

... 1960-luku jatkuu vuodesta 1965**Sisällysluettelo, vuodet 1965 – 1969**

Sisällysluettelo, vuodet 1965 – 1969	76
Laskuvarjohyppääjän luokkavaatimukset 1965	78
Laskuvarjourheilun keskustoimikunta aloitti vuoden 1965 työskentelyn	79
SLK:ssa 1000 hyppyä	80
CIP:n vuosikokous	81
Laskuvarjojen huolto uhattuna	81
Ilmakuvauslupa hyppytoimintaan	81
Näytöshyppyjä	82
Ensimmäiset laskuvarjourheilun SM-kilpailut	84
Hyppyonnen lähteillä Ranskassa	87
Laskuvarjotoiminta käynnistyy Porissa	92
Ulkopolitiikka estää laskuvarjonäytöksen	92
Epävirallinen hyppykorkeusennätys – 6.500 m	92
Suomen Laskuvarjokerholle oma lentokone – OH-CSE	95
Vaaratilanteita Suomessa 1965	96
Laskuvarjojätkäriskoulun kannanotto siviilihyppäämiseen	99
Ensimmäinen 8-tähti, USA	99
LuKT - täystyöllinen vuosi 1965	100
Vuoden 1965 toiminta ja tunnuslukuja	101
Laskuvarjohyppykalustosta 1960-luvulla	102
Hyppykoulutuksesta 1960 – luvulla	112
LuKT:n kokoonpano vuonna 1966	120
Uusia ja uusittuja laskuvarjo-ohjeita vuoden 1966 alussa	121
Ensimmäiset Para-Commanderit Suomeen	123
Lentobensiinin hinta tammikuussa 1966	124
CIP/FAI:n vuosikokous 1966	125
Hyppyotoksia	126
Laskuvarjoja koskeva tekninen määräys uudistuu	127
Laskuvarjourheilijat tuhmailevat Ranskassa	128
Utin kentällä ei saa hypätä urheiluhyppyjä	129
Järjestäytyneen laskuvarjourheilun ensimmäinen kuolemaan johtanut onnettomuus	129
Helatorstain lentonäytös Kymissä	131
Hämäläisetkin pääsevät vauhtiin – laskuvarjourheilu Tampereella alkoi	131
Vapaata pudotusta ovi selässä!	132
Laskuvarjourheilun MM-projekti	132
Laskuvarjourheilun MM-kilpailut, Leipzig, Itä-Saksa	134
SM-1966 kilpailut, Utti	136
Hyppykoneen kuormaus – lihakiloperiaate	138
Laskuvarjohyppykursseja sotakouluissa	140
”Hämähäkkiapuvartot” pannaan	142
Kilpailumatka Unkariin ja Länsi-Saksaan, syyskuu 1966	142
Hyppymestareiden koulutus – oppilashyppymestarit	144
Suomalaisen laskuvarjourheilun vuoden 1966 toimintalukuja	144
Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja vuonna 1966	145
Hyppyvuoden 1967 reipas avaus – kaksi vakavaa vaaratilannetta	147
Laskuvarjoja Kajjaaniin	150
Para-Korhonen panee tuulemaan – hyppyrheilu Keski-Suomessa alkaa	150
Uusittu LuKT aloittaa työvuoden 1967	151
FAI:n laskuvarjokomitea – CIP:n vuosikokous	153
Hyppykoulutus alkaa – jo Tampereellakin	153
Vaaratilanne Utissa – vääränmallinen laukaisukahva	154
Laskuvarjourheilun PM-kisat – lopultakin asiat alkavat edetä	155
Harjoitus- ja valmennusmatkalle Unkariin?	156
SIL:n laskuvarjo-ohjeita ja koulutusohjeita valmistunut ja uudistunut	157
Laskuvarjourheilun kolmannet SM-kilpailut - 1967	162

FAI:n ”kilpailulisenssi”	166
Laskuvarjojen huolto oli taas niin vaikeaa... ..	167
Hyppykursseja Jämillä	168
Laskuvarjojen saatavuus parantunut	168
Ensimmäinen Laskuvarjo-PM-kilpailu – menestystä ja sekoilua	169
Suomipojat jälleen maailmalla – Adriatic Cup ym.....	170
Vaaratilanteita: syöksykierrekokeilu ja pakkolaukaisuhyppääjä hinauksessa	171
Tapahtui Suuressa Maailmassa: ensimmäinen 10-tähti	172
Korkeushyppyennätys – 7.910 metriä	172
LuKT pohdiskelee – määräyksiä ynnämuuta	176
Henkilökohtaisia hyppymääriä vuonna 1967	176
Suomalaisen laskuvarjourheilun vuoden 1967 toimintalukuja	176
Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1967	177
FAI:n laskuvarjokomitea 1968 – rutinikokous	178
Tampereen Laskuvarjokerho perustetaan	178
Laskuvarjourheilu Suomen Turussa julistetaan alkaneeksi	179
Laskuvarjoviisauus keskittyy jälleen – LuKT 1968 aloitti	179
Ylä-Savo laskuvarjourheilun maailmankartalle	181
Laskuvarjourheilu saapuu itärajalalle - hyppytoiminta Immolassa alkaa	181
Suomen ja Pohjoismaiden korkeusennätys – ”Tomi” Aaltonen	183
Voe tokkiinsa, ossoo nuo poeijat... - hyppykilpailu Kuopijossa	184
Laskuvarjo-onnettomuus Malmilla	185
Laskuvarjourheilu vyöryy edelleen itään – Varkaudessa aloitettiin	188
”Täällä Lahti, kuuleeko Suomi?” – laskuvarjourheilua radiomastojen kaupungissa	189
SIL palkitsee – SLK:lle ”Kotkanpoika”	190
Määräystä uudistetaan – laskuvarjojen rekisteröinti, huolto ja tarkastukset.....	191
Ensimmäiset siviili-yöhyppy Suomessa	191
”Tarkemmasti siimoilla ja kuvulla”	193
Laskuvarjojäkäriärien PM-kilpailut – LuKT vahvasti mukana	194
Siviilien toiset PM-kilpailut – 1968	194
Hyppyleiri Immolassa	195
Neljännet laskuvarjourheilun SM-kilpailut	198
Laskuvarjourheilun IX Maailmanmestaruuskilpailut - Graz	201
Laskuvarjokalustoa ja hintoja elokuussa 1968	204
Taitohyppy – Kavo jakaa taas viisautta	206
Laukaisukahva hukassa – onnettomuus Hollolassa	207
Siinä oli keskustuomikunnalla pohtimista... ..	209
Suomalaisen laskuvarjourheiluvuoden 1968 toimintalukuja	212
Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1968	212
LuKT aloitti hyppyyvuoden 1969 – tehtäviä riitti vieläkin	214
Talvikisat Immolassa	214
”Hyppääkkönä Oulussa?” – perustettiin taas uusi laskuvarjokerho	215
Näytöshyppy Olympiastadionille	217
Siviilit hyppäävät ilmavoimien DC-3:sta	218
Kansainvälinen hyppyleiri Nummelassa	219
SM-1969 Rautavaara	221
PM-1969 Utti	225
Vaihtarina DDR:ssa	226
Ensimmäinen 20-tähti, USA	231
Laskuvarjohyppääjät hakeutuvat oluttehtaan harjakaisiin	231
Kuopiolaisten hyppykone tekee pakkolaskun - ilmailu-uutisointia	232
”Vuosiokymmenen lentonäytös” Helsinki-Vantaan lentoasemalla	232
LuKT:n loppuvuoden mietteitä ja päätöksiä	233
”Kitu” Toivonen – Vuoden Laskuvarjourheilija	234
Vaasan veri ei vapise – laskuvarjotoiminta Vaasassa alkaa	234
Hyppyyvuoden 1969 toimintalukuja	236
Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1969	237

Laskuvarjohyppääjän luokkavaatimukset 1965

Suomen Ilmailuliiton nimeämä Laskuvarjourheilun keskuustoimikunta LuKT oli ensimmäisenä toimintavuonna laatinut laskuvarjohyppääjien luokkavaatimukset. Luokkajärjestelmä oli tarpeellinen siksi, että oli tarpeen antaa erilaisia oikeuksia eri kokemustasolla oleville hyppääjille. Oli myös tarpeen määrittää, kuka sai hypätä ja/tai pakata laskuvarjoja itsenäisesti ja kuka sai toimia ainoastaan hyppymestarin valvonnassa. Luokkavaatimukset astuivat voimaan vuoden 1965 alussa. Luokkajärjestelmän oli laatinut LuKT – kokeneet laskuvarjohyppääjät ja luokat myönsi Suomen Ilmailuliitto LuKT:n asettamien vaatimusten mukaisesti. Tämä järjestelmä tarkoitti sitä, että hyppääjien ”lupakirjan”, luokan, myöntäisi SIL. Luokkiin liittyvät oikeudet oli myös laatinut LuKT; mutta oikeudet hyväksyi varomääräysten hyväksynnän kautta ilmailuviranomainen. Hyppymestarien kelpoisuudet myönsi viranomainen, ilmailuosasto SIL:n esityksen (jonka LuKT valmisteli) mukaisesti.

Kymmenen- viisitoista vuotta myöhemmin hyppääjien keskuudessa kritisoitiin ajatusta, että SIL osallistuisi harrasteilmailun – myös laskuvarjourheilun – valvontaan. Kritikoilta lienee jäänyt huomaamatta tai unohtunut se fakta, että niitä toimia, joita myöhemmin kutsuttiin valvonnaksi tai viranomaisen valvonnan avustamiseksi, SIL on harjoittanut laskuvarjourheilussa jo vuodesta 1964 saakka.

Koska luokkavaatimukset olivat koko urheilumuodon ja sen harrastajien kannalta erittäin merkityksellisiä, on tässä tarpeen silmällä luokkajärjestelmän sisältöä ainakin pääpiirtein.

Luokkia saattoivat hakea SIL:n suorat tai sen jäsenkerhoihin kuulivat henkilöt. Luokkia piti hakea SIL:n valmiilla lomakkeella tai ainakin alkuvaiheessa hakemukseksi saattoi riittää vapaamuotoinen hakemus ja pelkkä hyppypäiväkirja tai sen varmennettu ote. SIL piti luetteloa laskuvarjoluokista. Hakemukset käytännössä käsiteli LuKT:n sihteeri Kaskia. Ylemmät luokat, kuten C ja D arvioitiin LuKT:ssa erikseen.

A-luokka

Vähintään 10 laskuvarjohyppyä.

Nro	Pv	Hyppypaikka	Lentäjä	Lentokone	Varjo	Maksimi- korkeus m	Vapaan- Putoami- sen aika	Au- kulaus- tapa	Arvostelu	Todistajat Hyppymestari
1.	3.12.68	Litranen	Kontinen	031-650	EFA 652	600	-	A	<p>Ote Eero Kausalaisen hyppypäiväkirjasta 12-ta hypyn osalta jona ääskeläin</p> <p>UTIN LASKUVARJOSEURIO RY</p> <p>9.12.88 9/6-69</p>	<p>UTIN LASKUVARJOSEURIO RY</p> <p>Hyppymestari</p>
2.	10.12.68	Litranen	Mäkelä	031-650	EFA 652	600	-	A		
3.	14.6.68	Litranen	Munkka	031-650	EFA 652	600	-	A		
4.	6.4.68	Litranen	Kontinen	031-651	EFA 652	600	-	A		
5.	21.4.68	UTI	Jurppa	031-650	EFA 652	600	-	A		
6.	28.4.68	Litranen	Taina	031-651	EFA 652	600	-	A		
7.	20.6.68	UTI	Jurppa	031-650	EFA 652	600	-	A		
8.	20.6.68	UTI	Jurppa	031-650	EFA 652	600	-	A		
9.	31.7.68	Lumala	Jurppa	031-650	Double-L	750	-	A		
10.	2.2.68	Lumala	Jurppa	031-650	Double-L	750	-	A		
11.	2.2.68	Lumala	Jurppa	031-650	Double-L	750	-	A		
12.	2.2.68	Lumala	Jurppa	031-650	EFA 652	600	-	A		

A-luokkahakemus oli vielä vuonna 1968 melko pelkistetty. Tällä irtosi A-luokka numero 88. Kuva: Eero Kausalainen

B-luokka

Vaatimuksena aiemmin suoritettu alempi luokka – käytännössä saatettiin hakea A- ja B-luokkia samalla kertaa. Lisäksi piti olla suoritettuna itselaukaisuhyppyä seuraavasti:

- Vähintään 4 vapaapudotushyppyä 2 sekunnin vapaapudotuksella
- Vähintään 6 vapaapudotushyppyä 5 sekunnin vapaapudotuksella
- Vähintään 5 vapaapudotushyppyä 10 sekunnin vapaapudotuksella
- Vähintään 5 vapaapudotushyppyä 15 sekunnin vapaapudotuksella

Edellisten lisäksi oli vaatimuksia hyppejen osumatarkkuudelle ja vapaapudotuksen hallinnalle. 10 hypyllä, jolla vapaapudotus oli vähintään 10 sekuntia, oli laskeuduttava enintään 50 metrin etäisyydelle maalista. Vähintään neljällä hypyllä oli tehtävä 180 ° asteen suunnanvaihdos vasemmalle tai oikealle.

C-luokka

Vaatuksena oli aiemmin suoritettu B-luokka. Itselaukaisuhypyjä oli C-luokkaa varten oltava vähintään seuraavasti:

- 15 hyppyä, vapaapudotus vähintään 15 sekuntia
- 10 hyppyä, vapaapudotus vähintään 20 sekuntia
- 5 hyppyä, vapaapudotus vähintään 30 sekuntia
- 5 hyppyä, vapaapudotus vähintään 50 sekuntia

Edellisen lisäksi hyppääjällä piti olla vähintään 10 hypyllä, joilla vapaapudotus vähintään 20 sekuntia, etäisyys maalista enintään 20 metriä. Vapaapudotusvaatuksena oli spiraalitutkinto, jossa oli tehtävä kuusi 360° käännöstä 30 sekunnin vapaapudotuksen aikana.

D-luokka

Vaatuksena oli aiemmin suoritettu alempi luokka, C-luokka. Itselaukaisuhypyjä piti olla vähintään 125, joista ainakin:

- 2 yöhyppyä, joilla vapaapudotus vähintään 15 sekuntia
- 38 hypyn vapaapudotus vähintään 15 sekuntia
- 25 hypyn vapaapudotus vähintään 20 sekuntia
- 25 hypyn vapaapudotus vähintään 30 sekuntia
- 15 hypyn vapaapudotus vähintään 50 sekuntia
- 5 hypyn vapaapudotus vähintään 60 sekuntia

Tarkkuusvaatuksena etäisyys maalista sai olla enintään 15 metriä kahdellakymmenellä vähintään 30 sekunnin vapaapudotushypyllä. Yöhyppyillä etäisyys maalista sai olla enintään 25 metriä. Vapaapudotusvaatuksena oli MM-sarja enintään 15 sekunnissa. MM-sarjalla tarkoitettiin FAI:n laskuvarjokomitean CIP:n vuonna 1965 käyttöön ottamaa kilpailusarjaa, jossa oli kaksi 360 ° asteen käännöstä, jonka jälkeen takavoltti ja uudelleen kaksi käännöstä ja voltti).

Luokkajärjestelmä ei ilmeisesti ollut vielä täydellinen, koska sitä joiltakin osin täydennettiin ja muokattiin jo seuraavana vuonna.

Ilmailu 4/1965

Eero Kausalainen 11.1.2018

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta aloitti vuoden 1965 työskentelyn

LuKT aloitti työskentelynsä ensimmäisessä kokouksessaan 29.1.1965. Kokoonpanoa oli tarkistettu LuKT:n ensimmäisestä toimintavuodesta. LuKT:n kokoonpano päätettiin joka vuodeksi erikseen. Puheenjohtajan ja myöhemmin myös varapuheenjohtajan valitsi SIL:n syysliittokokous. Jäsenet valitsi ilmailuliiton hallitus syyskokouksessa valitun puheenjohtajan esityksestä. Kaikki entiset jatkoivat. Heidän lisäksi tuli kaksi uutta jäsentä.

LuKT:n kokoonpano vuodelle 1965 oli seuraava: Puheenjohtaja Kavo Laurila (SLK), jäsenet Pentti Mäkelä (ULK), Rauno Nuorivuori (ULK/LJK), Antero Takkala (SLK), Pekka Vainio (SLK), Risto Niinikoski (LVU) ja Kaj Hagelberg (SLK/LJK) jatkoivat edelleen, uusina jäseninä tulivat mukaan Jorma Mali (SLK) ja Heikki Siiröpää (LJK). Edellä on merkitty nimen perään se kerho tai organisaatio, jossa asianomainen pääosin vaikutti, vaikka he saattoivat olla jäseniä useammassa kerhossa. Hagelberg oli LuKT:n jäseneksi suostuessaan esittänyt varauksen, että osallistuu vain työtehtävien salliessa. Työtehtävät eivät kovin hyvin sallineet, koska häntä ei kokouksissa aina näkynyt näitä vuoden avauskokouksia lukuun ottamatta. Käytännön hyppymies Siiröpää oli nimetty LuKT:n jäseneksi ilmeisesti Hagelbergin tilanteen vuoksi.

Vuoden ensimmäisessä kokouksessa ei tehty vielä mullistavia päätöksiä, pääosin keskityttiin vuoden toiminnan suunnitteluun, jonka lisäksi tehtiin muutamia ajankohtaisia päätöksiä. Kokouksessa käsiteltiin ilmailuliiton saapunut rouva **Anneli Penttilän** alustava anomus FAI:n laskuvarjoluokan C saamiseksi. Penttilä oli alkuperäiseltä nimeltään **Linna**, hän oli siis 1950-luvun laskuvarjohypy- ja ilmavoimistelijakuuluisuus Anneli

”Luumu” Linna. C-luokkaa hakeneella Linnalla oli 53 itseaukaisuhyppyä. LuKT:n sihteeri Kaskian kirjoittamaan pöytäkirjaan oli merkitty seuraavaa: *”Puheenjohtaja totesi, että FAI:n merkkivaatimuksia ei juuri missään maassa noudateta, vaan kukin maa noudattaa omia vaatimuksiaan...”* LuKT totesi kuitenkin käsittelevänsä anomuksen, kun se esitetään ja siihen on liitetty todistukset hyppyjen suorituksesta.

LuKT:n laatimat, vuoden 1965 alussa voimaan astuneet laskuvarjohyppyjen luokkasäännöt, olisivat ilmeisesti mahdollistaneet ainoastaan A-luokan myöntämisen, koska Linnan ei tiedetä hypänneen B-luokassa tai sitä vaativammissa luokissa vaadittavia pitempiä vapaapudotuksia (B-luokan vaatimuksena mm. 5 vähintään 10 sekunnin ja 5 vähintään 10 sekunnin vapaapudotusta), eikä siihen aikaan harrastettu käännöksiä vapaassa pudotuksessa (B-luokan vaatimuksena oli 180 ° käännös vähintään neljällä hypyllä).

Kokouksen pöytäkirjaan kirjattiin maininta, että ilmailuosasto on antanut luvan suorittaa SPR:n harjoitus- tai pelastushyppyjä koko maassa. LuKT jäi kuitenkin vielä pohdiskelemaan, pitäisikö myös hakea lupaa *”...hypätä pelastushyppyjä alle 600 metrin korkeudesta ja voimakkaan tuulen vallitessa”*. Asiaan päätettiin palata.

Monista asioista keskusteltiin ilman, että niistä tehtiin päätöksiä. Keskusteltiin laskuvarjojen tarkastuksesta ja käyttäjästä, josta puheenjohtaja tulee laatimaan luonnoksen esitykseksi viranomaiselle. Keskusteltiin myös laskuvarjonpakkaajan mahdollisesta lupakirjasta. Keskusteltiin myös vakuutuksista laskuvarjohyppääjille. Todettiin, että kerhot asettavat omat yhteyshenkilönsä ja hoitavat asioita suoraan yhtiöiden kanssa. Keskusteltiin myös mahdollisuudesta saada LuKT:n jäsenistölle kopioita ulkomaisista laskuvarjoartikkeleista. Lisäksi LuKT:n jäsenistöä informoitiin ranskalaisen EFA-tehtaan uusimpien laskuvarjomallien esittelytilaisuudesta Utissa 15. – 16.2.1965.

Jotain kokouksessa sentään päätettiin: tulevana kesänä järjestetään Jämillä kaksi hyppykurssia, 1. – 11.7. ja 12. – 23.7.1965. Kurssien yhteydessä järjestetään myös hyppymestarikoulutusta. Itselaukaisuhyppyjä varten tullaan osanottajilta edellyttämään, LuKT:n edellisen vuoden kokemusten perusteella tekemien linjausten mukaisesti, hyväksytyä psykofysiologista ilmailulääkärintarkastusta, ”psykon todistusta”. Toinen merkittävä päätös oli järjestää laskuvarjohyppyjen SM-kilpailut Malmilla 27. – 30.5.1965. Käytännön järjestelyt hoitaa SLK.

LuKT piti seuraavan kokouksensa 25.2.1965. Siellä todettiin tyydytyksellä, että ilmailuviranomainen oli hyväksynyt edellisenä vuonna tehdyn esityksen, että näytöshyppyjä saisi suorittaa lentokentälle tai vesialueille ilman eri lupaa, jos hyppääjällä on laskuvarjohyppääjän pätevyys. Ilmailuosasto edellytti kuitenkin, että paikalliselta viranomaiselta on aina saatava lupa ja hyppymääräyksiä noudatetaan. Vaikka lupaa ei tarvita, on viranomaiselle kuitenkin tehtävä ilmoitus kirjeitse tai puhelimitse. Tämä käytäntö toimikin hyvin ja helpotti byrokratiaa. Jo noin viikon päästä tästä kokouksesta Antero Takkala halusi suorittaa **Esko Varvialan** kanssa näytöshypyn kotiseudulle Karstulan Oinolan kylään – järven jäälle. Viranomaisen lupaa ei enää tarvittua, ilmoitus paikalliselle nimismiehelle riitti – ja kopio ilmoituksesta ilmailuviranomaiselle.

Helmikuun kokouksessa hyväksyttiin puheenjohtaja Laurilan laskuvarjojen käyttöikä ja tarkastusjaksoja koskenut esitys ilmailuosastolle.

Näin lähti LuKT:n toinen toimintavuosi käyntiin.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n kokouspöytäkirja 29.1.1965

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n kokouspöytäkirja 25.2.1965

Suomen Laskuvarjokerho ry: kirje Karstulan nimismiehelle 3.3.1965

SLK:ssa 1000 hyppyä

Suomen Laskuvarjokerhon tuhannes hyppy koko kerhon historiassa hypättiin Malmin kentälle 7.2.1965. Tästä eteenpäin hyppymäärät nousivat vuosi vuodelta jyrkästi. Kerho juhli merkkipaalua työn merkeissä.

Ilmailu 5/65

CIP:n vuosikokous

LuKT:n puheenjohtaja osallistui FAI:n laskuvarjokomitean CIP:n kokoukseen helmikuussa 1965. Suomen hyppytoiminnan kannalta merkittäviä päätöksiä ei ollut montaa. Sellainen oli kuitenkin tulevan MM-kilpailun ajankohdasta ja paikasta päättäminen: Kilpailut tullaan järjestämään Saksan Demokraattisen Tasavallan (Itä-Saksa, DDR) Leipzigissa 15. – 31.7.1966. Suomessa oli jo tähän mennessä seurattu tarkoin MM-kisoja, joihin osallistuminen luonnollisesti kiinnosti. Ruotsi ja Norja osallistuivat jo edelliseen MM-kilpailuun, joten piti pienen Suomenkin päästä mukaan suuren maailman menoon.

Kilpailulajit olivat pääpiirtein entiset, mutta joitakin muutoksiakin päätettiin tehdä. Taitohypyn kilpailusuorituksiksi päätettiin kuudesta liikkeestä koostuva liikesarja, jonka suoritus aika ratkaisee. Suoritus aikaan voidaan lisätä sakkoja virheellisestä suorituksesta. Suoritus koostuu kahdesta 360 ° käännöksestä, takavoltista sekä uudelleen kaksi 360 ° käännöstä, joiden jälkeen voltti. Käännösten aloitussuunnat eri hypyillä päätetään ennen hyppyä, joten nyt luovuttiin entisestä käytännöstä, jossa hypääjä sai tietää ensimmäisen käännöksen suunnan vasta katsomalla maassa olevaa merkkiä uloshypyn jälkeen. Taitohypyn suoritus olikin sitten kymmeniä vuosia samanlainen, joskin sakotusperiaatteet vuosien kuluessa vaihtelivat. MM-kilpailuihin osallistuvan on ennen kilpailua tehtävä kolme erilaista "MM-sarjaa", kukin alle 15 sekunnin kuluessa. Kansallinen Ilmailuliitto tarkastaa tämän vaatimuksen täyttämisen ennen ilmoittautumispaperien lähettämistä.

Henkilökohtaisessa ja joukkuetarkkuudessa hyppykorkeus päätettiin samaksi: 1.000 metriä. Tarkkuuden pistelasku yksinkertaistettiin: nyt kilpailijan hyppyjen yhteenlaskettu tulos on kilpailutulos. Joukkuetarkkuudessa oli neljä maalia, kaikille hypääjille omansa. Tulokset laskettiin muutoin, kuten henkilökohtaisessa tarkkuudessa, mutta joukkue saa lisäbonuksen, jos kaikki hypääjät osuvat omaan maaliinsa.

Kokouksessa oli esillä myös yksi erikoinen päätös, jolla ei kuitenkaan ollut vaikutusta Suomen laskuvarjourheiluun. Amerikassa oli muuan mies hypännyt lentokoneesta ilman laskuvarjoa. Vapaapudotuksen aikana toinen hypääjä toi hänelle laskuvarjon, jonka hän kiinnitti varusteisiinsa ja laskeutui hengissä maahan. Amerikan laskuvarjoliitto päätti julistaa molemmat hypääjät ja lentäjän ikuiseen kilpailukieltoon siten, että heille ei myönnetä kilpailulupaa eikä jäsenyyttä USA:n laskuvarjoliitossa. Kukaan hypypyyn osallisista ei ollut USA:n liiton jäsen, joten heille ei aiheutunut asiasta mitään seurauksia, ainakaan liiton puolelta.

Edellä kerrotun tarinan yhteydessä kävi ilmi, että USA:ssa ei ole mitään velvoitetta kuulua kansalliseen laskuvarjojärjestöön, toisin kuin pääosassa muita laskuvarjourheilua harjoittavia maita.

Ilmailu 4/1965

Laskuvarjojen huolto uhattuna

Ilmavoimien Varikko lähetti Suomen Ilmailuliitolle maaliskuussa 1965 kirjeen, jossa ilmoitettiin että sen on lopetettava laskuvarjojen huolto materiaalipuutteiden vuoksi. Suomessa varikko oli ainoa paikka, jossa siviilivarjoja oli mahdollista huoltaa. Ongelma oli suuri laskuvarjokerhoille, mutta myös pelastusvarjoja lentotoiminnassaan käyttäville purjelentokerhoille. Suomen Ilmailuliitto päätti lähettää huollon lopettamista vastustavan kirjeen puolustusministeriölle. Huoltotoiminta ei kuitenkaan kokonaan lakannut, koskapa varikko oli tar kastanut Kavo Laurilan lähettämiä varjoja toukokuussa 1965.

Laskuvarjojen huolto oli kuitenkin jatkossakin ongelma, jonka kanssa harrastajat joutuivat voimailemaan seuraavina vuosina.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n kokouspöytäkirja 25.3.1965

Ilmavoimien Varikko: Kirje Ilmailuosastolle N:o 91/Vstekmo/17c, 8.5.1965

Ilmakuvauslupa hyppytoimintaan

Suomessa on sotilasviranomaisen ilmailuhistorian aamuhämärästä saakka rajoittanut ilmakuvausta ilmeisesti valtakunnan turvallisuuteen liittyvistä syistä. Vuoden 1965 aikana Suomenkin hypääjien keskuudessa virisi ajatus ottaa valokuvia vapaassa pudotuksessa. Tällaisia kuvia oli jo nähty ulkomaisissa lehdissä pitkään, joten samaa haluttiin kokeilla myös kotimaassa.

Suomen Laskuvarjo oli ensimmäinen, joka kokeili ilmailuviranomaisen suosiollisuutta joustaa tästä valtion turvallisuuden kannalta merkittävästä vaatimuksesta. Kerho haki lupaa 29.3.1965. Kuvauslupahakemuksessa esitettiin ja hakemusta perusteltiin seuraavasti:

- kuvauksen suorittaja: Suomen Laskuvarjokerho
- kuvauspaikka: Malmin lentokentän yläpuolella suoritettavien laskuvarjohyppyjen yhteydessä
- kohde: toinen hyppääjä vapaan ilmalennon aikana tai pakko-
laukaisuhypyn alkuvaiheessa . Mitään maakohdetta ei siis
ole ja Malmin sekä sen ympäristön näkyminen kuvissa on sekä
epäselvää, satunnaista että tarkoituksetta tapahtuvaa
- kuvausaika: hyppykoulutuksen kuluessa ympäri vuoden, erityisesti viikonloppuina
- kuvaushenkilöstö: kuvaajina toimivat Suomen Laskuvarjokerhon
kokeneet jäsenet, lähinnä hyppymestari-hyppykouluttajat;
koneina käytetään ilmailuosaston hyppytarkoituksiin hyväksymiä
konetyyppejä, joita lentävät riittävän kokeneet lentäjät
- kuvauskalusto: alkuaikoina käytetään normaaleja valokuvauskameroita
esim. 35 mm, erilaisia 8 mm kaitafilmikameroita sekä
16 mm filmikameroita. Myöhemmin tullaan soveltamaan muitakin
valokuva- ja elokuvakameroita tähän tarkoitukseen
- kuvien käyttötarkoitus: kuvaus on ainoa tapa saada esiin ja
havainnollisiksi oppilaan hypyn aikana suorittamat virheet.
Koulutuksellisesti kuvien ja filmien ottaminen on aivan
oleellisen tärkeää. Otoksia tullaan, etenkin myöhemmin,
käyttämään kaupallisiin myyntitarkoituksiin laskuvarjourheilua
esittelevissä artikkeleissa tai muissa yhteyksissä

Hakemus oli ilmeisesti hyvä ja viranomainen nopea: lupa myönnettiin jo 13.4.1965.

Myöhemmin aikoina, vapaapudotuskuvauksen yleistyttyä oteltiin viranomaisen kanssa aika-ajoin kuvauslupa- ja lupa-asiasta. Hyppääjät eivät niitä kokeneet kovin mielekkäinä, etenkin sen jälkeen kun taivas oli täyttynyt erilaisista vakoilusatelliiteista. Kuvausrajoitus oli kuitenkin voimassa tästä eteenpäin vielä parisenkymmentä vuotta.

Suomen Laskuvarjokerho ry: Kuvauslupa-anomus 29.3.1965

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö Ilmailuosasto: Kirje N:o 736/14-65-971, 13.4.1965

Eero Kausalainen 12.1.2018

Näytöshyppyjä

Lentosirkus Pilvien Huimapäät lentonäytösten jälkeen Suomessa kului kymmenkunta vuotta lähes täydellisen näytöshyppytöntä aikaa. Kun laskuvarjokerhot aloittivat toimintansa, jo heti alusta alkaen niiden ohjelmaan kuuluivat näytöshyppy. Koska suuri yleisö ei ollut aikoihin nähnyt hyppyä, niistä oltiin vielä kiinnostuneita. Ne myös yleensä päättyivät ainakin paikalliseen, joskus myös valtakunnallisiin lehtiin. Vuoden 1965 aikana hypättiin useita näytöksiä eri puolella Suomea. Sekä Utin Laskuvarjokerho ja että Suomen Laskuvarjokerho saivat niistä osansa – hyvänä mainoksena kerholle ja urheilulle, mutta myös riihikuivan rahan kautta tukena toiminnalleen. Kerhot hyppäsivät melko runsaasti näytöksiä, SLK yhteensä 29 näytöshyppyä kymmenelle paikkakunnalle. ULK:n hyppymäärästä ei ole tietoja, oletettavasti kuitenkin kaksinumeroisen määrän hyppyä.

Yksi ULK:n näytöshyppystä hypättiin Selänpään lentonäytöksessä, Kouvolan pohjoispuolella olevalle lentokentälle toukokuussa 1965. Ajan kuvasta kertoo Ilmailu-lehden hyppyä koskeva kuvaus: *"Näytöksen avaus-hyppy **Veijo Heinonen** ja **Markku Paakkanen** ULK:sta. Näytöksen päätti **Pentti Mäkelän [ULK]** 199. hyppy 3000 metrillä. Myöhemmin illalla hän hyppäsi 200:n hyppynsä saaden siitä tovereiltaan kukkatervehdyksen."*

Ilmailu-lehti huomioi myös SLK:n näytöshypyn Jämin purjelentokeskuksen 30-vuotisjuhliin 24.7.1965, jossa myös *uusin urheiluilmailumuoto laskuvarjourheilu* esitteli tasoaan näytösyleisölle. Hyppääjinä olivat **Antti**

Pelkonen, J. Seppälä, Kari Vaahtera ja Kavo Laurila. Ilmailu-lehden mukaan Kavo ujusteli yleisöä niin, että maastoutui metsään.



Yksi vuoden 1965 näytöshyppypaikoista oli 6. ja 7.3.1965 Antero Takkalan kotipaikka Karstulassa. Kuvassa Antero Takkala (vas.), E. Varviala, Pirkko Varviala ja lentäjä Ridell. Kuva: Antero Takkala



LjK pystyi tarjoamaan komeampia näytöksiä, kuin siviilit. Tämä kuva on kuitenkin LjK:n omaisten päivän näytöksestä Utissa 1965. Ta-pahtuman luonteesta johtuen tämä näytös ei kilpaillut laskuvarjokerhojen kanssa. Kuva: Viljo Kaija

Näytöshyppäjä erilaisiin tilaisuuksiin hyppäsi myös LJK, joka teki paitsi PR-työtä puolustusvoimille, myös esitteli omaa toimintaansa. Laskuvarjojääkärit hyppäsivät näihin aikoihin useissa lentonäytöksissä, mutta myös muissa tilaisuuksissa, joissa puolustusvoimia esiteltiin. Tällaisia olivat esimerkiksi maatalousnäyttelyt. Yksi LJK:n näytöshyppäyksiä tapahtui Turussa 23.5.1965 Ruskon kentällä.

LuKT suhtautui LJK:n esityksiin nihkeästi, koska se arveli sotilaiden komeiden hyppynäytösten heikentävän kerhojen mahdollisuuksia näytöshyppäyksiin.

Ilmailu 6/65

Ilmailu 8/65

Ensimmäiset laskuvarjourheilun SM-kilpailut

Laskuvarjourheilijat olivat jo muutaman vuoden aikana seuranneet tapahtumia maailmalla. Laskuvarjourheilun maailmanmestaruuskilpailuista oli julkaistu useita juttuja, jotka luettiin tarkkaan. Utin Laskuvarjokerho järjesti Utissa Laskuvarjojääkärikoulun tuella syyskuussa vuonna 1964 ensimmäiset merkittävät laskuvarjohyppäykilpailut Suomessa. Osanottajia oli noin kaksikymmentä, molemmista toimivista laskuvarjokerhoista.

LuKT oli jo syksyllä 1964 päättänyt, että järjestetään keväällä 1965 laskuvarjohypyn Suomenmestaruuskilpailut Malmin kentällä. Kisan järjestelyvastuu oli uskottu SLK:lle. Kilpailut järjestettiin 27. – 30.5.1965. Kilpailun johtaja oli Risto Niinikoski.

Kilpailulajeina olivat henkilökohtainen ja joukkuetarkkuus. Säännöt olivat samat, kuin edellisenä syksynä Utissa pidetyissä kilpailuissa: tulokseksi mitattiin hyppääjän maahantulopaikan etäisyys maalin keskusta. Lopputulos oli hyppyjen keskiarvo. Joukkuetarkkuudessa laskettiin myös keskiarvo. Kolmesta kilpailuhypystä kaksi parasta laskettiin lopputulokseen. Osanottajia oli tässä kilpailussa suunnilleen saman verran, kuin Utin edellisen syksyn kilpailuissa: parisenkymmentä.

Kilpailujenjärjestelyissä oli tyyllä. SLK laati ja painatti kisaesitteen, jossa esiteltiin laskuvarjourheilua, kerrottiin kilpailuohjelma ja esitettiin lajien sääntöjen keskeisimmät kohdat:

Otteita LASKUVARJOHYPPYJEN SUOMEN MESTARUUSKILPAILUJEN SÄÄNNÖISTÄ	
1§	Kilpailut järjestää Suomen Ilmailuliitto tai sen jäsenkerho näitä sääntöjä noudattaen.
2§	Kilpailujen tarkoitus: Hyppykoulutusta saaneiden siviililaskuvarjohyppääjien hyppätaidon ja tietouden kehittäminen. Edistää laskuvarjourheilun urheilullista merkitystä ja tuomaan sen esiin jokavuotuisina SM-kilpailujen muodossa. Etsiä kilpailujen voittaja, joka on Suomen Mestari laskuvarjohyppyissä.
4§	Jokainen Suomessa rekisteröity SIL:n jäsenkerho on oikeutettu nimeämään 15 jäsentään A-sarjaan ja 3 kolmimiehistä joukkuetta B-sarjaan.
6§	Kilpailusarjat: A-sarja. Yleinen tarkkuushyppy, hyppykorkeus 1000 metriä. Jokainen kilpailija suorittaa kolme hyppyä, joista kaksi parasta lasketaan. Mittaus tapahtuu maaliristikon keskipisteestä lähinnä maaliristikkoa olevan jalan kosketuspisteeseen. Paras keskimääräisetäisyyden saavuttanut on voittaja. Saman keskimääräisetäisyyden saavuttaneista on voittaja se, jonka heikompi hyppy on parempi kuin toisen heikoin. Sarjaan osallistuvien hyppääjien on täytynyt hypätä jo ennen kilpailuja yli 10 sekunnin vapaan pudotuksen.
B-sarja.	Ryhmäkilpailu HILY:n palkinnoista. Joukkue on kolmimiehininen A-sarjan vaatimukset täyttäviä hyppääjiä. Tarkkuushyppy, hyppykorkeus 1250 m. Lähtö koneesta samalla yllennolla, kaikki kolme. Jokaisella ryhmällä on kaksi hyppäkierrosta, joista paras lasketaan. Voittaja on se ryhmä, jonka jäsenten yhteenlaskettu etäisyyksien summa on pienin.
11§	Kilpailijat kustantavat itse hypynsä, samoin majoituksen ja ylläpidon. Kuitenkin kilpailunjohto ja järjestävä kerho pyrkivät omalta osuudeltaan alentamaan hintoja.
13§	Hyppyissä noudatetaan voimassa olevia laskuvarjohyppäjä koskevia varo- määräyksiä.
18§	Kilpailujen johto voi muuttaa sääntöjä sääolosuhteista riippuen.
19§	SM-kilpailuissa voittaja on Suomen Mestari jos kilpailuhyppäjä on ollut kaksi hyppääjää kohti.

Ote SM-kisaesitteestä



Osmo Savolainen on laskeutunut lähelle maalia. Kuva: via SLK

Koulutettuja laskuvarjotomareita ei näihin aikoihin vielä ollut. Näissä kilpailuissa tehtävissä toimivat kokeneet hyppääjät Risto Niinikoski, Pekka Vainio, **Erik Savolainen** ja **Keijo Koskinen**.



Joukkuetarkkuuden Suomen mestarit suoraan Helsingistä: Tapio Laine, Pentti Lepistö ja Risto Valta. Kuva: via SLK

Kilpailutuloksia:

Henkilökohtainen tarkkuus (kolme hyppyä, joista huomioidaan vain kaksi parasta)

		1. hyppy	2. hyppy	3. hyppy	2 parhaan hypyn KA
1)	Antero Takkala, SLK	2,47	0,87	65,06	1,67
2)	Pentti Lepistö, SLK	4,07	2,63	25,79	3,35
3)	Osmo Savolainen, SLK	8,15	11,72	4,81	6,48
4)	Markku Paakkanen, ULK	8,25	6,93	128,02	7,59
5)	Pentti Mäkelä, ULK	12,91	3,41	69,61	8,16

Joukkuetarkkuus (kaksi hyppyä, paras lasketaan)

		1. hyppy	2. hyppy	Yhteistulos
1)	SLK			4,09
	Risto Valta	10,36	4,16	
	Pentti Lepistö	6,40	1,36	
	Tapio Laine	19,43	6,76	
2)	SLK			8,94
	Osmo Savolainen	13,18	12,35	
	Veijo Haatanen	6,81	171,20	
	Caj Lindholm	6,84	69,06	
3)	ULK			15,27
	Pentti Mäkelä	6,97	218,00	
	Rauno Nuorivuori	3,92	97,35	
	Tapani Rekola	34,93	381,05	
4)	ULK			17,30
	Markku Paakkanen	8,56	53,83	
	Tuomo Aaltonen	32,50	125,75	
	Veijo Heinonen	10,85	41,16	
5)	SLK			44,07
	Kavo Laurila	320,00	107,80	
	Antero Takkala	3,80	10,12	
	Jorma Mali	8,98	14,28	



Kilpailijoita: Pentti Mäkelä (vas.), Osmo Savolainen, Veijo Haatanen, Caj Lindholm, Rauno Nuorivuori, Pentti Lepistö, Risto Valta ja Tapio Laine. Kuva: via SLK

Ensimmäiset Suomenmestaruuskilpailut onnistuivat hyvin. Kilpailun johtajaa kiiteltiin kilpailun jälkeen. Laskuvarjojen pakkaus tapahtui yhteyslentolaivueen hallissa, mutta jälkikäteen arvioiden pakkaukset olisi voitu hoitaa myös ulkona. Jo näissä kilpailussa todettiin pientä toimitsijakatoa, mutta kilpailut kuitenkin saatiin hoidettua hyvin.

Kilpailun yhteydessä järjestettiin myös pienimuotoinen hyppy- ym. näytös, jossa painetun kisaohjelman mukaan oli ohjelmana:

”1) Sammutus ja pelastusharjoitus; Helsingin lentoaseman palomiehet

2) Hyppyjä 1, 2 ja 3,5 km korkeuksista; Suomen Laskuvarjokerho

3) Stieglitz hyppykoneena; Naishyppääjiä; Hallittuja liikesarjoja; 200 – 300 km/t ”Taivassyöksyjä”

SM-kilpailujen palkintojen jako; Toiminnanjohtaja Meller”

Kilpailu näkyi hyvin myös mediassa. Esimerkiksi Helsingin Sanomat kertoi valokuvin tehostetussa noin neljännessivun jutussaan kilpailuista ja niiden tuloksista. Myöhemmin aikoina jutut sanoma- ja aikakauslehdissä pienuivat ja pienuivat – ei kuitenkaan vielä tässä vaiheessa, kun laskuvarjourheilu oli uutta ja eksoottista.

Ilmailu 6/65

Suomen Laskuvarjokerho ry: Laskuvarjohyppyjen SM-kilpailujen ohjelma

Helsingin Sanomat 31.5.1965

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n kokouspöytäkirja 10.6.1965

Hyppyönnen lähteillä Ranskassa

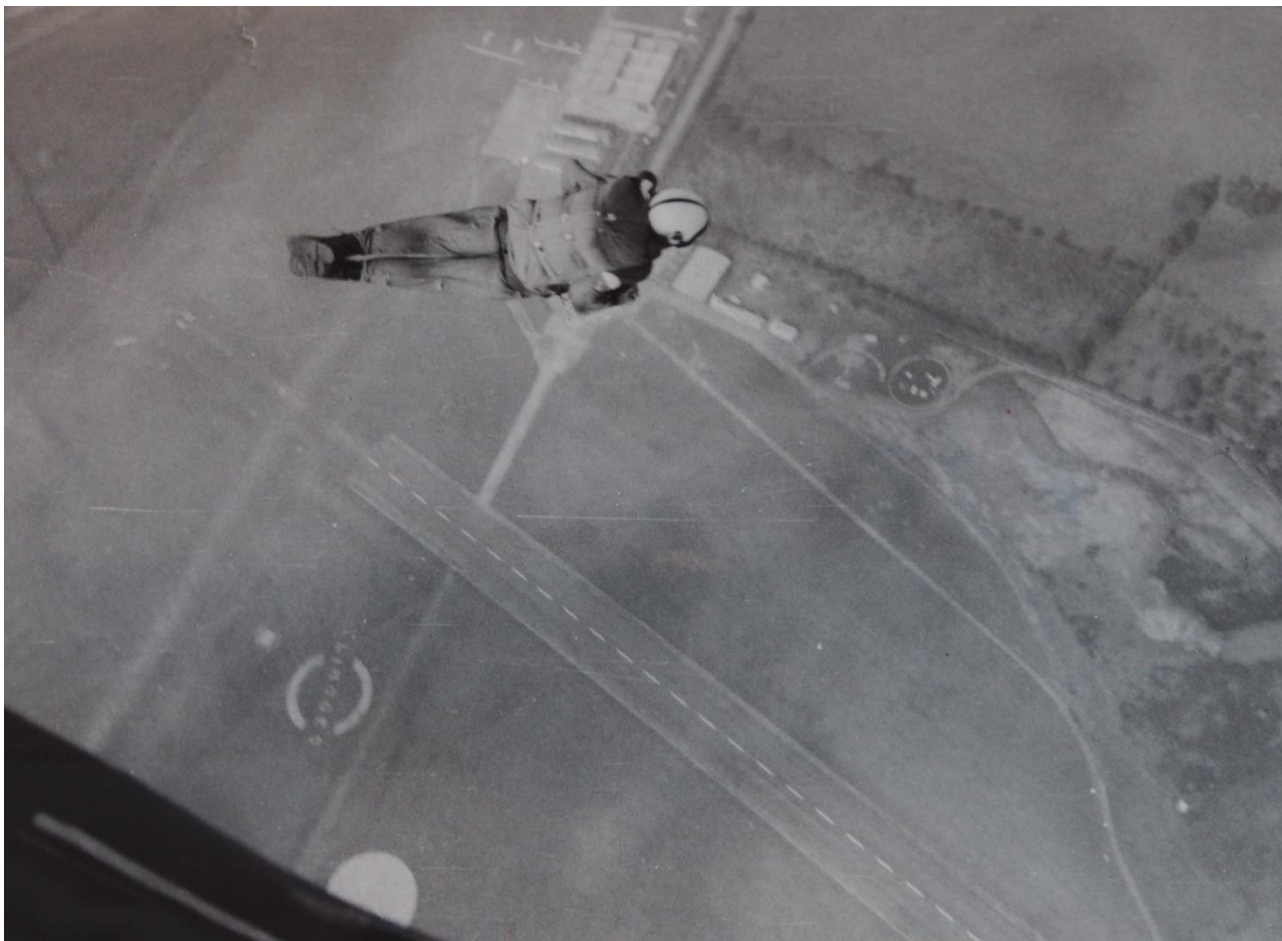
Toivoretket Ranskaan hyppyönnen ja – opin lähteille jatkuivat myös vuonna 1965. Näillä matkoilla saatiin oppia ja kokemusta erityisesti vapaapudotuksesta. Matkat olivat yleensä samantyyppisiä noin kolmen viikon matkoja, kuin aikaisemminkin. Erikoisuus oli nyt kuitenkin Antero Takkalan pitkä, kolmeen hyppykeskukseen ulottunut kiertue, jossa hän muun hyppykoulutuksen lisäksi osallistui myös hyppymestarikurssille. Mali ja Takkala raportoivat matkan kokemuksistaan pitkissä kirjeissään kotimaahan ”suurelle päällikölle” Kavo Laurille.



Suomalaishyppääjiä Limoges'in hyppykeskuksessa 1965: Kaisa Kakko, Onni Kuusisto ja Jorma Mali. Kuva: Jorma Mali

Koulutusmatkat aloittivat Onni Kuusisto, Jorma Mali ja **Kaisa Kakko**, kaikki Helsingistä. Heidän matkansa suuntautui Limoges'in hyppykeskukseen heinäkuussa 1965. Limoges sijaitsee melkein Ranskan keskiosissa, Bordeaux'ista koilliseen. Kuusisto ja Mali olivat jo matkaan lähtiessään Suomen mittapuun mukaan melko kokeneita itseaukaisuhyppääjiä. He saivat aloittaa koulutuksensa suoraan spiraalitestillä, jossa piti tehdä mahdollisimman monta käännöstä oikealle ja sama vasemmalle. Malin mukaan tämä oli perustesti, jolla selvitettiin hyppääjän vapaapudotustaidot.

Molemmat herrat läpäisivät spiraalitestin ensimmäisellä yrityksellä, jonka jälkeen alettiin harjoittaa liukuja. Niitä piti harjoitella hieman enemmän – eivät menneet ensimmäisellä kerralla läpi. Liukujen jälkeen hypättiin 2.000 metristä useita hyppyjä, joilla ensin harjoiteltiin käännöksiä. Kun kouluttajat olivat käännöksiin tyytyväisiä, he saivat hypätä taitohyppysarjaa.



Kaisa Kakko banaanasenossa Limoges'in taivaalla heinäkuussa 1965. Kuva: Kaisa Kakko

Kaisa Kakon hyppykokemus oli rajallisempi, minkä vuoksi hän joutui aloittamaan pakkolaukaishypyillä. Kahden pakkolaukaisun jälkeen hän pääsi itseaukaisuhypyille. Ne eivät kuitenkaan menneet täysin putkeen. Uloshypyt eivät tahtoneet onnistua, koska uloshyppytapa oli aikaisempiin hyppykoneisiin verrattuna täysin erilainen. Kaisa saikin kokeilla X-asennon sijasta banaanasentoa, jossa kädet ovat ristissä rinnalla, jalat yhdessä ja vartalo voimakkaasti taakse taivutettuna. Nyt uloshypyt alkoivat onnistua ja Kaisa pääsi pitempiin vapaapudotuksiin.

Mali kertoi, että kaikki koulutushypyt, joilla vapaapudotus oli alle 20 sekuntia, mitattiin. Näin saatiin samalla myös hyvää tarkkuushyppyharjoitusta. Malin oma paras tarkkuustulos oli 20 cm. Tällöin hänen hyppykorkeutensa oli 2.000 m. Mali sai matkallaan kaikkiaan 32 hyppeä. Kuusiston hyppymäärät lienevät olleet samaa suuruusluokkaa. Kakon vähäisemmän hyppykokemuksen vuoksi hänen hyppymääränsä jäi todennäköisesti vähäisemmäksi. Mali kertoi, että hänellä oli käytössään kaksi laskuvarjoa, mikä nopeutti hyppytoimintaa.

Limoges'in matkalaiset palasivat kotimaahan heinäkuun loppupuolella.

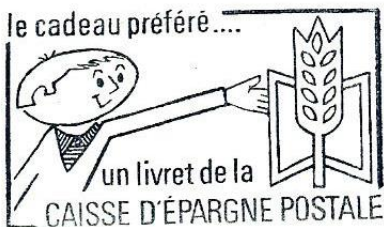


Limoges'in hyppykeskuksessa ei pakattua laskuvarjoja ulkona tai ruohikolla. Keskusten tilat olivat erinomaiset. Kuva: Kaisa Kakko



Limoges'in keskus, heinäkuu 1965. Takarivissä (vas.) Onni Kuusisto ja Jorma Mali. Edessä istumassa (oik.) Kaisa Kakko. Taustalla keskuksen Broussard hyppykone. Kuva: Kaisa Kakko.

Antero Takkalan opintomatka alkoi heinäkuussa 1965 Limoges'ista. Myös Takkala piti Jorma Malin tapaan kirjeitse yhteyttä Suomeen ja Kavo Laurilaan. Yhteys toimi molempiin suuntiin, koska Takkala kertoi Kavon kirjeen jo olleen odottamassa häntä, kun hän saapui Limoges'iin.



AÉROPORT DE LIMOGES

Kavo Laurila

Kirjeenvaihto koti-Suomeen näiltä Ranskan opintomatkoilta oli vilkasta. Kavo Laurila pidettiin hyvin informoituna.

Antero oli erittäin tyytyväinen hyppykeskuksen palveluihin. Hyppyjä saattoi helposti saada viisi per päivä. Takkala keskittyi ensisijaisesti taitohyppyyn ja siihen liittyviin erilaisiin harjoitteisiin. Hän kertoi kirjeissään, että oli tavallista hypätä 2.500 metrin korkeudesta, jolloin hän ensin harjoitteli käännöksiä, 2.000 metrin korkeudessa hän aloitti MM-sarjan harjoittelun. Jos sarja meni nopeasti, hän saattoi tehdä toisen sarjan perään. Laskuvarjon avauduttua oli vuorossa tarkkuushypyn harjoittelu.

Takkala valitteli kirjeissään, että Ranskan opeilla eivät käännökset oikein alkaneet sujua tarpeeksi nopeasti. Sitten hän lueskeli Suomessa muutama vuosi sitten vierailleen Daryl Henryn kirjoituksia taitohypyistä ja suunnitteli Henryn opeja soveltaen oman modifikaationsa käännöksistä, ”... *niin sitten se repesi. Käännökset nyt niin nopeita että menevät yli, jos ei hyppypaikka ole tien päällä että voi todeta 180 ° ja lyödä jarrut päälle. Volteissa on sama huoli, liian nopeita ja menevät yli. Mutta luulen, että kun saan nämä kaikki hallintaan, niin alle 10 sek pitäisi mennä helposti, sillä nyt jarrutettuna ja hieman epäonnistuenkin on 12 sek paras Raoulin ottama aika...*” Näin Takkala kuvasi edistymistään kirjeissään.

”*Filmitouhuja [vapaapudotuskuvaamista] ja relatiivijuttuja*” Takkala ei vielä halunnut kokeilla, koska hän arveli, ”... *että täytyy yksi asia ensin hallita kunnolla, sitten hajoittaa mielenkiintoa myös muihin...*” Hyppykalusto oli tietenkin ranskalaista. Käytettiin EFA-tehtaan eri malleja, esimerkiksi EFA 653, ja EFA 656. Takkalalla oli omassa käytössään kaksi EFA 653:a. Lisäksi hän sai kerran kokeilla EFA 656:aa. Paras Takkalan tarkkuustulos oli 20 cm.

Syyskuun alussa löydämme Antero Takkalan Biscarossen hyppykeskuksesta, jossa hän manailee surkeaa säätä: vettä sataa kaatamalla päivätolkulla ja puut ovat melkein vaakasuorassa. Biscarrossessa Antero tutustui parhaisiin ranskalaisiin tarkkuushyppyvarjoihin. Toinen oli klassinen pyöreä kupu, EFA 6562, jossa kuitenkin oli hyvin muotoiltujen ohjausaukkojen ansiosta erittäin hyvät ominaisuudet tarkkuushyppyihin. Toinen laskuvarjo sai Anteron kuolaamaan: hän kertoi kuvusta ja sen ominaisuuksista kirjeissään Kavolle lähes erotiikkaa tihkuvin sanakääntein. Laskuvarjo oli EFA 6831 *Olympic*. Kupu muistutti hyvin paljon amerikkalais-ta Para-Commanderia: kuvussa oli keskuspunosten avulla alas vedetty huippu, suuret ja tehokkaat ohjausaukot sekä kuvun sivuilla vakaajaliuskat – stabilisaattorit.

Antero pääsi myös hyppäämään tällä laskuvarjoutuudella. Hän kuvasi kokemusta eloisesti:

”Tuo ”Olympic” on kyllä melkoinen lentokone. Olen hypännyt sillä vasta 6 hyppyä, jota on käsiteltyä, kuin riisuisi hm ... no, niin, tarkoitan jalorotuista ratsua, vain sormenpäillä hellästi hyväilemällä. Olen pikkuhiljaa testailut sen ominaisuuksia, rauhallisesti vetoa lisäämällä sain sen kulkemaan takaperin n. 3 m/sek tuulella, nopeammalla vedolla sakkasi ja alaspäin tultiin yhdessä humauksessa 15 – 20 m ja sitten seurasi mahtava heiluri, mikä tasautui helposti, kun

ääriasennossa ollessa veti kevyehkösti ohjuskapuloista. Kääntyminen on suoritettava hyvin varovasti, mielestäni liiankin varovasti, taikka tapahtuu osasakkaus ja tuloksena heiluri ...”

Biscarossen jälkeen Takkala matkusti 700 kilometriä itään ja päätyi Chalon-sur-Saôneen 5.10.1965. Täällä ei painopiste ollut hyppyjen harjoittelussa: Antero osallistui ensimmäisenä suomalaisena ammattimaisesti toteutetulle ja johdetulle kolmeviikkoiselle hyppymestarikurssille. Kurssiin kuului paljon luentoja aerodynamiikasta, sääopista, lentomääräyksistä, fysiologiasta ja psykologiasta. Teoriat oli hallittava, muuten ei ollut asiaa hyppymestariksi. Käytännön harjoitteitakin oli ja ennen kaikkea hyppyjä.



Hyppymestarikurssilaisia ja oppilaita Chalon-sur-Saônessa lokakuussa 1965. Äärimmäisenä vasemmalla Antero Takkala ja toinen oikealta Leila Hyytiäinen. Kuva: Antero Takkala

Täällä oli myös oikeita oppilaita, joiden kanssa kurssi harjoitelti. Oppilaiden joukossa oli myös toisella Ranskan matkallaan ollut helsinkiläinen Leila Hyytiäinen, jonka matkaa SIL oli edistänyt Aero Oy:ltä saadulla vapaalipulla. Hän on nyt edennyt 10 sekunnin vapaapudotuksiin. Hyytiäinen on jälkeensä kehuut Ranskan koulutusta, joka oli paitsi ammattimaista ja tehokasta, myös taloudellisesti edullista: oli ilmainen majoitus ja halvat hyppy, koska Ranskan valtio tuki omistamiensa hyppykeskusten toimintaa.

Antero kertoi käyttäneensä hyväkseen kaikki mahdollisuudet saada laskuvarjourheilusta ja laskuvarjoista mahdollisimman paljon tietoa. niinpä hän ”kuulusteli” kouluttajiaan ja kurssitovereitaan eri aihealueista. Takkala seurasi matkansa aikana Ranskan mestaruuskilpailuja ja hyppäsi Limoges’issa jonkin verran Ranskan edustusjoukkueen kanssa samoissa konekuormissa. Hän kertoi seuranneensa tarkoin heidän käyttämiään menettelytapoja, erityisesti myös valmentajien toimintaa. Takkala vieraili myös Bergerac’in hyppykeskuksessa, jossa hän hyppäsi ja osallistui hyppymestarikoulutusta täydentävälle opettajakurssille.

Takkalan matka oli pitkä ja perusteellinen. Hän lähti matkaan heinäkuun alkupuolella ja palasi Suomeen lokakuun lopulla. Matkan saldo oli yli sata hyppyä, tutustumista ranskalaisiin laskuvarjoutuuksiin ja valmennukseen, hyppymestarikurssi ja opettajakurssi.

Ranskan matkoja on tässä historiassa kuvattu melko perusteellisesti siksi, että näiltä matkoilta saatiin kokeille hyppääjille ja erityisesti hyppykouluttajille vahva tausta oppien jakamiseksi edelleen Suomessa. Myös

tuleville Suomen huippuihin kuuluneille kilpailuhyppääjille matkat olivat tärkeitä. Takkala toimi myöhemmin laskuvarjovalmentajana sekä yksittäisille hyppääjille, että myös LJK:ssa. Tämän toiminnan siemeniä hän erityisesti tällä lähes neljän kuukauden matkalla keräsi tulevia tarpeita varten.

Jorma Mali: kirje Limoges'ista Kavo Laurilalle 14.7.1965

Antero Takkala: kirje Limoges'ista Kavo Laurilalle 12.8.1965

Antero Takkala: kirje Biscarossesta/Chalon-sur-Saône Kavo Laurilalle 2.9.1965/5.10.1965

Antero Takkala: haastattelu 12.5., 14.5. ja 24.5.2009

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 6.5.1965

Leila Ollikainen 22.1.2018

Laskuvarjotoiminta käynnistyy Porissa

Porin Ilmailukerho järjesti 1.9.1965 tiedotustilaisuuden laskuvarjourheilusta. Tilaisuuteen saapui kolmisenkymmentä kiinnostunutta henkilöä. Suuren kiinnostuksen vuoksi päätettiin perustaa ilmailukerhoon laskuvarjojaosto. Kerho tekikin muodolliset päätökset tämän alustavan kokouksen esitysten perusteella myöhemmin. Laskuvarjotoiminta kuitenkin päätettiin aloittaa välittömästi.

Asian alkuunpanijana ja toiminnan käynnistäjänä toimi ex-laskuvarjojääkäri **Turkka Aaltonen** (LJK:n kurssilta 3). Kerholla ei luonnollisestikaan ollut heti alussa laskuvarjokalustoa eikä hyppymestaria. Hyppyihin liittyvä maakoulutus aloitettiin kuitenkin heti. Kouluttajina toimivat kolme entistä laskuvarjojääkäriä Turkka Aaltosen johdolla. Aaltonen neuvotteli Suomen Laskuvarjokerhon Jorma Malin kanssa koulutus- ja kalustoavusta. Suunnitelma oli, että porilaiset laskuvarjojääkärikoulutetut antaisivat teoria- ja maakoulutuksen. Kokeet ja hypyt suoritettaisiin SLK:n hyppymestarien valvonnassa. SLK:lta pyydettiin ja saatiin myös kalustoapua.

Yhteistyö toimi ja Porin Ilmailukerhon ensimmäiset laskuvarjohypyt hypättiin Porin lentoasemalla lokakuun toisena sunnuntaina 1965.

Ilmailu 10/1965

Porin Ilmailukerho ry: Kirje LuKT:lle 6.9.1965

Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomus vuodelta 1965

Ulkopolitiikka estää laskuvarjonäytöksen

Turussa järjestettiin syyskuussa 1965 Amerikka-päivät, joihin oli tulossa esiintymään amerikkalainen sotilaiden hyppyrhmä. *"Ulkoministeriössä ei koskaan ole oltu niin kovin ihastuneita ulkomaalaisten antamiin sotilaallisuontoisiin esityksiin Suomen alueella ..."* kuten ulkoministeri **Ahti Karjalainen** (ei tiettävästi sukulaisuutta Myöhempien Aikojen "Ahti" Karjalaiselle) totesi iltapäivälehdelle antamassaan haastattelussa.

Kun tilaisuuden järjestäjille selvisi, että ulkoministeriö ei pidetä amerikkalaisten hyppääjien esiintymistä suotavana, he yrittivät toista vaihtoehtoa, koska hyppääjiä joka tapauksessa haluttiin saada esiintymään. Järjestäjät yrittivät seuraavaksi vaihtoehtoa, että suomalaiset hyppääjät voisivat hypätä amerikkalaisista sotilaskoneista. Ulkoministeriö "torppasi" myös tämän vaihtoehdon: jos suomalaiset hyppäivät, heidän on hypättävä suomalaisista lentokoneista. Niin kuivui koko hieno ajatus kokoon.

Vahinko! Olisi epäilemättä ollut hienoa nähdä amerikkalaisten ammattisotilaiden – olisi varmaan ollut ihan *"Golden Knights"* - epäilemättä hieno hyppynäytös. Tai vaihtoehtoisesti: olisi tietenkin olla hienoa, jos suomalaiset hyppääjät olisivat päässeet hyppäämään amerikkalaisesta sotilaskoneesta. Se olisi epäilemättä ollut elämys ...

Kiitos vaan, Ahti, tuesta ja kannustuksesta!

Ilta-Sanomat 3.9.1965

Epävirallinen hyppykorkeusennätys – 6.500 m

Suomessa oli luonnollisesti kuultu ja luettu USA:n ilmavoimien kapteenin **Joseph W. Kittingerin** huimasta hypystä noin 31 kilometrin korkeudesta elokuussa 1960. Samoin oli myös tiedossa APU-lehden sankarire-

portterin **Matti Jämsän** hyppy noin neljän kilometrin korkeudesta 19.10.1953. APU-lehti sponsoroi aikanaan Jämsän hypyn, joka oli osa saman toimittajan muista ”kuolemaa halveksivista tempauksista”. Näistä hypyistä on kerrottu tarkemmin tämän historian aikaisemmissa osissa.

Kun laskuvarjourheilu alkoi tulla näkyväksi ilmailumuodoksi, oli APU-lehdellä jälleen kiinnostusta tulla mukaan sponsorina, hyvän jutun toivossa. Suomen Laskuvarjokerhosta löytyikin halukkaita. Onni Kuusisto, Jorma Mali ja Risto Valta, kaikki SLK:n kokeneimpia hyppääjiä – kaikilla noin 165 hyppyä, olivat halukkaat lähtemään leikkiin mukaan. Hyppykoneeksi oli saatu kartoitustehtävissäkin käytetty Pilatus Porter, jolla riitti suorituskyky nousta korkealle. Hyppy tapahtui 25.9.1965.



Nousussa 6500 metrin korkeuteen. Hapetta haukkaavat Risto Valta (vas.), Jorma Mali (kypäräkamera) ja Onni Kuusisto. Kuva: Martti Brandt

Hyppylennolle lähtivät mukaan myös Tapio Laine ja Osmo Savolainen. He kuitenkin poistuivat koneesta, suunnitelman mukaisesti, jo 2.000 metrin korkeudessa. Tarkoitus oli keventää koneen kuormaa ja varmistaa sen nousu haluttuun korkeuteen. Lennolla oli mukana myös – ylimääräisenä kuormana, kuten sitten huomattiin – APU-lehden valokuvaaja **Martti Brandt**. Hän kuvasi tapahtumia koneessa lennon aikana sekä uloshypyn. Jorma Malilla oli mukanaan kypärään kiinnitetty kamera, jolla hän onnistui nappaamaan Suomessa vielä melko harvinaisen vapaapudotuskuvan hyppytoveri Onni Kuusistosta. Valitettavasti Jorman kameran kaukolaukaisin vioittui, minkä vuoksi hän onnistui ottamaan hypyn aikana vain muutaman kuvan.

APU-lehden toimittaja **Olavi Salmi** seurasi hyppyä maasta ja kuvasi sitä artikkelissaan dramaattisesti:

”... Kolme pientä pistettä lähestyy Malmin lentokenttää 50 metriä sekunnissa, ja katsojan vatsaa alkaa kouristaa. Eivätkö ne kohta avaa? Pojilla on vatsalla olevan varavarjon päällä sekuntikello ja korkeusmittari, josta he tietävät oikean laukaisuhetken. Mutta kentällä olijan mielestä saisivat jo avata varjon, sillä aika tuntuu pelottavan pitkältä ja hyppääjät lähestyvät maata huimalla nopeudella.

Minuutti on kulunut. Hyppääjien ääri viivat erottuvat jo maahan asti, yksi tulee suoraan kenttää kohti pää edellä kuin siipiorava suunnilleen 45 asteen liu'ussa. Avatkaa jo nyt!

Monen yrityksen jälkeen Risto Valta ja Onni Kuusisto olivat tavoittaneet toisensa ja tulivat alas kädet yhdessä kuin piirileikkiä leikkien – mahtoikohan Mali saada kuvan. Varjo ei vielä ole avautunut ja hurjalta tuntuu.

Kaksi minuuttia! Sitten lehahtaa valko-oranssi sieni – vapauttava pokahtava ääni kuuluu kentälle asti...”



Onni Kuusisto nauttii pitkästä vapaapudotuksesta 6.500 metrin korkeudesta. Kuva: Jorma Mali

Hypyn oli määrä tapahtua 7.000 metrin korkeudesta, mutta Pilatus Porter nousi tällä kuormalla vain 6.500 metrin korkeuteen, josta sitten hypättiin. Hypyllä kertyi vapaapudotusta lähes kaksi minuuttia. Hyppy jäi kuitenkin vain epäviralliseksi ennätykseksi, koska ei ollut vielä olemassa Suomen ennätysääntöjä. Onni Kuusiston ja Risto Vallan vapaapudotuskohtaaminen ei ollut ensimmäinen Suomessa. He olivat muistitiedon mukaan onnistuneet kohtaamaan ensimmäisen kerran jo aikaisemmin samana vuonna.

Jo lokakuussa 1965 tätä epävirallista ennätystä yritettiin rikkoa ensimmäisen kerran. Pentti Mäkelä Utin Laskuvarjokerhosta yritti rikkoa korkeusennätyksen hyppäämällä alatasoisesta Piper Cherokee Six lentokoneesta. Ilma-alus kuitenkin hyytyi jo 6.300 metrin korkeuteen. Tämä jäi Mäkelän hyppykorkeudeksi, joten ennätystä ei rikottu - vielä. Se tapahtui vajaan vuoden päästä. Siihen hyppyyn palaamme myöhemmin tässä historiassa.

Ilmailu 11/65

Apu 39/1965

Irja Valta, kotiarkisto

Jorma Mali 20.1.2018 ja 16.4.2018

Suomen Laskuvarjokerholle oma lentokone – OH-CSE

SLK:n konekirjo oli ollut melkoinen. Se oli tähän saakka joutunut toimimaan vuokrakoneiden varassa, jonka vuoksi koneen käyttö ja saatavuus ei aina ollut kerhon omassa määräysvallassa Yleisin hyppykone oli ilmeisesti ollut Velj. Vainikaisilta vuokrattu Cessna 170 OH-CSO. SLK päätyi lopulta ajatukseen, että oma kone on välttämätön toiminnan jatkuvuuden kannalta. Kerho päätti ostaa lentohuolto Oy:ltä Cessna 195 tyyppisen lentokoneen, rekisteritunnus OH-CSE. Kansan suussa kone tultiin tuntemaan sen radioliikennetunnuksen mukaan nimellä ”Sierra-Echo”. Kone oli käytetty, vuosimallia 1952.



Lepakkokone: ”Sierra-Echo” sai tämän Batmanin inspiroiman maalauksen vuodenvaihteessa 1968 – 1969. Kuva: via SLK

Lentokoneen kauppa-asiakirjat allekirjoitettiin 17.12.1965. Lentolaite vaihtoi omistajaa kahdenkymmenen tuhannen (20 000,-) markan summasta. Uuden koneen hankinta tuli tehostamaan merkittävästi kerhon hyppytoimintaa. Sierra-Echo palveli kerhoa vuoteen 1972 saakka, jolloin se teki siirtolennolla pakkolaskun ja vaurioitui korjauskelvottomaksi. ”Tuhoutunut” kone ilmaantui kuitenkin lentokelpoisena takaisin ilma-alusrekisteriin 1986.

Utin Laskuvarjokerho oli jo hieman aikaisemmin saanut oman koneen, joten molemmilla laskuvarjokerhoilla oli nyt mainiot edellytykset laajentaa toimintaansa.

Laskuvarjourheilu 4/80

Kauppasopimus 17.12.1 965

Suomen Laskuvarjokerho ry – Parachuting Club of Finland: 68 Toimintakertomus

<https://www.flightforum.fi/gallery/image/2225-cessna-c195b-oh-cse-efhn-1997-07-26/>

Mauri Purkunen 28.10.2021

Vaaratilanteita Suomessa 1965

Laskuvarjohyppyjen määrä Suomessa kasvoi nopeasti vuosi vuodelta. Toimintalukujen kasvaessa oli luonnollista, että myös vaaratilanteita alkoi esiintyä entistä enemmän. Niistä myös tehtiin ilmoituksia Suomen Ilmailuliitolle LuKT:n arvioitavaksi tai myös ilmailuviranomaiselle. Ilmoitusjärjestelmä ei vielä ollut vakiintunut, joten ilmoitukset olivat vapaamuotoisia. Laskuvarjourheiluun sisältyy monenlaisia riskejä, jopa kuolemanvaara. Riskit ovat kuitenkin hallittavissa. Vaaratilanteista ilmoittaminen ja niiden avoin käsittely ovat tärkeä osa riskienhallintaa. Suomalaisen laskuvarjourheilun kannalta on ollut erityisen merkittävää, että heti alusta lähtien on vallinnut turvallisuuskulttuuri, jossa ilmoituksia tehdään avoimesti ja vailla rangaistuksen pelkoa. Ilmoitusten asiallinen käsittely, arviointi ja tapahtumista kertyvän turvallisuustiedon edelleen jakaminen ovat myötävaikuttaneet siihen, että Suomi on ainakin pitemmällä aikajänteellä tarkasteltuna ollut ja on edelleen kansainvälisesti arvioiden turvallinen laskuvarjourheilumaa.

Täsmällistä tietoa vaaratilanteiden määrästä 1960-luvulla ei ole. Jäljempänä kuitenkin kuvataan vuonna 1965 tietoon tulleita vaaratilanteita laskuvarjourheilussa. Kooste antaa myöhempien aikojen laskuvarjourheilijoille hyvän yleiskuva siitä, minkä tyyppisiä vaaratilanteita nähtiin ja koettiin yli viisikymmentä vuotta sitten.

22.4.1965: Laskuvarjo vaurioitui Malmilla

Varsinainen vaaratilanneilmoitus ei ole käytettävissä. LuKT:n pöytäkirjasta kuitenkin esitetään seuraavaa: *"...Punokset olivat polttaneet varjon rikki ja mahdollinen syy tähän oli ollut erään joustavan lenkin korvaaminen kanttinauhalla. Todettiin, että mitään muutoksia varjoihin ei saa tehdä ilman asianmukaista lupaa. Samoin ei vaurion jälkeen kukaan saa käsitellä varjoa ennen tutkijoita."*

Pöytäkirjasta ei ilmene oliko kysymyksessä hidastussukalla varustettu laskuvarjo vai kiinnitettiinkö punokset repun pohjalle, kuten ilman sukkaa pakattavissa varjoissa. Tekstistä voidaan kuitenkin päätellä, että punoksessa käytetty joustava lenkki oli korvattu joustamattomalla kanttinauhalla. Tällainen voi aiheuttaa punosten hetkellisen takertumisen, jolloin avausjärjestys häiriintyy ja siitä voi seurata jakautunut kupu. Kuvun vaurioiden perusteella voidaan päätellä, että kysymyksessä on ollut jakautunut kupu, joka oli pyöreissä kuvuissa melko tavallinen vajaatoiminta. Tässä tapauksessa vajaatoiminnan oletettu alkusyy ei ollut tavallinen: laskuvarjoa oli korjailtu ilman riittävää asiantuntemusta. Laskuvarjojen korjaamista tai säätöjä ilman riittävää ymmärrystä on esiintynyt aika ajoin myöhemmin – vielä vuosikymmenienkin kuluttua.

Kesäkuu 1965: Puset ohjauspalikat ja varavarjon käyttö – mahdollinen jakautunut kupu

Vaaratilanneilmoitus ei ole säilynyt. Kavo Laurila on kirjoittanut 14.6.1965 päivätyssä lausunnossaan ilmailuosastolle kannanottojaan puisiin ohjauskapuloihin ja varavarjon käyttötapaan. Kirjeen sisällöstä voidaan päätellä, että näihin aikoihin ohjattavissa pelastus- ja urheiluvarjoissa käytettiin useimmiten – myöhempien aikojen ohjauslenkkien sijasta - noin viiden sentin mittaista puukapulaa ohjauspunoksen päässä. Sitä sai hyvän otteen. Varjoa pakattaessa ohjauskapula painettiin etummaisissa kantohihnoissa olevaan pieneen joustavaan taskuun, jossa se pysyi avaustapahtuman ajan. Kirjeen kuvaamassa tapauksessa ohjauspalikka lienee tullut ulos taskusta ja ohjauspunos on palikan ansiosta kiertynyt muiden punosten ympärille.

Tapauksessa on syntynyt ilmaisesti jakautunut kupu, jossa on käytetty varavarjoa. Laurilan kirjeestä käy ilmi, että ilmailuviranomainen on esittänyt puisten ohjauskapuloiden korvaamista jollain muulla järjestelmällä, koska ohjauspunoksen päässä oleva ohjauskapula voi aiheuttaa jatkossakin vaaratilanteita. Kavo myös esittää, että vajaatoiminta on voinut syntyä myös hyppääjän kaltevasta aukaisuasennosta. Lisäksi Kavo perustelee puisten ohjauskapuloiden käyttöä seuraavasti:

"En voi yhtyä 'opetusten' toiseen kohtaan. Ohjauspunoksissa olevia puunappuloita käytetään yleisesti mm. U.S.A.:ssa. Jo U.S.A.:ssa suoritetaan sentään vuosittain yli 300.000 hyppyä, joista valtaosa ellei kaikki tapahtuu juuri puunappulaisilla varjoilla. Mitään huomautusta niiden mahdollisesta vaarallisuudesta en ole kuullut enkä nähnyt kirjallisuudessa."

Puunappulat – ohjauskapulat – säilyivät laskuvarjoissa tämän jälkeen vielä viitisentoista vuotta, jonka jälkeen ne katosivat aivan uudentyyppisten laskuvarjokokonaisuuksien ohjauslenkkien tieltä. Sana "ohjauskapula"

säilyi kuitenkin vanhempien hyppääjien käytössä jonkin aikaa senkin jälkeen, kun laskuvarjon ainoa puosa oli hävinnyt laskuvarjohistorian hämärään.

21.6.1965: Jakautunut kupu

Hyppääjällä oli normaali avausasento ja avauskorkeus vapaapudotushypyllä 1.500 metrin korkeudesta. Varjo avautui tavallista voimakkaammin ja oli auki 650 metrin korkeudessa. Päävarjon kupuun tuli avauksessa jakautunut kupu, joka alkoi pyöriä. Hyppääjä yritti ensin selvittää jakautuneen kuvun muuttamalla sen muotoa kantopunoksista vetämällä. Yritys ei onnistunut ja kupu alkoi pyöriä, hyppääjän arvon mukaan 360 ° kolmessa sekunnissa. Noin 300 metrin korkeudessa hyppääjä päätti käyttää varavarjoa.

Hyppääjän ja silminnäkijän kuvausten mukaan hyppääjä vain avasi rintapakkaus-varavarjonsa kahvasta vetämällä, mutta ei heittänyt laskostettua kupua kiertosuuntaansa vastaan. Melko nopeasta pyörimisestä johtuen varavarjon kupu meni kantohihnojen välistä ja kiertyi hyppääjän ympärille. Silminnäkijä arveli varavarjon kuvun menneen ensin päävarjon kuvun sisälle, josta hyppääjä keräsi sen nytyiksi syliinsä. Hyppääjä itse kertoi, että varavarjon kupu kiertyi hänen vartalonsa ympärille, jonka jälkeen pyöriminen lähes lakkasi. Maahantulo oli ilmeisesti hieman tavallista kovempi, mutta hyppääjä ei loukkaantunut.

Hypyllä käytetty päävarjo oli ranskalainen yksiaukkoinen, hidastussukkaan pakattu EFA 653. Varjoon tuli huomattavia vaurioita: kuvussa oli reikiä ja palovaurioita, kaksi punosta oli kokonaan poikki ja kolmas punos oli hapertunut palovaurion vuoksi.

Tässä kohdassa on syytä todeta, että tämän aikakauden urheilulaskuvarjoissa oli varavarjo kiinnitetty valjaisiin hyppääjän rinnan kohdalle. Päävarjon kupua ei voinut näissä varusteissa irrottaa. Edellä kuvattu pää- ja varavarjon sotkeutuminen keskenään oli siis mahdollista.

Heinäkuu (ehkä ?) 1965: Kääntynyt kupu, jakautunut kupu

Hyppääjällä oli 5 sekunnin vapaapudotushyppy. Vapaapudotus ei mennyt aivan putkeen: taivutusta oli liikaa ja hyppääjä kääntyi 90 °. Hyppääjällä oli myös vaikeuksia laukaista päävarjoa, koska kahvatasku oli niin tiukka, että hyppääjä käytti laukaisuun normaalia pitemmän ajan. Lopulta päävarjon laukaisu onnistui vetämällä laukaisukahvasta kahdella kädellä. Laukaisuyritysten aikana hyppääjän pää painui alas, jonka vuoksi hän teki voltin valjaissa varjon auetessa. Päävarjon auettua hänellä oli hetken aikaa jakautunut kupu, joka kuitenkin selvisi itsestään. Varjo avautui kauniiksi ja pyöreäksi, mutta sen kupu oli aukaisussa kääntynyt nurin, jonka vuoksi sen ohjausaukko oli edessä. Varjo toimi normaalisti, mutta ohjatessa oli huomioitava, että kupu kulki hyppääjän näkökulmasta takaperin. Maahantulo sujui kuitenkin vaurioitta vaikeutuneesta ohjauksesta huolimatta. Kupuun tuli pienehköjä palovaurioita.

19.7.1965: Jakautunut kupu ja suuria reikiä kuvussa

Jämällä pidetyn SIL:n laskuvarjohyppykurssin aikana esiintyi kurssilla tilapäisenä hypymestarina toimineella hyppääjällä 15 sekunnin vapaapudotuksen jälkeen jakautunut kupu. Vajaatoiminta kesti vain melko lyhyen hetken, kaksoiskupu poistui hyppääjän nykästyä muutaman kerran voimakkaasti punoksista. Kuvun yli kulkeneet punokset olivat polttaneet kupuun kaksi kaistan kokoista reikää ja useita pienempiä reikiä. Hyppääjä käytti varavarjoa ja laskeutui normaalisti.

Myöhemmässä tarkastuksessa todettiin päävarjon kuvussa edellä mainittujen kahden ison reiän lisäksi pienempiä reikiä kolmessatoista kaistassa. Koska hyppääjä palveli kersanttina Laskuvarjojääkärikoulussa, hänellä oli mahdollisuus tarkastuttaa varjonsa vajaatoiminnan jälkeen LJK:n laskuvarjopakkaamolla. Siellä todettiin laskuvarjon vauriot, mutta yksiselitteistä syytä vajaatoimintaan ei pystytty toteamaan. Hyppääjä itse arveli, että kupu olisi saattanut valahtaa alaspäin hidastussukan sisällä ennenaikaisesti varjon suoristumisvaiheessa. Tämä olisi hyppääjän mukaan voinut aiheuttaa vajaatoiminnan.

18.6.1965: Laskeutuminen kahden kuvun varassa

Osmo Savolainen laskeutui Utissa 18.7.1965 kahden laskuvarjon varassa. Tapahtumasta ei kahden valokuvan lisäksi ole tarkempia tietoja: oliko kysymyksessä vajaatoiminta vai aukesiko varavarjo vahingossa uloshypyssä tai laskuvarjon laukaisuvaiheessa.



Osmo Savolainen Utissa 18.7.1965 laskeuduttuaan kahden varjon varassa. Kuva: Antero Takkala

LuKT otti vuoden aikana useamman kerran kantaa vaaratilanteisiin. LuKT:n pöytäkirjaan kirjattiin 17.9.1965 seuraavaa:

”Keskusteltiin varjovaurioista ja todettiin niiden olevan lisääntymässä. Kustakin vauriosta tulee tehdä ilmoitus ja raportti ilmailuosastolle. Raportista tulee toimittaa kopio myös LuKT:lle. Ilmailuosasto on edelleen määrännyt, että milloin varjon kupu vaurioituu niin paljon, että se hylätään ja vanhoihin valjaisiin hankitaan uusi kupu, on varjo rekisteröitävä uudelleen.

FAI:n laskuvarjokomitea CIP tiedusteli vuoden 1966 kokoustaan varten jäsenmailtaan laskuvarjourheilun tunnuslukuja, mukaan lukien maiden laskuvarjoturvallisuus. Suomen ilmoitukseen oli kirjattu kolme jakautunutta kupua, joista yksi laskuvarjo vaurioitui korjauskelvottomaksi.

1960-luvun alkupuolella pääosa vaaratilanteista oli edellä kuvatun kaltaisia. Siviilipuolella jakautunut kupu oli melko yleinen ongelma, joka myöhemmin ratkaistiin lisäämällä kuvun helmaan verkko, joka käytännössä poisti jakautuneen kuvun mahdollisuuden kokonaan. Valitettavasti tämä kalustouudistus tapahtui vasta niin myöhään, että siitä ei ollut enää siviilitoiminnalle hyötyä: niihin aikoihin siviilipuolella alettiin luopua perinteisistä pallokuvuista.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 6.5.1965

Suomen Ilmailuliitto ry: Statistics requested by F.A.I. (päiväämätön, todennäköisesti tammikuu 1966)

Vaaratilanneilmoitus 2.7.1965

Vaaratilanteen 21.6.1965 silminnäkijän lausunto 1.7.1965

Vaaratilanteen 21.6.1965 Laskuvarjon tarkastajan lausunto 1.7.1965

Vaaratilanteen 21.6.1965 Pakkaustarkastajan lausunto 5.7.1965

Vaaratilanneilmoitus (päiväämätön, tehty todennäköisesti heinäkuussa 1965)

Utin Laskuvarjokerho ty: Selvitys kers T Aaltosen laskuvarjon rikkoontumisesta Jämällä 19.7.1965

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 17.9.1965

Laskuvarjojääkärikoulun kannanotto siviilihyppäämiseen

Laskuvarjojääkärikoulu tuki monin tavoin laskuvarjourheilua, epäilemättä myös puolustusvoimien kannalta itsekkäistä syistä. Reserviläisten kuntoisuudelle katsottiin hyppyurheilulla olevan hyötyä. Tämä ilmenee vuoden 1965 laskuvarjojääkärikurssin kurssijulkaisussa olleesta koulunjohtaja Kaj Hagelbergin kirjoituksesta, jota on tarkemmin esitelty tässä historiakirjoituksessa aiemmin. Hagelbergin keskeinen ajatus oli, että laskuvarjojääkärien on tarpeen ylläpitää hyppytaitoaan siviiliin pääsyn jälkeen. Se tapahtuisi parhaiten kotiseudun laskuvarjokerhossa. Jos kotiseudulla ei sellaista ole, laskuvarjojääkärien olisi syytä ryhtyä toimeen sellaisen perustamiseksi.

Näin tapahtui. Kun etenemme tässä tarinassa, löydämme lukuisia esimerkkejä, jossa LJK:n reserviläiset ovat käynnistäneet laskuvarjotoiminnan omalla kotipaikkakunnallaan, tai siinä ainakin merkittävästi myötävaikuttaneet. Sekä Utissa että Helsingissä oli toimintaa käynnistettäessä keskeisesti mukana laskuvarjojääkärikoulutettuja, myös Porissa. Ja muuallakin, kuten tulimme näkemiin.

Laskuvarjojääkärikoulun oppilaskunta: Kurssijulkaisu vuodelta 1965

Ensimmäinen 8-tähti, USA

Suomessa oli vuoden 1965 loppuun mennessä onnistuttu kohtaamaan toinen hyppääjä vapaassa pudotuksessa, ensimmäisinä Onni Kuusisto ja Risto Valta. Maailmalla oli laji edistynyt hieman pitemmälle. USA:ssa oli vuoden 1965 aikana tehty ensimmäinen 8-hyppääjän tähtikuvio. Sitä ihmetellessä myös suomalaiset hyppääjät alkoivat päättäväisesti lähestyä toisiaan vapaassa pudotuksessa. Pian saatiin tuloksia, vaikka kahdeksan hyppääjän tähti antoi vielä odottaa itseään lähes kymmenen vuotta.

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

LuKT - täystyöllinen vuosi 1965

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta piti vuoden 1965 aikana kahdeksan kokousta. Ne kaikki olivat tiukkoja työkokouksia, joissa ratkottiin nuoren urheilumuodon erilaisia ongelmia sekä työstettiin lajin perusrakenteita, sääntöjä, ohjeita, määräyksiä tai lausuntoja viranomaiselle ilmailumääräyksistä. Edellä olevissa vuoden 1965 tarinoissa on jo jonkin verran kerrottu LuKT:n päätöksistä tai sen käsittelemistä asioista. Muitakin, kuin edellä kerrottuja on ollut työn alla. Suomalaisten hyppääjien mahdollisuutta päästä harjoittelu- tai kilpailumatkoille käsiteltiin useassa kokouksessa. Ranskan osalta selvittelyt onnistuivat, mutta ei muiden maiden osalta. Itä-Eurooppaan yhteyksiä yritettiin saada. Esimerkkinä näistä ponnisteluista oli puheenjohtaja Kavon Laurilan työmatka Neuvostoliittoon. Hän yritti saada siellä yhteyttä neuvostoliittolaisiin hyppääjiin, mutta se ei onnistunut, koska he olivat jossain Keski-Aasiassa harjoittelemassa.

LuKT oli saanut valmiiksi laskuvarjohyppääjien luokkajärjestelmän, mutta luokkahakemuksia ei tahtonut tulla ennen kuin LuKT:n jäsenet itse näyttivät esimerkkiä. Vuoden loppuvuonna kuitenkin saatiin luokkia kirjattua myös muille kuin LuKT:n jäsenille. Luokilla oli myös käytännön merkitystä, koska ne olivat lupakirjaan rinnastettavia siten, että ne antoivat haltijoilleen eritasoisia oikeuksia. Koska luokkajärjestelmällä oli historiallista merkitystä, mainittakoon tässä ensimmäisen SIL:n laskuvarjoluokkien haltijat ja heidän luokkiensa numerot:

A-luokka: 1. Antero Takkala; 2. Asko Ström; 3. Kavon Laurila; 4. Risto Niinikoski; 5. Pekka Vainio;
6. Leila Hyytiäinen; 7. Jorma Mali; 8. Caj Lindholm; 9. Antti Pelkonen

B-luokka: 1. Antero Takkala; 2. Kavon Laurila; 3. Jorma Mali; 4. Caj Lindholm; 5. Antti Pelkonen

C-luokka: 1. Antero Takkala; 2. Jorma Mali

Luokkien lisäksi työstettiin koulutusasioita. Konkreettisia aikaansaannoksia olivat alkeiskoulutusohjelma ja siihen liittyvä kouluskortti.

Vuoden 1965 aikana LuKT käsitteli myös laskuvarjosanastoa, jollainen kuitenkin lopulta uupui isompien asioiden alle. Sellaista ei koskaan nähty ainakaan valtakunnallisessa käytössä. Kerhoilla oli kuitenkin vuosien varrella omilla julkaisuissaan toinen toistaan hausempia sanastoja. Toinen "ikuisuusprojektiksi" jäänyt oli laskuvarjohyppääjien vakuutukset. Erilaisia tarjouksia käytiin läpi, mutta mitään valtakunnallista vakuutusjärjestelmää ei näinä ensimmäisinä laskuvarjourheilumme vuosikymmeninä saatu valmiiksi.

Ilmailuviranomaisen suuntaan LuKT oli aktiivinen ja antoi lausuntoja muun muassa lääketieteellisistä kelpoisuusvaatimuksista. Viranomaisvaatimuksen mukaan itselaukaisuhyppääjän oli ennen itseaukaisuhyppyä, mutta myös aina määräaikaissä lääkärintarkastuksessa suoritettava se psykofysiologisenä ilmailulääkärin tarkastuksena. LuKT:n mielestä ei "psyko" ollut enää tarpeen itseaukaisuhyppääjän myöhemmissä määräaikaistarkastuksissa. LuKT esitti myös, että sotilashyppääjien, jotka tulevat hyppäämään siviilikerhoihin, puolustusvoimien lääkärintarkastus hyväksyttäisiin niin, että heidän ei tarvitsisi käydä siviilihyppyä varten erikseen lääkärintarkastuksessa. LuKT sai tahtonsa läpi ja ilmailuosasto lievensi lääkärintarkastusvaatimusta myöhemmin, myös sotilashyppääjien osalta.

Myös laskuvarjojen ikää koskevia esityksiä oli ilmailuosastolle tehty. Pienellä viiveellä tämäkin esitys toteutui.

Keväällä 1965 pidetyt SM-kilpailut oli todettu menestykseksi ja tapahtumana tarpeelliseksi. Niinpä LuKT päätti joulukuun kokouksessaan, että kilpailut järjestetään myös seuraavana vuonna. Kilpailupaikaksi päätettiin Utti ja ajankohdaksi 27. – 30.5.1966.

Yhteistyö Suomen Punaisen Ristin kanssa oli todettu hyödylliseksi ja LuKT päätti tiivistää sitä. Kokemukset olivat olleet hyvät sekä Helsingissä että Utissa, jossa toimintaa oli menestyksekkäästi toteutettu myös käytännön tilanteissa. Yhteistyöstä ei kuitenkaan kehittyneet kovin laajamittaisia eikä se kestänyt kovin kauaa.

Hypykenkien ja Para-Commander laskuvarjojen yhteishankinnat olivat myös LuKT:n työlliställä. Hypykenkiä hankittiinkin myöhemmin tilaamalla kenkävalmistajalta oma malli. Historiahenkilöllä on vieläkin tallella yhteishankintana ostettu malli – tosin joitakin vuosia myöhemmältä aikakaudelta. Para-Commanderien yhteishankintaan innosti tuleva MM-kilpailu vuonna 1966. LuKT oli päättänyt, että sinne oltaisiin lähdössä ja käsitys oli sellainen, että Para-Commander – PC – olisi paras mahdollinen tarkkuuskupu. Suurta yhteisostoa ei syntynyt, mutta muutamia tilattiin jo heti seuraavan vuoden alussa.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 10.6.1965
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 17.9.1965
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 12.11.1965
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 3.12.1965
Leila Ollikainen 22.1.2018

Vuoden 1965 toiminta ja tunnuslukuja

Suomen Ilmailuliiton piirissä tehtiin vuonna 1965 yhteensä 1.515 laskuvarjohyppyä. Edellisenä vuonna oli 1.111 hyppyä, joten hyppymäärä oli noussut hulppeat 27 prosenttia. Hyppymäärien perusteella aktiivisin oli Suomen Laskuvarjokerho, jonka hyppyykirjanpitoon merkittiin 848 hyppyä. Utin Laskuvarjokerholla oli 389 hyppyä. Jämin Ilmailukoululla oli kesällä pidetty SIL:n lukuun kaksi hyppyykurssia, joilla hyppyyjä kertyi yhteensä 270. Jämin kurssit oli tarkoitettu vasta-alkajille, mutta niillä annettiin myös hyppymestarikoulutusta kokeneille hyppääjille. He saivat opiskella tehtävää käytännön harjoitteluna aitojen oppilaiden kanssa.

Syksyllä toimintansa aloittaneen Porin Ilmailukerhon laskuvarjoajaoston tilille merkittiin vuoden päättyessä kokonaiset kahdeksan hyppyä. Ei vielä paljon, mutta hyvä alku. Vaikka SIL:n toimintakertomuksesta ei löytynyt tietoja muiden kerhojen hyppytoiminnasta, sellaista kuitenkin jo viriämässä muuallekin, kuin Uttiin, Helsinkiin, Jämille ja Poriin. Vuoden 1965 aikana oli Varkauden Lentokerhoon perustettu laskuvarjoajaosto. Myös Kuopion Ilmailuyhdistys oli aloittelemassa toimintaansa, jopa hyppyykonekin oli jo käytettävissä. Myös Lappeenrannassa oli hyppytoimintaa, mutta se tapahtui ULK:n nimissä, johdolla ja kalustolla, jonka vuoksi Lappeenrannan hyppyluvut eivät näkyneet erikseen SIL:n tilastossa.

LuKT:n pöytäkirjassa oli maininta, että puolustusvoimien hyppääjät olisivat perustamassa omaa, sotilasurheiluhyppääjien kerhoa Uttiin. Sellaisesta on epäilemättä keskusteltu, mutta tällainen hanke ei koskaan toteutunut. Jos olisi, kenties yhdistyksen nimenä olisi varmaan voinut olla ”*Hammassyriän Dynamo*”

Laskuvarjoluokkia myönnettiin vuonna 1965 ensimmäisen kerran. A-luokkia myönnettiin 9, B-luokkia 5 ja C-luokkia kaksi. Laskuvarjohyppääjiä oli Suomessa kaikkiaan 183.

Vuoden 1965 lopussa Suomessa oli 29 kerhojen omistamaa, urheiluhyppyihin soveltuvaa laskuvarjoa. Tämän lisäksi maassa oli jo useita yksityisten henkilöiden omistamia urheilulaskuvarjokokonaisuuksia. Kerhoilla oli ollut urheilukäyttöön soveltuvia laskuvarjoja edellisenä vuonna 20, vuonna 1963 13 ja vuonna 1962 vain kaksi laskuvarjoa. Myös laskuvarjokaluston määrä oli noussut nopeasti.

Ranskassa kävi hyppyykoulutusta saamassa LuKT:n arvion mukaan 17 laskuvarjohyppääjää, jotka tekivät Ranskassa yhteensä noin 500 hyppyä, joita ei kuitenkaan ole huomioitu Suomen hyppytilastossa.

Myös tämä vuosi selvittiin ilman onnettomuuksia. Vuoden 1965 aikana katkaistiin kaksi jalkaa ja koettiin kolme jakautunut kupu vajaatoimintaa. Suomen Ilmailuliiton tilaston mukaan Suomessa oli vuoden 1965 loppuun hypätty 2.986 urheiluhyppyä ilman onnettomuuksia tai isompia vahinkoja.

Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomus vuodelta 1965
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 10.6.1965
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 11.2.1966
Suomen Ilmailuliitto ry, päiväämätön (arvio: tammikuu 1965) kirje FAI:lle: Statistics requested by F.A.I.; 1965, Finland
Ilmailu 3/1968

Laskuvarjohyppykalustosta 1960-luvulla

Olemme edenneet tämän tarinan aikajanalla vuoden 1966 alkuun. Viimeistään tässä vaiheessa on tarpeen esittää yhteenveto näihin aikoihin käytetystä laskuvarjokalustosta. Matkan varrella on kerrottu yhtä ja toista pikkutietoa, mutta myöhempien vuosikymmenien lukijoilla saattaa ilman yhteenvetoa olla vaikea päästä sisään siihen hyppymaailmaan, jossa Suomessa tällä vuosikymmenellä elettiin. Jäljempänä oleva yhteenveto ei pyri olemaan täydellinen, vaan on tarkoitettu yleiskatsaukseksi, jota on tarkoitus myöhemmin täydentää erillisellä, Senior Skydivers ry:n historiasivuilta löytyvällä tarkemmalla laskuvarjokaluston kuvauksella.

Vuosikymmenen alkuvaiheissa käytettiin myös sellaisia pelastusvarjoja, joiden valjaisiin oli mahdollista kiinnittää rintapakkauksen varavarjo. Pelastusvarjoja saatiin alkuvaiheessa lainaksi tai vuokralle ilmailukerhoista, jonne ne palautettiin käytön jälkeen. Kun laskuvarjokerhot myöhemmin pystyivät hankkimaan riittävästi omia laskuvarjoja, nämä lainaukset vähitellen loppuivat.

Laskuvarjokalusto oli aluksi kokonaan länsimaista, joskin 1960-luvun lopulla nähtiin maassa kokeneempien hyppääjien käytössä myös muutama tšekkiläinen laskuvarjo. Pääosa kalustosta tuli Amerikasta (Pioneer tai eri valmistajien USA:n armeijanylijäämäkalustoa) tai Ranskasta (E.F.A.), mutta joitakin Saksassa valmistettuja alkeisvarjoja (Kohnke) myös käytettiin.

USA:n armeijan ylijäämävarastosta (surplus) saatiin melko edullisesti valjaista ja kupuja. Nämä ylijäämävarjoja olivat valmistaneet useat laskuvarjotehtaat (esim. Switlik, Pioneer) samojen armeijan tilaamien piirustusten mukaan. Kuvuista saatiin pienillä modifikaatioilla ohjattavia urheiluvarjoja, joita voitiin armeijan varastoista tarpeettomiksi käyneinä myydä nousevan laskuvarjourheilun tarpeisiin eri maihin.

Ranskalaiset laskuvarjot (EFA) oli jo alun perin valmistettu urheiluhyppääjien käyttöön. Ne olivat jonkin verran kalliimpia, mutta niiden laatu oli erinomainen ja ne olivat miellyttävämmät päällä.

Vuosikymmenen alussa kerhot omistivat kaikki laskuvarjot, mutta kokeneet hyppääjät alkoivat vuosikymmenen puolivälistä eteenpäin yhä enenevässä määrin hankkia omia laskuvarjoja, mikä mahdollisti heille enemmän hyppyjä oman hyppyaikataulun mukaan.

Laskuvarjon kuvat



Ranskalainen ohjattava alkeisvarjo EFA 653. Kuva: via SLK

Alkeisvarjot olivat pallokupuja, joiden läpimitta oli useimmiten 28 jalkaa (1 jalka/FT = 0,3048 m, n. 8,5 m, C9 kuvut), joskus myös 26 tai 35 jalkaa (PT-10, n. 10 m). Amerikan kuvut olivat alkuaan suunniteltu umpikupuisiksi pelastus- tai joukkojenpudotusvarjoiksi. Umpikupuvarjossa oli vakavuutta lisäävä huippuaukko, mutta ei erityisiä ohjausaukkoja. Ohjattavan kuvun takaosaan oli leikattu erimuotoisia ohjausaukkoja, joita ohjauspunoilla säätämällä voitiin käyttää laskuvarjon ohjaamiseen haluttuun suuntaan.

Ranskan varjoissa oli sekä umpikupuisia että myös alun perin ohjattavaksi suunniteltuja, erilaisin ohjausaukoin varustettuja kupuja.



Vasemmalla saksalainen, pakkaustavaltaan hankala Kohnke-kolmiovarjo Utin taivaalla 1963. Kuva: Antero Takkala

Yllä: Amerikkalainen C9 ylijäämäkupu, jossa on Double-L ("tupla-L") ohjausaukot, lialmi 1970. Kuva: Eero Kausalainen



Amerikkalainen joukkojenpudotukseen suunniteltu PT10 Malmin kentällä 1965. Kuva: via SLK



Para-Commander "PC" Mk I MM-kilpailuissa Leipzigissä vuonna 1966. Hyppääjä on Risto Valta Kuva: via Irja Valta

Suomessa käytettyjä umpikupuisia laskuvarjomalleja olivat esimerkiksi Kohnke (kolmiovarjo), PT-10, EFA 652 ja jotkut C9 ylijäämäkuvut. Ohjattavia alkeisvarjoja olivat muun muassa EFA 653, EFA 6562 (useita ohjausaukkoja), TU ja kokeneemmilla oppilailla ja laskuvarjohyppääjillä myös Conquistador kupu. Joissakin PT-10 joukkojenpudotusvarjoissa oli myös ohjausaukot, mutta osa niistä oli umpikupuja. Kokeneimmat hyppääjät käyttivät ensin kaikkia edellä lueteltuja ohjattavia laskuvarjoja, mutta vuodesta 1966 alkaen he siirtyivät nopeasti käyttämään edellisiä merkittävästi paremmin ohjattavaa ja hitaammin vajoavaa Para-Commander kupua.

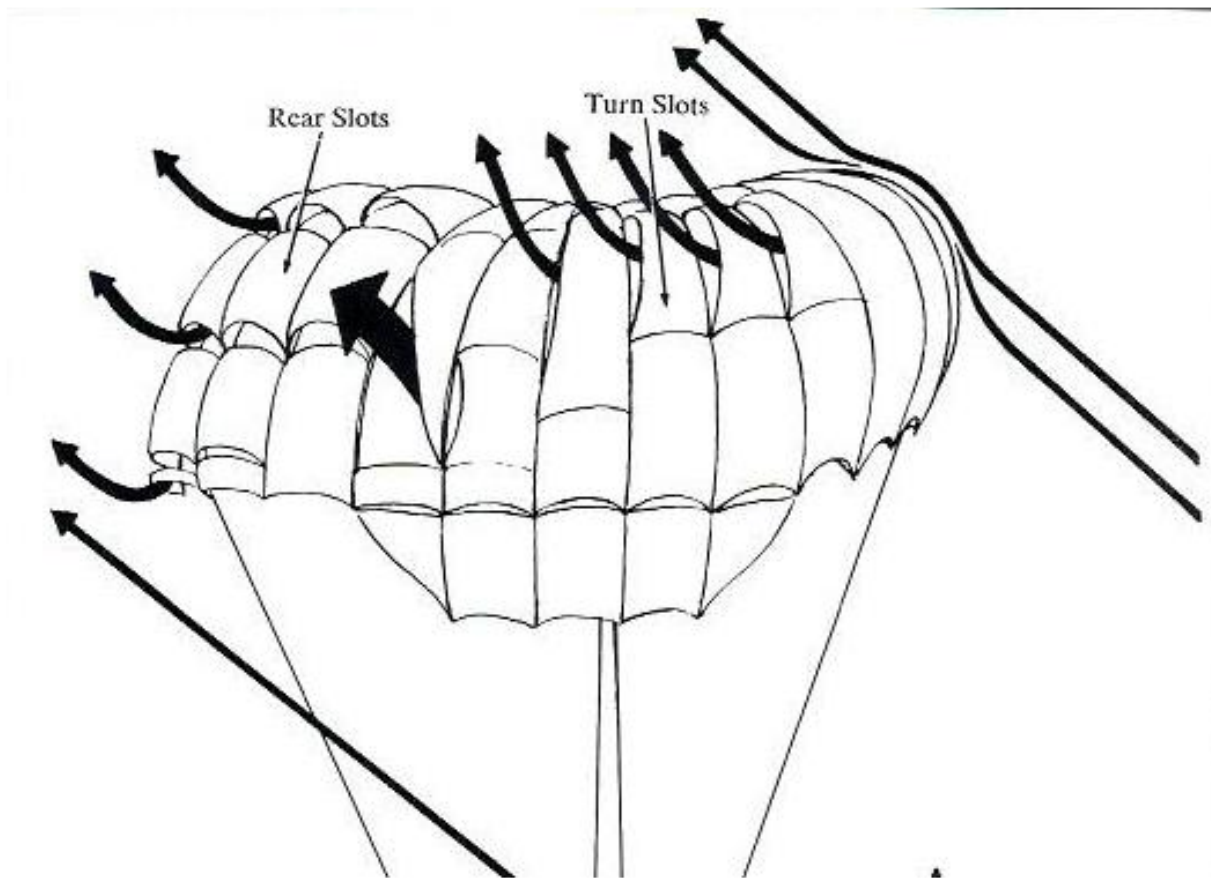
Perinteisillä pyöreillä kuvuilla vajoamisnopeus oli noin 5 – 6 m/s. Umpikupuisen varjon liitokyky oli vähäinen: sitä voitiin hieman ohjata kallistamalla kupua haluttuun etenemissuuntaan vetämällä kantopunoksista tai kantohihnoista. Näin saatu ohjauskyky riitti ohjaamaan hyppääjän eroon toisesta samaan aikaan ilmassa olevasta hyppääjästä, mutta tarkkuushypyssä ohjausteho oli ensisijaisesti uskon asia.

Ohjattavissa perinteisissä pyöreäkupuisissa laskuvarjoissa ohjausteho (liitokyky sivusuunnassa) oli suuruusluokkaa 1 – 3 m/s. Kun hyppääjä tavanomaisessa hypyssä vietti laskuvarjon varassa noin kaksi minuuttia, siinä ajassa jo ehti jonkun verran vaikuttaa pääsyyn haluttuun maalipisteeseen. Jos kuitenkin uloshyppy lentokoneesta tapahtui tuulen suuntaan ja voimakkuuteen nähden kovin paljon pielessä, ei ohjauskyky välttämättä riittänyt maaliin pääsemiseen.

Kun Para-Commander saapui laskuvarjomarkkinoille 1964, se räjäytti potin. Muutamassa vuodessa kaikki kokeneet hyppääjät, Suomessa ja muualla, alkoivat käyttää Para-Commanderia tai pian sen jälkeen markkinoille tulleita muita samalla periaatteilla toimivia kupuja. Vuoden 1964 USA:n mestaruuskilpailuissa 8 % kilpailijoista käytti Para-Commanderia. Kaksi vuotta myöhemmin samoissa mestaruuskilpailuissa kaikki kilpailijat, miehet ja naiset, käyttivät Para-Commanderia.

Para-Commanderin teki vallankumoukselliseksi sen monet erityispiirteet. Pallokuvun huippu oli vedetty tavanomaisia kupuja alemmas erityisten, hieman muita kantopunoksia vahvempien keskuspunosten avulla. Kuvusta saatiin näin litteämpi. Siihen oli lisätty vaakanopeutta lisäämään, yhdessä kuvun "litistämisen" kans-

sa, suuret ajoaukot takaosaan. Siihen oli myös tehty useita suuria ohjausaukkoja, jotka sijaitsivat entisiin kupuihin verrattuna kauempana kuvun sivuilla.



Para-Commander kuvun muoto ja toiminta. Kuva: Parachutes Incorporated: Para-Commander Owner's Manual

Kupu oli perinteisiä "pallokupuja" pienempi. Sen läpimitta oli vain 24 jalkaa. Silti se vajosi huomattavasti hitaammin, kuin perinteiset pyöreät kuvut. Valmistajan ilmoituksen mukaan vajoamisnopeus oli hyppääjän painosta riippuen 4,8 – 5,4 m / s., mikä käsikirjan mukaan vastaisi hyppyä noin 0,9 – 1,05 metrin korkeudesta. Liitoluvuksi valmistaja ilmoitti 1,16, minkä mukaa varjo liitäisi täydellisen tyynessä kilometrin korkeudesta 1,16 kilometrin matkan. Luku oli toki myyjän ilmoittama. Arkikokemus kuitenkin oli, että varjo liiti melkein kaksinkertaisen matkan aiempiin ohjattaviin varjoihin verrattuna.

PC:n ohjaus oli erittäin herkkä. Se totteli herkästi pieniäkin ohjausliikkeitä. Kääntöpuoli oli, että suuren ohjaustehon vuoksi varomaton ja tarpeettoman voimakas ohjaus aikaansai voimakkaan heilurin, joka heikensi osumistarkkuutta tai myös saattoi tehdä kovin kipeää maahantulossa. Kuvun muotoilu mahdollisti myös jarruttamisen molempia ohjauskapuloita yhtä aikaa painamalla siten, että liitokulma jyrkkeni jonkin verran. Jos ohjauspunoksia kiristettiin liikaa, kupu sakkasi, josta oli yleensä seurauksena voimakas heilahdus, mikäli hyppääjä ei hallinnut ohjaustekniikkaa. Alkuvaiheessa PC:llä saivat LuKT:n päätöksen mukaan hypätä henkilöitä, joilla oli aikaisempaa hyppykokemusta vähintään 50 hypyn verran.

Vaikka alkuun varjoa pidettiin "rajuna pelinä", vuosikymmenen loppupuolella Para-Commanderilla hyppäsivät myös jo kokeneemmat oppilaat.

Valjaat ja varavarjot

Valjaat ja varavarjot tulivat samoista lähteistä, kuin päävarjotkin: USA:sta ja Ranskasta pääosin, joitakin yksilöitä myös Länsi-Saksasta. Varavarjo oli kaikilla vuoteen 1966 saakka rinnalla, jolloin saatiin maahan yksi poikkeava yksilö. Varavarjojen kuvut olivat tässä vaiheessa umpikupuja, joiden halkaisija oli tavanomaisesti 24 jalkaa. Rintapakkaus-varavarjoissa ei 1960-luvulla yleensä käytetty lainkaan apuvarjoa, joka otettiin käyttöön vasta siinä vaiheessa, kun päävarjossa olivat sellaiset olkalukot, että vajoatoimintatilanteessa voitiin irrottaa päävarjon kuvusta.

Apuvarjo varavarjossa oli välttämätön myös silloin, kun varavarjo oli sijoitettu hyppääjän selkäpuolelle, päävarjon yläpuolelle. Tällaisia varustekokonaisuuksia oli 1960-luvulla vain muutamilla hyppääjillä.

Kokeneimmat hyppääjät käyttivät pitemmillä vapaapudotuksilla sekuntikelloa ja/tai korkeusmittaria. Vapaapudotusajat määrättiin näinä aikoina aina sekunteina, jonka vuoksi sekuntikello riitti avauskorkeuden määrittämiseen. Siitä ei tosin ollut enää apua myöhemmin avautoimenpiteiden jälkeen, jos piti arvioida korkeuden riittävyttä varavarjotoimenpiteisiin. Korkeusmittarit olivat yleensä vanhoja lentokoneen korkeusmittareita, jotka oli tarkastettu ilmavoimien varikolla ja otettu sen jälkeen käyttöön.



1960-luvun itselaukaisuhyppykalustoa: EFA (vas.) ja kaksi ylijäämävarjokokonaisuutta n. 1964. Hyppääjät: Veijo Haatanen (vas.), Eero Ylinen ja Jorma Mali. Kuvasta näkyvät myös 1960 – 1980 luvulla käytetyt erityiset varrelliset hyppykengät. Kuva: via Irja Valta

Varavarjoon oli yleensä myös kiinnitetty hyppääjän pakolliseen varustukseen kuuluva puukko, jonka tarkoituksena oli helpottaa punoksen katkaisemista vahaatoimintatilanteessa.

Amerikkalaisissa valjaissa lukot olivat alkuvaiheessa pelkät koukut, joita ei voinut helposti avata. Urheilukäyttöön suunnitelluissa valjaissa oli myöhemmin jo pikalukot, jotka avautuivat nopeasti. Yllä olevasta kuvasta näkyy, että ranskalaisissa EFA-valjaissa oli jo heti vuosikymmenen alusta lähtien kätevät pikalukot, joiden avulla varjokokonaisuuden pukeminen ja riisuminen kävi helposti ja nopeasti.

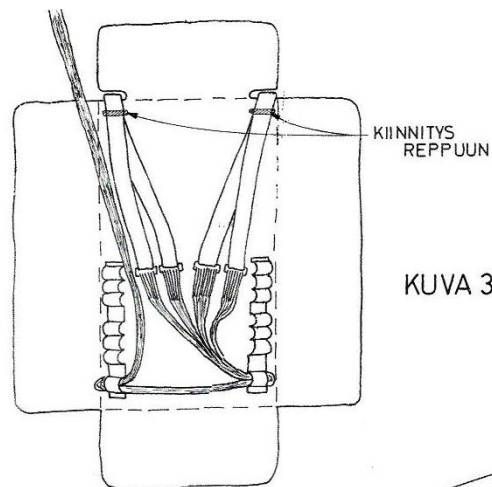
Ranskalaisissa valjaissa ei ollut olkalukkoja lainkaan, joten kupua ei voinut irrottaa edes pakkausta tai selvittämistä varten. Amerikkalaisissa ylijäämävaljaissa oli useimmiten olkalukot (ns. "2-shot", katso yllä oleva kuva), joita ei kuitenkaan ollut suunniteltu käytettäväksi hypyllä. Siihen tarkoitukseen ne olivat liian hankalat. Käyttötarkoituksena lienee ollut mahdollistaa nopea irrottautuminen maassa hypyn jälkeen, jos vihollinen uhkaa tai laskuvarjo alkaa raahata hyppääjää maata pitkin.



Antero Takkala (punainen varjokokonaisuus) hankki vuonna 1966 ensimmäisenä suomalaisena ns. Piggyback- kokonaisuuden – jollaista kutsuttiin myös tandemiksi - jossa varavarjo oli päävarjon päällä, hyppääjän selkäpuolella. 1960-luvulla tämän tyyppiset varusteet eivät vielä yleistyneet. Muut hyppääjät kuvassa: Eero Ylinen (vas.) ja Jorma Mali. Kuva: Antero Takkala

Pakkolaukaisujärjestelmät

Vuosikymmenen alkupuolella käytettiin pääasiassa kolmea pakkolaukaisujärjestelmää. Primitiivisimmässä niistä laskuvarjon punokset laskostettiin kuvun pohjalla oleviin kumilenkkeihin ja laskostettiin viikattu kupu ilman hidastussukkaa punosten päälle ja reppuun. Pakkolaukaisuhihna sidottiin murtosidoksella kuvun hui-pussa olevaan lenkkiin. Tällaisessa varjossa ei ollut apuvarjoa. Reppu suljettiin siten, että pakkolaukaisuhihna sidottiin kalastajalangalla apusokkien avulla repun läpissä oleviin kartioihin ja pujotettiin pakkolaukaisuhihna ulos repusta. Tämän jälkeen otettiin apusokat pois, jolloin lankasidokset pitivät repun kiinni. Kun reppu oli suljettu, kiinnitettiin teräsjousi- tai kumisandumit, jotka vetivät repun avautuessa repun läpät sivuun.



Punosten kiinnitys repun pohjalle (pelastusvarjot ja ilman hidastussukkaa käytetyt pakkolaukaisuvarjot). Kuva: Suomen Ilmailuliitto

Kun tällaisella varjolla hypättiin, lentokoneeseen kiinnitetty pakkolaukaisuhihna ensin oikein, sen jälkeen hihna repäisi hinnan kiinnitykseen käytetyt kalastajalankasidokset poikki ja reppu aukesi. Kun reppu oli avautunut, pakkolaukaisuhihna veti laskostetun kuvun suoraksi. Kun kupu oli suorana ja veto oli riittävän voimakas (40 – 60 kp), hinnan kuvun huippuun kiinnittävä murtosidos katkesi ja varjo alkoi kehittyä vapaasti. Tällaista sukatonta pakkolaukaisujärjestelmää käytettiin Utissa EFA 652 laskuvajoissa vielä 1960-luvun lopulla. Käyttäjän näkökulmasta tällainen pakkolaukaisujärjestelmä oli kyllä varmatoiminen, mutta avautuminen ilman mitään hidastusta oli kipakka.

Pakkaustapa vastasi tämän ajan pelastusvarjojen pakkausta. Niissäkään ei ollut minkäänlaista hidastusjärjestelmää. Erona pelastusvarjoissa kuitenkin oli, että niissä oli itselaukaisukäytön vuoksi oltava apuvarjo ja reppu suljettiin laukaisuvaijerin sokkien avulla.

Helsingissä käytettiin jonkin verran myös samanlaisia *sisäpussi-pakkolaukaisuvarjoja* (PT-10), kuin puolustusvoimissa. Siinä laskuvarjon kupu laskostettiin ja pakattiin pakkolaukaisuhinnan päähän kiinnitettyyn sisäpussiin, jossa olevaan lenkkiin kiinnitettiin kuvun huippu murtosidoksella. Punokset kiinnitettiin sisäpussissa oleviin taskuihin, joiden sijasta saatettiin myös käyttää kumilenkkejä. Kantohihnojen punosten puoleiset päät kiinnitettiin sisäpussiin murtosidoksella. Kun sisäpussi oli sijoitettu paikalleen laskuvarjon reppuun, se kiinnitettiin murtosidoksella. Kun laskuvarjohyppääjä hyppäsi lentokoneesta, laukaisuhihna oikein ja veti sisäpussin ulos repusta, jolloin repun sulkeneet sidokset katkesivat. Tämän jälkeen kantohihnat oikeinivat ja niiden murtosidokset katkesivat ja punokset alkoivat purkautua sisäpussissa olevista kiinnikkeistään (taskut tai kumilenkit). Kun laskuvarjon kupu ja punokset olivat kokonaan suoristuneet, kuvun huipussa oleva viimeinen murtosidos katkesi, jolloin laskuvarjo avautui ja pakkolaukaisuhihna sisäpusseineen jäi lentokoneeseen.



Kuvassa kaksi PT-10 laskuvarjovarustukseen pukeutunutta soturia LJK:ssa 1963 – tosin ilman varavarjoa. Rynnäkkökivääri ei kuulunut urheiluhyppääjien varustukseen. Oikeanpuoleinen jääkäri on Risto Valta, joka oli 1960-luvulla yksi Suomen parhaista urheiluhyppääjistä.

Kuva: Irja Valta

Tässä sotilaiden joukkojenpudotuskäyttöön suunnitellussa PT-10 laskuvarjokokonaisuudessa valjaat oli varustettu keskuskukolla, joka mahdollisti nopean irtautumisen laskuvarjosta hypyn jälkeen. Urheilukäytössä ei vihollisen pelko ollut päällimmäinen syy pyrkiä nopeasti eroon hyppyvälineestä. Vesihypyillä tai hypättäessä tuulisessa säässä mahdollisuus nopeaan ja helppoon irrottautumiseen valjaista oli hyvä ominaisuus, jota myös joskus käytettiin.



Sisäpussi-pakkolaukaisuvarjon toiminta: 1) pakkolaukaisuhihna suoristuu ja vetää sisäpussin ulos repusta (murtosidokset katkeavat): 2) kantohihnat suoristuvat ja niiden murtosidokset katkeavat (kuvassa), 3) punokset alkavat suoristua ja sen jälkeen kupu, 4) Kupu ja punokset suoristuvat, jolloin kuvun huipun murtosidos katkeaa, 5) Kupu alkaa kehittyä, sisäpussi ja pakkolaukaisuhihna jäävät koneeseen. Kuva Malmin kentän yläpuolella 1967, laskuvarjona PT-10. Kuva: PF-Studio/Fred Ohert via Nya Pressen

Pakkolaukaisujärjestelmä, jossa *käytettiin hidastussukkaa*, oli hyppääjälle ainakin avautumisvaiheessa edellisiä miellyttävämpi. Avautuminen oli huomattavasti pehmeämpi. Järjestelmää käytettäessä laskostetun kuvun päälle vedettiin hidastussukka, jonka alapäässä oleviin kumilenkkeihin kiinnitettiin punokset. Tämän jälkeen laskostettiin sukan sisällä oleva kupu S-laskoksin – samaan tapaan, kuin ilman sukkaa oleva kupu – repun sisään. Reppu suljetaan samalla tavalla pakkolaukaisuhihnan ja murtosidosten avulla, kuin ilman sukkaa oleva kupu sillä erolla, että pakkolaukaisuhihnaa kiinnitetä kuvun huippuun. Toinen ero on, että kuvussa on aina kierrejousella varustettu apuvarjo, joka painetaan kokoon ennen repun sulkemista.

Kun hyppääjä poistuu lentokoneesta, lentokoneeseen kiinnitetty pakkolaukaisuhihna kiristyy, jonka jälkeen reppua sulkevat murtosidokset (kalastajalankaa) katkeavat ja reppu avautuu. Kun laskuvarjon reppu avautuu, kokoon painettu apuvarjo ponnahtaa jousen heittämänä ulos repusta, jolloin ilmavirta tarttuu siihen. Apuvarjo vetää hidastesukan sisällä olevan kuvun suoraksi, jonka jälkeen ilmavirta nostaa sukan pois kuvun päältä ja kupu ilmaa saatuaan avautuu. Vuosikymmenen alkupuolella hidastussukkaa ei mitenkään kiinnitetty kupuun, joten ne menivät omia teitään aukaisun jälkeen. Useimmiten ne löydettiin maastosta, ei aina. Pian LuKT kuitenkin keksi kiinnittää sukan kuvun huippuun yhdyspunoksella. Kupu toimi tämän jälkeen mainiosti, eikä hidastussukkaa enää tarvinnut haeskella maastosta.

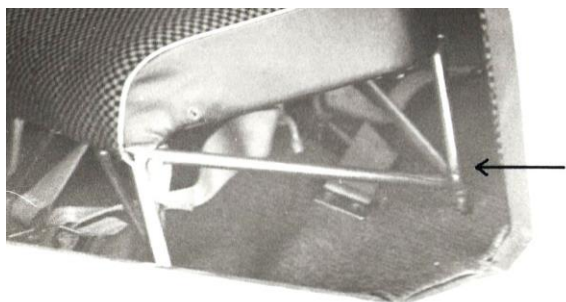


Hidastussukkaan pakattu alkeisvarjo. Laukaisuhihna vetää murtosidokset auki, jonka jälkeen reppu avautuu. Kuva: Erkki Näätänen



Apuvarjo vetää sukan suoraksi ja punokset alkavat purkautua sukan alareunassa olevista kumilenkeistä. Kuva: Erkki Näätänen

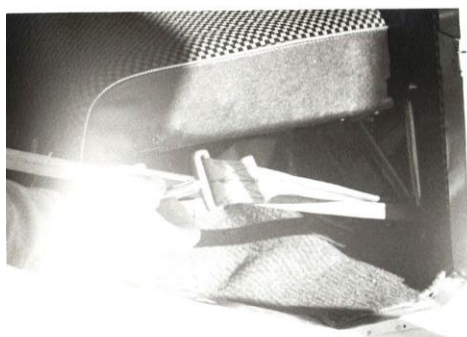
Myöhemmin – useiden vajaatoimisuuksien jälkeen – alettiin tässä hidastussukalla varustetussa pakkolaukaisu-järjestelmässä sitoa pakkolaukaisuhihnan pää apuvarjon yhdyspunokseen murtosidoksella. Pakkolaukaisuhihna nykäisi apuvarjon ulos laskuvarjon repusta ilmapirtaan, eikä apuvarjo jäänyt pyörimään hyppääjän selän takana olevaan alipainealueeseen, ”turbulenssiin”.



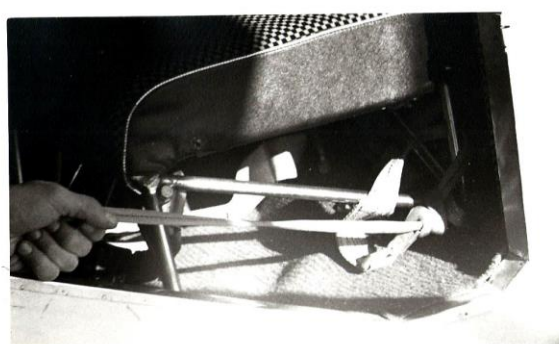
HIHNAAN KIINNITYSKOHTA



VAIHE 2 = HIHNAAN 1. SOLMU



VAIHE 1 = HIHNA JALAN YMPÄRI



VAIHE 3 = HIHNA UUELLEEN JALAN YMPÄRI JA LUKKO KIINNI

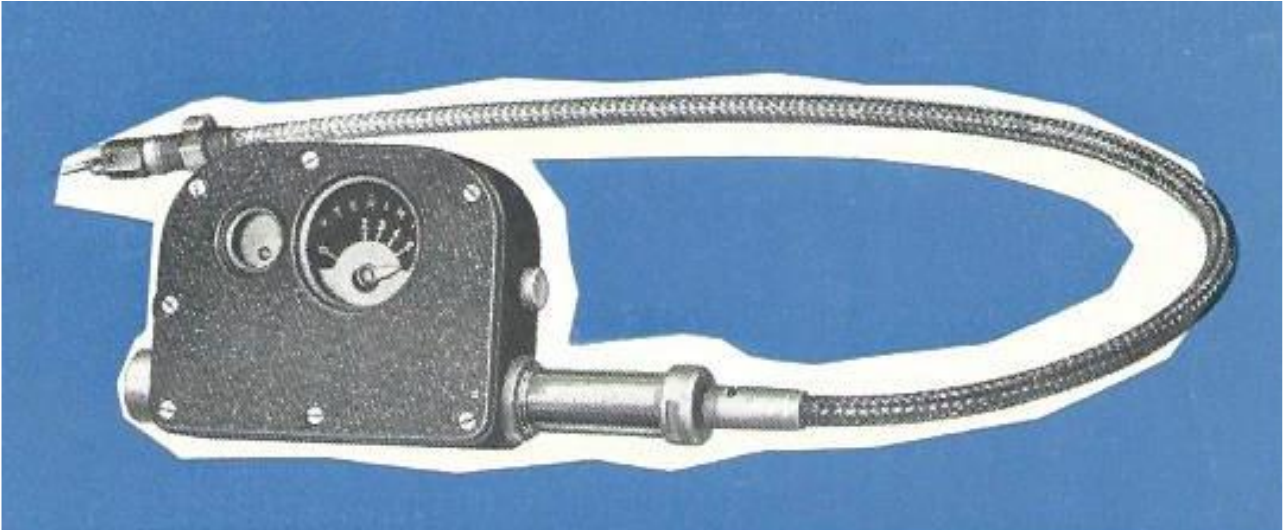
Kuvasarja esittää yleisimmän SLK:ssa vuonna 1968 ja sitä ennen käytetyn tavan kiinnittää pakkolaukaisuhihna ohjaajan tuolin jalkaan.
Kuva: via SLK

Pakkolaukaisuhihnan kiinnityksestä ei vuoteen 1969 saakka ollut mitään määräystä tai ohjetta. Laukaisuhihnan pää kietaistiin siipitukeen tai ohjaajan tuolin jalkaan. Hihnan koukku kiinnitettiin hihnaan siten, että se lukitsi itse itsensä. Hihnan lukossa tai koukussa ei käytetty varmistussokkaa. Vuonna 1969 ilmailuosasto julkaisi määräyksen (Lentokelpoisuustiedote LT 3/69, 1.4.1969) pakkolaukaisuhihnan kiinnityksestä. Se tuli voimaan 1.5.1969.

Varolaukaisimet

Nykyhyppääjien tuntemia varavarjoon asennettavia varolaukaisimia ei vielä 1960-luvulla käytetty eikä tunnettu. Laskuvarjourheilun keskustoimikunta sai kuitenkin jo vuonna 1965 nähtäväkseen Laskuvarjojääkärikoulussa käytetyn neuvostoliittolaisvalmisteisen KAP-3 laukaisimen. Laitetta silloin ihmeteltiin, mutta päätöksiä ei vielä tehty. Laite oli kaksitoiminen siten, että siinä oli barometritoiminen korkeussäätö ja lisäksi kellokoneisto. Laitetta ei voinut asentaa varavarjoon, koska se virittämisen ja varmistussokan poistamisen jälkeen laukesi aina asetetussa korkeudessa – ellei hyppääjä ehtinyt laittaa varmistussokkaa takaisin paikalleen. Laukeaminen tarkoitti, että lauetessaan laite veti voimakkaan jousen voimalla päävarjon laukaisuvarjesta niin, että sokat tulivat pois kartioistaan ja laskuvarjon reppu avautui.

Vuoden 1968 lopulla asia oli kuitenkin jo kypsytynyt pitemmälle. LuKT päätti ottaa laitteen käyttöön hyppytoiminnassa ja teki sitä koskevan esityksen ilmailuviranomaiselle.



Tšekkoslovakiassa valmistettu laskuvarjon laukaisin KAP-3. Vastaavaa laitetta valmistettiin myös nimellä PPK-U

LuKT katsoi, että tällaista laitetta voisi käyttää pakollisena päävarjossa ensimmäisillä itselaukaisuhypyillä sekä esimerkiksi vapaapudotuskuvaushypyillä (kuvaajalla), vapaapudotuskohtaamisissa ja hypättäessä yli 6000 metrin korkeudesta sekä eräillä muilla erikoishypyillä. Tähän aikaan käytetyt laskuvarjojen reput saattoivat olla joskus melko tiukkoja, mikä saattoi edellyttää melkoisesti voimaa laukaisukahvaa vedettäessä. Erityisesti naisilla saattoi joskus voima ja/tai usko loppua kesken ensimmäisillä hypyillä. Tällaisessa tilanteessa laukaisimen arveltiin tulevan tarpeeseen. Aina silloin tällöin tulikin...

Laukaisin voitiin asentaa laukeamaan kellokoneiston avulla 0 – 5 sekunnin kuluessa varmistussokan poistamisesta tai barometri- ja kellokoneiston avulla niin, että kello kävi määritetyt sekunnin loppuun, mutta se laukaisi varjon vasta, kun määritetty asetuskorkeus (alin mahdollinen oli 500 m) saavutettiin.

Laukaisimen käyttö oli niin hankalaa, että sitä ei edes koskaan harkittu kokeneimpien hypääjien varolaukaisimeksi edellä kuvattuja erityishyppäjä lukuun ottamatta. Oppilashypyillä laitetta käytettiin vielä koko 1970-luvun ajan.

Oulun Ilmailukerho ry: päiväämätön kirje [helmi-maaliskuun taitteessa 1962] Suomen Laskuvarjokerholle

Suomen Laskuvarjokerho ry: kirje 5.3.1962 Oulun Ilmailukerholle

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 6.5.1965

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 12.11.1965

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 30.10.1968

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 16.12.1968

Suomen Ilmailuliitto ry, kirje Ilmailuosastolle 23.12.1968: Automaattilaukaisimen käyttöön ottaminen

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: LT 3/69: Pakkolaukaisuhihnan kiinnitys lentokoneeseen

Chronotechna, Šternberk, esite: KAP-3P Combined Parachute releaser

Eero Kausalainen 4.2.2018

Leila Ollikainen 21.1.2018

Jorma Mali 26.2.2018

Lauri Oksanen 26.2.2018

Hyppykoulutuksesta 1960 - luvulla

Laskuvarjourheilun alkuvaiheissa hyppykoulutus oli lähinnä pakkauskoulutusta, jonka yhteydessä pidettiin luentoja Ranskasta saatujen havaintotaulujen avulla. Koulutukseen liittyi Onni Kuusiston sanoin ”*kuperkeikkoja, esitelmiä ja filmejä*”. SLK:ssa ei alkuvaiheessa järjestetty erityisiä kursseja, jotka alkoivat tiettyinä päivinä. Koulutusta annettiin niille, jotka tulivat paikalle. Kun aluksi ei ollut vielä hyppymahdollisuuksia, hypääjiä tuli ja meni parin ensimmäisen vuoden aikana ilman yhtään hyppyä.

Laskuvarjourheilun keskustoimikunnan aloittaessa työskentelynsä vuonna 1964 oli sen ensimmäisiä tehtäviä alkaa valmistella hyppykoulutusohjelmia. Ensimmäisen alkeiskoulutusohjelman laati Laskuvarjojääkärikoulussa palveleva ja LuKT:n jäsen Rauno Nuorivuori, jolla oli paitsi puolustusvoimien hyppykokemusta, myös

Ranskasta saatua kokemusta. Vuonna 1966 julkaistiin hyppykoulutusohjelma, joka käsitti sekä alkeishyppyä että itselaukaisuhyppyä. Samalla olivat valmistuneet luokkavaatimukset, jotka asettivat opintotavoitteet.

Koulutusohjelmat olivat kotikutoisia, mutta niiden taustalla vahva ranskalainen vaikutus. Toki Ruotsin koulutusohjelmia oli silmäilty ja ehkä niistäkin oli jotain tarttunut matkaan. Koulutusohjelmat elivät koko ajan ja niitä kehitettiin ja täydennettiin alkuvaiheessa vuosittain.

Helsingissä harjoiteltiin trampoliinin avulla koordinaatiota ja esimerkiksi takavoltteja. Muualla tämä harjoitusmuoto ei saanut suosiota. Trampoliinin lisäksi harjoiteltiin jonkin verran myös uimahallissa.

Laskuvarjojen pakkauskoulutusta saatiin alkuvaiheessa Amerikan ja Ranskan kävijältä Kavo Laurilalta, mutta myös LjK:n pakkaamomestari Kalle Hakamaa antoi koulutusta. Myöhemmin, kun kokeneempia hyppääjiä alkoi olla enemmän, he toimivat kerhoissa pakkauskouluttajina.

Maahantuloa harjoiteltiin LjK:n oppien mukaan. Laskuvarjopyörähdyksiä tehtiin maassa ja jakkaralta hyppäämällä. Maahantulokoulutus oli erityisen tärkeää 1960-luvun laskuvarjokalustolla, jonka vajoamisnopeus oli nykyaikaisiin laskuvarjoihin verrattuna suuri ja joiden ohjattavuus oli vaatimatonta.



Jorma Mali harjoittelee trampoliinilla. Kuva: Antero Takkala



Maahantulokoulutusta SLK:ssa noin vuonna 1966, koulutuspaikka on Malmin lentoasemarakennuksen pääaula. Kuva: Viljo Kaija

Uloshyppyä harjoiteltiin lentokoneen ovelta ja Helsingissä myös hyppäämällä telineeltä palopurjeeseen parin metrin korkeudelta. Melko varhaisessa vaiheessa syntyi myös yhteistyö LJK:n kanssa. Laskuvarjokerhot, erityisesti ULK ja SLK, saivat käyttää uloshyppyharjoittelussa LJK:n hyppytornia Utissa. Toimintaa valvoivat ja ohjasivat LJK:n henkilökuntaan kuuluvat. He eivät saaneet tästä viikonlopputyöstä korvausta, vaan työtä tehtiin harrastuksena. Hyppytornilla käytiin myös pitemmästä matkasta, ainakin Tampereelta ja Kuopiosta saakka.

Hyppytornilla harjoiteltiin uloshyppyä, joka SLK:ssa tehtiin X-asennossa, vartalo voimakkaasti taakse taivutettuna ja kädet ja jalat levitettynä. Uttilaiset harjoittelivat vielä 1960-luvun loppupuolellakin uloshyppyä banaanasennossa. Siinä ovat jalat suorina ja yhdessä ja kädet ristissä rinnalla. Vartalo on voimakkaasti taakse taivutettuna. ULK:ssa banaanasentoa käytettiin pakkolaukaisuhypyillä ja ensimmäisillä vapaapudotushypyillä 5 sekuntiin saakka. 8 sekunnin vapaapudotushypyistä alkaen hypättiin X-asennossa.

Hyppytornissa oviaukko oli tehty kuljetuskone DC-3:n oven kokoiseksi. Ideana oli, että hyppääjä hypäsi tornista vajereiden varaan, jolloin vapaata pudotusta tuli muutama metri, jonka jälkeen liu'uttiin vajereiden alla roikkuen kauemmas tornista. Ponnistus tornista tapahtui kuten DC-3:sta, mutta kun oli irrottu tornista, otettiin omassa kerhossa käytetty ja koulutettu vapaapudotusasento – banaani- tai X-asento. Torniharjoittelun yhteydessä oli mahdollista harjoitella myös varjon avaamisen jälkeisiä toimenpiteitä sekä varavarjotoimenpiteitä. Tämä tapahtui vaiheessa, jossa hyppääjä roikkui vajereiden varassa.

Kouluttajat saattoivat tornissa kontrolloida, osasiko oppilas tornista irtoamisen jälkeen hakeutua oikeaan vapaapudotusasentoon ja muistiko hän tarkastaa kuvun ja muistiko hän laskea sekunteja sen arvioimiseksi, avautuuko varjo ajoissa. Kouluttaja saattoi antaa vielä lisäohjeita tai kuvata tilannetta esimerkiksi huutamalla *"suuria reikiä päävarjon kuvussa – toimenpiteet?"* Kouluttaja seurasi, osasiko oppilas tehdä toimenpiteet oikein.

Tornihyppy ja SLK:n palopurjehyppy palvelivat myös rohkeuskokeena, jonka avulla oppilas sai itsevarmuutta uskallettuaan hypätä tornista tai palopurjeeseen.



Tampereen Laskuvarjokerhon hyppääjiä LjK:n hyppytornilla 1968. Kuva: Lauri Volanen




SLK:n kurssi harjoittelemassa LjK:n hyppytornilla. Kuvassa Kaisa Kakko uloshypyn jälkeen "varjon varassa". Kuva: Kaisa Kakko

LjK:n hyppytorni ei koskaan ollut siinä mielessä pakollinen, että tornihypyn puuttuminen olisi estänyt hyppäämisen. Tornihyppyä käytettiin, jos oli mahdollista järjestää matka Uttiin. Esimerkiksi tätä kirjoittanut histo-

riahenkilö sai koulutuksensa ULK:n kurssilla Lappeenrannassa syksyllä 1967, jossa myös ensimmäiset hyppy tapahtuivat. Tornihyppyä pääsin kokeilemaan vasta monen ”oikean hypyn” jälkeen.

LuKT laati koulutuksen seuraamiseksi koulutuskortteja. Ne antoivat mahdollisuuden varmistua, että kaikki koulutus tuli annettua. Niistä oli myös hyötyä vierailtaessa toisessa kerhossa.

 Suomen Ilmailuliitto —
Finlands Flygförbund ry

**Laskuvarjohyppääjän
koulutuskortti**

Kortti pidetään hyppypäiväkirjan liitteenä ja asianomainen opettaja varmentaa nimikirjoituksellaan siihen kunkin koulutusvaiheen hyväksytyin suoritukseen.

Nimi *Lauri Oksanen*

Koulutus aloitettu *Malmi 20.3 1966*

I Peruskoulutusjakso.
á teorian opetus

aine	pvm	opettaja
yleistä lskv-tietoutta	20.2	<i>K. Lantte</i>
- - -	- - -	- - -
lskv:n rakenne ja toim.	27.2	
ohjaustekniikka	13.3	
- - -		
lskv:n käsittely, sovitus, tukahduttaminen	20.3	<i>K. Lantte</i>
pakkaaminen	6.3	
vajaatoimisuudet	13.3	
varo- ja ilmailumääräykset	27.2	
kertausopittu	3.4	

b käytännön harjoittelu

aihe	pvm	opettaja
maahantulotekniikka	20.2	<i>K. Lantte</i>
- - -	27.2	- - -
- - -	13.3	
ulostulo ja -hyppy koneesta	20.3	
kertausharjoittelu		

loppukokeet	pvm	arvosana	opettaja
teoria	8.4	<i>Hyväksytty</i>	<i>K. Lantte</i>
kastuminen	8.4	<i>Hyväks.</i>	<i>O. Koskinen</i>
pakkaus (eri varjotyypit)			
1. <i>PT-10</i>	13.4	<i>Repeat</i>	<i>K. Lantte</i>
2.			
3.			
4.			

Lääkärin todistus *7/4 1966*

Liitt. jäsenmaksu *OK.*

Suoritettujen kokeiden perusteella on oppilas kypsä suorittamaan pakkolaukausuhyppyjä.

Helsingissä 19.4 1966

Antti Takkula
kouluttaja

Lauri ”Lake” Oksanen kävi SLK:ssa hyppykurssin keväällä 1966. Yllä olevasta koulutuskortista voi päätellä, että koulutusta on annettu kaikissa aineissa, joissa se on tarpeen ennen ensimmäistä hyppyä. Vanha Byrokraatti tosin kiinnittää huomiota, että kouluttajan kuittaus näyttää puuttuvan monessa tapauksessa, vaikka koulutus on ilmeisesti annettu vuoden 1966 standardin mukaisesti.

Lake Oksanen kertoo Senior Skydivers ry:n sivuilla koulutuksestaan SLK:ssa Helsingissä:

”Neljäkymmentä vuotta sitten, 20.2.1966 alkoi Suomen Laskuvarjokerho ry:n hyppykurssi numero 3 Malmin lentoasemalla. Mukana oli kymmenkunta laskuvarjohyppäämisestä kiinnostunutta oppilasta. Koulutuspaikka oli pyöreällä (lentoaseman hallintorakennus) ja osa koulutuksesta tapahtui ulkona.

Edellisenä kesänä 1965 olin jo kerholla katsellut ja tutustunut laskuvarjotoimintaan, mutta kurssimuotoinen koulutus oli silloin vasta alkamassa. ”Tule mukaan toimintaan, pakkaa varjoja, niin pääset hyppäämään” vastattiin kyselyihin.

Allekirjoittaneen kiinnostus laskuvarjourheiluun ei ole vuosien kuluessa hiipunut, sillä hyppyjä on kertynyt joka vuosi. Tämä vuosikin on jo aloitettu jäähyppyillä Arabianrantaan ja Töölönlahdelle.

[Senior Skydivers ry:n sivuilla olevassa] Linkissä on koulutuskorttini sekä muutamia sivuja muistiinpanovihostani. SLK:n laskuvarjokurssi oli viikonloppukurssi, joka päättyi vasta huhtikuussa. Ensimmäinen hyppyni oli tiistaina 19.4.1966 isolla armeijan PT10 umpikuvulla...”

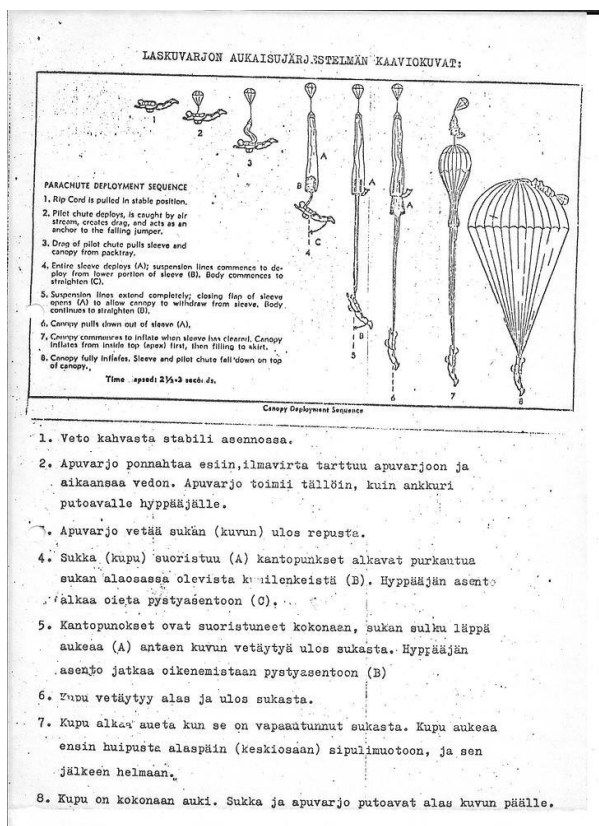
Lake Oksanen kertoo Senior Skydivers ry:n nettisivuilla myös tornihypyistä vuonna 1966:

”SLK:n alkeiskursseilla harjoiteltiin uloshyppyjä LjK:n harjoitustornista. Kurssi numero 3 kävi 40 vuotta sitten keväällä 1966 Utissa hyppäämässä ja hyppäsin kolme tornihyppyä Utissa. Käynti kuului yleensä alkeiskurssiohjelmaan 70-luvun puoleenväliin asti.

Oppilaille tornihyppy antoi itseluottamusta edessä olevaan oikeaan laskuvarjohyppyyn, sillä jo kiipeäminen torniin, valjaiden pukeminen ja ponnistus aukosta nosti sykettä. Kouluttajat tarkkailivat oppilaiden käyttäytymistä ja hyppyjä tornista. Oppilaan arastelu tornissa näkyi usein myös ensimmäisellä hypyllä ja heitit yritettiin opastaa ja kouluttaa paremmin.

[Senior Skydivers ry:n sivuilla olevassa] Linkissä on kuvia tornihypyistä 40 vuotta sitten ja 2000-luvulla.”

Alla on poimintoja Lauri Oksasen kevään 1966 saamista SLK:n koulutusmateriaalista. Kuten aineistosta käy ilmi, koulutuskalustona oli hidastesukalla varustettu päävarjo ja varavarjona niin sanottu ”banaanilaukku” – rintapakkauusvaravarjo. Kuvat täydentävät myös edellä esitettyä kuvausta hyppykalustosta:



Yllä vasemmalla kuvataan itselaukaisuvarjon toiminta. Sukkaan pakattu pakkolaukaisuvarjo toimi samalla periaatteella, paitsi että pakkolaukaisuhihna avaa laskuvarjon repun laukaisukahvan sijasta. Oikealla ohjeistetaan varavarjon käyttö tilanteessa, jossa päävarjo ei aukea lainkaan. Kuvat: SLK:n alkeiskoulutusmateriaali vuonna 1966

Jäljempänä esitetään ohjeistus tilanteessa, jossa päävarjossa on osittainen vajaatoiminta: esimerkiksi hypääjän päävarjo on takertunut hyppääjään tai päävarjo on niin rikki, että varavarjoa on tarpeen käyttää.

Varavarjo

hyppääjän pelastusvarjo



VEDÄ

- Vasen kämmen suojalapän päälle
- VEDÄ oikealla
- HEITÄ/TYÖNNÄ/LYÖ eli OHJAA nyytti vapasaan ilmastilaan

Hevosenkä- ja kynttilätyyppiset vajoatoinnit eivät hidasta putoamista niiden satuessa aikaa on käytettävissä hyvin niukalti. Niitä ei vlesnä kannata vrittääkään selvittää. Varavarjon kahvasta on vedettävä aikaleimatta. Samoin kuvun heittäminen tai muunlaisen ohjaamisen on tapahduttava nopeasti.

Jos varavarjo sotkeutuu päävarjoon omien vartaloon tai valiaisiin, mukanaol~~ta~~ta puukosta voi olla hyötyä.

Varavarjo

hyppääjän pelastusvarjo



HEITÄ

- Totea päävarjon vajoatoinninta (laske&katsa)
- P&htä : varavarjo&htä ei.
- Pudota päävarjon kahva
- Jalat yhteen
- Vasen kämmen varavarjon suojalapän päälle, neukalo ylöspäin
- VEDÄ kahvasta, ja anna sen pudota.
- Kierrä vasenta k&ntä ulos&in niin, että reppu aukeaa, mutta kupu ei livahda ulos.
- Työnnä oikea kä&si ylä&ntä repun sisään
- Tartu molemmiin kä&siin pitävästi kupuun ja nosta nyytti ulos repusta.
- Heitä kupu voimakka&sti alas (n.45°) ja sivulle pyörimissuuntaan
- Syötä punosnippuja vapaiksi kumilenkeistä.

VEDÄ KAHVASTA
KÄSINOHJAA MALLIA ESTÄ PÄÄ-JA VARAVARJON SOTKEUTUMINEN TOISIINSA

Yllä lueteltu yksityiskontainen toimintamalli on perusohje varavarjon aukaisemiseen. "Mitäisiin" vajoatointoihin (jakautunut kupu, ym) se soveltuu sellaisenaan. "Nopean" vajoatoinnin kyhessä&ollon varavarjon&nyytin heittäminen on suuresta ilman&udesta johtuen vaike&mpaa. Tällöin on yritettävä ain&kin työntä, lyödä tai kauhaista nyytti vapasaan ilmastilaan. aikaleimatta. Tärkeintä on kuitenkin vetää kahvasta.

Jos päävarjon reppu ei aukea (täydellinen vajoatointi) riittää kun vetää kahvasta kylki- tai selk&asennossa eli vasen kä&si suora&ksi oikea kä&si kahvalle.

Parempi vetää kuin jättää vetämättä.

Vuonna 1967 käytetyn koulutusohjelman (alla) mukaan maakoulutukseen käytettiin 15 tuntia plus kokeet:

TEORIA JA KÄYTÄNNÖN HARJOITUKSET ENNEN ENSIMMÄISTÄ HYPPIÄ

Oppi- tunti tai harj.	Aihe	Mitä opetetaan	Havaintoväli- neet ja mate- riaali	Aika
0	Yleistä lasku- varjotietoutta	1. Laskuvarjourheilu ja sen tarkoitus 2. Koulutuksen läpikäyminen ensimmäiseen hyppyyn asti (pääkohdat) 3. Laskuvarjon ja hyppyvarusteiden esittely 4. Filmiesitys laskuvarjoaiheesta (mahdollisuksien mukaan)	Laskuvarjo Hyppyvarusteet Filmi	2 t
0	Laskuvarjon rakenne ja toiminta	1. Laskuvarjon rakenne taulupiirroksin 2. Toiminta - Laskuvarjon aukaisemisen vaihe vaiheelta 3. Avonaisen laskuvarjon rakenteen läpikäyminen	Taulu ja liitu Laskuvarjo	1 t
H	Maahantulo- tekniikka	1. Kaatumiset ja laskuvarjoasento - vasemmalle - oikealle	Puruhalli tai kentälle	1 t
O+H	Alastulotekniikka	1. Vajoamiseen vaik. tekijät 2. Ohjaaminen 3. Toiminta varjon aukeamisen jälkeen 4. Heilurin sekä tuulen vaikutus 5. Metsään, veteen, talojen katoille, jyrkän teille, sähkölinjoihin	Taulu ja liitu Jos mahdollista niin alastulokeinussa harjoittelua	1+1 t
H	Maahantulo-	1. Kaatumiset - vasemmalle ja oikealle - eteen ja taakse	Halli tai kenttä	1 t

O+H	Laskuvarjon käsittely, sovitus ja tukahduttaminen	1.Tarkastus ja sovitus-harj. 2. Tukahduttaminen ja varjon kokoaminen 3.Laskuvarjon huolto	Laskuvarjo sekä kantolauku	1 t
H	Laskuvarjon pakkaaminen	1.Erityyppisten laskuvarjojen pakkaus -varjon osien oikeat nimitykset -varjon toiminnan kertaus	Käytössä olevat varjotyyppit	1 t
H	Maahantulo-tekniikka	1.Kaatumieheiden kertaus -vas.,oik.,eteen ja taakse	Halli tai kenttä	1 t
O	Vajaatoiminnot	1.Vajaatoiminnot ja niistä johtuvat toimenpiteet -kierre,jakautunut kupu (tuplakupu)spiraalipunos; kääntynyt kupu,sekaantuneet kantopunokset; hidastunut aukeaminen, suuria reikiä kuvussa	Taulu ja liitu Havaintokuvat Taulukko vapaasta putoamisesta	1 t
O	Varo- ja ilmailumääräykset	1.Varomääräykset 2.Laskuvarjohyppääjiä, laskuvarjoja sekä hyppäjien suorittamista koskevat ilmailumääräykset		1 t
O+H	Uloshyppy koneesta ja hypyasento, sekä kertauksena toiminta varjon avauduttua maahantuloon asti	1.Uloshyppy -hyppymestarin komennot -siirtyminen uloshyppiasentoon (kom.tyypeitt.) -hypyn suoritus -vapaan putoamisen asento 2.Toiminta varjon avauduttua maahantuloon asti (kertauksia)	Taulu ja liitu Lentokone sekä mahdolliset keinut tai vastaavat laitteet Torni	1 t
O+H	Kertaus oppitunnilla	1.Kerrataan oppitunnilla -rakenne ja toiminta -uloshyppy -vajaatoiminnot -ohjaaminen -tulo erilaisiin paikk. -maahantulo -tukahduttaminen -varjon huolto -vapaanputoamisen kaava	Taulu ja liitu Kuvat Laskuvarjo + varusteet	1 t
	Kertaus käytännön harjoittelulla	2.Kerrataan käytännön harjoittelulla -varjojen pakkaus -varjon sovitus -toiminta koneessa -uloshyppy -vajaatoiminnot (keinu) -ohjaaminen -tulo erilaisiin paikkoihin -maahantulo -tukahduttaminen	Laskuvarjo lentokone keinut tai vastaavat Halli ja kenttä	1 t
O+H	Kokeet	Käydään kaikki tähän asti opittu asia suullisesti sekä käytännön ja kirjallisin kokein läpi.Pyrittään selvittämään onko oppilas valmis hyppäämään ja missä pitää antaa mahdollista lisäkoulutusta	Kaikki käytettävissä oleva materiaali sekä laitteisto	

Kokeen läpäistyään sekä vaaditut ehdot täytettyään oppilas on valmis suorittamaan ensimmäisen hyppynsä. Hyppyt automaattilaukaisijalla.

Vapaapudotuskoulutus alkoi 1960-luvulla harjoitusvedoilla, jotka sai aloittaa aikaisintaan kuudennella pakkolaukaisuhypyllä, mikäli viimeiset pakkolaukaisuhypyt olivat sujuneet hyvin. Harjoitusvedossa oppilaalla oli varusteisiinsa kiinnitettynä harjoituskahva, joka ei kuitenkaan vaikuttanut laskuvarjon toimintaan. Oppilas harjoitteli harjoitusvetohypyllä päävarjon avautusta ja lentokoneessa oleva hyppymestari arvioi suorituksen. Arvioinnin kohteena oli vapaapudotus- ja laukaisuasento ja harjoituslaukaisun aika, joka yleensä otettiin sekuntikellolla. Ensimmäinen itselaukaisuhyppy oli mahdollinen aikaisintaan 11. hypyllä. Ennen itselaukaisuhyppyä oppilaalla oli oltava vähintään kolme onnistunutta harjoitusvetoa.

Ensimmäiset itselaukaisuhypyt tehtiin koulutusohjelman mukaan 700 metrin korkeudesta. Hypyn suunniteltu vapaapudotus oli ensimmäisillä hypyillä 3 sekuntia. Tärkeitä arvostelukriteereitä olivat vapaapudotus- ja laukaisuasennot sekä vapaapudotuksen aika. Sen piti olla rajoissa 2 – 3,2 sekuntia. Kahden kolmisesekuntisen jälkeen vapaapudotus kasvoi viiteen sekuntiin. Vapaapudotuksen aikatoleranssi tiukkeni tässä vaiheessa ja sen piti pysyä aikarajassa 4,5 – 5,2 sekuntia. Hyppykorkeus oli nyt 800 metriä.

Viiden sekunnin vapaapudotuksen jälkeen olivat vuorossa kahdeksan ja kymmenen sekunnin vapaapudotukset. Kahdeksan sekunnin vaiheessa hyppymestari ajoi koneen hyppylinjalle, mutta oppilas määritteli itse oikean hyppyhetken. Kymmenen sekunnin hypyillä rentoutettiin X-asennosta sammakkoasentoon. Kahden-toista sekunnin kohdalla - nyt hyppykorkeus oli koulutusohjelman mukaan 1.150 m – oppilas ajoi lentokoneen ilmoitettuun uloshyppypaikkaan ja määritteli itse hyppyhetken.

15 sekunnin kohdalla oppilas aloitti käännösten harjoittelun, aluksi 180 astetta oikealle ja vasemmalle. Nämä hypyt tehtiin 1.300 metrin korkeudelta. Vasta tässä vaiheessa oppilaalla oli oltava sekuntikello ja/tai korkeusmittari. Kokeneet hyppääjät saattoivat hypätä vielä 2.000 metrin korkeudesta 30 sekunnin vapaapudotuksia pelkän sekuntikellon avulla. Kokeneilla hyppääjillä korkeusmittarien käyttö kuitenkin yleistyi nopeasti ja he käyttivät niitä vesihyppyjä lukuun ottamatta kaikilla hypyillä. Hypyillä 2.000 metrin tai sitä suuremmasta korkeudesta piti määräysten mukaan käyttää sekuntikelloa tai korkeusmittaria. Kokeneilla hyppääjillä olivat molemmat, sijoitettuna pääsääntöisesti rintapakkaus-varavarjon päälle.

Oppilaan seuraavilla 20, 25 ja 30 sekunnin vapaapudotushypyillä harjoiteltiin ensisijaisesti käännöksiä ja uloshyppypaikan määrittelyä täysin itsenäisesti.

Seuraavilla 30 – 40 sekunnin vapaapudotushypyillä (2.000 – 2.500 metrin korkeudesta) harjoiteltiin koulutusohjelman mukaan muun muassa voltteja, käännöksiä, liukuja, tynnyreitä, selkästabiilia ja liukuja ja käännöksiä selällään. Sokerina pohjalla olivat vielä liikkuminen vaakatasossa, jonka harjoitteluun saattoi liittyä kohtaamiset vapaassa pudotuksessa opettajan kanssa.

Vapaapudotustaitojen lisäksi seurattiin hyppyjen osumatarkkuutta maaliin. Tarkkuusvaatimus oli aluksi hyvin väljä, mutta jo yhdentoista hypyn jälkeen oppilaan olisi pitänyt osua 50 metrin säteelle maalista. Tämä oli toki usein riippuvainen myös hyppymestarin pudotustarkkuudesta.

Edellä esitetty tiivistelmä perustuu vuoden 1966 koulutusohjelmaan. Se kuitenkin kuvaa pääpiirtein koulutusta koko 1960-luvulla. Vapaapudotusta koskeva koulutusohjelma muuttui jonkin verran useita kertoja luokkavaatimusten kanssa. Päälinjat olivat kuitenkin samantyyppisiä koko vuosikymmenen jälkipuoliskon ajan.

Hyppymestarit koulutettiin työssä oppimisen kautta laskuvarjotoimintaa harjoittaneissa kerhoissa. SIL:n alkeishyppykursseilla Jämillä oli jo vuonna 1965 hyppymestarioppilaita Utista ja Helsingistä. Kurssin vetäjä oli itse kokenut hyppymestari, joka ohjasi ja valvoi hyppymestarioppilaita. Kun kerhoja tuli lisää, tämä kerho-kohtainen koulutus käytännössä aiheutti kerhokohtaisia eroja hyppymestarityönnä.

Lisää ja yksityiskohtaisempia tietoja tai tarinoita laskuvarjokoulutuksesta 1960-luvulla löytyy Senior Skydivers ry:n nettisivuilta (esim. Lauri Oksanen) ja Laskuvarjourheilu-lehdistä (esim. 2/1979, Onni Kuusisto)

Suomen Laskuvarjokerho ry: Työohjelma seuraavaa toimikautta varten – maaliskuussa 1963

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT 1966 Hyppykoulutusohjelma

YLE 1964: Taivaalta maahan varjon varassa; Puolituntinen SLK:n vieraana

Utin Laskuvarjokerho ry: Selvitys kers T Aaltosen laskuvarjon rikkoontumisesta Jämillä 19.7.1965

Suomen Laskuvarjokerho ry: Alkeiskoulutusmateriaali 1966

Laskuvarjourheilu 2/1979

Antero Takkala: Haastattelut 12.5., 14.5. ja 24.5.2009

Lauri Oksanen 18.1.2018

Eero Kausalainen 4.2.2018

LuKT:n kokoonpano vuonna 1966

Laskuvarjourheilun keskustoimikunnan toimikausi oli yksi vuosi. Kaikki paikat olivat siis katkolla joka vuosi. Kokoonpano oli SIL:n vuosikokouksessa valitun Kavo Laurilan esityksestä pääpiirtein entisen kaltainen. Pie- niä muutoksia kuitenkin oli. Kavo halusi vähentää helsinkiläisten osuutta, jonka vuoksi hän esitti Risto Niini-

kosken poistamista kokoonpanosta. Hänen tilalleen haluttiin maakunnan mies Turkka Aaltonen Porista. Lisäksi esitettiin LuKT:n kokoonpanoon nimettäväksi Per-Olof Lindell ilmavoimien varikolta. Lindellin mukanaolo koettiin tarpeelliseksi, koska parhaillaan väännettiin ilmoitusastion kanssa kättä laskuvarjon käyttöiästä ja eräistä muista teknillisistä kysymyksistä. Varikon laskuvarjotarkastaja Lindell antaisi LuKT vahvaa teknistä tukea.

Keskustoimikunnan kokoonpano muodostui vuonna 1966 seuraavaksi:

puheenjohtaja	Kavo Laurila
jäsenet	Turkka Aaltonen Kaj Hagelberg Per-Olof Lindell Jorma Mali Pentti Mäkelä Rauno Nuorivuori Heikki Siirpää Antero Takkala Pekka Vainio.

LuKT:n alueellinen jakautuma uudessa kokoonpanossa näytti seuraavalta:

- Helsinki: 3 jäsentä ja puheenjohtaja
- Utti: 4 jäsentä
- Pori: 1 jäsen
- Tampere: 1 jäsen

Kavo Laurila: kirje 19.1.1966

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 11.2.1966

Uusia ja uusittuja laskuvarjo-ohjeita vuoden 1966 alussa

Vuoden 1966 alusta tulivat voimaan uusitut laskuvarjohyppyjen luokkavaatimukset, koulutusohjelma ja varomääräykset. Koulutusohjelmaa ja sen kanssa yhteen sovitettua luokkajärjestelmää on jo kuvattu edellä olevassa 1960-luvun hyppykoulutusta koskevassa luvussa, jonka vuoksi niitä ei avata uudelleen tässä kohdassa.

Ensimmäiset laskuvarjohyppyjä koskevat varomääräykset valmisteltiin jo vuonna 1961 ja niitä on esitelty aiemmin tässä kirjoituksessa. Vuoden 1966 varomääräyksissä suuret linjat olivat säilyneet suunnilleen ennallaan, mutta ohjeiden laatijoiden suurempi kokemus ja lisääntynyt ymmärrys – unohtamatta hyppytoiminnan monipuolistumista vuosien 1962 – 1965 aikana – toivat paljon erilaisia lisäyksiä.

Varomääräysten pääkohtia

Laskuvarjohyppykoulutus oli *luvanvaraista*, kuten ennenkin. Ilmailuviranomaiselta piti hakea lupa. Myös *näytöshyppyihin* oli haettava *lupa*. Aiemmin oli haettu ja saatu yleislupa, mutta nyt piti olla lupa kutakin näytöstä varten erikseen.

Minimi-ikä pakkolaukaisuhypyille oli 16 vuotta, itselaukaisuhypyille 17 vuotta. Näihin aikoihin vasta 21 vuotta täyttänyt oli lain mukaan täysi-ikäinen. Siksi alle 21-vuotiaalta vaadittiin vanhempien tai holhoojan kirjallinen suostumus laskuvarjohyppyjä varten.

Koulutusvaatimuksia ennen ensimmäistä hyppyä tai ensimmäistä itselaukaisuhyppyä oli uudessa ohjeessa hieman täsmennetty, vaikka pääkohdat säilyivät ennallaan. Jos hyppääjällä oli *pitempi tauko itselaukaisuhyppyissä*, annettiin varomääräyksessä täsmälliset ohjeet: jos hyppääjä viimeisen 60 vuorokauden aikana ole suorittanut yhtään hyppyä ja hän on aiemmin hypännyt alle 15 sekunnin vapaapudotushyppyjä, oli hänen ennen uusia itselaukaisuhyppyjä suoritettava pakkolaukaisuhypyllä onnistunut harjoitusveto. Jos hänellä oli aiemmin 15 sekuntia tai sitä pitempiä vapaapudotuksia, on hänen hyppytauon jälkeen hypättävä ensin 5 sekunnin vapaapudotus hyppymestarin valvonnassa.

Hyppyjä vesialueen läheisyydessä tai vesihyppyjä varten annettiin ohjeita, jotka pääosin voivat tuntua tutuilta myös myöhempien aikojen hyppääjille. Maalialueen ollessa vedessä tai sen välittömässä läheisyydessä on hyppääjien käytettävä pelastusliivejä ja hallittava tarpeellinen uimataito. Maalialueella on valvojan käytettävissä oltava kaksi venettä, mieluiten moottorilla varustettuja ja ainakin yksi tehohengitystaitoinen avustaja. Pelastusliivivaatimusta tulkittiin kuitenkin tulevana vuosina joustavasti. Pelastusliivi saatettiin käytännössä vielä 1970-luvulla korvata, ilmailumääräysten vastaisesti, uimakaulurilla, joka – kuten niihin aikoihin hirtehtisesti todettiin – ”ei vastaa pelastusliiviä, mutta tuo ruumiin rantaan...”

Korkeilla hypyillä, sellainen oli hyppy yli 3.600 metrin korkeudesta, oli hyppykoneessa oltava happilaitteisto, joka oli myös hyppääjien käytettävissä.

Varomääräyksissä määritettiin *uudet käyttö- ja pakkausjaksot* laskuvarjoille. Laskuvarjo sai olla pakattuna enintään 60 vuorokautta ennen seuraavaa hyppyä. Myös aktiivikäytössä olevat varjot oli joka 3 kuukauden välein on ripustettava riippumaan vähintään 48 tunniksi suoralta auringonvalolta suojattuna. Laskuvarjon maksimi käyttöikä oli 16 vuotta. Nämä määräykset eivät olleet erityisen käytännölliset, mutta kuvastavat aikaansa. Tietoa ei vielä ollut samassa mitassa, kuin myöhemminä vuosina. Tämän tyyppiset tekniset määräykset saattoivat pohjautua sotilaskalustoa koskeviin määräyksiin. Edellä kuvatut tekniset määräykset muuttivat tulevana vuosina useammin, kuin edellä mainitut luokkavaatimukset ja koulutusohjelmat.

Alin sallittu hyppikorkeus oli pakkolaukaisuhypyillä 600 metriä maan pinnan yläpuolella. Itselaukaisuhypyillä laskuvarjon piti olla täysin kehittynyt 600 metrin korkeudessa.

Maalialueen koko säilyi ennallaan: oppilailta 300 metrin säteellä maalistista ei saanut olla mitään hyppääjille vaarallisia esteitä. *Lupakirjahyppääjillä* maalialueen säde voi olla 75 – 200 metriä, hyppykokemuksesta riippuen. Mielenkiintoista on sanan ”lupakirjahyppääjä” käyttö. Laskuvarjohyppääjille alettiin myöntää lupakirjoja vasta 1970-luvulla, mutta jo vuonna 1963 käytettiin SLK:n omissa varomääräyksissä samaa termiä.

Tuulirajat säilyivät suunnilleen ennallaan: Hyppääjän ensimmäisillä hypyillä (1. – 4.) ja yöhypyillä (sallittu vain lupakirjahyppääjille) suurin sallittu tuulen nopeus oli 4 m/s. Muilla hypyillä tuulen nopeus sai olla enintään 6 metriä sekunnissa.

1960-luvuilla ei siviilikäyttöön ollut helppo saada ilmailukäyttöön soveltuvaa kannettavaa radiolähetintä. Siksi varomääräyksissä esitettiin merkinantojärjestelmä, jolla voitiin viestiä maalialueelta ilmassa olevassa lentokoneessa olevalle hyppääjälle tai hyppymestarille. Maalialueella oli päivällä oltava iso neljästä kangaspaneelistä koostuva maalistista. Yöllä käytettiin valomerkkejä. Varomääräys ohjeisti tämän merkinantojärjestelmän seuraavasti:

a) Päivällä

<i>Maalistista sovitussa paikassa auki levitettyinä =</i>	saa hypätä
<i>Maalistista sovitussa paikassa muodostettu viivaksi =</i>	odottakaa
<i>Maalistista sovitussa paikassa ei ole näkyvissä =</i>	ei saa hypätä

b) Yöllä

<i>Valomerkillä sovitussa paikassa, jatkuva vihreä =</i>	saa hypätä
<i>Valomerkillä sovitussa paikassa, vihreä vilkku =</i>	odottakaa
<i>Valomerkillä sovitussa paikassa, punainen vilkku =</i>	ei saa hypätä
<i>Valomerkillä sovitussa paikassa. ei mitään valoa =</i>	ei saa hypätä, palatkaa takaisin

Sekuntikellon ja/tai korkeusmittarin käyttöä koskeva määräys säilyi suunnilleen ennallaan: jos hyppääjän vapaapudotus kestää yli 15 sekuntia, on hänen käytettävä sekuntikelloa tai korkeusmittaria. Vapaan pudotuksen ollessa yli 30 sekuntia suositellaan käytettäväksi joko sekuntikellot ja korkeusmittaria tai kahta korkeusmittaria. Nykyhyppääjästä sekuntikellon käyttö saattaa tuntua erikoiselta. Tähän aikaan hypättiin ensisijaisesti hyppyjä ”mätipuoli alaspäin” – vatsapuoli maata kohti, joten vapaapudotusnopeus oli melko vakio ja sekuntikellon avulla saatiin ihan kohtuullisen tarkasti määritettyä laukaisukorkeus. ”Pallokupu-päävarjon” irrottaminen vajaatoimintatilanteessa oli vasta tulossa, joten varavarjon käyttötilanteessa ei ollut niin suurta merkitystä täsmällisen korkeuden määrittelyllä.

Kokeneet hyppääjät käyttivät kuitenkin lähes aina sekä kelloa että korkeusmittaria. Taitohypyillä 2.000 metristä (30 sekunnin vapaapudotus) jotkut hyppääjät saattoivat kuitenkin käyttää pelkkää sekuntikelloa.

Suomen ilmailuliitto ry, LuKT: Varomääräykset (päiväämätön)

Suomen Ilmailuliitto ry, LuKT 1966: Hyppykoulutusohjelma

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund r.y., LuKT: Laskuvarjohyppyjen luokkavaatimukset (päiväämätön)

Suomen Laskuvarjokerho ry 17.3.1963: Suomen Laskuvarjokerhon turvallisuusmääräykset

Suomen Laskuvarjokerho ry, huhtikuu 1967: Teoria ja käytännön harjoitukset ennen ensimmäistä hyppyä

Suomen Laskuvarjokerho ry, huhtikuu 1967: Koulutusohjelma II/67

Eero Kausalainen 12.2.2018

Ensimmäiset Para-Commanderit Suomeen

Suomalaiset laskuvarjourheilijat olivat kostein silmin seuranneet tapahtumia maailmalla. Laskuvarjourheilun MM-kisoista oli tehty ja luettu kisajuttuja. LuKT oli kokouksissa pohdiskellut Suomen osallistumista vuoden 1966 MM-kilpailuihin Itä-Saksan (Saksan Demokraattinen Tasavalta – DDR) Leipzigissä. Omissa SM-kilpailuissa oli jo mitelty voimia ja tahtoa oli myös mitellä taitoja vaativammassa ympäristössä.



Jorma Mali (vas.) ja Antero Takkala, uudet PC:t 1966. Varjojen stabilisaattoreissa mainokset. Kuva: Antero Takkala

Oli myös kuultu edellisissä MM-kilpailuissa puolitoista vuotta aikaisemmin nähdystä Para-Commander ihmevarjosta, joka näytti olevan tarkkuushyppäinstrumenttina lyömätön peli. MM-kilpailuun osallistuminen oli tärkeä kimmoke hankkia kilpailukykyisiä laskuvarjoja potentiaalisille edustusjoukkueen hyppääjille. 13.1.1966 tehtiin Helsingissä tilaus Oy Karhumäki Trading Co:lle: Suomen Laskuvarjokerho tilasi kolmelle kerhon jäsenelle – herroille Antero Takkala, **Harri Toivonen** ja Osmo Savolainen – jokaiselle yhden Para-Commander – kokonaisuuden. Tilauksen mukaan ”...Varjon tulee olla malliltaan uusin mahdollinen ja varustettu kahdella apuvarjolla (pilot chute)...”

Tämän ensimmäisen tilauksen jälkeen muutkin kokeneet hyppääjät alkoivat nopeasti hankkia näitä uusia ihmelaitteita. Täsmällistä tietoa ei ole, milloin ensimmäinen PC-hyppy Suomessa tehtiin. 1960-luvulla tilaukset kestivät ja toimitukset tapahtuivat laivalla. Maahantuonnin jälkeen laskuvarjo luonnollisesti piti tarkastaa ilmavoimien varikolla. Varma tieto ainakin on, että SLK:n hyppääjä Jorma Mali on hypännyt ensimmäisen kerran PC:llä 13.5.1966. Hän oli yksi PC:n ostaneista ja hyppäsi 22.5.1966 alkaen ainoastaan omalla PC:llä. Varmaa ei kuitenkaan ole, kuka ensimmäisen tilaukseen osallistuneista hyppäsi ensimmäisenä ja milloin. Varmaankin toukokuussa 1966. Olisi täsmällinen tieto ihan kiva, mutta maailmanjärjestyksen kannalta ei ehkä kuitenkaan aivan ratkaiseva...

Vuoden 1966 lopussa Helsingissä oli käytössä viisi MM-joukkueelle hankittua Para-Commanderia. Hankinnat oli rahoitettu mainoskampanjan avulla. Merkittäviä tukijoita olivat muassa APU-lehti, Esso Oy, Lufthansa, Suomen Tupakka ja Valio. Tuki ei ollut täysin vastikkeetonta. Laskuvarjoihin kiinnitettiin lahjoittajien mainoksia. Tämän luvun yhteydessä olevassa kuvassa nähdään öljy-yhtiö Esso Oy:n ja Lifsavukkeiden mainokset.

Antero Takkala esitteli Para-Commanderia laajasti Ilmailu-lehden huhtikuun 1966 numerossa olleessa artikkelissa ”*Para-Commander*”. Artikkelin löytyy myös Senior Skydivers ry:n nettisivuilta.

Suomen Laskuvarjokerho ry.: kirje 13.1.1966

Jorma Mali, hyppäpäiväkirja 24.11.1963 – 1.7.1975

Ilmailu 4/1966

Suomen Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus v. 1966

Lentobensiinin hinta tammikuussa 1966

Rajallisin resurssien toimivan harrasteilmailun kustannusten kannalta oli merkittävää lokakuussa 1965 saatu tieto lentobensiinin verovapaudesta. Voi tietenkin olla, että tällainen päätös on tehty ensisijaisesti kaupallisen ilmailun tarpeisiin, mutta koska harraste- ja urheiluilmailua ei ollut rajattu ulos verovapauspäätöksestä, myös laskuvarjokerhot ja kaikki muutkin ilmailukerhot hyötyivät päätöksestä.

Muutos ei käytännössä astunut voimaan välittömästi, koska ensin oli myytävä pois aiemmin hankittu polttoaine, josta oli maksettu verot ja tullit. Tammikuun 1966 lopulla polttoaineyhtiöt saattoivat ilmoittaa, että nyt on verolliset polttoaineet myyty varastosta ja uudet alennetut hinnat ainakin Shell Oy:n osalta astuvat voimaan 1.2.1966. Alennus oli todella merkittävä, 22,7 penniä litralta. Niille, jotka ovat kiinnostuneet ekonomisista historiallisista vertailuista ja matematiikkaharjoituksista, kerrottakoon Shell Oy:n uudet litrahinnat lentokonebensiinilaadulle 80/87 muutamilla paikkakunnilla helmikuussa 1966. Suluissa hinta ennen verovapautta:

Malmi	29,3 p	(52,0 p)
Turku	32,8 p	(55,5 p)
Oulu	37,9 p	(60,6 p)

Verotonta lentobensiiniä sai käyttää vain lentokoneissa. Muualla käytettynä seurauksena saattoi olla huomattava sakko.

Shell Oy: Tiedote 28.1.1966

CIP/FAI:n vuosikokous 1966

Kokous pidettiin ”Itä-Saksan” (Saksan Demokraattinen Tasavalta – DDR) Leipzigissä 27. – 28.1.1966. Kokouksessa oli osanottajia 17 maasta. Suomi oli ainoa Pohjoismaa, edustajanaan LuKT:n puheenjohtaja **Kaivo Laurila**. Kokouksessa käytiin poliittisiin syihin perustuva kiista siitä, voiko saman vuoden MM-kisoja pitää Leipzigissä, koska osa länsimaista ei voi osallistua: USA, Ranska ja Norja olivat jo ennakolta ilmoittaneet, että ne eivät voi ulkopoliittisista syistä osallistua. USA:n ja Ranskan osalta tilanne liittyi maan hallituksen ilmoitukseen, että se ei salli oman maansa kansalaisten osallistumista kilpailuun. Englannista oli jo ennakolta ilmoitettu, että heiltä eivät sotilashenkilöt saa osallistua, siviilit kyllä.

Aiempaa päätöstä ei muutettu ja kisat päätettiin pitää Leipzigissä.

MM-kilpailujen tuomaristo nimetään aina CIP:n kokouksessa. Näihin aikoihin – ja ilmeisesti erityisesti nyt, kun kilpailut järjestettiin Itä-Euroopassa – tuomariston kokoonpanosta päättäminen oli tarkkaa toimintaa. Ilmeisesti näihin aikoihin oli luonnollista, että itämaat ja läntiset maat vetävät kukin kotiinpäin. Siksi oli tarkkaa, että tuomareita tuli saman verran idästä ja lännestä. Tämän poliittisen matematiikan perusteella kymmenestä tuomarista viisi oli idästä ja viisi lännestä. Näiden lisäksi kilpailuun nimettiin ylituomari, joka oli Tšekkoslovakiasta, joka kenties hieman kallisti vaakaa itään päin.

Kilpailulajien sääntöihin tehtiin jonkin verran muutoksia:

Joukkuetarkkuushyppy

- neljä hyppääjää
- hyppykorkeus 1.000 m
- vapaapudotus 0 – 10 sekuntia
- yksi yhteinen maali
- neljä hyppyä, joista kolme parasta lasketaan lopputulokseen

Henkilökohtainen tarkkuushyppy

- lähtökorkeus 1.000 m
- vapaapudotus 0 – 10 sekuntia
- neljä hyppyä, joista kolme parasta lasketaan lopputulokseen

Henkilökohtainen taitohyppy

- lähtökorkeus 2.000 m
- vapaapudotus enintään 30 sekuntia
- kolme erilaista neljästä 360 asteen käännöksestä ja kahdesta takavoltista koostuvaa liikesarjaa
- kolmesta hypystä kaksi parasta lasketaan lopputulokseen
- kilpailusuorituksena mitattiin liikesarjan nopeus. Virheellisistä tai puutteellisista suorituksista annettavat sakot lievenivät hieman edellisiin kilpailuihin verrattuna.

Tarkkuuslajeissa oli edellisissä kilpailuissa mitattu 100 metrin etäisyydelle maalin keskipisteestä. Nyt päätettiin, että hypyt mitataan 25 metriin saakka. Ennen mitattiin etäisyys jalan ensimmäisestä kosketuspisteestä. Sääntöä muutettiin niin, että tulevassa kilpailussa mitataan minkä tahansa vartalon osan ensimmäisestä kosketuspisteestä.

Kokouksessa keskusteltiin myös kansainvälisten tuomareiden luettelosta. Päätettiin, että on pidettävä ajan tasalla olevaa tuomariluetteloa. Kukin maa saa ehdottaa riittävän päteviä tuomareitaan hyväksyttäväksi kansainvälisiksi tuomareiksi. Eräksi minimivaatimukseksi mainittiin ”*huomattava käytännön hyppykokemus*”.

Vaikka kokouksen ehdoton painopisteinä olivat vuonna 1966 ja siitä eteenpäin kymmenien vuosien ajan kilpailutoiminta ja ennätykset, oli esityslistalla myös joskus muutakin. CIP tuomitsi tässä kokouksessa jyrkästi itävaltalaisen hyppääjän, joka oli hypännyt laskuvarjolla vuorelta. Hän otti hypyllään 4 sekuntia vapaata, koko hypyn kestoajan oltua 12 sekuntia (maasta - maahan). CIP päätti lähettää Itävallan ilmailuliitolle kirjeen, jossa vaadittiin hyppääjän urheilulisenssin peruuttamista. Tässä olivat BASE-hypyt ensimmäistä kertaa esille

CIP:n kokouksessa. Nimitystä BASE-hyppy ei tietenkään vielä tässä vaiheessa tunnettu. Se tuli yleiseen tietoon vasta parikymmentä vuotta myöhemmin, samoihin aikoihin kuin ”vuorineuvos” **Jorma Öster**...

Kokouksessa päätettiin myös yrittää saada laskuvarjourheilu olympiakisojen ohjelmaan. Ensi tavoitteena oli saada laskuvarjohyppy näytöksenä mukaan Meksikon olympialaisten ohjelmaan ja vuonna 1972 olympialaisten kilpailulajiksi.

CIP:n kokous koettiin myös Suomessa tärkeäksi, koska siellä määritettiin MM-kilpailusäännöt, joita Suomi muiden FAI-jäsenten kanssa piti omien kansallisten sääntöjensä perustana. Osallistuminen MM-kilpailuihin koettiin merkittäväksi koko lajin kannalta. Siksi CIP:n työ ja MM-kisat kiinnostivat.

Ilmailu 4/66

Parachute Club of America: Letter 4.3.1966

Eero Kausalainen 18.2.2018

Hyppyotoksia

Kavo Laurila julkaisi Ilmailu-lehden huhtikuun 1966 numerossa ensimmäisen Suomessa julkaistun lehtijutun vapaapudotuskuvaamisesta. Kavolla, kuten ei kenelläkään Suomessa näihin aikoihin, ollut vielä laajaa vapaapudotuskokemusta tai sen kautta saatua tietämystä, joten kirjoitus perustui ulkomaisiin lähteisiin. Edellisenä syksynä oli jo kuvattu vapaassa pudotuksessa hypyllä 6.500 metrin korkeudesta. Kuvaaminen oli kuitenkin vielä harvinaista. Siksi kirjoitus tuli tarpeeseen. Sitä kautta saatiin erinomaisia vinkkejä sekä valokuvaukseen että myös liikkuvaan kuvaan. Erinomainen tietopaketti!



Kavo Laurila vapaapudotuskuvaajan objektina 1960-luvulla. Kuva: via Lauri Oksanen

Vapaapudotuskuvaus yleistyi Suomessa kuitenkin vasta seuraavan vuosikymmen loppupuolella, joskaan siitä ei vielä heti tullut jokamiehen hommaa.

Ilmailu 4/66

Laskuvarjoja koskeva tekninen määräys uudistuu



- 17 -

YL No. 5-2: Laskuvarjojen rekisteröinti, huolto ja tarkastukset

Koskee: Kaikkia laskuvarjoja, joita käytetään Suomessa siviililentotoiminnassa laskuvarjohyppyihin pelastus-, harjoitus- tai urheilumielessä tai pidetään turvallisuussyistä lennolla mukana.

LuKT oli pitkään työskennellyt ilmailuviranomaisen kanssa laskuvarjojen tekniikkaa ja käyttöä koskevien vaatimusten kanssa. Myöhempien aikojen hyppääjien silmin määräys tuntuu hyvin rajoittavalta ja sisältää erikoiselta tai epäohdonmukaisilta tuntuvia vaatimuksia. LuKT:n mielestä määräyksessä oli kuitenkin hyvin otettu huomioon ilmailuliiton tekemät esitykset ja siksi LuKT oli määräykseen tyytyväinen. Määräyksessä oli jonkin verran muutoksia, mutta aiempaan määräykseen verrattuna ne eivät olleet mullistavia. Jäljempänä tarkastellaan muuttuneita kohtia.

Laskuvarjojen pakkausjaksoa oli tarkennettu: pelastusvarjot saivat olla yhtäjaksoisesti pakattuna kolme kuukautta, mutta urheiluvarjot vain kuukauden. Tämän ajan jälkeen ne oli avattava ja tuuletettava ennen seuraavaa käyttöä.

Laskuvarjon pakkaamiseen hyvin perehtyneitä henkilöitä olivat määräyksen mukaan laskuvarjokerhojen varjokaluston hoitajat, ns. varjomestarit. Purjelentokerhojen laskuvarjokaluston hoitajilla oli oikeus pakata kerhonsa varjoja laskuvarjokerhojen varjomestarien valvonnassa. Määräyksellä siis annettiin urheiluvarjoeksperteille oikeus myös pelastusvarjojen pakkaamisen valvontaan.

Ainoa hyväksytty laskuvarjokorjaamo Suomessa oli määräyksen mukaan Ilmavoimien laskuvarjokorjaamo Tampereella. Tämä oli LuKT:n uuden jäsenen Per-Olof Lindellin työpaikka.

Määräyksessä määritettiin laskuvarjon suurimmat sallitut käyttöiät ja tarkastusjaksot eri materiaaleista valmistetuille laskuvarjoille. Määräyksessä annettiin maksimi käyttöiät myös silkistä valmistetuille laskuvarjoille. Laskuvarjokerhoilla ei tällaisia tietävästi kuitenkaan enää ollut, vaan kaikki urheilulaskuvarjot oli valmistettu nailonista. Silkkivarjoja koskevassa kohdassa kuitenkin kerrottiin, että silkkivarjon suurin mahdollinen käyttöikä on pelastusvarjokäytössä 15 vuotta valmistuspäivämäärästä, mutta urheiluvarjona 10 vuotta. Tämän kymmenen vuoden ikärajan jälkeen varjoa voisi kuitenkin vielä käyttää pelastusvarjona, kunnes se saavuttaa 15 vuoden käyttöiän. Urheilukäytössä oleva silkkivarjo oli tarkastettava määrävuositarkastusten lisäksi 50 hypyn välein.

Nylonvarjot oli tarkastettava ensimmäisen kerran viimeistään viiden vuoden kuluttua valmistuspäivämäärästä. Seuraava tarkastus oli neljän vuoden kuluttua edellisestä tarkastuksesta. Seuraava tarkastus oli kolmen vuoden ja sitä seuraava kahden vuoden kuluttua edellisestä tarkastuksesta. Tämän jälkeen varjo oli tarkastettava vuoden välein, kunnes varjon kunto on niin huono, että se ei enää läpäise tarkastusta. Lopullista kalenteri-ikään perustuvaa suurinta mahdollista käyttöikää määräyksessä ei ollut. Aikaisempi ehdoton yläraja oli ollut 16 vuotta, mutta LuKT:n esityksestä tämä rajoitus oli määräyksestä poistettu.

Käytännössä edellä esitetyt tarkastusjaksot eivät juuri tulleet kysymykseen, koska määräyksen mukaan *”...Nylonvalmisteiset urheiluvarjot oli lisäksi tarkastettava aina 100 hypyn jälkeen.”*

Edellä kerrottiin, kuinka ja milloin laskuvarjo on tarkastettava. Selvää tekstiä! Määräys kuitenkin päättyy vaatimukseen laskuvarjojen katsastuksesta. Laskuvarjo oli siis paitsi tarkastettava, myös katsastettava. Tässä katkelmia määräyksestä:

"D. Laskuvarjon katsastus

Laskuvarjot on katsastettava vuoden (1) välein. Katsastuksessa todetaan mm. pakkauksen kunto päällisin puolin, valjaiden ja laukaisujärjestelmän kunto. Laskuvarjokirja on esitettävä katsastuksessa, ja jos tarkastus- tai pakkausmerkintöjä puuttuu, on katsastaja oikeutettu avaamaan varjon sekä määräämään sen korjaamon tarkastettavaksi tai vain muuten uudelleen pakattavaksi, tapauksesta riippuen. Pelastusvarjojen katsastukset suorittaa valtuutettu lentokonekatsastaja koneen katsastuksen yhteydessä; urheiluarjot katsastaa samoin lentokonekatsastaja ja kukin laskuvarjokerho on velvollinen pyytämään katsastusta kerran vuodessa."

Vaikka määräyksessä todettiin, että laskuvarjot on huollettava ja tarkastettava Ilmavoimien laskuvarjokorjaamolla, ei asia ollut ongelmaton. Ilmavoimien sisällä oli esitetty, että ilmavoimien pitäisi päästä eroon siviililaskuvarjojen tarkastuksista. Lisäksi ilmavoimat lienevät kokeneet tarkastajansa Per-Olof Lindellin osallistuminen LuKT:n työskentelyyn jotenkin ongelmallisena, koska ilmavoimien suunnalta viestitettiin, että heillä ei ole mitään tekemistä LuKT:n kanssa. Keskustoimikunnan kannalta lienee ollut erinomainen asia, että laskuvarjoasiantuntija, tarkastaja Lindell osallistui sen työskentelyyn, koska sitä kautta voitiin ilman mutkia ja välikäsiä vaikuttaa tärkeän ilmailumääräyksen sisältöön.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: Lentokelpoisuustiedotus YL 5-2, 15.4.1966
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 6.5.1966

Laskuvarjourheilijat tuhmaillivat Ranskassa

Ranskan matkat olivat suomalaisen laskuvarjourheilun kannalta menestys. Erityisesti vapaapudotuksen salat saatiin nopeasti avattua ammattimaisten opettajien ja tehokkaasti järjestetyn hyppykoulutuksen avulla. Suomeen saatiin melko nopeasti osaavia vapaapudotuskouluttajia, joiden evää riittivät hyvin alkeiskoulutuksen antamiseen. Helmikuun 1966 kokouksessaan LuKT totesi, että enää ei ole tarvetta lähettää hyppääjiä Ranskaan saamaan alkeiskoulutusta. Jatkokoulutuksessa Ranskaa kuitenkin kannattaisi edelleen hyödyntää.

Ranskan matkat eivät kuitenkaan aina menneet, kuin Strömsössä. Joskus oli ongelmia siksi, että matkaan laitetuilla hyppääjillä ei ollut riittävää kielitaitoa. Silloin koulutus saatettiin keskeyttää. Tällaista tapahtui joidenkin hyppääjien kohdalla. Myös muita ongelmia saattoi esiintyä. Suomalaiseen koskenkorva-perjantaipullo-alkoholikulttuuriin tottuneille saattoi ranskalainen kevyt punaviinitissuttelu ja suomalaisittain lähes ilmainen viini olla liikaa.

LuKT joutuikin kokouksessaan 6.5.1966 pohtimaan toimenpiteitä Chalon-sur-Saônen hyppykeskuksen johtajan kirjeen johdosta. Kolme suomalaista hyppykurssilaista olivat saaneet kenkää hyppykeskuksesta huonon käytöksen ja kohtuuttoman alkoholinkäytön vuoksi. Heidät laitettiin keskuksessa hyppykieltoon.

Kokouksessaan LuKT totesi, että *"...tapausten tarkka selvittäminen on jälkeinpäin vaikeaa, mutta toisaalta ranskalainen koulun johtaja tuskin aivan pienen järjestyshäiriön takia kirjoittaa asiasta..."* Yksi hyppääjistä oli LuKT:n jäsen. LuKT päätti esittää liiton hallitukselle hänen erottamisestaan keskustoimikunnasta. Lisäksi LuKT päätti asettaa kaikki kolme henkilöä yhden vuoden hyppykieltoon ja lähettää kokouksensa pöytäkirjan tiedoksi asianomaisen kerhon puheenjohtajalle. Kaikki kolme hyppääjää olivat samasta kerhosta.

Edellä kuvatusta "hässäkästä" huolimatta – tai kenties sen vuoksi - SIL:n hallitus myönsi 1966 keväällä standardin Biscarossen hyppykeskukselle *"tunnustukseksi siitä suuriarvoisesta avusta, jonka se ja muut Ranskan hyppykeskukset (Chalon-sur-Saône ja Limognes) ovat suomalaiselle ilmailulle antaneet"*.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 6.5.1966
Ilmailu 6/66

Utin kentällä ei saa hypätä urheiluhyppyjä

Tässä tarinassa on aiemmin kerrottu, kuinka esimerkiksi Laskuvarjojääkärikoulu on antanut suomalaiselle laskuvarjourheilulle merkittävää tukea. Samanlaista asennetta ei kuitenkaan ollut ilmavoimissa. Vaikka Utis- ja jo vuonna 1964 oli LJK:n tuella järjestetty epävirallisiksi SM-kisoiksi kutsutut kilpailut, oli kerhoilla kuitenkin vaikeuksia saada toimia Utin sotilaskentällä. LuKT:ssa asia oli ensimmäisen kerran esillä jo 15.10.1964. Silloin pohdittiin, että yritetään uudelleen lupaa kentän käyttöön, ”...kun ilmavoimien komentaja on vaihtunut.”

Ei tullut silloin valmista. Kisoja ja tapahtumia järjestettiin, mutta vaikeata oli. LuKT:n kokouspöytäkirjassa 25.3.1966 todettiin muun muassa, että ”...Hyppääjillä on vaikeuksia kentän käyttämisessä siviilihyppyyhin. Kokous päätti, että Puheenjohtaja kirjoittaa SIL:n toiminnanjohtajan kanssa kirjeen Ilmavoimien Esikuntaan koskien tätä asiaa...”

Rajoitukset kentän käytössä liittyivät ilmavoimien vaatimuksiin lennonjohto- ja pelastuspalvelun järjestämisestä hyppäjien aikana. Kerhon lentokoneella oli mahdollista startata ja laskeutua Utin kentälle, mutta hyppy oli suoritettava muualle. Tavallinen maalialue olikin kentän pohjoispuolella, Kouvola-Lappeenranta tien takana olleet maanviljelijä **Toivo Koson** pellot. Talvella hypättiin myös läheisen Haukkajärven jäälle.

LuKT ryhtyikin SIL:n tukemana toimeen ja esitti 11.5.1966 päivätyssä kirjeessään pitkin perustein, että Utin lentokenttä pitäisi vapauttaa laskuvarjourheilun käyttöön. SIL:n kirjeessä vedottiin myös Utin Laskuvarjokerhoon, että se samanaikaisesti liiton kirjeen kanssa ottaisi yhteyttä Kuljetuslentolaivueen komentajaan:

*”...Utin laskuvarjokerho on valmis korvauksitta järjestämään hyppytoiminnan ajaksi pelastus- ja lennonjohtopalvelun, joka tyydyttää asetettavat vaatimukset. Ilmavoimien Esikunnan toivotavasti hyväksytyä periaatteet, Suomen Ilmailuliitto velvoittaa Utin laskuvarjokerhon ottamaan yhteyden kuljetuslentolaivueen komentajaan, majuri **Tahvanaiseen**, käytännön yksityiskoh- tien kuntoon saattamiseksi...”*

Pitkän väännön jälkeen asia lopulta saatiin kohdalleen vuosien 1966 – 1967 taitteessa.

Pienenä nyanssina todettakoon, että kuljetuslaivueen komentaja Paavo Tahvanainen ryhtyi eläkkeellä jäätyään liikemieheksi ja pyrki *Aviaexportin* edustajana saamaan Suomessa kaupaksi erilaisia mailuromppeita, lentokoneita ja laskuvarjoja (esimerkiksi Para-Commanderin tyyppinen tehoarjo UT-15). Siinä yhteydessä hän tuli kymmenisen vuotta tässä kuvatuista tapahtumista kohtaamaan suomalaisia laskuvarjourheilijoita erilaisissa myyntitilaisuuksissa, joissa päästiin paitsi kokeilemaan venäläisiä laskuvarjoja, myös hyppäämään ilmaiseksi Aviaexportin An-2 kaksitasoista.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 15.10.1964

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 25.3.1966

Suomen Ilmailuliitto ry: Kirje Ilmavoimien esikuntaan 11.5.1966

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 1.6.1966

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 9.9.1966

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 21.10.1966

Markku Laksio 19.2.2018

Eero Kausalainen 19.2.2018

Järjestäytyneen laskuvarjourheilun ensimmäinen kuolemaan johtanut onnettomuus

Järjestäytyneen suomalaisen laskuvarjourheilun ensimmäinen kuolemaan johtanut laskuvarjo-onnettomuus sattui 15.5.1966 Kuopion lentoasemalla, ”Rissalan lentokentällä”.

Kuopion Ilmailuyhdistyksen jäsen **Veikko Tolonen** laskeutui hypyn päätteeksi kentällä olevan pienen lammen jäälle. Sohjoinen 5 – 10 cm paksuinen jää ei kestänyt, jonka vuoksi hyppääjä vajosi jäihin. Hyppääjällä ei ollut pelastusliivejä tai muuta kelluntavälinettä. Rannalta käsin suoritettavat pelastusyritykset eivät onnistuneet. Kunnollisia välineitä ei ollut käytettävissä eikä hyppääjä saanut otetta avuksi toimitetusta laudasta, vaan hukkui ihmisten katsellessa rannalta heidän pystymättä välineiden puuttuessa auttamaan. Myös hänen pelastamistaan yrittänyt mies oli vaikeuksissa, mutta hänet saatiin avustettua turvaan.

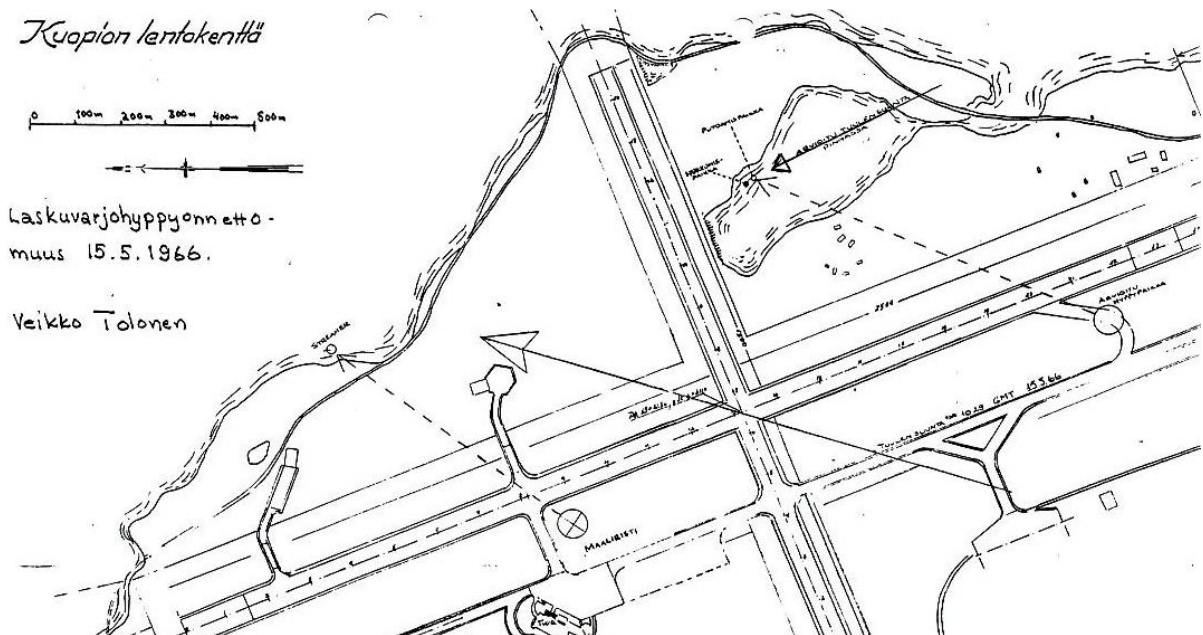
Hyppääjä oli laskuvarjojääkärikoulun suorittanut mies, jonka aiempi hyppykokemus oli 25 hyppyä, joista osa pintauintikoulutukseen liittyneitä vesihyppyjä. Hänellä oli hyvä uimataito, mutta se ei kylmässä vedessä riittänyt. Hyppymestarina oli uttilainen, joka palveli puolustusvoimissa kersanttina. Ennen onnettomuushyppyä hän oli toiminut saman kevään aikana viisi kertaa hyppymestarina Kuopiossa.

Jäälle ajautumisen perussyö oli väärä uloshyppypaikka (1 km), lisätekijänä varjon olematon ohjattavuus (umpikupu). Onnettomuus johtui usean tekijän yhteisvaikutuksesta. Väärä uloshyppypaikka johtui ilmeisesti hyppymestarin puutteellisesta ajautumamittarin (streamer) ajautuman seuraamisesta ja hyppääjän viivytelystä uloshyppyssä.

Hyppääjä käytti umpikupuista laskuvarjoa, jonka ohjauskyky on vaatimaton. Ilmeisesti hyppääjä yritti varjoaan ohjaamalla laskeutua lammen jäälle välttääkseen metsään menemisen ja siitä mahdollisesti seuraavan varjon rikkoutumisen.

Voimassa olleiden varomääräysten mukaan maalialueen ollessa vedessä tai sen välittömässä läheisyydessä oli hyppääjällä oltava pelastusliivit ja hänen on oltava uimataitoinen. Lisäksi maalialueen valvojan käytössä olisi pitänyt olla kaksi venettä.

Kentän vieressä oleva järvi ja kenttäalueella oleva lampi olivat jäässä, jonka vuoksi pelastusliivejä tai muitakaan varomääräysten edellyttämiä toimia veteen menon varalle ei ilmeisesti katsottu tarpeellisiksi. Lammen jään tiedettiin kantaneen muutama päivä aikaisemmin, joten jään nopeaa heikentymistä ei osattu ajatella. Ajankohta oli kuitenkin toukokuun puoliväli ja hypyn aikoihin vallitsi lähes kesäinen lämpötila: 17,8 °.



Streamerin arvioitu heittopaikka on kuvassa merkitty rastilla. Streamer laskeutui järven rantaan. Kuvan keskellä oleva nuoli osoittaa oikean uloshyppypaikan ja suunnitellun maalialueen. Oikeanpuoleisin nuoli osoittaa todennäköisen uloshyppypaikan, hyppääjän ajautuman ja laskeutumipaikan lammen jäälle. Kuva: Tutkimuskertomus

Ilmailuosasto asetti onnettomuuden johdosta tutkijalautakunnan, jonka puheenjohtajana oli **Pertti Kojo**, jäseninä **Paavo Remes** ja **Roy Harju-Jeanty**. Tutkijalautakunta esitti lukuisia turvallisuussuosituksia, jotka tähtäsivät paitsi laskuvarjourheilun turvallisuuden parantamiseen, myös lentoaseman pelastuspalvelun menetelmien yleisempään parantamiseen mahdollisissa onnettomuustapauksissa. Tärkein turvallisuussuositus oli, että kentällä ei pitäisi harjoittaa laskuvarjotoimintaa kelirikkoaikana, jolloin pelastustoiminta on erityisen vaikeaa.

Onnettomuuden johdosta Kuopion lentoasemalle laadittiinkin uudet turvallisuusohjeet, joissa kelirikkoajan hyppykiellon lisäksi asetettiin myös paljon muita vaatimuksia, koska kentällä oleva lampi ja kenttää ympäröivä laaja vesialue edellyttivät pelastustoimilta erityistä suunnitelmallisuutta ja riittävää pelastuskalustoa. Uudet

vaatimukset koskivat muun muassa pelastuskalustoa ja niiden sijoittelua, hyppytoimintamenetelmiä ja viestiyhteyksiä.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: Tutkimuskertomus Veikko Tolonen 15.5.1966
Sanomalehtiutinen (Savon Sanomat?) n. 16.5.1966
Kavo Laurila: Lausunto 27.5.1966
Ilmailu 3/72

Helatorstain lentonäytös Kymissä

Karhulan ilmailukerho järjesti lentonäytöksen Kymin lentopaikalla 19.5.1966. Lentonäytös oli komea ja yleisöä oli mukavasti. Järjestäjäkerho taisi päästä hyvinkin omilleen, katsojia oli ”*tuhansittain*”. Näytöksessä oli mukana myös laskuvarjourheilua. ”Hesalaiset tulee”, Kouvolan sanomien sanoin:

”... PAUHINAN lakattua oli jälleen hiljaisten liitäjien vuoro. Suomen Laskuvarjokerhon hyppääjät Londen [pitää olla Landén], Henttinen ja Valta pudottautuivat ohjattavilla varjoillaan korkeuksista, viimeainitut käyttäen puolen minuutin vapaata pudotusta. Ensimmäin joutui kovassa tuulessa takakentän yleisön joukkoon, mutta toiset osuivat tarkalleen kentän keskelle.”

Pienenä kuriositeettina laskuvarjohyppääjien näkökulmasta on mainittava, että samassa näytöksessä esiintyi neljän Fouga Magister harjoitushävittäjän parvi majuri **Erkki Penttilän** johdolla. Tämän lentoupseeri Penttilän vaimo oli 1950-luvun superjulkkis, kymmenien lentonäytösten laskuvarjohyppääjä ja ilmavoimistelija Anneli ”Luumu” Linna, sittemmin Penttilä. Pariskunnan pojastakin tuli kuuluisa, vaikkakaan ei ilmailun alalla: **Risto E. J. Penttilä**.

Everstiluutnantti Erkki Penttilä nähtiin joskus 1960 – ja 1970-lukujen taitteessa seuraamassa ULK:n laskuvarjohyppyä hänen ollessaan Utin varuskunnan päällikkö ja Kuljetuslentolaivueen komentaja.

Kouvolan Sanomat 21.5.1966
Eero Kausalainen 19.2.2018

Hämäläisetkin pääsevät vauhtiin – laskuvarjourheilu Tampereella alkoi

Laskuvarjourheilu Tampereella alkoi 10.6.1966. Sitä eivät kuitenkaan aloittaneet ”perushämäläiset”, vaan asialla olivat Suomen Laskuvarjokerhon hyppääjät Harri Toivonen ja Risto Valta. Toivonen tamperelaistui kuitenkin pian näiden hyppyjen jälkeen.

Hypyt olivat Tampereen Ilmailuyhdistyksen laskuvarjojaoston ensimmäiset hypyt. Toivonen ja Valta olivat – tulevien MM-kilpailujen kiilto silmissään – ostaneet uudet Para-Commander tarkkuusvarjot, jotka nyt nähtiin ensimmäistä kertaa Tampereen ilmatilassa. Hyppykorkeus näillä historiallisilla ensimmäisillä hypyillä oli 1.500 metriä. Tämän hyppyviikonvaihteen aikana hypättiin myös useita oppilashyppyjä. Kerhon ensimmäiset oppilaat olivat **Lars Koivisto**, **Pertti Pajunen** ja **Rauno ”Rami” Kortemaa**. Heistä kukin sai tililleen kaksi hyppyä.

Näillä hypyillä hyppykoneena oli Cessna 170 B, OH-CSP. (Tampereen Laskuvarjokerhon historiassa koneen tyyppiä esitetään virheellisesti Cessna 172 – tai koneen tunnus on esitetty väärin). Hyppypilottina toimivat **Jussi Laine** ja sittemmin ilmailupiireissä ilmailuyrittäjänä tutuksi tullut **Uolevi Öster**.

Näistä hypyistä käynnistyi järjestäytynyt laskuvarjourheilutoiminta Tampereella. Toiminta tapahtui Tampereen Ilmailuyhdistyksen laskuvarjojaostona vielä noin puolitoista vuotta, jona aikana hämäläiset hitaasti, mutta varmasti kypsyivät ajatukseen oman laskuvarjokerhon perustamisesta.

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

Vapaata pudotusta ovi selässä!

Hyppykoneena oli Cessna 195 OH-CSE, johon oli rakennettu kaksiosainen hyppyovi. Kun valmistauduttiin hyppyyn, ovi avattiin siten, että sen alimmainen puolikas kääntyi alas astimeksi ja yläosa nousi ylös koneen tasoa vasten.



OH-CSE:n ovi, josta kuitenkin on jo poistettu yläosa. Kuva: SLK

Hyppy tapahtui 6.6.1966. Ensimmäisenä koneesta lähtevä hyppääjä oli jo melko kokenut itseaukaisuhyppääjä (88. hyppy) ja hyppymestarioppilas. Hän avasi oven ja nousi astimen päälle, jossa hän oli hetken kyykkyasennossa tarkistaessaan oikeaa uloshyppypaikkaa. Todettuaan paikan oikeaksi hän kierähti koneesta ulos vapaaseen pudotukseen. Hyppyykorkeus oli n. 1.050 metriä. Uloshyppyssä hyppääjä tunsu nykäisyn repussa, mutta ei kiinnittänyt siihen siinä vaiheessa mitään huomiota.

Vauhdin kiihdyttyä hyppääjä koki vaikeuksia säilyttää stabiilin putoamisasennon: hän teki jostain syystä voltteja. Hyppääjä huomasi lopulta vapaapudotusvaikeuksien syyn: uloshypyn yhteydessä lentokoneen oven yläosan kahva oli takertunut päävarjon reppuun ja oven puolikas hakkasi vapaan pudotuksen aikana hyppääjää selkään ja niskaan. Hyppääjä yritti korjata asentoaan, mutta ei onnistunut. Hyppääjän suunniteltu vapaapudotus piti olla 10 sekuntia, mutta koska hän pelkäsi oven vahingoittavan niskaansa tai selkäänsä tai vaurioittavan päävarjoaan, hän päätti avata rintapakkaus-varavarjonsa jo 6 sekunnin vapaapudotuksen jälkeen.

Varavarjo aukesi normaalista. Sen jälkeen hyppääjä onnistui irrottamaan oven puoliskon päävarjostaan. Alastulo varavarjolla sujui tämän jälkeen ongelmitta.

Koneessa hyppymestarina toimineen henkilön mielestä *”...onnettomuuden aiheutti hyppääjän liian pysty asento uloshyppyhetkellä, mihin lienee syynä lähinnä se että [hyppääjän] tätä hyppyä lähinnä viimeiset hypyt oli suoritettu Ranskassa eri konetyypistä, missä oviaukko on huomattavasti tilavampi.”*

Jälkiviisas voisi pohdiskella, että pitikö siinä ovipuoliskossa välttämättä olla se kahva, jonka oli mahdollista takertua hyppääjän varusteisiin...”

Koneen ovimodifikaatio lienee ollut täysin laillinen. Sen oli tehnyt tunnettu lentokonehuoltoyritys Lentohuolto Oy. Koneesta oli tässä modifikaatiossa hypätty ongelmitta 262 hyppyä ennen tätä vaaratilannetta.

Kirje Ilmailuosastolle 19.6.1966: Ilmoitus 6.6. Malmilla tapahtuneen varavarjon aukaisun johdosta

Lausunto Ilmailuosastolle 18.6.1966: Lausunto Caj Lindholmin hypystä, jonka seurauksena OH-CSE:n oven yläosa irtosi

Laskuvarjourheilun MM-projekti

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta oli jo vuoden 1965 aikana pohdiskellut ja selvitellet hyppymahdollisuuksia ulkomailla. Tällaisesta toiminnasta arveltiin saatavan hyötyä myös suomalaiselle laskuvarjourheilulle. Myös osallistumista kansainvälisiin kilpailuihin, joita koskevia kilpailukutsuja oli ilmailuliittoon saapunut jonkin verran, pohdittiin vakavasti. Joihinkin maihin oltiin myös yhteydessä tai ainakin yritettiin saada yhteyksiä LuKT:n jäsenten tai puheenjohtajan työperäisten ulkomaanmatkojen yhteydessä. Yhteydenotot eivät kuitenkaan johtaneet käytännön tuloksiin.

Vuoden 1965 syksyllä LuKT alkoi pohdiskella vakavasti MM-kilpailuun osallistumista. Samaa pohdiskeltiin myös SLK:ssa, josta oletettavasti löytyisi ainakin osa edustuskelpoisista kilpailijoista. MM-kisoja pidettiin ”urheilullisena huipentumana kerhon ja koko Suomen laskuvarjourheilun 5-vuotistaipaleella”, kuten asia ilmaistiin SLK:n vuoden 1966 toimintasuunnitelmassa. LuKT käsitteli kisamatkaa marraskuun 1966 kokouksessaan:

”Käsiteltiin vuoden 1966 MM-kilpailuja, joihin kannattaisi lähettää 4 – 5:n hengen joukkue. Kerhoista olisi alustavasti valittava 9 – 10 miestä, joista myöhemmin keväällä valittaisiin lopullinen joukkue. Tässä vaiheessa olisi myös valittava joukkueen johto. (Puolustusvoimista saat-taisi saada huoltajan). Kaluston tulisi olla ensiluokkaista. Kysymykseen tulisivat lähinnä Para-Commander varjot, jotka osanottajien tulee ilmeisesti hankkia omalla kustannuksellaan. Tak-kala ja Mali laativat seuraavaan kokoukseen alustavan budjetin (hypyt, varjot, matkat yms). Tuleva MM-joukkue esittäisi taitojaan näytöksissä, joista tuleva raha tulisi ainakin osittain nk. MM-kassaan. MM-kilpailuihin osallistuminen olisi kerhojen johtokunnissa otettava esille edel-leen kehitettäväksi. Seuraavaan kokoukseen laaditaan lista P.C:n ostohalukkaista...!”

Vaikka edellä esitetyssä pöytäkirjakatkelmassa todettiin varovaisesti, että MM-kilpailuihin kannattaisi lähettää, oli todellisuudessa kysymyksessä historiallinen ja merkittävä päätös. LuKT otti asian omakseen ja käsit-teli projektia seuraavissa kokouksissaan. Jo joulukuun kokoukseen mennessä oli kartoitettu Para-Commanderin ostamisesta kiinnostuneita. SLK:sta löytyi joitakin, mutta ei muista kerhoista. Projekti kuitenkin eteni. Kuten edellä on kerrottu, ensimmäiset Para-Commanderit tilattiin tammikuussa 1966 ja niillä päästiin hyppäämään toukokuussa.

Kilpailumatkan rahoitusta pohdittiin kevään 1966 aikana. Opetusministeriöltä oli haettu rahaa 5.000,- mark-kaa, mutta sen saaminen olisi epävarmaa. Osanottomaksusta puolet olisi lähetettävä 90 päivää ennen kilpai-luja. Osanottomaksun puolikas oli 20 USD/kilpailija eli 120 USD. Kilpailut järjestävä Itä-Saksa halusi länsiva-luuttaa, jonka vuoksi osanottomaksu oli määritetty USA:n dollareina.

Muina valmisteluina oli muun muassa MM-sääntöjen suomennos kilpailijoille. Työ oli jo maaliskuussa meneil-lään. SM-säännöt oli määrä laatia MM-sääntöjen mukaiseksi.

Kilpailujoukkue oli määrä karsia Utin SM-kilpailujen tulosten perusteella. Kilpailuajankohdaksi oli määrätty 27. - 30.5.1966. Sää oli kuitenkin keho ja kisat jäivät pitämättä. Uudeksi ajankohdaksi määrättiin 5. – 6.6.1966, mutta ei onnistunut sekään. Ongelmana alkoi olla MM-järjestäjän asettama määräaika joukkueen kokoonpanon ilmoittamiselle: 9.6.1966.

Ilmoittautumiseen liittynyt ongelma ratkaistiin järjestämällä epäonnisen SM-kilpailun jatkeeksi Malmin kentäl-lä järjestetty erillinen karsintakisa, jossa ainoastaan karsittiin MM-osanottajat. Varsinaiset SM-kilpailut siirret-tiin elokuulle. Malmin karsintakisoissa lopulta sää suosi niin, että joukkue voitiin karsia. Kilpailun paremmuus oli seuraava:

1. Jorma Mali
2. Antero Takkala
3. Harri Toivonen
4. Risto Valta
5. Eero Ylinen

Viisi parasta kilpailijaa nimettiin Suomen edustusjoukkueeseen ja kolme seuraavaksi tullutta joukkueen va-ramiehiksi: Tapio Laine, Caj Lindholm ja Pentti Mäkelä. Kilpailuista uutisoanut sanomalehti Uusi Suomi arvioi parhaiden osanottajien olevan kansainvälistä tasoa.

Karsinnan perusteella voitiin määräaikaan mennessä ilmoittaa Leipzigiin Suomen joukkueen kokoonpano. Kisan valmisteluprojekti ei kuitenkaan vielä päättynyt tähän. LuKT:n linjausten mukaan joukkueenvarainhan-kintaa tehtiin myös MM-joukkueen suorittamien näytöshyppyjen avulla. Ensimmäinen näistä oli 19.6.1966 Helsingin lentoasemalla järjestetyssä lentonäytöksessä. Laajassa näytösartikkelissaan Uusi Suomi uutisoi joukkueen esiintymistä seuraavasti:

”Laskuvarjon MM-kisoihin Leipzigiin matkaava suomalainen joukkue esitti taitoaan. Miehet tulivat taivaalta 3.000 m:n korkeudesta uusien tarkkuuslaskuvarjojensa kannattamina seuraavassa järjestyksessä: Harri Toivonen, Eero Ylinen, Risto Valta, Jorma Mali ja viimeisenä tupsahti lähelle maaliristiä eniten hyppyjä tililleen kerännyt suomalainen Antero Takkala.”

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 12.11.1965

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 3.12.1965

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 25.3.1966

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 6.5.1966

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 1.6.1966

Suomen Laskuvarjokerho ry: Työohjelma seuraavaa toimikautta varten helmikuussa 1966

Uusi Suomi 9.6.1966

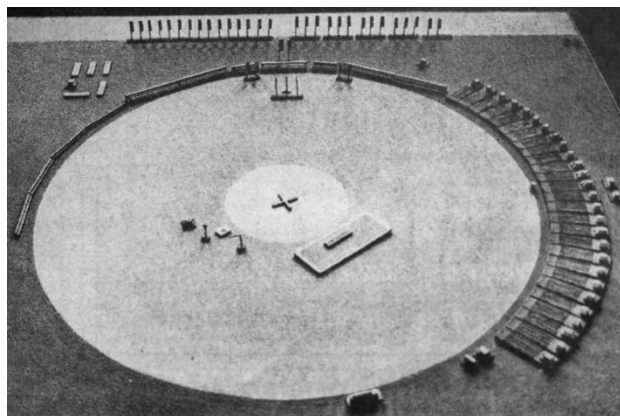
Uusi Suomi 20.6.1966

Laskuvarjourheilun MM-kilpailut, Leipzig, Itä-Saksa

MM-kilpailut järjestettiin 24.7. - 6.8.1966. Kilpailuissa oli osanottajia 18 maasta, 76 miestä ja 26 naista. Suomea edustamaan oli edellä kuvatulla tavalla valittu kilpailijoina Jorma ”Lipi” Mali, Antero Takkala, Harri ”Kitu” Toivonen, Risto Valta, ja Eero ”Kustu” Ylinen, kaikki SLK:sta. Joukkueenjohtajaksi oli valittu kahden SLK:n hyppääjän isäpappa **Erik Savolainen**.



Suomen joukkue avajaisissa: Erik Savolainen (2. vas.), Antero Takkala, Eero Ylinen, Risto Valta ja Harri Toivonen. Kuvasta puuttuu Jorma Mali. Kuva: Antero Takkala



Kuvassa MM-kilpailun maalialue, säde 25 metriä – siihen asti mitattiin. Oikealla joukkueiden teltat ja oleskelualue. Kuva: Aeroklub der DDR

Suomalaisten kilpailukokemus ennen tätä MM-kisaa oli kovin vaatimaton. Myös hyppykokemus uusilla Para-Commandereilla oli vielä vähäinen. Siksi ei voitu vielä odottaa suunnatonta menestystä. *Antero Takkala* oli henkilökohtaisessa tarkkuushypyssä paras suomalainen sijoituksellaan 18. Sijoitus oli oikeastaan varsin hyvä, erityisesti huomioiden edellä kuvattu vaatimaton hyppyausta. Myös *Jorma Mali* sijoittui tulosluettelossa erinomaisesti puolivälin tuntumaan sijaluvullaan 43. Kovin huonosti ei mennyt muillakaan: *Eero Ylinen* oli sijalla 49, *Risto Valta* 50. ja *Harri Toivonen* 66. Kun ensimmäisessä MM-kilpailussa tai ylipäätään tämän joukon missään kansainvälisessä kilpailussa lähes koko joukkueen taakse jäi vielä kolmannes kilpailijoista, voitiin kansainväliseen avaukseen olla hyvinkin tyytyväisiä.



Suomen joukkue valmistautumassa hyppyyn. Eero Ylinen (vas.), tuntematon, Risto Valta, Jorma Mali, Antero Takkala ja Harri Toivonen.
Kuva: via Jorma Mali

Taitohypyissä Antero Takkala oli sijaluvullaan 34 paras suomalainen. Risto Valta oli toiseksi paras suomalainen (50.). Muut suomalaiset sijoittuivat huonommin.

Neuvostoliitto oli kisoissa ylivoimaisesti paras maa. Se voitti kaikkiaan yhdeksän kultamitalia. Ainoastaan Itä-Saksan **Günther Gerhardt** onnistui rikkomaan neuvostoliiton rintaman voittamalla henkilökohtaisen tarkkuushypyn. Tarkkuushypyn joukkuekilpailun voitti Neuvostoliitto, joka sai 1.880,2 pistettä. Kanada tuli toiseksi 1.879,1 pisteellään. Suomi oli tässä kilpailussa sijaluvulla 12, pisteitä kertyi 1.021,7. Lajissa piti olla neljä hyppykierrosta, mutta säävaikeuksien vuoksi kilpailussa saatiin loppuun vain kaksi kilpailukierrosta.

Kaikkien lajien paremmuudessa Neuvostoliitto oli myös paras sekä miesten että naisten kilpailussa. Miesten sarjassa pisteitä kertyi 7.107,3 ja naisten sarjassa 6.897,4. Suomen joukkue sijoittui miesten kilpailussa sijalla 12, pisteitä kertyi 5.667,6.

Kilpailussa käytettiin hyppykoneina neuvostoliittolaisvalmisteisia Antonov An-2 lentokoneita. Tämä oli yleisin ja lähes ainoa hyppykoneyyppi Itä-Euroopassa 1960-luvulla ja sen jälkeen koko Euroopan kahtiajaon ajan. Para-Commander ja vastaavat kuvat löivät itsensä läpi viimeistään näissä kilpailuissa.

Jorma Mali kirjoitti kilpailutapahtumasta artikkelin Ilmailu-lehteen. Hän pohdiskeli jutussaan, miksi suomalaisten tulokset olivat kautta linjan huonommat, kuin kotimaan kisoissa ja harjoituksissa. Samaa ilmiötä ihmeteltiin vielä yli 50 vuotta myöhemmin...

Säkkiin ja tuhkaan pukeutumiseen ei varmasti ollut syytä. Tämä oli hyvä avaus!

Ilmailu 10/1966
Jorma Mali 15.2.2018

SM-1966 kilpailut, Utti

Utin Laskuvarjo valmisti komean kisaesitteen, jossa esiteltiin urheilumuotoa ja sen kilpailulajeja. Esite rahoitettiin mainosin.

HENKILÖKOHTAINEN TAITOHYPPYKILPAILU

Kilp. N:o	Nimi	Seura	I Hyppy Aika/Pisteet	II Hyppy	III Hyppy	IV Hyppy	Pisteitä Yhteensä
.....	Mäkelä P.	(ULK)/...../...../...../.....
.....	Haatanen V.	(SLK)/...../...../...../.....
.....	Kuusisto O.	(SLK)/...../...../...../.....
.....	Laine T.	(SLK)/...../...../...../.....

Esite myös mahdollisti hyvin kisojen seurannan ja tulosten kirjaamisen katsojan omaan kirjanpitoon. Tämä oli palvelua sähköisen viestinnän kivikaudella.

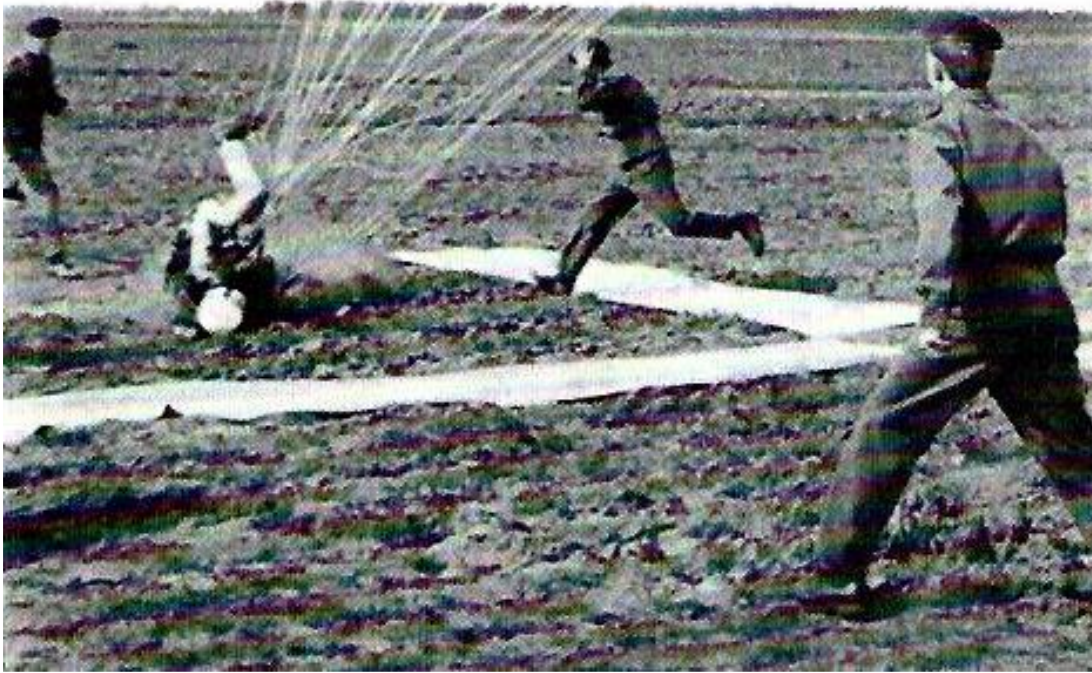
Kuten yllä olevasta ULK:n laatimasta esitteestä käy ilmi, kisojen piti alun perin olla toukokuun lopulla. Tihkusateisesta säästä johtuen kilpailut jouduttiin siirtämään viikolla, mutta ei onnistunut silloinkaan. Malmin kentällä kuitenkin järjestettiin MM-karsintakilpailu, koska kisajoukkueen ilmoittautuminen oli pakko tehdä viimeistään 9.6.1966. LuKT:n päätöksen mukaan tällä kilpailulla ei ollut SM-arvoa.

SM-kilpailun ajankohdaksi päätettiin lopulta 20. - 21.8.1966. Kilpailussa ”pyrittiin noudattamaan MM-sääntöjä pääpiirtein”. Lajit olivat henkilökohtainen ja ryhmätarkkuus, molemmat 1.000 metrin korkeudesta. Taitohyppy oli myös ohjelmassa, mutta sitä ei lopulta toteutettu säävaikeuksien vuoksi.

Tälle kerralla sää näytti suosivan SM-kilpailuja. Kilpailun aattona 19.8. päästiin jopa hyppäämään harjoitushyppyjä. Vastaan tuli kuitenkin ongelma: laskuvarjot oli pakattava ulkona kanervikossa. Se koettiin kovin hankalaksi, koska harjoitushyppyjen jälkeen iltakaste alkoi kostuttaa maata ja kova kanervikko koettiin kovin hankalaksi pakkausalustaksi. Kilpailun isäntäkerho ULK:lla ei ollut sopivia pakkaustiloja, joten katseet protestien jälkeen käännettiin kentän toiselle puolelle Laskuvarjojääkärikoulun suuntaan. Asiaa selvitetäessä kävi ilmi, että pakkausmahdollisuutta LjK:n tiloissa – jossa oli saatu pakata aikaisemmin Utissa pidetyssä kilpai-

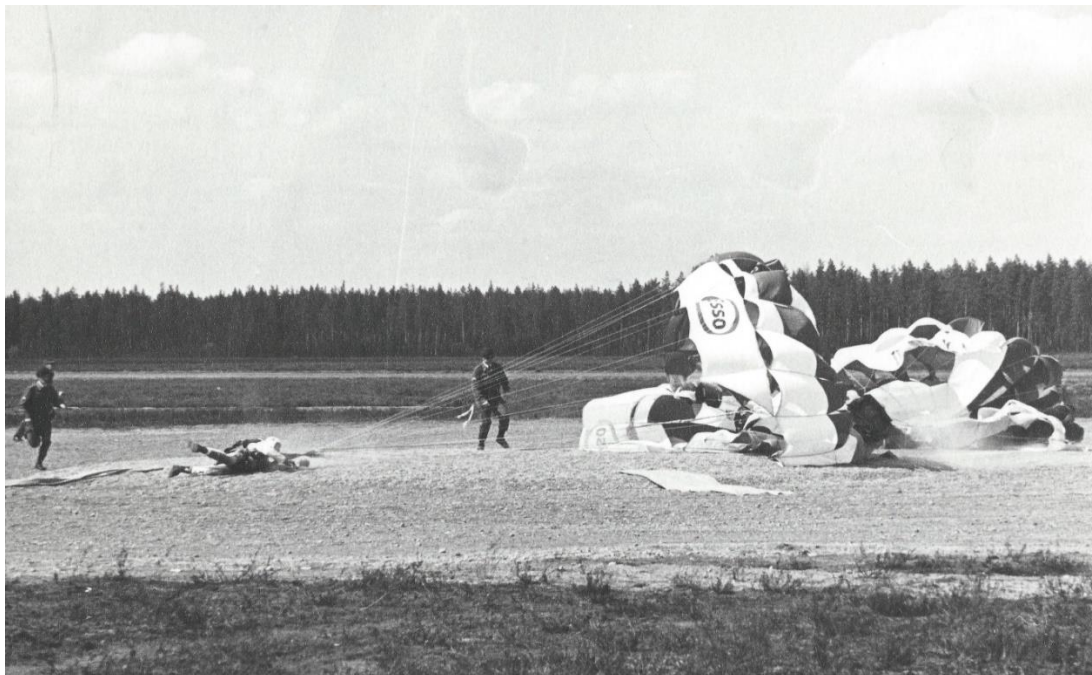
lussa – ei ollut edes kysytty. Nyt kysyttiin ja puhumalla asiat selvisivät. LjK jälleen kerran saattoi tukea laskuvarjourheilua.

Toisena ongelmana muualta tulleet kilpailijat totesivat maalialueen, joka oli paikka paikoin aivan liian kova, erityisesti maalialueen keskustasta. Kilpailusta Ilmailulehteen kirjoittanut, kilpailussa mukana ollut Jorma Mali kuvasi järjestäjän vastausta protesteihin seuraavasti: *”Järjestäjäpuoli ilmoitti vain lyhyesti, että jos ei miellytä niin kaivakaa itse, ja mikäs siinä auttoi kun oli oma jalka ojassa...”*



Olipa hyvä, että pehmitettiin...! Maalialueella avustajina LjK:n varusmiehiä. Kuva: via Ilmailu

Kilpailut pääsivät lopulta käyntiin ja ne tällä kerralla onnistuttiin viemään läpi peräti kahden hyppykoneen voimin. Malin mukaan *”...säännöissä pyrittiin noudattamaan MM-kilpailujen sääntöjä ’pääpiirteittäin’. Siten niitä todella noudatettiinkin, muilta osin niitä improvisoitiin tilanteen mukaan...”*



Kilpailun päätteeksi järjestettiin pienimuotoinen hyppynäytös: kuvassa Antero Takkala ja Risto Valta. Kuva: Antero Takkala

Mali oli Ilmailun artikkelissaan kriittinen kisajärjestelyjä kohtaan, mutta myönsi että koska kilpailuja on vielä järjestetty vähän, kokemusta puuttuu. Edellisistä kilpailuista olisi kuitenkin pitänyt ottaa opiksi... Ja opiksi otettiin. ULK:sta kehkeytyi muutamien vuosien kuluessa yksi parhaista kisajärjestäjistä.

Henkilökohtaisessa *Antero Takkala* uudisti edellisvuoden mestaruutensa tuloksellaan 5,45 m (neljä kierrosta, kolmen parhaan hypyn yhteistulos). Toiseksi tuli *Harri Toivonen* ja kolmanneksi *Jorma Mali*. Ryhmätarkkuuden voitti SLK I (*Mali, Takkala, Valta, Ylinen*), toiseksi tuli SLK II (*Lepistö, Puhakka, Toivonen, Vaahtera*), kolmanneksi ULK (*Tuomo Aaltonen, Keijo Koskinen, Markku Laksio ja Pentti Mäkelä*).

Lisää tuloksia, ei täydelliset (Jorma Mali poiminut käsikonsepteista):

Henkilökohtainen tarkkuushyppy (1.000 metristä, 4 kierrosta, joista kolmen parhaan yhteistulos lasketaan)

	kerho	1.kierros	2. kierros	3. kierros	4. kierros	yht.	
1.	Antero Takkala	SLK	0,00	4,12	19,85	1,33	5,45
2.	Harri Toivonen	SLK	35,86	3,60	1,92	0,49	6,01
3.	Jorma Mali	SLK	2,60	1,24	2,77	-	6,61
4.	Risto Valta	SLK	?	?	?	?	7,55
5.	Tuomo Aaltonen	ULK	?	?	?	?	8,85
6.	Pentti Lepistö	SLK	?	?	?	?	13,57
7.	Pentti Mäkelä	ULK	?	?	?	?	18,17
8.	Kari Puhakka	SLK	?	?	?	?	19,99
9.	Kavo Laurila	SLK	?	?	?	?	23,36
10.	Keijo Koskinen	ULK	?	?	?	?	25,35

Ryhmätarkkuushyppy (1.000 metristä, 4 kierrosta, joista kolmen parhaan keskiarvo lasketaan)

		Lopputulos
1.	SLK I: Jorma Mali, Antero Takkala, Risto Valta, Eero Ylinen	5,534,7 pistettä
2.	SLK II: Pentti Lepistö, Kari Puhakka, Harri Toivonen, Kari Vaahtera	3,504,8 "
3.	ULK: Tuomo Aaltonen, Keijo Koskinen, Markku Laksio, Pentti Mäkelä	2,725,3 "
4.	Sekajoukkue: Reijo Korpinen (KIY), Kavo Laurila (SLK), Ralf Norra (SLK), Asko Ström (ULK)	2,638,1 "

Ilmailun artikkelissaan Jorma Mali pohdiskeli tämän SM-kilpailun tulostasoa ja vertasi sitä tuoreisiin kokemuksiinsa Leipzigin MM-kilpailussa pari viikkoa aikaisemmin:

"Kun tarkastellaan kilpailuja ensin tulosten puolesta, on sanottava että tulostaso oli yllättävän heikko. Vain yksi 0,00 tulos ja kolme muuta alle metrin tulosta ei anna muuta kuin huonon kuvan. Liekö sitten koko kevään ja kesän jatkuva treenaus ja MM-kilpailut vieneet parhaan tärän. Ryhmähyppyissä voittajajoukkueen tulos oli tyydyttävä. Joukkue oli muuten sama kuin MM-kilpailuissa paitsi että Ylinen hyppäsi nyt Toivosen tilalla. Joukkue olisi tällä tuloksellaan päässyt Leipziginissä kuudenneksi eli puolta paremmin kuin paikan päällä kesällä.

Henkilökohtaisessa kilpailussa neljä ensimmäistä olikin MM-joukkueen miehiä. Ylisen heikko suoritus ehkä ihmetyttää, mutta hän loukkasi melko pahasti selkensä Leipziginissä eikä turhaan riskeerannut sitä uudelleen. Joukkuekilpailussa hän osoitti kuitenkin kykynsä siinä missä muutkin kun joukkueesta on kysymys ja hyppäsi toiseksi parhaiten.

Ilmailu 12/66

Utin Laskuvarjokerho ry: Esite "Laskuvarjohyppyjen SM-kilpailut 27. – 30.5.1966 välisenä aikana Utin lentokentällä
Eero Kausalainen 22.2.2018

Hyppykoneen kuormaus - lihakiloperiaate

Laskuvarjokerhoissa oli pohdiskeltu hyppykoneiden kuormattavuutta koko Suomen hyppytoiminnan ajan. Lentokoneiden valmistajat ja eri maiden viranomaiset katsoivat, että lentokoneeseen saa kuormata henkilöitä – myös laskuvarjohyppääjiä pidettiin tässä tarkoituksessa henkilöinä – enintään saman verran, kuin koneeseen on sen tyyppihyväksynnän yhteydessä rekisteröity istuinpaikkoja. Istuinpaikalla yleensä tarkoitettiin lentokoneeseen asennettua matkustajaistuinta.

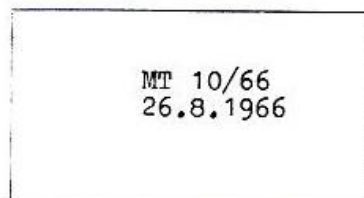
Suomessa 1960-luvulla käytettiin lähes yksinomaan nelipaikkaisia Cessna-lentokoneita, joista poistettiin ainakin ohjaajan vieressä oleva istuin, mutta usein myös takaistuimet. Näin saatiin koneeseen paremmin

tilaa ja samalla myös kevennettiin lentokonetta. Kun istuimet oli poistettu, heräsi myös kysymys istuinpaikoista. Alettiin pohtia, voisiko koneeseen sittenkin ottaa enemmän henkilöitä, kuin siihen oli rekisteröity istuinpaikkoja. SLK:n osalta asia tuli ajankohtaiseksi Cessna 195:n osalta. Kerho selvitteli asiaa myös valmistajatehtaan kanssa kesäkuussa 1966. Viranomaisena oli katsonut, että koneeseen saisi ottaa ainoastaan neljä hyppääjää, vaikka konetyypillä oli jo muutamana vuonna toimittu viidellä hyppääjällä.

Cessnan tehdas vastasi ympäripyöreästi ja totesi, että kuormitusrajojen mukaisesti – huomioiden hyppääjien paino ja sijoitus lentokoneelle sallitulle painopistealueella. Lisäksi tehdas totesi, että *“...it would be advisable to carry only as many jumpers as there are seats and seat belts in the aircraft...”* Siis suositellaan vain niin monta hyppääjää, kuin koneessa on istuimia ja istuinvöitä. Ei ollut tästä apua SLK:lle.



ILMAILUOSASTON TIEDOTUKSIA
INFORMATION FROM THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION
**LENTOKELPOISUUS-
TIEDOTUS**
AIRWORTHINESS DIRECTIVE



MT 10/66, Laskuvarjohyppytoimintaan käytettävät lentokoneet

Hyväksytyt lentokonetyypit

Laskuvarjohyppäjä voidaan suorittaa vain ilmailuosaston tähän tarkoitukseen hyväksymistä lentokonetyypeistä. Oheisen liitteen mukaiset tyytit on toistaiseksi hyväksytyt k.o. tarkoitukseen.

Kuormaus

Konetta kuormattaessa on huolehdyttävä siitä, että lentokäsikirjassa määrättyjä painorajoituksia ei ylitetä. Kuorma on sijoitettava siten, että koneen painopiste pysyy sallitun alueella.

SLK:n kuormausongelmaan löytyi lopulta ratkaisu: tällä määräyksellä ilmailuviranomainen hyväksyi ns. lihakiloperiaatteen.

26.8.1966 julkaistussa määräyksessä ilmailuosasto antoi ensimmäistä kertaa erityisohjeita hyppytoiminnassa käytettävistä lentokoneista ja niiden kuormauksesta. Määräyksen ”Laskuvarjohyppytoimintaan käytettävät lentokoneet” ydinkohdat olivat seuraavat:

- määräyksen liitteenä oli luettelo konetyypeistä, joista saa hypätä ilman erillistä lupahakemusta. Muista, kuin luettelossa mainituista konetyypeistä hyppäämiseen piti hakea ilmailuosastolta lupa.
- lähtökohtana oli, että hyppykone on aina kuormattava sen lentokäsikirjassa esitettyjen kuormausrajoitusten mukaisesti. Tämä tarkoitti, että suurinta sallittua kuormaa (mukaan luettuna poltto- ja voiteluaineet, koneen varustus ja koneessa olevat henkilöt) ei saanut ylittää ja koneen kuorman oli sijaittava käsikirjassa esitettyllä sallitulla massakeskiön alueella – koneen painopisto oli siis oltava kohdallaan.
- hyppääjän keskimääräiseksi painoksi varusteineen määritettiin 87 kg; mikäli kuitenkin haluttiin useampia hyppääjiä, kuin näin laskien oli mahdollista, voitiin käyttää hyppääjien todellisia painoja, jotka saatiin punnitsemalla hyppääjä puolivuositain täysissä varusteissa.
- hyppykoneen keventäminen esimerkiksi istuimia poistamalla oli mahdollista.
- hyppykoneita voitiin keventää polttoainemäärää vähentämällä. Tärkeä lievennys yleisiin lentomääräyksiin oli se, paikallis-hyppylennoilla ei tarvittu varapolttoainetta.
- hyppykoneen istuimia ei tarvitse varustaa istuinvöillä, paitsi ohjaajan istuin, jossa vyöt piti olla. Jos koneeseen haluttiin asentaa hyppytoimintaa varten erikoisistuimet, oli sellaisten käyttöön saatava ilmailuosaston hyväksyntä.

Määräystä uudistettiin 15.2.1970, jolloin siihen, ilmeisesti saatujen kokemusten perusteella, lisättiin lause: *“...ei tarvitse olla varapolttoainetta edellyttäen, että ohjaaja tietää miten polttoainejärjestelmä toimii eri lento-*

asennoissa juuri ennen polttoaineen loppumista...” Määräys oli näin uudistetussa muodossa voimassa 28.11.1978 saakka, jolloin julkaistiin uusi määräys ”Poltto- ja voiteluainemäärät lennolla, OPS M1-7, Muutos 3”. Siinä todetaan kohdassa 6.3: ”Purjelentokoneiden hinauslennoilla ja laskuvarjohyppylennoilla, jotka ovat paikallislentoja, on pienin sallittu polttoainemäärä kohdasta 2.1. poiketen käynnistykseen, koekäyttöön, rullaukseen sekä lennon suunnitelluksi kestoajaksi ja lisäksi normaalilla kulutuksella 15 min lentoon tarvittava polttoainemäärä.” Tämän määräys kumottiin vasta 20.4.2017 (GEN M1-15).

Vuonna 1966 annetun määräyksen tärkeä anti oli se, että hyppääjät laskettiin lihakiloina eikä henkilömääränä, joka mahdollisti sen, että hyppykoneessa saattoi olla enemmän henkilöitä, kuin koneen tyyppihyväksymisen yhteydessä oli suurimmaksi sallituksi henkilömääräksi esitetty. Tämä viranomaisen ratkaisu oli poikkeuksellinen. Samanlaista tulkintaa ei ole historiahenkilölle tullut vastaan missään. Vaikka vuosien ja vuosikymmenien varrella on hyppykoneen kuormaukseen tullut muutoksia ja tarkennuksia, lihakiloperiaate on säilynyt jossain muodossa tämän kirjoitusajankohtaan saakka.

Istuinvöiden osalta viranomaisen palasi asiaan, kun kerhoissa otettiin käyttöön kymmenen hyppääjän vetoisia tai suurempia hyppykoneita. Pienten koneiden osalta vapautus istuinvyövaatimuksesta on edelleen voimassa, toisin kuin useimmissa muissa maissa. Vääntöä on kuitenkin ajoittain ollut vöiden ottamiseksi käyttöön myös pienissä hyppykoneissa. Hyppääjäpiireissä on kuitenkin arveltu, että pienessä ja ahtaassa hyppykoneessa lattialla irrallaan suikertelevat istuinvyöt ovat suurempi vaara, kuin lentomatka laskuvarjo selässä ilman istuinvoita. Toistaiseksi nämä perustelut ovat voittaneet.

Nykyhyppääjiä saattaa kiinnostaa, millaisista lentokoneista viranomainen elokuussa 1966 salli hyppytoiminnan ilman erillistä lupaa. Monet konetyypeistä saattavat tuntua 2010-luvun lopulla melko eksoottisilta:

<i>Auster</i>	4, 5, 6A, Taylorcraft
<i>Beaver</i>	
<i>Bell-47</i>	
<i>Cessna</i>	140, 150, 170, 172, 180, 185, 195
<i>Champion</i>	
<i>DC-3</i>	
<i>Fairchild</i>	
<i>Fieseler Storch</i>	
<i>KZ-VII</i>	
<i>Pilatus Porter</i>	
<i>Piper</i>	J2, J3C, PA-14, PA-18, PA-22
<i>Stieglitz</i>	
<i>Tiger Moth</i>	
<i>Viima</i>	

Edellä lueteltujen konetyyppien lisäksi kokeiltiin eräitä muitakin, mutta joskus kokemukset olivat huonoja, eikä tyyppiä välttämättä aina esitetty hyväksyttäväksi. Tällaisiin kokeiluihin palaamme myöhemmin tässä kirjoitussarjassa.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 1.6.1966

Suomen Laskuvarjokerho ry: Kirje Cessna Aircraft Companylle 16.6.1966

Cessna Aircraft Company: Kirje SLK:lle 23.6.1966

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: Ilmailumääräys MT 10/66 (26.8.1966)

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: Ilmailumääräys MT 10/66-2 (15.2.1970)

Ilmailuhallitus: Poltto- ja voiteluainemäärät lennolla, OPS M1-7, Muutos 3”.

Eero Kausalainen 23.2.2018

Laskuvarjohyppykursseja sotakouluissa

Laskuvarjojääkärikoulun *Tuomo Aaltonen* järjesti elokuussa 1966 Lappeenrannassa Kanta-aliupseerikoulun (sittemmin Aliupseerikoulu ja Päälystööpisto) oppilaana ollessaan kurssitovereilleen vapaa-ajan toimintana laskuvarjohyppykurssin. Kurssi toteutettiin Utin Laskuvarjokerho ry:n nimissä. Kurssilla oli 21 oppilasta. Tuomo Aaltonen toimi hyppykurssin kouluttajana ja hyppymestarina. Hyppykoneena oli ULK:n käyttämä Cessna C-170 (OH-CSO).

Tästä alkoi vuosia Aliupseerikoulussa ja Päälystööpistossa jatkunut perinne, jossa LjK:n henkilökunta järjesti näissä sotilasopetuslaitoksissa samaan tapaan, ULK:n nimissä, vapaa-ajan hyppykursseja. Kurssiin kuulu-
neet hypyt suoritettiin sekä Utissa, että Lappeenrannassa.

Vastaava käytäntö oli myös Kadettikoulussa, jossa samaan tapaan Utissa hyppykoulutuksen saaneet kadetit pitivät kurssitovereilleen vapaa-ajan toimintana hyppykurssin. Kadettikoulun hypyt suoritettiin yleensä Utissa.

ULK:lle käytäntö oli hyvä. Näillä kursseilla koulutettiin vuosien varrella paljon uusia hyppääjiä. Monet kuitenkin siirtyivät kurssin päätyttyä omalle varsinaiselle palveluspaikalleen, joten oppilaat eivät useinkaan jääneet Utin kerhon omaan toimintaan. Monet kuitenkin jatkoivat hyppytoimintaa kotipaikkakunnillaan, joten koulutus ei koko lajin kannalta mennyt hukkaan.



Aliupseerikoulun hyppykurssin oppilaita syksyllä 1967: Eero Kausalainen (vas.), Isto Kinnunen ja Eero Riekkinen. Kurssin vetäjä oli LjK:n (ja ULK:n) Markku Paakkanen. Kinnunen hyppäsi kurssista ensimmäisenä – ja katkaisi jalkansa. Kaksi tämän kurssin osanottajista oli puolitoista vuotta myöhemmin perustamassa laskuvarjokerhoa Ouluun. Kuva: Eero Kausalainen

Aliupseerikoulun johto tuki ajatusta tällaisten kurssien järjestämisestä, koska *”...hyppääminen koneesta vaatii melkoista itseuria ja joka siihen pystyy, pystyy voittamaan pelontunteensa muissakin tilanteissa,”* kuten Aliupseerikoulun johtaja everstiluutnantti **Eero Eräsaari** totesi Helsingin Sanomien haastattelussa. Hän myös esitti, että *”...Toinen merkitys on puhtaasti sotilaallinen. Puolustusvoimamme tarvitsevat runsaasti hyppytaitoisia partionjohtajia. Koska kantahenkilökunnan laskuvarjohyppykoulutus on määrärahojen puutteen vuoksi varsin vähäistä, on hyvä että näin vapaaehtoista tietä saamme laskuvarjohyppyihin pystyvää henkilökuntaa...”*

ULK, mutta myös monet muut varuskuntapaikkakunnilla toimivat kerhot järjestivät varusmiehille vapaa-ajan hyppykursseja. Varuskunnat suhtautuivat näihin kursseihin yleensä myönteisesti, luultavasti samantapaisin syin ja ajatuksin, joita edellä esitti Aliupseerikoulun johtaja. Näiden kurssien kautta saatiin kerhoille oppilaita ja ennen kaikkea kurssimaksuja. Kurssihinta oli varusmiehille usein alhaisempi, kuin se muutoin olisi ollut. Osanottajamäärä usein kompensoi alhaisen kurssimaksun. Laajempaan sivutuotteena oli levittää laskuvarjourheilun ihanuuden aatetta laajemmille kansan osille.

Juhani Korpela (Apali Oy, Tampere, 2000): Minäkö lentäjä? Romukorpela

Helsingin sanomat 13.9.1966

Eero Kausalainen 22.1.2015

”Hämähäkkiapuvartot” pannaan

Tampereella sattui 19.9.1966 purjelento-onnettomuus. Ilma-aluksen (OH-YKK, PIK 3c Kajava) työntötko hajosi, jonka jälkeen kone joutui syöksyyn. Ohjaaja yritti hypätä, mutta pelastusvarjo ei ehtinyt aueta. Tapah-tumalla oli heijastuksia myös laskuvarjourheiluun, jossa edelleen käytettiin osin pääpiirtein samanlaista las-kuvarjokalustoa, kuin purjelentokerhoissa.

Onnettomuuden johdosta LuKT päätyi kokouksessaan 9.9.1966 esittämään, että ”...*purjelentovarjoissa ole-vista ”hämähäkki”-apuvartojista luovutaan ja korvataan riittävän voimakasjousisella ”spiraali” tai ”auringon-kukka”-apuvartojilla...*” Asiasta päätettiin lähettää kiertokirje kerhoille ennen seuraavaa lentokautta.

Hämähäkkiapuvartot oli sateenvarjon tapaan jäykistetty, jousen voimalla avautuva apuvartot, jossa oli myö-hemmin apuvartojissa tutuksi tulleiden harsojen sijasta erilliset ohuet kantopunokset. Arvioitiin, että nämä erilliset apuvartot punokset saattoivat takertua helposti laskuvarjon käyttäjään tai hänen varusteisiinsa. Täs-sä onnettomuudessa se näytti ilmeiseltä. Kahdessa 1950-luvun onnettomuudessa (**Lauri Friman** 19.4.1954 ja **Kari Heikki Antero Halonen** 23.6.1954) oli myös apuvartot takertunut hyppääjän jalkaan. Näistä onnetto-muuksista on kerrottu tämän historian aikaisemmassa osassa.

LuKT palasi hämähäkkiapuvartoihin vielä seuraavana vuonna. LuKT pohti maaliskuussa 1966, että hämä-häkkiapuvartojista pitäisi tehdä ilmoitus viranomaiselle ja pyytää sitä ryhtymään laatimaan määräyksen hä-mähäkkiapuvartot korvaamiseksi toisenlaisilla apuvartojilla. LuKT totesi hankalaksi, että eräät tehtaot käyt-tävät hämähäkkiapuvartot uusissakin varjoissa, jonka vuoksi kategorinen kielto voisi olla vaikea määrätä.

Ilmailuliiton ja LuKT:n kannanottojen perusteella viranomainen myöhemmin kielsi tällaisten apuvartot käyt-tön laskuvarjoissa.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 9.9.1966

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 31.3.1967

Wikipedia 23.2.2018: Luettelo Suomen siviili-ilmailun lento-onnettomuuksista

Kilpailumatka Unkariin ja Länsi-Saksaan, syyskuu 1966

MM-kilpailuissa solmittujen suhteiden avulla saatiin Suomeen kutsu osallistua Unkarin mestaruuskilpailuihin. Suomesta löytyi kaksi taitavaa hyppääjää, joilla oli mahdollisuus lähteä: *Jorma Mali* ja *Antero Takkala*. Kisa pidettiin Békéscsaban kaupungissa, Budapestista 250 km itään. Suomalaiset eivät voineet kilpailla Unkarin mestaruudesta, mutta saivat kuitenkin osallistua kilpailun ulkopuolella kaikkiin lajeihin. Suomalaisten rajalli-sen kansainvälisen kilpailukokemuksen kannalta kilpailu oli merkittävä. Suomalaisten tuloksetkin olivat koh-tuullisen hyviä ja kokemuksen ohella epäilemättä saatiin runsaasti tärkeää tietoa.

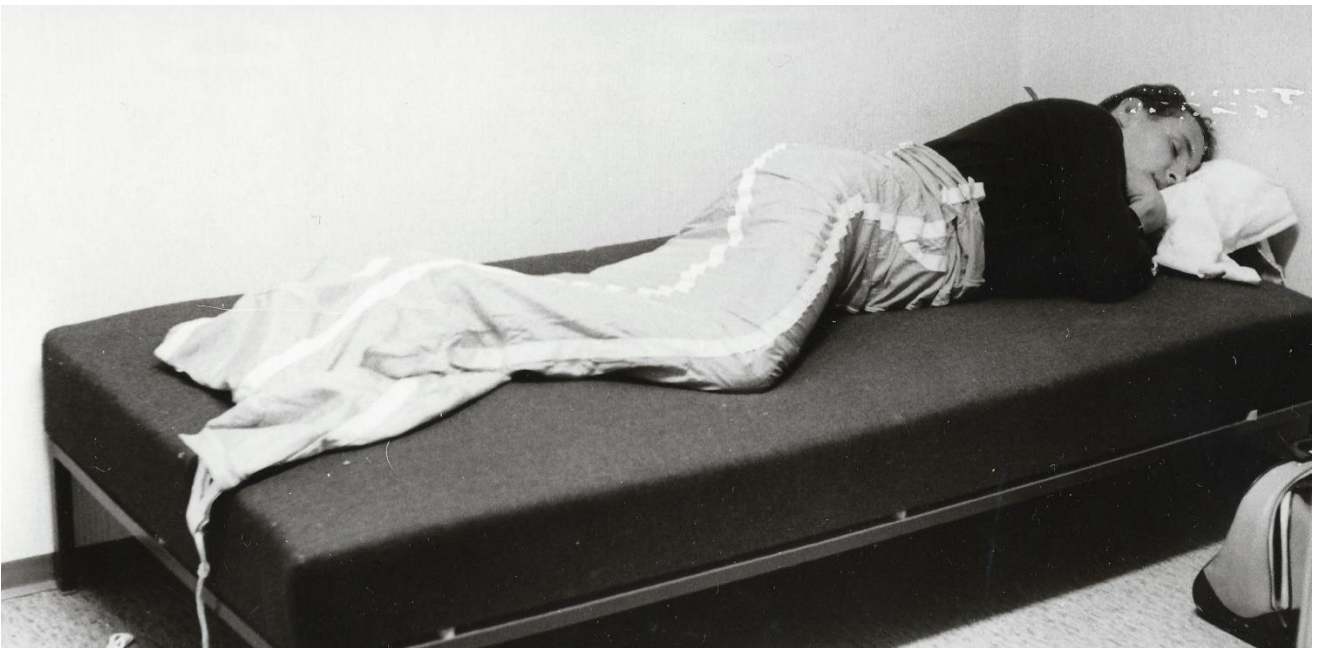
Unkarin mestaruuskilpailussa 2. – 5.9.1966 molemmat suomalaiset hyppäsivät 12 hyppyä, pääosin kilpailu-hyppyä 1.000 ja 2.000 metrin korkeudesta. Sokerina pohjalla oli Takkalan ja Malin hyppy 3.000 metrissä. Tällä hypyllä toverukset suorittivat menestyksekkään kohtaamisen vapaassa pudotuksessa. Hyppykoneena oli kaikissa ”itä-blokin” maissa Antonov An-2.

Jorma Mali kertoi matkasta myöhemmin Ilmailu-lehdessä. Hän kertoi artikkelissaan pitäneensä tärkeänä ja arvokkaana tutustumisen Unkarin maajoukkueen valmentajaan **Miklos Lasloon**, jolta saatiin arvokkaita neuvoja ja ohjeita sekä tarkkuus- että taitohyppyihin.

Unkarilaiset hyppääjät kertoivat, että hypyt olivat heille ilmaisia, mutta vuotuinen kerhon jäsenmaksu piti maksaa. Hyppytjen edullisuudesta johtuen unkarilaisille kertyi helposti paljon hyppyä: Malin haastattelemissa hyppääjillä keskimäärin 500 – 600 hyppyä. Kilpailuhypyllä Unkari käytti ainoana Itä-Euroopan maana ParaCommander varjoja. Harjoituskalustona tosin käytettiin Suomessakin tuttuja Conquistador-kupuja.



Unkarin mestaruuskilpailuissa Antero Takkala (vas.), Jorma Mali, Joseph ja tuntematon. Kuva: Antero Takkala



Matkustus ei tapahtunut viiden tähden hotelleissa. Jorma Mali kerää paluumatkalla voimia hidastussukan sisällä. Kuva: Antero Takkala

Paluumatkalla duo vieraili vielä Länsi-Saksan puolella Werlissä, 30 kilometrin päässä Dortmundista 10. – 11.9.1966 pidetyissä kansainvälisessä kilpailussa. Kilpailujen järjestäjä oli Belgian armeijan sikäläinen osasto. Kilpailujen briefing pidettiin kanadalaisten Nato-joukkojen majapaikassa. Kilpailussa oli osanottajia Ranskasta, Belgiasta, Kanadasta, USA:sta, Australiasta ja Suomesta. Lajeina olivat henkilökohtainen ja ryhmätarkkuushyppy, molemmat 1.000 metrin korkeudesta. Henkilökohtaisessa lajissa oli kolme ja joukkuelajissa

kaksi hyppykierrosta. Suomalaiset osallistuivat molempiin lajeihin. Joukkuetarkkuuteen osallistuttiin seka-joukkueena, jonka toisen puoliskon muodostivat kolme ranskalaishyppääjää.

Hyppykoneina Saksan kilpailuissa olivat Beaver, Otter ja Sikorsky helikopteri.

Saksan kilpailutulosten mukaan Suomi-pojat pärjäivät erinomaisesti, vaikka molempien hyppymäärät olivat vielä melko vaatimattomat: Malilla tämän kiertueen päätyttyä yhteensä 293, Takkalalla hieman enemmän.

Henkilökohtainen tarkkuus

1. James Mohr	Australia	1.460 pistettä
2. David Lock	Australia	1.309 ”
3. Jorma Mali	Suomi	1.152 ”
4. Rainier Bohusenhke	L-Saksa	1.128 ”
5. Pierre Guery	Ranska	1.000 ”
6. Christian Deschapper	Ranska	990 ”
7. Antero Takkala	Suomi	891 ”

Joukkuetarkkuus

1. Ranska B Lille	2.590 ”
2. Länsi-Saksa	2.079 ”
3. Belgia	2.014 ”
4. Australia	1.943 ”
5. Yhdistetty joukkue Suomi-Ranska	1.407 ”

Jorma Mali: hyppypäiväkirja 24.11.1964 – 1.7.1975

Ilmailu 1/67

Antero Takkala, haastattelut 12.5., 14.5. ja 24.5.2009

Jorma Mali 15.2.2018

Hyppymestareiden koulutus - oppilashyppymestarit

Hyppymestarikursseja ei 1960-luvulla järjestetty lainkaan. Koulutus annettiin kerhoissa siten, että vanhemmat hyppymestarit opastivat uusia tehtävästä kiinnostuneita. LuKT keskusteli aika ajoin tästä aiheesta ja totesi eri yhteyksissä, että koulutusta pitäisi kehittää ja yhdenmukaistaa. Koulutus tapahtui kerhon oman harkinnan mukaan.

LuKT keskusteli asiasta jälleen syys- ja lokakuun 1966 kokouksissaan. Todettiin, että jonkinlaiset vaatimukset hyppymestariolle oli asetettu jo 1963. Arvioitiin, että vaatimuksia pitäisi tiukentaa ja lisätä. Myös oppilashyppymestarien asema ja koulutus oli epäselvä, koska mitään määräyksiä ei ollut.

Lokakuun 1966 kokouksessa arvioitiin tilannetta Suomen Laskuvarjokerhon käyttämän mallin pohjalta. SLK:ssa kerhon johtokunta nimeää oppilashyppymestarit ja valvoo heidän koulutustaan. LuKT piti menettelyä hyvänä ja piti myös tärkeänä, että myös muissa kerhoissa johtokunnat nimeävät hyppymestarioppilaat ja valvovat heidän koulutustaan.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 9.9.1966

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 21.10.1966

Suomalaisen laskuvarjourheilun vuoden 1966 toimintalukuja

Suomessa hypättiin vuoden 1966 kuluessa yhteensä 2.057 laskuvarjohyppyä (edellisenä vuonna 1.515), joista 1.298 oli itselaukaisuhyppyjä. Laskuvarjourheilua harrastettiin viidessä kerhossa (Helsinki, Tampere, Utti, Kuopio ja Pori). Kuudes vakituinen hyppypaikkakunta oli Jämi, jossa SIL järjesti LuKT:n ohjauksessa erillisiä alkeishyppykursseja. Myös Kajaaniin oli perustettu kerho, mutta sillä ei ollut vielä hyppytoimintaa vuonna 1966. Hyppymäärien mukaan kerhojen paremmuusjärjestys niiden aktiivisuuden mukaan oli seuraava:

Suomen Laskuvarjokerho	1.287 hyppyä
Utin Laskuvarjokerho	338 ”

Jämin Ilmailukoulu (SIL)	170 ”
Tampereen Ilmailuyhdistys	110 ”
Porin Ilmailukerho	83 ”
Kuopion Ilmailuyhdistys	69 ”

SLK oli hyppymäärän osalta vielä suvereeni. Kerhossa hypättiin tässä vaiheessa vielä lähes kaksi kolmasosaa koko maan vuotuisesta hyppymäärästä. Suomen Ilmailuliiton toimintakertomuksen mukaan maassa oli vuonna 1966 kerhojen omistuksessa kaikkiaan 61 urheilulaskuvarjoa. Lisäksi yksityiset henkilöt omistivat toistakymmentä urheilulaskuvarjoa. Hyppykalusto olikin kehittynyt merkittävästi, sillä edellisenä vuonna kerhojen omistuksessa oli ollut ainoastaan 29 urheiluvarjoa ja yksityisillä henkilöillä enintään muutamia laskuvarjoja.

Helsingissä, Kuopiossa ja Utissa oli hyppykerhoilla oma lentokone, muut käyttivät vuokrakoneita.

Yksi kerhojen merkittävä varainhankintatapa olivat näytöshyppy. Koko maan näytöshyppyyttä ei ole olemassa tilastoa. SLK:n toimintakertomuksessa löytyvät täsmälliset tiedot antavat kuitenkin suuntaviivoja siitä, missä mittakaavassa Suomen aktiivisimmassa kerhossa liikuttiin. SLK:n jäsenet hyppäsivät yhteensä 41 näytöshyppyä, Malmin kentän lisäksi 12 muulle paikkakunnalle. Helsingin horisontista katsoen kaukaisin näytöshyppypaikka oli Ivalo.

Vuoden 1966 aikana suoritettiin Suomessa 21 A-luokan hyppytutkintoa. LuKT oli kuitenkin vuoden kuluessa esittänyt huolensa siitä, että hyppääjät eivät tuntuneet kovin innokkailta hakemaan tutkintojen hyväksyntää ilmailuliitosta. Siitä voisi päätellä, että luokkia olisi voinut olla enemmänkin. LuKT päättikin ryhtyä suunnittelemaan luokkamerkkejä, joiden arveltiin aktivoivan hyppääjiä hakemaan SIL:n hyppyluokkia.

Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomus 1966

Suomen Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus 1966

Suomen Laskuvarjokerho ry: Suomen Laskuvarjokerho ry:n hyppy v. 1966

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 11.11.1966

Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja vuonna 1966

Suomessa oli vuoden 1966 loppuun mennessä suoritettu järjestäytyneen laskuvarjotoiminnan piirissä (hyppytoiminnan katsotaan alkaneeksi 1962) yhteensä 5.043 urheilulaskuvarjohyppyä. Tänä aikana (vuonna 1966) sattui yksi kuolemaan johtanut laskuvarjo-onnettomuus. Laskuvarjotoiminnassa oli mukana SIL:n tilastojen mukaan 160 hyppääjää.

Kansainvälisen ilmailuliiton FAI:n laskuvarjotoimikunnan CIP:n tilastointitavan mukaan laskettuna:

<i>Hyppyjä Suomessa vv. 1962-1966</i>	<i>Hyppymäärä / onnettomuus</i>	<i>Hyppääjämäärä / onnettomuus</i>
5.043	5.043	160

CIP aloitti maailmanlaajuiset laskuvarjourheilun turvallisuustutkimukset - ”Safety Surveys” - vuonna 1986. Tutkimukseen kerättiin laskuvarjourheilua harjoittaneiden FAI:n jäsenmaiden tietoja ensin ajankohtaisesti ja viiden vuoden jakson verran takautuvasti. Myöhemmin tutkimukseen pyydettiin ja saatiin tietoja useista selvaisista maista, joissa hyppymäärien tilastointi on ollut kattavaa, tietoja myös pitemmältä ajalta. Suomi kuului tähän ryhmään. Suomen osalta tutkimuksessa on tiedot vuodesta 1963 alkaen. Sitä ennen Suomessa on laskuvarjokerhojen piirissä (SLK:ssa) suoritettu 22 hyppyä. CIP:n tutkimuksessa käytetyt Suomea koskeneet tiedot on toimittanut SIL.

Tässä tilastoinnissa ei ole huomioitu Suomessa laskuvarjohyppytoiminnassa sattuneita onnettomuuksia ennen vuotta 1962, koska siltä ajalta ei ole olemassa luotettavia tietoja hyppymääristä ja koska tiedot eivät ole vertailukelpoisia toiminnan laadun (ei esimerkiksi ollut järjestäytynyttä koulutusta) ja käytetyn hyppykaluston (pelastuslaskuvarjoja ilman varavarjoja) vuoksi.

Nykyaikaisen laskuvarjourheilun turvallisuustilastoon perehtyneestä saattaa tilasto näyttää melko karulta: yksi kuolemaan johtanut onnettomuus vähän yli viidentuhannen hypyn jälkeen. On kuitenkin muistettava,

että 1940–1950-luvuilla kuolemaan johtaneita onnettomuuksia sattui arviolta muutaman sadan hypyn välien, vuotuiset hyppymäärät olivat kovin vähäisiä. Järjestäytyneellä koulutuksella, turvallisuusohjeilla, varavarjon käyttöönotolla ynnä muilla kurinalaisen ilmailutoiminnan muodoilla voitiin jo näinkin nopeasti vähentää onnettomuus todennäköisyyttä murto-osaan verrattuna edellisiin vuosikymmeniin.

Koska ”Safety Surveyt” aloitettiin vasta 1980 –luvun jälkipuoliskolla, ei aikaisemmilta vuosilta ole kattavia maailmanlaajuisia vertailulukuja.

Technical & Safety Subcommittee, IPC: Safety Report 2012
Eero Kausalainen 22.3.2018

Hyppyvuoden 1967 reipas avaus – kaksi vakavaa vaaratilannetta

Hyppykauden 1967 avaus oli melko raju: 8.1.1967 sattui Suomen Laskuvarjokerhon toiminnassa Malmilla kaksi vakavaa vaaratilannetta, joista kumpikin olisi saattanut päättyä kohtalokkaasti. Molemmat vaaratilanteet aiheuttivat vakavia pohdiskeluja sekä SLK:ssa että myös SIL:n laskuvarjourheilun keskustuimikunnassa.

Ensimmäisen tapauksen pakkolaukaisuhyppyä hypännyt oppilas kertoi vaaratilanneilmoituksessaan asiasta seuraavasti:

”Vuoroni tullessa asetuin lähtövalmiiksi koneen luukulle jalat astinlaudalla, kädet valmiina luukun reunoilla. Valmistautuessani ponnistamaan odottaen hyppymestarin lähtömerkkiä huomasi varavarjon riistäytyvät auki. Ehdin irrottautua seisomaan astinlaudalle, kun varjo veti minut ulos koneesta. Hetkeä myöhemmin huomasin olevani ilmassa molempien varjojen varassa (päävarjo automaattilaukaisijalla).

Putoamisen aikana tunsin selässäni lievää kipua ja havaitsin toisen hyppykenkäni puuttuvan. Tässä vaiheessa totesin, ettei päävarjo ollut auennut luonnollisella tavalla, koska sisäpussi ja katkennut laukaisuhihna olivat päävarjon kuvun päällä. Huolimatta kengän puuttumisesta onnistuin laskeutumaan noin 1000 metrin päähän maalirivistä ilman ruumiinvammoja..”

Hyppääjä **Heikki Kiiskinen** täydensi tarinaansa viisikymmentäkolme vuotta myöhemmin lähettämässään sähköpostissa seuraavasti:

”Kun leijuin siellä ilmassa kahden varjon kanssa kentän laitamille, en todellakaan tajunnut mitä oli tapahtunut. Putosin lentokentän reunamille kivilouhoksen viereen ja en oikein ymmärtänyt nyt mitä pitäisi tehdä ja näkikö edes kukaan, että jalastani lähti hyppykenkä.

Vierestä hiihti mies kohti lentoasemaa, huuli pyöreänä katsoen laskuvarjohon kietomaa jalkaani. Pyysin häntä sanomaan jollekin lentoasemalla, että olen jonkinmoisessa pulassa. Mies lähti hiihtämään kuin itse Mietaan Juha. Mutta pelastuspartio tuli kelkkoineen aika pian paikalle. Kaukaa jo huudettiin: ”Onko sulla koipi tallella?” Maasta oli nähty kengän putoaminen, mutta ei sitä, oliko myös jalka mukana. Lentoasemalla useiden ihmisten katsellessa, kuin haudasta tullutta, tajusin, että nyt oli ollut aika läheltäpiti tilanne. Kai sitä tuli käväistyä asian kanssa jonkinmoisessa shokissa.

Sairaalan kuvauksista palattuani kotiin, sain uskoteltua äidilleni, että kahdella varjolla liitely on suorastaan turvallisempaa. Mutta yöllä herätessäni, en päässyt kunnolla sängystä ylös. Tuntui, että kaikki lihakset pikkuvarvasta myöten oli revähtänyt. Sen verran kova se täräys oli ollut. Yön tunteina kieltämättä kävi mielessä, haluanko sittenkään lähteä sinne LJK:hon.”

Kiiskinen ei tästä kokemuksesta kuitenkaan liiaksi järkyttynyt, vaan astui 1.6.1967 palvelukseen LJK:n laskuvarjojääkärikurssille 6.

Hyppymestarin kertomuksesta selviää, että toisen hyppääjän siirtyessä oviaukolle, ensimmäisen hyppääjän pakkolaukaisuhihna jäi hänen jalkansa taakse. Kun hyppääjä pääsi oviaukolle, myös hänen oma pakkolaukaisuhihnansa oli hänen jalkansa takana. Kun hyppääjän varavarjo alkoi avautua, hän yritti päästä astimelle, mutta avautuvat varavarjo veti hänet ulos koneesta. Tapahtumatietojen perusteella voidaan arvioida, että hänen jalkansa jäi kiinni pakkolaukaisuhihnaan. Hihna kuitenkin katkesi, jolloin hyppääjä irtosi, hänen selkensä venähti ja hänen hyppykenkensä lähti vapaaseen pudotukseen.

Varavarjon avautuminen johtui ilmeisesti kahvan osumisesta ovipieleen.

Tämän vaaratilanteen yhteydessä lentokoneen ovipieleen tuli tapahtuman johdosta vaurioita. Hyppääjä on ollut todellisessa vaarassa. Yhdysvalloissa tiedetään tapaus, jossa samaan tapaan koneen oviaukolla avautunut rintapakkauksivaravarjo veti hyppääjä koneesta ulos osittain seinän läpi. Seuraukset olivat ikävät koneelle ja laskuvarjolle, hyppääjä selvisi suhteellisen vähäisin vammoin. Suomessa tapahtui ilmavoimissa 28.4.1930 onnettomuus, jossa mekaanikon pelastuslaskuvarjo avautui lennon aikana. Avautunut varjo veti hänet koneen peräsimiin, jotka vaurioituivat. Kone syöksyi ohjauskyvyttömänä maahan. Molemmat koneessa olleet saivat surmansa. Tapahtumasta on kerrottu tarkemmin tämän historian aikaisemmassa osassa.



Oheisesta kuvasta (ei liity tapahtumaan) näkyy, kuinka lähellä ovipieltä varavarjon kahva on. Vaara kahvan tarttumiseen on suuri, ellei sitä suojata. Kuvassa oikealla Risto Valta. Kuva: Irja Valta

Toinen kahdeksannen päivän vaaratilanteista sattui itseaukaisuhyppääjä - oppilaalle. Hyppääjä kuvasi tapahtumaa seikkaperäisesti laatimassaan vaaratilanneilmoituksessa:

"Hyppymestarin annettua hyppykäsken suoritin normaalin uloshypyn ja aloitin syöksyn maata kohti asianmukaisessa asennossa. Kolmen sekunnin kuluttua irrotin oikealla kädellä päävarjon laukaisukahvaa kotelostaan ja vedin lujasti suoraan oikealle. Koska vaijeri ei liikkunut vedin vielä kaksi kertaa, viimeisen kerran nykäisin täydellä voimallani.

Päästin tämän jälkeen käden kahvalta ja siirsin sen varavarjon kahvalle, jolla avasin varavarjon repun. Käänsin nyt puoli kierrosta ympäri niin, että vajosin selkä edellä. Vasemmalla kädellä tartuin varavarjoon, jonka heitin suoraan ylöspäin, jolloin se välittömästi avautui.

Valitsin sopivan alastulopaikan kentän laidassa ja laskeuduin pehmeästi lumeen.

Noustuani yritin vielä molemmilla käsillä kiskoa päävarjoa auki, mutta epäonnistuin. Irrotin vaijerit ja tarkistin varjon sokat. Totesin vaijerissa 90 ° mutkan jonka suoristin ja syötin suojaputkeen. Varjo oli jälleen kunnossa."

Kahdella erillisellä vaaratilanteella oli yksi yhteinen nimittäjä: hyppymestari. Tapahtumatietojen valossa voidaan arvioida – tämä jälkiviisaus se on viisauden lajeista jaloin - että hyppymestari ei ole hallinnut pakkolaukaisuhihnoja oppilaiden liikkuesssa. Ne eivät olleet hänen käsissään. Hyppymestari ei myöskään ole valvonut oppilaansa liikkumista ja sitä, että oppilaan on myös itse suojattava varavarjon laukaisukahvaa.

Toinen vaaratilanteista laittaa jälkiviisaan epäilemään, että hyppymestarin suorittama varusteiden tarkastus ei ehkä mennyt aivan putkeen – ei ainakaan päävarjon laukaisuvaijeri, joka ei mennyt oikealla tavalla suojaputkeensa.

Se, mitä tapahtumista seurasi, oli mielenkiintoista. Kerhossa analysoitiin tarkoin, mistä teknisistä syistä vaaratilanteet johtuivat ja mikä oli niille yhteistä. Tätä kirjoittava historiahenkilö on taustaltaan hyppymestarikoulutuksen ammattimies, jonka on erityisen helppoa olla jälkiviisas. Siispä viisastellaan:

Kerho esitti useita korjaavia toimenpiteitä, jotka olivat hyvinkin oikeita tai oikean suuntaisia. Nykyaikaisen turvallisuusajattelun mukaisia juurisyitä ei kovinkaan selkeästi mietitty. Aivan kuten lähes kaikissa lento-onnettomuuksissa vielä 1980-luvulle saakka, syylliseksi oli helpointa nimetä virheen tehnyt ohjaaja – tässä tapauksessa hyppymestari. Juurisyiden etsintä jäi vielä vuonna 1967 heikommalle. Oli helppoa syyttää hyppymestaria ja oppilaitakin, mutta olisi kenties voitu myös katsoa peiliin: onko kerho antanut hyppymestareilleen ja oppilailleen riittävän koulutuksen ja ohjeet? Onko kerho valvonut, että ohjeita noudatetaan?

Kerhon puheenjohtajan selvityksen mukaan kerho päätyi seuraaviin, aivan oivallisiin toimenpiteisiin asian johdosta:

”Kalusto: Varavarjon laukaisuvaijeri ja sokkavaijeri kiinnitetään sopivan vahvuisella langalla, jolloin vahingossa avautuminen vaikeutuu.

Varjotarkastuksissa tullaan kiinnittämään lisähuomiota varavarjon ja myös päävarjon laukaisukahvojen oikeaan sijaintiin.

Koulutus: Hyppymestarikoulutuksessa painotetaan varustetarkastusten tärkeyttä ennen koneeseen menoa ja myös koneessa hyppyyn valmistauduttaessa. Hyppääjän pakkolaukaisunauha hyppymestarin tulee pitää kädessään ja mahdollisen edellisen hyppääjän pakkolaukaisunauha täytyy ajoissa kiinnittää tukevasti niin, ettei se pääse vapaaksi. Näin on aikaisemmin opetettu ja näin yleensä tapahtuu.

Maakoulutuksessa tehostetaan varavarjoon liittyviä seikkoja. Harjoitusvedoissa rasitetaan kahvaa, jotta sen vetämiseksi tarvittava voima olisi suurempi ja muistuttaisi enemmän oikeata aukaisua.

Hyppymestarikokelaiden täytyy tulevaisuudessa suorittaa tutkintonäytteensä ei ainoastaan yhdelle kokeen vastaanottajalle vaan kolmelle, joista yhden tulee olla kerhon koulutuspäällikkö.

Kuten tähän asti kerhon johtokunta nimeää erikseen hyppymestarioppilaat, jotka saavat hyppymestarikoulutusta ja pääsevät opittuaan yrittämään hyppymestarinäytettä.”

SLK ryhtyi rangaistustoimiin tapahtuneen johdosta. Hyppymestarille annettiin 3 kuukautta hyppykieltoa ja hänen hyppymestaristatusensa muutettiin takaisin oppilashyppymestariksi, joka toimii toisen hyppymestarin valvonnassa. Lisäksi hänen oli suoritettava hyppymestarin opinnäytteet uudelleen. Rangaistuksen perusteina olivat: *”...huolimattomuus, vajavainen harkinta ja puutteelliset toimenpiteet vaaransivat konelastia ja koneen...”*

Asiakirjojen valossa hyppymestari teki monta asiaa väärin. Edellä esitetyn mukaisesti voidaan kysyä, olisiko hänen täydennyskoulutuksensa ollut rangaistusta tärkeämpi ja oliko hän saanut riittävän koulutuksen ja ohjeet toimintaansa varten.

Pakkolaukaisuhyppääjä sai myös rangaistuksen: 1 kuukausi hyppykieltoa, jonka lisäksi hänet veloitettiin saamaan lisäkoulutusta varavarjoa koskevissa kohdissa seuraavan alkeiskurssin aikana. Kerhon selvityksen mukainen syy rangaistukseen oli: *”...hätäinen ja huolimaton käytös koneessa hyppyyn valmistauduttaessa, mikä johti varavarjon aukenemiseen.”*

Itseaukaisuhyppääjäkään ei selvinnyt rangaistuksesta. Hän sai myös yhden kuukauden hyppykieltoa ja hänet siirrettiin takaisin pakkolaukaisuhyppyihin, joilla hänen oli ennen seuraavaa itseaukaisua suoritettava kolme onnistunutta harjoitusvetoa.

1960-luvun turvallisuuskulttuuriin näyttivät kuuluneen rangaistukset - nykyisiin turvallisuusjohtamisen malleihin sellaiset eivät kuulu. Jälkiviisas historiahenkilö, päinvastoin, rehabilitoisi itselaukaisuoppilaan ja antaisi papukaijamerkin tammenlehvien kera, koska hän laukaisuvaikeudet todettuaan käytti varavarjo tyylikkäästi ja oppien mukaan. Perusteita pakkolaukaisuhyppyihin palauttamiseen on vaikea pelkkiä raportteja ja niiden

perusteluja lukemalla havaita. Epäilemättä omien varusteiden tarkastus on ollut puutteellinen, mutta niin on ollut hyppääjän kokemuskkin. Myöhempien aikojen logiikalla voisi ajatella, asia pitäisi korjata koulutuksella. Epäilemättä viesti varustuksen huolellisemmasta tarkastuksesta meni tämän tapauksen jälkeen perille. Ja vielä: selvitetttiinkö, oliko itselaukaisuvarusteiden tarkastus opetettu riittävän hyvin?

Pakkolaukaisuhyppääjä epäilemättä oli huolimaton varavarjon kahvan kanssa. Voidaan tietenkin myös kysyä, oliko koulutettu riittävästi ja valvoiko hyppymestari oppilaansa toimintaa koneessa. Ja vielä: oppilas kertomansa mukaan siirtyi astimelle, kun huomasi varavarjon pöllähtäneen ulos ilmavirtaan. Ehkä se pelasti hänen henkensä – ei tarvinnut aloittaa laskuvarjohyppyä lentokoneen seinän läpi. Lisäkoulutus olisi ehkä ollut rangaistusta tärkeämpi.

Nämä Helsingissä sattuneet vaaratilanteet koskettivat yhtä koko laskuvarjourheilun ydintä: hyppykoulutusta ja siihen liittyen hyppymestarin toimintaa. Niinpä oli luonnollista, että myös laskuvarjourheilun keskustoimikunta käsitteli aihetta seuraavassa kokouksessaan helmikuussa 1967. LuKT pohdiskeli ensin yleisemmin hyppymestareiden aktiviteettia ja uusien hyppymestarien koulutusta sekä hyväksymismenettelyä jäsen Malin esityksen pohjalta ja totesi, että *”kerhojen tulisi kiinnittää vakavaa huomiota asiaan...”*

Lisäksi LuKT totesi tässä kokouksessaan, että *”...hyppymestarin tulee olla mahdollisimman pätevä, mutta mestarihyppääjä ei välttämättä ole hyvä hyppymestari. Puheenjohtaja esittää henkilökohtaisesti ilmailuosastolle, että se pyytäisi LuKT:n lausuntoa jokaisesta hyppymestarin oikeuksia hakevasta henkilöstä.”* Seuraavassa LuKT:n kokouksessa maaliskuussa 1967 Laurila saattokin kertoa, että asia oli näin sovittu ilmailuosaston kanssa

LuKT:n kokous ei käsitellyt itseaukaisuhyppääjän vaaratilannetta. Pakkolaukaisutilanne käytiin läpi ja raportit luettiin. Toimenpiteet ja johtopäätelmät olivat niukat – ehkä LuKT yhtyi puheenjohtajan asiaa koskeviin selvityksiin ja piti niitä oikeana. Pöytäkirjasta löytyy seuraavia merkintöjä aiheesta:

”...Puheenjohtaja luki raportin tapauksesta, jossa varavarjo oli auennut koneessa ja vetänyt hyppääjän ulos – onnellisesti tosin. Tapauksen seurauksena SLK:n lentäjät ovat ryhtyneet käyttämään laskuvarjoa. Todettiin, että koneessa tulisi aina olla mukana puukko tai muu sopiva katkaisuväline.”

Edellä ei ole ollut tarkoitus moitiskella mitään eikä ketään, vaan kuvata laskuvarjourheilun parhaiden osajien turvallisuusajattelun logiikkaa 1960-luvulla – ajan kuvaa - ja esittää vertailuna ajatusmalleja samasta aihepiiristä 2010-luvulta.

Olli Henttinen: Raportti 8.1.1967 klo 11.00 hyppykierroksesta

Heikki A. Kiiskinen 9.1.1967: Raportti Malmin lentokentällä tapahtuneesta varavarjon käytöstä 8.1.1967 harjoitushypyn yhteydessä

Lennart K. Koskinen 12.1.1967: Selvitys 8.1.-67 tapahtuneen varavarjon hätä-avauksesta

Suomen Laskuvarjokerho, kirje 17.1.1967: Lisäys raportteihin, jotka koskevat 8.1.1967 sattunutta kahta varavarjon käyttöä

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 24.2.1967

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 31.3.1967

Heikki Kiiskinen: Sähköpostit 17. ja 20.5.2020

Laskuvarjoja Kajaaniin

Kajaaniin oli vuoden 1966 puolella perustettu laskuvarjokerho. Toimintaa ei kuitenkaan vielä ollut, koska ainakin kalustoa puuttui. Tähän asiaan kuitenkin haluttiin saada korjaus tammikuussa 1967. Kajaanilainen laskuvarjomies **Jussi Kempainen** – entinen laskuvarjojääkäri, kuinkas muuten – kirjoitti ilmailuliittoon osoitamassaan kirjeessä *Kainuun Laskuvarjokerhon* nimissä, että laskuvarjoja tarvittaisiin vuokralle: 3 kappaletta alkeisvarjoja sekä kolme kappaletta jatkokoulutukseen soveltuvia aukkovarjoja, esim. EFA 6532, 653. Lisäksi olisi tarvittu yksi tehoarjo, esimerkiksi D-61. Kaikki laskuvarjot toivottiin saatavan varavarjoineen. Kempainen pyysi myös laskuvarjohyppääjän koulutuskortteja ja hyppypäiväkirjoja, kutakin 20 kappaletta.

Suomen Ilmailuliitolla ei tällaisia varjoja ollut, joten pyyntö suunnattiin edelleen LuKT:n pohdittavaksi. Kempainen myös tiedusteli LuKT:n osoitetta, jotta kerho voisi anoa lupaa maakoulutukseen. Omaa hyppymestaria Kajaanissa ei ollut, mutta ajatus näytti olleen, että he antaisivat itse maakoulutuksen ja saisivat sitten hyppyjä varten kelpoisuuden omaavan hyppymestarin pudottamaan oppilaita.

1960-luvun puolivälistä alkaen Suomen Laskuvarjokerho avusti kaluston ja hyppymestarien muodossa useita kerhoja niiden laskuvarjotoiminnan perustamisvaiheessa. Samaa toimintaa jatkoi myös Utin Laskuvarjokerho 1960-luvun loppupuolella saatuaan oman kalustotilanteensa siihen kuntoon, että oli mitä lainata.

Jussi Kemppainen: kirje Suomen Ilmailuliitto ry:lle 20.1.1967

Para-Korhonen panee tuulemaan – hyppyrheilu Keski-Suomessa alkaa

Kuten olemme jo edellä lukeneet, **Eero ”Huki” Lampinen** oli jo vuonna 1963 hypännyt Naarajärven juhan-nusnäytöksessä hypyn, jolla jo oli laskuvarjourheilulle tunnusomaisia piirteitä: hyppääjällä oli hyppykoulutus, varusteina olivat pää- ja varavarjo sekä pakkolaukaisujärjestelmä. Jonkinlaisen ilmailulegendan mukaan jo vuonna 1962 olisi joku armeijan ylikersantti käynyt näyttöshyppäämässä, mutta laskeutui pöpelikköön, jonka vuoksi sitä ei vielä laskettu...

Lampisen hyppyä voi pitää laskuvarjourheilun ensi lehdäksena Keski-Suomessa. Kolme vuotta myöhemmin tapahtui taas. Ei kuitenkaan vielä laskuvarjourheiluksi kutsuttavaa. Jyväskylän Purjelentokerhon **Teuvo Pälvimäki**, LJK:n ensimmäisen varusmieskurssin kasvattaja, koehyppäsi kerhon pelastusvarjoja syyskesällä 1966. Koehyppyt suoritettiin Hallissa. Koehypyillä ei käytetty varavarjoa.

Näihin samoihin aikoihin Pälvimäen kanssa paikkakunnalla olevat entiset laskuvarjojääkärit alkoivat puuhata laskuvarjourheilun aloittamista jyväskylässä. Syksyn 1966 aikana aloitettiin valmistelut laskuvarjojaoston perustamiseksi. Pälvimäen kanssa puuhamiehenä oli LJK:ssa kouluttajana toiminut **Kalevi Kolari**. Päätettiin järjestää Jyväskylän Purjelentokerhon suojissa tiedotustilaisuus laskuvarjourheilusta. Sinne kutsuttiin esitelmöitsijäksi LJK:n toisella varusmieskurssilla palvellut ja sen jälkeen Ranskasta vapaapudotusoppeja hakenut **Kalevi Korhonen**. Esittelytilaisuudessa katsottiin Sky Dive – laskuvarjohyppyfilmi ja lisäksi Korhonen kertoi kolmeviikkoisesta Ranskan matkastaan.

Tilaisuuden jälkeen perustettiin toimikunta valmistelemaan laskuvarjojaoston perustamista Jyväskylän Purjelentokerhoon. Todettiin, että laskuvarjoja kerholla jo on – Pälvimäki oli ne koehyppänyt ja hyväksi havainnut. Valmisteluja jatkettiin ja helmikuun 1967 alussa Jyväskylän Purjelentokerhon laskuvarjojaosto saattoi aloittaa toimintansa kerhon virallisena toimielimenä. Jaoston johtoon valittiin itseoikeutetusti puuhamiehet Kalevi Kolari, Eero Lampinen ja Kalevi Korhonen.

Kalevi Korhonen, joka tultiin pian tuntemaan nimellä **”Para-Korhonen”**, haki ja sai hyppymestarin kelpoisuuden alkuvuonna 1967. Korhosella oli tällöin huikeat 81 hyppyä, joista 61 itselaukaisua. Kerho sai koulutusluvan toisella yrityksellään 7.4.1967. Ensimmäinen hyppykurssi järjestettiin heinäkuussa 1967. ”Para-Korhonen” oli Jyväskylän laskuvarjotoiminnan kannalta kulmakivi, jota ilman olisi toimintaa ainakaan tuohon aikaan ollut vaikea saada käyntiin.

Laskuvarjotoiminnan alkumetreihin liittyi mielenkiintoisia byrokraattisia koukeroita, jotka näyttivät olleen tuohon aikaan mahdollisia. Esimerkkinä voidaan kertoa, että Korhonen sai SIL:n C-luokan vasta vuonna 1970, jolloin hän oli ollut jo kolme vuotta hyppymestarina. C-luokkaa pidettiin yhtenä hyppymestarin valtuutuksen perusedellytyksistä.

Jyväskylän laskuvarjotoimintaan, myös näitä mielenkiintoisiin alkuvaiheisiin – vauhtia ja vaarallisia tilanteita riitti - liittyviä tarinoita, löytyy lisää **Virpi Taljan ja Raija Syyrakin** ansiokkaassa historiategoksessa *”Ensimmäiset 25 vuotta, Jyväskylän Laskuvarjokerho 1970–1995”*.

Talja-Syyrakki 1995: Ensimmäiset 25 vuotta, Jyväskylän Laskuvarjokerho 1970 – 1995

Laskuvarjojääkärien Tuki ja Perinne ry; Ahokanto, Laitinen, Reiman, Solasaari: Punaiset baretit, Laskuvarjojääkärikoulu 1962 – 1996

Uusittu LuKT aloittaa työvuoden 1967

Laskuvarjourheilun keskustoimikunnan jäsenmäärä säilyi edelleen kymmenenä, mutta puheenjohtajaksi edelleen valittu Kavo Laurila halusi kokoonpanoon joitakin muutoksia, joilla haluttiin parantaa keskustoimikunnan alueellista edustavuutta. Kolme suurimpia kerhoja SLK:ta ja ULK:ta edustanutta jäsentä (Pentti Mäkelä, Rauno Nuorivuori ja Pekka Vainio) saivat väistyä. Uusi kokoonpano vuonna 1967 oli seuraava:

Puheenjohtaja	Ekonomi	Kavo Laurila	Tapiola
Jäsenet	Majuri	Kaj Hagelberg , LjK	Utti
	Yliuutnantti	Heikki Siirpää, LjK	Utti
	Kersantti	Tuomo Aaltonen, LjK, ULK:n puheenjohtaja	Utti
	Tarkastaja	Per-Olof Lindell, tekn. asiantuntija/Ilmavoimien varikko	Tampere
	Opiskelija	Harri Toivonen, Tampereen ainoa hyppymestari	Tampere
	Herra	Pekka Kuhmonen , KIY:n lsv-jaoston pj.	Kuopio
	Hum. kand.	Kalevi Korhonen , Jyväskylän seudun kokenein hyppääjä	Puuppola
	Opiskelija	Jorma Mali	Helsinki
	Teknikko	Antero Takkala	Helsinki

Uusittu LuKT piti ensimmäisen kokouksensa 24.2.1967. Edelliset kolme toimintavuotta LuKT oli luonut tyhjästä urheilumuodon perusjärjestelmät: laskuvarjo-organisaation, koulutusjärjestelmän, koulutusohjelmat, varomääräykset ja tekniset vaatimukset laskuvarjoille. Viimeksi mainitut tosin tulivat viranomaiselta, mutta LuKT pystyi hyvin vaikuttamaan yhteistyöhalukkaan ilmailuosaston kanssa.

Vuoden ensimmäisen kokouksen aluksi puheenjohtaja Laurila määritteli LuKT:n asemaa, tilannetta ja tehtäviä seuraavasti:

”Puheenjohtaja selvitteli LuKT:n asemaa liiton organisaatiossa. Hän totesi nyt alkavan toimintavuoden olevan jo neljännen, joten tiettyä vakiintumista on jo esiintymässä. Tämänvuotinen LuKT on perustettu mahdollisimman laajalle pohjalle, sillä sen piirissä ovat kaikki laskuvarjohyppytoimintaa aktiivisesti harrastavat kerhot maassamme. LuKT odottaa jokaisen jäsenen tuovan julki nimenomaan kentän ajatuksia ja toisaalta LuKT antaa jäsenilleen erilaisia tehtäviä suoritettavaksi. Lopuksi puheenjohtaja painotti sitä, että LuKT:n jäsenten tulee toiminnassaan ottaa huomioon koko maan toiminnan etu huomioon ja unohtaa mahdolliset paikalliset ja kerhokohtaiset pyrkimykset.”

Tässä kokouksessa LuKT kiinnitti huomiota pyrkimykseen perustaa uusia laskuvarjokerhoja eri puolilla Suomea. LuKT päätti laatia ohjeiston laskuvarjokerhon perustamistoimenpiteitä varten. Ohjeisto tulitisiin monistamaan ja jakamaan kerhon perustamista suunnitteleville. Tuore LuKT:n jäsen Kuhmonen nimettiin valmistelemaan ohje.

LuKT arvioi, että olisi tarkoituksenmukaista uusia ja yhdistää tutkintovaatimukset (luokkavaatimukset) ja varomääräykset. Jäsen Takkala nimettiin valmistelemaan varomääräysosio ja Mali tutkintovaatimukset. Varomääräyksiin liittyen LuKT tuli keskustelun jälkeen siihen tulokseen, että uimaliivi tulee olla silloin, kun veteen joutuminen voi olla mahdollista.

Vuoden 1967 kilpailukalenteri työllisti keskustoimikuntaa. Norjan kanssa oli ollut kirjeenvaihtoa, jonka mukaan Norja tarjoutuisi järjestämään laskuvarjohyppyjen PM-kilpailut. Kilpailukutsua ei kuitenkaan ollut saapunut. Laskuvarjojääkärikoulu oli tarjoutunut järjestämään SM-kilpailut Utissa. LuKT hyväksyi esityksen ja myönsi kilpailujen järjestelyoikeudet LjK:lle ja Utin Laskuvarjokerholle yhdessä. Ajankohdaksi päätettiin 19. – 22.5.1967, varapäivät 26. – 29.5.1967.

Edellä esitettyjen lisäksi keskusteltiin myös mahdollisista muista kilpailuista. LuKT suositteli Porin Ilmailukerholle hyppykilpailun järjestämistä Piikajärvellä syyskuun jälkipuoliskolla. Lisäksi LuKT oli kuullut suunnitelmista, joiden mukaan Rautavaaran kentällä järjestettäisiin kansalliset hyppykilpailut 7. – 9.7.1967. Näiden lisäksi LuKT suositteli kansallisten kilpailujen järjestämistä Malmin kentällä. Kisakalenteri näytti kovin kiihkeältä...

Vuotuisen hyppytilaston laatimisessa oli ollut jonkinlaisia vaikeuksia. Tiedot olivat olleet ristiriitaisia, koska kerhojen hyppykirjauskäytännöt vaihtelivat. Ristiriitaiset luvut 1960-luvun alkupuolelta ovat harmaannuttaneet myös historihenkilön kutreja tätä historiaa kirjoitettaessa ja tietojen oikeellisuutta tarkistettaessa. LuKT antoi yksinkertaiset ohjeet, jotka ovat sen jälkeen kelvanneet kerhoille seuraavina vuosikymmeninä:

- Jämin (SIL:n ilmailuopiston) hypyt kirjataan SIL:n luvuiksi riippumatta siitä, kenen varjoilla on hypätty
- Hypyt kirjataan hyppytoiminnan järjestäneen kerhon nimiin

- Kilpailuhypyt kirjataan kilpailun järjestäneen kerhon nimiin.

Ensimmäisessä kokouksessa oli myös kevyempää asiaa. Oli tulossa suuri ”Nuoriso-67” näyttely, johon haluttiin mukaan myös ilmailua. LuKT:n sihteeri Kaskia kirjasi tähän liittyvän merkinnän pöytäkirjaan seuraavasti:

”Aaltonen ilmoitti, että Valkealan kunta on valinnut Utin Laskuvarjokerhon edustajakseen osastolleen Nuoriso-67 näyttelyyn. LuKT ilahtui kovin tästä tiedosta. Vielä enemmän LuKT ilahtui kuultuaan, että kunta maksaa kaikki aiheutuvat kulut.”

LuKT:n seuraava kokous pidettiin maaliskuussa 1967. Se oli työkokous, jossa pääasiassa työstettiin kesken olevia asioita ja evästettiin jatkotoimia. Kokous kuitenkin teki myös yhden konkreettisen päätöksen: se päätti hyväksyä jäsen Aaltosen laatiman suosituksen vähimmäishyppykokemuksesta eri varjotyypeille:

”1) Alkeisvarjot (umpikupu): ensimmäiset 8 hyppyä

2) Alkeisaukkovarjot, 1-aukkoinen, double-L tai vastaava (esimerkiksi EFA 650, T-varjo, double-T tai vastaavat varjot, halkaisija yli 30 jalkaa): 9 – 19 hyppyä

3) Tehovarjot (esim. EFA 653) 20. hyppy

4) Tehovarjot, Tu-aukko, Conquistador (esim. EFA 6562, RL-3/5): 31. hyppy

5) Liitovarjot (esim. Para-Commander, PTCH, Olympia, Crossbow) 51. hyppy.

Edellä luetellun järjestyksen mukaisista tyypeistä merkinnät varjokirjoihin (lyjykyynillä), joista ilmailuosasto merkinnee luetteloihinsa.”

Muina asioina maaliskuun kokouksessa pahoiteltiin vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksen tietojen perusteella julkaistua virheellistä uutista, joka antoi laskuvarjoturvallisuudesta kovin huonon kuvan. Uutisen mukaan vuonna 1965 olisi kuollut laskuvarjo-onnettomuuksissa kuusi henkilöä. Vuotta 1966 koskeva tieto oli kirjoitettu niin epämääräisesti, että tekstin voisi tulkita tarkoittavan että hyppyonnettomuuksissa olisi kuollut kaksi henkilöä. Suomen laskuvarjourheilussa oli todellisuudessa kuollut vuodesta 1960 vuoteen 1966 ainoastaan yksi henkilö.

Ilmailu 1/67

Kavo Laurila: Kirje Suomen Ilmailuliiton hallitukselle 16.1.1967

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 24.2.1967

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 31.3.1967

Lehtiutinen (tuntematon sanomalehti) 8.3.1967: ”Siviili-ilmailun menetykset viime vuonna 55 lentokonetta”

FAI:n laskuvarjokomitea – CIP:n vuosikokous

Helmikuussa 1967 pidettiin CIP:n vuosikokous. Suomen edustajana oli paikalla LuKT:n puheenjohtaja Kavo Laurila. Kokoukseen osallistumista pidettiin tärkeänä, koska se määrittä kansainvälisen laskuvarjourheilun suuntaviivat. CIP keskittyi 1960- ja 1970-luvuilla ensisijaisesti kilpailu- ja ennätysääntöihin. Turvallisuusasioita käsiteltiin vain vähän. Kokous kuitenkin tarjosi erinomaisen forumin tavata urheilu ”tietäjiä”, joilta voitiin saada paljon tietoa ja solmia yhteyksiä – verkostoitua, vaikka tuota termiä ei silloin vielä käytetty.

Tässä kokouksessa ei ainakaan kokoustulosten kannalta ole hurraamista. Näin ainakin voidaan päätellä Kavon Ilmailu-lehdessä esittämästä kokousraportista. Kilpailusääntöjä kyllä käsiteltiin, mutta ei oikein tullut valmista, kun esitykset olivat niin keskeneräisiä. Seuraavan MM-kilpailun järjestäjääkään ei saatu päätettyä. Neuvostoliitolla oli tosin merkittävä vastaantulo, että jos kisat järjestettäisiin Euroopassa, he kyllä hoitaisivat paikalle hyppykoneet. Kavon sanoin: *”Huomio kiintyi Neuvostoliiton roimaan eleeseen: voisivat lainata An-2 – koneita. – Riittäisi varmaan meillekin, jos kiltisti ollaan...”*

Kokouksessa myös pohdiskeltiin vakavasti MM-kisojen näytöslajiksi viestihyppyä 2500 metristä neljän hengen joukkueella. Joukkueella oli kolme eriväristä viestikapulaa. Ykköshyppääjä lähtee ilman kapulaa, saa kapulan kakkoselta, kakkonen kolmoselta, kolmonen neloselta ja nelonen tulee maahan ilman kapulaa. Pistettä sai oikeasta viestinvaihdosta ja tarkkuuslaskusta. Ei tullut siitä lajia ...

Keskusteltiin myös laskuvarjourheilun saamisesta Olympiakisoihin. Kokous arveli, että ei ehkä vielä ehditä Meksikon olympiakisoihin näytöslajiksi, mutta ehkä 1972 ja München voisivat olla laskuvarjourheilun läpimurtovuosi. Ei sitten ollut eikä ole tullut vielä yli viisikymmentä vuotta myöhemminkään.

Ainoana kokouksen ”ehjänä saavutuksena” kokousedustajamme Kavo piti uutta maalialueen määritelmää, jota hän piti parannuksena: *”Keskellä maalia on vapaa tila, jonka halkaisija on 10 metriä. Kankaiset maaliritin suikaleet eivät tämän jälkeen pääse aiheuttamaan nilkan nujahduksia eivätkä epätarkkoja mittauksia.”*

Ilmailu 6/67

Hyppykoulutus alkaa – jo Tampereellakin

Jo edellisenä vuonna oli perustettu Tampereen Ilmailuyhdistyksen laskuvarjoaosto ja hypätty ensimmäiset hyppyt ilmailuyhdistyksen toiminnassa. Jatkuvan toiminnan edellytykset syntyivät kuitenkin vasta, kun Helsingissä aiemmin kokemusta kerännyt hyppymestari ja maajoukkueen hypääjä Harri Toivonen muutti paikakunnalle elokuussa 1966. Loppusyksyn aikana järjestettiin kerhon ensimmäinen hyppykurssi, joka pääsi hyppäämään pian vuodenvaihteen jälkeen. Hyppykurssi sai oivaa julkisuutta, kun Hymy-lehden toimittaja päätti harjoittaa tutkivaa journalismia käymällä hyppykurssin ja kirjoittamalla siitä inside-raportin työnantajansa julkaisuun, suurilevikkiseen Hymy-lehteen. Toimittajan koulutus ilmeisesti sujui hyvin, koska hänet päästettiin hyppäämään. Hän kertoi olleensa ensimmäinen nainen Tampereen Ilmailuyhdistyksen hyppykurssilla.



Vasemmassa kuvassa hypääjät pukevat varusteita, keskimmaisessa kuvassa hyppymestari kuormaa oppilaita koneeseen. Oikean puoleisessa kuvassa laskuvarjo on juuri avautunut. Kuvat: Hymy-lehti

Kurssihyppy tapahtuivat tammi-helmikuun aikoihin, vuonna 1967. Hyppykoneena oli Cessna 195. hyppymestarina toimi kerhon ainoa hyppymestari Harri Toivonen.

Ilmailu 10/67

Hymy 2/1967

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

Vaaratilanne Utissa – vääränmallinen laukaisukahva

Hyppylennolla Utissa 2.4.1967 ohjaajan vieressä selkä menosuuntaan olleen oppilashyppymestarin laukaisuvaijeri tarttui lentokoneen kaasuvipuun. Hypääjä irrotti sen ja tarkasti varusteensa, joissa hän eikä lentäjä havainnut mitään poikkeavaa.

Hyppääjä poistui koneesta ja 15 sekunnin kuluttua yritti laukaista EFA 653 päävarjonsa. Laukaisuyritys ei onnistunut. Hyppääjä päätti käyttää varavarjoa, joka toimi normaalisti. Vapaapudotukselle tuli pituutta 18,5 sekuntia. Varavarjon auettua myös päävarjo avautui.

Tapahtunutta selvitettäessä kävi ilmi, että vaaratilanteen yksiselitteinen syy oli toisesta laskuvarjotyypistä (amerikkalainen Conquistador-TU) lainattu laukaisukahva, jonka vaijeri oli 10 cm pitempi, kuin EFA:n oma laukaisuvaijeri. EFA:n kahva oli jossain hukassa ja hypylle piti päästä, siis lainattiin kahva toisesta varjosta. Vaijerin sokkien mitoitus poikkesi EFA:sta siten, että ylimmäisen sokan mitoitus oli oikea, mutta alempiin sokkiin jäi vaijeriin mutkat. Nämä vaijerin ylimääräiset löysät aiheuttivat vaijeriin jyrkät mutkat, joista toinen aiheutti vaijerin jäämisen repun nepparin taakse jumiin.

Kun hyppääjä veti kahvasta, kaksi ylimmäistä sokkaa aukesi, alimmainen jäi kiinni. Päävarjon apuvarjo tuli ulos repusta, mutta pysyi varavarjon avaamiseen saakka takertuneena. Kun hyppääjän asento varavarjon avauksessa muuttui, apuvarjokin osui ilmapirtaukseen ja avasi päävarjon.

Tapahtumatietojen perusteella tapahtumaan oli kaksi syytä: huolimaton liikkuminen koneessa lennon aikana ja virheellinen, keskenään epäsopivien varusteiden yhdistäminen. Harrastus oli nuori ja sen ajan kokeneillakin oli nykyisen mittapuun mukaan vaatimaton hyppykokemus ja tietotaito. Tässä tapauksessa kokonaishyppykokemus oli 63 hyppyä, joista 40 itseaukaisua.

LuKT otti myös kantaa tähän vaaratilanteeseen toukokuun 1967 kokouksessaan ja ”...*painotti ankarasti, että varjoihin ei saa ilman ilmailuosaston lupaa tehdä mitään muutoksia ja että mm. oikeantyyppistä laukaisuvaijeria tulee käyttää.*”

Keskenään yhteensopimattomien varusteiden yhdistämistä todettiin vielä seuraavalla vuosikymmenellä melko usein vaaratilanteiden tai varusteiden tarkastuksen yhteydessä. 1960-luvulla tehtiin kyllä ilmoituksia vaaratilanteista, mutta vielä ei ollut mitään organisoitua tiedotusjärjestelmää, jolla vaaratilanteista saadut opit olisi voitu jakaa opiksi Pekka Perushyppääjälle. Kaikilla ei siis vielä ollut mahdollisuutta tietää kaikkea kaikkea.

Utin Laskuvarjokerho 3.4.1967: Esa Huusarin varavarjon käyttö Utissa 2.4.1967
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n kokouspöytäkirja 20.5.1967

Laskuvarjourheilun PM-kisat – lopultakin asiat alkavat edetä

LuKT oli alkuvuoden kokouksessaan pohdiskellut, missä viipyy PM-kisakutsu, jota odotettiin Norjasta. Halukkuutta oli tuntunut olevan muissakin Pohjoismaissa, mutta asiassa ei päästy eteenpäin. Lopulta saatiin huhtikuussa 1967 alustava PM-kisakutsu – preliminärt inbjuda - Ruotsista. Kilpailut oli tarkoitus pitää 2. – 5. 8.1967 Ruotsin Karlsborgissa.

PM-kilpailun säännöt ja saapuivat kesäkuussa. Niiden mukaan kilpailulajeina olivat henkilökohtainen ja joukkuetarkkuus sekä taitohyppy. Henkilökohtaisessa tarkkuushypyssä hyppykorkeus on 1.000 metriä, vapaapudotus saa olla enintään 10 sekuntia. Hyppyjä on kolme, jotka kaikki lasketaan lopputulokseen. Mittaus tapahtuu 25 metriin saakka. Pistelasku tapahtuu Leipzigin MM-kilpailun pistelaskutaulukon mukaan.

Henkilökohtainen taitohyppy 2.000 metrin korkeudesta, vapaapudotus 25 – 30 sekuntia. Kilpailuun kuuluu kolme hyppyä, jotka kaikki lasketaan lopputulokseen. Taitohyppysarja oli nyt jo vakiintunut: kaksi 360 ° käännöstä vaakatasossa, joiden jälkeen takavoltti ja uusi kahdesta käännöksestä ja takavoltista koostuva sarja. Käännösten aloitussuunnat vaihtelivat tuomarien määräämällä tavalla. Pistelasku ja sakot virheellisistä liikkeistä olivat myös samat, kuin MM-kilpailuissa ja ne esitettiin vielä säännöissä erikseen.

Joukkuetarkkuushyppy hypätään 1.000 metrin korkeudesta, kolmihenkisellä joukkueella, vapaapudotus saa olla enintään 10 sekuntia. Kilpailuun kuuluu kolme kierrosta, kaikki hypyt mitataan ja huomioidaan lopputuloksessa. Tulosten pistelasku tapahtuu Leipzigin MM-sääntöjen mukaisesti.

Svenska Fallskärmsklubbed: Preliminärt inbjuda 10.4.1967
Svenska Flygsportförbundet (FSF) 8.6.1967: Nordiska Mästerskap i fallskärmschoppning 1967
Svenska Flygsportförbundet (FSF) 8.6.1967: Nordiska Mästerskap, Fallskärmschopp 2 – 5 Augusti 1967, Tävlingsbestämmelser

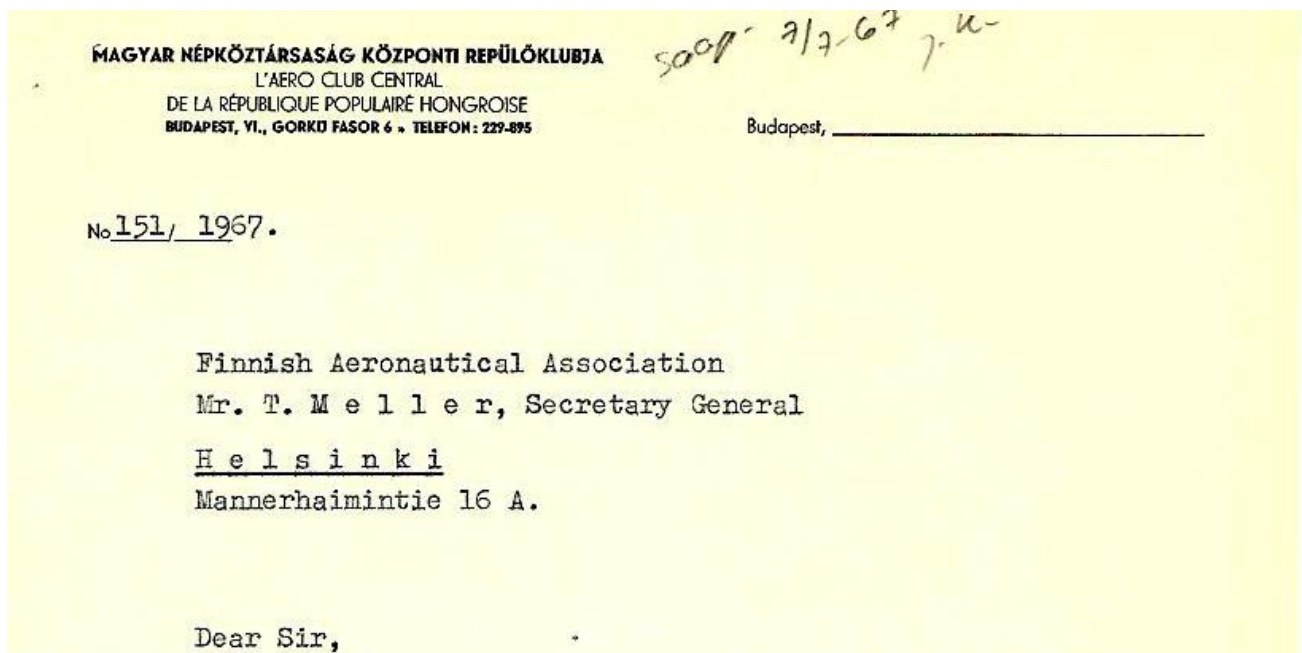
Harjoitus- ja valmennusmatkalle Unkariin?

Edellisen vuoden MM-kisamatkan aikana olivat Jorma Mali ja Antero Takkala harjoittaneet suhdetoimintaa Unkarin suuntaan hyvällä menestyksellä: he pääsivät hyppäämään Unkarin mestaruuskilpailuissa syyskuun alussa 1966. He hyppäsivät kilpailun aikana ja sen ulkopuolisina. Kilpailu oli kuitenkin tärkeä kartutettaessa tähän saakka vähäistä kansainvälistä hyppykokemusta.

Herrojen matka tuntui onnistuneen kovin helposti ja tiedossa oli, että Unkarissa, kuten muissakin sosialistisissa maissa, hyppääminen oli joko ilmaista tai erittäin halpaa. Oli myös tiedossa, että Unkarin hyppääjät olivat taitavia ja heillä oli hyvät valmentajat. Siispä Ilmailuliitossa päätettiin yrittää kepillä jäätä. Suomen Ilmailuliitto lähetti Unkarin Ilmailuliitolle 18.4.1967 päivätyyn kirjeen, jossa liitto kertoi viimevuotisista kahden edustushyppääjämme kokemuksista ja rohkeni niiden valossa kutsua Suomen valmennusjoukkueen kylään Unkariin. Ajankohdaksi liitto esitti elokuun ensimmäistä puoliskoa – kirjettä lähetettäessä ei Ruotsin PM-kutsu ilmeisesti vielä ollut käytettävissä. Vierailun kesto olisi kaksi viikkoa. Suomalaiset toivoivat saavansa valmennusta kilpailuhyppäämisessä, taito- ja tarkkuushypyissä.

Kirjeessään ilmailuliitto esitti, että vähäisten voimavarojemme vuoksi emme voi tarjota vastavuoroisesti samanlaista vierailua Suomeen kokonaisuudelle Unkarin joukkueelle, mutta jos valmentajakin saataisiin, niin hänen kustannukset kyllä korvattaisiin...

Heti ei saatu vastausta. SIL lähetti uuden kirjeen, joka oli päivätty 21.6.1967. Tässä kirjeessä tarkennettiin vierailun ajankohtaa, koska PM-kisat sattuivat edellisessä kirjeessä esitettyyn ajankohtaan ja toisessa päässä tuli vastaan 19.8.1967 Jugoslavian Porto Rož'issa alkava Adriatic Cup, johon osallistuminen myös kiinnosti Suomen hyppääjiä. Uudeksi valmennusleirin aloitusajankohdaksi esitettiin 7. tai 8.8.1967. Tässä uudessa kirjeessään SIL jo nimesi kahdeksan valmennusmatkasta kiinnostunutta hyppääjää,



Ei siis onnistunut – tällä kertaa. Tunnetusti isoa kalaa kannattaa kuitenkin aina pyytää, joskus sellaisen voi saada. Malin ja Takkalan vierailu oli hyvä alku. Vaikka tämä yhteydenotto ei Unkarin kanssa johtanut käytännöllisiin tuloksiin, onnistuttiin myöhemmin luomaan vastavuoroisuuteen tai silkkään ilmailuystävyyteen perustuvaa yhteistyötä Itä-Euroopan maiden kanssa. Unkarista ei kuitenkaan tullut se tärkein Itä-Euroopan yhteistyömaa. Tulevina vuosina tehtiin eniten yhteistyötä Itä-Saksan kanssa.

Suomen Ilmailuliitto ry: Kirje Unkarin ilmailuliitolle 18.4.1967

Suomen Ilmailuliitto ry: Kirje Unkarin ilmailuliitolle 21.6.1967

L'Aero Club Central De La République Populaire Hongroise: Letter 151/1967 (saapunut 7.7.1967)

SIL:n laskuvarjo-ohjeita ja koulutusohjeita valmistunut ja uudistunut

Suomen Ilmailuliitto r.y.
Mannerheimintie 16 A
HELSINKI 10

LASKUVARJOKERHON PERUSTAMISTOIMENPITEET

1. Yhteydet. Vastaperustettu kerho tarvitsee mahdollisimman paljon alaa koskevaa tietoutta ja hyviä yhteyksiä viranomaisiin sekä muihin jo kokemusta omaaviin kerhoihin. Ilmailuviranomaisena toimii Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosasto, os. Siltasaarenkatu 12 A, Helsinki 53. Ilmailukerhojen keskusjärjestö on Suomen Ilmailuliitto, Mannerheimintie 16 A, Helsinki 10. Laskuvarjokerruun toimintaa koskeviin

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta sai huhtikuun ja toukokuun kokouksissaan 1967 valmiiksi merkittäviä ohjeita laskuvarjokerhoille. Ohjeisto esitellään jäljempänä melko tarkoin, koska se asetti reunaehdot koko urheilumuodolle. Yksi ohjeista oli huhtikuun 1967 kokouksessa hyväksytty Laskuvarjokerhon perustamistointenpiteet. Siinä annettiin käytännöllisiä ohjeita laskuvarjokerhon perustamisvaihetta varten.

Ohjeen sisältö oli pääpiirtein seuraava:

1. Yhteydet: Tässä osiossa kerrottiin tärkeimmät osoitteet, kuten viranomaisen, Suomen Ilmailuliitto ja tiedot olemassa olevista laskuvarjotoimintaa harjoittavista kerhoista. Myös laskuvarjojen huoltaja ilmavoimien varikko mainittiin.

Yhteystietojen lisäksi kerrottiin, mistä ja miten ilmailumääräykset voidaan hankkia ja millaista tiedotuspalvelua laskuvarjokerhoille saa ilmailuliitosta. Hyppypäiväkirjoja tai koulutuskortteja ei ohjeen mukaan saanut liitosta, vaan niitä voi tilata Utin Laskuvarjokerhosta.

2. Hyppymestari esitettiin ohjeessa välttämättömäksi henkilöksi laskuvarjokerhossa. Hyppymestarin peruskoulutukseksi esitettiin laskuvarjojääkäriin koulutus, joka oikeutti antamaan maakoulutusta. Tämän lisäksi hyppymestariksi haluavan on saatava hyppymestari toimintaan liittyviä monenlaisia perustietoja ja taitoja, joiden saamiseksi on mahdollista käydä hyppäämässä ja hyppymestarin toimintaa harjoittelemassa Jämällä [SIL:n ilmailukoulu] tai laskuvarjokerhoissa. Ohjeessa myös todettiin, että hyppymestarin toiminnassa ei esimerkiksi keskikoulun käyminen olisi pahitteeksi. Tehtävä myös vaatii suullista ja kirjallista esitystaitoa ja kykyä käsitellä oppilaita psykologisesti oikein. Muita avuja ovat ohjeen mukaan myös tinkimätön määräysten noudattaminen, päättäväisyys ja tarvittaessa hieman ankaruutta ja asenne, jolla hän saa kerhon jäsenet aktiivisesti ottamaan osaa toimintaan...

3. Varjokalusto: Ohjeessa kerrottiin määräyksestä, jossa ohjeistetaan laskuvarjojen rekisteröinti ja tarkastus. Lisäksi esitetään käytännöllisiä ohjeita laskuvarjomäärästä, joka olisi vähintään tarpeen, jotta hyppytoimintaa voisi pyrittää sujuvasti. Tässä muistutettiin, että laskuvarjojen pakkaaminen ja tarkastukset, joiden vuoksi ne ovat hetkellisesti tai jonkin aikaa pois käytöstä, on myös huomioitava sujuvan toiminnan mahdollistamaa kalustomäärää arvioitaessa.

Ohjeessa myös annettiin tietoja ja annettiin luettelo maahantuojista, joilta saa tietoja heidän edustamistaan laskuvarjoista. Lisäksi luvattiin, että ilmailuliitosta ja laskuvarjoja aikaisemmin hankkineista laskuvarjokerhoista saa pyytää tietoja kokemuksista heidän varjohankinnoistaan.

4. Hyppytoimintaan soveltuva lentokone: Ohjeessa esitettiin ilmailumääräys, jossa on tiedot hyppytoimintaan hyväksytyistä lentokoneista. Ohjeessa myös kerrottiin joitakin yleisluonteisia ohjeita sen arvioimiseksi, kannattaako toimia vuokrakoneella vai ostaa oma hyppykone. Myös yleisiä tietoja hyppykoneen käyttökustannuksien arvioimiseksi esitettiin. Esimerkkinä käyttökustannuksista esitettiin, että 50.000 markan hintaisella lentokoneella noin 400 vuotuinen lentotuntimäärä merkitsisi noin 60 markan tuntikustannuksia. Tuntihinta esimerkkihintaisella lentokoneella luonnollisesti kasvaa, mikäli lentotunteja kertyy esimerkkiä vähemmän.

Hyppykoulutukseen sopivan koneen olisi ohjeen mukaan oltava vähintään kolmepaikkainen: lentäjä plus kaksi hyppääjää.

5. Muuta toimintaan liittyvää: Edellä kerrotun lisäksi ohjeessa esitettiin, mistä haetaan *hyppy-luvat, vaatimuksia toimintapaikalle* (lentokenttä, ym.), *huoneistotarve, hyppääjän henkilökoh-tainen varustus, vakuutukset, vaatimuksia lentäjälle, laskuvarjojen hankintaohjeita, ja kerhon sihteeri*, joka on "paperisodan" kannalta tärkeä henkilö.

Laskuvarjojen maahantuoja olivat keväällä 1967 Oy Grönblom Ab (EFA), Oy Karhumäki (NSA) ja Oy Machinery (Irvin). Lisäksi ohjeessa kerrottiin osoitteet, mistä voi hankkia kypärät, hyppyhaalarit ja hyppykengät.

LuKT uudisti ja hyväksyi toukokuun kokouksessaan myös ohjeen "*Laskuvarjohyppyjen luokkavaatimukset*". Muutokset aiempaan olivat huomattavia. Suurimmat muutokset olivat B-, C- ja D-luokissa. Luokkiin tuli uute-na vaatimukset niiden voimassaololle ja C-luokkaan liitetty hyppymestaritoiminta ja siihen liittyvät näytteet.

Luokkajärjestelmä oli merkittävä siksi, että myönnetty lupa antoi erilaisia oikeuksia hyppytoiminnassa. Tällai-sia olivat esimerkiksi erilaiset tuulirajoitukset eri luokan suorittaneille hyppääjille sekä oikeus tietynlaisten hyppyjen suorittamiseen. Yksi tällainen oli oikeus suorittaa yöhyppyjä, mikäli hyppääjä oli suorittanut B-luokan. Kyseessä oli käytännössä jonkinlainen lupakirja- ja kelpuutusjärjestelmä, vaikka tällaisia nimityksiä ei tähän aikaan vielä käytetty. LuKT:n kokouksessa 20.5.1967 hyväksytyjen luokkavaatimusten tutkintovaati-mukset olivat seuraavat:

LUOKKA A

Vaatimukset: 1. Suoritettu vähintään 10 hyppyä.
Vuosittainen uusimisvaatimus: Vähintään 3 hyppyä viimeisen 12 kk:n aikana.

Luokka B

Vaatimukset: 1. Suoritettu A-luokka
2. Vähintään 25 itseaukaisuhyppyä, joista
- 15 hypyn vapaa pudotus ainakin 10 sek
- 9 " " " " " 15 "
- 6 " " " " " 20 "
- 3 " " " " " 30 "
3. Etäisyys maalista 5 hypyllä, vapaa pudotus väh. 20 sek, korkeintaan 40 m.
4. Suoritettava 360° käänös oikealle ja vasemmalle tai päinvastoin väh. kahdella hypyllä.
5. Määriteltävä täysin itsenäisesti oma hyppypaikka vä-hintään kahdella hypyllä, vapaa pudotus väh. 20 sek.
6. Kyettävä suorittamaan täydellinen varusteiden tarkas-tus ennen hyppyä.
Vuosittainen uusimisvaatimus: Vähintään 5 itseaukaisuhyppyä viimeisen 12 kk:n aikana, joista
- 4 hypyn vapaa pudotus ainakin 20 sek
- 1 " " " " " 30 "

Suoritettu B-luokka oikeuttaa suorittamaan itsenäisiä urheiluhyppyjä.

Luokka C

Vaatimukset: 1. Suoritettu B-luokka.
2. Vähintään 75 itseaukaisuhyppyä, joista
- 55 hypyn vapaa pudotus ainakin 10 sek
- 30 " " " " " 20 "
- 15 " " " " " 30 "
- 5 " " " " " 40 "
- 1 " " " " " 60 "
3. Etäisyys maalista 15 hypyllä, vapaa pudotus väh. 20 sek, korkeintaan 20 m.
4. Suoritettava neljä 360° käänöstä oikealle ja vasem-malle tai päinvastoin 12 sekunnissa. Huom. peräkkäisten käänösten oltava aina eri suuntaisia. Huom. ks. myös luokka D kohta n:o 4.
5. Suoritettava 3 hyppymestarinäytettä, joissa
a. Heittokorkeus on 600 m
b. " " " 750 - 1 250 m
c. " " " 2 000 - 2 500 m
Vuosittainen uusimisvaatimus: Vähintään 8 itseaukaisuhyppyä viimeisen 12 kk:n aikana, joista
- 4 hypyn vapaa pudotus ainakin 20 sek
- 3 " " " " " 30 "
- 1 " " " " " 40 "

Suoritettu C-luokka oikeuttaa anomaan hyppymestari-*valtuuksia*. Poikkeustapauksissa hyppymestari-*valtuuksia* voi anoa ilman suoritettua C-luokkaa. Kohta 5. on suoritettava joka tapauksessa ennen anomista.

Luokka D

- Vaatimukset:**
1. Suoritettu C-luokka
 2. Vähintään 200 itseaukaisua, joista
 - 100 hypyn vapaa pudotus ainakin 20 sek
 - 50 " " " " " " 30 "
 - 25 " " " " " " 40 "
 - 5 " " " " " " 60 "
 3. Etäisyys maalista 40 hypyllä, vapaa pudotus väh. 30 sek, korkeintaan 10 m.
 4. Suoritettava kolmella eri hypyllä seuraavat liikesarjat
 - a. oik.-vas.käännös-voltti taakse-oik.-vas.käännös-voltti taakse.
 - b. vas.-oik.käännös-voltti taakse-vas.-oik.käännös-voltti taakse.
 - c. vas.-oik.käännös-voltti taakse-oik.-vas.käännös-voltti taakse.
- Lähtökorkeutena 2 000 m. Liikesarjat suoritettava kukin 13 sekunnissa. Huom. Jos hyppääjä suorittaa jonkun liikesarjoista alle 15 sek, katsotaan se hyväksytyksi suoritukseksi luokka C:n vaatimuskohdassa n:o 4.
5. Suoritettava kuudella eri hypyllä, kullakin yksi onnistunut viestikapulan vaihto, joista
 - Kolmessa hypyissä hyppääjä poistuu koneesta ensimmäisenä ja on viestikapulan vastaanottaja.
 - Kolmessa hypyissä hyppääjä poistuu koneesta viimeisenä ja on viestikapulan antaja.
 - Koneesta lähdön tapahduttava kaikissa hypyissä väh. 1 sek väliajoin.
 - Viestikapulan koko: pituus: 32 cm
halkaisija: 3,5 cm
 6. Suoritettava ennalta suunniteltu yöhyppy, vapaa pudotus väh. 20 sek. Etäisyys maalista kork. 30 m.
 7. Suoritettava ennalta suunniteltu vesihypyy.

Edellä esitettyjen luokkavaatimusten lisäksi ohjeessa kerrottiin myös yksityiskohtaisesti, kuinka edellä mainitut suoritukset varmennetaan ja kuka saa toimia varmentajana. Esimerkiksi osassa luokkasuoritushypyistä riitti kahden hyppääjän varmennus. Joissakin varmentajan oli oltava hypymestari, joka toimi hypymestari-koneessa. Jotkut suoritukset oli tarkkailtava maasta kiikaria tai muuta vastaavaa katselulaitetta käyttäen (videoista ei tähän aikaan kukaan ollut kuullutkaan).

Laskuvarjohyppyjen varomääräykset LuKT hyväksyi uudistetussa muodossaan kokouksessaan 20.5.1967. Niiden yleislinjaukset olivat pääpiirtein ennallaan, mutta niihin sisältyi erilaisia hyppyluokkiin liittyneitä kohtia, jollaisia ei määräyksessä ollut aiemmin. Nimestään huolimatta kysymyksessä oli Suomen Ilmailuliiton jäsenilleen antama ohje. Se kuitenkin sai "lainvoiman" siten, että ilmailuosasto hyväksyi varomääräykset 2.6.1967. Varomääräykseen on liitetty otsikon jälkeen teksti: "Ilmailuosaston hyväksymät 2.6.1967, mistä alkaen ne myös ovat voimassa," Laskuvarjohypyytoiminnassa ja sitä varten myönnettyissä luvissa oli toimittava varomääräyksen mukaan. Juridiikkaa ja sen kestävyyttä voisi varmaan pohtia syvällisemminkin, mutta "näillä mentiin" vuonna 1967.

Ilmailuliiton ohjeiden juridiikkaa pohdittiin parikymmentä vuotta myöhemmin hieman syvällisemminkin, kun keskusteltiin, voisiko SIL laillisesti avustaa ilmailuviranomaista ja kenties suorittaa osan sen tehtävistä. Kuten tämä vuoden 1967 esimerkki osoittaa, ilmailuliitto jo tuolloin 'de facto' avusti viranomaista laskuvarjourheilun valvonnassa ja suoritti tehtäviä, jollaisten hoitamisen myöhempinä aikoina katsottiin kuuluvan viranomaiselle.

Koska varomääräykset olivat erityisen keskeinen laskuvarjourheiluun vaikuttava dokumentti, on historiahenkilö päätenyt ratkaisuun laittaa vuoden 1967 varomääräyksen tekstit kokonaisuudessaan näkyviin tähän historiatekstiin:

A. Yleistä

1. Laskuvarjohyppyjä ei saa suorittaa ilman ilmailuosaston lupaa muulloin kuin hätätilanteessa.
2. Lupa urheilu- ja näytöshyppyjä sekä hyppykoulutuksen antamista varten on hankittava ilmailuosastolta. Lupa koskeva anomus tulee esittää ilmailuosastolle vähintään 14 vrk ennen hyppyjen suorittamista tai koulutuksen aloittamista.

B. Koulutukseen liittyviä määräyksiä

1. Laskuvarjohyppykoulutukseen hyväksyttävän alin ikäraja on 16 vuotta ja itseaukaisuhyppääjän alin ikäraja on 17 vuotta.
2. Alle 21 vuotias henkilö ei ole oikeutettu suorittamaan laskuvarjohyppyä ilman vanhempiensa tai holhoojansa kirjallista suostumusta.
3. Jokaisen henkilön, joka hyväksytään saamaan hyppykoulutusta ja suorittamaan pakkolaukaisuhyppyjä, on hyväksyttävästi läpikäyttävä ilmailuviranomaisen määräämä lääkärintarkastus tai esitettävä voimassaoleva purje- tai moottorilentäjän lupakirja.
4. Itseaukaisuhyppääjän on hyväksyttävästi läpikäyttävä psykofysiologisen laitoksen lääkärintarkastus. Tämä suoritetaan vain keran, jonka jälkeen normaali lääkärintarkastus suoritetaan joka toinen vuosi.
5. Hyppääjällä tulee olla hyväksyttävät tiedot seuraavista asioista:
 - a) laskuvarjon rakenne, huolto ja tarkastukset
 - b) laskuvarjon aerodynaamiset ominaisuudet ja niiden käyttö
 - c) hyppytekniikka, käsittään: vapaan ilmalennon asento, ajelohittaminen avatun varjon kanssa sekä maahantulo erilaisissa tilanteissa
 - d) sääoppi laskuvarjohyppyjä koskevilta osilta
 - e) laskuvarjohyppääjiä, laskuvarjoja sekä hyppyjen suorittamista koskevat ilmailu- ja varomääräykset.
6. Ennen ensimmäistä hyppyä on hyppääjän suoritettava hyväksyttävästi seuraavat kokeet:
 - a) kirjallinen ja suullinen koe teoriasta ja hyppymääräyksistä
 - b) kaatumistaidon näyte
 - c) pakkaustaidon näyte
7. Hyppääjä ei saa suorittaa ensimmäistä pakkolaukaisu- tai itseaukaisuhyppyään näytöksen eikä kilpailun yhteydessä.
8. Hyppääjän on suoritettava vähintään 10 pakkolaukaisuhyppyä, joista vähintään kolmen hyppyn yhteydessä onnistunut veto harjoituskahvasta, ennenkuin hänellä on mahdollisuus itseaukaisuhyppyn suorittamiseen. Itseaukaisua edeltävien pakkolaukaisuhyppyjen lukumäärän päättää tarkemmin hyppymestari ottaen huomioon hyppääjän edellytykset.
9. Mikäli hyppääjä ei ole suorittanut yhtään laskuvarjohyppyä viimeisten 60 vrk. aikana, on hänen ennen seuraavaa itseaukaisuhyppyä suoritettava ainakin yksi hyppy pakkolaukaisijalla ja samalla harjoitusveto laukaisukahvasta, jos hänellä on alle 15 sek vapaa pudotus itseaukaisuhyppäyksessä. 15 sek ja sitä korkeammalta hypänneille riittää 5 sek vapaa pudotus hyppymestarin valvonnassa suoritettuna. Lähinnä seuraavat vapaa pudotukset määrää hyppymestari.

C. Varusteita koskevat määräykset

1. Laskuvarjohyppy tulee aina suorittaa erityisellä urheiluvarjoilla, jossa on pää- ja varavarjo samoissa valjaissa.
2. Maalialueen ollessa maanpinta tulee hyppääjän käyttää: suojakypärää, hyppyhaalareita tai vastaavaa hyppypukua sekä laskuvarjohyppyyn soveltuvia kenkiä. Nahkasormikkaiden käyttö tulee pakolliseksi lämpötilan laskiessa alle 0°C. Vähintään voimassa oleva C-luokan omaavat hyppääjät saavat käyttää kevyempiä hyppykenkiä sekä nk. syöksylaskijan nahkakupäätä.
3. Maalialueen ollessa vedessä tai jos maalialue keskipisteenä piirretyn 1 km:n säteisen ympyrän kehän sisäpuolella on vesialue missä on ilmeinen hukkumisvaara tulee hyppääjän lisäksi käyttää hyppymestarin hyväksymiä polastusliivejä ja hallita uimataito. Maalialueen ollessa vedessä tulee käytettävissä lisäksi olla yksi vene hyppääjää kohti, mieluummin moottorilla varustettu ja ainakin yksi tekohengitystaitoinen avustaja. Maalialueen ollessa maalla vesialueen läheisyydessä (ks. ed. määritelmä) riittää yksi vene konelastia kohden.

4. Hyppääjällä tulee olla hypyn aikana mukanaan puukko tai vastaava teräse sijoitettuna esim. varavarjon sandomien alle. Lisäksi tulee hyppykoneessa olla puukko.
5. Yli 4000 m:n korkeudelta hypättäessä on hyppykoneessa olevien happilaitteiden oltava hyppääjien käytettävissä. Yli 6000 m:n korkeudelta hypättäessä tulee hyppääjän olla varustettuna happilaitteella vapaan ilmalennon aikana. Yli 6000 m:n korkeudelta hypättäessä on hyppääjällä lisäksi oltava varjoon kytketty painelaukaisija.
6. Kaikki laskuvarjot on pakattava kerhojen valtuuttaman pakkausmestarin tai kokeneiden hyppääjien valvonnan alaisena.
7. Laskuvarjojen tarkastuksesta ja huollosta on ilmoitettu erikseen Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön Ilmailuosaston lentokelnoisuustiedotuksella.

D. Hyppäjä koskevat määräykset

1. Alin hyppykorkeus pakkolaukaisuhyppääjälle on 600 m maan pinnalta mitattuna. Itseaukaisuhyppääjien varjon tulee olla aukikehittyneenä vähintään 600 m:n korkeudessa.
2. Maaliristin ympärillä olevan maalialueen tulee olla 300 m:n säteellä vapaa hyppääjille vaarallisista esteistä, tämä koskien oppilashyppääjiä. Maalialueen säteen ollessa 200-75 m on hyppääjällä oltava vähintään suoritettu ja voimassaoleva B-luokka. Säteen ollessa alle 75 m vaaditaan hyppääjältä vähintään suoritettu ja voimassa oleva C-luokka. Ennen uuden hypypaikan käyttämistä täytyy saada ilmailuviranomaisen hyväksyminen.
3. Hyppy tulee suorittaa näköolosuhteiden (VMC) vallitessa. Maatuulen voimakkuuden asettamat rajoitukset päivänvalossa suoritetuille laskuvarjohypyille:

-Enint. 4 m/s, jolloin saavat hypätä ne joilla on 1-4 hyppyä.
" 6 m/s " " " " " " " "vähint. 5 hyppyä
" 7 m/s " " " " " " " "suoritettu ja voimassa oleva B-luokka.

 -Enint. 8 m/s, jolloin saavat hypätä ne miespuoliset hyppääjät, joilla on vähintään suoritettu ja voimassaoleva B-luokka.
 -Enint. 10 m/s, jolloin saavat hypätä ne miespuoliset hyppääjät, joilla on suoritettu ja voimassaoleva D-luokka. Lisäksi hyppääjän on tällöin käytettävä liitovarjolokkaan kuuluvaa laskuvarjua.
- Tuuliarvot on mitattava vähintään 2 m:n korkeudelta maan pinnasta. Tuuliarvoissa on käytettävä huippuarvoja. Jos tuulen huippu ylittää 10 min mittauksen aikana kaksi kertaa tai useammin sallitun määrän katsotaan tuulen olevan liian voimakas.
4. Yöhypyjä saavat suorittaa henkilöt joilla on vähintään suoritettu ja voimassaoleva B-luokka. Lisäksi yöhypyn suorittaminen edellyttää, että
 - a) Tuulen voimakkuus on enint. 4 m/s
 - b) Hyppääjällä on valaistu mittarivarustus.
 - c) Hyppääjä on varustettu valolaitteella.
 - d) Maalialue on valaistu.
5. Maalialueella toimivan valvojan käytettäväksi suositellaan merkinantojärjestelmää, jonka avulla hän antaa ohjeita koneessa hypyvuooroaan odottavalle hypymestarille tai hyppääjälle.
 Esim.
 - a) päivällä: Maaliristi auki levitettyä=saa hypätä
 Maaliristi yksi sakara poistettu=odottakaa
 Maaliristi poistettu=ei saa hypätä, laskeutukaa heti.
 - b) yöllä: Valomerkeillä sovitussa paikassa
 -Jatkuva vihreä=saa hypätä
 -Vihreä vilkku=odottakaa
 -Punainen vilkku=ei saa hypätä
 -Ei valoa " " " " palatkaa takaisin
6. Alkoholin ja huumausaineen vaikutuksen alaisena tai väsymystilassa ei saa hypätä.
7. Hypymestari tai hänen valtuuttamansa henkilö tarkastaa kaikkien hyppääjien varustuksen. Ensimmäisen kerran yksityiskohtaisesti pukeutumispaikalla, toisen kerran ainoastaan tärkeimmät kohdat läpikäydyn välittömästi ennen lentokoneeseen sijoittumista.
8. Ennen jokaista hyppylentoa on ilmoitettava paikalliselle lennonjohtajalle ja hyppykoneen ohjaajalle hyppääjien lukumäärä, ja hyppykorkeudet sekä sovittava yhteydenottomenetelmä mahdollisen vaaratilanteen uhatessa.
9. Hyppääjiä kuljettavan lentokoneen ohjaajan tulee olla etukäteen perehtynyt hyppylentojen suorittamiseen. Hypymestari antaa lisäksi erikoisohjeet ennen lentoa ja lennon aikana.

10. Hyppykoneessa ei saa olla matkustajia ilman laskuvarjoa, jonka käyttö heidän tulee pääpiirteissään hallita.
11. Kunkin hyppytarkoituksiin käytettävän lentokoneen tulee olla ilmailuviranomaisen hyväksymä.
12. Keskituulen suunnan ja voimakkuuden määrittelemiseksi suositellaan käytettäväksi ns. tuulimittaria (streamer, wind indicator). Tällainen tuulimittari tulisi heittää koneesta ainakin ennen hyppytoiminnan alkua ja tarvittaessa myöhemminkin hyppymestarin harkinnan mukaan.
13. Jos hyppääjän vapaa pudotus kestää yli 15 sek on hänen käytettävä sekuntikelloa ja korkeusmittaria.
14. Tekosiipiä, leveälle ulottuvia vaatteita ei ole hypätessä lupa käyttää.
15. Hyppääjien, joilla on suoritettu ja voimassaoleva D-luokka sallitaan käyttää pienehköjä kolmikulmaisia kangaskaistoja, jotka voidaan ommella kainaloiden tai reisien väliin. Tarkoituksena on vapaa putoamisnopeuden pienentäminen ja liitokulman parantaminen.
16. Vapaa ilmälennon aikana käytettävien erikoisvälineiden esim. viestikapulan, kameran, köyden, lipun, renkaan yms käyttö on sallittu ainoastaan hyppääjälle, jolla on vähintään suoritettu ja voimassaoleva C-luokka.
17. Hyppääjien on pidettävä hyppypäiväkirjaa, johon merkitään kaikki asianomaisen suorittamat hyppyt. Nämä päiväkirjat on asianomaisen kerhon varmennettava vähintään kerran vuodessa.
18. Jos hyppääjä haluaa hypätä vieralla paikkakunnalla tai oman kerhonsa ulkopuolella, on hänen esitettävä varmennettu hyppypäiväkirja.

Ilmailuviranomainen hyväksyi varomääräykset seuraavalla, 2.6.1967 päivätyn kirjeen tekstillä:

"Tutustuttuani viitteessä mainittuihin laskuvarjohyppyjen varomääräyksiin totean, että ne todella merkitsevät ilmeistä parannusta aikaisempiin verrattuna.

Näitä uusia varomääräyksiä, joiden kopio on liitetty tämän kirjeen mukaan, voidaan soveltaa laskuvarjotoiminnassa tästä päivästä alkaen."

Hyväksymiskirjeen allekirjoittaja oli ilmailun tarkastaja **Jorma Jalkanen** ilmailuosastolta. Ohjepaketti ja erityisesti siihen kuuluvat varomääräykset eivät olleet enää täysin sopusoinnussa voimassa olevan ilmailumääräyksen NOTAM K 1/64 (24.2.1964). Uuden ja entistä kattavamman ohjeiston myötä määräys katsottiin osin vanhentuneeksi. Varomääräykset olivat kuitenkin viranomaisen hyväksymät, joten niiden voi katsoa kävelleen vanhentuneen määräyksen yli. Ilmailuosasto esittikin LuKT:lle toivomuksen, että LuKT laatisi oman ehdotuksensa uudeksi vastaavan alueen kattavaksi Notam-määräykseksi. LuKT otti ehdotuksen syksyn 1967 työlistalle.

Edellä on esitelty ohjepaketti, jonka ydinosat säilyivät melko muuttumattomina vuosia. Vielä vuosikymmenienkin päästä edellä kuvatuista ohjeista tai määräyksistä löytyi paljon tässä paketissa esitettyjä asioita. Voidaan sen perusteella arvioida, että LuKT oli tehnyt hyvää ja aikaa kestävä työtä.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 28.4.1967

Suomen Ilmailuliitto ry (päiväämätön, hyväksytty 28.4.1967): Laskuvarjokerhon perustamistoimenpiteet

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 20.5.1967

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund R.Y., LuKT (päiväämätön, hyväksytty 20.5.1967): Laskuvarjohyppyjen luokkavaatimukset

Suomen Ilmailuliitto ry (päiväämätön, hyväksytty SIL:ssa 20.5.1967): Laskuvarjohyppyjen varomääräykset

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: kirje (Dn:o 1889/4T-67-2504, 2.6.1967) Suomen Ilmailuliitto ry:lle

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 27.6.1967

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosasto: NOTAM K 1/64, 24.2.1964

Laskuvarjourheilun kolmannet SM-kilpailut - 1967

Laskuvarjojäkärikoulu oli tarjoutunut järjestämään kolmannet laskuvarjohyppyjen SM-kilpailut Utissa. LuKT käsitteli tarjousta helmikuun 1967 kokouksessaan. Se päätyi myöntämään kilpailut Laskuvarjojäkärikoulun ja Utin Laskuvarjokerhon yhteisesti järjestettäväksi. Kilpailun ajankohdaksi päätettiin 19. – 22.5. ja varapäiviksi 26. – 29.5.1967.

LJK otti kisan järjestettäväkseen. Se myös lähetti kilpailukutsun, joka oli periaatteellisesti mielenkiintoinen: Kilpailukutsun allekirjoitti LJK:n johtaja majuri Kaj Hagelberg – joka sattui olemaan SIL:n organisaatiossa

LuKT:n varapuheenjohtaja. Kilpailukutsun varmentaja LjK:ssa oli LuKT:n jäsen yliluutnantti Heikki Siiröpää. Kilpailukutsun mukaan ilmoittautumiset piti lähettää LjK:n osoitteeseen yliluutnantti Siiröpäälle. LjK keräsi myös kisamaksut. Yhteistyö sotilaiden ja siviilien välillä ei enää voisi olla tämän kiinteämpää.

Kilpailussa noudatettiin pääpiirtein MM-sääntöjä. Henkilökohtaisessa tarkkuushypyssä hypättiin kolme kierrosta 1.000 metrin korkeudesta. Kaksi parasta hyppyä laskettiin lopputulokseen. Tarkkuuslajeissa hypyt mitattiin 25 metriin saakka. Hypyn tulos ilmaistiin pisteinä siten, että yksi sentti oli yksi piste. Tarkkuuslajeissa maalialueen keskipisteinä oli halkaisijaltaan 15 sentin pyöreä levy, ”pläkä”.

Henkilökohtaisessa taitohypyssä hypättiin kolme hyppyä 2.000 metrin korkeudesta. Kilpailusuoritus oli jo vakiintunut neljästä käännöksestä ja kahdesta takavoltista kostuva liikesarja, ”MM-sarja”. Kilpailutulokseen huomioitiin kilpailijan kaksi parasta hyppyä. Jo edellisenä vuonna oli taitohyppy kilpailuohjelmassa, mutta säävaikeuksien vuoksi se jäi hyppäämättä. Tuomareita oli kolme, yksi heistä oli **Esa Huusari** Utin Laskuvarjokerhosta.

Joukkuetarkkuudessa hypättiin kolme hyppyä 1.000 metrin korkeudesta. Lopputulokseen laskettiin kaksi parasta hyppyä.

Kilpailun alkaessa näytti siltä, että sää haittaa jälleen kisan toteutusta suunniteltuna alkuperäisenä aikana. Ensimmäisenä päivänä liian voimakas tuuli esti hyppäämistä. Seuraavana päivänä aloitettiin jo kello viisi. Nyt sää suosi paremmin. Kovat tuulet kuitenkin katkoivat kisatapahtuman uudelleen. Tuulitauoista huolimatta kilpailut saatiin lopulta vietyä täysillä hypymäärillä loppuun varsinaisen kilpailuajan kuluessa.

Tuulitauotkaan eivät menneet täysin haaskiolle, vaan niitäkin pystyttiin hyödyntämään, kuten Heikki Siiröpää kuvasi Ilmailu-lehteen kirjoittamassaan kisajutussa:

”...tänäkin päivänä tuuli haittasi kisojen joustavaa kulkua, mutta hetken pysähdyksen korvasi yleisölle Toivosen, Malin, Takkalan ja Vallan suorittama näytöshyppy 3.000 m:n korkeudesta väritettynä savulla, taitavalla liikehdinnällä ja monenkirjavilla laskuvarjoilla...”

URHEILU

Antero Takkalalle kolmannen kerran laskuvarjohypyn Suomen mestaruus

Utin Paakkanen sijoittui kolmanneksi

Kolmannen kerran peräkkäin voitti tietokonetekniikko Antero Takkala tarkkuushypyn Suomen mestaruuden hypättään varsin suunnitelmamaisesti kilpailun kolmannen hypynsä suoraan maalin keskipisteeseen. Toiseksi sijoittui maisteriksi lukeva Jorma Mali ja kolmanneksi uttilainen kersantti Markku Paakkanen. Suomen Laskuvarjokerho keräsi joukkuekilpailussa palkinnot, mutta jäljennäksi kipusi Utin Laskuvarjokerhon II joukkue ja kuudenneksi kotikentän I joukkue. Yleismestariksi leivottiin Antero Takkala.



Kouvolan Sanomat julkaisivat kilpailusta ison uutisen urheilusivuilla. Uusi Suomi julkaisi pienen yhden palstan uutisen. Kuvassa joukkuehypyn mitalistit, kaikki Suomen Laskuvarjokerhosta: SLK II (vas.), SLK I ja SLK III, palkintoja jakaa LjK:n johtaja majuri Kaj Hagelberg. Kuva: Kouvolan Sanomat

Muutamia kommelluksiaikin hyvin onnistuneen kilpailun aikana sattui. Jorma Malin laskuvarjosta katkesi tai irtosi ohjauspunos hypyn aikana, mikä vaikeutti ohjaamista. Toinen, vakavuudeltaan suurempi tilanne syntyi, kun kilpailija Eero Ylinen jäi kolmannen hypynsä uloshypyn yhteydessä vähäksi aikaa jalastaan kiinni lentokoneen istuinvyöhön. Hän onnistui irrottautumaan vyöstä, mutta siinä vaiheessa hän oli jo kaukana oikeasta uloshyppypaikasta. Tuomaristo myönsi Yliselle uusintahypyn.

LuKT:n jälkikritiikissä kokouksessaan kesäkuussa 1967 todettiin, että LjK ja ULK olivat hoitaneet järjestelyt hyvin. Kauneusvirheenä pidettiin kuitenkin sitä, että säännöt oli laatinut kilpailun järjestäjä, eikä niitä ollut

hyväksytty LuKT:ssa. LuKT kuitenkin totesi, että vaikka periaatteessa meneteltiin väärin, ratkaisu oli ajanpuutteesta johtuvan pakon sanelema. LuKT päätti vastaisuudessa sisällyttää laskuvarjokilpailusääntöjen laatiminen ja hyväksyminen omaan lähiajan työohjelmaansa.

Kilpailutuloksia:

Henkilökohtainen tarkkuushyppy, kolme hyppyä, joista kaksi parasta lasketaan (1 cm = 1 piste)

			1. h	2. h	3. h	yht.	pist.
1.	Antero Takkala	SLK	536	0	395	931	395
2.	Jorma Mali	SLK	1445	323	177	1945	500
3.	Markku Paakkanen	ULK	610	2500	532	3642	1142
4.	Olli Henttinen	ULK	2500	487	678	3665	1165
5.	Eero Ylinen	SLK	1067	2500	319	3866	1386
6.	Heikki Kahrama	SLK	1250	2500	378	4128	1628
7.	Harri Toivonen	TIY	1481	1997	239	3717	1720
8.	Osmo Savolainen	SLK	2500	2500	129	5129	2629
9.	Veijo Haatanen	SLK	-	259	2500	2759	2759
10.	Markku Laksio	ULK	1789	2500	1086	5375	2875

Henkilökohtainen taitohyppy, kolme hyppyä, joista kaksi parasta lasketaan (aika \pm + virhepist. + 200 pist.)

1.	Risto Valta	SLK	12,9 + 35 - <u>200</u> 235	12,6 + 35 - <u>200</u> 235	11,7 + 40 - <u>200</u> 240		475
2.	Eero Ylinen	SLK	12,3 + 35 - <u>200</u> 235	16,3 + 15 - <u>200</u> 215	13,4 + 30 - <u>200</u> 230		465
3.	Antero Takkala	SLK	17,6 + 10 - <u>200</u> 210	13,9 + 30 - <u>200</u> 230	12,6 + 35 - <u>200</u> 235	-	465
4.	Harri Toivonen	TIY	13,7 + 30 - <u>200</u> 230	14,5 + 25 - <u>200</u> 225	13,6 + 30 - <u>200</u> 230		460
5.	Osmo Savolainen	SLK	13,5 + 30 - <u>200</u> 230	17,6 + 10 - 35 <u>200</u> 175	14,9 + 25 - <u>200</u> 225		455
6.	Tuomo Aaltonen	ULK	15,8 + 20 - <u>200</u> 220	- - hyl.	15,7 + 20 - <u>200</u> 220		444
7.	Kari Puhakka	SLK	18,03 + 5 - <u>200</u> 205	20,5 - - <u>200</u> 200	15,1 + 20 - <u>200</u> 220		425

8.	Pentti Mäkelä	ULK	19,07	19,3		
			-	-		
			-	- 35		
			<u>200</u>	<u>200</u>	<u>200</u>	
			200	165	hyl.	365
9.	Markku Paakkanen	ULK	16,8	15,2		
			+ 15	+ 5		
			<u>-85</u>	<u>-120</u>		
			130	85	hyl.	215
10.	Reijo Korpinen	KIY		18,4		
				+ 5		
				- 35		
			<u>200</u>	<u>200</u>	<u>200</u>	
			hyl.	170	hyl.	170

Henkilökohtainen yleismestaruus sijoitusten perusteella 6. sijaan saakka, joukkuetarkkuuden hypyistä lasketaan henkilökohtaisten tulosten perusteella sijoitukset 6. sijaan saakka, joita käytetään yleismestaruuden laskemiseen

1.	Antero Takkala	SLK	4 + 7 + 5	= 16
2.	Eero Ylinen	SLK	5 + 2 + 7	= 14
3.	Risto Valta	SLK	7 + 0 + 3	= 10
4.	Markku Paakkanen	ULK	0 + 4 + 0	= 4
5.	Harri Toivonen	TIY	3 + 0 + 0	= 3
6.	Osmo Savolainen	SLK	2 + 0 + 0	= 2
7.	Tuomo Aaltonen	SLK	1 + 0 + 0	= 1
8.	Kari Puhakka	SLK	0 + 0 + 0	= 0
9.	Pentti Mäkelä	ULK	0 + 0 + 0	= 0
10.	Reijo Korpinen	KIY	0 + 0 + 0	= 0

Joukkuetarkkuushyppy

		1. H	2. H	3. H	Lopputulokset
1.	SLK I				
	Jorma Mali	282	487	2500	
	Antero Takkala	546	227	184	
	Risto Valta	<u>206</u>	<u>418</u>	<u>445</u>	
	Yht.	1034	1132	3129	2166
2.	SLK II				
	Eero Ylinen	1694	132	69	
	Kari Puhakka	2500	1106	2500	
	Ralf Norra	<u>157</u>	<u>377</u>	<u>847</u>	
	Yht.	4351	1615	3416	5031
3.	SLK III				
	Veijo Haatanen	526	496	2500	
	Olli Henttinen	1284	402	1856	
	Osmo Savolainen	<u>684</u>	<u>2500</u>	<u>1788</u>	
	Yht.	2494	3396	6144	5892
4.	ULK II				
	Keijo Koskinen	1320	2500	1065	
	Markku Laksio	202	2423	1918	
	Esa Huusari	<u>1371</u>	<u>1273</u>	<u>603</u>	
		2893	6196	3586	6479

5. **SLK V**

Kavo Laurila	243	2500	1840	
Heikki Kahrama	154	2500	2500	
Kyösti Landén	<u>2500</u>	<u>2500</u>	<u>424</u>	
Yht.	2897	7500	4764	7661

Eri lajeissa käytetty pistelaskujärjestelmä tuntuu kovin monimutkaiselta. Todelliset tulokset kuitenkin ovat löydettävissä tuloslistoista, joten vertailu myöhempien aikojen kisatuloksiin on jossain määrin mahdollista. Kilpailuissa oli henkilökohtaisessa tarkkuudessa 22 ja taitohypyssä 10 osanottajaa. Joukkuetarkkuudessa oli mukana 9 joukkuetta eli 27 hyppääjää. Huomattavaa on, että edellisenä vuonna osanottajia oli vain Utista ja Helsingistä. Nyt olivat edustettuina Utin Laskuvarjokerho, Suomen Laskuvarjokerho (Helsinki), Kuopion Ilmailuyhdistys ja Tampereen Ilmailuyhdistys.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 24.2.1967

Laskuvarjojääkärikoulu: SM-kilpailukutsu 3.5.1967

Laskuvarjojääkärikoulu (päiväämätön, SM-kilpailukutsun liite): Laskuvarjohypyn SM-kilpailujen säännöt

Laskuvarjojääkärikoulu: SM-67 kilpailutulokset

Ilmailu 7/1967

Kouvolan Sanomat 22.5.1967

Uusi Suomi 22.5.1967

Esa Huusari 16.4.2002

FAI:n ”kilpailulisenssi”



1960-luvun huippuhyppääjä Risto Vallan FAI-kilpailulisenssi.

Kansainvälinen ilmailuliitto FAI edellytti, että sen tunnustamiin kilpailuihin osallistuvilla on oltava FAI:n vahvistaman mallin mukainen Sporting Licence – Suomessa sitä kutsuttiin nimellä kilpailulisenssi. Lisenssin ideana oli, että se annetaan ainoastaan sellaiselle henkilölle, joka täyttää kilpailijalle jossain FAI:n tunnustamassa lajissa asetettavat vaatimukset. Lisenssi otettiin myös SIL:n nimissä järjestettävien SM-kisojen osallistumisen ehdoksi. Lisenssiin ei liittynyt nykyaikaisten urheiluliittojen lisenssien tapaan minkäänlaisia kilpailuvakuutuksia tai muita etuuksia.

Kilpailulisenssejä myönsi Suomen Ilmailuliitto, joka oli FAI:n jäsenjärjestö ja sen edustaja Suomessa. Lisenssi uusittiin vuosittain. Lisenssiä myönnettäessä tai uusittaessa ei tarkastettu henkilön kilpailukelpoisuutta, ainoastaan että hakija oli SIL:n ja sen kautta myös FAI:n jäsen.

Suomen Ilmailuliitto ry: FAI Sporting Licence (Risto Valta 1967)
Eero Kausalainen 5.3.2018

Laskuvarjojen huolto oli taas niin vaikeaa...

Syksyllä 1966 ja keväällä 1967 oli LuKT:n kokouksissa aika ajoin pohdiskeltu laskuvarjojen huoltotilanteen huononemista. Ainoa laillinen laskuvarjojen huoltaja ja pelastusvarjoille oli Ilmavoimien varikko. Se kuitenkin ruuhkautui pahoin keväisin. Se ei ainoastaan tarkastanut ja korjannut siviilivarjoja – tietenkin omien puolustusvoimien päätehtäviensä ohella – vaan myös pakkasi pelastusvarjoja.

LuKT:n jäsen, päivätyössään Ilmavoimien Varikolla toimiva Per-Olof Lindellille kertoi tilanteesta ja sen syistä LuKT:lle, joka puolestaan yritti löytää erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja. Maaliskuun kokouksessaan LuKT Lindellin esityksestä päätti omalta osaltaan auttaa järjestämään pelastuslaskuvarjojen pakkauskursseja pelastusvarjojen pääkäyttäjille, purjelentokerhoille. Asia kuitenkin piti vielä SIL:n piirissä esitellä purjelennon keskus-toimikunnalle, jotta saataisiin myös sen tuki asialle. Kerhojen omavaraisuus pakkauksissa vähentäisi merkittävästi varikon ruuhkia.

LuKT:n toukokuun 1967 kokouksessa todettiin, että SIL oli ollut asiasta yhteydessä sekä ilmavoimien esikuntaan että Ilmailuosastoon. LuKT:n mielestä koko asia hoituisi kuntoon yhden tuntipalkkaisen henkilön palkkaamisella. Siviilikorjaamon perustamiselle ei nähty taloudellisia edellytyksiä korkeiden perustamis- ja yleiskustannusten vuoksi. LuKT käänsi kokouksessaan katseen myös Utin suuntaan: *”Varjojen tarkastusta ja rajoitettua korjaustoimintaa päätettiin esittää myös Laskuvarjojääkärikoulun suoritettavaksi. Koululla olisi tietävästi mahdollisuudet tähän. Onhan vapaaehtoinen urheiluhypytoiminta mitä parhainta jatkokoulutusta koulun käyneille...”*

Kavo Laurila kävi kirjeenvaihtoa ilmavoimien insinöörikapteeni Malénin kanssa. Kirjeenvaihto oli ratkaisuhakuista molemmin puolin. Kavo esitti, että tilannetta voisi jonkun verran helpottaa, jos ilmailuosasto voisi hyväksyä Eero Ylisen ja Kari Puhakan tarkastamaan laskuvarjoja, jolloin niitä ei tarvitsisi lähettää varikolle Tampereelle. Ylinen ja Puhakka olisivat kuitenkin tarvinneet perusvälineistön, jollaista ei kuitenkaan ollut käytettävissä.

Malén esitti ratkaisumalliksi purjelentäjien pelastusvarjojen pakkaajien kouluttamisen ainakin isoimpiin purjelentokerhoihin siten, että ne olisivat pakkausten suhteen omavaraisia vuodesta 1968 alkaen. Lisäksi LJK:lle pitäisi myöntää virallinen lupa siviili-ilmailun pelastus- ja hyppyvarjojen pakkaamiseen. Ilmavoimien varikko jatkaisi edelleen pakkaustoimintaa, mutta vain omien resurssiensa rajoissa. Pakkaajia voisivat tässä järjestelmässä olla ilmailukerhojen valtuutetut pakkaajat, Ilmavoimien varikko ja Laskuvarjojääkärikoulu.

Malénin esitys sisälsi myös kohdan, jossa LJK palkkaisi henkilön, jolla olisi valtuudet korjata ja tarkastaa siviililaskuvarjoja. Esityksessä arveltiin mahdolliseksi siirtymäajaksi noin kahta vuotta, jonka jälkeen LJK voisi hoitaa tehtäviä täysipainoisesti. Esitys luonnollisesti edellytti neuvotteluja ilmavoimien, Ilmailuosaston ja LJK:n kesken sekä tehtävien ja vastuiden yksityiskohtaista sopimista.

Neuvottelujen jälkeen päädyttiin vuoden 1967 aikana periaateratkaisuun, jossa pelastusvarjojen pakkaus-koulutusta järjestettiin purjelentokerhoille ja laskuvarjojen tarkastus ja korjaustoiminta jakaantui ilmavoimien varikon ja LJK:n kesken siten, että varikko huolehti pelastusvarjoista ja LJK otti hoitaakseen urheiluarjot.

Ilmailuosasto julkaisi 30.4.1968 päivätyn ilmailumääräyksen, joka vahvisti edellä kuvatun laskuvarjojen huoltojärjestelyn. Meni kuitenkin vielä vuosi, ennen kuin toiminta käytännössä toteutui.

Peräänantamattomalla työllä ja eri osapuolten hyvällä, ratkaisuhakuisella yhteistoiminnalla saatiin ongelma poistettua päiväjärjestyksestä. Nyt luotu järjestelmä toimi melko hyvin pieniä kevätruuhkia lukuun ottamatta noin kymmenen vuotta, jonka jälkeen löytyi ensimmäinen laskuvarjohuollosta kiinnostunut siviiliyritys.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 31.3.1967

Kavo Laurila: Muistio 9.5.1967

Insinöörikapteeni Malén: Muistio 9.7.1967

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 15.11.1967

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön, Ilmailuosasto: YL 5-3: Laskuvarjojen rekisteröinti, huolto ja tarkastukset

Laskuvarjojääkärierytymä Tuki ja Perinne ry; Ahokanto, Laitinen, Reiman, Solasaari: Punaiset baretit, Laskuvarjojääkärikoulu 1962 – 1996

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 7.5.1969

Suomen Ilmailuliitto ry: päiväämätön tiedote (toukokuu 1969) Laskuvarjojen huolto ja tarkastus

Hyppykurseja Jämällä

SIL jatkoi edelleen Jämin hyppykurseja, jotka oli ensisijaisesti suunnattu henkilöille, joiden kotipaikkakunnalla ei ole toimivaa laskuvarjokerhoa. Vuonna 1967 kurssi maksoi 180 markkaa. Siihen kuului maakoulutus ja 10 pakkolaukaisuhyppyä. LuKT oli tämän vuoden kurssille 21. – 31.7.1967 valinnut hyppymestariksi ja kouluttajaksi Reijo Korpisen Kuopiosta ja maakouluttajaksi Turkka Aaltosen Porista. Laskuvarjot pyydettiin lainaksi kerhoilta (KIY, SLK ja ULK). Sääongelmat rajoittivat hyppytoimintaa, mutta hyppijä lopulta kertyi kurssin aikana kaikkiaan 133.

Näitä kurseja järjestettiin vuodesta 1964 alkaen vuosikymmenen loppuun. Järjestäjäksi tosin vaihtui SIL:n sijaa Suomen Laskuvarjokerho.

Ilmailu 6/67

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 20.5.1967

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 22.9.1967

Laskuvarjojen saatavuus parantunut

Laskuvarjourheilun alkuvuosina puute laskuvarjokalusta oli huutava. Suomalaisia diilereitä ei ollut ja valuut-
tapulakin teki haittaa. Vuosikymmenen loppupuoliskolla saatavuus parani ja alkoi löytyä liikkeitä, jotka näki-
vät laskuvarjourheilun nopeassa leviämisessä markkinaraon.



Yksi uusista laskuvarjoedustajista Suomessa oli Grönblom Oy, joka markkinoi ranskalaisia EFA urheilu- ja pelastusvarjoja.

Oheinen mainos oli Ilmailu-lehden numerossa 6/1967. Mainoksesta käy ilmi, että mainostaja ei tunne lainkaan myymiään tuotteita. Tässä näyttää markkinointivalttina olevan, että *”... ohjausaukkojen ansiosta se on ilmassa hyvin hallittavissa.”* Lisäksi se on *”... helppo kiinnittää ja irrottaa.”* Tästä Para-Commanderin kilpailijasta olisi voinut käyttää parempiakin laatusanoja. Ehkä niitä olisi pitänyt tiedustella Antero Takkalalta, joka kertoi mehuksistaan EFA-kokemuksistaan Ranskassa pari vuotta aikaisemmin.

Pelastusvarjojen mainosvalttina mainitaan keveys ja istuvuus sekä kiinnitys ja irrottautuminen. Toimivuus tositalanteessa lienee ollut toisarvoista.

Ilmailu 6/67

Ensimmäinen Laskuvarjo-PM-kilpailu – menestystä ja sekoilua

LuKT nimesi kesäkuun 1967 kokouksessaan edustusjoukkueen Ruotsin Karlsborgissa järjestettävään pohjoismaiseen mestaruuskilpailuun toukokuussa pidetyn SM-kilpailun tulosten perusteella. Ruotsalainen kisajärjestäjä oli ilmoittanut, että oleskelu ja hyyt ovat ilmaisia kolmelle kilpailijalle ja yhdelle joukkueenjohtajalle. Kilpailujoukkueen kokoa ei kuitenkaan ollut rajoitettu. Joukkueenjohtajaksi nimettiin Erik Savolainen ja kilpailijoiksi Antero Takkala, Jorma Mali ja Eero Ylinen. Varsinaisen 1 + 3 joukkueen lisäksi LuKT nimesi joukkueeseen lisäksi Risto Vallan, Harri Toivosen ja Kari Puhakan.

Kilpailu oli suomalaisittain menestyksellinen, kuten tuloksista voi päätellä. Kahdestatoista mahdollisesta mitalista Suomi sai seitsemän. Taitohypyssä ja yleiskilpailussa saatiin kaksoisvoitto. Kilpailun virallisia tuloksia ei ole löytynyt mistään. Alla olevat on poimittu sanomalehti Uuden Suomen numeroista, joten virheet ja/tai epäloogisuudet voivat olla mahdollisia.

Henkilökohtainen tarkkuus

1.	Rolf Tangen	Norja	701 pistettä
2.	Antero Takkala	Suomi	696 ”
3.	Risto Valta	Suomi	695 ”
4.	Olav Vik-Strandli	Norja	693 ”
5.	Bertil Liljedal	Ruotsi	689 ”
6.	Eero Ylinen	Suomi	688 ”

Henkilökohtainen taitohyppy

1.	Risto Valta	Suomi	953,3 pist
2.	Antero Takkala	Suomi	936,6 ”
3.	Rolf Tangen	Norja	?
4.	Eero Ylinen	Suomi	9,27 ”

Henkilökohtainen yleismestaruus

1.	Risto Valta	Suomi	953,3 pist
2.	Antero Takkala	Suomi	939,6 ”
3.	Rolf Tangen	Norja	930,6 ”
4.	Eero Ylinen	Suomi	927,7 ”
5.	Olav Vik-Strandli	Norja	909,4 ”
6.	Anders Wimmersedt	Ruotsi	896,4 ”

Joukkuekilpailu

1.	Ruotsi	2.101,5 pist.
	Anders Wimmersedt	
	Leif Lindgren	
	Bertil Liljedal	
2.	Suomi	2.013,3
3.	Norja	1.968,4

Laskuvarjohistorian ensimmäisen PM-kilpailun loppuarvioinnissa LuKT moitiskeli tulospalvelun ääretöntä verkkaisuutta ja kilpailun järjestämistä yhdessä Ruotsin omien mestaruuskilpailujen kanssa. Lisäksi moitiskeltiin kovanlaista maalialuetta ja verkkaista lentotoimintaa. Kilpailun jury koostui pääasiassa ruotsalaisista. Juryn jäsenenä oli myös kilpailun osanottajia. Juryn osalta LuKT ei pitänyt järjestelyjä oikeudenmukaisina eikä sopivana kansainvälisessä kilpailussa. Tulospalvelu Suomessa ei toiminut hyvin. Joukkueenjohtaja oli ennen matkaa sopinut tulosten toimittamisesta, mutta lehdet eivät ilmeisesti olleet kovinkaan kiinnostuneita.

LuKT oli tyytyväinen kilpailun konekalustoon: oli riittävä. Myös tuuliarvojen näyttäminen todettiin hyväksi ja täsmälliseksi. Myös hyvä suomalaismenestys sai LuKT:n jäsenten suut messingille.

Vaikka urheilumenestys oli erinomaisen hyvä, ei kilpailumatkalla kaikki kuitenkaan mennyt kuin Strömsössä, kuten 2010-luvulla sanotaan. Kilpailun aikana syntyi tilanteita, jotka LuKT:n sihteeri Jaakko Kaskia oli loka-kuun pöytäkirjassa otsikoinut sarkastisesti ”*Interpol toimii*”. Joukkueenjohtaja Savolainen oli kutsuttu LuKT:n kokoukseen kertomaan kisamatkasta ja sen tapahtumista. Kilpailun päättäjien jälkeen kaksi joukkueen jäsentä oli päättynyt paikalliseen putkaan, mistä joukkueenjohtaja sai heidät puhuttua ulos. Tilanne ei kuitenkaan vielä päättynyt tähän. Kun vilkkaat hyppyveikot oli saatu majoituspaikkaan, he eivät siellä halunneet viihtyä, vaan pyrkivät takaisin kaupungille. LuKT:n pöytäkirjan mukaan ”...*joukkueenjohtajan ollessa pakotettu tarttumaan tapahtumien kulkuun omin käsin...*”

LuKT pohti asiaa kaikella sen ansaitsemalla vakavuudella. Lopputulemana oli, että käyttäytyminen arvioitiin epäsopivaksi edustusjoukkueelle, ...*vaikkakaan suomalaiset eivät itse asiassa tässä suhteessa eronneet muista kilpailijoista.*” LuKT ”tuomitsi” neljän riehakointiin osallistuneen joukkueen jäsenen FAI:n Sporting Licencet peruutettavaksi kuluvan vuoden loppuun. Käytännössä tämä merkitsi, että asianomaiset eivät saisi osallistua tänä aikana sellaisiin kilpailuihin tai tapahtumiin, jossa edellytetään FAI:n kilpailulisenssiä.

Ei se vielä tähän loppunut. Marraskuussa pidetyssä ilmailuliiton hallituksen kokouksessa LuKT:n puheenjohtaja Kavo Laurila joutui – sotilastermein ilmaistuna – ”seisomaan asennossa” hallituksen edessä ja selittämään. Kavo kertoi, että kolme kilpailijaa oli käyttäytynyt sopimattomasti ja siksi ”...*ekon K. Laurila pyysi hallituksen vahvistusta LuKT:n päätökselle*” kilpailukiellosta. Hallitus katsoi kuitenkin kilpailukieltoajan liian lyhyeksi ja päätti, että se on voimassa 31.3.1968.

Sekä LuKT:n lokakuussa antama ja hallituksen marraskuussa jatkama kilpailukielto oli sikäli kätevä, että talviaikana ei ollut yhtään tapahtumaa tai tilaisuutta, jossa lisenssiä olisi tarvittu. Edellisen, Ranskassa tapahtuneen häiriköinnin taustatekijäksi historiahenkilö arveli tottumattomuuden viinimaan halpoihin ja helposti saataviin juomiin. Nyt saattoi syynä olla suomalainen lajinmukainen käyttäytyminen viikonlopun omaisissa olosuhteissa...

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 27.6.1967

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 22.9.1967

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 27.10.1967

Suomen Ilmailuliitto ry, LuKT:n sihteeri Kaskia: korjaus LuKT:n 27.10.1967 pöytäkirjaan

Suomen Ilmailuliitto ry: Hallituksen pöytäkirja 6/67, 2.11.1967

Uusi Suomi 7.8.1967

Uusi Suomi 8.8.1967

Suomipojat jälleen maailmalla – Adriatic Cup ym.

Jugoslavia on ”aikojen alusta” saakka, ilmeisesti 1960-luvun alkupuoliskolta alkaen, järjestänyt Adrianmeren rannalla olevassa Porto Rožin kaupungissa Adriatic Cup nimellä tunnetun laskuvarjotapahtuman. Tapahtumassa oli tarkkuushyppyjä ja siihen usein liittyi myös vapaamuotoisempia kilpailulajeja, esimerkiksi tarkkuushyppyjä veteen. Tapahtumasta tuli vuosikausiksi myös suomalaisten suosima rento hyppy tapahtuma mukavassa välimerellisessä ilmastossa.

Suomalaiset osallistuivat ensimmäisen kerran 19.8.1967 alkaneeseen Adriatic Cupiin. Suomen joukkueessa oli neljä kilpailijaa. Joukkueen matka oli monivaiheinen. Oli ensin käyty Gaillacissa, Etelä-Ranskassa olleessa hyppykilpailuissa. Kilpailun tulokset eivät ole tiedossa. Ilmeisesti meni hyvin, koska joukkue voitti palkinnoksi 14 pulloa viiniä. Seuraukset olivat huonot. Viinimäärä aiheutti tuhoisia vaikutuksia lähiympäristöön ja ulkomaan urheilijoiden kanssa – muutkin olivat voittaneet viinipulloja enemmän, kuin omaan tarpeeseen - tuli kiistoja, joita selvitettiin. Joukkue kertoi avomielisesti näistä tapauksista kirjeessään hypääjätoverilleen Suomessa. Tällä kerralla ei Kavolle kerrottu, vaikka muutoin ulkomaan matkalaiset raportoivat auliisti oppisälleen kisamatkoista. Näistä tapahtumista ei tullut seurauksia. Toisaalta: kaksi joukkueen jäsenistä oli samoja, jotka saivat kilpailukieltoa Ruotsin PM-tapahtumista.

Joukkue kuitenkin selvisi Porto Rožin Ranskan vaiheiden jälkeen ja osallistui kilpailuun. Myöskään tämän kilpailun menestyksestä ei ole tietoa. Joukkue kertoi asuvansa ”Hyvien työläisten kesänviettopaikassa”. Oli liian kuuma. Hyppyjä kyllä saatiin, myös veteen. Vesihypystä syntyi ongelma: sen jälkeen piti hypätä uudelleen, mutta laskuvarjoja ei ehditty kuivattaa. Venäläisiltä kysyttiin neuvoa. Olivat sitä mieltä, että kyllä lasku-

varjon voi pakata. Siispä pakattiin. Laskuvarjon kaistat olivat luultavasti kosteuden vuoksi liimautuneet toisiinsa, jonka vuoksi yhden kilpailijan varjon – ei ollut hänen omansa, vaan oli matkaa varten lainattu Risto Vallalta - yksi kaista hajosi kokonaan. Varjo oli tämän jälkeen hyppykelvoton, mutta kilpailija saattoi jatkaa kilpailua amerikkalaisilta saadulla lainavarjolla. Suomeen lähetetyssä kirjeessä joukkue arveli voivansa ostaa Para-Commanderin kupukangasta amerikkalaisilta ja laskuvarjon voisi korjauttaa Ilmavoimien varikolla.

Porto Rožin jälkeen joukkueella oli suunnitelmissaan vielä vierailia Bulgariassa. Tällaisesta matkan osiosta ei ole aikakirjoihin säilynyt merkintöjä. Ehkä se on hyvä asia?

Kirje oli kirjoitettu WC-paperille, koska joukkue ei kertomansa mukaan löytänyt mistään parempaa. Kirjeen lopussa oli "PS", joka kuului suunnilleen tähän tapaan: *"Älä puhu johtohenkilöille kapakkahulinasta, me jouduttiin maksamaan ne kamat ja kaikki on O.K."*

Tätä kirjoitettaessa "rikos" on epäilemättä vanhentunut. Tarina – ja ne kaksi aikaisempaa – kertoo kuitenkin jotakin suomalaisen laskuvarjourheilun ja laskuvarjomatkailun alkuajoista. Noista vuosikymmenistä ovat me-no ja tarinat vähitellen muuttuneet kovin kesyiksi ja sivistyneiksi.

Kilpailujoukkueen kirje Risto Vallalle 28.8.1967

Vaaratilanteita: "syöksykierteen kokeilu" ja pakkolaukaisuhyppääjä hinauksessa

LuKT käsitteli syyskuun 1967 kokouksessaan vaaratilanneilmoituksia ja pohti mahdollisia toimenpiteitä niiden johdosta. LuKT:n pöytäkirjan mukaan olisi Musketeer-tyyppinen alatasoinen kone joutunut Utissa syöksykierteeseen 1.000 metrin korkeudesta tapahtuneen hypyn yhteydessä. Tapahtuman jälkiselvittelyssä ilmeni, että lentoliikennetarkastaja **Lunnela** oli myöntänyt luvan kokeiluun, mikä oli ULK:n kannalta hyvä asia.

LuKT:n pöytäkirjaan kirjatut tiedot olivat kuitenkin epätarkkoja. Esa Huusari kuvasi Utin Laskuvarjokerhon 25-vuotisjuhlaesitelmässään tapahtumaa seuraavasti:

"Oli heinäkuu 1967. Pentti Mäkelä, Tomi [Tuomo] Aaltonen ja Make [Markku] Paakkanen olivat Särkisalmella näytöshyppykokeilulla. Heillä oli erikoislupa laskuvarjohyppykokeiluun alataso Piper Cherokeeesta. Kun Make oli kapuamassa uloshyppyyn 1300 metrin korkeudessa, siivettä irtosivat virtaukset ja kone muljahti oikealle virheliikkeeseen. Make laski liukumäkeä siivenkärjen yli vapaapudotukseen, kone jatkoi syöksykierteeseen. Kierteen aikana Pena taputti Tomia olkaan ja sanoi: "Tomi, eiköhän mekin lähdetä?" Lentäjä [Pertti "Happo"] Halinen sai koneen hallintaan parin kierteen jälkeen, otti uuden kierroksen ja nosti koneen taas hyppyyteeseen, jolloin jälkimmäiset urhot hyppäsivät suuremmista vaikeuksista."

Näytöksen tilaaja oli lämmittänyt vesihypyltä tuleville taiteilijoille saunan ja järjestänyt sinne myös virvokkeita. Tomi avasi pullon, antoi sen Makelle, joka maistoi, antoi takaisin Tomille, joka maistoi ja aikoi pistää pullon pois. Tällöin Pena tarttui Tomia käsivarresta lausuen: "Tomi, älähän vielä, annahan kun minäkin maistan."

Tomi ja Make katsoivat hölmistyneinä toisiaan, koska olivat jo vuosia luulleet, ettei Penalle vahvat virvokkeet maistu."

Kysymyksessä oli vesihyppy. Konetyyppi, hyppyyteensä ja paikka ovat LuKT:n pöytäkirjassa väärin. Tämän tapahtuman johdosta LuKT totesi, että kokemusten puute suurentaa riskiä. Hyvin todettu!

Toinen kokouksen käsittelemä vaaratilanne sattui Suomen Laskuvarjokerhon toiminnassa Nummelassa. Pakkolaukaisuhyppääjä **Laukkanen** hyppäsi PT-10 laskuvarjolla. Pakkolaukaisuhihna suoristui, sisäpussi tuli ulos repusta ja kantohihnat oikenivat. Laskuvarjon avautuminen ei kuitenkaan enää edennyt tästä vaiheesta eteenpäin. Olkasidekset eivät katkenneet, joten oppilas jäi riippumaan koneen alapuolelle pakkolaukaisuhihnan varaan. Varomääräykset edellyttivät, että hyppyvarusteisiin kuuluu puukko. Hyppymestari katkaisi pakkolaukaisuhihnan ja oppilas käytti varavarjoaan.

LuKT piti hyppymestarin virheenä sitä, että hän ei pitänyt pakkolaukaisuhihna kädessään oppilaan uloshypyn aikana. Olisiko paremmalla laukaisuhihnan hallinnalla vaikutusta vaaratilanteen syntyyn, ei tiedetä.

LuKT painotti tapahtuman johdosta, että koulutukseen olisi otettava mukaan toiminta tämän tyyppisessä tilanteessa. Lisäksi olisi ”hinaukseen” jouduttaessa ensin odotettava pakkolaukaisuhinnan katkaisua ja vasta tämän jälkeen avattava varavarjo.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 22.9.1967
Esa Huusari 1988: Historiamuistelu ULK:n 25-vuotisjuhlassa
Esa Huusari 9.3.2018
Markku Paakkanen 9.3.2018

Tapahtui Suuressa Maailmassa: ensimmäinen 10-tähti

Samaan aikaan, kun täällä pohjan perukoilla oli tehty ensimmäiset kohtaamiset vapaassa pudotuksessa, suuressa maailmassa oltiin vapaan pudotuksen ”suhteellisessa työskentelyssä” paljon pitemmällä. Saimme kuulla ilmailuhuhun muodossa, että Yhdysvalloissa oli tehty vuonna 1967 ensimmäinen 10-tähti. Tarkempi aika, paikka ja osanottajat eivät ole tiedossa. Se kuitenkin tiedetään, että jo 1960-luvun alussa englantia puhuvissa maissa puhuttiin vapaapudotustyöskentelystä nimellä *Relative Work*. Tällä tarkoitettiin kahden tai useamman henkilön yhteistä työskentelyä vapaassa pudotuksessa Kohdattiin tai tehtiin erilaisia vapaapudotusmuodostelmia. Myös viestikapulan vaihto vapaassa pudotuksessa kuului tämän hyppylajin alkuvaiheisiin, mutta jäi nopeasti pois useiden henkilöiden yhteistyöskentelyn tieltä.

Suomessa lajin nimeksi vakiintui ”*relatiivi*” tai ”*relatiivihyppy*”. Kun aikanaan alettiin tehdä kahden tai useamman hyppääjän kupumuodostelmia, siitä tuli ”*kupurelatiivia*” – tai lajin varhaisimpien suomalaismuodostelmien perusteella myös ”*kupuruttu*”. Näillä lajinimikkeillä pärjättiin 1990-luvulle saakka, jolloin FAI:n laskuvarjokomitea IPC keksi modernimmat ja paremmin toimintaa kuvaavat nimikkeet.

Viestikapuloita nähtiin jo 1960-luvulla – niiden jälkeen myös tähtiä...

The Sky People, A History of Parachuting, Peter Hearn, (Airlife Publishing, UK, 1990)
Eero Kausalainen 9.3.2018

Korkeushyppyennätys – 7.910 metriä

Suomessa oli tehty muutamia yrityksiä hypätä korkealta – korkeammalta, kuin muut. Virallisia ennätyksiä ei vielä ollut, koska ei ollut ennätysääntöjäkään. 25.9.1965 olivat Jorma Mali ja Risto Valta hypänneet Helsingissä 6.500 metrin korkeudesta. Pentti Mäkelä yritti rikkoa heidän ennätöksensä jo seuraavassa kuussa, mutta ei onnistunut. Hyppykoneena käytetty Piper Cherokee Six nousi ainoastaan 6.300 metrin korkeuteen.

Syyskuussa 1967 yritettiin jälleen. Sensaatihakuinen Hymy-lehti oli saatu sponsoroimaan ennätystä. Ennätysyritys edellytti paljon erilaisia valmisteluja ja varustehankintoja. Englannista tilattiin vapaapudotuksessa käytettävät savurasiat, joiden avulla olisi helpompaa seurata poikkeuksellisen korkealta vapaassa pudotuksessa tulevaa hyppääjää. Hyppyllä ja hyppylennolla oli lentäjän ja hyppääjän käytettävä happilaitteita. Happilaitteet oli siis hankittava – myös vapaan putoamisen aikana käytettävä pieni happipullo. Hyppääjälle saatiin hankittua Kuopiosta kypärä, joka mahdollisti happinaamarin kiinnityksen ja kasv suojuksen.

Tällaisella hyppyllä oli hyppääjällä oltava varolaukaisin siltä varalta, että jokin menee pieleen esimerkiksi happilaitteiden kanssa. Sekin piti hankkia ja asentaa laskuvarjoon. Korkeuspiirturi oli myös tavanomaisesta poikkeava hyppyvaruste. Sen avulla olisi mahdollista todentaa jälkikäteen tarkasti todellinen hyppikorkeus.

Ennätyshyppy-yrityksen tavoitteena oli 9.000 metrin korkeus, joka olisi korkeimmalta Suomessa – ja tietävästi myös Pohjoismaissa – siviilissä hypätty laskuvarjohyppy. Hyppykoneeksi oli valikoitunut kartoitustehtävissä käytettävä Pilatus Porter, jonka pitäisi pakokaasuahtimensa ansiosta pystyä nousemaan näin korkealle. Korkeuteen, johon tavanomaisilla mäntämoottorilla varustetuilla lentokoneilla ei olisi mitään asiaa.

Hyppy oli suunniteltu siten, että mukaan lähtisi kaksi hyppääjää, joista toinen hyppäisi 5.000 metrin korkeudesta toisen jatkaessa keventyneen lentokoneen mukana kohti yhdeksän kilometrin tavoitekorkeutta. Sopiivaa hyppysäätä jouduttiin jonkin verran odottamaan, mutta lopulta voitiin 21.9.1967 kutsua hyppykone Helsingistä Tampereelle hyppyä varten. Hyppylentäjänä oli kokenut ammattilentäjä **Kalevi Nordman**, jolla oli Porter-lentotunteja tässä vaiheessa yli 2.000.

Ennätystä lähti yrittämään *Harri "Kitu" Toivonen*, jolla oli tässä vaiheessa runsaat 350 hyppyä, joista korkeimmalta suoritettu hyppy oli 4.000 metristä. Toinen hyppääjä oli *Ralf "Affe" Norra* SLK:sta.



Harri Toivonen (vas.) ja Ralf Norra valmistautumassa hypylle. Kuva: Väinö Andersson/Veikko Lintinen/Hymy-lehti



Ralf Norra (vas.) ja Harri Toivonen valmistautumassa hyppyyn, ohjaimissa lentäjä Kalevi Nordman. Kuva: via Ilmailu-lehti

Hyppylennosta oli ilmoitettu Tampereen poliisilaitokselle, jolla oli vene Pyhäjärvellä. Arveltiin, että näin korkealta hypättäessä saattavat ylätuulet olla ennakoimattomia, jolloin hyppääjä ei ehkä pääsisi suunnitellulle maalialueelle – tässä tapauksessa Härmälän lentokentälle. Suunnitelmana oli hypätä pienestä koneen lattialla olevasta kuvausluukusta – ei siis yllä olevassa valokuvassa avoimena olevasta suuresta sivuovesta. Luukun koko oli 60 X 90 senttiä. Molemmat hyppääjät olivat melko hoikkia poikia, joten arveltiin heidän sopivan luukusta varusteineen.

Hyppykoneen noustua ilmaan ennätysyrityksen alkuvaihe sujui suunnitellusti. Kone nousi hyvin 5.000 metriin, josta Affe Norra hyppäsi. Savujuovan ansiosta hänen hyppyään oli helppo seurata. Norra ei käyttänyt happilaitteita, koska hän vietti korkealla vain vähän aikaa.

Toivosen hyppytuoro tuli noin puolitoista tuntia myöhemmin. Jossain vaiheessa kävi selväksi, että yhdeksään kilometriin ei päästäisi. Kahdeksan kilometrin lähestyessä Toivonen huomasi, että lentäjä alkoi nuokua istuimellaan ja ohjasi konetta Toivosen mielestä väärään suuntaan. Hän ei saanut happea omasta laitteestaan, jonka vuoksi Toivonen antoi omastaan. Ohjaaja tointui ja kehotti Toivosta heti hyppäämään. Näin tehtiin.

Harri Toivonen kertoi itse tästä hypystä runsaat viisikymmentä vuotta myöhemmin suunnilleen näin:

"Tällä hypyllä meni kaikki pieleen. Se oli vittumaisin hyppy, mikä minulla on ollut. Hypyn valmisteluissa kävi kuitenkin onnekas sattuma. Kun hankin omia happilaitteitani, se tapahtui Ilmavoimien varikon tuttujeni avulla. Sain sitä kautta happilaitteet ja ilmavoimien kypärän, jossa on kasvoja suojaava maski. Kun olin hakemassa varusteitani, minulta kysyttiin: "laitetaanko keuhko?" Tällä tarkoitettiin jonkinlaista pakkosyöttöjärjestelmää, jolla punaista nappia painamalla alkoi happea virrata maskiin. Sanoin, että laitetaan vaan! Tämä pelasti Nordmanin Kalen hengen. Koiviston Lare oli hankkinut pilotille happipullot palolaitokselta. Tai eivät ne mitään happipulloja olleet, vaan paineilmaa. Se ei auta korkealla lennettäessä, kuten tulimme huomaamaan.

Kun lähestyttiin kahdeksaa kilometriä, Kale sanoi: "ei tule mitään, nukahdan kohta". Lennettiin silloin Pyhäjärven päällä kohti Härmälää [Tampereen silloista lentoasemaa kutsuttiin sijaintinsa vuoksi myös Härmälän lentoasemaksi]. Tarkistettuani sijaintiamme huomasin, että Kale nukkui ohjaajan istuimella käsi suorana, kädessä lähellä lattiaa hänen happilaitteensa suukappale.

Yritin saada pilotin heräämään ja laitoin hänelle suukappaleen takaisin suuhun, mutta mitään ei tapahtunut. Lopulta keksin ottaa oman happimaskini kasvoiltani ja laitoin sen Kalen kasvoille. Painoin punaista nappia ja happi alkoi virrata. Kale virkosi jokseenkin saman tien.

Kun pilotti oli tajuissaan, päätin hypätä heti, jotta hän pääsisi nopeasti koneen mukana alas. Arvelin hänen selviävän, koska oli tajuissaan. Luukusta lähtiessäni vedin huomaamattani mukani yhden happipullon. Se putosi ilmeisesti alla olleeseen Pyhäjärveen vahinkoa aiheuttamatta.

Avasin pohjaluukun ja hyppäsin ulos. Lasini jäätyivät heti. Sytytin kahdesta savurasiastani ensimmäisen heti. Se kuulemma näkyikin hyvin maahan Noin minuutin vapaan pudotuksen jälkeen laukaisin toisen savun, joka toimi myös. Vasta kolmen ja puolen kilometrin korkeudessa lasit alkoivat sulaa niin paljon, että saatoin havaita oman sijaintini. Olin Pyhäjärven päällä. Aloin liukua kohti kenttää.

Onnistuin lopulta pääsemään kenttäalueelle. Luokseni tuli heti palokunta. Pyysin heiltä radiopuhelimen kysyäkseni lennonjohdosta tietoja Kalen tilanteesta. Koneeseen ei saatu yhteyttä. Sanoin: ”Kale on kuollut”. Pidin sitä varmana, koska tiesin tilanteen koneesta lähtiessäni ja koska yhteyttä häneen ei ollut saatu. Vähän ajan kuluttua kuitenkin kuului radiosta, kuinka Kale pyysi lennonjohdolta hyppylupaa. Olin tässä vaiheessa ollut maassa jo jonkin aikaa.

Kale oli kuitenkin vähitellen tullut tajuihinsa ja pystyi suorittamaan virheettömän laskun Härmälän kentälle. Kale oli kuitenkin varmaan ollut kovilla, koska nauttiessamme illalla Hymylehden tarjoamaa illallista, Kale sammui yhden konjakin jälkeen...”

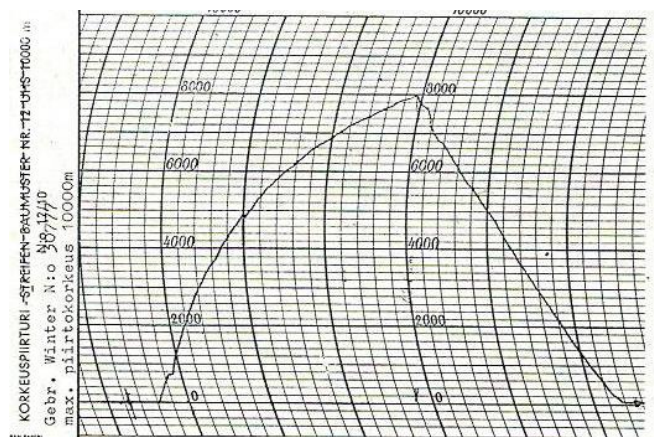
Toivonen aukaisi laskuvarjonsa tavallista korkeammalla, noin kilometrin korkeudella, kompensoidakseen väärää uloshyppypaikkaa. Laskuvarjo oli auki lähes kentän yläpuolella, mutta väärässä suunnassa. Para-Commanderin liitokyky ei riittänyt maalialueelle pääsyyn. Laskeutuminen tapahtui kuitenkin kentän alueelle ongelmitta.

Tavoitekorkeuteen ei tällä kerralla päästy: korkeuspiirturin mukainen lähtökorkeus oli 7.910 metriä, mikä sekini oli ainakin korkeimmalta Suomessa siviilitoiminnassa hypätty laskuvarjohyppy. Vaikka Suomenennätys sääntöjä ei ollut olemassa, LuKT kuitenkin hyväksyi ennätyksen. Jostain syystä – painovirhe? - LuKT:n pöytäkirjassa pyöristettiin ennätyskorkeus alaspäin. Sekä Ilmailu-lehden että Hymy-lehden jutuissa kerrottiin edellä mainittu korkeus saavutetuksi ennätykseksi. LuKT:n kokouspöytäkirjassa luki: ”...Hyväksyttiin Harri Toivosen korkeushypyn Suomen ennätys 7.900 metriä. Hyppy suoritettu Tampereella 21.9.-67.”



Harri "Kitu" Toivonen. Kuva: via Ilmailu-lehti

Haastattelun loppukommenttina Toivonen totesi:



Korkeuspiirturin käyrä: asiantuntijoiden mukaan 7.910 m

”Pidän näitä korkeusennätyshyppyjä todella vaarallisina, niissä ei ole mitään järkeä. Kuulin, että Norjassa oli muutamaa kuukautta minun hyppyni jälkeen tapahtunut onnettomuus ennätysrytymisen yhteydessä. Hyppääjä oli menettänyt tajuntansa viallisen happilaitteen vuoksi kuuden kilometrin korkeudessa. Ohjaaja arveli, että alas ei päästä riittävän nopeasti, joten hyppääjä pudotettiin koneesta ja luotettiin, että hänen varusteissaan ollut varolaukaisin toimii. Laukaisin toimi, mutta hyppääjä menehtyi.”

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 21.9.1967

Hymy-lehti, lokakuu 1967

Ilmailu 1/1968

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

Harri Toivonen 19.3.2018

LuKT pohdiskelee – määräyksiä ynnämuuta

Syyskuun 1967 kokouksessaan LuKT tarkasteli laskuvarjomääräyksiä ja totesi ongelmaksi sen, että hyppääjien oli käytävä psykofysiologisen laitoksen lääkärintarkastuksessa ennen itseaukaisuhyppyä. LuKT:n mielestä tarkastus oli paikallaan hyppymestareille ja hyppymestarikokelaille, mutta ei muille. LuKT rinnasti itseaukaisuhyppääjän purjelentäjään, jonka lääketieteellisen kelpoisuuden toteamiseen kelpasi ”psykon” lisäksi myös kuka tahansa laillistettu lääkäri. LuKT teki asiasta syyskuussa 1967 esityksen ilmailuviranomaiselle ja katso: 10.10.1967 päivätyssä ilmailumääräyksessä vaatimus oli kirjoitettu tarkoin LuKT:n kirjeessä esitetyllä tavalla.

Ilmailumääräyksiä sivuten LuKT käsitteli samassa kokouksessaan myös varomääräysten noudattamista. Keskustoimikunnan mielestä oli ilmennyt, että varomääräyksiä rikotaan korkeusmittareita ja kelloja koskevien vaatimusten osalta. LuKT velvoitti ”...kerhojen johtokunnat tutkimaan tilanne omissa kerhoissaan ja kiinnittämään erityistä huomiota varomääräysten noudattamiseen ja sen valvontaan.”

10.10 päivätyyn uuteen ilmailumääräykseen LuKT oli pääpiirtein tyytyväinen, mutta päätti kuitenkin laatia viranomaisella korjausesityksen, joka saatiinkin viimeisteltyä postituskuntoon vuoden viimeisessä kokouksessa. Samassa yhteydessä LuKT arvioi myös ilmailumääräystä YL 5-3 luonnos. Myös siitä lausuttiin viranomaiselle.

Liiton ohjeisto ja ilmailumääräykset kulkivat hetkittäin epätahdissa, mutta kokonaisuutena ilmailuliitto ja LuKT saivat erittäin hyvin äänensä kuuluviin. Harrastajaorganisaatio saattoi olla erittäin tyytyväinen yhteistoimintaan ilmailuviranomaisen kanssa. Suuria kiistoja ei ollut ja määräykset noudattivat melko tarkoin LuKT:n toivomuksia.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 22.9.1967

Suomen Ilmailuliitto ry: Kirje Ilmailuosastolle 29.9.1967

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: Ilmailutiedotus AIC No B 7/67, 10.10.1967 Laskuvarjohypyt

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 27.10.1967

Henkilökohtaisia hypymääriä vuonna 1967

Nimimerkki ”Kuha” kertoi Ilmailu-lehden joulukuun 1967 numerossa Laskuvarjojääkärikoulusta. Siinä yhteydessä kirjoittaja pohdiskeli, kenellä Suomessa oli siihen aikaan eniten hyppyjä. Hänen mukaansa Antero Takkalalla olisi eniten hyppyjä (yli 620), häntä lähinnä arveltiin olevan LjK:n Tuomo ”Tomi” Aaltonen, jolla oli 288 sotilas- ja vajaa 400 siviilihyppyä; kokonaismäärä on lähellä kuutta sataa. Sotilashyppyjä oli tällöin eniten LjK:n johtajalla, hiljakkoin everstiluutnantiksi ylennetyllä Kaj Hagelbergilla (419).

Ilmailu 12/67

Suomalaisen laskuvarjourheilun vuoden 1967 toimintalukuja

Vuonna 1967 laskuvarjohyppyjen määrä Suomessa jatkoi rivakkaa kasvuaan. Suomessa hypättiin kahdeksalla paikkakunnalla yhteensä 3.298 hyppyä (edellisenä vuonna 2.057). Hyppyjä toki tehtiin ja nähtiin use-

ammallakin paikkakunnalla, mutta edellä tarkoitettiin vakituisia toimipisteitä. Näytöshyppyjä hypättiin ympäri Suomea. Niistä ei ole olemassa tilastoja. Vuonna 1967 oli laskuvarjotoimintaa harjoittavia ilmailukerhoa seitsemän (edellisenä vuonna viisi). Lisäksi SIL järjesti Jämin ilmailukoululla kursseja.

Kerhojen hyppymäärät olivat suuruusjärjestyksessä seuraavat (*kursiivilla* merkitty kerhot, jotka ovat tässä tilastossa ensimmäistä kertaa):

Suomen Laskuvarjokerho	1.971
Utin Laskuvarjokerho	986
Tampereen Ilmailuyhdistys	384
Kuopion Ilmailuyhdistys	327
Porin Ilmailukerho	253
Jämin Ilmailukoulu (SIL)	138
<i>Lappeenrannan Ilmailuyhdistys*</i>	<i>85*</i>
<i>Jyväskylän Purjelentokerho</i>	<i>64</i>

*Lappeenrannan ilmailuyhdistyksessä on hyppytoimintaa harjoitettu jo vuodesta 1964 alkaen, mutta jostain syystä hyppyjä ei ole aikaisemmin kirjattu näkyviin SIL:n tilastoon.

Edellisenä toimintavuonna SLK:n osuus koko maan hypyistä oli lähes kaksi kolmasosaa. Kerhon osuus koko hyppymäärästä oli laskenut muutaman prosenttiyksikön, mutta oli vieläkin yksin omassa suuruusluokassaan.

Laskuvarjokaluston määrä oli kehittynyt suotuisasti. Laskuvarjoja alkoi olla jo melkein tyydyttävästi, mutta hintojen nousu uhkasi tähänastista suotuisaa kehitystä. Kerhot omistivat vuoden päättyessä 78 urheilulaskuvarjoa (61 vuonna 1966, 29 vuonna 1965).

Laskuvarjotutkintoja suoritettiin – siis luokkia myönnettiin vuonna 1967 seuraavasti

A-tutkinto	29 (21 vuonna 1966)
B-tutkinto	10 (-)
C-tutkinto	8 (-)
D-tutkinto	- (-)

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund r.y.: Toimintakertomus 1967

Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1967

Vuonna 1967 ei sattunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Suomessa oli vuoden 1967 loppuun mennessä suoritettu järjestäytyneen laskuvarjotoiminnan piirissä (hyppytoiminta katsotaan alkaneeksi 1962) yhteensä 8.341 urheilulaskuvarjohyppyä. Tänä aikana (vuonna 1966) sattui yksi kuolemaan johtanut laskuvarjo-onnettomuus. Laskuvarjotoiminnassa tilastoitiin SIL:n tilastojen mukaan olleen 260 hyppääjää.

Suomen turvallisuustilasto kansainvälisen ilmailuliiton FAI:n laskuvarjotoimikunnan CIP:n tilastointitavan mukaan laskettuna:

<i>Hyppyjä Suomessa vv. 1962–1967</i>	Onnettomuuksia Suomessa 1962 - 1967	<i>Hyppymäärä / onnettomuus</i>	<i>Hyppääjämäärä / onnettomuus</i>
8.341	1	8.341	260

Technical & Safety Subcommittee, IPC: Safety Report 2012
Eero Kausalainen 22.3.2018

FAI:n laskuvarjokomitea 1968 - rutiinikokous

Kokous pidettiin tammikuussa 1968. Suomesta paikalla oli SIL:n edustajana LuKT:n puheenjohtaja *Kavo Laurila*. Kokouksessa oli edustettuna 20 jäsenmaata. Ruotsi oli nyt ensimmäistä kertaa mukana kokouksessa. Muita pohjoismaita saatiin vielä odottaa. Kokouksen periaatteellisesti tärkein asia oli MM-kilpailun järjestäjästä päättäminen. Edellisen kilpailun järjestäjä oli Itä-Saksa – DDR – mikä aiheutti monille maille ongelmia. Monessa maassa ei ulkopoliittisista syistä sallittu maan edustusjoukkueen osallistumista ”itäblokin” puolella järjestettävään kilpailuun. USA oli vuoden 1967 puolella CIP:n kokouksessa ollut ehdolla seuraavan MM-kilpailun järjestäjäksi, jonka vuoksi USA:n laskuvarjoliitto oli tiedustellut FAI:n jäsenmailta halukkuutta osallistua MM-kilpailuun, jos USA olisi järjestäjänä. Suomikin oli suhtautunut myönteisesti.

Ilmeisesti USA olisi puolestaan ollut Itä-Euroopan maille hankala maa osallistua. CIP löysi kuitenkin kompromissivaihtoehdon, joka sopi kaikille. MM-1968 kilpailut päätettiin järjestää Itävallan Grazissa 9. – 26.8.1968. Kompromissia oli siinäkin, että hyppykoneiksi saataisiin Itävallan ”itäisiltä naapureilta” hyppykoneihin erinomaisesti soveltuvia kaksitasoisia AN-2 lentokoneita.

MM-kilpailun lajit pysyivät ennallaan. Pieni tarkistus oli se, että pilvikorkeuden rajoittaessa olisi mahdollista pudottaa taitohypyn hyppikorkeus 2.000 metristä 1.800 metriin, jolloin suurin sallittu vapaapudotus olisi 25 sekuntia. Viestikapulakisasta ei kukaan enää puhunut mitään.

Ilmailu 6/1967
Ilmailu 3/1968

Tampereen Laskuvarjokerho perustetaan



Laskuvarjourheilu oli Tampereella alkanut jo kesällä 1966. Hyppytoiminta oli tapahtunut Tampereen Ilmailuyhdistyksen TIY:n laskuvarjoaostossa. Puolentoista vuoden jälkeen aika oli kypsä oman ainoastaan laskuvarjotoimintaan keskittyvän ilmailukerhon perustamiselle. Tampereen Laskuvarjokerhon perustava kokous pidettiin Tampereella 25.1.1968. Perustavassa kokouksessa olivat paikalla jokseenkin kaikki Harri Toivosen ja Lars Koiviston TIY:n toiminnan piirissä kouluttamat hyppääjät.

Kerhon ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin **Kauko Koiso**. Perustajajäsenistä moni tuli myöhemmin Tampereen ulkopuolellakin tunnetuksi laskuvarjourheilun vaikuttajina, esimerkiksi kilpailun järjestäjinä, organisaattoreina tai kilpailijoina. Tällaisia olivat muun muassa **Matti Ruuskanen**, **Heikki Stenholm**, **Erkki ”Eetu” Hakanen**, **Lauri Volanen** ja **Veikko ”Vexi” Korhonen**. Perustajajäsenten ja ensimmäisten kouluttajien enemmistö oli tässäkin kerhossa entisiä laskuvarjojäkäreitä. Puheenjohtaja Koiso vaihtoi lajia hyppypilotiksi. Siinä ominaisuudessa hän tuli tunnetuksi myös Tampereen ulkopuolella monien SM-kisojen osanottajille.

Ensimmäisen itsenäisen toimintavuoden aikana kerhossa hypättiin kaikkiaan 272 hyppyä, joista itselaukaisuja 167 ja pakkolaukaisuja 105. Yöhyppyjä oli 6. Alkeiskursseilla koulutettiin oppilaita yli 20.

Aamulehti (1969),
Ilmailu 4/1969

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

Laskuvarjourheilu Suomen Turussa julistetaan alkaneeksi

Turussa alkoi järjestäytynyt laskuvarjotoiminta 18.2.1968, jolloin suoritettiin ensimmäiset hyppy Turun Lentokerhon laskuvarjoaostossa. Koulutus oli jo alkanut edellisen vuoden puolella, mutta hyppy siirtyivät konevaikeuksien ja huonojen säiden vuoksi seuraavan vuoden alkuun. Kurssin vetäjänä oli entinen laskuvarjojääkäri – kuinkas muuten – **Seppo Kokkonen**. Kurssiin kuului tavanomaisen maakoulutuksen ja teoriaopiskelujen lisäksi käynti LjK:n hyppytorilla Utissa.

TLK:n ensimmäisen kurssin ensimmäiset hyppy suoritettiin 600 metrin korkeudesta Cessna-172F koneesta (OH-CEH). Hyppymestarina toimi Pekka Vainio. Kurssin ensimmäinen oppilas oli **Paula Kokkonen**, josta tuli myöhemmin pääkaupunkiseutulainen poliitikko, joka muun muassa piti tärkeänä, että Malmin kenttä olisi saatava asuntokäyttöön. Muita ensikertalaisia olivat **Olli Laatta**, **Altti Salonen**, **Kalevi Saukkonen**, **Pentti Koskinen** ja **Kalevi Nurmi**.

Ilmailu 3/1968

Laskuvarjoviisaus keskittyy jälleen – LuKT 1968 aloitti

Maailma ei selvästikään tullut vielä edellisen vuoden aikana valmiiksi, koska LuKT kaikessa viisaudessaan päätti jälleen aloittaa kevään 1968 kokouskauden. LuKT:n kokoonpano oli pysynyt lähes ennallaan. Antero Takkala oli muuttanut pois pääkaupunkiseudulta, joten hänen poisjättämisensä kevensi helsinkiläisten osuutta kokoonpanossa. Hänen tilalleen LuKT:aan tuli Seppo Kokkonen Turusta.

”Johtokunnan” kokoonpano vuonna 1968 oli:

Puheenjohtaja	ekonomi	Kavo Laurila
Jäsenet	kersantti	Tuomo Aaltonen
	everstiluutnantti	Kaj Hagelberg
	harjoittelija	Seppo Kokkonen
	hum. kand.	Kalevi Korhonen
	herra	Pekka Kuhmonen
	tarkastaja	Per-Olof Lindell
	opiskelija	Jorma Mali
	yliluutnantti	Heikki Siiröpää
	opiskelija	Harri Toivonen

Vuoden ensimmäisessä helmikuussa pidetyssä kokouksessa pääaiheena oli kilpailukalenteri. MM-kilpailuihin oltiin lähdössä, myös Norjaan PM-kilpailuihin – kunhan ensin saataisiin kutsu ja tarkempia tietoja ajasta ja paikasta. Muiden asioiden ohella LuKT pohdiskeli ilmiötä ”maksupinnarit”:

”...On esiintynyt tapauksia, että jotkut hyppääjät ovat paikkakuntaa muuttaessaan jättäneet maksunsa entiseen kerhoon hoitamatta. Todettiin, että uuden kerhon olisi jollain sopivalla tavalla varmistauduttava siitä, että asianomaisen asiat vanhan kerhon kanssa ovat järjestyksessä ennen hyppäjien aloittamista. Edelleen tulee LuKT kokouksissaan ottamaan vastaan nimiä ”protestilistalle” ja näin toivotaan varoituksena leviävän muuallekin.”

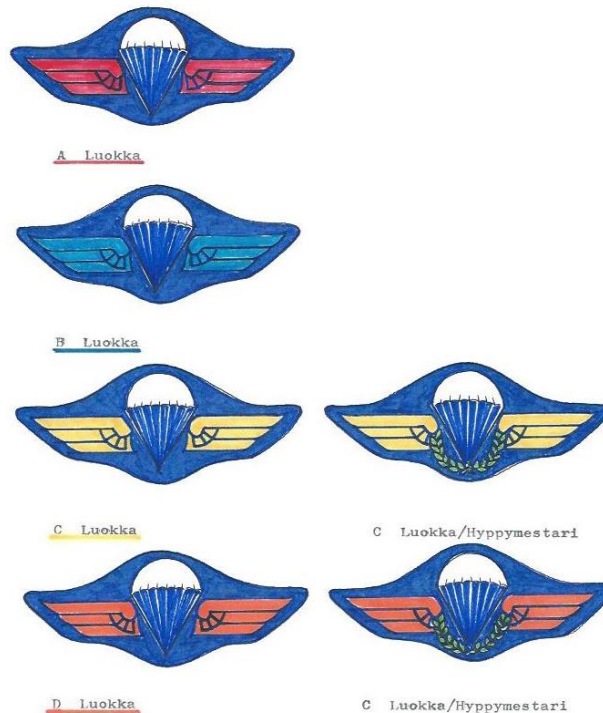
LuKT:n seuraava kokous oli maaliskuun 1968 lopulla. Siinä olikin jo enemmän konkreettisia asioita – osasta oli edellisessä kokouksessa vain keskeneräisiä aihioita. Ilmailuosasto oli julkaissut 29.2.1968 päivätyn ilmailutiedotuksen AIC No 5/68 ”Lääkärintarkastus ilmailulupakirjoja varten”. Hyppääjillä ei ollut lupakirjoja, mutta määräyksessä – määräyksestä oli todellisuudessa kysymys, vaikka dokumentti olikin nimeltään tiedotus – esitettiin lääketieteelliset vaatimukset myös laskuvarjohyppääjille ja hyppymestareille.

LuKT oli määräykseen tyytyväinen. Siinä lievennettiin hyppääjiä koskevia vaatimuksia. Uuden määräyksen mukaan perushyppääjälle riitti kenen tahansa laillistetun lääkäri lausunto (ilmailuviranomaisen lomakkeelle ja ohjeiden mukaisesti). Hyppymestarilta aiemmin vaadittu ”psyko” oli uudessa määräyksessä korvattu ilmailuosaston nimeämän ilmailulääkäriin lausunnolla. Uudet vaatimukset astuivat voimaan 15.3.1968.

LuKT:n piirissä oli pohdittu, pitäisikö laskuvarjohyppääjillä olla lupakirja vai ei. Tämän hetken tilanteessa oli käytössä luokkajärjestelmä, joka oli sidottu varomääräykseen siten, että tietyn luokan haltija sai tietyt oikeudet. Tällöin henkilö oli oppilas alkeiskursseilla ja niin kauan, kuin hän oli vielä A-luokassa. B-luokan hyppääjä oli myös vielä oppilasstatuksella, mutta hän saattoi jo toimia itsenäisesti lentokoneessa, vaikkakin hyppymestarin valvonnassa. C- ja D-luokan hyppääjät olivat täysin itsenäisiä – oikeuksiltaan rinnastettavissa lentolupakirjan haltijoihin. LuKT päätyi maaliskuun 1968 kokouksessaan, että se ei tässä vaiheessa tee esitystä lupakirjan perustamisesta.

LuKT kuitenkin kiinnitti huomiotaan siihen, että hyppymestarivaltuuksien uudistamisesta ei ole mitään määräystä tai kirjattua menettelyä. Asiaa pähkäiltiin etuperin ja takaperin. Pohdittiin, pitäisikö valtuutuksen uusimisessa olla pääpaino hyppymestarin suorittamiin oppilaspudotuksiin vai hyppyihin, vai molempiin? Pohdittiin myös, pitäisikö olla erityinen tarkastushyppymestari arvioimassa hyppymestarin taitoja. Päätöksiä ei tehty, mutta LuKT:n jäseniä kehoitettiin ennen seuraavaa kokousta keskustelemaan tästä aiheesta kerhoissaan. Olisi selvitetävä, mitkä olisivat minimivaatimukset uusintaan ja voisiko LuKT jossain erityistapauksissa vapauttaa henkilön näistä vaatimuksista.

LuKT pohdiskeli myös laskuvarjohyppääjän luokkamerkkiehdotusta. Luokkamerkit oli arvioitu tarpeelliseksi, koska niiden olemassaolo voisi innostaa hyppääjiä suorittamaan ja hakemaan hyppyluokkia. Luokkamerkit oli suunnitellut ”LuKT:n johtava heraldikko” Heikki Siiröpää.



Heikki Siiröpään esitys SIL:n laskuvarjohyppääjän luokkamerkeiksi.

LuKT arvosti ehdotusta kovasti. Taiteilija Siiröpäälle ehdotettiin kuitenkin, että A-luokan merkki muutettaisiin pronssinväriseksi ja siihen lisättäisiin sininen taustakenttä. Todettiin myös, että merkki pitäisi saada enemmän eroamaan Ruotsin liiton yleismerkistä. Tästä LuKT:n kirjauksesta on pääteltävissä, että taiteilija on käyttänyt innoituksensa lähteenä myös ulkomaisia malleja. Metallimerkkien kooksi LuKT päätti 12 mm ja kangasmerkkien 60 mm, jolloin ne olisivat purjelentomerkkien kanssa samankokoisia. Huhtikuun 1968 kokouksessaan LuKT palkitsi taiteilijan ”mittaamattomalla kunnialla hyväksytystä laskuvarjohyppääjien merkkisarjaehdotuksestaan.”

K. Laurila, kirje Suomen Ilmailuliitto ry:lle 9.1.1968: LuKT:n kokoonpano 1968

Ilmailu 3/1968

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 16.2.1968

Kulkuaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: AIC No B/68, 29,2,1968 Lääkärintarkastus ilmailulupakirjoja varten

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 29.3.1968

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 27.4.1968

Ylä-Savo laskuvarjourheilun maailmankartalle

lialmessa asuva Tapio Satamo oli Kouvolassa suorittamassa varusmiespalvelustaan ja siinä yhteydessä aloittanut laskuvarjohypyt Utin Laskuvarjokerhossa. Satamo oli kouluttanut hyppääjiä lialmessa. Hyppääjät kävivät myös Utissa saamassa koulutusta. Helmikuun 1968 puolivälin aikoihin Jorma Jääskeläinen lensi ULK:n hyppykoneen OH-CSO:n lialmen kaupungin laitamalla olevan Poronselän jäälle auratulle talvilento-paikalle. Jääskeläisen mukana oli myös Markku Laksio sekä laskuvarjokalustoa.

Laksion johdolla pidettiin jäälentopaikalla noin viikon mittainen hyppyleiri, jossa hyppäsivät paikalliset oppilaat. Laksio muisteli maaliskuussa 2018, että joukossa olisi ollut oppilaana ainakin **Jorma Savomäki**, LJK:n reserviläinen. Laksio ei muista varmaan, oliko hän jo hyppymestari tuolloin, ainakin hyppymestarioppilas. Pilotti Jorma Jääskeläinen oli myös Ranskan oppeja saanut hyppymies ja hyppymestari, joka saattoi lentämisen ohella valvoa Laksion hyppymestari toimintaa. Tätä pidettiin tähän aikaan laillisena toimintana.

Hyppytoimintaa lialmessa voitiin tähän aikaan harjoittaa vain talvella jäälle auratulta kiitotieltä. Lentokenttää ei vielä ollut lähitienoilla. Hyppytoiminta lialmessa onnistui vain talvella. Jos hyppyhinku kävi liian polttavaksi, oli syytä hakeutua muualle, lähin hyppypaikka oli Kuopiossa.

Markku Laksion haastattelu 24.3.2018

Laskuvarjourheilu saapuu itärajalles - hyppytoiminta Immolassa alkaa

Pääasiassa Immolan lentopaikalla toimivassa Imatran ilmailukerhossa – IIK:ssa - vaikuttanut rajavartioston ylliluutnantti **Leo Skogström** esitti useissa yhteyksissä, että kerhossa pitäisi aloittaa myös laskuvarjohyppytoiminta ja perustaa sitä varten laskuvarjoaosto. Lopulta hän sai myytyä ajatuksen ja kerhossa päätettiin ottaa myös tämä laji ohjelmaan. Skogström piti 25.1.1968 tiedotustilaisuuden laskuvarjourheilusta. Yleisöä oli lähes viisikymmentä henkilöä. Kerho haki ja sai koulutusluvan 26.2.1968.



Immolan hyppytoiminnan "moottori" Rauno Härkönen (vas.) ULK:n laskuvarjovarustukseen sonnustautuneena ja varusteita tarkastava ULK:n hyppymestariapu Markku Laksio. Kuva: Esa Huusari

Ensimmäiset kurssihypyt IIK:ssa tehtiin 3.3.1968. Ensimmäisessä konekuormassa Utin OH-CSO:ssa olivat hyppymestari Tuomo Aaltonen sekä oppilaat Rauno Härkönen ja **Martti Kailes**. Leo Skogström joutui kuitenkin heti kurssin päättymisen jälkeen poistumaan paikkakunnalta YK-tehtäviin Kyprokselle. Hyppytoimin-

nan vetäjinä jatkoi Laskuvarjojääkärikoulun reserviläinen Rauno Härkönen. Hän vastasi tämän jälkeen toiminnan organisoinnista. Hänestä tuli seuraavana vuonna kerhon ensimmäinen hyppymestari.

Toiminnan käynnistämiseksi antoi erinomaista apuaan Utin Laskuvarjokerho, josta saatiin sekä koulutusta kalustoapua. Samana vuonna järjestettiin toinenkin kurssi, joka alkoi 6.5.1968.

Hyppytoiminnan alkuvaiheisiin Immolassa liittyi myös hieman erikoisempaa hyppytoimintaa. Uttilaiset Markku Laksio ja Esa Huusari pohdiskelivat, missä pääsisivät hyppäämään minuutin vapaapudotuksen. Se tarvittiin yhtenä osasuorituksena hyppymestariilta vaadittavaan kokemukseen. Jossain vaiheessa keksittiin, että Imatran Ilmailukerhon hinauskone, alatasoinen Rallye Commadore 180 – tunnukseltaan OH-SCE - pitäisi käsikirjan mukaan olla niin suorituskykyinen, että sillä nousu 3.600 metrin korkeuteen onnistuisi.

Hankkeeseen ryhdyttiin talvella, koska lentokoneen suorituskyky on kylmällä säällä parempi. Hyppypäiväksi valikoitui 17.3.1968. Hyppysuoritus päätettiin tehdä Immolassa, jossa kone oli valmiiksi. Paikalle tuotiin Utista myös ULK:n Cessna OH-CSO, josta oli tarkoitus hypätä muita hyppyjä.

”Ralli” soveltuvi hyppytoimintaan hyvin. Koneessa oli alataso, mutta liukukuomu mahdollisti melko helpon poistumisen koneesta. Ensin kuitenkin pitäisi astua koneen siivelle ja pudottautua siitä alas. Hyppylennolle lähdettiin vilakassa talvisäässä. Koneen ohjaajaksi oli lupautunut IILK:n puheenjohtaja, monipuolinen ja arvostettu ilmailumies **Esko Lehtinen**. Minuutin vapaapudotusta lähtivät tavoittelemaan Esa Huusari ja Markku Laksio. Kone nousikin hyvin, ei nopeasti, mutta varmasti. Tavoitekorkeus saavutettiin.



Toiselle hyppylennolle valmistautumassa Tapio Satamo (vas.), Rauno Härkönen ja Esa Huusari. Kuva: Esa Huusari

Esa ja Markku hyppäsivät yhtä aikaa ja yrittivät kohdata toisiaan vapaan pudotuksen aikana. Ei onnistunut. Näinä aikoina ei useimmiten onnistunut. Minuutin vapaa oli suoritettu ja tämä este hyppymestarikehoisuuden edestä oli poistettu.

Hyppytoiminta ”Rallista” ei kuitenkaan loppunut tähän. Paikalla olivat myös imatralainen Rauno Härkönen ja hyppytoimintaa Ylä-Savossa (Iisalmissa) aloitteleva Tapio ”Cekkeri” Satamo. Kummallakaan ei vielä hyppykokemus riittänyt minuutin vapaapudotukseen, joten hyppyykorkeudeksi sovittiin 1.500 metriä, josta sai 20 sekuntia herkkuhetkiä. Koska molemmat hyppääjät olivat vielä oppilaita, lähti Esa Huusari mukaan lennolle hyppymestariksi. Hän ei aikonut itse hypätä, koska oli vielä niin kylmissään omasta hypystäään.

Kone nousi kolmen hyppääjän kuormalla hyppykorkeuteen, jossa ”Cekkeri” kiipesi ulos koneen siivelle. Hänen varavarjonsa kahva oli kuitenkin takertunut kiipeämisyvaiheessa johonkin. ”Cekkerin” ollessa vielä koneen siivellä, hänen varavarjonsa pölähti auki ja veti hänet mukanaan. Hän ei onneksi takertunut mihinkään, vaan purjehti 1.500 metristä maahan varavarjonsa varassa. Härkösen hyppy sujui ongelmitta.

Konetyyppejä ei mainittu Ilmailuosaston julkaisemassa määräyksessä, jossa luettiin hyväksytyt hyppykonetyypit. Lupaa hyppyyn ei siis ollut. Rallye Commodoresta ja Rallye Clubista tehtiin seuraavana vuonna hyppäjä. LuKT:n syyskuun 1969 kokouksessa todettiin, että Tuomo Aaltonen on hypännyt näistä konetyypeistä koehyppyt ja esittää Ilmailuosastolle lausuntonsa konetyyppien soveltuvuudesta. Näin saatiin muodollisuus täyteen, vaikka pienellä viiveellä.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: MT 10/66, 26.8.1966: Laskuvarjohyppytoimintaan käytettävät lentokoneet Ilmailu 4/1969

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 26.9.1969

Imatran Ilmailukerho ry: Imatran Ilmailukerho 40-v. 1947 - 1987

Esa Huusarin haastattelu 24.3.2018 ja 26.3.2018

Markku Laksion haastattelu 24.3.2019

Suomen ja Pohjoismaiden korkeusennätys – ”Tomi” Aaltonen

”Korkeushyppyennätykset” kiinnostivat hyppääjiä edelleen. ”Kitu” Toivosen ennätysyrityksessä syyskuussa 1967 ei päästy riittävän korkealle. Selvittämättä jäi, olisiko lentokone noussut korkeammalle, koska pilotti hytyi kesken matkan happivajeeseen. Oletettiin, että Suomen paras korkealla toimiva hyppykonetyyppi Pilatus Porter pystyisi tuon korkeuden saavuttamaan. Oli siis aivan pakko vielä yrittää.

Tällä kerralla ennätystä lähti tavoittelemaan Laskuvarjojääkärikoulussa palveleva, mutta myös urheiluhyppääjänä tunnettu ylikersantti Tuomo Aaltonen. Ennätyshypylle oli jälleen saatu sponsoriksi aikakauslehti: Viikkosanomat tarjosi apuaan. Taustalla oli luonnollisesti myös Laskuvarjojääkärikoulu, josta Aaltonen sai varusteet. Muodollisesti kysymys oli kuitenkin urheiluhypystä. Viikkosanomat puhuivatkin tapahtumasta lehdessä ja Laskuvarjojääkärikoulun yhteisenä yrityksenä.

Yritys ei onnistunut ongelmitta. Sää ja LJK:n harjoitukset viivyttivät yritystä joitakin viikkoja, mutta 19.3.1968 sää oli erinomainen, lentokone oli paikalla Utissa ja varusteet kunnossa. Voitiin lähteä yrittämään. Myös tässä yrityksessä koneena oli Pilatus Porter OH-POA, sama kuin Toivosen yrityksessä puoli vuotta aikaisemmin. Viikkosanomat tosin kertoivat koneen olleen Pilatus-Sporter. Myös ohjaaja oli sama, kuin viimeksi: Kalevi Nordman. Tällä kerralla kylmä ilma suosi lentokonetta parantamalla moottorin suorituskykyä. Ja ohjaajalakin oli toimivat happilaitteet!



”Tomi” Aaltonen hypyn jälkeen. Työnantaja puolustusvoimat auttoi varusteiden hankinnassa. Kuva: Matti Saves/Viikkosanomat

Nousu hyppykorkeuteen kesti tunnin ja 40 minuuttia. Lento sujui ilman erityisiä ongelmia. Kone onnistui noustamaan 9.190 metrin korkeuteen, mikä hieman ylitti tavoitekorkeuden. Vapaapudotus kesti 2 minuuttia 8,5 sekuntia. Päävarjona oli Para-Commander Mk I. Aaltosella tämän ajan mittapuun mukaan huomattavan suuri 691 hypyn kokemus takanaan. Aaltonen osui ennalta suunniteltuun maaliin. Pieni ongelma oli, että kaikkia kehon osia ei ollut suojattu riittävästi. Hypyn jälkeen hänen niskassaan havaittiin paleltumia, joita hän ei itse ollut hypyn aikana huomannut. Olihan siellä pakkasta, -65 astetta. Vapaapudotuksen nopeuden arveltiin ylittäneen 400 km/h, joten kylmyys ja viima olivat purevia.

Aaltosen hyppysuoritus oli hieno ja hallittu. LuKT noteerasi maaliskuun kokouksessaan ennätyksen, mutta jäi vielä odottamaan varsinaista ennätysshakemusta ja siihen liittyviä asiakirjoja. Ne toimitettiin myöhemmin ja ennätys hyväksyttiin 27.4.1968 ”lopullisesti”. Edelleenkin ei ollut ennätysääntöjä, joten hyppy oli epävirallinen Suomenennätys – luultavasti myös pohjoismainen. Tämä ennätys lyötiin vasta yli neljänkymmenen vuoden kuluttua. Silloinkin oli asialla uttilainen.

Ennätystä seuraavana vuonna, lehtileikkeen mukaan torstaina 1969, sai Aaltonen ensimmäisenä hyppääjänä tuhat hyppyä täyteen. Lehtileikkeestä ei löydy päivämäärää tai muita tunnustetietoja, mutta kyseessä olevan torstain päätellään olleen syksyllä 1969.

Suomen Ilmailuliitto ry:n arkisto
Viikkosanomat N:o 13, 29.3.1968
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 29.3.1968
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 27.4.1968

Voie tokkiinsa, ossoo nuo poeijat... - hyppykilpailu Kuopiossa

Otsikon alkuosa on poimittu Ilmailu-lehden 6 – 7 /1968 artikkelista, joka kertoi Kuopion lentoasemalla, ”Ris-salassa” 6. – 7.4.1968 järjestetystä tarkkuushyppykilpailusta. Tampereen pohjoispuolella ei tätä ennen ollut järjestetty laskuvarjohyppykilpailua tai muutakaan merkittävää alan tapahtumaa. Kuopion Ilmailuyhdistyksen laskuvarjoajaoston järjestämä kilpailu oli merkittävä osoitus laskuvarjoaateen valumisesta reunasuomesta pohjoiseen. Kilpailu oli kuitenkin statukseltaan vain kansallinen kilpailu, vaikka Helsingin Sanomat virheellisesti väitti tilaisuutta SM-kilpailuksi.

Kilpailun järjestämisessä oli pientä haastetta siinä, että maalialue ja pakkaukseen käytettävä lentohalli olivat melko kaukana toisistaan. Kuljetukset ja radioyhteydet kuitenkin toimivat, joten tästä ei saatu tehtyä ongelmaa. Sää yritti olla ongelma, mutta katkojen ja odottelujen jälkeen päästiin jatkamaan. Kilpailussa ei saatu täyteen suunniteltuja hyppymääriä, mutta riittävästi tulosten ratkaisemiseksi.



Kiirettä maalialueella Kuopion kevätkisassa. Kuva: Viljo Kaija

Tästä kilpailusta tuli pitkään jatkunut perinne. Kilpailu tunnettiin myöhemmin nimellä ”kalakukkokisa”. Tässä kilpailussa oli 28 osanottajaa, joista joukkuetarkkuuteen koottiin 8 joukkuetta. Tuloksia:

Henkilökohtainen kilpailu

1. Olli Henttinen	Helsinki	3.597 pistettä
2. Antero Takkala	Helsinki	3.537 ”
3. Risto Valta	Helsinki	3.488 ”
4. Kari Puhakka	Helsinki	3.478 ”
5. Harri Toivonen	Tampere	3.042 ”
6. Reijo Korpinen	Kuopio	2.992 ”

Yleismestari

1. Risto Valta	Helsinki	7.456 ”
2. Olli Henttinen	Helsinki	7.159 ”
3. Harri Toivonen	Tampere	6.663 ”
4. Antero Takkala	Helsinki	6.491 ”
5. Heikki Side	Helsinki	5.755 ”
6. Kari Puhakka	Helsinki	5.421 ”

Joukkuekilpailu

1. Helsinki II	9.453 pistettä
Risto Valta, Kari Puhakka, Olli Henttinen	
2. Tampere I	7.296 ”
Lars Koivisto, Huuskonen (?), Harri Toivonen	
3. Utti I	6.033 ”
Aaltonen, Mäkelä, Lindroth	
4. Helsinki III	5.625 ”
Kuusisto, Side, Purkunen	
5. Helsinki I	4.326 ”
Takkala, Mali, Ylinen	
6. Kuopio I	3.806 ”
Koponen, Valkonen, Korpinen	

Kilpailuun osallistui vielä kaksi joukkuetta, mutta niiden tulokset eivät ole käytettävissä, mahdollisesti siksi, että kaikkia kisahyppäjiä ei saatu hypättä. Nämä joukkueet olivat **ULK II** (Satamo, Virvalo, Härkönen) ja **Pori I** (Kaija, Bäckström, Petersen). Tampere I joukkueeseen ilmali-lehden mukaan kuulunut ”*Huuskonen*” lienee kuitenkin todellisuudessa ollut **Matti Ruuskanen**, joka oli tamperelainen näihin aikoihin vaikuttanut kilpailuhyppääjä. Huuskosen nimeä ei löydy mistään tuon ajan dokumentista.

Ilmailu 6 – 7 /1968
Helsingin Sanomat 8.4.1968
Eero Kausalainen 13.3.2018

Laskuvarjo-onnettomuus Malmilla

Malmin kentällä tapahtui 19.4.1968 Suomen Laskuvarjokerho ry:n toiminnassa laskuvarjohyppyonnettomuus, jossa **Marianne Lemberg** menehtyi ensimmäisellä hypyllään. Ilmailuviranomainen asetti onnettomuutta tutkimaan tutkijalautakunnan – kuten muissakin vakavissa ilmailuonnettomuuksissa. Lautakunnan puheenjohtajaksi nimettiin kokenut hyppääjä ja hyppymestari *Harri Toivonen*, joka oli aiemmin hypännyt SLK:ssa, mutta oli jo pari vuotta vaikuttanut Tampereen Ilmailuyhdistyksessä. Lisäksi lautakunnassa olivat Ilmavoimien varikon ja LuKT:n laskuvarjoasiantuntija Per-Olof Lindell ja poliisijäsen **Aatos Aalto**.

Hyppykorkeus oli 600 metriä. Hyppääjän poistuessa lentokoneesta hänen pakkolaukaisuhihnansa ei jäänyt koneeseen, vaan seurasi hänen mukanaan vapaassa pudotuksessa. Noin 400 metrin korkeudessa hyppääjä käytti varavarjoa, mutta se ei kehittynyt, koska hänen perässään liehuva pakkolaukaisuhihna kiertyi kolme

kierrosta varavarjon punosten ympärille ja meni solmuun. Varavarjon kupu oli suorana, mutta se ei kehittynyt, koska laukaisuhihna esti ilmavirtauksen kuvun sisälle. Kupu oli hyppääjän perässä "kynttilänä". Hihnan kiertymistä punosten ympärille epäilemättä auttoi hihnan lukko-osa, joka oli painavampi kuin itse hihna. Laskuvarjo oli PT-10 alkeisvarjo, jossa oli sisäpussi.



Onnettomuus sai erittäin runsaasti palstatilaa – peräti "Hesarin" pääkirjoitussivulla. Onnettomuus sai siihen liittyneiden dramaattisten piirteiden vuoksi merkittävästi enemmän palstatilaa, kuin kaksi vuotta aikaisemmin Kuopiossa tapahtunut hukkumisonnettomuus - olihan kysymyksessä "Naislaskuvarjohyppääjä". Yllä on ote sanomalehti Uusi Suomen artikkelista.

Pakkolaukaisuhihnan irtoamisen syytä selvitettiin tarkoin. Selväksi tuli, että se oli irronnut koneesta jostain syystä. Havaintojen mukaan se oli kiinnitetty, mutta oliko ja miten – sitä ei voitu varmuudella todentaa. Kerhojen käyttämissä hyppykoneissa ei tähän aikaan ollut mitään erityistä paikkaa, joka olisi varta vasten suunniteltu tai hyväksytty pakkolaukaisuhihnan kiinnityskohtaksi. Useimmiten pakkolaukaisuhihna kiinnitettiin lentäjän tuolin jalkaan tai joskus myös ylätasaisen lentokoneen siipitukeen koneen oviaukon lähelle.

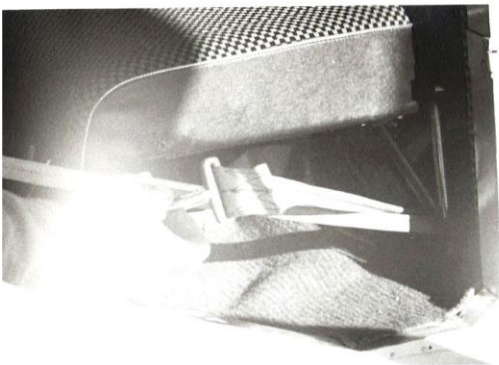
Pakkolaukaisuhihnassa oli usein yksinkertainen koukku tai hieman kehittyneempi levymallinen lukko. Varmistussokkia ei näissä hihnoissa käytetty eikä hihnan kiinnityksestä ollut mitään kirjallista ohjetta.



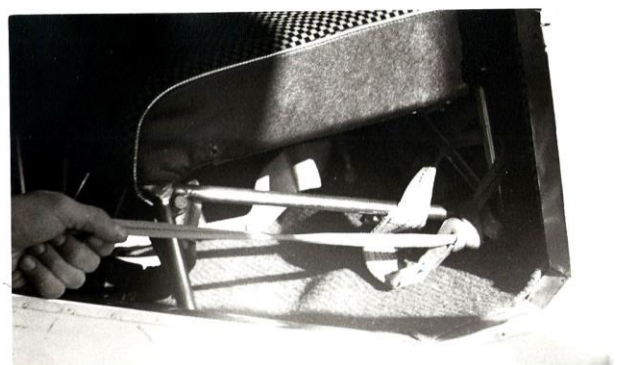
HIHNAAN KIINNITYSKOHTA



VAIHE 2 = HIHNAAN 1. SOLMU



VAIHE 1 = HIHNA JALAN YMPÄRI



VAIHE 3 = HIHNA UUELLEEN JALAN YMPÄRI JA LUKKO KIINNI

Onnettomuustutkinnan yhteydessä valmistettu kuvasarja esittää, kuinka SLK:n konetyypissä pakkolaukaisuhihna kiinnitettiin

Sekä onnettomuustutkinnassa että myös erilaisissa keskusteluissa pohdittiin, kuinka on mahdollista, että idioottivarma pakkolaukaisuvarjo ei toimi. Sekä myös: miten on mahdollista, että hihna irtoaa koneesta hypyn aikana – tai olisiko mahdollista, että hihna ei ollut lainkaan kiinni? Tutkijalautakunta katsoi, että lukon avautuminen itsestään on äärimmäisen epätodennäköistä, mutta sitä mahdollisuutta ei voitu kokonaan sulkea pois. Pakkolaukaisuhihnassa ei todettu mitään vikaa.

SIL:n hallitus katsoi asiakseen pohtia, olisiko alinta sallittua hyppykorkeutta nostettava, koska esitettyjen kommenttien mukaan hyppääjällä olisi kovin vähän aikaa käytettävissään vajaatoimintatilanteessa. LuKT viittasi vastauksessaan sekä LjK:n hyppykorkeuksiin (400 tai 350 metriä) ja kansainväliseen käytäntöön: yleensä 600 metriä, kuten Suomessa, joskus myös vain 500 metriä. LuKT katsoi myös, että hyppykorkeuden nostaminen loisi uuden riskitekijän: hyppyjen osumatarkkuus – hajonta - huononisi korkeammalla tapahtuvan aukaisun vuoksi.

Ilmailuosasto puolestaan esitti harkittavaksi, että pakkolaukaisuhihna kiinnitettäisiin lentokoneen kattoon kiinnitettyyn vaijeriin. Tämäkään ei herättänyt LuKT:ssa suurta ihastusta.

Suomen Laskuvarjokerhon johtokunta piti kaksi päivää onnettomuuden jälkeen kokouksen, jossa se päätti, että pakkolaukaisuhihnoiden lukoissa ruvetaan käyttämään taivutettavaa sokkanaulaa ja hihna on kiinnitettävä koneeseen myös kahdeksikkosolmun avulla. Lisäksi päätettiin, että varavarjon avaamista heittämällä on harjoiteltava jo alkeiskoulutusasteella.

Onnettomuuden jälkeen seuraavassa LuKT:n kokouksessa pohdittiin myös varavarjon käyttökoulutusta. LuKT:n mielestä varavarjon käyttöä olisi harjoiteltava maassa täysissä hyppyvarusteissa, sopivia apuvälineitä käyttäen. LuKT ei kuitenkaan vielä tehnyt tästä aiheesta konkreettisia päätöksiä, vaan asiaan päätettiin palata myöhemmin.

Myös hypymestarikoulutusta käsiteltiin tässä samassa kokouksessa. Tämä oli ollut yksi LuKT:n kestoaiheista jo pitkään. Kokouspöytäkirjassa ei tämän aiheen yhteydessä viitattu millään tavalla onnettomuuteen. Jonkinlainen yhteys kuitenkin oli tunnistettavissa. Keskustoimikunnan mielestä olisi asetettava enemmän painoa hypymestarin oppilaspuodustoiminnalle ja kouluttamistaidoille, kuin henkilökohtaisille hyppytaidoille. LuKT myös pohti, että pitäisi ensi tilassa päästä järjestettyihin kursseihin, joilla voisi kiinnittää huomiota teknilliseen osaamiseen. Tällä voitaisiin yhtenäistää hypymestarien koulutusta. Ja vielä: *”Ensimmäisistä kursseista tulisi tehdä pakollinen nykyisille hypymestareille. Kurssiohjelman laatiminen kuului LuKT:n lähitulevaisuuden ohjelmaan.”*

LuKT:n kokouksessa pohdittiin myös varjokortteja ja varjokirjoja. Määräysten mukaan viranomainen edellyttää jokaisesta pakkauksesta merkinnän laskuvarjokirjaan. Kerhojen käyttämiin varjokortteihin tehtäviä merkintöjä ei viranomainen pitänyt riittävinä. LuKT kuitenkin totesi, että tähän aikaan käytetty varjokirja oli suunniteltu pelastusvarjoja varten, jonka vuoksi se ei soveltunut laskuvarjokerhojen käyttöön. LuKT päätti asian nopeuttamiseksi, että sen jäsen Tuomo Aaltonen valmistelisi esityksen kerhokäyttöön soveltuvasta varjokirjasta. Vaikka tätä aihetta koskevassa pöytäkirjakirjauksessa ei mitenkään viitattu onnettomuuteen, voidaan pitää hyvin todennäköisenä, että tämä aihe oli noussut esille onnettomuustutkinnan yhteydessä. LuKT:n lokakuun 1968 kokouksessa voitiinkin jo todeta, että varjokirjaehdotus on jo jätetty Ilmailuosastolle, *”...joten se purjehtii nyt virkatiellä.”*

Onnettomuuden tutkijalautakunta oli työssään erinomaisen nopea. Tutkimuskertomus valmistui jo toukokuun alussa 1968 (tarkka päivämäärä puuttuu kertomuksesta). Lautakunta esitti onnettomuuden syistä seuraavaa:

- Hypymestarin ohjaajan istuimen jalkaan kiinnittäjä pakkolaukaisuhihna irtosi koneesta.
- Tutkimuksessa ei todettu laukaisuhinnan lukossa teknistä vikaa, joten sen on täytynyt olla auki. Hihnan kiinnityskohta todettiin sellaiseksi, ettei hihna voi irrota ilman, että lukko aukeaisi.
- Hypymestarin ennen hyppyä suorittama hihnoiden tarkastus on ilmeisesti ollut vajavaista
- Tutkijalautakunta piti kyseessä olleen laskuvarjon laukaisuhinnan lukon aukeamista miltei mahdottomana, mutta sellaista mahdollisuutta ei kuitenkaan voinut kokonaan sulkea pois.
- Pakkolaukaisuhinnan kietoutuminen varavarjon punosten ympärille esti varjon helmaa saamasta ilmaa, jonka seurauksena syntyi ”kynttilä”-vajaatoiminta.

Onnettomuustutkinnan tarkoituksena ei ollut etsiä syyllisiä, vaan selvittää onnettomuuteen johtanut tapahtumasarja ja sen taustatekijät, jotta olisi mahdollista tulevaisuudessa estää samankaltaisten onnettomuuksien esiintyminen. Tässä tarkoituksessa tutkijalautakunta esitti tutkinnan yhteydessä esiin tulleiden seikkojen perusteella neljä ehdotusta:

- *”Hyppykoneet varustettaisiin vartavasten suunnitelluilla kiinnityskohdilla pakkolaukaisuhinoja varten.*
- *Pakkolaukaisuhinojen lukoissa olisi käytettävä varmistussokkaa.*
- *Hyppymestarien koulutusta olisi tehostettava.*
- *Pakkolaukaisuhinnan kiinnittämisen olisi kiinnittäjän lisäksi jonkun toisen henkilön tarkastettava.*

Tutkijalautakunnan ehdotukset otettiin vakavasti. Varmistussokkien käyttö aloitettiin kerhoissa välittömästi, samoin pakkolaukaisuhinnan kiinnityksen tarkastaminen. Käytännöksi tuli, että toinen hyppääjä – usein oppilashyppääjä itse – tarkastaa pakkolaukaisuhinnan kiinnityksen.

Ilmailuosasto julkaisi 1.5.1969 voimaan astuvan lentokelpoisuustiedotuksen, jossa kiellettiin pakkolaukaisuhinnan kiinnitys lentokoneen tuolinjalkaan, siipitukeen tai muihin vastaaviin paikkoihin. Ainoa hyväksyttävä kiinnityskohta oli tarkoitusta varten suunniteltu, viranomaisen hyppykäytössä olevaan konetyyppiin hyväksymä kiinnike. Määräyksessä asetettiin kiinnikkeille lujuusvaatimukset sekä vaatimukset koekuormitukselle koneeseen asennettuna (300 kp.).

Tiedotuksessa myös edellytettiin, että pakkolaukaisuhinnan kiinnikkeeseen kiinnitetty lukko on oltava helposti tarkastettavissa ja useampien hihnojen lukot on erotettava toisistaan välilevyillä. Lisäksi edellytettiin, että pakkolaukaisuhinojen lukot on aina varmistettava varmistussokalla.

Onnettomuudesta opittiin paljon. Kaikki kerhot joutuivat muuttamaan menettelytapojaan ja kaikkiin pakkolaukaisuhyppyihin käytettyihin lentokoneisiin asennettiin hyväksytyt pakkolaukaisuhinnan kiinnikkeet. Onnettomuuden konkreettinen mahdollisuus epäilemättä myös vaikutti ajatusmalleihin – onnettomuuksia voi oikeasti sattua!

Suomen Laskuvarjokerho ry: Johtokunnan ylimääräisen kokouksen pöytäkirja 21.4.1968

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: Tutkimuskertomus laskuvarjo-onnettomuus Marianne Lemberg 19.4.1968

Helsingin Sanomat 20.4.1968

Ilta-Sanomat 20.4.1968

Uusi Suomi 20.4.1968

Helsingin Sanomat 21.4.1968

Suomen Ilmailuliitto ry: 27.4.1968

Suomen Ilmailuliitto ry, LuKT: Muistio (päiväämätön, n. 27.4.1968) pakkolaukaisuhyppyjen korkeudesta muutamalla ensimmäisellä hypyllä

Uusi Suomi 4.5.1968

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 30.10.1968

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: LT No 3/69, 1.4.1969; Pakkolaukaisuhinnan kiinnitys lentokoneeseen

Laskuvarjourheilu vyöry edelleen itään – Varkaudessa aloitettiin

Myös Varkauteen saatiin laskuvarjotoimintaa. LuKT:n pöytäkirjan mukaan keväällä 1965 olisi perustettu Varkauden Laskuvarjokerho, joka toimi aluksi Varkauden lentokerhon alajaostona. Ilmailulehden mukaan Varkauden Lentokerhon laskuvarjojaosto perustettiin kuitenkin vasta 21.4.1968. Ilmailulehti kertoi kokouksesta seuraavasti:

*”Kokoonkutsujana toimi vast’ikään Porin kerhosta paikkakunnalle saapunut **Raimo Packalén** ja muina perustajajäseninä olivat mukana **Lauri Auvinen, Heikki Jusell ja Juhani Kosunen**. Kaikki neljä perustajaa olivat aikoinaan käyneet Laskuvarjojääkärikoulun...”*

Suomen Ilmailuliiton toimintakertomuksesta ei löydy koko 1960-luvulta mitään mainintaa Varkaudessa hypätyistä laskuvarjohypyistä. Se ei todennäköisesti tarkoita, että ei olisi hypätty. Luultavammin on kyllä hypätty, mutta hypyt on kirjattu kuopiolaisten tilastoon, koska hyppykalusto ja hypymestarit saatiin sieltä. Ensimmäinen kurssi järjestettiin 1968, mutta hyppytoiminta Varkaudessa oli vähäistä ja pienimuotoista, kunnes parin vuoden päästä saatiin paikkakunnalle oma hypymestari (Antero Takkala).

Toiminta tapahtui pääosin Joroisten kentällä, mutta Kuopiossakin käytiin lisäoppia saamassa. Sieltä kerho sai myös sekä koulutus- että kalustoapuja. Alkuvaiheessa hyppymestarina toimi kuopiolainen Reijo Korpinen. Myöhemmin toiminta pääsi kunnolla käyntiin, kun maestro Antero Takkala muutti paikkakunnalle pari vuotta myöhemmin.

Ilmailu 11/1970

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 10.6.1965

Eero Kausalainen 16.3.2018

”Täällä Lahti, kuuleeko Suomi?” – laskuvarjourheilua radiomastojen kaupungissa

Lahden Laskuvarjokerhon (LLK) perustava kokous pidettiin 25.4.1968 Hennalan varuskunnan aliupseerikerholla Lahdessa. Toiminta käynnistyi sotilasvetoisesti. Kerhon ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin majuri **Pekka Raikama**. Muita hallituksen jäseniä olivat kersantti **Matti Tirkkonen**, sotilasteknikko Altti Heiskanen, ylikersantti **Tapio Virvalo**, kersantti **Hannu Oksanen** ja kersantti **Kari Hatakka**.

Edellä mainituista henkilöistä Altti Heiskanen on jo entuudestaan tuttu tämän historian tarkkaan lukeneelle: hän oli se kersantti Heiskanen, 15 sotilashypyn veteraani, joka hyppäsi ensimmäisen urheiluhypyn Suomessa, Lohjanjärven Haikarinniemessä 4.3.1962, hyppymestarinaan Kavo Laurila.

Vaikka edellä esitetty henkilögalleria näyttää kovin sotaiselta, kerhosta kuitenkin tuli aivan puhdas siviilikerho. Kerhon käynnistämiseksi olivat avainhenkilöinä, edellä mainittujen johtoportaan jäsenten lisäksi, uttilaiset hyppymestarit kersantti Tuomo Aaltonen (ULK/LJK) ja puhdas siviili, veturisähköasentaja Jorma ”Jorkka” Jääskeläinen. Kerho toimi alkuun Utin Laskuvarjokerhon merkittävällä kalusto- ja kouluttaja-avulla. LLK:n alkuvaiheessa Lahdessa vierailivat usein myös hyppymestarit Markku Laksio ja Esa Huusari.



Lahden Laskuvarjokerhon puuhamiehiä toukokuun 1968 alussa: Matti Tirkkonen (vas.), Altti Heiskanen, Tapio Virvalo, Hannu Oksanen ja Kari Hatakka. Kuvasta puuttuu puheenjohtaja Pekka Raikama. Kuva: [mahdollisesti] Etelä-Suomen Sanomat.



Utin ja Lahden laskuvarjokerhojen läheistä yhteistyötä: ULK:n hyppymestari Markku Laksio tarkastaa LLK:n hyppääjän Raija Piltin varusteita Hollolassa. Kuva: via Utin Laskuvarjokerho

LLK toimi koko olemassaolonsa ajan läheisessä yhteistyössä Utin Laskuvarjokerhon kanssa. Alkuvaiheessa kerhon hyppytoiminta tapahtui Lahden lähellä olevalla Hollolan lentopaikalla. Hyppytoiminta siirtyi kuitenkin käytännössä lähes kokonaan Uttiin seuraavan vuosikymmen loppupuolella, kun lentopaikka ei enää täyttänyt viranomaisvaatimuksia eikä kentän pitäjä Puolustusministeriö katsonut tarpeelliseksi kunnostaa kenttää tai hankkia sille pitolupaa.

Kerho toimi 1960–1970 luvuilla varsin aktiivisesti. Kerhon edustajat menestyivät hyvin SM-kilpailuissa, erityisesti joukkuetarkkuudessa. Yksilötasolla menestyivät parhaiten taito- ja tarkkuushyppääjät **Seppo Piltti** ja **Pekka Tuominen**, jotka molemmat hyppäsivät 1970-luvulla myös Suomen edustusjoukkueissa.

Myös LLK noudatti periaatetta ”pane hyvä kiertämään”: kerho antoi myöhemmin merkittävästi apuaan Hallin Laskuvarjokerholle sen aloittaessa toimintaansa.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 27.4.1968

Sanomalehtileike (mahdollisesti Etelä-Suomen Sanomat) 2.5.1968

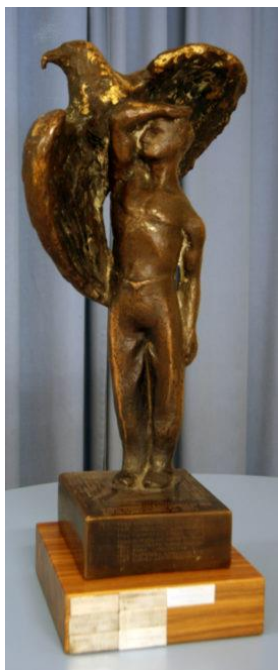
Seppo Piltti 14.2.1998

Ilmailuhallituksen kirje 29.5.1972 (1335/49/72).

Eero Kausalainen 23.2.1998

Kari Lukkarinen (Lentoturvallisuushallinto) 18.2.1998

SIL palkitsee – SLK:lle ”Kotkanpoika”



Suomen Ilmailuliiton pää-äänenkannattaja Ilmailulehti vielä 1960-luvun alussa kirjoitti jotain siihen suuntaan, että onhan se laskuvarjourheilu kiva harrastus, mutta eihän se meille sovi. Seurataan kuitenkin, mitä maailmalla tapahtuu. Melko pian muuttui ääni kellossa Ilmailulehdessä. Myös SIL:n terävän päänsuhtautuminen muuttui lajin kehittyessä ja laajentuessa nopeammin, kuin mikään muu laji aikaisemmin.

Merkittävä virstanpylväs SIL:n suhtautumisessa laskuvarjourheiluun oli liiton kevätkokous 27.4.1968, jolloin liitto jakoi kahdeksannen kerran ”Kotkanpoika” kiertopalkinnon, joka sääntöjensä mukaan jaetaan vuosittain ilmailukerholle, jonka toiminta on edellisen vuoden aikana ollut kaikilla toiminnan alueilla tuloksekasta tai toiminta on ollut pitemmän ajanjakson aikana yhdellä alueella erityisen mittavaa.

Palkinnon sai Suomen Laskuvarjokerho. Ilmailulehdessä esitettiin palkinnolle seuraavat perusteet:

”...Kerho on kahdeksan toimintavuotensa aikana suorittanut mittavan ja perustavaa laatua olevan työn maamme laskuvarjotoiminnan ja –urheilun piirissä. Se on ollut mukana alusta alkaen luotaessa laskuvarjotoiminnan koulutus- ja urheilujärjestelmää maahamme ja on pystynyt toimintansa aikana säilyttämään kerhona johtoaseman maamme laskuvarjotoiminnassa.

Sen saavutuksista mainittakoon useana vuotena voitettut Suomen mestaruus sekä joukkueettä henkilökohtaisessa kilpailussa sekä pysyvä johtoasema vuosittaisessa hyppyjen määrässä.”

Ennen osattiin munkkilatina ja puolen sivun virkkeet. Asia kuitenkin tuli selväksi. SIL antoi komean tunnustuksen uusimmalle lajilleen ja sen monessa suhteessa merkittävimmälle kerholleen. Pysti tuli ansioista!

Ilmailu 6-7/1968

Määräystä uudistetaan – laskuvarjojen rekisteröinti, huolto ja tarkastukset

Ilmailuosasto julkaisi 30.4.1968 päivätyn ilmailumääräyksen ”YL No 5-3: Laskuvarjojen rekisteröinti, huolto ja tarkastukset”. Määräys oli pääosiltaan sama, kuin aikaisemmin. Siinä oli kuitenkin joitakin muutoksia, vähäisiä ja suurempia. Vähäinen, mutta merkitykseltään tärkeä, oli vaatimus pakkaus- ja tarkastusmerkinnöistä Ilmailuosastolta laskuvarjon rekisteröinnin yhteydessä saatuun laskuvarjokirjaan (parachute log card). Kirjasta on myös käytävä ilmi hyppäjien määrä, viimeinen tarkastaja ja viimeinen pakkaaja.

Urheiluarjoilla pakkausjakso oli 30 vuorokautta, kun pelastusvarjot oli pakattava kolmen kuukauden välein.

Laskuvarjoja sai määräyksen mukaan pakata tai pakkausta valvoa vain ”pakkaustyöhön hyvin perehtynyt henkilö”. Tällaisena henkilönä olivat määräyksen mukaan ”...muun muassa laskuvarjokerhojen varjokaluston hoitajat, ns. varjomestarit ja Suomen Ilmailuliiton pakkauskurssin suorittaneet henkilöt. Purjelentokerhojen laskuvarjojen hoitajat voivat pakata oman kerhonsa varjoja jonkun yllä mainitun pakkaukseen hyvin perehtyneen henkilön valvonnassa.”

Jo edellä mainitulla muutoksella saatettiin lieventää laskuvarjokaluston jo muutaman aikaisemman vuoden aikana koettuja huolto-ongelmia. Tärkein muutos oli kuitenkin tämä: ”...Hyväksytyt korjaamot Suomessa ovat tällä hetkellä Ilmavoimien Varikon laskuvarjokorjaamo Tampereella ja Laskuvarjojääkärikoulun laskuvarjokorjaamo Utissa...” Ilmavoimien varikko oli ollut pitkään tukossa sekä siksi, että siellä pakattiin kaikki pelastusvarjot sekä tarkastettiin kaikki pelastus- ja urheiluarjot. Urheiluarjojen siirtyminen LjK:n laskuvarjopakkaamon hoidettavaksi helpotti merkittävästi laskuvarjojen huoltotilannetta. LjK myös pystyi paremmin perehtymään urheiluarjokalustoon, jota sotakoululla oli myös itsellään omiin tarpeisiinsa.

Tämä laskuvarjohuoltojärjestelmän jako oli sekin väliaikainen, mutta ei lyhytaikainen: järjestely oli voimassa seuraavan vuosikymmenen loppupuolelle saakka.

Myös muitakin muutoksia määräyksessä oli. Laskuvarjojen tarkastusjaksoihin tuli pieniä muutoksia. Määrävuositarkastusten lisäksi tekokuituvalmisteiset urheiluarjot oli tarkastettava 100 hypyn välein. Aiemmin tässä kirjoituksessa laskuvarjomääräysten yhteydessä esitelty laskuvarjojen katsastusmenettely muuttui. Urheiluarjojen osalta asia yksinkertaistui siten, että määrääaikaikatsastus oli toki suoritettava, mutta hyväksytyyn laskuvarjokorjaamon suorittama laskuvarjon tarkastus katsotaan vastaavan katsastusta.

Määräyksessä otettiin käyttöön laskuvarjojen tyyppimerkinnot ja luokittelu. Nämä muutokset täsmensivät ja yhdenmukaistivat käytettyä terminologiaa. Nämä uudet tyyppimerkinnot olivat seuraavat:

- I Pelastusvarjot
- II Urheiluarjot
 - Alkeisvarjo (umpikupu)
 - Alkeisaukkovarjo (esim. EFA 650, T-varjo, double-T ja vastaavat)
 - Tehovarjo (esim. EFA 653, EFA 6562, RL-3/5 ja vastaavat)
 - Liitovarjo (esim. Para-Commander, PTCH, Olympia, Crossbow ja vastaavat)
 - Urheilupelastusvarjo (varavarjo)

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: YL No 5-3: Laskuvarjojen rekisteröinti, huolto ja tarkastukset

Ensimmäiset siviili-yöhypyt Suomessa

Sanomalehti Uusi Suomi kirjoitti toukokuussa 1968 artikkelin ensimmäisistä siviilien yöhypyistä Suomessa. Jutussa kerrottiin, että tällaisia hyppyjä ei ole aikaisemmin järjestetty. Hypyt kuuluivat laskuvarjohyppääjien

D-luokan vaatimuksiin: ennalta suunniteltu yöhyppy, jonka vapaapudotuksen on oltava vähintään 20 sekuntia – vuoden 1968 hyppymatematiikan mukaan 1.500 metrin korkeudesta - ja osumatarkkuuden enintään 30 metriä.



Hyppääjiä valmistautumassa yöhyppyyn Malmin kentällä 9.5.1968. Hyppykone Cessna 206 OH-CSU. Kuva: via Antero Takkala



Jorma Malin osumatarkkuus oli varmasti riittävä D-luokan suoritukseksi: 45 senttiä! Kuva: via Antero Takkala

Joissakin hyppypäiväkirjoissa on jo ennen näitä hyppyjä nähty merkintä ”yöhyppy”, mutta niillä lienee tarkoitettu pitkäksi venyneen hyppypäivän päätteeksi tehtyjä ”hämärähyppyjä” – ei valmisteltua ja suunniteltua yöhyppysuoritusta. Helsingissä 9.5.1968 järjestetyt hyppyt ovat epäilemättä olleet suunniteltuja ja valmisteltuja. Hyppääjillä oli valaisimet kuvun tarkistamiseen, valaistu mittaristo ja valaistu maalialue. Yökin on vallinnut: Jorma Malin hyppypäiväkirjaan oli merkitty hänen hyppynsä ajankohdaksi kello 00:36.

Hyppykone oli Cessna 206 Super Skywagon, tunnukseltaan OH-CSU. Sama kone tuli tutuksi myöhemmin sen palveltua pitkään Imatran Ilmailukerhon hyppääjiä. Yöhyppyllä oli ohjaajana SLK:n legendaarinen ja pitkäaikainen hyppypilotti **Kauko ”Kake” Kuokkanen**.

Uuden Suomen mukaan Malmin kentällä toteutettuihin yöhyppyihin osallistuivat kymmenen SLK:n hyppääjää: Veijo Haatanen, Pekka Holmberg, Onni Kuusisto, Jorma Mali, Ralf ”Affe” Norra, Kari Puhakka, Mauri Purkunen, Antero Takkala, Kari Vaahtera ja Eero ”Kustu” Ylinen. Artikkelin mukaan kolmen hyppääjän osu-
matarkkuus ei täyttänyt D-luokan vaatimuksia.

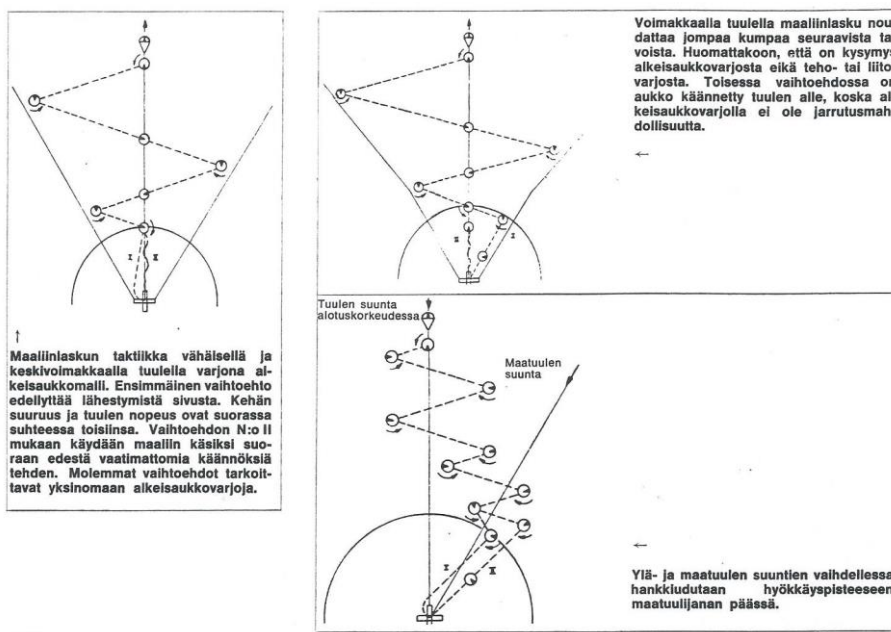
Hyppääjinä 10 SLK:n jäsentä, hyppyt Malmilla. Hyppääjinä Uusi Suomi 10.5.1968
Jorma Mali: Hyppypäiväkirja 1963 – 1975

”Tarkemmasti siimoilla ja kuvulla”

Ahkera ilmailutoimittaja Kavo Laurila taas asialla: hän täydensi oivalla tavalla Suomesta puuttuvaa kirjallista tietoa laskuvarjohyppäämisen teoriasta. Toukokuussa 1968 Ilmailu-lehti julkaisi Kavon laajan, kaavioilla höystetyn kirjoituksen otsikolla ”Tarkemmasti siimoilla ja kuvulla”. Kuusi sivua tiukkaa asiaa, mutta kirjoitettu-
na Kavon väärentämättömällä, värikkäällä ja polveilevalla tyyliillä, joka vetää kotikielensä vivahteista nautti-
van historiahenkilön suun mielihyvän vehnäselä.

Viisikymmentä vuotta sitten kirjoitettu artikkeli antoi ohjeita ja taustoja tarkkuushyppyyn 1960-luvun teho- ja liitovarjoilla. Ensin mainittuja olivat Kavon mukaan varjot, joissa ohjausaukko oli ns. Conquistador mallinen. ”...Liitovarjoja – niitä kaikkein huimimpia vauhtivempeleitä – on karkeasti ottaen kolme; Para-Commander, Crossbow ja Olympic...”

Nämä varjotyyppit ja siten myös niiden käyttöön tarvittava tekniikka ja ymmärrys ovat jo haipuneet historian hämärään. Siitäkin huolimatta rohkenen suosittelemaan artikkeliin tutustumista Senior Skydivers ry:n sivuilla. Artikkelin antaa mainion kuvan siitä, kuinka näillä vanhan ajan höyrykäyttöisillä laskuvarjoilla hypättiin kilpailuissa. Alastulot myötätuuleen!



Tekstiä selvennettiin kaavioin erilaisista lähestymistavoista teho- ja liitovarjoilla. Maaliin laskeuduttiin myötätuuleen – heikossa, kohtalaisessa tai kovassa tuulella. Piirros: Kavo Laurila

Artikkelin luvut kertovat aihepiirit: ”Perustekijöitä, Hyppykohdan valinta”, Tuulen panos yleisesti, Hyökkäyspiste, Ohjaustoimet, Tuuli yksityiskohtaisemmin (omat luvut heikolle, kohtalaiselle tai kovalle tuulelle), Maahan osuminen, Itäsaksalainen koulu ja Mitä opimme tästä?”

Hienosta tekstistä tarttui historiahenkilön haaviin erityisesti seuraavat, tiettyjä tarkkuushyppäämiseen liittyviä erityiskohtia käsittelevät kielikuvat, joista tämän lukijoidenkin soisi nautiskelevan, vaikka kenties eivät jaksaisi kiinnostua alkuperäisestä artikkelista.

Hyppykohdan valinta: ”...Täten siis umpikupuisen ja liitovarjollisen koneesta lähdön kohdat sattuvat helposti eri karttalehdille. Edellinen kun onkin oikeastaan ilmapallo tai tuuliajolle joutunut jolla; jälkimmäinen taas vastaa hyvinkin moottorillista ilman tai veden kulkuvälinettä...”

Hyökkäyspiste: ”Maatuulen nopeuden tunteminen on toiseksi tärkeintä. Se vaihtelee yleensä suuntaa enemmän eikä totuus ota paljastuakseen kuin vasta kuvun alla ja hanakasti turhan myöhään. Yksi on selvää. Mittarinäyttämät parin metrin korkeudessa ja niiden mukaan kilpailussa annetut numerolaattatiedot johtavat lipevästi harhaan. Mutta miten ovatkaan rakkaita kiipeän paikan tullen. Kansainvälisessä suurkilpailukäytännössä niistä ilmeisesti luovutaan lähitulevaisuudessa. Olisi siis viisainta jättää niihin turvautumatta jo nyt.”*

Mitä opimme tästä: ”Osaamisen asteesta taidetaan puhua. Jos jonkun tavan hallitsee tosi hyvin, riittää tämä vallan mainiosti, vaikka tapa olisikin väärä. Tulokset ratkaisevat eivätkä niiden saavuttamiseksi käytettävät keinot. Tarkkuushypyssä ei jaeta tyylipisteitä.

Täytyisi vielä löytää lohdun sana muutamille. Kuten niille, jotka tietämisestä huolimatta eivät taida... Kuinka sitä nyt sama pappi saarnaamaan ja läksytystä vastaanottamaan. Älkää tehkö niin kuin minä teen, tehkää niin kuin minä sanon – laskun jälkeen metsästä tulijalla on sanat valmiina!”

*Numerolaattatiedot: kilpailussa ilmoitettiin tuulimittarin lukemat maassa olevin käsikäyttöisin numerolaatoin. Numerot olivat niin isot, että hyppääjät pystyivät näkemään ne lähestymisen aikana. Järjestelmästä luovuttiin pian tämän jälkeen sen epäkäytännöllisyyden ja –tarkkuuden vuoksi.

Itäsaksalaisella koululla Kavo Laurila tarkoitti DDR:n laskuvarjovalmentajan **Dieter Strüberin** oman maansa tarpeisiin laatimaa ohjekirjasta tarkkuushypystä. Kavon artikkeli keskittyi pääasiassa amerikkalaisten käyttämiin tekniikoihin, mutta hän esitteli vertailun vuoksi myös kansainvälisissä kilpailuissa hyvin menestyneen itäsaksalaisen koulukunnan opit. Kirjasen kirjoittaja Strüber nähtiin myöhemmin myös Suomessa, ensimmäisen kerran maansa joukkueen kanssa jo kirjoitusta seuraavana vuonna.

Artikkeli löytyy kokonaisuutena Senior Skydivers ry:n nettisivuilta.

Ilmailu 5/1968

Eero Kausalainen 18.3.2018

Laskuvarjojääkärien PM-kilpailut – LuKT vahvasti mukana

Vaikka sotilasurheilu ei kuulu tämän historiakoosteen ydinasioihin, on syytä kuitenkin mainita sotilaiden PM-kisat Ruotsin Karlskogassa toukokuussa 1968. Tuloluettelosta löytyi – kuten myös tulevana vuosina Suomen osallistuessa laajemmin sotilasurheiluliiton CISM:n tai pienimuotoisempiin sotilaiden PM-kilpailuihin - siviiliorganisaatiollekin tuttuja henkilöitä. Suomalaiselle laskuvarjourheilulle tuttuja nimiä tuloluettelossa olivat ylikersantti Tuomo Aaltonen, henkilökohtaisen tarkkuuden kolmas ja kapteeni Heikki Siiröpää viides. Molemmat herrat olivat LuKT:n jäseniä. Joukkuetarkkuudessa Suomi oli neljäs.

Helsingin Sanomat 27.5.1968

Siviilien toiset PM-kilpailut - 1968

Laskuvarjohistorian järjestyksessään toiset Pohjoismaiset mestaruuskilpailut järjestettiin Norjan Trandumissa 23. – 29.6.1968. Suomessa oli joukkueen valintaa pohdiskeltu pitkin kevättä. Jo huhtikuussa LuKT nimesi

joukkueenjohtajaksi Heikki Siiröpään. Hänen lisäksi nimettiin kilpailijoiksi aikaisempien tulosten perusteella Jorma Mali, Antero Takkala, Harri Toivonen, Risto Valta ja Eero Ylinen. Lisäksi LuKT:lla oli seitsemän muuta nimeä, joista karsintakisojen perusteelle valittaisiin vielä kaksi kilpailijaa.

Tämä vuosi oli kilpailutoiminnan osalta kiihkeä. Malmilla oli jo toukokuussa pidetty tarkkuushyppykilpailu. Lisäksi oli Nummelassa pidetty taitohyppykilpailu, joka oli LuKT:n nimeämä karsintakisa PM-joukkueen viimeisiä valintoja varten. Kilpailun läpivienti onnistui hyvin. Joukkueeseen valittiin jo aiemmin nimettyjen lisäksi Ralf Norra ja Reijo Korpinen.

Kilpailutuloksista on jäänyt tallelle vain vähän tietoa. Kiihkeänä kisakesänä kukaan ei ehtinyt kirjoittaa juttua Ilmailu-lehteen, eikä tuloksia ole löytynyt. Jotain kuitenkin tiedetään – mikäli ”Hesariin” on uskomista: Pohjoismaiden yleismestari (taitohyppy ja henkilökohtainen tarkkuus) oli Eero Ylinen pistemäärällä 1.212,0. Yleismestaruuden hopea meni Ruotsin Leif Lindgrenille ja pronssi Norjan Rolf Tangenille. Seuraavilla sijoilla oli suomalaisia: neljäs Harri Toivonen, viides Risto Valta, kuudes Antero Takkala ja yhdeksäs Reijo Korpinen.

Joukkuetarkkuuden tuloksia:

1. Ruotsi	1.625,4 pistettä
2. Norja	1.569,2 ”
3. Suomi	1,127,2 ”
Eero Ylinen	
Risto Valta	
Antero Takkala	

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 27.4.1968

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 17.5.1968

Helsingin Sanomat 27.5.1968

Helsingin Sanomat 18.6.1968

Helsingin Sanomat 1.7.1968

Eero Kausalainen 19.3.1968

Hyppyleiri Immolassa

Kuten edellä on jo kerrottu, Imatran Ilmailukerhon hyppytoiminnan voi katsoa alkaneen maaliskuussa 1968, kun ensimmäiset kerhon kouluttamat hyppääjät hyppäsivät kurssihyppyjään. Aloittavan kerhon tahti oli hirmuinen verrattuna muihin näinä aikoina perustettuihin laskuvarjotoimintaa harjoittaviin kerhoihin. Kerho järjesti keväällä kaksi kurssia ja kesällä päätettiin pitää laskuvarjohyppyleiri. Hyppyleirijät oli tähän aikaan uusi asia, tällaisia ei juuri ollut järjestetty aikaisemmin.

Leirin ideana oli kutsua kaiken tasoisia hyppääjiä Immolaan noin kaksi viikkoa kestäväälle leirille, jossa järjestäjä hankki paikalle lentokoneen, hyppymestareita ja laskuvarjoja. Lisäksi kerho järjesti ruokahuoltoa varten puffetin ja tarjosi läheisen Niemilammen rannalla riittävän määrän telttapaiikkoja. Kokeneemmat hyppääjät ja eräät muut kerhot toivat mukanaan omaa hyppykalustoaan.

Verrattaessa tällaista leirimuotoista tapahtumaa tavanomaiseen iltaisin ja viikonloppuisin – sään, lentäjän ja hyppymestarin salliessa – järjestettävään hyppytoimintaan oli kaikilla mahdollisuus saada huomattavasti enemmän ja paljon hyppyjä. Oppilaiden kannalta tämä merkitsi tavalliseen ”satunnaishyppäämiseen” verrattuna erittäin nopeaa edistymistä. Hyppymestari ja kone olivat aina paikalla ja oppilashyppääjille riitti koneessa paikkoja. Hyppysuorituksissa ei leirin aikana tullut turhia taukoja, vaan päästiin heti kokeilemaan uutta suoritusta, kun hyppymestari oli hyväksynyt edellisen opinnäytteen.

Historiahenkilö Kausalaisella on omakohtaisia kokemuksia tästä 29.6. - 14.7.1968 järjestetystä leiristä ja oppilaan nopeasta edistymisestä leirimuotoisen toiminnan aikana:

”Leirin toteuttamista häiritsi osan ajasta huono sää, mutta kun säätä oli, sitä käytettiin. Ympäristöasiat eivät tuohon aikaan häirinneet. Hyppytoiminta alkoi aamulla kello neljän tai viiden aikaan ja se saatettiin lopettaa joskus iltakymmeneltä. Hyppypäiväkirjani mukaan viiden päi-

vän ajanjaksolla kertyi kaikkiaan kaksikymmentä hyppyä. Mukana useita neljän hypyn päiviä. Leirille tullessani hyppyrani oli kestänyt noin seitsemän kuukautta. Siinä ajassa minulle oli kertynyt vain kahdeksan hyppyä.



Leirin oppilashyppääjiä odottamassa hyppyvuoroaan: Matti (vas.) ja Eero Kausalainen. Kuva: via Matti Kausalainen

Hyppytoiminnan luonteesta kertoo tämä tarina: Eräänä aamuna lähdimme veljeni Matin kanssa päivän ensimmäiselle hypylle joskus kello neljän maissa. Meillä molemmilla oli hyväksyttyinä jo kaksi harjoitusvetoa. Kolmas tarvittiin, jotta päästäisiin itselaukaisuun. Hyppykoneen startattua lensimme matalalla kiitotien päässä olleen telta-alueen yli ja huusimme megafoneilla leiriläisille herätyksen. Meidän molempien harjoitusvedot onnistuivat ja hyppymestarina toiminut hyppymestariharjoittelija Tapio "Cekkeri" Satamo lupasi seuraavalle hypylle itselaukaisuut.



Immolan kenttä sijaitti rajavyöhykkeen tuntumassa. Kuvassa näkyvän Immolanjärven yksi lahti ulottui Neuvostoliiton puolelle. Kuva: via Matti Kausalainen

Pakkasimme nopeasti ja olimme taas veljeni ja Cekkerin kanssa taivaalla vähän kello kuuden jälkeen. Ensimmäiset "itsarit" menivät hyvin ja siirryimme itselaukaisukalustoon. "Ei voittoa, ei neuvoja, ei siteitä", siteerasi veljeni sen ajan terveysidemainosta.

Saman päivän kuluessa saimme molemmat kaikkiaan neljä hyppyä.

Hyppyyhimme liittyi hauska yksityiskohta: hyppymestarina toimi varusmies, 3. Erillisessä Viestikomppaniassa palveleva viestimies, hyppääjäveljekset olivat molemmat puolustusvoimien kantakersantteja."



Leirin osanottajia Matti Ojamäki (vas.), Erja Ahonen, Tapio Satamo, tuntematon, Risto Ahonen (selin) ja pilotti Martti "Tupe" Turppo. Hyppykone on Utista vuokrattu Cessna 170 OH-CSO. Kuva: Markku Laksio

Immolan leirillä oli mukana 76 hyppääjää, jotka saapuivat Imatran seudun lisäksi Iisalimesta, Jyväskylästä, Kotkasta, Lahdesta, Lappeenrannasta, Porista ja Utista. Leiri käytännössä lopahti jo hieman ennen virallista päättämispäivää, koska kokeneimmat osanottajat ja hyppymestarit "karkasivat" Nummelaan laskuvarjohyp-pyjen SM-kisoihin. Leirin vetäjinä olivat ennen kaikkea paikallinen hyppymies, tuleva laskuvarjourheilun "Suur-Hero" Rauno Härkönen sekä hyppymestarit Tomi Aaltonen ja Markku Laksio. Hyppymestarina ko-neessa heilui ilmeisesti ahkerimmin hyppymestariharjoittelija Cekkeri Satamo. Hyppymestarioppilaana toimi myös Tapio Virvalo.

Tämä hyppyleiri oli tietävästi ensimmäinen – tai ainakin ensimmäinen tämän mittaluokan "melkein kansain-välinen" hyppyleiri. Nykypäivän termein tapahtumaa voisi kutsua oppilasboogieksi, koska tämä oli erityisen antoisa juuri heille. Tulevina vuosina jokseenkin kaikki kerhot järjestivät tämän mallin mukaisia kesäleirejä Oripäässä, Jämillä, Vaalassa, Naarajärvellä, Rautavaarassa ja niin edelleen. Konsepti oli todettu hyväksi!

Ilmailu 4/1969

Eero Kausalainen 14.3.2018

Neljännet laskuvarjourheilun SM-kilpailut

Kilpailut järjestettiin Nummelassa 12. – 14.7.1968. Paikallinen kisajärjestäjä ja -isäntä oli Suomen Laskuvarjokerho. Kilpailijoita oli Ilmailu-lehden mukaan ”lähes 25”. Mukana oli kilpailujen ulkopuolella myös Ruotsin saman vuoden PM-kilpailun joukkuetarkkuuden voittajajoukkue. Pääosa kilpailijoista tuli Helsingin seudulta, mutta nyt alkoi olla jo kohtuullinen edustus myös muusta Suomesta. Tässä SM-kilpailussa oli ensimmäistä kertaa kilpailijana nainen: **Irja Valta**, taito- ja tarkkuushyppyvirtuoosi Risto Vallan vaimo. Kilpailun johtajana toimi Kyösti Landén, ylituomarina Olli Henttinen.



Kisaesitteen kansilehti

Kisat alkoivat – kuinkas muuten – säävaikeuksilla. Aloituspäivänä pilvet roikkuivat matalalla ja satoivat vettä. Aloitamaan päästiin seuraavana päivänä ani varhain. Ensimmäinen konevasti kilpailijoita nousi ilmaan kello 05:32. Nummelan maisemissakaan ei annettu ympäristön häiritä. Tänä aikana maailmaan ilmeisesti mahtui melua nykyistä enemmän. Ympäristövaikutusten arviointia ei kilpailutapahtumaa varten ollut eikä tuolloin vielä edes tunnettu.



Reijo Korpinen (keskellä) ja Onni Kuusisto (oik.) matkalla koneelle. Vasemmalla Ruotsin joukkue. Kuva: Antero Takkala



Suomen joukkue valmistautuu hyppyyn: Onni Kuusisto (vas.), kaksi tuntematonta, Reijo Korpinen (siiven alla), Eero Ylinen, Kavo Laurila ja Risto Valta. Kuva: Antero Takkala

Alun säävaikeuksien jälkeen kilpailu saatiin käyntiin. Sään suosiessa tästä eteenpäin saatiin kilpailut vietyä hyppymäärien osalta loppuun. Kilpailun järjestäjä oli tällä kerralla paneutunut tiedottamiseen. Lehdistölle oli lähetetty kisoista tiedotteita, joissa paitsi kerrottiin kisatapahtumasta, myös moitiskeltiin tiedotusvälineitä kiinnostuksen puutteesta tätä hienoa urheilumuotoa kohtaan.

Ennakkotiedotus selvästi kannatti, koska sanomalehdissä oli runsaasti sekä puhtaita kisajuttuja että myös laskuvarjourheilua yleisesti esitteleviä artikkeleita. Tiedotuksella oli myös kääntöpuolensa. Ruotsinkielisen sanomalehti *Hufvudstadsbladetin* toimittaja ja kuvaaja saapuivat Nummelan kentälle ilmoitettuna kilpailun alkamisaikana. Kentällä ei ollut ketään eikä mitään. Aikansa sateen keskellä etsiskelyään he löysivät lopulta teltan, jossa asusti eläviä ihmisiä. He neuvoivat lehdistön edustajat teltalle, jossa kisojen tiedotusvastaavaksi nimetty Kaisa Kakko asusti. Kaisa selvitti toimittajille, että ei nyt tapahdu mitään, kun on tämä sää. Hän kuitenkin tarjoutui lämmittämään saunan sateesta läpimäriksi kastuneille neljännen valtiomahdin edustajille.

Ilmeisesti oli ennakkotiedotettu hyvin, mutta omaan tiedotukseen ei uskottu – ei uskottu, että joku todella tulee. Tiedotus kääntyi kuitenkin voitoksi. Lehtijuttuja oli luultavasti enemmän, kuin mistään aikaisemmasta SM-kisasta. Myös HBL kirjoitti kisoista ja sen lehdistösihteerin kohtaamisesta positiivisesti.

Suomen Laskuvarjokerhon Risto Valta oli kilpailussa täysin omaa luokkaansa. Hän voitti kultaa kaikissa lajeissa, joihin osallistui, mukaan luettuna joukkuetarkkuus. Tuloksia:

Henkilökohtainen tarkkuus

1. Risto Valta, SLK	981 pistettä, neljän hypyn yhteistulos	1,90 m
2. Antero Takkala, SLK	948 "	5,20 "
3. Onni Kuusisto, SLK	921,3 "	5,20 "

Taitohypyt

1. Risto Valta, SLK	532 pistettä
2. Harri Toivonen Tampereen IY:n laskuvarjoaosto	498 "
3. Eero Ylinen, SLK	497 "

Yleismestaruus

1. Risto Valta, SLK
2. Antero Takkala, SLK
3. Harri Toivonen, Tampereen IY

Joukkuetarkkuus

1. SLK I Mali, Ylinen, Takkala, Valta
2. SLK II Norra, Puhakka, Toivonen, Korhonen
3. ULK Aaltonen, Huusari, Satamo, Laksio

SM-kilpailuissa tehtiin kaikkiaan 550 hyppyä, joista 6 nolla-nollaa. Näistä puolet teki Risto Valta!



SM-kilpailun bonuksena oli paikka MM-kisajoukkueessa. Joukkue kuvattuna Nummelassa SM-kilpailun päätteeksi. Takarivi vasemmalta Antero Takkala, Risto Valta, Ero Ylinen, eturivi Jorma Mali ja Harri Toivonen. Kuvasta puuttuu MM-joukkueenjohtaja Kavo Laurila. Kuva: Antero Takkala

LuKT pohti kilpailujen kokemuksia syyskuun 1968 kokouksessaan. Kilpailun toteutukseen ja läpivientiin oltiin tyytyväisiä. Tulospalvelussa kilpailijoille olisi ollut varaa parantaa. Säävaikeuksissa toivottiin kilpailun johdolta rohkeampia ratkaisuja: pidettiin tarpeettomana pitkiä ”kyttämisiä” silloin, kun sään paranemisesta ei ole toivoa. Reilu tauko olisi ollut parempi.

Kilpailussa oli vain yksi tuomari: ylituomari Olli Henttinen. LuKT:n kokouksessa esitettiin, että ”...*olisi mahdollisesti otollista nimetä yhden ylituomarin lisäksi myös muita tuomareita, tuomaristo. LuKT:n enemmistö oli kuitenkin sitä mieltä, että yksi pätevä puolueeton ylituomari on riittävä.*”

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 17.5.1968
Hufvudstadsbladet 13.7.1968
Hufvudstadsbladet 14.7.1968
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 14.7.1968
Lehtileike (mahdollisesti Helsingin Sanomat, n. 15.7.1968)
Uusi Suomi 15.7.1968
Ilmailu 8/1968

Laskuvarjourheilun IX Maailmanmestaruuskilpailut - Graz



IX. Weltmeisterschaft
im Fallschirm-Sportspringen
10. – 25. August 1968
Graz-Österreich

MM-kilpailut järjestettiin Itävallan Grazissa 10. – 25.8.1968. Nämä olivat Suomelle toiset MM-kilpailut. Kuten edellisissä tarinoissa on mainittu, Suomen joukkueessa olivat joukkueenjohtajana Kavo Laurila ja kilpailijoina Risto Valta, Harri Toivonen, Eero Ylinen, Jorma Mali ja Antero Takkala. Joukkueen mukana tai liepeillä oli myös jonkin verran suomalaisia hyppyturisteja. Muitakin oli saapunut paikalle: oli 26 maata ja niitä edusti 129 mies- ja 53 naiskilpailijaa.



Suomen edustusjoukkue avajaisissa: kilpailijat Antero Takkala (vas.), Jorma Mali (piilossa), Eero Ylinen, Risto Valta, Harri Toivonen ja joukkueenjohtaja Kavo Laurila. Kuva: Antero Takkala

Kilpailun järjestäjä oli kokenut. Grazissa järjestettiin joka vuosi isot kilpailut. Tähän tapahtumaan oli hankittu hyppykoneiksi kuusi kaksitasoista An-2 konetta, kaksi Neuvostoliitosta, kaksi Tšekkoslovakiasta ja kaksi Itä-Saksasta. Koneisiin sopi 10 – 13 hyppääjää, mutta kilpailuhypyillä tavanomainen hyppääjämäärä oli 5 – 8. Erikoisuutena oli se, että jokaisella osanottajamaalla oli mahdollisuus käyttää henkilökohtaisessa ja joukkuetarkkuudessa omaa hyppypilottiaan. Suomikin käytti tätä mahdollisuutta: joukkueen matkassa oli myös SLK:n kokenut hyppypilotti Kauko Kuokkanen, joka sompaili isoa lentolaitetta joukkueemme hyppyylennoilla.

Vaikka tämä oli suomalaisille vasta toinen MM-osanotto, voitiin menestykseen ja tuloksiin olla tyytyväisiä – todella tyytyväisiä. Kavo Laurila kirjoitti kilpailusta artikkelin Ilmailu-lehteen. Hän oli otsikoinut jutun Suomen menestyksestä hurmioituneena ”*Härmä hurjana maailmalla*”. Aika hurjana olivat. Parhaat suomalaistulokset olivat Jorma Malin kuudes sija henkilökohtaisessa tarkkuudessa, Suomen kuudes sija joukkuetarkkuudessa.

Tarkkuuslajeissa suomalaisia yllätti heikko tai olematon tuuli, ”pläkäkel” purjehtijain sanastolla. Sellaiseen ei ollut totuttu Suomessa. Tämä aiheutti lähestymisiä hyvin jyrkässä kulmassa. Kun käytettiin rintapakkausvaravarjoa, se kätki lähestymisen loppuvaiheessa maalilätkän katveeseensa, jolloin polkeminen keskusleevyyden oli ilmeisen vaikeaa. Monet kanssakilpailijat irrottivat varavarjon toiselta puolelta ennen finaalin aloittamista, jolloin näkyvyys eteen ja alas oli esteetön. Koska suomalaiset eivät olleet ennen tällaista kikkaa kokeilleet, he eivät halunneet riskeerata hyppytuloksiaan kokeilemalla kesken kilpailun jotain aivan uudenlaista. Alkukierrosten tyynät – suomalaisten onneksi – muuttuivat myöhemmin tavanomaisemmiksi tuulilukemiksi, jolloin pohjoisen pojat saivat hypätä tutummissa olosuhteissa.

Taitohypyssä suomalaisten menestys ei ollut vielä lähelläkään tarkkuustasoa, mikä vaikutti myös henkilökohtaisen tarkkuuden ja taitohypyn tulosten perusteella laskettavaan yleiskilpailuun. Yhtenä syynä taitohypyn vaatimattomampaan menestykseen joukkueenjohtaja Kavo Laurila arveli kansainvälisten tuomarien puutetta: kansainvälisten tuomarien kautta olisi saatu ennakkotietoa tuomarilinjan ankaruudesta. Nyt se yllätti negatiivisesti.



Hypykiilari Kavo Laurila (3. oikealta) lähdössä koehypyille. Hyppyjä kertyi enemmän, kuin kilpailijoille. Kuva: Antero Takkala

Joukkueenjohtaja Kavo oli kerkeävä mies, ei ollut taipaleella turistina. Hän hypäsi 20 hyppyä (koehyppejä ym.), keräsi tietoa Itävallan laskuvarjourheilusta, kilpailun järjestelyistä ja kustannuksista (kokonaiskulut 300.000 mk) sekä kilpailijoiden käyttämästä laskuvarjokalustosta. Viimeksi mainitusta selvityksestä kävi ilmi, että länsimaiden yleisin laskuvarjotyyppi oli amerikkalainen Para-Commander – PC. Länsimaissa käytettiin myös pienemmässä määrässä ranskalaisia Olympic-kupuja. Itä-Euroopan mailla oli yleisin kupu tšekkien PTCH-7 ja neuvostoliittolainen UT-2. Lisäksi unkarilaiset käyttivät Olympicia ja PC:tä.

Joukkueenjohtaja ja SIL olivat tehneet suuren työn kilpailumatkan rahoittamiseksi. Liiton ja SLK:n lisäksi sponsoreita oli viisi organisaatiota tai yritystä. Ne tukivat sekä kilpailumatkaa että harjoitushyppyjä. LuKT:n kokouksessa syyskuussa 1968 voitiinkin todeta historiallisesti: ”*Todettiin myös, että rahatkin jotenkuten riittivät*”. Oli historiallista, eikä toistunut tulvaisuudessa useinkaan.

Kilpailun aikana koettiin myös suurvaltapolitiikan kylmiä tuulahduksia. Kilpailun aikana Tšekkoslovakian joukkue laati ja jakoi kilpailujoukkueille laatimansa julistuksen. Se alkoi alla olevalla vapaasti suomennetulla tekstillä:

”Julistus Tšekkoslovakian edustusjoukkueelta

Elokuun 20. ja 21. päivien välisenä yönä Neuvostoliiton, Puolan, Saksan Demokraattisen Tasavallan ja Bulgarian sotilasosastot ovat miehittäneet Tšekkoslovakian Sosialistisen Tasavallan, vastoin Presidentin, Hallituksen, Kansallisen lainsäädäntöelimen ja Tšekkoslovakian kansan tahtoa.

Tšekkoslovakian IX Maailmanmestaruuskilpailujen edustusjoukkue vastustaa voimakkaasti tätä miehitystä, mikä on vastoin YK:n peruskirjaa ja kansainvälistä lakia ...”

Julistuksessaan joukkue myös lausui tukensa maansa lailliselle hallinnolle ja kiitti MM-kilpailujen osanottajilta saamastaan tuesta ja osanotosta. He myös kiittivät etukäteen paikalla olleita FAI-edustajia ja erityisesti **Jacques Isteliä** heidän lupaamastaan taloudellisesta avusta, mikäli joukkueelle tulisi taloudellisista syistä vaikeuksia päästä kilpailun jälkeen takaisin kotimaahansa.

Yksityiskohtaisia tuloslistoja kilpailusta ei ole löytynyt. Jotain sentään oli mahdollista poimia aikakauden lehdistä. Näissä tuloksissa ei aikaisemmista säännöistä poiketen pudotettu tuloksista pois huonoimman hypyn tulosta, vaan kaikki laskettiin lopputulokseen. Oudot pistelaskujärjestelmät olivat myös yksinkertaistuneet: tarkkuushypyillä tulos ilmoitettiin metreinä ja sentteinä ja taitohypyssä suorituksen kokonaisaikana, johon oli lisätty mahdollinen sakko suoritusvirheestä. Kilpailussa oli myös naisten sarja, mutta koska Suomella ei vielä ollut ketään edustustasoista naista, ei kilpailun tästä osasta ole kartutettu tietoja.

Henkilökohtainen Tarkkuus (4 kierrosta)

	1. hyppy	2. hyppy	3. hyppy	4. hyppy	Yhteensä
1. Bulgaria					
2. Tšekkoslovakia					
3. USA					
4. Ranska					
5. Unkari					
6. Jorma Mali	0,00	0,20	0,10	0,19	0,49
32. Antero Takkala	1,74	0,00	0,00	0,00	1,74
69. Harri Toivonen	0,79	2,79	0,23	1,34	5,15
70. Eero Ylinen	0,15	1,88	2,39	1,51	5,93
98. Risto Valta	12,21	0,12	0,00	0,10	12,43

Taitohyppy (kolme hyppyä)

1. Gurnij	Neuvostoliitto	7,2	7,4	8,1		22,7
2. Schrabanov	Neuvostoliitto	8,0	8,0	8,4		24,4
3. Tkatschenko	Neuvostoliitto	8,1	8,0	7,8 + sakko		?
4. Ligocki	Tšekkoslovakia					
5. Popov	Bulgaria					
29. Risto Valta		9,8 + sakko	9,8	9,6		?
63. Harri Toivonen		10,6	11,4	12,2	sakoista ei tietoa	
98. Jorma Mali		13,0	14,1	14,1	sakoista ei tietoa	
108. Eero Ylinen		hylätty	11,4	13,6	sakoista ei tietoa	
110. Antero Takkala		11,0	hylätty	12,5	sakoista ei tietoa	

Yleismestaruus

1. Tkatschenko	Neuvostoliitto
----------------	----------------

- | | |
|---------------------|----------------|
| 2. Popov | Bulgaria |
| 3. Ligocki | Tšekkoslovakia |
| 4. Kasakov | Neuvostoliitto |
| 5. Proly | |
| 62. Risto Valta | |
| 63. Eero Ylinen | |
| 80. Jorma Mali | |
| 101. Antero Takkala | |
| 105. Eero Ylinen | |

Joukkuetarkkuus

1. Itä-Saksa
2. USA
3. Englanti
4. Kanada
5. Neuvostoliitto
6. Suomi

Maiden välinen paremmuus (kaikkien lajien perusteella)

1. USA
2. Neuvostoliitto
3. Itä-Saksa
4. Kanada
5. Tšekkoslovakia
6. Englanti
14. Suomi
22. Ruotsi

Pienenä ”turhana detaljina” mainittakoon, että kilpailussa tehtiin kaikkiaan 117 nolla-nollaa.

Kun muutaman aikaisemman edustusjoukkueen miehistö oli käyttäytynyt mainetta vaan ei kunniaa kasvattavalla tavalla, katsoi kisajutun kirjoittanut Kavo tarpeelliseksi mainita tästä ihan erikseen artikkelissaan: ”Suomen joukkueen käytös oli hyvä. Henkeä pyrki joskus madaltamaan turhien sanojen turhamääräinen käyttö. Suurempi itseuri ei olisi pahitteeksi. Tämä voi koskea vaikkapa unen paljoutta. Se voi jäädä lyhyeksi, ei kaikkien osalta, mutta jonkun sitä enemmän. Yleensäkin on käytösesimerkkejä parempi ottaa idästä kuin lännestä eikä etelästä ollenkaan.” Ei siis tämän kummempaa tällä kerralla.

Kilpailun yhteenvedoksi on hyvä laittaa ote sanataituri Kavo Laurilan kisa-artikkelista Ilmailu-lehdessä:

”Ponnistuksesta se käy. Osanotto MM-kisoihin nimittäin. Ja oppia sinne vain ottamaan mentiin. Mutta. Kävikin paremmin. Eivät luopuneet palkinnoista ne muut. Eivät vielä. Vaan odottamattomia sijoituksia kyllä herui tosissaan yrittävän lakkariin: tarkkuus ja ryhmä oikein hyviä, oikein hyviä; taitohypyssä tuli roimasti hyppysille ja yhteispisteitä kohtuullisesti.

...Suomen niemeltä oltiin toista kertaa isokalassa...”

Mitä siihen lisäämään.

Ilmailu 10/1968

Uusi Suomi 19.8.1968

Uusi Suomi 30.8.1968

Proclamation of the Czechoslovakian Delagation (päiväämätön, elokuu 1968)

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

Laskuvarjokalustoa ja hintoja elokuussa 1968

Laskentaharjoituksista kiinnostuneille tiedoksi: SLK:n Nummelassa pitämä hyppykurssi maksoi 150 markkaa. 13 markan hintaiset pakkolaukaisuhypyt maksettiin erikseen. SIL:n myymät ranskalaiset St. Christopher hyppykypärät maksoivat 66:95 ja hyppykenkiä sai hyllystä hintaan 52:00. Elegantit mallit ovat nähtävillä alla olevassa Ilmailu-lehden mainoksessa. ”Tšekki-PC:n” hintatieto on liuennut historian hämärään.

	Laskuvarjohyppääjille Kypärä 66:95 Kengät 52:00		Lentäjille Haalarit: popliinia 59:50 teryleeniä 72:50	
SUOMEN ILMAILULIITTO r.y.		Malmin lentoasema, Helsinki 70		



Laskuvarjojen maailmanmestaruustulokset — Graz — Itävalta — 1968.

Ensimmäinen henkilökohtaisten hyppyjen sarjassa (miehet) — Mr. Kalous — PTCH-7 laskuvarjolla

Ensimmäinen henkilökohtaisten hyppyjen sarjassa (naiset) — Miss Tomsikova PTCH-7 laskuvarjolla

Ensimmäinen ryhmähyppyjen sarjassa (naiset) — Tshekkoslovakian ryhmä — PTCH-7 laskuvarjolla

Kuuluksa KRAS-tehdas on kehittänyt uuden koulutuslaskuvarjon PTCH-C, joka sopii kaikille, jotka ovat suorittaneet alkeiskoulutuksensa.

Ensimmäiset toimitukset syyskuussa 1969.

Turvallisuus — laatu — uusi muoto — turvallisuus — laatu — uusi muoto — turvallisuus —

Välttämättömyys kaikille harjoittelijoille, laskuvarjohyppyjen opettajille ja itseaukaisuhyppääjille.

Yhdistetty laskuvarjoaukaisija KAP-3P sopii kaikkiin laskuvarjovaruksiin

Muun tyyppisiä laskuvarjoja ja varusteita: PL-58 S istuin-pelastuslaskuvarjo / istuinvarjo / erittäin sopiva ZLIN-TRENER ja muitten lentokonetyyppien piloteille, ZL-62 selkävarjo, erittäin sopiva BLANIK- ja muille purjekoneille, PN-50 S rintavarjo helikopterien, rahtikoneitten ym. miehistöille.

Erityisiä hyppykenkiä ja kypäriä saatavissa 4—6 viikon toimitusajalla.

Osoittakaa kyselyne Tshekkoslovakian lähetystön kaupalliselle osastolle Helsinki, Annankatu 25, puh. 64 01 01.

PTCH • 7

OMNIPOL LASKUVARJO MESTAREILLE PTCH-7

Para-Commanderin pahin kilpailija "Tsekki-PC" PTCH-7. Suomessakin näitä käytettiin 1960 - 1970 -luvuilla. Kuva: Omnipol

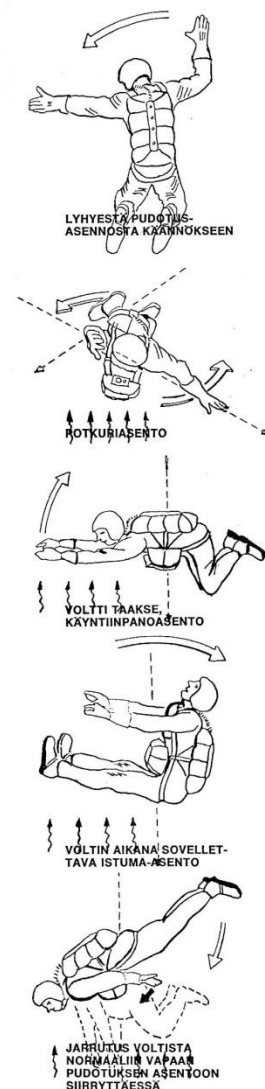
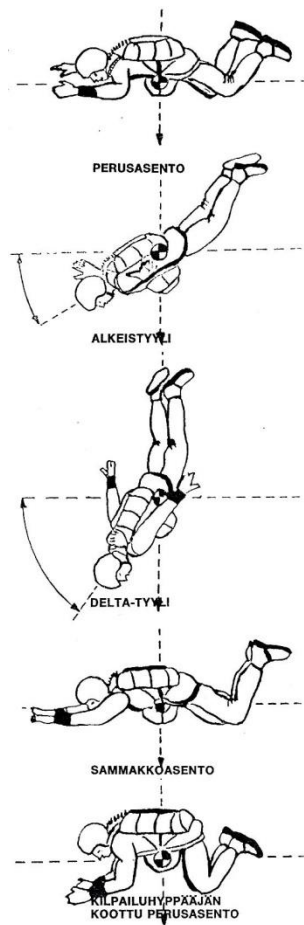
Ilmailu 5/1968

Taitohyppy – Kavo jakaa taas viisautta

”Tekee taas mieli puhua rintaäänellä. Sillä sellaisella, jonka melkoinen asiantuntemattomuus hankkii. On onneksi korvat kuulla, mitä viisaammat ovat partaansa pajattaneet. Silmät on suotu nähdä, mitä ulkomaan lehdet ja kirjat ovat taitohypyn tiimoilta toittaneet. Lähtöisin omastakin päästä on muutama välähdys. Niitä pienimpiä.

Tavoitteena on MM-, PM- ja SM-otoksissa käytetyn kilpailulajin monipuolinen esiin tuominen. Pitäisi itse ymmärtää, pitäisi saada ilmailuyhteisö ymmärtämään. Toivottavasti myös härmäläisille tämän ja tulevan hetken kilpailijoille joku vihje tarttuu hyppyhaalariin...”

Näin Kavo Laurila aloitti jälleen uuden kansanvalistusartikkelinsa Ilmailu-lehden syyskuun 1968 numerossa. Taitohypystä, kuten ei juuri muistakaan hyppäämisen lajeista, ollut suomenkielistä kirjallista viisautta. Ja 1960-luvulla hyppyaktiivi-ikäisten kielitaito oli merkittävästi nykyistä vaatimattomampaa. Ulkomaan lehdistä saattoi olla apua tiedon tuskaan vain harvoilla. Hallittua vapaata pudotusta oli Suomessa harjoiteltu tosi mielessä vasta noin kuusi vuotta. Aika moni oli opiskellut ja oppia saanut Ranskassa, useimmat eivät. Näistä syistä näillä Kavon kirjoituksilla oli kokoaan suurempi merkitys.



Artikkelin kuvitusta. Nykyhyppääjä saattaa tarkoin silmin katsoen nähdä kuvissa sammalta tai naavaa, ehkä homevaurioitakin. Olivat kuitenkin omansa aikanaan oivinta oppia hyppytietoja janoaville.

Ja vielä: Itävallan MM-kilpailu osoitti, että Suomella ei nuorena tarkkuushyppymaana ole mitään hävettävää. Saavutettiin kaksi kuudetta sijaa maailman parhaiden seurassa. Taitohypyssä sen sijaan *”tuli roimasti hypypysille”*, kuten Kavo kisa-artikkelissaan asiaa luonnehti.

Vaikka Kavo aloittaa kuusisivuisen artikkelinsa vaatimattomasti, on teksti kaikkea muuta, kuin vaatimaton. Kavo oli ottanut selvää siitä, mitä ei itse oman kokemuksensa puolesta tiennyt. Kirjoitus oli kirjoittajan per-

soonallisen tyylin mukaisesti kielellistä ilotulitusta, mutta sisälsi tiukkaa asiaa. Asiaa, joka 2000-luvun taitohyppääjän tai muun vapaan pudotuksen taiturin mielestä on jo sammaloitunutta museotavaraa. Nykyhyppäjällä on erilainen käsitys jo vapaapudotuksen perusasennoista, liikehinnästä puhumattakaan – putoavatkin miten päin tahansa, muka hallitusti. Omaan aikanaan tämä oli kuitenkin parasta – ja ainoaa - saatavilla olevaa tietoa.

Artikkelin aluksi jaetaan perustietoja. Kavo oli monipuolinen ilmailija, jolla oli oman taustansa vuoksi huomattavasti Pekka Perushyppääjää paremmat tiedot aerodynamiikasta. Perusosio antaakin oivat taustat hyppääjän aerodynamiikan ymmärtämiselle. Miten vaikuttaa putoamisasennon muuttaminen painopisteen siirtymiseen, miten vaikuttaa ilmanvastus, ja niin edelleen. Vapaapudotusasentojen osalta artikkeli on laajempi, kuin pelkkä taitohypyn suoritus olisi edellyttänyt.

Kavo esittelee taitohypyn liikesarjan ja kertoo hyppysuorituksesta kilpailuissa. Hän myös esittelee taitohypyn lyhyen historian. Tiivistäen: MM-kisoissa oli taitohyppy jossain muodossa ensimmäisen kerran 1956, mutta se oli liikkeen osalta melko vaatimaton. Vuoden 1968 MM-kilpailuissa käytetyn tapainen liikesarja otettiin käyttöön vuonna 1960.

Taitohypyssä oli olemassa erilaisia tyyliuuntia, joita artikkelissa esiteltiin. Amerikkalaisen suuntauksen esittely perustui kanadalaisen, Suomessakin 1960-luvun alussa tavatun **Daryl Henryn** tutkielmaan. Ranskalainen koulukunta lienee ollut kirjoittajalle kovin tuttua paitsi maan julkaisuista, myös useista vierailuista Ranskan eri hyppykeskuksissa. Kolmas esitelty tyyliuunta oli itäsaksalainen. Itä-Euroopasta ei kielivaikeuksien vuoksi paljoa tietoa saatu. Poikkeuksena oli Itä-Saksa ja suomalaisille tuttu valmentaja Dieter Strüber ja hänen teoriansa.

Myös harjoitteluun uhrataan artikkelissa palstatilaa. Maaharjoittelua olisi syytä tehdä valjaissa ja trampoliinissa, tuulitunnelikin mainitaan harjoittelupaikkana! Myös mentaaliharjoittelu todettiin tärkeäksi. Myös erilaisia kehoja ja koordinaatiota parantavia harjoitteita esitellään. Ilmaharjoittelu ei suinkaan rajoitu suureen määrään taitohyppyjä. Artikkelissa esitellään erilaisia harjoitusohjelmia, joiden avulla voidaan kehittää taitohypyn kuuluvia osa-alueita ja lopulta liikkeen koordinoituihin yhtenäiseksi, sujuvaksi sarjaksi räjähtävän nopeita liikkeitä.

Artikkelin lopussa vielä kerrotaan, mikä voi mennä pieleen, tehdään johtopäätöksiä ja pohditaan tulevaa: *”...on sellainen tunne, että meillä suomalaisilla olisi mahdollisuuksia taitohypyssä...”*

Mainio artikkeli löytyy kokonaisuutena Senior Skydivers ry:n nettisivuilta.

Ilmailu 9/1968

Laukaisukahva hukassa – onnettomuus Hollolassa

Lahden lähellä Hollolan lentopaikalla tapahtui 29.9.1968 laskuvarjo-onnettomuus, jossa menehtyi Lahden Laskuvarjokerhon perustajajäseniin kuulunut Tapio Virvalo. Onnettomuushyppy suoritettiin 1.200 metrin korkeudesta. Hyppääjä ei ilmeisesti pystynyt laukaisemaan päävarjoaan, koska sen kahva oli vapaan putoamisen jossain vaiheessa siirtynyt hänen selkäpuolelleen, paikkaan, josta hän ei sitä pystynyt tavoittamaan. Varavarjoa käytettiin noin 50 metrin korkeudessa, joten se ei ehtinyt avautua. Päävarjo oli Para-Commander, rintapakkaus-varavarjossa ei ollut apuvarjoa.

Onnettomuutta tutkittaessa kävi ilmi, että hyppääjän päävarjon laukaisuvaijerin suojaputki oli tarkoituksellisesti irrotettu valjaista, joihin se oli ollut kiinnitettynä kahvataskun viereen. Hyppääjä saattoi tämän johdosta ottaa kahvan käteensä oikean käden peukalohankaan jo vapaan putoamisen aikana ennen laukaisua. Tällöin hänen tarvitsee laskuvarjon laukaistakseen vain nykäistä kahvasta, jolloin päävarjon reppu avautuu ja laskuvarjo alkaa avautua. Tämä tapa oli myös hyppääjätovereiden tiedossa ja hänelle oli huomautettu asiasta: mitä tapahtuu, jos kahva luiskahtaa kädestä? Hyppääjä arveli voivansa helposti etsiä kahvan ja laukaista päävarjonsa tai käyttää varavarjoa.

Tutkijalautakunta arveli onnettomuuden syyksi, että hyppääjä on vapaan putoamisen aikana ottanut kahvan käteensä tai se on muutoin irronnut taskustaan, jonka jälkeen laukaisukahva vajereineen on kääntynyt hyp-

pääjän selkäpuolelle. Hyppääjän oletettiin yrittäneen saada kahvan käteensä, siinä onnistumatta. Hän ilmeisesti yritti liian kauan etsiä päävarjon kahvaa ja siihen keskittyessään ei kiinnittänyt huomiota korkeuden menetykseen.



Lahden Laskuvarjokerhon perustajajäsen Tapio Virvalo (vas.) ja Seppo Piltti. Kuva: Seppo Piltti

Onnettomuuden syy oli melko yksiselitteinen. Tämä onnettomuus oli historiahenkilön mielessä, kun hän 1980-luvulla kritisoi Laskuvarjourheilu-lehdessä uutta hienoa keksintöä, POP-kahvaa, joka oli sijoitettu hyppääjältä näkymättömiin, selän taakse repun pohjaan. Silloin nähtiin paljon vaaratilanteita – ei onneksi onnettomuuksia, kun hyppääjät eivät löytäneet laukaisukahvaa.

Hyppääjän hyppykokemus oli 151 hyppyä, melko kokenut hyppääjä tämän ajan mittapuun mukaan. Hän oli jo jonkin aikaa toiminut hyppymestariharjoittelijana, muun muassa edellä kuvatulla Immolan hyppyleirillä. LuKT käsitteli lausuntoa hänen hyppymestarihakemuksensa varten kaksi päivää ennen onnettomuutta. LuKT ei puoltanut hakemusta, koska Virvalolta puuttui C-luokka.

Onnettomuustutkinnan yhteydessä käydään aina läpi paitsi hyppääjän, myös hyppyorganisaation toiminta. Onnettomuustutkinnan tavoitteena oli paitsi tapahtuman syiden selvittäminen, myös vastaavien onnettomuuksia ehkäiseminen tulevaisuudessa. Tutkinta toi esille paljon asioita, jotka eivät olleet kunnossa tai joissa saattoi olla parantamisen varaa. Pääosalla havainnoista ei ollut suoraa yhteyttä onnettomuuteen, mutta epäkohdat oli syytä nostaa esille toiminnan parantamiseksi sekä tässä, että myös muissa kerhoissa.

Tutkimuskertomuksessa esitettiin näitä yleisluontoisempia havaintoja. Niissä oli yhtymäkohtia joihinkin LuKT:n kokouksissa aiemmin käsiteltyihin asioihin. Tässä joitakin huomioita:

- Laskuvarjokirjoista ei käynyt ilmi viimeinen pakkaaja
- Hyppääjän lääkärintodistusta ei ollut toimitettu Ilmailuosastolle määräaikana
- Kerholla ei ollut koulutuslupaa
- Hyppääjä ei käyttänyt pelastusliivejä, vaikka varomääräykset olisivat edellyttäneet
- Varustukseen kuuluvaa teräasetta ei ollut mukana
- Maatuulen voimakkuutta ei ollut mitattu (pudotettiin pakkolaukaisu- ja itselaukaisuoppilaita)

- Hyppykenttä ei ollut varomääräysten mukainen oppilashyppytoiminnassa
- Hyppääjän varusteita ei ollut tarkastettu määräysten mukaisesti
- Hyppymestari ei ollut informoinut lentäjää hyppyykorkeuksista tai omasta hyppysuunnitelmastaan ennakolta
- Hyppymestarioppilas oli koneessa oppilaiden kanssa, kelpoisuuden omaava hyppymestari valvoi toimintaa maassa

Edellä esitetyistä havainnoista olisi siis syytä ottaa oppia ja parantaa toimintaa vastaisuudessa. Hyppymestarin tai hyppymestarioppilaan asemaa ja tehtäviä ei ollut missään määritetty, joten edellä olevan luettelon viimeinen kohta ei tarkoita, että olisi tehty mitään rikkomusta.

Tutkijalautakunta teki myös, kuten sen tehtäviin kuuluu, ehdotuksia asioista, joita kehittämällä voitaisiin parantaa hyppyturvallisuutta:

- Jos laukaisuvaijerin suojaputken tehdasasennusta halutaan muuttaa, putken kahvan puoleisesta päästä saisi olla vapaana enintään 10 senttiä. Suojaputken pää olisi kiinnitettävä valjaiden päähihnaan siten, että se kestää vähintään 100 kp:n kuormituksen, eikä suojaputki saa liukua kiinnityksessään.
- Jos selkäpakkauusvarjo ei avaudu tavanomaisilla laukaisutoimenpiteillä, on varavarjoa käytettävä mahdollisimman nopeasti, kuitenkin viimeistään 5 sekuntia päävarjon avautumisen aloittamisesta, jotta mahdollistettaisiin varavarjon avautuminen.

Edellä esitetyn lisäksi tutkijalautakunta esitti, että tästä tapahtumasta ja varavarjon käyttöön johtaneet syyt olisi tiedotettava laskuvarjokerhoille. Tutkijalautakunta myös ehdotti tutkittavaksi mahdollisuuksia vakinaisen tutkijalautakunnan perustamiseen. Tämä lautakunta voisi aloittaa tutkinnan heti saatuaan tiedon laskuvarjonnettomuudesta.

Tutkijalautakunnan ehdotukset olivat vain ehdotuksia. Useimmiten ne kuitenkin johtivat parannustoimiin joko suoraan tai välillisesti. Edellä esitetyistä ehdotuksista toteutuivat muut, paitsi vakituinen tutkijalautakunta. Ei näitä onnettomuuksia sentään niin usein sattunut – onneksi – kuin vuonna 1968 voitiin ymmärtää. Onnettomuudesta tiedottamiseen ei vielä ollut kunnollista välinettä, tai sellaista (esimerkiksi Ilmailu-lehti) ei haluttu käyttää. Jonkinlaisen viidakkorummun kautta asia kuitenkin tuli selväksi kentällä.

Tutkijalautakunnan puheenjohtaja oli laskuvarjosotilas ja LuKT:n jäsen Heikki Siiröpää – kovin kiireinen mies vuonna 1968, kuten olemme tästä historiakirjoituksesta huomanneet. Lautakunnan poliisijäsen oli Aatos Aalto, joka oli mukana myös saman vuoden ensimmäisen onnettomuuden tutkinnassa.

Varolaukaisin – jos sellaisia olisi tuolloin ollut käytettävissä – olisi saattanut estää onnettomuuden.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: Tutkimuskertomus laskuvarjohyppyonnettomuus Tapio Virvalo 29.9.1968
Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 27.9.1968
Eero Kausalainen 21.3.2018

Siinä oli keskustuomikunnalla pohtimista...

Vuosi oli vaiherikas. Kilpailuja oli paljon, kaksi onnettomuutta ja paljon kehitettävää. Yksi jo pitempään käsittelyssä ollut asia oli laskuvarjojen pakkausjakso. Sitä oli veivattu LuKT:n kokouksissa usein. Nykyiseen 90 vuorokauden jaksoon oltiin melko tyytyväisiä, mutta oli kuultu, että USA:ssa ja Kanadassa pakkausjakso oli 120 päivää. Samoin keskusteltiin tuuletusajasta. Suomessa piti pakkausten välillä tuulettaa vähintään 48 tuntia, USA:ssa ja Kanadassa vain 24 tuntia. LuKT päätti syyskuun 1968 kokouksessaan varovaisesti tunnustella ilmailuviranomaisen kantaa ja sen jälkeen ratkaista, mitä aiotaan esittää, vai esitetäänkö mitään.

Mittarivarustus taitohypyillä tuli esille MM-kilpailun kokemusten kautta. useimmat kilpailijat näyttivät käyttävän ainoastaan sekuntikelloa 2.000 metristä tapahtuvilla hypyillä. Määräyksen mukaan: "...jos hyppääjän vapaa-pudotus kestää yli 15 sek on hänen käytettävä sekuntikelloa ja korkeusmittaria." LuKT päätti valmistella viranomaiselle muutosehdotuksen määräykseen. Sen mukaan voisi taitohyppykilpailuissa ja –harjoituksissa hypätä ilman korkeusmittaria, sekuntikelloa apuna käyttäen. Tällaisilla hypyillä ilman korkeusmittaria saisi hyppyykorkeus olla 1.800 – 2.300 metriä. Esitys ilmailuviranomaiselle lähetettiin 15.10.1968.

Syyskuun kokouksessa palattiin taas hyppymestariin. Nyt pohdittiin, että pitäisikö heille olla jonkinlainen psyykinen testi? Testistä ei kuitenkaan lopulta päätetty. Ei nyt, eikä myöhemmin. Muuten hyppymestariasia kuitenkin puhutti keskustuimikuntaa myös joulukuussa. Oli käynyt ilmeiseksi, että kerhoissa ei oltu täysin selvillä hyppymestarien oikeuksista toimia. Hyppymestarit oli nimetty kerhojen koulutusluvuissa. Jos kerho aikoi käyttää toisen kerhon vierailevia hyppymestareita, olisi tästä sovittava viranomaisen kanssa. Kerhoja päätettiin kehottaa tarkistamaan omat hyppykoulutuslupansa ja katsomaan, että esimerkiksi hyppymestareita koskevat tiedot pitävät paikkansa.

LuKT myös pohti mahdollisesta päähyppymestari- eli valvontajärjestelmästä, kuten asia kirjattiin pöytäkirjaan. Tällä esityksellä tarkoitetaan samantapaista järjestelyä, jollaista käytetään purjelentokerhoissa. Päätettiin kehittää asiaa.

Varolaukaisin KAP-3 oli jälleen LuKT:n käsittelyssä. Tätä laukaisinta ei voinut teknisten rajoitustensa vuoksi käyttää varavarjoissa, ainoastaan itselaukaisu-päävarjoissa. Pohdittiin, että esimerkiksi yli 6.000 metrin korkeudesta hypättäessä, ensimmäisissä vapaapudotus-kohtaamisharjoituksissa, valokuvaushypyillä ja hyppääjän käyttäessä vapaapudotukseen vaikuttavia eviä pitäisi käyttää varolaukaisinta. Ajatus tuntui hyvältä, mutta laitteiden hinta hirtti: noin 400 markkaa. Keskustelussa tuli myös esille laukaisimen käyttö ensimmäisillä itselaukaisuhyppyillä kahdeksan sekunnin vapaapudotukseen saakka. Siten 10 sekunnin vapaapudotus oli ensimmäinen, jonka saattoi hypätä ilman varolaukaisinta. Keskustelujen pohjalta muotoutui Ilmailuosastolle joulukuussa 1968 lähetetty suunnilleen edellä esitetyn kaltainen esitys.

LuKT:n kokouksessa mukana olleen Per-Olof Lindellin mukaan laukaisimien tarkastus- ja huoltoasiat sekä varaosat hoituisivat Ilmavoimien varikolla. Laitteisiin oli kuitenkin saatava suomenkieliset käyttöohjeet ja kalibrointitaulukot. Ne laitettiin työn alle ja valmistuivatkin.

Keskustelussa oli myös amerikkalainen keksintö, jossa pakkolaukaisuhinnan päähän on laitettu tarra, jonka toinen pää on kiinnitetty laskuvarjon apuvarjoon. Suomalaisen käytännön mukaan hidastussukan kanssa pakatun laskuvarjon pakkolaukaisuhinna ainoastaan aukaisee päävarjon repun, jonka jälkeen apuvarjo pääsee ponnahtamaan ilmavirtaan. Amerikkalaisessa järjestelmässä pakkolaukaisuhinnan päähän kiinnitetty tarra vetää apuvarjon ulos repusta sen avautumisen jälkeen. Kun apuvarjo on ulkona, tarra irtoaa ja pakkolaukaisuhinna jää koneeseen. Tällä järjestelmällä voidaan tehokkaasti vähentää mahdollisuutta, että apuvarjo jää turbulenssiin hyppääjän selän takana olevalle alipainealueelle. Heti ei päätetty mitään, mutta asia jäi muhimaan. Ei tullut välttämättä "tarra-asistin" nimellä myöhemmin tunnettua järjestelmää, mutta tuli murtosidos.

Vilkkaan kilpailuvuoden lopulla suunniteltiin myös tulevaa. LuKT esitti, että seuraavat PM-kilpailut - ensimmäiset Suomen isännyydessä järjestettävät – pidettäisiin Utissa 11. – 16.7.1969. Järjestäminen Utin sotilaskentällä edellyttäisi Puolustusministeriön lupaa. Sotaväen apua toivottiin kentän käyttöoikeuden lisäksi esimerkiksi majoitukseen, muonitukseen ja pakkaustiloihin. LuKT:n tätä aihetta käsittelevässä lokakuun kokouksessa olivat muiden LuKT:n jäsenten mukana LjK:n johtaja majuri Hagelberg ja hyppykoulutusosaston johtaja kapteeni Siirpää. Tämä oli erityisen kätevää. Tieto kulki!

Muina kilpailuasioina LuKT myönsi SM-69 kilpailun järjestämisoikeuden Kuopion Ilmailuyhdistykselle. Kilpailupaikaksi hyväksyttiin Rautavaaran lentopaikka. Tulevan vuoden kilpailukalenteri saatiin valmiiksi ja julkaistiin jo joulukuussa 1968. Tapahtumia oli SM- ja PM-kilpailun lisäksi Immolassa maaliskuussa järjestettävät kilpailut kokeneille hyppääjille, juniorikilpailut Malmilla huhtikuussa, SLK:n kansalliset kevätkisat varttuneille Malmilla toukokuussa, hyppyleiri ja kilpailuja Nummelassa huhtikuussa ja elo-syyskuun aikoihin Tampereen Laskuvarjokerhon järjestämät pikkukisat Jämillä. Oli luvassa kiihkeä kilpailuvuosi 1969.

Niin sanottua vetovarjotoimintaa on tässä historiassa aikaisemmin esitelty muutamaan kertaan. Myös LuKT:ssa asia oli tullut esille muutaman kerran. Vaikka historiahenkilö tässä kirjoituksessa aikaisemmin totesi, että tähän asiaan ei enää palata, on pakko palata, koska peräti LuKT uhrasi aikaa ja vaivaa asiaan. LuKT:n sihteeri Jaakko Kaskia kirjasi keskustuimikunnan joulukuun 1968 kokouksen pöytäkirjaan seuraavaa:

"Jäsen Toivonen esitti taas ajatuksen auton perässä vedettävästä liitovarjosta. Tämä systeemi on ilmailuosaston kieltämä, mutta nyt todettiin, että nykyisillä varjoilla homma käykin turvallisesti ja sitä voitaisiin käyttää myös koulutuksessa. Sihteerin huomautus sirkustelun jät-

tämisestä sirkuksille ja SIL:n pitäytymisestä ilmailun piiriin ei saanut kannatusta. Niinpä Toivonen tekee asiasta perustellun esityksen ilmailuosastolle ja suorittaa mahdollisia kokeiluja oman kerhonsa puitteissa.”



Ja Tampereellahan kokeiltiin! Härmälä kentällä 1968 syksyllä kuvatussa kokeilussa vetojuhtana oli kuplavolkkari. Kuva: Lauri Volanen

Toivosen ehdotus ei sinällään ollut täysin vailla perusteita, koska kokoneiden hyppääjien yleisimmin käyttämä Para-Commander oli kehitetty Pierre Lemoignen kehittämästä veneen tai ajoneuvon perässä vedettäväksi tarkoitettu liitovarjosta. Varsinaista laskuvarjourheilun alalajia tästä ei koskaan tullut, mutta toimintaa kokeiltiin laskuvarjokerhoissa ainakin Tampereella, Utissa ja Lahdessa.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 27.9.1968

Suomen Ilmailuliitto ry: kirje Ilmailuosastolle 15.10.1968, Mittarivarustus taitohyppääjälle

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 30.10.1968

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 16.12.1968

Suomen Ilmailuliitto ry: Kirje Ilmailuosastolle 23.12.1968, Automaattilaukaisimen käyttöön ottaminen

Eero Kausalainen 21.3.2018

Suomalaisen laskuvarjourheiluvuoden 1968 toimintalukuja

Laskuvarjohyppyjen määrä oli edelleen kovassa nousussa. Hyppyjä kertyi koko maassa yhteensä 3.781 (edellisenä vuonna 3.298), nousua 14 prosenttia. Hyppytoimintaa oli vakituisesti yhdellätoista (edellisenä vuonna seitsemällä) paikkakunnalla. Sen lisäksi järjestettiin Jämillä yksittäisiä kursseja aikaisempien vuosien tapaan.

Uusien toimijoiden aloitusvaiheita on kuvattu aiemmin tässä tekstissä. Tämän vuoden aikana aloittaneita uusia toimijoita olivat Ylä-Savon Ilmailijat, Imatran Ilmailukerho ja Turun Lentokerho. Jämsän Seudun Ilmailuyhdistys oli kahdella hypyllään mukana tilastossa. Vakituista toimintaa paikkakunnalla ei vielä tässä ollut – parin vuoden päästä oli.

Laskuvarjotoimintaa harjoittaneiden kerhojen hyppymäärät vuonna 1968 olivat:

Imatran Ilmailukerho	61
Jyväskylän Purjelentokerho	11
Jämin Ilmailukoulu	103
Jämsän Seudun Ilmailuyhdistys	2
Kuopion Ilmailuyhdistys	525
Lappeenrannan Ilmailuyhdistys	322
Porin Ilmailukerho	15
Suomen Laskuvarjokerho	1.347
Tampereen Laskuvarjokerho	272
Turun Lentokerho	20
Utin Laskuvarjokerho	998
Ylä-Savon Ilmailijat	105

Imatran Ilmailukerhon osalta tilasto ei vastaa todellisia Immolassa hypättyjen hyppyjen määrää. Kesän hypyleirillä hypättiin Ilmailu-lehdessä esitettyjen tietojen mukaan 328 hyppyä. Hypyt on siis laskettu tarkkaan, mutta ne eivät ole ilmaisesti kirjautuneet IIK:n tilille ja tilastoon, vaan niitä on saatettu kirjata osanottajien omien kerhojen hyppytilastoihin.

Hyppytoimintaa harjoittavat kerhot omistivat 84 laskuvarjoa (edellisenä vuonna 78). Samaan aikaan oli kuitenkin yksityishenkilöiden omistamien laskuvarjojen määrä kasvanut huomattavasti. Siitä ei kuitenkaan ole tilastoa.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry: Toimintakertomus 1968
Ilmailu 4/1969

Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1968

Suomessa oli vuoden 1968 loppuun mennessä suoritettu järjestäytyneen laskuvarjotoiminnan piirissä (hyppytoiminta katsotaan alkaneeksi 1962) yhteensä 12.139 urheilulaskuvarjohyppyä. Tänä aikana sattui kolme kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta.

Turvallisuustilasto kansainvälisen ilmailuliiton FAI:n laskuvarjotoimikunnan CIP:n tilastointitavan mukaan laskettuna näytti tältä:

<i>Hyppyjä Suomessa vv. 1962–1968</i>	<i>Onnettomuuksia Suomessa 1962 - 1968</i>	<i>Hyppymäärä / onnettomuus</i>	<i>Hyppääjämäärä / onnettomuus</i>
12.139	3	4.046	120

Yksittäisen vuoden 1968 turvallisuusluvut näyttävät nykyiseen verrattuna musertavilta. Siltä ne näyttivät myös koko tähänastisen turvallisuushistorian kannalta, tämä oli pohjanoteeraus. Kysymyksessä oli kuitenkin pieni, aloitteleva laskuvarjourheilumaa, jonka vuotuiset hyppymäärät olivat vielä vain muutamia tuhansia. Kahdessa verrokkimaassa Ruotsissa ja Norjassa turvallisuusluvut olivat näinä alkuvuosina vain hieman Suomen lukuja paremmat. Tästä eteenpäin suhdeluku vähäisiä notkahduksia lukuun ottamatta aloitti vuosikymmeniä kestäneen jatkuvan nousun. Tästä voitiin mennä vain ylöspäin.

Technical & Safety Subcommittee, IPC: Safety Report 2012
Eero Kausalainen 22.3.2018

LuKT aloitti hyppyyvuoden 1969 – tehtäviä riitti vieläkin

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta aloitti toimintavuoden helmikuussa. Sen kokoonpano poikkesi vain hieman viimevuotisesta. Kolme entistä jäsentä lopetti ja kaksi uutta* tuli tilalle. Kokoonpano vuonna 1969 oli:

Puheenjohtaja	Kavo Laurila	SLK	Helsinki
Jäsenet	Tuomo Aaltonen	ULK (LjK)	Utti
	Kaj Hagelberg	LjK	Utti
	Rauno Härkönen*	IJK	Imatra
	Markku Koivula*	KIY	Kuopio
	Jorma Mali	SLK	Helsinki
	Per-Olof Lindell	IlmavV	Tampere
	Heikki Siropää	LjK (ULK)	Utti
	Harri Toivonen	TamLK	Tampere

Ystävyyssuhteita oli hierottu ja hyppymahdollisuuksia ulkomailta etsitty. Ranskan kytkennät olivat johtaneet tuloksiin, kuten on aiemmin kerrottu. Ranskan retket liittyivät hyppääjien omaan kouluttautumiseen hyppäämisen taitoihin. Itä-Euroopan maiden kanssa oli yritetty luoda suhteita valmennusmahdollisuuksien parantamiseksi. Edellisenä vuonna oli yritetty päästä Unkariin, mutta se oli tyssääntynyt.

Tässä vuoden ensimmäisessä kokouksessa päästiin käsittelemään myönteisesti etenevää kansainvälistä yhteistyöhanketta. Ilmailuliitto oli käynyt kirjeenvaihtoa Itä-Saksan kanssa. Se oli johtamassa suotuisen yhteistyökuvioon. DDR:n joukkue oli valmis saapumaan Suomeen Rautavaaran SM-kilpailuihin. He tarjoutuivat tuomaan mukanaan An-2 koneen, jota voitaisiin käyttää kisoissa hyppykoneena. Koneessa tulisi myös DDR:n hyppääjiä osallistumaan kilpailuun. LuKT:n oletus oli tässä vaiheessa, että vierailusta ei tulisi kustannuksia. Yhteistyöhankkeen vastavuoroisena osana DDR oli lähettänyt Suomelle kutsun osallistua ystävyyskilpailuihin DDR:n Karl Marx Stadtissa heinäkuun 1969 lopulla. Tähän kilpailuun ei ollut varauduttu, joten osallistumiseen ei olisi tarjolla taloudellista tukea.

LuKT pohdiskeli myös tiedottamisen ongelmaa, kuinka tiedotettaisiin kaikkia laskuvarjokerhoja koskevat päätökset ja tiedotukset. Eräänä mahdollisuutena pidettiin Ilmailu-lehden ns. sinisivuja, joilla voisi julkaista ajankohtaisia tiedotteita. Ilmailun etu- ja takaosassa oleville sinisivuille oli mahdollista laittaa aineisto huomattavasti lyhyemmällä toimitusajalla, kuin lehden tavallisille sivuille. Hyvä ajatus, toteutettiin, mutta ei tällä vuosikymmenellä.

LuKT:n maaliskuun kokouksessa arvioitiin Ilmailuosaston uusia määräyksiä. Viime vuonna Malmilla sattuneen onnettomuuden johdosta oli laadittu 1.5.1969 voimaan astuva määräys pakkolaukaisuhinnan kiinnittämistä. Ohjetta esiteltiin tässä kirjoituksessa jo aikaisemmin, onnettomuudesta kertoneessa luvussa. LuKT oli määräkseen tyytyväinen. Toinen viranomaisen julkaisema määräys – LT-4/69 – kielsi kaikenlaisen laskuvarjojen maalauksen. LuKT:n pöytäkirjassa todettiin sarkastisesti: "...LuKT oli sitä mieltä, ettei varjoja tulekaan sallia tervata, mutta että PC-varjojen stabilisaattoreihin tulisi voida laittaa mainoksia". Kuten näilläkin sivuilla olemme havainneet, stabilisaattoreissa oli jo ollut mainoksia siitä saakka, kun Para-Commandereita Suomeen saatiin. Ei niitä otettu pois. Mainoksia ei ollut tehty tervaamalla.

Viisasten kerho toki käsitteli paljon muitakin, kuin edellä kuvattuja asioita. Monenlaisia välikatsauksia keskeneräisistä asioista arvioitiin ja jaettiin uusia tehtäviä. Keskeneräisiä asioita olivat muun muassa PM- ja SM-kilpailuihin liittyvät asiat.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 19.2.1969

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 26.3.1969

Eero Kausalainen 22.3.2018

Talvikisat Immolassa

Vain vuosi aikaisemmin hyppytoiminnan aloittanut Imatran Ilmailukerho jatkoi aktiivista toimintaansa ja järjesti LuKT:n vuoden kilpailukalenteriin merkityn hyppykilpailun 22. – 23.3.1969 Immolan lentopaikalla. Talvikiso-

jen yleisenä ajatuksena ilmeisesti oli, että niiden innoittamana voitiin innoittaa hyppääjiä aloittamaan hyppykausi aikaisemmin. Kuopiossa oli aikaisemmin järjestetty talvihyppykilpailu. Immolan kisasta ei tullut kilpailijaa tai korvaajaa Kuopion kisoille, joista tulikin pitkä perinne, ”Kalakukkokisat”.



Immolan kisan osanottajat olivat pääosin Kaakkois-Suomesta, mutta kaukaisin osanottaja oli Matti Ojamäki Porista. Kupu oli taivaansininen Conquistador, kansan suussa ”Konkka” – kaikilla ei vielä ollut PC:tä. Kuva: Markku Laksio

Immolan kilpailujen tulokset ovat aikojen saatossa kadonneet. Osanottajia ei ollut hirmuisesti. Olivat pääosin Kaakkois-Suomesta ja Lahdesta, mutta ainakin yksi osanottaja oli tullut melkein ulkomailta saakka, kaukaa Porista: **Matti Ojamäki**.

Markku Laksio 17.12.2014

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 16.12.1968

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 19.2.1969

”Hyppääkkönä Oulussa?” - perustettiin taas uusi laskuvarjokerho

Kuten tässä historiakoosteessa on aiemmin esitetty, Oulussa on ollut laskuvarjourheiluun viittaavaa satunnaista toimintaa jo vuosina 1958 ja 1960. Asialla oli silloin Oulun Ilmailukerho. Hyppäjä oli muutama, olivat näytöshyppäjä tai niihin liittyviä harjoituksia. Hyvin niissä kävi, vaikka tässä viimeisimmässä laskuvarjo hajosi. Ja kuten historiansa huolellisesti lukeneet muistavat, samainen ilmailukerho oli mutkan kautta mukana myös ensimmäisissä urheiluhypyissä vuonna 1962. Kavo Laurilan käyttämä laskuvarjo oli lainattu Oulusta. OIK:n laskuvarjoperinne kuitenkin hiipui tämän jälkeen, mitä nyt hieman vielä kokeiltiin varjoliittoa.

Tämän jälkeen Oulu oli laskuvarjokaupunkina hiljainen, mutta vaimea, kunnes keväällä 1969 alkoi tapahtua. Paikkakunnalla asustaneet muutama entinen laskuvarjojääkäri ja pari edellisenä vuonna Aliupseerikoulun aikana käydyin siviilikurssin innoittama henkilö lyöttäytyivät yhteen ja löysivät vielä lisää samanmielisiä. Laskuvarjourheilu kiinnosti. Aluksi oli tarkoituksena liittyä Oulun Ilmailukerhoon laskuvarjojaostoksi. Tämä ei

kuitenkaan toteutunut – OLK:n historiikin mukaan ”molempien onneksi” - vaan päätettiin perustaa oma, itsenäinen laskuvarjokerho.

Kerhon perustava kokous pidettiin Oulussa 7.5.1969. Perustajajäseniä olivat **Hannu Kuparinen, Heikki Palo, Markku Snellman, Pekka Halonen, Jorma Tuomaala ja Hannu Honka**. Kerho hyväksyttiin SIL:n jäseneksi saman kuun lopulla.



Kerhon pitkäaikainen puheenjohtaja Heikki Palo valmistautuu hypylle Oritkarissa 1968. Kuva: via Oulun Laskuvarjokerho

Ensimmäiset hyppyt OLK:n nimissä tehtiin 26.6.1969, kun kerho järjesti kahdeksan henkilön voimin laskuvarjohyppy- ja lentonäytöksen Oritkarin lentopaikalla. Ensimmäisen hyppykurssin kerho järjesti jo 8.6.1969. Alkuvaiheessa kerhon hyppykoneena oli Fairchild OH-FCH. Ensimmäisenä hypymestarina juhannuksen 1969 jälkeen Oulunsalossa järjestetyllä hypyleirillä toimi Markku Paakkanen Utista. Hypymestari tehtäväs-

sään tekemiensä havaintojen perusteella Paakkanen suositti kerhon nimen muuttamista Oulun Streevavoimistelijat ry:ksi, joka ehdotus ei kuitenkaan johtanut toimenpiteisiin kerhossa.



Kuten edellä kuvatusta ilmenee, kerho aloitti räväkästi. Ensimmäisenä vuonna hyppyjä kertyi 150. Kerho kasvoi yhdeksi Suomen suurista kerhoista, joka tulevana vuosina oli merkittävässä asemassa, kun urheilulaji jatkoi matkaansa pohjoiseen, Kemiin ja Rovaniemelle.

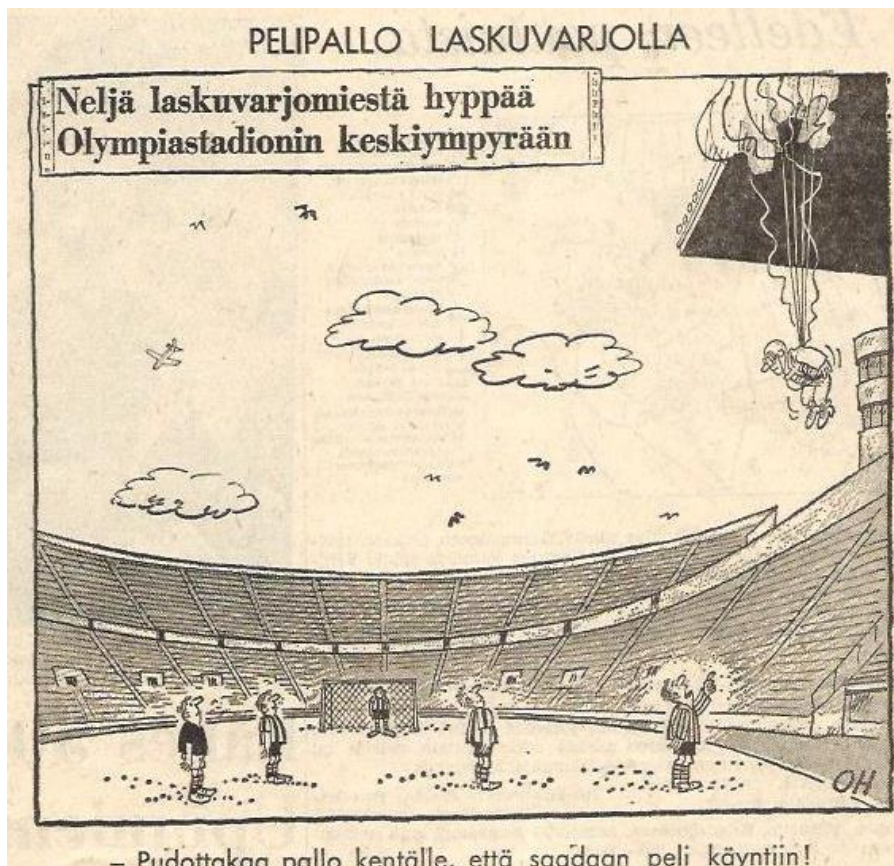
Laskuvarjourheilu 2/1979

Laskuvarjourheilu 4/1984

Oulun Laskuvarjokerho ry: SM-kisaesite 1973

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

Näytöshyppy Olympiastadionille



Piirros: Olavi Hurmerinta

Neljä Suomen Laskuvarjokerhon hyppääjää suoritti näytöshypyn Helsingissä Olympiastadionille 27.4.1969. Hypystä oli paikallisessa sanomalehdessä paitsi yllä oleva pilapiirros, myös iso puolen sivun valokuva, yläpuolelta kuvatut kaksi Para-Commanderin Helsingin talojen yläpuolella. Kuvatekstissä todettiin: *”Maalina stadion: 2,5 kilometrin korkeudesta savuavat perässään syöksyneet laskuvarjohyppääjät toivat pallon kauden ensimmäiseen jalkapallo-otteluun.”* Hyppy sujui hyvin, toisin kuin piirros antaa ymmärtää.

Myös kesäkuuksi oli suunniteltu näytöshyppyä stadionille. Ilmailuosasto oli tätä koskeneessa lentonäytösluvassa huomauttanut, että *”...Stadionin maahantulopaikan vaikeusasteeseen katsoen ilmailuosasto kehottaa erityiseen huolellisuuteen hyppyjen suorituksessa.”* SLK nimesikin hypyillä kovinta kaartiaan, Huhtikuun hyppyyn osallistuivat Pekka Holmberg, Onni Kuusisto, Antero Takkala ja Risto Valta. Kesäkuun hyppyyn oli myös nimetty kova kaarti, pelkkiä maajoukkuehyppääjiä. Tämän hyppy ei ilmeisesti toteutunut, koska siitä ei löydy mainintoja SLK:n toimintakertomuksessa eikä hyppääjäksi nimetyn Jorma Malin hypypäiväkirjassa.

Stadion oli näytöshyppypaikkana epäilemättä vaativa, mutta hyvin onnistunut näytös keskelle kaupunkia oli hienoa mainontaa lajille.

(ehkä) Helsingin Sanomat 2.6.1969

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: 31.5.1969, No 2109/8-69–3739: Lupa laskuvarjonäytöshyppyjen suoritukseen

Suomen Laskuvarjokerho ry: Anomukset 29. ja 31.5.1969

Suomen Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus vuodelta 1969

Siviilit hyppäävät ilmavoimien DC-3:sta

Selänpäässä järjestettiin 1.6.1969 lentonäytös. Siellä oli tavanomaisia lentoesityksiä. Ja laskuvarjohyppyjä. Vaan ei mitä tahansa hyppyjä. Ilmavoimat olivat antaneet suostumuksensa, että Utin Kuljetuslentolaivueen DC-3 kone olisi hypykoneena. Hyppääjinä olivat Laskuvarjojäkärikoulun henkilökunta täydennettynä siviilihyppääjillä. Tavoitteena oli saada kone täyteen itseaukaisuhyppääjiä



Sankarilliset DC-3 hyppääjät: Veijo Heinonen (takarivi, vas.), Paavo Loisa, Seppo Piltti, Risto Ahonen, Matti Voutilainen, Keijo Koskinen, Markku Jääskeläinen, Antti Pelkonen, Markku Paakkanen (eturivi), Tuomo Aaltonen, Raija Piltti, Jorma jääskeläinen, Esa Huusari, Markku Laksio, Risto Ylä-Outinen, Eero Kausalainen ja Erkki Leppä. Kuva: via Eero Kausalainen

Hyppääjiksi oli löydetty viisi puolustusvoimissa palvelevaa laskuvarjojääkärikoulutuksen saanutta itselaukaisuhyppääjää ja heidän lisäksi 12 siviili-itseaukaisuhyppääjää. Heistä neljällä oli laskuvarjojääkäriin koulutus, olivat siis hypänneet tästä hienosta hyppykoneesta jo aikaisemmin. Kahdeksalle hyppääjälle ”kolmonen” oli suurin ja kaunein hyppykone tähän mennessä.

Oli historiallista, että siviilit pääsivät hyppäämään sotilasilma-aluksesta. Kuten aiemmin on kerrottu, vuonna 1965 piti läheltä, kun meinasi olla tilaisuus hypätä USA:n ilmavoimien kuljetuskoneesta lentonäytöksestä. Silloin hienon mahdollisuuden torppasi ulkoministeri Ahti Karjalainen ”ulkopoliittisin syin”. Nyt ei ollut ulkopoliittisia syitä.

Ennen näytöstä hypylle lähtevät saapuivat Uttiin, jossa hoidettiin valmistelut: allekirjoitettiin paperi, jonka mukaan Puolustusvoimat ei vastaa mistään ja opiskeltiin hyppytekniikkaa tästä uljaasta lentolaitteesta. LjK:n ylikersantti ”Tomi” Aaltonen antoi uloshyppykoulutusta. Uloshyppyasentona käytettäisiin delta-asentoa, jolla vältettäisiin ”pakolliset kuviot”. Koneen lentonopeus tulisi olemaan n. 180 km/h – siis merkittävästi suurempi, kuin tutuissa Cessnoissa ja vastaavissa saman kokoluokan hyppykoneissa.

Koulutuksen jälkeen pukeuduttiin varusteisiin, noustiin koneeseen (DO-6) ja siirtolennettiin ”kolmonen” näytöspaikalle Selänpään lentopaikalle. Siellä joukko ohjeistettiin näytöksen kulusta ja hyppyohjelmasta. Hyppääjiä oli kaksi ryhmää. Ensimmäinen kuuden joukko hyppäsi 12 sekunnin vapaapudotuksen matalalta 1.200 metrin korkeudesta. Toinen ryhmä otti ensimmäisten hyppyjen jälkeen korkeutta ja hyppäsi historiahenkilön hataran muistin mukaan kahden tai kolmen kilometrin korkeudesta. Historiahenkilö oli siinä alemmassa erässä. Hyppääjien joukossa olleet LjK:n henkilöt ajoivat koneen linjalle ja antoivat uloshyppykäskyt.

Historiahenkilön delta-asento ei ihan onnistunut. Seurauksena 12 sekuntia hillitöntä pyörintää, kunnes lopulta oli mätipuoli maata kohti ja laskuvarjon saattoi laukaista turvallisesti. Kaikki hyppääjät tulivat kenttäalueelle, näytös oli hyppääjien osalta onnistunut. Hyppykokemusta oli vähänlaisesti, juuri se sama 12 sekunnin vapaa oli vasta suoritettuna ennen hyppeä. Minimikokemusmääräksi mainittu B-luokka ei ollut vielä plakkarissa. Rikos lienee vanhentunut. Ja oli niitä muitakin...

Historiahenkilölle tämä hyppy N:o 53 oli ikimuistoinen. Iso, hieno kone, kumea tähtimoottorien jyrinä – syvien kellarien kaikuja - ja mukava kimppekiva, kun hypättiin suuremmalla joukolla yhtä aikaa. Ilmassa hyppyvuoroa odotettaessa oli vielä yksi mieleen jäänyt tapahtuma: esitysvuoroaan odottava ilmavoimien harjoitushävittäjä Fouga Magister tuli hyppykoneen siivelle ja roikotteli telineet ulkona muutaman metrin päässä siivenkärjestä.

Eero Kausalainen 25.3.2018.

Kansainvälinen hyppyleiri Nummelassa

Kansainvälinen suhdetoiminta alkoi kantaa kaunista hedelmää. DDR:n ilmailuliiton kanssa oli sovittu, että Suomeen saapuisi Itä-Saksan delegaatio osallistumaan Rautavaaran SM-kilpailuihin. Mukana piti olla mainio An-2 lentokone miehistöineen sekä myös hyppääjiä. Näin tapahtuikin. Asia kuitenkin hieman laajeni siten, että vieraat tulivat jo kesäkuun puolivälissä, jo noin viikkoa ennen SM-kilpailua.

SLK järjesti tähän vierailuun liittyvän ja tukeutuvan hyppyleirin Nummelan lentopaikalla 14. – 22.6.1969. Itä-Saksasta saapui lentokoneellaan DDR:n B-maajoukkue, johon kuului neljä mies- ja kaksi naishyppääjää, kaksi valmentajaa, lentäjä ja mekaanikko. Suomalainen Ilmailuosaston ilmailuinsinööri kävi ennen hyppeytöinnin aloittamista tarkastamassa lentokoneen soveltuvuuden laskuvarjohyppytoimintaan. Todettiin soveltuvaksi.

Itäsaksalaisille tapahtuma oli valmennusleiri, jonka aikana heille kertyi yhteensä 100 taitohyppyä ja 67 tarkkuushyppyä. Muille osallistujille tapahtuma oli hyppyleiri, jolla oli mahdollista saada koulutusta ja edistystä nopeasti ja ennen kaikkea, hypätä hienosta hyppykoneesta, jollaisesta ei Suomessa ole ennen päästy hyppeämään. Suomalaisille kertyi yhteensä suunnilleen saman verran hyppejä, kuin ulkomaan vieraille. Leirin kokonaisyhyppymäärä oli runsaat kolmesataa.

Koneen kapasiteetti oli tavanomaisiin hyppykoneisiin verrattuna niin suuri ja sää suosiollinen, että melko vähälukuinen suomalaisosanottajien joukko (noin 20) alkoi jo leiriviikon lopulla hyytyä. Hyppyjä saatiin runsaasti ja lentokoneen tankkaus pumppaamalla tynnyristä osoittautui erityisen fyysiseksi puuhaksi. Tuhannen hevosvoiman moottori imaisi polttoainetta noin 170 litraa tunnissa. Pumppaamista siis riitti.

Sekä suomalaisten että itäsaksalaisten rajallinen kielitaito edellytti tulkkien käyttöä leirin aikana. Onneksi sellaisia löytyi kerholaisten omasta lähipiiristä. Leiriorganisaatiota johti **Timo Nieminen**.



Nummelan leiriläisiä hulpean hyppykoneen edessä. Vasemmalla Irja Valta. Kuva: Irja Valta

Leirin aikana tehtiin myös pienimuotoista hankintaa. Suomessa oli tehty periaatepäätös varolaukaisimien käyttöön otosta. Sellaisia oli vielä vähänlaisesti. Nyt saatiin täydennys, kun vieraat myivät omasta varastostaan yhden KAP-3 laukaisimen. Lisäksi ostettiin SLK:n johtokunnan pöytäkirjan mukaan vielä kaksi kappaletta valjaita reppuineen ja yksi kuminen napanuora – mikä se sitten lieneekään. KAP-3 maksoi 400 markkaa ja kahdet valjaat yhteensä 840 markkaa. Koska itäsaksalaisten länsivaluuttavaranto oli kovin niukka, ei maksuja suoritettu rahassa - harjoitettiin vaihdantataloutta.

Suomen Laskuvarjokerho ry, pöytäkirja: Johtokunnan kokous Nummelassa 6.7.1969
Suomen Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus vuodelta 1969

SM-1969 Rautavaara

SIL oli myöntänyt laskuvarjourheilun SM-kilpailujen järjestämisoikeuden Kuopion Ilmailuyhdistykselle. Kilpailupaikka oli Rautavaaran lentokeskus melko tarkoin keskellä ei-mitään. Siis lialmesta itään, lialmen ja Valtimon puolivälissä. Sieltä löytyy ei-mitään. Kilpailu järjestettiin 26. – 29.6.1969.



Rautavaaran lentopaikka keskellä ei-mitään. Metsä jatkui ja jatkui joka suuntaan... Kuva: via Antero Takkala

Kilpailuissa oli 29 osanottajaa. Näistä kuusi oli itäsaksalaisia, jotka olivat jo viikon harjoitelleen Suomen Nummelassa. DDR:n delegaatiossa oli sama joukko, kuin Nummelan leirilläkin: lentäjä, mekaanikko, joukkueenjohtaja Dieter Strüber – Kavo Laurilan siteeraama taito- ja tarkkuushyppyjen eksperti, valmentaja **Dieter Dastig**, neljä mies- ja kaksi naiskilpailijaa. Ulkomaalaiset eivät kilpailleet Suomenmestaruuksista, mutta heidän tuloksensa noteerattiin siinä, kuin suomalaistenkin. Kilpailujen hyppykoneena oli heidän mainio An-2 koneensa.

Kilpailulajeina olivat jo totut henkilökohtainen tarkkuus, joukkuetarkkuus ja taitohyppy. Lisäksi kilpailtiin henkilökohtaisen tarkkuuden ja taitohypyn tulosten perusteella määritettävästä yleismestaruudesta. Joukkuetarkkuus- ja taitohypyissä oli kolme hyppykierrosta, henkilökohtaisessa tarkkuudessa neljä. Kilpailujen pistelaskujärjestelmät olivat monimutkaiset, joten jäljempänäolevat tulosluettelot eivät ehkä avaudu ilman pientä johdatusta.

Henkilökohtaisen tarkkuuden pistelasku: Jos hyppääjä osuu maalin keskipisteeseen, hän saa siitä 250 pistettä, neljän kierroksen kilpailussa neljästä nolla-nollasta saa siis yhteensä 1.000 pistettä. Hyppääjä menettää yhden pisteen jokaista 10 cm kohti, jonka hän laskeutuu sivuun maalaristin keskipisteestä. Hyppyykorkeus on 1.000 metriä. Vapaapudotus ei saa ylittää 10 sekuntia. Jos ylittää, hän menettää 50 pistettä.

Ryhmätarkkuushypyn pistelasku: Pistelaskun yleisidea on sama, kuin henkilökohtaisessa tarkkuudessa, mutta joukkuee saa 1.000 pistettä yhdestä hypystä, kolmen kierroksen kilpailussa kaikkien osuminen kaikilla kierroksilla tuottaisi 3.000 pistettä. Hyppyykorkeus oli 1.000 metriä, suurin sallittu vapaapudotus oli 10 sekuntia. Jos ensimmäisen hyppääjän vapaapudotus ylittää sallitun, sakkona vähennetään 50 pistettä.



Avajaiskuvasta ovat tunnistettavissa ainakin Erik Savolainen (vas.), Dieter Strüber, Dieter Dastig, DDR:n joukkue - viimeisenä Gisela Adler, Antero Takkala, Heikki Kahrama, Timo Nieminen, "Retu" Kivinen, Mauri Purkunen, Risto Valta ja Kari Puhakka. Kuva: Antero Takkala

Taitohypyn pistelasku: Kilpailusuorituksena olivat samat "MM-sarjat", joita oli käytetty jo muutaman vuoden ajan. Kilpailija saa 11 sekunnissa suoritetusta liikesarjasta 250 pistettä. Jokainen sekunnin kymmenys yli tai alle yksitoista sekuntia vähentää tai tuo lisää yhden pisteen. Tämän lisäksi säännöissä oli yksityiskohtainen luettelo erilaisista mahdollisista suoritusvirheistä (esimerkiksi vajaaksi jäänyt tai ylimennyt käänös, takavoltin kääntyminen sivusuunnassa ilmoitetusta suunnasta tai voltin suoritus kallellaan) ja kuinka paljon niiden vuoksi vähennetään hyppääjän pisteitä.



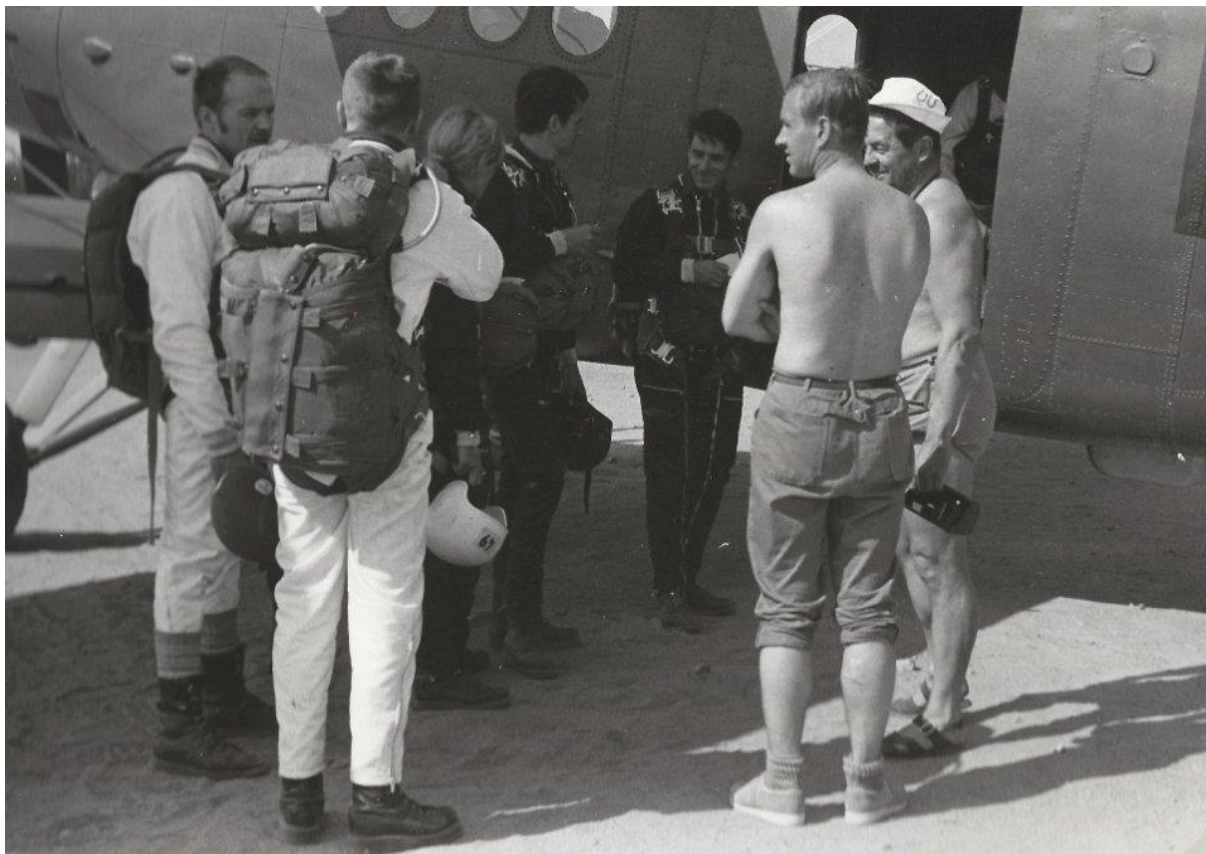
Antero Takkala taitohypyn vauhdinottovaiheessa Rautavaarassa 1969. Kuva: via Antero Takkala

Kilpailut sujuivat sään puolesta hyvin, kaikki hyppykierrokset saatiin täyteen. Kilpailun johtaja **Olavi Hytönen** tosin jälkeinpäin pahoitteli erämaaosuhteiden aiheuttamia ylenmääräisiä hankaluuksia, jonka vuoksi eivät pystyneet toteuttamaan kaikkea sitä, mitä oli järjestäjän puolelta suunniteltu.

Paikallinen sanomalehti haastatteli kilpailun aikana DDR:n joukkueeseen kuulunutta **Gisela Adleria**, joka paitsi kertoi omasta hyppäämisestään, myös suomalaisia kiinnostavia tietoja laskuvarjourheilusta DDR:ssä. Hän oli 21-vuotias ja harrastanut laskuvarjohyppäämistä jo viisi vuotta. Hyppyjä hänelle oli lehtiartikkelin mukaan kertynyt tähän kisaan mennessä noin 800, mikä oli suomalaisittain arvioituna merkittävä kokemus. Suomen vierailu oli Giselan kolmas ulkomaanmatka. Hän oli aiemmin vierailut Jugoslaviassa ja Tšekkoslovakiassa.

Adlerin mukaan Itä-Saksassa on laskuvarjoureilijoita 3.000. Hyppykoneet omistaa valtio, joten niistä ei ole kerhoille kustannuksia. Myös laskuvarjot ja muut varusteet saadaan valtiolta, joten hyppääminen on ilmaista. Kaikki halukkaat pääsevät mukaan harrastukseen, mutta hyppyjä edeltävä koulutus on tiukkaa ja tarkkaa. Harrastajia on tasaisesti joka puolella maata. Tämä edustusjoukkue on koottu eri puolella maata toimivista harrastajista.

Tulosluettelot osoittivat, että Suomella on vielä pikkuisen kirittävää, ennen kuin laskuvarjourheilun huippu-maa tavoitetaan. Henkilökohtaisessa tarkkuudessa ja yleismestaruudessa paras suomalainen oli neljänneksi paras, taitohypyssä kolmanneksi paras ja ryhmätarkkuudessa sentään toisena – DDR:llä oli vain yksi joukkue. Oli se hyvä, etteivät kilpailleet mitaleista!



Kilpailijoita An-2:n edessä. Vasemmalla Antero Takkala, äärimmäisenä oikealla kilpailua seuraamassa ollut LJK:n johtaja ja LuKT:n jäsen Kaj Hagelberg ja hänen vieressään Seppo Laitakari. Kuva: Antero Takkala

Yleismestaruus

1.	Klaus Weidlich	DDR	1795,8 pistettä
2.	Lothar Garus	DDR	1788,8
3.	Rainer Wilde	DDR	1751,8
4. (SM 1.)	Harri Toivonen	TamLK	1709,3
5.	Gisela Adler	DDR	1704,8

6.	Peter Rehberg	DDR	1701,4
7. (SM 2.)	Reijo Korpinen	KIY	1627,2
8. (SM 3.)	Risto Valta	SLK	1605,5
9. (SM 4.)	Matti Ruuskanen	TamLK	1531,3
10.	Jutta Bangemann	DDR	1469,8
11. (SM 5.)	Pekka Holmberg	SLK	1461,8

Henkilökohtainen tarkkuus

1.	Lothar Garus	DDR	994,8 pistettä
2.	Rainer Wilde	DDR	970,8
3.	Klaus Weidlich	DDR	969,8
4. (SM 1.)	Harri Toivonen	TamLK	965,3
5. (SM 2.)	Antero Takkala	SLK	962,3
6. (SM 3.)	Ralf Norra	SLK	956,6
7.	Peter Rehberg	DDR	951,4
8. (SM 4.)	Pekka Holmberg	SLK	942,8
9.	Gisela Adler	DDR	936,8
10. (SM 5.)	Matti Ruuskanen	TamLK	926,3

Taitohyppy

1.	Klaus Weidlich	DDR	826 pistettä
2.	Lothar Garus	DDR	794
3. (SM 1.)	Risto Valta	SLK	788
4.	Rainer Wilde	DDR	781
5.	Gisela Adler	DDR	768
6.	Peter Rehberg	DDR	750
7. (SM 2.)	Harri Toivonen	TamLK	744
8.	Jutta Bangeman	DDR	738
9. (SM 3.)	Reijo Korpinen	KIY	725
10. (SM 4.)	Kari Puhakka	SLK	692
11. (SM 5.)	Esa Huusari	ULK	608

Ryhmätarkkuus

1.	DDR	2880,2
	Lothar Garus	
	Klaus Weidlich	
	Peter Rehberg	
	Rainer Wilde	
2. (SM 1.)	TamLK	2322,5
	Pentti Frilander	
	Matti Ruuskanen	
	Pentti Liimatainen	
	Harri Toivonen	
3. (SM 2.)	SLK I	2220,6
	Pekka Holmberg	
	Kari Puhakka	
	Antero Takkala	
	Risto Valta	
4. (SM 3.)	KIY	1921,3
	Martti Pietikäinen	
	Raimo Koponen	
	Pekka Valkonen	
	Reijo Korpinen	
5. (SM 4.)	SLK II	1700,5

	Anja Rasi	
	Mauri Purkunen	
	Heikki Kahrama	
	Kalevi Korhonen	
6. (SM 5.)	ULK	1665,1
	Tuomo Aaltonen	
	Rauno Härkönen	
	Risto Ahonen	
	Esa Huusari	
7.	Interteam	778,8
	Gisele Adler DDR	
	Jutta Bangemann DDR	
	Timo Nieminen SLK	
	Markku Koivula KIY	

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 19.2.1969

Kuopion Ilmailuyhdistys ry: Yleiset säännöt Suomen laskuvarjohyppymestaruuskilpailuja varten 1969

Sanomalehti (mahdollisesti Savon Sanomat) 27.6.1969

Kuopion Ilmailuyhdistys ry 1.7.1969 "...puhtaaksikirjoitetut tulostiedot tämänvuotisista laskuvarjohypyn SM-kisoista.":

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 13.7.1969

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 26.9.1969

Ilmailu 8/1969

PM-1969 Utti

Kolmannet laskuvarjourheilun Pohjoismaiset mestaruuskilpailut järjestettiin Utissa 11. – 17.7.1969. Kilpailun järjestivät Utin Laskuvarjokerho ja Laskuvarjojääkärikoulu yhteistoiminnassa. Suomen joukkueeseen oli nimetty Rautavaaran SM-kilpailun perusteella kilpailijoiksi Harri Toivonen, Risto Valta, Reijo Korpinen, Matti Ruuskanen, Pekka Holmberg, Kari Puhakka ja Tuomo Aaltonen. Varamieheksi oli nimetty Esa Huusari. Suomen joukkueenjohtaja oli Kavo Laurila, tuomari Ralf Norra ja Suomen edustaja juryssa Pentti Mäkelä.

Ruotsin joukkueessa oli seitsemän kilpailijaa, tuomari ja juryn jäsen, joka oli myös joukkueenjohtaja. Tanskasta osallistui viisi kilpailijaa, joista yksi hoiti myös joukkueenjohtajan tehtävät. Norjasta oli ainoastaan neljä kilpailijaa sallitun seitsemän sijasta ja joukkueenjohtajan tehtäviä samalla hoitanut juryn jäsen.

Kilpailujen avaus tapahtui korkealla tasolla. Kilpailujen avaaja oli SIL:n puheenjohtaja Edvard Wegelius, jonka seurassa olivat kansainvälisen ilmailuliiton FAI:n pääsihteeri **Charles E. Hennecart** ja sihteeri rouva **S. Prodrum**. Ja oli se oma LJK:n johtajamme everstiluutnantti Hagelberg myös paikalla antamassa tilaisuudelle arvovaltaa.

Kilpailun aikana oli tavanomaista hierontaa sään kanssa. Välillä voitiin hypätä, välillä ei. Kilpailut saatiin kuitenkin vietyä loppuun. Kilpailujen järjestelyt toimivat hienosti, sekä osanottajat että LuKT olivat tyytyväisiä.. Suomi ja Ruotsi menestyivät kilpailussa parhaiten. Suomi voitti henkilökohtaisen yleismestaruuden ja sai kaksoisvoiton taitohypyissä. Ruotsiin meni henkilökohtaisen tarkkuuden ja joukkuetarkkuuden kultamitali sekä maiden välisen kokonaiskilpailun paremmuus. Norja ja Tanska olivat toki mukana, mutta he eivät yltäneet alle poimituille sijoille.

Taitohyppy

1.	Risto Valta		774 pist.
2.	Harri Toivonen		741
3.	Göran Lundin	Ruotsi	732
4.	Leif Lindgren	Ruotsi	725
5.	Reijo Korpinen		722
6.	Torkel Seth	Ruotsi	717

Henkilökohtainen tarkkuus

1.	Torkel Seth	Ruotsi	978,2 pist.
2.	Harri Toivonen		941,0
3.	Leif Lindgren	Ruotsi	938,6
4.	Reijo Korpinen		933,3

5. Risto Valta	928,7
6. Matti Ruuskanen	923,3
6. Pekka Holmberg	923,3

Yleismestaruus

1. Risto Valta		1702,7 pist.
2. Torkel Seth	Ruotsi	1695,2
3. Harri Toivonen		1682,0
4. Leif Lindgren	Ruotsi	1663,6
5. Reijo Korpinen		1655,3
6. Bertil Liljedahl	Ruotsi	1604,7

Joukkuetarkkuus

1. Ruotsi	2470 pist
Liljedahl, Seth, Lindgren, Wimmersted	
2. Norja	2449,3
Tangen Haugen, Hansen, Bredesen	
3. Tanska	2092,1
Holstein-Magnussen, Hansen, Jensen, Krone	
4. Suomi	1364,0
Valta, Ruuskanen, Korpinen, Toivonen	

Maiden välinen kokonaiskilpailu

1. Ruotsi	9077,6 pist.
2. Suomi	7971,3
3. Norja	7580,6
4. Tanska	5975,9

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 29.6.1969
 Kouvolan Sanomat 12.7.1969
 Kouvolan Sanomat 14.7.1969
 Kouvolan Sanomat 16.7.1969
 Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 26.9.1969
 Ilmailu 8/1969

Vaihtarina DDR:ssa

DDR:n vierailun ”vaihtarina” Itä-Saksan Karl Marx Stadtissa 21. – 30.7.1969 järjestettyyn ystävyyskilpailuun nimettiin osanottajiksi Tuomo Aaltonen, Heikki Kahrama, Markku Koivula, Timo Nieminen, Mauri Purkunen ja Heikki Side. Kilpailumenestyksestä ei ole tietoa, mutta LuKT:n pöytäkirjassa syyskuussa 1969 ”...*Todettiin DDR:n hyppääjien vierailun Suomessa sekä suomalaisten vierailun DDR:ssä olleen erittäin antoisan. Halua toiminnan jatkamiseen näyttää olevan molemmilla osapuolilla. Toiminnan tulee LuKT:n mielestä tapahtua vastavuoroisuusperiaatteella ja kerhotasolla.*”

Muutama viikko ennen vierailua Mauri kirjoitti Itä-Saksaan kirjeen, jossa hän kertoi Suomen joukkueen saapumisesta. Joukkue lensi ensin Hampuriin, josta jatkettiin edelleen Itä-Saksan suuntaan. Junan reitti kulki ensin Länsi-Saksan alueella ja sitten osan matkaa ”rautaesiripun” toisella puolella Itä-Saksassa, jonka jälkeen se saapui jaettuun Berliinin Itä-Saksan puolella olevaan, Neuvostoliiton valvomaan osaan.

Mauri Purkunen kertoi kirjassaan ”*Funny things happen when you travel*”, että oli häkellyttävää, kun Länsi-Saksan alueella oli ilta-aikaan kirkkaat valot joka puolella, mutta kun juna kulki Itä-Saksan puolella Itä-Berliiniin, siellä oli jokseenkin pimeää., valaistus oli länsipuoleen verrattuna vaatimaton.

Junamatka päättyi Itä-Berliiniin Friedrichstrassen asemalle. Joukkue oletti, että siellä olisi ollut joku vastaanottamassa, mutta ketään ei näkynyt. Joukkue päätti etsiä hotellin, koska ilta oli jo pitkällä. Sepä ei käynyt kukaan kuin Strömsössä: ensimmäisessä hotellissa sanottiin, että ei ole huoneita, jos ette ole varanneet etukäteen. Joukkue ei tietenkään ollut. Pimeillä kaduilla painavia laskuvarjovaruksia raahaten etsittiin seuraava hotelli, jossa kävi samoin, vaikka vastaanotossa näkyi naulakossa olleen runsaasti avaimia kertomassa, että

paljon olisi ollut huoneita vapaana. Oli jo "aika mones hotelli", ennen kuin löytyi joustoa ja sen myötä nukku-
mapaikka.



Odotellaan Berliinin junaa Hampurin asemalla. Edessä seisomassa Timo Nieminen, jalka kipsissä Heikki Side. Kuva: Mauri Purkunen

Seuraavana aamuna Purkunen soitti tiedossaan olevalle DDR:n Suomen vierailusta tutulle kontaktihenkilölle Dieter Strüberille ja ilmoitti, että "täällä me nyt ollaan." Dieter kuulosti hämmentyneeltä, mutta lupasi tulla noutamaan joukkueen. Purkunen kertoi, että he sopivat Strüberin noutavan heidät kello 11.00 eräällä lähis-
töllä olleella sillalla. "Kuulosti ihan kylmältä sodalta", kertoi Purkunen kirjassaan.

Dieter saapuikin täsmällisesti sillalle ja kuljetti joukkueen autollaan läheiselle lentokentälle, jossa joukkue nousi Antonov An-2 lentokoneeseen, joka vei heidät kisapaikalle Karl-Marx-Stadtin – jonka nimi on nykyään sama, kuin ennen sosialistisen yhteiskuntakokeilun alkua: Chemnitz.

Kilpailupaikalla kaikki sujui hienosti. Kisat olivat hyvin järjestetyt ja erittäin ystävällinen järjestäjä vastasi kai-
kista kuluista, pois lukien matkakulut Itä-Saksaan ja takaisin: hyyt, ruoka ja majoitus olivat ilmaiset, ja jouk-
kueen jäsenet saivat myös päivärahan. Purkunen kertoi saaneensa 14 hyppyä noin viikon kestäneen vierai-
lun aikana.

Kisan jälkeen joukkue kuljetettiin taas lentokoneelle Dresdenin kautta Berliiniin. Lennolla Berliiniin Purkunen kertoi seisseensä An-2:n ohjaamon oviaukossa ja kysyneensä pilotti **Klausilta**, tekisikö hänen mielensä laskeutua tuonne länsipuolelle? Klausin mukaan "niistä asioista ei puhuta".

Kun yhteyshenkilö Strüber kävi takaisin Berliiniin päästyään toimistollaan tarkistamassa postinsa, hän kertoi löytäneensä kirjeen, jossa Suomen joukkue kertoi saapumisestaan. Purkunen kertoi lähettäneensä yli kolme viikkoa aikaisemmin, johon Dieter vastasi: *"Sometimes our censors surprise you by working so fast"*.

Tämä oli ensimmäinen suomalaisten valmennus- ja kokemuksenhankintatarkoituksessa tehty ulkomaanmat-
ka. Myöhemmin tällaista hyödyllistä yhteistyötä syntyi erityisesti Itä-Saksan ja Unkarin kanssa.



Pakkausta hyppyjen välillä. Vasemmalla Mauri Purkunen, Markku Koivula ja Tuomo Aaltonen. Kuva: Mauri Purkunen

Viisikymmentäkaksi vuotta tämän matkan jälkeen saksalainen DDR:n laskuvarjohistoriaa tutkivat **René Richter** tutustui yllä olevaan kirjoitukseen netissä ja lähetti aineistoa, jonka avulla tätä kirjoitusta oli mahdollista täydentää. Edellä on kerrottu, että kilpailumenestyksestä ei ollut tietoa. Nyt on:

Kilpailuun osallistui joukkueita tai hyppääjiä Itä-Saksan lisäksi Bulgariasta, Unkarista, Puolasta, Neuvostoliitosta, Tšekkoslovakiasta, Ruotsista, Suomesta, Sveitsistä ja Itävallasta. Kaikilla Itä-Euroopan mailla oli mukana myös naisjoukkue. DDR:n kilpailuista kertovan julkaisun mukaan tämä oli esikisa seuraavan vuoden Jugoslavian MM-kilpailua varten.

Kilpailutulokset löytyvät kokonaisuudessaan Senior Skydivers ry:n arkistosta. Tässä poimintoja:

Henkilökohtainen tarkkuus, naiset

<i>N a m e</i>	<i>Mannschaft</i>	<i>1. Sprung Entf.</i>	<i>2. Sprung Entf.</i>	<i>3. Sprung Entf.</i>	<i>4. Sprung Entf.</i>	<i>Ges.-Pkt.</i>	<i>Platz</i>
<i>Karkoschka</i>	<i>DDR I</i>	<i>0,52</i>	<i>0,99</i>	<i>0,00</i>	<i>0,47</i>	<i>980,2</i>	<i>1</i>
<i>Andreeva</i>	<i>Bulgarien</i>	<i>1,35</i>	<i>0,25</i>	<i>0,75</i>	<i>0,00</i>	<i>976,5</i>	<i>2</i>
<i>Csomos</i>	<i>Ungarn</i>	<i>1,69</i>	<i>0,41</i>	<i>0,14</i>	<i>0,22</i>	<i>975,4</i>	<i>3</i>
<i>Kosowskaja</i>	<i>UdSSR</i>	<i>1,60</i>	<i>0,19</i>	<i>0,39</i>	<i>0,29</i>	<i>975,3</i>	<i>4</i>
<i>Spasova</i>	<i>Bulgarien</i>	<i>0,48</i>	<i>0,00</i>	<i>2,35</i>	<i>0,00</i>	<i>971,7</i>	<i>5</i>

Henkilökohtainen taitohyppy, naiset

<i>N a m e</i>	<i>Mannschaft</i>	<i>1. Sprung Zeit</i>	<i>2. Sprung Zeit</i>	<i>3. Sprung Zeit</i>	<i>Ges.-Pkt.</i>	<i>Platz</i>
<i>Tkatschenko</i>	<i>UdSSR</i>	8,9	9,5	9,4	802,0	1
<i>Vasilova</i>	<i>Bulgarien</i>	10,4	9,3	9,1	792,0	2
<i>Andreeva</i>	<i>Bulgarien</i>	10,7	9,5	10,0	778,0	3
<i>Rodionowa</i>	<i>UdSSR</i>	10,8	10,3	10,0	769,0	4
<i>Irmscher</i>	<i>DDR I</i>	10,8	10,6	10,0	766,0	5

Joukkuetarkkuus, naiset

<i>N a m e</i>	<i>Mannschaft</i>	<i>1. Sprung Entf.</i>	<i>2. Sprung Entf.</i>	<i>3. Sprung Entf.</i>	<i>Ges.-Pkt.</i>	<i>Platz</i>
<i>Andreeva</i>	<i>Bulgarien</i>	1,13	1,84	0,06	2898,0	1
<i>Spasova</i>		0,31	0,31	0,00		
<i>Deutscheva</i>		0,93	3,17	0,29		
<i>Vasileva</i>		0,00	1,26	0,90		
<i>Slatanova</i>						
<i>Kosowskaja</i>	<i>UdSSR</i>	1,01	0,08	0,28	2892,0	2
<i>Sergeewa</i>		0,61	0,73	0,39		
<i>Rodinowa</i>		1,16	0,52	0,00		
<i>Prusowa</i>		2,08	2,76	1,10		
<i>Stanek</i>	<i>Ungarn</i>	0,78	0,17	3,45		
<i>Bacskai</i>		0,62	2,46	0,00	2839,4	3
<i>Paczko</i>		0,00	1,42	3,90		
<i>Csomos</i>		1,78	0,93	0,55		
<i>Weisz</i>						

Yleismestaruus, naisetMaiden välinen paremmuus, naiset

<i>Name, Mannschaft</i>	<i>Ges.-Punkte</i>	<i>Platz</i>	<i>1. Bulgarien</i>	<i>9 757,9 Pkt.</i>
<i>Andreeva, Bulgarien</i>	1754,5	1	<i>2. UdSSR</i>	<i>9 685,0 Pkt.</i>
<i>Vasilova, Bulgarien</i>	1735,8	2	<i>3. DDR I</i>	<i>9 571,8 Pkt.</i>
<i>Karkoschka, DDR I</i>	1735,2	3	<i>4. Ungarn</i>	<i>9 393,0 Pkt.</i>
<i>Rodinowa, UdSSR</i>	1733,8	4	<i>5. DDR II</i>	<i>9 060,2 Pkt.</i>
<i>Kosowskaja, UdSSR</i>	1725,3	5	<i>6. Polen</i>	<i>8 721,9 Pkt.</i>

Henkilökohtainen tarkkuus, miehet

<i>N a m e</i>	<i>Mannschaft</i>	<i>1. Sprung Entf.</i>	<i>2. Sprung Entf.</i>	<i>3. Sprung Entf.</i>	<i>4. Sprung Entf.</i>	<i>Ges.-Pkt.</i>	<i>Platz</i>
<i>Rieding</i>	<i>DDR I</i>	0,12	0,00	0,16	0,00	997,2	1
<i>Popow</i>	<i>Bulgarien</i>	0,11	0,00	0,19	0,00	997,0	2
<i>Leonow</i>	<i>UdSSR</i>	0,00	0,12	0,16	0,14	995,8	3
<i>Osipow</i>	<i>UdSSR</i>	0,08	0,04	0,32	0,00	995,6	4
<i>Szabo</i>	<i>Ungarn</i>	0,15	0,23	0,00	0,07	995,5	5
<i>Wimmerstedt</i>	<i>Schweden</i>	1,02	0,00	0,67	4,11	942,0	38
<i>Fricker</i>	<i>Schweiz</i>	0,84	0,07	2,74	2,79	935,6	39
<i>Aaltonen</i>	<i>Finnland</i>	1,15	0,15	4,93	1,28	924,9	40

Henkilökohtainen taitohyppy, miehet

<i>N a m e</i>	<i>Mannschaft</i>	<i>1. Sprung Zeit</i>	<i>2. Sprung Zeit</i>	<i>3. Sprung Zeit</i>	<i>Ges.-Pkt.</i>	<i>Platz</i>
<i>Osipow</i>	<i>UdSSR</i>	8,0-10	7,2	7,9	839,0	1
<i>Jatschmenjow</i>	<i>UdSSR</i>	7,4	7,8	8,2-10	838,0	2
<i>Popov</i>	<i>Bulgarien</i>	8,6	8,6	8,5	823,0	3
<i>Ligocki</i>	<i>Polen</i>	8,4	8,2	9,2	822,0	4
<i>Partenow</i>	<i>UdSSR</i>	8,4	8,9	8,5	822,0	4

Joukkuetarkkuus, miehet

<i>N a m e</i>	<i>Mannschaft</i>	<i>1. Sprung Entf.</i>	<i>2. Sprung Entf.</i>	<i>3. Sprung Entf.</i>	<i>Ges.-Pkt.</i>	<i>Platz</i>
<i>Parfenow</i>	<i>UdSSR</i>	<i>0,00</i>	<i>0,98</i>	<i>0,03</i>		
<i>Osipow</i>		<i>0,00</i>	<i>0,49</i>	<i>0,13</i>		
<i>Leonow</i>		<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>		
<i>Jatschmenjow</i>		<i>0,19</i>	<i>1,78</i>	<i>0,00</i>	<i>2964,0</i>	<i>1</i>
<i>Gerhardt</i>	<i>DDR I</i>	<i>0,00</i>	<i>2,00</i>	<i>0,14</i>		
<i>Henke</i>		<i>0,63</i>	<i>1,15</i>	<i>0,00</i>		
<i>Greschner</i>		<i>0,24</i>	<i>0,33</i>	<i>0,44</i>		
<i>Rieding</i>		<i>0,00</i>	<i>0,42</i>	<i>0,00</i>	<i>2946,5</i>	<i>2</i>
<i>Gorinov</i>	<i>Bulgarien</i>	<i>0,00</i>	<i>0,18</i>	<i>0,00</i>		
<i>Popov</i>		<i>1,20</i>	<i>0,39</i>	<i>0,28</i>		
<i>Obretenov</i>		<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>		
<i>Aleksiev</i>		<i>0,09</i>	<i>1,32</i>	<i>3,10</i>	<i>2934,4</i>	<i>3</i>
<i>Szabo</i>	<i>Ungarn</i>	<i>0,10</i>	<i>0,59</i>	<i>0,11</i>		
<i>Hüse</i>		<i>0,18</i>	<i>1,59</i>	<i>0,27</i>		
<i>Nagy</i>		<i>0,00</i>	<i>0,35</i>	<i>4,08</i>		
<i>Horvath</i>		<i>1,01</i>	<i>0,18</i>	<i>0,71</i>	<i>2908,3</i>	<i>4</i>
<i>Garus</i>	<i>DDR II</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,07</i>		
<i>Weidlich</i>		<i>0,00</i>	<i>6,81</i>	<i>0,02</i>		
<i>Rehberg</i>		<i>0,21</i>	<i>0,10</i>	<i>0,15</i>		
<i>Wilde</i>		<i>2,35</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>2902,9</i>	<i>5</i>
<i>Mansson</i>	<i>Schweden</i>	<i>0,00</i>	<i>1,05</i>	<i>5,28</i>		
<i>Gramming</i>		<i>3,55</i>	<i>0,00</i>	<i>3,15</i>		
<i>Seth</i>		<i>0,29</i>	<i>2,18</i>	<i>0,00</i>		
<i>Wimmerstedt</i>		<i>0,60</i>	<i>0,09</i>	<i>5,69</i>	<i>2781,2</i>	<i>9</i>
<i>Purkunen</i>	<i>Finnland</i>	<i>6,21</i>	<i>3,94</i>	<i>6,58</i>		
<i>Maltonen</i>		<i>0,11</i>	<i>3,45</i>	<i>0,91</i>		
<i>Kahrama</i>		<i>0,51</i>	<i>0,48</i>	<i>7,83</i>		
<i>Koivula</i>		<i>8,35</i>	<i>1,13</i>	<i>8,55</i>	<i>2519,5</i>	<i>10</i>

Yleismestaruus, miehetMaiden välinen paremmuus, miehet

Name, Mannschaft	Ges.-Punkte	Platz		
Osipow, UdSSR	1834,6	1	1. UdSSR	10 225,4 Pkt.
Popov, Bulgarien	1820,0	2	2. Bulgarien	10 139,9 Pkt.
Leonow, UdSSR	1808,8	3	3. DDR I	9 992,2 Pkt.
Ligocki, Polen	1804,8	4	4. DDR II	9 845,1 Pkt.
Gorinov, Bulgarien	1796,8	5	5. Österreich	9 826,4 Pkt.
Aaltonen, Finnland	1411,9	44	6. Ungarn	9 817,7 Pkt.
Fricker, Schweiz	935,6	45	7. ČSSR	9 772,2 Pkt.
Purkunen, Finnland	921,9	46	8. Polen	9 762,3 Pkt.
Kahrama, Finnland	806,5	47	9. Schweden	9 109,0 Pkt.
Koivula, Finnland	771,2	48	10. Finnland	6 431,0 Pkt.
Lindgren, Schweden	673,0	49		
Nieminen, Finnland	553,7	50		

Täydellisempiä tuloksia löytyy Senior Skydivers ry:n arkistosta. DDR:n ilmailuliiton julkaisemista tuloksista puuttuu sijaluvun 40 huonommalle puolelle jääneitä kilpailijoita. Joukkuetarkkuuden "Maltonen" = Aaltonen.

Mauri Purkunen 2016: Funny things happen when you travel
Mauri Purkunen: sähköpostiviestit (2 kpl) 3.3.2019 ja 10.4.2019
Aeroklub DDR, November 1969: Mitteilungsblatt

Ensimmäinen 20-tähti, USA

Suomessa hyppyjen painopiste oli, kuten kaikesta edellä kerrotustakin ilmenee, taito- ja tarkkuushyppyt. Pientä relatiiviyöskentelyä oli tosin myös esiintynyt. Hyppääjät olivat pitemmillä vapaapudotuksilla satunnaisesti kohdanneet toisiaan. Helsingin kulmilla oli myös yritetty pienimuotoisia muutamien hyppääjien yhteisyrityksiä. Suurta ”sukseeta” ei tällä lajiryhmällä vielä 1960-luvulla nähty. Esimerkkinä voidaan mainita helsinkiläinen aikansa huippuhyppääjä Jorma Mali, joka hyppäsi ensimmäisen vapaapudotuskohtaamisensa helmikuussa 1966 ja ensimmäisen kolmen hyppääjän kohtaamisen (tähti?) heinäkuussa 1967. Tämän lisäksi hänen hypypäiväkirjastaan löytyy 1960-luvulla satunnaisesti useita kahden tai kolmen kohtaamisia ja muutamia viestikapulanvaihtoja. Yleisesti ottaen relatiivi oli kovin vähäistä.

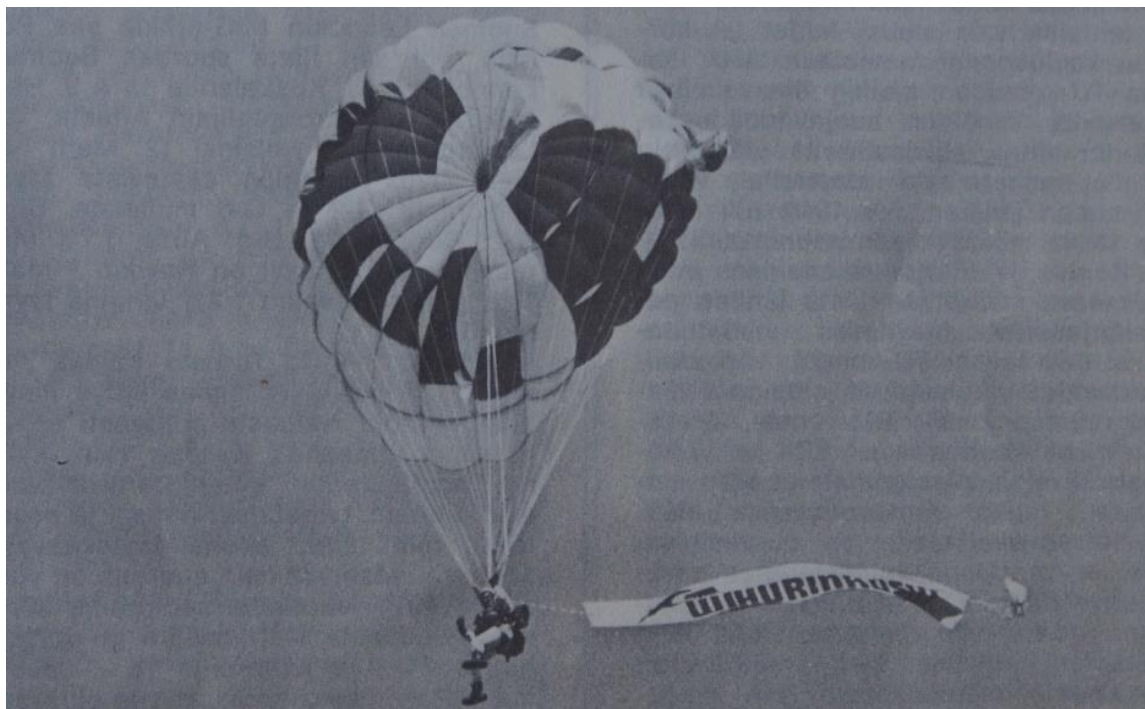
Suuressa maailmassa kyllä tapahtui ja tieto siitä myös pohjolan perukoille kiiri alan julkaisujen kautta: Amerikassa ovat tehneet ensimmäisen 20-hyppääjän tähden. Asia tuli täälläkin selväksi. Kieli pitkällä katsottiin Amerikan lehtiin painettuja tähden kuvia. Kuvien viesti tuli selväksi kielitaidottomillekin. Kutinaa alkoi syntyä vähitellen jo meilläkin. Jo seuraavana vuonna löytyi omasta Ilmailu-lehdestämme ensimmäinen artikkeli tähden muodostamisesta.

Jorma Mali: hypypäiväkirja 1963 – 1975

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

Laskuvarjohyppääjät hakeutuivat oluttehtaan harjakaisiin

Näytöshypyillä kerhot hankkivat lisätuloja toimintaansa varten. Onnistunut näytös oli myös erinomainen mainos, jolla myytiin uusia näytöshyppyjä ja hyppykursseja. Joskus näytöstilaisuus tai –paikka ja hyppääjät sopivat erinomaisesti yhteen. Esimerkiksi silloin, kun iloiset laskuvarjohyppääjät hyppäsivät oluttehtaan harjakaisiin Heinolassa.



SLK:n hyppääjä laskeutuu oluttehtaan harjakaistilaisuuteen kesällä 1969. Kuva: via Ilmailu

Ilmailu-lehden mukaan ”...*Suomen Laskuvarjokerho oli mukana Wihuri-Yhtymän uuden oluttehtaan harjakaisissa Heinolassa. 3000 metrin korkeudesta hypänneet Kari Puhakka, Onni Kuusisto ja Pekka Holmberg hämmästyttivät kutsuvierasyleisöä osumalla varsin tarkasti maaliin. Mukana kuvassa olivat myös uuden tehtaan nimeä kantavat viirit...*”

Ilmailu 9/1969

Kuopiolaisten hyppykone tekee pakkolaskun - ilmailu-uutisointia

SIL:n kesäohjelmaan kuuluneen Jämin hyppykurssin aikana Tampereelta hyppykurssia varten vuokratun hyppykoneen moottori irtisanoi sopimuksen ja pysähtyi. Lentokoneesta oli ennen moottorin sammumista hypännyt yksi hyppääjä. Tapahtumahetkellä koneessa oli ohjaajan lisäksi kuopiolainen oppilashyppymestari **Martti Pietikäinen**. Kone teki pakkolaskun pellolle, jossa se kuitenkin ilmeisesti laskun loppuvaiheessa kääntyi ympäri. Tässä vaiheessa hyppymestari putosi ulos koneesta. Lentokoneesta katkesivat siivet. Henkilövahinkoja ei kuitenkaan sattunut.

Tapauksen uutisointi oli melko onneton. Ilmailu-lehden päätoimittaja **Jyri Raivio** harmistui surkean asiantuntemattomasta uutisoinnista ja kommentoi sitä ja ilmailuonnettomuuksien uutisointia yleensäkin esittämällä uutisen tiivistetyn version, käyttäen alkuperäisen uutisen terminologiaa:

”Cessna-maastokone teki pakkolaskun, kone heitti ilmassa voltin ja yksi koneessa olleista putosi siitä, mutta teki pehmeän laskun kaurapeltoon. Kone putosi ylösalaisin ja sen siivet katkesivat, mutta eipä hätää, kaksi asiantuntijaahan matkusti paikalle Tampereelta...”

Pakkolasku tapahtui Jämin lentopaikan läheisyydessä 9.8.1969.

Ilmailu 9/1969

”Vuosikymmenen lentonäytös” Helsinki-Vantaan lentoasemalla

Helsinki-Vantaan uusi lentoasemarakennus vihittiin 7.9.1969. Vihkiäistilaisten yhteydessä järjestettiin suuri ilmailupäivä. Päiviin liittyi laaja maanäyttely ja lentonäytös. Ilmailu-lehti kuvasi lentonäytöksen hyppyosuutta seuraavasti:

*”Varsinainen näytös alkoi vauhdikkaasti onnistuneimmalla Suomessa näkemällämme laskuvarjomiesten ryhmähypyllä. Tuskin FAI:n ”puhemiehen” prof.[Edvard] Wegeliuksen avausnat olivat häipyneet kansalaisten korvista, kun 24 hyppääjää erkani 3.500 metrin korkeudessa hyppykoneena käytetystä ilmavoimien DO:sta [DO-4, pilottina **Juutilainen**]. Savuin tehostettu hyppy oli maukasta nähtävää ja viritti 30-tuhantisen yleisön heti kättelyssä hyvään tunnelmaan. Hyppääjät olivat eri kerhoista eri puolilta maata, mukana kuvassa mm. PM-Risto Valta, ja viime vuoden MM-kuutonen Jorma Mali...”*

Ja pakko on historiahenkilön sanoa, että olinhan siellä minäkin ja Kavo ja monta muuta.... Hyppääjiksi oli värvätty LJK:n vähälukuisia itselaukaisuhyppääjiä täydentämään myös siviilihyppääjiä ainakin Helsingistä, Kuopiosta, Lahdesta ja Utista. Historiahenkilökin täytti tälle hypyllä minimikokemusvaatimuksen, hyppy oli 90. ja B-luokka oli suoritettu. Uloshypyn piti hyppääjiä ennen hyppyä valmentaneen LJK:n ylikersantti ”Tomi” Aaltosen ohjeiden mukaan tapahtua ”pakollisten kuvioiden” välttämiseksi delta-asennossa, kasvot potkurinvirtaan. Koneen lentonopeus oli huomattavasti suurempi (n. 180 km/h), mihin tämän ajan urheiluhyppääjät olivat tottuneet pikkukoneista hypättäessä. Ihan kaikilla ei delta onnistunut ...

Juuri ennen uloshyppyä eräs hyppääjistä tuli ilmasairaaksi, varmaankin tottumattomana näin suureen lentolaitteeseen, ehkä myös hapenpuute vaivasi. Hän pyysi ja sai mekaanikolta paperipussin, johon hän tyhjensi vatsansa sisällön. Sitten hän asetti pussin lattialle koneen oviaukon viereen ja mieli ja ruumis keventyneenä sukelsi ulos hienoon delta-asentoon. Pussi jäi koneeseen, mutta koska se oli aivan oviaukon vieressä, uloshyppäävien hyppääjien ilmavirta kaatoi sen. Tuoksuva sisältö levisi koneen lattialle. ”Kolmosen” mekaniikko suhtautui asiaan ärtyisästi. Hyppääjä kävi jälkeensä siivoamassa...

Yleisön näkökulmasta hyppy onnistui kokonaisuutena hienosti, alastulokin tapahtui pääosin yleisön eteen tai ainakin näkyviin.



Kuvassa etualalla Eero Kausalainen Utista ja taustalla Reijo Korpinen Kuopiosta. Kuva: Puolustusvoimat

Ilmailu 10/1969

Eero Kausalainen 16.11.2016

LuKT:n loppuvuoden mietteitä ja päätöksiä

LuKT:n syyskuun 1969 kokouksessa kerrottiin jäsenistölle, että "Tomi" Aaltonen on hypännyt koehyppyjä Rallye Club ja Rallye Commodore konetyypeistä ja hän tekee kokemuksistaan raportin Ilmailuosastolle. Ei tainnut kukaan muistaa tai tietää, että ainakin isompi Rallye oli jo kokeiltu ja hyväksy havaittu Immolassa puolitoista vuotta aikaisemmin. LuKT:n puheenjohtaja oli hakenut hyppylupaa toiselle alatasoiselle koneelle. Viranomainen suhtautui kuitenkin nuivasti ja ilmoitti, että Tuulia II ei kuomurakenteensa takia sovellu laskuvarjohyppytoimintaan, jonka vuoksi urheiluhypyt tästä moottoripurjehtijasta ovat kiellettyjä

Samassa kokouksessa LuKT oli huolissaan siitä, että laskuvarjohuolto ei kaikkien kerhojen osalta toimi kunnolla. Jotkut kerhot lähettivät Uttiin pelastusvarjoja ja Tampereelle urheiluvarjoja – siis päin vastoin, kuin piti. Laskuvarjoja lähetettäessä on myös usein unohdettu laskuvarjokirjat, joita ilman ei tarkastus onnistu. Maksujenkin kanssa, myös SIL:n suuntaan tulevien, on ongelmia – ovat olleet usein myöhässä. LuKT päätti toimittaa sekä varikolle Tampereelle että LjK:lle Uttiin "mustan listan" maksunsa laiminlyönneistä. Tarkoitus oli, että tällaisille henkilöille ei töitä tehdä ennen vanhojen rästien selvittämistä.

Lokakuun 1969 kokouksessa LuKT hyväksyi laskuvarjohyppijien Suomen ennätysäännöt. Ennätyksiä voi niiden mukaan suorittaa ja hakea hyväksyntää henkilökohtaisessa tarkkuushypyssä, joukkuetarkkuushypyssä ja taitohypyssä.

Henkilökohtaisen tarkkuuden ennätysasuoritus on neljän perättäisen hypyn yhteistulos metreinä ja senttimetreinä. Hyppykorkeuden on oltava 1.000 metriä ja vapaapudotus 0 – 10 sekuntia. Mikäli samoissa kilpailuissa hypätään enemmän, kuin neljä henkilökohtaista hyppyä, ennätykseksi lasketaan vain neljän ensimmäisen hypyn yhteenlaskettu tulos.

Joukkuetarkkuuden ennätys voidaan suorittaa erikseen kolme- ja nelimiehisellä joukkueella. Ennätysten periaate on sama, kuin henkilökohtaisessa tarkkuudessa sillä erolla, että kyseessä on kolmen perättäisen joukkuehypyn ennätys sekä kolme- että nelimiehisellä joukkueella.

Taitohypyn ennätys muodostuu kolmen perättäisen taitohypyn yhteistuloksesta, lisätynä sekunneiksi muutetut virhepisteet. Liikesuoritusten on oltava eri sarjoja, joten ennätysasuista varten on hypättävä kaikki kolme sarjaa: vasemmalle käännöksellä alkava, oikealla käännöksellä alkava ja ns. sekasarja, jossa aloitetaan vasemmalla käännöksellä, mutta sarjan jälkimmäinen puolikas alkaa oikealla käännöksellä.

Edellä kuvattujen suoritusvaatimusten lisäksi säännössä kerrotaan muun muassa, että ennätysten voi suorittaa ainoastaan Suomen kansalainen ja että naisten ennätukset erotetaan omaksi luokakseen. Jos naisen ennätys on parempi, kuin miesten ennätys, katsotaan naisella olevan kaksi ennätystä: yleinen ja naisten ennätys. Ennätysksi voidaan hyväksyä ainoastaan SIL:n hyväksymissä kilpailuissa tai FAI:n hyväksymissä kilpailuissa ulkomailla tehty suoritus.

Joulukuun 1969 kokouksessa LuKT käsitteli seuraavan vuoden kilpailukalenteria. SM-kilpailujen järjestämisoikeus myönnettiin Tampereen Laskuvarjokerholle. Vuoden 1971 kilpailujärjestäjäksi hyväksyttiin alustavasti Satakunnan Laskuvarjoureilijoille Poriin. Näiden lisäksi kisakalenteriin merkittiin MM-kilpailu Jugoslaviassa ja PM-kilpailu, jonka paikka ei vielä ollut tiedossa.

Samassa kokouksessa keskusteltiin myös tarkkuushyppykilpailuissa nähdystä tavasta siirtää varavarjo päävarjon aukeamisen jälkeen hypääjän selkäpuolelle. LuKT piti huonona sitä, että varavarjoa ei tämän jälkeen olisi mahdollista käyttää. LuKT suositteli tällaista varavarjon käyttöön liittyvää käytäntöä ainoastaan vähintään B-luokan hypääjälle, joka käyttää liitovarjoa (esimerkiksi Para-Commander)

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 26.9.1969

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 31.10.1969

Suomen Ilmailuliitto 1969: Laskuvarjohypyn Suomen ennätysäänöt

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Ilmailuosasto: Kirje No 4020/4T-69-7097, 9.10.1969

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 5.12.1969

”Kitu” Toivonen – Vuoden Laskuvarjoureilija

Suomen Ilmailuliitto oli nähnyt tarpeelliseksi saada muiden ilmailulajiensa tapaan myös laskuvarjoureilulle oman kiertopalkinnon, joka jaettaisiin SIL:n vuosikokousten yhteydessä. Tällaiseksi palkinnoksi saatiin Neste Oy:n lahjoittama kiertopalkinto. Palkinto oli tarkoitettu suomalaiselle laskuvarjoureilijalle, joka on kuluvan vuoden aikana todettu ansioituneimmaksi. Ansoiksi laskettiin menestys kansallisissa ja kansainvälisissä kilpailuissa, aktiivisuus ja toimintatulokset kerhotoiminnassa tai hyppykoulutuksessa ja laskuvarjoureilun positiivinen tunnetuksi tekeminen. Palkinnon saaja nimetään ”Vuoden Laskuvarjoureilijaksi”.

SIL:n syysliittokokouksessa 29.11.1969 palkinto jaettiin ensimmäistä kertaa, LuKT:n esityksen mukaan Harri Toivoselle. Palkitsemisen perusteena olivat Toivosen erinomaiset kilpailutulokset vuoden 1969 aikana. Palkinnon säännöt eivät vielä olleet olemassa tämän ensimmäisen jaon aikana, mutta ne viilattiin seuraavan vuoden aikana valmiiksi.

Suomen Ilmailuliitto ry: LuKT:n pöytäkirja 31.10.1969

Ilmailu 1/1970

Vaasan veri ei vapise – laskuvarjotoiminta Vaasassa alkaa

IL
inärstytykseen
Aptekeista

Kokouksia
Laskuvarjokerhon
PERUSTAMISKOKOUS torst.
8. 11. klo 19 Kernokeskuksessa
Vöyrink. 46. Hyppääjiksi aikovat
tervetuloa!

● KULUNUT LOKAKUU oli
Kotkan satamassa todellinen en-
nätyskuukausi. Sekä tuonin et-
tä viennin määrä oli korkeamp
kuin minään aiempänä kuukau-
tena koko Kotkan sataman ole-
massaolon aikana. Yhteistulo-
lähes 0,5 miljoonaa tonnia, oi-
suurempi kuin missään Suome-
satamassa milloinkaan.

Vaasa-lehti 5.11.1969

Laskuvarjotoiminnan hivuttautuminen myös länsirannikolle Vaasaan alkoi helmikuussa 1968, kun Helsingissä laskuvarjourheilua harrastanut Lauri ”Lake” Oksanen muutti työn perässä Helsingistä Vaasaan. Lakella oli jonkin verran oppilashyppyjä, joita kertyi lisää lomareissuilla Helsingissä. Oksanen vieraili usein lentokentällä ja kävi selvittelemässä ilmailumahdollisuuksia. Laskuvarjohyppymahdollisuus Vaasassa kiinnosti, mutta vetäjä puuttui. Paikkakunnalla ei ollut yhtään kokenutta hyppääjää, hyppymestarista puhumattakaan.

Timo Niemisen muutto Vaasaan syyskuussa 1969 muutti tilanteen. Timo oli jo melko kokenut hyppääjä, jolla oli SLK:ssa Helsingissä hankitun hyppykokemuksen ansiosta tuore hyppymestarin valtuutus taskussaan. Timo, Lake ja paikallinen ilmailumies **Oiva ”Oikku” Vanhala** hakeutuivat yhteen ja alkoivat neuvotella hyppytoiminnan aloitusta Vaasassa. Vaihtoehtoina olivat laskuvarjojaosto Vaasan Lentokerhon yhteyteen tai oma erillinen laskuvarjokerho. Päädettiin oman kerhon perustamiseen.

Syksyn 1969 aikana suunniteltiin yhdistyksen perustamista ja sen edellytyksiä. Lokakuun alkupuolella järjestettiin tiedotustilaisuus laskuvarjourheilusta. Tämä oli yleisluontoinen urheilumuodon esittely. Vielä ei ollut tiedossa riittäviä edellytyksiä kerhon perustamiselle. Merkittävä puuttuva edellytys oli laskuvarjotoimintaan soveltuva hyppykone. Sellainen kuitenkin tupsahti yllättäen Vaasan lentokentälle kaksi viikkoa myöhemmin.

Tämä hyppykone oli historiallinen lentolaite, Veljekset Karhumäki Oy:n suunnittelema ja valmistama Karhu 48b, tunnukseltaan OH-KUA. Kone oli ainoa kappale maailmassa. Se oli suunniteltu vesikoneeksi, mutta se soveltuvi maakoneversiona hyppytoimintaan, vaikka ei ollut suorituskyvyltään ollut kummoinenkaan. Myöhemmin kävi ilmi, että konetta oli käytetty hyppytoimintaan aikaisemminkin, edellisenä vuonna Kajaanissa. Lentäjäksi löydettiin reipas ilmailunuorukainen **Lars ”Lasse” Lindell**, joka sittemmin teki pitkän uran ilmailun ammattilaisena, liikennelentäjänä ja tarkastajana viranomaisen palveluksessa. Laskuvarjokerhon alkuvaiheissa Lindellin ohella pilottina toimi myös **Esa Huhtala**.

Kerholle saatiin alkuvaiheessa laskuvarjoja Helsingistä, jossa oli talvitaikon vuoksi hiljaista. Aloituspaketina oli yksi PT-10, yksi double-L ja yksi TU. Näiden lisäksi saatiin myös muuta tarpeellista, kuten pakkolaukaisuhihnoja, varavarjoja ja kypäriä. Näiden jälkeen hankittiin pian lainarahoilla kerholle omia laskuvarjoja. Helsingin suunnalta löytyi kerholle myös yksi laskuvarjoerikoisuus, kolmikulmainen Kohnke-varjo, jota on esitelty tässä kirjoituksessa jo aiemmin.



Kun hankalain hyppykerhon käynnistämisen edellytys – lentokone ja pilotti - oli ratkennut, voitiin pitää Vaasan Laskuvarjokerhon perustava kokous Vaasassa 6.11.1969. Kokouksessa oli parikymmentä henkilöä. Kerhon puheenjohtajaksi ja rahastonhoitajaksi valittiin Timo Nieminen ja sihteeriksi Lauri Oksanen.

Paikallinen lehti Vasabladet noteerasi näyttävästi Niemisen ja Oksanen koehyppyä 14.12.1969.

Hyppytoiminta oli Vaasassa alkanut jo ennen kerhon perustamista. Timo Nieminen hyppäsi 18.10.1969 ensimmäisen hyppynsä Vaasassa.

...ben har ett rät...reget plan till sitt förfogande. Det är en Karhu och enda exemplar...ns i landet. Här är... Oksanen på väg in i planet under uppsikt av hoppmästaren...inen.

Hyppykone oli SIL:n omistama Piper Super Cup (OH-CPU). Tämän jälkeen Timo Nieminen hyppäsi marras-kuussa pari hyppyä, joiden yhteydessä hän koulutti aloittelevaa hyppylentäjä Lindelliä. Kun Timo Niemisen suunnittelema pakkolaukaisuteline oli asennettu, voitiin 14.12.1969 käydä kokeilemassa pakkolaukaisuhyp- pyjä. Timo oli hyppymestarina ja Lake Oksanen hyppäsi pakkolaukaisutoimisella SLK:n lainavarjolla. Lasku- varjo, pakkolaukaisuhinnan kiinnike ja hyppääjä toimivat asianmukaisesti.

Koulutustoiminta käynnistyi melkein saman tien perustavan kokouksen jälkeen: ensimmäinen alkeiskurssi alkoi 13.11.1969, oppilaita oli mukavat viisitoista. Ensimmäiset kurssihypyt tapahtuivat 20.12.1969. Kerhon ensimmäisen hyppukurssin ensimmäisenä hypännyt oppilas oli **Matti Steenari**, joka tuli seuraavana vuosi- kymmenenä hyppypiireissä tutuksi, ei kuitenkaan hyppääjänä, vaan SLK:n Pilatus Porter-hyppykoneen pilot- tina.

N:o	Pv.	Hyppyaika	Lentäjä	Lentokone	Varjo	Maksimi- korkeus m	Vapaan- putoami- sen aika	Aukaisu- topa	Etäisyys maailista	Huomautuksia
1	20.12 -69	Vaasa	Lindell	OH-KUA	TD-Cong	600	-	A	-	
2	1.1.70	- " -	Huhtala	- " -	PT-10	600	-	A	-	lentoäkeillä
3	6.1	- " -	- " -	- " -	TD-Cong	600	-	A	-	
4	25.1	- " -	- " -	- " -	Double	600	-	A	-	
5	21.1	- " -	- " -	- " -	- " -	600	-	A	-	

Hyppukurssin priimuksen Matti Steenarin hyppypäiväkirjan ensimmäiset hypyt

Kerhon ensimmäinen hyppykone OH-KUA löytyy nykyään Suomen Ilmailumuseosta Helsinki-Vantaalla. Ko- netta ei kuitenkaan museoitu siksi, että se oli Vaasan Laskuvarjokerhon ensimmäinen hyppykone, vaan sen ainoalaatuisuuden vuoksi.

Vaasan Laskuvarjokerhon perustaminen poikkesi yhdessä asiassa kaikista muista tähän mennessä Suo- messa perustetuista laskuvarjokerhoista tai ilmailukerhojen laskuvarjojaostoista: kerhon perustamisen kan- nalta keskeiset avainhenkilöt Timo Nieminen ja Lauri Oksanen olivat puhtaita siviilejä, jotka olivat aloittaneet laskuvarjohypyt siviilikerhoissa. Kummallakaan ei ollut laskuvarjoääkärिताustaa.

Vaasan Laskuvarjokerhon perustamisesta ja historiasta löytyy lisää tietoa Timo Niemisen kirjoittamasta ja toimittamasta hienosta kirjasta *"Hyvällä tuulella, Vaasan Laskuvarjokerhon historia vuosilta 1969 – 2014"*. Jos kirjaa ei ole saatavissa, voi muutamia kirjan tarinoista, esimerkiksi Lake Oksasen ja Lars Lindellin kerto- muksia, lukea myös Senior Skydivers ry:n nettisivuilta. Timo Nieminen on myös kirjoittanut Karhu 48b hyp- pykoneesta laajan artikkelin ilmailuhistorialliseen Feeniks-lehteen (1/2014).

Matti Steenari: Hyppypäiväkirja 20.12.1969 – 30.6.1970

Matti Steenarin haastattelu 1997

Lauri Oksanen 23.1.2007: Laken muistikuvia 39 vuoden takaa

Lars Lindell 12.1.2009: Hyppylentäjänä Vaasan laskuvarjokerhossa 1969

Feeniks 1/2014, Timo Nieminen: Karhu 48b OH-KUA:n viimeiset nousut ja laskut

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

Hyppyvuden 1969 toimintalukuja

Laskuvarjohyppejen määrä jatkoi kasvuaan edellisten vuosien tapaan. Maan kokonaishyppymäärä oli SIL:n tilaston mukaan 5.532 hyppyä (edellisenä vuonna 3.781). Kasvu on huima 46 prosenttia. SIL:n tilaston mu- kaan hyppytoimintaa harjoitettiin 13 kerhossa, joista yksi tosin oli SIL:n ikioma Jämin ilmailukoulu, jossa SIL piti omia hyppykurssejaan. Liiton tilastosta kuitenkin näyttää kokonaan puuttuvan aivan vuoden lopulla pe- rustettu Vaasan Laskuvarjokerho ja sen vuoden viimeisinä kuukausina hyppäämät 20 hyppyä.

Viisi hyppymäärän mukaan aktiivisinta laskuvarjokerhoa olivat SIL:n tilaston mukaan:

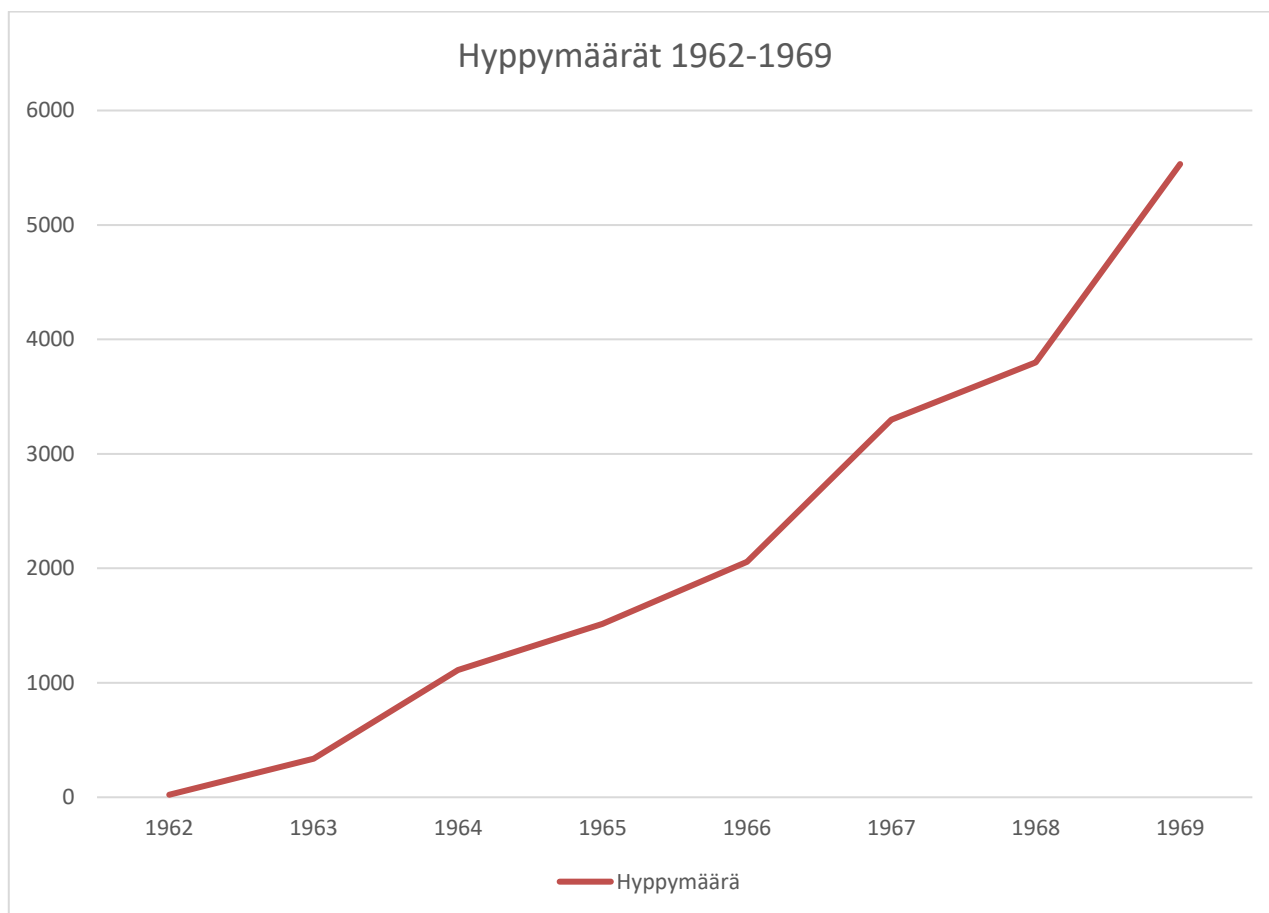
Suomen Laskuvarjokerho	1.546 hyppyä
Utin Laskuvarjokerho	1.228
Kuopion Ilmailuyhdistys	691
Lahden Laskuvarjokerho	654

Tampereen Laskuvarjokerho 343

SIL:n myöntämien laskuvarjoluokkien määrä antaa hyvän käsityksen, kuinka paljon eri tasolle ehtineitä hyppääjiä Suomessa on:

	1969 myönnetty	yhteensä Suomessa myönnetty
A-luokka:	66	137
B-luokka:	25	52
C-luokka:	10	28
D-luokka:	2	3

Laskuvarjokerhot omistivat vuoden 1969 lopussa yhteensä 120 laskuvarjoa. Vuotta aikaisemmin vastaava luku oli 84. Useimmilla kokeneimmilla hyppääjillä oli tässä vaiheessa omat laskuvarjot, joiden määrää ei ole tilastoitu.



Hyppymäärien kehitys 1960-luvulla oli huima. Nousu jatkui pieniä tasanteita lukuun ottamatta samaan tapaan toistakymmentä vuotta. Taulukko: Eero Kausalainen/Tuomas Lehtinen

Vuonna 1969 ei sattunut vakavia onnettomuuksia.

Ilmailu 4/1970

Suomen Ilmailuliitto ry: Toimintakertomukset vuosilta 1962 - 1969

Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1969

Suomessa oli vuoden 1969 loppuun mennessä suoritettu järjestäytyneen laskuvarjotoiminnan piirissä (katsootaan alkaneeksi 1962) yhteensä 17.671 urheilulaskuvarjohyppyä. Tänä aikana sattui kolme kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta.

Kansainvälisen ilmailuliiton FAI:n laskuvarjotoimikunnan CIP:n tilastointitavan mukaan laskettuna

<i>Hyppyjä Suomessa vv. 1962–1969</i>	<i>Onnettomuuksia Suomessa 1962 - 1969</i>	<i>Hyppymäärä / onnettomuus</i>	<i>Hyppääjämäärä / onnettomuus</i>
17.671	3	5.890	170

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