuorituksen alkavat ja päättyvät vaakatason, käännökset pitäisi suorittaa mahdollisimman lähellä vaakatasoa. Liian suuret poikkeamat (vajaa tai ylimenevä käännös, kallistuma käännöksessä tai voltissa) aiheuttavat suoritusvirheen, josta hyppääjä saa sakkoa
- Suorituksen pitäisi alkaa ja päättyä hyppääjän vartalo ja pää kohti tuomareita



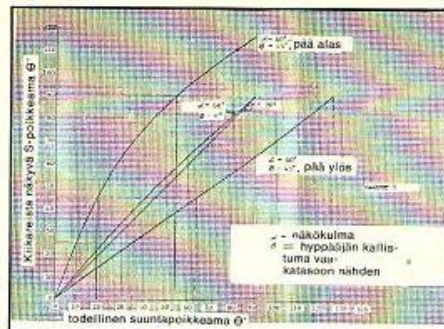
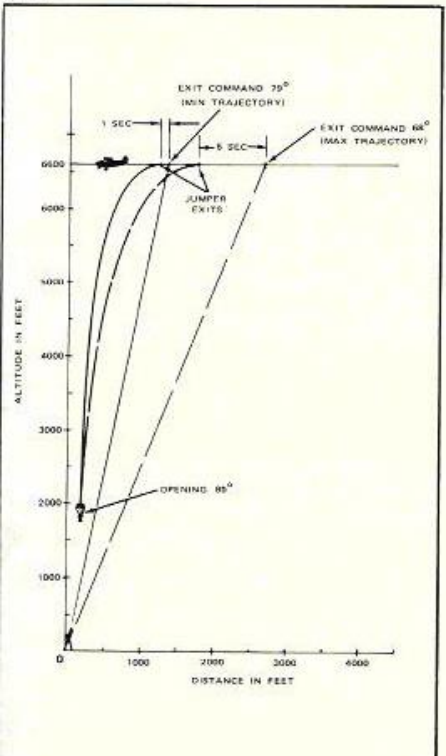
Kuva 1



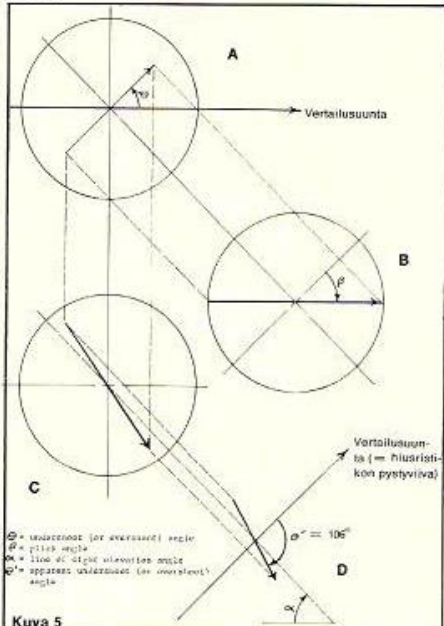
Kuva 2



Kuva 3

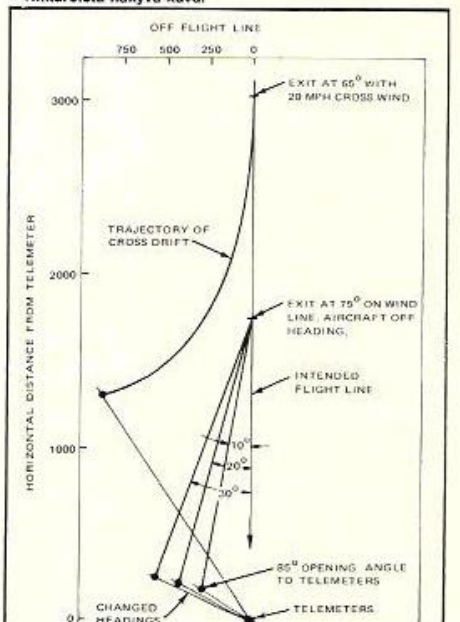


Kuva 4



Kuva 5

A Näkymä kohtisuoraan hyppään alapuolelta (tai päältä). Kallistuskulma ei tässä erotu selvästi.  
 B Näkymä kohtisuorasti kallistumatasoa ( $\theta$ :n verran vertailulinjasta kääntynyt pystytaso) vastaan hyppään vierestä. Hyppääjä on kallistunut pääalaspäin  $45^\circ = \beta$ .  
 C Sivunäkymä kohtisuoraan ja vierestä vertailulinjaa vastaan hyppään korkeudelta. Kallistuskulma näyttää tässä todellista suuremmalta.  
 D Kiikareista näkyvä kuva.



Malliksi osa artikkeliin liittyneistä kaavioista. Niistä ja artikkelista voisi päätellä, että asianmukainen arvostelu on oikeastaan melko mahdollonta, koska muuttujia on niin paljon. Kuva: via Ilmailu 2/1971

Artikkelissa kuvatuista arvosteluvaikeuksista huolimatta taitohyppyjä arvosteltiin Suomessa vielä kymmenen vuotta kiikarein, kertakatseluna. Se meni vähän kuin jalkapallossa: tuomari näkee mitä näkee, mutta se on laki – tai oli ennen videokatselun lisäämistä tuomarien keinovalikoimaan.

Samassa Ilmailun numerossa hyppymestari **Eero ”Kustu” Ylinen** antoi jokaiselle hyppäjälle tarpeellista perustietoa artikkelissaan *”Streamerin heitto”*. Vuonna 1971 kerhoilla ei ollut hienoja opetusmonisteita tai yhtenäistä opetusaineistoa. Siksi tämä kokeneen hyppymestarin kirjoitus tuli varmasti tarpeeseen. Artikkelissa kerrottiin kaikki oleellinen ja annettiin myös niksejä poikkeaviin tilanteisiin. Artikkelin alaotsikoita olivat alkuvalmistelut, heitto, hyppypaikan määrittäminen, lentokoneen ohjaaminen, uloshyppy ja [virheellisen uloshyppypaikan] korjaukset.

LuKT:n kokouksissaan esittämä toive laskuvarjojutuista Ilmailu-lehdessä toteutui ainakin lyhyellä tähtämellä erinomaisesti, sillä artikkeleita oli myös seuraavissa lehdissä. Timo Mäkinenkin pääsi vauhtiin. Tammikuu numerossa oli ollut jo ensimmäinen juttu, joka esitteli uusia ”tunnelivarjoja”, tunnettu myös käyttöön vakiintuneella nimellä patjavarjo tai joissakin piireissä lyhyenä ajanjaksona nimellä ”laatikkolaskuvarjo”.

Ilmailun maaliskuun 1971 numerossa julkaistiin Mäkisen käännösjuttu *”USA:n laskuvarjo-onnettomuudet 1969”*. Artikkelin lienee alkuaan julkaistu USA:n laskuvarjoliiton USPA:n (United States Parachute Association) julkaisemassa Parachutist-lehdessä nimellä *”1969 Parachuting Fatality Study”*. Alkuperäinen kirjoittaja on laskuvarjoalan tunnustettu tietokirjailija **Dan Poynter**.

Kirjoitus antoi merkittävää tietoa USA:n onnettomuuksista. Suomen laskuvarjourheilulle kirjoituksella oli merkitystä siksi, että myös Suomessa on tapahtunut joitakin onnettomuuksia ja vaaratilanteita samoista tai samankaltaisista syistä. Ja myös siksi, että vaikka joitakin onnettomuustyyppisiä ei ollut sattunut Suomessa, ne olisivat voineet olla mahdollisia myös meillä. Tämäntyyppisiä artikkeleita ei Suomessa ollut ennen nähty, mutta tultiin näkemään tulevaisuudessa. Aluksi ne olivat tämän kaltaisia käännösartikkeleita USA:n onnettomuuksista, mutta myöhemmin – kun resursseja ja tekijöitä alkoi löytyä - tehtiin vastaavia, vuosittain toistuvia kirjoituksia Suomessa sattuneista vaaratilanteista. USA:ssa sattui 37 kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuonna 1969. Suomessa vastaavia onnettomuuksia sattui harvemmin, kuin kerran vuodessa, siksi oli hyvä asia, että saatoimme tilastoida ja analysoida vaaratilanteita onnettomuuksien sijasta.



Suojaputken kahvan irtoaminen on aiheuttanut myös Suomessa yhden kuolintapauksen. Kaksi amerikkalaista hyppäjää ei käyttänyt varavarjoaan tarpeeksi nopeasti.



32 ei vetänyt ajoissa.



Pääkuvun irroitusta ei suositella hyppäjille, joilla on vähemmän kuin 75 itseakaisuhyppyä.

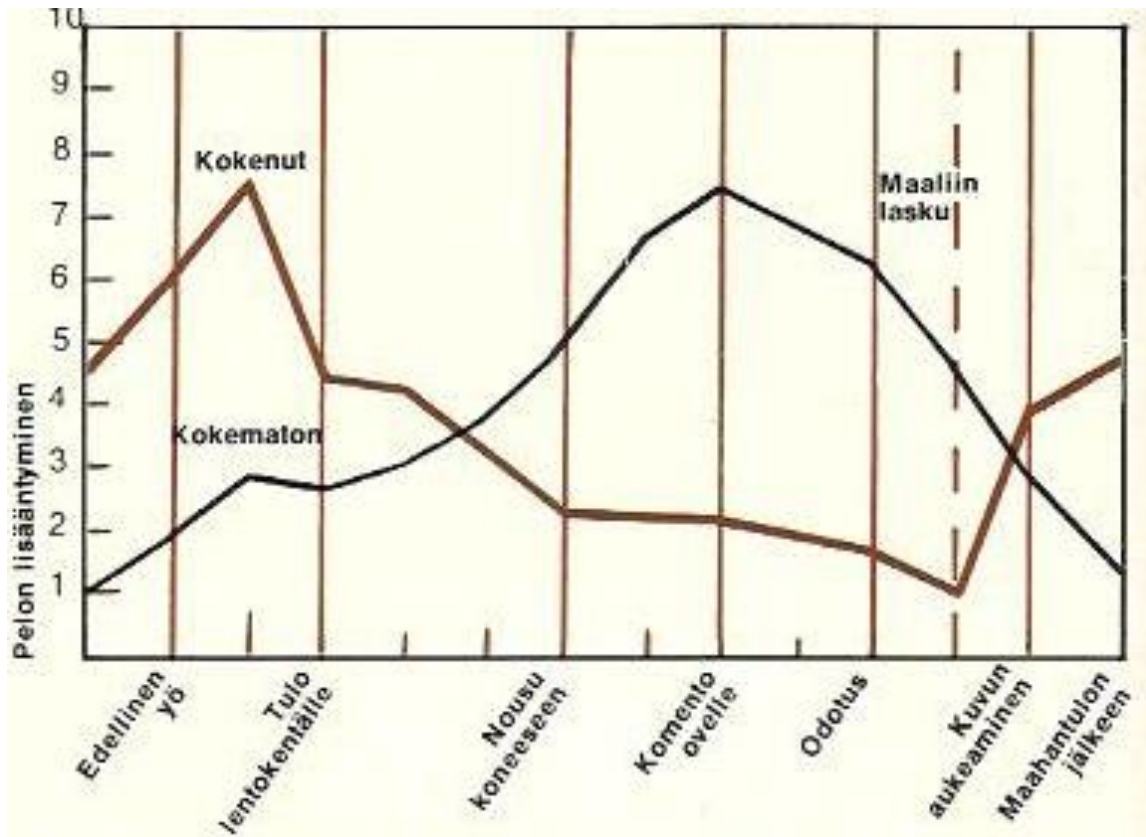
Oheinen Suomessa otettu kuvasarja havainnollisti USA:n onnettomuusanalyysin kytkentää myös Suomalaiseen laskuvarjourheiluun. Kuva: Erkki Näätänen via Ilmailu

Mäkisen kolmas artikkeli julkaistiin Ilmailun huhtikuun 1971 numerossa. Tällä kerralla aiheena oli *”Laskuvarjohyppäjän pelko”*. Jutun pohjana oli Parachutist lehden tammikuun 1970 numerossa julkaistu **Walter D. Fenzin** ja **Seymour Epsteinin** artikkeli. Artikkelissa kerrottiin psykologisista menetelmistä, joita käyttäen oli *”...pyrityt mittaamaan pelon määrää sekä ennen hyppyä että niitten jälkeen, pelon vaikutusta suoritukseen, kaikkia pelon ilmenemismuotoja sekä kokeneitten ja alkeishyppäjien välillä ilmenneitä eroja”*. Hyppäämisen psykologiasta ei ennen tätä ollut Suomessa julkaistu aineistoa, joten tämä artikkeli tuli varmaan tarpeeseen.

Artikkelin taustana olleissa tutkimuksissa yritettiin ensin määrätä pelon käsite. Se ei ollut täysin yksinkertaista, koska hyppääjät saattoivat kieltää pelkäävänsä, mutta myöntää jännittävänsä.

Artikkelista ja sen taustana olleista tutkimuksista voi saada jonkinlaisen kuvan jutun väliotsikoista:

- Ensimmäinen koe – pelon määrittäminen
- Toinen koe – hyppääjä puolustautuu
- Kolmas koe – kokeneet hyppääjät pelkäävät enemmän
- Neljäs koe – kokeneet pelkäävät aikaisemmin
- Viides koe – hyppyä edeltävän pelon vahvistaminen



Ilmailun artikkelin kuvateksti: *KUN HE PELKÄÄVÄT*. Käyrät esittävät kokemattoman ja kokeneen hyppääjän pelkojen kehittymistä ennen hyppyä ja sen aikana. Piirroksesta selviää vain pelkojen erilaisuus, ei pelkojen määrä. Kuva: via Ilmailu

Kuten 1970-luvun alussa olevassa ”Kirjoittajan huomautuksia” osiossa kerrotaan, tässä ja muissa historiajutuissa esitellyt Ilmailu-lehden artikkelit on digitoitu ja ne löytyvät pääosin Senior Skydivers ry:n nettisivuilta.

Ilmailu 2/1971  
 Ilmailu 3/1971  
 Ilmailu 4/1971

## Pariisin taivaan alla

FAI:n laskuvarjokomitean CIP: vuosikokous, Plenary Meeting, pidettiin FAI:n hienossa pääkonttorissa, Pariisin 16. kaupunginosassa (6, rue Galilee), heti siinä Riemukaaren ja Seinen puolivälissä Eiffel-tornin suuntaan. Kokousaika oli 2. - 3.3.1971, kukoistavan Pariisin kevään korvalla. Suomen edustajana oli paikalla LuKT:n päätöksen mukaisesti sen edellinen puheenjohtaja **Kavo Laurila**. Hänen kokousraportistaan Ilmailulehdessä voi päätellä, että tässä tilaisuudessa ei keksitty pyörää uudelleen eikä tehty muitakaan suuria keksintöjä. Vanhoja asioita jatkojalostettiin ja vietiin eteenpäin rutiiniasioita. Kavon kanssa Pariisin humuun oli saapunut 22 muun maan ilmailuliittojen edustajat. Kokousasiat ovat jo tätä kirjoitettaessa hieman vanhentuneet, mutta niitä voi ehkä kerrata, koska se antaa yleiskäsityksen siitä, mitä kansainvälisessä laskuvarjourheilussa oli meneillään vuonna 1971.

Yksi kokousaihe oli laskuvarjohypyjen maailmanennätykset. Niitä oli paljon – liikaa. Niiden määräksi todettiin 160 kappaletta. Vähentää pitäisi – asetettiin siis komitea tutkimaan asiaa. Tavoitteena olisi supistaa ennätysten määrä noin 25 ennätykseen. Päälinjoiksi määritettiin: naiset ja miehet, yö ja päivä. Yksi uusi ennätysluokka saattoi olla suomalaisittain kiinnostava: tarkkuushypyissä ennätykseksi tulee perättäisten nollanollien määrä ja sen lisäksi seuraavan hypyn senttimäärä.

Kokouksessa käsiteltiin myös yksi uusi Maailmanennätys, joka saattoi olla enne tulevasta: Amerikassa on viimeisin saavutus 20 henkeä samassa tähdessä vapaan pudotuksen aikana. Kavon kommentti: *”Tungosta taivaalla”*.

Kokouksen vakioaiheisiin kuuluivat MM-kilpailut, menneet ja tulevat. Jugoslavian MM-kilpailuissa oli ongelmia liian vähäinen tuomarimäärä, oli yksitoista, sopivana olisi pidetty kuuttatoista. Tulevan MM-72 kilpailun järjestäjää ei kokouksessa löydetty. Esitettiin vaihtoehtona jopa jättää kilpailut väliin ja mennä suoraan vuoden 1974 kisoihin. Päätettiin kuitenkin jatkaa ponnisteluja. Kokouksessa Unkari ja USA ilmoittivat ottavansa isännöintimahdollisuuden pohdittavakseen. Lopullinen päätös oli määrä tehdä seuraavassa CIP:n kokouksessa.

Tulevien MM-kilpailujen lajisortimenttiakin mietiskeltiin: pitäisikö olla jotain uusia lajeja, vai tyydyttäisiinkö nykyisiin (henkilökohtainen ja joukkuetarkkuus, taitohyppy, yleismestaruus). Päätettiin, että uusia lajeja ei vielä seuraaviin kilpailuihin oteta, mutta sitä seuraaviin kyllä. Kavon sanoin: *”...Läheisin uusi kilpailulajimahdollisuus on viestihyppy, jolloin värikkäitä kapuloita vaihtuu vapaan pudotuksen aikana kädestä käteen ja vilkkaasti sittenkin...”* Tätä kirjoitettaessa meillä on jo parempaa tietoa vuoden 1971 tulevaisuuden visioiden toteutumisesta.

MM-kilpailuihin liittyen CIP keskusteli tuomareiden minimivaatimuksista. Sellaisia ei ollut olemassa, mutta laitettiin komitea tutkimaan asiaa ja valmistelemaan ehdotuksen asiasta. Suomea tämä keskustelunaihe sivusi. Seuraavaan CIP:n kokoukseen mennessä jäsenmailta pyydettiin ehdotuksia kansainvälisiksi tuomareiksi. Kavo arveli artikkelissaan, että Suomesta voisi löytyä kotimaisen tuomaristomme peruskiviksi **Ralf ”Affe” Norra** ja **Heikki ”Hemuli” Side** (olivat toimineet tehtävissä omissa mestaruuskilpailuissa). Ennen seuraavaa MM-kilpailua tultaneen järjestämään tuomariseminaari, kunhan saadaan valmisteltua koulutusohjelma.

Pohdittiin vakavasti myös taitohypyllä käytettävää tuomarivälineistöä. Tähän mennessä lajia on arvosteltu jalustalla olevien kiikareiden avulla – kuten tässä tarinassa on jo aiemmin kerrottu. Kavo kuvaa asian käsitteilyä kokousraportissaan:

*”Uusin tekninen parannus alalla on videolaitteiston käyttöönotto, joka tosin tarvitsee tuekseen nimenomaan hyvän tuomarin. Ranskalaiset olivat nauhoittaneet edellisten kisojen hyppyjä ja todenneet jälkikäteen paljon turhia rangaistuspisteitä ja vääriä sormien läpi katsomisia. Taloudellisena ratkaisuna video on aika uhka: ranskalaiset laitteet maksanevat yli mk 60.000, - ja jotkut halvimmat muualla mk 10 - 15.000, - eli kunhan olisi niitä kunnon kiikareita edes ensin...”*

Suomessa käytettiin puolustusvoimilta vuokrattuja kiikareita SM-kilpailuissa, mutta niitä ei ollut yleensä joka-päiväisessä käytössä, paitsi jostain syystä Utissa...

Ilmailu 4/1971

## Ensimmäiset patjahypy Suomessa

Uuden vuosikymmenen, 1970-luvun alkaessa Suomeenkin oli jo hiipinyt tietoja uusista, aikaisempaan verrattuna täysin lyömättömillä ominaisuuksilla varustetuista siipivarjoista. Suomessa herättiin tähän kupuvallankumoukseen ensimmäisenä Helsingissä. SLK:n hyppääjät **Riitta Rodolfi** ja **Juhani ”Jussi” Hakkarainen** tilasivat loppuvuodesta 1970 Yhdysvalloista molemmille omat Pioneer -laskuvarjotehtaan (sama, joka valmisti PC-kupuja) valmistamat Volplane tyyppiset patjavarjat. Laskuvarjokaluston kirjavuutta kuvaa SLK:n päiväämättömässä jäsenkirjeessä vuoden 1971 alkupuolella esitetty luettelo kerhon jäsenten tilaamista laskuvarjoista: 3 kpl PC Mk I, 3 kpl Crossbow, 4 kpl TU-7 (pyöreäkupuinen) ja 2 kpl Volplane (patjavarjo).



*The Pioneer "Volplane" is a high-glide parachute design of the Pioneer Parachute Co., Manchester, Connecticut, U.S.A. Ensimmäiset hyyt patjavarjoilla Suomessa tehtiin tämän tyyppisillä varjoilla. Niistä kahdesta ei kuitenkaan ole olemassa valokuvia. Kuva: <https://www.quora.com/What-does-a-parachute-landing-feel-like-Could-even-a-safe-landing-damage-your-body>*

Ensimmäinen patjahyppy Suomessa tehtiin Malmin lentoasemalla 8.3.1971. Historiaheppu haastatteli **Riitta Feodoroff'ia** (os. **Rodolfi**, sittemmin **Koivuvaara**) puhelimesta 27. ja 28.1.2019. Riitta kertoi tapauksesta seuraavaa:

*"Muistelen, että ostimme varjot 1970 lopulla, jonka jälkeen ne lähetettiin Laskuvarjojääkärikouluun tarkastettavaksi. Arvelen, että ne olisi siellä myös koehypätty". [Historiaheppu kertoi Riitalle, että ei ole tiedossa, että LJK olisi koskaan koehypännyt tarkastettavanaan olevia siviilien varjoja, joten ei ole luultavaa, että niin olisi tehty tässäkään tapauksessa], "Ensimmäinen hyppyni tapahtui Malmilla 8.3.1971 päivällä, ei il-tahämärissä, kuten Jussi Hakkarainen oli kertonut [historiahepulle aikaisemmin]. Pakkasta oli yli 20 astetta. Hyppy tapahtui SLK:n hyppykoneesta "Sierra Echosta" [Cessna 195 OH-CSE] 1500 metrin korkeudesta.*

*Minulla on varma muistikuva, että Jussi hyppäsi ennen ja näin, että hänen varjonsa ei toiminut. Oma varjoni pamahti auki kerralla ja rajusti. Hydraulihidastin ilmeisesti hajosi, jossa yhteydessä sen kiinnikkeet vaurioituivat. Varjoni kupuun tuli vaurioita, mutta varjo oli kuitenkin täysin ohjattavissa. Laskeutuminen sujui hyvin.*

*Minulla ei ole varjosta yhtään valokuvaa."*

Jussi Hakkarainen oli aikaisemmin noin vuoden 2002 aikoihin kertonut Historiahepulle, että "...Rodolfin varjo avautui jotenkin, mutta siihen tuli jotain repeytymiä (ei selvinnyt, tulivatko avauksessa vai maahantulon yhteydessä). Hyppyn jälkeen varjot palautettiin maahantuojuille, koska ne katsottiin kelvottomiksi hyppytoimintaan." Nykyhyppääjä voi tutustua Volplaneen ja sen kelvottomaksi moitittuun hidastimeen Youtubessa, löytyy hakusanalla "Volplane".

Tämä lyhyt, mutta nopea laskuvarjokokeilu ohitti valtakunnallisen laskuvarjojohtokunta LuKT:n lähes jälkiä jättämättä. Hyppy tehtiin maaliskuun alkupuolella ja varjotkin varmaan palautettiin melko pian. Vielä toukokuun kokouksessaan 14.5.1971 LuKT oli pöytäkirjan mukaan epä tietoinen asiasta: "Pyydytyistä Volplane -kokemuksista todettiin vain, että niitä ei vielä ole..."

Kuka oli ensimmäinen patjahyppääjä Suomessa? Hyvä kysymys, mutta siihen ei löydy täyttä varmuutta. Hakkarainen kertoi puhelinkeskustelussa parikymmentä vuotta sitten, että Rodolfi hyppäsi ensin. Rodolfi taas kertoi noin vuosi sitten, että Hakkarainen hyppäsi ensin. Kumpi oli ensin, sillä ei kuitenkaan liene maailmanjärjestyksen kannalta kovin suurta merkitystä.

Todennäköisesti ensimmäinen hyppääjä, joka otti patjavarjon vakituisen käyttöön, edellä kuvattujen hyppäjien jälkeen, oli todennäköisesti **Antero Takkala**, oletettavasti vuoden 1971 aikana. Hänen varjonsa oli käytettävissä olevien tietojen perusteella Para-Flite tehtaan valmistama Para-Plane.

<https://www.quora.com/What-does-a-parachute-landing-feel-like-Could-even-a-safe-landing-damage-your-body>

Muistio Eero Kausalainen 9.2.2002/24.9.2018/28.1.2019: Jouko Juhani "Jussi" Hakkarainen – Ensimmäiset patjahypyt Suomessa Riitta Feodoroff 27. ja 28.1.2019

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 14.5.1971, LuKT 4/1971

## KAP-3 varolaukaisimet Suomessa

Tämän kirjoituksen 1960-luvun osiossa jo esiteltiin tšekkiläisvalmisteinen varolaukaisin KAP-3 ja sen venäläinen, täysin identtinen kloonin PPK-U. 1960-luvulla laitetta ei vielä käytetty oppilastoiminnassa. Varolaukaisin oli pakollinen viranomaisen hyväksymien SIL:n laatimien varomääräysten mukaan joillakin erityishyppyillä, kuten esimerkiksi korkeilla hypyillä yli 6.000 metrin korkeudesta, joten sellaiset olivat mukana ainakin **Harri Toivosen** ennätyshypyllä 7.910 metristä syyskuussa 1967 sekä myös **Tuomo Aaltosen** hypyllä 9.190 metristä maaliskuussa vuonna 1968. Muutoin laitteiden käyttö jäi tällä vuosikymmenellä vähäiseksi.

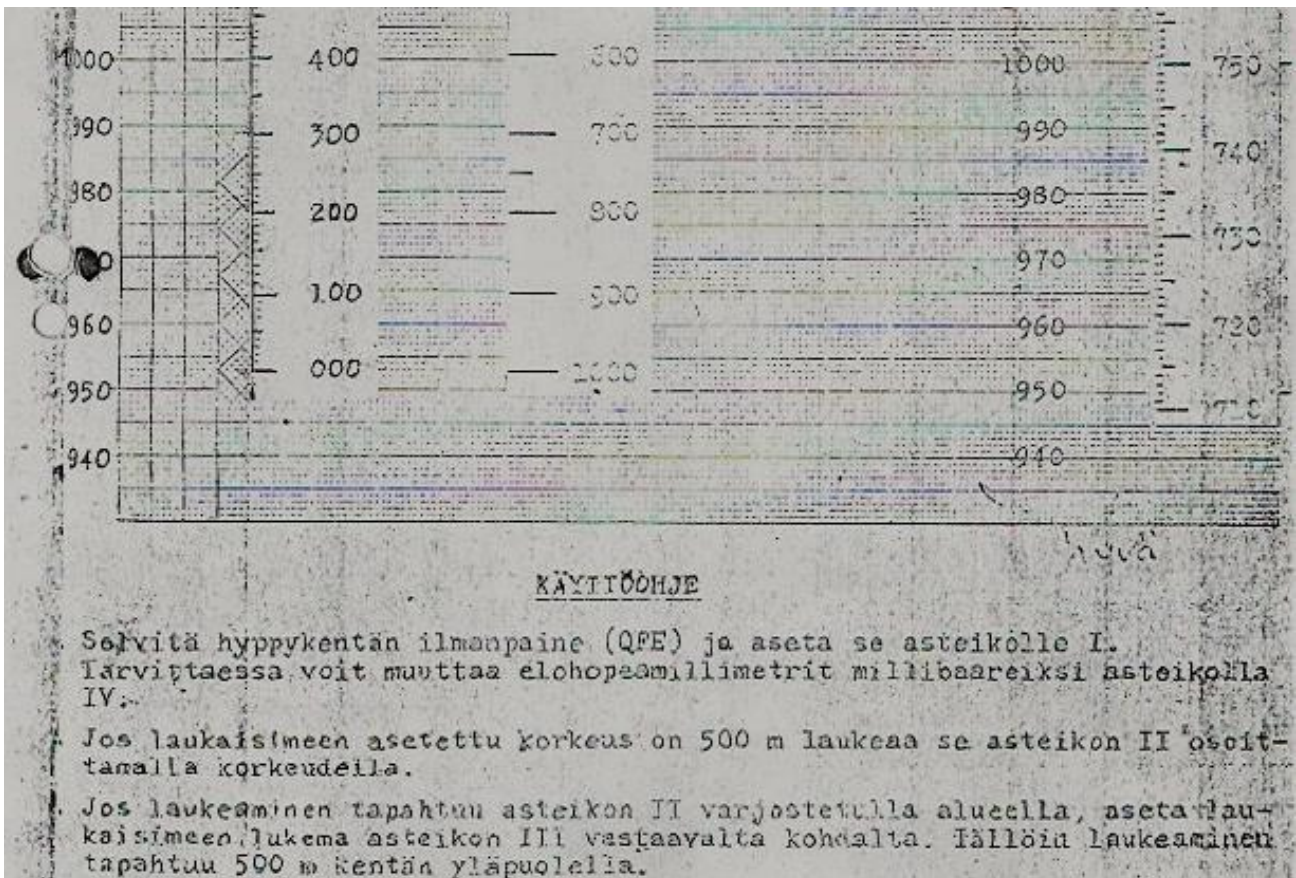
LuKT:n ja kerhojen piirissä arveltiin, että oppilashyppyillä ensimmäisillä itselaukaisuhyppyillä olisi tarvetta laukaisimelle, joka varmistaisi päävarjon repun avautumisen. Näillä hypyillä käytettiin enimmäkseen päävarjoina sukkaan pakattuja ohjattavia pallokupuja, kuten esimerkiksi amerikkalaisia TU tai LL (Double-L) kupuja, jotka oli pakattu USA:n armeijan ylijäämäreppuun. Varjon reppu lienee alkuaan suunniteltu pelastusvarjolle, jossa



ei ole hidastussukkaa, jota käytettäessä pakkaustilavuus on hieman suurempi. Tästä johtuen reppu saattoi joskus olla melko tiukka, jolloin erityisesti heiveroisemmat hyppääjät eivät aina onnistuneet laukaisemaan varjoa. Tai jos onnistuivat tai onnistuivat vasta uudella yrityksellä, uloshyppyasento saattoi tämän voimistelun vuoksi hajota. Siitä seuraava laskuvarjon laukaisu epätoivottavassa asennossa selällään tai kyljellään, saattoi myötävaikuttaa vajaatoiminnan syntyyn – aiheuttaa vaaratilanteen.

Laukaisin voitiin ominaisuuksiensa vuoksi asentaa urheiluhyppytoiminnassa käytännössä vain päävarjoon. Laukaisimessa oli kellokoneisto ja barometrikoneisto. Korkeusennätushypyillä laite asetettiin toimintakuntoon siten, että siinä hyödynnetään molempia koneistoja. Näillä hypyillä oli laitteen barometriosaan asetettu haluttu laukaisukorkeus, jota varten piti tietää maassa vallitseva ilmanpaine. Korkeusasetus edellytti millimetripaperille laadittujen taulukoiden käyttöä. Laukaisukorkeus oli mahdollistaa asettaa välille 500 – 4.000 metriä merenpinnan yläpuolelle.

Koneesta lähdettäessä hyppääjä poisti viritetyn laitteen varmistuksen. Laitteen barometriosasto käynnisti kellokoneiston 100 metriä halutun laukaisukorkeuden yläpuolella, jolloin kellokoneisto käynnistyi, toimi 0,8 – 1,2 sekuntia. Tämän jälkeen laite veti voimakkaan jousen avulla laskuvarjon oman laukaisuvaijerin avulla laskuvarjon repun auki.



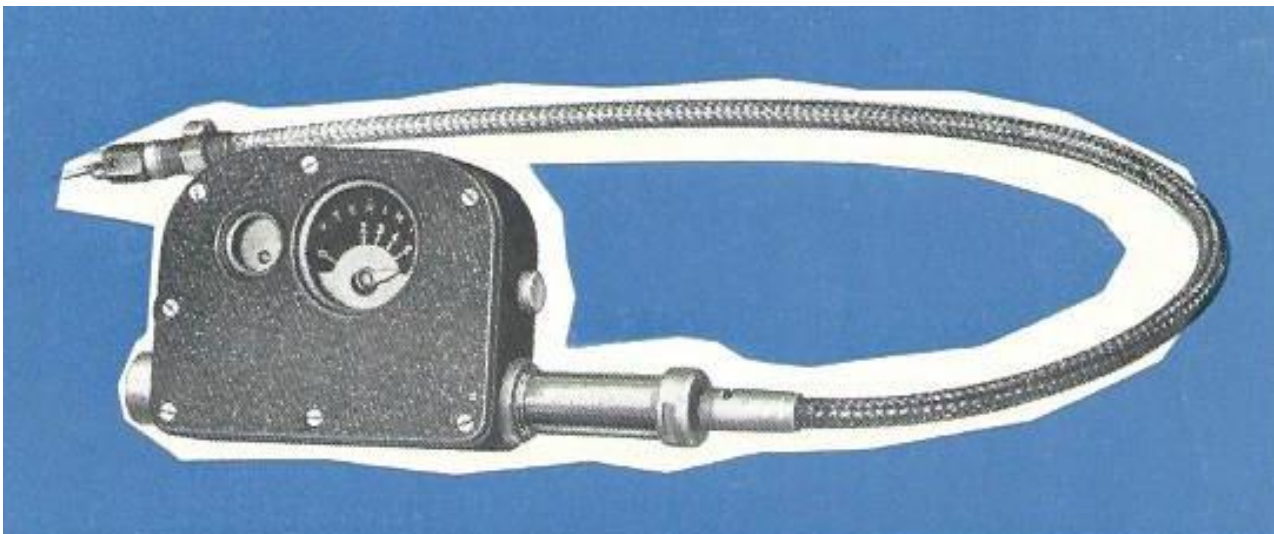
*Kuvassa on osa toista käyttöohjeen taulukoista osoittamassa, että hankalaa on.*

Ensimmäisillä itselaukaisuhypyillä, jolloin vapaapudotus oli varsin lyhyt, käytettiin ainoastaan kellokoneistoa. Se tapahtui niin, että säädettiin barometrilaukaisin laukeamaan huomattavasti hyppykorkeutta suuremmassa korkeudessa. Kun hyppääjä lähti koneesta, vedettiin laukaisimeen kuuluvan ohuen laukaisuhinnan avulla varmistussokka pois, jolloin kellokoneisto käynnistyi. Kellokoneiston avulla laite voitiin säätää laukeamaan 2 – 5 sekunnin kuluttua varmistussokan poistamisesta. Ensimmäisillä itselaukaisuilla laite säädettiin laukeamaan viiden sekunnin kuluttua, mikä oli riittävä. Laite laukesi jokaisella hypyillä aina, kun varmistussokka oli poistettu. Siksi sitä ei käytännössä ollut mahdollista asentaa varavarjoon. Molemmissa käyttövaihtoehdoissa laitteeseen piti korjata vallitseva ilmanpaineasetus.

Laitetta varten oli laskuvarjon repussa olevan laukaisuvaijerin suoja-putken alle laitettava kovikelevy, joka ulottui laukaisuvaijerin ylimmän kartion alle. Laukaisimen oman suoja-putken pää kiinnitetään repussa olevan laukaisuvaijerin suoja-putken viereen asennettuun kiinnikkeeseen. Viritetyn laukaisimen oma vaijeri vedetään ulos ja kiinnitetään metallilenkillä laskuvarjon laukaisuvaijerin ylimmän sokan ”kainaloon”. Kun laukaisin laukeaa, sen vaijeri vetää varjon oman laukaisuvaijerin kaikki sokat ulos kartioista, jolloin reppu avautuu ja jou- siapuvarjo pääsee (useimmiten) sinkoamaan avaruuteen ja ilmavirteen.

Kuulostiko monimutkaiselta? Niin pitikin, koska se oli monimutkaista. Ensin oli oltava tarpeellisin asen- nusosin varustettu laskuvarjon reppu, sitten piti olla laite, joka oli tarkastettava sadan käyttökerran välein Ilmavoimien Varikolla. Laite oli viritettävä ennen jokaista hyppyä vetämällä laukaisuvaijeri noin seitsemän senttiä ulospäin. Laukaisin kiinnitettiin päävarjon repun läppään hyppääjän selkäpuolelle. Laitteita joskus katosi hypyllä, jos sitä ei ollut kiinnitetty kunnolla.

SIL julkaisi laukaisimen käyttöohjeen vuoden 1971 alkupuolella. Ohje oli tuttu puolustusvoimissa, joten LuKT:n jäsenenä vuoden 1970 loppuun saakka palvellut **Per-Olof Lindell** laati siviilikäyttöön ohjeiston, jonka sitten, myös puolustusvoimissa palveleva LjK:n **Heikki Siropää** tarkasti ennen käyttöönottoa.



*KAP-3 laukaisimen koneisto, kello ja barometri, ovat mustan murikan sisällä. Laitteen oma laukaisuvaijeri kulkee suoja-putken sisällä. Vaijerin päässä on käsin kierrettävän mutterin avulla kiinnitettävä metallinen kiinnitysrenkas, joka näkyy kuvassa vaijerin loppupäässä.. Laskuvarjon reppua suljettaessa pujotetaan laukaisuvaijerin ylin sokka kiinnitysrenkaasta läpi. Kuvan laukaisin ei ole vireessä, koska sen laukaisuvaijeri on kokonaisuudessaan suoja-putken sisällä.*

Vaikka LuKT sai lopulta valmiiksi laukaisimien käyttöohjeen vasta keväällä 1971, oli ensimmäiset vaatimuk- set niiden käytöstä esitetty jo SIL:n 20.5.1967 hyväksymissä laskuvarjohyppyjä koskevissa varomääräyksis- sä, jotka saivat virallisen statuksen Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmoitusastion hyväksytytä ne 2.6.1967. Varomääräysten mukaan ”...Yli 6000 m:n korkeudelta hypättäessä on hyppääjällä [happilaittei- den lisäksi] oltava varjoon kytketty painelaukaisija”. Tästä eteenpäin oli laukaisimilla jo virallinen status, vaikka niiden huolloista tai käytöstä ei muuten ollut ohjeistoa valmistajan ohjetta lukuun ottamatta.

1.8.1971 astui voimaan ilmoitusastion julkaisema Laskuvarjotiedotus 1/71. Siinä laajennettiin vaatimuksia automaattilaukaisimen käytöstä, tarkalleen SIL:n 23.12.1968 tekemän esityksen mukaisesti. Korkeilla hypyil- lä yli 6.000 metrin korkeudessa edellytettiin entisen käytännön mukaan laukaisinta. Määräyksen mukaan hyppääjä ei saanut 1970-luvulla käyttää tekosiipiä tai leveälle ulottuvia vaatteita – mekkohypyistä ei ollut kuultu vielä näillä vuosikymmenillä. Niiden sijaan kokeneet hyppääjät ”...voivat kuitenkin käyttää pienehköjä kolmikulmaisia kangaskaistoja hyppypuvun hihojen ja vartalo-osan tai lahkeitten väliin putoamisnopeuden pienentämiseksi ja liitokulman parantamiseksi”. Tällaisia käytettäessä on hyppääjällä oltava varjoon kiinnitet- ty painelaukaisin tai vastaava automaattilaukaisin.

Määräyksessä tuli uusi laukaisinvaatimus, joka koski *ensimmäisiä itseaukaisuhyppyjä*. Hyppääjän oli käytet- tävä laukaisinta itseaukaisuhypyillä, joiden vapaapudotus oli 0 – 5 sekuntia, ellei hän ollut jo aiemmin suorit- tanut vähintään 15 sekunnin vapaapudotushyppyä.

Uudessa määräyksessä oli myös laskuvarjohyppäjän lupakirjaa koskeva määräyskohta niin sanotusta *spiraalitestistä*. Tätä vaatimusta ei ollut vielä SIL:n kirjeessä ilmailuosastolle joulukuussa 1968. Testissä hyppäjän piti samalla hypyllä tehdä 5 sekunnissa vähintään 6 käännöstä oikealla, pysäyttää ja tehdä 5 sekunnissa samanlaiset käännökset vasemmalle ja lopuksi pysäyttää suoritus. Suorituksen kokonaiskesto sai olla enintään 11 sekuntia. Määräyskohdan laatija oli ilmeisesti arvellut, että homma saattaa karata käsistä ja mennä ihan hulvattomaksi ja hallitsemattomaksi pyörähtelyksi, koska tämän hyppysuorituksen aikana oli jälleen painelaukaisin tai vastaava automaattilaukaisin pakollinen. Spiraalitestiin palaamme vielä myöhemmin tässä kirjoituksessa...

Painelaukaisin tai vastaava automaattilaukaisin? Suomessa oli käytössä ainoastaan KAP-3 laukaisimia, mutta jo läntisen veden takana Ruåtsissa oli 1970-luvulla amerikkalaisia laukaisimia. Siksi haluttiin jättää laukaisimen määrittely väljäksi.

Tätä kirjoitettaessa ei ole onnistuttu selvittämään, missä kerhossa ja milloin ensimmäiset laukaisimet otettiin Suomessa käyttöön oppilastoiminnassa. Niitä on varmaan täytynyt olla joitakin kappaleita jo elokuun 1971 aikoihin, jolloin määräys tuli voimaan - luultavasti jo aikaisemmin. KAP-3 laukaisimia hankittiin jonkin verran itäeurooppalaisilta edustusjoukkueilta, joilla laukaisimia harmillisesti "katosi" kisamatkoilla ulkomaille. Koska laukaisimien mukana ei useinkaan "kadonnut" käsikirjaa, tuli SIL:n 1971 julkaistu ohje suureen tarpeeseen.



*Kuvassa päävarjon läppään asennettuja KAP-3 laukaisimia. Kuvissa näkyvä vaalea hihna vetää uloshypyn aikana laukaisimen varmistussokan ulos. Vasemmanpuoleisen kuvan mannekiini on pitkäaikainen LuKT:n jäsen Heikki Siiröpää. Kuva: Seura 16/1971.*

Laukaisimet olivat itämaisestä alkuperästään huolimatta teknisesti täysin soivia pelejä, mutta niiden käyttö oli kovin rajoitettua. Saatiin odottaa vielä kymmenkunta vuotta ennen länsimaisten, teknisesti edistyneiden laukaisimien laskeutumista suomalaisiin laskuvarjokerhoihin.

Suomen Ilmailuliitto ry, 2.6.1967: Laskuvarjohyppyjen varomääräykset

Suomen Ilmailuliitto ry, kirje Ilmailuosastolle 23.12.1968: Automaattilaukaisimen käyttöön ottaminen

Suomen Ilmailuliitto ry, 1971: KAP-3 laskuvarjon barometrilaukaisimen ohjeet

Liikenneministeriön ilmailuosasto, Lentokelpoisuustiedote LT 1/71, 23.6.1971: Laskuvarjotiedote No. 1/71: Laskuvarjohypyt

Eero Kausalainen 18.2.2020

## SLK tilytti jäseniään – oli juotu ja oltu tuhmia

Edellisillä vuosikymmenillä tapahtui aina silloin tällöin, että hyppyrheilijat intoutuivat kosteissa merkeissä kohtuuttomuuksiin. Ranskan opintomatkoilla ja kilpailumatkoilla sattui ja tapahtui siinä määrin, että opintomatkalta saatettiin palata kesken kaiken ”maitojunassa” tai kilpailumatkojen aikana pelastettiin lajitovereita putkasta tai tehtiin selvityksiä ilmailuliiton hallitukselle.

Vielä 1970-luvullakaan hyppyväki ei vielä ollut täysin sisäsiisti. Suomen Laskuvarjokerhon johtokunta teki kokouksessaan 21.2.1971 kerhon sääntöjen 4 §:n perusteella tiukkoja päätöksiä: kaksi kerhon jäsentä erotettiin kerhon jäsenyydestä sopimattoman käytöksen vuoksi vähintään vuodeksi ja määräsi kolme kerhon jäsentä hyppykieltoon 31.4.1971 saakka, samasta syystä.

Rangaistukset johtuivat samantapaisista syistä, mutta syntiset teot oli tehty erilaisissa tilanteissa – siksi eritasoiset sanktiot. Osa erheistä tapahtui laskuvarjokerhon ja Helsingin ilmailuyhdistyksen omassa piirissä, jolloin vahinkoa arveltiin aiheutetun ainoastaan kerhon ja yhdistyksen suhteille. Erotetuiksi tulleet olivat kerhotiedotteen mukaan valinneet törmäilyjensä tapahtumapaikaksi ilmailuopiston pihan juuri silloin, kun paikalle oli kerääntynyt parisataa henkilöä ilmailupiirien ulkopuolista väkeä moottorikelkkakilpailun palkintojenjakkoon. Paikalla oli muun muassa parikymmentä lehtimiestä.

Samaisessa SLK:n johtokunnan kokouksessa hyväksyttiin kerhon hyppymestareitten esityksestä kuusikohmainen ohje keskiohjeen ja sitä vahvempien aineiden käytöstä tai rajoituksista Malmilla, Nummelan ilmailuopistolla, käytettäessä kerhoon viittaavia varusteita (kerhoverkkarit, jne.). Ohje päättyi uhkaaviin sanoihin: *”...kaikissa alkoholiin liittyvissä käyttäytymisrikkessä tulee johtokunta soveltamaan sääntöjen 4 § kaikessa ankaruudessaan...”*

Oli siellä tiedotteessa myös paljon muuta ajankohtaista. Kerrottiin muun muassa, että kerhon kuukausikokoukset alkavat taas, Kuopion kevätkisat ovat tulossa - Einarin bussille mennään, ja että **Kare Käyhkön** mukana mennään vierailemaan Leningradissa huhtikuun lopulla 1971. Ja kaikkiin näihin tuleviin tapauksiin annettiin käytännön valmistautumis- tai ilmoittautumisohjeita.

Kerhon sihteeri **Timo Mäkisen** laatima tiedote päättyi tuohon Leningrad-osioon, jonka jälkeen oli vielä jälkirjoitus: *”PS. Uusi kaljapolitiikka ei päde tällä reissulla. Kukin vastaa Siperian kansantuomioistuimelle tekemisistään.”*

Että sellaista pääkaupunkiseudulla. Eikä vielä jäänyt näihin tapahtumiin. Vielä oli matkaa puusta alas. Eikä SLK ollut ihan yksin näiden ongelmien kanssa: muissakin kerhoissa oli aina joskus tarvetta puuttua neste- ja viihdeaineiden käyttöön...

Suomen Laskuvarjokerho ry, noin maaliskuussa 1971: Kirje 3/71  
Eero Kausalainen 20.2.2020

## LuKT:n toinen – enempi rutiiniasioita

LuKT:n toinen **Jorma Malin** johdolla pidetty kokous järjestettiin ilmailuliiton tiloissa Malmin lentoasemalla 12.3.1971. Tässä kokouksessa ei maailmanjärjestystä muutettu, hoidettiin lähinnä ajankohtaisia ja päälle kaatuvia asioita.

Kokouksen alussa perinteisesti esitettävissä ilmoitusasioissa puheenjohtaja kertoi liiton hallituksen aikovan esittää FAI:lle, että se **Kavo Laurilalle** myönnettäisiin arvostettu FAI: Paul Tissandier-kunniakirja. Tämän keskustelun päätteeksi luettiin Kavon raportti IPC:n kokouksesta Pariisissa runsas viikko sitten. Raportista kävi ilmi, että edellisessä kokouksessa pohdiskeltua Kanadan esitystä pistelaskujärjestelmäksi kannatti esittäjän lisäksi ainoastaan Suomi.

LuKT keskusteli ja teki myös päätöksiäkin kilpailuasioista. PM-kisoihin Ruotsin Karlsborgiin, epävirallisen tiedon mukaan 1. – 7.8.1971, lähetetään joukkue. SLK aikoi järjestää taitohyppykilpailut 3. – 4.7.1971, joka on yksi PM-joukkueen karsintakilpailu yhdessä SM-kilpailun kanssa.

Ilmailuliiton Jämin kurssien todettiin olevan hoidossa. Alkeiskurssi tullaan järjestämään ja hyppymestarikurssin ohjelma on LuKT:n jäsenillä työn alla.

Jäsen **Hannu Kuparinen** Oulun Laskuvarjokerhosta kertoi, että hänen kerhonsa on aloittanut pelastuspalvelutoiminnan ja kertoi siihen liittyvistä suunnitelmista. Monilla muillakin kerhoilla oli ollut jotain pelastuspalveluun liittyviä virityksiä, mutta ne ilmenivät lähinnä osallistumisena yksittäisiin harjoituksiin, jotka nekin useimmilla kerhoilla vähitellen hiipuivat. Oulun ideat eivät hiipuneet, vaan kerho löysi lopulta aivan uudenlaisia toimintamalleja, jotka alkoivat saada konkreettisia toimintamuotoja jo hieman 1971 vuoden aikana, mutta erityisesti seuraavana vuonna, kuten tulemme huomaamaan...

LuKT kannatti lämpimästi Oulun kerhon pyrkimyksiä.

Oulun suunnalta tuli esitys joukkuetarkkuushyppyjen hyppyyden nostamisesta 1.000 metrin korkeudesta 1.200 metriin. Esitystä perusteltiin yhteentörmäysvaaralla. LuKT katsoi, että harjoitella voi mistä tahansa korkeudesta, mutta kilpailut hypätään vanhaan tapaan 1.000 metristä. LuKT:n mielestä oikea porrastus on harjoiteltava, kuten muukin hyppääjien keskinäinen yhteistoiminta.

Edellä kerrotun lisäksi kokous hyväksyi kahden hyppääjän C-luokan ja puolsi toiselle heistä hyppymestari-kelpoisuutta. Yhden hyppymestarioikeutta hakeneen hakemusta ei puollettu hakijan alaikäisyyden vuoksi (oli 19-vuotias).

Oulun Laskuvarjokerhosta oli tullut hakemus saada toimia oppilashyppymestarina varsinaisen hyppymestarin poissa ollessa. LuKT:n mielestä ei käsitettä oppilashyppymestari ole edes olemassa ja sitä paitsi LuKT ei olisi oikea elin päättämään asiaa.

Historiaheppu (nimimerkki "Itsekin mukana ollut") muistaa kyllä, LuKT:n käsityksestä poikkeavasti, että kerhoissa ei ollut aivan tavatonta, että virallisen ja valtuutetun hyppymestarin poissa ollessa saatettiin hyppytoimintaa harjoittaa hyppymestari-toimintaa harjoittelevan (ja kelpoisuuteen vaadittavia oppilaspudotuksia keräävän) henkilön – "oppilashyppymestarin" - johdolla. Juuri siten, kuin Oululaisten hakemuksessa esitettiin. LuKT oli oikeassa siinä, että virallisesti tällaista ei ollut, mutta tosiasia, elävässä elämässä sellaisia löytyi kerhoista.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 12.3.1971, LuKT 2/71  
Eero Kausalainen 21.2.2020

## Laskuvarjojääkärikoululle ilmailuliiton kunnialevyke



Ilmailu 4/1971

Suomen Ilmailuliitto luovutti Laskuvarjojääkärikoululle 25.3.1971 kunnialevykkeensä *"...kiitokseksi ja tunnustukseksi siitä avusta, jota koulu antoi pohjoismaisten laskuvarjohyppymestaruuskilpailujen järjestämisessä 1969..."* Levykkeen luovutti SIL:n toiminnanjohtaja eversti evp. **Tauno Meller**, vastaanottajana LjK:n johtaja everstilutnantti (kuva vasemmalla, vielä majurina) **Kaj Hagelberg**. Luovutustilaisuudessa kiitettiin LjK:ta myös muusta koulun laskuvarjourheilulle antamasta avusta.

Sitä muuta apua oli urheiluilmailulle saatu runsaasti, kuten tämän historian aikaisemmista osista olemme voineet lukea.

Levykkeen vastaanottaja, entinen pitkäaikainen LuKT:n jäsen, olikin paras henkilö vastaanottamaan huomionosoituksen

## Kuopion kalakukkokisat

Rissalan lentoasemalla 3. – 4.4.1971 järjestetyillä kalakukkokisoilla alkoi jo olla perinteitä, koska niitä oli järjestetty jo edellisen vuosikymmenen puolella. Kilpailut oli tarkoitus pitää pari viikkoa aikaisemmin, mutta kovin hankalat säät estivät ja kisoja siirrettiin myöhemmäksi. Ihan hyvin ei säiden kanssa mennyt vielä, mutta poikkeuksellisen kovista ylätuulista huolimatta maassa tuulen nopeus oli oikeissa rajoissa. Kovat ylätuulet olivatkin monille mieleen jäävin kokemus kisoista: hyppylinjalla piti vain malttata ja matkata riittävän kauaksi oikealle uloshyppypaikalla. Hätäisimmät huomasivat purjehtivansa maalialueen yli takaperin.

Osanottajia oli kilpailuun saapunut aikataulumuutoksista huolimatta 47 kilpailijaa. Uttilaiset olivat saapuneet paikalle kolmen joukkueen voimin, kaksi LjK:sta ja yksi Utin Laskuvarjokerhosta. Helsinkiläiset, kuopiolaiset ja varkautelaiset osallistuivat kukin kerho kahdella joukkueella. Järjestäjä oli ilmeisesti valmistautunut suu-remppaan joukkoon, koska hyppykoneita oli joukkuetarkkuushypyn aikana käytettävissä peräti kuusi kappaletta. Niiden avulla kilpailut saatiin vietyä loppuun.

Uttilaisia oli paikalla eniten. He myös veivät kilpailun kirkkaimmat mitalit.



Kuvassa joukkuetarkkuuden voittanut Laskuvarjojääkärikoulun joukkue LjK I: Timo Kivinen (vas.), Tuomo Aaltonen ja Markku Paakkonen. Kuva: Veikko Lötjönen via Ilmailu



Henkilökohtaisen tarkkuuden voitti Utin Laskuvarjokerhon Risto Ylä-Outinen. Kuva: Veikko Lötjönen via Ilmailu

Tuloksia:

Henkilökohtainen tarkkuus (kolme kierrosta)

1.	Risto Ylä-Outinen	Utin Laskuvarjokerho	3,62 m
2.	Martti Pietikäinen	Kuopion Ilmailuyhdistys	6,57 ”
3.	Markku Koivula	Kuopion Ilmailuyhdistys	7,20 ”

Joukkuetarkkuus (3 kierrosta?)

1.	Laskuvarjojääkärikoulu II Tuomo Aaltonen, Timo Kivinen, Markku Paakkanen	28,24 ”
2.	Utin Laskuvarjokerho I Risto Ylä-Outinen, Markku Jääskeläinen, Esa Huusari	34,18 ”
3.	Suomen Laskuvarjokerho I Riitta Rodolfi, Kari Puhakka, Einari Mikkonen	34,57 ”

Yleismestaruus

1.	Risto Ylä-Outinen	Utin Laskuvarjokerho	10,67 ”
2.	Martti Pietikäinen	Kuopion Ilmailuyhdistys	13,86 ”
3.	Hannu Laitinen	Laskuvarjojääkärikoulu	22,97 ”

Naisia oli laskuvarjourheilussa vielä pienehkö vähemmistö, jonka vuoksi heidät usein huomioitiin erikseen, paitsi lehtijutuissa, myös tuloksissa. Tässäkin yhteydessä mainittiin erikseen yhteistuloksen perusteella kilpailun paras naisyhdyttävä **Riitta Rodolfi** Suomen Laskuvarjokerhosta Helsingistä.

Ilmailu 6-7/1971

## Tie laskuvarjourheilijaksi - ”Ilmailu” esittelee

Ilmailu-lehden toukokuun 1971 numero oli omistettu ilmailukoulutuksen ja eri ilmailumuotojen esittelyyn. Lehti julkaisi usein keväisin lento- ja hyppykauden alussa vastaavan teemanumeron, jonka tarkoituksena oli auttaa harrastuksen markkinointia sekä kerho- että liittotasolla. Laskuvarjourheilusta lehdessä oli kolme kirjoitusta. Yhdessä – ”Tie laskuvarjourheilijaksi” - esiteltiin, kuinka laskuvarjohyppääjäksi pääsee, millaista hyppääminen on ja millaisella laskuvarjokalustolla hypätään. Toinen juttu oli nimeltään ”Neljä ässää”. Siinä kerrottiin neljästä eri ilmailulajien (purjelento, moottorilento, laskuvarjourheilu, lennokkiurheilu) huippumiehestä (siis miehestä, naisia ei joukkoon ollut sopinut), jotka kertoivat kukin omasta harrastusalastaan.

Ilmailu-lehden laskuvarjoavustaja **Timo Mäkinen** kirjoitti laskuvarjohyppääjän tiestä. Juttu alkoi ensimmäisen hypyn kuvauksella, miten homma eteni aamulla kentällä, miten hyppy tapahtui ja miltä se tuntui ja erityisesti: minkälaiset olivat ”fiilikset” hypyn jälkeen. Itse koetun tuntuisen tarinan jälkeen Mäkinen esitteli jutussaan laskuvarjotyyppejä, ilma-asentoja, maahantulotekniikkaa ja pakkausharjoituksia.. Jutussa myös kerrottiin, millaisia vaatimuksia lajissa harrastajilleen asetetaan sekä kuinka voi liittyä mukaan. Jutussa oli myös osio ”Onko hyppääminen vaarallista – uskallanko hypätä?” Vuoden 1971 huhtikuun aikoihin turvallisuusnäkökohtia esiteltiin näin:

*”Varmaankin jokainen lajista kiinnostunut pyörittelee mielessään näitä kysymyksiä. Viime vuonna hypättiin maassamme 9.000 urheiluhyppyä – kolmelta mieheltä murtui nilkka. Täysin varmaksi ei mitään urheilua saa, sillä vaikka varusteet onkin kehitelty melkein idioottivarmiksi, ei ihminen ole kehittynyt samassa suhteessa. Jokainen varomääräyksiä tarkasti noudattava asianharrastaja kuitenkin tietää, että laji ei ole vain hauska ja jännittävä, se on myös turvallinen.”*

Näitä Mäkisen turvallisuusarvioita saatettiin pohtia laajemminkin melko pian, sillä lehden ilmestymisen aikoihin sattui melko laajasti mediassa huomioitu onnettomuus...

Ilmailu-lehden päätoimittaja **Jyri Raivion** ”Neljä ässää” artikkelissa oli laskuvarjourheilun edustajaksi valittu etevä tarkkuushyppääjä **Jorma Mali**, jolla oli kokemusta myös järjestötyössä SLK:n ja LuKT:n puheenjohtajana. LuKT:n osalta tosin puheenjohtajuus oli kestänyt vasta muutaman kuukauden, mutta jäsenenä hän oli ollut jo kuusi vuotta. Mali oli myös taitava tarkkuushyppääjä, joka oli ollut kaksi kertaa Suomen maajoukkueessa MM-kilpailuissa, joista vuonna 1968 sijoittui henkilökohtaisessa tarkkuudessa kuudenneksi. Mali kuului myös siihen hyppääjäjoukkoon, joka haki erityisesti 1960-luvulla hyppyoppia Ranskan ammattimaisesti johdetuista, valtion ylläpitämistä hyppykeskuksista.

Mali arveli artikkelissa, että Suomessakin ollaan todennäköisesti menossa Ranskan suuntaan: hyppääjämäärät kasvavat nopeasti ja todennäköisesti pian Suomeenkin perustetaan samaan tapaan toimivia hyppykeskuksia:

*”Olisi hyvä ajatus perustaa yksi tai kaksi tällaista suurempaa keskusta, mutta ilman valtion tai jonkun muun mesenaatin tukea se ei onnistu... ..kehitys kuitenkin edellyttää jonkinlaista siirtymää tämäntyyliiseen toiminnan järjestelyyn jo ehkä viiden vuoden kuluessa...”*

Mali arveli vielä, että jos perusinvestointien läpiviemiseen saadaan tukea, tulevat käyttökustannukset melko varmasti peitetäisiin toiminnasta saatavilla tuloilla. Tässä kohdassa saattoi ennustajan kristallipallossa olla pientä sameutta, sillä näin se ei sitten mennyt...

Mali mietiskeli myös Suomen koulutusjärjestelmää ja sen vaikutusta hyppyturvallisuuteen. Hänen mukaansa koulutukseen oli oppia haettu ja saatu Ranskasta sekä myös Yhdysvalloista. Suomen järjestelmä on jossain nopean amerikkalaiskoulutuksen ja hitaamman, mutta tarkan ranskalaisen koulutuksen välimaastossa. Myös Mali piti Timo Mäkisen tapaan hyppyturvallisuutta hyvänä:

*”...suomalainen laskuvarjourheilu on toistaiseksi selvinnyt ilahduttavan pienillä onnettomuusluvuilla. Meillä on hypätty pitkästi yli 10.000 kertaa ja onnettomuuksia on sattunut vain kaksi [Historiahepun korjaus: 3 kuolemaan johtanutta onnettomuutta artikkelin kirjoittamiseen mennessä], mikä on muiden maiden tasoon verrattuna hyvä saavutus...”*

Mali kertoi myös kilpailutoiminnasta ja sen kehittymisestä Suomessa. Hän arveli, että ”*tyylihyppyssä*” (taitohyppy) Suomi on kovin kaukana maailman kärjestä. Tarkkuushyppyssä Suomella sen sijaan voisi olla hyvät mahdollisuudet menestyä. Hän myös arveli, että parhaillaan oli kilpailuhyppäämisessä menossa sukupolven vaihdos, koska vanhemmat ja kokeneet kilpahyppääjät näyttävät olevan siirtymässä relatiivihyppäämiseen.

Kansainvälisen tason saavuttamista haittaa Malin mielestä yhtenäisen valmennusmenetelmien puuttuminen. Vanhempi kilpailijakaarti oli pääosin yhdestä kerhosta, Suomen Laskuvarjokerhosta, jolloin päästiin yhdessä harjoittelemaan melko tehokkaasti. Nyt on alkanut kilpailuhyppääjiä alkanut ilmestyä eri puolilta Suomessa, jolloin yhtenäisten valmennusmenetelmien puute alkaa Malin mielestä näkyä.

Artikkelin loppuksi Mali vielä kertoilee, mikä urheilussa viehättää: parasta on vapaa pudotus, mutta myös kerhossa toimiminen on rentouttavaa ja mukavaa. Hieno harrastus on hänen mukaansa myös ottanut jotakin: aikaa ja rahaa. Aikaa tarvitaan erityisesti alkuvaiheessa, jolloin olisi hyvä olla ymmärtäväinen perhe. Rahaa menee varusteisiin ja hyppyihin, artikkelin aikoihin noin kymppi (10, - markkaa) per hyppy. Aikapula taisi kuitenkin olla Malille suurin hankaluus: artikkeleita kirjoitettaessa hyppäjä ei ollut kertynyt yhtään puoleen vuoteen. Vaativa työ kuljetusyhtiössä vie aikaa. Se taisikin olla suurempi ongelma, koska Malin hieno hyppyura hiipui parin seuraavan vuoden aikana ja LuKT:n puheenjohtajuuskin jäi lyhytaikaiseksi.

Ilmailun kolmas laskuvarjourheilua esittelevä osio oli taulukko ”*Laskuvarjokouluttajat*”. Siinä esiteltiin laskuvarjokoulutusta antavat ilmailu- ja laskuvarjokerhot: kerrottiin kerhon toimintapaikka, mitä kurseja järjestetään, kurssien ja hyppäjien hinnat, hyppykonetyyppi, laskuvarjotyypit sekä muita tietoja majoitus- ja ruokailumahdollisuuksista. Taulukon mukaan keväällä 1971 antoi Suomessa laskuvarjokoulutusta 16 kerhoa. Alkeiskurssien hinnat vaihtelivat 150 - 250 markan välillä, pakkolaukaisuhypyt maksoivat 12 - 15 mk ja itse-laukaisuhypyt hyppykorkeuden mukaan 20 - 30 mk. Yleisin hyppykonetyyppi oli Cessna 172 tai sen tehokkaampi versio ”Rocket”. Muutkin koneet olivat pääosin samalta Cessna lentokonehtaalta, muita malleja olivat C-182, C-195 ja C-206.



Ilmailu 5/1971

## LuKT se vaan jaksaa, jaksaa...

Koska laskuvarjomaailma ei vieläkään ole tullut valmiiksi, LuKT jatkoi sinnikkäästi ponnistelujaan tätä tavoitetta kohden keväisissä kokouksissaan 16.4. ja 14.5.1971.

Huhtikuun kokous jäi melko tyngäksi, koska sihteeri ja viisi jäsenistä oli poissa. Jotain sentään käsiteltiin. LuKT oli tyytymätön Kuopiossa pari viikkoa aikaisemmin pidettyjen kilpailujen tulostasoon. Oli esillä myös yksi konkreettinen turvallisuusasia. Oulussa oli syntynyt varavarjon käyttöä edellyttänyt vaaratilanne. Päävarjon apuvarjo lienee takertunut hyppääjään tai jäänyt turbulenssiin, eikä päässyt ilmavirtaan. LuKT arveli, että jos pakkolaukaisuhihna olisi ollut kiinnitettynä apuvarjon yhdyspunkokseen, olisi pakkolaukaisuhihna vetänyt apuvarjon ilmavirtaan, jolloin varjo olisi kehittynyt normaalisti. Tässä vaiheessa kerhoissa käytettiin hidastussukkaan pakatuissa varjoissa pakkolaukaisujärjestelmää, jossa murtosidoksin repun sokkien kartioihin kiinnitetty pakkolaukaisuhihna ainoastaan avaa päävarjon repun, jonka jälkeen jousiapuvarjo pääsee ponnahtamaan ilmavirtaan ja vetää hidastussukkaan pakatun laskuvarjon suoraksi. Asian johdosta ei kuitenkaan tehty päätöksiä.

Muut huhtikuun kokouksen asiat olivat rutiiniluonteisia läpihuutojuttuja, jatkettiin kesken olevia projekteja ja kuultiin väliraportteja niistä. Hyppymestarikurssin valmistelut olivat edenneet, Eri osa-alueiden koulutusohjelmia oli valmistunut tai hyvin työn alla menossa.

Toukokuun kokouksessa oli jo parempi osanotto. Keskusteltaessa uusista ilmailuosastolla käsitellyssä olevista ilmailumääräyksistä onkin tullut ilmi, että pöytäkirjan mukaan *"...ettei nykyisen ilmailulain mukaan tällaisia määräyksiä voidakaan ilman lainmuutosta antaa. Ilmailuosasto tutkii nyt mahdollisuuksia saada aikaan väliaikaiset määräykset lainmuutosta odoteltaessa."* Pöytäkirjassa ei ollut asiasta tämän enempää. Historiaheppu tuntee myöhemmän työuransa vuoksi asiaa ja kommentoi kevään 1971 tilannetta: *"Tähän aikaan ilmailulaissa todettiin, että laskuvarjohyppyjä lentokoneista saa suorittaa vain hätätilanteessa. Lisäksi todettiin ympäripyöreästi, että ilmailuviranomainen voi kuitenkin antaa ohjeita hyppyjen suorittamisesta muissa tarkoituksissa. Ilmeisesti joku oli huomannut, että tämä epämääräisesti ilmaistu valtuutus antaa ohjeita ei riitä ilmailumääräysten antamiseen. Tämä todettu laillisuusongelma tuli vastaan myöhemminkin."*

Kokouksen ilmoitusasioissa kerrottiin, että neuvostoliittolainen ilmailutarvikkeita ja lentokoneita myyvä yritys V/O Aviaexport tulee Malmin kentälle 3. – 6.6.1971 esittelemään neuvostoliittolaisia laskuvarjoja. Vastaavia tilaisuuksia järjestettiin 1970-luvulla useita. Yleensä niihin liittyi mahdollisuus hypätä eksoottisilla venäläisillä laskuvarjoilla esittelytapahtuman tueksi saapuneesta kaksitasoisesta Antonov An-2 lentokoneesta. Laskuvarjoja ei niiden länsimaista heikomaksi koetun laatunsa vuoksi kukaan ostanut, mutta pari PC:n kloonina (UT-15) oli joitakin vuosia koekäytössä Utin suunnalla. Kokouksen ilmoitusasioissa kuultiin myös, että kuopiolainen **Reijo Korpinen** on saavuttanut toisen sijan Itä-Australian taitohyppykilpailuissa ja 7. sijan henkilökohtaisessa tarkkuushyppäyksessä.

Muina kokousasioina käsiteltiin elokuun alussa Ruotsin Karlsborgissa järjestettävien PM-kilpailujen joukkuevalintoja (entiset perusteet) ja matkajärjestelyjä, Porin suunnalla meneillään olevien SM-kilpailujärjestelyjen tilaa, "valmennuskurssin hyppymestareiksi aikoville" valmisteluja ja FAI-tuomarikandidaattien etsintää Suomesta. Nyt ei ole yhtään FAI-tuomaria, vaikka tarvetta olisi.

LuKT käsitteli myös ilmailuosaston lausuntopyyntöä pelastusvarjon pakkauskelpuutuksesta. LuKT piti esitystä hyvänä, mutta esitti lisäyksenä vaatimuksen, että pakkaajalla pitäisi olla vähintään neljä pakkausta viimeisen 12 kuukauden aikana, jotta hän saisi pakkauskelpoisuutensa uudistettua. Vaikka LuKT keskittyikin laskuvarjourheiluun jokseenkin täysin, sen käsittelyyn tuli kuitenkin satunnaisesti myös pelastusvarjoihin liittyviä teknillisiä kysymyksiä, joissa apu annettiin LuKT:n asiantuntemuksen muodossa.

Kokous myös pohdiskeli Volplane liitovarjoa. Sellaisia oli tietävästi tullut maahan, mutta pyydettyä lausuntoa käyttökokemuksista ei ollut saatu. Missään myöhemmässäkään LuKT:n kokouksessa ei Volplaneen enää palattu. Kuten tässä historiassa on aiemmin kerrottu, varjot tulivat, niitä kokeiltiin ja huonoksi havaittiin ja palautettiin maahantuojalle, mutta LuKT:lle ei tätä koskeva informaatio päätynyt.

Myös tässä kokouksessa puollettiin ja päätettiin olla puoltamatta hyppymestarikelpoisuushakemuksia sekä hyväksyttiin laskuvarjohyppääjien C-luokkia.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 16.5.1971: LuKT 3/71

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 14.5.1971: LuKT 4/71

Eero Kausalainen 24.2.2020

## Eversti lähtee

Laskuvarjourheilijoiden järjestämässä epävirallisessa tapaamisessa Parachuting-Tribunaalissa 22.11.1970 oltiin tyytymättömiä Suomen Ilmailuliiton toimintaan. Tilaisuudessa osa kritiikistä henkilöityi ilmailuliiton toiminnanjohtajaan, eversti evp. **Tauno Melleriin**. Tapaamisesta ja tribunaalissa ohjeistetusta kirjeestä on jo kerrottu aiemmin tässä historiassa. Kirjeen lähetti **Kari Puhakka**, joka kertoi jälkeensä, ”...että taisihan siinä olla vähän nuoruuden intoa mukana...”

Vahva perimätieto kertoo, että Meller pahastui kirjeestä kovasti ja sen saatuaan päätti erota liitosta. Tarinaa eron syystä vahvistavia dokumentteja tai lähetettyä kirjettä ei ole löytynyt, mutta kirje on lähetetty sovitusti, se on voitu vahvistaa, ja Meller ilmoitti erostaan liiton syyskokouksessa pian kirjeen lähettämisen jälkeen. Voimme arvella laivastopelin termein: ”*osui ja upposi*”. Vuodesta alkaen 1962 liiton toiminnanjohtajana toiminut Meller erosi liiton palveluksesta 15.5.1971 ja hänen tilalleen valittu lakimies, ilmavoimien ohjaajakurssin suorittanut varatuomari **Reino Kronholm** aloitti tehtävässään samana päivänä.

Mikko Uola 1994: Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta; 1919 – 1994

Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomus vuodelta 1971

Ilmailu 1/1971

Ralf Norra: Muistio 26.11.1970

Kari Puhakka 10.2.2020

## Laskuvarjo-onnettomuus Oulussa

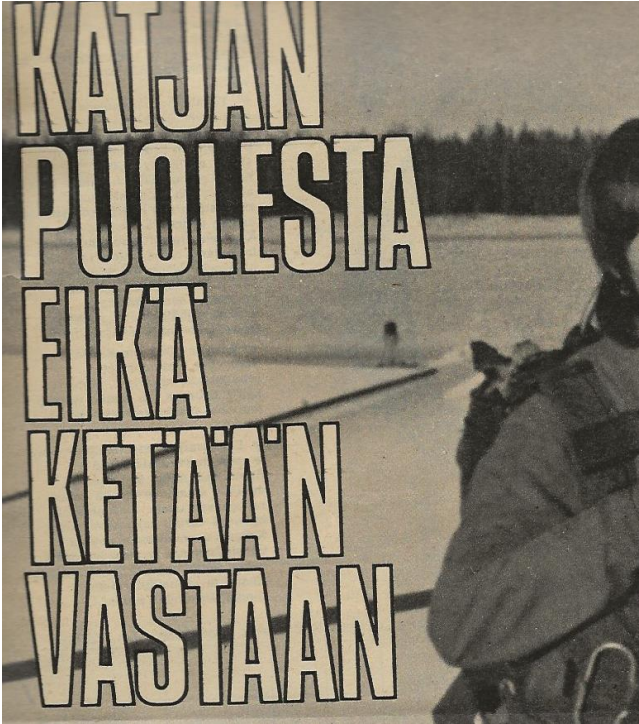
Oulussa Oulunsalon lentoasemalla sattui 16.5.1971 laskuvarjohyppyonnettomuus, jossa menehtyi Oulun Laskuvarjokerhon oppilashyppääjä. Hyppääjä kääntyi pakkolaukaisuhypyllä epäonnistuneen uloshypyn seurauksena selälleen, jolloin päävarjon jousiapuvarjo jäi hänen etupuolelleen. Asennon kääntyminen ei auttanut, vaan apuvarjo jäi edelleen häneen kiinni päävarjon alkaessa kehittyä ulos sukasta. Syntyi hevosenkäväjätoiminta. Apuvarjon irrottua lopulta hyppääjästä se kiertyi kaksi kierrosta päävarjon kantopunosten yläosan ympärille estäen kuvun kehittymisen. Hyppääjä ei käyttänyt varavarjoa, silminnäkijöiden mukaan ei ollut yritystäkään. Varavarjoo asennettu varolaukaisin – jos sellaisia olisi ollut käytettävissä - olisi ehkä voinut estää onnettomuuden.

Hyppääjän laskuvarjokalustossa ei todettu vikaa. Varavarjo oli toimiva ja laukesi normaalisti onnettomuushypyn jälkeisissä tutkimuksissa. Tämä oli 17-vuotiaan alkeishyppääjän neljäs hyppy.

Ilmailuosasto asetti onnettomuuden vuoksi tutkijalautakunnan, jonka puheenjohtaja oli **Yrjö Santaholma** Oulun Ilmailukerhosta ja jäsenenä komisario **Aatos Aalto** keskusrikospoliisista sekä varsinaisena asiantuntijajäsenenä **Eero Ylinen** Suomen Laskuvarjokerhosta Helsingistä.

Tutkijalautakunta tutki onnettomuutta ja teki sen perusteella kaksi konkreettista ehdotusta. Esitettiin, että päävarjon oikeassa järjestyksessä tapahtuvan kehittymisen tehostamiseksi ja apuvarjon takertumisen estämiseksi kytkettäisiin hidastussukan yläpää pakkolaukaisuhihnaan sopivan murtolujuuden omaavalla langalla. Lautakunta esitti, että ilmailuliiton laskuvarjourheilun keskustoimikunta tutkisi kiinnitykseen liittyvät tekniset yksityiskohdat ja murtosidokseen käytettävän langan lujuuden.

Tutkijalautakunnan toinen ehdotus liittyi hyppääjän uloshyppyasennonharjoitteluun. Tutkijalautakunta esitti, että uloshypyn ja hyppääjän harjoitteluun kiinnitetään entistä enemmän huomiota, mikäli mahdollista suoritamalla harjoitushyppyjä sopivan pehmeään alastulopaikkaan hyppykonetta vastaavasta mallista.



Hyppääjä oli nuori 17-vuotias nainen, jonka kohtalo järkytti ihmisiä. Suurilevikkinen viikkojulkaisu Seura laati laajan artikkelin laskuvarjourheilusta otsikolla *"Katjan puolesta eikä ketään vastaan"*.

Artikkeli kertoi onnettomuudesta sen, minkä lehti oli saanut tietoonsa melko pian onnettomuuden jälkeen. Onnettomuuteen liittyneet faktat olivat melko hyvin kohdallaan mikä voitiin todeta, kun tutkijalautakunnan laatima tutkimuskertomus aikanaan valmistui.

Sen lisäksi, että käsiteltiin Oulun traaginen onnettomuus, lehti myös arvioi laskuvarjourheilun turvallisuutta yleisemmällä tasolla. Lehti haastatteli laskuvarjourheilun turvallisuusasioista Laskuvarjojääkärikoulun johtaja **Kaj Hagelbergia**, LJK:n *"laskuvarjojääkärien kouluttajaa"* **Heikki Siiröpää**ä sekä lisäksi LuKT:n puheenjohtajaa **Jorma Malia**.

Artikkelissa haluttiin viestiä, että laskuvarjojääkärit osaavat kouluttaa hyvin, mutta miksi eivät siviilit voisi kouluttaa yhtä hyvin.

Artikkelin pääsanoma oli, että laskuvarjourheilu ei ole niin vaaratonta, kuin harrastajat ja ammattilaisetkin väittävät. Esitettiin myös, että siviilihyppäämisen ja sotilashyppäämisen välillä olisi turvallisuudessa iso ero sotilaiden eduksi. Sitä eivät kuitenkaan haastateltavat myöntäneet, artikkelin mukaan:

*"...Kukaan heistä ei suostunut myöntämään, että urheiluhyppääjien toiminnassa turvallisuus on alhaisempi kuin sotilaspuolella (Hagelberg ja Siiröpää ovat hyvin perehtyneitä myös siviilitoimintaan).*

*Tosin Jorma Mali myönsi, että siviilihyppääjien koulutus olisi saatava tietyiltä osin (esim. toiminta hätätilanteessa) lähemmäksi laskuvarjojääkärien koulutusta..."*

Toimittaja ei mahdollisesti tiennyt, miten Hagelberg ja Siiröpää olivat tulleet hyvin perehtyneiksi myös siviilitoimintaan: Hagelberg oli SLK:n perustajajäsen ja oli ollut siviiliorganisaation LuKT:n jäsenenä vuosina 1964 – 69, Siiröpää oli ollut LuKT:n aktiivinen jäsen vuodesta 1965 alkaen ja oli edelleen sen jäsen.

Artikkelissa kiinnitettiin paljon huomiota tässä kirjoituksessa aiemmin esiteltyyn KAP-3 varolaukaisimeen. Toimittajien mielestä se olisi erityisen merkittävä tekijä lisäämään hyppyturvallisuutta. Sen väittämän tehostamiseksi esitettiin LJK:n johtajan mainita omasta suhtautumisestaan laukaisimeen, lehtijutun mukaan:

*"Minä en suoraan sanoen anna omankaan turvallisuuteni vuoksi yhdenkään miehen suorittaa itse-laukaisuhyppyjä ilman KAP-3 laukaisijaa, sanoo everstiluutnantti Kaj Hagelberg..."*

Artikkelin mukaan KAP-3 on painelaukaisin, jota käyttävät kokeneet hyppääjät itselaukaisuhypyissään. Artikkelin mukaan laukaisin avaa varjon viimeistään 500 metrin korkeudessa, ellei hyppääjä ole sitä itse tehnyt. Artikkelin mukaan hyppääjät suorittavat samanlaisia itse-laukaisuhyppyjä, kuin sotilaatkin, mutta KAP-3 on harvinaisuus. Laukaisin on artikkelin mukaan pakollinen vain hypyillä yli 6.500 metrin korkeudesta. Siinä, että siviilihyppääjät eivät käytä laukaisinta, on kyse rahasta, sillä laite maksaa 450 markkaa.

Artikkelissa jatketaan edelleen, että KAP-3 tai vastaavatyypinen laukaisin voitaisiin asentaa myös varavarjoon. Artikkelissa esitetään ajatus, että tässä tapauksessa laukaisin *"...olisi ollut viimeinen oljenkorsi"*. Malin haastatteluosiossa kuitenkin huomautetaan, että laukaisin ei välttämättä olisi pelastunut, sillä varavarjo olisi voinut sekaantua hyppääjän yläpuolella olevan päävarjon kanssa.

Artikkelin lopuksi toimittaja esittää seitsemän parannusehdotusta laskuvarjourheilun turvallisuuden parantamiseksi:

- Laskuvarjourheilua pitäisi ryhtyä tukemaan voimakkaasti julkisin varoin
- Siviilihyppääjien koulutusaikaa olisi pidennettävä huomattavasti
- Jokainen urheiluyhyppääjäksi aikova pitäisi alistaa psykologisiin testeihin
- Painelaukaisimet pitäisi määrätä pakollisiksi kaikissa itseaukaisuhypyissä ja tutkittava laukaisinten käyttömahdollisuudet myös varavarjoihin asennettuna
- Jokaisen urheiluyhyppääjän pitäisi käydä pakollisessa torniharjoittelussa ennen ensimmäistä hyppyä
- Laskuvarjourheilua Suomessa johtavia miehiä ja naisia pitäisi lähettää julkisin varoin opintomatkalle laskuvarjourheilun suurmaihiin (Ranska, USA, Neuvostoliitto). ”*Uusita turvallisuutta lisäävistä keksinnöistä on saatava tietoa heti. Alan harrastajille tarkoitettujen lehtien tutkiminen ei riitä...*”

Artikkeli olisi helppo kuitata asiaa tuntemattoman maallikon joutavaksi jorinaksi. Vaikka jotkut ehdotukset tuntuivat todellisuudelle vieraille, osa ehdotuksista oli oikean suuntaisia. Laskuvarjourheilua jo tuohon aikaan tuettiin jossain määrin julkisin varjoin, ilmailuliiton valtionavustusten kautta. Myöhemmin tuli epäsuoraa tukea valtion palkkaaman tai valtionavustusten turvin palkattujen asiantuntijoiden muodossa. Sellaista tukea ei ole koskaan saatu, jollaista esimerkiksi Ranskan hyppykeskukset saivat.

Hyppääjien koulutusaikaa ei ole onnettomuuden jälkeen pidennetty, mieluummin koulutusta tehostamalla ja priorisoimalla hieman lyhennetty.

Laskuvarjourheilun alkuvuosina kaikkien itseaukaisuhyppääjien oli käytävä psykofysiologisessa lääkärintarkastuksesta, mutta siitä vaatimuksesta oli jo luovuttu onnettomuuden aikoihin.

Vaatus painelaukaisimista oli mahdoton tuohon aikaan. Saatavilla oli ainoastaan KAP-3 tyyppisiä laukaisimia, joita ei tosiasiallisesti voinut käyttää varavarjoissa, koska se laukaisi varavarjon aina, ellei hyppääjä itse laita varmistussokkaa takaisin paikalleen heti päävarjon avauduttua. Laukaisimien käyttö varavarjoissa olisi todennäköisesti aiheuttanut paljon vaaratilanteita, joissa pää- ja laukaisimen tahattomasti avaama varavarjo sekaantuisivat keskenään. Seura-lehden toimittajan ajatus varolaukaisimista oli hyvä, mutta tuohon maailman aikaan ei vain ollut vielä käytettävissä tarkoitukseen soveltuvia laitteita. Vasta seuraavalla vuosikymmenellä...

Etelä-Suomen laskuvarjokerhot käyttivät melko paljon tilaisuutta käydä harjoittelemassa LJK:n hyppytornissa Utissa. Esimerkiksi Oulussa sijaitsevalle kerholle tämä ei ollut mahdollista. Esitys torniharjoittelusta oli kuitenkin oikean suuntainen. Myös tutkijalautakunta kiinnitti paljon artikkelin jälkeen valmistuneessa tutkimuskertomuksessa huomiotaan uloshyppyharjoitteluun. Siihen suuntaan alettiin vähitellen edetä, mutta hieman toisenlaisin ratkaisuin. Uloshypyn harjoittelu aikaisempaa tehokkaammin oli tärkeä ja oikeaan osunut ehdotus.

Ajatus ”...*laskuvarjourheilua Suomessa johtavien miesten ja naisten*” lähettämisestä maailmalle tiedonhankintaan toteutui myöhemmin vuosina jossain muodossa. Aluksi osallistumisena kansainvälisiin kokouksiin (CIP) sekä valmennus- ja kilpailutapahtumiin. Vuosikymmeniä myöhemmin nähtiin hyppääjälaumojen vaeltavan heinäsiirkkarparvien lailla eteläisen ilmaston maihin hyppyharjoittelemaan. Niillä retkillä tarttui vaatteisiin valtaisa määrä hyppytietoutta, myös turvallisuutteen liittyvää. Vuonna 1971 Suomi oli vielä ainakin 2020-lukuun verrattuna jokseenkin umpiossa.

Huomattavasti artikkelin julkaisemisen jälkeen valmistuneessa tutkimuskertomuksessa tehtiin kaksi turvallisuuteen tähtäävää ehdotusta, jotka on kuvattu edellä, tämän artikkelin alkuosassa. Pakkolaukaisuhihnan kiinnitys sukan yläosaan tai apuvarjon yhdyspunokseen – se oli lopullinen toteutunut kiinnityskohta - olisi voitu tehdä jo aiemmin. LuKT:n kokouksessa huhtikuussa 1971 oli käsitelty Oulussa (!) tapahtunut varavarjon käyttöä edellyttänyt vaaratilanne. Päävarjon apuvarjo oli ilmeisesti tarkertunut hyppääjään tai jäänyt turbulenssiin, eikä päässyt ilmavirtaan. LuKT arveli, että jos pakkolaukaisuhihna olisi ollut kiinnitetty apuvarjon yhdyspunokseen, olisi pakkolaukaisuhihna vetänyt apuvarjon ilmavirtaan, jolloin varjo olisi kehittynyt normaalisti. Ainakin luetun kuvauksen mukaan tilanne oli hyvin samantyyppinen, kuin onnettomuushypyllä. Tämä huhtikuussa käsitelty vaaratilanne ei kuitenkaan vielä johtanut toimenpiteisiin.

LuKT oli koko olemassaolonsa ajan – kahdeksas vuosi oli nyt menossa - keskittynyt hyppyturvallisuuden kehittämiseen, mutta harrastus oli vielä nuori, varusteet olivat varsin kehittymättömät ja tietoakin olisi voinut

olla enemmän. LuKT kuitenkin vastasi haasteisiin parhaansa mukaan. Pyrkimys oli ehkäistä vaaratilanteita ennakolta, mutta aina joskus saatiin oppia kipeällä tavalla.

Liikenneministeriö, Ilmailuosasto: Tutkimuskertomus. laskuvarjohyppyonnettomuus, Katja Nokela, Oulun lentoasema 16.5.1971  
Seura 16/1971  
Uusi Suomi 17.5.1971

## Mainiota mainontaa - vaaratilanne Turussa

Neljä päivää Oulun onnettomuuden jälkeen tapahtui taas. Turun Lentokerho osallistui Suomen Ilmailuliiton markkinointiprojektiin Nuorison ilmailupäivään 20.5.1971. Yhtenä ohjelmanumerona oli kerhon laskuvarjojaston näytöshyppy kauppatorille Turun keskustaan. Hyppääjä oli hyppymestari **Seppo Kokkonen**.

Hyppyllä käytettyyn päävarjoon (PC) tuli vajaatoiminta, jota hyppääjä ei pystynyt korjaamaan. Varjon toiminta parani hyppääjän toimenpitein jonkin verran, mutta ei kokonaan. Varavarjon käyttö olisi Kokkonen arvion mukaan johtanut laskeutumiseen keskelle taloja. Koska varjoa pystyi lopulta merkittävästä vajaatoiminnasta huolimatta jonkin verran ohjaamaan, hyppääjä päätti laskeutua Aurajokeen, koska silloin ei vajaatoiminnan vuoksi lisääntynyt vajoamisnopeus olisi niin paha juttu, kuin se olisi olla laskeuduttaessa asfaltille tai kiveykselle.

Ohjaaminen veteen onnistui, mutta oli vielä vakavia ongelmia, ennen kuin hyppääjä pääsi takaisin kuivalle maalle. Hyppääjä itse kertoi tapahtumasta haastattelussa helmikuussa 2019:

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

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

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

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

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

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

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

Seppo Kokkonen kertoi myös, että kaikesta kiusasta ja hankaluudesta huolimatta hypyn mainosarvo oli erittäin suuri. Seuraaville hyppykursseille oli suorastaan tungosta. Sepon mielestä yleisö ja lehdistö saivat kunnon show'n. Kuten Kokkonen edellä viittaa, hänen vaaratilanteensa yhdistettiin Oulun onnettomuuteen siten, että laskuvarjourheilun turvallisuutta alettiin yleisemminkin kyseenalaistaa. Esimerkiksi Seura-lehden artikkelissa Oulun onnettomuudesta viitattiin myös tähän keskellä Turun kaupunkia sattuneeseen vaaratilanteeseen.

Päävarjon vajaatoiminnan syyksi Kokkonen arveli PC:n stabilisaattoreihin edellisenä yönä ommellut mainokset. Mainosten suunnittelu oli hankalaa: tarvittiin mainostoimistoa vielä viimeisenä iltana. Mainokset oli tehty teipillä ja ne jäykistivät varjokangasta huomattavasti, mikä luultavasti sotki avautumisjärjestyksen. Stabilisaattorit aukesivat sisäänpäin ja kahdella apuvarjolla varustettu hidastussukka sujautti punosten välistä koko paketin ympäri.

Kokkonen kertoi, että **Elonheimolta** saatu mainos oli valmistunut viime tipassa, laskuvarjoyrittäjä **Harri ”Kitu” Toivonen** oli toimittanut mainosmateriaalin linja-autolla. Mainoksen asennukseen meni koko yö - kova oli homma! Laskuvarjo vaurioitui tapauksen yhteydessä niin merkittävästi, että sillä ei enää ollut paljon arvoa. Kokkonen harmitteli sitä, että Turun Lentokerho piti itsellään kaikki mainosrahat. Varjolla ei ollut paljoa arvoa vaurioitumisen jälkeen.

Seppo Kokkonen 26.5.1971: PC Mark I:n vajaatoiminta

Seura 16/1971

Seppo Kokkonen 18.1.2013: Valtakunnallinen Nuorison Ilmailupäivä 20.5.1971 – Seppo Kokkonen laskuvarjon vajaatoiminta näytöshyppäyssä

Seppo Kokkonen, haastattelu 14.2.2019

## Malmin tarkkuuskisat

Suomen Laskuvarjokerho järjesti 29. – 20.5.1971 kansallisen tarkkuushyppykilpailun. Kuopion huhtikuussa pidetyn kilpailun jälkeen tämä oli ensimmäinen kesäolosuhteissa järjestetty hyppykilpailu Suomessa. Kilpailua voitiin myös pitää paitsi tulevan Porin SM-kilpailun kenraaliharjoituksena, myös yhtenä karsintakilpailuna PM-joukkueen valintaa varten.

Osanottajia oli 64, mikä oli jo SM-tasoa. Mukana oli suomalaisen tarkkuushypyn terävä kärki ja varmaan vähän tylsempääkin. Kilpailulajeina olivat henkilökohtainen ja joukkuetarkkuushyppy sekä tarkkuushyppyjen perusteella laskettava yleismestaruus. Kilpailuja suosi kerrankin loistava sää: oli lämmintä, vielä lämpimämpää ja aurinkoista..

### Henkilökohtaisen tarkkuushypyn tuloksia

1.	Risto Valta	SLK	2,37 m
2.	Harri Toivonen	TamLK	3,89 ”
3.	Lauri Karhu	LIY	5,66 ”
4.	Anja Rasi	SLJK	5,78 ”
5.	Raimo Koponen	KIY	6,13 ”
6.	Matti Ojamäki	SLU	7,24 ”
7.	Martti Päivärinta	ULK	7,59 ”
8.	Tapio Satamo	OLK	7,60 ”
9.	Hannu Ilves	LIY	7,87 ”
10.	Risto Ylä-Outinen	ULK	7,97 ”



*Henkilökohtaisen tarkkuuden ja yleismestaruuden voittaja, SLK:n Risto Valta iskeytymässä maalialueelle. Kuva: Tuula Heikkola/Erkki Näätänen*

Joukkuetarkkuus

1.	Blue Frogs	22,18 m
	Antero Takkala, Pekka Takala, Jukka Hirvonen, Timo Rautiainen	
2.	Utin Laskuvarjokerho I	32,87 m
	Esa Huusari, Risto Ylä-Outinen, Pentti Mäkelä, Markku Jääskeläinen	
3.	Tampereen Laskuvarjokerho	42,70 m
	Pentti Liimatainen, Raimo Moisio, Veikko Korhonen, Harri Toivonen	
4.	Oulu Team	43,54 m
5.	Lahden Laskuvarjokerho	46,45 "
6.	Lappeenrannan Ilmailuyhdistys	49,29 "

Yleismestaruus

1.	Risto Valta	SLK	6,16
2.	Antero Takkala	VLK	10,49
3.	Lauri Karhu	LIY	10,54
4.	Tapio Satamo	OLK	12,04
5.	Harri Toivonen	TamLK	14,04
6.	Ralf Norra	SLK	15,85
7.	Pentti Mäkelä	ULK	16,57
8.	Hannu Ilves	LIY	17,82
9.	Anja Rasi	SLK	19,01
10.	Matti Voutilainen	LLK	19,26
11.	Seppo Piltti	LLK	20,34
12.	Kalevi Sipinen	LLK	21,76
13.	Jukka Hirvonen	ULK	21,98
14.	Lars Bäckström	SLU	23,15
15.	Einari Mikkonen	SLK	23,18

Henkilökohtainen tarkkuus, naiset

1.	Anja Rasi	SLK	5,78 m
2.	Riitta Rodolfi	SLK	18,37 "
3.	Raija Piltti	LLK	34,36

Kerhokohtaisen kilpailun voitti Utin Laskuvarjokerhon ykkösjoukkue.

Ilmailu 8/1971

Uusi Suomi 1.6.1971

**Pohjoismainen yhteistyö kerhotasolla alkaa – vaasalaiset asialla**

Vaasan Laskuvarjokerhossa oli mietiskelty yhteistyömahdollisuuksia ruotsalaisten laskuvarjokerhojen kanssa. Merimatka ei ollut mahdoton ja tiedossa oli, että Pohjanlahden länsipuolella oli useitakin laskuvarjokerhoja. Arveltiin, että vierailu voisi olla molemmin puolin mukava asia. Vierailumahdollisuuksien kannalta oli merkityksellistä, että kerhossa vaikuttava **Börje Lassfolk** oli töissä Vaasa-laivoilla.

Vaasan Laskuvarjokerho päätyi kokeilemaan yhteydenottoa Sundsvallin laskuvarjokerhon kanssa. Kerho oli melko uusi tulokas laskuvarjokerhojen joukossa, kuten myös Vaasan kerho: molemmat oli perustettu samana vuonna 1969. Sundsvallin laskuvarjokerho – ruotsalainen lyhenne oli SFKSu – oli kiinnostunut isännöimään vierailua omien kerhon mestaruuskilpailujen aikana.



Varsinainen kilpailutapahtuma oli 12. – 13.6.1971 Sundsvallin kerhon kotikentällä Mohedissa.. Vaasasta oli matkassa viisi kilpailijaa: Bötje Lassfolk, kerhon puheenjohtaja **Timo Nieminen**, **Lauri Oksanen**, **Pentti Pukkila** ja **Veikko Saarinen**. Ruotsin puolelta kilpailun osallistui saman verran kilpailijoita.

Hyppykoneena ruotsalaisilla oli Piper Tri-Pacer PA-22-160, rekisteritunnukseltaan SE-CKR. Kone oli kovin pieni: siihen sopi kerrallaan vain kaksi hyppääjää. Hyvät säät ja vähäinen osanottajamäärä suosivat kuitenkin neljän kierroksen kilpailua, joka saatiin vietyä läpi vaikeuksista viikonlopun aikana.

Suomalaiset menestyivät hyvin, Timo Nieminen oli paras. Palkinnot kuitenkin jaettiin vain paikallisille – olihan kyseessä kerhon sisäinen mestaruuskilpailu.



13.6.1971, Mohed, Ruotsi, SFKSu:n tarkkuusmestaruuskilpailu, Osallistujia: Vasemmalla Lasse Nordin, (Sundsvallin kerho), Lauri Oksanen, Timo Nieminen, Pentti Pukkila, Börje Lassfolk ja Veikko Saarinen. Kuva: via Lauri Oksanen

Tapahtumalla oli historiallista merkitystä, koska se oli tiettävästi ensimmäinen kerhotasolla tapahtuva pohjoismaainen tai yleensä kansainvälinen yhteistyötapahtuma. PM-kisoja oli toki ollut, mutta ne olivat ilmailuliiton tasolla ja liittojen keskeisin sopimuksin tapahtuvaa toimintaa. Vaasan Laskuvarjokerho kutsui Sundsvallin laskuvarjokerhon vastavierailulle.

Seuraavana vuonna aloitettiin Nordkaloträffen – perinne, joka tuli kestäämään parikymmentä vuotta. Uumajan laskuvarjokerho kutsui Vaasan ja Bodøn kerhot tapahtumaan, jossa oli viikon hyppyleiri ja sen päätteeksi hyppykilpailu. Tapahtumat järjestettiin säännöllisesti ja osanottajia kutsuttiin myöhemmin myös muista Suomen ja Pohjoismaiden kalottialueen kerhoista. Kalottialueen käsite lienee laajentunut alkuperäisestä, koska Suomesta on vaasalaisten, oululaisten ja rovaniemeläisten lisäksi osallistunut kilpailijoita ainakin Jyväskyläs-  
tä, Kajaanista ja Helsingistä.

Vaikka tulevina vuosina ja vuosikymmeninä myös eräillä muille laskuvarjokerhoilla oli rajan ylittävää yhteistoimintaa ulkomaisten kerhojen kanssa, ei Nordkaloträffenin kaltaista, pitkään jatkuvaa säännöllistä muuta tapahtumaa syntynyt.

Timo Nieminen 2015: Hyvällä tuulella – Vaasan Laskuvarjokerhon historia vuosilta 1969 – 2014  
Lauri Oksanen 27.2.2020

## LuKT:n viides

LuKT piti vuoden 1971 viidennen kokouksensa 18.6.1971, vanhaan tapaan ilmailuliiton toimitiloissa Malmin lentoasemalla. Kokousta juhlisti läsnäolollaan tavanomaisten LuKT:n jäsenten ja sihteerin lisäksi Suomen Ilmailuliiton uusi, runsas kuukausi sitten tehtävässään aloittanut toiminnanjohtaja **Reino Kronholm**.

Kokous aloitettiin kunnioittamalla hiljaisella hetkellä Oulussa runsas kuukausi aikaisemmin (16.5.1971) menehtyneen hyppääjän muistoa. Onnettomuus oli muutoinkin esillä kokouksessa. Onnettomuuden tutkinta oli saatu päätökseen huomattavan lyhyessä ajassa. Ilmailuosasto oli lähettänyt LuKT:lle juuri ennen kokousta lausuntopyynnön, joka suoraan liittyi onnettomuuteen. Lausuntopyyntö koski pakkolaukaisuhinnan kiinnittämisen hidastussukan yläpään laskuvarjon oikean kehittämisen varmistamiseksi.

Tutkijalautakunta oli nopea, ilmailuosasto oli nopea ja nopea oli myös LuKT. Ilmailuosaston lausuntopyyntö oli päivätty 9.6., LuKT käsitteli asian 18.6. ja lähetti ilmailuliiton toimiston kautta 23.6.1971 päivätyn vastauksen ilmailuosastolle. LuKT esitti ilmailuosaston määräysluonnokseen merkittäviä ja oleellisia muutoksia, jotka kaikki ilmailuosasto hyväksyi. Pakkolaukaisuhinnan kiinnitystä koskeva uusi määräys oli päivätty 28.6.1971. Kaikki osapuolet ymmärsivät asian tärkeyden, jonka vuoksi asiassa ei viivytelty hetkeäkään.

LuKT:n kokouksessa silmälitiin myös useita muita lausunnolla saatuja ilmailumääräyksiä, mutta niihin ei ollut vielä ehditty perehtyä riittävästi, jonka vuoksi niiden käsittely päätettiin siirtää seuraavaan kokoukseen. Lopujen lopuksi niitä ei käsitelty seuraavassa kokouksessa, koska sen tarkoituksena oli ainoastaan vahvistaa edustusjoukkueen kokoonpano. Vielä seuraavassakaan kokouksessa ei onnistuttu, määräykset siirtyivät syyskuun kokoukseen.

LuKT:n edellisessä kokouksessa oli ilmoitusasiana kerrottu, että SLK:n jäsen **Erkki Siven** oli kuollut laskuvarjo-onnettomuudessa Ruotsissa noin puolitoista kuukautta sitten. Onnettomuus kirjautui Ruotsin tilastoihin ja sitä käsiteltiin LuKT:ssa vain ilmoitusasiana. Uutena asiana saatiin kuulla, että onnettomuus oli tapahtunut itseaukaisuhypyllä, jossa hyppääjä oli LuKT:n käytettävissä olleiden tietojen mukaan vetänyt laukaisukahvan sijasta barometrilaukaisin KAP-3:n laukaisuvaijerista – laukaisimia siis käytettiin myös Ruotsissa. Hyppääjä ei käyttänyt varavarjoa.

LuKT noteerasi tässä historiassa aiemmin kuvatun **Seppo Kokkosen** Turun keskustassa sattuneen vaaratilanteen. LuKT:n mielestä tapaus oli melko tavanomainen ”varavarjoikeikka”, jossa hyppääjä toimi oikeaoppisesti. Tapauksen johdosta toimikunta kuitenkin esitti, että se toivoo saavansa jäljennöksen ilmailuosastolle lähetettävistä varavarjon käyttöilmoituksista.

Koska SM- ja PM-kilpailut ”painoivat päälle”, oli tehtävä niihin liittyviä päätöksiä. PM-joukkueen suuruudeksi päätettiin joukkueenjohtaja (**Seppo Laitakari**), yksi tuomari (**Eero Ylinen**) ja seitsemän hyppääjää. Kilpailijat voidaan kuitenkin valita vasta SM-kilpailujen ja Nummelassa 3. – 4.7.1971 pidettävän taitohypykilpailun perusteella. LuKT valtuutti SM-kilpailuissa paikalla olevat LuKT:n jäsenet ja valitsemaan joukkueen aiempien valintaperusteiden mukaisesti.

Aiemmissä LuKT:n kokouksissa oli pohdiskeltu, voisivatko sekajoukkueet (hyppääjiä eri kerhoista) kilpailla ja voittaa Suomenmestaruuksia. LuKT päätti, että sekajoukkueet saavat kilpailla, mutta ne eivät voi voittaa mestaruuksia. Tähän päätökseen liittyi LuKT:ssa erittäin poikkeuksellinen asia: jäsen **Timo Nieminen** esitti erivävän mielipiteen tähän päätökseen. Edellisen lisäksi ja siihen liittyen keskustuomikunta päätti myös, että kilpailijan on edustettava samaa kerhoa koko vuoden ajan, pöytäkirjan mukaan: *”...kerhosta toiseen ei saa hyppiä”*.

Kokouksessa arvioitiin kesän kurssitilannetta. Perinteinen Jämin hyppykurssi ei näytä enää kiinnostavan, halukkaita ei ole ilmoittautunut, vaikka kyselyjä on saatu. Arvioitiin, että Porin ja Tampereen kerhojen hyppytoiminta imee puoleensa Jämin ympäristön oppilasaineksen.

Ilmailuliiton keskitetyn hypymestarikurssin tilanne sen sijaan näyttää valoisa Kuusi henkilöä oli ilmoittautunut LuKT:n kokoukseen mennessä. Kurssin pääkouluttaja oli vielä avoin, mutta apukouluttajaksi hyväksyttiin **Martti Pietikäinen** Kuopiosta.

Edellä kuvattujen asioiden lisäksi LuKT myös hyväksyi laskuvarjohyppääjän C-luokkia ja päätti puoltaa hypymestarikelepoisuushakemuksia.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 14.5.1971: LuKT 4/71

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 18.6.1971: LuKT 5/71

## Kohtaus Keski-Suomen taivaalla

Kesäkuussa 1971 relatiivi oli jo hiipinyt Keski-Suomeen, vaikka sana ”relatiivi” oli vielä niillä kulmilla ja suuressa osassa koko Suomeakin jokseenkin tuntematon. **Harri Toivonen** Tampereen Laskuvarjokerhosta sattui vierailemaan Keski-Suomessa. Jyväskylän Laskuvarjokerhon eroamassa oleva puheenjohtaja ja perustaja **Kalevi ”Para-Korhonen”** ja Toivonen päättivät 30.6.1971 hypätä yhdessä. Hyppykorkeus oli 2000 metriä. Hypyn aikana Korhonen ja Toivonen suorittivat onnistuneen kohtaamisen, joka oli ensimmäinen laatuun Luonetjärven ilmatilassa. Relatiivi oli saapunut Keski-Suomeen.

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

## Porin SM-kilpailut

Suomen Ilmailuliitto, tarkemmin LuKT, oli myöntänyt vuoden 1971 SM-kilpailujen järjestämisoikeuden Satakunnan Laskuvarjourheilijoille. Kisapaikka oli Porin lentoasema, ajankohta 15. – 18.7.1971. Kilpailulajit olivat samat, kuin ennenkin: henkilökohtainen tarkkuushyppy, henkilökohtainen taitohyppy, näiden kahden lajin sijalukujen perusteella määräytyvä yleismestaruus ja joukkuetarkkuus.

Osanottajia oli henkilökohtaisessa tarkkuudessa 73 kilpailijaa, heistä lähes kaikki osallistuivat joukkuetarkkuuskilpailuun. Taitohypyssä ja yleismestaruudessa oli osanottajia 26. Kilpailun johtaja oli Porin laskuvarjourheilutoiminnan perustajiin kuuluva entinen laskuvarjojääkäri **Turkka Aaltonen**.

Osanottajamäärästä huolimatta kilpailut sujuivat hyvin siltä osin, kuin järjestäjä saattoi niihin vaikuttaa. Kilpailut alkoivat hyvin, mutta sitten sää alkoi ahdistaa. Hyvän alun jälkeen kilpailut olivat lähes pysähdyksissä melkein kolme päivää. Sunnuntaina sää kuitenkin parani niin, että saatiin viimeiset hyppykierrokset hypättyä. Kilpailussa lopulta saatiin kaikissa lajeissa hypättyä täydet hyppykierrokset.

LuKT otti syyskuun 1971 kokouksessaan kantaa kisoihin ja kisajärjestelyihin.

Kilpailuun liittyi jonkin verran draamaa, joka sai julkisuutta LuKT:n mielestä liikaakin. Keskustoimikunnan mielestä osanottajamäärä oli liian suuri. Myös joidenkin osanottajien taso sai osakseen kritiikkiä: *”...Kilpailussa oli suorituksia, jotka eivät olleet SM-tasoa. Järjestelyissä oli nähty paljon vaivaa: jos oli miinusta, niin oli toki plussaakin. Kilpailupaikka oli hyvä, sää huono”*. LuKT käsitteli myöhemmin myös tuomariston jäsenen (**Markku Koivula**) kirjeen perusteella kilpailijoiden käyttäytymistä. Keskustoimikunta yhtyi Koivulan käsitykseen siitä, että kilpailijat olivat kiroilleet ja arvostelleet tuomareita. Tässä suhteessa todettiin olevan varaa parantaa myös kerhoissa.

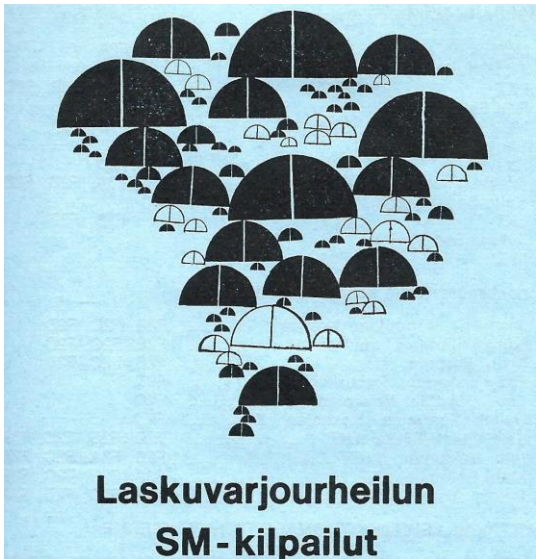
LuKT arvioi kisojen yleisesti saaneen tyydyttävästi julkisuutta. Julkisuus sai myös kritiikkiä. LuKT:n mielestä Ilmailu-lehdessä olleessa **Erkki Näätäsen** kirjoittamassa *”kilpailuselostuksessa”* kiinnitettiin liikaa huomiota hylättyyn protestiin, itse kilpailun jäätyä vähemmälle huomiolle. Ilmailu ei kuitenkaan ollut ainoa, joka kiinnitti huomiota protestiin. Sanomalehtien uutisjutuissakin se sai vallan paljon huomiota, koska tilanne, josta protesti tehtiin, toi kilpailuun erityistä draamaa.

Mistä siis olikaan kysymys? Tarkkuushyppyä johti kahden kierroksen jälkeen veteraani **Antero Takkala** Varhaisen Laskuvarjokerhosta kahdella nolla-nollalla. Toisena oli 12 sentin yhteistuloksella imatralainen, ensimmäisissä SM-kilpailuissaan hyppäävä sadan hypyn sankari **Tapani "Bablo" Heino**. Kolmannella kierroksella Heinon tulos oli 96 cm. Takkalan tulos oli senttiä huonompi, 97 cm. Sitten tulikin iso mutta: kilpailussa hyppykorkeus oli 1.000 metriä ja suurin sallittu vapaapudotus 10 sekuntia. Neljä kelloa otti aikaa vapaapudotukselle. Takkalan ajaksi saatiin 10,2 – 10,8 sekuntia. Suurimman sallitun vapaapudotusajan ylityksestä Takkala sai sakkoa 5,00 metriä, joten hänen yhteistuloksensa oli kolmen hypyn jälkeen 5,97 m. Heinon tulos oli tässä vaiheessa 1,08 m.

Takkala teki protestin ja vakuutti laukaisseensa varjonsa oikeaan aikaan, mutta hänellä jäi apuvarjo turbulenssiin, eikä sen vuoksi noussut näkyviin. Takkalaa epäilemättä koski kipeästi, kun kokematon ensikertalainen on hänet lyömässä. Takkala vakuutti vetäneensä laukaisukahvasta 8 sekunnin kohdalla, mutta epäpätevät (Satakunnan lennoston kantahenkilökuntaan kuuluvat) ei-hyppääjät eivät ymmärtäneet asiaa ja tuomio oli sen vuoksi väärä.

Protesti ei mennyt läpi. Tuomari **Heikki Side** kertoi Ilmailu-lehdelle, että aika otetaan aina apuvarjon esille tulosta ja siitä se otettiin nytkin. Tuomarien asiantuntemattomuudella ei tässä ollut merkitystä. Ilmailu haastatteli asiassa myös LuKT:n puheenjohtajaa, kokenutta kisakonkari **Jorma Malia**. Hän kertoi, että turbulenssi ei ole vajaatoiminta ja vapaapudotusrajoitus on osa laskuvarjourheilun turvallisuusmääräyksestä, josta tullaan pitämään kiinni vastaisuudessa.

Neljännellä ja viimeisellä kierroksella kilpailun johtoon siirtynyt Heino teki tuloksen 6 cm, Takkalan polkaisessa nolla-nollan. Heinon lopullinen tulos oli 1,14 m, Takkalan 5,97, jolla tuloksella hän jäi tarkkuushyppyissä viidenneksi. Tämä sijoitus pudotti hänen sijoitustaan myös yleismestaruudessa, jossa hän olisi ollut **Risto Vallan** kanssa jaetulla sijaluvulla, jos olisi voittanut tarkkuuden. Mutta ei voittanut.



Porilaisten SM-71 kisalogo vasemmalla. Oikealla henkilökohtaisen tarkkuuden yllätysvoittaja: SM-ensikertalainen Tapani "Bablo" Heino peittosi koko vanhan kaartin. Vielä kolmen hypyn jälkeisessä tilanteessa Heinon hermo piti ja tulos oli hyvä 6 cm, joka riitti mainiosti voittoon Takkalan ylipitkän vapaapudotuksen vuoksi. Ilman Takkalan virhettäkin Heino olisi ollut vähintään toisena. Heinon kuva on otettu Immolassa pari vuotta myöhemmin. Kuva: Imatran Ilmailukerho via Olli Halonen

Risto Valta voitti taitohypyn ja yleismestaruuden ja oli joukkuetarkkuuden voittaneessa SLK I joukkueessa. Samassa voittajajoukkueessa oli myös **Riitta Rodolfi**, josta tuli ensimmäinen Suomenmestaruuden voittanut nainen.

Parhaita olivat:

Henkilökohtainen tarkkuushyppy (4 kierrosta)

1.	Tapani Heino	IJK	114 cm
2.	Jorma Mali	SLK	192 "

3.	Risto Valta	SLK	291 ”
4.	Olavi Kilpinen	LjK	301 ”
5.	Antero Takkala	VLK	597 ”
6.	Veikko Korhonen	TamLK	621 ”
7.	Esa Huusari	ULK	685 ”
8.	Lauri Karhu	LIY	965 ”
9.	Jorma Kosonen	KIY	1076 ”
10.	Matti Ojamäki	SLU	1154 ”

Henkilökohtainen taitohyppy (3 kierrosta)

1.	Risto Valta	SLK	30,8 s
2.	Harri Toivonen	TamLK	35,0 ”
3.	Markku Paakkanen	LjK	38,0 ”
4.	Seppo Piltti	LLK	38,5 ”
5.	Jorma Mali	SLK	40,2 ”
6.	Antero Takkala	VLK	41,7 ”
7.	Lauri Karhu	LIY	41,9 ”
8.	Rauno Härkönen	IJK	42,0 ”
9.	Kalevi Sipinen	LLK	44,2 ”
10.	Seppo Kokkonen	TLU	45,7 ”

Henkilökohtainen yleismestaruus

1.	Risto Valta	SLK	4 pistettä
2.	Jorma Mali	SLK	7 ”
3.	Antero Takkala	VLK	11 ”
4.	Lauri Karhu	LIY	15 ”
5.	Harri Toivonen	TamLK	19 ”
6.	Esa Huusari	ULK	23 ”
7.	Seppo Kokkonen	TLU	24 ”
8.	Seppo Piltti	LLK	26 ”
9.	Markku Paakkanen	LjK	27 ”
9.	Olavi Kilpinen	LjK	27 ”

Joukkuetarkkuushyppy

1.	Suomen Laskuvarjokerho I Risto Valta, Riitta Rodolfi, Jorma Mali, Ralf Norra	2146 cm
2.	Lappeenrannan Ilmailuyhdistys Hannu Ilves, Jukka Ilves, Lauri Karhu, Markku Holopainen	2672 ”
3.	Utin Laskuvarjokerhot Markku Laksio, Risto Ylä-Outinen, Esa Huusari, Markku Jääskeläinen	3319 ”
4.	Vaasan Laskuvarjokerho Timo Nieminen, Veikko Saarinen, Pentti Pukkila, Lauri Oksanen	3607 ”
5.	Laskuvarjojäkärikoulu I Virallisissa tuloksissa eikä sanomalehdissä ollut nimiä, ”Ilmailussa” ei mainittu koko joukkuetta	3765 ”
6.	Klerju-Veikot (sekajoukkue) Hannu Laitinen, Pekka Karhumäki, Seppo Kokkonen, Tarmo Kauppila	3909 ”
7.	Tampereen Laskuvarjokerho I Harri Toivonen, Veikko Korhonen, Raimo Moisio, Heikki Stenholm	4457 ”
8.	Oulun Laskuvarjokerho Tapio Satamo, Hannu Pernu, Veli-Matti Reinilä, Mikko Närhi	4636 ”

9. Imatran Ilmailukerho 4836 ”  
Tapani Heino. Pauli Aitala, Martti Kailes, Rauno Härkönen
10. Kuopion Ilmailuyhdistys 4925 ”  
Martti Pietikäinen, Pentti Voutilainen, Jorma Kosonen, Risto Salonen



*Joukkuetarkkuushypyn voittajajoukkue Suomen Laskuvarjokerhosta: Ralf Norra (vas.), Jorma Mali, Riitta Rodolfi ja Risto Valta. Kuva: Tuula Heikkola/Suomen Ilmailumuseon kokoelmat*

Edellä olevat tulokset perustuvat virallisiin kilpailutuloksiin, jota on joukkuetarkkuuden joukkueiden jäsenten nimien osalta täydennetty Ilmailu-lehden ja sanomalehtien tietojen mukaiseksi. Ilmailulehdessä 8/1971 esitetty tulosluettelo on joukkuetarkkuuden osalta ilmeisen puutteellinen. Sieltä mm. puuttuu LjK I joukkue kokonaan ja Vaasan Laskuvarjokerho ja Klerjuveikot on esitetty eri järjestyksessä.

Ilmailu 4/71

Ilmailu 8/71

Aamulehti 17.7.1971

Satakunnan Kansa 18.7.1971

Satakunnan Kansa 19.7.1971

Helsingin Sanomat 19.7.1971

Uusi Suomi 19.7.1971

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 10.9.1971: LuKT 8/71

## Nurinkurista hommaa - laskuvarjolla taivaalle

Vaikka jo 1960-luvun historiateksteissä toista vakuutettiin, vetovarjoihin palataan taas, koska hyppykerhoissa sitä taas kokeiltiin ja toiminta sai melko laajaa julkisuutta lehdissä. Ilmailu-lehden vuoden 1971 syyskuun numerossa kerrottiin tästä vallankumouksellisesta asiasta:

*"Pari askelta ja laskuvarjohyppääjä liitelee 40 metrin korkeudessa. Helppoa, jos sen tekisi lentokoneella. Vaikeaa, jos lähtee maasta ylöspäin.*

*Jyväskylässä se on nyt kuitenkin tehty, ensimmäisenä pohjoismaissa. Pari askelta ei toki sentään nostanut suoraan taivaalle, siihen tarvittiin myös 265 hevosvoiman moottorivene. Samoin tarvittiin myös ilmailuosaston apua, olihan kyse kokeilusta, jonka pohjalta määräyksiä punnitaan tulevaisuutta varten...”*

Ihan ei mennyt putkeen tuo lehtijutun aloitus, koska toimintaa oli jo kokeiltu ja pohdiskeltu useita kertoja niin LuKT:ssa kuin ilmailuosastollakin. Ei siis ollut enää ”ensimmäisenä pohjoismaissa”. Tämän historianaikaisemmissa osissa on kerrottu, että jo 1960-luvun alussa kokeiltiin hinausta laskuvarjoilla. Vaikka hinaustarkoitukseen alkuaan kehitettyä Para-Commanderin esiasetetta ei vielä ollut edes keksitty, nerokkaat ilmailukerhollaiset keksivät hinata pyöreäkupuisia laskuvarjoja maasta ilmaan. Joskus jopa onnistuneesti. Tämä saattoi kuitenkin olla ensimmäinen hinauskokeilu vedestä.

Laskuvarjokerhoissa toimintaa on kokeiltu aina silloin tällöin Muualla maailmassa lajista tuli jopa urheilumuoto ”Parascending”, jossa laskuvarjo hinattiin sopivaa korkeuteen, jossa se irrotettiin ja lentäjä laskeutui niin kuin laskuvarjolla laskeudutaan.



*Laskuvarjohinausta kokeiltiin myös muualla ja enimmäkseen kuivalta maalta, kuten tässä kuvassa vuodelta 1972 Imatran Ilmailukerhossa Immolassa. Urhea lentäjä on Olli ”Ohto” Halonen. Kuva: Olli Halonen*

Ilmailu-lehden jutussa kerrottiin Jyväskylän, Lahden ja Hallin laskuvarjokerhojen yhteisistä hinauskokeiluista. Lahden Laskuvarjokerhossa oli kokeiltu hinausta maalta, mutta nyt kokeiltiin, kuinka homma sujui veneen vetämänä. Jyväskylän seudulla vesihiihtäjät olivat kokeilleet jonkinlaisilla leijoilla hinausta. olivat onnistuneetkin, mutta leija oli todettu hyvin epävakaaksi, jonka vuoksi haluttiin kokeilla, olisiko laskuvarjo parempi.

Hinauksia kokeiltiin kolme kerhon voimin 26. – 27.7.1971 Jyväskylän Muuratjärvellä. Ensimmäinen yrittäjä oli paikallisen kerhon puuhamies **Teuvo Pälvimäki**. Hänellä oli laskuvarjonaan Crossbow. Huonosti kävi. Suuntavakavuus oli huono ja ilmaan halajavan kotkan sijasta mies sukelsi pohjamutaan. Vahingosta viisastuneena kokeilutiimi suunnitteli asiaa uudelleen ja nukkui yön yli.

Seuraavana päivänä kokeiltiin uudelleen uusin innoin ja aattein. Nyt käytettiin noin sadan metrin mittaista vaijeria, jonka molemmissa päissä oli pikalukko nopean irrottautumisen varmistamiseksi. Päivän ensimmäinen yrittäjä oli **Pekka Karhumäki** Hallista. Nyt oli onni myötäinen – tai ymmärrys parantunut. Lento sujui hyvin noin 40 metrin korkeudessa, mutta hinausvaijerin irrotuksessa pikalukko iski kasvoihin. Lahtelainen **Risto Koivisto** oli kolmas yrittäjä. Sekä Karhumäen että Koiviston tarkoituksena oli laskeutua venehinauksen päätteeksi rantaan, mutta vielä ei ihan mennyt niin. Molemmat päätyivät veteen. Näiden kokeilujen jälkeen homma alkoi onnistua. Korkeutta onnistuttiin saamaan 60 - 80 metriä hinausnopeudella 65 km/h.

Jyväskylässä lajista oli tulla ympäristöongelma: pari viikkoa myöhemmin suoritetuissa hinauskokeiluissa tarvittiin poliisia lopulta putkaan päätyneen, ”vesihiihtäjien ainaisesta ajamisesta” kiihtyneen mökkilläisen rauhoittamiseen.

Jyväskylän Laskuvarjokerhon hienossa historiakirjassa ”*Ensimmäiset 25 vuotta*” (**Virpi Talja – Raija Syyrakki**) oli tähän tarinaan lipsahtanut väärä vuosiluku (1972), päivämäärät olivat kohdallaan.

Ilmailu 9/1971

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

## **Pohjoismaiset mestaruuskilpailut – Karlsborg, Ruåtsi**

Kilpailujen järjestämismvuoro vuonna 1971 oli Ruotsilla. Kilpailut järjestettiin 31.7. – 5.8.1971 Karlsborgissa, jota voitaisiin kutsua ”Ruotsin Utiksi”. Paikka on huomattava varuskuntakaupunki, jossa sijaitsevat Ruotsin laskuvarjojääkärikoulu, lentolaivue F 6 (Västgöta Flygflottilj) ja siihen liittyvä viestikoulu.

Edellisenä vuonna edustusjoukkueen valinta – tai ensisijaisesti valinnan jääminen yhden kilpailun varaan ja perusteiden päättäminen vasta valintakilpailun jälkeen olivat yhdessä eräiden muiden seikkojen kanssa aiheuttaneet ketjureaktion, josta seurasi monta asiaa – kuten edellä on jo kerrottu. Nyt LuKT oli viisaampi. Ehkä siksi, että LuKT:n ohjauspunoksissa oli nyt kiinni mies, joka edellisenä vuonna oli räiskäyttänyt ilmoille ensimmäisen kipinän. LuKT päätti perusteet jo helmikuun 1971 kokouksessaan ja nimesi niiden mukaisesti joukkueen heinäkuussa Porin SM-kilpailun päätteeksi pidetyssä kokouksessaan.

Joukkueenjohtajaksi nimettiin SLK:n hyppylentäjä **Seppo Laitakari** ja kansainväliseksi tuomariksi saman kerhon **Eero ”Kustu” Ylinen**. Kilpailijoiksi nimettiin **Lauri Karhu** (Lappeenrannan Ilmailuyhdistys), **Tapani ”Bablo” Heino** (Imatran Ilmailukerho), **Antero ”André” Takkala** (Varkauden Laskuvarjokerho), **Seppo Piiltti** (Lahden Laskuvarjokerho), **Risto Valta** (Suomen Laskuvarjokerho), **Harri ”Kitu” Toivonen** (Tampereen Laskuvarjokerho) ja **Seppo Kokkonen** (Turun Lentokerho). Joukkueeseen ilmaantui myöhemmin matkan varrella valmentajan tittelin saanut **Ralf ”Affe” Norra** (Suomen Laskuvarjokerho). Aikaisempina vuosina SLK:n kovat kilpailijat olivat olleet pääosissa, kun edustusjoukkueita oli valittu. Edellä esitetystä ilmenee, että ajat olivat muuttumassa. Seitsemästä kilpailijasta vain kaksi oli Helsingistä. Toivonen ja Takkala olivat tosin olleet pitkään SLK:n jäseniä ja aloittaneet hyppäämisen Helsingissä, mutta olivat sittemmin muuttaneet ”lاندelle





Osa Suomen PM-71-joukkueesta lähtökiidossa lentoasemalla: Tuomari Eero Ylinen (vas.), kilpailijat Lauri Karhu ja Tapani Heino, joukkueenjohtaja Seppo Laitakari, kilpailijat Antero Takkala ja Seppo Piltti. Kuva: Seppo Laitakari via Ilmailu

”



Osa Suomen joukkueen kilpailijoista ihmettelemässä ruotsalaisten käsitystä Suomen lipusta: Risto Valta (vas.), Lauri Karhu, Harri Toivonen, Seppo Kokkonen, Seppo Piltti (edessä polvella) ja Antero Takkala. Kuva: via Seppo Piltti

Ruotsalaiset isännät onnistuivat yllättämään Suomen joukkueen täydellisesti antamalla heille, kuten muillekin joukkueille, joukkueiden sijaintia osoittavan pienoislipun. Meni muuten hyvin, lippu oli suunniteltu hyvin, mutta yllätyksenä olivat vanerilevylle maalatun lipun värit. Ruotsalaiset eivät ilmeisesti vielä tunteneet Suomen lippua, mutta joukkueemme antoi ohjausta ja lippu korjattiin oikeaksi. Kilpailut saattoivat alkaa.

Kilpailu alkoi komeasti. Ensimmäisen kierroksen jälkeen Suomella oli kolmoisjohto: Kokkonen, Heino, Valta. Lauri Karhu oli tässä vaiheessa kuudentena. Toisella kierroksella alkoivat suomalaiset tippua, paitsi Heino, joka johti edelleen toisen kierroksenkin jälkeen. Vaan ei se sitten mennytkään, kuin elokuvissa. Myös Heino meni vipuun. Tarkkuushypyissä ei sitten jatkossa mennyt yhtään hyvin. Risto Valta kiristi tahtiaan loppua kohti, mutta kiri riitti ainoastaan neljänteen sijaan.

Taitohypyssä meni paremmin. Se olikin ollut pohjoismaisella tasolla Suomen vahva laji. Kilpailun teki jännittäväksi se, että kilpailu jouduttiin keskeyttämään melko tasaväkisessä tilanteessa kahden kierroksen jälkeen. Sitten tuli tymä. Onneksi sää kuitenkin lopulta parani ja päästiin hyppäämään pilvien seassa. Kisan lopputulos oli Suomen kannalta loistava kaksoisvoitto: Takkala voitti ja Valta oli kakkonen.

Henkilökohtaisen tarkkuushypyn ja taitohypyn – jota tuohon aikaan myös tyylihypyksi kutsuttiin – perusteella määäräytyvä yleismestaruus ei mennyt heikommaksi jääneiden tarkkuustulosten vuoksi yhtä hyvin. Risto Valta oli toinen, mutta muita suomalaisia ei palkintokorokkeella nähty tässä lajissa.

Joukkuetarkkuudessa ei mennyt hyvin. Suomi oli kunniakkaalla neljännellä sijalla. Joukkueita ei tosin ollut sen enempää.

Tuloksia:

Henkilökohtainen tarkkuushyppy (4 kierrosta)

1.	Rolf Tangen	N	1,83 m
2.	Anders Wimmerstedt	S	1,88 ”
3.	Tony Månson	S	2,12 ”
4.	Risto Valta	FIN	3,04 ”
5.	Torkel Seth	S	3,70 ”
6.	Jonas Wallberg	S	3,80 ”
7.	Seppo Piltti	FIN	4,64 ”
8.	Lauri Karhu	FIN	6,36 ”
15.	Seppo Kokkonen	FIN	9,32 ”
19.	Antero Takkala	FIN	12,44 ”
20.	Tapani Heino	FIN	13,32 ”
28.	Harri Toivonen	FIN	20,22 ”

Taitohyppy (tyyli) (3 kierrosta)

1.	Antero Takkala	FIN	29,2 s
2.	Risto Valta	FIN	30,1 ”
3.	Leif Nilsson	S	30,2 ”
4.	Anders Wimmerstedt	S	30,4 ”
5.	Egil Kato Hansen	N	31,1 ”
6.	Torkel Seth	S	33,1 ”
7.	Harri Toivonen	FIN	33,5 ”
11.	Seppo Piltti	FIN	36,3 ”
17.	Lauri Karhu	FIN	42,0 ”
19.	Seppo Kokkonen	FIN	43,0 ”
21.	Tapani Heino	FIN	45,1 ”

Yleismestaruus

1.	Anders Wimmerstedt	S	5,537 pistettä
2.	Risto Valta	FIN	5,777 ”
3.	Torkel Seth	S	6,442 ”

4.	Tony Månson	S	6,730 "
5.	Egil Kato Hansen	N	6,868 "
6.	Jonas Wallberg	S	6,967 "
8.	Seppo Piltti	FIN	7,210 "
9.	Antero Takkala	FIN	7,977 "
13.	Lauri Karhu	FIN	8,590 "
17.	Seppo Kokkonen	FIN	9,497 "
21.	Harri Toivonen	FIN	10,638 "
22.	Tapani Heino	FIN	10,847 "

### Joukkuetarkkuus

1.	Tanska	18,39 m
2.	Norja	19,25 "
3.	Ruotsi	31,45 "
4.	Suomi	38,98 "

Kilpailussa hyvin menestynyt Ruotsin **Torkel Seth** kuoli hyppyonnettomuudessa pian tämän kilpailun jälkeen.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 5,2,1871: LuKT 1/71

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 18.7.1971: LuKT 6/71

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 10.9.1971: LuKT 8/71

Uusi Suomi 4.8.1971

Uusi Suomi 7.8.1971

Ilmailu 11/71

Seppo Kokkonen: Haastattelu 16.2.2019

Eero Kausalainen 4.3.2020

## **"Ota tappiili" – ensimmäinen valtakunnallinen hyppymestarikurssi**

LuKT oli jo useamman vuoden aikana ollut huolissaan hyppymestarien tasosta. Lopulta päädyttiin, että paras tapa nostaa tasoa on järjestää valtakunnallisia, keskitettyjä ja LuKT:n johdatuksessa olevia hyppymestarikursseja. Projektia oli puuhailtu jo muutamia vuosia. Marraskuussa 1970 astuttiin ensimmäinen konkreettinen askel. LuKT:n jäsen **Heikki Siropää** esitteli LuKT:n kokouksessa hyppymestarikurssin yleissuunnitelman. Sen pohjalta LuKT:n jäsenet laativat yksityiskohtaisia koulutusohjelmia ja –suunnitelmia eri osa-alueita varten.

LuKT oli todella tehnyt talven, kevään ja alkukesän 1971 aikana kotityönsä. Kurssin vetäjä sai käyttöönsä 15-sivuisen pumaskan LuKT:n jäsenten eri koulutusaiheista laatimia suunnitelmia ja ohjeita.

Ensimmäinen SIL:n koordinoima hyppymestarikurssi Suomessa pidettiin Jämillä 31.7. – 7.8.1971. Sen vetäjänä oli **Mauri Purkunen** (SLK), apulaisenaan **Martti Pietikäinen** (KIY) oppilaina **Matti Korhonen** (Mikkelin Ilmailuyhdistys - MIY), **Markku Holopainen** (Lappeenrannan Ilmailuyhdistys – LIY), **Rolf "Rofa" Leiman** (SLK), **Pertti "Jomppa" Jompero** (SLK), **Pekka Karhumäki** (JSIY - Jämsän Seudun Ilmailuyhdistys), **Keijo Kanerva** (?) ja **Hannu Pernu** (OLK).

Kurssilla oli alkuvaiheessa hyppykoneena Cessna 172, joka kuitenkin osoittautui suoritusarvoiltaan onnettomaksi. Onneksi kurssin puolivälissä saatiin saman konetyypin tehokkaampi versio Cessna 172 "Rocket". Sen ansiosta hyppytoiminta nopeutui selvästi. Kukin oppilas sai kurssin aikana noin 15 harjoituspuodotusta, mikä oli erinomainen määrä.

Ensimmäisellä kurssilla oli yhtenä tavoitteena laatia hyppymestari toiminnan menetelmät yhteisen pohdinnan perusteella. Ilmailu-lehden numerossa 10/1971 oli yksityiskohtainen juttu kurssista. Tämän historiatarinan otsikossa on lainattu Mauri Purkusen Ilmailuun kirjoittamasta samoin otsikoidusta jutusta, jossa asia selvitetään:

*"Ettäkö mitä tarkoittaa "Ota tappiili"? Ota stabiili (asento) Mikkelin kielellä. Kovakurkkuisena lausujana hyppymestarioppilas samasta kaupungista, katsoessaan pudottamansa miehen ilma-akrobatiaa.*



Ensimmäisen valtakunnallisen hyppymestarikurssin osanottajia ja vierailijoita: Martti Pietikäinen (vas., kouluttaja), Jussi Hakkarainen (vierailija), Markku Holopainen, Pertti Jompero, Mauri Purkunen (kurssin vetäjä), Rolf Leiman ja Heikki Side (vierailija). Kuva: Mauri Purkunen.

Ilmailu-lehden tarinan täydennykseksi Historiaheppu oli yhteydessä nykyään Salzburgissa Itävallassa asuvaan Mauri Purkuseen, joka muisteli kurssia sähköposteissaan 26.5. ja 27.5.2019. Alla on otteita sähköposteista:

*"Tämä ensimmäinen kurssi oli kaiken todennäköisyyden mukaan oikeiden suuntaviivojen hamuilua tulevaisuutta ajatellen. Itselläni ei ole minkäänlaista paperia tilaisuudesta, mutta tuo koulutusohjelma oli se jota sitten seurattiin. Joillekin jotkut asiat olivat jo tuttuja, mutta aamulenkkit närästivät monia.*

*Olin vissiin kurssin vetäjänä koska liksana oli kaikki ilmaiset hyppyä, joita sain 27 yhdessä viikossa. (2 varjoa mukana).*

*Oman hyppypäiväkirjani mukaan harjoitushyppyä tehtiin 1000m:stä koska aina niiden jälkeen olin poistunut koneesta. Ainoastaan 3 henk.koht. hyppyä on tehty 2:sta kilsasta, kohtaaminen Rofan, Jompan ja Karhumäen Pekan kanssa.*

*Yksi asia, joka ei liity koulutukseen, on jäänyt mieleen. Pitkän harjoituspäivän jälkeen (3.8) päätimme tehdä vaihtelua ruokavalioon Hemulin ja Jussin kanssa [Jämillä vierailleet ei-kurssilaiset **Jussi Hakkarainen** ja **Heikki Side** SLK:sta]... ... Nousimme 2200:n metriin, välitön aukaisu, ja sitten lilluttiin ilta-auringossa pitkän tovin maalialueelle. En koskaan mitannut hyppyetäisyyttä, mutta se oli ehkä n.3-4:n kilsan päässä. Itselleni tästä jäi mieleen lähestymiskulma siitä korkeudesta, joka oli aivan tavallinen, vaikka maali olikin kaukana.*

---

*Lentäjinä oli **[Ilpo] Rami**, **[Heikki] Jokinen** ja **Virkajärvi**, etunimiä en ole kirjannut.*

*Kun tässä vielä raavin loppuja hilseitä niin tuli mieleen, että se harjoitusvetelijä [Purkusen lähettämässä valokuvassa] oli yksi meidän lentäjistä. Hän oli muistaakseni päässyt jo itseaukaisun esivaiheeseen ja nyt oli hyvä tilaisuus harjoitella. Tämä pitäisi kuitenkin varmistaa jostain muusta lähteestä.*

*Lisäksi kun muistan, se lehtiartikkeli [Ilmailussa] ei ole täysin minun kirjoittama, oli ilmeisesti muuta tärkeämpää tekemistä. Asiat ovat kohdallaan, mutta esim. Rofan jalkaterä ja kirjoituksen siistiminen on jonkun muun kirjoittama. Haluaisin antaa kunnian sille, jolle se kuuluu, vaan minulla ei ole harmainta aavistusta, kuka se oli. Timo Nieminen kävi mielessä, mutta en muista oliko hän edes siellä.*

---

Kurssin vetäjä Purkunen pohdiskeli Ilmailu-lehden jutussaan hyppymestarikurssin merkitystä ja ajatuksiaan tulevista kursseista:

*"...Ensi vuonna on syytä järjestää samanlainen kurssi ja tehdä koko toiminnasta jokavuotinen. Oppilaiden laatuerot osoittivat selvästi, että eri puolilla Suomea annetaan eritasoista opetusta ja että myös mestarit ovat olleet ja ovat vieläkin eritasoisia. Koulutuksen laadun ja määrän on kaikkialla Suomessa oltava samanlaista ja tähän päästään, jos hyppymestarit tästä eteenpäin ovat saman koulun käyneitä. Vuoden 1972 kurssin yhteyteen on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä järjestämään myös alkeiskoulutusta..."*



*Oppilaspudotusta harjoitellaan. Oppilaana "oikea oppilas", toinen lentäjistä, luultavasti Heikki Jokinen, pakkolaukaisuhypyillä vetämässä harjoitusvetoa. Kuva: Mauri Purkunen.*

Historiallisen ensimmäisen kurssin vetäjän yllä esitellyt ajatukset toteutuivat tulevaisuudessa lähes sellaisenaan. Suomen Ilmailuliiton järjestämistä hyppymestarikursseista tuli suomalaisen laskuvarjokoulutuksen selkäranka. Kurssit järjestettiin paria poikkeusta lukuun ottamatta vuosittain, joskus kaksikin kurssia vuodes-

sa. Sen lisäksi tulevina vuosina järjestettiin hyppymestaritaidon päivittämiseen tarkoitettuja hyppymestariseminaareja ja muita koulutustilaisuuksia.

Purkusen ajatus ”oikeista oppilaista” hyppymestarioppilaiden harjoituksissa ei sellaisenaan toteutunut. Sitä kokeiltiin, mutta siitä luovuttiin. Arveltiin, että jos samanaikaisesti koulutetaan sekä oppilashyppääjää turvalliseen toimintaan että hyppymestarikokelasta turvalliseen oppilaiden käsittelyyn ja koulutukseen, jompikumpi tai molemmat koulutukset kärsivät. Tilanne lentokoneessa saattaisi myös karata käsistä, jos oppilashyppääjä ja hyppymestarioppilas tekevät samanaikaisesti virheen.

Eräänä välimuotona oli jonkin aikaa, että hyppymestarikokelaat harjoittelivat ensin kerhoissaan oppilaiden pudottamista, jolloin heillä olisi jo perustaidot kurssille tullessaan. Historiaheppu, joka myöhemmin tuli vetäneeksi tasavallan kaikki hyppymestarikurssit vuosina 1975 – 1991, oli käynyt läpi hyppymestarin varhaisemman koulutuspolun, jossa harjoiteltiin kerhoissa, mutta mitään kurssia ei silloin (1969 – 1970) vielä ollut.

Purkusen artikkelissaan esittämä arvelu koulutuksen kirjavuudesta tuli esille hyppymestariкурseilla vielä myöhemminkin. Oppilaat olivat kovin eritasoisia ja jotkut heidän kerhoissaan oppimat menettelyt eivät tuntuneet kovin turvallisilta ja/tai loppuun asti harkituilta.

Tällaisten pohdiskelujen lopputuloksena päädyttiin muutaman vuoden kuluttua siihen, että hyppymestarioppilas ei tee oppilaiden harjoituspudotuksia ennen kurssia, jolloin mestarikurssin alkaessa kaikki ovat samalla viivalla eikä kurssia tarvinnut aloittaa karsimalla kerhoissa opittuja, kurssilla opetetuista menettelyistä poikkeavia suorituksia.

Ilmailu 10/1971

Suomen Ilmailuliitto ry. LuKT 1971: Hyppymestarikurssi

Suomen Ilmailuliitto ry.: LuKT:n pöytäkirja 10.9.1971, LuKT 8/71

Mauri Purkunen: Sähköpostit 26.5.2019 ja 27.5.2019

Eero Kausalainen 4.3.2020

## Uusia määräyksiä: pakkolaukaisuhihna, lupakirja, vaaratilanneilmoitus ja laukaisin

Ilmailuosasto oli yhteistyössä LuKT:n kanssa valmistellut useita ilmailumääräyksiä. Jotkut niistä olivat olleet tahkottavina jo pitempään, mutta joissain tapauksissa määräys saattoi syntyä hyvinkin nopeasti. Esimerkkinä tällaisesta nopeasti syntyneestä määräyksestä oli tämä:



Ilmailumääräyksellä LT 6/71 oli suora yhteys Oulussa 16.5.1971 sattuneeseen onnettomuuteen, jossa pakkolaukaisuhihna avasi hyppääjän repun, mutta apuvarjo ei hyppääjän virheellisen asennon vuoksi päässyt ilmavirtaan, vaan takertui hyppääjään huonoin seurauksin. Vastaavanlainen, mutta ainoastaan varavarjon käyttöön johtanut vaaratilanne oli sattunut samana vuonna hieman aikaisemmin – myös Oulussa. Tätä vaaratilannetta oli myös käsitelty LuKT:n kokouksessa. Samantapaisista ”apuvarjon viivyttelyistä” oli kokemuksia myös muualta, mutta ne eivät johtaneet toimiin ennen onnettomuutta.

Ilmailuviranomainen oli nopea joka suhteessa. Tutkimuskertomus valmistui noin kuukaudessa - tämä oli muutama kymmenen vuotta ennen onnettomuustutkimuskeskuksen perustamista. Viisitoista päivää onnettomuuden jälkeen Ilmailuosasto lähetti ilmailuliittoon suoraan LuKT:lle osoitetun, 6.6.1971 päivätyn lausuntopyyntön, aiheena pakkolaukaisuhihnan kiinnittäminen hidastussukalla varustetun pakkolaukaisuvarjon hi-

dastussukkaan. Myös LuKT oli myöhempien aikojen termillä ilmaistuna ”sairaan nopea”: sen vastaus oli päivätty 23.6.1971 siis seitsemäntoista päivää lausuntopyyntöön päiväyksestä. Tähän aikaan posti kulki ”snail-mail” järjestelmällä, jolla viestin kulku Siltasaarekadulta SIL:n toimistoon Malmin lentoasemalle kesti 1 – 2 arkipäivää suuntaansa. Sähköpostia tai vielä kehittyneempiä sähköisen viestinnän muotoja ei vielä ollut keksitty.

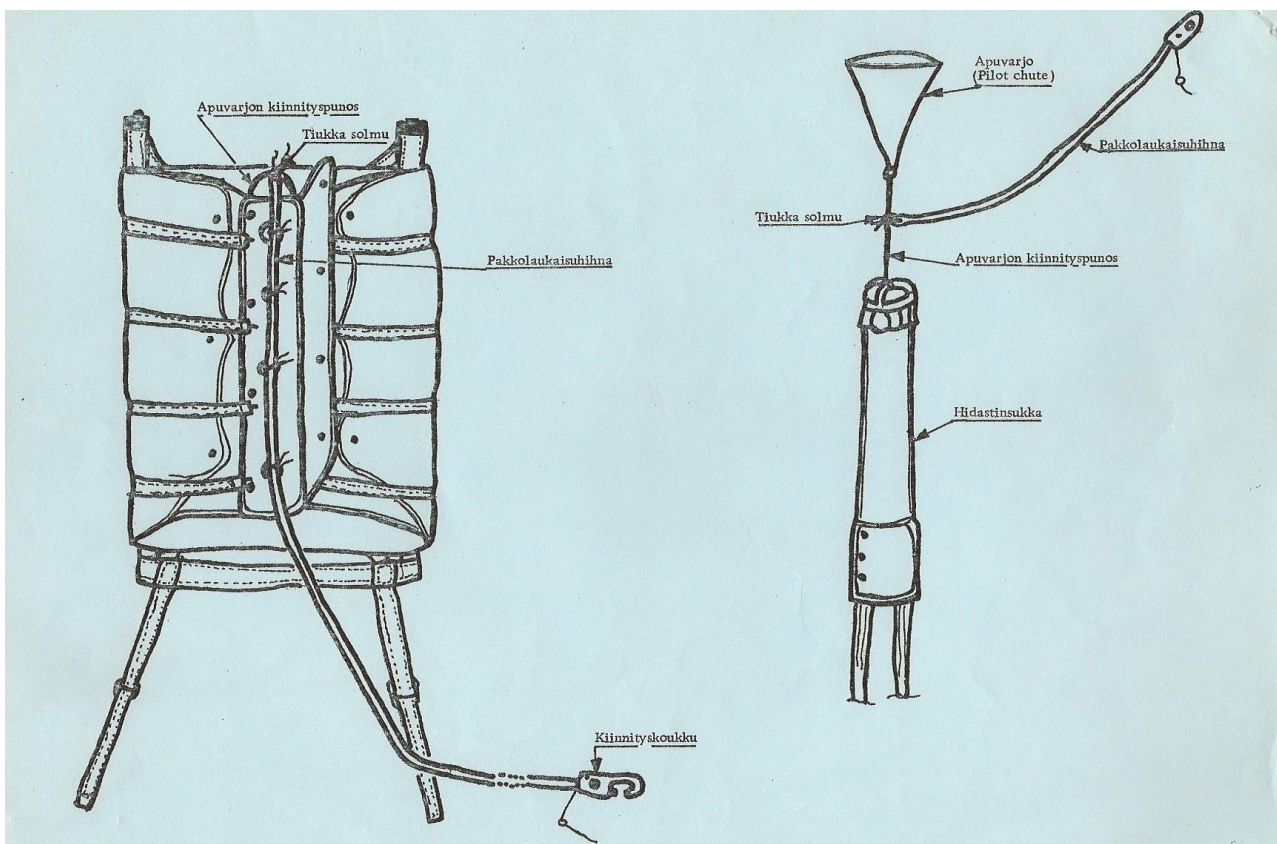
LuKT esitti määräsluonnokseen merkittäviä muutoksia, jotka Ilmailuosasto hyväksyi sellaisenaan. Esityksen mukaiseksi muokattu määräys päivättiin 23.6.1971. Siinä ei ollut mainintaa voimaantulosta, joten sen tulkittiin astuneen voimaan heti!

Alkuperäisestä määräsluonnoksesta poiketen määräyksessä edellytettiin, että pakkolaukaisuhihnan pää on kiinnitettävä (hidastussukan sijasta) apuvarjon yhdyspunokseen. Määräysteksti kuului seuraavasti:

*”Hyppykoneeseen kiinnitettävä ns. pakkolaukaisuhihna kiinnitetään erillisellä langalla myös apuvarjon kiinnityspunokseen. Hihna kiinnitetään reppuun alhaalta ylöspäin (kts. piirrosta). Kiinnityslangan tulee olla tiukasti solmittu apuvarjon kiinnityspunokseen. Kiinnityslangan tulee olla tarkoitukseen soveltuvaa ja vetolujuuden tulee olla 30 – 50 kp, jolloin lankamateriaalina voidaan käyttää esim. nailonvahvisteista ”kalastajalankaa”.*

Muutoksen tarkoituksena on varmistaa, että apuvarjo pääsee vapaaseen ilmavirtaan, eikä jää hyppääjän taakse pyörteiseen ilmavirtaukseen eli turbulenssiin. Määräys oli tärkeä ja tarpeellinen. Ulkomailla tiedettiin käytettävän vastaavassa tarkoituksessa tarrakiinnitystä laukaisuhihnan ja apuvarjon välillä.

Määräyksessä oli myös huomautus, että tällaisessa pakkolaukaisujärjestelmässä saa käyttää ainoastaan yhtä apuvarjoa. Jotkut kokeneet hyppääjät käyttivät näihin aikoihin kahta jousiapuvarjoa vastaavan turbulenssiuongelman välttämiseksi itselaukaisuhypyillä. Ajatuksena oli, että ainakin toinen apuvarjo pääsee ilmavirtaan, vaikka toinen jäisi pyörimään hyppääjän taakse. Kahden apuvarjon käyttöön viitataan myös toisessa samaan aikaan julkaistussa ilmailumääräyksessä. LT1/71.



LuKT:n myötävaikutuksella Ilmailuosasto julkaisi määräyksen liitteenä ohjepiirroksen.

Toinen samaan aikaan julkaistuista määräyksistä oli todellinen supermääräys:



Ilmailumääräys LT 1/71 sääteli laskuvarjotoimintaa laajalla alueella. Määräyksen ”Yleistä” osiossa kerrottiin, että ”...Nämä määräykset koskevat laskuvarjohyppäjiä ja niihin liittyvää koulutusta. Pelastautumisesta laskuvarjon avulla hätätilanteessa on määrätty erikseen (vrt. IlmA 98 § ja lentosääntöjen kohta 3.1.6.)”.

Tämän määräyksen perustana mainittu asetuskohta tuli olemaan ongelma myöhemmin – antoiko se viranomaiselle oikeuden antaa tällaisia määräyksiä vai ei? Siihen asiaan jouduttiin vielä palaamaan...

Aikaisemmin oli laskuvarjotoiminta ja –koulutus tapahtunut SIL:n ohjeiden mukaan, jotka ilmailuviranomainen oli hyväksynyt käyttöön. Viranomainen sisällytti SIL:n ohjeiston omiin vaatimuksiinsa 1967 lokakuussa julkaissamassaan ilmailutiedotuksessa B 7/67. Tämä määräys kattoi pääosin samat asiat, jotka olivat jo aiemmin olleet SIL:n ohjeostossa: Laskuvarjohyppäjien luokkavaatimukset ja Laskuvarjohyppäjien luokkavaatimukset. Määräyksissä ei siis keksitty pyörää uudelleen, mutta annettiin joitakin kokonaan uusia määräyksiä tai kehitettiin aikaisempia liiton ohjeina esitettyjä vaatimuksia. Nyt julkaistu LT 1/71 käytännössä kumosi – paitsi ilmailutiedotuksen B 7/67 - myös ilmailuliiton vuoden 1967 varomääräykset, vaikka sitä ei missään erikseen ilmoitettukaan.

Yleistä - osassa myös kerrottiin entiseen tapaan, että laskuvarjokoulutukseen tarvitaan lupa. Uutena asiana kerrottiin, että *itsenäisiä* laskuvarjohyppäjiä suorittavalla on oltava voimassa oleva *laskuvarjohyppääjän lupakirja*. Laskuvarjohyppääjän pätevyys oli aiemmin määritetty ilmailuliiton luokkajärjestelmän avulla. Hyppääjät olivat oppilaita ennen A-luokkaa ja A-luokan suorittamisen jälkeen. B-luokan suorittanut hyppääjä sai hypätä itsenäisesti ilman hyppymestarin valvontaa. Oikeudet olivat samat, kuin uudessa määräyksessä lupakirjahyppääjällä. Uudessa määräyksessä lupakirjaa koskevat vaatimukset pohjautuivat entisiin B-luokan vaatimuksiin, joita oli täydennetty eräillä C-luokan vaatimuksilla. Samalla oli asetettu eräitä uusia suoritusvaatimuksia.

Kuten edellä käy ilmi, määräys astui voimaan pääosiltaan 1.8.1971, mutta lupakirjaa koskevilta osiltaan vasta 1.1.1972. Lupakirjasääntöjä alettiin noudattaa koulutuksessa siihen liittyvien vaatimusten osalta jo määräyksen voimaantulon jälkeen siten, että lupakirjaa saattoi hakea jo vuoden 1971 puolella. Lupakirjajärjestelmä korvasi aiemman SIL ry:n neliportaisen luokkajärjestelmän siten, että vaikka luokkia edelleen myönnettiin, niillä ei ollut enää merkitystä hyppääjän oikeuksien kannalta. SIL:n luokkajärjestelmään palattiin takaisin seuraavan vuosikymmenen jälkipuoliskolla. Lupakirjaa koskeva määräys myös merkitsi, että hyppääjä ei enää tarvinnut laskuvarjohyppääjän luokkaa, jonka saadakseen hänen oli käytännössä oltava SIL:n jäsen: liitto myönsi luokkia vain jäsenilleen.

Lupakirjavaatimukseen kuului uutena, ennen näkemättömänä vaatimuksena ns. spiraalitestin, joka kiisteltyinä ja vaarallisenakin poistettiin vaatimuksista vähin äänin joitakin vuosia myöhemmin. Spiraalitestissä oli saman hypyn aikana suoritettava viidessä sekunnissa vähintään kuusi käännöstä oikealla, pysäytys, jonka jälkeen viidessä sekunnissa kuusi käännöstä vasemmalle ja pysäytys. Ehkä testin suunnittelijat jo alusta alkaen miettivät suoritukseen liittyvän joitakin vaaroja, koska määräyksessä *edellytettiin painelaukaisimen* tai vastaavan *automaattilaukaisimen käyttöä* spiraalitestistä suoritettaessa. Testissä suorituksen kokonaiskesto sai olla enintään 11 sekuntia ja sen saattoi aloittaa kumpaan suuntaan tahansa. Hyppykorkeudeksi asetettiin määräyksessä 2.000 – 2.500 m. Spiraalitestin oli kovin vaativa. Jotkut joutuivat yrittämään kymmenenkin kertaa ennen suorituksen läpimenoa. LuKT:n pöytäkirjaan kirjattujen keskustelujen perusteella myös ”terävällä päällä” oli tiedossa, että suorituksia hyväksyttiin kerhoissa silloinkin, kun ne eivät täysin onnistuneet määräjän sisällä.



Automaattilaukaisimen käyttö tuli uutena vaatimuksena myös ensimmäisille itselaukaisuhypyille. Hyppääjällä oli oltava painelaukaisin tai vastaava automaattilaukaisin jokaisella oppilashypyillä, joilla vapaapudotus oli 0 – 5 sekuntia. Tämä vaatimus ei kuitenkaan koskenut hyppääjiä, jotka olivat jo aikaisemmin suorittaneet itselaukaisuhypyjä 15 sekunnin tai sitä pitemmillä vapaapudotuksilla.

Edellä kuvattua varolaukaisinta oli käytettävä, kuten jo aiemmin ilmailuliiton julkaisemissa varomääräyksissä, myös hypyillä yli 6.000 m korkeudelta. Liitopukua ei sen 2000-luvun merkityksessä vielä ollut keksitty. Aikaisempien vuosikymmenien kokemusten perusteella oli päädytty rajoittamaan hypypukua siten, että *”...tekosiipiä tai leveälle ulottuvia vaatteita ei ole hypätessä lupa käyttää”*. Ja edelleen määräyksen mukaan: *”...laskuvarjohyppääjän pätevyyden omaavat henkilöt voivat kuitenkin käyttää pienehköjä kolmikulmaisia kangaskaistoja, jotka voidaan ommelle hypypuvun hihojen ja vartalo-osan tai lahkeitten väliin vapaan putoamisnopeuden pienentämiseksi ja liitokulman parantamiseksi”*. Näitä kaistaleita käytettäessä oli laukaisin pakollinen. Tämä oli uusi määräyskohta.

Uutena asiana tämä ilmailumääräys mahdollisti näytöshyppyjen suorittamisen siten, että laskuvarjo oli auki 400 metrin korkeudessa (muulloin aina viimeistään 600 metrissä). Tällöin edellytyksinä olivat kuitenkin 100 itselaukaisuhypyn kokemus ja päävarjossa kaksi apuvarjoa. Tähän aikaan laskuvarjourheilussa käytettiin ainoastaan jousiapuvarjoja.

Vajaan kolmen kuukauden kuluttua (15.9.1971) ilmailuviranomainen julkaisi vielä yhden, tätä samaa määräyspakettia täydentävän määräyksen: LT No 7/71: Ilmoitus vaaratilanteesta laskuvarjotoiminnassa. Tähän saakka vaaratilanneilmoituksia oli tehty vapaamuotoisesti. Uudessa määräyksessä oli ensimmäinen painettu kaavake vaaratilanteiden ilmoittamiseksi. Ilmoituksia oli tehty jo aiemminkin vapaamuotoisina; julkaistua ohjetta ei kuitenkaan ollut siitä, milloin ja millaisista tapauksista ilmoitus olisi tehtävä. Nyt sitä edellytettiin 24 tunnin kuluessa kun:

- on turvauduttu varavarjoon
- on tapahtunut merkittävä loukkaantuminen
- varjon epänormaali toiminta (vajaatoiminta)
- tapaus hyppääjän tai hypymestarin mielestä turvallisuutta vaarantava

Tiettävästi ensimmäinen vakiomuotoinen vaaratilanneilmoitus uudella lomakkeella tehtiin 17.10.1971.

Edellä mainittujen määräysten lisäksi julkaistiin elokuussa 1971 tiedotus LT 0/71, jossa lueteltiin kaikki laskuvarjohyppytoimintaa koskeva asiakirjat. Tiedotteessa lueteltiin lait ja asetukset, varsinaiset laskuvarjotiedotukset (LT - sarja), muut tiedotukset ja hyppytoimintaan liittyvät viranomaisen kaavakkeet. ”Muissa tiedotuksissa” lueteltiin muut, kuin LT - järjestelmään kuuluvat, kuten Laskuvarjojen rekisteröinti, huolto ja tarkastukset (YL 5-3), Laskuvarjohyppytoiminnassa käytettävät lentokoneet (MT 10/66-2) ja PAK - laskuvarjon laukaisuvaijeri (M 97/57). Ohjeessa 0/71 kerrottiin myös, mistä kutakin dokumenttia voisi tilata. Tässä tiedotuksessa mainittua EFA - barometrilaikaisinta ei ole käytetty urheilukäytössä, ei myöskään PAK - laskuvarjoja mahdollisia 1960-luvun alun satunnaisia kokeiluja lukuun ottamatta.

Määräyspakettia täydennettiin vielä 3.11.1971 barometrilaikaisinta ja niiden tarkastuksia koskevalla ohjeella LT 4-2 Laskuvarjotoiminnassa käytettävät paine- ja automaattilaukaisimet. Siinä kerrottiin muun muassa, että ennen laitteen käyttöönottoa se on tyyppihyväksyttävä. KAP-3 laukaisin oli tyyppihyväksytty ja määräyksen liitteessä annettiin täsmälliset ohjeet laitteen asennuksesta ja viitattiin käytön osalta SIL:n saman vuoden maaliskuussa julkaisemaan ohjeeseen, joka on saatavissa ilmailuliitosta.

Laukaisin oli tarkastettava ilmailuosaston hyväksymässä korjaamossa ennen käyttöönottoa. Laitteiden tarkastuksia ja korjauksia sai suorittaa ainoastaan ilmailuosaston hyväksymä korjaamo. Tällaisia korjaamoja oli vuoden 1971 Suomessa tasan yksi: Ilmavoimien varikko Tampereella.

Laitteen asennusohjeissa todettiin, että se on asennettava päävarjoon. Asennus edellytti erityistä kovikelevyvä laukaisuvaijerin suojaputken repun puoleisen pään ja ensimmäisen repun sulkukartion alle. Varsinaisen laitteen kiinnityspaikaksi suositeltiin laskuvarjon reppua, mutta se oli myös mahdollista asentaa valjaisiin hyppääjän etupuolelle. Jos tällaista asennusta käytettiin, oli laite sijoitettava eri puolelle, kuin laskuvarjon laukaisukahva. Tämän tarkoituksena oli estää erehtyminen: ettei hyppääjä vedä laitteen laukaisuvaijerista

laukaisukahvan sijasta. Asennusohjeessa määritettiin myös laitteelta edellytettävä vähimmäisvoima laskuvarjon laukaisuun ja siihen liittyvä varmuuskerroin. Merkille pantavaa määräyksessä oli, että siinä ilmeisesti ensimmäistä kertaa viitattiin USA:n ilmailuviranomaisen laskuvarjojen hyväksymisstandardiin TSO-C23, josta tuli myöhemmin laskuvarjojen hyväksymis- ja huoltojärjestelmässä keskeinen referenssi Suomessa.

Suomen Ilmailuliitto ry 20.5.1967: Laskuvarjohyppyjen luokkavaatimukset

Suomen Ilmailuliitto ry, (päiväämätön): Laskuvarjohyppyjen varomääräykset [Ilmailuosaston hyväksyntä 2.6.1967)

Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto 10.10.1967: AIC B 7/67; Laskuvarjohyppy

Liikenneministeriö, Ilmailuosasto, kirje 1999/65/71, 9.6.1971: Laskuvarjourheilun keskustoimikunnalle

Suomen Ilmailuliitto ry, kirje 23.6.1971: Liikenneministeriön Ilmailuosastolle

Liikenneministeriön ilmailuosasto 28.6.1971: LT No. 6/71: Pakkolaukaisuhinnan kiinnittäminen apuvarjon kiinnityspunokseen

Liikenneministeriön Ilmailuosasto 23.6.1971: LT 1/71 Laskuvarjohyppytoiminta

Liikenneministeriön Ilmailuosasto 27.8.1971: LT 0/71 Laskuvarjohyppytoimintaa koskevat asiakirjat

Liikenneministeriön Ilmailuosasto 15.9.1971: LT 7/71 Ilmoitus vaaratilanteesta laskuvarjohyppytoiminnassa

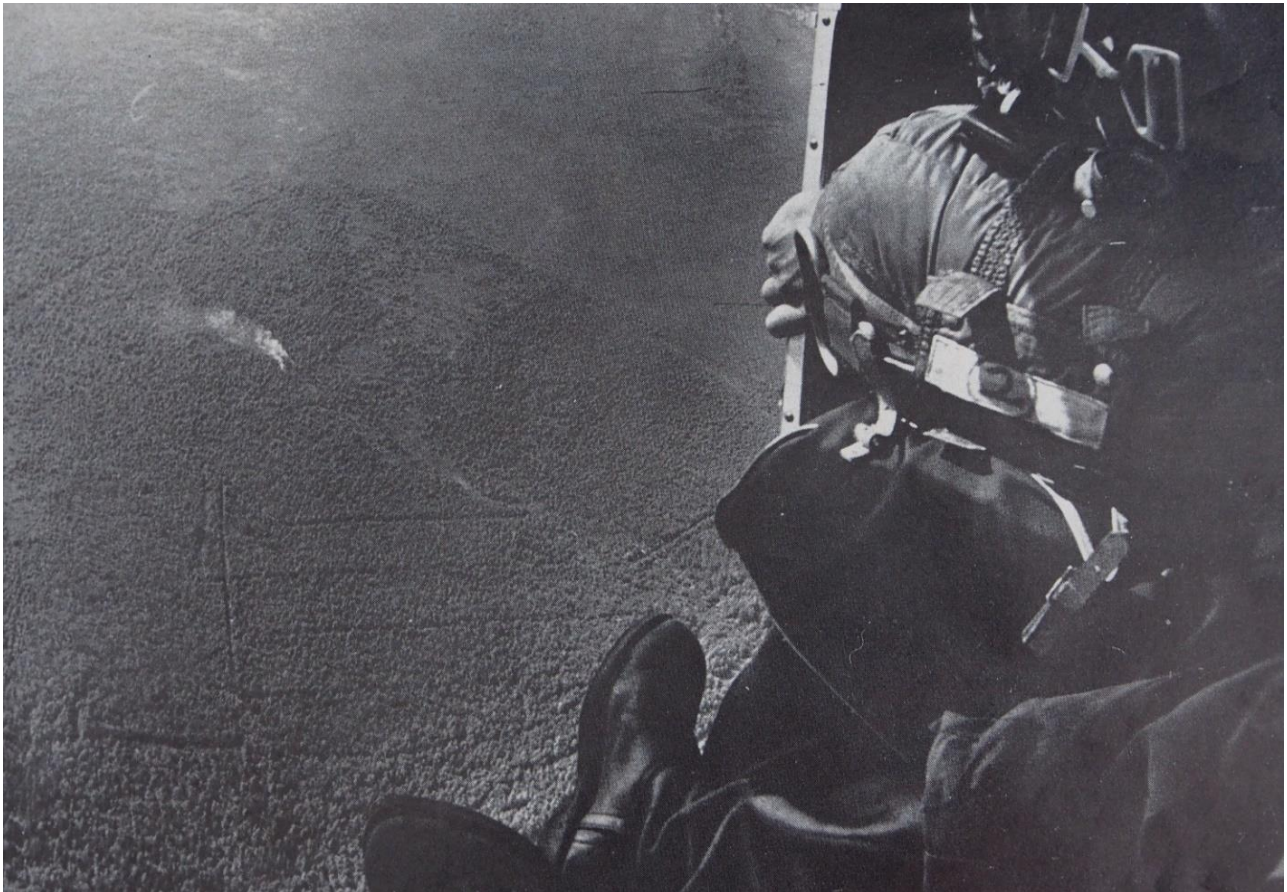
Liikenneministeriön Ilmailuosasto 3.11.1971: LT 2-4 Laskuvarjohyppytoiminnassa käytettävät paine- ja vastaavat automaattilaukaisimet

Reijo Kaakinen 10.1971: Ilmoitus vaaratilanteesta laskuvarjohyppytoiminnassa

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

Tampereen Laskuvarjokerho ry 1993: Tampereen Laskuvarjokerho 25 vuotta

## Savuhyppytoimintaa Oulussa



*Valmiina savuhypylle Sanginjoella 1973. Kuva: Erkki Näätänen via Ilmailu*

Oulun Laskuvarjokerhossa oli lähes sen perustamisesta alkaen pohdiskeltu mahdollisuutta tehdä yhteistyötä pelastusviranomaisien kanssa. Ajatus yhteistyöstä alkoi vuonna 1970 suuntautua kohti paloviranomaisia. Oli herännyt ajatus - Suomessa uusi asia, mutta monissa muissa merkittävässä metsävaltioissa tuttu – savuhyppytoiminnasta. Pohjois-Suomessa ja Oulun lähistöllä oli vielä 1970-luvulla laajat metsäalueet, joilla tiestö oli erittäin harvaa. Sellaisissa maasto-olosuhteissa ajateltiin olevan mielekästä pudottaa pieniä, koulutettuja alkusammutusryhmiä varusteineen tiettomien taipaleiden taakse. Tällainen ryhmä voisi sammuttaa kulovalvontalentojen avulla tai muutoin havaitut palonalut nopeasti, ennen kuin ne ehtivät levitä laajoiksi metsäpa-

loiksi. Ajatuksen syntymistä juuri Oulussa saattoi myötävaikuttaa se, että kerhon puuhamiesten joukossa oli useita ammattipalomiehiä.



*Savuhypyillä pakkolaukaisuhihnoja ei kerätty takaisin koneeseen ennen seuraavaa hyppääjää, vaan hän lähti heti edellisen perään. Kuvan hyppääjä on Raimo Karhu (40. hyppy). Kuva on vuodelta 1974. Kuva: Helsingin Sanomat via Raimo Karhu.*

OLK teki vuonna 1970 Oulun läänin palotarkastajalle aloitteen, että kerho olisi halukas ja kiinnostunut kokeilemaan laskuvarjohyppääjien kouluttamista metsäpalojen sammutustehtäviin. Kerho sai myönteistä palautetta ja haki ilmailuviranomaiselta lupaa laskuvarjohyppääjien suorittamiseen metsäpalojen torjunta- ja

pelastustehtävissä. Ilmailuviranomainen suhtautuikin asiaan suopeasti ja myönsi 27.8.1970 luvan. Luvan mukaan hyppymestarina saa toimia **Tapio Satamo (Cekkeri)** ja hyppääjinä **Hannu Honka**, **Hannu Kuparinen** ja **Hannu Pernu**. Ilmeisesti savuhyppääjäksi kelpasivat vain Hannu-nimiset laskuvarjohyppääjät.

Oulun läänin palontorjuntaliiton johdolla aloitettiin kesällä 1971 OLK:sta kootun laskuvarjopalmiosten (nk. Savuhyppääjät) ryhmän koulutus. Ryhmää ei tällöin vielä saatu valmiiksi, vaan koulutusta jatkettiin seuraavana kesänä, jolloin päästiin hyppäämään myös tositoimiin. Kulovaarallisina päivinä Oulussa oli 2 - 5 miehen ryhmä savuhyppääjiä päivittäisessä lähtövalmiudessa. ”Kunnollisia” tilanteita oli kuitenkin vuonna 1972 vain kaksi. Näidenkin kokemusten perusteella toiminta arvioitiin kehittämisen arvoiseksi. Toiminta laajeni ja kehittyi nopeasti. Toiminta osoittautui tarpeelliseksi ja tehokkaasti. Kesällä 1973 saivat Oulussa laskuvarjourheilun SM-kilpailuihin osallistujat seurata lähietäisyydeltä, kuinka kuivana kesänä pyöritettiin palolentotoimintaa, ja kentällä kisa-alueen tuntumassa päivystäviä savuhyppääjiäkin tarvittiin.

Pian alkuvaiheen jälkeen kehitettiin savuhyppääjille oma koulutusohjelma, koska katsottiin että edes lupakirjahyppääjän koulutus ei kata kaikkia erityistaitoja, jota savuhyppääjän tulisi hallita ja toisaalta, lupakirjahyppääjältä edellytettiin paljon sellaista, mikä ei ollut pääsääntöisesti pakkolaukaisukalustolla hyppäävälle savuhyppääjälle tarpeen. Alkuvaiheessa hyppääjältä edellytettiin lupakirjahyppääjän pätevyyttä, mutta vaatimuksesta luovuttiin 1973 edellä kuvatuin perustein ja alla olevien vaatimusten perusteella.

Kerho esitti 10.3.1973 uusiksi koulutusvaatimuksiksi pääpiirtein seuraavaa:

- Hyppymestarina savuhyppytoiminnassa voivat toimia ilmailuviranomaisen hyväksymät hyppymestarit
- Hyppääjinä voisivat toimia alkeiskurssin suorittaneet hyppääjät, joilla on myös jatkokoulutushyppyjä sekä hyväksytyyn savuhyppykoulutusohjelman mukainen savu- ja pelastushyppääjän koulutus. Savuhyppääjällä on edellisen lisäksi oltava vähintään 45 laskuvarjohyppyä.
- Savuhyppääjän kokonaiskoulutusajan on oltava esityksen mukaan vähintään kuusi kuukautta.
- Savuhyppääjän on kelpoisuutensa voimassapitämiseksi hypättävä vähintään kolme maastohyppyä vuoden aikana.
- Hyppyt suoritetaan hyppymestarin harkinnan mukaan mahdollisimman hyvään alastulopaikkaan sekä riittävän kauas palo- tai onnettomuuspaikasta.

Koulutusohjelmassa oli pelastustoimeen ja -kalustoon liittyvän teorian ja käytännön harjoitusten lisäksi kaksikymmentä savuhyppytilanteisiin kouluttavaa hyppyä: tarkkuushyppyjä (4 hyppyä), pakkauksen kuljetusta hyppyillä ja seisontalaskuja (4), uloshyppypaikan määritysharjoituksia (2), vesihyppyjä (2) ja maastohyppyjä erilaisiin maastoihin (8).



Oulun Lentävä VPK pudottaa sammutuskalustoa koneesta vuonna 1981. Kuvassa moottoriruisku matkalla toiminta-alueelle. Kuva: via Timo Männistö

Savuhyppytoimintaa harjoitettiin kahden viranomaisen silmien alla. Myös Suomen Ilmailuliitto oli asiassa mukana, vaikka toiminta ei urheiluilmailua ollutkaan. LuKT:lta kysyttiin ja se antoi – LJK:n ohella parhaana laskuvarjokoulutuksen asiantuntijana Suomessa – painavia lausuntojaan ilmailuosastolle.

Vuonna 1978 perustettiin savuhyppytoimintaa varten Oulun Lentävä VPK, joka hankki seuraavana vuonna myös oman Cessna 207 koneen savuhyppytoimintaansa varten. Näin toiminta eriytyi laskuvarjourheiluun keskittyneen OLK:n toiminnasta. Vilkkaimpina kesinä savuhyppyryhmää käytettiin jopa kymmenkunta kertaa erämaa-alueilla sattuneiden palojen sammuttamiseen. Lentävällä VPK:lla oli parhaimmillaan voimassa 16 sammutussopimusta Oulun ympäristökuntien kanssa. OLK:ssa savuhyppytoiminta päättyi VPK:n perustamiseen. Oulun Lentävä VPK jatkoi toimintaansa vielä 1980-luvun loppupuolelle saakka. Yhdistys lopetti toimintansa joulukuussa 2001.

Oulun Laskuvarjokerho ry, kirje Ilmailuhallitukselle 10.3.1973: ehdotus savu- ja pelastushyppääjien koulutustason sekä vaatimustason muuttamiseksi

Oulun Laskuvarjokerho ry, kirje Ilmailuhallitukselle 10.3.1973: savu- ja pelastushyppyjen suoritus

Ilmailuhallitus, lausuntopyyntökirje 1393/354/73, 19.3.1973 LuKT:lle: savu- ja pelastushyppyjen suoritus

Suomen Ilmailuliitto ry, kirje Ilmailuhallitukselle 4.4.1973: LuKT:n puoltava lausunto

Oulun Laskuvarjokerho ry, 1973: SM-Oulu 14.7. – 20.7.1973

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

Raimo Karhu 2005: Minun tieni laskuvarjohyppääjäksi (ei julkaistu)

Ilmailu 3/1973

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

Timo Heikkilän luento Oulussa 24.5.2011, luku: Savuhyppytoiminta ja Oulun Lentävä VPK

## Heitettäiskö tittelit pois...?

Suomen Laskuvarjokerhon jäsen **Into Taskinen** kirjoitti Ilmailu-lehden elokuun 1971 numeron ”mielipiteitä-palstalle” kriittisen kirjoituksen. Hän protestoi SIL:n ja Helsingin Ilmailuyhdistyksen (HILY) piirissä esiintyvää tapaa käyttää kaikissa mahdollisissa ja mahdottomissa yhteyksissä juhlallisia titteleitä. ”...Tapa, jolla puheenjohtaja käytti ja painotti eri ihmisten arvonimiä ja titteleitä sai monen ujoimman tukkimaan suunsa uskossa, että täällä puhuminen kuuluu vain viisaille ja lukeneille... On toimitusjohtajia, maistereita, erilaisia kaupallisia arvonimiä; sanoja, joilla ei ole mitään tekemistä ilmailun hengen kanssa ... Ehdotan edellä esittämäni perusteella, että hyvän ja rehdin ilmailuhengen vahvistamiseksi heitettäisiin vihdoinkin tittelit ja arvonimet romukoppaan...”

Kirjoitus oli epäilemättä aiheellinen kesällä 1971, se kuvasi hyvin aikaa ja käyttäytymistapoja. Voi olla, että **Kari ”Väiski” Puhakan** aiemmin tässä tarinassa esitelty kirje liiton toiminnanjohtajalla syksyn 1970 ”Parachuting-Tribunaalin” jälkeen edusti tulossa olevaa ”uudempaa aikaa”, eikä täysin noudattanut Taskisen kritisoimaa ”juhlallista” puhetapaa titteleineen. Puhakka oli tunnetusti suorasukainen ja kertoi kirjeestään ”kalkkeutuneelle kapiaiselle”, että ”...että taisihan siinä olla vähän nuoruuden intoa mukana...” Käytännöt tässä kuten muussakin käyttäytymisessä muuttuivat pikkuhiljaa joustavammiksi, vaikkakaan ei hirmu nopeasti. Nuorekkaalla ja reippaalla hyppääjäkansalla oli vielä opetettavaa...

Ilmailu 8/1971

## PC:n vajaatoiminta – onnettomuus Kuopiossa

Järjestäytyneen laskuvarjourheilun toisella vuosikymmenellä hyppymäärät Suomessa kasvoivat erittäin nopeasti. Vuosi 1971 tuli olemaan laskuvarjohyppyjen määrässä tähänastinen ennätysvuosi. Vaikka turvallisuus tiedon, taidon ja tekniikan kehittyessä tilastoja perusteella parani koko ajan, ei onnettomuuksilta voitu välttyä. Vuoden 1971 toinen kuolemaan johtanut onnettomuus sattui Kuopion lentoasemalla, joka tarkkaan ottaen ei sijaitse Kuopiossa, vaan Siilinjärvellä. Lentoaseman nimen vuoksi tapaus kuitenkin muistetaan ”Kuopion onnettomuutena”

Kuopion lentoasemalla sattui 25.8.1971 laskuvarjo-onnettomuus, jossa Jyväskylän Laskuvarjokerhon perustajajäseniin kuulunut ja edelleen saman kerhon jäsen **Pentti Eskelinen** sai surmansa. Hyppy tapahtui 2.000 metrin korkeudesta, suunniteltu ja toteutunut vapaapudotus oli 30 sekuntia. Hyppääjä oli suorittanut lasku-

varjohyppääjän B-luokan, joten hän oli ”itsenäinen hyppääjä”, joka sai jo hypätä itsenäisestä ilman hyppymestarin valvontaa. Hänen hyppykokemuksensa oli 11 pakkolaukaisuhyppyä ja 94 itseaukaisua, yhteensä 105 hyppyä. Hänellä ei ollut tällä hypyllä mitään erityistä koulutuksellista ohjelmaa, hän oli kertonut suunnitelmistaan juuri ennen uloshyppyä lentokoneessa matkustajana mukana olleelle tuttavalleen: ”...*minä liu’un ja nautin vaan...*”

Vapaapudotus näytti melko normaalilta, liukua ei kuitenkaan maasta katsottaessa havaittu, vaan lievää pyörimistä tavanomaisessa korkeudessa tapahtuneeseen avautumiseen saakka. Kun päävarjon kupu alkoi kehittyä, kupu aukesi osittain ja hyppääjällä oli kantopunoksissa epätavallisen pitkä kierre, joka ei avautunut tavanomaisilla menetelmillä jalkoja potkimalla tai kantohihnoja levittämällä. Tässä vaiheessa päävarjon etuhelma oli ilmeisesti sisällä PC:n keskuspunoksessa saakka, jonka vuoksi vajoamisnopeus oli huomattavasti tavanomaista suurempi ja varjo pyöri.

Hyppääjä yritti aukaista kierrettä noin 15 – 20 sekunnin ajan, jonka aikana hän vajosi 600 metrin korkeudesta 250 – 300 metrin korkeuteen. Tämän jälkeen hyppääjä ryhtyi aukaisemaan olkalukkoja irrottautukseen päävarjosta ja varmistaakseen näin turvallisen varavarjon avautumisen. Hyppääjä sai toisen olkalukon avautumaan noin 200 metrin korkeudessa. Koska punokset olivat tiukasti kierteellä, kupu kantoi edelleen osittain.

Hyppääjä jatkoi yrityksiä saadakseen myös toisen olkalukon avattua. Hän onnistui siinä vasta noin 75 metrin korkeudessa. Hän ehti vetää varavarjon kahvasta, mutta se ei ehtinyt kehittyä.

Onnettomuutta tutkimaan asetettiin tutkijalautakunta, jonka puheenjohtaja oli Ilmailuosaston onnettomuustutkija **Seppo Hämäläinen**. Poliisijäsenenä, jollainen oli tällaisissa onnettomuuksissa kuolemansyyn tutkimuksen vuoksi välttämätön, oli **Kaarlo Nummela**. Lautakunnan laskuvarjoasiantuntijaksi nimettiin kokenut helsinkiläishyppääjä **Ralf ”Affe” Norra**.

Tutkijalautakunnan selvitysten mukaan kupu avautuessaan hyökkäsi voimakkaasti eteenpäin. Ilmeisesti tämän ja kuvun helmaan saakka ulottuneen kierteen yhteisvaikutuksena kuvun etuhelma työntyi syvälle kuvun sisään, jolloin se ei kantanut riittävästi. Onnettomuushypyllä käytettävälle Para-Commanderille – PC:lle – oli ominaista, että etuhelma saattaa mennä hetkellisesti sisään. Yleensä tämä korjautuu itsestään tai sen voi helposti korjata ohjauspunoksista pumpaamalla.

Kuvun osittainen kehittyminen on ilmeisesti levittänyt kuvun helmaa niin, että punoksissa oleva kierre on siirtynyt alaspäin hyppääjän niskan taakse.

Hyppääjä laukaisi laskuvarjonsa stabiilissa asennossa. Punoksissa oli kierteitä 1,5 – 3 metrin matkalla, noin 15 – 30 kierrosta. Tutkijalautakunta ei pystynyt selvittämään miten näin voimakas kierre on voinut kehittyä. Pakkausvirhe voisi aiheuttaa kierteen, mutta näin suuri kierre ei ole todennäköinen pakkasvirheestä johtuvana. Myöskään laskuvarjon tavanomaisen avautumisen yhteydessä joskus syntyvä kierre ei ole yleensä näin voimakas. Tutkijalautakunta ei pystynyt osoittamaan syytä näin voimakkaalle kierteelle punoksissa. Hyppääjän käyttämä kierteen aukaisumenetelmä oli tutkijalautakunnan mielestä oikeaoppinen.

Tutkijalautakunta ei pystynyt selvittämään syytä matalalla suoritettuun kuvun irrotukseen. Arveltiin, että hyppääjä ei ole kierteen vuoksi ehkä nähnyt kuvussa olevaa vajaatoimintaa ennen kuin hän oli jo käyttänyt melko kauan aikaa kierteen oikaisuun. Hän on mahdollisesti tehnyt päätöksen kuvun irrottamisesta siinä vaiheessa, kun hän on nähnyt vajaatoiminnan. Tällöin hänellä on saattanut jäädä huomaamatta tai tarkistamatta todellinen korkeus ennen kuvun irrotusta.

Lautakunnan esittämä toinen vaihtoehto oli, että hän saattoi olla tietoinen korkeudestaan, mutta ehkä arveli ehtivänsä irrottaa päävarjon ja käyttää varavarjoa. Tehtyään päätöksen kuvun irrotuksesta hyppääjä yritti avata molemmat olkalukot yhtä aikaa. Se ei kuitenkaan onnistunut, jonka jälkeen hän avasi vasemman olkalukon ja lasi kätensä (silminnäkihavaintojen mukaan). Hän ilmeisesti riisui tässä vaiheessa käsineensä ja jatkoi toisen olkalukon avaamista. Tutkijalautakunta arveli, että tämä päätösketju osoittaisi hyppääjältä puuttuneen perustiedot kuvun irrotusmenetelmästä.

Tutkijalautakunnan osiossa ”Toteamuksia” esitettiin erilaisia tutkinnan esille tulleista seikkoja, joista tärkeimpiä ja onnettomuuden synnyn kannalta merkittävimmät olivat:

- Hyppääjän laskuvarjoarustuksessa oli painonapein avattavat ns. 2-shot olkalukot

- Varavarjossa ei ollut apuvarjoa



Kuvan hyppääjien (eivät liity tapaukseen) varustuksessa on ns. 2-shot olkalukot, joissa alas kääntyvien suojakansien alta paljastuvat painonapit, joita yhtä aikaa painamalla olkalukko avautuu. Tähän aikaan yleiset valjaat olivat USA:n armeijan ylijäämävarastosta ostettuja pelastusvarjojen valjaita ja reppua, joissa irrotettavan olkalukon tarkoituksena lienee ollut kuvun tukahduttaminen, jos laskuvarjo alkaa kovalla tuulella raahata pelastushypyn jälkeen maassa olevaa hyppääjää. Hypyn aikana avattavaksi se ei soveltunut. Kuvan hyppääjät Hollolassa 1969: hyppymestari Esa Huusari, Raija Piltti ja Liisa Piltti. Kuva: Esa Huusari

Kahdella edellä mainitulla oli selkeä yhteys onnettomuuteen. Niiden lisäksi tutkimuksessa todettiin erilaisia puutteita, joilla kuitenkin ollut vaikutusta onnettomuuteen. Hyppääjä oli käynyt lääkärintarkastuksessa, mutta todistusta ei ollut toimitettu Ilmailuosastoon. Päävarjon varjokirjaa ei ollut täytetty määräysten mukaisesti (kukin pakkaus erikseen). Varavarjo olisi pitänyt tarkastaa toukokuussa 1971, mutta tarkastusta ei ollut tehty. Varavarjon tuletusjakso oli ylittynyt.

Tutkijalautakunta teki kaksi ehdotusta tapahtuneen vuoksi:

- Ilmailuosaston olisi kiireellisesti laadittava tiedotus irrottautumismenettelystä
- Olisi harkittava, olisiko hyppääjäkoulutuksen tehostamiseksi ja yhdenmukaistamiseksi sekä turvallisuuden lisäämiseksi perustettava tulevaan Ilmailuhallitukseen laskuvarjoasiantuntijan toimi. Asiantuntija voisi valvoa ja kehittää hyvin nopeasti laajenevaa laskuvarjohyppytoimintaa.

Onnettomuus antoi paljon mietittävää laskuvarjoyhteisölle, erityisesti LuKT:lle. Jyväskylän Laskuvarjokerhon historiassa *"Ensimmäiset 25 vuotta..."* kerrotaan, että onnettomuushyppääjä oli saanut kuvun irrotuskoulutusta varavarjon käyttötilanteen varalta kuopiolaiselta hyppymestarilta **Risto "Hukka" Saloselta**. Maailmalta oli saatu tietoa, että varjoarustukseen kuuluneilla 2-shot olkalukoilla kuvun irrotus ei ole oikea menettely, koska painonapein varustettuja lukkoja on vaikea avata yhtä aikaa. Siksi Salonen kehotti olemaan tekemättä kuvun irrotusta tällä varjoarustuksella, vaan varavarjoa pitäisi käyttää alkeisvarjojen käyttöä varten opituilla menetelmillä. Salosen mielestä ainoastaan 1½-shot olkalukoilla voi hypyn aikana tehdä turvallisen kuvun irrotuksen

Ilmailuosasto julkaisikin pian ohjeen, joka perustui USA:n laskuvarjoliiton USPA:n *"Parachutist"* lehden huhtikuun 1968 numerossa julkaistuun artikkeliin. Myös hyppääjäyhteistö toimi. Kokeneet hyppääjät, Historiaheppu muiden mukana, vaihtoi kiireesti 2-shot olkalukot paremmin toimiviin 1½-shot olkalukkoihin ja asensi rintapakkaus-varavarjoihin apuvarjon.

Tutkimuskertomuksen ehdotuksen mukaisesti julkaistiin Ilmailu-lehdessä joulukuussa 1971 artikkeli *"Päävarjon kuvun irrotus"*, jossa – onnettomuuteen tosin sanallakaan viittaamatta – käsiteltiin kuvasarjan avulla sen aikaisen hyppykaluston kuvun irrotukseen liittyviä menetelmiä ja vaatimuksia kalustolle. Artikkelin kirjoittaja oli SLK:n hyppymestari **Eero Ylinen**. Asiaan palattiin Ilmailussa uudestaan julkaisemalla (Ilmailu 6-7/73) käännösartikkeli "PC:n vajaatoiminnoista". Sama artikkeli oli liitetty myös tutkijalautakunnan raporttiin.

Liikenneministeriö Ilmailuosasto, Tutkimuskertomus: Laskuvarjohyppyonnettomuus, Pentti Eskelinen, Kuopion lentoasema 25.8.1971  
Ilmailu 12/1971:

Ilmailu 6-7/1973

Helsingin Sanomat 26.8.1971

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

## Neukku-PC ja muita ihmevehkeitä

Neuvostoliittolainen lentokoneita ja ilmailutarvikkeita edustava V/O Aviaexport esitteli aika ajoin omia tuotteitaan potentiaalisille suomalaisille asiakkaille. Suomessa käytettävä laskuvarjourheilukalusto tuli pääosin USA:sta, mutta myös jonkin verran Ranskasta (EFA) ja vähäinen määrä Tšekkoslovakiasta (PTCH). Tšekki-varjot olivat toimivia, mutta niiden kulutuskestävyys ei ollut sama, kuin länsimaisilla tuotteilla.

Aviaexport yritti muuttaa tilannetta oman maansa kauppataseen eduksi alkusyksyllä 1971 järjestämässään kalustoesittelyssä. Vaikka suomalaiset hyppääjät tunsivat suurta epäluuloa kaikkea venäläistä kohtaan, osallistuttiin näihin tilaisuuksiin, myös tähän, melko sankoin joukoin. Merkittävä syy kiinnostukseen oli, että tilaisuudessa oli usein paikalla laskuvarjokaluston lisäksi rouhea venäläinen hyppyrassi An-2, josta myös päästiin hyppäämään – ilmaiseksi!

Syksyn kalustoesittelyä esiteltiin myöhemmin Ilmailu-lehdessä, jonka lentävänä reportterina oli paikalla laskuvarjohyppääjä **Erkki Näätänen**, joka näihin aikoihin oli aktiivinen laskuvarjoaiheisten juttujen kirjoittaja ja valokuvaaja. Ilmailun jutun mukaan paikalla oli viitisentoista venäläistä, yksi An-2 ja paljon hyppykalustoa. Oli materiaalinpudotusvarjoja, alkeisvarjoja, tehoarjoja – PC:lle kilpailija? – ja erilaista muuta kalustoa.

Kuten myös aiemmissa esittelytilaisuuksissa, tässäkin päästiin hyppäämään ja kokeilemaan neuvostovarjoja. Suomen Laskuvarjokerhon hyppymestari **Anja Rasi** pääsi kokeilemaan PC:n kilpailijaksi mainittua ja sitä jonkin verran muistuttavaa tehoarjo UT-2R:aa. Varjo oli valmistajan mukaan tarkoitettu kokeneille urheiluhyppääjille, joiden hyppykokemus on vähintään 400 hyppyä. Vertailun vuoksi: Suomessa PC:llä pääsi tähän aikaan hyppäämään, jos hyppykokemusta oli 50 hyppyä.

Anjan kertoman mukaan valjaat ja reppu olivat samantapaisia, kuin tšekkiläisessä. Hänen mielestään varjo oli miellyttävä päällä, mutta hänen saamassaan varjossa ei ollut pehmusteita, joka vuoksi kapeat jalkahihnat tuntuivat hieman ikäviltä. Ilmassa varjo käyttäytyi hyvin. Ohjausliikkeet, niihin tarvittava voima, kääntymisnopeus ja -ketteryys olivat Rasin mukaan verrattavissa PC:hen. Varjo kääntyi hyvin ilman heiluria. Maan lähestyessä paljastui kuitenkin selviä eroja PC:hen verrattuna. Kupu ei reagoinut yhtä hyvin jarrutustilan muuttumiseen, kuin PC. Seisontalaskun yritys paljasti myös PC:tä suuremman vajoamisnopeuden, Rasi sanoin: *”...Maa tuli tosiaan vastaan ihan eri vauhdilla, kuin PC:llä. Se tuntui nilkoissa nivelsiteiden venähtämisenä. Oppilaskaatuminen olisi ollut tarpeen...”* Rasi arveli, että valmistajan suositttelema melko suuri hyppykokemus johtui juuri tästä suurehkoista vajoamisnopeudesta.

Erkki Näätäsen jutussa esitettiin kalustosta kohteliaan myönteisiä arvioita. Tässä eikä muutamina seuraavina vuosinakaan järjestetyissä esittelytilaisuuksissa syntynyt kauppoja. Varjot olivat länsimaalaisittain arvioiden kolhoja ja niiden kestoikä arvioitiin kohtuuttoman lyhyeksi. Myöhemmin näiltä esittelykiertueilta jäi maahan jokunen varjo, ainakin Uttiin PC:tä vastaava UT-15 ja alkeisvarjo TM-4. Laskuvarjot olivat kuitenkin esittelykäytössä, joten niistäkään ei kauppoja syntynyt.

Ilmailu 11/1971

Eero Kausalainen 11.3.2020

## Joroisten härkäkisat

Varkauden Lentokerho kutsui ilmailijoita *”...yhdistettyyn moottorikoneitten maaliinlasku- ja laskuvarjotarkkuushyppykilpailuun Joroisten lentokentälle 4. – 5.9.1971”*. Kutsussa esitettiin myös kehoitus: *”Pilootit ja rättisorsat: viettäkää viikonloppu Joroisissa kilpailen laskuvarjoilla tai moottorilentolaitteella, kukin himojensa mukaan...”*

Kutsu oli varmaan kolahtanut hyppykansaansa, koska osanottajia kertyi Savon perukoille ainakin seitsemästä kerhosta. Niin kutsutut aikakirjat eivät enää kerro, paljonko osanottajia oli, mutta ilmeisesti ihan mukavasti. Kilpailulajien joukossa oli erikoisuus. Henkilökohtainen tarkkuushyppy (kaksi kierrosta) oli toki tavanomainen laji, samoin joukkuetarkkuushyppy kolmen henkilön joukkuein. Erikoisempi laji oli tarkkuushyppy veteen. Maalina oli ilmapallo, johon osuminen oli nolla-nolla, napakymppeä. Jos ei osunut, mitattiin aikaa, kuinka kauan hyppääjältä kesti uinti alastulokohdasta koskettamaan ilmapalloa. Tavanomaisen tarkkuushypyn ja vesihypyn perusteella määritettiin myös yleismestari.



"Laskuvarjohurjastelijoitten sarjat" olivat: Yleinen (varjona PC) ja harrastelijat (alkeisvarjot TU-5 tai TU-7). Hyppykorkeus oli 1.000 metriä. Ilmailu-lehdessä olleen kisakutsun mukaan: *"Kaikkien sarjojen parhaille tiedossa kuolemattoman kunnian ja katoamattoman maineen lisäksi jotain muuta melkein yhtä arvokasta..."* Mitä se jokin muu oli, ei kerrottu. Kuten kutsusta saattoi päätellä, tapaus oli tarkoitettu leppoisaksi yhteis-oloksi kunkin oman urheiluilmailumuodon parissa. Laskuvarjohypyssä osanottokynnystä alensi alhainen kokemusvaatimus: kilpailla sai, jos oli ennen kilpailua hypännyt vähintään viiden sekunnin vapaapudotushypyn.

Henkilökohtaisessa tarkkuudessa oli tarkoitus hypätä kolme kierrosta, mutta koska viimeistä kierrosta ehdittiin hypätä vain puoleenväliin, tulokset määräytyivät kahden hypyn perusteella. Lajin voitti **"Affe" Norra** Suomen Laskuvarjokerhosta yhteistuloksella 23 senttiä. Hopeasijan valtasi Oulun Laskuvarjokerhon **Tapio "Cekkeri" Satamo** tuloksella 37 senttiä. Loput kilpailijat jäivät metrin huonommalle puolelle. Vesihypyssä paikallisella suuruudella taisivat olla tutut vedet ja kotikenttäetu: lajin voitti **Timo "Tiksa" Rautiainen** osumalla suoraan maaliin – uintiaikaa ei tarvinnut ottaa. Joukkuetarkkuuden voiton nappasi Oulun Laskuvarjokerhon joukkue.

Tuloksia:

#### Henkilökohtainen tarkkuushyppy

1.	Ralf Norra	Suomen Laskuvarjokerho	0,23 m
2.	Tapio Satamo	Oulun Laskuvarjokerho	0,37 "
3.	Harri Toivonen	Tampereen Laskuvarjokerho	1,13 "
4.	Eero Kolari	Varkauden Lentokerho	1,72 "
5.	Seppo Piltti	Lahden Laskuvarjokerho	2,24 m

#### Joukkuetarkkuushyppy

1.	Oulun Laskuvarjokerho	10,18 m
2.	Varkauden Lentokerho	11,41 "
3.	Tampereen Laskuvarjokerho	19,02 "
4.	Lappeenrannan Ilmailuyhdistys	20,07 "
5.	Kuopion Ilmailuyhdistys	30,75

#### Vesihyppy

1.	Timo Rautiainen	Varkauden Lentokerho	00 (0 sekuntia)
2.	Tapio Satamo	Oulun Laskuvarjokerho	61 cm (6,1 sekuntia)
3.	Markku Paakkanen	Laskuvarjojäkärikoulu	90 cm (9,0 s)

#### Yleismestaruus

1.	Tapio Satamo	Oulun Laskuvarjokerho	98
2.	Antero Takkala	Varkauden Lentokerho	473
3.	Riitta Rodolfi	Suomen Laskuvarjokerho	714
4.	Pertti Jompero	Suomen Laskuvarjokerho	729
5.	Timo Rautiainen	Varkauden Lentokerho	878

Toivottavasti tämä kirjoitus ja Senior Skydivers ry:n hallusta liittyvä lehtileike edesauttavat kilpailukutsussa mainittuja kunnian kuolemattomuutta ja maineen katoamattomuutta kaikkien sarjojen parhaille.

Uusi Suomi 6.9.1971  
Ilmailu 8/1971

## Johtokunnan pojat pohtivat asioita pitkin syksyä

LuKT kokoontui kesän ja syksyn aikana useasti. Tärkeitä asioita taas pohdittiin ja viisaita päätöksiä tehtiin laskuvarjourheilun parhaaksi. Kokouksia pidettiin ajanjaksona heinäkuusta joulukuuhun yhteensä viisi kappaletta. Näistä yksi oli yhden asian puhelinkokous.

Elokuun 1971 kokouksessa käsiteltiin rutiiniasioina C- ja D-luokka-anomuksia sekä puolsi hyppymestarikelepoisuushakemuksia. Myös alkeiskoulutusohjelmia arvioitiin. LuKT luki ja hyväksyi ”**Affe**” **Norran** laatiman alkeiskoulutuksen periaateohjelman sekä luki ja keskusteli jäsenten **Nieminen** ja **Bäckström** laatimista alkeiskoulutusohjelmaista. Norralle annettiin tehtäväksi laatia alkeiskoulutusohjelma kokouksessa tutkisteltujen ohjelmien sekä muun käytettävissä olevan aineiston perusteella.

Ajankohtainen asia oli myös Laskuvarjojäkärikoulun ja siviilikerhojen näytöshyppy. Siviilipuolella oltiin huolissaan siitä, että LjK:n ilmaiset näytöshyppyt eri tilaisuuksiin saattavat syödä kerhojen mahdollisuuksia myydä näytöshyppyjä. LuKT:n ”siviilissä” LjK:ssa palveleva jäsen **Heikki Siiröpää** selvitti LjK:n näkökantaa ja tarpeita. Keskusteluja käytiin ja näköaloja avarrettiin ”...*huomioiden molempien osapuolien intressit*”, kuten asia kirjattiin pöytäkirjaan. Tämä keskustelu jatkoi myös joskus myöhemmin, mutta Puolustusvoimat hyppäsi tilaisuuksiin, jotka olivat sen intressien mukaisia, joten kauppakeskusten avajaisten tai tanssilavojen näytöshyppyistä LjK ei kilpaillut siviilien kanssa.

Syyskuun kokous alkoi surullisissa merkeissä Kuopion lentoasemalla sattuneen onnettomuuden vuoksi. LuKT:lle oli myös tullut tieto, että ruotsalainen, monien suomalaisten tuntema ja Ruotsin järjestämässä PM-kilpailuissa hyvin menestynyt **Torkel Seth** oli kuollut laskuvarjo-onnettomuudessa. Molemmat onnettomuudet antoivat taustaa kokouksessa käydyille keskusteluille turvallisuusasioista. LuKT toivoi Ilmailu-lehteen enemmän raportteja onnettomuuksista. Niitä oli käsitelty lehdessä, mutta LuKT:n sihteeri **Jaakko Kaskia** arveli, että koska lehden on tarkoitus antaa myönteinen kuva ilmailuharrastuksesta, ei onnettomuuksia voi kovin paljon käsitellä.

LuKT toivoi myös saavansa Ilmailuosastolta tietoja sinne toimitetuista vaaratilanneilmoituksista. LuKT esitti jäsenelleen, Ilmailuosaston tarkastaja **Paavo ”Pive” Seirolle**, että hän haalisi työpaikallaan raportteja käsiinsä ja esittelisi niitä LuKT:lle. Turvallisuuskeskustelussa pohdittiin Kuopion onnettomuuteen liittyen päävarjon irrottamisen vaarallisuutta varavarjotapauksessa. Pohdinta oli hyvinkin asiaankuuluva 1970-luvulla käytetyn laskuvarjokaluston (rintapakkaus-varavarjot) näkökulmasta.

Jäsen Seiro esitteli tässä yhteydessä LuKT:lle Ilmailuosaston tiedot laskuvarjojen määrästä Suomessa. Laskuvarjot oli rekisteröitävä, jonka vuoksi niistä oli viranomaiselle yksityiskohtaiset tiedot. Laskuvarjourheilukäytössä oli Suomessa vuonna 1971 yhteensä 263 urheiluarjoa. Niistä 15 oli alkeisarjoja (umpikupu, ei ohjauselementtejä), alkeisaukkovarjoja 73 (esim. ”Double-L”, tehovarjoja 66 (esim. Conquistador tai EFA 6562) ja 109 liitovarjoa. Viimeksi mainitut eivät kuitenkaan olleet patjavarjoja, vaan PC-tyyppisiä kupuja (esim. Paracommander ja sen eri versiot, Thunderbow, Delta II Parawing).

Keskusteltiin myös muista turvallisuusasioista Ilmailuosastolta tulleiden lausuntopyyntöjen käsittelyn yhteydessä. Viranomaisella oli esittänyt (MT 10/66-2 luonnos) jonkinlaista suojakaarta pieniin koneisiin suojaamaan lentokoneen mittaristoa ja vipuja koneessa huolimattomasti liikahtelevien hyppääjien haitallisilta vaikutuksilta. Useimmissa hyppykone-Cessnoissa oli seossääntövipu erityisen altis tarttumaan ohjaajan viereen sijoittuneen varomattoman hyppääjän varusteisiin. LuKT oli koti- ja ulkomaisten käyttökokemusten perusteella sitä mieltä, että suojakaarta ei tarvita, vaan lentäjän valvonta riittää suojaamaan lentokoneen hallintalaitteet.

Myös turvavöistä keskusteltiin. LuKT päätti tutkia, millaisia vöitä voisi lentokoneissa käyttää lentoonlähden aikana. Siihen liittyen tiedustellaan käytäntöjä Pohjoismaista, USA:sta, Ranskasta ja Saksasta. Vyöasiaan otetaan kantaa vasta, kun näitä tietoja on käytettävissä.

Keskusteltiin myös siitä, pitäisikö Cessna 172:ssa ja vastaavan tapaisissa koneissa olla uloshyppyä helpotettava hyppytuki. LuKT arveli, että tällainen tuki hyödyttäisi koulutusta, mutta sellainen ei olisi hyppyturvallisuuden kannalta välttämätön.

Kokous käsiteli elokuun alussa järjestettyä Suomen ensimmäistä valtakunnallista hyppymestarikurssia. Osanottajia oli ollut seitsemän. LuKT käsiteli oppilaiden kurssin vetäjältä saamat arvostelut. Kurssi pidettiin Jämällä, osittain tilapäistiloissa, koska ilmailuliiton kurssin käyttöön varten osoittamaa teknillistä rakennusta ei ollut saatu käyttöön alkuperäisestä suunnitelmasta poiketen. LuKT arvioi kurssin hyötyjä seuraavasti:

*”Tällä ensimmäisellä kurssilla todettiin jo keskitetystä koulutuksesta saatavan melkoista hyötyä. Eri kerhoissa annettavassa koulutuksessa on jo nyt huomattavia eroja. Tässä yhteydessä todettiin myös tarpeelliseksi järjestää ns. ”hyppymestaripäivät” Jämille sopivassa tilaisuudessa.”*

LuKT päätti kutsua kurssin vetäjän **Mauri Purkusen** LuKT:n seuraavaan kokoukseen antamaan kurssista yksityiskohtaisempia tietoja.

LuKT:n seuraava kokous todennäköisesti pidettiin poikkeuksellisesti Utissa – ne pidettiin pääsääntöisesti SIL:n toimistossa Malmin lentoasemalla – lokakuun yhdeksäntenä. Kokousta edelsi KAP-3 laukaisimien esittely kerhojen pääkouluttajille ja kalustomestareille. Kerhoissa oli koulutuksesta vastaavien henkilöiden (koulutuspäällikkö, hyppymestari) lisäksi kalustosta vastaava henkilö, jota kutsuttiin kalustomestariksi. He eivät kuitenkaan olleet samanlaisia koulutettuja laskuvarjonhuoltajia, kuin 1980-luvulla koulutetut kalustomestarit.

Edellä käytetty sana ”todennäköisesti” siksi, että tästä kokouksesta ei ole löytynyt pöytäkirjaa, mutta voidaan arvella, että KAP-3 koulutustilaisuus todella järjestettiin LuKT:n edellisessä kokouksessa tekemän päätöksen mukaisesti ja Purkunen on suunnitelman mukaisesti kertonut hyppymestarikurssista. LuKT:n marraskuun kokouksessa hyväksyttiin lokakuun kokouksen pöytäkirja, mikä vahvistaa, että kokous todella järjestettiin.

Vielä marraskuun kokouksessakin käsiteltiin ilmailuosastolta saatuja määräyslunonnoksia. Laskuvarjojen luokittelussa käytettävään terminologiaan otettiin kantaa. Samoin pohdittiin uudelleen Oulun onnettomuuden jälkeen nopeasti valmistunutta pakkolaukaisuhihnan kiinnitystä koskevaa määräystä, jossa nähtiin vielä tarvetta jatkokehittelyyn. Ajatus apuvarjon ulosvetämistä tehostavasta järjestelmästä todettiin edelleen hyväksi, mutta esitettiin pakkolaukaisuhihnan sidontatapaan liittyviä muutoksia, jotka myös edellyttivät hihnaan ommeltavia kiinnityslenkkejä murtosidoksia varten.

Marraskuun kokouksessa jouduttiin vielä kerran palaamaan Porin edellisen kesän SM-kilpailuun. Liian pitkää vapaapudotuksesta viiden metrin sakon saanut **Antero Takkala** yritti purkaa tuomiotaan vielä kerran. Ilman viiden metrin sakkoa hän olisi voittanut henkilökohtaisen tarkkuushypyn. Hän oli lähettänyt LuKT:lle kirjeen, jossa hän haki juryn päätöksen purkua. LuKT kuitenkin viittasi kokouksessaan sääntöjen kohtaan 11.7, jonka mukaan juryn päätös on lopullinen. Tähän oli veli Andrén tyytyminen.

Kokouksessa LuKT vastaanotti jäsenensä **Hannu Kuparisen** lahjoittaman puheenjohtajan nuijan, jollaista ei toimikunnalla ole ennen ollutkaan.

Joulun jälkeen LuKT piti vielä yhden asian puhelinkokouksen, jossa *”...päätettiin yksimielisesti ehdottaa SIL:n hallitukselle, että Suomen joukkueenjohtajaksi laskuvarjohypyn MM-kilpailuihin 1972 valittaisiin Ilpo Norokorpi Porista*”. Liiton sääntöjen mukaan keskustoimikunnat tekevät esityksiä ja aloitteita liiton hallitukselle. Tässä kokouksessa toimittiin juuri näin. Liiton hallitus ei kuitenkaan todellisuudessa käsitellyt tämän tyyppisiä teknisiä päätöksiä, vaan ne astuivat voimaan sellaisenaan ilman hallituksen toimia. Yleensä LuKT kirjasi pöytäkirjaan vain päätöksiä. Tällainen *”ehdotus liiton hallitukselle*” oli harvinainen poikkeus tavanomaisesta kokouskirjauksesta.

LuKT oli ottanut käyttöön erityisen LuKT:n palstan Ilmailu-lehdessä. Siinä esiteltiin LuKT:n päätöksiä. Palsta julkaistiin lehden ns. sinisivuilla, jotka valmistuivat lehden valmistumisprosessissa muuta lehteä myöhemmin ja joihin voitiin tästä syystä kerätä erilaista viime hetken aineistoa. Tällä LuKT halusi vastata kritiikkiin, jonka mukaan LuKT on ”salaseura”, jonka toiminnoista ei tiedetä mitään tai ei ainakaan tarpeeksi. Tiedotusvajetta purkamaan tarkoitettu palsta *”LUKTISTA*” ilmestyi ensimmäisen kerran lehden numerossa 10/1971. Ensimmäisen kirjoituksen laati LuKT:n puheenjohtaja **Jorma Mali**, mutta palstan julkaisusta tulisi vastaisuudessa huolehtimaan lehden ”laskuvarjotoimittaja” **Timo Mäkinen**. Ensimmäisellä LUKTISTA-palstalla Mali kuvaili palstan tarkoitusta ja tavoitteita:

*”Eipä ole aiemmin tarinoitu LuKT:sta tällä palstalla. Yritys on ollut kova, mutta lopullinen toteutus on jäänyt jostain syystä tekemättä. Tätä lukiessaan tokaisee Suomen hyppykansa aivan aiheellisesti, että jo oli aikakin saada kuulla, mitä siellä ”salaseurassa” oikein puuhataan vai tehdäänkö yleensä mitään. Puuhattu on yhtä ja toista – paljonkin – puhuttu asiaa ja asian vierestä. Tässä alkajaisiksi lyhyt yhteenveto vuoden aikansaannoksista...”*

Ja sitten Mali esitti yhteenvedon LuKT toimista kirjoitushetken saakka. Kirjoituksen loppuun puheenjohtaja Mali esitti, että yksipuolinen informaatio on aina huono, jonka vuoksi LuKT toivoi kentällä toimivien henkilöiden yhteydenottoja ja kannanottoja yhteisen asian edistämiseksi. Tämä palsta jäi kuitenkin vuoden 1971 ainoaksi. Seuraavan kerran LuKT:n palsta julkaistiin Ilmailun huhtikuun numerossa. Kirjoittaja oli silloinkin puheenjohtaja Mali, ei Timo Mäkinen.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 20.8.1971: LuKT 7/71

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 10.9.1971: LuKT 8/71

Ilmailu 10/1971

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 5.11.1971: LuKT 10/71

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 29.12.1971 (puhelinkokous): LuKT 11/71

Ilmailu 4/1972

## Forssaan perustetaan laskuvarjokerho

Forssan Laskuvarjourheilija ry:n alkuvaiheet on kirjannut muistiin laskuvarjohistorian harrastaja **Pasi Pirttikoski**, jonka kirjauksiin tässä esitetyt tiedot perustuvat. Kerhon perustava kokous pidettiin Forssan Kaupunginhotellissa 17.9.1971. Perustavan kokouksen puheenjohtaja oli **Sulo Ahonen**, kokouksen sihteeriksi valittiin **Heikki Paulamäki**. Paikalle oli kutsuttu Porissa hyppykokemusta hankkinut **Viljo Kaija**, joka piti tilaisuuden aluksi esityksen laskuvarjourheilusta.

Esityksen innoittamana kokous päätti perustaa Forssaan Forssan Laskuvarjourheilijat nimisen yhdistyksen, jonka tarkoituksena oli luonnollisesti kehittää laskuvarjourheilua paikkakunnalla. Kaija valittiin kerhon puheenjohtajaksi ja sihteeriksi Heikki Paulamäki. Rahastonhoitajaksi valittiin Sulo Ahonen. Muiksi kerhon ensimmäisen johtokunnan jäseniksi valittiin **Heikki Nieminen**, **Antti Penttilä**, **Martti Miettinen** ja **Antti Mero**. Uuden kerhon ensimmäiseksi jäsenmaksuksi päätettiin 10 markkaa ja liittymismaksuksi 20 markkaa.

Hyppykoulutus päätettiin aloittaa heti. Kurssimaksuksi päätettiin 150 markkaa. Koulutus tietenkin edellytti koulutuslupaa, jollaista haettiin ilmailuosastolta marraskuussa. Lupa saatiin vielä saman syksyn aikana. Keväällä jouduttiin hakemaan koulutuslupa uudelleen. Se haettiin ja saatiin ajanjaksolle 1.6.1972 – 30.5.1976.

Ensimmäisen hypyn FoLU:n nimissä teki 2.10.1971 Viljo Kaija – Porissa. Hyppykoneena oli Cessna 195 OH-CSB. Hyppyykorkeus oli 2.500 metriä, laskuvarjona oli PC. Forssassa tai Räyskälässä ei kerhon perustamisvuonna vielä hypäty yhtään hyppyä. Ensimmäiset hypyt Forssan lentopaikalla tehtiin 10.8.1972, hypääjä oli Viljo Kaija.

Pasi Pirttikoski: Julkaisematon kooste (21.6.2017 päivitys) FLU:n K-HLU:n ja HLU:n historiasta vuosina 1971–19 -

## Tuotantokatkoksia LjK:ssa - laskuvarjojen tarkastus- ja huoltotoiminta pätkee

Urheilulaskuvarjoja huoltava ja tarkastava Laskuvarjojääkärikoulu teki siviilien töitä omien töittensä ehdoilla: jos pakkaamalla oli sotilastoimintojen vuoksi kiireitä, siviilien varjoja ei tarkastettu tai huollettu. LjK tiesi kuitenkin vuodenkiertonsa ennakolta tarkoin, joten huoltokatkoista oli mahdollista ilmoittaa ennakoon.

Loppuvuonna 1971 ja seuraavana keväänä oli tällaisia tarkastuskatkoja: joulukuussa 1971 sekä helmikuussa, maaliskuussa ja toukokuussa 1972 LjK ei käsitellyt siviilien laskuvarjoja. LjK viestitti asiasta ilmailuliiton välityksellä kerhoille lokakuussa 1971. Hyppykauden kannalta ”tuotantokatkokset” eivät pääsääntöisesti olleet kovin merkittäviä, koska lokakuu-maaliskuu ajanjaksolla hyppytoiminta oli lähes pysähdyksissä. Ongelmia tietysti saattoi tulla silloin, jos laskuvarjo hajosi tai tapahtui jotain muuta ennalta arvaamatonta, jossa korjaamo olisi tarvittu.

Vaikka koulutustoimintaa harjoittavissa kerhoissa oli hyppyalustosta vastaavat henkilöt, heitä kutsuttiin kalustomestareiksi, ei heillä ollut minkäänlaisia oikeuksia laskuvarjokaluston tarkastamiseen tai huoltoon. Heidän tehtävänsä oli huolehtia siitä, että toiminnassa käytettiin vain tarkastettuja ja kunnossa olevia laskuvarjoja ja muuta kalustoa.

Laskuvarjojääkärikoulu, kirje 22.10.1971 D:o 1042/17 Suomen Ilmailuliitto ry:lle: Laskuvarjojen huolto

## Risto Valta – Vuoden Laskuvarjourheilija 1971

...ja monta muuta asiaa oli esillä Suomen Ilmailuliiton syyskokouksessa Helsingissä 4.12.1971. Kokouksen yleisiä isoja asioita olivat raha ja sen osa-alue jäsenmaksut vuodelle 1972. Kokous käytti ylivoimaisesti eniten aikaa jäsenmaksuista keskustelemiseen. Liiton hallitus oli käsitellyt ennen syyskokousta jo kolmessa kokouksessaan jäsenmaksun korotusta entisestä kahdesta markasta 15 markkaa per jäsen. Jäsenmaksun prosenttikorotus oli hirvuttava, mutta edes vuoden 1972 rahan arvon mukaan ei ollut kyse suuresta summasta: päätöksen jälkeen jokainen ilmailuliiton 18 vuotta täyttänyt jäsen joutui maksamaan liitolle jäsenmaksuna ”kaljapullon hinnan kuukaudessa”.

Erityisesti oli merkillepantavaa, että laskuvarjourheilijoiden aiemmat protestit laskuvarjourheilun saamasta tuesta ei ainakaan vielä johtanut kauniiseen lopputulokseen. Korotetun jäsenmaksun avulla kerättävä summa oli tarkoitettu ensisijaisesti keskusjärjestön vahvistamiseen. Budjetin käsittelyssä tuli selväksi, että vuonna 1972 kilpailujoukkueet joutuvat edelleenkin tukeutumaan ensisijaisesti omaan varainhankintaan ja mahdolliseen valtionapuun.

Muitakin asioita toki liiton kokouksessa käsiteltiin. Puheenjohtajaksi valittiin edelleen Neste Oy:n patruuna **Uolevi Raade**. Laskuvarjourheilijoiden kannalta merkittävin henkilövalinta liittyi keskustuimikuntaan: **Jorma Mali** valittiin uudelleen LuKT:n puheenjohtajaksi toiselle kaudelleen. Vuonna 1971 ei keskustuimikuntien varapuheenjohtajia vielä valittu liiton vuosikokouksessa.

Laskuvarjourheilijoiden kannalta merkittävä henkilöasia oli Vuoden Laskuvarjourheilija ja siihen liittyvä Neste Oy:n maljan jakaminen. Palkinnon sai helsinkiläinen **Risto Valta**. Palkinnon perusteena olivat Riston erinomainen menestys laskuvarjourheilun SM- että PM-kilpailuissa.

Ilmailu 12/1971

Ilmailu 1/1972

<https://www.ilmailuliitto.fi/ilmailuliitto/palkitsemiset/nesteen-malja/>

## Laskuvarjokorjaamossa tarvittavat koneet ja laitteet?

Tamperelainen **Erkki ”Eetu” Hakanen** lähestyi 25.11.1971 Ilmavoimien varikkoa ja tiedusteli suullisesti, millaista kalustoa pitäisi laskuvarjokorjaamossa olla. Suomen ainoat laskuvarjokorjaamot olivat tähän aikaan puolustusvoimien omiin tarkoituksiin perustetut korjaamot Ilmavoimien varikko Tampereella ja Laskuvarjojääkärikoulun laskuvarjopakkaamo Utissa. Molemmat tarjosivat palveluksiaan myös siviileille: Tampereella tarkastettiin ja huollettiin pelastusvarjoja ja urheiluarjojen vastaava toiminta hoidettiin Utissa.

Kyselyn alkuperäistä tarkoitusta voidaan vain arvailla. Kuukautta ennen tiedustelua oli LJK:n pakkaamo ilmoittanut aikataulun, jolloin he eivät voi huolehtia siviilien varjoista. Tiedettiin myös, että Tampereen suunnalla toimi laskuvarjoja ja hyppyvarusteita myyvä, kovan hyppymiehen ja Hakasen seuratoverin **Harri Toivosen** omistama *Laskuvarjotarvike Ky*. Kysely oli epäilemättä osa alustavista selvityksistä siviilikorjaamon perustamista varten.

**LASKUVARJOILIJAT**



**Tarvitset varusteita.** Se käy nyt vaivattomammin, sillä sinua varten on perustettu alan erikoisliike. Meiltä saat kaikki hyppeleyn liittyvät välineet ja tarvikkeet, nopeasti ja edullisesti. Samoin PURSILENTÄJILLE pelastusvarjoja, selkä ja istuinpakkauksia.

**LASKUVARJOTARVIKE Ky**  
Aleksanterinkatu 29 A  
Tampere puh. 29020/Toivonen

Pelkkä taitosi ei riitä.

Aikanaan tämä liike harjoitti varustekaupan lisäksi laskuvarjojen korjaus- ja huoltotoimintaa, joskin eri osoitteessa. Tästä aikanaan koko Suomen hyppykansalle tutuksi tulleesta firmasta ja osoitteesta ei enää kannata laskuvarjoja tilata. Liike on lopetettu ja pitäjä viettää ansaittuja eläkepäiviä Virossa.

Ilmavoimien varikko antoi perusteellisen kirjallisen vastauksen. Luettelo koneista, laitteista, varusteista, tiloista ja muista edellytyksistä oli kahden sivun mittainen. Vastaus laitettiin tiedoksi myös Suomen Ilmailuliittoon.

Kysely ei vielä heti johtanut mihinkään, mutta nyt tiedämme, että Laskuvarjotarvike Ky perusti korjaamon – tosin vasta monta vuotta myöhemmin.

Ilmavoimien varikko, kirje N:o 2017/Vstetsto/17 SPL, 23.12.1971

## Laskuvarjourheilu Suomessa vuonna 1971

Laskuvarjohyppyjen määrä Suomessa jatkoi keskeytymätöntä kasvuaan edellisten vuosien tapaan. Vuonna 1971 saavutettiin jälleen uusi ennätys vuoden laskuvarjohyppyjen määrässä: 13.005. Kerhoja oli vuoden päättyessä 17, vuotta aikaisemmin oli ollut 16.

Hyppääjien tason kehittymisestä antaa viitteitä laskuvarjoluokkien suoritusta koskeva tilasto:

<u>Luokka</u>	<u>Suoritettu -71</u>	<u>Suoritettu -70</u>	<u>Luokkia Suomessa yhteensä</u>
A	79	77	300
B	42	36	130
C	20	15	63
D	1	2	6

Luokkasuoritusten osalta tämä vuosi oli huippuvuosi. Tähän mennessä hyppääjän oikeudet olivat perustuneet heidän suorittamiinsa luokkiin, joilla oli vaikutusta esimerkiksi hyppääjälle sallittuihin tuulirajoihin sekä yö- ja vesihyppyihin. Myös hyppymestarikelpoisuuden yhtenä edellytyksenä oli suoritettu C-luokka. Hyppääjämäärän kasvaessa ja osaamistason laajentuessa luokkasuoritusten määrät olivat kasvaneet vuosi vuodelta. Vuoden 1972 alussa astuivat voimaan laskuvarjohyppääjän lupakirjaa koskevat, ilmailumääräyksessä esitetyt vaatimukset. Ne käytännössä romuttivat hyppääjien kiinnostuksen hakea SIL:n laskuvarjohyppääjän luokkia, koska suorituksista ei enää ollut mitään käytännön hyötyä.

Aktiivisimmat laskuvarjokerhot vuonna 1971 olivat:

Suomen Laskuvarjokerho (Helsinki)	2.383 hyppyä
Satakunnan Laskuvarjourheilijat (Pori)	1.597 ”
Imatran Ilmailukerho	1.234 ”
Varkauden Lentokerho	1.023 ”
Lahden Laskuvarjokerho	966 ”

Ilmailu 4/1972

Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomus vuodelta 1971

## Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja vuonna 1971

Suomessa oli vuoden 1971 loppuun mennessä suoritettu järjestäytyneen laskuvarjohyppytoiminnan piirissä (alkanut 1962) yhteensä 40.287 urheilulaskuvarjohyppyä. Tänä aikana oli sattunut viisi kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta. Vuonna 1971 sattui Suomessa kaksi kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta.

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

<i>Hyppyjä Suomessa vv. 1962-1971</i>	<i>Onnettomuuksia Suomessa 1962 - 1971</i>	<i>Hyppymäärä / onnettomuus</i>	<i>Hyppääjämäärä / onnettomuus</i>
40.287	5	8.057	196

Edellisen vuoden loppuun mennessä Suomessa oli suoritettu 27.283 hyppyä. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli silloin kaksi vähemmän. Kaksi onnettomuutta vuonna 1971 huononsi hyppymäärien nopeasta kasvusta huolimatta pitkän ajan kokonaistilastoa. Vuoden 1970 lopulla hyppymäärä per onnettomuus oli 9.094. Nykyisten aikojen tilastoihin verrattuna ei hyvältä näyttänyt, mutta pienen edestakaisen sahailun jälkeen tilasto alkoi vähitellen parantua.

Technical & Safety Subcommittee, IPC: Safety Report 2012

## Tapahtumia 1972

### Laskuvarjourheilun Keskuskoneisto käynnistyy

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta aloitti uuden toimikautensa entisen puheenjohtajansa **Jorma Malin** johdolla 29.1.1972. Uudessa kokoonpanossa oli kolmetoista jäsentä edellisvuoden yhdentoista sijaan. Edellisen vuoden jäsenistä poistui neljä, uusia tuli tilalle kuusi. Ilmailuosaston edustaja oli vaihtunut, **Paavo Seiron** tilalle tuli insinööri **Kalervo Lammi**, joka oli erityisen perehtynyt laskuvarjoon liittyvään insinööritietoon ja suunnittelukriteereihin. Kalervo Lammia lukuun ottamatta kaikki jäsenet olivat kokeneita hyppymiehiä (!). Ensimmäisen naisen ilmestymistä tähän arvovaltaiseen konklaaviin saatiin odottaa vielä kahdeksantoista vuotta. LuKT:n jäseninä vuonna 1971 toimivat:

Jorma Mali	puheenjohtaja	Helsinki	
<b>Erkki Hakanen</b>	jäsen	Tampere	uusi jäsen
<b>Rauno Härkönen</b>	”	Imatra	uusi jäsen
<b>Markku Koivula</b>	”	Kuopio	
<b>Seppo Kokkonen</b>	”	Turku	
<b>Keijo Koskinen</b>	”	Koria	
Kalervo Lammi	”	Helsinki	uusi jäsen
<b>Timo Nieminen</b>	”	Vaasa	
<b>Ralf Norra</b>	”	Helsinki	uusi jäsen
<b>Heikki Siirpää</b>	varapuheenjohtaja	Kouvola	
<b>Tapio Satamo</b>	jäsen	Oulu	uusi jäsen
<b>Harri Toivonen</b>	”	Tampere	
<b>Eero Ylinen</b>	”	Helsinki	uusi jäsen

Ensimmäisessä kokouksessa LuKT valitsi itselleen varapuheenjohtajan. Liiton säännöissä ei vielä vuonna 1972 sellaista tehtävää mainittu, mutta LuKT arveli sellaisen olevan tarpeen. Varapuheenjohtajaksi valittiin Heikki Siirpää. Keskustoimikunta piti talven ja kevään kuluessa kokouksia kuukausittain, kuusi kokousta kesään mennessä. Kokousten painopiste oli erilaisissa kilpailuun liittyvissä asioissa, mutta muitakin asioita käsiteltiin – ”annettiin lausuntoja”, kuten keskustoimikuntien ratkaisuvalltaa kuvattiin ilmailuliiton säännöissä.

LuKT:n jäsenille ei maksettu palkkaa tai palkkioita, mutta matkakulut korvattiin halvimman matkustustavan (julkinen liikenne) perusteella. Pitkämatalaiset saattoivat kuitenkin hyödyntää Finnairin vapaalippuja.

LuKT:n aiemmin esittämä tavoite laskuvarjoinformaation kylvämisestä kerhoille ja hyppääjille toteutui jo kohtuullisesti. Kokouksista tehtiin referaatit ja asioista tiedotettiin muutenkin Ilmailu-lehden palstoilla. Toisaalta LuKT:n jäsenet olivat huolissaan siitä, että informaatio lehteen saatiin liian hitaasti. Ilmailu-lehdessä oli lisäksi paitsi laskuvarjokisajuttuja, myös tietoa jakavia artikkeleita, muun muassa hyppääjän terveydentilavaatimuksista, relatiivihypyistä ja hyppyturvallisuudesta

Kuudessa kokouksessaan käsitteli vuoden 1972 kisakalenteria, PM - ja MM-joukkueiden kokoonpanoa ja varainhankintaa, SM-järjestelyjä ja -sääntöjä. Uutena asiana oli vuoden alusta voimaan tullut vaatimus laskuvarjohyppääjän lupakirjasta. Sillä oli oma vaikutuksensa SM-kilpailujen osanottajille asetettuihin vaatimuksiin. Kaikilla kilpailijoilla oli oltava voimassa oleva laskuvarjohyppääjän lupakirja. Henkilökohtaisessa tarkkuudessa vaatimuksena oli, että kilpailijan oli osallistuttava vähintään yhteen kansalliseen kilpailuun ennen SM-kilpailuja. Kilpailu-uraa e siis voinut enää aloittaa SM-kilpailuissa.

Uusi asia oli, että Laskuvarjojääkärikoulun sotilashyppääjiltä edellytettiin myös siviililupakirjaa. Koska aikaisemmin ei ollut olemassa laskuvarjohyppääjän lupakirjaa, ainoastaan SIL:n laskuvarjohyppääjien luokkajärjestelmä, sotilashyppääjillä oli ollut LJK:n kirjoittama todistus siitä, että he täyttävät siviilikilpailuissa edellytettävän vaatimustason. Nyt tämä todistus ei enää riittänyt, vaan LJK:n urheiluhyppääjät joutuivat hakemaan uutta hyppyilupakirjaa siinä, missä kaikki siviilitkin.

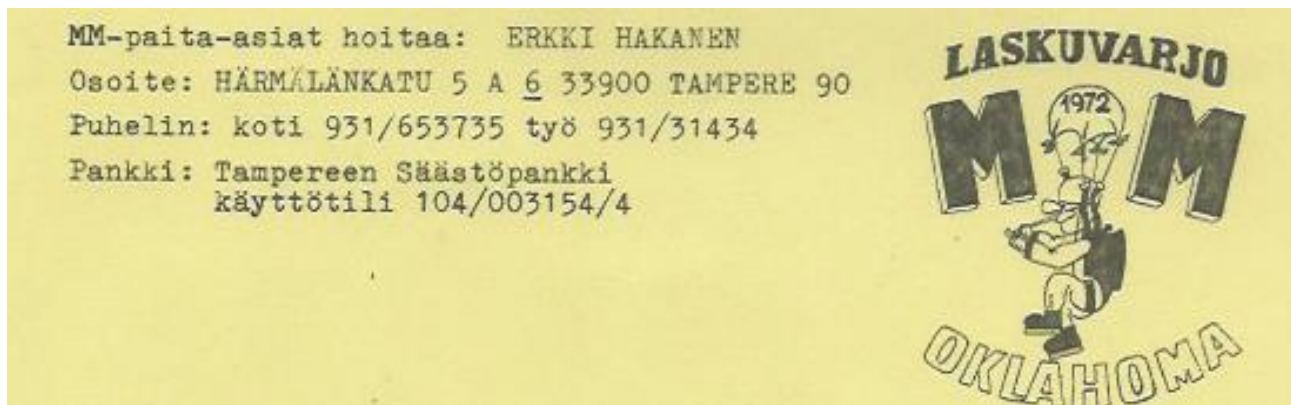
Taitohyppyyn osallistuvalla oli lupakirjan lisäksi oltava suoritettuna SM-sääntöjen mukaiset kolme erilaista taitohyppysarjaa alla 15 sekunnissa. Joukkuetarkkuudessa hyppääjältä vaadittiin ainoastaan lupakirja.



LuKT:n päätöksen mukaan joukkueet ovat kerhokohtaisia. Sekajoukkueet eivät siis saisi lainkaan kilpailla. Joukkue ei myöskään saanut vaihtaa jäseniään kilpailun kestäessä.

LuKT myös kantoi huolta siitä, että kilpailun järjestäjän on tarkastettava osanottajien laskuvarjokirjat ja niiden asianmukaisuus sekä laadittava järjestelmä sen varmistamiseksi, että kilpailijat hyppäävät niillä laskuvarjoilla, joiden rekisterikirjat he ovat järjestäjälle esittäneet.

LuKT nimesi melko aikaisessa vaiheessa MM-joukkueenjohtajan, jolla oli edessään merkittävä varainhankinta. Liiton budjetissa oli tarjolla Finnairin vapaalippuja ja lämmintä kättä. LuKT pohdiskeli erilaisia varainhankintavaihtoehtoja. Pohdittiin jonkinlaista veroa SM-osanottajille, esimerkiksi 5, - markkaa per osanottaja, ja kerhojen tukea kisajoukkueille. Tärkeimpänä hankintamenetelmänä pidettiin paitakauppaa, jota junailisivat joukkueenjohtajaksi nimetty **Ilpo Norokorpi** ja LuKT:n jäsen. laskuvarjokauppias Harri Toivonen. Käytännön puuhomieheksi kuitenkin joutui myös LuKT:n jäsen ”Eetu” Hakanen, kuten alla olevasta ilmenee.



”Eetu” Hakanen kirjoitti vetovan ”kerjuukirjeen”, jonka avulla innostettiin kansalaisia ostamaan yllä näkyvällä logolla varustettuja paitoja ystävälliseen ilmailuhintaan 15 markkaa per paita. T-paitoja myytiin tulevana vuonna useammankin kilpailumatkan rahoittamiseksi. Toiminnasta kertyikin varjoja, mutta paitakauppa ei koskaan ollut mikään kultakaivos. Koskaan ei taidettu saada riittävästi rahaa kaikkiin kilpailumatkan menoihin. Tämä paitaprojekti on jo päättynyt, joten enää ei kannata rahaa lähettellä. Pankkitilit eivätkä yhteystiedot taida enää olla voimassa...

MM-joukkue päätettiin valita SM-kilpailujen perusteella: parhaat tarkkuus- ja tyylihyppääjät sekä heidän lisäksi kolme seuraavaa yleismestaruuden paremmuuden perusteella. Pari vuotta sitten edustusjoukkueen valinta vain yhden kilpailun perusteella oli osa kuohuntaa, jonka jälkeen LuKT:n puheenjohtaja vaihtui. Nyt palattiin takaisin yhden valintakilpailun periaatteeseen. Valintaperusteet julkaistiin kuitenkin hyvissä ajoin jo hyppykauden alkaessa.

PM-kilpailujoukkueen valintaperusteet olivat samat, kuin MM-joukkueen: joukkueeseen kuuluvat ne MM-joukkueen jäsenet, jotka haluavat lähteä PM-kilpailuun. Jos kaikki eivät ole halukkaita lähtemään, osanottajiksi nimetään karsintalistan paremmuuden mukaan.

Kilpailuasioiden rinnalla käsiteltiin myös erilaisia koulutusasioita. Niistä merkittävin oli *valmennuskurssi laskuvarjohyppymestareiksi (hyppykouluttajiksi) aikoville*. Tämä oli kurssille annettu virallinen nimi, mutta se lyheni nopeasti hyppymestarikurssiksi. Kurssin ajankohdaksi päätettiin 1. – 9.7.1972. Ilmailuliiton perinteinen Jämin alkeishyppäkurssi päätettiin järjestää samaan aikaan. Ajatuksena oli, että hyppymestarikurssilaiset olisivat opetelleet ja harjoitelleet hyppymestarin tehtäviä oikeiden oppilaiden kanssa. Kurssiohjelmaksi hyväksyttiin edellisen kurssin ohjelma sellaisenaan. Hyppymestarikurssin pääsyvaatimuksena oli laskuvarjohyppääjän lupakirja tai vastaava pätevyys, pois luettuna lupakirjavaatimukseen kuuluva spiraalitesti.

Molempien kurssien kanssa tuli ongelmaksi halukkaiden puuttuminen. Ei löytynyt oppilaita eikä kouluttajia. LuKT päätti jo kerran lykätä kolme viikkoa myöhemmäksi, mutta sekään ei lopulta onnistunut. Kumpakaan kurssia ei vuonna 1972 lopulta järjestetty.

Koulutukseen liittyi myös LuKT:n oululaisen jäsenen ”Cekkeri” Satamon huoli ”paperitesteistä”, joista hän tiedusteli LuKT:n mielipidettä huhtikuun kokouksessa (LuKT:n pöytäkirja 3/1972):

*”...On havaittu, että joittenkin hyppääjien vastuuntunnossa ja asenteissa on parantamisen varaa silloin, kun on kysymyksessä esimerkiksi spiraalitestin taikka jonkun muun hyppysuorituksen varmentamisesta. Laskuvarjohyppääjän lupakirja on menettämässä merkityksensä, koska vaatimuksissa ja suorituksissa ei noudateta riittävän ankaraa ja tasapuolista arvostelua...”*

LuKT luonnollisesti suhtautui tiukasti vaatimuksista lipeämiseen. Asiaan jouduttiin kuitenkin palaamaan vielä toukokuun kokouksessa (4/1972), tällä kertaa tiukempaan sävyyn:

*”...Lupakirja-asia puhutti jäseniä pitkään. Monet esittivät epäilyksiään siitä, että varsinkin spiraalitestin todistajat pistivät nimensä paperiin vasten parempaa tietoaan eli epäiltiin joidenkin suoritusten todenperäisyyttä. LuKT kiinnittää todistajien huomiota vakavasti siihen, että tämänkaltaisiin virallisiin papereihin sopii panna nimi vasta sitten, kun varmasti pystyy asian todistamaan. LuKT toteaa myös, että mikäli selviä rikkomuksia havaitaan, niihin tullaan puuttumaan ankarasti (ilmailulaissa ja muissa laeissa on määritelty sopivia rangaistuksia rikollisille) ...”*

Taustaksi edelliselle ja muistin virkistämiseksi: spiraalitesti oli osa ilmailumääräyksessä LT 1/71 esitettyjä vaatimuksia laskuvarjohyppääjän lupakirjaa varten. Spiraalitestissä oli saman hypyn aikana suoritettava viidessä sekunnissa vähintään kuusi käännöstä oikealla, pysäytys, jonka jälkeen viidessä sekunnissa kuusi käännöstä vasemmalle ja pysäytys. Tätä vaatimusta eivät kaikki kokeneet tarkoituksenmukaiseksi. Suoritus ei ollut helppo tehdä. LuKT itsekkin antoi siitä myönnötyksiä esimerkiksi hyppymestarikurssin päätyvaatimuksissa. Suoritusta tehtäessä oli hyppääjällä oltava laskuvarjoon asennettu varolaukaisin, joka myös osaltaan kuvasi vaikeusastetta.

Myös uloshyppykoulutuksen tehostamisesta keskusteltiin LuKT:ssa. Samoin pohdittiin muista pakkolaukaisuhyppyjen turvallisuutta lisäävistä toiminnoista. Erään vaaratilanteen takia ryhdyttiin pohtimaan pakkolaukaisuhihnan kiinnitykseen liittyvän määräyksen tarkistamista. Arveltiin, että määräyksessä murtosidoksille asetetut lujuusvaatimukset ovat liian pienet: käynnistettiin selvitystyö määräyksen korjaamiseksi. Tässä yhteydessä myös otettiin pohdintaan sisäpussivarjojen käyttö urheilutoiminnassa. Niitä oli ollut aikaisemmin, mutta hidastussukkaan pakatut varjot olivat syrjäyttäneet sisäpussi-pakkolaukaisujärjestelmät kokonaan.

LuKT muistutti jälleen laskuvarjojokansalaisia siitä, että vaaratilanneilmoituksista, joita ilmailumääräyksessä esitetyn vaatimuksen vuoksi oli lähetettävä ilmailuosastolle, pitäisi toimittaa myös kopio ilmailuliittoon. Tämä mahdollistaisi LuKT:n arviot erilaisista ilmoitusten kautta esille nousevista turvallisuusasioista.

Eräiden tällaisten ilmoitusten vuoksi LuKT päätti esittää ilmailuosastolle eräälle hyppääjälle lupakirjan peruuttamista. LuKT:n pöytäkirjassa ei tapahtumia yksilöidä, mutta ne liittyivät (Historiaheppu sattui näkemään toisen tapauksen) hyppääjälle sattuneisiin, varavarjon käyttöön johtaneisiin vaaratilanteisiin. Tapahtumien taustalla saattoi olla hyppääjän käyttämä tšekkiläisvalmisteinen PTCH-7 varustekokonaisuus, jossa päävarjon sateenvarjomallinen apuvarjo oli selvästi länsimaisia jousiapuvarjoja tehottomampi, josta saattoi olla seurauksena hidastuneita avautumisia.

LuKT osallistui myös muulla tavalla ”kurinpitoon”: LuKT välitti edelleen kerhojen jäsenilleen asettamia hyppykieltoja. Nämä ”HYKI:t” johtuivat yleensä maksamattomista hyppymaksuista. Ajatuksena oli, että yhdessä kerhossa velkakierteeseen joutunut hyppynarkomaani ei pääsisi jatkamaan samaa vahinkoa toisessa kerhossa. Näitä hyppykieltoja välitettiin joitakin vuosia, kunnes kerhot oppivat laskuttamaan lyhyemmin aikavälein ja/tai vaatimaan peräti ennakkomaksuja ja henkilökohtaisia hyppytilejä.

Alkuvuoden aikana LuKT:n kokouksissa käsiteltiin runsaasti C- ja D-luokka-anomuksia. LuKT joutui myös vastoin aikaisemmin julkaistua ajatustaan, puoltamaan edelleen hyppymestari-kelpoisuuksia myös henkilöille, jotka eivät olleet käyneet hyppymestarikurssia, mutta olivat suorittaneet aikaisemman käytännön mukaisen harjoittelun kerhoissa, omien hyppymestareiden valvonnassa. Laskuvarjoluokkien hakeminen väheni vuoden 1972 huomattavasti, koska niillä ei uuden lupakirjajärjestelmän voimaantulon jälkeen enää saavutettu sellaisia etuja, kuin ennen. Merkille pantavaa kuitenkin oli, että jo alkaneista hyppymestarikursseista huolimatta C-luokan vaatimuksiin kuului kolme hyppymestarinäytettä (600, 750 – 1250 ja 2.000 – 2.500 m korkeudesta).

Ehkä erikoisin LuKT:n ensimmäisen vuosipuoliskon 1972 asioista oli kirja projekti. Se ei tosin paljoa toimikuntaa heiluttanut, koska se ei edellyttänyt suuria toimenpiteitä. Jyväskyläläinen Kustantamo Oy Scandia Kirjat Ab oli aikeissa ryhtyä julkaisemaan ”suurinta suomalaista urheiluteosta” nimeltä ”*Urheilumme kasvot*”. Kustantamo oli ensin ollut yhteydessä Laskuvarjojääkärikouluun, mutta siellä katsottiin, että ilmailuliitto olisi oikeampi yhteysorganisaatio. LuKT nimesi puheenjohtaja Malin hoitamaan kirjaan tarvittavat kirjoitukset laskuvarjourheilun osalta.

Kirja todella myös ilmestyi jossain vaiheessa, vaikka se valmistui kovin hitaasti. Kirja oli matrikkeli, johon koottiin eri urheilualojen harrastajia. Ilmailun osalta ”mukaan pääsyyn” tarvittiin ilmailulupakirja. Kirjassa julkaistiin lupakirjan haltijoiden kuva, henkilötietoja ja lyhyt ilmailu-CV.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 29.1.1972: LuKT 1/72  
Erkki Hakanen, päiväämätön kirja (ehkä tammikuussa 1972): Laskuvarjo MM 1972, Oklahoma  
Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 26.2.1972: LuKT 2/72  
Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 8.4.1972: LuKT 3/72  
Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 6.5.1972: LuKT 4/72  
Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 18.6.1972: LuKT 5/72  
Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 21.6.1972: LuKT 6/72  
Liikenneministeriön Ilmailuosasto 23.6.1971: LT 1/71 Laskuvarjohyppytoiminta  
Suomen Ilmailuliitto ry, LuKT 1972: Laskuvarjohyppäjien luokkavaatimukset  
Virpi Talja – Raija Syyrakki 1995: Ensimmäiset 25 vuotta, Jyväskylän Laskuvarjokerho  
Eero Kausalainen 17.3.2020

## Lausuntopyyntö: ”...erityistä huomiota sivuttais- ja pitkittäisstabiliteettiin...”

LuKT:n uusi jäsen **Kalervo Lammi** laitto työpisteessään viranomaisshatun päähänsä ja laati itsensä ja esimiehensä **Jorma Jalkasen** allekirjoitettavaksi 17.1.1972 päivätyn lausuntopyynnön, jossa tiedusteltiin LuKT:n kantaa uusien patjavarjojen ominaisuuksiin:

*”Viitaten uusien laskuvarjojen (parafoilit ja paravingit) ominaisuuksiin ilmailuosasto tiedustele mielihoidettänne varjojen muuttuneista aerodynaamisista ominaisuuksista verrattuna tavanomaisiin, sekä edellisiin läheisesti liittyvistä flutteri ominaisuuksista nimenomaan laskeutumisvaihetta ajatellen.*

*Aerodynaamisista seikoista tulee huomiota kiinnittää sakkaukseen, sivuttais- ja pitkittäisstabiliteettiin.*

*Flutteritaipumukset (nimenomaan paravingit) riippuvat kohtauskulmasta, deltamuodosta ja (paine-keskiö / ”kärkivälin puolikas) – suhteesta, joka puolestaan muuttuu kohtauskulmasta riippuen eräissä vaiheissa voimakkaasti, tällöin siis ohjausliikkeiden aiheuttama profiilin muuttuminen voi myös olla alkuna fluttereille, joka paravingeillä esiintyy tavallisesti kuvun takaosassa.*

*Edellä mainittujen kohtien perusteella siis ”sakkauskohtauskulma” ja pienillä kulmilla ”flutterikohtauskulma” ovat kriittisiä turvallisen laskeutumisen kannalta.*

*Tiedustelemme vielä mielipidettänne, voidaanko edellä mainittuja varjoja käyttää turvallisesti.”*

Tämä insinöörikielillä laadittu kirje taisi pistää LuKT:lle kerralla jauhot suuhun – päätellen siitä, että se ei ainakaan vuoden 1972 pöytäkirjamerkintöjen perusteella ikinä vastannut kirjeeseen. LuKT kuitenkin sivusi parissakin vuoden 1972 loppuvuoden kokouksissaan ”parafoil-” ja ”paraving-hyppyjä” ja pohti, millaisia vähimmäiskokemusvaatimuksia niillä hyppäävillä pitäisi asettaa. Pöytäkirjojen mukaan LuKT on varmasti pohtinut myös vastausta kysymykseen ”voidaanko edellä mainittuja varjoja käyttää turvallisesti?”

LuKT:n pohdintoihin liittyvissä kirjauksissa ei kuitenkaan missään vaiheessa mainita ”flutteri ominaisuuksia” tai ”-kohtauskulmaa”, ei myöskään sakkauksen sivuttais- tai pitkittäisstabiliteettia.

Liikenneministeriön ilmailuosasto, kirje LuKT:lle, N:o 165/69/72, 17.1.1972: lausuntopyyntö

## ”Ilmailu” pursuilee laskuvarjotietoa

Keskustoimikunnan toivomus laskuvarjoasioiden esittämisestä ilmailuliiton Ilmailu-lehdessä kantoi vuonna 1972 kaunista hedelmää. Lehden artikkeleista suurin ryhmä oli laskuvarjourheilijoita yleisellä tasolla kiinnostavat kisajutut, joita tänä vuonna riitti kevätkisoista Kuopiosta ja Lappeenrannasta, SM-, PM- ja MM-kilpailuista Oklahomassa.



Toinen suuri artikkeliryhmä oli relatiivi – muodostelmahyppääminen tai nykykielellä FS. Laji oli Suomessa uusi ja kiinnostus sitä kohtaan oli kova.

Relatiivartikkeleita oli kolme ja ne tulivat suureen tarpeeseen. Ne olivat pääosiltaan käännösjuttuja tai ainakin ne oli laadittu ulkomaisten artikkelien pohjalta.

Turvallisuuteen keskittyneitä artikkeleita oli kolme, joista yksi käsitteli relatiivihyppyjen turvallisuuskökohtia. Toiset kaksi käsittelivät laskuvarjohyppäjän terveydellisiä vaatimuksia ja laskuvarjohyppäjän varusteiden tarkastamisesta. Näiden lisäksi oli juttuja vaihtelevista aiheista, kuten savuhyppytoiminnasta, FAI:n laskuvarjokomitean CIP:n kokouksesta ja venäläisestä hyppykoneesta.

Artikkeleita tai kokousreferaatteja oli vuoden 1972 yhdessätoista Ilmailu-lehdessä kaikkiaan 14. Ilmailulehti siis täytti tehtävänsä laskuvarjotietouden levittämisessä vähintään kohtuullisesti – ainakin verrattuna muutaman vuoden takaiseen tilanteeseen.

Relatiivartikkeleista ensimmäinen oli oululaisen **Tapio Satamon** Ilmailun helmikuun 1972 numerossa ollut kirjoitus ”*kävi, kävi säkä*”, Parachutist-lehden numerossa 8/70 olleeseen artikkeliin perustuva juttu käsitteli turvallista irrottautumista vapaapudotusmuodostelmasta – kuvion purkua. ”Cekkeri” Satamo itse ei ollut varsinainen relatiivihyppääjä, hänen leipälajinsa oli tarkkuushyppy, joissa hän olikin erittäin menestyksellinen.

Asiajuttujen sekaan sopi myös mainoksia.

Relatiivihyppäämisen tasoa kuvaa toukokuun 1972 Ilmailun relatiivijutun yhteydessä ollut yhteenveto muodostelmahyppyjen tasosta eri maissa. Sen mukaan (”oli kulttu”) suurin tähtiennätys oli jutun kirjoittamisen aikoihin Norjassa 6 henkilöä, Ruotsissa 5, Tanskassa 3, Neuvostoliitossa 6, Englannissa 8, Keski-Eurooppa 10 ja Suomi 4 (”mutta pian kaksinumeroinen”).

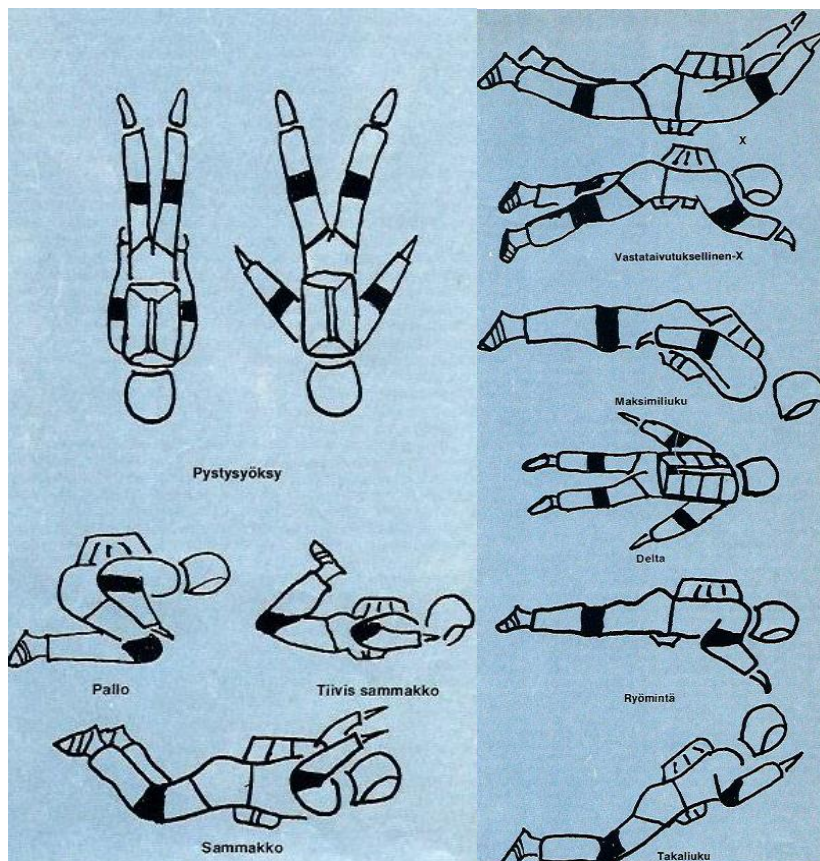
Artikkeli oli selvästi suunnattu henkilöille, joilla oli vähäinen tai olematon kokemus muodostelmahypyistä. Se oli siis tarpeen lähes kaikille suomalaisille laskuvarjohyppäjille vuoden 1972 alussa. Se keskittyi havainnoinnin rajoituksiin, mittareiden seuraamisen vaikutukseen havainnointiin ja hypyn ennakkosuunnitteluun. Mittareiden vilkaisuun hypyn aikana – mittarit olivat tähän aikaan Suomessa paria poikkeusta lukuun ottamatta hyppäjän rinnalla olleen varavarjon päällä, eikä korvaan asennettavista piippareista kukaan ollut vielä kuullut mitään – kului ällistyttävän kauan aikaa, jona aikana hyppääjä ehti kulkea asennosta riippuen 50 – 60 m/s.

Artikkelissa korostetaan, että jokaisen hyppääjän taidot on tunnettava. Ennalta arvaamaton toiminta voi olla vaarallista, jos hyppääjät eivät tiedä, mitä kanssahyppääjät tekevät. Tähän liittyy myös hypyn huolellinen ennakkosuunnittelu, jossa huomioidaan hypyn vaikeusaste ja hyppääjien taidot. Kaikkien on pidettävä kiinni suunnitelmasta. Hyppääjä ei esimerkiksi saa kesken relatiivihypyn lähteä liukumaan oikealle aukaisupaikalle, huomattuaan uloshyppypaikan olevan pielessä.

Artikkelissa korostetaan suunnitelman mukaista toimintaa. Työskennellään sovittuun korkeuteen, jonka jälkeen pääsääntöisesti käännytään 180 astetta ja liu'utaan sovittuun suuntaan ja avataan varjo sovituskorkeudessa. Muodostelman purkuun voi myös liittyä avauskorkeuksien porrastaminen.

Artikkeli ohjeistaa, että muodostelma pitäisi purkaa viimeistään 900 metrin korkeudessa ja avata varjo 600 metrin korkeudessa (Suomen määräysten mukaan varjon piti olla kehittynyt 600 metrissä). Artikkelin mukaan PC-hyppääjien on oltava erityisen varovaisia, koska kuvalla on taipumusta syöksähtää eteenpäin avaushetkellä ja saattaa kestää 1 – 2 sekuntia, ennen kuin varjo on täysin hyppääjän hallinnassa. Artikkelissa korostettiin lisäksi alempana olevan etuajo-oikeutta – ylempi väistää - ja ilmatilan tarkkailua maahan asti myös laskuvarjon varassa.

Ilmailun toukokuun ja heinä-elokuun kaksoisnumeroissa julkaistiin kahtena artikkelina helsinkiläisen **Kari Vaahteran** kirjoittama ”*Kari Vaahteran relatiivikoulu*”. Myös tämän artikkelin pohjana oli Parachutistin artikkeli. Kaksiosaisen artikkelin ensimmäinen osa keskittyi relatiivihypyjen perusteisiin, perustietoihin ja erityisesti hyppääjän perustaitoihin: kuinka liikehdintä ilmassa tapahtuu. Jutussa kuvattiin piirrosten avulla, kuinka hyppääjä pystyy vaikuttamaan putoamisnopeuteensa ja kuinka hän voi liikkua eteen tai taakse vapaassa pudotuksessa. Kuvasto ei täysin vastaa nykyisiä oppeja, mutta noilla eväillä mentiin niihin aikoihin, kuin Historiaheppukin opiskeli relatiivihyppämisen alkeita.



Vasemman kuvalaatikon alaosassa esitellään stabiilin putoamisen asentoja. Palloasento ei kuitenkaan ole perusasento, sitä käyttivät taitohyppääjät vauhdinotossa ja sarjan aikana. Asento oli hyvin kiikkerä ja sen pitäminen vaati taitoa. Pystysyöksy oli tarpeen osata hypättäessä isomman vapaapudotuskuvion uloshyppyjärjestyksen loppupäässä. Oikeanpuoleinen kuvasarja esittää 1970-luvun alkupuolella vallinneita käsityksiä erityisesti relatiivihypyillä käytettävistä asennoista. X tai vastataivutuksellinen X oli tarpeen, jos hyppääjä oli pudonnut muodostelman tai pohjan alapuolelle. Maksimiliu'ulla, delta- ja ryömintäasentoilla liikuttiin eteenpäin. Kuvat: via Ilmailu 5/1972

Relatiivikoulun toinen osa oli nimetty lisäotsikolla ”*Suuret tähdet*”. Artikkelissa käsiteltiin yksityiskohtaisesti kymmenen henkilön tähden rakentamista, mutta kerrottiin paljon esimerkkejä myös suuremmista tähdistä. Suurin mainittu tähti oli 16 henkilön tähti. Myöhempien Aikojen Hyppääjien on syytä kiinnittää erityistä huomiota sanaan ”tähti”. Tähän aikaan vapaapudotusmuodostelma oli tähti, PISTE. Ei tullut mieleenkään, että muodostelma voisi olla muunkinlainen.

Alkuperäisen artikkelin kirjoittaja lienee ollut **Hal Hurley**, joka kirjoitteli paljon relatiivartikkeleita ”Parachutistiin”. Hän kertoi kokemuksiaan Elsinoren hyppykeskuksessa Kaliforniassa. Kokemusten taustalla oli hyppykeskuksessa organisoidut suuret tähdet – 10-way oli siis jo amerikkalaisellakin mittapuulla vielä tähän aikaan suuri tähti. Artikkelissa esitetty ohjeisto perustuu ajatukseen hyppäämisestä 7-paikkaisesta Twin Beechistä ja Cessna 180:stä. Molemmista tyypeistä lähdetään yhdestä ovesta ja yksi kerrallaan. Hyppykorkeus esimerkkihyppyillä oli 12.500 jalkaa (n. 3.800 m), josta sai vapaata pudotusta 60 sekuntia. Minkäänlaista kiipeilyä tai uloshyppyä valmiissa tai puolivalmiissa kuviossa tai valmiita otteita ei käytetty.

Edellä kuvattuja lentokoneita käytettäessä piti 10-henkilön tähtikuviota varten lentää kahdella koneella muodostelmassa. Kirjoittaja ei kuitenkaan pitänyt muodostelmalentoa millään tavalla ongelmallisena muodostelman syntymisen kannalta.

Artikkelin ensimmäinen luku käsitteli tähtihypyn organisointia. Hyppääjien kokemus ja taidot oli tiedettävä. Pohjassa kannatti käyttää painavia hyppääjiä, mutta heidän piti olla myös kokeneita, jotta pohja syntyisi, putoaisi kovaa ja vakaasti. Loppupään hyppääjinä olivat kevyimmät hyppääjät, mutta viimeisinä ulos hyppävillä piti olla taitoa ja kokemusta.

Tällaisista koneista hypättäessä ilman otteita uloshyppy olivat melko hitaita ja letka venyi melkoisesti ennen viimeisen hyppääjän uloshyppyä. Pohja oli kaukana. Se edellytti viimeisiltä hyppääjiltä ensin pystysyöksyä ja sen jälkeen liukua hyvään lähestymisasemaan.

Artikkeli kuvasi yksityiskohtaisesti erilaisia tapoja lähestyä ja liittyä muodostelmaan. Tärkeää oli lentää rauhallisesti ja pysyä oikeassa korkeudessa asennon muuttamisesta tai otteiden ottamisesta huolimatta. Myös tyypilliset virheet, kuten kurottaminen, lentämisen unohtaminen otetta otettaessa ja näiden virheiden seuraukset. Ja jos onnistuttiin pääsemään tähteen, sitä piti osata lentää niin, että se ei pyörinyt tai vaellellut ympäri taivasta, vaan pysyi vakaana ja mahdollisti tähteen myöhemmin tuleville vakaan maalin.

Artikkelissa puhuttiin myös muutama sana hyppypuvuista. Vuonna 1972 hyppypuku oli yksinkertainen kokohaalari. Kirjoittaja suosittelee, että jos hyppääjä on kovin painava, hän voisi käyttää hieman väljempää hyppypyasua tasaamaan nopeuseroa. ”Lepakosiipiä” ei kuitenkaan pitäisi käyttää, koska niiden kanssa lentäminen on ongelmallista. Termi tarkoittaa tässä kohdassa lähinnä hyppypyasun kainaloihin tai haarojen väliin lisättyä pieniä kangaskaistaleita, joiden avulla hyppääjä saa hieman lisäpinta-alaa. Hyppykuvaajat käyttivät joskus tämän kaltaisia lisukkeita varmistaakseen pysymisensä koko ajan kuvattavien tasalla tai yläpuolella.

Keveille hyppääjille artikkelissa suositeltiin hieman tiukempia hyppypyasua, jotta putoamisnopeus olisi lähempänä painavampien hyppääjien nopeutta. Painovöistä tai vastaavista ei 1970-luvun alussa puhuttu. Hyppypuvuissa ei myöskään ollut kahvoja – ”grippejä”. Otteet otettiin hyppypuvun hihasta, joka toivottavasti oli sen verran väljä, että siitä sai otteen, tai hyppääjän ranteesta, joka toivottavasti ei ollut liian paksu. Muista otteista ei puhuttu, koska relatiivihypyillä tehtiin tähtiä.

Ja oli siellä paljon muutakin, joka tuli todellisen tarpeeseen. Näitä kirjoituksia luettiin silmät innosta pullollaan niin Helsingissä, kuin maakunnissakin. Ilmailussa oli jo aikaisemminkin julkaistu tähden tekoon liittyviä artikkeleita, mutta nämä kolme juttua julkaistiin aikaan, jolloin relatiivi oli todella räjähtämässä käsiin joka puolella Suomea. Näillä opeilla relatiivi käynnistyi Suomessa vakavasti otettavaksi lajiksi – lajiksi, joka oli merkittävä mullistus. Lajiin löytyi nopeasti harrastajia verrattomasti enemmän, kuin aikaisemmin oli ollut taito- ja tarkkuushyppyjen harrastajia. Viimeksi mainitut lajit toki sinnittelivät vielä vuosikymmeniä ja pitivät oman vaikiokaartinsa.

Kari Vaahtera ei tyytynyt kirjottamaan ainoastaan relatiivihypyistä. Hän julkaisi myös ansiokkaan artikkelin laskuvarjohyppääjän varusteiden tarkastuksesta. Juttu oli Ilmailun huhtikuun 1972 numerossa nimellä ”*Minuutti hyppyturvallisuutta*”. Edellä esitellyistä artikkeleista poiketen tämä oli ilmeisesti täysin kotikutoinen eikä

tiettävästi perustunut ulkomaiseen artikkeliin. Jutun laati Suomen Laskuvarjokerhon turvallisuuskomitean puheenjohtaja Kari Vaahtera, joka oli myös laatinut kaksi edellä esitellyistä kolmesta relatiivijutusta.

Artikkelissa kerrottiin, että *”...painetun checkauslista lukeminen ennen lentoonlähtöä on maailman sivu kuulunut lentotoiminnan normaalikuvioihin. Painetun checkauslistan käyttämistä myös hyppytoiminnassa tähdentää SLK:n hyppyturvallisuuskomitean puheenjohtaja Kari Vaahtera...”*

Ilmailumääräyksessä LT 1/71 edellytettiin, että hypymestarin tai hänen valtuuttamansa henkilön on tarkastettava yksityiskohtaisesti kaikkien oppilashyppääjien varusteet välittömästi ennen lentokoneeseen sijoittamista. Vaahtera ei täysin tyytynyt tähän vaatimukseen, vaan hän edellytti, että *”...hyppäämään lähdetessä jokaisen on tästä lähtien tarkastutettava hyppyvarusteensa toisella hyppääjällä heti sen jälkeen, kun varusteet on puettu ylle, välittömästi ennen lentokoneeseen nousua.”* Lisäksi: *”...jos tarkistuksen jälkeen varjo jostain syystä riisutaan, on tarkistus suoritettava uudestaan, kun varusteet on puettu takaisin päälle (edellyttäen tietysti, että paikalla on toinen hyppääjä).”*

Vuonna 1972 laskuvarjohyppääjän varusteiden tarkastamisesta ei ollut mitään ohjetta, ei valtakunnallisesti eikä kerhotasolla. Edellä mainitussa ilmailumääräyksessä LT 1/71, yksi taitovaatimus laskuvarjohyppääjän lupakirjaa varten oli, että hyppääjän on kyettävä suorittamaan täydellinen varusteiden tarkastus (varjon pakkaustarkastus mukaan luettuna). Keskitettyjä hypymestarikursseja oli pidetty yksi, joka ei tietenkään riittänyt standardisoimaan varusteiden tarkastusta. Näistä syistä kirjoitus tuli todelliseen tarpeeseen. Historiaheppu ei ole koskaan nähnyt kenenkään käyttävän hyppytoiminnassa Vaahteran mainitsemaa painettua tarkastuslistaa, mutta artikkeli auttoi kansalaisia luomaan korvien väliin jonkinlaista systematiikkaa, vaikka ei ehkä varsinaista listaa.

Tarkastuslistan otsikointi ja pääpiirteinen kuvaus antanee käsityksen, mitä ja miten tarkastettiin:

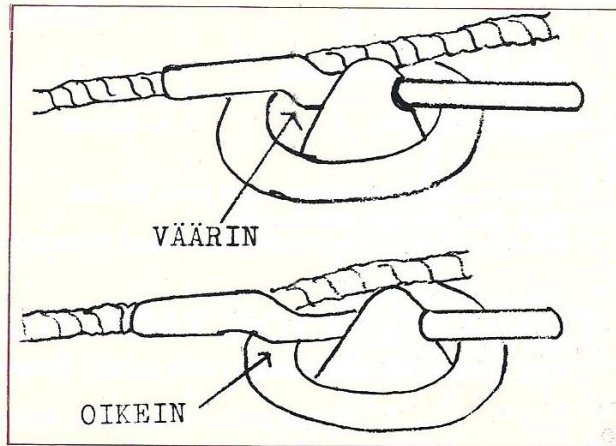
- Olkalukot; vastinkappaleet kohdallaan, suojakansi, vaijerilenkki (1½-shot), jne.
- Valjaat; tiukkuus, istuvuus
- Rintahihna; tiukkuus, ei saa kulkea kahvan läpi
- Rintalukkoa; lukon kieli, pikalukko painettu pohjaan, lukon kieli
- Kahvatasku, ehjä, tiukka, pysyy taskussa (mutta myös lähtee tarvittaessa)
- Kahvavaijerin suojaputki; putken pää kiinni valjaissa läheltä kahvaa
- Harjoitusvetokahva; ei saa olla sidottuna valjaisiin ”apuvarjon sieppaaja”)
- D-renkaan (varavarjon kiinnitysrenkaat); ehjät, varavarjon lukot kunnolla kiinni ja niiden lukot toimivat
- Valjaiden vapaat päät; levitetty tai käännetty rullalle tai ommeltu
- Varavarjo; sandomit (repuun läppien avaajajoustimet) ehjät, toimivat, kulkevat oikein, varavarjon kahva kunnolla oikealla paikallaan, sokat oikeassa kohdassa, kunnolliset varavarjon tukihihnat tiukalla (”naruja ei pitäisi hyväksyä”), ”tavarakokoelma” varavarjon päällä (korkeusmittari, kello, puukko; ei saa olla ulokkeita, joihin varjon osa voi takertua)
- Korkeusmittari; nollattu
- Puukko; asiallinen
- Jalkalukot; ei kangasta välissä, lukot kunnossa, pikalukot painettu pohjaan
- Selkäristi (valjaiden säätöhihnat hyppääjän selkäpuolella); tiukkuus, vapaat päät
- Kantohihnat; ei kierteellä
- Kahvavaijerin suojaputki repun puolelta; kiinnitetty reppuun, ei jyrkkiä mutkia, tukilevy kunnossa (jos on), laukaisuvaijerin vapaa kulku suojaputken sisällä (ei kiviä tai vastaavaa), laukaisuvaijeri ehjä ja suora
- Sokat; oikeassa kohdassa
- Blommi; oikeassa kohdassa (”keskellä sokkaväliä, kahden alimmaisen väli ehkä paras”), oikea koko (ei liian suuri eikä liian pieni)
- Sandomit; kaikki koukut kiinni, oikea kulku
- KAP-3; oikea kiinnitys ja asetukset (korkeusasetus, kellokoneisto, varmistussokka)
- Pakkolaukaisuhihna; jokainen repun kartiosidos tarkistettava erikseen (ei unohtuneita apusokkia), sidoslankojen vahvuus, hihnan kiinnitys apuvarjon punokseen, hihnan kokonaispituus (ei saa ulottua koneen peräsimiin), ompeleet ja kiinnityskoukun varmistussokka

- Kypärä; oikea koko ja malli
- Suojalasit; paikallaanpysyvät, läpinäkyvät
- Kengät; ei hakasia tai koukkuja, joihin apuvarjot tai punokset voivat takertua
- Savuteline; ei saa olla apuvarjon sieppaaja.

Luettelossa mainittu blommi oli laukaisuvaijeriin melko yleisesti asennettu lyijystä, teipistä tai kumilenkeistä valmistettu murikka, jonka tarkoituksena oli estää laukaisuvaijerin vetäminen kokonaan ulos suojaputkesta. Tällä estettiin kalliin laukaisukahvan pudottaminen ja hukkaaminen laukaisun jälkeen. Pari vuotta tämän artikkelin jälkeen tällaisten blommien käyttö kiellettiin niiden vaarallisuuden vuoksi.

...renkaan päällä.  
Pikalukko painettu kiinni pohjaan asti.  
**Kahvatasku:** Ehjä. Puristus, kahvan pysyttävä taskussa, muttei liian tiukasti.  
**Kahvavaijerin suojustutki:** Kiinnitetty niin, että kahvan saa kiinni, sen mahdollisesti irrotessa taskusta vapaasti pudotessa. Kiinnityskohdan ei välttämättä tarvitse olla välittömäs-

Päävarjon ja varavarjon sokkien asennus: **VÄÄRIN:** liian syvään työnetyt sokat aiheuttavat tiukan tai mahdottoman vedon, sokan kulma jää renkaaseen kiinni. **OIKEIN:** Oikein asennetun sokan kulma (nuoli) on renkaan päällä tai sen ulkopuolella. Liaksi ulos jätetty sokka voi aikaansaada ennenaikaisen aukeamisen hyppääjän liikkeessä maassa, koneessa tai ilmassa.



Täydennä listaa omilla kokemuksillasi. Aina kun löydät uusia kohteita, joihin kannattaa kiinnittää erityistä huomiota, kerro niistä muillekin.

PIN-CHECK:istä on nyt tultava opettelu nimenomainen kohde. Sen oppii nopeimmin ja parhaiten suorittamalla käytännössä näitä tarkastuksia. Vähitellen silmä alkaa sitten kehittyä ja samalla varusteiden tunteminen lisääntyy. Huomaa myös, että laskuvarjohyppääjän lupakirjavaatimuksiin sisältyy seuraava kohta d) kyettävä suorittamaan täydellinen varusteiden tarkastus (varjon pakkaus tarkastus mukaan luettuna). PIN-CHECK on osa tätä vaatimusta.

Näyte Kari Vaahteran artikkelista "Minuutti hyppyturvallisuutta", Ilmailun numerossa 4/1972

Ohje oli yksityiskohtainen, kattava ja systemaattinen. Se oli luonnollisesti tarkoitettu rintapakkauksivaravarjovaruustekokonaisuuden tarkastukseen, koska paria poikkeusta lukuun ottamatta muita ei Suomessa vielä käytetty. Teksti olisi pääosin melko kovaa kamaa vielä tänäkin päivänä, jos tuon tyyppisiä varusteita vielä käytettäisiin. Tätä tarkastuslistaa jaettiin myöhemmin 1970-luvulla hyppymestarikursseilla oppimateriaalina, mutta ei käytetty painettuna tarkastuslistana Vaahteran esittämällä tavalla.

Kolmannen hyppyturvallisuusjutun kirjoitti Ilmailun tammikuun 1972 numeroon – myös käänösartikkelina – Ilmailu-lehden varsinainen laskuvarjoavustaja **Timo Mäkinen**. Hänen artikkelinsa nimi oli "Laskuvarjourheilu ja terveydelliset vaatimukset". Alkuperäinen artikkeli oli amerikkalaisen laskuvarjohyppäjä harrastavan lääkärin kirjoittama. Jutussa valotettiin ansiokkaasti erilaisia laskuvarjohyppyyn liittyviä fysiologisia tekijöitä ja miten niitä pitäisi huomioida omaa hyppykelpoisuutta arvioitaessa. Kirjoitus antoi epäilemättä hyödyllistä taustainformaatiota hyppyrheilijoille. Suomessa – toisin, kuin vapaassa Amerikan maassa - viranomainen huolehti tästä puolesta: laskuvarjohyppääjän piti käydä laillistetun lääkärin luona ja saada sieltä ilmailuviranomaisen lomakkeelle kirjoitetun lääkärintodistuksen kelpoisuudestaan laskuvarjohyppääjäksi (ellei hänellä jo ollut voimassa olevaa lentolupakirjaa). Hyppymestareita koskeva vaatimus oli tiukempi: heidän piti käydä lääkärintarkastuksessa erityisen, viranomaisen hyväksymän ilmailulääkärin luona tai "Tilkassa" ("psykossa" = keskusotilassairaala 1:n psykofysiologinen laitos).

Ilmailun helmikuun 1972 numerossa julkaistiin Timo Mäkisen käänösartikkeli "Sankarilliset savuhyppääjät". Artikkelin kertoi USA:n US Forest Service nimisen osaston toiminnasta. Kimmokkeena artikkelin julkaisemiseen myös Ilmailussa Mäkinen ilmeisesti sai Oulun Laskuvarjokerhon pari vuotta sitten käynnistämän savuhyppyprojektin vuoksi. Oulun toimintaa esiteltiin tässä kirjoituksessa jo aiemmin. Oululaisten toimintaa tunteville artikkeli oli varmaan kiinnostava. Pääsiltaan oli kyse samasta asiasta Oulussa ja Amerikassa: pudotetaan pieniä savuhyppykoulutettuja palomiesryhmiä varusteineen tietömien taipaleiden taakse tai vaikeakulkuisiin maastoihin. Periaatteessa samaa hommaa molemmissa maissa, mutta Amerikassa tietysti kaikki on suurta. Savuhyppääjätkin olivat ammattilaisia ja heidät palkattiin koko kesäkaudeksi kerrallaan.

Ilmailu-lehdessä julkaistiin säännöllisesti kiinnostavien lentokonetyyppien esittelyjä, usein nimellä. Hyväksi jatkoksi tälle sarjalla julkaistiin lehden maaliskuun 1972 numerossa **Erkki Näätäsen** artikkeli "Neuvostojuhta"



An-2”. Otsikon mukaisesti jutussa esiteltiin ehkä maailman suurinta yksimoottorista lentokonetta, neuvostoliitolaista – ja muissakin silloisen ”itäryhmän” maissa lisenssillä valmistettua – kaksitasoista An-2 lentokonetta.



Kuvan An-2 ei ole Erkki Näätäsen jutun taustalla olleesta venäläisen ilmailukaluston esittelytapahtumasta, vaan MM-kilpailuista Jugoslavian Bledissä 1970. Kone on säilynyt täysin saman näköisenä vuosikymmenestä toiseen. Kuva: via Ilmailu

Koneen ensilento tapahtui vuonna 1947. Konetyyppiä on valmistettu varovaisesti arvioiden vähintään ziljoonana (yhteensä kymmeniä tuhansia Neuvostoliitossa, Puolassa, Itä-Saksassa, Kiinassa, Vietnamissa, jne.). Valmistusta jatkettiin peräti vuoteen 2001 saakka, vaikka ei Erkki Näätänen sitä vielä 1972 voinut tietää. Ensimmäisessä prototyyppissä oli 630 hevosvoiman moottori. Se kuitenkin vaihdettiin sarjavalmisteisissa koneissa ASh-621R moottoriksi. Sen starttiteho oli merkittävä: 1.000 hevosvoimaa.

An-2 on metallirakenteinen. Se on päällystetty osin metallilla, osin kankaalla. Siinä on vasemmalla puolella suuri rahtiovi, jossa on myös matkustajaovi. Rahtiovi on mahdollista irrottaa tarvikkeiden tai myös laskuvarjohyppääjien pudottamista varten. Näätäsen artikkelissaan arvioimassa koneessa oli aikakauden mittapuun mukaan melko hyvä mittarivarustus: mukaan luettuna täydellinen ”sokkolentolaitteisto”. Laskuvarjohyppäjien tarpeisiin koneessa oli sisäpuhelin ja merkkivalot hyppääjille.

Uljaan koneen strategiset mitat ja ominaisuudet – erityisesti ne mitat – olivat huomattavat. Kärkiväli oli 18,2 m, pituus 12,8 m ja korkeus lentoasennossa 5,5 m. Koneen siipipinta-ala oli 70 neliometriä, paino täydessä kuormassa 5.500 kg. Lentokoneen suurin nopeus merenpinnassa oli 233 km/h, miniminopeus **85 km/h** (!!!). Koneen starttikiito oli vain 150 metriä, laskukiito samaa luokkaa 170 metriä.

Lentokone oli valmistettu pieneksi matkustaja- ja kuljetuskoneeksi alueille, joilla ei ollut normaalia lentokenttäverkostoa. Suuret pyörät ja edellä esitetyt ominaisuudet mahdollistivat koneiden käytön erittäin pieniltä ruohokentiltä kaukana kaikesta. Kone sopi loistavasti myös hyppääjien pudotukseen. Siinä kahdeksan hyppääjää matkusti mukavasti ja väljästi lähes mihin tahansa hyppykorkeuteen.

Näätäsen jutussa konetta pidettiin sillä hyppykeikan lentäneen **Pekka Lapinkiven** sanoin ”...ihanteellisena laskuvarjotouhuun. Se kiipeää melko nopeasti ja sen hidaslento-ominaisuudet ovat hyvät. Kenttä kuin kenttä kelpaa ... .. korpikentiltä toimiville kerhoille se soveltuisi erinomaisesti...” Jutussa kuitenkin tuotiin kolikon kääntöpuolena esille suuri polttoaineen kulutus, lyhyt 600 tunnin peruskorjausjakso ja huoli varaosien saannista.

Kone tuli suomalaishyppääjille tutuksi kaikissa Itä-Euroopassa sekä myös 1960-luvulla Itävallassa järjestetyissä hyppykisoissa. Koneesta hyppääminen ja moottorin matalan murinan kuuntelu oli hieno kokemus. Lentovälineen polttoaineen kulutus oli kuitenkin sitä luokkaa, että se olisi edellyttänyt Neuvostoliiton taseisia polttoaineen hintoja ja/tai vähintään osuutta öljylähteestä ja/tai öljynjalostamosta. Suomalaisilla laskuvarjokerhoilla ei näitä ollut, joten koneita nähtiin Suomessa vain piipahtamassa.

Vaikka konetyyppejä ei Suomessa ole koskaan ollut vakituksessa hyppykäytössä, on niitä vierailut Suomessa 1969 Itä-Saksan vierailusta alkaen 1990-luvulle saakka lähes vuosittain. Vielä vuonna 2013 Senior Skydivers pääsi hyppäämään konetyypistä Virossa, Narvan lähellä olevassa hyppykerhossa. Tätä kirjoitettaessa (maaliskuussa 2021) An-2 elää ja voi hyvin edelleen.

Ilmailu 2/1972

Ilmailu 4/1972

Ilmailu 5/1972

Ilmailu 6-7/1972

Liikenneministeriön Ilmailuosasto 23.6.1971: LT 1/71 Laskuvarjohyppytoiminta

Eero Kausalainen 24.3.2020

[https://en.wikipedia.org/wiki/Antonov\\_An-2](https://en.wikipedia.org/wiki/Antonov_An-2)

## Mali matkustaa Pariisiin

FAI:n laskuvarjokomitean kokous pidettiin 2. – 3.2.1972, kokouspaikka oli FAI:n komea pääkonttori Pariisissa rue Galiléen varrella. Kokoukset pidettiin pääasiassa Pariisissa kustannussyistä, mutta myöhemmin aikoina niitä järjestettiin melko usein myös muualla. Suomen kokousedustaja oli ollut ensimmäisestä osallistumisestaan 1963 alkaen LuKT:n puheenjohtaja **Kavo Laurila** – tai tarkkaan ottaen hän ei ollut vielä puheenjohtaja ensimmäisen kokousmatkansa aikana, koska LuKT perustettiin vasta 1964. Toista vuottaan LuKT:n puheenjohtajana toimiva **Jorma Mali** oli nimetty Suomen uudeksi CIP-edustajaksi ja hän osallistui komitean kokoukseen ensimmäisen kerran tässä CIP:n helmikuun kokouksessa.

Kokousten painopiste oli MM-kilpailulajeissa, kilpailusäännöissä, MM- ja Maailmancup-kilpailujen järjestämisessä sekä Maailmanennätyksissä. Turvallisuusasioista ei 1970-luvulla ainakaan virallisina kokousasioina keskusteltu. MM-kilpailusäännöt ja -lajit olivat merkityksellisiä myös Suomelle, koska omissa SM-kilpailuissamme ja ennätyksissä noudatettiin MM-sääntöjä – ainakin pääpiirtein. CIP:n päätöksillä oli suuri merkitys koko laskuvarjourheilun suuntautumiselle. Kokoukseen osallistui kunkin FAI-jäsenvaltion laskuvarjoorganisaatioiden terävin kärki, joka myös toi oman maansa kehitysideoita kokouksiin.

Kokouksessa oli edustettuina 24 FAI:n jäsenmaata – aika monta puuttui. Pohjoismaista oli Suomen lisäksi mukana vain Norja, joka osallistui nyt ensimmäistä kertaa. Ruotsi oli ollut mukana jo aiemmin, mutta nyt sitä ei näkynyt. CIP:n puheenjohtajana kokousta veti USA:n **Mac Crone**.

Ensimmäinen aihekokonaisuus oli Maailmanennätyssäännöt. Aiempi tavoite ennätyslajien karsimisesta onnistui ja ennätysten määrää saatiin vähennettyä. Nyt ennätysmäärä supistui muutamaa kymmeneen entisten ”muutaman sadan” sijasta. Kokousedustajamme Mali oli iloisesti yllättynyt siitä, että myös itäiset naapurimaat suhtautuivat positiivisesti relatiivihyppyihin ja niiden ottamiseksi mukaan ennätyslajeiksi.

Tarkkuushyppyjen uudeksi ennätykseksi päätettiin perättäisten täysosumien, nolla-nollien määrä plus ensimmäisen ohilyönnin tulos. Taitohypyissä ennätykseksi hyväksytään ainoastaan perättäisten virheettömien sarjojen tulos. Joukkuetarkkuushypyissä voi ennätyksiä suorittaa eri kokoisin joukkuein (4, 6, 8 ja 10 hyppääjää). Tarkkuuslajeissa hyppykorkeus saattoi olla mikä tahansa välillä 800 – 2.000 metriä.

Ennätysten jälkeen kokouksessa keskusteltiin tuomaritilanteesta. MM-kilpailuissa vuonna 1970 oli tuomaritaso Malin sanoin ”luvattoman heikko”. Tuomaritilanteen parantamiseksi Tšekkoslovakia oli ottanut tehtäväkseen luoda kansainvälisen tuomarin pätevyysvaatimukset seuraavaan CIP:n kokoukseen mennessä.

Merkittävä asiakokonaisuus oli Oklahoman Tahlequah’issa 1972 järjestettävään MM-kilpailuun liittyvät asiat. Hyppymääriä nostettiin aikaisemmasta kaikissa lajeissa. Uudet kilpailuhyppyjen määrät olivat henkilökohtaisessa tarkkuudessa 10 hyppyä, joukkuetarkkuudessa ja taitohypyssä 5 hyppyä. Yleismestaruus lasketaan Oklahomassa samalla tavalla, kuin edellisessä MM-kilpailussa: henkilökohtaisen tarkkuuden tulokseen lisätään puolet taitohyppyn tuloksesta.

Myöhempien Aikojen Hyppääjille saattaa olla vieras ajatus siitä, että MM-kilpailuissa joukkueella oli tähän mennessä – sääntöjen mukaan – saattanut olla oma pilotti. Se on ollut taustalla joissakin Suomen joukkuevalinnoissa: kisajoukkueessa on muutamia kertoja ollut mukana kokenut hyppypilotti. Oklahoman

kilpailuissa hyppykoneina käytettiin helikoptereita, joihin kelpoisia lentäjiä voi olla vaikea löytää. Asiasta saatiin aikaan kunnan kiista, mutta lopulta itäisten maitten edustajat antoivat periksi ja luovuttiin joukkueiden oikeudesta oman pilotin käyttöön.

Monien muiden kokousaiheiden joukossa oli luonnollisesti myös tuleva MM-74. Hollantilaiset olivat tehneet ehdotuksen uudeksi MM-lajiksi. Kilpailu voisi käsittää eri muotoisia *"tähtihyppyjä ja kuvion muutoksia"*. Tarkemmat säännöt jäivät tulevaisuudessa pohdittavaksi. Keskustelu periaatteesta, otetaanko uusi laji mukaan vai ei, sai ainakin oman kokousedustajaamme yllättäneen päätöksen: kokoukseen osallistuneista maista vain kolme vastusti *"tähtihyppyjä ja kuvion muutoksia"*. Mali totesi omassa Ilmailu-lehden CIP-artikkelissa innoissaan: *"Sanoisin, että tällä äänestyksellä tehtiin historiaa alallamme. Sinne vaan pojat tempuillemaan taivaalle!"*

Päätös oli merkittävä. Kiinnostus lajia kohtaan oli monissa maissa suuri. Päätös osaltaan suuntasi lajien kehitystä relatiivihyppyjen suuntaan. Relatiivi ei kuitenkaan vielä 1974 ollut MM-laji. Vuonna 1975 järjestettiin ensimmäiset RW-MM-kilpailut ja sen jälkeen ne järjestettiin vuorovuosin "konventionaalisten lajien" (tavaksi tulleet: taito, tarkkuus, joukkuetarkkuus) kanssa.

Ilmailu 4/1972

Eero Kausalainen 24.3.2020

## Lepakkoluola perustetaan

Tasavallan ilmailuasioita oli hoidettu melkoisen hajautetusti. Hieman isompia mutkia oikoen voidaan todeta – Ilmailu-lehden numerossa 3/1972 kuvatulla ilmaisulla: *"... Värikorin natsoilla koristettua Batman-merkkiä tai siivekstä kantopommia muistuttavan upouuden tunnuksen alla syntyi liikenneministeriön ja TVH:n lentokenttäosaston avoliitosta maaliskuun ensimmäisenä päivänä uusin suomalainen keskusvirasto, liikenneministeriön alainen ilmailuhallitus, toisella kotimaisella Luftfartstyrelsen..."* Kansalaiset antoivat kuitenkin rakkaalle omaiselle organisaation uuden logon innoittamana kutsumanimen *"Lepakkoluola"* tai myös *"ilmailuhullutus"*. Rakkaalla lapsella on tunnetusti monta nimeä.



Kahden aikaisemman viranomaisorganisaation ilmailuasioita hoitavan organisaation kutsumanimi *"ilmailuosasto"* jäi uuden viraston perustamisen myötä historiaan. Uuden viraston päätehtäviä hoitamaan sen organisaatioon muodostettiin lentoasemien ylläpito- ja lennonvarmistustehtäviä varten *lentokenttäosasto*, lentoturvallisuutta varten *lentoturvallisuusosasto* ja yleisiä hallintotehtäviä hoitava *hallinto-osasto*.

Ilmailuhallituksen pääjohtajaksi nimitettiin ilmailuosastoa aiemmin johtanut **K. J. Temmes**. Laskuvarjourheilijoiden ja yleensä harrasteilmailijoiden kannalta merkittäviä miehiä olivat perustetun lentoturvallisuusosaston osastopäällikkö **Carl-Eric Calás** ja hänen alaisuudessaan toimivan teknillisen toimiston (mm. laskuvarjoihin liittyvät teknilliset asiat) päällikkö **Jorma Jalkanen**. Tässä yhteydessä perustettiin myös lentotoimintatoimisto (laskuvarjohyppytoiminta), mutta sen päällikkö nimitettiin myöhemmin.

Uuden viraston sotilastoimistolla tuli olemaan hieman yllättävästi yhteys laskuvarjotoimintaan – tai päinvastoin: ilmakeuhasta valvoi ja siihen luvat myönsi sotilastoimisto. Vapaapudotuskuvat, joita näihin aikoihin alettiin napsia yhä enenevässä määrässä, olivat luvanvaraista ilmakeuhustoimintaa.

Ilmailulaitos 1997: Ilmailuasain esittelijästä Ilmailulaitokseksi

Ilmailu 3/1972

## Rättisorsat eivät lennä...

*"Ornitologia eli lintutiede mykistyy, kun siltä kysyy, mihin heimoon kuuluu rättisorsa. Rättisorsan pesimäpaikkoja löytää ornitologi harvoin keväisillä linturetkillään. Rättisorsan siipipeilin väristä hän ei tiedä mitään. Silti niitä on ilmassa vallan tavattomasti, useimmiten kuitenkin paikallisina esiintyminä lentokenttien tuntumassa.*

*Rättisorsa on nimitys, jonka lentäjät joitakin vuosia sitten antoivat laskuvarjohyppäjille, hieman pilkallisesti. Nykyisin laskuvarjohyppäjät käyttävät ylpeinä tuota nimeä itsestään. Eivätkä pilotit suhtau enää lainkaan ylimielisesti..."*

Edellä kuvattuun tapaan alkoi maanpuolustukseen erikoistuneen lehden "Suomen sotilas, Suomen mies" artikkelinsa "Rättisorsat eivät lennä – ne liitävät ja vajoavat". Lennokkaasta alustaan huolimatta artikkeli on erinomainen ja asiallinen laskuvarjourheilun esittely. Faktat ovat tarkoin kohdallaan. Kirjoitus esitteli laskuvarjourheilua yleisesti, kertoi hieman laskuvarjon historiasta, kilpailutoiminnasta, vapaapudotuksesta ja varusteista. Artikkelissa myös kerrottiin, kuinka lehden lukija voisi päästä mukaan tällaiseen jaloon harrastukseen.

Kolmen sivun artikkelin kirjoittajaa artikkelin yhteydessä mainita, mutta juttua varten on vierailtu tai oleiltu Suomen Laskuvarjokerhossa Malmilla. Artikkelissa on peräti viisi valokuvaa: pakkaamisesta, SLK:n hyppykoneen "Sierra-Echon" kuormaamisesta, toisesta koneesta otettu kuva uloshypystä samaisesta lentokoneesta ja kaksi valokuvaa laskuvarjoista (virheellisellä kuvatekstillä liitovarjoiksi ylennetty alkeisvarjo ja PC:n maa-hantulo). Näihin aikoihin suomalaisessa laskuvarjourheilussa vaikuttivat valokuvausta harrastaneet ja laskuvarjojuttuja kirjoittaneet **Tuula Heikkola** ja **Erkki Näätänen**, joiden kummankin "jäljiltä" löytyy saman näköisiä valokuvia. Asiantuntevuuden ja/tai kuvien perusteella voi ainakin epäillä jommankumman tai molempien olleen asialla...

Suomen sotilas, Suomen mies 3/1972

## Laskuvarjohyppääjä laskeutui lentokoneen päälle

Inkeröisten Ilmailukerho järjesti maaliskuun 1972 puolivälin aikoihin lentonäytöksen Inkeröisten Muhniemessä olevalla lentopaikalla. Tuuli oli melko hurja, lehtiutisen mukaan 7–8 beaufortia, mikä on jo nykyrahassakin kova tuuli (14-21 m/s). Tuhannelle katsojalle esitetty näytös saatiin puhurista huolimatta vietyä läpi lähes suunnitelmien mukaisesti, joskin laskuvarjohyppääjien suunnittelema vetovarjohinaus jätettiin kovan tuulen vuoksi pois ohjelmasta.



Laskuvarjohyppääjiä jalkautumassa kovassa tuulessa lentokoneiden paikoitusalueelle. Kuva: Kymen Keskilaakso

Paikallislehti Kymen Keskilaakso kertoi lentonäytöksen hyppyosuudesta seuraavasti:

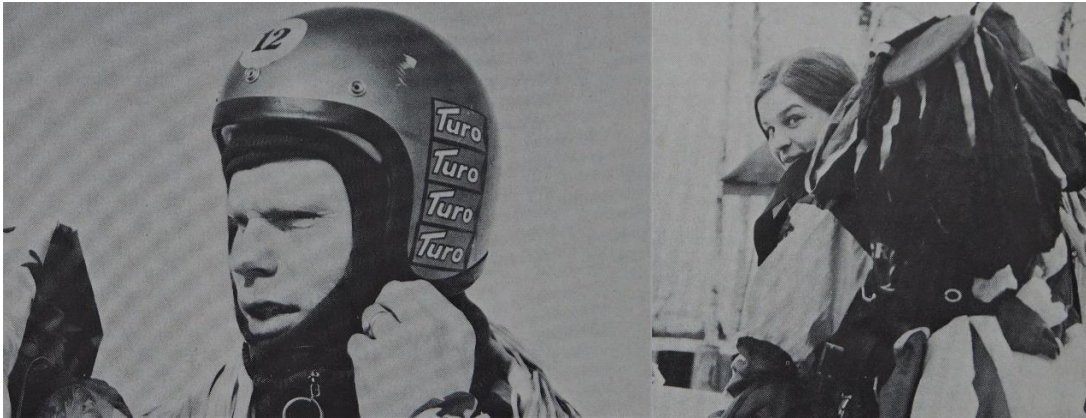
*”Utin Laskuvarjokerhon hyppyesitys oli myös kovalla tuulella erikoista nähtävää. Tässä tapauksessa voidaan puhua jo ”laskukiidosta” suurella nopeudella. Putosipa eräs hyppääjä erään parkkipaikalla olleen koneen päälle varjon tarttuessa koneen peräsimeen...”*

Ilmeisesti laskuvarjokerhon tuulimittaria ei ollut kalibroitu beaufort-asteikolle, koska hyppy toteutettiin. Kuten yllä olevasta valitettavan huonolaatuisesta kuvasta sentään ilmenee, ei käytetty patjavarjoja, vaan Para-Commandereja, jotka kuitenkin luokiteltiin tähän aikaan liitovarjoiksi.

Kymen Keskilaakso 14.3.1972

## Kalakukkoa Kuopiossa

Kuopion lentoasemalla järjestettiin hyvissä säissä kalakukkokisoiksi ristityt tarkkuushyppykilpailut ties monennenkoko kerran. Tapahtuma-aika oli 25. – 26.3.1972. Lajeina olivat henkilökohtainen tarkkuus (kolme kierrosta) ja joukkuetarkkuus (kolme kierrosta, kolmen henkilön joukkuein). Kilpailun säännöt olivat pääpiirtein samat, kuin edellisen vuoden SM-kilpailuissa. Hyppymäärät olivat kuitenkin pienemmät ja SM-kilpailuissa hypättiin neljän henkilön joukkuein. FAI:n laskuvarjokomitean CIP:n kokouksen perusteella oli myös muutettu hieman hyppykorkeuksia. Joukkuetarkkuuskilpailu hypättiin 1.000 metrin korkeudesta, henkilökohtainen tarkkuus 750 metristä.



Kaksi kultamitalia voittanut nouseva tähti Rauno Härkönen (vas.) ja Kuopion kisojen vakiokävijä Riitta Rodolfi. Kuvat: Veikko Lötjönen

Henkilökohtaisen tarkkuuden voitti nouseva tähti, Imatran **Rauno Härkönen**, joka voitti kultaa myös joukkuetarkkuuden voittaneessa sekajoukkueessa. Härkönen nousi näissä kisoissa taito- ja tarkkuuslajiryhmän eliittiin, jossa hän tuli pysymään pitkään. Samassa voittajajoukkueessa hyppäsi myös veteraani **Antero Takkala** järjestävästä kerhosta Hän sijoittui toiseksi henkilökohtaisessa tarkkuudessa.

Naisia oli osanottajien joukossa vain muutama: lahtelainen **Raija Piltti** oli joukkuetarkkuudessa kolmanneksi sijoittuneessa sekajoukkueessa, helsinkiläinen **Riitta Rodolfi** oli henkilökohtaisen tarkkuushypyn kymmenes.

### Henkilökohtainen tarkkuushyppy (3 kierrosta)

1. Rauno Härkönen	Imatran Ilmailukerho	0,71 m
2. Antero Takkala	Kuopion Ilmailuyhdistys	1,27 ”
3. Raimo Packalen	Varkauden Lentokerho	3,33 ”
4. Martti Pietikäinen	Kuopion Ilmailuyhdistys	3,92 ”
5. Markku Jääskeläinen	Utin Laskuvarjokerho	5,42 ”
6. Risto Ylä-Outinen	Utin Laskuvarjokerho	7,30 ”
7. Veikko Meriläinen	Imatran Ilmailukerho	7,84 ”
8. Jorma Kosonen	Kuopion Ilmailuyhdistys	7,99 ”
9. Timo Rautiainen	Kuopion Ilmailuyhdistys	8,52 ”
10. Riitta Rodolfi	Suomen Laskuvarjokerho	9,02 ”

Joukkuetarkkuushyppy (3 kierrosta)

1. Sekajoukkue (Rauno Härkönen, Risto Ylä-Outinen, Antero Takkala)	12,62 "
2. Kuopion Ilmailuyhdistys (Matti Pietikäinen, Jorma Kosonen, Matti Mönkkönen)	15,46 "
3. Sekajoukkue (Raija Piltti, muut eivät tiedossa)	21,87 "
4. Suomen Laskuvarjokerho (??)	29,16 "
5. Lappeenrannan Ilmailuyhdistys (??)	33,08 "
6. Varkauden Lentokerho	??
7. Imatran Ilmailukerho	??
8. Utin Laskuvarjokerho	??

Kilpailutulokset löytyivät ainoastaan tuntemattomaksi jääneen sanomalehden leikkeestä. Tiedot on kerätty talteen sillä tarkkuudella, kuin uutisjutusta löytyi. Ilmailu-lehdessä oli kilpailusta lyhyt juttu ”Kevään avauski-sat”, jossa ei kuitenkaan kerrottu tuloksia.

Ilmailu 6-7/1972

Tunnistamaton sanomalehti (Savon Sanomat?)

**Lappeenrannassakin loikittiin**

Kevään kilpailukalenterissa riitti tapahtumia. Kuopion kalakukkotapahtuman jälkeen kilpailuhenkiset hyppää-jät siirtyivät seuraavaksi viikonlopuksi Lappeenrantaan, jossa pidettiin myös tarkkuushyppykilpailut. Vaikka kilpailut olivat näin lähellä toisiaan, myös tänne riitti osanottajia: henkilökohtaisessa tarkkuudessa oli 33 kil-pailijaa, joukkuetarkkuudessa kahdeksan joukkuetta.

Kilpailussa oli henkilökohtaisen ja joukkuetarkkuuden lisäksi yleismestaruus, joka määritettiin hyppääjän tulosten mukaan sekä henkilökohtaisessa että joukkuetarkkuushypyssä.

Säätila haittasi kilpailun läpiviäntä jonkin verran, mutta lopulta paremmuudet saatiin määritettyä.

Henkilökohtainen tarkkuus:

1. Markku Paakkanen	Laskuvarjojääkärikoulu	3,63 m
2. Antero Takkala	Varkauden Lentokerho	5,14 "
3. Seppo Piltti	Lahden Laskuvarjokerho	7,63 "

Joukkuetarkkuus:

1. SLUT (Antero Takkala, Seppo Piltti, Timo Rautiainen, Harri Toivonen)	29,92 "
2. Lappeenrannan Ilmailuyhdistys	34,54 "
3. Laskuvarjojääkärikoulu	36,55 "

Yleiskilpailu:

1. Antero Takkala	Varkauden Lentokerho	14,01 pistettä
2. Markku Paakkanen	Laskuvarjojääkärikoulu	14,56 "
3. Seppo Piltti	Lahden Laskuvarjokerho	17,12 "

Ilmailu 6-7/1972

**Ouluun ”oikea” hyppykone**

Oulun Laskuvarjokerho oli perustamisestaan saakka toiminut Fairchild hyppykoneilla, joita kerho omisti kerhon perustamisen aikoihin peräti kaksi kappaletta (OH-FCH ja OH-FCK). Näitä koneita oli nähty myös muissa kerhoissa. Esimerkiksi ”Charlie-Hotel” oli nähty aikaisemmin Utissa ja ”Charlie-Kilo” Vaasassa. ”Pajavasaraksi” nimetty konetyyppi oli kuitenkin kerhon näkökulmasta tehoton. ”Charlie-Kilo” myytiin Vaasan Laskuvarjokerholle, jonne se oli siirtynyt heinäkuun lopulla 1970. Toinen Fairchild jäi OLK:n omistukseen, mutta siitä ei enää hypätty, vaan se jäi seisomaan kentän laidalle.

OLK toimi vuokrakoneiden varassa pari vuotta, kunnes päätettiin hankkia oma kone. OLK:n 10-vuotishistoriikissa kerrotaan koneen hankinnassa:

*”Nyt sitä sitten riskeerattiin ja ostettiin kerholle oikea, siis lentokuntoinen lentokone Cessna 172 Reims Rocket. OH-CCM saapui **Eero Knuutilan** ohjastamana ja **Heikki Palon** avustamana huhtikuussa räntäsateessa sankan jäsenjoukon hurratessa Oulunsalon lentokentälle. Ja siitä se alkoi. Toiminta kasvoi erittäin voimakkaasti, mikä näkyy kurssien pidossa ja hyppymäärän kasvussa...”*

Vuonna 1972 Cessna 172 Reims Rocket oli kova peli, kuten kerhon historiikki kertoo. Vaikka uusi kone oli kerhon käytössä vain osan vuotta, hyppymäärä nousi edellisestä vuodesta selvästi. Kerholla toiminta kiihtyi ja toi savuhyppytoiminnan puolelta uusia tarpeita, jonka vuoksi OLK vaihtoi hyppykoneen pari numeroa suurempaan ja parin vuoden kuluttua.

OH-FCK ja OH-FCH ovat vilahdelleet useiden kerhojen historiassa. Koneyksilöiden nykyisestä tilanteesta kiinnostuneet löytävät lisätietoja alla olevista linkeistä.

Raimo Karhu 2005: Minun tieni laskuvarjohyppääjäksi (julkaisematon)  
Oulun Laskuvarjokerho ry 1979: 10 vuotta laskuvarjourheilua Pohjois-Suomessa 1969 – 1979  
Timo Nieminen 2015: Hyvällä tuulella – Vaasan Laskuvarjokerhon historia vuosilta 1969–2014  
<https://www.flightforum.fi/topic/24961-fairchild-24w-kuvia/?page=2#comment-622522> )  
<http://www.ilmailu.org/gallery/displayimage.php?pid=246>  
<https://www.flightforum.fi/topic/24961-fairchild-24w-kuvia/?do=findComment&comment=704760>

## Lahdessa(kin) konevaikeuksia

1970-luvun alkupuolella kerhot alkoivat vaurastua – tai uskalsivat ottaa kovia riskejä – koska ne alkoivat hankkia omia hyppykoneita. Vuokrakoneista toimimiseen liittyi aina hankaluuksia. Esimerkkinä voi tarkastella Lahden Laskuvarjokerhon tilannetta vuonna 1972.

Kerholla oli alkuvuonna hyvä ja toimiva vuokrasuhde Salpauslento Oy:n kanssa, jolta he saivat vuokrata yhtiön uutta Cessna 172 Reims Rocket tyyppistä konetta. Kerho piti vuokrahintaa 100,- markkaa per tunti kohtuullisena. Koneelle kävi kuitenkin lentovaurio, jonka vuoksi kerho jäi ilman vakituista lentokonetta.

Kesäkuun alussa onnistuttiin saamaan uusi saman tyyppinen hyppykone Wihuri Oy:ltä. Nyt tuntihinta oli noussut kaksikymmentä prosenttia ja oli 120 markkaa tunnilta. Hinta oli tosiasiaa kalliimpi, koska entisestä koneesta oli laskutettu vain ilma-ajasta. Wihuri laskutti myös rullausajasta, jolloin jokaiselle lennolle tuli – myös kerhon vakituisella toimintapaikalla Hollolan lentopaikalla – minuuttitolkulla maksettavaa vuokra-aikaa.

Wihurin kone oli kerhon käytössä vain lyhyen aikaa, jonka jälkeen kerhon entinen kone saapui taas paikkakunnalle, korjattuna entistä ehommaksi. Lentokoneen omistaja Salpauslento halusi ilmeisesti saada korvausta lentovauriosta aiheutuneista kustannuksista, koska se esitti uudeksi vuokrahinnaksi 180 markkaa tunnilta. Kerho ei tähän suostunut, vaan aloitettiin ”...*epävirallinen maaottelu*”, kuten neuvotteluja kerhon toimintakerptomuksessa kuvattiin. Kolmen viikon taistelun jälkeen kerho sai hinnan putoamaan 120 markkaan tunnilta, mihin oli lopulta tyytyminen. Hinnannousua pidettiin kerhossa valitettavana. Uudella tuntihinnalla yksi hyppy tuli maksamaan 14,- markkaa. Numeronikkarit voivat laskeskella, paljonko tässä esitetyt hinnat olisivat euroina.

Lentokoneita omistavat yhtiöt eivät niitä kovin mielellään vuokranneet laskuvarjokerhoille, koska koneet tahtoivat nuhrautua ja kulua kovassa käytössä hyppääjien piehtaroidessa ahtaissa lentokoneissa kookkaine laskuvarjovarustuksineen.

Lahden Laskuvarjokerho ry: toimintakertomus v. 1972  
Eero Kausalainen 29.3.2020

## SM-kilpailut Utissa - taas

Utin Laskuvarjokerho sai kesäkuussa 1972 kolmannen kerran järjestettäväkseen laskuvarjohyppyjen SM-kilpailut. Neljäskin kerta olisi voinut olla, mutta ensimmäiset vuoden 1964 kilpailut eivät vielä olleet viralliset SM-kilpailut. Isäntäkerholla oli siis kokemusta, mikä näkyikin hyvin **Markku Laksion** johdolla järjestetyistä

kilpailuista. LuKT oli nimennyt ylituomariksi kokeneen tuomarikonkarin **Eero Ylisen**, mutta hän lienee ollut estynyt, koska tuloluettelot on ylituomarina allekirjoittanut uttilainen **Markku Paakkanen**. Kilpailun tarkka ajankohta oli 15. – 18.6.1972. Varapäivä oli 19.6., mutta sitä ei tarvittu kohtuullisten säiden ansiosta.

Tässä kilpailussa edellytettiin osanottajilta ensimmäisen kerran laskuvarjohyppääjän lupakirjaa, jota koskeva vaatimus oli tullut voimaan 1.1.1972. Kilpailuun osallistuneilla sotilashyppääjillä oli aikaisemmin ollut ilmailiiton myöntämän luokkatodistuksen sijasta Laskuvarjojääkärikoulun kirjoittama todistus heidän pätevyystään laskuvarjohyppääjäksi. Nyt myös sotilaiden piti ennen kilpailua hakea siviililupakirjaa. Kilpailuun oli ilmoittautunut 84 hyppääjää, mutta lopulta osallistujia oli noin 70. Heidän joukossaan oli vain kaksi naista: **Anja Rasi** ja **Riitta Rodolfi**, molemmat Suomen Laskuvarjokerhosta Helsingistä.



*Kilpailun johtaja Markku Laksio (keskellä) juomatauolla. Tämän jälkeenkin Laksio johti lukemattomia SM-kilpailuja vankalla taidolla ja organisaatiokyvyllä: yksi Suomen parhaista kisaorganisaattoreista! Vieressä järjestelyissä avustava Veijo Pyöriä Kuva: via Utin Laskuvarjokerho*



Ilmailu-lehteen kisa-artikkelin kirjoittanut **Erkki Näätänen** laskeskeli, että kilpailussa kertyi hyppyjä yli viisisataa. Loukkaantumisia tapahtui neljä ja varavarjoa tarvittiin kerran. Nollanollia tehtiin kymmenen sentin pläkäle 16 kappaletta. Sää sekä haittasi että suosi kilpailua, niin kuin yleensä. Henkilökohtaisessa tarkkuudessa saatiin kuusi kierrosta täyteen, taitohypyssä kolme ja joukkuetarkkuudessa neljä kierrosta.

Näätäsen ansiokkaiden laskutoimitusten perusteella taitohyppykilpailuissa hypätyistä 72 hypystä neljälläkymmenellä taitohyppysarja oli virheetön ja seitsemän sarjaa hylättiin. Keskimääräinen sarjaan käytetty aika oli noin 13 sekuntia. Nopeimman sarjan (virheetön) teki vanha mestari **Antero Takkala**: 9,1 sekuntia. Paras aika ja kokonaissuoritus Suomessa, mutta suuressa maailmassa tehtiin sarjoja parhaimmillaan noin seitsemän sekunnin tuntumaan.

Henkilökohtaisessa tarkkuushyppykilpailussa tehtiin kaikkiaan 10 nollanollaa, joukkuetarkkuudessa niitä tehtiin kuusi. Kilpailussa mitattiin tuloksen kymmeneneen metriin saakka. Tarkkuuslajeissa 52 hyppyä jäi tämän rajan ulkopuolelle. Tässä muutamia lukuja tulostason arvioimiseksi: henkilökohtaisen tarkkuuden voitti Antero Takkala – nämä olivat todella hänen kisansa – keskimäärin noin 40 sentin tuloksella. Kymmenenneksi sijoittuneen lahtelaisen **Risto Koiviston** keskimääräinen tulos oli 156 senttiä ja sijalla 30 olleen **Markku Angeriaksen** 525 senttiä. Joukkuetarkkuuden voittajajoukkueen kunkin hypääjän keskimääräinen tulos oli 163 cm, eli selvästi huonompi taso, kuin henkilökohtaisessa tarkkuudessa.



*Laskuvarjojääkärikoulun voittoisa joukkue joukkuehypyn jälkeen. Tatu Soini (vas.), Olavi Kilpinen, Hannu Laitinen ja Tarmo Kauppila, joka tuli toimimaan LJK:n johtajana seuraavalla vuosikymmenellä. Kuva: via Utin Laskuvarjokerho*

Näätäsen artikkelin otsikko Ilmailussa oli hyvästä syystä ”*Andrén juhlaa, laskuvarjo SM*”: Antero Takkala voitti kaikki henkilökohtaiset lajit, taitohypyn, henkilökohtaisen tarkkuuden ja niiden tulosten perusteella määrättyvän yleismestaruuden. Näissä kilpailuissa tulivat tutuiksi myös nimet **Tapio ”Cekkeri” Satamo, Rauno Härkönen, Olavi Kilpinen** ja **Tatu Soini**, jotka kurottivat huippua, pääsivät lähelle, mutta ei vielä ihan... Heistä kaikista tuli tämän lajiryhmän kiintotähti tulevina vuosina.

Toimittaja Näätänen moitiskeli artikkelissaan sitä, että kilpailujen pääpalkinto näytti olevan MM-kisamatka USA:n Oklahomaan, ei SM-titteli. Vaikka vain hieman aikaisemmin LuKT:n sisällä oli pirskahdellut - osittain siksi, että edustusjoukkueet valittiin vain yhden kilpailun perustella - valinta tapahtui tälläkin kertaa van yhden kilpailun perusteella.

SM-kilpailun päätöspäivänä LuKT piti kokouksen, jossa nimettiin MM-joukkue aiemmin määritetyin perustein: Olavi Kilpinen, **Lauri Karhu**, **Seppo Piltti**, Tatu Soini ja Antero Takkala. Varalle nimettiin **Harri Toivonen** ja Tapio Satamo. Myöhemmin pidetyssä uudessa LuKT:n kokouksessa joukkueenjohtajaksi nimettiin, aiemmin tehtävään valitun **Ilpo Norokorven** estyttyä, LuKT:n puheenjohtaja **Jorma Mali**. Joukkueen kokoonpanoa myös tarkennettiin siten, että Harri Toivonen matkustaa joukkueen mukana ylimääräisenä kilpailijana ja varamiehenä. Toivoselle osoitettiin Finnairin vapaalippu, mutta muut kustannukset (osanottomaksu ja matkat) hän joutui hoitamaan itse.

PM-joukkue valittiin samoin perustein, kuin MM-joukkue, mutta koska kilpailut olivat peräkkäin, eivät kaikki todennäköisesti voisi osallistua molempiin. Siksi varauduttiin nimeämään poisjäävien kilpailijoiden tilalle seuraavana valinnan paremmuuslistalla oleva hyppääjä. Joukkueenjohtajaksi nimettiin ”**Affe**” **Norra** ja tuomariksi ”**Eetu**” **Hakanen**.



*Kisajärjestäjä ULK oli rakentanut pyöreiden kupujen pakkaamiseen soveltuvan pakkausalueen. Maassa oli pressuja pakkausalustana ja katos oli varusteiden ”säältä-suojan” säilytyspaikka. Kuva: via Utin Laskuvarjokerho.*

Joukkueen nimeämisen jälkeen Suomen Laskuvarjokerhossa ”herättiin kasakan nauruun”, kuten tilannetta voisi kutsua sotilastermein. SLK:n kesäkuussa 1972 julkaistussa tiedotteessa kommentoitiin joukkueen valintaa ja SLK:n tilannetta Suomen laskuvarjohyppykartalla seuraavin sanoin:

*”...Vielä yksi yhteinen harmimme on häpeä, ettei SLK ole enää nimi eikä mikään laskuvarjokilpailuisa. Helluntaina Malmin kisoissa oli paras esikoolainen Affe [Ralf Norra] 7. ja Lipi [Jorma Mali] 10. SM:ssä oli Affe taas tarkkuuden paras hesalainen, 6., ja Jomppa [Pertti Jompero] tempun 15.*

*SM:ien perusteella valittiin Oklahomaan lähtevä MM-joukkue, joka näyttää tältä: Antero Takkala, Varkaus, Seppo Piltti, Lahti, O. Kilpinen, LjK, Tatu Soini, LjK ja Lauri Karhu, Lappeenranta. Ei siis yhtään meikäläisiä. Ensimmäinen Suomen edustusjoukkue ilman SLK:ta.*

*Uusi hyppääjäpolvi! Vanha veteraanikaarti vetoaa teihin: Hypätkää SLK jälleen kilpailujen tuloslistoil-  
le! Ei lannistuta, yritetään kunnostautua toistaiseksi muuten, esim. ostamalla ja myymällä ennätys-  
määrä liitteen mukaisia MM-paitoja, joita saa Rofalta [Rolf Leiman] ...”*

Vanhan veteraanikaartin vetoomus ei heti kolahtanut perille. SLK kyllä saatiin takaisin tuloslistoille muuta-  
man vuoden päästä, mutta eri lajeissa...

Kilpailussa saavutettiin hyviä tai vielä parempia tuloksia:

Henkilökohtainen tarkkuus (6 kierrosta)

1. Antero Takkala	VLK	2,37 m
2. Tapio Satamo	OLK	2,79 ”
3. Lauri Karhu	LIY	5,89 ”
4. Tatu Soini	LjK	7,62 ”
5. Martti Pietikäinen	KIY	7,92 ”
6. Ralf Norra	SLK	8,81 ”
7. Pekka Karhumäki	JSIY*	9,02 ” *Jämsän Seudun Ilmailuyhdistys
8. Seppo Piltti	LLK	9,17 ”
9. Olavi Kilpinen	LjK	9,21 ”
10. Risto Koivisto	LLK	9,36 ”

Taitohyppy (3 kierrosta)

1. Antero Takkala	VLK	29,0 sekuntia
2. Harri Toivonen	TamLK	31,9 ”
3. Seppo Piltti	LLK	34,7 ”
4. Olavi Kilpinen	LjK	35,8 ”
5. Rauno Härkönen	IJK	36,3 ”
6. Hannu Laitinen	LjK	36,5 ”
7. Seppo Kokkonen	TLK	36,8 ”
8. Tatu Soini	LjK	37,2 ”
9. Eero Kausalainen	ULK	37,8 ”
9. Pekka Tuominen	LLK	37,8 ”

Henkilökohtainen yleismestaruus (henkilökohtaisten lajien sijalukujen summa)

1. Antero Takkala	VLK	2 pistettä
2. Seppo Piltti	LLK	11 ”
3. Tatu Soini	LjK	12 ”
4. Olavi Kilpinen	LjK	13 ”
5. Lauri Karhu	LIY	14 ”
6. Harri Toivonen	TamLK	17 ”
7. Tapio Satamo	OLK	20 ”
8. Ralf Norra	SLK	26 ”
9. Seppo Kokkonen	TLK	29 ”
10. Risto Koivisto	LLK	31 ”

Joukkuetarkkuushyppy (4 kierrosta)

1. Laskuvarjojääkärikoulu (Tarmo Kauppila, Olavi Kilpinen, Hannu Laitinen, Tatu Soini)	26,21 m
2. Utin Laskuvarjokerho (Pentti Mäkelä, Risto Ylä-Outinen, Esa Huusari, Markku Jääskeläinen)	31,52 ”
3. Imatran Ilmailukerho (Tapani Heino, Martti Kailes, Risto Tahvanainen, Rauno Härkönen)	45,87 ”
4. Kuopion Ilmailuyhdistys (Martti Pietikäinen, Veikko Korhonen, Jorma Kosonen, Risto Salonen)	50,88 ”
5. Oulun Laskuvarjokerho (Eero Kuotesaho, Mikko Närhi, Hannu Pernu, Tapio Satamo)	59,57 ”
6. Satakunnan Laskuvarjourheilijat (Matti Heino, Viljo Kaija, Ilpo Norokorpi, Matti Ojamäki)	60,23 ”
7. Lappeenrannan Ilmailuyhdistys (Seppo Heikkilä, Hannu Ilves, Jukka Ilves, Lauri Karhu)	66,54 ”
8. Varkauden Lentokerho (Mauno Aihkisalo, Risto Koponen, Timo Rautiainen, Antero Takkala)	73,24 ”

9. Suomen Laskuvarjokerho III (Into Taskinen, Markku Kivinen, Anja Rasi, Kaarle Mäkeläinen) 75,51 ”  
 10. Suomen Laskuvarjokerho I (Jyrki Koivuvaara, Hannu Sailavuo / Pertti Jompero, Riitta Rodolfi, Ralf Norra) 118,99 ”

Ilmailu 8/1972

Uusi Suomi 16.6.1972, 18.6.1972 ja 9.6.1972

Utin Laskuvarjokerho ry: Utti SM-72 tulokset

Suomen Laskuvarjokerho ry: Jäsenkirje 25.6.1972

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 18.6.1972, LuKT 5/72

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 21.6.1972, LuKT 6/1972

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 8.7.1972, LuKT 7/1972

## Nordkalotträffen – pitkä perinne alkaa

Ruotsin Uumajassa vaikuttava laskuvarjokerho Umeå Fallskärmsklubb päätti järjestää kesäkuussa 1972 järjestyksessään toisia laskuvarjohypyjen Norrlannin mestaruuskilpailuja. Ajatuksena oli järjestää viikon hyppyleiri ja sen yhteydessä kilpailu. Uumajan kerho kutsui tapahtumaan mukaan hyppääjiä Vaasasta ja Norja Bodøsta. Tästä alkoi vuoteen 1992 saakka jatkuva perinne.

Vaasalaiset olivat käyneet Ruotsissa Sundsvallin kerhon vieraana Mohedin kentällä pidetyssä hyppykisassa kesällä 1971. He myös saivat kutsun vuoden 1972 pohjoiskalottikisaan, mutta kerhossa päätettiin kuitenkin pohjoiskalottikilpailun sijasta osallistua edellisen vuoden tapaan Sundsvallin Mohedissa Norrlandsmästerskap-kilpailuun. Vaasalaiset osallistuivat pohjoiskalottikisaan ensimmäisen kerran vuonna 1973, jonka jälkeen he ja muut pohjoisen kerhomme ovat osallistuneet kilpailuun säännöllisesti.

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

## ”King” McPherson ja pohjoismaiset parasuuttikarkelot

Vuoden 1972 pohjoismaisten laskuvarjohypyjen mestaruuskilpailujen isäntänä oli Norja. Kilpailupaikkana oli Jarlsbergin lentokenttä, ajankohta oli 16. – 23.7.1972. Kilpailusta on säilynyt erinomaisena taltiona Suomen joukkueenjohtajana toimineen **Ralf ”Affe” Norran** kisajuttu Ilmailu-lehdessä.

Norra esitteli lehtijutussaan kilpailijat heidän keskeisten tunnuslukujensa kautta:

<b>Antero ”Antsa” Takkala</b>	34 vuotta	1186 hyppyä
<b>Harri ”Kitu” Toivonen</b>	27 ”	912 ”
<b>Seppo ”Sepe” Piltti</b>	25 ”	482 ”
<b>Lauri ”Lare” Karhu</b>	27 ”	359 ”
<b>Tatu ”Daffi” Soini</b>	24 ”	337 ”
<b>Olavi ”Enska” Kilpinen</b>	21 ”	295 ”

Suomen edustuskilpailijoiden hyppykokemus ei nykyisen mittapuun mukaan ollut hirmuinen, Veteraanien Antero ja Harri ansiosta keskiarvo sentään nousi 595 hyppyyn. Mutta näillä mentiin – parhaat pojat Suomes-  
 ta. Kilpailijoiden lisäksi joukkueeseen kuului myös tuomari, tamperelainen **Erkki ”Eetu” Hakanen**.

Kilpailun ylituomari oli amerikkalainen, joka jätti syvän jäljen joukkueenjohtaja Affen mielenmaisemaan. Yli-  
 tuomari oli Yhdysvaltojen seitsemännen armeijan laskuvarjohyppyrhmän johtaja, kapteeni **Mike McPherson**. Kisajutun mukaan ”kuningas” McPherson ilmoitti tyypillisellä amerikkalaisella elämänasenteellaan olevansa kaikkia muita monta vuotta edellä tällä hyppysektorilla. Hän oli erehtymätön herra ja hidalgo, joka tiesi kaiken ja tunsikin kansainväliset tavat ja säännöt. Affen sanoin: *”...hän oli ”kuningas”, jonka edessä kaikki kilpailijoiden järjestäjät, kilpailijoiden johtajasta tankkausapulaiseen kumartuivat syvään kysyessään häneltä viisaita ohjeita tai neuvoja. Vaikutti yhteen aikaan jopa siltä, että meidän Antsamme [Antero Takkala] oli kohdannut parempansa...”*

Kilpailun johtaja oli norjalainen **Eilif Ness** - ”Nessinen” – josta tuli pian relatiivihyppyjen voimamies, myöhemmin CIP:n puheenjohtaja ja lopulta koko FAI:n presidentti. Hyppykoneina kilpailussa ja avajaisnäytöksessä olivat DeHavilland Dragon Rapide, Cessna 172 ja helikopteri UH1-1B.



Järjestävä seura oli hankkinut kilpailujen käyttöön rouhean hyppyrassin: Norjan ilmavoimien UH-1B "Vietnamin kopteri", joka on ainakin Yrjön ikään ehtineille tuttu Vietnamin sodan uutisfilmeistä ja sotaan liittyvistä elokuvista. Kuva: Viljo Kaija

Kilpailut aloitettiin pienimuotoisella hyppynäytöksellä. Suomalaiset kantoivat kortensa kekkoon ilmoittautumalla tekemään viiden hyppääjän tähden. Olisi voinut olla kuudenkin tähti, mutta kilpailija Kitu Toivonen ilmoitti tullessa tänne kilpailemaan eikä pelleilemään. Jäljelle jäi viisi hyppääjää. Tähteä ei kuitenkaan syntynyt...



Kisojen avajaisnäytöksessä nähtiin monta laskuvarjoa yhtä aikaa taivaalla. Kuva: Viljo Kaija

Näytöksessä saatiin nähdä melko mainio kokonaisuus – paitsi se suomalaistähti - johon kuului naisten ryhmähyppy, roikkumista lentokoneen alla ja muuta ilma-akrobatiaa. Oli myös vaikuttava kuuden miehen liuku eri suuntiin ja hyppyjä useammalla varjolla. Sokerina pohjalla oli 14 miehen tähti, jonka valmisteli suurieleisesti ”Kuningas” McPherson. Maassa jännitettiin tähden muodostumista – jonkinlainen piiri syntyikin. Ei kuitenkaan 14-tähteä. Hypyn jälkeen pyydettiin tähdessä mukana olleita nostamaan käden ylös. Seitsemän kättä nousi, joukossa Suomea rohkeasti edustanut Antero Takkala. McPhersonin käsi ei noussut Affe Noran suureksi riemuksi. Selityksiä tuntui kuitenkin riittäneen. Norran mielessä suomalais-tanskalais-norjalaisena yhteistyönä tehty 7 miehen tähti oli hyvä päätös avajaispäivälle.

Kilpailut pääsivät alkamaan. Taitohypyissä oli ainakin suomalaisten ennakkosuosikki veteraani Antero Takkala. Varmat vihjeet eivät kuitenkaan pitäneet. Yhden sarjan voltivirhe vei mitalit, tuloksena oli viides sija. Tarkkuuslajien alkaessa kilpailijat protestoivat vinossa olevaa, jäykästi kääntyilevää tuulipussia, mutta ylituomari vastasi valituksiin: ”I don't think so...” ja niin homma käynnistyi. Tuulipussin näyttöön – tai tarkemmin virhenäyttöön (jumissa) liittyi myöhemmin protesti henkilökohtaisen tarkkuuden neljänneltä kierrokselta. Protesti ei mennyt läpi, koska sille ei ylituomarin mielestä ollut perusteita. Myös maalialueen laatu - karkeaa soraa, joka raastoi hyppääjien hyppyasuja repaleisiksi ja aiheutti naarmuja ja nirhautumia, kritisoitiin ilman tulosta.

Ylituomarin toimintaan liittyi myös kyseenalainen tilanne, jossa McPherson oli suoranaisesti mukana. Takkala oli jäämässä vajaaksi hypyllään ja kurotti. Kantapää osui maahan pläkän tuntumaan. Kolmen tuomarin mielestä – he kaikki kumartuivat tarkkailemaan oikeaa maahantuloa – ensimmäinen maakosketus oli lähellä maalia. Ylituomari seisoi hyppääjän takana, eikä vaivautunut kumartumaan ensimmäisen maakosketuksen toteamiseksi. Hänen mielestään takapuoli osui ensin maahan. Ylituomarin johdolla tuomarit vaihtoivat mielipiteitä. Keskustelun jälkeen muut tuomarit, paitsi oma miehemme ”Eetu” Hakanen, vaihtoivat mielipiteensä ja siirsivät merkkitikkinsä McPhersonin osoittamaan paikkaan takamuksen kohdalle. Koska kysymyksessä oli tuomarien päätös, ei asiasta voinut tehdä protestia.

Norra kritisoi ankarasti tuomaritoimintaa, erityisesti sitä, että tuomareilla ei ollut rohkeutta pitää kiinni omasta mielipiteestään, vaan olivat ”vahvemman persoonan” johdateltavissa.

Kilpailut eivät sujuneet suomalaisilta tavanomaiseen PM-tapaan. Aikaisemmin on voitettu kosolti mestaruuksia ja tuotu muunkin värisiä mitaleita kotiin. Nyt jäi saldo tavallista vaatimattommaksi: kolme pronssimitalia.

#### Taitohyppy (3 kierrosta)

1.	Egil Kato Hansen	Norja	29,5 sekuntia
2.	Jonas Wallberg	Ruotsi	29,7 ”
3.	Tony Månsson	Ruotsi	31,3 ”
4.	Leif Nilsson	Ruotsi	31,6 ”
5.	Antero Takkala	Suomi	31,9 ”
6.	Iver Haugsbakken	Norja	32,5 ”
9.	Harri Toivonen	Suomi	34,6 ”
10.	Seppo Piltti	Suomi	34,6 ”
14.	Tatu Soini	Suomi	38,6 ”
15.	Olavi Kilpinen	Suomi	38,7 ”
?	Lauri Karhu	Suomi	39,1 ”

#### Henkilökohtainen tarkkuus (5 kierrosta)

1.	Björn Ekblad	Ruotsi	0,35 m
2.	Tony Månsson	Ruotsi	1,06 ”
3.	Harri Toivonen	Suomi	1,09 ”
4.	Antero Takkala	Suomi	1,41 ”
5.	Ole Petersen	Tanska	1,49 ”
6.	Poul Hansen	Tanska	1,95 ”
9.	Tatu Soini	Suomi	3,51 ”

19. Seppo Piltti	Suomi	9,41 "
21. Lauri Karhu	Suomi	11,67 "
22. Olavi Kilpinen	Suomi	11,70 "

Yleismestaruus

1. Jonas Wallberg	Ruotsi	31,75 pistettä
2. Tony Månsson	Ruotsi	32,36 "
3. Antero Takkala	Suomi	33,31 "
4. Egil Kato Hansen	Norja	34,59 "
5. Rolf Tangen	Norja	35,48 "
6. Harri Toivonen	Suomi	35,69 "
12. Tatu Soini	Suomi	42,11 "
13. Seppo Piltti	Suomi	44,21 "
19. Olavi Kilpinen	Suomi	50,40 "
20. Lauri Karhu	Suomi	50,77 "

Joukkuetarkkuus (3 kierrosta)

1. Ruotsi (Wallberg, Månsson, Wimmerstedt, Ekblad)	6,31 m
2. Norja (Tangen, Hansen, Stai, Haugen)	11,77 "
3. Suomi (Takkala, Toivonen, Soini, Kilpinen)	12,26 "
4. Tanska (Holstein-Magnussen, Petersen, Justesen, Hansen)	16,30 "

Ilmailu 11/1972,  
Ilmailu 12/1972

**Alkeiskurssin ohjelma M/1972**

LuKT oli useissa kokouksissaan käsitellyt alkeiskoulutusohjelmaa. Keskustoimikunnan tarkoitus oli laatia yksi yhteinen ohjelma kaikille kerhoille. Koulutusohjelmia tietenkin oli kaikissa kerhoissa. Ne olivat monelta osin toistensa kaltaisia, mutta niissä oli erilaisia painotuksia. Esimerkkinä vuoden 1972 alkeiskoulutuksesta luomme silmäyksiä pääosin Hallissa toimivan Jämsän Seudun Ilmailuyhdistyksen heinä-elokuussa 1972 järjestetyn alkeiskurssin II / 1972 ohjelmaan. Se on tavanomainen aikansa tuote ja sopii siksi esimerkiksi.

Kurssiaika oli 28.7. – 13.8.1972 eli runsaat kaksi viikkoa, johon sisältyi kolme viikonloppua. Kurssi alkoi perjantai-iltana, lauantaina ja sunnuntaina tehtiin täydet työpäivät, noin 10 - 11 tuntia molempina päivinä. Viikolla koulutettiin tiistai- ja torstai-iltaisina, kaksi tuntia illassa. Sunnuntaina noin runsaan viikon kuluttua kurssin alkamisesta matkustettiin Uttiin, jossa harjoiteltiin LjK:n hyppytornissa.

Teorian loppukokeet pidettiin perjantai-iltana, kahden viikon kuluttua kurssin alkamisesta. Käytännön loppukokeet maahantulosta ja laskuvarjon pakkaamisesta pidettiin seuraavana päivänä lauantaina. Näiden kokeiden jälkeen aloitettiin kurssiin kuuluvat hypyt. Kurssiohjelma oli tämän sisältöinen:

Päivä	Kelloaika	Paikka	Varustus	Aihe
28.7.	19 - 21	Koulutuskeskus	Muistiinpanovälineet	Pääsyaatimukset kurssille; Filmiesitys; Yleistä laskuvarjotietoutta; Ilmoittautuminen
29.7.	08 - 09	"	"	Koulutuskorttien jako; Lääkärintarkastukseen liittyvät selvitykset; Vastuuvapauslomakkeiden jako; Varomääräysten jako; Yleistä laskuvarjotietoutta
	09 - 11	"	"	Varjon osat ja toiminta; Näytöspakkaaminen; Pakkausharjoittelua
	12 - 14	"	"	Hyppääjän varusteet; Hyppyjä koskevat määräykset; Laskuvarjon huolto, rekisteröinti, tarkastukset, korjaaminen ja katsastus; Meno koneeseen

	14 - 16	"	"	Hätätilanne koneessa; Streamerin heitto, Hypyn suorittaminen; Toiminta ilmassa; Varjon ohjaaminen
	16 - 18	"	Urheiluvarustus	Jumppa; Alastuloharjoittelua; Kilpailu
	18 - 19	Uimaranta	Uimahousut	Uloshyppyharjoittelua
30.7.	08 - 09	Koulutuskeskus	-	Streamerin valmistaminen, harjoitus
	09 - 11	"	-	Pakkausharjoittelua
	12 - 14	"	Muistiinpanovälineet	Alastulo epätavallisiin paikkoihin; Varjon tukahduttaminen
	14 - 16	"	"	Vajaatoiminnat
	16 - 18	"	Urheiluvarustus	Jumppa; Alastuloharjoittelua
1.8.	19 - 21	"	-	Pakkausharjoittelua
3.8.	19 - 21	"	Urheiluvarustus	Jumppa; Alastuloharjoittelua
4.8.	19 - 21	"	Muistiinpanovälineet	Varavarjotoimenpiteet
5.8.	08 - 11	"	-	Pakkausharjoittelua
	12 - 15	"	Muistiinpanovälineet	Kertaus
	15 - 18	"	Urheiluvarustus	Alastuloharjoittelua
6.8.	08 - 19	Utti	"	Uloshyppyjä hyppytornista (3 hyväksyttyä)
8.8.	19 - 21	Koulutuskeskus		Varapäivä (oppitunnin aihe ilmoitetaan tarvittaessa kursilla)
10.8.	19 - 21	"		Varapäivä (kuten yllä)
11.8.	19 - 21	"	Muistiinpanovälineet	Teorian kokeet
12.8.	08 - 11	"	-	Pakkaamistaidon näyte
	12 - 15	"	Urheiluvarustus	Kaatumistaidon näyte
	15 -	Kurssihypyt		
13.8.	08 -	Kurssihypyt		

Ohjelmaan kirjoitetuissa lisäselvityksissä kerrottiin suoritusvaatimuksista, jotka oli täytettävä ennen kuin kerho hyväksyi oppilaan hyppäämään. Utin hyppytornilla oppilaan oli suoritettava vähintään kolme onnistunutta tornihyppyä. Yrityskertojen määrä oli rajoittamaton. Teoriakokeen maksimipistemäärä oli 18 pistettä, pienin hyväksyttävä oli 15 pistettä. Pakkaamistaidossa riitti yksi hyväksyttävä pakkaustaidon näyte. Oppilaan oli myös suoritettava neljä yritystä harjoituskeinusta, näistä vähintään kolme piti olla hyväksyttäviä.

Satunaisen tarkkailijan huomio kiintyy siihen, että käytännön loppukokeissa ei ole varavarjon käyttöä eikä myöskään koulutuksen aikana yhtään käytännön harjoitusta aiheesta – vain teoriaa.

Oppilaalta edellytettiin edellä kuvattujen koesuoritusten lisäksi läpäisty lääkärintarkastus (lomake SA Lääk 1141), joka vastaa tasoltaan lähes samaa, kuin ajokorttia varten.

Kurssiohjelmasta ilmenee myös, että kurssimaksu on 300,- markkaa, "...johon sisältyy täydellinen koulutus sekä 3 laskuvarjohyppyä. Hyppyvarusteet vapaasti käytettävissä laskuvarjoajoksen puolesta."

Jämsän Seudun Ilmailuyhdistys, Laskuvarjoajaos: Laskuvarjokurssi II / 1972, 28.7. – 13.8.1972



## MM-Oklahoma – ei ollut suomalaisjuhla

LuKT:n päätöksen mukaan USA:n Oklahomassa järjestettyyn MM-kilpailuun lähtevät samat kilpailija, kuin vajaa kuukausi aikaisemmin järjestettyyn PM-kilpailuun – mikäli pystyvät osallistumaan kahteen näin lähellä olevaan kilpailuun. Kaikki pystyivät. Joukkueessa olivat kilpailijoina samat, kuin PM-joukkueessa: **Seppo Piltti, Antero Takkala, Lauri Karhu, Tatu Soini ja Olavi Kilpinen**. Joukkueenjohtaja oli sentään vaihtunut: hän oli LuKT:n puheenjohtaja, itsekin pätevä tarkkuushyppääjä **Jorma Mali**. Tuomaria ei Amerikan maalle lähetetty. Joukkueen matkassa oli myös aiemmin SM-tarinan yhteydessä kerrotulla tavalla **Harri Toivonen**. Hän ei kuitenkaan PM-kisan tapaan voinut kilpailla. Liitto tarjosi joukkueelle Finnairin vapaaliput, eikä muuta. Jonkin verran rahaa saatiin ”**Eetu**” **Hakasen** junaileman paitakaupan kautta. Oheisessa kuvassa T-paidan tunnuskuvi.

Kilpailut olivat järjestyksessään 11. ilmaistuna Tahlequah'in pikkukaupunki kohta oli 5. – 20.8.1972. Nämä olivat kilpailut. Edelliset olivat Orangessa USA:n laskuvarjoliitto USPA oli jo neljä USA:n mestaruuskilpailut samassa

Kilpailijoita oli mukana 31 maasta. Etenä esimerkiksi Jugoslavia ja Turkki listui 145 miestä ja 42. naista.

Sääolot kilpailujen aikana olivat suomalaishyppääjille hankalat. Hellettä piisasi. Päivälämpötilat olivat koko kilpailun ajan 36 - 42° varjossa. Laskuvarjohyppykilpailuja ei tunnetusti järjestetä varjossa, joten lämmintä piisasi enemmän, kuin laki sallii. Varjopaikkoja oli kenttäalueella vähänlaisesti. Kosteusprosenttikin oli päivisin 50 %, öisin peräti 90%, mikä lisäsi tukahduttavaa tunnetta.



MM-kilpailut. Pitopaikka oli tarkemmin Oklahomassa. Kilpailun tarkka ajantoiiset Yhdysvalloissa järjestetyt MM-tasan kymmenen vuotta aikaisemmin. jänä perättäisenä vuonna järjestänyt paikassa.

lä-Amerikka oli hyvin edustettuna, multoistivat poissaolollaan. Kilpailuun osal-



Hyppykone UH-1H oli joukkueelle tuttu jo PM-kilpailuista kuukausi aikaisemmin Norjassa, jossa käytettiin saman konetyypin toista versiota. Hyppyyn valmistautumassa Lauri Karhu (vas.), Anteron Takkala, Seppo Piltti ja Tatu Soini. Kuva: Jorma Mali.

Kilpailumatkasta Ilmailu-lehteen jutun kirjoittanut Jorma Mali piti kilpailun järjestelyitä tapahtuman alkuvaiheissa melko kehnoina, erityisesti huomioon ottaen kisajärjestäjän kokemuksen. Hyppäämään lähdettiin siinä järjestyksessä, kuin kukin ehti: nopein pääsi ensiksi. Kuulutukset eivät toimineet, eivät myöskään aika-aulut. Mali kertoi, että joukkueenjohtajat laittoivat järjestäjän ojennukseen, jonka jälkeen kaikki toiminnot paranivat erinomaisiksi. Tulospalvelu hoidettiin kiitettävän tehokkaasti tietokoneella, mikä tähän aikaan tuntui suurelta ihmeeltä. Ja koska oltiin Amerikassa, kuljetuksia ei hoidettu busseilla, julkisesta liikenteestä puhumattakaan, vaan jokaisella joukkueella oli käytössään oma kahdeksan hengen Dodge Sportsman Maxi Wagon.

Suomen edustajat osoittautuivat tässä, tähän mennessä kovatasoisimmaksi arvioidussa MM-kilpailuissa, oppipojiksi. Joukkueessa oli kilpailijana yksi vanhempi konkari, Antero Takkala lähes 1200 hypyllään. Muut edustivat nuorisosarjaa, jotka kaikki olivat ensimmäisissä MM-kilpailuissaan. Heidän hyppykokemuksensa vaihteli välillä n. 300 – 500 hyppyä. Se ei ollut paljon tällä tasolla. Kaikille Suomen kilpailijoille sattui vähintään yksi merkittävä epäonnistuminen – myös MM-kisaveteraanille.

Henkilökohtaisen tarkkuuden paras oli Seppo Piltti sijoituksellaan 78. Taitohypyssä paras suomalainen oli Antero Takkala, paremmalla mutta edelleen melko vaatimattomalla sijoituksellaan 49. Seppo Piltti paransi taitohypyssään muutaman kerran omaa ennätystään, mutta se ei nostanut miestä 80. sijaa korkeammalle. Yleismestaruudessa Takkala oli sijalla 77 ja Seppo Piltti 82. Joukkuetarkkuudessa Suomi oli sijalla 16.

Kilpailussa käytettiin PC-tyyppisiä pallokupuja. Joukkueenjohtajan matkakertomuksessa ei kerrota mitään patjavarjoista, mutta sellaisia on ollut mukana, koska Ilmailun jutussa olevassa kuvassa näkyy yksi mallikapale. Erityistä menestystä niillä ei saavutettu. Taitohypyissä on ilmeisesti – ainakin lehtiartikkelin kuva-aineiston ja -tekstien perusteella käytetty videolaitteistoa. Videolaitteiston käyttötapa ei ole tiedossa.

Kilpailun päätettiin komeaan hyppyesitykseen, Jorma Malin sanoin kuvattuna: *”...Kuin pisteenä i:n päälle koville kilpailuille oli Jerry Bird’s All Stars’in tekemä 26 miehen tähti Tahlequahin taivaalla. Missä onkaan raja?”*

Kilpailun järjestäjä oli tavan mukaan järjestänyt kilpailijoille myös hieman viihdeohjelmaa. Osana tätä Suomen joukkue vieraili paikallisen astronautin kotona, joka itse sattui kuitenkin olemaan poissa – kenties virkamatkalla ulkoavaruudessa...



Suomen joukkue ilmastoiduksi muokatun telttansa edustalla. Olavi Kilpinen (vas.), Tatu Soini, Antero Takkala, Jorma Mali, Lauri Karhu ja Seppo Piltti, joka on juuri saapunut hypyltä. Kuva: Jorma Mali

Kilpailupaikalla oli saapunut myös joitakin suomalaisia kisaturisteja, jollaisia oli nähty jo joissakin aikaisemmissa MM-kilpailuissa. Entinen helsinkiläishyppääjä **Mauri Purkunen** oli muuttanut Yhdysvaltoihin ja saapui katsomaan kisoja mukanaan Suomesta varta vasten tätä varten saapuneet entisen SLK:n hyppyveljet **Heikki Side** ja **Rolf Leiman**. SLK siis oli kuin olikin mukana MM-kisoissa! Kisojen katselun lomassa he onnistuivat hyppäämään kisojen hyppykopterista Huey UH-1H:sta. Laskuvarjoturismia ei Suomesta vielä vuonna 1972 juuri harrastettu, ainakaan USA:n suuntaan.

Henkilökohtainen tarkkuus (10 kierrosta)

1.	L. Majer	Tšekkoslovakia	0,12 m
2.	S. Sutton	Kanada	0,19 "
3.	E. Ligocki	Puola	0,21 "
78.	Seppo Piltti	Suomi	14,21 "
92.	Olavi Kilpinen	Suomi	18,07 "
95.	Antero Takkala	Suomi	19,31 "
98.	Lauri Karhu	Suomi	19,68 "
125.	Tatu Soini	Suomi	33,81 "

Taitohyppy (tulos: hyppyjen keskiäika)

1.	J. C. Armaing	Ranska	7,18 sekuntia
2.	J. Pospichal	Tšekkoslovakia	7,28 "
3.	C. Schoelpple	USA	7,70 "
49.	Antero Takkala	Suomi	9,84 "
80.	Seppo Piltti	Suomi	11,26 "
110.	Lauri Karhu	Suomi	13,24 "
111.	Olavi Kilpinen	Suomi	13,26 "
113.	Tatu Soini	Suomi	13,58 "

Yleismestaruus (Henkilökohtaisen ja taitohypyn perusteella)

1.	C. Schoelpple	USA	3,923 pistettä
2.	A. Ossipov	Neuvostoliitto	3,938 "
3.	J. Pospichal	Tšekkoslovakia	4,052 "
4.	V. Gournyi	Neuvostoliitto	4,108 "
5.	N. Ouchmaev	Neuvostoliitto	4,116 "
6.	R. V. Kumba	Tšekkoslovakia	4,142 "
77.	Antero Takkala	Suomi	6,850 "
82.	Seppo Piltti	Suomi	7,051 "
107.	Olavi Kilpinen	Suomi	8,347 "
108.	Lauri Karhu	Suomi	8,587 "
120.	Tatu Soini	Suomi	10,171 "

Joukkuetarkkuus (5 kierrosta)

1.	Sveitsi	3,79 m
2.	Neuvostoliitto	4,84 "
3.	Tšekkoslovakia	5,66 "
16.	Suomi	20,41 "
21.	Norja	?
25.	Ruotsi	?

Maiden välinen paremmuus (miehet, kaikki lajit)

1.	Neuvostoliitto	17,78 pistettä
2.	Yhdysvallat	18,21 "
3.	Tšekkoslovakia	19,37 "
4.	Puola	20,58 "

5.	Sveitsi	22,18 ”
6.	Saksan Demokraattinen Tasavalta (DDR)	23,02 ”
20.	Suomi	35,00 ”



Patjavarjoja oli kilpailussa mukana vain muutamia mallikappaleita. Koska kisoissa menestyneet eivät niitä käyttäneet, eivät ne vielä saaneet kovin suurta huomiota osakseen. Tämä yksi tarttui joukkueenjohtajan kameran filmille. Kuva: Jorma Mali

Ilmailu 9/1972,  
Ilmailu 10/1972  
Ilmailu 1/1972

Mauri Purkunen 2016: Funny things happen when you travel  
Lahden Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus v. 1972  
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 21.6.1972, LuKT 6/72  
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 8.7.1972, LuKT 7/72  
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 16.9.1972, LuKT 8/72  
Jorma Mali 2.4.2020

## Naisia ilmassa

Mainos-TV julkaisi elokuussa 1972 kaksiosaisen sarjan ”Naisia ilmassa”. Sen ensimmäinen osa kertoi lentävistä naisista ja toinen keskittyi laskuvarjohypyjä harrastavien naisten esittelyyn. Ohjelma oli laskuvarjohyp-  
pyjen osalta kuvattu Utin SM-kilpailujen yhteydessä kesäkuussa 1972. Ohjelma oli loistavaa mainosta lasku-  
varjourheilulle. Tällä kerralla olivat pääosissa naiset. Ohjelmaa ja myös laskuvarjourheilua esiteltiin TV- ja  
radio-ohjelmiin erikoistuneessa Katso-lehdessä.



TV-ohjelmaa ja laskuvarjourheilijoita esittävän artikkelin kuvitusta. Hyppääjiä LjK:n harjoitushallissa: Aila Kaksonen (vas.), Raija Piltti, Aila Kaksonen ja Raili Harju. Kuvat: Arto Jousi via Kotiposti 32/1972



Nainen ilmasta: Riitta Rodolfi Utin SM-kilpailuissa maalialueella hypyn jälkeen Kuvassa on myös Ilkka "Ili" Stauffer, yksi kilpailun tuomareista. Kuvat: Arto Jousi via Kotiposti 32/1972

Katso-lehden artikkelissa kerrotaan laskuvarjourheilusta yleensä, lajeista hinnoista, koulutuksesta jne. Artikkelin mukaan hypyistä joutui vuonna 1972 pulittamaan 15 markka per hyppy. Laskuvarjo maksoi 3.000 markkaa ja siihen päälle tarvittavat muut varusteet 1.000 markkaa lisää.

Lehtijutussa esiteltiin hyppääviä naisia, joista nimeltä mainittiin helsinkiläinen **Tuula [Heikkola, sukunimeä ei mainittu]**, lahtelaiset **Raili Harju** ja **Raija Piltti** ja **Maija Peltonen**. Valokuvissa näkyivät edellä mainittujen lisäksi uttilainen **Aila Kaksonen** ja helsinkiläinen **Riitta Rodolfi**. TV-ohjelman 16.8.1972 esitetystä hyppääviä naisia esittelevässä osassa näkyi luonnollisesti samoja henkilöitä - ja paljon muita.

Katso 32/1972, 31.7. – 6.8.1972

## Lähes ensimmäinen viiden tähti Suomessa

Imatran Ilmailukerhossa Immolassa oli kesäisin hyppyleireillä ja muulloinkin opeteltu relatiivihyppäämisen alkeita yrityksen ja erehdyksen kautta, kiihtyvällä tahdilla vuodesta 1970 alkaen. Ensin yritettiin kahden hyppääjän kohtaamisia ja viestikapulan vaihtoa, mutta sitten piti yrittää jotain suurempaa. Imatran hyppytoiminnan perustaja ja sielu, runsain SM-mitalein ja ilmailuliiton kultaisella ansiomitalilla palkittu **Rauno Härkönen** kertoi näistä relatiivihyppäämisen alkuajoista haastatteluissa 25.4. ja 4.10.2018:

*"1970-luvun alussa Immolan leirit järjestettiin joka kesä. Kokeneemmat hyppääjät alkoivat kokeilla kohtaamisia vapaassa pudotuksessa. Alkuvaiheessa kohtaamisella tarkoitettiin laskuvarjoluokkasääntöjen D-luokkaan kuuluvaa suoritusta viestikapulan vaihtoa. Tässä hyppylajissa koneessa oli kaksi hyppääjää, joiden uloshypyn väliä piti olla vähintään yksi sekunti. Jälkimmäisellä hyppääjällä oli viestikapula, jonka hän vei ensimmäisenä hypänneelle. Ensimmäisen kerran viestikapulan vaihtoivat kesällä 1970 **Risto Ahonen** Lahdesta ja **Esa Huusari** Utista.*

*Tämän jälkeen alettiin yrittää tähtien muodostusta. Siihen aikaan Suomessa relatiivihyppääminen vasta alkoi kehittyä. Immolassa yritimme ensin liian suuria tähtiä, ennen kuin ymmärrettiin, että pitäisi saada kohtuullisella varmuudella ensin kaksi hyppääjää yhteen. Vasta sen jälkeen pääsisivät muut*

harjoittelemaan. **Martti Kailes** laitettiin painavimpana hyppääjänä koneesta ulos ensin. Seuraavaksi tulivat **Pauli Aitala**, ja **Jorma Suppola**. Viimeisenä piti tulla sisään Rauno Härkönen ja **Eero Kausalainen**. Tavoitteena oli koko ajan saada kokoon viisi hyppääjää. Pienemmät kuviot eivät riittäneet. Siksi homma ei oikein edennytkään. Hommaa haittasi myös, että yksi tiimin jäsen Eero Kausalainen saattoi käydä Immolassa vain silloin tällöin viikonloppuina.

Lopulta 20.8.1972 homma onnistui: hyppäsimme 3000 metrissä ja onnistuimme tekemään ensimmäisen viiden tähden Suomessa. Olimme Suomenennätysmiehiä pitkään, kunnes muutama vuosikymmen myöhemmin selvisi, että helsinkiläiset olivat ehtineet hieman aikaisemmin. Immolan tähdessä olivat mukana Martti Kailes, Rauno Härkönen, Pauli Aitala, Jorma Suppola ja Eero Kausalainen. Lentotaidot olivat kaikilla melko heikot: yritettiin ottaa kiinni mistä saa, jolloin ei tahtonut tulla valmista. Lopulta kuitenkin onnistuimme!”

Hyppykone oli tällä melkein-ennätyshypyllä Imatran Ilmailukerhon oma Cessna 206 OH-CSU. Muutamissa painetuissa lähteissä säilyy edelleen väite, että ennätys olisi ollut epävirallinen Suomen ennätys, mitä se ei siis ollut.

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

Ilmailu 9/1972

Rauno Härkönen, haastattelu (julkaisematon) 23.5. ja 4.10.2018

## Turkuun laskuvarjokerho

Turun Lentokerho oli perustanut laskuvarjojaoston entisen laskuvarjojääkäarin **Seppo Kokkosen** vetämänä syksyllä 1967. Ensimmäiset hyppyt suoritettiin kuitenkin vasta seuraavan puolella. Yhteistyö lentokerhon ja hyppääjien välillä toimi aluksi erinomaisesti. Kerholla oli käytössään hyppykone ja saatiin kalustoakin. Toiminta kuitenkin laajeni. Hyppykonetta ei aina ollut käytettävissä ja laskuvarjokalustoa ei ollut riittävästi lisäantyneen toiminnan tarpeisiin. Laskuvarjojaosto koki, että vaikka se suoritti melkoista varainhankintaa näyttöshyppien, sei ei saanut riittävästi rahaa oman toimintansa kehittämiseen.

Jaoston puheenjohtaja Kokkonen kuvasi tilannetta haastattelussa helmikuussa 2019:

” Laskuvarjoista oli jonkin verran pulaa. Hyppykoneetakaan ei aina ollut, vaikka alkuvaiheessa liikemies **Terhon** koneista olikin suuri apu. Jossain vaiheessa alkoi tulla myös ongelmia, joissa jotkut lentokerhon henkilöistä syytivät perusteetta tai suurennellen laskuvarjohyppääjiä erilaisista laiminlyönneistä tai virheistä. Tilanne johti siihen, että laskuvarjojaosto alkoi harkita eroamista ilmailukerhosta. Edellä kuvatut ongelmat hankaloittivat lopulta toimintaa niin paljon, että katsoimme parhaaksi perustaa oman laskuvarjokerhon.

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



Vaasan Laskuvarjokerhon hyppykone muutti Turkuun 9.9.1972. Luovutustilaisuudessa olivat mukana kuvassa kättelevät Seppo Kokkonen (vas.) ja Timo Nieminen. Tilannetta tarkkailivat Kenneth Wiklund (ylimpänä), Pentti Lehto (vasen pyörä) ja entinen utililainen aktiivinen hyppypilotti, nyt turkulaistunut Martti Turppo. Kuva: via Turun Sanomat

Loppukesän ja alkusyksyn aikana perustettu uusi kerho sai nimekseen Turun Laskuvarjourheilijat. Sen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin jaoston puheenjohtajana viisi vuotta toiminut Seppo Kokkonen. Vaasan Laskuvarjokerhon Fairchild OH-FCK lennettiin Turkuun 9.9.1972. Vaasalaiset halusivat luopua omasta koneestaan, koska heillä oli huoli tähtimoottoriin sopivan matalaaktaanisen polttoaineen saatavuudesta tulevaisuudessa ja myös moottorin kunto huoletti, vaikka tunteja vielä olikin jonkin verran jäljellä.

TLU – tai tässä vaiheessa vasta perusteilla ollut kerho - oli tietoinen koneen tilanteesta. Heidän suunnitelmanaan oli lentää koneella vain syksyn ajan ja vaihtaa sen jälkeen siihen tehokkaampi, peruskorjattu Lycoming moottori, jonka jälkeen kone olisi oleellisesti aikaisempaa tehokkaampi hyppykone.

Näinä vuosina useat laskuvarjojaostot irrottautuivat emokerhoistaan ja perustivat erillisen laskuvarjokerhon. Joskus ero meni hyvin ja sopuisasti, mutta ei aina. Seppo Kokkonen kertoi turkulaisten hyppääjien ”avioerosta” Turun Lentokerhosta:

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

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

Kerho sai oman koneen, oli ”oma tupa ja oma lupa”, mutta se ei automaattisesti johtanut onneen. Kokkonen oli puheenjohtajaksi suostuessaan ilmoittanut voivansa toimia tehtävässä enintään kaksi vuotta ja sinäkin aikana työesteet saattaisivat haitata puheenjohtajan ja erityisesti hyppymestarin tehtävien hoitoa kerhossa. Oma miestä ei heti löytynyt tilalle, koska Kokkosen mukaan seuraavana vuonna hyppymestarikurssille lähetetty henkilö ei edistynyt riittävästi.

Itsenäisen kerhon ensimmäiset vuodet olivat vaikeita hyppymestartilanteen vuoksi, mutta muutaman vuoden kuluttua tilanne helpottui uusien hyppymestarien ja kerhojen välisen yhteistyön ansiosta.

Turun Sanomat 13.9.1972

Turun Sanomat, päiväämätön lehtileike (TLU:n leikekirja) 1972

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

Seppo Kokkonen: Haastattelu 14.2.2019

## Joensuuhunkin laskuvarjokerho – P-KLU

Säännöllinen laskuvarjourheilun harrastaminen aloitettiin Joensuussa 1970. Alkuvaiheessa toimintaa pyöritti Utin Laskuvarjokerho, jonka hyppymestarit vierailivat Joensuussa. Joensuulaiset hyppääjät vierailivat myös usein Utissa. Keväällä 1971 Joensuun Ilmailukerhoon perustettiin laskuvarjojaosto, jossa hyppytoiminta kuitenkin tapahtui entiseen malliin Utin Laskuvarjokerhon ”haaraosastona”, uttilaisten hyppymestari- ja kalustoväen turvin.

Laskuvarjojaostossa alettiin kuitenkin melko pian suunnitella oman erillisen laskuvarjokerhon perustamista. Suunnitelma pantiin täytäntöön syksyllä 1972, jolloin Joensuussa perustettiin Pohjois-Karjalan Laskuvarjourheilijat, P-KKLU. **Mauno ”Manu” Sorsa** kertoi kerhon perustamisesta vuonna 1992 laatimassaan kerhon historiikissa:

*”Kerhomme perustettiin 4.10.1972 Hotelli Pielishovissa muistaakseni Leijona-kabinetissa. Paikalla kerhoa perustamassa olivat puuhamiehinä **Jorma Nieminen** ja muuten aktiivisesti mukana **Eero Koehmainen**, **Mauno Sorsa**, **Erkki Kajala**, **Pentti Pyykkö** (kerhomme ensimmäinen puheenjohtaja), **Timo Salminen** ja **Jouni Ratilainen**.*

*Päätettiin perustaa itsenäinen laskuvarjohyppäjä harrastava kerho ja pienen pohdiskelun päätteeksi nimeksi hyväksyttiin Pohjois-Karjalan Laskuvarjourheilijat ry. Toisena vahvana nimiehdokkaana oli Joensuun Laskuvarjokerho, mutta Jorma Niemisen hyvien perustelujen johdosta nimeksi otettiin nykyinen nimi.”*

*[Joensuun Ilmailukerhon laskuvarjoaostosta eroamisen jälkeen] ”Kerholle ostettiin Joensuun Ilmailukerhon laskuvarjoaoksen kalusto: yhteensä 3 alkeisvarjoa, 3 varavarjoa, 3 kypärää ja muuta pientä ”roipetta”. Hyppykonetta kerholla eikä paikkakunnalla ollut, vaan kone vuokrattiin aina viikonlopuksi mm. Varkaudesta ja Kuhmosta. Ensimmäinen hyppytoimintaan soveltuva kone paikkakunnalle tuli vuonna 1973, OH-CFZ. Hyppymestarit tulivat vuosina 1972 ja 1973 pääasiallisesti Utista...”*

Kerhon toiminta tukeutui alkuvaiheessa Utin Laskuvarjokerhoon, joka oli tosiasiallinen ”kättilö” kerhoa synnyttävässä. Tärkeä tuki uudelle kerholle oli Utin Laskuvarjokerhon puheenjohtajanakin toiminut hyppymestari Erkki Kajala, joka opiskeli Joensuussa vuoteen 1974 saakka, jolloin hän muutti pois paikkakunnalta.

Kajalan muuton jälkeen P-KLU:n toiminta yski muutaman vuoden, jolloin jouduttiin edelleen melko paljon tukeutumaan utililaisiin. Kerho pääsi tukevammin ”omille jaloilleen” vasta vuonna 1976, jolloin se sai ensimmäisen oman hyppymestarin: **Risto Käyhkö** kävi ilmailuliiton hyppymestarikurssin ja sai pian sen jälkeen kelpoisuuden tehtävään.

Mauno Sorsa 10.9.1992: Historiikki, Pohjois-Karjalan Laskuvarjourheilijat ry; vaiheet

## Ensimmäinen pohjoismainen laskuvarjokokous

Pohjoismaiden ilmailuliitot olivat perustaneet epävirallisen pohjoismaisten ilmailuliittojen yhteistyöelimen ANA:n (Association of Nordic Aero Clubs), jonka puitteissa ilmailuliitot kokoontuivat vuosittain pohtimaan yhteispohjoismaisia harrasteilmailun asioita. Purjelennon osalta oli järjestetty myös lajikohtaisia kokouksia. Syksyllä 1972 ANA esitti vastaavien, laskuvarjotoimintaan keskittyvien kokousten järjestämistä.

Ruotsin Kuninkaallisen Ilmailuliiton (KSAK) jäsen, Ruotsin laskuvarjoliitto Svenska Fallskärmsklubben ryhtyi tuumasta toimeen ja kutsui Suomen, Norjan ja Tanskan laskuvarjo-organisaatiot pohjoismaiseen neuvonpitoon Tukholmaan 11.11.1972. LuKT nimesi Suomen edustajiksi LuKT:n puheenjohtajan **Jorma Malin** ja jäsenen **Ralf Norran**. Tähän matkaa liitto osoitti Norralle Finnairin vapaalipun, Mali matkusti laivalla ja kuljetusalan ammattilaisena pystyi hankkimaan itselleen vapaalipun laivalle.

Ensimmäisen pohjoismaisen laskuvarjokokouksen esityslistalla oli:

- Kilpailujen suunnittelu
- MM-säännöt
- RW-kilpailu pohjolassa
- FAI-säännöt: MM-säännöt, RW-kilpailusäännöt, ennätysäännöt

Ensimmäisestä kokouksesta ei ole löytynyt sen sisällöstä tarkemmin kertovaa dokumenttia, mutta LuKT:n marraskuun 1972 kokouksessa esitettiin mukana olleiden raportti. Pohjoismaisessa kokouksessa kerrottiin, että Ruotsi aikoo järjestää kokeilumielessä pohjoismaiset relatiivikilpailut 6-miehisin joukkuein. Kisa olisi kokeilumielinen, eikä sillä olisi PM-kilpailun arvoa. Ruotsi ja Norja kertoivat järjestävänsä kesän 1973 mittaan myös useita avoimia kilpailuja, joihin toivotaan osanottajia myös muista maista.

Pohjoismaat sopivat PM-säännöistä pitemmällä tähtäimellä. PM-kilpailuissa tulee vastaisuudessa olemaan 7 kilpailijan joukkueita, henkilökohtaisessa tarkkuudessa tullaan hyppäämään 10 kierrosta, taitohypyssä 5 ja joukkuetarkkuudessa 3 kierrosta. PM-kilpailuissa hyväksytään tuomareiksi myös kansalliset tuomarit. Pidettiin myös toivottavana saada PM-kilpailuihin joukkueita myös pohjoismaiden ulkopuolelta. Kokouksessa esitettiin myös toive tuomarivaihdosta pohjoismaiden kesken. Pohjoismaiden ennätöksissä sovittiin noudatettavaksi FAI:n sääntöjä.

Mukana olleet pitivät kokousta antoisana ja toivoivat, että näitä kokouksia tulisi jatkamaan tulevaisuudessa vuosittain. Tämä toivomus toteutui. Tästä eteenpäin pohjoismaiset laskuvarjoliitot ja SIL järjestivät kokouksia joka vuosi, yleensä marras- joulukuun aikoihin.



Tulevina vuosina kokousten pääsisältö oli saman tapainen. Kokouksissa vaihdettiin yleistä informaatiota eri pohjoismaiden ajankohtaisista laskuvarjoasioista ja sovittiin tulevista PM-kilpailuista, esimerkiksi niiden säännöistä, kilpailujoukkueista, järjestämisvuoroista sekä ennätysäännöistä. Kokouksen painopiste oli pitkään kilpailu- ja ennätysasioissa. Esimerkiksi turvallisuus- ja koulutusasiat tulivat mukaan kuvioihin vasta paljon myöhemmin.

Jo ensimmäisen kokouksen ohjelmassa olleet FAI- ja MM-asiat liittyivät alkuvuonna järjestettävään FAI:n laskuvarjokomitean CIP:n vuosikokoukseen. Pohjoismailla oli erinomainen mahdollisuus pohtia yhteisiä ajatuksia CIP:n kokousasioista hyvissä ajoin ennen kokousta. Tästä tulikin tärkeä osa pohjoismaista yhteistyötä myös CIP:ssa: monia kokousasioita voitiin jo pohjustaa pohjoismaisessa kokouksessa. Pohjoismailla tulikin olemaan merkittävästi vaikutusvaltaa CIP:ssa, koska ne yhdessä – silloin, kun yksimielisyys oli löytynyt – edustivat neljää jäsenvaltiota. Jossain vaiheessa CIP:ssa syntyikin käsite ”pohjoismainen mafia”.

Tanskassa ja Ruotsissa oli erilliset laskuvarjoliitot, jotka kuitenkin kuuluivat kansalliseen ilmailuliittoon liitännäisjäsenenä ja kuuluivat kansainväliseen ilmailuliittoon FAI:iin niiden kautta. Norjan ja Suomen laskuvarjoorganisaation kuuluivat suoraan kansalliseen ilmailuliittoon sen lajiin keskittyneenä lajiryhmänä.

Svenska Fallskärmsklubben: Inbjudan 2.10.1972; Nordiskt planeringsmöte  
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 21.10.1972, LuKT 9/1972  
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 25.11.1972, LuKT 10/1972  
Ilmailu 1/1973  
Eero Kausalainen 6.4.2020

## Pimeitä hypyjä

Yöhypyjä hypättiin Suomessa siviilissä ensimmäisen kerran Helsingissä toukokuussa 1968. Ei ole täsmällistä tietoa, kuinka paljon Suomen kerhoissa hypättiin yöhypyjä. Ne kuuluivat laskuvarjohyppejen luokista vaatimman D-luokan vaatimukseen jo 1960-luvun loppupuolelta alkaen. Suurta määrää niitä ei kuitenkaan hypätty. Helsingiläisten hypyistä on kerrottu tämän historiatarinan aikaisemmassa osassa. Utissa tällainen harvinainen hyppytapahtuma oli laskuvarjokerhon piirissä ensimmäisen kerran lokakuussa 1969, seuraavan kerran toukokuussa 1970 ja sen jälkeen kaksi vuotta myöhemmin, syyskuussa 1972.

Yöhypyjä sai suorittaa vuoden 1972 alkuun asti ilmailuliiton B-luokan suorittanut hyppääjä, sen jälkeen yöhyppääjällä oli oltava laskuvarjohyppääjä lupakirja. D-luokan vaatimukseen kuului ennalta suunniteltu yksi yöhyppy, jolla vapaapudotus on vähintään 20 sekuntia ja etäisyys maalista enintään 30 metriä.

Vuoden 1971 kesäkuusta alkaen ilmailumääräyksessä LT 1/71 esitettiin lupakirjan lisäksi muitakin vaatimuksia ja ehtoja yöhypylle:

- Yöhypyä on suoritettava lennonjohdon luvalla
- Maatuulen nopeus ei saa ylittää 4 m/s
- Hyppääjällä on oltava valaistu mittarivarustus
- Hyppääjä on varustettu vilkkuvalla valolaitteella
- Hyppääjällä on suunnattava valolaitteeseen tarkistamiseksi
- Maalialue on valaistu
- Merkinantojärjestelmä maasta koneeseen on sovittu etukäteen
- Ensimmäistä yöhypyä ei saa suorittaa näytöksen yhteydessä

1960-luvun puolella vaatimukset olivat lupakirjaa lukuun ottamatta pääpiirtein samat.

Uusia asioita pitää aina opetella, kaikki ei mennyt heti putkeen. Historiahepulla on omakohtaisia kokemuksia kaikista edellä mainituista Utin Laskuvarjokerhon yöhypytapahtumista. Utin öisiä tapahtumia ei ole koskaan tallennettu mihinkään, niinpä Historiaheppu kertoo tässä, itse asiasta kuultuna, joitakin muisteloita:

*”Edellä kuvattuja vaatimuksia noudatettiin, mutta uusien asioiden opiskelu tapahtuu usein, ainakin jos parempaa tietoa ei entuudestaan ole, yrityksen ja erehdyksen kautta. Uttilaisia ei ollut erityisesti vapautettu tästä lainalaisuudesta. Kaikenlaista siis sattui ja tapahtui, onneksi ei kuitenkaan kenellekään käynyt kuinkaan.*

Erästä yöhyppytapahtumaa johti LJK:n ammattilainen **Markku Paakkanen**. Edes ammattilaisille ei ollut tässä vaiheessa kovin tuttua itselaukaisuhyppyjen suoritus yöllä, mikä pian huomattiin. Yhteistyö ammattilaisen ja amatöörien kesken ei aina toiminut. Vikaa saattoi olla ketjun kummassakin päässä.

Hyppy tapahtui noin keskiyö tuntumassa, joten oli oikeasti pimeää. Heitimme valaistun streamerin 600 metrin korkeudesta. Vaikka se oli valaistu ja maasto kenttäaluetta lukuun ottamatta hyvin pimeää, valoja oli vähän, onnistuimme kadottamaan ”krepparin” silmistämme. Ei hätää, meillä oli ammattireiska maassa. Markku Paakkanen tähysti streamerin putoamispaikan ja antoi meille sen perusteella ohjeet.

Kiipesimme lajitoveri **Paavo Huusarin** kanssa hyppykorkeuteen, joka oli 1500 metriä. Siitä saisi riittävän pitkän vapaapudotuksen – vähintään 15 sekuntia - D-luokan suoritusta varten. Hyppäsimme ulos maestro Paakkasen ohjeiden mukaan, ensin Paavo ja sitten pienen tauon jälkeen minä. Ei ollut mitään käsitystä, kuinka hyvin valolaittein varustettu hyppääjä näkyy. Siksi pidin reippaan hajuraon ennen omaa uloshyppyäni. En nähnyt Paavoakaan lainkaan oman hyppyäni aikana.

Sopivassa korkeudessa, avasin PC:ni. Hyvin toimi! Kynälampun valossa näin kuvun olevan kauniin ja pyöreän. Kaikki hyvin! Pyöräytin varjoani ja etsin valaistun lentokentän. Alla oli pimeää, ensimmäiset valot olivat Utin lentokentän valot runsaan kilometrin päässä. Arvelin olevani kaukana ja aloin ohjata kentälle, mutta kenttä ei näyttänyt lähestyvän lainkaan. Korkeus alkoi sen sijaan huveta. Totesin, että kentälle ei pääse ja valmistauduin maahantuloon. Se sujuikin hyvin alla olevalle pellolle.

Huhuilin Paavoakaan ja hän löytyikin jostain pimeästä. Myös hänen hyppynsä oli sujunut hyvin, mutta D-luokkaa varten vaadittu tarkkuusvaatimus, joka oli 25 metriä, ei aivan täytynyt. Olisikohan tarkkuus minulla ollut 1500 metriä ja Paavolla sata metriä enemmän.

Hypyn jälkiarviointi paljasti muutamia harmillisia asioita, jotka eivät onneksi johtaneet katastrofiin. Hyppyyn liittyvä viestintä epäonnistui: Markku ilmoitti meille streamerin putoamispaikan, mutta luulimme hänen ilmoittavan uloshyppypaikan. Tämän vuoksi hyppäsimme kentän väärälle puolelle. Laskeuduimme paikallisen maanviljelijä **Koson** pelloille, melko lähelle Haukkajärven rantaa. Pimeässä emme nähneet pellolla ollutta voimalinjaa. Paavo laskeutui sen toiselle puolelle ja minä toiselle. Ei pelottanut, kun ei tiennyt. Jotenkin olen muistavinani, että meitä taisi jälkeensä nolottaa. Seuraavalla hypyllä osasimmekin jo hypätä oikealla puolella lentokenttää ja yhteydenpitokin oli sovittu ennakkolta.

Toisella yöhyppykerralla hyppyjä johti taas LJK:n ammattilainen. Nyt ei tehty samaa virhettä streamerin pudotuksessa, kuin edellisellä kerralla, vaan aivan uusi. Nyt heitettiin streameri auringon laskiessa ja sen paikka tuli varmasti selväksi. Sitten odotettiin pimeää, joka saapuikin odotusten mukaisesti.

Olin itse maassa ensimmäisen konekuorman aikana ja seurasin, kuinka kone ajoi hyppylinjalle kylkimyyryä. Ylätuuli oli ilmeisesti noussut reippaasti streamerin heiton jälkeen – useampia tunteja aikaisemmin – ja suuntakin oli muuttunut. Maasta näkyi, kuinka hyppääjät irtosivat koneesta ja alkoivat jo vapaassa pudotuksessa ajautua noin yhdeksänkymmentä astetta väärään suuntaan. Uloshyppy tapahtui Utin nykyisen ABC-huoltoaseman paikkeilla, kentän länsipäässä. Hyppääjät alkoivat ajautua heti varjojen aukaisujen jälkeen kovaa vauhtia etelään, kohti Kouvola-Lappeenranta rautatietä ja sen eteläpuolella olevaa suurta Haukkasuota. Niistä maisemista sitten keräsimme hyppääjiä. **Markku Laksio** kertoi, että hän oli hypypäiväkirjaansa merkinnyt etäisyydeksi maalista yli kolme kilometriä. Kaikki hyppääjät kuitenkin löytyivät eikä tappioita tullut henkilöstölle eikä kalustolle.

Joskus näillä hypyillä osuttiin myös maalialueelle, joten yksi ja toinen sai D-luokan vaatimuksen tältä osin täytettyä. Historiahepulle se onnistui toisella yöhypyllä Utissa 13.5.1970. Hyppykone oli Piper Cherokee OH-PCV, lentäjä oli ilmavoimien pilotti ”**Jussi**” **Tuominen**. Hyppykorkeus oli 1500 metriä ja hypyn tarkkuus oli 14 metriä.

Uttilaisten hypyt olivat edellä kuvatun valossa paitsi yöhyppyjä, myös melko pimeitä suorituksia. Vaasassa menivät ensimmäiset yöhyppyt paljon paremmin. Myös Vaasan Laskuvarjokerhossa oli ollut 1970-luvun alku-

puolella kiinnostusta kokeilla yöhyppyjä. **Timo Nieminen** kertoi näistä hypyistä kirjassaan *”Hyvällä tuulella, Vaasan Laskuvarjokerhon historia vuosilta 1969 – 2014”*. Vaasassa tehtiin kerhon ensimmäiset yöhypyt 24.11.1972. Hyppä koskeva koko tarina on luettavissa Niemisen hienosta kirjasta, johon alla olevat tiedot perustuvat.

Vaasalaisten uloshyppypaikan määrittäminen sujui paremmin, kuin Utissa. Tarkoitusta varten oli tehty varmuuden vuoksi kaksi erilaista streameria. Toinen oli tehty tavanomaiseen tapaan kreppipaperista, mutta oli paino korvattu pienimmällä kaupasta löytyneellä taskulampulla, joka oli suunnattu ylöspäin näkyvyyden parantamiseksi. Varalle oli tehty toinen streameri apuvarjosta. Myös siihen oli kiinnitetty ylöspäin suunnattu taskulamppu. Hyppylennolla ensimmäinen streameri vajosi nopeasti ja hävisi pian näkyvistä, koska taskulamppu oli liian painava. Hyppykoneella lennettiin uusi kierros ja heitettiin toinen streameri. Se puolestaan vajosi liian hitaasti, mutta sen avulla saatiin kuitenkin riittävä varmuus oikeasta hyppypaikasta.

Ensimmäiset hypyt suoritettiin yksittäisinä hyppynä 1700 metrin korkeudesta. Hyppääjät olivat Timo Nieminen ja **Pentti Pukkila**. Hypyt onnistuivat hyvin. Seuraavaksi haluttiin kokeilla muuta: varjoja pakatessa oli saatu idea kokeilla relatiivia, jota Nieminen ja Pukkila olivat kokeilleen aiemmin päivänvalossa. Ajatus päätettiin toteuttaa. Hyppykorkeus oli 2200 metriä. Pukkila hypäsi ensin ja Nieminen perässä. Nieminen oli ollut ennakoita huolissaan toisen hyppääjän näkyvyydestä. Hypyn aikana kuitenkin selvisi, että Pukkilan kypärään kiinnitetyt vilkkuvalot näkyivät erittäin hyvin. Kohtaaminen onnistui helposti ja hyppääjät putosivat yhdessä avauskorkeuteen saakka.

Nieminen arveli kirjassaan, että tämä saattoi olla Suomen ensimmäinen yö-relatiivihyppy. Tämän historiakirjoituksen yhteydessä ei ole tullut vastaan muuta tietoa, joten uskomme, että Vaasassa hypättiin Suomen ensimmäinen yö-relatiivihyppy 24.11.1972 – ellei joku toisin todista...

Vaasan ensimmäisen yö-relatiivihypyn vuoksi on tämä kooste useamman vuoden aikana tehdyistä yöhyppyistä sijoitettu tämän kirjoituksen aikajanalla juuri tähän kohtaan.

Timo Nieminen 2015: Hyvällä tuulella, Vaasan laskuvarjokerhon historia vuosilta 1969 – 2014  
Liikenneministeriön Ilmailuosasto 23.6.1971: LT 1/71 Laskuvarjohyppytoiminta  
Suomen Ilmailuliitto, LuKT 20.5.1967: Laskuvarjohyppyjen luokkavaatimukset  
Eero Kausalainen 7.4.2020  
Markku Laksio 7.4.2020

## Hyppykoneen hankinta – ei ollut ennen helppoa

Kuten edellä on jo kerrottu, vuonna 1972 oli useimmilla kerhoilla vaikeuksia hyppykoneiden kanssa. Vuokra-koneisiin liittyi aina paljon erilaisia hankaluuksia, jos sellaisen yleensä onnistui saamaan – sellaisen, jonka omistaja ei olisi milläänkään siitä, että ahtaissa hyppykoneissa hyppääjät ja heidän varusteensa kuluttavat koneen sisutusta vuodessa enemmän, kuin kymmenessä vuodessa tavanomaisempaa lentotoimintaa.

Persaukisille kerhoille ja niiden jäsenille oli varsinaista voimannäyttöä, jos onnistuivat joskus koneen ostamaan. Esimerkkinä lentokonehankinnoista hyppykerhoille voidaan tarkastella, Utin Laskuvarjokerhon vaiheita. Kerhon ensimmäinen oma kone oli Cessna 172 OH-CEB. Se riitti hyvin kerhon tarpeisiin, mutta 1966 kevättalvella tapahtui lentovaurio. Kone korjattiin kuntoon konekorjaamolla, mutta kerholta olivat rahat lopus- sa, eikä konetta pystytty lunastamaan korjaamolta. **Esa Huusari** kertoi tilanteesta ULK:n 25-vuotisjuhlassa 1988 pitämässään muistelupuheenvuorossa:

*”Alkuvuodesta 1967 kone oli yhä kanissa ja velkojen korot ja lyhennykset pakkasivat päälle. Kerho kääntyi jäsentensä puoleen. **Laksion Make** rahaston hoitajana keräsi jäseniltä rahaa kerhon tilille.*

*Eräpäivää edeltävänä iltana Make järjesti itsensä Utin silloiselle aliupseerikerholle ja puhui ihmisiä ympäri maksamaan ennakkoa kerholle. Mitä myöhemmäksi ilta kävi, sen kevyemmin tuntui ennakkomaksuja jäseniltä irtoavan.*

*Kun Make seuraavana päivänä pitkään valvotun yön jälkeen lähti tekemään pankkikierrosta, oli hänellä sekalainen nippu valtakirjoja monenlaisille summille laadittuna. Paperin laatu oli myös kovin kir-*

*java: kaikkea WC- ja virallisen paperin väliltä. Mutta tärkeintä oli, että veloitteet pankille oli taas puoleksi vuodeksi hoidettu.”*

Koneen lyhennykset siis saatiin hoidettua, mutta sillä saatiin vain pankki rauhoitettua. Kone oli edelleen kannissa. Huusarin tarina jatkuu:

*Koska ULK ei pystynyt lunastamaan OH-CEB:tä korjaamosta, se oli pakko myydä keväällä 1967. Kone meni, velat jäivät. Kaiken kukkuraksi ulkopuolinen takaaja sanoi takauksensa irti.*

*Kerho sai kuitenkin jäsenet takaamaan kuolleesta lehmästä jääneet velat. Toiminta oli jumissa. Mutta kun ei ollut sitä tuiki tärkeää lentolaitetta. Tässä kohden kahdeksan kerholaista: **Jouko Haimi, Esa Huusari, Juhani Loikala, Pentti Mäkelä, Jorma Jääskeläinen, Juhani Paavola, Keijo Koskinen ja Veikko Vana** perustivat Lentokerho 8 ry –nimisen yhdistyksen, jonka tarkoituksena oli hankkia hyppykäyttöön soveltuva kone.*

*Kone löytyi: Cessna 170 OH-CSO. Myötämielinen pankkilaitos antoi lainan, jonka 8:laiset itse myös takasivat. Siinä oli ULK:n työjuhta elokuusta 1967 maaliskuuhun 1970. Kone oli ULK:n käytössä sellaisella sopimuksella, että käyttäjä hoitaa kaikki koneeseen ja pääomaan kohdistuvat kulut. 8:laisille sen ei tarvinnut tuottaa mitään sillä ehdolla, että 8:laiset saivat käyttää konetta ns. omakustannushinnalla.*

*Vuonna 1970 todettiin ”Oskarin” käyneen pieneksi ULK:lle ja päätettiin myydä kone ja purkaa Lentokerho 8 ry. Lentokerhon sääntöihin kuului pykälä: jos ko. ry. lakkaa toimimasta tai se puretaan, kaikki sen kiinteä ja irtain omaisuus siirtyy jonkin toisen ilmailua harrastavan yhdistyksen hallintaan täydellä omistusoikeudella. Tässä tapauksessa päätettiin, että se yhdistys on ULK.*

*Lentokerho 8:n jäsenet eivät täten paljoa hyötäneet, jos eivät hävinneetkään OH-CSO:n pitkstä hyppykeikasta. Tässä tarinassa lienee riittävästi painoa, että vanhan ”Oskarin” kehystetty valokuva saa kerhon koneita esittävässä valokuvarivistössä arvokkaan paikan.*

”Oscari” oli tullut tutuksi hyppääjille jo paljon ennen sen ostamista Uttiin. Sitä käytettiin hyppykoneena Malmin kentällä jo 1964, kun Yleisradio teki laskuvarjorheilua esittelevän ohjelman, jonka nimi oli ytimekkäästi: ”Taivaalta maahan varjon varassa; Puolituntinen SLK:n vieraana”. Kone on vielä 2000-luvulla ollut hengissä ja lentänyt hienosti entisöitynä museokoneena.

Kehon seuraavankin hyppykoneen hankintaan liittyi värikäs tarina, jonka edelleen kertoo Esa Huusari:

*”Kerhon tähän asti pitkäikäisimmän työjuhdan OH-CCA:n (Alfan) hankinnan rahoituksen järjestely 1972 sietää myös mainita.*

*”Oskarista” luopumisen jälkeen kerho oli toiminut vuokrakoneiden varassa pari vuotta. Keväällä 1972 ruvettiin nykyisen pankin kanssa neuvottelemaan kerhon oman koneen rahoituksesta. Neuvottelut johtivat tulokseen ja kymmenen kerholaista takasivat lainaa henkilökohtaisesti. Kaikki neuvottelut oli käyty pankin toisen johtajan kanssa ja hän suhtautui kerhon toimintaan myötämielisesti.*

*Konetta piti lähteä hakemaan. Laksion Make ja **Kajalan Gitta [Birgitta]** menivät pankkiin nostamaan lainaa. Myötämielinen johtaja oli lomalla ja paikalla oleva toinen johtaja ryhtyi takertumaan pikkuseikkoihin. Hän haki takaajien paperit esiin ja katseli siinä olevia nimiä ja perässä olevia ammatteja; pari kolme työssä olevaa, loput koululaisia ja opiskelijoita.*

*Johtajan ilme alkoi synkistyä ja hän kysyi, paljonko se kone maksoikaan, jolloin Maken vastauksesta selvisi, että kone maksoi justiin yhtä paljon, kuin lainaa oli anottu ja saatu. Silloin johtaja pillastui lopullisesti, puhui jotakin, että ”omakotirakentajatkaan eivät saa lainaa, kuin korkeintaan 60 % ja teillä on otsaa pyytää 100 % lainotusta turhanpäiväiseen kulutusvehkeeseen, kuten pieni lentokone...” Hän kielsi lainan noston.*

*Make ja Gitta marssivat pankista ulos ja ottivat yhteyden myötämieliseen johtajaan, vaikka hänellä olikin loma. Neuvottelussa hän lupasi hoitaa asian, että laina voidaan nostaa heti. Make ja Gitta menivät taas pankkiin sisäistä voitonriemua tuntien ja nostivat lainan. Ja niin kerho sai ”Alfansa”.”*

”Charlie-Alfasta” palveli tämän jälkeen hyppykoneena vielä lähes 30 vuotta. Kannatti neuvotella lainasta. Koneen taival päättyi hyppyonnettomuuden seurauksena 25.8.2001. Onnettomuudessa hyppääjän varavarjo aukesi uloshypyssä ja avautuva laskuvarjo hajotti korkeusvakaajan. Henkilövahinkoja ei tullut.

Vastaavia tarinoita löytyy kaikilta kerhoilta, jotka 1960- ja 1970-lukujen aikana hankkivat hyppykoneita. Joskus saatiin lainaa, joskus otettiin vekseleitä, kuten esimerkiksi Tampereella. Saatettiin myös joutua vekselikierteeseen. Kerhoissa oltiin luovia ja yritteliäitä, useimmiten onnistuttiin. Näistä varmaan riittäisi tarinoita enemmänkin...

Esa Huusari, muistelupuheenvuoro Utin Laskuvarjokerhon 25-vuotisjuhlassa syksyllä 1988

Veikko Korhonen, Algraphics Oy Tamprint 1993: Tampereen Laskuvarjokerho 25 vuotta

Esa Huusari 9.4.2020

[https://turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/ilmaluonnettomuuskientutkinta/2001/b92001I\\_tutkintaselostus/b92001I\\_tutkintaselostus.pdf](https://turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/ilmaluonnettomuuskientutkinta/2001/b92001I_tutkintaselostus/b92001I_tutkintaselostus.pdf)

## Laskuvarjokerho epätyypillisessä toimessa – raittiustyössä

Tässä historiassa on aiemmin kerrottu useitakin tapauksia, joissa laskuvarjourheilijoiden suhde nestemäisiin viihdeaineisiin on ollut ongelmallinen ja siitä on ollut seurauksia, on tultu Ranskasta maitojunalla, on jouduttu putkaan tai miedoimmissa tapauksissa saatu hyppykieltoa ja/tai nuhteita.

Laskuvarjourheilijoilla saattoi olla tietynlainen maine – ainakin 1960- ja 1970-luvuilla. Todellisuus on kuitenkin tässä, kuten niin monessa muussakin asiassa, tarua ihmeellisempi. Laskuvarjourheilijoita on nähty myös tekemässä raittiustyötä – tosin ei täysin pyyteettömästi ja vilpittömin mielin. Myös tästä toiminnasta on taltioitu tarinaa **Esa Huusarin** jo edellä esiteltyyn esitelmärunkoon Utin Laskuvarjokerhon 25-vuotisjuhlassa syksyllä 1988:

*”Valkealan kunta pisti alueellaan toimivat järjestöt kilpailemaan raittiuosotikon alla järjestettävissä tapahtumissa. Palkinnon laatua en muista. Se saattoi olla jopa suoranaista rahallista tukea, mutta ainakin siitä sai toiminta-aktiivisuuspisteitä, jota kautta taas avustusten saamismahdollisuus kasvoi.*

*Kerho päätti osallistua. Järjestöille määrättiin tai arvottiin paikat. missä esitys pidetään ja koska, ULK:lle Tuohikotin nuorisoseuratalo. Valmistettiin ohjelma ja pakkauduttiin kulkuvälineisiin. Täydellinen hyppyvarustus, jokin valokuva, vuokrattu Skydiver-filmi ja projektori, **Eeron [Kausalainen]** kitara, **Gitta [Birgitta Kajala]**, **Sisko [Hyppänen]**, **Aila [Kaksonen]**, **Vesku [Vesa Kaivola]**, **Ripa [Risto Ylä-Outinen]**, **Make [Markku Laksio]** ja allekirjoittanut [Esa Huusari].*

*Valmisteltiin ja odoteltiin aloitusta ja yleisöryntäystä. Tuli arvostelulautakunta ja jokunen henkilö. Pidetettiin puheet, esiteltiin kamat ja filmi. Lopuksi Eero ja Vesku kevensivät ohjelmaa yhteislaululla kitaran säestyksellä.*

*Kun tilaisuus saatiin vietyä läpi, äkkiä kamat kasaan ja Vekaran[järven] toimiupseerikerholle virvokkeita nauttimaan...*

*Kerho oli kisassa toisena. Myöhemmin saimme kuulla, että oltaisiin voitettu, jos ennakkomainonta olisi ollut paremmin järjestetty. Seuraavana vuonna paikka oli Utissa ja taisi tulla voitto.”*

Esa Huusari, muistelupuheenvuoro Utin Laskuvarjokerhon 25-vuotisjuhlassa syksyllä 1988

## Juoksevat asiat juoksivat LuKT:ssakin

Maassa ja ulkomaillakin tapahtui paljon erilaisia laskuvarjoasioita ja tapahtumia. LuKT oli niistä syvästi tietoinen ja piti myös jälkimmäisellä vuosipuoliskolla kokouksia sekä menneiden tapahtumien arvioimiseksi että tulevien haasteiden kohtaamiseksi. Kesäkauden päätyttyä kokouksia pidettiin syyskuusta alkaen kerran kuu-kaudessa.

Syyskuun kokouksessa 16.9.1972 kirjattiin kokouspöytäkirjaan tiedoksi turkulaisen jäsenen kertomana, että Turkuun on syntymässä laskuvarjokerho, jonka perustaa Turun Lentokerhosta eroava laskuvarjojaosto. Uu-

den kerhon tarpeisiin on ostettu Fairchild merkkinen lentokone. Vaikka Turkuun oli saatu oma hyppykone, oli muualla maassa useilla kerhoilla ongelmia hyppykoneiden saatavuuden kanssa.

Kokouksessa myös luotiin katsaus menneisiin PM- ja MM-kilpailuihin. Edelliset menivät paremmin, kuin jälkimmäiset, mutta eivät niin hyvin, kuin yleensä. PM-kilpailujen kohdalla todettiin ongelmaksi, että joukkue ei millään tavoin tiedottanut kilpailuista tai niiden tuloksista Ilmailuliiton toimistoon, jonka vuoksi SIL ei voinut välittää tietoja edelleen tiedotusvälineille.

Suomessa oli käyty viranomaisen kanssa keskusteluja turvavöiden käytöstä hyppykoneissa. LuKT:n puheenjohtaja oli MM-kilpailujen yhteydessä tiedustellut useilta eri mailta niiden määräyksistä ja käytännöistä tässä asiassa. Maista, joihin oltiin yhteydessä, ainoastaan Norjassa ja Etelä-Afrikassa vaadittiin hyppääjiä käyttämään turvavöitä hyppykoneissa. Muissa maissa ei, ei myöskään USA:ssa MM-kilpailujen hyppykoneissa. Nämä muut maat vastustivat vöiden käyttöä hyppykoneissa.

Tämän informaation saattamana LuKT keskusteli aiheesta ja totesi, että turvavyöt eivät lisää turvallisuutta, vaan päinvastoin aiheuttavat monenlaista hankaluutta pienissä hyppykoneissa. LuKT valtuutti puheenjohtajansa lähettämään Ilmailuhallitukselle yksityiskohtaisen selvityksen turvavyöasiasta. LuKT:n mielestä Suomessakaan ei pitäisi vaatia hyppääjiltä turvavöiden käyttöä hyppylennoilla. Ilmailuhallitus myöhemmin hyväksyikin saamansa selvityksen ja tämä näkemys tuli kestäväksi aikaa muutaman kymmenen vuotta.

Tässä kokouksessa LuKT:n jäsen **Kalervo Lammi** anoi eroa LuKT:n (lyhyeksi jääneestä) palveluksesta, koska hän oli eronnut Ilmailuhallituksesta opiskelujensa vuoksi ja hän arveli jäsenyytensä perustuneen työpaikkaansa Ilmailuhallituksessa. LuKT pyysi Lammia jatkamaan vuoden loppuun, koska hän oli kuitenkin edelleen LuKT:n jäsen, eikä siis ollut ulkopuolinen työsuhteen päättymisestä huolimatta.

Juoksevina asioina puollettiin yhtä hyppymestarikelpoisuushakemusta ja hyväksyttiin yksi C-luokka. Kokouksessa myös käsiteltiin alkeiskoulutusohjelmaa ja liitovarjohyppääjän koulutusohjelmaa ja eräitä muita keskenäisiä asioita, joista ei kuitenkaan tehty päätöksiä.

LuKT:n lokakuun kokouksessa 21.10.1972 jäsen **Nieminen** saattoi keskuustoimikunnan tietoon, että Uudessa Seelannissa on käyttökokemusten perusteella kielletty tri-conical tyyppisen varavarjon käyttö. LuKT keskusteli asiasta pitkään, mutta ei tehnyt päätöksiä yksityiskohtaisempien tietojen puuttuessa. Vuonna 1972 tämän tyyppisiä tietoja saattoi saada vain vielä melko vähälukuisista ulkomaalaisista laskuvarjolehdistä tai satunnaisissa keskusteluissa ulkomaalaisten ”tietäjien” kanssa. Oltiin vielä melko tiiviisti omassa kuplassa, jonka puhkeamista saatiin vielä odotella muutama vuosi.

Kokous keskusteli Suomen ennätysistä ja ennätysäännöistä. Vuonna 1969 oli laadittu säännöt, mutta ne eivät sisältäneet korkeus- eikä tähtiennätysistä. LuKT päätti, että muuteta ei sääntöjä nyt, mutta asia otetaan uudelleen harkittavaksi siinä vaiheessa, kun FAI:n kilpailu- ja ennätysääntöjä käsittelevään sääntökirjaan – Sporting Code – sisältyvät nämä ennätyslajit. LuKT kuitenkin totesi, että kuka tahansa voi halutessaan tehdä epävirallisia ”Suomen ennätysistä” – LuKT ei tule olemaan esteenä.

Suomi oli vuonna 1973 PM-kilpailujen isäntävuorossa. LuKT keskusteli, voisiko kilpailuja järjestää Immolassa ”rauhan rajan” tuntumassa vai pitäisikö ne sittenkin pitää Utissa. Molemmissa kerhoissa oli ollut kiinnostusta asiaan. SM-73 kilpailujen järjestämisestä oli käyty keskusteluja oululaisten kanssa. Nämä kilpailuasiat jätettiin vielä päätettäväksi myöhemmin, kun olisi enemmän tietoja käytettävissä.

LuKT päätti järjestää laskuvarjourheilijoille tavanomaisen ennakkopalaverin Lahdessa 3.12.1972, noin viikkoa ennen SIL:n syyskokousta.

Kokouksessa oli esillä uusien laskuvarjokerhojen tai laskuvarjotoimintaa harjoittavien ilmailukerhojen hakeuksia liittyä SIL:n jäseniksi. Kerhot olivat Forssan Laskuvarjourheilijat, Nastolan Ilmailukerho, Leppävirran Ilmailijat ja Pyhäjärven Ilmailukerho. Näistä ainoastaan Forssan kerho harjoitti oikeasti laskuvarjotoimintaa. Muut kerhot lienevät laittaneet jäsenhakemuksiinsa varmuuden vuoksi kaikki harrasteilmailun lajit, jos vaikka sattuisivat joskus laajentamaan lajikirjoa.

LuKT:n jäsen ja Ilmailuhallituksen virkailija Kalervo Lammi oli jo tammikuussa 1972 kirjeitse tiedustellut edustamansa viranomaisen nimissä LuKT:n kantaa tunnelivarjoihin. Keskuustoimikunta ei käytettävissä olevien

tietojen mukaan koskaan vastannut tähän tiedusteluun. Kuten aiemmin tässä historiassa kerrotusta muistamme, kirjeessä kysyttiin muun muassa:

*”...Viitaten uusien laskuvarjojen (parafoilit ja paravingit) ominaisuuksiin ilmailuosasto tiedustelee mielipidettänne varjojen muuttuneista aerodynaamisista ominaisuuksista verrattuna tavanomaisiin, sekä edellisiin läheisesti liittyvistä flutteriominaisuuksista nimenomaan laskeutumisvaihetta ajatellen.*

*Aerodynaamisista seikoista tulee huomiota kiinnittää sakkaukseen, sivuttais- ja pitkittäisstabiiliteettiin...”*

LuKT kuitenkin käsitteli asiaa, koska tämän tyyppisten varjojen tulemista pidettiin varmana. Vaikka LuKT ei vastannut Lammin kirjeessä olleisiin kovin teknisiin kysymyksiin flutterista tai sivuttais- ja pitkittäisstabiiliteetista, otti se kantaa kirjeen kysymykseen, ”...voidaanko edellä mainittuja varjoja käyttää turvallisesti.” Lokakuun kokouksessaan LuKT totesi, että Suomessa ei ole olemassa asiaan liittyviä määräyksiä tai ohjeita, jonka vuoksi se päätti esittää Ilmailuhallitukselle seuraavia tunneli(siipi)varjojen käyttörajoituksia:

- *”...tunnelivarjolla hyppääjällä tulee olla laskuvarjohyppääjän lupakirja sekä vähintään 200 hypyn kokemus liitovarjolla [siihen aikaan esimerkiksi PC, Crossbow, UT-15, Thunderbow ja PTCH 7 luokiteltiin liitovarjoiksi].*
- *tunnelivarjolla hyppääjän tulee ennen hyppyä suorittaa käsikirjakuulustelu sekä pakkausnäyte henkilölle, jonka Ilmailuhallitus on tähän tehtävään valtuuttanut*
- *tällä tunnelivarjokouluttajalla tulee olla itsellään kelpuus tunnelivarjoon sekä vähintään 25 hypyn kokemus tunnelivarjolla.”*

Ensimmäiset patjahypyt oli tehty edellisen vuoden kevättalvella, jonka jälkeen ne varjot palautettiin myyjälle kelvottomina. Ei ole varmuutta siitä, oliko Suomessa tätä esitystä muotoiltaessa ketään, jolla olisi ollut vähintään 25 hyppyä ”tunnelivarjolla”. Ainakaan kenelläkään LuKT:n jäsenistä ei ollut tätä kokemusta. Oltiin kuitenkin varovaisia ja laitettiin kovat vaatimukset. Sellainen mahdoton ajatus, että joku voisi suorittaa ensimmäisen laskuvarjohypynsä patjavarjolla, ei tullut kenellekään mieleen 1970-luvulla.

Marraskuun kokouksessa 25.11.1972 käsiteltiin tulevaan SIL:n syyskokoukseen liittyviä asioita. Yksi niistä oli Neste Oy:n kiertopalkinnon Nesteen Maljan ja palkintoon liittyvä Vuoden Laskuvarjourheilijan nimeäminen. Tai jos ollaan tarkkoja, aikataulusyistä palkinnon saajaehdokas oli nimetty jo ennen tätä kokouksessa pidetyssä kirjeäänestyksessä. LuKT:n esitys ilmailuliito hallitukselle oli **Tapio ”Cekkeri” Satamo**. Perusteluina ja Cekkerin ansioina LuKT esitti *”...laskuvarjourheilun kehittäminen pohjoisessa Suomessa, palontorjuntaan sovellettu hyppytoiminta sekä myös kehittyminen kilpailijana”*.

Syyskokousasiana todettiin myös, että SIL:n sääntömuutoksen vuoksi syyskokouksessa tullaan valitsemaan LuKT:lle puheenjohtajan lisäksi myös varapuheenjohtaja. Myös tulevan vuoden toimintasuunnitelma oli esillä. Sen mukaan Suomen Ilmailuliitto aikoi palkata maaliskuussa osapäivätoimisen laskuvarjo-ohjaajan, joskaan tähän ei ollut osoitettu varoja liiton vuoden 1973 talousarviossa. Myöskään laskuvarjourheilun kilpailutoimintaan ei budjetissa ollut osoitettu rahaa. Kokouspöytäkirjan mukaan SIL:lla olisi myös aikomus ostaa pari urheilulaskuvarjoa.

LuKT päätti myöntää SM-kilpailujen järjestämisoikeuden Oulun Laskuvarjokerholle. Oulussa järjestettävien kilpailujen ajankohdaksi oli suunniteltu 14. – 20.7.1973, varapäivänä 21.7.1973. Myös PM-kilpailujen järjestämisoikeus myönnettiin: kisaisäntä on Imatran Ilmailukerho, kisapaikka on Immolan lentopaikka ja kilpailun suunniteltu ajankohta on 4. – 12.8.1972. Immolan kilpailuun päätettiin kutsua myös DDR:n joukkue, joka tosin ei kilpailisi pohjoismaisesta mestaruudesta.

Kokouksessa keskusteltiin myös kilpailu- ja leirikalenterista. Tapahtumakalenterissa oli paljon leirejä ja kilpailuja, mukaan luettuna Malmin kentällä järjestettävä tähtikilpailu. Tapahtumia oli niin paljon, että päätettiin ottaa asia esille tulevassa laskuvarjoväen tapaamisessa ja suositella kerhoja synkronisoimaan tapahtumia päällekkäisyyksien välttämiseksi.

LuKT:ssa kauan työn alla ollutta alkeiskoulutusohjelmaa käsiteltiin jälleen kerran. Se todettiin nyt lähes valmiiksi, enää puuttuvat piirrokset ja muutamat tarkastukset. Jäsenet **Ralf Norra**, **Eero Ylinen** ja SLK:n **Heikki Kahrama** nimettiin viimeistelemään ohjelma vielä vuoden 1972 aikana.

Kokouksessa oli toisena ”ikuisuusasiana” alkeiskoulutusohjelman ohella säännöstä, joka käsitteli laskuvarjohyppytoiminnan vaatimuksia pienlentokentille. Asiaa oli käsitelty hartaasti, mutta vielä tässä kokouksessa ei tullut valmista.

LuKT:n jäsen **Harri Toivonen** laati LuKT:n syksyn kokouksia ja muista ajankohtaisia asioita esittelevän kirjoituksen Ilmailu-lehden sivuille. Siellä kerrottiin – keskustuimikuntaan suoranaisesti liittymättömänä asiana – Suomen Laskuvarjokerhon lentokoneuutisia:

*”...Hesalaiset murisee innoissaan, ovat hankkineet uuden hyppyalustan, timanttisen Pilatus-Porterin. Seitsemän hyppääjää sisuksiin, kahteentonniin ja alas – 14 minuuttia, joo joo. SLK pyörittää huhupuheiden mukaan jatkuvaa leiriä helmikuusta joulukuuhun, tavoitteena yli 3.000 hyppyä tänä aikana.”*

Konekauppa toteutui virallisesti helmikuussa 1973.

LuKT:n vuoden viimeinen joulukuun kokous pidettiin poikkeuksellisesti SIL:n toimiston sijasta Lahdessa Ravintola Mustassa Kissassa 3.12.1972. Kokous pidettiin samassa paikassa pidetyn laskuvarjokerhojen tapaamisen yhteydessä. LuKT:n kokouksessa oli vain pari asiaa: hyväksyttiin laskuvarjotoiminnan pienkentille asettamat vaatimukset, jotka päätettiin liittää SIL:sta saatavaan laskuvarjomateriaalipakettiin. Lisäksi puollettiin yhtä hyppymestarikelpoisuushakemusta.

Laskuvarjotapaamisessa esiteltiin LuKT:n toimintaa ja sovittiin ehdokkaista SIL:n laskuvarjourheilun keskus-toimikunnan puheenjohtajaksi ja varapuheenjohtajaksi. Viimeksi mainittu oli uusi vakanssia, jollaista ei ennen ole ollut.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 16.9.1972, LuKT 8/1972  
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 21.10.1972, LuKT 9/1972  
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 25.11.1972, LuKT 10/1972  
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 3.12.1972, LuKT 11/1972  
Ilmailu 11/7192  
Ilmailu 1/1973  
Seppo Kokkonen: Haastattelu 14.2.2019

## Ilmailuliitto syyskokoontui

SIL järjesti syysliittokokouksensa Helsingissä 9.12.1972. Kokouksen puheenjohtajana toimi liiton puheenjohtaja **Uolevi Raade**, joka valittiin jatkamaan edelleen liiton puheenjohtajana. Laskuvarjourheilun kannalta oli merkittävää, että liiton hallituksessa yhdeksän vuotta toiminut **Kavo Laurila** erosi hallituksen jäsenyydestä. Tilalle ei ollut tarjolla hyppyyrheilun edustajaa. LuKT:n puheenjohtajaksi valittiin uudelleen hyppääjien valmistelukokouksen ehdotuksen mukaisesti helsinkiläinen **Jorma Mali** sekä varapuheenjohtajaksi, myös ennakosuunnitelman mukaisesti, vaasalainen **Timo Nieminen**.



Vuoden 1972 Laskuvarjourheilija Tapio Satamo, maaliskuussa 1970 ”Jääasema Zebralla” Iisalmessa. Kuva: Eero Kausalainen



SIL:n vuoden 1973 toimintasuunnitelma ja talousarvio hyväksyttiin siinä muodossa, jossa niitä oli LuKT:ssa käsitelty. Toimintasuunnitelmaan sisältyi ajatus osapäivätoimisen laskuvarjo-ohjaajan palkkaamisesta maaliskuuhun, mutta ei siihen osoitettuja varoja.

Perinteiseen syyskokousten tapaan ilmailuliitto palkitsi menestyneitä ja ansioituneita ilmailijoita. LuKT:n aikaisemman esityksen mukaan ilmailuliitto nimesi vuoden laskuvarjourheilijaksi oululaisen **Tapio Satamon**. Ansioiksi luettiin kehittyminen kilpailijana, savuhyppytoiminnan kehittäminen ja yleensä pohjoissuomalaisen laskuvarjourheilun edistäminen.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund r.y.: Toimintasuunnitelma vuodelle 1973  
Ilmailu 1/1973

## Hyppytuosi 1972 numeroina

Numeroin tarkasteltuna laskuvarjourheilu jäi reilusti jälkeen edellisestä vuodesta, joka oli ollut kaikkien aikojen ennätysvuosi. Tähän mennessä laskuvarjohyppyjen määrä ja muukin toiminta oli lukujen valossa petranut joka vuosi edelliseen vuoteen verrattuna. Nyt tuli pieni oppimistasanne. Laskuvarjotoimintaa harjoittaneiden kerhojen määrä laski hieman verran edellisestä vuodesta. Laskuvarjohyppyjä harrastettiin 15 kerhossa (edellisenä vuonna kerhoja oli 17).

Laskuvarjohyppyjen määrä notkahti melkoisesti edellisestä vuodesta. Kerhojen ilmoitusten mukaan hyppyjen kokonaismäärä Suomessa oli 9.600, kun se oli edellisenä vuonna 13.005. Kerhojen ilmoitusten mukaan suurin syy hyppymäärien putoamiseen oli kerhojen konevaikeudet. Useimmat kerhot joutuivat toimimaan ajoittain vaikeasti saatavilla olevilla vuokrakoneilla, omia hyppykoneita ei ollut kuin muutamilla. Kerhojen ilmoittamien hyppymäärien perusteella viisi aktiivisinta kerhoa olivat:

Utin Laskuvarjokerho	1.653 hyppyä
Imatran Ilmailukerho	1.534 ”
Suomen Laskuvarjokerho (Helsinki)	1.266 ”
Varkauden lentokerho	1.056 ”
Satakunnan Laskuvarjourheilijat	797 ”

Vuonna 1972 ja vielä kauan sen jälkeenkin ilmailuviranomainen piti laskuvarjorekisteriä. Jokainen Suomessa käyttöön otettava laskuvarjo piti ensin tarkastaa ja sitten rekisteröidä. Tämän rekisterin mukaan vuoden päättyessä rekisteriin oli merkitty yhteensä 495 urheilulaskuvarjoa:

Urheilupelastusvarjot (varavarjot)	178	muutos ed. vuodesta	+ 22
Alkeisvarjot (umpikupu)	15		-
Alkeisaukkovarjot	75		- 1
Tehovarjot	76		+ 2
Liitovarjot	151		+ 27

Vuonna 1972 kokeneet hyppääjät omistivat pääosan liitovarjoista, joita olivat PC-tyyppiset kupuvarjot, joskin muutamat kerhot omistivat myös joitakin liitovarjoja. KAP-3 varolaukaisimia jo jonkin verran käytössä, yleensä muutama kappale joka kerhossa, mutta määriä ei ole tilastoitu.

Ilmailuliiton myöntämiä laskuvarjohyppääjien luokkatutkintoja suoritettiin selvästi vähemmän, kuin aikaisempina vuosina:

A-luokka	11 (ed. vuonna 79)	voimassa kaikkiaan	311
B-luokka	6 (42)		136
C-luokka	5 (20)		68
D-luokka	0 (1)		6

Luokkasuorituksilla oli aiemmin suuri merkitys, koska ne määrittivät hyppääjän oikeudet. B-luokan hyppääjä oli itsenäinen hyppääjä, joka ei enää tarvinnut hyppymestaria valvomaan hyppyjään. C-luokka oli yhtenä vaatimuksena hyppymestarin kelpoisuutta varten. Lupakirjavaatimukset sijoittuivat tasoltaan B- ja C-luokkia väliin, joskin eräät yksittäiset vaatimukset ylittivät C-luokan vaatimustason. Vuoden 1972 alussa pakollisena

voimaan astuneet lupakirjamääräykset veivät luokkien aikaisemman merkityksen, jonka vuoksi niiden hakeminen romahti. Lupakirjoja saattoi hakea jo vuoden 1971 puolella, mutta viranomaisen näkökulmasta laskuvarjoluokat menettivät merkityksensä 1.1.1972. Vuoden 1972 päättyessä Suomessa oli voimassa 118 laskuvarjohyppääjän lupakirjaa.

Loppuvuonna tehdyn päätöksensä mukaisesti LuKT ei enää jatkossa puoltanut hyppymestarin kelpuutusta muille, kuin keskitetyn hyppymestarikurssin käyneille henkilöille. Hyppymestarikelpoisuuksien määrä vuoden 1972 päättyessä ei ole tiedossa. Historiahepun valistuneen arvauksen mukaan heitä oli muutamia kymmeniä.

Ilmailu 4/1973

Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomus vuodelta 1972

Eero Kausalainen 16.4.2020

## Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1972

Suomessa oli vuoden 1972 loppuun mennessä suoritettu järjestäytyneen laskuvarjohyppytoiminnan piirissä (alkanut 1962) yhteensä 49.887 urheilulaskuvarjohyppyä. Tänä aikana sattui viisi kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta. Vuonna 1972 ei Suomessa sattunut yhtään kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta.

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

<i>Hyppyjä Suomessa vv. 1962-1972</i>	<i>Onnettomuuksia Suomessa 1962 - 1972</i>	<i>Hyppymäärä / onnettomuus</i>	<i>Hyppääjämäärä / onnettomuus</i>
49.887	5	9.977	246

Edellisen vuoden loppuun mennessä Suomessa oli suoritettu 27.283 hyppyä, nyt 49,887. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien kokonaismäärä ei tänä vuonna kasvanut. Edellisen vuoden päättyessä Suomessa oli hypätty 8.057 hyppyä yhtä onnettomuutta kohden, nyt 9.977. Pienen notkahduksen jälkeen tämän tunnusluku oli jälleen kääntynyt nousuun. Vielä seuraavana vuonna tuli olemaan pieni notkahdus, jonka jälkeen tämä luku tuli kasvamaan kymmenenä perättäisenä vuonna.

Technical & Safety Subcommittee, IPC: Safety Report 2012

Eero Kausalainen 16.4.2020

Seuraava tekstiosio: [1973-1974\\_tapahtumia\(1\).pdf \(seniorskydivers.com\)](#)