

Tapahtumia 1985

Ilmailuhallitukselta ”vino pino määräyksiä”

Pian vuodenvaihteen jälkeen, 17.1.1985, Ilmailuhallitus julkaisi ison tukun määräyksiä. Kaksi niistä oli vain vähäisiä tarkentavia muutoksia laskuvarjojen tarkastuksiin. Niiden lisäksi julkaistiin seitsemän muutosmääräystä, joissa edellytettiin laskuvarjoihin erilaisia turvallisuuden kannalta tarpeellisia teknisiä ja/tai toiminnallisia toimenpiteitä ja tarkastuksia. Määräysten taustat on jo esitelty vuoden 1984 kirjoituksissa, mutta tässä pieni tiivistelmä muistin virkistämiseksi.

Määräyksissä AIR M10-1, Muutos 3 (Laskuvarjojen luettelointi) ja AIR M10-2, muutos 3 (Laskuvarjojen pakkaaminen, tarkastaminen ja korjaaminen) esitettiin tarkennettavaksi sitä, kuka saa tehdä merkintöjä laskuvarjokirjoihin.

ILMAILUHALLITUS NATIONAL BOARD OF AVIATION PL 50 SF-01531 VANTAA 53 FINLAND Puhelin/Telephone 90-82 921 international +358 0 82 921 Sähkeos./Telegrams CIVILAIR Telex 121247 AVIA SF	ILMAILUHALLITUKSEN TIEDOTUKSIA INFORMATION FROM THE NATIONAL BOARD OF AVIATION MUUTOSMÄÄRÄYS AIRWORTHINESS DIRECTIVE	M 1277/85 17.1.1985
---	---	----------------------------

M-määräyksen noudattaminen on laskuvarjon jatkuvan hyppykelvoinisuuden edellytyksenä. Määräyksen mukaisen toimenpiteen saa tehdä ja kuitata, ellei määräyksessä toisin mainita, laskuvarjokorjaamo tai laskuvarjohuoltoyritys. Tehty toimenpide on merkittävä laskuvarjokirjaan.

M 1276/85: Pelastuslaskuvarjo Irvin EB-73

Pelastuslaskuvarjon käyttö käytännössä kiellettiin, koska siihen olisi ollut mahdotonta tehdä sellaisia muutoksia, että se olisi täyttänyt Suomessa voimassa olevat tekniset määräykset, joista merkittävimmät:

- ns. hämähäkkiapuvarjon vaihtaminen sellaiseksi, jossa ei ole erillisiä [helposti takertuvia] kanto-punoksia
- laukaisuvarjeron pysäytin, joka estää varjeron vetämisen kokonaan ulos suoja-putkestaan (taker-tumisriski, joka tuli esille erityisesti USA:ssa päävarjon kahvojen ”plommausten” aiheuttamaa kuolemaan johtaneita onnettomuuksia).

Edellä mainitun hämähäkkiapuvarjon vaihtaminen hyväksyttävään malliin, jollainen oli esimerkiksi ”Tšekki-PC:ssä” (PTCH-7) olisi tietysti – mikäli valmistaja olisi antanut sille hyväksynnän – ollut mahdollista, mutta jäljelle jäävät ongelmat olisivat olleet mahdottomia ratkaista.

M 1277/85: Laukaisukahvan kahvataskun kiinnittäminen valjaisiin

Määräys edellytti, että kahvataskun kiinnitys on vahvistettava ompeleella myös silloin, kun valmistaja on käyttänyt pelkkää tarrakiinnitystä. Määräyksellä oli tarkoitus ehkäistä laukaisun yhteydessä kädestä mahdollisesti luiskahtavan kahvan joutuminen sellaiseen paikkaan, josta hyppääjä ei sitä löydä.

M 1278/85: Metallikartioiden tarkastus

Näihin aikoihin vielä laajasti oppilaiden käyttämissä itselaukaisuvarjoissa olevat laskuvarjon repun sulkemiseen liittyvät metallikartiot määrättiin tarkastettavaksi ja vaihdettavaksi, mikäli niistä löytyi sellaista kulumaa (= lovi), joka saattaisi estää laskuvarjon repun avautumisen.

M 1279/85: Muovisten (vast.) laukaisukahvojen koekuormitus

Muovikahvoja oli hajonnut eri yhteyksissä. Vaikka tästä ei ollut aiheutunut onnettomuuksia Suomessa, katsottiin tarpeelliseksi edellyttää, että kaikki muovikahvat koekuormitetaan, jolla voitaisiin varmistaa, että ne kestävät laskuvarjon laukaisun hajoamatta.

M 1280/85: Laskuvarjokerhojen oppilaskaluston tarkastus

Eräissä laskuvarjotilaisuuksissa oli tullut ilmi merkittäviä puutteita oppilaiden käyttämässä laskuvarjokalustossa. Tämän vuoksi edellytettiin, että kalusto on tarkastettava ennen uuden hyppykauden alkua. Lisäksi edellä mainitut ilmailumääräykset AIR M10-1 ja AIR M10-2 edellyttivät erilaisia kalustotyyppien yhteensopivuuteen liittyviä tarkasteluja, jollaisia ei ole aiemmin edellytetty. Myös nämä tarkastelut oli määrä suorittaa samassa yhteydessä ennen hyppykauden alkua.

M 1281/85: Warp III laukaisuvarjeron suojausputken kiinnityksen tarkastus ja korjaus

Tämä tarkastus- ja muutosvaatimus perustui reppu-valjasjärjestelmän valmistajan (National Parachute Industries Inc.) julkaisemaan muutosvaatimukseen. Joissakin tämän tyyppin varusteissa suojausputken laukaisusokan puoleinen pää oli kiinnitetty virheellisesti siten, että varavarjon laukaisemiseen olisi saatettu tarvita jopa 20 kp:n voima (suurin sallittu laukaisuvoima on 9,9 kp).

M 1282/85: Scanparan pakkolaukaisurepun varmistusjärjestelmä

Ns. sisäpussijärjestelmän päävarjon repussa ei ollut minkäänlaista varmistussidosta tai muuta tahatonta avautumista estävää järjestelmää. Käytännön tilanteessa tapahtunut päävarjon ennenaikainen avautuminen – vaikkakaan se ei aiheuttanut sillä kertaa varsinaista vaaratilannetta - oli tämän muutosmääräyksen alkuksäys.

Jo ennen määräysten julkaisua Ilmailuliitto oli julkaissut samoihin aihealueisiin liittyneitä määräyksiä ennakoivia turvallisuustiedotteita. Määräysten julkistamisen aikoihin Ilmailuliitto julkaisi *Ilmailussa* (1/1985) laskuvarjotoiminnanohjaajan laatiman parisivuisen artikkelin, jossa kerrottiin tiivistetysti määräysten sisältö ja taustat. Laskuvarjokerhoille taustat olivat jo liiton laskuvarjo- ja turvallisuustiedotteiden kautta tulleet tutuksi. Lähes puolet määräyksistä koski kuitenkin myös pelastusvarjojen käyttäjiä. Heistä suurin ryhmä olivat purjelentäjät sekä taitolennon harrastajat. Artikkelin oli heille tarpeellisempi, kuin asioihin jo tiedotteiden ja koulutustilaisuuksien kautta tutustuneet laskuvarjourheilijat. Tosin asioita kerrattiin vielä laskuvarjoväellekin *Laskuvarjourheilun* (4/1984) artikkelissa.

Ilmailu 2/1985

Laskuvarjourheilu 4/1984

Suomen Ilmailuliitto ry: 12.3.1985: Turvallisuustiedote 1/85,

Ilmailuhallitus 17.1.1985: muutosmääräykset M 1276/85, M 1277/85, M 1278/85, M 1279/85, M 1280/85, M 1281/85, M 1282/85

Koulutuspäällikkötilaisuus Norjassa – uusia eväitä Suomen kaloustouudistukselle?

Kuten edellisenäkin vuonna, myös vuosi 1985 alkoi opintomatalla koulutuspäällikkötilaisuuteen 18.-20.1.1985. Norjaan, kuinkas muuten! Pohjoismaiden kesken oli sovittu, että kutsu tämän tyyppisiin tilaisuuksiin lähetetään myös veljesliitoille, jotka voivat lähettää tilaisuuksiin parhaaksi katsomansa

edustajan. LuKT oli lähettänyt Norjaan tiedonkeruumatkalla varapuheenjohtajansa ja koulutuskomitean jäsenen **Kristian Enkvistin**. Tilaisuus oli erityisen kiinnostava siksi, että Norjassa oltiin selvästi vähintään rinnanmitan, ellei suorastaan koko loppusuoran verran edellä Suomea koulutuskaluston uudistamisessa. Suomessa olivat muutamat kerhot pakon sanelemana ja vanhan kaluston hajotessa käsiin käynnistäneet kalustohankinnat omien valintakriteereittensä perusteella jo vuoden 1984 aikana. SIL oli toki toimittanut paljon erilaista valintaa helpottavaa taustamateriaalia, mutta kerhojen päädyttyä aineiston ja omien selvitystensä perusteella erilaisiin ratkaisuihin, ei Suomeen saatu Norjan mallia.



Ja mikä sitten oli se Norjan malli? Tiivistettynä: kaikki kerhot hankkivat tarkalleen samanlaiset varustepaketit, johon liittyen kaikille kerhoille tulisi yhdenmukainen koulutusohjelma ja -järjestelyt ilman kerhokohtaisia erikoisuuksia. Ja jotta kaikki todella hankkisivat paketit, oli ker-

hoilla porkkanana liiton hankkima ja neuvottelema taloudellinen tuki (laina tai lainan takaus). Kerhojen ei siis kannattanut säästää ja jättää hankintaa myöhempään vaiheeseen. Norjan liitto teki kerhoille tarjouksen, josta ei voinut kieltäytyä.

Norjan suunnitelmia esiteltiin jo aikaisemmissa tarinoissa, mutta nyt oli tarkempaa tietoa. Kalustopakettit olivat selvillä ja sopimukset toimittajan ja liiton välillä käytännössä valmiina. Norja tilasi ranskalaiselta Parachutes de Francelta 200 laskuvarjokokonaisuutta, johon kuhunkin kuului seuraavaa:

- Campus oppilastandem
- Päävarjona Magic patjavarjo
- Varavarjona 26 FT LoPo (pyöreä kupu, ohjattava)
- Quick jousiapuvarjot
- FXC 12 000 -varolaukaisimet. (kaikissa ei ollut, koska niitä oli Norjassa jo ennestään).

Kukin kokonaisuus maksoi 17 000 Ranskan frangia. Koko pakettiin kuului myös viiden norjalaisen kalustohuoltajan perehdytyskoulutus uuteen varustekokonaisuuteen. Pakettiin sisältyi myös valmistajan määräämät mahdolliset muutostyöt sekä Norjaan aikaisemmin ostettujen FXC-laukaisimien modifioiminen uusimpaan versioon.

Kaupan yhteydessä solmittiin erillinen laukaisimien huoltosopimus, johon kuului yksi vuotuinen tarkastus per laite sekä tarvittaessa laukaisimen kalibrointi niin monta kertaa, kuin on tarpeen. Myös osien vaihto, mikäli se nähtiin tarpeelliseksi, kuului tähän huoltopakettiin.

Kevään 1985 aikana oli tarkoitus käydä neuvottelut rahoitusasioista. Kerhojen oli ilmoitettava oma tilanteensa Norjan ilmailuliitolle (NAK), jonka jälkeen arvioitaisiin niiden tarvitsema rahoitusapu. Ajatuksena oli, että liitto yhdessä pankin kanssa arvioisi tarvittavan rahoitustilanteen. Ensimmäiset 25–40 varustekokonaisuutta oli määrä olla Norjassa käyttövalmiina 26.4.1985. Toukokuun puolivälissä NAK:n oli määrä järjestää varusteisiin liittyvä koulutustilaisuus kerhojen edustajille liiton uudessa hyppykeskuksessa Østre Ærassa. Siirtymäkausi, jonka kuluessa kaikilla kerhoilla on kaikki varustekokonaisuudet vaihdettu, oli kolme vuotta.

Norjalaisten varustehankinta oli Suomea eniten kiinnostanut osio tässä koulutustilaisuudessa. Siitä saatiinkin kaluston osalta tyhjentävät tiedot. Suomella ei ollut mahdollisuutta samanlaiseen kalustovaihtoon, kuin Norjassa. Siksi suurin kiinnostuksen kohde olisi ollut kalustouudistukseen liittyvä koulutus. Sitä koskevia tietoja olisi ollut mahdollista hyödyntää. Koulutukseen ei kuitenkaan tässä tilaisuudessa keskitytty, mikä oli Suomea edustaneelle Enkvistille jonkinasteinen pettymys. Joitakin uusia eväitä toki saatiin, mutta tällä kerralla eväslevät olivat melko pieniä.

Tilaisuudessa oli toki paljon muutakin, kuin kaloustouudistus. Yksi näistä aiheista oli Suomessa ”kouluttaja korvassa” nimellä tunnettu radiojärjestelmä, jonka avulla maassa oleva kouluttaja saattoi antaa ohjeita ilmassa leijuvalle hyppyoppilaalle. Suomessa järjestelmä perustui alkuvaiheessa La-puhelmiin, myöhemmin sille saatiin oma VHF-taajuus. Norjalaiset käyttivät tavanomaisesta Norjan telailaitoksen hyväksymästä hakulaitteesta modifioitua radiolaitetta, jolle oli saatu oma taajuus (27,520 Mhz). Korvakuulokkeen sijasta siinä käytettiin pientä kangaspussissa olevaa kaiutinta, joka kiinnitettiin kypärään tarralla. Enkvistin mielestä tämä oli kätevä järjestelmä. Sen sijaan lähetin ei ollut kovin kenttäkelpoinen, koska siinä olivat kaikki osat täysin irrallaan. Enkvist tosin arveli, että asia olisi korjattavissa rakentamalla lähettimelle kunnollinen kotelo.

Radiolaitteen käytöstäkin keskusteltiin, mutta se ei antanut erityistä uutta. Suomessa asiaa oli jo kokeiltu, joskin lähitulevaisuudessa radioiden käyttöä tultiin Suomen kalustomuutoksen yhteydessä laajentamaan merkittävästi.

Tilaisuuden muina aiheina käsiteltiin muun muassa norjalaisia koulutusohjelmia, luokkajärjestelmää, varolaukaisimien käyttöä ja Stavangerin kerhossa järjestettyä koulutusohjelmakokeilua. Näillä ei ollut sellaisia yhtymäkohtia Suomen järjestelmiin, että niitä olisi tarpeen tässä tämän enempää käsitellä.

Enkvist laati koulutustilaisuudesta kattavan tietopaketin, joka käsitti seitsemän sivun mittaisen muistion sekä sen liitteinä tilaisuudessa jaettua kirjallista aineistoa.

Se, että Norja oli Suomea edellä, hyödytti suomalaisia kerhoja. Norjasta tultiin saamaan myöhemmin Enkvistin kaipaamaa koulutusaineistoa vaiheessa, jossa omat voimavaramme aineiston kehittämiseen olivat rajallisemmat. Ja koska muutamat suomalaiset kerhot valitsivat oppilaskalustukseen samantyyppiset oppilastandemit ja ranskalaiset pääkuvut, tultiin myös kalustokokemuksista saamaan tietoa aikaisessa vaiheessa – etenkin, kun kalustosta löytyi turvallisuusongelmia.

Kristian Enkvist 20.1.1985: Matkaraportti Norjan laskuvarjokoulutuspäälliköiden koulutustilaisuudesta
Eero Kausalainen 27.1.2025

Vuoden 1985 tapahtumakalenteri

SIL julkaisi tavanomaiseen tapaan vuoden alussa tapahtumakalenterin. Se sisälsi tilaisuuksia, jotka liittyivät Ilmailuliiton toimintaohjelmaan. Lisäksi siinä kerrottiin tapahtumista, joiden osalta liiton osallistumista ei vielä ollut ratkaistu, sekä tapahtumia, jotka saattaisivat kiinnostaa yksittäisiä laskuvarjokerhoja ja/tai maailmaa matkaavia laskuvarjoturisteja.

Tapahtumakalentereita julkaistiin *Ilmailun* ja *Laskuvarjourheilun* vuoden ensimmäisissä numeroissa sekä Ilmailuliiton tiedotteissa. Kalentereita päivitettiin sitä mukaa, kun niihin tuli muutoksia tai saatiin tietoja uusista tapahtumista.

Kilpailu- ja valmennustapahtumia 1985:

1.–3.2.	Para-Ski Eurooppa Cup	Savognin, Sveitsi
9.–16.2.	Para-Ski Maailman Cup	Schwangau, Saksa
8.–10.3.	Para-Ski SM?	Jämsä
8.–14.4.	Taito/tarkkuusvalmennusleiri	Lappeenranta
11.–12.5.	3-hengen joukkuetarkkuuskilpailu	Tukholma, Ruotsi
11.–19.5.	Scandinavian Open, (RW)	Stanning, Tanska
25.–26.5.	Taito-/tarkkuuskilpailu	Jyväskylä
26.5.–1.6.	Hercules Boogie	Lidköping, Ruotsi

7.–9.6.	Kupurelatiivi-SM?	Pori
14.–16.6.	Pohjoismainen maaottelu	Alingsås, Ruotsi
29.6.–7.7.	Taito- ja tarkkuushyppyjen SM	Jyväskylä?
27.7.–2.8.	RW-harjoitusleiri	Malmi
3.–10.8.	Relatiivi-SM	Malmi
11.–16.8.	Taito/tarkkuus-PM	Söderhamn, Ruotsi
14.–18.8.	Süd-Ost Para-Cup	Graz, Itävalta
20.8. alkaen	Yleismestarien Maailman Cup	Siena, Italia
15.–25.9.	Relatiivi-MM	Mali Lošinj, Jugoslavia

Koulutustapahtumia 1985:

26.–17.1.	Tuomarikoulutus	?
2.–3.3.	Tiedotusviikonloppu	Räyskälä
20.–27.4.	Hyppymestarikurssi	Räyskälä
n. vko 21	Kalustomestarikurssi	?
24.–31.8.	Hyppymestarikurssi	Räyskälä
syksy	Turvallisuuskoulutus	Räyskälä
syksy	Koulutusta kerhoille (valvontavastuu)	Räyskälä

Muita tapahtumia:

10.–12.2.	CIP:n kokous	Graz, Itävalta
7.12.	Pohjoismainen laskuvarjokokous	Norja

Ilmailu 1/1985

Laskuvarjourheilu 1/1985

LuKT aloitti – päätettiin ajankohtaisista ja suunniteltiin tulevaa

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta aloitti vuoden 1985 työskentelynsä epävirallisesti 21.1.1985. Ilmailuliiton hallitus vahvisti toimikunnan kokoonpanon vasta tätä kokousta seuraavana päivänä. Päätöksiä tehtiin ja katsottiin, että niistä tuli virallisia seuraavana päivänä. Vuoden toinen kokous pidettiin 2.3.1985. Alla on kooste näiden kokousten asioista.

Muutamaa vuotta aikaisemmin käyttöön otettu LuKT:n toimintamalli oli todettu kohtuullisen toimivaksi. Keskustoimikunnan ytimen muodosti pieni LuKT, puheenjohtajineen kuusi henkilöä. Sitä täydensivät komiteoiden puheenjohtajina toimivien LuKT:n jäsenten lisäksi muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta keskustoimikunnan ulkopuoliset asiantuntijat. Järjestelyn ansiosta oli voitu rajata ja tasata jäseniltä vaadittavaa työkuormaa: kaikkien ei enää tarvinnut perehtyä kaikkiin asioihin ja osallistua niistä päättämiseen. Kalustokomitea oli jokseenkin uusi: se oli perustettu edellisen vuoden lopulla. Vaikka komiteaa ei ehditty virallisesti nimetä, sen puheenjohtajaksi kutsuttu **Olavi ”Enska” Kilpinen** avusti turvallisuuskomiteaa eräiden vaaratilanteiden jälkiselvittelyissä.

Koulutuskomitean toimintaa edellisenä vuonna oli haitannut merkittävästi sen molempien jäsenten nimeäminen tutkijalautakunnan puheenjohtajiksi. Kaikkia suunnitelmia ei tästä syystä saatu vietyä loppuun, vaan ne jäivät uuden koulutuskomitean työlistalle.

LuKT:n puheenjohtaja vuonna 1984 oli SIL:n vuosikokouksen valitsemana **Maurits Kouhia** ja varapuheenjohtajana **Kristian Enkvist**. Jäseninä olivat liiton hallituksen nimeäminä **Markku Hiedanpää**, **Esa Huusari**, Olavi Kilpinen ja **Hannu Laitinen**.

LuKT:n vastuualueet ja –henkilöt vuodelle 1985 olivat:

- puheenjohtaja Maurits Kouhia: LuKT:n toiminnan suunnittelu ja koordinaatio
- varapuheenjohtaja Kristian Enkvist: LuKT:n erityisprojektit (koulutus)
- jäsen Markku Hiedanpää: määräykset, ilmailuhallituksen yhteysmies
- jäsen Esa Huusari: kilpailukomitea, kilpailu- ja valmennustoiminta. Komitean jäsenet olivat **Pekka Kivinen**, Hannu Laitinen, **Jari Mäkinen**, **Petri Mäkinen** ja **Kari Tusa**
- jäsen Olavi Kilpinen: yhden miehen kalustokomitea
- jäsen Hannu Laitinen: koulutuskomitea. Komiteassa jäsenenä **Kristian Enkvist**
- LuKT:n sihteeri **Eero Kausalainen**: turvallisuuskomitea. Komiteassa jäsenenä **Matti Karjalainen**, **Anne Louhimo** ja Olavi Kilpinen.

LuKT:n kokoonpano pysyi lähes samana, kuin edellisenä vuonna. Turvallisuusasioista vastannut **Mikko Närhi** erosi edellisen vuoden aikana, jolloin hänen tilalleen keskustoimikuntaan kutsuttiin kesken vuotta hallituksen hyväksymänä Olavi Kilpinen. Hänen tehtävänsä liittyi kuitenkin ensisijaisesti laskuvarjokalustoasioihin.

Alkuvuoden kokousten painopisteessä oli keskustelu LuKT:n pitkän tähtäimen suunnitelmista, joka keskustelu pyöri pääosin valvontavastuun siirtoon (viranomaiselta harrastajaorganisaatiolle) liitty-

vien asioiden ympärillä. Keskustoimikunta pohdiskeli, millaisin ehdoin ja tehtävin liitto voisi ottaa viranomaistehtäviä hoitaakseen.

Vastauksia ei vielä löydetty, koska olisi ensin selvitettävä, millaisin resurssein tehtäviä hoidettaisiin ja mitä tehtävät tarkkaan ottaen olisivat. Yhtenä konkreettisena asiana todettiin, että laskuvarjotoiminnanohjaaja olisi vapautettava riippuliittoon liittyvistä tehtävistä, jotta hänen koko työkapasiteettinsa olisi käytettävissä laskuvarjourheilun valvonnan tehtäviin.



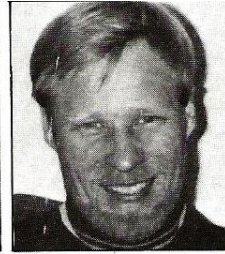
Maurits Kouhia, 38, aluehuoltopäällikkö puheenjohtaja, Turku 450 hyppyä LuKT:n toiminnan suunnittelu ja koordinaatio



Kristian Enkvist, 24, opiskelija varapuheenjohtaja, Turku 650 hyppyä LuKT:n erityisprojektit (koulutus)



Markku Hiedanpää, 38, tarkastaja jäsen, Vantaa 0 hyppyä Määräykset, ilmailuhallituksen yhteysmies



Esa Huusari, 41, koneteknikko jäsen, Kouvola 1 300 hyppyä Kilpailu- ja valmennustoiminta



Olavi Kilpinen, 34, ylivääpeli jäsen, Utti 3 500 hyppyä Kalustopäällikkö



Hannu Laitinen, 41, majuri jäsen, Kouvola 1 500 hyppyä Koulutus­päällikkö



Eero Kausalainen, 37, laskuvarjotoiminnan ohjaaja sihteeri, Helsinki 870 hyppyä Turvallisuuspäällikkö

LuKT:n kuvagalleria vuodelta 1985. Kuvat ja tekstit: Eero Kausalainen/Ilmailu

Tammikuun kokouksessa nimettiin kilpailukomitean esityksestä Alppi-Para-Ski Maailman Cupin joukkueenjohtajaksi Kristian Enkvist. Pohjoismaisen Para-Ski PM-kisan joukkueenjohtajaksi nimettiin **Jukka Mäki-Kuhna** ja alppi-Para-Ski PM:n joukkueenjohtajaksi **Kristian Enkvist**

LuKT myönsi Hallin lentokerholle Para-Ski SM:n ja samassa yhteydessä myös Para-Ski PM:n järjestämisoikeuden. Kilpailujen pitopaikka oli Jämsä. Kilpailujen ylituomariksi LuKT nimesi Eero Kausalaisen. Taito- ja tarkkuuslajien SM-kisojen järjestelyoikeus myönnettiin Tampereen laskuvarjokerholle. Kilpailujen ylituomariksi nimettiin **Kari Tusa**.

Sekä tammikuun, että maaliskuun kokouksissa oli todettu, että brittiläisen Thomas Sports Equipment Ltd:n valmistamiin Chaser-tandemeihin ja niiden hyväksyntään liittyi epäselvyyksiä. Kokoushetkellä ei ollut riittäviä tietoja, minkä valmistus- ja testausstandardin mukaan kalusto on hyväksytty. Suomessa standardi oli valjaiden ja varavarjojen, tässä tapauksessa tandemkokonaisuuden, oli täytettävä USA:n viranomaisen TSO C23b – tai vastaavan tasoisen standardin – vaatimukset. Chaserin tiedettiin olevan USA:ssa valmistetun ja hyväksytyt ”SST-Racerin” kopio. Chaserissa oli valmistajan leima, jossa viitattiin B.T.S.O. standardiin. Epäselvää oli, mikä tämä standardi todellisuudessa oli. Asian selvittäminen ”nakitettiin” turvallisuus- ja kalustokomiteoiden puheenjohtajille.

Chaser-tandemeita oli jo yleisesti kokeneiden hyppääjien käytössä. Turun Laskuvarjokerho oli edellisenä vuonna hankkinut mallikappaleen, jota tutkittuaan kerho oli julkistanut suunnitelmansa siirtyä oppilashypyillä kokonaan Chaser-oppilastandemeihin. Niillä korvattaisiin aiemmat päävarjo-rinta-pakkaus-varavarjo-yhdistelmät.

Turvallisuus- ja kalustokomiteoiden puheenjohtajille annettiin tehtäväksi myös laatia selkeät ohjeet, kuinka ilmailuhallituksen määräyksessä M1280/85 edellytetty oppilasvarjokalustojen tarkastus kerhoissa käytännössä suoritetaan.

Kokouksessa käsiteltiin koulutuskomitean esittelemä uusi alkeiskoulutusohjelma. Se hyväksyttiin, joskin siihen edellytettiin vielä pieniä käytännön viilauksia ennen käyttöönottoa. Tällä SIL:n yhtenäisellä ohjelmalla oli tarkoitus korvata kaikki kerhojen aiemmin käyttämät alkeiskoulutusohjelmat. Koulutuskomitealla oli työstettävänä myös koulutusohje päävarjon kuvun irrottamiseksi oppilastandemeilla.

Alavuden Ilmailukerho oli hakenut Ilmailulaitokselta laskuvarjokoulutuslupaa. Kokouspöytäkirjan mukaan LuKT päätti koulutuskomitean esityksestä, että luvan myöntämistä edeltävään tarkastusmatkaan osallistuu Ilmailuhallituksen edustajan lisäksi Eero Kausalainen.

Kilpailukomitean asioina todettiin, että huhtikuussa on tarkoitus järjestää taito- ja tarkkuusvalmennusleiri, jolle oli kutsuttu valmentajaksi jo vanha tuttu **Helmut Schlecht**, Saksan armeijan Bundeswehrin laskuvarjojääkärikapteeni.

Laskuvarjourheilu 4/1984

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 24.1.1985: LuKT:n kokous 1/85

Ilmailu 2/1985

Laskuvarjourheilu 1/1985

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 2.3.1985: LuKT:n kokous 2/85

Eero Kausalainen 27.1.2025

Para-Ski World Cup – melko surkea kisa

LuKT nimesi tammikuun kokouksessaan eteläisessä Saksassa Schwangaussa 9.–16.2.1985 järjestettävään Para-Ski Maailman Cup kilpailuun joukkueenjohtajaksi **Kristian Enkvistin** ja kilpailijoiksi neljän miehen joukkueeseen **Olavi Kilpisen**, **Jukka Autin**, **Jari Mäkisen** ja **Matti Heinon**. Kilpisen kesken oleva talonrakennusprojekti esti kuitenkin osallistumisen. Hänen tilalleen LuKT nimesi **Risto Käyhkön**. Kilpailussa oli 77 osanottajaa ja 19 joukkuetta kahdestatoista maasta.

Kilpailusta kehkeytyi melko surkea, sillä juuri mikään ei mennyt, kuten olisi pitänyt. Saavuttuaan hyvissä ajoin kisapaikalle joukkue joutui toteamaan, että suunniteltu harjoittelu paikallisessa rinneessä ei onnistunut: Schwangaussa ei ollut lunta. Seuraavina päivinä joukkue piipahti vuokra-autolla Reuteen, Itävallan puolelle, mielessä rinneharjoittelu. Ei mennyt hyvin: rinneessä oli parikymmentä senttiä tamppaamatonta raskasta lunta jään päällä. Suksia pääsi sentään kokeilemaan, mutta mittarilento-olosuhteissa.

Kun joukkue lopulta pääsi rinteeseen Schwangaussa, rata osoittautui erittäin kapeaksi, jäiseksi ja jyrkäksi. Rata oli erittäin vaativa, mutta kaikki Suomen kilpailijat selvisivät sen terveinä läpi. Ensimmäinen kilpailukierros alkoi tunteja myöhässä. Kilpailurata oli yhtä hurja, kuin harjoituslaskulla, mutta se oli nyt pitempi. Aikaa oli kulunut niin paljon, että toinen lasku siirtyi seuraavaan päivään. Se ei alkanut suotuisissa merkeissä. Kiinni jäänyt köysiradan gondoli viivytti aloitusta muutamalla tunnilla. Lopulta, tuntien odottamisen jälkeen ennen toista laskua rata todettiin liian vaaralliseksi ja sitä muutettiin. Sähköinen ajanottojärjestelmäkin hajosi. Taas kului turhia tunteja. Lopulta kilpailijat pääsivät laskemaan toisen kierroksen. Varsinaista menestystä ei tullut, mutta kaikki säilyivät terveinä.



Hyppykoneena käytettiin ranskalaisvalmisteisia Dauphine helikoptereita. Kuva: Kristian Enkvist/Laskuvarjourheilu.

Seuraavana päivänä päästiin hyppäämään, paitsi että ensin piti odottaa toista tuntia, koska hyppykoneena käytetyn Dauphine helikopterin Pitot-järjestelmä oli jäänyt ja se piti ensin sulattaa. Sulatuksen jälkeen hyppytoiminta saatiin käyntiin tynnessä säässä rinteessä olevalle maalialueelle, jossa



pohjalla oli olkia, joiden päälle oli ajettu kuorma-autollinen jääkokkareita. Hyppyjä saatiin lopulta kahden kierroksen verran, mutta sitten tuli tymä. Kaivattua lunta tuli, mutta liikaa: hyppytoiminta ei ollut mahdollista lumipyryssä.

Huonot olosuhteet – erityisesti lumen puute – ja kun sitä lopulta alkoi sataa, lumisateesta johtunut huono sää estivät kilpailun viemisen loppuun. Hyppyjä ja laskuja saatiin, mutta ei riittävästi, jotta kilpailut olisivat olleet virallinen FAI:n tunnustama Maailman Cup. Hyppyjä olisi pitänyt olla neljä kierrosta, mutta niitä saatiin kokoon ainoastaan kaksi

Kilpailumatkalla ja kilpailussa meni melko monta asiaa pieleen, epäviralliset lopputulokset olivat melko vaatimatomat. Kisamatkasta *Laskuvarjourheiluun* (1/1985) artikkelin kirjoittaneen joukkueenjohtajan mielestä matkan kohokohta taisikin olla kilpailun viimeisten tymäpäivien aikana toteutettu vierailu kisapaikan lähellä sijaitsevassa kuuluisassa Neuschwansteinin linnassa.

Disneyn piirrosfilmien ja Disneyn huvipuistojen linnojen esikuvana käytetty Neuschwansteinin linna. Kuva: Eero Kausalainen.

Vaikka kilpailu oli kaikilta osiltaan melko surkea, kannattaa silti lukea Seniorien nettisivuilta löytyvästä *Laskuvarjourheilusta* joukkueenjohtaja Enkvistin kolmesivuinen hauska artikkeli vauhtia ja vaarallisia tilanteita sisältäneestä matkasta.

Jotain tuloksia sentään saatiin mukaan tuotavaksi, vaikka vain epävirallisia:

Henkilökohtainen suurpujottelu					Henkilökohtainen tarkkuushyppy				
1.	Saurer	Sveitsi	I lasku: 55.86	II lasku: 58.92	1.	Grangeon	Ranska	I: 0	II: 0
2.	Pedevilla	Itävalta	57.82	61.40	2.	Puthet	Ranska	0	0
3.	Yout	Ranska	57.66	64.40	3.	Lubbe	Ranska	0	0
25.	Nilsson	Ruotsi	66.10	71.86	9.	Törnblom	Ruotsi	0	2
27.	Törnblom	Ruotsi	70.04	70.15	28.	Autti	Suomi	0	4
40.	Mäkinen	Suomi	-----	70.42	45.	Käyhkö	Suomi	0	9
47.	Nyman	Ruotsi	75.01	83.44	50.	Nyman	Ruotsi	0	14
50.	Autti	Suomi	76.71	84.11	51.	Mäkinen	Suomi	9	6
52.	Käyhkö	Suomi	100.97	81.46	52.	Heino	Suomi	8	7
53.	Nicklasson	Ruotsi	-----	82.13					
	Heino	Suomi	93.01	-----					

Yhdistetty, Henkilökohtainen			Joukkuekilpailu tarkkuushyppy			Yhdistetty, Joukkuekilpailu		
1.	Feil	Saksan Liittotasavalta	1.	Sveitsi II	8.00	1.	Sveitsi II	
2.	Grangeon	Ranska I	2.	Saksan Liittotasavalta	12.00	2.	Sveitsi I	
3.	Puthet	Ranska I	3.	Sveitsi I	14.00	3.	Ranska I	
12.	Törnblom	Ruotsi	8.	Suomi	43.00	13.	Ruotsi	
33.	Autti	Suomi	12.	Ruotsi	150.00	16.	Suomi	
50.	Nilsson	Ruotsi						
51.	Käyhkö	Suomi						
57.	Mäkinen	Suomi						
59.	Nyman	Ruotsi						
60.	Nicklasson	Ruotsi						
68.	Heino	Suomi						

Joukkuekilpailu suurpujottelu		
1.	Ranska I	
2.	Itävalta I	
3.	Sveitsi I	
12.	Ruotsi	
14.	Suomi	

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 24.1.1985: LuKT:n kokous 1/85
Laskuvarjourheilu 1/1985

FAI:n laskuvarjokomitea CIP kokoontui Itävallassa



FAI:n laskuvarjokomitean CIP:n vuosikokous pidettiin Itävallan Grazissa 10.-12.2.1985. Suomesta kokoukseen osallistuivat LuKT:n puheenjohtaja ja Ilmailuliiton nimeämä CIP-delegaatti **Maurits Kouhia** ja SIL:n laskuvarjovirkailija, varaedustaja **Eero Kausalainen**.

Kokous oli luonteeltaan tavanomainen vuosikokous, jossa pääasiassa päätettiin ajankohtaisista asioista ja viilailtiin kilpailusääntöjä. Näihin viilauksiin liittyi RW-sääntöjen pistelaskun muuttaminen. Hylätystä muodostelmasta ja kahdesta seuraavasta joukkue saa 0 pistettä. Tämän mukaan keskelle pitkää sarjaa osunut ”busti” muodostelmassa tai väli-suorituksessa vähentää joukkueelta kolme pistettä. Aiemmin pistevähennys oli viisi tai kuusi pistettä. Pienempiä sääntömuutoksia olivat erilaiset selvennökset suoritustapoihin: lisättiin suuntanuolia tai muita suoritusten tarkoitettua tekotapaa selventäviä symboleita (esimerkiksi ”ristipää” ja suuntanuolet). Myös joihinkin suorituksiin merkitsevästä asteluvuista todettiin, että ne eivät ole eksakteja, vaan niiden tarkoitus on selventää tekotapaa ja suorituksen ideaa.

Vuosikokouksen vakio-ohjelmaan kuului FAI-tuomarilistan päivittäminen. Suomesta nimettiin uudeksi tuomariksi **Kari Tusa** (RW-hypyt). Samassa yhteydessä arvioitiin vanhojen FAI-tuomareiden oikeuksien ylläpitoon vaaditut suorituksista. Jäsenmaiden toimittamien tietojen perusteella suomalaisista pidettiin FAI-tuomareiden listoilla edelleen **Ilkka Stauffer** (taito/tarkkuus) ja **Eero Kausalainen** (taito/tarkkuus/relatiivi). Tässä asiakohdissa nimettiin myös ylituomarit ja tuomarikouluttajat MM-

kilpailuihin ja FAI:n kilpailukalentereihin kuuluviin Maailman Cup-kilpailuihin. Myös MM-kilpailujen rivi tuomarit nimettiin tässä kokouksessa jäsenmaiden ehdotuksesta. CIP nimesi Eero Kausalaisen tuomariksi Jugoslaviassa järjestettävään RW-MM-kilpailuun.

Norjalaiset olivat sinnikkäitä ajamaan Free Style kilpailujen kehittämistä ja lopulta lajin hyväksymistä FAI:n kilpailuohjelmaan. Kokouksessa kuultiin kokemuksia edellisen CIP:n kokouksen jälkeen järjestetyistä Free Style kilpailuista. Norjalaisten laatima esitys sisälsi joitakin osioita, jotka oli todettu mahdottomaksi tuomita. Kokonaisuutena laji koettiin kuitenkin hyvin kiinnostavaksi ja sitä päätettiin kehittää edelleen. Turkin vuoden 1986 MM-kilpailun yhteydessä päätettiin järjestää Free Style lajin esittely.

Laskuvarjourheilu 1/1985

Fédération Aéronautique Internationale, International Parachuting Committee: Members for 1985/1986 of F.A.I International Committees
Eero Kausalainen 28.1.2025

[Para-] Ski SM, Jämsä – ei mennyt aivan hyvin tänäkään talvikisa

Vuoden 1985 Para-Ski kilpailujen järjestämisoikeus oli myönnetty Hallin Lentokerhon laskuvarjojatoimikolle. Lajeina olivat sekä pohjoismainen että alppilajien Para-Ski. Kilpailujen pitopaikka oli Jämsä, tarkempana osoitteena Himoksen laskettelukeskus, jonka rinteissä oli tarkoitus suorittaa alppilajiin kuuluvat suurpujottelu ja rinnehypyt. Kilpailuaika oli 1.–3.3.1985. Hyppykoneeksi oli hankittu helikopteri Hughes 500, joka mahdollisti hyppytoiminnan ilman lentokenttää. LuKT oli nimennyt kilpailun ylituomariksi **Eero Kausalaisen** ja juryn puheenjohtajaksi **Hannu Laitisen**.

Tulosluettelon mukaan kilpailuun osallistui noin neljäkymmentä henkilöä. Mukana oli myös Ruotsin joukkue, mutta se ei kilpaillut Suomen mestaruuksista.

Ensimmäisenä kilpailulajina oli pujottelu, joka toteutettiin iltalaskuna. Kaikki neljä ruotsalaista sijoituivat kuuden parhaan joukkoon. Kaksi kierrosta käsittäneen kilpailun voitti ruotsalainen **Nicklasson**, toiseksi paras oli kilpailut järjestäneen kerhon **Jari Mäkinen**. Toiseksi paras suomalainen oli viidenneksi sijoittunut **Jukka Mäki-Kuhna**. Pujotteluun osallistui 36 kilpailijaa.

Pohjoismaiseen Para-Ski kilpailuun kuulunut 10 kilometrin murtomaahiihto suoritettiin seuraavana päivänä. Kilpailusta Laskuvarjourheiluun (2/1985) artikkeliin kirjoittaneen **Pekka Palotien** mielestä kilpailun aikana vallinnut lumisade häiritsi suksien voitelua: *”...Täytyy sanoa, että nykyaikaiset suksiset vaativat paljon tietoa ja taitoa ainakin voitelun suhteen. Oli jos jonkin moista voittelijaa ja viilaajaa, mutta huumori kukki...”* Ilmeisesti voitelussa on ainakin jossain määrin onnistuttu, koska tulosluettelon mukaan maaliin saakka pääsi 23 hiihtäjää. **Pekka Keisanen** Alavudelta ilmeisesti onnistui voitelussa parhaiten, koska voitti murtomaahiihto-osuuden melko selvällä erolla seuraavaan.

Tähän saakka kilpailusää oli ollut siinä määrin kelvollinen, että suksilajit oli saatu suksittua. Sen jälkeen ei sää sitten suosinutkaan. Sää oli pilvinen. Matalan pilvikorkeuden vuoksi päästiin hyppäämään ainoastaan osa ensimmäistä kierrosta. Sen jälkeen odotettiin sään paranemista. Sitä saatiinkin odotella kilpailulle varatun ajan loppuun saakka. Sää ei tullut. Mestaruuksia ei voitu jakaa ilman hyppytuloksia. Kilpailut rajoittuivat ainoastaan Ski-kilpailuiksi ilman ”Paraa”.

Kilpailijoiden keskuudessa herätti närää järjestäjän ilmoitus, että vaikka hyppyjä ei saatu hypättä, osanottomaksuja ei palauteta mitään osin.

Tässä historiakirjoituksessa on esitetty valtaisa määrä erilaisia laskuvarjourheilun kisatuloksia. Tällä kerralla hyppytuloksia ei ole julkaistavaksi, mutta tässä tiivistelmiä suksiurheilulajeista maaliskuussa 1985. Näillä tuloksilla ei tosin ole paljon virkaa, kun kilpailusta ei saatu virallista.

Nordic Para-Ski, 10 km hiihto

loppuaika

1. Pekka Keisanen	30.09,9
2. Rauno Härkönen	31.18,5
3. Heikki Punju	31.32,7
4. Tatu Soini	31.59,3
5. Mauno Räsänen	32.48,7
6. Matti Heino	32.58,7
7. Jari Toivo	34.18,2
8. Antti Kausalainen	34.41,5
9. Risto Käyhkö	34.45,6
10. Olavi Kilpinen	35.27,3
11. Timo Toivonen	36.43,2
12. Tapio Satamo	37.03,0
13. Esa Huusari	37.41,8
14. Timo Saarinen	38.28,5
15. Kyösti Schwartz	39.12,7

Alppi Para-Ski, suurpujottelu (2 kierrosta)

yhteistulos

1. Nicklasson	Ruotsi	79,28 s.
2. Jari Mäkinen		80,08
3. Törnblom	Ruotsi	80,38
4. Nilsson	Ruotsi	81,83
5. Jukka Mäki-Kuhna		83,52
6. Johansson	Ruotsi	84,37
7. Veikko Korhonen		84,69
8. Matti Heino		84,83
9. Veikko Juntunen		85,65
10. Esa Mikkonen		86,77
11. Olavi Kilpinen		87,25
12. Risto Käyhkö		87,31
13. Tatu Soini		87,62
14. Esa Hirvonen		87,68
15. Rauno Härkönen		88,01

Täydellisemmät tulokset ja kilpailutarina kuvineen löytyvät Laskuvarjourheilun numerosta 2/1985.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 24.1.1985: LuKT:n kokous 1/85

Hallin Lentokerho 2.3.1985: Para-Ski SM epävirallisia tuloksia

Laskuvarjourheilu 2/1985

Ilmailu 2/1985

Virpi Talja/Raija Syyrakki 1995: Ensimmäiset 25 vuotta, Jyväskylän Laskuvarjokerho 1970–1995

Eero Kausalainen 30.1.2025

Turvallisuustiedote 1/85 – tärkeitä asioita oppilaskalustosta

Suomen Ilmailuliitto julkaisi 12.3.1985 LuKT:n kalusto- ja turvallisuuskomiteoiden yhdessä valmisteleman turvallisuustiedotteen, jossa keskityttiin oppilashyppääjien käyttämän kaluston turvallisuuteen.

SUOMEN IIMAILULIITTO RY LuKT Helsinki-Malmin lentoasema 00700 HELSINKI	TURVALLISUUSTIEDOTE 1/85 12.03.1985 1 (2)
1. OPPILASKÄYTTÖSSÄ OLEVAN LASKUVARJOKALUSTON TARKASTUS	
Viite: Muutosmääräys M 1280/85 (17.1.1985) sekä määräykset M 1277/85, M 1278/85, M 1279/85, M 1281/85 ja M 1282/85	

Kolme oppilaskalustoon liittyvää aihekokonaisuutta sisältävän tiedotteen ensimmäisessä kohdassa ohjeistettiin, kuinka edellä jo aiemmin esitellyssä viranomaisen muutosmääräyksessä M 1280/85 edellytetty oppilaiden hyppykaluston tarkastus kerhoissa käytännössä toteutetaan: mitä on tarkastettava ja kuka voi tarkastaa. Tarkastusten suorittajan oli oltava laskuvarjohuoltoyritys tai kalustomestari. Jos kerholla ei vielä ollut omaa kalustomestaria tai kotikulmilla toimivaa huoltoyritystä, oli turvauduttava vierastyövoimaan toisesta kerhosta

Tarkastukset oli suoritettava ennen hyppykauden alkua. Turvallisuustiedotteessa muistutettiin, että varjojen kuntoon on suhtauduttava kriittisesti riippumatta siitä, oliko varjo ollut edellisenä vuonna korjaamotarkastuksessa. Tarkastuksissa oli kiinnitettävä huomiota kaluston eri osien yhteensopivuuteen ja laskuvarjon osien toimivuuden toteamiseen. Eri varustetyyppien yhteensopivuuteen ei tarkastuksissa ollut aikaisemmin pääsääntöisesti kiinnitetty huomiota. Yhteensopivuuteen liittyi esimerkiksi varavarjon sopivuus valjastyyppeihin. Tarkastuksen yhteydessä kehoitettiin myös muistamaan asiaan liittyvät merkinnät laskuvarjokirjoihin.

Tiedotteessa kiinnitettiin myös huomiota, että laukaisuhihnat eivät läheskään aina olleet kerhoissa säännöllisen tarkastustoiminnan piirissä. Tilanteen parantamiseksi kehoitettiin merkitsemään hihnat siten, että ne olisivat yksilöitävissä. Merkintöjen avulla voitaisiin varmistaa hihnojen kunnon säännöllinen seuranta. Eri tilaisuuksissa oli myös löydetty väärän mittaisia laukaisuhihnoja, useimmiten liian lyhyitä. Erityisesti sisäpussi-pakkolaukaisuvarjoissa liian lyhyt laukaisuhihna saattoi olla vaarallinen. Tarkastuksen yhteydessä tarkastajan oli myös todettava, että kaikki Ilmailuhallituksen tammikuussa julkaisemissa muutosmääräyksissä edellytetyt toimenpiteet oli tehty.

Tiedotteen toisessa kohdassa kiinnitettiin huomiota oppilastandemien varavarjon pakkaamiseen. Oppilastandemeita oli jo edellisenä vuonna saapunut muutamaan kerhoon ja lisää oli tulossa alkavan hyppykauden aikana. Käytännön kokemusten perusteella tiedotteessa suositeltiin, että oppilastandemeita käyttävissä kerhoissa varavarjon pakkaajina toimisivat ainoastaan kyseiseen varjo- ja tandemtyyppiin koulutuksen saaneet, kerhon kalustopäällikön nimeämät lupakirjahyppääjät tai kalustomestarit. Muut henkilöt saivat pakata varavarjoja ainoastaan edellä mainittujen ”tietäjien” valvonnassa. Kerhoilta edellytettiin pakkausosoikeuden saaneiden henkilöiden nimilistaa, joka oli julkaistava esimerkiksi kerhojen ilmoitustauluilla. Tätä pakkaajaohjetta perusteltiin esimerkeillä virheellisestä pakkauksesta aiheutuneita seurauksia.

Tiedotteen kolmas kohta käsitteli oppilaskalustojen ohjekirjoja. Aikaisemmille, pääosin USA:n armeijan ylijäämävarastoista hankituille varusteille ei ollut minkäänlaisia ohjekirjoja. Rintapakkausvaravarjotkin pakattiin perimätiedon perusteella. Uuden ohjeiston avulla oli tarkoitus päivittää tilannetta ja luoda uusi normaali siirryttäessä käyttämään oppilastandemeita. Turvallisuustiedotteen mukaan oli selvitettävä, onko uudelle oppilaskalustolle olemassa riittävä ohjeisto. Pelkkää pakkausohjetta ei pidetty riittävän kattavana oppilasvarusteiden käytölle.

Tiedotteen mukaan riittävään ja kattavaan ohjeistoon kuului pakkausohje pää- ja varavarjoille sekä ohjeistus tandemvarustekokonaisuudelle. Osan tästä ohjeistosta muodostivat juuri tiettyyn varustekokonaisuuteen liittyvä kuvunirrotusmenetelmän – yhden vai kahden vedon menetelmä – ohjeistus. Ohjeita pidettiin erityisen tärkeänä ns. yhden vedon järjestelmässä, joka oli uusi asia suomalaisessa laskuvarjourheilussa. Kokeneiden hyppääjien varusteissa oli aina kahden vedon järjestelmä, jossa varusteissa oli erillinen kuvun irrotuskahva ja erillinen varavarjon laukaisukahva. Yhden vedon järjestelmässä oli yksi kahva, josta vetämällä ensin pääkupu irtaana ja laukaisuvetoa jatkettaessa varavarjo aukeaa. Jos hyppääjä jostain syystä vetää kahvasta vain sen verran, että pääkupu irtaana, sen kantohihnaan kiinnitetty pakkolaukaisuhihna laukaisee varavarjon.

Ensimmäisissä laskuvarjokerhojen oppilastandemeissa (Strong, T.S.E. Chaser) oli edellä kuvattu yhden vedon järjestelmä.

Suomen Ilmailuliitto ry, 12.3.1985: Turvallisuustiedote 1/85, 12.3.1985
Eero Kausalainen 30.1.2025

Kalakukkoa Kuopiossa

Kuopion Ilmailuyhdistyksen laskuvarjoaosto järjesti jo edelliseltä vuosikymmeneltä jatkuneen perinteen mukaan tarkkuushyppykilpailun Kuopion Rissalan lentokentällä viikonloppuna 23.–24.3.1985. Koska oltiin Kuopiossa, kilpailua oli jo ammoisista ajoista lähtien kutsuttu kalakukkokisoiksi. Syötiinkö kisan yhteydessä tai aikana paikallista perinneherkkua kalakukkoa, ei ole tiedossa. Käytettävissä olevissa dokumenteissa ei siitä mainita. Siitä sen sijaan mainitaan, että hypättiin laskuvarjolla.

Kilpailuun osallistui nelisenkymmentä hyppääjää. Joukkuekilpailuun löytyi peräti kymmenen joukkuetta. **Pekka Palotien** *Laskuvarjourheiluun* (2/1985) kirjoittamassa kisatarinassa on erityismaininta siitä, että maan relatiivihyppyjen keskuksena tunnetusta Suomen Laskuvarjokerhosta oli paikalle saatu kolme tarkkuushyppyjoukkuetta.

Sää ja olosuhteet suosivat talvista kilpailua. Kilpailussa päästiin hyppäämään kahdeksan kierrosta. Sen mahdollisti paitsi hyvä sää, myös kaksi kohtuullisen tehokasta hyppykonetta: OH-CNS (FR172 Reims Rocket) ja OH-CFB (Reims FR172G Reims Rocket).

Täydellisemmät tulokset löytyvät Laskuvarjourheilusta, tässä tiivistelmä:

A-sarja

1. Matti Heino	0,03 m
2. Risto Käykö	0,14 "
3. Pekka Kivinen	0,21 "
4. Anssi Horppu	0,22 "
5. Pekka Ora	0,31 "
6. Markku Anttolainen	0,32 "
7. Risto Salonen	0,46 "
8. Ari Rantalainen	0,66 "
9. Timo Toivonen	0,70 "
10. Tapio Satamo	0,79 "

B-sarja

1. Risto Ponto	0,60 "
2. Jari Toivo	1,75 "
3. Kyösti Schwartz	2,89 "
4. Ilkka Keinänen	3,31 "
5. Helge Luttinen	10,55 "
6. Antti Grönroos	12,09 "
7. Eero Kleemola	13,16 "
8. Esa Saarinen	13,46 "
9. Jarmo Rahunen	18,96 "
10. Timo Kukkonen	19,03 "

Joukkuetarkkuus

1. Superlite Team	1,97 "
2. Kuopion Ilmailuyhdistys	6,83 "
3. Me tulemme taas	13,14 "
4. Onks pakko	22,09 "
5. Jyväskylän Laskuvarjokerho	30,10 "
6. KAITU	43,01 "
7. Takahammas	70,17 "
8. Kulmahammas	82,61 "
9. Rajalan tempaus	83,34 "
10. Hammas lähti International	103,27 "

Joukkueet olivat ilmeisesti nelimiehisä. Joukkueen hyppääjät ovat tiedossa vain yhden joukkueen osalta: "Kulmahammas": Seppo Lastunen, Timo Kukkonen, Jorma Rahunen ja Pekka Palotie.

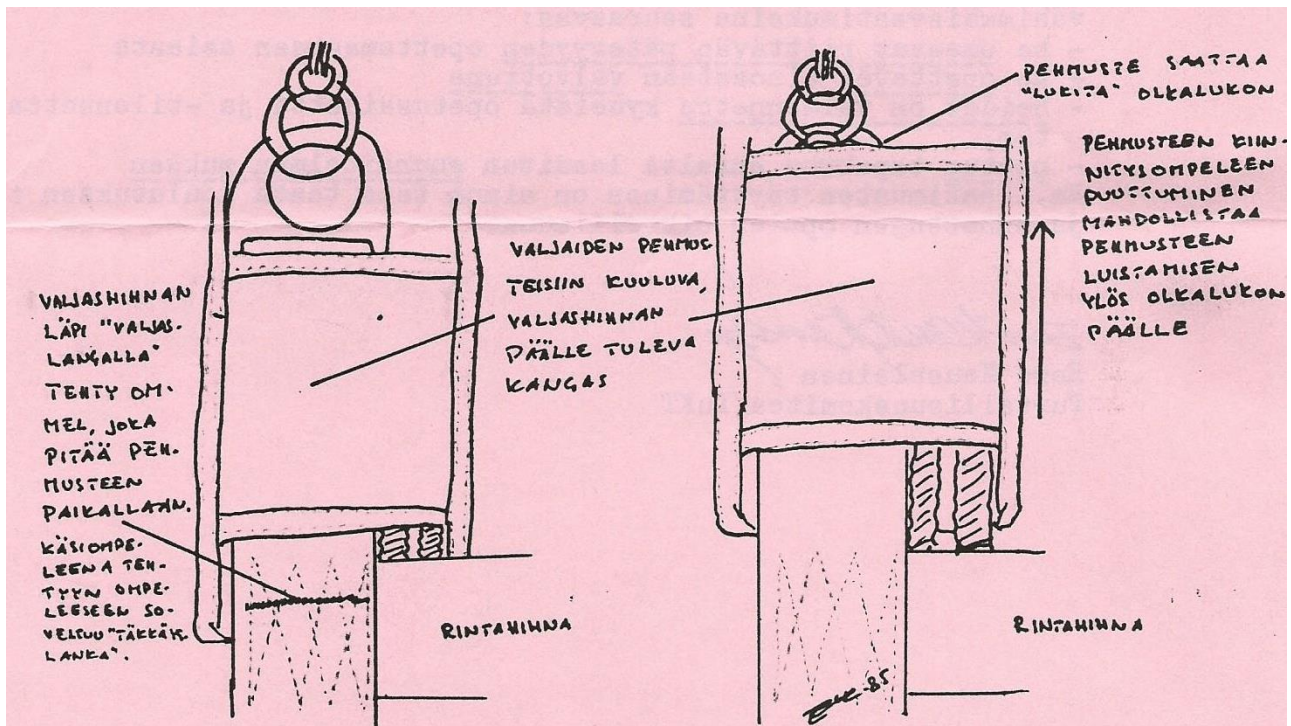
Laskuvarjourheilu 2/1985

Pekka Palotie: Sähköposti 28.1.2025

www.airhistory.net

Turvallisuustiedote – irrallaan olevat valjaspehmusteet, ynnä muuta...

Suomen Ilmailuliitto julkaisi 26.3.1985 päivätyn turvallisuustiedotuksen 2/85, jossa käsiteltiin kolmea asiaa. Näistä ensimmäinen koski brittiläistä Thomas Sports Equipment Ltd:n valmistaman T.S.E. Chaserin pehmusteiden tarkastusta. Suomessa oli todettu, että eräissä varusteissa valmistusvaiheessa kiinnittämättä jääneellä valjaspehmusteella oli mahdollisuus nousta 3-rengasolkalukon päälle siten, että se voisi estää kuvun irrotuksen alla olevassa tiedotteeseen kuvassa ilmenevällä tavalla. Tiedotteessa kehoitettiin kaikkia tätä varustetyyppiä käyttäviä tarkistamaan ennen seuraavaa hyppyä pehmusteen kiinnitys. Irrallaan olevan pehmusteen sai ommella kiinni laskuvarjohuoltoyritys tai kalustomestari.



Tiedotteen mukaan samantyyppinen vika saattaa olla mahdollinen myös joissakin muissa tandem-reppu-valjasjärjestelmässä (esimerkiksi Vector, Centaurus, Invader, Hawk), koska niissä kaikissa pehmusteen kiinteänä osana oleva kangas on valjashihnan päällä, kuten Chaserissa.

Thomas Sports Equipment Ltd. ja sen Suomessa tunnetuin tuote Chaser tulivat tästä lähtien olemaan ehdottomana listaykkösenä varusteiden tyyppiongelmassa. Mikään toinen varustetyyppi tai valmistaja ei joutunut yhtä montaa kertaa korjaus- tai rajoitustoimenpiteiden kohteeksi. Tämän huomaamme jo seuraavassa turvallisuustiedotteessa pari kuukautta myöhemmin...

Toisena asiana tässä vuoden toisessa tiedotteessa muistutettiin uloshyppypaikan tarkastamisen merkityksestä, erityisesti oppilashypyillä. Kaikki kokeneet hyppääjät käyttivät päävarjonaan patjavarjoja. Se oli johtanut yleiseen huolettomuuteen uloshyppypaikkojen määrittelyssä, patjavarjollahan oli paljon enemmän pelivaraa. Tiedotteessa muistutettiin, että ”...erityisesti oppilashypyillä on oikea uloshyppypaikka tiedettävä varmasti. Aina milloin ”pallokupuhypyjen” välillä on ollut merkittävä tauko tai on syytä olettaa olosuhteiden muuttuminen, on määritettävä hyppypaikka streamerin avulla...” Tiedotteessa myös muistutettiin siitä tosiasiasta, että useimmilla patjavarjohyppääjällä on vielä varavarjona pallokupu: varavarjon käyttötilanteessakin olisi päästävä turvalliselle laskeutumisalueelle.

Kolmannessa tiedotteen asiakohdassa kehoitettiin kerhoja varmistamaan, että heidän toiminnassaan saisivat koulutusta antaa ainoastaan riittävän pätevyyden omaavat henkilöt. Tällaisina olivat tiedotteen mukaan pääsääntöisesti koulutuspäälliköt ja hyppymestarit. Heidän lisäksi voisi kerhossa käyttää myös opettamaansa aihealueeseen erityisesti perehtyneitä tai valmennettuja lupakirjahyppääjiä. Näiden hyppääjien käyttö olisi mahdollista valvottuna ja siten, että varmistaudutaan koulutuksen toteutus koulutusohjelmien mukaisesti.

Tämän tiedotteen ja muidenkin tiedotteiden aihealueet olivat yleensä löytyneet vaaratilanneilmoitusten kautta tietoon tulleista, kerhoissa sattuneista vaaratilanteista. Tiedotteen oli laatinut LuKT:n turvallisuuskomitea.

Suomen Ilmailuliitto ry 26.3.1985: Turvallisuustiedote 2/85
Laskuvarjourheilu 2/1985
Eero Kausalainen 3.2.2025

Laskuvarjokouluttajat Suomessa 1985

Ilmailu julkaisi perinteisessä kevään koulutukseen keskittyneessä teemanumerossaan (3/1985) tiedot eri alojen ilmailukouluttajista. Ohessa oleva poiminta kertoo Suomessa laskuvarjokoulutusta antaviksi ilmailu- tai laskuvarjokerhoiksi ilmoittautuneet yhdistykset sekä tietoja niiden koulutuksesta.

Kerho	Toimipaikka	Hintatietoja, alkeiskurssi/hyppymäärä	Hyppykoneet
Imatran Ilmailukerho	Immola, Lappeenranta	1 000 mk /10 hyppyä	Cessna 206
Jyväskylän Laskuvarjokerho	Jyväskylä, Tikkakoski	950 mk / 4 hyppyä	Cessna FR 172 R
Kanta-Hämeen Laskuvarjourheilijat	Räyskälä, Lehijärvi (talvella)	750 mk / 3 hyppyä	Cessna 172, Cessna FR 172
Kuopion Ilmailuyhdistys	Rissala, Rautavaara	900 mk / 2 hyppyä	Cessna 172 FR

Kärsämäen Nuorisoilmailijat	Kärsämäki	Ei kursseja tänä vuonna	Cessna 172
Lahden Laskuvarjokerho	Vesivehmaa, Utti	900 mk / 3 hyppyä	Cessna 180
Napapiirin Laskuvarjourheilijat	Rovaniemi	750 mk / 3 hyppyä	Cessna 175
Oulun Laskuvarjokerho	Oulu, Kemi, Pudasjärvi	800 mk / 4 hyppyä	Cessna 182
Pohjois-Karjalan Laskuvarjourheilijat	Joensuu	950 mk / 4 hyppyä	Cessna 172 FR
Perämeren Ilmailuyhdistys	Kemi, Ylitornio, Rovaniemi, Kärsämäki	800 mk / 3 hyppyä	Cessna 172, Cessna 172 FR
Räyskälä-Säätiö	Räyskälä	ei alkeiskursseja	Cessna FR 172
Satakunnan Laskuvarjourheilijat	Pori, Jämi	1 000 mk / 2 hyppyä	Cessna 206
Satakunnan Laskuvarjourheilijat, Rauman osasto	Rauma, Pori	800 mk / 2 hyppyä	Cessna 206
Tampereen Laskuvarjokerho	Tampere-Pirkkala, Jämi, Teisko, Alavus, Näsijärvi	950 mk / 4 hyppyä	Cessna 185
Turun Laskuvarjourheilijat	Turku, Oripää	950 mk / 3 hyppyä	Cessna 182
Utin Laskuvarjokerho	Utti	900 mk / 3–5 hyppyä	Cessna 182
Suomen Laskuvarjokerho	Malmi	1 000 mk / 6 hyppyä	Pilatus Turbo Porter

Yllä oleva luettelo ei ole täsmälleen sama, joka julkaistiin *Ilmailussa*. Siitä puuttui joitakin tietoja (esimerkiksi kerhojen käyttämiä lentokonetyyppejä), joita on tätä kirjoitettaessa lisätty vuoden 1985 tilannekuvan täydentämiseksi.

Kuten luettelosta näkyy, kurssien hinnat vaihtelivat välillä 750–1 000 markkaa (vuoden 2024 rahan arvon mukaan 300–400 €). *Ilmailun* taulukossa kerhot ilmoittivat yllä näkyvien tietojen lisäksi myös hyppyhintojaan. Pakkolaukaisuhypyt maksoivat yleensä 30–40 markkaa (12–16 €), itseaukaisuhypyt tuhannen metrin korkeudesta 20–26 mk (8–10 €) ja hypyt 2 000 metristä 26–45 mk (10–18 €).

Ilmailuhallituksen myöntämän koulutuslupan omaavia laskuvarjokerhoja tai muita yhteisöjä (esim. Räyskälä-säätiö) oli yhteensä viisitoista. Luettelossa mainitulla Kärsämäen Nuorisoilmailijat ry:llä ei Historiahepun muistikuvan mukaan koskaan ole ollut koulutuslupaa, vaikka yksi kerhon jäsen suoritti hyppymestarikurssin vuonna 1981. Satakunnan Laskuvarjourheilijoilla oli yksi koulutuslupa, joka kattoi myös sen ”Rauman osaston” toiminnan. Tällä osastolla lienee ollut hyppykoneena käytettävissä emokerhon Cessna 206, vaikka sitä ei kerhojen ilmoituksessa mainittukaan.

Luettelossa mainittu Räyskälä-Säätiö oli käytännössä Suomen Ilmailuliiton oma koulutuskeskus. Säätiö ei järjestänyt alkeiskoulutusta lukuun ottamatta yhtä seuraavassa vuosikymmenen vaihteessa järjestettyä kurssia. Säätiö muuttui myöhemmin Suomen Urheiluilmailuopistoksi. Säätiö ja opisto keskittyivät antamaan Ilmailuliiton tarvitsemaa erikoiskoulutusta, kuten hyppymestari-, tuomari-, kalustomestari- ja pelastusvarjojen pakkauskursseja. Näistä kursseista 1980-luvun

hyppymestarikurssit järjestettiin aina Räyskälässä. Muita kursseja järjestettiin usein muualla, kuin Räyskälässä.

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta ei muutamaa yksittäistä poikkeusta lukuun ottamatta käsitellyt lainkaan pelastusvarjoihin liittyneitä asioita. LuKT:n sihteerinä toiminut laskuvarjotoiminnanohjaaja sen sijaan käsitteli paljonkin: hän järjesti viikonlopun mittaisia pelastusvarjojen pakkauskursseja, opiskeltuaan ensin välineiden sielunelämää 1970-luvulla Ilmavoimien varikon ekspertin **Per-Olof Lindellin** ohjauksessa, ja myöhemmin 1980-luvulla itsenäisesti. Pääosa näistä kursseista järjestettiin Räyskälässä, mutta sen lisäksi niitä järjestettiin myös kerhojen toivomuksesta ilmailukerhoissa eri puolella maata. Pakkauskursseja järjestettiin 1–3 vuodessa.

Ilmailuhallituksen myöntämissä koulutusluvuissa vahvistettiin koulutustoiminnan vastuuhenkilöt (koulutuspäällikkö, kalustopäällikkö) ja muut koulutukseen osallistuvat henkilöt (hyppymestarit). Hyppymestarit saivat tässä tehtävässä toimia ainoastaan siinä tai niissä kerhoissa, joiden koulutuslupaani heidät on merkitty. Ainoa poikkeus tästä oli Ilmailuliiton laskuvarjotoiminnanohjaaja, jolla oli ollut vuodesta 1975 alkaen oikeus saada toimia hyppymestarina ja -kouluttajana kaikissa Suomen Ilmailuliiton jäsenkerhoissa.

Ilmailuhallitus 26.9.1975: Päättös n:o 3946/354/75 Suomen Ilmailuliitto ry:lle
Koulutuspäiväkirja Suomen Urheiluilmailuopisto/SIL 26.4.1978–28.5.1989
Ilmailu 3/1985
Eero Kausalainen: Työ- ja matkapäiväkirja 1982–1987
Tilastokeskus 3.2.2025: Rahanarvomuunnin <https://stat.fi>

Kuolinilmoitus

Laskuvarjourheilussa julkaistiin keväällä 1985 seuraava ilmoitus:

Kuolinilmoitus

Surulla ilmoitamme, että **Matti Malon** sielusta on kuollut laskuvarjourheilun harrastuskipinä.

Sen johdosta perikunta tarjoaa ostettavaksi jäämistöä seuraavasti:

Päävarjo Para-Foil 252 lite
valm. vuosi 1979, hyppymäärä noin 250, väri sini-valko-vihreä, hinta: 4 500,- FIM

Tandem-kokonaisuus:
Star-päävarjo
LoPo-ohjattava urheilupelastusvarjo, valmistusvuosi 1977
Valjaat SST tarralukoilla, kunto erinomainen, hinta 3 800,- FIM

Tiedusteluihin vastaa perikunnan puolesta Matti, jonka tavoitatte puhelimesta 921-... ..

Historiaheppu ottaa osaa. Tällaista siis saattoi sattua 1980-luvulla paremmissakin perheissä, saati sitten Turkukes...

Laskuvarjourheilu 1/1985

Ensimmäiset oppilastandemit Suomeen - ei mennyt ihan putkeen

Turun ja Vaasan laskuvarjokerhoissa huomattiin vuoden 1984 aikana, että ollaan tilanteessa, jossa vanha oppilaskalusto alkaa olla lopussa, eikä maassa ja maailmalla vallitsevien kehitysnäkymien vuoksi enää kannata hankkia uusia rintapakkaus-varavarjolla varustettuja oppilasvarjokokonaisuuksia. Kerhojen pohtiessa reaalisia mahdollisuuksiaan kaluston uusimiseen, ne totesivat muutoksen olevan mahdollinen ja jopa suhteellisen edullinen, jos valittaisiin brittiläisen laskuvarjovalmistaja Thomas Sports Ltd:n valmistama T.S.E. Chaser, jota kokeneet hyppääjät käyttivät yleisesti. Vaikka Turussa ja Vaasassa päädyttiin samanlaiseen kalustoratkaisuun, ei hankinnassa tehty yhteistyötä, vaan molemmat kerhot tekivät hankinnat ja ratkaisut itsenäisesti. Turussa esittelypaketti oli nähtävänä jo syksyllä 1984. Varsinaiset hankinnat ja niihin liittyvät muut valmistelut, mukaan luettuna koehypyt, tapahtuivat molemmissa kerhoissa keväällä 1985.



Kalustoa valittaessa kerhojen oli pohdittava, hankittaisiinko yksitoimiset varusteet, jossa varavarjo ja päävarjo irrotetaan yhdestä kahvasta: vedon alkuosa irrottaa pääkuvun ja vedon edelleen jatkaminen laukaisee varavarjon. Tai jos vetoa ei jatketa, päävarjon kantohihnaan kiinnitetty pakkolaukaisuhihna laukaisee varavarjon joka tapauksessa. Tällaisen kaluston etuna nähtiin varavarjotoimenpiteiden helppous ja yksinkertaisuus pelottavassa tilanteessa olevan oppilashyppääjän kannalta.

Kuvassa Turun Laskuvarjourheilijoiden T.S.E. Chaser oppilastandem. Vedettäessä kuvassan näkyvästä varavarjon kahvasta ensin irtoaa päävarjo. Jatkettaessa laukaisuvetoa pitemmälle aukeaa varavarjo. Jos hyppääjä vetää vain sen verran, että päävarjo irtoaa, vetää kuvassa näkyvä punainen pakkolaukaisuhihna varavarjon auki. Kuva: Suomen Ilmailuliitto ry/Eero Kausalainen

Toisena vaihtoehtona oli varjokalusto, jossa kuvun irrotusta ja varavarjon laukaisua varten ovat omat, erilliset kahvat – kuten kokeneiden hyppääjien käyttämissä varusteissa. Haittana olisi kaksivaiheinen varavarjonkäyttöproseduuri, jossa ensin irrotetaan päävarjon kupu, jonka jälkeen toisesta kahvasta vetämällä aukaistaan varavarjo. Tässäkin tapauksessa

päävarjossa on pakkolaukaisuhihna, kuten yksitoimisissa varusteissa. Se laukaisee varavarjon, jos irrottaa päävarjon kuvun, vaikka ei vedettäisi varavarjon kahvasta. Etuna tässä vaihtoehdossa olisi, että oppilasvaiheen jälkeen hankittaessa omat varusteet varavarjotoimenpiteet säilyisivät ensimmäisestä oppilashypystä alkaen samoina koko hyppyuran ajan. Turun ja Vaasan kerhojen hankinnoissa päädyttiin yhden vedon vaihtoehtoon.

Taloudellisten syiden vuoksi eivät Turun eikä Vaasan laskuvarjokerhot ei pystynyt tässä alkuvaiheessa hankkimaan patjavarjoja. Alussa käytettiin sukkaan pakattuja C9 alkeiskupuja. Myöhemmin käyttöön otettiin kokeneilta hyppääjiltä vapautuneet tehovarjot PC:t (Para Commander) sukkaan pakattuina. Sukka laskostettiin reppuun, jousiapuvarjon työnnettiin reppuun, joka sen jälkeen suljettiin pakkolaukaisuhihnaan kiinnitettyyn, kädestä päästettävien apuvarjojen varustuksesta tutulla käyrällä

metallisokalla. Kokemus osoitti nopeasti, että sokka oli varmistettava sidoslangalla. Muussa tapauksessa päävarjon reppu avautui liian helposti oppilaan liikkuesssa koneessa. Laukaisuhihnan laskuvarjon puoleinen pää kiinnitettiin varjoa pakattaessa apuvarjon yhdyspunokseen murtosidoksella. Myös apuvarjon yhdyspunoksen pituutta jouduttiin kokemusten perusteella lyhentämään alkuperäisestä.

Chaserit otettiin Turussa käyttöön, mutta pian havaittiin edellä kuvattujen ”pienten viilausten” lisäksi merkittävämpi ongelma. Näitä ongelmia käsitellään tässä Turun Laskuvarjokerhon havaintojen, kokemusten ja tapahtumien perusteella. Toiselle Chaser-kerholle Vaasaan tiedotettiin Turussa todetuista ongelmista ja niiden ratkaisusta. Tästä viestinvaihdosta ei kuitenkaan ole löytynyt dokumentteja. Vaasan Laskuvarjokerhon historiassakaan ei asiasta löydy mainintoja. Alla olevat havainnot ja tapahtumat liittyvät Turun kerhon kalustoon.

Turussa tehtyjen havaintojen perusteella kävi ilmeiseksi, että Chaser reppu-valjastyyppejä ei ilmeisesti ollut suunniteltu myös pakkolaukaisukäyttöön sopivaksi. Järjestelmä ei myöskään ollut kovin toimiva, jos päävarjossa käytettiin perinteistä laukaisukahvaa ja jousiapuvarjoa. Tältä osin kokonaisuus ei täysin vastannut sitä, mitä oli tilattu. Hankinnassa mukana ollut **Kristian Enkvist** muisteli hankintaa ja Chaser-ongelmien ratkaisua puhelinkeskustelussa 4.3.2024:

”Kun uusien oppilaskalustojen tarve oli TLU:ssa todettu, vaihtoehtoina pidettiin seuraavia: Relative Workshop Vector ja Strong Enterprises [1-vedon] tandem.

Olin Englannissa Mauritsin [Kouhia] kanssa, kun saatiin kytkentä ”Lofty” Thomasin firmaan [Thomas Sports Equipment Ltd.]. Chaserit valittiin puhtaasti hinnan perusteella. Varjoilla oli TSE-[hyväksymis]normi - varjolla oli oltava jonkun maan hyväksyntä. Varusteilla maan hyväksyntä tuli BPA:lta [British Parachute Association], joten varusteet olivat sen mukaan OK. ”Lofty” Thomasille liitettiin ”speksit”, oppilastandemin pitäisi olla kuten Vector oppilastandemit. Tilaukseen liitettiin piirroksia mukaan. Haluttiin jousiapuvarjosysteemi (kupu 28 jalkainen, sukkaan pakattu), murtosidos, huippusidos apuvarjon yhdyspunoksessa ja laukaisusokka.

Varavarjossa piti olla pakkolaukaisuhihna, joka kiinnittyy varavarjon kahvavaijeriin. Kahvasta 3-rangasolkalukkoihin 2 muovipääällysteistä teräsvaijeria (olkalukkojen irrotusvaijeri).

Myöhemmin todettiin, että päävarjon irrotus varavarjon kahvan avulla toimi ainoastaan vedettäessä varavarjon kahvasta suoraan alaspäin...”

Enkvist osti samoihin aikoihin oman ”kampi-Chaser-kokonaisuuden”, jossa oli itselaukaisujärjestelmänä perinteinen vaijerilla varustettu laukaisukahva ja iso ”Grabber” jousiapuvarjo. Järjestelmä oli katsottu sopivaksi myös pakkolaukaisuhypyihin. Kristian osallistui Utissa 1.6.1985 järjestettyyn koulutuspäällikköseminaariin, jossa hän kokeili omia varusteitaan pakkolaukaisuversiona:

”...Tuli varavarjokeikka, laukaisun jälkeen streamer [vajaatoiminta]: aputatti oli jäänyt yhdyspunokseen kiinni (iso Grabber aputatti). Apuvarjon jäätyä poikittain (keskeltä) kiinni ilmeisesti sen ympäri pyörähtäneeseen yhdyspunokseen, sen vetovoima ei riittänyt avaamaan päävarjoa. Joillakin muilla hypyillä oli laukaisussa ollut pieni viive. Varusteet epäilyttivät, mutta oppilailla ei koskaan ollut ongelmia.”

Yksi Chaser-varustekokonaisuus oli ollut pakkolaukaisukäytössä hyppymestarikurssilla huhtikuun lopulla. Siellä ei varustekokonaisuudessa todettu ongelmia.

Edellä kuvatun Utin tapauksen jälkeen tapahtui jälleen saman tapainen vajaatoiminta:

”...seuraavalla koehypyllä tultuani Utista [oli] sukallisella TU:lla vajaatoiminta, kun apuvarjo oli poikittain sotkeutunut yhdyspunokseen. Sukan ilmataskut lopulta nostivat sukan kuvusta, kun vauhti kiihtyi. Sillä kerralla en käyttänyt varavarjoa, kuten Utissa omilla kamoillani...”

Varusteet olivat jo oppilaskäytössä TLU:ssa, kun Enkvist totesi edellä kuvatut ongelmat. Koska oppilashyppy olivat sujuneet moitteettomasti, kerhossa ei nähty syytä huoleen, vaan hyppytoimintaa jatkettiin edelleen Enkvistin tekemästä väliaikaisesta varusteiden ”maadoitusehdotuksesta” huolimatta. Enkvist kuitenkin halusi perehtyä ongelmaan kaikessa rauhassa. Hän ”lainasti” yhden varustepaketin ja siirtyi Suomen Laskuvarjokerhon tiloihin Malmin lentoasemalle:



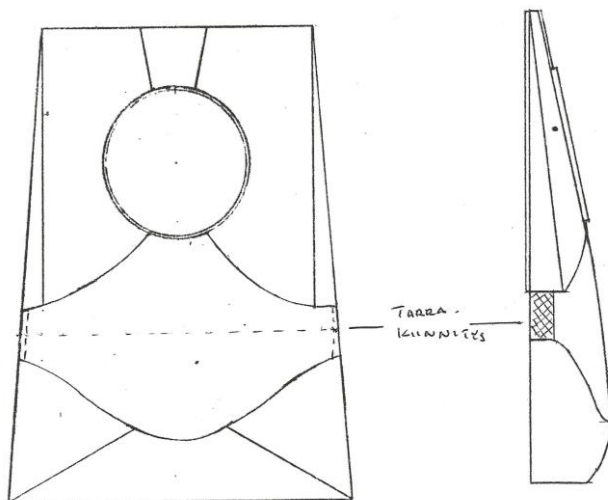
*”...Nyysin kamat ja tulin Helsinkiin. **Mynttisen Jarin** kanssa tehtiin timelapse kuvauksia, jotta nähtäisiin, kuinka varjo toimii. **Kopran Janne** oli kaverina. Pakattiin, laukaistiin, pakattiin ja laukaistiin, ja kaikki kuvattiin.*

*Olin yhteydessä **Kjell Pålssoniin** (Ruotsi), joka tiesi, että Racerissa piti aina olla ylälämpien tarrat auki tai poistettu, jos käytetään jousiapuvarjoa.*

Tehtiin koehyppyjä Chaserilla, jossa oli valjaissa ylimääräiset D-renkaat, joissa oli ”bansku-varavarjo”. Toimi hyvin, kun tarraläpät oli deaktivoitu. Myöhemmin toimitin piirrokset Loftyille hyväksyttäväksi.

Muistan myös, miten epämukavaa oli hypätä monta hyppyä peräkkäin alkeisvarjoilla, jotka tulivat maahan kuin flyygeli viidennestä...”

Turun kerhon T.S.E. Chaser pakkolaukaisuvälineistään vuonna 1986. Tässä vaiheessa laukaisuhihnan pujotusta ulos repusta oli jo kerran jouduttu muuttamaan. Kuvassa lopullinen versio. Laukaisuusokka on sidottu murtosidoksella. Kuva: Suomen Ilmailuliitto ry/Eero Kausalainen.



Kristianin mainitsemat koehyppyt kuvattiin videolla. Koehyppyjä tehtiin ainakin 11.6.1985, jolloin Kristian ja Ilmailuliiton laskuvarjotoiminnan ohjaaja **Eero Kausalainen** vuorotellen koehyppäsivät ja toimivat hyppymestareina. Repun avautumisesta tehdyt ja videoidut koehyppyt osoittivat, että Ruotsin kalustoasiantuntija Pålsson oli oikeilla jäljillä.

Kuvassa näkyy jousiapuvarjon kanssa yhteensopimaton repun läpän tarrakiinnitys repun sivulle. Kun tarrakiinnitys deaktivoitiin, varjokokonaisuus toimi hyvin myös jousiapuvarjoilla. Piirros: Thomas Sports Equipment Ltd./Eero Kausalainen.

Selvitysten perusteella löytyi ongelman ydin. Chaserissa päävarjon repun yläläppä kiinnittyy tarroilla repun sivulle. Kun laukaisuusokasta vedetään, reppu ei pääse kunnolla avautumaan, koska napakat tarrat pitävät repun läppää paikallaan.

Ongelman ratkaisuksi pääteltiin tarraläppien deaktivointi. Se oli mahdollista tehdä joko leikkaamalla läpät pois tai kiinnittämällä repun läppään tarran vastakappale, jolloin se ei tartu repun kylkiosa.

Koska tässä vaiheessa oltiin uuden laskuvarjojen huoltojärjestelmän kautta opettelemassa uudella tavalla kiinnittämään huomiota myös laskuvarjokaluston hyväksymiseen ja kaluston osien yhteensovittamiseen, asia edellytti toimenpiteitä. Tehdas ei kuitenkaan ollut valmis suunnittelemaan muutostöitä. Niinpä Enkvistin suunnittelutoimisto teroitti kynät ja teki muutostyöpiirustukset. Enkvistillä ei kuitenkaan ollut valtuuksia tehdä muutostöitä laskuvarjoihin, joten asialle piti saada hyväksyntä muualta. Enkvist lähetti piirustukset valmistajalle ja pyysi hyväksyntää.

Vastaus Englannista tuli niin nopeasti, kuin leiman lyömiseen ja lentopostin kulkuun Brittein saarille ja takaisin Suomeen tarvitaan. Voidaan päätellä, että valmistajatehdas ei siinä ajassa pystynyt tutkimaan asiaa tavanomaisin laskuvarjojen valmistuksiin tai muutostöihin liittyvien menetelmin: löivät leiman piirustuksiin, koska ne oli hyvin piirretty. Koehyppyjä tuskin tehtiin...

Muutostyöhön liittyvää kirjeenvaihtoa tai piirustuksia ei etsiskelyistä huolimatta ole löytynyt. Asia eteni Enkvistin piirustusten jälkeen nykytermein sairaan nopeasti. Koehyppyjä ja tutkimuksia tehtiin 11.6.1985. Varusteiden valmistaja hyväksyi piirustuksen 14.6.1985. Koko muutostyön hyväksyntäprosessi oli valmis 2.7.1985 - myös Suomen viranomaisen hyväksymänä, jolloin Ilmailuhallitus julkaisi asiasta muutostyön. Siinä edellytettiin jousiapuvarjoilla varustetuille Chasereille Enkvistin suunnittelemaa muutostyötä ennen seuraavaa hyppyä. Viimeistään tässä vaiheessa tieto ongelmista ja niiden korjausmenettelystä kulkeutui myös Vaasaan.

Oppilas-Chasereiden ongelmat eivät jääneet edellä esitettyyn. Myöhemmin jouduttiin uusimaan laukaisukahvoja, koska kahvan päässä olevan lyijyplommin kiinnityksessä oli todettu ongelmia. Kahvat vaihdettiin parempiin, mutta siitäkin syntyi ongelma, josta Turussa näihin aikoihin (ja tätä kirjoitettaessa edelleen) toiminut **Simo Sainio** kertoi sähköpostiviestissään 7.3.2024:

”...Laukaisukahvojen vaihto ilmeisesti toi toisenlaisen ongelman. Hyppääjän vetäessä oikealla kädellä kahvasta oikealle ja alas, niin kahva takertui vaijeriin niin tiukasti (vaijerin kahvaan kohdistuneen kulman takia), että varavarjon sokat lähtivät samaan aikaan liikkeelle, kuin cutaway kaapelit. Sattui ainakin yksi tapaus, jossa varavarjo avautui ennen kuin päävarjo irtosi olkalukoista. Ongelma korjattiin tarramuutoksella, jolla se pitkä vaijerinpää oli kiinnitetty valjaan pystyhihnaan...”



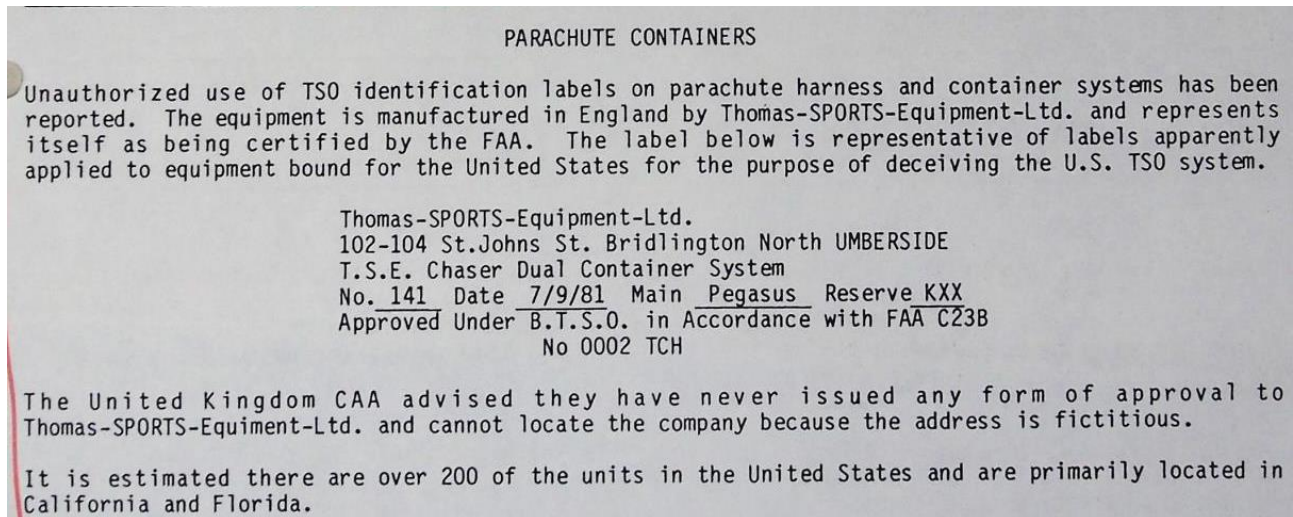
Myös itselaukaisukäytössä jouduttiin tekemään muutoksia. Alkuperäinen vaijerisokka jouduttiin korvaamaan muovipäällisteisellä vaijerilla, koska alkuperäistä sokkaa käytettäessä laskuvarjon reppu avautui muutaman kerran hyppykoneessa.

Perinteinen sokalla varustettu laukaisuvaijeri korvattiin muovipäällisteisellä laukaisuvaijerilla. Kuva: Suomen Ilmailuliitto ry/Eero Kausalainen.

Chaser-ongelman selvittäminen toi esille myös se ikävän tosiasian, että Ilmailuhallitus oli hyväksynyt ja rekisteröinyt laskuvarjoja – laskuvarjo-

korjaamojen tarkastusten ja asiakirjojen perusteella – tosiasiaa kenenkään tarkistamatta, että ne todella täyttivät ilmailumääräyksessä esitetyt hyväksymisnormit. Myös Chaserin osalta näin oli käynyt. Rekisteröinti oli toukokuussa julkaistussa ilmailumääräyksessä (AIR M 10–1 Muutos 2) muuttunut luetteloinniksi, jonka edellytykset eivät tässä yhteydessä muuttuneet.

Kuten edellä olevissa tarinoissa on kerrottu, edellytti LuKT, että brittiläisen B.T.S.O. -standardin perusteet on selvitettävä. Ja kyllä ne selvisivät: T.S.E. Chaser reppuvaljasjärjestelmällä ei ollut brittivilanomaiselta mitään hyväksyntää. Varusteissa oli teksti, jonka mukaan reppuvaljasjärjestelmä oli hyväksytty B.T.S.O standardin mukaan: *"Approved Under B.T.S.O. in accordance with FAA FAA C23b No 0002 TCH."* USA:n viranomaisen tästä asiasta vuosien 1982 tai 1983 aikoihin (lähdeaineistosta ei löytynyt päiväystä) julkaiseman tiedotteen mukaan tekstiä on käytetty USA:n normiin viittavana harhautuksena. Yhdistyneen Kuningaskunnan ilmailuviranomainen ei FAA:n mukaan ole antanut minkäänlaista hyväksyntää Thomas Sports Equipment Ltd:lle.



Yllä USA:n ilmailuviranomaisen FAA:n julkaisema, Chaserin valmistajan ilmoittamaa valmistus- ja testausstandardia koskenut teksti.

Edellä mainittu tieto löytyi Suomessa keväällä 1984. Kopio tekstistä oli liitetty ensimmäisen kalustomestarikurssin materiaaliin. Tässä vaiheessa maassa oli jo runsaasti tandemeita, jotka oli asianmukaisesti tarkastettu ja viranomaisessa rekisteröity. Niitä ostettiin vielä tämän tiedon jälkeenkin. Ilmeisesti siksi, että varusteita oli jo maassa ja ne oli hyväksytty käyttöön, niitä ei kielletty. Asian kanssa päätettiin elää.

Koska todellista järjestelmää varustetyyppien hyväksynnälle ei maassa vielä ollut, oli vuosien varrella otettu käyttöön myös muita, joiden hyväksymisjärjestelmiä ei ollut tutkittu. Tällaisia olivat esimerkiksi itäeurooppalaiset pelastus- ja urheiluvarjotyyppit. Chaser-selvittelyjen yhteydessä todettiin tarve laatia yhdessä Ilmailuhallituksen kanssa todellisuutta vastaava luettelo hyväksytyistä laskuvarjotyypeistä. Sen laatimiseksi saatiin malliksi myös ruotsalaisten vastaava luettelo. Ilmailuhallituksen luettelo valmistui vasta toukokuussa 1987. Siinä säilyivät edelleen Chaser ja muut vuosia käytössä olleet laskuvarjot, joita ei ollut tyyppihyväksytty *"US Technical Standard Order (TSO) no C-23:n tai vastaavan ilmailunormin mukaan..."* Chaser ja muut vastaavat systeemin läpi lipsahaneet kuuluivat luokkaan *"laskuvarjo, joka on tyyppihyväksytty Suomessa."*

Edellä kuvatut Chaser-ongelmat näyttävät hurjalta ja olivat sitä. Ne kuitenkin antoivat arvokasta opia SIL:n laskuvarjo-organisaatiolle ja erilaisissa vastuuasemissa toimiville henkilöille – myös Ilmailulaitokselle. Tämän ansiosta Ilmailuliiton ja Ilmailuhallituksen yhteinen "Mahtava Munaus" voitiin lopulta kääntää voitoksi. Arvokkaan opin ja siitä seuranneen menetelmien kehittämisen lisäksi oli asiassa hyvää myös se, että T.S.E. Chaserin korjaustoimenpiteet – vaikka olivat joskus kovin myöhässä – pääpiirtein onnistuivat, eikä henkilövahinkoja tullut. Kristian Enkvist oli Chaserien käyttöönoton yhteydessä valmistanut järjestelmälle yksityiskohtaisen käyttöohjeen, joka sai LuKT:n koulutuskomitealta kiitosta.

Kokeneen laskuvarjoasiantuntijan Simo Sainion Chaser-historiaa koskevan viestiketjun loppukommentti on paljon puhuva: *”...Paljon ei hyvää näistä valjaista voi sanoa, jos ei nyt sitä 10 vuoden maksimi käyttöikää sellaiseksi lasketa...”* Historiaheppu, joka käytti T.S.E. Chaseria kymmenkunta vuotta ongelmitta, voisi lisätä yhden hyvän asian: *”... olivat mukavat valjaat päällä...”*

Kaluston muutos edellytti kaikissa uusiin oppilasvarusteisiin siirtyvissä kerhoissa merkittävää koulutusprojektia. Varavarjon käyttötapa muuttui aikaisemmasta, samoin pakkaaminen. Vuoden 1985 oppilastandemit hankkineet joutuivat aluksi laatimaan omia uuden kaluston edellyttämiä koulutusohjeita ja -aineistoja itse, mutta kesällä 1985 LuKT:n koulutuskomitea julkaisi ohjeen *”Pakkotilannetoi-
menpiteet tandem-kalustolla hypättäessä.”*

Seuraavana vuonna tapahtui paljon myös muissa kerhoissa. Kaikki kerhot olivat uusimassa kalustojaan, mutta kerhojen aikataulut poikkesivat toisistaan. Eroja oli myös päävarjokalustossa, sillä osa jatkoi oppilastandemien hankinnan jälkeenkin jonkin aikaa pyöreillä kuvuilla, mutta osa kerhoista aloitti oppilastandemien käytön käyttämällä päävarjoina alusta alkaen patjavarjoja. Näitä kerhoja LuKT ja sen koulutuskomitea pystyivät jo tukemaan enemmän, koska komitea oli kerännyt erilaista aineistoa ja oli alkanut tuottaa materiaalia kerhojen käyttöön. Kesti vielä noin kolme vuotta ennen kuin kaikki kerhot olivat hankkineet oppilastandemit. Lähes kaikilla tuli siinä vaiheessa jo olemaan oppilaille patjavarjot.

The Federal Aviation Administration FAA, 1982 tai 1982: Parachute Containers
Ilmailuhallitus, ilmailumääräys AIR M10-1, muutos 2, toukokuu 1984: Laskuvarjojen luettelointi
Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 24.1.1985: LuKT:n kokous 1/85
Laskuvarjourheilu 1/1985
Laskuvarjourheilu 2/1985
Ilmailuhallitus, muutosmääräys M 1308/85, 2.7.1985: T.S.E Chaser-tandemit
Ilmailuhallitus, ilmailutiedotus AIR T 10–1, 26.5.1987: Suomessa käyttöön hyväksytyt laskuvarjotyyppit
Timo Nieminen 2015: Hyvällä tuulella – Vaasan Laskuvarjokerhon historia vuosilta 1969–2014
Kristian Enkvist: Puhelinkeskustelu Eero Kausalainen – Kristian Enkvist 4.3.2024
Kristian Enkvist: Sähköpostiviestit 6.3., 7.3. ja 8.3.2024,
Simo Sainio: Sähköpostiviestit 7.3. ja 8.4.2024
Mikko Närhi: Sähköpostiviesti 31.1.2025
Eero Kausalainen 5.2.2025

Hyppymestarikurssi I/1985

Vuoden 1985 ensimmäinen hyppymestarikurssi järjestettiin Räyskälässä 21.–28.4.1985 Ilmailuliiton laskuvarjotoiminnanohjaaja



laskuvarjotoiminnanohjaaja **Eero Kausalaisen** johdolla. Toisena kouluttajana oli LuKT:n varapuheenjohtaja ja koulutuskomitean jäsen **Kristian Enkvist** Turun Laskuvarjourheilijoista.

Hyppymestarikurssi 1/1985 kurssikuvassa. Seisomassa vasemmalta Kalle Kulmala, Carita Forstén, Kaj West, Veikko Juntunen, Risto Ponto ja Klaus Berg. Eturivissä kurssin vetäjä Eero Kausalainen ja kouluttaja Kristian Enkvist. Kuvassa mukana Turussa ensimmäisenä käyttöön otetut oppilastandemit – T.S.E. Chaser. Kuva: Klaus Berg/Laskuvarjourheilu.

Kurssilla olivat oppilaina **Kaj West** ja **Klaus Berg** Vaasan Laskuvarjokerhosta, **Carita Forstén** Napapiirin Laskuvarjoureilijoista (Rovaniemi), **Veikko Juntunen** Tampereen Laskuvarjokerhosta, **Kalle Kulmala** Turun Laskuvarjoureilijoista ja **Risto Ponto** Kuopion Ilmailuyhdistyksestä.

Kurssi toteutettiin melko tarkoin aikaisempien kurssien tapaan. Pieni uutuuksia liittyi kurssilaisten mukanaan tuomaan oppilashyppäkalustoon. Turkulaiset olivat juuri ottamassa oppilaskäyttöön uutta Chaser -tandemvarjoa, jossa aikaisemmasta ”banaanilaukkuvarustuksesta” poiketen varavarjo oli hyppääjän selän takana, aivan kuin ”oikeilla hyppääjillä”. Kurssihypyillä varustekokonaisuus toimi oivallisesti, eikä ongelmia havaittu – vielä.

Lähes kaikilla hyppymestarikursseilla joku kurssin oppilaista laati *Laskuvarjoureiluun* pienen kurssikertomuksen. Tämän kurssin ”kirjailijaksi” valikoitui Klaus Berg, jonka runomuotoinen kertomus löytyy *Laskuvarjoureilusta* (2/1985)

Laskuvarjoureilu 2/1985 (20)

Suomen Ilmailuliitto, laskuvarjotoiminnan koulutuspäiväkirja 1978–1989

Suomi Pohjoismaiden sotilasmahti laskuvarjoureilussa

Vaikka sotilasurheilu ei varsinaisesti kuulu tämän historiakirjoituksen piiriin, tässä esitellään hieman sitäkin aluetta. Käytännössä kaikki Suomen sotilasurheilun parhaat laskuvarjoureilijat olivat osallistuneet voimallisesti myös Ilmailuliiton piirissä tapahtuvaan kilpailutoimintaan, kilpailijoina ja muutoinakin. Heput olivat siis tuttuja ja arvostettuja urheilijoita myös siviilien kisakentillä.

Puolustusvoimien henkilökuntaan kuuluvista hyppääjistä monet kuuluivat suomalaisen laskuvarjoureilun eliittiin taito- ja tarkkuushyppylajeissa. Siksi heitä nähtiin usein myös Suomen Ilmailuliiton edustusjoukkueissa PM- ja MM-kilpailuissa. Puolustusvoimien edustushyppääjät osallistuivat säännöllisesti myös sotilaiden omiin kilpailuihin. Heillä oli oma valmennusrinki, jolla oli yhteistoimintaa myös Ilmailuliiton kanssa. Saksalainen, Suomessa usein vierailut, siviilejäkin valmentanut **Helmut Schlecht** oli löytynyt sotilasurheilijoiden kansainvälisten yhteyksien kautta.

Puolustusvoimien joukkue, joka muodostui pääosin LjK:n henkilökuntaan kuuluvista ja muutamista muualla puolustusvoimissa palvelevista sotilashyppäkoulutuksen saaneista henkilöistä, osallistui säännöllisesti kansainvälisen sotilasurheiluliiton CISM:n kilpailuihin. Järjestöllä oli omat sotilaiden mestaruuskilpailut, joihin osallistui samoja maailman huippuhyppääjiä, joihin suomalaiset edustushyppääjät olivat siviilien MM-kisamatkoillaan tutustuneet. Sotilaiden mestaruuksia suomalaiset eivät CISM:n kilpailuissa voittaneet. Tasosta antaa jonkinlaisen kuvan Suomen sijoittuminen maiden välisessä paremmuudessa kymmenenneksi vuonna 1983.

Sotilaat kilpailivat myös pohjoismaisella tasolla. Vuoden 1985 sotilaiden Pohjoismaiden mestaruuskilpailut järjestettiin Utissa 16 – 19.5.1985. Yhteistyötä siviilien ja sotilaiden kanssa oli tehty ”kautta aikojen”. Useimmiten siviilit olivat saamapuolella, mutta joskus myös toisin päin. Näiden PM-kilpailujen järjestelyissä tukeuduttiin Utin Laskuvarjokerho ry:n tiloihin ja hyppykoneeseen. Ylituomarina toimi LjK:n **Markku Paakkanen**, joka oli toiminut yhtenä aktiivisimmista tuomareista myös siviilien kisoissa.

Kilpailulajeina olivat henkilökohtainen ja joukkuetarkkuus. Kilpailussa hypättiin seitsemän kierrosta joukkuehyppyä, joiden hyppyjen tuloksista laskettiin kilpailijoille tulokset myös henkilökohtaiseen tarkkuuteen. Suomi oli Pohjolan ehdoton sotilasmahti, kuten tuloksista näkyy. Kilpailijana mukana ollut **Jarmo Laamanen** kirjoitti *Laskuvarjoureiluun* (2/1985) pienen kisajutun, jonka yhteydessä on täydellisemmät tulokset.

Maiden välinen paremmuus

1. Suomi
2. Norja
3. Ruotsi
4. Tanska

Käytettävissä olevissa maiden paremmuustuloksissa eivät ilmene piste-erot, mutta varsinaisten hypylajien tulosten viittaavat osoittavat Suomella olleen melkoisen ylivoiman.

Henkilökohtainen tarkkuus (7 kierrosta)

1. Yliv	Olavi Kilpinen	Suomi	0,12 m
2. Yliv	Kalle Savolahti	Suomi	0,15 ”
3. Kn	Björn Olsson	Ruotsi	0,25 ”
4. Sjt	Halvor Hagen	Norja	0,29 ”
5. Fen	Per Johan Näsje	Norja	0,32 “
6. Yliv	Reijo Aittomäki	Suomi	0,82 “
7. Yliv	Tatu Soini	Suomi	1,77 “
8. Kn	Jan-Erik Petersson	Ruotsi	2,12 ”
9. Fen	Tore Johansen	Norja	3,31 ”
10. Oblt	Rolf Tangen	Norja	3,57 ”

Joukkuetarkkuus (7 kierrosta)

1. Suomi	Aittomäki, Savolahti, Kilpinen, Soini	2,86 ”
2. Norja	Tangen, Hagen, Näsje, Johansen	3,31 ”
3. Ruotsi	Edvinsson, Petersson, Olsson, (-)	19,88 ”
4. Tanska	Torben, Pedersen, Hansen, Jespersen	30,41 ”

Historiahepun huomio tulosluettelossa kiinnittyy muutamaan henkilöön: Norjan laskuvarjojääkärikoulun johtaja everstiluutnantti **Rolf Tangen** tuli kilpailijana tutuksi jo Immolan siviili-PM-kisoissa 1973. Vänrikki **Tore Johansen**, myös Norjasta, oli tärkeä kalustoasiantuntija myös siviiliorganisaatioiden tietojen vaihdossa. Kersantti **Kurt Hansen** oli mukana Tanskan laskuvarjoliiton DFU:n toiminnassa ja tullut tutuksi pohjoismaisen yhteistyön kautta. Siviilien ja sotilaiden yhteistoiminta laskuvarjourheilussa näytti olevan samankaltaista kaikissa Pohjoismaissa.

Laskuvarjourheilu 2/1985

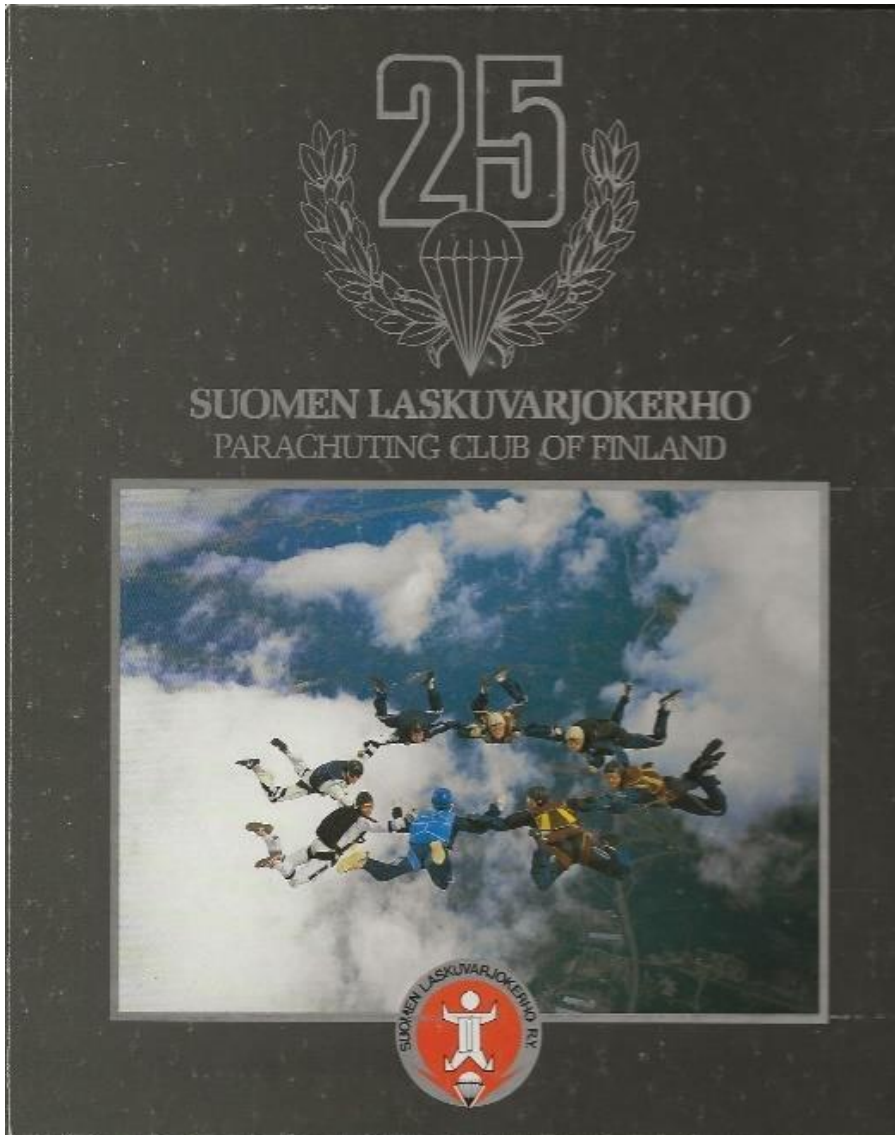
Punabaretit, Laskuvarjojääkärikoulu 1962–1996 (2003): Hannu Laitisen osuus ”Laskuvarjotoiminta ja ilma-alukset”

Eero Kausalainen 5.2.2025

Suomen Laskuvarjokerho 25 vuotta

Suomen ensimmäinen ja niin muodoin myös vanhin laskuvarjokerho Suomen Laskuvarjokerho – tuttujen kesken SLK – täytti 25 vuotta 19.5.1985. Nokkelan laskutoimituksen mukaan kerho perustettiin 19.5.1960 Helsingissä. Laskuvarjokerhoja ei vielä muita ollut, joten *Suomen Laskuvarjokerho* – *Parachuting Club of Finland* - oli hyvä nimi. Myöhemmin nimeä muissa kerhoissa kritisoitiin, koska se joidenkin mielestä antoi virheellisesti sen kuvan, että kyseessä olisi Suomen ainoa hyppykerho tai peräti kansallinen keskusjärjestö. SLK:ssa ei joutavan kritiikin annettu häiritä. Nimi säilyi muuttumattomana niin kauan, kuin kerho oli olemassa. Joissakin ulkomaisissa yhteyksissä kerhon englanninkielisen nimen perään laitettiin sulkuihin (Helsinki).

Pieni kertaus tämän historiakoosteen 1960-luvun osiosta: vaikka kerho perustettiin jo toukokuussa 1960, ensimmäiset hyppyt Suomen kamaralle tehtiin vasta 4.3.1962*. Tätä ennen kerhon perustaja ja ensimmäinen puheenjohtaja **Kavo (Kalervo) Laurila** oli hankkinut yhteensä kahdeksan hypyn kokemuksen USA:ssa ja Ranskassa. Maaliskuussa 1962 hyppymestariksi ryhtynyt Laurila pudotti



kersantti **Altti Heiskasen** pakkolaukaisuhypyllä Lohjanjärven jäälle. Heiskasella oli tässä vaiheessa 15 hypyn kokemus laskuvarjojääkärikoulutuksen aloittamista valmistelevissa puolustusvoimissa (päälystökurssi 2 Utissa 1961) ja Kavolla kahdeksan pakkolaukaisuhypyn kokemus. Tällä samalla hyppylennolla Kavo Laurila hyppäsi ensimmäisen hypynsä Suomessa, ensimmäisen itseaukaisuhypynsä ja toimi ensimmäistä kertaa hyppymestarina. Kavon hyppy tapahtui 800 metrin korkeudesta. Nämä olivat myös ensimmäiset näytöshypyt ensimmäisen laskuvarjon perustamisesta alkaneen järjestäytyneen laskuvarjourheilun piirissä.

Vaatimattoman alun jälkeen Suomen Laskuvarjokerhosta kehittyi sekä jäsenmäärältään että vuotuisilta hyppymääriltään Suomen

suurin laskuvarjokerho. Ensimmäisenä hyppyvuonna kerholle kertyi 22 hyppyä, juhluvuonna 9 092.

Vuosi 1985 oli kerhon 25-vuotisjuhlavuosi. Kerho julkaisi oman historiikkinsa: "25", Suomen Laskuvarjokerho – Parachuting Club of Finland". 50-sivuinen kirja oli melkein ensimmäinen laskuvarjokerhon painettu historiakirja. Se oli tyylikäs kovakantinen moniväripainos.

Ensimmäinen painettu kerhohistoria oli ollut Oulun Laskuvarjokerhon vuonna 1979 julkaisema 36-sivuinen mustavalkoinen kymmenvuotisjuhlavihkonen, jossa oli 17 sivua "asiaa" ja loput mainoksia.

Kerhon 25-vuotisjuhlat järjestettiin vasta syksyllä. Juhlinta alkoi 10.10.1985 vastaanotolla helsinkiläisessä ravintola Old Bakersissa. Sinne kerääntyi kerhon jäseniä sankoin joukoin. Mukana oli myös alkuvuosien veteraaneja, kuten Kavo Laurila, **Onni Kuusisto**, **Eero Ylinen** ja **Anja Rasi**. Tähän tilaisuuteen osallistui kohtalainen joukko muiden ilmailukerhojen edustajia ja erilaisia yhteisöjä tuomassa tervehdyksiään.

Koska laskuvarjokerhoissa ainakin vielä 1980-luvulla osattiin juhlia perusteellisesti, juhlinnan jatko-osa järjestettiin kaksi päivää myöhemmin 12.10.1985. Tämä tilaisuus järjestettiin ravintola Harald'sissa. Juhlaväkeä oli paljon paikalla. *Laskuvarjourheilun* (4/1985) "kisajutussa" mainittiin erityisesti, että tamperelaisten vieraiden lisäksi jopa porilaisia oli saapunut paikalle. Viimeksi mainittujen edustus mainittiin "vahvaksi".

Kerhon juhlavuotta kunnioitettiin tai huomioitiin kahden *Laskuvarjourheilun* numeron lisäksi myös *Ilmailussa*, jonka numerossa 10/1985 oli tiivistelmä kerhon historiasta. Tätä kirjoitettaessa (helmikuu 2025) on vastaavia vuosijuhlia ja 50- tai 60-vuotisjuhlia vietetty jo monissa muissakin kerhoissa. Tämän tarinan juhlakalu SLK on tosin vaihtanut paikkaa ja muuttanut nimensä. Se vaikuttaa nykyään Utissa Skydive Finland nimisenä. Uusi yhdistys käytännössä aloitti fuusioitumisen Utin Laskuvarjokerhon kanssa 26 vuotta myöhemmin. ULK jäi olemaan enää perinneyhdistyksenä. Skydive Finland jatkaa SLK:n historiaa toisessa olomuodossa edelleen.

*Ilmailun numerossa 10/1985 esitetään virheellisesti ensimmäisen hypyn päivämääräksi 4.2.1982

SLK/Kavo Laurila 20.2.1962, kirje Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosastolle: Lupa laskuvarjohyppyä varten

LJK:n arkisto: Altti Heiskanen, Hyppykortti

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

Ilmailu 10/1985

Laskuvarjourheilu 3/1985

Laskuvarjourheilu 4/1985

Suomen Laskuvarjokerho ry, toimituskunta, 1985: 25; Suomen Laskuvarjokerho – Parachuting Club of Finland

Laskuvarjojääkärien Tuki ja Perinne ry 2003; Ahokanto, Laitinen, Reiman, Solasaari: Punaiset baretit, Laskuvarjojääkärikoulu 1962–1996

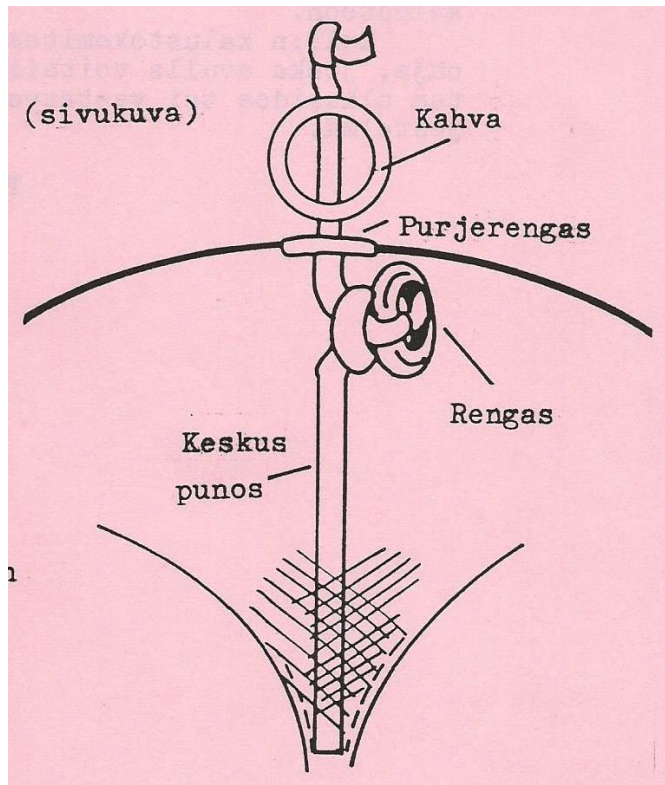
Pasi Pirttikoski 2.4.2025

Taas turvallisuustiedote – HD-apuvarjo ja sisäpussin pakkaus

Suomen Ilmailuliitto ry julkaisi 24.5.1985 laskuvarjotoimintaa koskevan turvallisuustiedotteen 3/85. Sen kahdesta asiakohdasta ensimmäinen käsitteli Thomas Sports Equipment –yhtiön valmistaman kädestä päästettävän apuvarjon tarkastusta. Englannin laskuvarjoliitto British Parachute Association (BPA) oli julkaissut asiasta ensin oman varoituksensa, joka oli perustana SIL:n julkaisemalle turvallisuustiedotukselle.

BPA:n varoitusteksti kuului suomennettuna näin: ...*Thomas Sports Equipmentin* kädestä päästettävää (hand deployment) apuvarjoa käytettäessä syntyi vaaratilanne, jossa apuvarjon keskuspunokseen kiinnitetty rengas leikkautui irti keskuspunoksesta.

Tässä tapauksessa solmu, johon rengas oli kiinnitetty, piti punoksen kappaleet yhtenäisenä, mutta pääsi luistamaan apuvarjon hui-pussa olevasta purjerengasta läpi.



Koska ainoastaan kahvaosa ja keskuspunos vedettiin ulos apuvarjon taskusta, itse apuvarjo jäi ruttuun taskuun estäen sen kehittymisen (katso oheinen piirros) ...”

SIL:n turvallisuustiedotteessa ohjeistettiin tämän valmistajan apuvarjojen käyttäjiä sekä myös minkä tahansa muun valmistajan sellaisen apuvarjon käyttäjiä, jossa on rengas sisäpuolella, tarkistamaan, että siinä ei ole teräviä reunoja, jotka voivat kuluttaa punoksen poikki. Jos tällaisia löytyy, kehoitettiin ottamaan yhteyttä Englannin laskuvarjoliittoon tai SIL:n laskuvarjotoiminnanohjaajaan.

Tiedotteessa todettiin, että jos tämän tyyppinen vika löytyy, varustetyyppi on todennäköisimmin T.S.E. Chaser! Tätä kirjoitettaessa tutkitusta lähdeaineistosta ei löytynyt tietoja siitä, löydettiinkö vastaavia vikoja myös Suomessa.

Turvallisuustiedotteen toinen aihe käsitteli sisäpussivarjon pakkauksen tarkistamista. Satakunnan Laskuvarjourheilijoiden hyppytoiminnassa Porissa oli sattunut vaaratilanne, jossa oppilashyppääjä oli jäänyt roikkumaan pakkolaukaisuhinnan jatkeeksi hyppykoneen perään. Tapahtumasta ei löydy turvallisuustiedotteen lisäksi mitään muuta dokumenttia. Porin kerhon ”vanhojen tietäjien” kertomusten mukaan hyppymestari yritti ensin selvittää, onko oppilas tajuissaan ja toimintakykyinen. Hyppykoneen laskeutuminen oppilaan roikkuessa koneen perässä ei ollut vaihtoehto.

Tilanteen arvioinnin ajan hyppykone kierteli kentän läheisyydessä hyppykorkeudessa. Kun hyppymestarina toiminut **Markku Pihlava** oli vakuuttunut oppilaan toimintakyvystä, hän katkaisi oppilaan pakkolaukaisuhinnan. Oppilas irtosi hinauksesta ja käytti varavarjoa. Ihmistappioita ei tullut.

Tähän aikaan ei kaikilla oppilailla vielä ollut varolaukaisimia. Siitä ei löytynyt tietoa, oliko tässä tapauksessa oppilaan varavarjoon jo asennettu FXC 12 000 -laukaisin, joiden käyttö laajeni juuri näihin aikoihin nopeasti. Jos hyppyvarustukseen kuului laukaisin, olisi päätöksen teko ollut hyppymestarielle helpompaa.

Tapahtuneen syyksi arveltiin punosryhmän pyörähtämistä sisäpussin ympäri varjon avautumisvaiheessa. Tapahtumasta annettujen tietojen perusteella oletettiin, että kysymyksessä saattaisi olla pakkausvirhe, jonka seurauksena varjo ei ole kehittynyt oikeassa järjestyksessä. Suorassa sisäpussissa käytettiin erilaisia varmistussidoksia tai tarroja, joiden tehtävänä oli taata oikea avautumisjärjestys: 1) hyppääjä lähtee koneesta, pakkolaukaisuhinna oikenee, 2) pakkolaukaisuhintaan kiinnitetty laskuvarjon repun varmistussidos katkeaa ja reppu avautuu, 3) pakkolaukaisuhinna vetää sisäpussin ulos repusta, 4) kun sisäpussi on ulkona repusta, siihen kumilenkeillä kiinnitetyt varjon kantopunokset oikenevät, 5) viimeisessä vaiheessa kantopunokset vetävät repun pohjaan tarralla tai varmistussidoksilla kiinnitetyt kantohihnat ulos repusta, 6) kun punokset ovat suorana, kuvun hui-pussa oleva pakkolaukaisuhintaan kiinnitetty murtosidos katkeaa, 7) hyppääjän varjo kehittyy. Sisäpussi ja siihen kiinnitetty pakkolaukaisuhinna jäävät hyppykoneeseen.

Tanskalaisen *Scanparan* valmistamissa sisäpusseissa kantohihnoja ei kiinnitetä repun pohjalla vaan sisäpussissa oleviin lenkkeihin, josta ne irtoavat edellä kuvatun avaustapahtuman vaiheessa 5.

”Uusvanhat” sisäpussi-pakkolaukaisuvarjot eivät välttämättä olleet hyppymestareille ja kaluston hoitajille riittävän tuttuja. Erilaisten sidosten lujuus tai kiinnitys eivät mahdollisesti olleet täysin selvillä. Arveltiin, että kantohihnat ja mahdollisesti osa punoksia ovat nousseet repun pohjalta liian aikaisin, jolloin ne ovat pyörähtäneet sisäpussin ympärille ja estäneet kuvun kehittymisen ulos sisäpussista.

Turvallisuustiedotteessa annettiin ohjeita, joita noudattamalla LuKT:n turvallisuuskomitea arveli voitavan välttää vastaavat tapahtumat tulevaisuudessa:

”...Vastaavien tilanteiden välttämiseksi tulevaisuudessa on ensiapuna sisäpussien ja niiden pakkauksen tarkistus. On syytä tarkastaa, että kantohihnojen kiinnitystarrat ovat

hyväkuntoiset ja pakatessa tiukasti kiinnitetyt, ja että kantopunokset on punostettu loppuun saakka (ei löysiä) hyväkuntoisiin kumilenkkeihin.

Edellä oleva pätee Erkki Vaara Ky:n ja Laskuvarjotarvike Ky:n valmistamiin sisäpusseihin, joissa tarrakiinnitystä käytetään. Niissä Scanparan sisäpusseissa, joissa on olkasidosten lenkit valmiina sisäpussiin ommeltuna, on niitä käytettävä. SIL:sta on saatavissa tanskalaisten oma pakkausohje, joka pätee esim. Scanparan kalustoon.

LuKT:n kalustokomitealla on työn alla (mahdollinen) muutosohje, jonka avulla voitaisiin myös kotimaisiin sisäpusseihin asentaa olkasidos tai vastaava avautumisjärjestystä varmistava järjestelmä.”

Turvallisuustiedotteen tekstit ja kuvat julkaistiin myös *Laskuvarjourheilussa* (2/1985), joka tavoitti käytännössä kaikki hyppääjät, vaikkakin turvallisuustiedotteeseen verrattuna hieman viiveellä.

Suomen Ilmailuliitto ry: Turvallisuustiedote 3/85, 24.5.1985

Laskuvarjourheilu 2/1985 (31, 33)

Jukka Olkkonen 7.2.2025: Whatsapp-kirjeenvaihto Kausalainen-Olkkonen

Eero Kausalainen 10.2.2025

Hercules Boogie, Lidköping, Ruotsi

Merkittävin Ruotsalainen laskuvarjotapahtuma, ainakin kokonsa puolesta, oli Hercules Boogie. Tapahtuma oli jo perinteinen, koska se oli järjestetty lähes vuosittain ainakin jo vuodesta 1982 alkaen. Järjestäjänä oli Göteborgin laskuvarjokerho (GFK). Tapahtumapaikka ei tosin ollut ihan lähellä Göteborgia, vaan siitä noin 100 km koilliseen, keskellä Etelä-Ruotsia Vänern-järven rannalla.

Tämänkertainen boogie järjestettiin 26.5. - 1.6.1985. Tapahtuman pääattraktio oli luonnollisesti Ruotsin ilmavoimien Lockheed C-130 Hercules kuljetuskone. Lisäksi käytettiin jonkin verran myös Pilatus Porter Turboa.

Hercules Boogieen osallistui 516 hyppääjää viidestätoista maasta. Suomesta oli mukana 20 hyppääjää neljästä eri kerhosta (SLK, OLK, TamLK, TLU). Heille kertyi 144 hyppyä. Se ei ollut kovin paljon, keskimäärin vain vähän yli seitsemän hyppyä. Kaikkiaan tilaisuudessa hypättiin *Laskuvarjourheilun* tietojen mukaan 5 833 hyppyä, keskimäärin noin 11 hyppyä per osanottaja. Hypyistä 200 tehtiin Pilatus Porterista. Kaukaisimmat osanottajat olivat USA:sta, Uudesta Seelannista ja Kanadasta.

Hercules otti kerrallaan 90 hyppääjää. Tapahtuma keskittyi sellaisiin isoihin kuvioihin, joita useimmissa kerhoissa ei pääse normaalioloissa kokeilemaan. Suurin muodostelma oli 61 hyppääjän kuvio (66 hyppääjän yritys), joka ei kuitenkaan ollut täydellinen viiden hyppääjän jäätyä ulos kuviosta. Boogien aikana oli lentonäytös, jossa yritettiin 64 hyppääjän kuviota. Esitys oli näyttävä, mutta muodostelmaan pääsi mukaan ”vain” 55 hyppääjää, heidän joukossaan **Esa Mikkonen** ja **Ari Kousa**. Suurin hyväksyttävä muodostelma Boogien aikana oli 32-henkilön kuvio.

Senior Skydivers ry:n verkkosivuilla olevasta *Laskuvarjourheilun* numerosta 2/1985 löytyy **Mika Forsénin** hyvin kirjoitettu ja kuvitettu viisisivuinen Boogiekertomus, jonka kruunaa lehden keskiaukeamalla oleva **Jorma Österin** kuva 55 hyppääjän muodostelmasta. Kannattaa vilkaista.

Laskuvarjourheilu 2/1985

Koulutuspäälliköt seminaarissa

LuKT:n koulutuskomitea järjesti Utissa 1.6.1985 koulutuspäällikköseminaarin. Tilaisuutta pidettiin tärkeänä, koska oltiin monen uuden edessä ja monet nykyisetkin asiat edellyttivät korjaavia toimia. Seminaarin vetäjä oli koulutuskomitean puheenjohtaja **Hannu Laitinen**, mukana oli tilaisuuden toisena järjestäjänä kahden hengen komitean toinen jäsen **Kristian Enkvist**. Kerhoissakin oli tilaisuutta pidetty tarpeellisena, koska paikalle oli saapunut yhdeksätoista osanottajaa, joiden joukossa kolmetoista koulutuspäällikköä. Tilaisuuden tavoitteita olivat säännöllisten tapaamisten aloittaminen ja sitä kautta koulutuksen yhtenäistäminen ja kehittäminen.

Ensimmäisenä aiheena olivat laskuvarjohyppäämisen riskitekijät. Aihetta oli eri tasoilla käsitelty jo edellisenä vuonna, kuten aikaisemmista tarinoista ilmenee. Tällä kerralla kuitenkin keskityttiin koulutustoiminnan eri tasoilla piileviin riskitekijöihin, joskin käsittelyssä oli myös jatkokoulutukseen ja lupakirjahyppääjien koulutukseen liittyviä aiheita. Koulutukseen haluttiin edellisen vuoden synkän turvallisuustilanteen innoittamana lisätä erityinen hyppäämisen riskeihin liittyvä osio, *Laskuvarjourheilun* mukaan:

”...Tarkoituksena on, että sekä alkeis- että jatkokoulutusohjelmaan otetaan jo tänä kesänä mukaan riskitekijäoppitunnit, joilla kerrataan muihin aiheisiin liittyvät ko. tekijät sekä paikataan näihin kuulumattomat puutteet (esim. vieraan varjon lainaus) ...”

Yläkuvassa Hannu Laitinen joukkueenjohtajana PM-kilpailussa Ruotsissa 1987.

Alakuvassa Kristian Enkvist hyppymestarikurssin kouluttajana 1986. Kuvat: Eero Kausalainen.

Tilaisuuden ydinaiheet olivat seuraavia:

Koulutusorganisaatio: Aiheeseen liittyy muun muassa mikä on kouluttajatilanne; henkilöt, ammattitaito ja koulutus, miten koulutusta toteutetaan ja valvotaan kerhossa sekä kuinka koulutus dokumentoidaan.

Koulutuslaitteet, ”pakolliset”: Esimerkiksi lentokonemalli (ulohyppyharjoitukseen), keinut (riippuvaljaat), maahantuloalaitteet sekä harjoitusvarjot ja -valjaat.

Hyppykalusto: Kaluston hyväksyttävyys (esim. TSO), kalustoon liittyvä ohjeistus, kaluston laatu, mukaan lukien sen kirjavuus, varolaukaisimet, mittaristo ja muut hyppyvarusteet.

Valvonta: Seminaarissa käytiin läpi hyppäämisen vaarallisuuteen tai turvallisuuteen ja riskitekijöihin liittyviä näkemyksiä, joista osanottajien kesken päästiin melko hyvään yksimielisyyteen.



Laskuvarjourheilun mukaan: "...Tosin keskuskomiteassa viime vuosina muodostunut kanta "hyppääminen on vaarallista, ellet..." tuppasi kääntymään muotoon "se on turvallista, mikäli"..." Tilaisuudessa myös käytiin läpi uusi alkeiskoulutusohjelma, sen tarkoitus ja tavoitteet. Tärkeänä asiakokonaisuutena käsiteltiin myös alla oleva, Laskuvarjourheilussakin julkaistu ohje "Pakkotilannetoimenpiteet tandemkalustolla hypättäessä". Ohje oli erityisen merkityksellinen siksi, että se oli ensimmäinen käytännöllisen ohjeen muotoon, hyvällä asiantuntemuksella laadittu opas.

Tilaisuudessa myös tutustuttiin Turun Laskuvarjourheilijoiden (TLU) omia oppilas-Chasereitä varten laadittuun ohjeistoon, jota pidettiin hyvänä mallina myös tuleville oppilaskalusto-ohjeille muissa kerhoissa.

Pakkotilannetoimenpiteet tandemkalustolla hypättäessä

1. Yleistä

Jäljessä käsitellään toimenpiteitä seuraavissa tilanteissa hypättäessä tavanomaisilla tandemvaljailla liitopäävarjolla:

Päävarjon vajaatoiminnot
Tulo erilaisiin paikkoihin
Naapuriin törmääminen alastulon (ts. varjon varassa) aikana.

Lisäksi hyppääjä tulee olla koulutettu ainakin seuraavia tilanteita varten:

Hätähyppy ja pakkolasku
Varjon tahaton aukeaminen koneessa

Näihin tilanteisiin tulisi toimenpiteet suunnitella lentokonekohtaisiksi.

2. Päävarjon vajaatoiminnot

2.1. Päävarjon täydellinen vajaatoiminta

Päävarjo ei tule laukaisun jälkeen ulos repusta (eikä kyseessä ole turbulenssi). Suoritta toteamisen ja päätöksen jälkeen välittömästi seuraavat toimenpiteet:

- Säilytä hyvä koottu hyppyasento
- Vedä jalat lähemmäksi ja polvet koukkuun
- Katso ja tartu vasemmalla (ts. kahvan puolisella) kädellä varavarjon kahvaan
- Vedä kahvasta vartalon (ts. vajeriletkun) suuntaisesti loppuun saakka

Varavarjo aukeaa kolmessa sekunnissa. Käsittele varavarjoa kuten vastaavantyyppistä päävarjoa.

2.2. Päävarjon osittainen vajaatoiminta

Päävarjo tulee esiin varjorepusta, mutta on auennut väärinmuotoiseksi, vaurioitunut, sekaantunut tai ainoastaan osittain auennut niin, että tuo hyppääjän liian kovaa maahan tai aiheuttaa hallitsematonta pyörimistä. Suoritta päätöksen jälkeen välittömästi seuraavat toimenpiteet:

- Pidä hyvä koottu vartalon asento
- Paina jalat yhteen
- Katso ja tartu irtipäästökahvaan oikealla kädellä ja varavarjon kahvaan vasemmalla kädellä
- Vedä irti päästökahva loppuun asti ja pudota kahva.
Huom. Jos olet vasenkätinen, kiinnitä harjoittelussa huomio siihen, että et vedä samanaikaisesti paremmalla kädelläsi.
- Panc oikea käsi vasemman päälle ja vedä vasemmalla varavarjon kahvasta loppuun saakka.
Varavarjo aukeaa kolmessa sekunnissa. Käsittele varavarjoa kuten vastaavantyyppistä päävarjoa.

3. Tulo erilaisiin paikkoihin

3.1. Tahaton tulo veteen

Mikäli tulet tahattomasti veteen joko pää- tai varavarjolla eikä sinulla ole pelastusliivejä ja nopea avunsaanti on epätodennäköinen, suorita seuraavat toimenpiteet:

- Avaa rintahihna ja mahdollinen vatsahihna
- Käännä varjo tuulta vasten ennen veteen laskutusta
- Höyhennä kupu ennen veteen kosketusta estääksesi veden alle painumisen

- Irrota veteentulon jälkeen jalkahihnat ja ui tuulen alapuolelle varjosta eroon.

Päävarjon varassa saattaa erityisesti kovalla tuulella olla parasta päästää kupu irti irtipäästökahvasta jalkojen osuessa veteen ja vapautua vasta tämän jälkeen valjaista, jotka kantavat itseään muutaman minuutin ennen vetymistä.

Vesihypyissä käytetään em. toimenpiteitä, mutta käytetään pelastusliivejä ja kylmään veteen hypättäessä lämmön pitävää, kannattavaa pukua (esim. sukelluspuku ja uimaliivit siltä varalta, että sukelluspukuun pääsee vettä, vaihtoehtoisesti märkäpuku).

3.2. Puuhun tulo

Hyppääjän tulisi metsään tullessa ohjaamalla välttää yksittäiseen puuhun tulo. Mikäli et tässä onnistu, toimi seuraavasti:

- Paina jalat yhteen ja nosta polvet ylös niin, että suojaat alavartalosi.
- Paina leuka rintaan kiinni.
- Paina kapulat täysjarrutustilaan pitäen kyynärpäät kyljissä kiinni. Valmistaudu tulemaan maahan saakka.
- Jos jäät puuhun kiinni, älä pudotaudu korkealta, vaan odota apua tai käytä varavarjoa alas kiipeämiseen.

Huom. Suuri vaakanopeus aiheuttaa todennäköisesti enemmän kolhuja kuin suuri vajoamisnopeus. Tämän takia puuhun höyhentäminen on suositeltavampaa kuin puuhun suoraan lentäminen.

3.3. Voimalinjoihin tulo

Voimalinjoja ei saa olla hyppäyksen läheisyydessä. Jos kuitenkin jostain syystä joudut linjoihin, toimi seuraavasti:

- Pudota päävarjon kahva, jos laukaisuvajeri roikkuu vapaana
 - Pidä jalat yhdessä ja jalkaterät käännettyinä linjan suuntaa vasten
 - Käännä pää sivulle ja leuka olkapäähän kiinni
 - Paina kapulat täysjarrutustilaan pitäen kyynärpäät kyljissä kiinni
 - Hylkää varusteet ja poistu alueelta, jos linjat ovat pudonneet maahan. Jos jäät roikkumaan ja olet liian korkealla pudottautumaan, jää odottamaan apua.
- Huom. Järjestä alueen eristäminen ja ilmoitukset asianomaisille viranomaisille.

4. Naapuriin törmääminen alastulon aikana

4.1. Ryhmähyppyihin liittyvä aina naapuriin törmäämisen riski

Sinun tulee koko hypyn ajan olla valppaana ja varoittaa tarvittaessa naapuria. Vastaantulevaa väistetään oikealle ja alempana olevalla on etuajo-oikeus. On kuitenkin mahdollista, että naapuri ei huomaa sinua; varoita ja väistä etuajo-oikeudestasi huolimatta.

Mikäli törmäämistä ei enää ohjaamistoimenpiteillä voi estää, vältä menemistä naapurin punoksien läpi. Levitä juuri ennen törmäystä kädet ja jalat.

Mikäli naapuri on mennyt läpi ja jäänyt kiinni yhteen tai useampaan punokseesi, yritä vapautua käyttämällä hyppypuukkoasi, joka sinulla on aina mukana ja saatavilla.

4.2. Joissakin tapauksissa saattaa jomman kumman tai kummankin hyppääjän kuvun irtipäästö olla turpeen.

Alemman, muuten vapaan hyppääjän tulisi päästää irti, pudota järjestelmästä croon ja avata varavarjonsa ja päästää näirylempänä oleva tuomaan kummatkin päävarjot maahan. (Tapauskohtainen tilannearvio tässä tärkeä.)

Huom. Neuvottele naapurisi kanssa ja kerro hänelle aikomuksesi. Muista kuitenkin koko ajan korkeuden ja ajan menetykset.

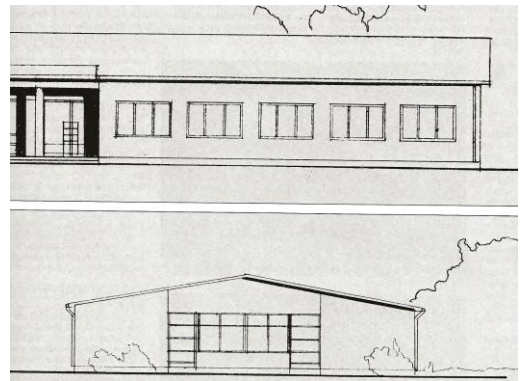
Laskuvarjourheilu 2/1985

Ilmailuliiton toimitalon peruskivi muurattiin

Suomen Ilmailuliitto ry. oli toiminut olemassaolonsa aikana muun muassa Helsingin Mannerheimintien, jonka jälkeen sen pitkäaikaisin toimipiste oli sijainnut Helsinki-Malmin lentokentällä olevassa pyöreässä lentoasemarakennuksessa. Nämä toimitilat olivat epäkäytännölliset, vaikka tilaa oli kohtuullisesti. Merkittävä ongelma kuitenkin oli, että liiton varainhankinnan sekä myös oman jäsenkunnan palvelemisen kannalta tärkeä lennokkipakkaamo sijaitisi vuokratiloissa Helsingin Puistolassa.

Arveltiin, että olisi käytännöllistä saada kaikki liiton keskeiset toiminnot, ilmailuopistoa lukuun ottamatta, saman katon alle. Kun Ilmailuliitto luopui vuonna 1979 Jämin lentokeskuksesta, sille jäi riihu-kuivaa, suotuisaa käyttökohdetta odottavaa rahaa peräti 800 000 markkaa. Kun uutta toimitaloa alettiin suunnitella, hankkeen kokonaisbudjetti oli 1,8 miljoonaa, josta Jämin potti kattoi lähes puolet. Toimitalo nähtiin myös tärkeänä sijoituksena: mahdollisia tulevia myllerryksiä varten liitolla olisi merkittävä kiinteä omaisuus vakuutena. Hanketta suunnitelleiden muistoissa lienee vielä ollut tilanne, jossa Ilmailuliitto oli vuoden 1976 purjelennon MM-kilpailujen jälkeisessä tilanteessa konkurssin partaalla. Uuden toimitalon rakentamisesta oli päätetty SIL:n vuoden 1983 syyskokouksessa.

Toimitalo oli tarkoitus rakentaa Helsinki-Malmin lentoasema-alueelle lentoaseman portin läheisyyteen. Maa-alue kuului Helsingin kaupungille, joka kuitenkin suhtautui erittäin suopeasti hankkeeseen ja suostui vuokraamaan osan alueesta toimitaloa varten. Toinen osa maa-alasta oli Ilmailuhallituksen maalla. Suhteet Helsingin kaupunkiin olivat erityisen hyvät, koska ylipormestari **Raimo Ilaskivi** – kokenut ilmailija ja moottorilentäjä – oli vahvasti hankkeen takana.



Toimitalon peruskivi muurattiin 6.6.1985 suotuisan sään vallitessa. Paikalla oli runsaasti asiaa tukevia henkilöitä ja tahoja. Helsingin kaupunkia edusti ylipormestari Ilaskivi, ilmavoimia everstiluutnantti **Pekka Kanninen**, Ilmailuhallitusta **Lauri Vänskä** ja opetusministeriötä **Osmo Haltia**.

Toimitalo valmistui aikanaan. Siitä tuli hyvä, viihtyisä ja käyttökelpoinen. Se tuli täyttämään tehtävänsä pitkäksi aikaa, kunnes... Helsingin kaupunki ei sitten ollutkaan pitkässä juoksussa myötämielinen. Ilaskivi oli siirtynyt ansaitulle eläkkeelle ja kaupungissa tuulet alkoivat puhalttaa ihan uudesta suunnasta. Huonosti siinä lopulta kävi, kuten aikaansa seuraavat nykyilmailijat ovat voineet todeta. Toimitalo on nurin ja lentokenttäkin on lakannut olemasta alkuperäisessä käyttötarkoituksessa. Eikä siinä auttanut mikään, ei edes se, että peruskiveä oli ollut muuraamassa oikea Haltia ...

Ilmailu 12/1983

Ilmailu 6–7/1985

Eero Kausalainen 19.2.2025

Ensimmäinen kupurelatiivi-SM – ei ihan onnistunut

Suomessa oli vuoden 1985 alkuun mennessä hypätty jo jonkin verran kupurelatiivihyppyjä. Muutamia lajista innostuneita löytyi, mutta vakavamielisesti harjoittelevia joukkueita ei vielä ollut, koska ei ollut kisojakaan. Toukokuussa LuKT katsoi, että aika on kypsä kupurelatiivin SM-kilpailuille – siitä huolimatta, että keskustuomikunnalla oli pessimistinen käsitys harrastelajin levinneisyydestä. LuKT hyväksyi kilpailukomitean esityksestä Satakunnan Laskuvarjourheilijoiden Porissa 7.–9.6.1985 järjestettävälle kilpailulle SM-kilpailun statuksen, edellyttäen kuitenkin kokouspöytäkirjan mukaan että:

- "...Joukkueita on oltava vähintään 4 (suomalaista).
- Joukkueiden on oltava ennalta harjoitelleita. Mitä "ennalta harjoitelleella" tarkoitetaan täsmennetään ensi tilassa.
- Ulkomaiset joukkueet eivät kilpaile SM-mitaleista tai arvosta..."

LuKT:n pöytäkirjassa kiinnittyy huomio kilpailukomitean esitykseen perustuviin sanoihin "ennalta harjoitelleita". Missään muussa SM-tason kilpailussa ei tällaista vaatimusta ollut. Relatiivi-SM- ja tarkkuushyppykilpailuissa oli usein sekajoukkueita, jotka koottiin paikalle saapuneista hyppyaluisista irtohyppääjistä.

LuKT:n epäluuloille oli kuitenkin perusteita. Paikalle saapui ainoastaan kaksi neljän hyppääjän joukkuetta. Tämä vei kilpailulta SM-statuksen. Myös sää haittasi: kilpailuun varattuna aikana päästiin hyppäämään vain kahtena päivänä, viisi täyttä kierrosta, kaikkiaan 13 kupurelatiivihyppyä. Hyppymäärä ei olisi ollut riittävä Suomen mestaruuden määrittämiseen. Epäviralliseksi jääneessä kilpailussa voittanut joukkue *Hurra's Nest* saavutti viidellä kilpailuhypyllään 46 pistettä. Toiseksi tulleen *Tampereen Laskuvarjokerhon joukkueelle* kertyi 13 pistettä. Kilpailulajista ei ole löytynyt mainintaa mistään kirjallisesta lähteestä. Tuomarin ominaisuudessa paikalla ollut Historiaheppu muistelee katselleensa neljä kuvun kiertoja (rotaatio). Voi tietysti olla, että näin vanhan tapahtuman kohdalla muisti harhailee. Ehkä ne olivatkin vain kumpupilviä...

Kilpailut olivat ongelmalliset myös tuomaritoiminnan osalta. Koska yhdelläkään suomalaisella tuomarilla ei ollut kelpoisuuksia CRW-lajiin, oli paikalle kutsuttu Ruotsista kokenut FAI-tuomari **Lars "Lasse" G. Lindahl**, joka oli toiminut lajin tuomarina kupurelatiivin Maailman Cup-kilpailussa ja joka oli nimetty tulevan CRW-MM-kilpailun ylituomariksi. Muina tuomareina häneltä oppia saamassa oli kolme suomalaista relatiivituomaria, joilla saattoi olla kokemusta ainoastaan muutamien nähtyjen CRW-hyppyjen verran. Paitsi tuomarien osaamisen taso, myös heidän välineensä olivat kaiken arvostelun alapuolella: paikalla ollut videolaitteisto ei toiminut, eikä jalustallisia kiikareita ollut. Tuomarit katselivat suorituksia käsivaralla pidetyillä kiikareilla.

SM-kilpailun ylituomari Lars G. Lindahl, kuvassa Ruotsin edustajana CIP:n kokouksessa Pariisissa tammikuussa 1984. Kuva: Eero Kausalainen.



Kilpailun läpiviemisen kannalta oli vielä yksi kiusallinen kisan aloittamista hidastanut tekijä: hyppykoneen pilotti oli "jäänyt viihteelle", kuten sanonta kuuluu. Häntä ei löydetty kilpailun alkuhetkeen mennessä. Pilotti olisi ehkä ollut korvattavissa, mutta hyppykoneen avaimet olivat kateissa olleen lentopojan matkassa... Tilanteen korjaamisessa kului monta arvokasta hyvän hyppysään tuntia.

Historiahepun mielestä hauska yksityiskohta kisojen järjestelyssä oli, että ylituomari Lindahl sai jonkun onnettoman erehdyksen vuoksi ainoastaan yksisuuntaisen lentolipun Ruotsista Suomeen. Kisajärjestäjä vei hänet lentokentälle ja jätti hänet sen jälkeen hoitamaan itse itsensä koneeseen. Vasta tässä vaiheessa kävi ilmi, että Lindahlin lippu (vapaalippu Finnairilta) oli yksisuuntaisen. Hänellä oli paluukoneeseen pyrkiessään mukanaan ainoastaan yksisuuntaisen lipun kanta, jota nuivat Finnairin virkailijat eivät hyväksyneet.

Lindahlin mielestä kysymyksessä ei ollut hauska yksityiskohta. SIL joutui korvaamaan uuden lipun hankkimisesta aiheutuneet kustannukset jälkikäteen ja Historiaheppu joutui vakuuttamaan Lindahlille, että teko ei ollut pahansuopa eikä tarkoituksellinen.

Eero Kausalainen ja arkisto 19.2.2025

Suomen Ilmailuliitto ry., pöytäkirja 21.5.1985: LuKT:n kokous 3/85, 4.5.1985

Suomen Ilmailuliitto ry. 12.6.1985: Laskuvarjotiedote 3/85

Harry Latvala 19.2.2025

Turvallisuustiedote: tyyppihyväksymättömät laskuvarjot, materiaaliongelmat

Suomen Ilmailuliitto ry:n julkaisi 12.6.1985 turvallisuustiedotteen 4/85, joka käsitteli neljää aihealuetta. Ensimmäisen aihealueen olivat valmistelleet LuKT:n turvallisuus-, koulutus- ja kalustokomiteat yhteistyössä. Muut varoitukset oli valmistellut turvallisuustoimikunta.

Tiedotteen ensimmäinen kohta koski tyyppihyväksymättömän laskuvarjokaluston käyttöä Suomessa. Edellä on kuvattu tyyppihyväksynnän puutteeseen liittyneitä havaintoja T.S.E Chaserin osalta, mutta muitakin hyväksymättömiä varusteita oli lipsahtanut systeemistä läpi. Tiedotteessa kuvattiin ongelmaa näin:

”...Suomeen on tuotu jonkin verran laskuvarjokalustoa, joka ei ole asianmukaisesti tyyppihyväksytty (kts. AIR M10-1 Muutos 3 kohdat 2.2. ja 2.3.1). Tällaiselle kalustolle on usein tyypillistä valmistusstandardien epämääräisyys (ei tiedetä mitä normeja väline täyttää) ja ohjekirjojen puuttuminen tai puutteellisuus.

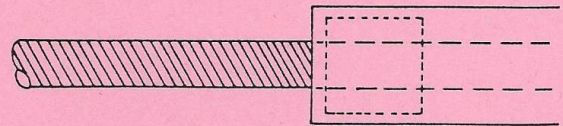
Tyyppihyväksymättömän kaluston käyttöön Suomessa on tähän mennessä liittynyt useita vaaratilanteita (vrt. mm. Scanpara ja T.S.E. Chaser) ...”

Tiedotteessa kehoitettiin kerhoja ja yksityisiä hyppääjiä pidättäytymään tyyppihyväksymättömän kaluston ostamisesta niihin liittyvien turvallisuusriskien takia. Varoitettiin myös, että vastaisuudessa ei tällaisia varusteita enää tulla mahdollisesti lainkaan hyväksymään. Uusien varusteiden käyttöön hyväksymisperusteeksi ei enää tule kelpaamaan *”niitähän on jo maassa”*. Varusteiden ostajalla on siis taloudellinen riski, jos hän ostaa varusteet, joita ei saa käyttää tai myydä edelleen. Tiedotteessa vedottiin myös maahantuojiin, joiden olisi syytä pidättäytyä epäkelvon tavaran myymisestä.

Seuraavista turvallisuustiedotteen kohdista huomaamme, että osaavat paremmatkin laskuvarjovalmistajat: myös tyyppihyväksytyistä laskuvarjovarustuksista näytti löytyvän suunnitteluun, rakentamiseen ja materiaaliin liittyviä ongelmia. Tyyppihyväksytyjen varusteiden osalta valmistajan tuki ja tuotevastuu toimivat kuitenkin verrattomasti paremmin, kuin hyväksymättömien varusteiden valmistajilla.

Toisena ongelmakohtana esiteltiin Englannin laskuvarjoliiton BPA:n omassa *Sport Parachutist* -lehdessään (October 1984) julkaisemaa turvallisuusvaroitusta. Sen taustalla oli tapaus, jossa hyppääjä heitti kädestä päästettävän apuvarjon (HD – hand deployment) kädestään, jolloin se irtosi yhdyspunoksestaan kadoten taivaan tuuliin. Apuvarjon irrottua päävarjon repun sulkeva sokka ei irronnut, eikä reppu tietenkään voinut avautua. Tapahtuman syytä tutkittaessa huomattiin, että apuvarjon punoksessa kiinnitettyä dacron-punosta ei ollut kiinnitetty apuvarjoon oikealla tavalla. Kiinnitys olisi pitänyt tehdä siksak-ompeleella tuuman (n. 2,5 cm)

” Laatikko-ommel ”



pitäydeltä leveämpään nauhaan. Siksak-ompeleen sijasta punos oli kiinnitetty yksinkertaisella laa-
tikko-ompeleella, jossa – kuten edellä olevasta piirroksista ilmenee – todellisuudessa vain muuta-
mat tikit ompeleesta kiinnittivät punoksen apuvarjon tukihihnaan.

Varoituksen julkaisseessa BPA:n Sport Parachutist -lehdessä kerrottiin, että tällaisia ompeleita on
valmistettu paljon, joten apuvarjon kiinnityksen tarkastus on syytä tehdä. Brittiläisistä tiedoista ei
ilmennyt, liittyvätkö tällaiset virheasennukset jonkin tietyn valmistajan tuotteisiin. Tämän kirjoituksen
lähdeaineistosta ei löytynyt tietoja, löytyikö vastaavia vikoja Suomessa tarkastetuista laskuvarjoista.

Kolmas varoitus liittyi nyloniin ja klooriin, joita ei edellä mainitun laskuvarjojulkaisun mukaan ole syytä
yhdistää. Lehden tietojen mukaan kloori heikentää nylonkangasta. Varoituksesta voitiin päätellä, että
näytöshypyllä ei kannattanut pulahtaa uima-altaaseen. Jos pulahti, laskuvarjo oli huuhdeltava välit-
tömästi läpikotaisin ja jälkeensä tarkastettava mahdollisten heikentymien varalta.

Myös neljännen varoituksen aihe löytyi samasta lehdestä. Varoitus oli tällä kerralla saatu hyvämai-
neiselta hyväksyttyjä laskuvarjovarjoja ja niiden varusteita valmistavalta *Strong Enterprises* yhtiöltä.
Varoitus koski Strongin tehtailla vuonna 1979 valmistettuja pyöreitä LoPo vara- ja pelastuslaskuvar-
joja, joiden sarjanumerot olivat välillä 3 000–4 000. Tämän valmistuserän kupujen lateksilla käsitel-
tyjen punosten oli todettu liimautuvat tiukasti yhteen kumilenkkeihin, kun laskuvarjo on ollut jonkin
aikaa pakattuna. Yhteen liimautuvat punokset voivat luonnollisesti haitata varjon avautumista.

Strong Enterprises pyysi lähettämään takaisin valmistajalle sellaiset kuvut, joita ei ole uudelleen kä-
sitelty. Tätä kirjoitettaessa käytettävissä olleista tiedoista ei ilmennyt, tarjosiko valmistaja korjaavia
toimenpiteitä ilmaiseksi. Ei myöskään ole tietoa, oliko tämän valmistuserän laskuvarjoja Suomessa.

Erilaisia valmistusvikoja tuli tulevana vuosina esiintymään melko usein. Useimmiten viat oli mahdol-
lista korjata valmistajan antamien korjausohjeiden ja -piirustusten avulla. Korjaajalla oli tietenkin ol-
tava riittävä pätevyys. Aika ajoin esiintyi myös ongelmia, jotka tehdas oli valmis mainehaittaa vält-
tääkseen korjaamaan virheellisen tuotteen ilmaiseksi tai nimellistä korvausta vastaan.

Suomen Ilmailuliitto ry. 12.6.1985: Turvallisuustiedote 4/85,
Laskuvarjourheilu 2/85 (30, 33)

MiG-osasto ja laskuvarjohyppääjät lähes törmäyskurssilla



Mikojan MiG-21F-13 Utissa. Koneyksilö ei liity tarinaan. Kuva: Karin Kausalainen (kuvakaappaus)

Kesäkuuisena sunnuntaina 1985 syntyi Utissa vaaratilanne, jossa MiG-21-osasto pyyhälsi Utin ken-
tän yli vain noin 50 metriä laskuvarjonsa aukaisseiden hyppääjien yläpuolelta. Selvitys tästä tapah-
tumasta julkaistiin vasta keuhällä 1986. Asiaan liittyi niin merkittäviä epäkohtia, että julkaisu tai aina-
kin siihen liittyneistä keskeisistä ongelma-alueista tiedottaminen olisi ollut syytä tapahtua

huomattavasti nopeammin. Eri organisaatioilla olisi useita alueita, joilla selvitysten mukaan olisi ollut vara parantaa toimintaansa. Tässä tapauksessa keskeinen ongelma olivat tiedon katkokset.

Tapahtuneen ja sen syiden ymmärtämiseksi on hieman kerrattava asian taustoja. Vuonna 1985 Utin lentoaseman lennonjohtopalvelut oli järjestetty niin, että lennonjohto oli toiminnassa virka-aikana ja silloin, kun ilmavoimilla oli omaa lentotoimintaa. Kun lennonjohto oli auki, lentopaikka oli valvottu ja lentotoiminta tapahtui lennonjohdon nuotituksen mukaan. Toimintaan liittyvä radioliikenne tapahtui Utin paikallisilla radiotaajuuksilla. Kun ”kauppa” laitettiin kiinni, Utin lentopaikasta tuli niin sanottu korpikenttä, jossa toimijat pääsääntöisesti hoitivat liikenteen itsenäisesti viestittäen toiminnoistaan radiolla Utin lennonjohdon radiotaajuudella, ja tarvittaessa sopien keskenään aikeistaan. Hyppykone ilmoitti lennoistaan ja hyppääjien pudotuksista informaationa muille ilmailijoille.

Poikkeuksena tästä oli sellainen hyppylentotoiminta, jossa hyppykorkeus ulottui aluelennonjohdon vastuualueelle valvottuun ilmatilaan, jonka alaraja oli Utissa noin kahden kilometrin korkeudella. Tämän takia hyppykoneen pilotin oli valvottuun ilmatilaan saapuessaan ja sieltä poistuessaan tehtävä asianmukaiset ilmoitukset aluelennonjohdolle ja noudatettava sen ohjeistusta. Utissa ja muilla vilkkailla hyppypaikoilla tehtiin usein koko päivää koskeva ennakkoilmoitus hyppytoiminnasta. Siitä huolimatta ilmoitettiin aluelennonjohdolle vielä erikseen jokainen saapuminen tai poistuminen valvotusta ilmatilasta.

Yhteystörmäysvaaraan johtanut tilanne alkoi kehittyä hyppykoneen noustua Utista hyppylennolle. Lentoonlähdön aikana lennonjohto oli sunnuntaipäivän tavalliseen tapaan suljettuna. Parikymmentä minuuttia myöhemmin Kuopiosta Uttia kohti lähtenyt ilmavoimien MiG-21 osasto otti ensin yhteyttä Tampereella toimivaan aluelennonjohtoon ja siirtyi Mikkelin tasalla lähestymistä aloittaessaan Utin lennonjohdon radiotaajuudelle. Saapuvan sotilasilmailikenteen takia lennonjohtaja saapui paikalle ja avasi Utin lennonjohdon muutaman minuutin kuluttua hyppykoneen lentoonlähdestä. Lennonjohtaja kuunteli Utin lennonjohdon radiotaajuutta passiivisesti: hän kuunteli mahdollista radioliikennettä, eikä itse ilmoittanut lennonjohdon avaamisesta ja lentokentän statuksen muuttumisesta valvomattomasta lentopaikasta valvotuksi.

Pudotushetken lähestyessä hyppykoneen ohjaaja kuuli aluelennonjohdon radiotaajuudella lennonjohdon kehottavat jotakin ilma-alusta ottamaan yhteyttä Utin torniin. Hyppykoneelle ei tässä vaiheessa annettu mitään ilmoitusta tai ohjetta. Hyppylentäjä jatkoi lentoaan, kuunteli aluelennonjohdon taajuutta, pudotti hyppääjät ja ilmoitti aloittavansa laskeutumisen 3 000 metristä. Tässäkään vaiheessa hyppykoneelle ei annettu mitään tietoja tai ohjeita.

Jätettyään aluelennonjohdon ”tontille” kuuluvan valvotun ilmatilan hyppykoneen pilotti teki laskeutumisilmoituksen Utin taajuudella. Utin lennonjohto vastasi ilmoitukseen ja antoi selvityksen lähestyä käytössä olevaa kiitotietä. Hyppykoneesta ei tehty ilmoitusta hyppääjien pudottamista, koska Utin radioliikenteen mukaan läheisyydessä ei hyppyyhetkellä ollut muuta liikennettä. Lennonjohtaja puolestaan ei kertonut kenttää lähestyvistä hävittäjäosastosta.

MiG-osasto oli saanut selvityksen vasempaan laskukierrokseen kiitotielle 25. Vähän myöhemmin osasto kuitenkin ilmoitti haluavansa ennen laskeutumista polttaa laskeutumisen kannalta ylimääräiset kerosiinit ja jatkaa vielä lentoaan. Osasto sai selvityksen siirtyä odotusalueelle kentän eteläpuolelle ja lentävänsä 1 000 metrin korkeudessa.

Tässä vaiheessa hyppääjät olivat ilmassa ja avanneet varjonsa ja olivat kentän yläpuolella, kun seitsemän MiG:n osastosta viisi lensi noin 50 metrin etäisyydeltä hyppääjien yläpuolelta. Etäisyys oli niin pieni, että koneiden virtaukset ravistelivat hyppääjien laskuvarjoja. Kukaan ei ehtinyt tehdä minikäänlaisia väistöliikkeitä. Lennonjohto ei ollut antanut MiG:ille lupaa ylittää kenttää, eikä lento-osasto ollut siitä ilmoittanut ennakolta.

No, kuinkas tässä nyt näin pääsi käymään? Vaaratilanne oli vakava ja sitä tutkittiin perusteellisesti. Ilmavoimat selvittivät ensin asiaa omista lähtökohdistaan. Heidän raportissaan yritettiin sysätä tapahtuneet syy hyppytoiminnan harjoittajien kontolle. Heidän mielestään vaaratilanne johtui hyppytoiminnan harjoittajien virheellisestä toiminnasta. Ilmailuhallituksen nimeämä tutkijaryhmä näki asian kuitenkin toisin. Heidän arvionsa mukaan syy oli lennonjohtojen puutteellinen yhteistoiminta.

Ilmailuhallituksen tutkijaryhmän kuuluivat lennonjohtotarkastaja **Marja Hannuksela** (lennonjohtaja) ja lentotoiminnan tarkastaja **Eero Toivonen** (ammattilentäjä). Heidän selvitystensä mukaan vaaratilanteet syy tiivistettyinä olivat tietokatkot:

- Ensimmäinen tietokatko: Aluelennonjohtaja ei kertonut Utin lennonjohtajalle sen alueella käynnissä olleesta hyppytoiminnasta
- Toinen tietokatko: Lento-osasto suoritti valvotussa ilmatilassa ylilennon kertomatta siitä kenellekään ja ilman siihen saatua lupaa tai selvitystä.

Myötävaikuttavia tekijöitä olivat:

- Utin sotilaslennonjohdon käytäntö, jossa ei ennakolta ilmoitettu sotilaslentotoiminnasta viikonloppuina tai tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella. Lennonjohto saattoi avautua milloin vain, jolloin sen lähialue muuttui valvotuksi ilmatilaksi ilman ennakkovaroitusta. Tätä voitaisiin kutsua kolmanneksi tietokatkoksi.
- Hyppykoneessa ei ollut sellaista radiota, joka olisi mahdollistanut kahden jakson seuraamisen samanaikaisesti. Mitään tätä koskevaa vaatimusta ei kuitenkaan ollut.
- Hyppylentäjä ei ilmoittanut Utin taajuudella pudottaneensa hyppääjiä. Sitä siltä ei kuitenkaan missään edellytetty. Mikään ei olisi estänyt hyvää ilmailutavan mukaisen ilmoituksen tekemistä, vaikka hyppylentäjä oletti lentopaikan statuksen olevan edelleen valvoton ilmatila, eikä hänellä ollut havaintoja muusta ilmaliikenteestä alueella.

Selvityksen lukemisesta tulee edellä esitetyn lisäksi mieleen myös ajatuskatko: Utin lennonjohtaja ei ymmärtänyt, mitä siitä pitäisi päätellä, että paikallinen laskuvarjohyppykone ilmoitti aloittavansa laskeutumisen 3 000 metrin korkeudesta ja samoihin aikoihin on ryhmä nopeita sotilaskoneita lähestymässä lentokenttää. Hyppykoneella tuskin oli muuta syytä piipahtaa kolmessa kilometrissä, kuin hyppääjien pudottaminen...

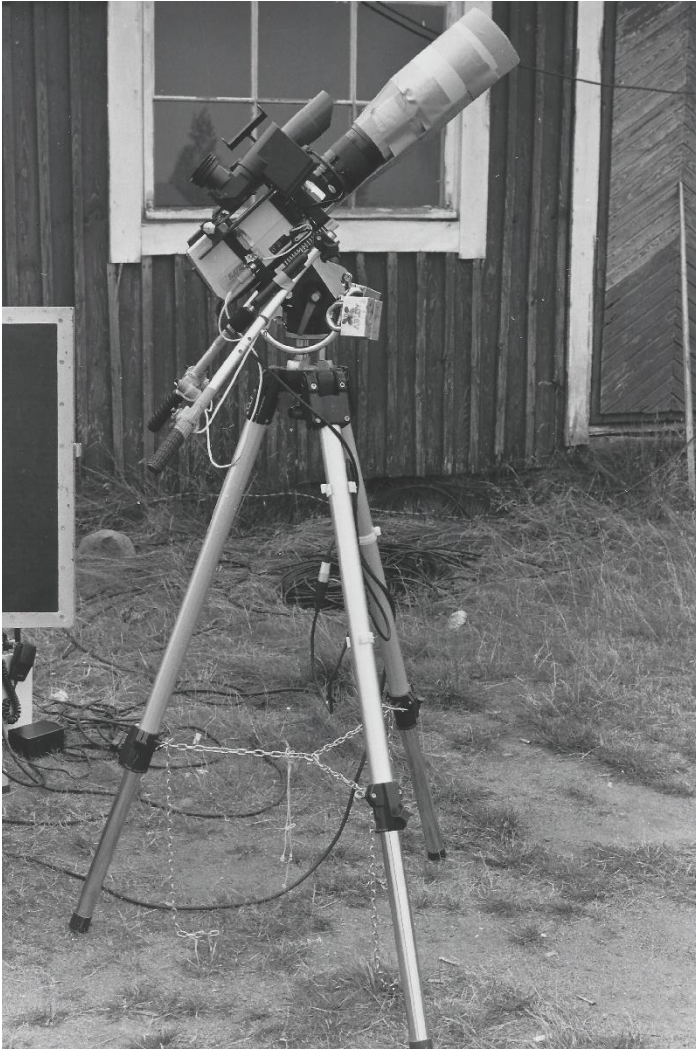
Ilmailu 3/1986

Eero Kausalainen 22.2.2025

Ilmailuliiton videoprojekti

Suomen Ilmailuliiton nimissä tapahtuvissa SM-kilpailuissa oli jo vuoteen 1979 saakka käytetty vapaapudotussuoritusten (taitohypyt, relatiivi) arvostelun välineinä Ilmailuliiton puolustusvoimilta vuokraamia jalustallisia kiikareita. Vuoden 1980 SM-kilpailuissa Joensuussa tilanne muuttui. Tuomaritoiminnassa siirryttiin keskiajasta lähemmäs uutta aikaa. Taitohypyn arvostelussa otettiin ensimmäisen kerran käyttöön Utin Laskuvarjokerholta lainattu videolaitteisto. Tässä vaiheessa katselulaite pysyi tiukasti maan kamaralla. Käytettiin tanakalla jalustalla olevaa videokameraa, johon ruuvattiin sopivalla polttovälillä varustettu objektiivi.

Mainion vuoden 1980 jälkeen useat muutkin laskuvarjokerhot hankkivat omat vastaavan tyyppiset videolaitteensa, joita ne lainasivat auliisti SM-kisajärjestäjille. Kerhot käyttivät laitteistoja kisakauden ulkopuolella omassa koulutus- ja valmennustoiminnassaan. Keskusjärjestö SIL oli kisalaitteiston osalta pahasti jälkijunassa. Se oli tosin jo viimeisinä vuosina hankkinut tarkkuushyppytulosten mitaamista varten sähköpläkäät ja niihin liittyvät näyttölaitteet. Ensimmäiset niistäkin olivat kerhojen itse hankkimia (rakentamia).



Ilmailuliiton videolaitteisto valmiina ja käytössä SM-kilpailuissa Jämillä 1986. Jalustan valmisti helsinkiläinen hyppääjä ja käden taitaja Hannu "Hantta" Leskinen. Hankesuunnitelmassa sanottiin, että "hankitaan harrastetyönä". Valmiissa laitteistossa ei kuitenkaan ollut mitään harrastelijamaista: se oli hieno, kuin suoraan tehtaalta. Kuva: Eero Kausalainen.

Vuoden 1985 kesällä SIL lopulta ryhtyi toimeen. Yhtenä projektia kiihdyttävänä tekijänä saattoivat olla Porin epäonnistuneet kupurelatiivin SM-kilpailut, jossa yksi monista ongelmista oli toimivan ja kunnollisen videolaitteiston puuttuminen. Myös kupurelatiivissa videolaitteiston käyttö olisi oleellisesti parantanut tuomaritoiminnan edellytyksiä.

Laskuvarjotoiminnanohjaaja **Eero Kausalainen** esitteli LuKT:lle 17.6.1985 päivätyn hankesuunnitelman kustannusarvioineen, jotka hän oli laatinut ammatinsa puolesta videolaitteistoihin hyvin perehtyneen Suomen Laskuvarjokerhon hyppääjän **Jari Mynttinen** avustamana.

LuKT hyväksyi suunnitelman, joka saatiin myöhemmin – riisuttuna – upotettua Ilmailuliiton budjettiin. Suunnitelmassa kerrottiin laitteiston käyttötarkoitukseksi sen käyttö koulutuksessa, valmennuksessa ja kilpailuissa. Laitteita arveltiin voitavan käyttää myös laskuvarjotekniikkaan liittyvän tiedouden hankkimisessa (esimerkiksi kilpailumatkoilla) tai tiedotusmateriaalin tuottamisessa.

Hankesuunnitelmaan liittyi yksityiskohtainen luettelo tarvittavista laitteista ja varusteista. Sen mukaan laitteistopakettiin pitäisi kuulua kaksi VHS-videokameraa, joista toinen vaihto-optiikalla. Tätä kameraa käytettäisiin maasta-ilmaan kuvauksiin kilpailuissa ja harjoittelussa. Toinen kamera voisi olla riisutumpi "karvalakkimalli", jota voitaisiin käyttää esimerkiksi kypäräkamerana. Maasta-ilmaan kuvaukseen esitettiin tarvittavan 1 000 millimetrin polttovälillä oleva objektiivi.

Jalustoja arveltiin tarvittavan kaksi, joista toinen olisi tavanomainen kolmijalka ja toinen maasta-ilmaan kuvaukseen soveltuvalla erikseen suunnitellulla jalustalla. Tässä jalustassa olisi oltava nestehidastin, jonka avulla voidaan saada vakaa kuva.

Myös nauhureita oletettiin tarvittavan kaksi, joista toinen voisi olla helposti kannettava malli. Myös hyppykypärä kuului suunnitelmaan: tarvittiin kypärä, johon olisi mahdollista kiinnittää videokamera ilmasta-ilmaan kuvauksia varten. Pakettiin kuului myös pieni värimonitori, josta kuvaa saattoi tarkkailla.

Hankinnan rahoitusta oli tarkoitus keventää siten, että tyydyttiin hyvätasoiseen, mutta neuvostoliittolaiseen optiikkaan hyppykuvauskespertti **Jorma Österin** suosituksen mukaisesti. Jalustoista toinen olisi tavanomainen kevyt standardijalusta. Toinen olisi rakennettava varta vasten maasta-ilmaan kuvaukseen sopivaksi. Se "...teetetään harrastustyönä..." kuten suunnitelmassa esitettiin.

Hankesuunnitelmassa esitettiin hankinnan kokonaissummaksi 38 980 markkaa, vuoden 2024 kurssin mukaan noin 15 600 €. Lopullinen paketista maksettu hinta ei ole kohtuullisin ponnistuksin löydettävissä, mutta tiedossa on, että kustannuksia karsittiin merkittävästi. Ostettiin vain yksi kamera ja luovuttiin vapaapudotuskuvaukseen tarvittavista varusteista. On myös mahdollista, että edellisen laskelman pohjana olleista listahinnoista saatettiin saada joitakin alennuksia.

Laitteisto valmistui tulevan syksyn ja talven aikana. Metallityön taitaja **Hannu Leskinen** rakensi maasta-ilmaan videon jalustan. Se oli laadukas ja käytössä hyvin toimiva. Työn jälki ei eronnut tehdastuotteesta. Leskinen oli kädentaitaja paitsi laskuvarjotöissä (kalustomestari ja laskuvarjotarkastaja), myös metallitöissä, jollaisista hän sai elantonsa. Myöhemmin hän jopa suunnitteli ja rakenteli ilman lentomekaanikon tai -insinöörin pätevyyttä niin hyviä lentokoneen osia ja varusteita, että ilmailuviranomainen saattoi ne hyväksyä. Niihin kuitenkin palataan myöhemmin.



luva kuljetuspakkaus, jossa on valmiit liitännät ja johdotukset siihen sijoitetulle nauhurille ja monitorille. Kuva: Eero Kausalainen.

Kuvaustilanteessa kameran läheisyyteen sijoitettava videopakettiin kuuluva

Kaikki kerhojen videolaitteistot olivat keskenään erilaisia, mutta toiminnoiltaan samantyyppisiä. Tämän tapaisilla laitteilla selvittiin seuraavan vuosikymmenen alkupuolelle. Kameroita toki matkan varrella vaihdettiin uudempiin ja parempiin, mutta maavideoiden periaate pysyi samana. Uusi vuosikymmen toi mukanaan suhteellisen edulliset, pienet ja kevyet vapaapudotuskäyttöön soveltuvat kamerrat. Niitä tultiin hyödyntämään aivan uudella tavalla. Maavideot alkoivat vähitellen olla tiensä päässä, etenkin kun taitohyppy alkoi kalveta ja hiljalleen hiipumaan, kadoten lopullisesti historian hämärään 2010-luvulla.

Suomen Ilmailuliitto ry, muistio 17.6.1985: SIL:n videoprojekti

Tilastokeskus 24.2.2025: <https://stat.fi>

Timo Toivonen: sähköposti 24.2.2025

Eero Kausalainen 24.2.2025

Juhannusleiri Jämällä

Tampereen Laskuvarjokerho isännöi edellisen vuoden tapaan yhdessä hyppyleirin Suomen Laskuvarjokerhon ja Satakunnan Laskuvarjourheilijoiden kanssa Jämällä. Tapahtuma kesti torstaista sunnuntaihin: 20.–23.6.1985.

Osanottajia saapui ympäri Suomea, muutamia aina Ruotsista saakka. Hyppykoneina palvelivat kerhon oma Cessna 185, Cessna 206 ja helsinkiläisten Pilatus Porter. Hyppääjien määrä ei selvinnyt lähdeaineistosta, mutta ilmeisesti väkeä oli paikalla kiitettävästi, koska leiristä kertoneessa *Laskuvarjourheilun* (2/1985) artikkelissa kerrottiin, kuinka ”...*kaikki kolme konetta pörräsivät koko päivän aina keskiyöhön saakka...*”

Leirillä hypättiin pääasiassa relatiivia, mutta myös oppilashyppyjä. Suurin kuviohyppy-yritys oli kolmesta koneesta hypätty keskiyön hyppy. Sen tavoitteena oli 21 hyppääjän pääkallokuvio. Se saatiin ”melkein valmiiksi”. Kuvion pääkallo oli ilmeisesti liian hauraasta materiaalista, koska se hajosi.



Härmälän kentältä hädän jälkeen Tampereen Laskuvarjokerho kotiutui Jämsälle, suomalaisten purjelentäjien ikaikaiseen pyhättöön. Taivaalla tuntuivat kuitenkin sopineen hyvin molemmat lajiryhmät: rättiväki ja purjehtijat. Kuva: Pekka Palotie.



8-miehinen joukkue harjoittelee juhannusleirin aikana. Tunnistettavia hyppääjiä muodostelmassa ovat Timo Rantala, Kari Nivala, Tom Sarvi, Esa Nykänen, Matti Veikkola, Mika Forsén, Janne Kopra ja mahdollisesti Antti Kuparsaari. Kuva: Pekka Palotie.

Viimeisten hyppääjien liittyessä muodostelmaan olivat muutamat hätäisimmät jo aloittaneet sen purkamisen. Lisäksi saatiin aikaan kahdeksan hyppääjän kuputorni. Isompi muodostelma oli tavoitteena, mutta niin pitkälle ei päästy.



Hienosti sujuneen leirin päätteeksi yritettiin kupurelatiivia. Useat leiriläisistä olivat jo poistuneet paikalta, kun kourallinen hyppääjiä halusi vielä yrittää kymmenen hyppääjän muodostelmaa. Kymmentä yritettiin, mutta kahdeksan saatiin kokoon. Kuva: Pekka Palotie.

Muita leirin merkittävimmit luokiteltuja tapauksia olivat asiasta kertoneen *Laskuvarjourheilun* mukaan nimimerkki **Örrin** kieltäytyminen hyppäämästä vesisateesta ja erään oppilaan laskeutuminen laskuvarjohyppääjä **Seleniuksen** auton katolle. Viimeksi mainitun tapahtuman syy ei selvinnyt: ei tiedetty, oliko kyseessä tarkkuushyppy vai salainen kauna.

Laskuvarjourheilun leirikertomuksesta ja leirin aikana ahkeroineen **Pekka Palotien** valokuvista päätellen leirillä on kaikilla ollut niin mukavaa. Oi, jospa oisin saanut olla mukana... Lehti juttuineen löytyy Seniorien nettisivuilta. Siellä löytyy myös lisää Palotien hienoja hyppyotoksia.

Laskuvarjourheilu 2/1985

Tampereen Laskuvarjokerho ry 1993: Tampereen Laskuvarjokerho 25 vuotta

Jarmo Vuorio, sähköposti 23.4.2025

Pekka Palotie 16.1.2025

Tarkastushyppymestarit 1985

Suomessa oli jonkin aikaa voimassa hyppymestarien kulutukseen liittyvä tarkastushyppymestarijärjestelmä. SIL:n laskuvarjourheilun keskustoimikunnan koulutuskomitea nimesi kokeneita hyppymestareita tarkastushyppymestareiksi, joiden ainoana tehtävänä oli ottaa vastaan hyppymestarioppilaiden päättökokeet heille mestarikurssin jälkeen määrätyn harjoitusohjelman täyttymisen jälkeen. Hyppymestarikelpoisuuden saamisen edellytyksenä olivat todistus hyväksytystä

hyppymestarikurssista, kurssin jälkeen määrätyn harjoitusohjelman suoritus ja sen jälkeisen näyttökokeen hyväksytty suoritus. Vaikka tarkastushyppymestarit eivät harjoittaneet mitään muuta tarkastustoimintaa, auktoriteettikammoisessa hyppy-yhteisössä kritisoitiin jonkin verran tällaisia titteleitä. Vaikka lento- ja purjelentotoiminnassa vastaava tehtävänimike ”tarkastuslentäjä” oli ollut käytössä vuosikymmeniä ei siihen tiedetty liittyneen vastaavaa vieroksuntaa.

Kesällä 26.6.1985 päivätyssä luettelossa SIL:n nimeämiä tarkastushyppymestareita olivat:

- Kristian Enkvist	Turku
- Esa Huusari	Kouvola
- Rauno Härkönen	Imatra
- Eero Kausalainen	Helsinki
- Veikko Korhonen	Tampere
- Hannu Laitinen	Kouvola
- Hannu Leskinen	Helsinki
- Mikko Närhi	Oulu
- Veikko Rissanen	Helsinki
- Risto Salonen	Kuopio
- Tapio Satamo	Oulu

SIL: Tiedotus 30.4., 26.6.1985: Tarkastushyppymestarit
Eero Kausalainen 24.2.2025

Koulutuskäytössä olevan laskuvarjokaluston tarkastus

Tuoreen laskuvarjojen huoltojärjestelmän ja siihen liittyvän koulutuksen kautta saatiin perusteita epäillä, että Suomen laskuvarjokerhojen koulutuskalusto ei kenties ole sellaisessa kunnossa, kuin sen pitäisi olla. Asia oli LuKT:n kalustokomitean ja myös ilmailuviranomaisen arvioitavana. Ensimmäisessä vaiheessa Ilmailuhallitus antoi muutosmääräyksen (M 1280/85), jonka mukaan laskuvarjokerhoissa olisi tarkastettava kaikki oppilaskäytössä olevat laskuvarjot ja muu niihin liittyvä kalusto ennen kevään 1985 hyppykauden alkua. Ilmailuliitto täydensi määräystä omalla ohjeellaan, joka julkaistiin SIL:n turvallisuustiedotteessa (1/85).

Edellä ja näissä tarinoissa aikaisemmin tarkemmin kuvattuja tarkastusvaatimuksia ei vielä pidetty riittävänä. LuKT:ssa katsottiin, että tämä oli vain ensiapu. Jo kesäkuussa 1984 oli LuKT:n puheenjohtaja tehnyt Ilmailuhallitukselle esityksen, että se palkkaisi kertaluonteisesti pätevän laskuvarjoasiantuntijan kiertämään kaikki laskuvarjokerhot ja tekemään tarkastuskierroksen, jonka pääpaino olisi koulutuksessa käytettävä hyppyalusto.

Kirjeessä esitettiin myös tehtävään sopiva henkilö: USA:n Zephyrhillsissä toimiva laskuvarjoalan yrittäjä ja sikäläiset Master Rigger -oikeudet omaava **Henri Pohjolainen**.

Viranomainen suhtautui asiaan myönteisesti, mutta eri syitten takia kului vuosi ennen kuin Ilmailuhallitus palkkasi Pohjolaisen ja tarkastuskierros toteutui. Pohjolainen asui ja harjoitti ammattiaan USA:ssa, jonka vuoksi tarkastuskierros oli mahdollinen vasta kesäkuun lopulta elokuun loppuun 1985. Pohjolainen sai Ilmailuhallitukselta valtuutuskirjeen tehtävää varten.

IH:n kirjeet No 2944/64/85 ja
2931/39/85

Ilmailuhallitus
PL 50
01530 VANTAA

Ilmailuhallitus valtuutti allekirjoittaneen 20.6.-85 tarkastamaan
laskuvarjokerhojen koulutuskäytössä olevan laskuvarjokaluston.

Tarkastus toteutettiin kuudessatoista laskuvarjokoulutusta antavassa kerhossa ja yhdessä laskuvarjohuoltoyrityksessä 26.6. – 31.8.1985. Tarkastuksen tulokset olivat jokseenkin musertavia. Osa yhdistyksistä protestoi voimakkaasti tarkastuksen tuloksia kiinnittäen huomiota tarkastuskertomuksessa oleviin yksittäisiin virheisiin. Ylimääräisiä kierroksia tarkastetuissa kerhoissa aiheutti epäilemättä tarkastajan kovin suorasukainen ilmaisu, joka ei juuri muistuttanut pidättyvää ”virkakieltä”.

Kerhojen kritiikkiin oli jossain määrin aihetta, koska kertomuksessa oli asiavirheitä ja puutteita. Tarkastuskertomuksen virheet eivät kuitenkaan muuttaneet todellista kokonais kuvaa: laskuvarjokaluston tila oli yleisellä tasolla huono tai surkea. Samaa voitiin monessa tapauksessa sanoa myös kalustoa hoitavan henkilöstön tietotaidosta. Laskuvarjokalusto oli varsin vanhaa. Oppilaat käyttivät pääosin USA:n armeijan ylijäämävarastosta koitoisin olevia laskuvarjon reppuvaljasjärjestelmiä, jotka olivat varsin ikääntyneitä. Esimerkiksi vanhimmat varavarjon kuvat olivat vuodelta 1952 – ikää tarkastushetkellä 33 vuotta.



Mestari luokan hyppääjä ja ammattimainen laskuvarjoalan yrittäjä Henri Pohjolainen SM-kilpailuissa Jämillä 1986. Kuva: Eero Kausalainen.

Otteita Pohjolaian väliraportin yhteenveto-osasta:

”...Yleisarvosana kaikki laskuvarjokerhot huomioiden on välttävä koulutuskaluston osalta. Toimitilojen ja kaluston säilytyksen osalta osin jopa huono, vaikka hyviä poikkeuksiaakin löytyy. Kaluston kirjanpidon ja tarkastuspöytäkirjojen osalta kokon Suomi on pimennon rajamailla ...”

”... Kerhokalustoa hoitava henkilökunta on suurelta osin kouluttamatonta ja vailla riittävää tietoa varjokaluston vaatimuksistaallekirjoittanut joutui toteamaan korjaamotason alarvoisuuden Suomessa ...” Tämän toteamuksen jälkeen tarkastusmuistiossa arvioitiin mursertavaan tyyliin ainoan silloisen yrityksen korjaamohenkilökunnan moraalista ja henkistä puolta.

”... Tarkastuskierroksen yhteydessä kaluston hylkäysprosentti oli noin 15 ja määräaikaissarjoituksia annettiin noin 10 prosentille kalustosta ...”

Tarkastuksen perusteella saattoikin todeta, että parhaillaan alkuvaiheessa oleva oppilaskaluston uudistaminen on todella tarpeellinen. Tarkastuskertomuksessa esitettiin useita käytännöllisiä parannusehdotuksia, joista useimpia alettiin toteuttaa jo samana tai seuraavina vuosina. Joitakin toimenpiteistä oli tosiasiaassa aloitettu jo laskuvarjojen huoltojärjestelmän uudistamisen yhteydessä.

Tässä historiakirjoituksessa on yhtenä lähde teoksena ollut loistava historiateos *”Hyvällä tuulella, Vaasan Laskuvarjokerhon historia vuosilta 1969–2014”*. Vuoden 1984 tapahtumista kertovissa tarinoissa on muutamia epätarkkuuksia, jotka ovat ristiriidassa arkistotietojen kanssa. Kirjassa (sivu 91) kerrotaan Henri Pohjolaian pitämästä koulutustarkastuksesta. Pohjolainen ei kuitenkaan tehnyt mitään tarkastuskierrosta vuonna 1984, ainoastaan edellä kuvatun kesällä 1985 toteutetun laskuvarjokaluston kuntoon kohdennetun tarkastuskierroksen. Tarkastuskertomuksessa ei käsitellä lainkaan

hyppykoulutusta, ainoastaan laskuvarjojen huollosta vastaavien henkilöiden koulutuspuutteita: laskuvarjokalustoon liittyvää koulutusta ja tietämystä pidettiin yleisesti vaatimattomana.

Vaasan historiakirjassa kerrottiin, että kerholle olisi ilmoitettu, että siellä järjestetään *koulutustarkastus*. Kirjaan artikkelin laatineen henkilön tarkastuskertomuksesta tekemän johtopäätöksen mukaan olisi mahdollista, että kerhon koulutuslupa saatettaisiin tarkastuksen perusteella peruuttaa. Tarkastuskertomuksen ”Ehdotukset” kohdassa lueteltiin kehitysehdotuksia, jotka oli suunnattu viranomaiselle ja Ilmailuliitolle. Seitsemän kohtaa käsittävästä luettelosta löytyi tarkkaan lukien yksi kohta, jonka merkitys tai tarkoitus ei avaudu, mutta joka voisi vastata kirjassa viitattua koulutuslupan peruutusmahdollisuutta: ”...Yhteydenotto määrääjain pakolliseksi, jopa koulutuslupan menettämisen uhalla...” Lause ei ainakaan Historiahepulle avaudu – mitähän yhteydenottoa ja mihin mahdettiin tarkoittaa? Ehdotus ei näytä liittyvän mitenkään sen edellä tai jäljessä olleisiin asiallisiin ja ymmärrettäviin toimenpide-ehdotuksiin.

Muissakin kerhoissa kritisoitiin tarkastuskertomusta. Mutta: vaikka tarkastuskertomus oli osin sekava ja sisälsi virheitä tai puutteita, sen ydinsisältö oli selkeä ja tosi. Kalusto oli edelleen kaameassa kunnossa. Monenlaisia toimenpiteitä, koulutusta ja merkittäviä asennemuutoksia tarvittiin asioiden korjaamiseksi. Kalustotilanne alkoi tämän tarkastuksen ja muiden toimenpiteiden ansiosta hitaasti kohentua. Suurin merkitys oli lopulta kuitenkin sillä, että 1980-luvun puolivälin jälkeen muutaman vuoden kuluessa päästiin lopullisesti eroon painajaismaisen huonoon kuntoon päässeestä ylijäämäkalustosta.

Tarkastuskertomus lähetettiin tiedoksi ja toimenpiteitä varten tarkastetuille kerhoille ja laskuvarjohuoltoyritykselle. Tarkastushavainnot ”laitettiin korvaan taakse” hyödynnettäviksi tulevaisuuden laskuvarjokalustokoulutuksissa (kalustomestarit, laskuvarjotarkastajat). Lisäksi Ilmailuliiton turvallisuustiedotteessa

Henri Pohjolaisten ilmailuhallituksen toimeksiannosta tehdyn tarkastusmatkan aikana todettiin mm. seuraavia varusteissa olleita virheitä:

- 4-sokkaista kahvaa käytettiin 1-sokkaisessa repussa siten, että viimeinen sokka oli naruloopissa ja muut sokat vaijerin suoja-putken sisällä. Tämä saattaa aiheuttaa, jos suoja-putki on jyrkällä mutkalla, putken sisällä olevien sokkien takertelun putkeen, mikä lisää laukaisuun tarvittavaa voimaa
- edelleen oli käytössä 4-sokkaisia ylijäämäreppuja, joiden käyttöön on liittynyt säännöllisesti toistuvien väleillä esiintyviä ”tiukkoja vetoja”, jotka oppilashyppääjillä helposti aiheuttavat asennon ”hajoamisen” laukaisun yhteydessä
- pakkolaukaisuhihnojen huolto ja seuranta oli puutteellista: hihnoja ei oltu merkitty, eikä niiden kuntoa näin muodoin säännöllisesti seurattu
- varavarjojen kirjoihin tehdyt merkinnät olivat puutteellisia (esim. merkintä ohjattavuudesta yms. saattoi puuttua)
- käsinommeltuja valjaita (rintahihnat) löytyi
- kalustoa huollettiin ja tuuletettiin kylmissä, kosteissa tiloissa.

joulukuussa 1985 julkaistiin ohessa näkyvä tiivistelmä tarkastushavainnoista.

Laskuvarjokalustoon liittymätön huomio Vaasan kerhon historiasta: vuoden 1984 osiossa, samalla sivulla, kuin edellä kuvatut ”koulutustarkastuskommentit”, kerrotaan että kerho olisi lähettänyt kaksi oppilasta hyppymestarikurssilla. Vuoden 1984 kurssilla ei ollut vaasalaisia, seuraavan vuoden 1985 kurssilla oli kaksi oppilasta Vaasan Laskuvarjokerhosta.

SIL/LuKT/M. Kouhia 20.6.1984: Laskuvarjokaluston, etenkin oppilaskaluston, heikko kunto Suomen laskuvarjokerhoissa
 Suomen Ilmailuliitto/Suomen Urheiluliiton Ilmailuopisto: koulutuskirjanpito 1985
 Ilmailuhallitus, muutospäätös M1280/1985, 17.1.1985: Laskuvarjokerhojen koulutuskäytössä olevan laskuvarjokaluston tarkastus
 Suomen Ilmailuliitto ry, tiedote 12.3.1985: Turvallisuustiedote 1/85
 Henri Pohjolaisten: Tarkastuskertomus 22.8.1985
 Ilmailuhallituksen kirjeet 2944/64/85 ja 2931/39/85
 Suomen Ilmailuliitto ry 20.12.1985: Turvallisuustiedote 7/85,
 Ilmailu 2/1986
 Timo Nieminen 2015: Hyvällä tuulella – Vaasan Laskuvarjokerhon historia vuosilta 1969–2014
 Eero Kausalainen 19.9.2022

Taito- ja tarkkuus-SM Jämillä

Taito- ja tarkkuuslajien SM-kilpailujen järjestelyoikeus oli jälleen uskottu Tampereen Laskuvarjokerholle. Ja miksi ei olisi uskottu, koska kerholla oli runsaasti kokemuksia kilpailujen järjestelyistä 1970-luvun alusta lähtien. Kilpailupaikka oli kuitenkin muuttunut. Ennen oli kilpailtu Härmälän kentän maisemissa, miltei Tampereen sydämessä. Nyt oli kisa-areenana purjelentäjien keskuksesta hyppykeskukseksi muuttunut Jämin lentokenttä. Jämillä oli erinomaiset puitteet kilpailulle: rauhallinen ympäristö, hyvät majoitus- ja muonitusmahdollisuudet ja kokenut kisajärjestäjä.



Kilpailun ajankohtana 29.6. – 7.7.1985 sään odotettiin olevan suotuisa. Avajaispäivänä olikin upea sää, aurinko paistoi ja linnut lauloivat. Mutta se tuuli! Sitä piti ihan mukavasti. Tuulipussi ja erilaiset kisapaikalle pystytetyt viirit sojottivat oikeisenaan.

Kilpailijoita avajaisissa. Nostettiin juhlavasti liput salkoon ja kuunneltiin puheita, jotka eivät olleet niin vitsikkäitä, että niille olisi naurettu.



Tuulen tyyntymistä starttipaikalla odottelemassa Matti Kokkonen (vas.), Virpi Talja ja Jukka Autti. Kuvat: Eero Kausalainen (kuva-kaappauksia kaitafilmitä).

Oli lämmintä ja mukavaa, mutta tuulen nopeus vaihteli 8–10 sekuntimetrin vaiheilla, jolloin ei edes vähemmän tuuliherkkää taitohyppyä ollut mahdollista aloittaa. Jämin säät ovat pää-

sääntöisesti melko suotuisat, mutta koska kenttä sijaitsee Satakunnan alueen korkeimman maastokohdan Soininharjun kupeessa, ei kovilta tuuilta voi kokonaan välttyä.

Kilpailun alku kuluikin erilaisten sijaistointojen ja tuulimittarin tuijottelun merkeissä. Ensin vain norkoitiin, mutta lopulta taivaan merkit viittasivat parempaan, jolloin jatkettiin odottelua hyppyvarusteet

päällä. Kannatti odottaa, sillä tuulen laannuttua päästiin lopulta hyppäämään ja saatiin vietyä kilpailut päätökseen ja mestaruuksien ratkaisemiseen tarvittava määrä hyppykierroksia.



Hyppytoiminnan käynnistyttyä pääsi Tampereen Laskuvarjokerhon hyppyjuhta Cessna A185E (OH-CBA) lopulta tarkoitukseen vastaaviin tehtäviin. Kuva: Eero Kausalainen (kuvakaappaus kaitafilmitä).

Kilpailuun liittyi yksi erikoisuus: toisin kuin SM-kilpailuista yleensä, tästä tapahtumasta ja sen kulusta ei kerrottu missään ilmailujulkaisussa, ei *Ilmailussa* eikä *Laskuvarjourheilussa* tulostiivistelmää enempää. Historiaheppukin, joka yleensä luuhasi viran puolesta tai tuomarina lähes jokaisessa vastaavassa tapahtumassa, tyytyi tällä kerralla vain kaitafilmikameralla tuettuun päivätetkeen, lyhyeen piipahdukseen, poistuen sen jälkeen vaivihkaa näyttämöltä. Kilpailusta ei ole säilynyt aikalaisten kuvauksia, kuka voitti kenetkin ja kuka ensin meinasi voittaa, mutta ei sitten voittanutkaan... Ei löytynyt edes yhtään valokuvaa Senior Skydivers ry:n laajasta yli 4 000 valokuvan kokoelmasta. Tampereen Laskuvarjokerhon historiategos sentään kertoo, että kilpailujen johtajana toimi totuttuun tapaan **Matti Sammatti**. Kirjassa mainittiin myös, että kilpailut olivat taloudellisesti onnistuneet. Kilpailun tuloksista selvisi, että ylituomarina toimi **Kari Tusa**.

Kilpailun kulusta voi jotakin päätellä oheen liitetystä tulostiivistelmästä. Jotain havaintoja voi myös tehdä Senior Skydivers ry:n nettisivuilta löytyvästä kilpailujen avajaispäivänä kuvatusta noin kolmen minuutin mittaisesta kaitafilmitä, josta edellä olevat kuvat on kaapattu. Filmiin ohjaava linkki löytyy tämän artikkelin lopussa olevasta lähdeviiteluettelosta.

Kilpailuista löytyy tulosten ja kaitafilmin lisäksi dokumentteja kahdesta asiasta. Ensimmäinen oli **Anssi Horpun** 4.7.1985 tekemä ennätyksen hyväksymishakemus. Hän oli hypännyt taitohypyn

ensimmäisellä kierroksella (29.6.1985) virheettömän taitohyppysarjan 7,30 sekunnissa. SM-kilpailuissa tehtynä sarja täytti ennätyksen hyväksymiselle asetetut vaatimukset.

Toisesta kilpailun aikana sattuneesta käynnistetyistä asiasta sen sijaan löytyy dokumentteja, ja useita mainintoja *Laskuvarjourheilussa*. Kilpailun aikana jätettiin 30.6.1985 päivätty vetoamus, jonka allekirjoittivat lähes kaikki kilpailuun osallistuneet. Vetoomuksella pyydettiin korjaamaan kilpailusarjoihin liittynyt epäkohta. Naisten sarjaa oli kritisoitu jo edellisen vuoden SM-kilpailujen yhteydessä. Jämin kisoissa keskustelu konkretisoitui vetoomukseen LuKT:n kilpailukomitealle:

”...Nykyisellä systeemillä naisten sarja tuhoaa hiljalleen naisten kilpailuhalukkuuden henkilökohtaisissa lajeissa. Naisten sarjassa ei ole mitään järkeä ennen kuin naisia on kilpailemassa niin paljon, että sarja voidaan jakaa A- ja B-sarjaan, kuten miehilläkin. Myös tällöin olisi kilpailijoita oltava niin paljon, että kilpailumotiivi säilyy.

Vaikka otetaankin mallia maailmalta, on silti katsottava asioita Suomen kannalta ja myönnettävä, että kilpailuinto naisten keskuudessa on laskemassa. Onhan ymmärrettävää, että kun juuri lupakirjan saanut C-sarjalainen kilpailee tuhannen hypyn konkareita vastaan, on mahdollisuudet hyvin pienet mitalisijoille. Ellei sitten satu niin mukavasti, että kilpailijoita on vain kolme, jolloin kysymyksessä ei ole enää tosi kilpailu, kun vielä järjestyksenkin ennustaminenkaan ei tuota suuria vaikeuksia. Kun taas verrataan miesten sarjaan, niin tuoreella lupakirjalaiselle on pienen harjoittelun jälkeen mahdollisuus B-sarjan mitaleilla, saaden silti olla mukana tosi kilpailussa.

Palatkaamme siis takaisin vanhaan systeemiin, joka oli paljon parempi...”

Sarjajakoa oli kritisoitu jo edellisenä vuonna, kuten hyvämuistisempi lukija saattaa muistaa tämän historian aikaisemmista tarinoista. Vuoden 1984 SM-kisatarinassa kiinnitettiin huomiota naisten vähäiseen määrään ja kiinnitettiin huomiota, että kun harrastajista noin 30 prosenttia oli naisia, heitä olisi pitänyt vuonna 1984 (kilpailijoita yhteensä 79) pitänyt olla 24. Oli vain seitsemän.

Tässä vuoden 1985 kilpailuissa osanottajia oli noin 65. Heistä naisia oli neljä, noin 6 prosenttia. Harrastajamäärän mukaisessa suhteessa naisia olisi edellä esitetyn logiikan mukaan olla noin 20.

Vetoomuksen etusivulla oli 14 naisen allekirjoitus. Mukana olivat kaikki kilpailevat naiset sekä heidän lisäksi muita paikalla olleita naisia, toimihenkilöitä, tuomareita ja niin edelleen. Vetoomuksen toisella sivulla oli otsikko *”C-sarjan poistamista puoltavat:”* Tämän olivat allekirjoittaneet lähes kaikki kilpailijat, miehet ja naiset. Vetoomuksessa oli allekirjoituksia yhteensä 61.

Vetoamus toimitettiin LuKT:n kilpailukomitealle. Asia koettiin kuitenkin niin tärkeäksi, että **Virpi Talja** kirjoitti myöhemmin *Laskuvarjourheiluun* (4/1985) pitkän ja perusteellisen pääkirjoituksen, jossa väännettiin rautalankamallista nykyisen sarjajaon ongelmat. Puuttumatta kirjoituksen yksityiskohtaisiin ja päteviin perusteluihin, voidaan kirjoituksen ja aiemman vetoomuksen sanoma tiivistää tekstikohtaan: *...Toivomuksemme on yksinkertaisesti naisten sarjan poistaminen SM-kisoista. Tilalle jäisi A- ja B-sarjat, joihin naishyppääjät osallistuisivat tasavertaisesti miesten kanssa...”*

LuKT:n kilpailukomitean puheenjohtaja **Esa Huusari** vastasi samassa *Laskuvarjourheilun* numerossa Taljan kirjoitukseen toteamalla, että kilpailukomitea oli kokouksessaan 19.8.1985 käsitellyt asiaa, mutta lykännyt sen käsiteltäväksi ja ratkaistavaksi vuoden 1986 SM-sääntöjen valmistelun yhteydessä.

Asia käsiteltiin ja ratkaistiin: vuoden 1986 taito- ja tarkkuuslajien SM-kilpailujen tuloluettelon mukaan mestaruuksista on kilpailtu ainoastaan A- ja B-sarjoissa. Naisten sarjaa ei näkynyt. Sarjajakoa ei ollut käytetty relatiivikilpailuissa, joissa miesten ja naisten sekajoukkueet olivat melko tavallisia.

Tuloksia:

YLEISKILPAILU

<u>A-sarja</u>	<i>Kerho</i>	<i>Tarkkuus</i>	<i>Taito</i>	<i>Yhteensä</i>
1. Reijo Aittomäki	LjK	3	5	8
2. Kalle Savolahti	LjK	1	8	9
3. Tatu Soini	LjK	9	1	10
4. Timo Toivonen	ULK	2	10	12
5. Tapio Satamo	OLK	4	9	13
6. Pekka Kivinen	IIK	12	3	15
7. Anssi Horppu	ULK	14	2	16
8. Veikko Korhonen	TamLK	11	6	17
9. Olavi Kilpinen	LjK	6	14	20
10. Rauno Härkönen	IIK	15	7	22

B-sarja

1. Risto Piiparinen	IIK	1	1	2
2. Oula Lahti	ULK	3	2	5
3. Jari Toivo	JLK	2	5	7
4. Esa Saarinen	JLK	4	4	8
5. Ari Laukkanen	TamLK	7	3	10
6. Helge Luttinen	KLK	5	7	12
7. Tapio Pitkänen	IIK	6	6	12
8. Pekka Keisanen	AIK	9	8	17
8. Kimmo Kostia	TLU	9	8	17

C-sarja

1. Sinikka Nieminen	JLK	1	1	2
2. Virpi Talja	JLK	2	2	4
3. Taina Seppä	IIK	3	3	6

HENKILÖKOHTAINEN TARKKUUS

<u>A-sarja (6 kierrosta)</u>		<i>Yhteistulos (m)</i>
1. Kalle Savolahti	LjK	00,06
2. Timo Toivonen	ULK	00,07
3. Reijo Aittomäki	LjK	00,08
4. Tapio Satamo	OLK	00,08
5. Jarmo Laamanen	LjK	00,11
6. Olavi Kilpinen	LjK	00,16
7. Esa Lötjönen	IIK	00,17
8. Juha Innanen	IIK	00,18
9. Tatu Soini	LjK	00,20
10. Markku Anttolainen	JLK	00,26

Reijo Aittomäki ja **Tapio Satamo** olivat kuuden kierroksen jälkeen jaetulla kolmannella sijalla tuloksillaan 00,08 metriä. Sääntöjen mukaan jaettu sijoitus mitalisijoilla oli ratkaistava saman tuloksen saaneiden ylimääräisillä "uloslyöntikierroksilla". Molemmat tekivät ensimmäisellä kierroksella saman tuloksen 00,00 m. Vasta toisella lisäkierroksella sijoitus ratkesi: Aittomäki sai tulokseksi 00,02 ja Satamo 00,06 m.

B-sarja

1.	Risto Piiparinen	IIK	01,04
2.	Jari Toivo	JLK	01,63
3.	Timo Lampinen	JLK	02,56
4.	Oula Lahti	ULK	02,77
5.	Seppo Luukkonen	LjK	04,15
6.	Esa Saarinen	JLK	04,25
7.	Helge Luttinen	KLK	04,63
8.	Tapio Pitkänen	IIK	07,11
9.	Harri Vesterinen	K-HLU	07,78
10.	Pentti Nieminen	HLK	08,85

C-sarja

1.	Sinikka Nieminen	JLK	00,30
2.	Virpi Talja	JLK	04,13
3.	Ulla Kelonen	JLK	07,87
4.	Taina Seppä	IIK	21,85

TAITOHYPPY**A-sarja (3 kierrosta)**

1.	Tatu Soini	LjK	24,43 sekuntia
2.	Anssi Horppu	ULK	26,06
3.	Pekka Kivinen	IIK	26,67
4.	Jouni Lahti	ULK	27,50
5.	Reijo Aittomäki	LjK	28,37
6.	Veikko Korhonen	TamLK	28,63
7.	Rauno Härkönen	IIK	29,23
8.	Kalle Savolahti	LjK	30,28
9.	Tapio Satamo	OLK	30,36
10.	Timo Toivonen	ULK	32,10

B-sarja

1.	Risto Piiparinen	IIK	32,74
2.	Oula Lahti	ULK	35,37
3.	Ari Laukkanen	TamLK	37,23
4.	Esa Saarinen	JLK	40,04
5.	Jari Toivo	JLK	43,39
6.	Tapio Pitkänen	IIK	43,60
7.	Helge Luttinen	KLK	44,37
8.	Kimmo Kostia	TLU	47,47
9.	Pekka Keisanen	AIK	47,97

C-sarja

1.	Sinikka Nieminen	JLK	33,21
2.	Anne Louhimo	TamLK	37,36
3.	Virpi Talja	JLK	40,00
4.	Taina Seppä	IIK	47,20

JOUKKUETARKKUUSHYPPY (4 kierrosta)

	<i>Henkilökohtainen</i>	<i>Joukkue</i>
1. Laskuvarjojääkärikoulu		00,32 m
Reijo Aittomäki	00,04 m	
Kalle Savolahti	00,09	
Olavi Kilpinen	00,10	
Tatu Soini	00,09	
Jarmo Laamanen	-	
2. Me tulemme taas		00,60
Anssi Horppu	00,10	
Markku Anttolainen	00,14	
Matti Heino	0032	
Risto Käyhkö	00,04	
3. ULK II		02,63
Oula Lahti	01,23	
Matti Kokkonen	00,54	
Seppo Luukkonen	00,52	
Jukka Autti	00,34	
4. JLK II		03,82
Ilkka Halinen	00,28	
Jari Toivo	00,22	
Sinikka Nieminen	00,55	
Virpi Talja	02,77	
5. Kultaiset rinkelit		03,84
Rauno Härkönen	01,61	
Tapio Satamo	00,14	
Veikko Korhonen	00,09	
Esa Lötjönen	01,81	
Pekka Kivinen	00,19	

Kuten tuloksista näkyy, LJK:n joukkueessa oli viisi henkilöä, mutta vain neljällä henkilökohtainen tulos. Kultaisen rinkelin tuloksissa näkyy viisi hyppääjää, joilla kaikilla on myös henkilökohtainen tulos. Tämä selittyy sillä, että joukkueeseen kuului neljä tai viisi hyppääjää, joista neljä hyppäsi samalla kierroksella. Joukkue sai vaihtaa hyppääjiä kierrosten välillä. Kaikkien joukkueen jäsenten ei tarvinnut hypätä.

Laskuvarjourheilu 1/1985 (11)

61 allekirjoittajaa, 30.6.1985: Vetoamus kilpailukomitealle

SM-85 tulokset: Tampereen Laskuvarjokerho ry; SM-85 Jämi 29.6. – 7.7.1985

Anssi Horppu, anomus 4.7.1985: Taitohyppyennätyksen hyväksyminen

Laskuvarjourheilu 3/1983 (31)

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 19.8.1985: LuKT:n kilpailukomitean kokous

Laskuvarjourheilu 4/1985 (pääkirjoitus + sivu 27)

Tampereen Laskuvarjokerho ry 1993: Tampereen Laskuvarjokerho 25 vuotta (SIVUT 46)

http://www.seniorskydivers.fi/historiakuvat_ja_videot/laskuvarjomatkailua_ja_tapahtumia_1983-1989/1985_sm-85_avajaiset_jamijarvi/

Laskuvarjon luettelointi ja uuden laskuvarjotyypin hyväksyntä

Suomessa käytettävät laskuvarjot oli hyväksyttävä ja luetteloitava Ilmailuhallituksessa. Luetteloinnin yksi tarkoitus oli varmistaa, että laskuvarjotyypit ovat Suomessa hyväksytyä tyyppiä. Pelastus- ja varavarjojen osalta vaatimukset olivat tiukemmat, koska niiden piti täyttää ilmailumääräyksen mukaisesti valmistus- ja testausstandardit. Kuten aiemmista artikkeleista ilmenee, kaikki eivät täyttäneet. Päävarjojen osalta varsinaista tyyppihyväksyntää ei tarvittu, mutta niillä piti olla tiedot laskuvarjon turvallisista käyttökokemuksista.

Suomessa todettuja kalusto-ongelmia yritettiin suitsia ja korjata monin eri tavoin. Edellä on jo lueteltu paljon erilaisia toimia, joita oli jo tehty, oltiin aloittamassa tai joita vielä suunniteltiin. Yksi toimenpiteistä oli laskuvarjojen tarkastus SM-kilpailuissa. Kilpailijoiden ilmoittautuessa kilpailupaikalla, heidän oli esitettävä kisajärjestäjän (tai joissakin tapauksissa LuKT:n) nimeämälle henkilölle laskuvarjokirjansa. Ne tarkastettiin sen toteamiseksi, että laskuvarjot oli luetteloitu viranomaisen luetteloon ja että ne oli tarkastettu asia mukaisesti ja että varavarjojen pakkausjaksot olivat voimassa. Tarkastukseen myös saattoi liittyä laskuvarjovarustuksen ulkopuolinen tarkastus, jonka tarkoituksena oli paitsi todeta varustuksen yleiskunto, myös varmistaa, että kysymyksessä olivat samat varusteet, joiden asiakirjat oli esitetty. Jos tätä tarkastusta ei läpäissyt, laskuvarjokalustolla ei saanut kilpailuissa hypätä.



ILMAILUHALLITUS
PL 50
01531 VANTAA

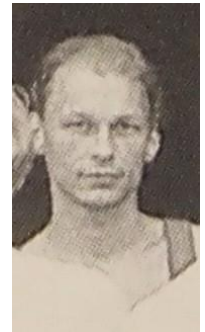
Laskuvarjon luettelointihakemus

Pvm 15. 6. 1985

Laskuvarjon luetteloinnissa on noudatettava ilmailumääräyksessä AIR M10-1 annettuja ohjeita. Jokaisesta luetteloitavasta varjosta on tarkastajan täytettävä erillinen luettelointihakemus.

Ilmailuhallituksen merkintöjä

Imatran Ilmailukerhon hyppääjä ja kalustomies **Esa Lötjösellä** oli kesällä 1985 hallussaan USA:n maajoukkueessa hypänneeltä **Jim Hayhurstilta** kilpailumatkalla ostetut kaksi pääkupua: Challenger 255 ja Challenger 275. Kuputyypit olivat uusia, eikä niitä ollut merkitty Suomessa hyväksytyjen laskuvarjojen luetteloon. Kupuja oli ilmeisesti tarkoitus käyttää vuoden 1985 SM-kilpailuissa, jonka vuoksi Esa Lötjönen haki 15.6.1985 ilmailuhallitukselta luettelointia edellä mainituille laskuvarjoille. Koska laskuvarjotyyppejä ei Suomessa vielä ollut, eikä hyväksymishakemuksen mukana ollut varjojen käsikirjoja, esitettiin turvallisten käyttökokemusten osalta, että laskuvarjot oli ostettu USA:n maajoukkueessa hypänneeltä henkilöltä, joka – samoin kuin koko USA:n joukkue – oli menestyksekkäästi ja turvallisesti hypännyt varjotyyppillä. Hakija katsoi, että se riitti täyttämään määräyksessä tällöin päävarjolta edellytetyt ”tiedot turvallisista käyttökokemuksista”.



Esa Lötjönen. Kuva: via Eero Kausalainen

PAIKOISTA VICHYSTA RAKSKASTA. NÄILLÄ VARJOILLA HYPPÄSI
KILPAILUHYPPYJEN U.S.A. ARHYN LOUKKUESSA JAMES
HAYHURST. VARJOT ON KÄYTETYSÄ JA NE OVAT JAMESIN
KELTOMAN MUKAN TOIHINEET MOITTEETTOMASTI. VIRALLI-

Ilmailuhallitus ei yhtynyt käsitykseen turvallisista käyttökokemuksista, vaan edellytti 9.7.1985 päivätyssä päätöksessään 50 koehyppyä, joita suorittamaan valtuutettiin omistajat **Esa Lötjönen** ja **Rauno Härkönen**.

Magnum Turbo Magic

Yksittäisten hyppääjien laskuvarjoja tuotiin maahan jonkin verran kilpailu- ja valmennusmatkoilta ulkomaille, kuten edellä ilmenee. Niitä tietenkin ostettiin myös laskuvarjokauppiailta. Vuoden 1985 jälkipuoliskolla ja sen jälkeen parin vuoden ajan Ilmailuhallitusta työllisti laskuvarjokerhojen uusien oppilasvarjojen hankinnat. Kerhot ostivat ensimmäiset oppilastandemit ja oppilaskäyttöön soveltuvat patjavarjot vuoden 1985 lopulla. Ilmailuhallituksen arkistosta löytyy ranskalai-

sen oppilaskaluston hyväksymisasiakirjoihin kuuluneet Parachutes de France S.A:n valmistamien oppilaspatjavarjojen Magnum 131, Turbo 130 ja Magic 132 käsikirjat sekä saman valmistajan oppilaskäyttöön suunnitellut Campus reppu-valjasjärjestelmän käsikirjat. Koska laskuvarjojen mukana olivat kattavat käsikirjat, ei viranomainen pitänyt tarpeellisena edellyttää tietoja käyttökokemuksista.

Ranskalaista oppilaskalustoa Suomessa käyttivät Utin Laskuvarjokerho, Imatran Ilmailukerho ja Kuopion Ilmailuyhdistys. Ilmailuhallituksen hallussa olleista käsikirjoista ilmeni, että ne oli viranomaisessa päivätty 1.10.1985. Näihin aikoihin ainakin Imatran Ilmailukerholla oli jo uudet oppilaskalustot.

Ilmailuhallituksen arkisto: Esa Lötjösen hakemusiakirjat ja hakemus 15.6.1985

Ilmailuhallituksen arkisto: Ilmailuhallituksen päätös 3170/64/85, 9.7.1985

Ilmailuhallituksen arkisto: Magnum 131, Turbo 130, Magic 132, Campus pakkausohjeet/käsikirjat (1.10.1985)

Suomen Ilmailuliitto ry muistio 14.11.1985: LuKT:n koulutuskomitean kokous 7.11.1985

Eero Kausalainen 3.3.2025

Relatiivi-SM-85, Malmi



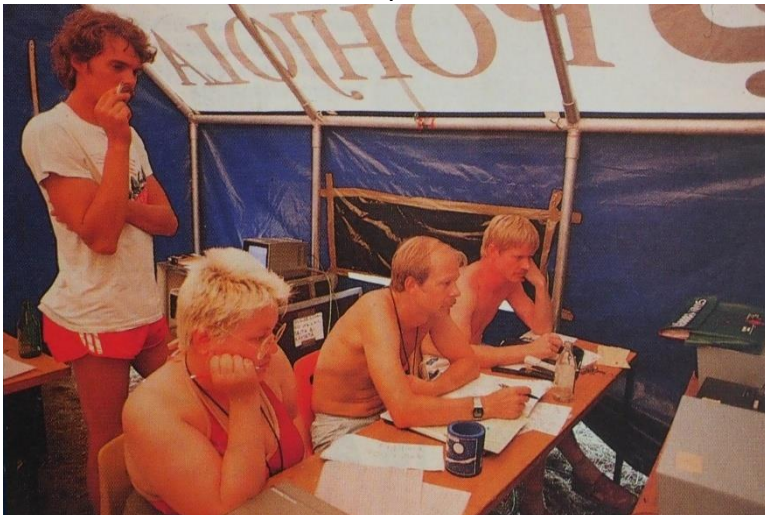
Kuvassa 4-way kilpailuissa viidenneksi sijoittunut Little Trouble -joukkue: Tero Toukonen, Tom Sarvi, Timo Rantala ja Mika Forsén. Kuva: Pekka Palotie.

Vuoden 1985 relatiivihypyjen SM-kilpailut järjestettiin Malmin kentällä Suomen Laskuvarjokerhon isännöimänä 3. –11.8.1985. Kilpailu oli jossain määrin uhanalainen vielä pari viikkoa ennen tapahtuman alkua, mutta huolten pilviä aiheuttanut kerhon hyppykoneen Pilatus Porterin moottoriongelmat saatiin hoidettua kuntoon ennen kilpailua edeltänyttä harjoitusviikkoa. Pakollisen kisasaunan kohdalla meni tarkalle: se valmistui vain päivää ennen kilpailun alkua.



Tämä(kin) harjoittelu kannatti! 4-way lajin voittajajoukkue "Scorpion" harjoittelemassa uloshyppyä pulukopiksi ristityssä uloshyppyharjoittelutelineessä. Vasemmalta Matti Karjalainen, Jouko Hoviniemi, Mauri Hartikainen ja Henri Pohjolainen. Vieressä tarkkailee valmentaja Jeff Barbani. Kuva: Pekka Palotie.

Kilpailulajeina olivat 4- ja 8-henkilön sekvenssihyppy. Neljän hyppääjän lajiin osallistui kymmenen joukkuetta, joista tosin yksi hyppäsi kilpailun ulkopuolella. SM-säännöissä oli kohta, jonka mukaan Suomen mestaruudesta voi kilpailla vain suomalainen. Tässä yhdessä joukkueessa ("Tervaleijonat")



hyppäsi kisapaikalla ollut saksalainen hyppyvalmentaja **Kurt Gaebel**. Kahdeksan hyppääjän joukkueita oli kolme, joista yksi ("Big Gabonga") hyppäsi kilpailun ulkopuolella. Siinä oli peräti kaksi ulkomaalaista: Kurt Gaebel sekä Yhdysvalloista Ilmailuliiton tuella valmentajaksi kutsuttu **Jeff Barbani**.

Tuomaristo työnsä ääressä tuijottamassa monitoreja. Vasemmalta Petri Ahola, Irma Ojanen, Lauri Oksanen ja Eero Kausalainen. Kuva: Pekka Palotie.

Kilpailun tuomareina toimivat **Petri Ahola, Irma Ojanen, Lauri Oksanen** ja **Eero Kausalainen**, joka toimi kilpailun ylituomarina.

Kilpailulajit ja hypättävät kuviot olivat pääpiirtein samat, kuin viimeisinä vuosina, lukuun ottamatta FAI:n laskuvarjokomitean jokavuotisia viilauksia. Kisoissa sovellettiin neljän henkilön lajissa ensimmäisen kerran menettelyä, jossa vain neljä parasta joukkuetta hyppäsivät täydet 10 kierrosta. Kauden kierroksen jälkeen jatkoivat vain neljä parasta joukkuetta. Käytäntö osoittautui onnistuneeksi, koska sääolot olisivat muutoin haitanneet liikaa kilpailun toteutusta. Tätä sovellettiin neljän hyppääjän lajissa. SM-kilpailuista *Ilmailuun* (9/1985) artikkeliin kirjoittanut *Desipeli*-joukkueessa hypännyt **Mimma Lehtovaara** kehui, mutta myös kritisoi asiaa:

”...Koska ilmojen haltija ei ollut suosiollinen kilpailuille, systeemi osoittautui hyväksi. Tulevissa kisoissa voisi neljän parhaan joukkueen sääntö olla ehdollinen. Eli mikäli sää sallisi voisivat kaikki joukkueet hypätä 10 kierrosta. Näin siksi, että huonoimmat joukkueet tarvitsevat kipeästi kisaohjelmajärjestystä. Ensimmäiset kuusi kierrosta olivat myös kalleimmat, viimeiset neljä sen sijaan varsin edullisia...”

Lehtovaara kiinnitti kirjoituksessaan myös huomiota kilpailujen kalleuteen, johon liittyvän ehdotuksen hän osoitti Suomen Ilmailuliitolle:

”...Suomen Ilmailuliitolle harkittavaksi ehdotus: Voisiko järjestävä kerho saada jonkinlaista kisa-avustusta liitolta, jotta kisamaksut olisivat vähemmän rasittavat yksityiselle hyppääjälle? Tuntuu kohtuuttomalta ajatella, että halutessaan kilpailla SM-tasolla hyppääjä joutuu satsaamaan nelinumeroisen luvun pelkkiin kisamaksuihin...”



Oululaisjoukkue ”Essen Tessen” ei ehkä harjoitellut vielä riittävästi. Tässä kilpailussa irtosi vasta seitsemän sija. Vasemmalta Jouko Marjamaa, Matti ”Lälly” Mertala, Jouni Tiira ja Matti Turunen. Kuva: Pekka Palotie.

Jälkimmäinen ehdotus ei mennyt perille Ilmailuliitolle. Se oli osallistunut ja tuli osallistumaan SM-kilpailujen järjestämiskuluihin Historiahepun muistin mukaan ainoastaan kerran, jolloin se maksoi hyppykoneen siirtolentoja Ouluun. Liitto osallistui jossain määrin kilpailussa tarvittavan kaluston

hankintaan (kiikarien vuokrat, sähköpläkit, videot). Pääosin näihin hankintoihin käytettiin kuitenkin kilpailijoilta kerättävää kalustomaksua, jota on esitelty aikaisemmissa artikkeleissa.

Kahdeksan hyppääjän lajissa hypättiin ainoastaan kuusi kierrosta. Käytettävissä olevasta aineistosta ei ilmene, miksi vain kuusi kierrosta. Sää oli tosin oikukas. Pilvet ja tuuli haittasivat. Kahdeksan hyppääjän lajiin liittyi myös mielenkiintoinen seikka: yleensä SM-arvon voittamisen edellytyksenä ovat edellä mainitun kilpailijan kansallisuutta koskevan vaatimuksen lisäksi muun muassa riittävä määrä kilpailukierroksia (säännöissä määritetty) ja riittävä määrä kilpailijoita/joukkueita. Lajissa oli kolme joukkuetta, joista ”ulkomaalaispykälän” takia vain kaksi kilpaili mestaruudesta. Tulosten ja Ilmailuliiton toimintakertomuksen mukaan tässäkin lajissa jaettiin SM-kultamitali.

Kilpailun tuloksissa näkyy useimpien joukkueiden kohdalla ”varamies”. Neljän henkilön joukkueeseen saattoi kuulua viisi ja kahdeksan hyppääjän joukkueeseen kymmenen henkilöä. Alkuperäisten englanninkielisten sääntöjen mukaan tämä/nämä henkilöt olivat vaihtomiehiä (alternate), joita joukkue saattoi ennalta ilmoittamatta vaihtaa milloin vain. Tämän kilpailun tuloksiin on erikseen merkitty, ketkä joukkueesta olivat mukana milläkin hypyllä. Jos joukkue ylsi mitalisijoille saakka, myös vaihtomies sai kansainvälisen käytännön mukaan mitalin, riippumatta siitä, oliko hän hypännyt.

Kilpailut päättyivät palkintojenjakoon, joka oli tällä kerralla tavanomaista kosteampi. Ei, ei siellä juotu sen enempää, kuin tavallisesti. Ylimääräinen kosteus saatiin tällä kerralla silkasta vedestä. Kilpailun päätteeksi osanottajat ja toimihenkilöt uitettiin Malmin historiallisen lentoasemarakennuksen edessä olevassa vesialtaassa. Kilpailujen johtaja, ylituomari ja lennonjohdon edustaja kylvetettiin vaatteet päällä. Historiaheppu ei ollut varautunut, joten kotimatka illalla tapahtui umpimärissä vaatteissa. Bussit eivät enää kulkeneet, mutta onneksi oli lämmintä ja matkakin vain runsaat kolme kilometriä...

SM-kilpailujen lajivoittajille oli bonuspalkinto: Ilmailuliitto nimesi kilpailun perusteella edustusjoukkueeseen Jugoslaviassa syyskuussa järjestettävään RW-MM-kilpailuun. Edustusjoukkueeseen nimettiin 8-way lajin voittajajoukkue, josta toinen puoli hyppää myös neljän hyppääjän lajissa.

Kilpailun parhaita:

4-hyppääjän sekvenssi (6/10 kierrosta)

Pisteitä yhteensä

1. Scorpion	87
Henri Pohjolainen	
Jouko Hoviniemi	
Mauri Hartikainen	
Matti Karjalainen	
Jari Holopainen	
2. Mokkelot	66
Kari Koivuranta	
Jarmo Karjalainen	
Ari Kousa	
Pentti Selenius	
Mika Ekström	
3. Urea Humus	62
Anne Louhimo	
Tarja Salonen	
Kirsi Aarimo	
Ari Laitinen	
Sari-Anna Pakarinen	

4. Another Trouble	60
Kari Nivala	
Matti Veikkola	
Esa Nykänen	
Janne Kopra	
5. Little Trouble	28
Tero Toukonen	
Tom Sarvi	
Timo Rantala	
Mika Forsén	
Johanna Valo	
6. Desipeli	24
Mimma Lehtovaara	
Liisa Mattila	
Kirsi Väistö	
Martti Roivainen	
Antti Grönroos	
7. Essen Tessen	16
Matti Mertala	
Matti Turunen	
Jouko Marjamaa	
Jouni Tiira	
8. Hämeen Hitaat	10
Jaakko Lautanen	
Veikko Juntunen	
Kaarle Tiihonen	
Ari Laukkanen	
9. Hujan Hajan	3
Mauno Sorsa	
Eero Riikonen	
Ossi Tukio	
Esko Hirvonen	
Ari Koponen	
Kilpailun ulkopuolella	65
Tervaleijonat	
Jukka Saarensilta	
Raimo Ahola	
Raimo Kemppainen	
Kurt Gaebel	
Raimo Rohkimainen	

8-hyppääjän sekvenssi (6 kierrosta)

1. Isoveli 35

Jari Holopainen
Kari Koivuranta
Ari Kousa
Pentti Selenius
Jarmo Karjalainen
Henri Pohjolainen
Mauri Hartikainen
Jouko Hoviniemi
Matti Karjalainen
Mika Ekström

2. Big Trouble 25

Mika Forsén
Kari Nivala
Matti Veikkola
Janne Kopra
Tom Sarvi
Tero Toukonen
Kari Nivala
Timo Rantala
Esa Nykänen
Johanna Valo

Kilpailun ulkopuolella 35

Big Gabonga
Jeff Barbani
Kurt Gaebel
Jukka Saarensilta
Raimo Kemppainen
Raimo Ahola
Hannu Havia
Sari-Anna Pakarinen
Raimo Rohkimainen
Johanna Vuorio

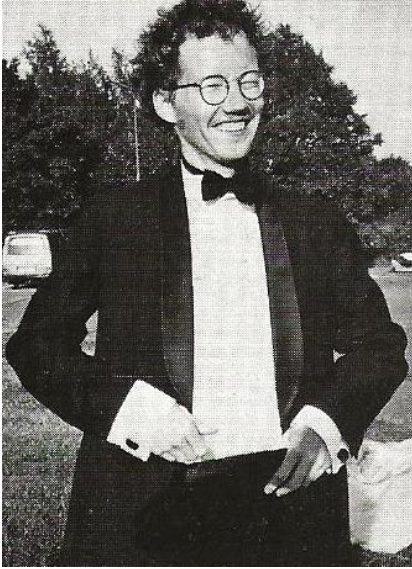
Kilpailuista löytyy lisää tarinoita ja valokuvia Seniorien sivulla olevista *Laskuvarjourheilusta* ja *Ilmailusta*.

Suomen Ilmailuliitto ry 5.7.1985: Laskuvarjotiedote 5/85,
Suomen Laskuvarjokerho ry: RW-SM 1985; 03.–08.-10.08.1985 Tuloslista
Suomen Ilmailuliitto ry 3.9.1985: Laskuvarjotiedote 6/85
Ilmailu 9/1985 (26–27)
Laskuvarjourheilu 3/1985
Suomen Ilmailuliitto. – Finlands Flygförbund r.y.: Toimintakertomus vuodelta 1985

Lentonäytöksiä, näytöshyppyjä

Kesän 1985 aikana laskuvarjohyppääjät näkyivät monissa lentonäytöksissä. Niissä oli omia ja vieraita. Tässä esitellään muutamien näytösten hyppyjä. Heinäkuussa Hangon Lentokerho täytti 40 vuotta. Sitä juhlistettiin paitsi lentäen, myös laskuvarjohypyin. Kerho ei järjestänyt perinteistä

lentonäytöstä kotikentällään Täktomissa, vaan esitteli toimintaansa suurelle yleisölle lentäen. Kerho oli järjestänyt Fly-in tapahtuman, jonka tuloreitti Hankoon kulki kaupungin päältä. Kansalaiset saivat



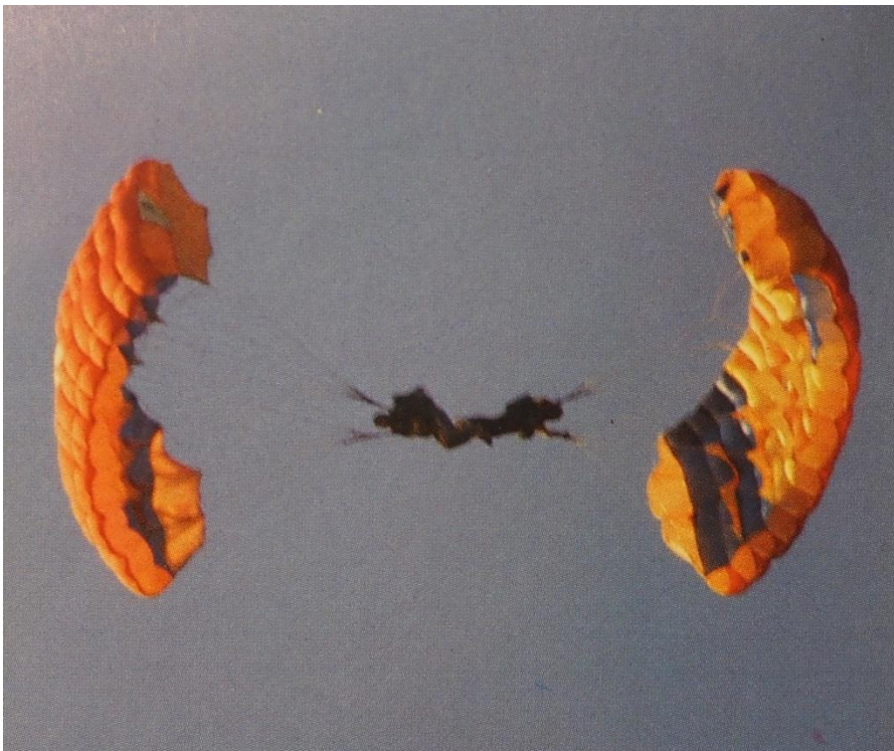
ihailia poikkeuksellisen vilkasta lentotoimintaa. Lentojen välillä myös hypättiin. *Ilmailun* päätoimittaja, entinen hyppylentäjä **Arja Vartia** kuvasi hyppääjien osuutta näin:

”...Laskuvarjohyppääjät veivät loputkin pisteet hypätessään illalla juhla-asuisina (vähintään tummassa puvussa ellei frakkia ollut löytynyt) Hangon sataman pienelle asfalttipläntille, katulamppujen ja purjeveneiden mastojen keskelle. Yksi pojista molskautti satama-altaaseen...”

Suomen Laskuvarjokerhon **Martti Roivainen**, joka ei molskauttanut satama-altaaseen, satamalaiturilla elegantissa hyppyasussaan tyytyväisenä saamiinsa aplodeihin. Kuva: Arja Vartia.

Ilmailun artikkelissa viitattiin laskuvarjohyppykoulutuksen aloittamiseen Hangossa tulevan syksyn aikana.

Suomen Ilmailuliitto oli kutsunut Neuvostoliiton urheiluilmailujärjestön Federatsia Aviatsionnogo Sports SSSR:n seitsemänhenkisen ryhmä Suomeen lentonäytöskiertueelle. Ryhmä oli Ilmailuliiton vieraana 19.–26.8.1985. Ryhmään kuului kaksi taitolentäjää (JAK-50 koneineen) ja kolme laskuvarjohyppääjää. Vierailunsa aikana ryhmä kierteli esiintymässä suomalaisissa lentonäytöksissä elokuussa Kymissä, Kuopiossa ja Lappeenrannassa. Ryhmä saapui Suomeen An-2 koneella, joka myös toimi laskuvarjohyppyesitysten hyppyalustana.



Hyppyesitykseen kuului myös kuvassa näkyvä downplane, joka näytti hurjemmalta kuin oli. Enemistölle yleisöstä manööveri oli ennen näkemätön. Kuva on Kymien näytöksestä. Kuva: Arja Vartia /Ilmailu

Näytökset onnistuivat hyvin, joskin Lappeenrannassa sää häiritsi esityksiä jonkin veran. Laskuvarjohyppääjien **Viktor Lapitski**, **Meger Balajev** ja **Pavel Jagilev** esityksiin kuului tavanomaisia kuvio- ja kupukuviohyppyjä. Lisäksi näytöksissä nähtiin Suomessa vielä uudenkarhea downplane. Yksi hyppynumeroista oli Suomessa harvoin nähty, silloinkin ainoastaan neuvostoliit-

tolaisten näytösesityksissä, USA:ssa nimellä ”Mr. Bill hyppy”, jossa kaksi hyppääjää suorittaa uloshypyn yhdessä, toisiinsa otteilla kiinnittyneinä. Näytöskiertueen esityksissä hypyt toteutettiin niin, että katsojat ensin luulivat vain kahden hyppääjän hypänneen ja aukaisseet varjonsa. Vähän sen jälkeen kuitenkin toisesta laskuvarjosta ”putosi” hyppääjä, joka otti hieman vapaata pudotusta ja aukaisi sitten varjonsa.

Hyppyryhmään kuulunut Viktor Lapitski oli maansa edustaja myös muilla kansainvälisillä areenoilla: Hyvin englantia puhunut Lapitski oli yksi vuoden 1984 MM-kilpailun tuomareista.

Ilmailu 10/1985

Suomen Ilmailuliitto. – Finlands Flygförbund r.y.: Toimintakertomus vuodelta 1985

Suomalaishyppääjä kuoli BASE-hypyllä Norjassa

Elokuun lopulla oli yhdeksänhenkinen hyppääjäryhmä kokoontunut tunnetun BASE-hyppyjen puolestapuhujan ja suomalaisen pioneerin **Jorma Österin** johdolla Norjan Trollveggenille BASE-hyppyä varten. Ensimmäiset hyppyt suoritettiin 27.8.1985. Kaksi ensimmäistä hyppeä onnistuivat hyvin. Kolmantena vuorossa oli **Jari Mynttinen**. Erään videotallenteen mukaan näytti siltä, että ponnistus ja hypyn alkuvaihe olisivat epäonnistuneet siten, että hyppääjä kaatui selälleen, ponnistus ”meni yli”. Hypyn onnistumisen kannalta olisi ollut tärkeää suorittaa hallittu hyppy, jotta hyppääjä voisi saavuttaa tehokkaan liukuasennon mahdollisimman pian. Vuorensenämän läheisyyden vuoksi liuku on välttämätön, jotta hyppääjä pääsisi riittävän kauas vuorensenämästä voidakseen aukaista laskuvarjonsa turvallisesti.



Pohjoismaissa
vastustetaan syöksyhyppeä

”Venäläistä rulettia”

Hyppääjä aukaisi varjonsa, mutta videotallenteen mukaan näytti iskeytyneen vuoren seinämään

useita kertoja, mahdollisesti ensimmäisen ker-

ran varjon avautumisvaiheessa. Hän menehtyi onnettomuuden seurauksena. Onnettomuudesta ja sen syistä ei ole täsmällisiä tietoja, koska sitä ei tutkittu tavanomaisen ilmailuonnettomuustutkinnan menetelmin. Hyppääjällä oli noin 400 hypyn kokemus.

Onnettomuus sai huomattavaa julkisuutta. Uutisissa ja lehtiartikkeleissa kerrottiin, kuinka vaarallista toiminta on. Myös lajia ymmärtäviä kommentteja löytyi. Aikakauslehti *Seuran* artikkelissa oli lainaus Jorma Österin kommentista:

”...Tiesin jo silloin, kun ensi kertaa hyppäsin Trollveggeniltä, että siitä tulisi suosittu paikka. Silloin otin myös onnettomuudet lukuun. Mutta elämä ei ole elämän arvoista ilman unelmia. Tämä ei merkitse loppua, sillä Trollveggen on kaikkien hyppääjien suurin tavoite...”

Saman lehden toimittaja **Hannu Holvas** kommentoi, että vaikka kiinteältä alustalta suoritettut hyppyt ovat Suomessa virallisesti kiellettyjä, *”...Norjan Trollveggen on koko maailman laskuvarjohyppääjien salattu unelma...”* Hän jatkaa viitaten alan liittojen vastustukseen: *”...Väittäisin, että lähes kaikki laskuvarjohyppääjämme unelmoivat Trollveggenistä, Kivenlahden tv-mastosta tai muusta vastaavasta...”* Holvas päättää kirjoituksensa näin: *”...Trollveggenin kuolemantapaus on itse asiassa vain erään unelman kääntöpuoli. Toki aikuisella ihmisellä pitää olla oikeus viranomaisen puuttumatta valita unelmansa ja kohtalonsa...”*

Artikkeleissa viitattiin, että *”kaikki hyppääjät sinne haluavat...”* Vuonna 1985 arvioitiin, että Trollveggeniltä olisi silloin hypännyt noin 30 henkilöä. Seuran toimittajan arvio hyppääjämäärästä ei aivan osunut kohdalleen. Kuten tämän historiasarjan aikaisemmista artikkeleista on jo käynyt ilmi,

Suomalainen laskuvarjohyppääjä kuoli Norjassa

Åndalsnes (STT—NTB)
Suomalainen, noin 30-vuotias laskuvarjohyppääjä kuoli hypyn epäonnistuttua Trollveggenissä Keski-Norjassa tiistaina.

Suomalainen oli mukana yhdeksän hengen seurueessa, jonka tarkoituksena oli kuvata hyppy Trollveggen-vuorelta. Kahden ensiksi hypänneen hyppy onnistuivat, mutta kolmas hyppääjä putosi kivikasaan ja kuoli.

Vähän aikaa sitten 19-vuotiaalle ruotsalaishuorukaiselle kävi samoin.

Helikopteri nouti uhrin ja sen jälkeen kaksi naista, jotka olivat saaneet shokin. Muut tulivat alas omin voimin.

Ilmailuliitolla ei ollut tarkoitus estää ketään toteuttamasta unelmiaan, vaan rajata joidenkin yksilöiden unelmien toteuttamisesta laskuvarjoyhteisölle – erityisesti Norjassa – aiheutuvia vakavia haittoja.

Hypyistä tuli jälkiseurauksia kahdelle ennen Mynttistä hypänneelle. Asiaa kävivät tutkimaan ja hie-
man hutkimaankin Ilmailuhallitus ja Ilmailuliitto. Viranomainen pyysi molemmilta hyppääjiltä selvityk-
sen toiminnastaan, jonka perusteella se arvioisi, voisiko toiminta katsoa siinä määrin uhkarohkeaksi,
että se voisi antaa perusteet ilmailulupakirjan peruuttamiselle. Molemmat hyppääjät antoivat yhtei-
sen selvityksen, jossa he muun muassa kertoivat kartoittaneensa ja riskit katsoivat valmistautu-
neensa huolellisesti hyppyyn. He myös viittasivat maihin, joissa toimintaa ei ole kielletty. Näitä olivat
muun muassa Ruotsi ja Yhdysvallat. Vastineessa myös kiistettiin, että Norjan ilmailuliitolle olisi ai-
heutettu mitään haittaa. Vastineessa vakuutettiin, että edellisenä vuonna BASE-hyppääjä **Carl
Boenishille** sattunut onnettomuus ei mitenkään liity Trollveggenin vaarallisuuteen, koska hyppy ta-
pahtui eri paikassa, noin 700 metrin päässä...

Viranomainen teki asiassa nopean päätöksen. Kahden viikon kuluttua selvityspyynnön päiväyksestä
Ilmailuhallitus teki päätöksensä: *”...Antamanne selvityksen sekä sen johdosta, ettei nimenomaan
base-hyppäjä koskevia määräyksiä ole vielä annettu, ilmailuhallitus harkitsee oikeaksi, ettei asia
anna aiheutta enempään toimenpiteisiin...”*

Suomen Ilmailuliitto päätyi toisenlaiseen ratkaisuun. Liiton hallitus päätti peruuttaa hyppääjien kilpai-
lulisenssit vuoden ajaksi. Päätös perustui kansainvälisen urheiluliiton FAI:n urheilusääntöjen
yleiseen osaan (General Section), jossa annettiin kansalliselle ilmailuliitolle oikeus peruuttaa lisenssi
niin halutessaan. Ilmailuliiton päätöksessä viitattiin hyppäisiin Trollveggenillä, *”...mikä on vahingoit-
tanut urheiluliittoa...”* Vuoden peruutusajan laskenta alkoi siitä, kun lisenssi on palautettu Ilmailu-
liittoon.

Ilmailuliiton laskuvarjotiedotteessa perusteltiin harrasteilmailun vahingoittamista laveammin. Tiedot-
teen taustalla ovat Norjan ilmailuliitolta saadut tiedot heidän ongelmatilanteestaan:

*”...Vuorihyppyjen suorittaminen Norjassa aiheuttaa kohtuutonta haittaa Norjan laskuvarjour-
heilijoille. Lisäksi pelastustoimet ovat saattaneet pelastusmiehistön vakaviin vaaratilanteisiin.
Puhumattakaan pelastustoimien aiheuttamista kustannuksista, jotka jo pari vuotta sitten ylit-
tivät miljoonan kruunun rajan...”*

FAI-lisenssin peruutus oli vaikutukseltaan kilpailukielto, joka lisäksi sulki pois mahdollisuuden suorit-
taa virallisia ilmailu-urheilun ennätyksiä. Tavanomaista hyppäämistä lisenssin peruutus ei haitannut.

Tämä onnettomuus tai sen seuraukset ei lopettanut BASE-hyppäystä Trollveggenillä eikä muuallakaan.
Hypyt jatkuivat edelleen, mutta niistä ei enää paukuteltu henkseleitä, vaan niitä tehtiin vähin äänin.
Enemmistö laskuvarjohyppääjistä ei ole koskaan hypännyt BASE-hyppäystä.

Tätä kirjoitettaessa maailma on BASE-hyppyjen osalta aika erinäköinen. Halutessaan voi kuka ta-
hansa, milloin tahansa piipahtaa YouTubeen ja suorittaa BASE-hyppäystä liitopuvulla, ainakin virtuaa-
lisesti kypäräkameran HD-laatuisen kuvan elävöittämänä...

Helsingin Sanomat 28.8.1985

Uusi Suomi 29.8.1985

Seura 6.9.1985

Laskuvarjourheilu 3/1985

Ilmailuhallitus 27.9.1985, D:no 4180/944/85: Selvityspyyntö Johanna Valo/Timo Rantala

Timo Rantala/Johanna Valo 8.10.1985: Trollveggenhyppy elokuussa 1985 [vastaus selvityspyyntöön]

Ilmailuhallitus 11.10.1985, D:no 4180/944/85: Päätös

Suomen Ilmailuliitto ry 29.10.1985: Laskuvarjotiedote 7/85

Suomen Ilmailuliitto ry, kirje 30.10.1985 Johanna Valo/Timo Rantala

SIL kertoo sekalaisia asioita – turvallisuutta ja muuta

Ilmailuliitto julkaisi 3.9.1985 laskuvarjotiedotteen 6/85 ja sen liitteenä 4.9.1985 päivätyn turvallisuustiedotteen 5/85. Laskuvarjotiedotteessa kerrottiin tulevista tapahtumista: 5.-6.10.1985 järjestetään taito- ja tarkkuushyppääjille valmennusleiri. Tuomareilla järjestetään koulutustilaisuus 16.-17.11.1985.

Tiedotteessa julistettiin hakuun vuoden 1986 SM-kilpailut Para-Ski, taito- ja tarkkuus, relatiivi- ja kupu-

SUOMEN ILMAILULIITTO RY
Helsinki-Malmin lentoasema
00700 HELSINKI

LASKUVARJOTIEDOTE 6/85
03.09.1985 1 (2)

relatiivilajeissa. Tiedotteessa myös julkaistiin Jugoslavian relatiivi-MM-kilpailuun nimetyn joukkueen kokoonpano. LuKT oli myös lähettämässä edustusjoukkuetta yleismestarien Maailman Cupiin Italian Sienaan. Kilpailu on jokavuotinen. Tällä kerralla osanottajia oli kuitenkin aikaisempaa enemmän. Entisen yhden kilpailijan sijaan nyt oli mahdollista lähettää kolme: yksi yleiseen sarjaan (**Reijo Aittomäki**), yksi nuorten sarjaan (**Timo Toivonen**) ja yksi naisten sarjaan (**Sinikka Nieminen**).

Tiedotteessa kehoitettiin pikaisia tilityksiä RW-MM-joukkueen tukemiseksi myytyjen paitojen tuotoille: Joukkue on kohta lähdössä ja rahat pitäisi saada näppiin äkkiä...

Tiedotteen viimeisenä asiana kerrottiin, että syyskuussa pidettäväksi suunniteltu hyppymestarikurssi jouduttiin peruuttamaan osanottajakadon vuoksi.

Turvallisuustiedotteessa oli vakaavaa asiaa. Ongelmavaruste oli tällä(kin) kertaa Mirage-tandem,

SUOMEN ILMAILULIITTO RY
LuKT
Helsinki-Malmin lentoasema
00700 HELSINKI

TURVALLISUUSTIEDOTE 5/85
04.09.1985 1 (1)

tarkemmin siihen pakatun varavarjon toiminta – tai oikeastaan toimimattomuus. Suomen Laskuvarjokerhon kalustovirtuoosit **Hannu Leskinen** ja **Jukka Nurmela** olivat tutkineet varjoja, koska niiden toimintaa oli alettu jostain syystä epäillä. Ongelmat koskivat Miragen sellaista mallia, joissa varavarjon sokat olivat "...SST:n tapaan repun selkäpuolella". Toimintakokeissa kävi ilmi, että kaksi reppua ei avautunut lainkaan, yksi avautui hitaasti ja kaksi toimi asianmukaisesti. Kokeiden tekijät arvelivat yhdeksi ongelmien syyksi heikkoa jousiapuvarjon joustia. Jousivoima oli kahdeksan kp. Apuvarjo oli kuitenkin valmistajan suosittelema malli. Toiseksi syyksi arveltiin monimutkaista läppäjärjestelmää. Reppuun oli aiemmin edellytetty muutostyö (läpän lyhennys), mutta se ei ole poistanut ongelmaa.

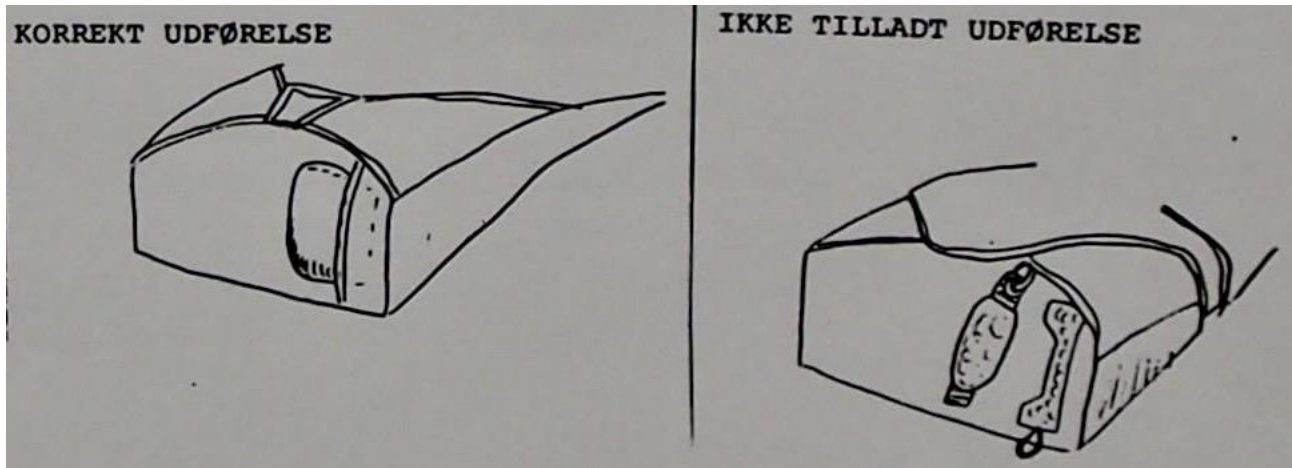
Tarkistamattoman tiedon mukaan valmistaja (Sky Supplies) olisi ilmoittanut olevansa valmis muuttamaan Miragen vanhemmat mallit nykyisen uuden mallin kaltaiseksi siten, että sokat tulevat repun päälle. Uusissa Mirageissa ei ole todettu edellä kuvatun kaltaisia ongelmia. Tehdas ei tietävästi luovannut tehdä korjausta ilmaiseksi. Tarkistamattoman tiedon mukaan valmistaja olisi hyväksynyt voimakkaammalla jousella varustetun apuvarjon käytön ja olisi julkaisemassa asiaa koskevan turvallisuustiedotuksen.

Turvallisuustiedotteessa kehoitettiin pidättäytyä hyppäämistä edellä kuvatuilla Mirage-tandemeilla ennen kuin niihin on tehty valmistajan hyväksymä toimenpide (apuvarjon vaihto tai repun muutostyö). Turvallisuustiedotetta kirjoitettaessa oli ainoa varma tieto, että varusteisiin liittyi ongelmia. Siitä oli vielä tarkistamattomia tietoja, kuinka valmistaja tulee vastaamaan ongelmiin. SLK:n laskuvarjotaitajat ilmoittivat olevansa yhteydessä Yhdysvaltoihin ja tiedottavat, kun asioihin saadaan varmaa tietoa.

Ilmailuliiton arkistosta löytyi samoihin aikoihin julkaistu tanskalainen turvallisuustiedote. Sen olisi sisältönsä vuoksi voinut liittää SIL:n turvallisuustiedotteeseen, paitsi että asiaa ei ollut vielä Suomessa tutkittu: suomalainen kalustokomitean laatima toimintaohje puuttui. Tiedotteen lisäksi ei löytynyt merkintöjä, kuinka tanskalaisen tiedotteen kanssa edettiin, vai edettiinkö mitenkään. Tiedote oli siksi

Suomessakin kiinnostava, että se antoi yhden ratkaisumallin Suomessa vaaratilanteiden listayköseksi nousseen ”POPi on poikaa” ilmiön, jossa kädestä päästettävää repusta ulos vedettävää apuvarjoa (Pull Out Pilo chute) käytettäessä apuvarjon kahva on irronnut paikaltaan tai hyppääjä ei ole sitä muusta syystä löytänyt varjon aukaisutilanteessa.

Tanskalaisten tiedotteen mukaan POP-apuvarjon kahvaosan pitäisi syyskuun 1985 jälkeen olla alla vasemmalla olevan kuvan näköinen. Oikeassa kuvassa näkyy Suomessakin näihin aikoihin tavallinen kahvan kiinnitystapa repun pohjalla olevaan tarraan, jolloin se on alttiina esimerkiksi uloshyppyssä osumaan johonkin ja irtoamaan paikaltaan ja jäädä roikkumaan yhdyspunoksen varaan, jolloin sen löytyminen laukaisutilanteessa on vaikeampaa.



Turvallisuustiedotteista ei löytynyt merkintää ”Tanskan mallista”. Tämän tapaiset ulkomailta saadut tiedotteet kuitenkin yleensä liitettiin kalustomestarien ja myöhemmin osaksi tulevien laskuvarjotarkastajien käsikirjastoa. Vaikka Historiaheppu on asiaa aikanaan käsitellyt ja tämän turvallisuusvaroituksen taltioinut, asian etenemisestä ei ole jäänyt muistikuvaa...

Suomen Ilmailuliitto ry, 3.9.1985: Laskuvarjotiedote 6/85

Suomen Ilmailuliitto ry 4.9.1985: Turvallisuustiedote 5/85

Dansk Faldskærms Union September 1985: Meddelsel fra tekniske udvalg (MFT.) 13/85

Ilmailuliitolle uusi tiedotussihteeri

Suomen Ilmailuliitossa, kuten muissakin urheilujärjestöissä oli tiedotukseen keskittynyt henkilö, tiedotussihteeri tai joskus tiedotuspäällikkö, jonka tehtäviin kuului nimikkeen mukaisesti erilainen tiedotustoiminta, yhdistyksen sisällä tai ulkopuolelle. Ilmailuliiton päätiedotusväline oli *Ilmailu*, joka ilmestyi vuonna 1985 yksitoista kertaa vuodessa, muuten kerran kuussa, mutta kesä- ja heinäkuussa julkaistiin kaksoisnumero 6–7/1985.

Lehden päätoimittajana ja sitä kautta Ilmailuliiton tiedotuksen päävastaava oli helmikuussa 1984 tehtävässä aloittanut entinen hyppääjä ja hyppylentäjä **Arja Vartiainen** (os. **Martikainen**). Hänen apunaan toimi tiedotussihteeri, jonka tehtäviin kuului liiton tiedotteiden laatiminen, sekalaiset tiedotusasiat ja *Ilmailun* toimitussihteerin tehtävät. Tiedotussihteerit olivat myös kirjoittaneet satunnaisesti artikkeleita, jotka kuitenkin yleensä liittyivät liiton toiminnan yleiseen esittelyyn.

Tiedotussihteereillä oli yleensä työssä tarvittavaa tiedotusosaamista, mutta ei ilmailutaustaa. Heitä on tullut ja mennyt, eikä heitä ole mainittu aiemmin näissä historia-artikkeleissa. Tähän asiaan tuli muutos 15.9.1985, kun SIL palkkasi uuden tiedottajan opintojaan jatkamaan lähteneen **Leena Sieväsen** tilalle. Ilmailuliiton Malmin lentoasemarakennuksessa sijaitsevaan toimistoon saatiin uusi

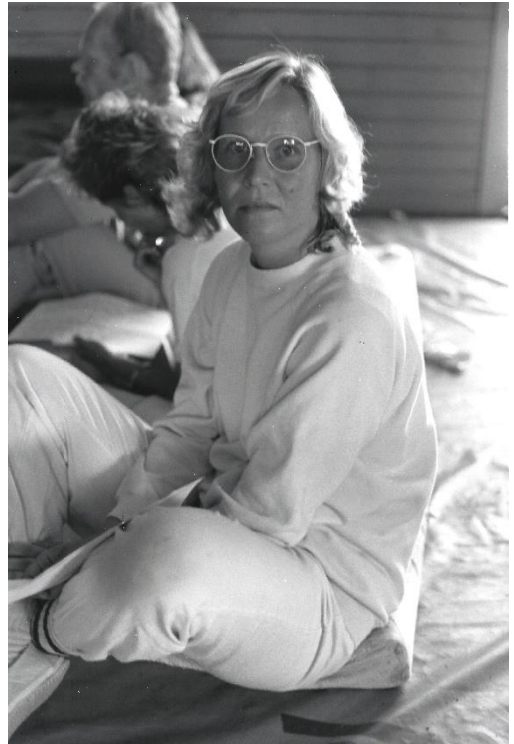
tiedottaja kuvaannollisesti ilmaistuna ihan naapurista: lentoasema-alueella olevasta Suomen Laskuvarjokerhon parakista. Uudeksi tiedotussihteeriksi valittiin Suomen Laskuvarjokerhon jäsen **Mimma Lehtovaara**. Hän ei tietenkään oikeasti asunut SLK:n parakissa, mutta kiihkeänä aktiivihyppääjänä käytännössä ”melkein asui”, koska lajitoveriensä tapaan vietti siellä suuren osan ajastaan. Tiedotustausta ja -koulutusta hänellä oli, ja hyppyjäkin noin 400.

Aikaisemmista tiedotussihteereistä poiketen hän oli kohutuullisen aktiivinen kirjoittaja, joka päätoimittajan tapaan pystyi kirjoittamaan asiantuntevasti laskuvarjoasioista. Vaikka laskuvarjourheilulla oli käytössään oma lehti, oli myös tärkeää julkaista artikkeleita Ilmailuliiton kaikille jäsenille menevässä lehdessä.

Mimma Lehtovaara RW-SM-kilpailuissa Jämillä vuonna 1986. Kuva: Eero Kausalainen.

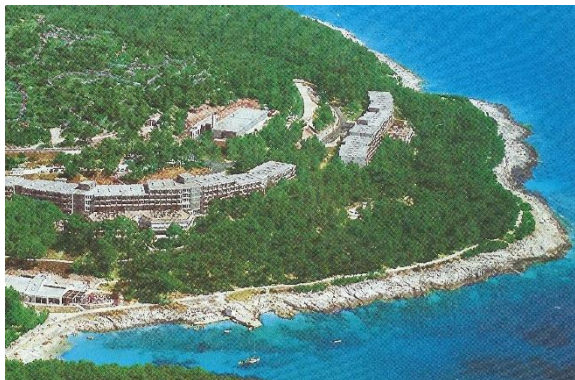
Lehtovaara kirjoitti laskuvarjojuttuja varsinaisen päätyönsä ohella paitsi *Ilmailuun*, myös *Laskuvarjourheiluun*. Hän toimi myöhemmin *Ilmailun* päätoimittajan sijaisena ja hänestä tuli muutaman vuoden kuluttua *Laskuvarjourheilun* päätoimittaja.

Ilmailu 10/1985
Eero Kausalainen 5.3.2025



World Parachuting Championships in Relative Work
Svjetsko padobransko prvenstvo u grupnim figurama
Lošinj 15.-25.9.1985.

CC. EIA HUOSAEI
TIMO KALTO



Hienoimpia kisapaikkoja ikinä! Vasemmalla lomakylä, jossa joukkue majoittui ja oikealla muutaman kilometrin päässä sijainnut lentokenttä. Kuva: via Jugoslavian ilmailuliitto

Vuoden 1985 RW-MM-kilpailujen järjestelyoikeus oli myönnetty Jugoslavian ilmailuliitolle. Maa ei ollut tunnettu relatiivihyppääjistään, mutta toisaalta sieltä löytyi aikaisemmilta vuosilta merkittävä määrä kokemusta muiden lajien MM-tasoisien hyppykilpailujen järjestämisessä. Kilpailupaikka oli nykyisen Kroatian alueella, noin 100 kilometriä Rijekan kaupungin eteläpuolella sijaitseva

eksoottinen Adrianmeren saari Mali Lošinj. Kilpailijoiden ja tuomareiden majoitus oli järjestetty upeaan lomakeskukseen smaragdinvihreän Adrianmeren rantaan. Hyppypaikka oli pieni lentokenttä muutaman kilometrin päässä majoituspaikasta.



Suomen joukkue avajaisissa. Lippua heiluttaa Jarmo "Ahti" Karjalainen. Pentti Selenius ja Jari Holopainen tarkkailevat suoritusta. Kuva: Eero Kausalainen

Suomen osallistuminen tapahtui kerrankin joka suhteessa suotuisten tähtien alla. Ilmailuliitolla riitti rahaa koko 46 126 markan (7 350 USD, rahanarvomuuntimen vuoden 2024 kurssin mukaan 18 480 €) suuruiseen osanottomaksuun kahdeksan hyppääjän joukkueelle, josta toinen puoli osallistui myös 4-way lajiin. Koko matkabudjetti oli joukkueenjohtaja **Timo Aallon** mukaan runsaat 77 000 markkaa, mukaan luettuna harjoitushyppyt kilpailupaikalla ja valmentaja **Jeff Barbanin** kulut. Joukkue matkusti kilpailupaikalle bussilla, joka myös aiheutti kustannuksia polttoaineiden, laivalippujen ja -maksujen muodossa. Joukkueeseen ulkojäsenenä kuulunut tuomari ei rasittanut joukkueen budjettia. Tuomarilta ei peritty osanottomaksua ja matkan SIL:n virkailija teki lentomatkojen (Helsinki-Wien, Zürich-Helsinki) osalta ilmaisilla lipuilla ja liiton virkailijoiden oman matkabudjetin turvin loppuosan junalla, laivalla ja bussilla kilpailupaikalle.

Joukkue sai merkittävää tukea omalta kerholtaan – kaikki kilpailijat olivat Suomen Laskuvarjokerhon jäseniä. Lisäksi joukkueen ja erityisesti joukkueenjohtaja Aalto hankkivat puuttuvat runsaat 30 000 markkaa lehtimainoksia hankkimalla, mainosvaatteen hinauksella, "kerjättyillä" sponsorirahoilla ja niin edelleen.

Suomen joukkueeseen kuuluivat kilpailijoina **Mauri Hartikainen**, **Jari Holopainen**, **Jouko Hovi-niemi**, **Matti Karjalainen**, **Kari Koivuranta**, **Ari Kousa**, **Henri Pohjolainen**, **Pentti Selenius** ja vaihtomiehinä **Jarmo Karjalainen** ja **Matti Veikkola**. Lisäksi joukkueessa olivat mukana joukkueenjohtajana Timo Aalto, valmentajana USA:n Jeff Barbani ja kilpailun tuomarina liiton virkailija **Eero**

Kausalainen. Joukkueen kokoonpanoa LuKT:n kilpailukomiteassa pohdittaessa käsiteltiin myös esitystä, että kokoonpanoon liitettäisiin pätevä videokuvaaaja **Jari Mynttinen**, joka oli osallistunut tiiviisti joukkueen valmennukseen kuvaamalla harjoitushypyt. Kokouksessa esitettiin myös, että laadukkaita kuvia voisi käyttää valmennuksen lisäksi sponsoreiden hankkimiseksi. Jostain syystä asia näytti jääneen auki kokouksessa. Siitä kirjattiin ainoastaan, että tällainen esitys oli tehty. Kuten aiemmista historia-artikkeleista muistetaan, Mynttinen ei olisi voinut osallistua, vaikka niin olisi päätetty...

Joukkueen siirtyminen Helsingistä oli merkittävä ja aikaa vievä suoritus. Matkaan piti lähteä 7.9.1985 kello kuusi. Ei vielä lähdetty, kuin vasta tuntia myöhemmin, koska joukkueenjohtaja nukkui pommiin. Turusta lähtevään Ruotsinlaivaan sentään ehdittiin ajoissa. Tukholmasta matka jatkui Helsingöriin, josta matkattiin lautalla Tanskaan, sieltä Hampurin ja Müncheniin. Alppien ohituksen jälkeen joukkue ajoi pikkubussillaan Itävallan läpi ja päätyi lopulta Ljubljanassa olevaan työmaaruokalaan, jossa oli tarjolla marinoitua läskiä. Epäilemättä herkkua! Koko matkan ajan sää oli melko keho. Alppien ylitys oli joukkueenjohtajan kertoman mukaan hieno, paitsi että se tapahtui yöllä. Loppumatkan aikana sää alkoi parantua ja lämmentä. Kilpailupaikalle Mali Lošinjii joukkue saapui 9.9.1985 kello 01.30.



Kilpailujen hyppykone neuvostoliittolaisvalmisteinen Mi-8 helikopteri, josta hypättiin peräportista. Kuva: Eero Kausalainen

Kilpailussa oli hyppykoneena Suomenkin ilmavoimista tuttu helikopterityyppi Mi-8. Ennen kilpailua toimitetuissa kisabulletiineissa kerrottiin, että hyppy tapahtuvat sivuovesta. Noin kolme viikkoa ennen kilpailun alkua tuli kuitenkin tieto, että hyppy tapahtuvat peräportista. Tätä tietoa vielä tarkennettiin viimeisessä kisabulletiinissa kertomalla oviaukon mitat: 214 x 162 cm. Tiedot ovesta olivat erityisen tärkeää lajissa, jossa uloshypyn onnistuminen on hypyn kivijalka. Lisäksi oli huomattava, että länsimaissa juuri kukaan ei ollut hypännyt lainkaan Mi-8 helikopterista, etenkin sen peräportista, jonka turvallisuus tarkistettiin koehypyin vasta vähän ennen kilpailuja. Oudon hyppikonetyypin vuoksi olikin perusteltua, että joukkueemme, kuten myös monet muut joukkueet, saapuivat hyvissä ajoin kilpailupaikalle käyttämään hyväksi kilpailun järjestäjän tarjoamaa mahdollisuutta harjoitusviikkoon ennen kilpailuja.

Joukkueella oli noin viisi päivää harjoittelu-aikaa ennen kilpailuja. Se ei ollut paljon, kun huomioitiin uusi hyppykonetyyppi. Harjoitukset kuitenkin sujuivat hyvin ja antoivat lupausta hyvistä tuloksista. Joukkue oli erinomaisessa vedossa molemmissa lajeissa.

Kilpailussa oli kyse sekvenssistä: hypyn ohjelmat muodostettiin arpomalla ennalta ilmoitetuista yksittäisistä kuvioista tai kahdesta kuviosta ja niiden välisestä pakollisesta siirtymävaiheesta muodostuvista ns. bloqueista. Työskentelyaika 4-hengen sekvenssissä oli 35 sekuntia ja 8 hengen lajissa 50 sekuntia.



8-henkilön lajissa Suomen parhaat tulokset olivat kolmannen kierroksen kolmanneksi paras tulos 10 pistettä, joka oli myös uusi Suomen ennätys. Suomen joukkue onnistui erinomaisesti. Yhtään hyppyä ei mennyt pilalle. Suomi sai kymmenen kierroksen kilpailussa kokonaistuloksen 68 pistettä ja sijoittui jaetulle viidennelle sijalle yhdessä Tanskan kanssa. Suomen edelle sijoittuneet joukkueet olivat maailman huippuja: USA, Ranska, Kanada ja hieman yllättäen Neuvostoliitto.

4-henkilön lajissa Suomi menestyi myös hyvin. Ensimmäinen hyppy oli paha, koska virheiden vuoksi joukkue sai siitä ainoastaan neljä pistettä. Sen jälkeen ”homma lähti käyntiin”. Seuraavalla hypyllä syntyi uusi Suomen ennätys 11 pistettä. Muutamalla hypyllä tosin menetettiin pisteitä virheelliksi tuomittujen suoritusten takia, mutta kokonaisuus oli suomalaisilta ennen näkemätön: kymmenen kierroksen kilpailussa, muutamista virheistä huolimatta, 81 pistettä. Sillä irtosi yhdessä Neuvostoliiton kanssa jaettu kymmenes sija.

Suomen joukkuetta kilpailuissa ja jo ennen sitä valmentanut Jeff Barbani oli kovan luokan hyppääjä, jonka meriitteihin kuului useita USA:n relatiivimestaruuksia ja mitalisijoja, Maailman Cup mitalisijoja ja yksi maailmanmestaruus legendaarisessa ”Mirror Image” joukkueessa.

Joukkueella oli valmentajana USA:lainen huippuhyppääjä **Jeff Barbani**, jolla oli epäilemättä merkittävä vaikutus joukkueen hyviin tuloksiin. Joukkueenjohtaja Timo Aalto hehkutti *Laskuvarjourheilu* (3/1985) artikkelissa: ”Suomi on hypähty maailmankartalle...”

Kilpailuista löytyy edellä mainitun artikkelin lisäksi runsaasti kuvia Seniorien nettisivuilla. Lisäksi alla lähdeviiteluettelossa olevasta linkistä avautuu noin kymmenen minuutin pituinen kaitafilmi kilpailuista ja oheistoiminnoista.

Päättäjäsissä joku teki Suomen joukkueelle käytännön pilan nostamalla joukkueen lippusalkoon uudelleen muotoillun joukkueen nimikyltin. Kuva: Eero Kausalainen.

Kilpailussa oli tuomareita poikkeuksellisen paljon. Se mahdollisti, että voitiin tehdä kaksivuorotyötä. Vuoro alkoi puolen päivän aikaan ja päättyi iltapimeällä. Seuraavana aamuna aloitettiin heti päivän valjettua ja tehtiin töitä puoleen päivään. Sen jälkeen oli vuorokausi vapaata, jolloin saatettiin lähteä uimaan tai veneilemään. Kilpailun lopulla oli vapaapäivä,



jolloin osa joukkueesta, kuten kaitafilmistäkin näkyy, matkasi kantosiipialuksella muutaman tunnin matkan päässä olevaan Venetsiaan.

Joukkueen paluumatka vuokratulla pikkubussilla oli pitkä, mutta sujui hyvin. Matkan varrella joukkue jätti bussin kyytiin liftanneen tuomari Kausalaisen Zürichiin, josta matka jatkui sinivalkoisin siivin Helsinkiin. Muu joukkue matkasi Euroopan halki ja saapui viimeisen osuuden Ruotsinlaivalla Tukholman kautta Helsinkiin aamulla 30.9.1985. Joukkueenjohtaja Aallon viimeinen merkintä matkapäiväkirjaan oli tehty Tukholmassa 29.9.1985:

”...Saavuttiin Tukholmaan ennen klo 09.00. Rahat on loppu. Ne riittävät juuri ja juuri polttoaineeseen ja ruokaan. Odotellaan laivan lähtöä, joka lähtee kohti Hkiä klo 18.00.”

Joukkueelta ja sen johtajalta komea ja melko harvinainen suoritus: hyvin onnistuneen varainhankinnan ja kohtuullisen hyvän SIL:n osuuden ansiosta kisabudjetista maksettiin matkakulut, osanottomaksut, harjoitushypyt, muonat ja majoitukset. Tällä kerralla artisti ei maksanut...

Tuloksia:

8-man order results:

No.	C O U N T R Y	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	TOTAL
1.	UNITED STATES	12	14	13	11	11	11	11	11	12	12	118
2.	CANADA	12	12	8	11	10	11	12	11	11	14	112
3.	FRANCE	12	11	9	11	10	10	11	11	11	13	109
4.	AUSTRALIA	11	12	10	11	10	4	11	10	11	14	104
5.	AUSTRIA	12	13	8	11	6	11	11	6	12	12	102
6.	NEW ZEALAND	10	12	5	10	9	9	9	9	10	12	95
7.	ITALY	10	10	10	9	9	10	10	5	10	11	94
8.	UNITED KINGDOM	8	6	10	8	8	8	9	10	11	11	89
9.	DENMARK	9	9	6	9	9	8	7	7	9	11	84
10.	FINLAND	4	11	9	6	9	9	9	7	9	8	81
	SOVIET UNION	8	11	5	9	7	6	8	8	9	10	81
12.	SWITZERLAND	10	9	7	5	9	8	8	9	3	10	78
13.	SWEDEN	8	9	8	7	8	5	6	8	9	9	77
14.	BELGIUM	8	8	6	9	4	8	6	7	8	10	74
15.	GERMANY F.R.	8	4	7	9	8	7	7	7	8	7	72
16.	NORWAY	6	8	7	8	7	8	5	7	8	5	69
17.	NETHERLANDS	6	8	6	7	6	7	7	7	7	6	67
18.	SPAIN	6	2	5	5	5	6	5	5	7	6	52
19.	CZECHOSLOVAKIA	3	4	4	5	5	5	5	5	5	6	47
20.	YUGOSLAVIA	3	5	2	4	5	5	5	4	4	6	43

8-man order results:

No.	C O U N T R Y	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	TOTAL
1.	UNITED STATES	12	13	15	11	11	12	10	13	12	11	120
2.	FRANCE	11	10	8	9	9	11	8	10	10	10	96
3.	CANADA	10	10	12	8	8	4	8	11	10	7	88
4.	SOVIET UNION	9	7	8	8	8	7	6	6	6	7	72
5.	FINLAND	8	8	10	6	4	7	5	7	7	6	68
	DENMARK	7	8	10	6	6	6	5	5	8	7	68
7.	UNITED KINGDOM	7	7	8	5	7	8	2	8	5	7	64
8.	SWEDEN	7	6	8	5	6	7	4	7	6	5	61
9.	BELGIUM	7	4	6	5	5	6	3	7	3	7	53
10.	AUSTRALIA	6	5	7	5	7	1	3	7	2	4	47
11.	GERMANY F.R.	6	5	3	4	5	6	4	4	3	3	43

Union Bank of Finland, 20.6.1985: Duplicate receipt N:o 406942

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 19.8.1985: LuKT:n kilpailukomitean kokous

Meet Director Z Beric, Telegram 20.8.1985

The Finnish Aeronautical Association, letter 29 August 1985: Information about the Finnish Delegation and arrival

6. RW WPC Org. Committee 1.9.1985: Last Bulletin

Suomen Ilmailuliitto ry 3.9.1985: Laskuvarjotiedote 6/85

Svjetsko Padobransko Prvenstvo u Grupnim Figurama: Official Results

Timo Aalto 29.9.1985: Matkapäiväkirja RW-MM-1985 ja tilitys matkakuluista

Laskuvarjourheilu 3/1985

http://www.seniorskydivers.fi/historiakuvat_ja_videot/laskuvarjomatkailua_ja_tapahtumia_1983-1989/1985_mm-85_kuviohyppy_jugoslavia/

Eero Kausalainen 6.3.2025

Phantom-varavarjoon uusi panta

Pyöreäkupuisissa varavarjoissa käytettiin usein panta varmistamassa kuvun kehittymistä oikeassa järjestyksessä. Panta valmistettiin usein samantyyppisestä, kupukangasta paksummasta materiaalista, kuin laskuvarjojen reput. Pannan avulla suljettiin kuvun helma avautumisen alkuvaiheessa niin, että kupuun ei pääse ilmaa ennen kuin se on kokonaan suorana ja kantopunokset kehittyneet suoriaksi. Pakkauksen yhteydessä panta kiedottiin kuvun helman ympärille kuvun laskostuksen jälkeen. Panta suljettiin paikalleen kumilenkeillä siten, että kantopunokset punostettiin pannassa oleviin kumilenkkeihin samaan tapaan, kuin aikaisemmin kiinnitettiin punokset hidastussukkaan tai myöhemmin PODiin.

Vuonna 1985 yksi yleisimmistä varavarjon kuvuista oli National Parachute Industries, Inc:in valmistama Phantom. Samaa kupua käytettiin myös saman laskuvarjovalmistajan pelastusvarjoissa. Suomessa näihin kupuihin liittyi niiden käyttöaikana useita ongelmia, jotka edellyttivät kupuun tehtäviä muutoksia. Eräs niistä oli pyöreän varavarjon hidastusjärjestelmään kuuluvan pannan vaihto.

Valmistajatehdas julkaisi 1.10.1985 päivätyn Service Bulletinin, jonka mukaan ennen 1.9.1985 valmistetut Phantom 22, 24, 26 ja 28 – varavarjot on syytä varustaa uudella pannalla. Valmistajan

mukaan uusi panta pitää kuvun helman tiukemmin koossa, jolloin se paitsi pienentää pakkaustilavuutta, myös parantaa laskuvarjon kehittymistä oikeassa järjestyksessä. Edellä mainitun päivämäärän jälkeen valmistetuissa varjoissa on tehdasasennuksena bulletinissa tarkoitetun mallinen panta.

Valmistaja kehotti laskuvarjojen käyttäjiä vaihtamaan uudenmallisen pannan ennen 1.9.1985 valmistettuihin varavarjoihin seuraavan uusintapakkauksen yhteydessä. Valmistaja lupasi toimittaa uuden pannan ja muutostyöohjeen ilmaiseksi saatuaan tiedot kuvun mallista, valmistusnumerosta ja -päivämäärästä. Valmistaja lupasi vaihtoehtoisesti tehdä itse muutostyön nimellistä 20 dollarin korvausta vastaan, jos varjo toimitetaan sitä varten heille. Muutoksen syynä olivat tietävästi Phantomeilla esiintyneet hitaat avautumiset.

USA:n tiukan tuotevastuulain takia tämäkin muutosohje esitettiin muodossa ”... panta pitäisi vaihtaa – the diaper should be changed ...”. Valmistajat käyttivät usein tällaista ohjeellista menettelyä. Valmistajat arvelivat, että jos muutos määrätään pakolliseksi, valmistajat samalla myöntäisivät, että tuotteessa on ollut vikaa. Se taas saattaisi antaa mahdollisuuden nostaa vahingonkorvauskanteita sellaisten aiempien onnettomuuksien takia, joissa on käytetty nyt muutoksen kohteena olevaa varavarjokalustoa.

Ote valmistajan julkaisemasta muutostyöohjeesta. Piirros: National Parachute Industries, Inc.

Valmistajat käyttivät pakollisia muutosvaatimuksia ehtona kaluston käytön jatkamiselle ainoastaan, milloin asia oli niin vakava tai kiireellinen, että vaatimus oli pakko esittää mahdollisista korvauskanteista huolimatta. Siis hyvin harvoin.

Suomessa tällaisia suosituksia kuitenkin noudatettiin, kuten ne olisivat olleet pakollisia. Ilmailuliitto kertoi asiasta turvallisuustiedotteessaan 7/85 (20.12.1985). Tiedotteessa kerrottiin, että Ilmailuhallitus on tietävästi valmistelemassa muutosmääräystä asiasta ja arveltiin, että muutosmääräys vastaisi valmistajatehtaan ohjetta. Tiedotteessa arveltiin, että pannan vaihdon olisivat ilmeisesti oikeutettuja suorittamaan henkilöt, joilla on oikeus tarkastaa varavarjoja. Pidettiin myös mahdollisena, että viranomainen voisi suoraan nimetä korjaustyöhön oikeutetut henkilöt. Lopullinen sanamuoto myöhemmin julkaistussa muutosmääräyksessä M 1359/86 oli: ”...Tarkastuksen ja pannan vaihdon saa tehdä otsikossa mainittujen [laskuvarjokorjaamo tai laskuvarjohuoltoyritys] lisäksi varavarjon tarkastusoikeuden omaava kalustomestari...”

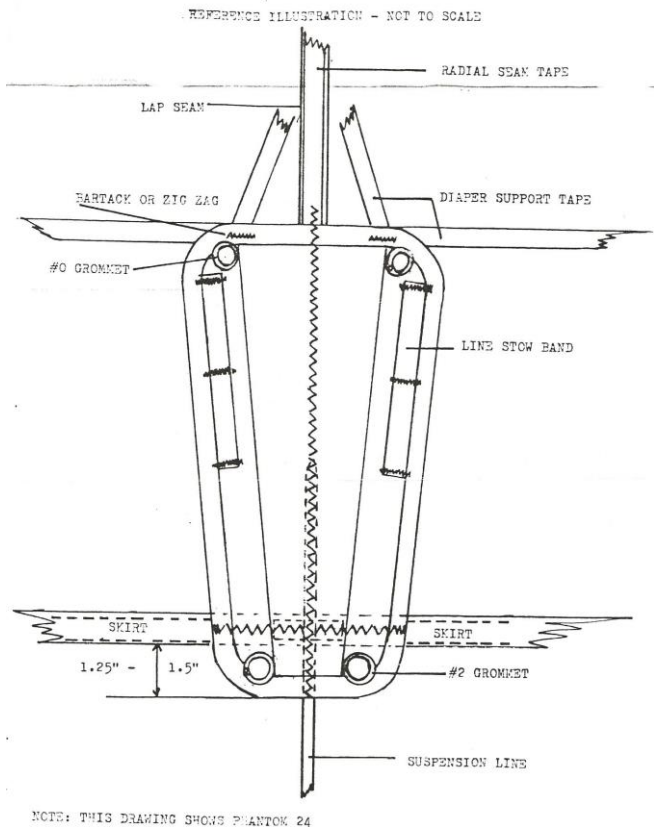
Tiedossa ei ole, kuinka paljon pantoja Suomessa vaihdettiin. Kuvun yleisyydestä voidaan päätellä, että varmaankin aika paljon...

National Parachute Industries, Inc. October 1, 1985: Service Bulletin; Phantom Diaper Design Change and the Need for Staged Deployment,

SIL: Turvallisuustiedote 7/85, 20.12.1985

Ilmailuhallitus 5.6.1986: Muutosmääräys M 1359/86, Muutos 1; Phantom varavarjo

Eero Kausalainen 13.2.2014



Ilmailuliitto muuttaa Pilvilinnaan

Aikaisemmissa artikkeleissa kuvattu Suomen Ilmailuliiton toimitalo-projekti kohtasi täyttymyksensä

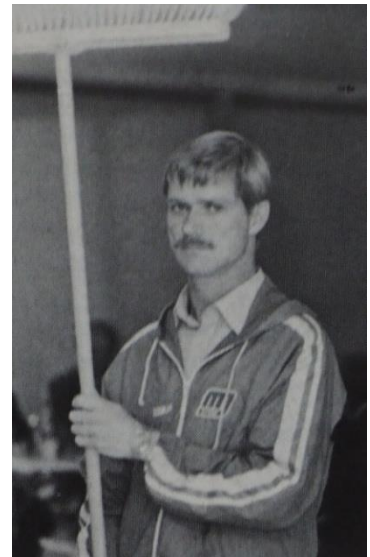
18.10.1985. Rakennustyö oli edistynyt niin hyvin, että Ilmailuliiton henkilökunta pääsi edellä mainittuina täyttymyksen päivinä muuttamaan uusiin tiloihin Mal-



min ”pyöreältä”, hienoista ja historiallisista, mutta epäkäytännöllisistä tiloista. Pilvilinnaksi nimetyn toimitalon peruskivi oli muurattu 6.6.1985. Sen jälkeen työ oli edistynyt rivakasti, kunnes 2.9.1985 saatiin pitää harjannostajaiset oman kurkihirren alla, kuten sanonta kuuluu. Tupaantuliaiset pidettiin arvovaltaisen kutsuvierasjoukon läsnä ollessa 13.12.1985.

Yläkuva: Uudenkarhea Ilmailuliitto valmiina palvelukseen 21.10.1985. Maaliskuussa 2025 tällä paikalla ei tästä talosta näkynyt jälkeäkään. Lyhyt elinkaari!

Alempi kuva: 2.9.1985 pidettiin harjannostajaiset, nostovuorossa laskuvarjotoiminnanohjaaja Eero Kausalainen. Kuvat: Arja Vartia/Paavo Koponen/Ilmailu.



Laskuvarjourheilun harrastajille uudella toimitalolla ei ollut heti suurta merkitystä muuten, kuin kokouspaikkana. Muutaman vuoden kuluttua tiloissa huollettiin laskuvarjoja, kuten saamme lukea tulevista tarinoista. Uuden toimitalon myötä SIL:n toimisto siirtyi vain noin 400 metrin päähän entisestä paikasta, joten henkilökohtainen asiointi sujui entiseen tapaan. Laskuvarjotoimintaan liittyviin kokouksiin – esimerkiksi LuKT:n kokoukset – osallistuvat pääsivät tutustumaan ja hyötymään uusista ajanmukaisista tiloista, koska toimitalossa oli hyvät ja nykyaikaiset tilat pienempien kokousten (maksimi noin 20 henkilöä) järjestämiseen. Rakennusprojektin rahoitus ei vaikuttanut laskuvarjobudjetteihin. Ne olivat olleet vaatimattomat ja säilyivät samalla tasolla myös talohankkeen aikana ja sen jälkeen.

Historiaheppu paitsi ilahtui uusista ajanmukaisista työtiloista ja tunsu pakahduttavaa riemua myös siitä, että työmatka lyheni 400 metriä.

Lähes neljäkymmentä vuotta myöhemmin sijoiltaan häädetty Ilmailuliitto pyysi jäsenkunnaltaan lahjoituksia toimitalo Pilvilinnan purkamiskustannuksiin. Uusi koti oli löytynyt Helsinki-Vantaan lentoaseman alueelta.

Ilmailu 10/1985

Ilmailu 11/85 (18–21)

Suomen Ilmailuliitto ry 29.10.1985: Laskuvarjotiedote 7/85

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

Suomen Ilmailuliitto ry. 22.11.2024: Lahjoita Ilmailuliiton toimitalon Pilvilinnan purkukeräykseen

Suomessa 19 kalustomestaria

Edellisenä vuonna käynnistetty laskuvarjokaluston huoltojärjestelmä oli 29.10.1985 mennessä tuottanut kaikkiaan 19 kalustomestaria. Heitä riitti kolmeentoista laskuvarjokerhoon. Laskuvarjokerhoja oli yhdeksäntoista. Tai melkein kaksikymmentä, jos otetaan huomioon, että Satakunnan Laskuvarjourheilijat olivat levittäytyneet laajalle: heillä oli erillinen Rauman jaosto.

Kalustoheppujen jako ei siis mennyt tasan. Edelleen oli kuusi kerhoa ilman kalusto-osaajaa. Ilmailuliitolla olikin tarkoitus järjestää kursseja uusille kalustomestareille. Seuraavana talvena järjestettiin myös ensimmäinen kurssi laskuvarjotarkastajille.

Kalustomestarilla oli oikeus huoltaa ja pakata päävarjoja ja tehdä niihin pienehköjä korjauksia sekä pakata varavarjoja. Laskuvarjotarkastajaksi edettiin kalustomestarivaiheen kautta. Tarkastajan oikeudet olivat huomattavasti laajemmat: hän sai tehdä kaikkea, mitä kalustomestari ja sen lisäksi korjata, tarkastaa ja huoltaa vara- ja pelastusvarjoja.

Edellä olevissa artikkeleissa on kerrottu paljon erilaisista kalusto-ongelmista. Ne aiheuttivat paljon ylimääräistä työtä varsinaisten rutiinitehtävien, kuten varjojen määräaikaishuoltojen ja tarkastusten lisäksi

Suomen Ilmailuliitto ry 29.10.1985, Tiedotus 30.7.: Kalustomestarit
Laskuvarjourheilu 4/1985
Eero Kausalainen 6.3.2025

Laskuvarjourheilun valvontavastuun siirto myöhentyi

Suomen Ilmailuliiton ja Ilmailuhallituksen yhdessä kaavailema laskuvarjourheilun valvontatehtävien osittainen siirtäminen ilmailuviranomaiselta liitolle sai jälleen takaiskun ja siirtyi ainakin vuoden eteenpäin, kenties vuosiin 1986 tai 1987. Ilmailuliiton laskuvarjotiedotteessa lokakuun 1985 lopulla kommentoitiin asian syitä ja seurauksia näin:

”... Syynä tähän on valtionvarainministeri Ahti P:n [Ahti Pekkala] kuuluisa punakynä, joka veti valtion ensi vuoden budjetista pois määrärahaesityksen, jolla rahalla olisi palkattu liittoon ”himmelimies” hoitamaan ultrakeveitä lentokoneita ja riippuliitimiä. Tämä olisi vapauttanut laskuvarjotoiminnanohjaajan riippuliitotehtävistä hoitamaan jälleen päätoimisesti laskuvarjourheiluun kuuluvia tehtäviä ...”

Todellisuudessa Ilmailuliitolla oli laskuvarjoasioissa merkittävästi vaikutusvaltaa, koska ilmailuviranomaisella ei itsellään ollut laskuvarjoymmärrystä ja se oli oppinut luottamaan Ilmailuliiton asiantuntemukseen ja tapan valmista asioita viranomaisen apuna ja yhteistoiminnassa. Ikävä puoli oli, että laskuvarjotoiminnanohjaajalla oli edelleen merkittävä työsaara riippuliidinasioissa, jossa hän toimi keskustoimikunnan sihteerinä ja hoiti pääosan liidinlentojen lentoluvista ja koulutusorganisaatioiden koulutusluvista. Valvonta vastuun siirtäminen tuonnemmaksi ei tuonut toivottua helpotusta työtilanteeseen.

Ainakin LuKT:n kilpailukomitea oli joskus moitiskellut LuKT:n laskuvarjotoiminnanohjaajaa tekemättömästi tai liian hitaasti tehdyistä töistä. Ongelmilla saattoi laiskuuden lisäksi tai sijasta olla muitakin syitä.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 21.5.1985: LuKT:n kokous 3/85, 4.5.1985
Suomen Ilmailuliitto ry. 29.10.1985: Laskuvarjotiedote 7/85
Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 22.11.1985: LuKT:n kokous 4/85, 19.11.1985

Laskuvarjoyhteisö rikollisissa puuhissa – käry kävi!

Laskuvarjourheilu laajeni merkittävästi 1980-luvulla. Samaan aikaan tapahtui laskuvarjokalustossa valtaisa kehitystä. Hyppääjien määrä kasvoi nopeasti ja markkinoille tulivat kokonaan uuden tyyppiset oppilaille suunnitellut laskuvarjot. Samaan aikaan kokeneet hyppääjät hyödynsivät uutta tarjontaa ja vaihtoivat laskuvarjoja kuin paitaa - ainakin melkein...

Hyppääjien lisääntyneen ulkomaanmatkailun ja laskuvarjokauppiaiden kilpailutilanteen seurauksena maahan tuotiin merkittävä määrä laskuvarjoja. Niitä oli ostettu kisamatkoilla käytettynä ulkomaalaisilta hyppääjiltä tai sitten alan liikkeistä. Ostetuista laskuvarjovarustuksista merkittävä osa kulkeutui virallisten kanavien ohi, joko kokonaan tai tullin kautta virheellisillä maksutositteilla varustettuina. Näissä tositteissa oli varusteiden hinnaksi laitettu merkittävästi pienempi summa, kuin mitä niistä oli todellisuudessa maksettu.

Hyppääjät toivat kilpailumatkoiltaan laskuvarjoja tullin ohi, usein myös suomalaisin laskuvarjokirjoin varustettuina. Suomalaiset varjokirjat olivat mahdollista, koska USA:ssa toimi suomalaisin oikeuksin **Henri Pohjola**isen ja **Joannie Murphyn** omistama Sunshine Factory, joka Pohjola

isen viranomaisen myöntämien henkilökohtaisten laskuvarjohuolto-oikeuksien kautta vastasi laskuvarjohuoltoyritystä. Myös täältä ostettua tavaraa kulki paitsi tullin ohi, myös tullin kautta, mutta syntyisin keinoin. Muutamat laskuvarjokauppiat, muutkin kuin edellä mainittu, saattoivat kirjoittaa maksukuitit todellista kauppahintaa huomattavasti pienemmälle summalle.

Ilmailuliitossa oli tiedossa, että toiminta oli melko laajamittaista. Saatiin myös viitteitä siitä, että viranomaisen näytti olevan kiinnostunut tutkimaan asiaa tarkemmin. Suomen Ilmailuliitto julkaisi laskuvarjotiedotteessa "verhotun varoituksen", jossa kehoitettiin laskuvarjojen maahantuontia suunnittelevien ottavan yhteyttä SIL:n laskuvarjotoiminnanohjaajaan. Tarkoitus oli, että mahdollisessa yhteydenottotilanteessa olisi suorasana

Tiedotus kaikille laskuvarjo- urheilua harrastaville

Tullilaitos on aloittanut laskuvarjojen sekä aikaisemmin rekisteröitynä olevien hyppyvarusteiden tehostetun tarkkailun. (Tullinimike 88.04.000). Hyppääjiä muistutetaan siitä että kaikki laskuvarjoalan tuotteet ovat Suomen tulli- ja liikevaihtoverolain alaisia tuotteita. Henkilöitä, jotka väärin perustein tai muilla keinoin tuovat ulkomailta varusteita maksamatta niistä asiaan kuuluvia tulli- ym. maksuja saatetaan rangaista sakoilla sekä varusteiden takavarikoinnilla valtiolle.

Niitä henkilöitä jotka käyttävät tilatessaan ja varusteita maahan tuodessaan vääriä tai tekaistuja tositteita tai kauppakirjoja tai vievät maasta ulos valuuttaa ilman asian vaatimia lupia voidaan saattaa edesvastuuseen valuutan salakuljetuksesta sekä asiakirjojen väärentämisestä. Molemmista voidaan langettaa törkeissä tapauksissa jopa vankeutta. Viimeaikaisten tapahtumien valossa hyppääjiä kehoitetaan vakavasti käyttämään harkintaansa ja pidättäytymään lain sallimissa puitteissa varusteita hankkiessaan.



kuvarjotiedotteessa "verhotun varoituksen", jossa kehoitettiin laskuvarjojen maahantuontia suunnittelevien ottavan yhteyttä SIL:n laskuvarjotoiminnanohjaajaan. Tarkoitus oli, että mahdollisessa yhteydenottotilanteessa olisi suorasana

Tieto tilanteesta oli jo tässä vaiheessa liukunut jotakin kautta tulliviranomaisten tietoon, jotka yhdessä poliisin kanssa ryhtyivät vuosien 1985–1987 aikana lainmukaisesti viranomaistoimiin. Rikospoliisi ja tulli vierailivat ensin Ilmailuliitossa, josta he pyysivät ja saivat laskuvarjokerhojen kattavat yhteystiedot. Muutaman päivän kuluessa laskuvarjokerhoista alkoi tulla soittoja liittoon. Näissä puhelinkeskusteluissa kerrottiin kerhoihin tehdyistä ratsioista.

Myöhemmin alkoi soittoja tulla myös yksittäisiltä harrastajilta, jotka olivat joutuneet poliisi

Tehostettu valvonta jatkui tämän jälkeen vielä pitkään sekä tullin suorittamana maahantuonnin valvontana, että myös valvontakäynteinä laskuvarjokerhoihin. Tullihallitus ratsasi Suomen Laskuvarjokerhon kalustohuoltotilat vielä 4.5.1987 ja kuulusteli Satakunnan Laskuvarjourheilijoiden kalustovastaavaa 8.12.1987. Yksi maahantuojista haastettiin käräjille 16.12.1987. Oikeutta käytiin ainakin vielä vuonna 1988. Maahantuontirikkomuksista saivat rapsuja yksittäiset hyppääjät ja kerhojen vastuushenkilöt.

Historiaheppu joutui asian kanssa vain vähän tekemisiin. Ensimmäinen kerta oli viranomaisten vierailu SIL:ssa, jossa he pyysivät yhteystietoja. Sen jälkeen oma osuus rajoittui kerhojen ja hyppääjien viesteihin kentältä. Työhuoneessa Ilmailuliitossa käytiin keskustelu Historiahepun ja erään tuomion saaneen laskuvarjoyrittäjän kanssa. Tuli kehaistua, että *”...tuossa kaapissa taitaa olla Suomen ainoat lailliset kamat. Verot ja tulli on kaikki maksettu, ja oikeilla kuiteilla...”* Laskuvarjoyrittäjä kertoi sitten, paljonko Historiaheppu oli varustepaketista maksanut. Paketti oli ostettu vuoden 1984 lopulla siten, että kupu tuli USA:sta, matkusti Brittein saarille, jossa se liitettiin sittemmin kuuluisuutta saaneeseen Chaser tandemiin. Yrittäjällä ei olisi pitänyt olla mitään tietoa asiasta, koska hän ei ollut osallisena kaupassa, eikä hintaa pitänyt ostajan ja myyjien lisäksi tietää kukaan muu. Laskuvarjoyrittäjä kertoi, että poliisikuulusteluissa oli käsitelty myös Historiahepun maksusuorituksia: oli kysytty häneltä, voiko tämä (edullinen) hinta olla todellinen? Yrittäjä arveli – aivan oikein – että se voi olla todellinen, koska Historiaheppu tuntee henkilökohtaisesti molemmat kauppiaat. Arvio ilmeisesti tyydytti viranomaisia, koska eivät koskaan tulleet suoraan kyselemään...

Salakuljetus ja väärien tositteiden käyttö oli luonnollisesti rikollista toimintaa, mutta sitä ei ehkä kovin vakavaksi mielletty, koska siihen syyllistyivät ”melkein kaikki”. Eivät sentään ihan kaikki. Eräässä kerhossa oli käynyt vuosien 1986–1987 vaihteen aikoihin niin, että kerhon kalustovastaava tilasi varustepaketin, joka sisälsi kerholle tulevan FXC 12 000 -laukaisimen ja tilaajalle itselleen tulevan Foil-tarkkuuskuvun. Paketti oli tilattu kerhon varapuheenjohtajan kotiosoitteeseen, koska laskuvarjokerholla ei olisi ollut ketään vastaanottamassa. Saapuneen lähetyksen otti vastaan ja kuittasi varapuheenjohtajan yksitoistavuotias tytär. Varapuheenjohtaja kertoi tutkineensa lähetystä ja todenneensa, että *”...hintaa oli ihan muuta, kuin piti. Ei se voi olla näin halpa, ajattelin ja soitin Helsinkiin. Kyselin tullivirkailijalta, puuttuiko hinnasta jotain, kun mielestäni summan piti olla suurempi. Virkailija vakuutti kaiken olevan kunnossa... Vasta paljon myöhemmin [tilaaja] kertoi minulle, että hän oli sopinut [myyjän] kanssa Foileille ”erikoishinnan”.*

Asia sai päätöksen vasta 1988 puolella monien kuulustelujen jälkeen. Viattomasta tuli syyllinen:

”... Lopputulos jutusta oli, että sain haasteen Helsingin Raastuvanoikeuteen parin päivän varoitusaajalla. Kirjeen mukana oli lomake, jolla saatoin myöntää syyllistyneeni veropetokseen. Jos kiellän, oli pari päivää aikaa saapua oikeuteen. En, pirulauta, millään olisi myöntänyt, enkä ollut myöntänyt, tietoisesti syyllistyneeni mihinkään, mutta katsoin, että se oli kuitenkin pienempi riesa ja allekirjoitin paperin ja panin postiin. Aikanaan tuli päätös: veropetos. Laskun summa oli muistaakseni n. 3 000 markkaa, jonka jaoimme [tilaajan], [kerhon] ja minun kesken. Ymmärsin, että minusta tehtiin se syntipukki nähtävästi juuri siksi, että lähetys tuli minun kotiosoitteellani...”

Meitä viattomia laskuvarjon ostajia taisi näinä aikoina olla harvassa. Yksittäiset maahantuojat ja kerhot joutuivat maksamaan verot jälkikäteen ja saivat lisäksi sakkotuomioita. Kaupalliset maahantuojat saivat kovempia rapsuja.

Laskuvarjourheilu 3/1985

Antti Kausalainen, sähköposti 22.5.2012

Suomen Laskuvarjokerho ry: Suomen Laskuvarjokerhon 1987 toimintakertomus

Eero Kausalaisen työkirja 1 (8.12.1987)

Eero Kausalainen 9.1.2014

Onnettomuus Norjassa uudella oppilaskalustolla

Norjassa sattui 23.10.1985 oppilashypyllä kuolemaan johtanut laskuvarjo-onnettomuus. Tämän vuoden aikana Norjassa oli oppilashypyllä siirrytty käyttämään patjavarjoja ensimmäisestä hypystä alkaen. Kaikilla kerhoilla oli samanlainen oppilasvarustus. Reppuvaljasjärjestelmä oli ranskalainen Parachutes de Francen valmistama Campus, päävarjona saman valmistajan patjavarjoja, joita oli hieman erikokoisia, painavammille oppilaille isompia ja kevyemmille pienempiä.



SUOMEN ILMAILULIIITTO RY
LuKT
Helsinki-Malmin lentoasema
00700 HELSINKI

TURVALLISUUSTIEDOTE 6/85
30.10.1985
1 (2)

ONNETTOMUUS OPPILASTANDEMEILLA NORJASSA

Kuten tunnettua, Norjassa kaikki laskuvarjokerhot siirtyvät tai ovat jo siirtyneet käyttämään oppilastandemeita (Campus) ja patjavarjoja (Magic) päävarjona ensimmäisestä hypystä alkaen. 20.10.1985 sattui Norjassa (Østre Åra) onnettomuus, josta myös meillä on syytä ottaa oppia, erityisesti nyt kun olemme siirtymässä tai osin jo siirtyneet oppilastandemikauteen.

Norjan ilmailuliitto tiedotti asiasta sovitun yhteistyömenettelyn mukaisesti tavalla viipymättä muille Pohjoismaille lähetetyllä kirjeellä. Se oli lähetetty välittömästi, kun tapahtuneesta oli olemassa riittävästi tietoa. Se saapui Ilmailuliittoon 29.10.1985. Asialla oli erityistä merkitystä siksi, että kaikki Pohjoismaat olivat siirtymässä tai juuri aloittaneet uusien oppilaskalustojen käytön, jolloin tieto onnettomuudesta olisi hyödyllinen ja tärkeä myös muissa lähinaapureissa.

Parachutes de Francen valmistama Campus reppuvaljasjärjestelmä. Kuva on vuodelta 1987, jolloin varusteisiin oli jo tehty (kuvassa näkymättömiä) muutoksia. Kuva: Eero Kausalainen.

Onnettomuus sattui käytettäessä Campus- reppuvaljasjärjestelmää ja Magic-patjapäävarjoa. Suomessa kolme laskuvarjokerhoa aikoi seuraavana vuonna ottaa käyttöön vastaavan kalustokokonaisuuden. Tapahtumatietojen perusteella oli arvioitavissa, että samantapainen onnettomuus voisi olla mahdollinen myös muilla oppilaspatjavarjokokonaisuuksilla. Siksi LuKT:n turvallisuuskomitea piti asiasta tiedottamista kiireellisenä. Asiasta laadittiin kerhoille 30.10.1985 päivätty yhden aiheen turvallisuustiedote, jossa kerrottiin keskeiset tapahtumatiedot.

Onnettomuus tapahtui oppilaan kuudennella hypyllä, joka oli pakkolaukaisuhyppy. Hypyn aikana oppilaan oli tarkoitus vetää harjoitusveto varusteisiin tätä tarkoitusta varten asennetusta harjoituskahvasta. Uloshypyn jälkeen oppilas veti harjoitusvedon harjoituskahvan sijasta vahingossa varavarjon kahvasta, jolloin varavarjo alkoi kehittyä samanaikaisesti pakkolaukaisujärjestelmän laukaiseman päävarjon kanssa. Oppilaan päävarjo kehittyi, mutta varavarjo oli osittain sen sisällä. Oppilas avasi ”puolijarrut”, jolloin kuvun kehittymistä hidastava slider liukui alas kantopunosten puoliväliin. Arvioituaan tilannetta oppilas päätti irrottaa päävarjon. Ratkaisu oli onneton, koska sen seurauksena päävarjoon takertunut varavarjo tukahtui ja muuttui ”streameriksi” (”kynttilänä” hyppääjän yläpuolella), joka ei kantanut. Oppilas menehtyi maahantulossa.

Onnettomuutta tutkittaessa varusteista ei löydetty mitään vikaa. Onnettomuuden todettiin johtuneen inhimillisestä tekijästä. Vaaratilannekoulutuksessa käsiteltävään tilanteeseen, jossa molemmat kuvut ovat yhtä aikaa auki, ei kuulu kuvun irrotus. Tapahtuman takia Norjan liitto muutti

koulutusohjelmaansa siten, että vastaisuudessa oppilaan on suoritettava vähintään kolme peräkkäistä onnistunutta ja hyväksyttyä pakkolaukaisuhyppyä ennen ensimmäistä harjoitusvetoa. Tästä voidaan päätellä, että oppilaalla olisi ilmeisesti ollut ongelmia edeltävien hyppyjensä onnistumisessa.

Vaikka hyppyalustossa ei todettu teknisiä vikoja, niiden käytettävyyttä otettiin uudelleen arvioitavaksi. Norjalaiset tekivät valmistajatehtaalte esityksen, että kaikkiin Campus -tandemeihin olisi asennettava päävarjon laukaisukahva samaan paikkaan, johon sijoitetaan itseaukaisuvarjojen kädestä päästettävä apuvarjo (hand deployment). Sen arveltiin pienentävän riskiä vetää väärästä kahvasta ja se myös helpottaa siirtymävaihetta kädestä päästettävään apuvarjoon siirryttäessä. Norjalaisten ilmoituksen mukaan valmistajatehdas oli jo tehnyt päätöksen tämän tapaisesta muutoksesta uusiin Campus-tuotteisiin. Norjalaisten tietojen mukaan tällaisia laukaisujärjestelmiä oli jo aiemmin ollut käytössä USA:n suurissa hyppykeskuksissa sekä myös Norjassa järjestetyn nopeutetun vapaapudotuskoulutuksen (AFF/Nova) yhteydessä.

Norjan ilmailuliitto kertoi jatkavansa asian selvittämistä valmistajatehtaan kanssa maassaan jo olevien muutostyön osalta. Siihen tarvittaisiin valmistajan ohjeet. Muutostöiden ohella olisi myös harjoitusvaljaat muutettava vastaavasti. Myöhemmin Norjan liiton edustaja kertoi puhelinkeskustelussa, että kaikki Norjassa olevat 90 Campus-varustekokonaisuutta oli asetettu hyppykieltoon, kunnes muutostyöt on tehty.

Ilmailuliiton turvallisuustiedotteessa ei tietenkään voinut olla valmiita ratkaisumalleja Suomen osalta, koska oli kiire lähettää tapahtuman faktat kerhoille mahdollisimman pian. Norjan kirje oli saapunut Ilmailuliiton tiedotteen laatimista edeltävänä päivänä. Tiedotteessa kuitenkin kehoitettiin tapahtuneen takia kiinnittämään huomiota seuraaviin seikkoihin:

”...tandemeihin (kaikkiin oppilastandemeihin) liittyvät koulutuskysymykset sekä myös menetelmäkysymykset on selvitettävä ennen laitteiden seuraavaa oppilaskäyttöä (kattaako oppilaan saama koulutus tässä tiedotteessa kuvatun kaltaisen vaaratilanteen? Onko käytetyissä välineissä mahdollista helposti erehtyä kahvoista? Millaista lisäkoulutusta em. asioiden selvittely edellyttää? Tarvitaanko teknisiä muutoksia? jne.).

Tiedotteen lopussa luvattiin, että *”...SIL tiedottaa heti, kun mahdollisia päätöksiä tapahtuneen pohjalta on tehty tai kun asiasta on käytettävissä lisätietoja...”*

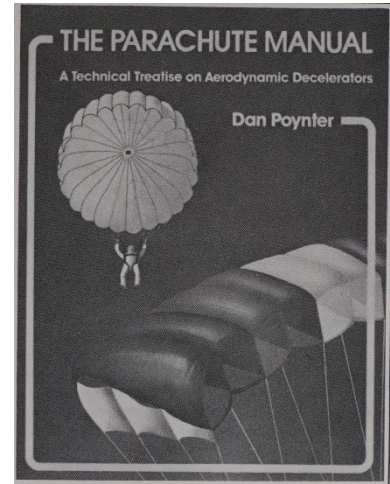
Surulliseen tapahtumaan liittyi Suomen ja muidenkin Pohjoismaiden kohdalta yksi myönteinen asia: tapahtuma sattui aikana, jolloin hyppykausi oli käytännössä juuri päättynyt, jolloin saatiin aikaa lisäselvityksiin ja toimenpiteisiin ennen uuden kauden alkua.

Suomen Ilmailuliitto ry., 30.10.1985: Turvallisuustiedote 6/85

Suomen Ilmailuliiton laskuvarjokäsikirjasto

Aikaisemmissa artikkeleissa on kerrottu monista toimenpiteistä, joilla haluttiin parantaa turvallisuutta, kuten esimerkiksi koulutuksella ja välittämällä tietoa muilla keinoin. Nykyään mitä ihmeellisintä tietoa on saatavilla netistä vain muutamalla klikkauksella. 1980-luvulla asia oli toisin. Suomessa ilmestyvät *Ilmailu* ja *Laskuvarjourheilu* olivat erinomaisia, mutta niillä oli merkittäviä rajoituksia. Niissä voitiin kertoa erilaisen tapahtumatarinoiden lisäksi yksittäisiä tietoja sieltä tai täältä, mutta ei muuta. Ja ne olivat hitaita. Suomalaisten julkaisujen lisäksi oli tietenkin mahdollista tilata ulkomailta lehtiä, mutta niillä oli samanlaisia rajoituksia, kuin kotimaisilla vastineilla. Lisäksi ylimääräinen rajoite oli usein kielitaidon puute tai rajallisuus. Suuri osa hyppääjistä ei vielä osannut vieraita kieliä. Tätä ongelmaa yritettiin jossain määrin ratkaista julkaisemassa *Laskuvarjourheilussa* käännösartikkeleita.

Suuri alue, josta tietoa puuttui, oli laskuvarjojen tekniikkaan liittyvä tieto. Kalustotietoa alettiin jakaa keskitetymmin vuonna 1984 aloitetuilla kalustomestarikursseilla, joilla opetuksen ohella jaettiin kalustomestarin kansio, joka sisälsi paljon teknistä laskuvarjoaineistoa. Kurssin käyneet veloitettiin hankkimaan itselleen laskuvarjonkorjaajan ”musta Raamattu” - Dan Poynterin *The Parachute Manual, A Technical Treatise on the Parachute*. Vuonna 1972 julkaistu ja sen jälkeen useita kertoja revisioitu kirja tarjosi mittavan kokoelman teknistä tietoa eri varustetyypeistä ja korjausmenetelmistä. Se on edelleen alan perusteos.



Alkuaan mustakantinen lähdeos "Poynterin Manuaali" sai 1980-luvun painoksissa lisää väriä kanteen. Sisältö säilyi vanhemman kaluston osalta lähes muuttumattomana, mutta kirjaan lisättiin edellisten painosten jälkeen tulleita tietoja uusista kalustoista tai varustetyypeistä.

Eri yhteyksissä oli käynyt ilmi, että laskuvarjoja usein huollettiin ja korjattiin ilman käsikirjoja tai muuten puutteellisin ohjein. Kalustomestarit ja myöhemmin koulutetut laskuvarjotarkastajat oppivat nopeasti ja hankkivat käsiinsä kopioita tarkastamiensa varjojen käsikirjoista. Koska ”manuaaleja” oli paljon kateissa, luotiin Ilmailuliittoon laskuvarjokäsikirjasto, josta kuka tahansa saattoi pyytää kopioita liiton hallussa olevasta aineistosta. Kokoelman ajateltiin olevan tarpeellinen paitsi laskuvarjoja pakkaaville, myös laskuvarjohuoltohenkilöstölle.

SUOMEN ILMAILULIIITTO RY
Helsinki-Malmin lentoasema
00700 HELSINKI

LASKUVARJOKÄSIKIRJASTO

29.10.1985

1 (9)

Jotta aineistoa voisi lainata, oli tietysti tarpeen olla luettelo aineistosta.

Vuoden 1985 lokakuun lopulla julkaistu käsikirjaston aineistoluettelo oli mittava. Pelkkä luettelo oli yhdeksänsivuinen. Lukijan turnauskestävyys tuskin kestää koko aineiston esittelyä, joten tässä on tyytyminen tiivistelmään aihealueittain. Dokumentin alussa kerrottiin, että sen *”...tarkoituksena on helpottaa erilaisen tietouden löytämistä ja toimittamista edelleen sitä tarvitseville.”* Samalla ilmoitettiin, että luetteloa on tarkoitus uusida 1–3 kertaa vuodessa. Kerhoja ja hyppääjiä pyydettiin toimittamaan liittoon omaksi tai lainaksi kopiointia varten käsikirjat, joita luettelossa ei mainita. Laskuvarjojen käsikirjastorungon pohjana oli Ilmailuhallitukselta saatu materiaali: uusia varjoja rekisteröitäessä tai luetteloitaessa oli viranomaiselle toimitettava varusteiden käsikirja.

Kirjastoluettelon ensimmäinen kohta oli ”Erityisaineisto”. Siinä lueteltiin Ilmailuliittoon säännöllisesti tulevat ulkomaalaiset lehdet. Näitä lehtiä tuli Pohjoismaiden lisäksi Kanadasta, USA:sta (2 lehteä), Itävaltasta ja Englannista. Erityisaineistoon kuului SIL:n omien ohjeistojen lisäksi myös pohjoismaisia koulutusohjeita ja muistioita pohjoismaisista koulutustilaisuuksista. Erityisaineistoa oli myös ilmailumääräyskokoelma, joka tietenkin oli saatavilla myös suoraan viranomaiselta. Erityisaineistoon kuului myös useiden maiden julkaisemia osoitteistoja sekä kansainvälisesti kattava *World Directory of Drop Zones and Clubs*.

Tähän kokoelman osaan kuului myös turvallisuusaineistoa (Ilmailuhallituksen tutkimuskertomuksia, SIL:n laatima lyhennelmä tutkimuskertomuksista, pohjoismaisia tutkimuskertomuksia) sekä luettelo teknisistä lähdekirjoista (7 teosta).

Toinen asiaryhmä oli ”Varusteet”. Tähän liittyvää aineistoa olivat laukaisimien ja korkeusvaroittimien käsikirjat, laskuvarjojen laitteet tai osat (esimerkiksi ruotsalainen ”friktionsstrumpa”) ja puolustusvoimilta vuokrattujen jalustallisten kiikarien käsikirja.

Kolmas ryhmä oli ”Varavarjot ja reppu/valjasjärjestelmät”. Kokoelmassa oli käsikirjoja ja ohjeita 20 valmistajalta ja ne kattoivat 45 varustetyyppiä.

Neljäs ryhmä oli ”Päävarjot”. Tähän kokoelmaan kuului aineistoa 13 valmistajalta ja ne kattoivat 32 varustetyyppiä.

Vaikka LuKT:n ja Historiahepun pääasiallinen kiinnostuksen kohde oli laskuvarjourheilu ja siinä käytettävä kalusto, kuului luetteloon viidentenä kohtana ”Lentokonepelastusvarjot”. Hyppypilotit käyttivät usein pelastusvarjoa. Tämän lisäksi kalustomestarit ja laskuvarjokerhot huolsivat ja pakkasivat ainakin satunnaisesti purje- ja taitolentäjien pelastusvarjoja. Tällaisia oli seitsemältä valmistajalta ja niistä löytyi ohjeisto neljääntoista laskuvarjotyyppiin.

Kuudentena ja viimeisenä laskuvarjoryhmänä oli – samasta syystä, kuin edellinen ryhmä - ”Erikoislaskuvarjot”. Tässä ryhmässä oli ohjeistoa ultrakevyiden lentokoneiden ja riippuliidinlentäjien pelastusvarjoihin sekä erikoisuutena maasta ilmaan hinaukseen käytetyn kuvun ohjeisto. Tähän ryhmään kuului käsikirjoja kuudelta valmistajalta ja ne kattoivat saman verran laskuvarjotyyppiä.

Suomen Ilmailuliitto ry. 29.10.1985: Suomen Ilmailuliitto ry:n laskuvarjokäsikirjasto
Suomen Ilmailuliitto ry. 29.10.1985: Laskuvarjotiedote 7/85

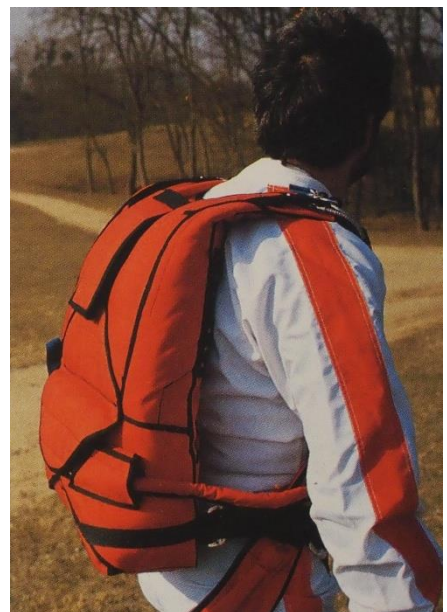
Laajennettu koulutuskomitean kokous – fokus oppilaspatjojen käyttöönnotossa

Jo muutaman vuoden ajan Ilmailuliiton piirissä oli järjestelmällisesti hankittu tietoja kaikesta, mikä liittyy oppilaiden hyppykaluston modernisointiin. Syksyllä 1985 kaksi kerhoa oli jo tehnyt hankintoja ja muutamilla oli ostopäätös lopullisessa viimeistelyvaiheessa. Kerättyä tietoa oli auliisti jaettu kerhoille paitsi paperille painettuna, myös erilaisissa koulutustilaisuuksissa. Tämän tiedonjaon viimeisimpänä vaiheena oli laajennettu LuKT:n koulutuskomitean kokous 7.11.1985. Kokous oli laajennettu niin, että paikalle oli kutsuttu niiden kolmen kerhon edustajat, jotka aikoivat ottaa käyttöön oppilaskäyttöön tarkoitetut patjavarjot ensimmäisistä hypyistä lähtien. Näitä kerhoja olivat Suomen Laskuvarjokerho Helsingistä (3 edustajaa), Imatran Ilmailukerho (ei edustajaa) ja Oulun Laskuvarjokerho (2 edustajaa). Paikalle kutsutut Imatran kerhon edustajat olivat jostain syystä estyneet osallistumasta. Kokousta johtanut koulutuskomitean puheenjohtaja **Hannu Laitinen** oli kuitenkin haastatellut Imatran kerhon ”laskuvarjopäällikkö” **Rauno Härköstä**, joten kerhon aikomuksista oli saatu jotain tietoa.

Kokouksen tavoitteena oli oppilastandem- ja -patjakaluston käyttöönottoon liittyvän informaation ja ideoiden vaihto komitean ja kerhojen kesken. Tarkoituksena oli aikaansaada yhtenäiset järjestelmät ja samanlaiset kriteerit täyttävä koulutusohjelma. Kokouksessa laadittu muistio oli kymmensivuinen, jossa oli kahdeksan liitettä. Melko laajasti siis käsiteltiin...

Ranskalainen Parachutes de Francen valmistama Campus oppilastandem. Kuvan laukaisukahvajarjestelmä on aikaisemmassa artikkelissa esitellyn norjalaisen 23.10.1985 sattuneen onnettomuuden takia tekemän muutosesityksen mukainen. Kuva: Parachutes de France.

Paikalla olleista kerhoista Oulussa oli jo ollut kokeiltavana Strong Enterprisesin valmistama oppilastandem. Hyppyjä oli kertynyt 400–500, mutta hypyillä oli käytetty ainoastaan pyöreitä kupuja. Kerhon suunnitelmassa oli päästä aloittamaan oppilashypyt uusilla tandemeilla ja patjapäävarjoilla toukokuussa 1986. Imatra oli valinnut ranskalaiset Campukset patjapäävarjoilla. Niitä oli jo maassa. Kokoukseen mennessä Campuksilla oli hypätty kymmenkunta koehyppeä. Norjasta odotettiin saatavan lisää tietoa heidän käyttökokemuksistaan. Imatralaiset halusivat



varusteisiinsa sisäpussi-pakkolaukaisujärjestelmän sekä eräitä muita muutoksia. Neuvottelut valmistajatehtaan kanssa olivat käynnissä. Helsingissä ei kokouksen aikaan ollut tehty lopullista hankintapäätöstä. SLK hoippui vielä kahden vaiheilla: valitaan joko Campus tai Strong. Hoippui huterasti, koska nykyään tiedämme, että valinta ei kohdistunut kumpaankaan: kerhon hankki Relative Workshopin Student Vectorit. Päävarjoksi valittiin patja, varavarjoksi pyöreä kupu.

Yhdysvaltalaisen Strong Enterprisesin valmistama Strong Combination oppilastandem Oulussa toukokuussa 1986. Mannekiinina Pekka Närhi. Kuva: via Raimo Karhu.



Kokouksessa kerrattiin aineisto, joka on käytettävissä tukimateriaalina vielä kesken olevien materiaali- ja koulutusasioiden hoitamisessa. Norjassa oli kalustomuutos jo tapahtunut, joten sieltä oli saatavissa tietoa kokemuksista. Niihin kuului myös tiedot muutamaa viikkoa aikaisemmin tapahtuneesta onnettomuudesta. Oli myös käytettävissä ja julkaistuna koulutuskomitean jäsenen **Kristian Enkvistin** laatima yhteenveto uudesta norjalaisesta koulutus- ja kalustojärjestelmästä. Näiden lisäksi Ilmailuliitossa oli saatavilla suomennetut FXC-laukaisimen käsikirja, patjavarjon lentokäsikirja, uusi alkeiskoulutusohjelma, turkulainen Chaser- pakkotilanneohje, kaksitoimisen järjestelmän (esim. Campus, Student Vector) sekä oululainen yksitoimisen Strong-oppilastandemin pakkotilanneohje.

Erilaiset kalustojen tyyppikohtaiset ohjeet puuttuivat vielä tässä vaiheessa, mutta kokous laati listan toimenpiteistä, joita on ennen uusien varusteiden käyttöönottoa toteutettava. Vaikka aineistoa oli jo runsaasti, selkeimpiä puutteita olivat vajaatoimintakuvasto ja filmimateriaali. Kokouksessa arveltiin, että USA:n isoista hypykeskuksista saattaisi löytyä. Niin kauas ei näiden materiaalien perässä tarvinnut matkustaa. Norjasta löytyi - tosin hieman viiveellä, eikä ehtinyt vielä toiminnan aloitusvaiheeseen keväällä 1986 - vajaatoimintakuvasto "Flyr-Flyr ikke" sekä koulutusvideo patjakurssia varten. Viimeksi mainittua Ilmailuliitto kopioi Norjan ilmailuliiton luvalla edelleen ja jakoi kerhoille omakustannushintaan.

Yhdysvaltalaisen Relative Workshopin valmistama Student Vector oppilastandem Malmilla toukokuussa 1986. Mallina kuvassa Liisa Mattila. Kuva: Pekka Palotie.



Kokouksessa tarkasteltiin käyttöön tulevia kalustotyyppejä ja sovittiin monista yhteisistä näkemyksiä ja/tai tavoitteista. Osanottajat olivat yksimielisiä siitä, että kaikilla oppilashypyillä olisi hyvä olla varusteissaan FXC 12 000 -varolaukaisin. Ajatus kuitenkin todettiin käytännössä mahdottomaksi, koska laitteita ei ollut vielä tarpeeksi, eikä niiden huolto toiminut tyydyttävästi. Kokouksessa suoritettiin koeäänestys, jossa enemmistö katsoi, että nykyisessä määräyksessä (TRG M 1–10, 7.2.1977) esitetty vaatimus olisi riittävä. Se olisi tarkoittanut, että oppilaalla olisi oltava laukaisin pakollisena varusteena ainoastaan itseaukaisuhypyillä, joilla vapaapudotus ei suunnitellusti ylitä viittä sekuntia.

Poikkeuksena oppilas, joka oli jo aikaisemmin suorittanut kaksi vähintään viiden sekunnin vapaapudotushyppyä hyväksyttävästi.

Tähän esitettiin kaksi eriävää mielipidettä. Koulutuskomitean puheenjohtaja Laitinen oli sitä mieltä, että laukaisimen pitäisi kuulua oleellisena osana oppilaan varustepakettiin aina oppilastandem-patjahypyllä. Hänen mukaansa myös muissa maissa on tämä käytäntö. Kokouksessa mukana ollut turvallisuuskomitean puheenjohtaja **Kausalainen** puolestaan esitti, että laukaisinta pitäisi käyttää vähintään ensimmäisestä hypystä siihen saakka, jolloin sen käytöstä voidaan voimassa olevien määräysten mukaan luopua (8 sekunnin vapaapudotusvaiheessa).

Tässä kokouksessa asia jäi ratkaisemattomaksi, mutta runsaan vuoden kuluttua julkaistussa määräyksessä (TRG M 1–10 Muutos 1) edellytettiin, että *”...Koulutettavalla on oltava varavarjoon kiinnitettyä automaattilaukaisin vähintään kymmenellä ensimmäisellä itseaukaisuhypyllä. Hyppymestari tai koulutuspäällikkö voivat kuitenkin myös tämän jälkeen edellyttää automaattilaukaisimen käytön jatkamista...”* Reaalimaailma tuli vastaan. Halua olisi ollut vaatia varolaukaisimen käyttöä kaikilla oppilashypyllä. Laitteet olivat kalliita, niitä ei ollut tarpeeksi ja niiden huoltokin takkusi... Oppilasvarusteissa laukaisimien käyttö tuli kuitenkin vähitellen lisääntymään niin, että niiden käyttö tuli olemaan laajempaa, kuin määräyksen vähimmäisvaatimuksessa edellytettiin. Tätä tilannetta edistettiin muun muassa Ilmailuliiton organisoimilla laukaisimien yhteisostoilla.

Kokouksessa pohdittiin myös pakkolaukaisujärjestelmiä. Edellä viitattiin, että imatralaiset halusivat valmistajalta hyväksyntää pakkolaukaisujärjestelmäänsä. Campus-tandemissa pakkolaukaisujärjestelmässä oli laukaisuhinnan päässä pelkkä käyrä sokka. Järjestelmään ei liittynyt Suomessa jo toistakymmentä vuotta käytössä ollut apuvarjon ”ulosvetäjä” (laukaisuhinna kiinnitetty apuvarjoon tai sen yhdyspuokseen murtosidoksella tai tarralla, jolloin laukaisuhinna vetää jousiapuvarjon ulos repusta ilmavirtaan). Tämän tyyppinen järjestelmä oli Oululaisten Strong-tandemissa. Imatralaiset eivät kuitenkaan tällaista pakkolaukaisujärjestelmää halunneet, vaan pitivät parempana suoraa sisäpussia, jossa jousiapuvarjoa ei tarvita. Pakkolaukaisujärjestelmät olivat siinä määrin laitekohtaisia ja koska helsinkiläisillä ei vielä ollut tietoa edes mikä varustetyyppi valitaan, että tämä aihe jäi vielä tässä kokouksessa pelkäksi pohdinnaksi.

Eräänä vaihtoehtona esitettiin JAD-järjestelmää (Jumpmaster Assisted Deployment), jossa oppilasvarusteissa onkin pakkolaukaisuhinajärjestelmän sijaan itseaukaisuvarjoista tuttu kädestä päästettävä apuvarjo (hand deployment), jonka hyppymestari ottaa käteensä ennen uloshyppyä ja päästää sen ilmavirtaan oppilaan uloshyppyhetkellä. Tiedettiin, että suuressa maailmassa tällaisiakin on käytetty. Koulutuskomitea velvoitti LuKT:n sihteerin hankkimaan lisätietoja tästä järjestelmästä. Lisätietoja saatiin pienellä viiveellä, niitä hyödynnettiin ja Imatralla keksittiin... Mitä ja miten, siihen palaamme tulevilla kertomuksilla.

Millainen pitäisi uuden oppilaspatjan olla ja millainen pitäisi varavarjon olla? Näitäkin pohdittiin. Pidetttiin parhaana vaihtoehtona, että molemmat kuvut olisivat patjavarjoja, mutta arveltiin ettei se taida olla mahdollista kalliiden hintojen vuoksi. Taisi olla mahdollista jossakin kerhossa, koska sekin tultiin näkemään... Kokouksessa mietittiin päävarjon kokoa: niitä pitäisi olla ainakin kahta kokoa, pienempi noin 220–240 ft² ja suurempi 270–300 ft². Pallovaravarjon pitäisi olla suunniteltu vähintään 90-kiloiselle henkilölle. Todettiin myös, että kerhojen pitäisi laatia kerhokohtaiset painorajat erikokoisille oppilasvarjoille.

Uusien oppilaspatjojen pakkaaminen puhutti osanottajia. Suomen Laskuvarjokerhon edustajat kertoivat, että ainakin alkuvaiheessa oppilaiden neljälle ensimmäiselle hypylle laskuvarjon pakkaajina toimivat tyyppikoulutetut kouluttajat. Kokous totesi, että on laadittava patjavarjojen pakkausopetusjärjestelmä, johon liittyvät tarkastusvaiheet: mitä tarkastetaan, kuka tarkastaa ja miten kirjataan.

Kokouksessa kävi kaikille selväksi, että tulevat talvi- ja kevätkaudet ovat kiireisiä ja kuluvat monenlaisten asioiden suunnittelussa ja valmistelussa. LuKT:n ja sen komiteoiden tehtäviä ovat erilaiset yleiset ohjeet ja aineistot. Kerhoissa puolestaan oli tarpeen selvittää omiin kalustoihin liittyvät erityispiirteet ja määrittää niihin liittyvät kerhokohtaiset ohjeet ja menettelyt. Luottamushenkilöt sekä kerhoissa että SIL:ssa tulivat joutumaan koviin ennen seuraavan oppilashyppykauden alkua.

Suomen Ilmailuliitto ry., muistio 14.11.1985: LuKT:n koulutuskomitean kokous 7.11.1985
Ilmailuhallitus 7.2.1977: TRG M 1–10; Ilmailuhallituksen päätös laskuvarjohyppykoulutuksesta
Ilmailuhallitus 14.4.1987: TRG M 1–10 Muutos 1; Laskuvarjohyppykoulutus

Tuomarikoulutusta Pilvilinnassa

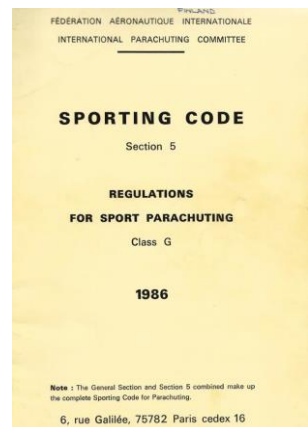
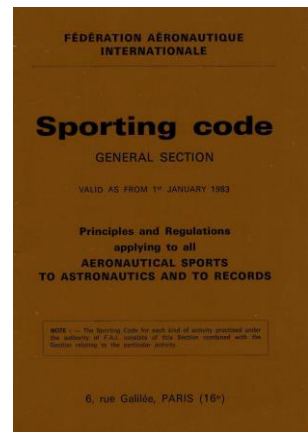
Kilpailutoiminnassa jatkuvana pullonkaulana oli tuomaritoiminta. Tavoitteena tietysti oli, että kilpailijoiden suorituksen arvioitiin sääntöjen mukaan ja oikeudenmukaisesti. Kilpailijoiden mielestä tosin aika usein tuomittiin väärin. Tuomari tehtäviin ei ollut tungosta, kuten ilmenee aikaisemmista kisa-artikkeleista. Aina silloin tällöin kuitenkin onnistuttiin saamaan mukaan joku kilpailutoimintaansa lopetteleva laskuvarjourheilija. Heillä oli hyvä asiantuntemus, joten sitä kautta saatiin osaavia henkilöitä mukaan. Tuomari tehtävät eivät kuitenkaan välttämättä edellyttäneet kilpailukokemusta, siitä toki oli etua, mutta se ei ollut välttämätöntä. Tarkkuuslaji oli tuomarin näkökulmasta jokseenkin yksinkertaista. Piti vain osata katsoa, mikä oli hyppääjän maahantulokohta ja arvioida, oliko näyttölaitteen lukema oikea – ettei esimerkiksi takapuoli tai ”väärä jalka” osunut maahan jo ennen kosketusta mittalaitteeseen, sähköplakään. Toki piti osata vähän muitakin lajiin liittyviä asioita ja tuntea sääntöjä, mutta maahantulon tarkkuus oli lajissa keskeisintä. Arvostelulajit olivat hieman hankalampia, koska ne eivät auenneet ennen sääntöjen tuntemista ja riittävää harjoittelua. Arvostelulajissa tuomarin oma hyppykokemus auttoi merkittävästi, mutta ei ollut välttämätön.

Ilmailuliitto huolehti laskuvarjotuomarien koulutuksesta Suomessa. Kurssseja aloitteleville ja muita koulutus- ja harjoitustilaisuuksia alaan jo vihkiytyneille oli järjestetty 1970-luvulta alkaen. Ne eivät kuitenkaan tuoneet apua tuomarimäärään: kun uusia koulutettiin, toisesta päästä katosi entisiä tuomareita.

Mutta yrittää piti: Ilmailuliitto järjesti 16.–17.11.1985 tuomarikurssin Malmin lentoasemalla, SIL:n uudessa toimitilassa Pilvilinnassa. Kurssi oli tarkoitettu uusille tuomarikokelaille, mutta se toimi samalla kertausharjoituksena vanhemmille veteraaneille. Kaksipäiväiselle kurssille tarjottiin primitiivinen, mutta edullinen makuupussimajoitus muutaman sadan metrin päässä sijainneessa Suomen Laskuvarjokerhon parakissa.

Rekrytinnin osalta tämä marraskuun kurssi ei mennyt ihan putkeen: osanottajia oli mukava määrä, 11 kaikkiaan. Valitettavasti heistä vain kaksi oli uutta saapumiserää. Ei saatu vielä tuomarimäärää huimaan nousuun.

Suomen Ilmailuliitto ry., pöytäkirja 22.11.1985: LuKT:n kokous 4/85; 19.11.1985
Suomen Ilmailuliitto ry. 29.10.1985: Laskuvarjotiedote 7/85



Syysliittokokous – Pekka Ora palkittiin

Helsingissä 30.11.1985 pidetty Suomen Ilmailuliiton syyskokous oli jokseenkin tavanomainen. Osanottajat myhäilivät tyytyväisinä toimitaloprojektin saattamisesta onnekaasti päätökseen. Rahoitus oli onnistunut ja kokoushetkellä oli liiton taloprojektista aiheutunut budjettivaje enää 81 000 markkaa. Jotkut taisivat jo odottaa kutsua parin viikon kuluttua järjestettävään ”tupareihin”. Seuraavan vuoden toimintasuunnitelma- ja talousarviopäätökset nuijittiin pöytään soraäänittä siitäkin huolimatta, että aikuisjäsenmaksua korotettiin kymmenellä markalla. Uusi maksu oli tulevana vuonna 120 markkaa.



Kokouksessa jouduttiin jonkin verran äänestämään. Suuria kiista-asioita ei ollut, mutta hallituksen kokoonpanoon tuli muutoksia, joiden yhteydessä punnittiin ehdokkaiden paremmuutta ja kannatusta. Osa muutoksista tapahtui sopupelillä: Ilmailuhallituksen epävirallinen edustaja, pitkäaikainen hallituksen jäsen **Jorma Jalkanen** teki tilaa seuraajalleen **Tapio Kilpiselle**. Molemmat olivat virastosaan lentotoimintaosaston päälliköitä. Vastaava sukupolvenvaihdos tapahtui liikenneministeriön epävirallisen edustajan kohdalla: **Kai Törnblomin** tilalle astui **Jaakko Pohjola**. Näistä ”virastoedustajista” ei tarvinnut äänestää. Tähän epäviralliseen ”virastoedustukseen” kuului myös ilmavoimien edustaja, jonka pesti ei tällä kerralla ollut katkolla. Ilmailuliitto ilmeisesti halusi pitää suhteet kunnossa toimintansa kannalta keskeisiin virastoihin tai organisaatioihin. Siksi vielä 1980-luvulla oli olemassa tällaisia kirjoittamattomia mandaatteja.

Liiton edellisen hallituksen jäsenistä viisi oli ervuorossa (hallituksen jäsenyys oli kahden vuoden pesti, paitsi keskustoimikuntien puheenjohtajat, joiden pesti oli katkolla joka vuosi) ja halusivat jättäytyä pois. Tämä oli tiedossa jo ennen kokousta. Heidän tilalleen oli kokouksessa seitsemän ehdokasta. Laskuvarjokansalaiset olivat tällä kerralla valmistautuneet hyvin ja sopineet, että kerhot tulevat esittämään ja kannattamaan hallituksen uudeksi jäseneksi pitkäaikaista LuKT-veteraania **Hannu Laitista**. Valmistelun ansiosta hänet myös valittiin. Koska keskustoimikunnan puheenjohtaja oli automaattisesti myös liiton hallituksen jäsen, saatiin nyt kaksi laskuvarjourheilijaa hallitukseen. Laitinen jatkoi kuitenkin edelleen keskustoimikunnan jäsenenä. LuKT:n puheenjohtajaksi valittiin ilman äänestystä istuva puheenjohtaja **Maurits Kouhia**. Ilmailuliiton puheenjohtajana jatkoi edelleen **Olavi A Rautio**. Hänelle ei ollut vastaehdokkaita – vielä...



”Vuoden laskuvarjourheilija 1985” Pekka Ora kilpailevan urheilulajin parissa Para-Ski SM-kilpailun murtomaaosuuden jälkeen Rovaniemellä huhtikuussa 1984. Kuva: Eero Kausalainen.

LuKT:n varapuheenjohtaja vaihtui tässä kokouksessa. Pitkäaikainen ja työteliäs LuKT:n jäsen ja varapuheenjohtaja **Kristian Enkvist** oli ilmoittanut eroavansa LuKT:sta vuoden 1985 lopussa opiskelukiireidensä vuoksi. Syyskokous valitsi hänen tilalleen varapuheenjohtajaksi **Mikko Hyppösen** Napapiirin Laskuvarjourheilijoista Rovaniemeltä. Varapuheenjohtaja ei ollut hallituksen jäsen, vaikka valinta tehtiinkin Ilmailuliiton vuosikokouksessa. Muut LuKT:n jäsenet valitsi keskustoimikunnan

puheenjohtaja parhaaksi katsomallaan tavalla. Se valinta tapahtui kuitenkin vasta seuraavana vuonna, jolloin LuKT:n puheenjohtaja teki uudelle hallitukselle esityksen laskuvarjourheilun keskus-toimikunnan kokoonpanosta.

Yksi liiton syyskokouksen vakio-ohjelmanumeroista oli ansioituneiden ilmailijoiden palkitseminen. Arvokkaimpana palkintona pidettiin Harmon patsasta, mutta koska se oli tarkoitettu ansiokkaille lentäjille, se kiersi laskuvarjourheilijat kaukaa. Lisäksi oli menestyksekkäästä kerhotoiminnasta jaettava Kotkanpoika -kiertopalkinto. Sellainen oli useina vuosina osunut laskuvarjokerhoille – mutta ei nyt. Samoin oli laita ansioituneelle ilmailijalle jaettavan Suomen ilmailupatsaan kanssa: sen olisi voinut saada myös laskuvarjourheilija, mutta ei saanut tällä kerralla.



Internetin arkistohelmi ehkä noin vuodelta 1947. Kuvassa on tyyppikiilareita suomalaisvalmisteseen Pik-5 purjekoneeseen OH-PAA, luultavasti Hyvinkäällä. Edessä vasemmalla myöhemmin laskuvarjomiehenä tunnetuksi tullut Pekka Ora, oikealla tuleva Ilmailuhallituksen pääjohtaja Carl-Erik Calás. Kuva: Esko Suominen

Aivan ilman palkintoja ei laskuvarjourheilu sentään jäänyt. Ilmailuliitto nimesi LuKT:n esityksestä ”Vuoden Laskuvarjourheilijaksi” ja samalla Neste

Oy:n lahjoittaman kiertopalkinnon saajaksi 61-vuotiaan helsinkiläisen hyppylveteraanin **Pekka Oran** (1924–2011). Hän oli todellinen hyppyaktivisti (noin 2 800 hyppyä) ja hyppymestari. Ora oli saanut hyppykiipinän sota-aikana näkemistään saksalaisia laskuvarjojoukkoja esitelleistä propagandafilmeistä, mutta idean toteutukseen kului tovi. Ensimmäisenä ilmailulajina oli 1940-luvun lopulla purjelento, jonka jälkeen oli pitkä tauko. Hän aloitti laskuvarjourheilun Suomen Laskuvarjokerhossa 1970-luvulla. Ora kävi Ilmailuliiton järjestämän hyppymestarikurssin syyskuussa 1979 ja on sen jälkeen ollut yksi SLK:n aktiivisimmista hyppääjistä sekä ollut toiminut hyppykouluttajana ja -mestarina.

Ilmailu 1/1986

Ilmailu 4/1986

Suomen Urheiluilmailuopisto/SIL: Koulutuspäiväkirja 26.4.1978–28.5.1989

Eero Kausalainen 13.3.2025

Pohjoismainen laskuvarjokokous

Laskuvarjovuosi alkoi olla viimeisillään, kun Pohjoismaiden laskuvarjoliittojen edustajat kokoontuivat vuosikokoukseensa. Jo usean vuoden ajan oli yritetty ja tehty erilaisia toimenpiteitä, että myös viides Pohjoismaa Islanti saataisiin mukaan pohjoismaiseen yhteistyöhön. Siinä onnistuttiin ensimmäisen kerran vuoden 1984 kokouksessa, jossa Islannin edustaja oli ensimmäistä kertaa mukana. Kokouksessa oli poikkeuksellisen suuri osanottajamäärä, peräti 11 edustajaa, joista kuusi



islantilaista. Kokouksen osanottajamäärä – erityisesti islantilaisten, selittyi sillä, että kokous järjestettiin Islannin Reykjavikissa. Tarkka kokouspäivä oli 7.12.1985.

Muille Pohjoismaiden edustajille Islanti oli eksoottinen matkakohde, johon haluttiin matkustaa, vaikka matkakustannukset maan kaukaisen sijainnin vuoksi olivat tavalliseen verrattuna moninkertaiset. Suomen edustajat saattoivat käyttää matkalippuetuaan ainoastaan Göteborgiin saakka, siitä eteenpäin matkaan tarvittiin jo runsaasti riihikuivaa. Vaikka koulussa oli luettu maantietoa, oli Suomen kokousedustajille, LuKT:n puheenjohtaja **Maurits Kouhialla** ja sihteerille **Eero Kausalaiselle** suuri yllätys, kuinka kaukana muista Pohjoismaista Islanti todellisuudessa sijaitsee. Göteborgin koneenvaihdon jälkeen lennettiin Icelandairin koneella yli kaksi tuntia, noin 1 600 kilometriä – suoraan aavalle merelle.

Vaikka kokouspaikka oli useimmille eksoottinen, kokouksen asialista ei sitä ollut. Keskusteltiin enimmäkseen tavanomaisista ajankohtaisista asioista. Ensimmäisenä aiheena oli ajankohtaisen informaation vaihto. Kunkin maan edustajat kertoivat omista menneistä ja tulevista tapahtumistaan, hyppytoiminnan kehittymisestä, hyppymääristä sekä viimeaikaisista onnettomuuksista tai muista turvallisuusasioista. Tämän historian jo aikaisemmissa artikkeleissa esitelty Norjan oppilaskalustouudistus ja siihen liittynyt onnettomuus saivat paljon huomiota osakseen.

Viimeisimpien pohjoismaisten kokousten tapaan oli jälleen aiheena BASE-hypyt. Norjassa, Tanskassa ja Suomessa liitot saattoivat käyttää sanktioita toimintaan osallistuneita jäseniään vastaan. Norjan **Eilif Ness** oli tiukkana Ruotsin laskuvarjoliitolle SFF:lle, koska he eivät osallistuneet pakotetusti muiden Pohjoismaiden kanssa. Ruotsin edustajat kertoivat, että he voivat ainoastaan peruuttaa FAI-lisenssin, mutta se estää ainoastaan FAI-sääntöjen mukaisen toiminnan (kilpailut, ennätykset). Tämä oli tässä vaiheessa tilanne myös Suomessa. Ongelmana oli myös se, että ruotsalaiset sallivat sellaisten norjalaisten hyppääjien, joiden hyppylisenssi oli peruttu Norjassa, hypätä Ruotsissa. Norjan ilmailuliiton NLF:n näkemyksen mukaan ruotsalaisten asenne on lisännyt merkittävästi BASE-hyppytoimintaa, koska Norjan liiton sanktiot eivät ruotsalaisten asenteen takia toimi tarkoitetulla tavalla.

Norjalaisten ongelma ja huoli oli pöytäkirjan mukaan tämä:

”...Ongelmana Norjassa on, kuten Eilif sen määritteli, että poliitikoille ei pitäisi antaa mahdollisuutta arvioida, mitkä urheilumuodot ovat vaarallisia ja mitkä eivät. Jos laskuvarjourheilu arvioidaan vaaralliseksi urheilumuodoksi, se voi vaarantaa koko laskuvarjourheilun tulevaisuuden Norjassa...”

Jo aikaisemmin oli yritetty muotoilla sellainen päätös BASE-hypyistä, että kaikki Pohjoismaat sen voisivat hyväksyä. Ruotsi oli tähän mennessä ollut vain ”hengessä mukana”, ilman vaikuttavia toimenpiteitä. Nyt laadittiin jälleen uusi päätös. Se syntyi yksimielisesti, mutta kaikkia Pohjoismaita pyydettiin vielä erikseen ratifioimaan se oman organisaationsa päätösten jälkeen. Päätös sisälsi tiivistettynä seuraavaa:

1. Pohjoismaisen laskuvarjoliiton jäsentä, joka vierailee toisessa Pohjoismaassa, sitovat kaikki sen maan säännökset, lait ja sen laskuvarjoliiton jäsenistöä koskevat säännökset.
2. Jos pohjoismaisen laskuvarjoliiton jäsen rikkoon toisessa Pohjoismaassa vieraillessaan siellä voimassa olevia säännöksi, hänen oman laskuvarjoliittonsa on ryhdyttävä asianmukaisiin, käytettävissään oleviin kurinpidollisiin toimiin.
3. Pohjoismaiset laskuvarjo-organisaatiot haluavat tässä yhteydessä vahvistaa ja täydentää vuoden 1981 pohjoismaisessa laskuvarjokokouksessa annettua ”Oslo julkilausumaa”; Pohjoismaassa toimivan laskuvarjoliiton päätökset ovat automaattisesti voimassa muissa Pohjoismaissa. Tämä tarkoittaa, että jos hyppääjältä on jossain Pohjoismaassa erotettu liiton

jäsenyydestä tai hänen lisenssinsä on peruttu, hän ei saa hypätä myöskään muissa Pohjoismaissa, vaikka hänellä olisi voimassa oleva minkä tahansa muun, kuin Pohjoismaan liiton myöntämä lisenssi.

Kaikkien Pohjoismaiden laskuvarjoliitot hyväksyivät ja ratifioivat edellä esitetyn sovitussa aikataulussa: 1.4.1986 mennessä. Päätöksen soveltamistapa eri pohjoismaissa saattoi vaihdella. Suomessa Ilmailuliitto ilmoitti kerhoille laskuvarjotiedotteissa sellaisten hyppääjien nimet, joita tällainen yhteispohjoismainen toisesta Pohjoismaasta tullut ”hyppykielto” koski. Nimiä tuli harvaksen, pitkiä luetteloita ei nähty. Koska kerhot pyörittivät itsenäisesti omaa hyppytoimintaansa, tällaisia mahdollisesti vierailevia laskuvarjotaitelijoita koskevat ratkaisut tehtiin käytännössä siellä. SIL ei ryhtynyt tässä asiassa poliisiksi, eikä pyytänyt selvityksiä. On todennäköistä, että joku muun Pohjoismaan ”BASE-syntinen” on päässyt hyppäämään jossain suomalaisessa kerhossa...

Kolmas kokouksen vakioaihe, edellistä huomattavasti vähemmän tunnekuuhuja aiheuttanut, oli Pohjoismaiset Mestaruuskilpailut. Keskusteltiin menneistä ja tulevista, joista myös päätettiin. Taito- ja tarkkuuslajien PM-kilpailuissa oli kokeiltu tarkkuushyppyjen mittausta enintään 1 metrin etäisyydelle ja taitohyppysuorituksen aikarajaa enintään 12 sekuntiin saakka. Molemmat säännöt todettiin toimiviksi ja päätettiin viedä ne Pohjoismaiden yhteisenä sääntömuutosesityksenä tulevaan CIP:n kokoukseen. Kokouksessa oltiin myös tyytyväisiä tämän lajiryhmän nuorisosarjan ikärajaan 23 vuotta (kilpailuvuoden kuluessa enintään 23-vuotias).

PM-kilpailukeskustelun yhteydessä Ruotsin laskuvarjoliitto SFF pahoitteli, että kokemattoman kisajärjestäjän virheen vuoksi jäi osa kilpailuun kuuluvista maksuista keräämättä ja esitti toivomuksen rahojen saamisesta jälkikäteen. Tämän tiedettiin koskeneen ainakin Suomen joukkuetta. Ilmailuliiton edustajat pahoittelivat maksujen viipymistä, mutta lupasivat hoitaa asiaa.

Para-Ski-PM-kilpailuissa oli ollut virallisena lajina ainoastaan Pohjoismainen Para-Ski, jossa suksiteluosuus ratkaistaan murtomaahiihtona. Ruotsalaiset ilmoittivat halunsa järjestää seuraavat Para-Ski-PM-kilpailut Falunissa 14.–16.3.1986, lajeina sekä Pohjoismainen Para-Ski että Alppi-Para-Ski, jossa suksilajina on suurpujottelu. Hypyt mitataan ainoastaan yhden metrin etäisyydelle saakka. Kokous hyväksyi esitykset. Suomikin hyväksyi, mutta LuKT:n kilpailukomitea ei tätä hyväksynyt, joten SIL laati myöhemmin esityksen, että Para-Ski-kilpailuissa mitattaisiin edelleen viiteen metriin saakka. Tällä haluttiin varmistaa lajitulosten keskeisen painoarvon säilyminen ennallaan. Vaikka periaate Alppi-Para-Ski-PM-kilpailusta hyväksyttiin, haluttiin ennen kilpailuja tietää, kuinka paljon – tuleeko riittävästi – osanottajia kuhunkin lajiin? Pohjoismaiseen kilpailuun oli aina löytynyt riittävä määrä osanottajia, mutta alppilajista ei ollut kokemusta.

Neljäs vakioaihe oli pohjoismainen laskuvarjokalenteri, joka koottiin osanottajamaiden ilmoittamista tapahtumista. Tapahtumatiedot ovat tätä kirjoitettaessa (maaliskuu 2025) jo hieman vanhentuneet, mutta muutama poiminto saattaa kiinnostaa. Ruotsi oli jo pitkään järjestänyt hienoja Hercules Boogeja. Nyt oli tullut mutka matkaan, koska kokoushetken tietojen mukaan ilmavoimat eivät enää voinut antaa lentokoneitaan tai helikoptereitaan siviilien käyttöön. Tämän takia toukokuussa 1986 järjestettäväksi suunniteltu tapahtuma peruuntui.

Edustajat esittelivät kalenteriin omia liittotasoisia koulutustilaisuuksiaan (esim. koulutuspäälliköt, kalustopäälliköt), jotka saattaisivat kiinnostaa muita Pohjoismaita ja joihin niiden edustajat olisivat tervehdelleitä. Suomi teki kokouksessa tarjouksen ottaa hyppymestarikurssille oppilaita muista Pohjoismaista. Tämä kutsu otettiin vastaan.

Laskuvarjokokouksen vakioaihe oli myös laskuvarjoturvallisuus. Aihetta käsiteltiin jo jonkin verran informaation vaihdon yhteydessä, mutta asiakokonaisuuteen palattiin muutamien erityiskysymysten kautta. Yhden vai kahden vedon oppilastandem? Sitä oli Suomessa pohdittu ja sitä mietittiin nyt

kansainvälisemmällä joukolla. Norjan osalta tiedettiin, että siellä oli kaikilla kerhoilla yhdenmukainen hyppykalusto, johon kuului kahden vedon tandem. Tanskassa ja Suomessa oli samantapainen tilanne. Suomessa oli LuKT pitänyt parempana yhden vedon tandemia, jossa varavarjon laukaisu ja kuvun irrotus tapahtuisivat samasta kahvasta vetämällä. Suomessa todellisuus meni toiveiden edelle: kerhot tekivät kalustohankinnat itsenäisesti, omien arviointiensa perusteella. Siitä seurasi, että osa kerhoista käytti yhden vedon systeemiä ja loput kahden vedon/kahvan järjestelmää.

Osanottajat pohdiskelivat myös oppilastandemeissa käytettäviin kuvunirrotusmenetelmään kuuluvista pakkolaukaisujärjestelmistä. Osassa varusteita päävarjon toisen puolen kantohihnoihin kiinnitetty pakkolaukaisuhihna avaa kuvun irrotustilanteessa varavarjon. Vaihtoehtona oli ranskalaisen valmistajan L.O.R. pakkolaukaisuhihna, joka on kiinnitetty päävarjon molempien puolien kantohihnoihin siten, että varavarjo laukeaa vasta, kun molempien puolien kantohihnat ovat irronneet. Tämä ehkäisee varavarjon aukeamisen päävarjon sekaan tilanteessa, jossa päävarjo syystä tai toisesta on jäänyt kiinni hyppääjään. Kokouksessa L.O.R. järjestelmää pidettiin parempana. Tulimme kuitenkin oppimaan, että ranskalainen järjestelmä ei ollut niin ongelmaton, kuin vielä tässä vaiheessa luultiin.



Ranskalaisessa Parachutes de Francen valmistamassa Campus oppilastandemissa käytetty varavarjon pakkolaukaisujärjestelmä L.O.R. Auki käännettyssä suojäläpässä oleva piirros kertoo pakkolaukaisuhihnan asennuksen ja toimintaidean. Vaikka järjestelmään näytti kuuluvan kumilenkkejä ja sykkyröitä, se ei estänyt tavanomaisen varolaukaisimen asennusta ja käyttöä. Kuvan laskuvarjossa on asennettuna FXC 12 000 laukaisin. Kuva: Parachutes de France.

Kokous keskusteli pitkään hyppääjän henkisestä valmennuksesta (mental training). Norjassa oli aiheutta selvitelty jo jonkin verran ja selvitys vielä jatkui. Nyt ei aiheutta saatu valmiiksi, eikä vielä seuraavassakaan pohjoismaisessa kokouksessa...

Norjan edustaja ehdotti, että osanottajaliitot tutkisivat omia mahdollisuuksiaan osallistua stipendijärjestelmään, jolla tuettaisiin laskuvarjourheilussa muihin Pohjoismaihin verrattuna takamatkalla olevaa Islannin laskuvarjoliittoa. Ajatus lankesi suotuisaan maaperään. Islantilaisia hyppääjiä tultiin kutsumaan muihin Pohjoismaihin saamaan koulutusta keskeisissä asioissa, kuten osallistumaan laskuvarjohuoltaja- ja hyppymestarikursseille.

Varsinaisen Pohjoismaisen laskuvarjokokouksen ohella järjestettiin pienempiä tapaamisia. Ensimmäinen niistä käsitteli laskuvarjokoulutusta ja oppilaskalustoa. Ilmailuliiton laskuvarjotoiminnanohjaaja halusi haastatella Pohjoismaiden edustajia saadakseen yksityiskohtaisempia tietoja. Tilaisuutta varten oli laadittu kysymyssarja, joka oli ennakolta toimitettu tähän tapaamiseen osallistuville. Kysymyksiin olisi voinut tietenkin pyytää vastauksia kirjallisena, mutta henkilökohtainen tapaaminen mahdollisti nopeat täydentävät kysymykset, joita vastaukset saattaisivat herättää.

Norjan edustajat joutuivat poistumaan kokouspaikalta lentoyhteyksiensä takia aikaisemmin, joten he eivät olleet mukana. Siitä ei kuitenkaan ollut vahinkoa, koska heiltä oli saatu muuta kautta runsaasti tietoja. Koska Islannilla ei näistä aiheista ollut annettavaa, paikalle jäivät vain Ruotsin ja Tanskan edustajat. Ruotsia edusti SFF:n kalustopäällikkö **Kjell Pålsson** ja Tanskaa laskuvarjoliittonsa DFU:n kalustokonsultti **John C. Holstein**. Kokouksessa kysyttiin molemmilta osanottajilta erikseen

varusteista: millaista oppilashyppykalustoa, millaista pakkolaukaisujärjestelmää käytetään, millaisia automaattilaukaisimia käytetään ja miten, käytetäänkö ja miten käytetään radiolähettämiä/vastaanottimia, millaisia käsikirjoja ja ohjeita välineistölle käytetään sekä millaisia kokemuksia heillä on näistä varusteista?

Vastauksista aika paljon oli tuttua, mutta uusiakin asioita tuli esille, tässä joitakin poimintoja:

- Ruotsissa oli oppilastandemien kokeilut ja tutkimus aloitettu jo puolitoista vuotta sitten ja kalustoon oli jo laajasti siirrytty. Tanskassa oli varusteet tutkittu ja niihin liittyvät ohjeet ja menetelmät laadittu. Kerhot olivat parhaillaan vaihtamassa kalustoa uusiin oppilastandemeihin.
- Tanskassa käytettiin pakkolaukaisuhypyillä jousiapuvarjoa. Laukaisuhihnan päässä oli käyrä sokka. Minkäänlaista apuvarjon ulosvetojärjestelmää ei käytetty, koska se tanskalaisten mielestä saattoi aiheuttaa kierrettä tai vajaatoimintoja. Tämä näkemys poikkesi suomalaisten käsityksestä. Tanskassa oli otettu roikku-uloshyppy, jossa oppilas kiipeää ensin roikkumaan siipituesta eli strevasta. Suomessakin tämä menettely oli yleistymässä. Tanskan mallissa lentokoneen tason alapintaan oli maalattu merkki, jota oppilaan oli katsottava irrotushetkellä, jotta asento pysyisi hyvänä.
- Ruotsissa on käytettävä varolaukaisinta ensimmäisistä hypyistä B-luokkaan saakka. Ruotsissa oli käytössä kaksi varavarjoon asennettavaa laukaisinta: suomalaisillekin tuttu FXC 12 000 ja Sentinel 2 000. Ruotsissa oli FXC 12 000 -laukaisimia huoltava toiminimi **Göran Lilja**, joten heidän huoltotilanteensa oli parempi kuin Suomessa. Ruotsin laukaisimet on tarkastettava puolivuositain. Tanskassa käytettiin ainoastaan FXC 12 000 -laukaisinta. Sen käyttö oli pääsääntöisesti pakollinen ensimmäisillä itseaukaisuhypyillä ja siitä eteenpäin C-luokan kelpoisuuteen saakka. Tämän lisäksi kaikissa Campus-oppilastandemeissa oli asennettuna laukaisin, joten uudessa kalustossa käytettiin varolaukaisinta myös pakkolaukaisuhypyillä. Tanskan laukaisimet huollettiin aina valmistajatehtaalla Ranskassa. Tanskan edustaja Holstein ei pitänyt hyväksyttävänä, että laitteita huolletaan tai korjataan muualla kuin Ranskassa. Tätä lausuntoa saattoi väaristää se, että Holstein, paitsi että kuului liittonsa DFU:n luottamusorganisaatioon, oli ammattimainen laskuvarjokauppias, joka oli myös *Parachutes de Francen* (FCX-valmistaja) ”diileri”. Holstein oli laskuvarjon osia valmistavan *Scanparan* omistaja.
- Ruotsissa oppilailla oli patjahypyillä aina oltava radiovastaanotin. Tanskassa ei radioita käytetty, mutta Holsteinin mukaan ne todennäköisesti tulevat pakolliseksi tulevaisuudessa.
- Tanskan edustaja kertoi, että heillä käytettiin nopeutettua vapaapudotuskoulutusta (AFF) vaihtoehtoisena koulutusmuotona. Kelpoisuuden saaneita AFF-hyppymestareita maassa oli 12.

Monista muistakin asioista keskusteltiin. Kotiin tuotavaksi syntyi kuusisivuinen muistio, jossa oli kolme liitettä. Kun ei nettiä vielä ollut keksitty, tieto piti kuljettaa pääkopassa ja jakaa edelleen painetussa muodossa paperilla. On se vaan helppoa nykyään...

Toinen minikokous oli tanskalaisen kokeneen laskuvarjotuomari **Marianne Iversenin** vetämä kokous tuomariasioista. Tätä tarinaa kirjoitettaessa tuomaripalaverin sisällöstä ei löytynyt minkäänlaista muuta tietoa, kuin että sellainen pidettiin. Historiahepun valistunut arvaus – muistikuvien puuttuessa – on, että luultavasti keskusteltiin pohjoismaisiin kilpailuihin liittyvistä tuomariasioista, ehkä myös pohjoismaisesta tuomarivaihdosta.

Varsinainen kokous ja minikokous sujuivat suuresta asiamäärästä ja BASE-keskustelusta huolimatta kokonaisuutena sujuvasti. Koska oltiin useimmille osanottajille aivan uudessa ympäristössä Islannissa, halusi kokousisäntä järjestää sen oheen vielä jotakin muuta ikimuistoista. Sellaiseksi tarjottiin laskuvarjohyppyä kokouksen ruokatauolla: annettiin mahdollisuus valita, halusiko lounaan vai laskuvarjohypyn. Hypyssä ei ollut mitään kummallista, monet osanottajat olivat tehneet niin useita kertoja. Ruokatunnilla hyppääminen oli jo vähän erikoisempaa. Varsinainen erikoisuus, joka teki tästä ”once

in a lifetime” -jutun, oli hyppy helikopterista, lähes keskellä Reykjavikin kaupunkia sijaitsevan koushotellin (Esja) pihalle. Siis enimmäistä kertaa Islannissa ja ensimmäistä kertaa hyppäämässä pääkaupungin keskustaan. Historiaheppu muistelee ja muistaa ihan hyvin, koska tämä oli ikimuistoista:

”Suomen edustusjoukkueen toinen puoli (Eero) uhrautui ja liittyi projektiin, toinen (Maurits) oli viisaampi ja päätti syödä lounaan. Lentoonlähtöpaikka oli Reykjavikin pienempi, lähellä kaupungin keskustaa sijaitseva kansainvälinen lentokenttä. Hyppykoneeksi oli hankittu Hughes 500 helikopteri. Omia hyppyvarusteita ei kenelläkään ollut mukana, mutta Reykjavikin laskuvarjokerho ystävällisesti lainasi. Varusteita vain ei ollut aivan riittävästi. Kukaan ei ollut ennalta valmistautunut hyppymahdollisuuteen, joten muutamilla oli melko vaatimaton vaatetus hyppyyn joulukuun alun pakkaspäivänä lähes napapiirin tasalla sijaitsevassa hypypaikassa. Kaikille riitti laskuvarjovarjoja, mutta ei haalareita, minulle ei edes kypärää. Onneksi oli paksu villapipo. Ja onneksi ei ollut yleisöä katsomassa, kuinka kovan kypärän niimeen vannonut laskuvarjotoiminnanohjaaja hyppää pelkkä pipo päässä. Delegaation viisaampi osapuoli vannoi sinetöivänsä huulensa tästä asiasta ikiajoiksi.

*Sää oli kaunis, jonkin verran pakkasta, ehkä -5 astetta. Hyppykoneessa ei ollut ovea kummallakaan puolella. Oli aika tuulista. Aikomus oli nousta noin 2 500 metriin. Kun aloimme lähestyä kahta kilometriä – katseltuani ruotsalaisen lajitoveri Kjell Pahlssonin kylmästä sinertyviä paljaita sormia – kehotin ajamaan hyppylinjalle ja valmistautumaan hyppyyn ja luopua alkuperäisestä korkeustavoitteesta. Ehdotukseen suostuttiin. Kiipesin 1 900 metrin korkeudessa kopterin kellukkeelle yhdessä Pahlssonin kanssa ja sitten mentiin. Muut seurasivat. Tarkoitus oli tehdä kaikkien aikojen ensimmäinen Pohjoismaiden edustajista koostuva viiden tähti Reykjavikin yläpuolelle. Ei ihan onnistunut. Kolmen tähdessä olivat lisäksi Pahlsson ja islantilainen **Sigurdur ”Siggi” Bjarklind**. Norjan **Jens-Henrik Johnsen** ja Tanskan **John C. Holstein** joutuivat seuraamaan katseella. Vastoin yleistä oletusta, lainavarjot toimivat hyvin ja laskeutuminen hotellin pihalle sujui kaikilta ongelmitta.”*

Ruokatuntiohjelman jälkeen työskentely jatkui, kunnes kaikki asiat, myös ne ”irtokokoukset”, oli käsitelty ja paluumatka, tällä kerralla Keflavikin lentoaseman kautta saattoi alkaa.

Suomen Ilmailuliitto ry, December 7. 1985: Minutes of the Nordic Coordination Meeting

Norsk Aero Klubb, Minutes December 6. 1986: The Nordic Coordination Meeting

Suomen Ilmailuliitto ry. Pöytäkirja 21.1.1986: LuKT:n kokous 5/85, 19.11.1985

Suomen Ilmailuliitto ry. Muistio 24.1.1986: Laskuvarjokoulutuksesta ja oppilaskalustosta Pohjoismaissa

Eero Kausalainen 13.3.2025

Kalustomestarien neuvottelupäivät ynnä muita kehitystoimia

Ainoan Suomen laskuvarjohuoltoyrityksen toimilupa vanheni 31.10.1985. Laskuvarjoyrittäjä **Tuure Helo** oli ilmoittanut aikovansa hakea luvan uudistamista. Vaikka yrittäjä oli ilmoittanut ”aikovansa hakea”, oli tilanne vähintään huolestuttava. Edellisenä kesänä laskuvarjokerhoissa tehdyn laajan tarkastuskierroksen tulos oli huono. Tasavallassa oli jo koulutettu kalustomestareita vuoden 1984 kesästä alkaen. Heidän määränsä ei kuitenkaan ollut vielä riittävä, jotta voitaisiin saada kaikki valtakunnan laskuvarjot vastuuntuntevan huollon piiriin. Ensimmäisten kurssien järjestelyihin liittyi ongelmia, kuten kovin lyhyt kurssin kesto ja sitä kautta riittämätön harjoittelu. Oli myös arvioitava, oliko kursseilla opetettu oikeita asioita: puutui jotain oleellista tai oliko joko osia tarpeeton tai edellytti keritystoimia.



LuKT:n sihteeri oli yhdessä kalustokomitean puheenjohtajan kanssa aloittanut selvitykset erilaisten vaihtoehtojen löytämiseksi osana laskuvarjojen huoltotilanteen kokonaisratkaisua. Jo pohdintojen alkuvaiheessa esitettiin useita vaihtoehtoja. Laskuvarjohuoltojen ”raskas pää” eli vara- ja pelastusvarjojen huolto oli kokonaan keskeytynyt, koska kenelläkään ei ollut tällaisiin töihin oikeuksia ainoan huoltoyrityksen ollessa tauolla. Vaihtoehtoina pohdittiin SIL:n oman huoltoyrityksen perustamista tai nopeampana ratkaisuna järjestää erityinen tarkastajakurssi kokeneimmille kalustomestareille. Tällaisen kurssin käyneet voisivat tarkastaa ja korjata myös vara- ja pelastusvarjoja. LuKT: kokoukselle 19.11.1985 oli jo jätetty esitys kahden kokeneen laskuvarjotarkastajan oikeuksien laajentamiseksi. LuKT ei tehnyt kokouksessa päätöstä, vaan asiassa otettiin aikalisä: jatketaan aloitettuja selvityksiä kokonaistilanteesta ja tehdään ratkaisuja vasta sen jälkeen.

Yksi korjaustyökaluista oli kalustomestarien tason korottaminen. Tässä tarkoituksessa Ilmailuliitto ja Ilmailuhallitus järjestivät yhdessä kalustomestarien koulutuspäivät 14.12.1985 Ilmailuliiton uudessa toimitalossa. Viranomainen tuki kurssia maksamalla osanottajien matkakulut. Tämä oli uusi käytäntö, jota saatettiin hyödyntää sellaisten koulutustilaisuuksien osalta, joita Ilmailuhallitus piti ”lentoturvallisuutta edistävänä ulkopuolisena koulutuksena”. LuKT:n kalustokomitean puheenjohtajan **Olavi ”Enska” Kilpisen** vetämään tilaisuuteen osallistui 16 henkilöä, joista 14 oli kalustomestareita kahdeksasta kerhosta. Toisena tilaisuuden vetäjänä toimi LuKT:n turvallisuuskomitean puheenjohtaja, liiton laskuvarjotoiminnanohjaaja **Eero Kausalainen**. Viranomaista edusti Ilmailuhallituksen tarkastaja, LuKT:n jäsen **Markku Hiedanpää**.



Tapahtuman tärkeimmiksi tavoitteiksi ilmoitettiin informaation jakaminen uusista kalustomestarin toimialueeseen kuuluvista asioista, täydentää aikaisemmin opetettua ja ehkä tärkeimpänä ajatusten ja kokemusten vaihto kalustomestarikoulutuksesta ja järjestelmästä sen edelleen kehittämiseksi. Tämän vuoksi olisi tilaisuuden nimenä voinut yhtä hyvin olla neuvottelupäivät. Uusia oppilastandemeita oli kurssin alkuun mennessä saatu vasta muutamaaan kerhoon. Siksi osanottajia oli pyydetty tuomaan uusia oppilaskalustotyyppejä osanottajien tutustuttavaksi.

Ensimmäinen aihekokonaisuus oli kalustomestarikoulutuksen arviointi, jonka eräänä perustana olivat kalustomestarien kokemukset kurssin jälkeen kerhoissa. Esille tuotiin, että kalustomestarin työt vaihtelivat merkittävästi eri kerhoissa. Helsingissä pääpaino oli ahtaan maali alueen ja sitä ympäröivien piikkilanka-aitojen takia punoskorjauksissa ja kupujen paikkauksissa. Oulussa ja Kuopiossa suurin yksittäinen työtyyppi oli laskuvarjojen tarkastukset. Kehityskohteena esitettiin, että koulutuksessa olisi muistutettava varjon kunnon seurannasta ja vikojen jatkohoidon järjestämisestä. Eräitä kursseilla opetettuja työmenetelmiä, esimerkiksi teippipaikka kupuun, kritisoitiin, koska se on tarkoitettu ainoastaan tilapäiskorjaukseen kenttäoloissa. Kehityskohteena tuotiin esille myös työkirjanpito: työkirjaan oli merkittävä kaikki, vaikka tarkastuksista tehdään erilliset pöytäkirjat. Opastuksena tulevilla kalustomestareille todettiin, että koti-siksak-ompelukoneet eivät sovellu laskuvarjotöihin. Käytettyjä teollisuuskoneita saa halvemmalla, kuin uusia kotikoneiksi tarkoitettuja.

Koulutuspaikan olisi oltava laskuvarjokorjaamo tai vastaava työtila. Kalustomestarien mielestä kursseilla pitäisi olla enemmän ompelutöiden opetusta ja harjoittelua. Toisaalta ainakin ensimmäisellä kurssilla olleiden mielestä oli käytetty liikaa aikaa alkeisvarjojen ja muun oppilaskaluston sekä päävarjojen pakkaukseen. Tämän lisäksi tarkasteltiin kalustomestarikurssin yksityiskohtaista koulutusohjelmaa, johon osanottajat esittivät yksityiskohtaisia korjausesityksiä.

Kalustotilanteen arviointiin liittyen keskusteltiin kesän 1985 oppilaskaluston tarkastuskierroksesta. Koulutustilaisuuden osanottajat pitivät tarkastusta hyödyllisenä. Vaikka tarkastuskertomus sai

yksityiskohdistaan ja esitystavastaan kritiikkiä, tarkastus antoi kuitenkin kokonaisuutena totuudenmukaisen yleiskuvan tilanteesta. Kalustomestarien mielestä tallainen tarkastus olisi syytä toistaa myös tulevaisuudessa.

LuKT:n turvallisuuskomitean puheenjohtaja Kausalainen kävi läpi viime aikojen turvallisuustiedotteita ja niiden taustalla olevia asioita. Samalla myös keskusteltiin ja esiteltiin valmisteluvaiheessa olevia tiedotteita.

Kalustomestareita askarrutti pelastus- ja varavarjojen yläikäraja. Tällä hetkellä sellaista ei ollut. Käytössä oli paljon yli 20-vuotiaita varjoja. Luotettavaa koestusjärjestelmää kuvun lujuuden toteutukseksi ei ollut käytettävissä kerhotasolla. Tämän vuoksi on saatettu kovin vanhoja kupuja hylätä ”varmuuden vuoksi”. Se taas aiheutti huolta siitä, että kovin radikaali kupujen hylkäys voisi keskeyttää toiminnan. Keskustelun loppupäätelmäksi kuitenkin tuli, että jo alkaneen kaloustoudistuksen kautta vanhan kaluston poistuminen käytöstä nopeutuu ja ongelma ratkennee pääosin luonnollista tietä.

Osanottajat pitivät tätä kalustomestari tapaamista hyvänä ja tarpeellisena. Tapahtumasta laaditun muistion mukaan ”...*Tällainen tilaisuus pitäisi järjestää kerran vuodessa, kaksipäiväisenä...*”

Edellä kuvatun laskuvarjohuoltajien tason parantamisen lisäksi LuKT oli antanut laskuvarjotoiminnan ohjaajalle tehtäväksi laatia selvitys mahdollisesta Ilmailuliiton omasta laskuvarjohuoltoyrityksestä. Se valmistui kalustomestarien koulutuspäivän jälkeen 18.12.1985. Selvitystä varten oli haastateltu seitsemää kokenutta kalustomestaria. He kaikki ilmoittivat olevansa halukkaita saamaan jatkokoulutusta, jonka avulla he voisivat laajentaa toimialuettaan. Viisi heistä oli kiinnostunut laajentamaan toimialuettaan myös pelastusvarjoihin.

Laskuvarjohuoltoyrityksen liittäminen SIL:n keskustoimiston osaksi kuului myös selvitykseen. Liiton toiminnanjohtaja **Jaakko Kaskian** mielestä ajatus huoltoyrityksestä voisi olla toteutuskelpoinen, mutta se ei saisi aiheuttaa liitolle taloudellisia rasitteita: sen pitäisi elättää itse itsensä. Ilmailuliiton uudessa toimitalossa oli riittävästi tilaa paitsi lennokkipakkaamolle ja -myymälälle, myös laskuvarjohuoltoyritykselle. Kaskia arveli, että jos huoltoyritys perustettaisiin, se olisi varmaan syytä toteuttaa perustamalla sitä varten erillinen yhtiö, joka kuitenkin voisi olla SIL:n omistuksessa. Yrityksen käytännön rutiineissa (laskutus, postitukset, tavarantoimitus ja viennit) olisi mahdollista tukeutua Ilmailuliiton toimistoon. Selvitykseen liittyi myös arvio työvoiman saatavuudesta. Haastateltujen potentiaalisten henkilöiden keskuudesta löytyi lievää kiinnostusta, mutta ei vakavasti otettavaa.

Yrityksen perustamiskustannuksiksi arvioitiin 30 000 – 50 000 markkaa. Suuri haitari johtui siitä, että ei ollut tarkoin tiedossa, kuinka paljon koneita olisi mahdollisuus hankkia käytettyinä. Vuotuinen liikevaihto realistisilla korjaushinnoilla ei olisi riittänyt yhtiön toiminnan pyörittämiseen. Arveltiin, että korjaustoiminnan rinnalla olisi oltava myös laskuvarjojen ja tarvikkeiden myyntiä.

Selvityksessä tarkasteltiin vaihtoehtona SIL:n laskuvarjohuoltoyritykselle Ilmailuliiton ulkopuolista huoltoyritystä täydennettynä parannetulla laskuvarjokorjaajaverkostolla. Toimilupapaansa uudistamassa ollut Helo arveli, että jos toinen huoltoyritys perustetaan, hän tuskin olisi kiinnostunut jatkamaan, koska se ei olisi taloudellisesti kannattavaa. Kalustomestarien haastattelun yhteydessä löytyi kuitenkin varteenotettava vaihtoehto. Kaakkois-Suomessa vaikuttava kalustomestari **Esa Lötjönen** oli ammatiltaan verhoilija. Hän arveli, että olisi ehkä mahdollista, että hän avaisi yhdessä veljensä kanssa omistamassaan verhoiluyrityksessä sivutoimisen laskuvarjohuoltoyrityksen, jossa toiminta tapahtuisi lisätyönä liikkeen muun toiminnan rinnalla. Yrityksellä oli jo päätoimialaansa varten lähes kaikki tarvittavat tilat, koneet ja laitteet, joten merkittäviä investointeja ei tarvittaisi.

Laskuvarjotoiminnan ohjaajan selvityksessä esitettiin eri vaihtoehtojen hyviä ja huonoja puolia. Muistio oli tarkoitettu tausta-aineistoksi LuKT:lle sen tehdessä kalustojärjestelmään liittyviä

ratkaisujaan. Muistioon liittyi myös laatijan oma esitys. Sen mukaan SIL:n huoltoyrityksen perustamisajatuksista pitäisi luopua. Samalla kuitenkin tehtäisiin päätös laajempia oikeuksia omaavien laskuvarjokorjaajien kouluttamisesta. Sitä varten olisi selvitettävä ja päätettävä muun muassa, millaisin oikeuksin varustettuja korjaajia tarvitaan, kuka kouluttaa, mitä viranomaistoimenpiteitä uusi järjestelmä edellyttäisi ja mikä olisi aikataulu?

Samaan aikaan voitaisiin antaa täysi tuki, koulutusapu ja koulutussuunnitelma Kaakkois-Suomen yritykselle, sekä avustettaisiin tarvittaessa perustamisen edellyttämässä byrokratiassa. Samanaikaisesti näiden toimien kanssa koulutettaisiin ”Super-kalustomestareita”, jotka hoitaisivat ainakin osan laskuvarjojen korjaus- ja tarkastustöistä siihen saakka, kun varsinainen huoltoyritys olisi toiminnassa.

Muistion esityksistä pääosa tuli toteutumaan jossain muodossa. Kaakkois-Suomeen ei perustettu laskuvarjohuoltoyritystä ja Tuure Helon huoltoyritys sai toimilupansa uudistettua. SIL:n laskuvarjohuoltoyritys perustettiin - mutta ei vielä. LuKT päätti kokouksessaan 19.12.1985 esittää Ilmailuhallitukselle, että siirtymävaiheessa myönnettäisiin kalustomestareille Olavi Kilpinen, ja lisäkoulutuksen jälkeen **Hannu Leskinen**, **Jukka Nurmela** ja Esa Lötjönen oikeudet varavarjojen tarkastuksiin ja pieniin korjauksiin. Lisäksi LuKT esitti vastaavia pelastusvarjoja koskevia oikeuksia **Risto Saloselle** ja **Matti Kukkoselle**. Kukkonen, paitsi että toimi Tampereen Laskuvarjokerhon hyppypilottina, palveli puolustusvoimissa Ilmavoimien varikon pelastusvarjoasiantuntijana. Hänen osaltaan LuKT edellytti, että hänen tietämyksensä siviilimääräyksistä todennettaisiin.

Edellä esitetyt oikeudet esitettiin myönnettäväksi ainoastaan huhtikuun 1986 loppuun saakka. LuKT oli parhaillaan suunnittelemassa kokonaisvaltaista laskuvarjojen huoltajajärjestelmää, johon liittyisi eri tasoja. Kalustomestarin lisäksi oli suunnitelmissa saada lisäkoulutuksen ja riittävän kokemuksen jälkeen henkilöitä, joilla olisi kalustomestaria laajemmat oikeudet laskuvarjojen huoltoon ja tarkastuksiin. Tämä edellyttäisi myös muutoksia ilmailumääräyksiin. Ilmailuliitto kertoi kerhoille toimitetussa Laskuvarjotiedotteessa (8/85) laskuvarjojen huoltotilanteesta ja siihen liittyvistä korjaavista toimista.

Suomen Ilmailuliitto ry. Pöytäkirja 21.1.1986: LuKT:n kokous 5/85, 19.11.1985

Suomen Ilmailuliitto ry. Kutsu 27.11.1985: Kalustomestarien koulutuspäivä

Suomen Ilmailuliitto ry. Muistio 21.1.1986: Kalustomestarien koulutuspäivä, 14.12.1985

Suomen Ilmailuliitto ry. Muistio 18.12.1985: Laskuvarjokaluston huoltojärjestelyjen ja -järjestelmien uudistamisesta

Suomen Ilmailuliitto ry. Pöytäkirja 21.1.1986: LuKT:n kokous 5/85, 19.12.1985

Suomen Ilmailuliitto ry. 20.12.1985: Laskuvarjotiedote 8/85

Jouluboogiet Kanarialla

Suomalaisten hyppääjien talvimatkailun pääkohde 1980-luvulla oli ehdottomasti USA. Muitakin paikkoja oli käyty kokeilemassa, koska matkailu avartaa. Pohjoismaalaisten suosimaan lomakohteisiin Kanarian saarille oli vuosien varrella tehty miljoonia lomamatkoja. Vuoden 1983 joulun aikoihin nähtiin suomalaisia Kanarialla luultavasti ensimmäisen kerran laskuvarjoilutarkoituksessa. Pieni ryhmä suomalaisia kävi ”ottamassa tyypit” Kanarian saarten jouluboogiasta. **Jari Holopaisen** siitä matkasta *Laskuvarjourheiluun* (1/1984) kirjoittamassa artikkelissa ei kovin paljoa keuhuttu.

Kaksi vuotta myöhemmin, joulukuun lopulla 1985 järjestettiin boogiet kuudennen kerran. Taas oli Suomesta saavuttu paikalle. Tällä kerralla matkassa oli seitsemän laskuvarjourhoa. Joukkue pääsi kuitenkin paikalle 26.12.1985, vähän myöhässä, pari päivää boogien alkamisen jälkeen.

Paikalla oli osanottajia noin 60, joista kolmannes ulkomaalaisia. Tapahtumassa käytettiin hyppykoneina Espanjan ilmavoimien Casa -kuljetuskoneita.

Tilaisuus oli sikäli onnistunut, että pääsi hyppäämään lämpimässä ilmanalassa keskellä talvea. Hyppyjä saattoi saada 4–5 päivässä. Hinta-laatusuhde ei kuitenkaan ollut täysin suomalaisten osanottajien mieleen. Muiden osanottajien hyppykokemukset olivat kirjavia eivätkä hyppyjen suunnittelu ja organisointi olleet parasta A-luokkaa. Tapahtumasta artikkelin *Laskuvarjourheiluun* (1/1986) laatineen **Antti ”Ape” Kuparsaaren** mielestä espanjalaisten hyppääjien taso oli kovin vaatimaton. Hänen mielestään suomalainen 300 hypyn veteraani on samalla tasolla, kuin espanjalainen 500–600 hypyn kokemuksella. Näytti siltä, että espanjalaiset hyppäsivät mieluummin keskenään kuin ulkomaalaisten kanssa. Kuparsaaren kokemuksen mukaan parhaat hyppy olivat sellaisia, joissa oli ei-espanjalaisia. Espanjalaisten hyppääjien vaatimattomasta kokemuksesta kerrottiin jo edellä mainitussa artikkelissa. Nyt oli pakko uskoa ne väittämät todeksi.

Senior Skydivers ry:n sivuilta löytyy Kanarian jouluboogiasta hyvä selostus kuvineen. Kannattaa lukea.

Laskuvarjourheilu 1/1984

Laskuvarjourheilu 1/1986

”Unohtuneet kisat”

Historia-aineistoa pöyhiessä kiinnitti huomiota se, mitä ei löytynyt. Ilmailuliiton toimintakertomuksessa mainittiin muutamia kilpailutapahtumia, joista ei löydy minkäänlaista artikkelia tai matkakertomusta. *Ilmailusta* löytyi yhden tapahtuman ajankohta, laskuvarjotiedotteista ja LuKT:n pöytäkirjoista joitakin täydentäviä tietoja. *Laskuvarjourheilusta* ei mitään. Yksi tällainen oli taito- ja tarkkuushyppyjen SM-kilpailu, josta kerrottiin aikaisemmin. Sen lisäksi on paikallaan kertoa myös kahdesta muuta ”unohtuneesta” tapahtumasta. Tässä kerrotaan niistä Ilmailuliiton toimintakertomuksesta, pöytäkirjasta ja laskuvarjotiedotteista poimittuja suppeita tietoja.

Ruotsi isännöi *taito- ja tarkkuushyppyjen PM-kilpailua* Söderhamnissa 11.–16.8.1985. Suomi menestyi ilmeisen hyvin. Tuloksia ei ole tiedossa, mutta Imatran Ilmailukerhon **Pekka Kivinen** voitti taitohyppymestaruuden, **Tatu Soini** Laskuvarjojäkärikoulusta oli samassa lajissa toisena. LjK:n **Kalle Savolahti** oli henkilökohtaisessa tarkkuuskilpailussa toisena. Suomi voitti joukkuetarkkuushypyn mestaruuden.

Yläkuvassa *Reijo Aittomäki Utissa 1986*, keskimmaisessä *Timo Toivonen Utissa 1986*. Kuvajaajat samassa järjestyksessä: *Eero Kausalainen ja Pekka Palotie*.

Jokavuotinen *Yleismestarien Maailman Cup* järjestettiin Italian Sienassa 20.8.1985 alkaen. Kilpailu lienee kestänyt noin viikon, tarkkaa tietoa ei löytynyt. Joukkueen lähettämiseen liittyi tällä kerralla pientä vääntöä. Ilmailuliitossa oli ensin jäänyt huomaamatta, että tällä kerralla joukkueeseen kuuluikin kolme kilpailijaa aikaisemman yhden SM-yleismestarin sijasta. Kilpailukomitealla ja/tai Historiahepulla oli jäänyt muutama rivi kilpailukutsusta lukematta tai ymmärtämättä. Asia huomattiin vasta muutamia viikkoja ennen kilpailuja. Tästä syystä ei joukkueen aikaisempaa suuremmasta kilpailijamäärästä ja heidän valintaperusteistaan ollut tiedotettu ennakolta. Kolmen kilpailijan joukkueen valinnasta oli aiemmin keskusteltu kilpailukomiteassa, mutta muodollista päätöstä siitä ei ollut tehty. Vaikka päätöstä ei vielä ollut, saatiin jo vastalause.



Kilpailukomitea päätti joukkueen kokoonpanosta ja komitean jäsenen Pekka Kivisen esittämästä vastalauseesta kokouksessaan 19.8.1985. Kivisen ehdotus oli, että matkaan lähetettäisiin entiseen tapaan vain yksi kilpailija, ja kaksi tätä matkaa varten korvamerkittyä lentolippua varattaisiin valmennukseen. Komitean enemmistö kuitenkin jyräsi ja kannatti kolmen kilpailijan lähettämistä: yleiseen sarjaan LJK:n **Reijo Aittomäki**, naisten sarjaan Jyväskylän Laskuvarjourheilijoiden **Sinikka Nieminen** ja nuorten sarjaan Utin Laskuvarjokerhon **Timo Toivonen**.

Sinikka Nieminen Utissa 1988. Kuva: MM-1988 joukkue.



Menestys ei ollut huono, vaikka mitaleja ei tullutkaan. Nieminen oli henkilökohtaisessa tarkkuudessa uudella Suomen ennätystuloksellaan neljäs, taitohypyssä yhdeksäs ja yleiskilpailussa kuudes. Myös Aittomäki menestyi hyvin henkilökohtaisessa tarkkuudessa sijoittuen neljänneksi. Taitohypyssä sijoitus oli yhdestoista ja yleismestaruudessa kahdeksas. Timo Toivonen oli nuorten sarjan taitohypyssä kuudes (yleisessä sarjassa 13.), tarkkuushypyssä viides (11.) ja yleismestaruudessa viides (11.). Tarkempia tuloksia kilpailuista ei ole löytynyt.

Jälkiviisaasti voisi kilpailutulosten tarkastelun jälkeen todeta, että menestys oli hyvä ja kilpailu antoi arvokasta kokemusta kansainvälisistä kilpailuista. Kilpailumatka oli varmaan osanottajien valmentautumisen kannalta hyödyllinen.

Ilmailu 5/1985

Suomen Ilmailuliitto ry. Pöytäkirja 19.8.1985: LuKT:n kilpailukomitean kokous

Suomen Ilmailuliitto ry. Tiedote 3.9.1985: Laskuvarjotiedote 6/85

Suomen Ilmailuliitto ry. Pöytäkirja 22.11.1985: LuKT:n kokous 4/85, 19.11.1985

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund r.y.: Toimintakertomus vuodelta 1985

Suomen ennätyksiä vuonna 1985

Edellisissä tarinoissa on jo mainittu useimmat vuoden 1985 aikana tehdyt uudet hyppyennätykset. Relatiivihypyssä *Scorpion* teki uuden ennätyksen SM-kilpailun neljän hyppääjän lajissa ja paransi pian ennätystään MM-kilpailuissa. Alla olevassa luettelossa on koottu yhteen kaikki vuoden aikana tehdyt ennätykset. *Scorpionin* SM-kilpailuissa tekemän ennätyksen päiväystä ei ole voitu tarkistaa. Ei myöskään ole voitu varmistaa, ketkä joukkueeseen kuuluvasta viidestä hyppääjästä olivat mukana tällä joukkueen ensimmäisellä ennätushypyllä. Kuten luettelosta näkyy, neljä kuudesta ennätyksestä tehtiin ulkomailla.

Henkilökohtainen tarkkuus

Naiset: 4 X 0,00 m + 0,01 m, 8.9.1985, Siena, Italia
Sinikka Nieminen

Taitohyppy

Yleinen luokka: 7,30 s. 29.6.1985, Jämijärvi
Anssi Horppu

Pisin sekvenssi

4-hengen

Yleinen luokka: 10 muodostelmaa 6.7.1985, Malmi

11 muodostelmaa

19.9.1985, Mali Losinj, Jugoslavia

Henri Pohjolainen
Jouko Hoviniemi**Matti Karjalainen**
Mauri Hartikainen**8-hengen**

Yleinen luokka:

10 muodostelmaa

19.9.1985, Mali Losinj, Jugoslavia

Henri Pohjolainen
Jari Holopainen
Jouko Hoviniemi
Pentti SeleniusMauri Hartikainen
Kari Koivuranta
Ari Kousa
Matti Karjalainen**4-kuvun kierto**

Yleinen luokka:

7 muodostelmaa

7.4.1985, Texel, Alankomaat

Jorma Myntti
Markku Pihlava**Timo Rantala**
Hannu Ryömä

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund r.y.: Toimintakertomus vuodelta 1985

Hyppytoimintaa ja tilastoja vuodelta 1985

Eräänä vuoden tavoitteena oli ollut valvontavastuun osittainen siirtyminen ilmailuviranomaiselta Ilmailuliitolle. Asiaa oli valmisteltu jo useamman vuoden ajan, mutta se ei tänäkään vuonna onnistunut. Valvontavastuun siirtymisen oli toivottu parantavan liiton taloustilannetta niin, että olisi voitu palkata nopeasti kasvavaan uuteen lajiryhmään kevytilmailuun oma erikoistunut tarkastaja. Asioita oli hoitanut laskuvarjotoiminnanohjaaja oman päätoimensa ohella. Ilmailuliitto hoiti liitimien luetteloinnin ja liidinlentäjien lentoluvat, mihin upposi melkoinen työmäärä. Ennen edellä mainittuja toimialueita oli tietenkin ensin pitänyt luoda järjestelmät lentolupien ja liitimien luetteloinnin hallinnoimiseksi. Rahoitusta palkkaukseen ei saatu muutakaan kautta, joten laskuvarjomiehen saaminen päätoimiseksi sai vielä odottaa.



Laskuvarjohyppyjen kokonaismäärä oli kasvanut keskeytymättä seitsemän vuotta. Nyt kasvu pysähtyi. Hyppymäärä jäi noin seitsemän prosentin verran edellisen vuoden lukemaa pienemmäksi, joten pudotus ei ollut dramaattinen. Muut toimintaa kuvaavat luvut olivat pääpiirtein edellisen vuoden tasolla, vähäisin vaihteluin molempiin suuntiin. Vuonna 1985 ei sattunut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta.

Kokonaishyppymäärä vuonna 1985 oli 30 100 hyppyä (edellisenä vuonna 32 438), joista itseaukaisuja oli 26 964 (29 242). Hyppymäärän perusteella aktiivisin kerho oli vanhaan tapaan Suomen Laskuvarjokerho SLK: 9 092 hyppyä. Tämä oli kerhon kaikkien aikojen ennätys. Koko Suomen laskuvarjohistorian ajalta kumuloitunut hyppymäärä oli vuoden 1985 lopussa 306 380 hyppyä. Tästä päättyvän vuoden aikana 25 vuotta täyttäneen Suomen Laskuvarjokerhon osuus oli 83 228 hyppyä.

Hyppymäärän mukaan viisi aktiivisinta kerhoa olivat Ilmailuliiton toimintakertomuksen mukaan:

Suomen Laskuvarjokerho (Helsinki)	9 092 hyppyä*
Tampereen Laskuvarjokerho	4 509 "
Utin Laskuvarjokerho	3 623 "
Imatran Ilmailukerho	2 403 "
Oulun Laskuvarjokerho	1 975 "

Laskuvarjokerhojen ilmoitusten mukaan vuoden 1985 aikana 1 095 (1 111) henkilöä suoritti vähintään yhden laskuvarjohypyn. Heistä 341 (339) hyppääjällä oli vuoden päättyessä voimassa oleva laskuvarjohyppääjän lupakirja.

Kerhot kouluttivat vuoden aikana 61 (61) alkeiskurssilla 573 (568) oppilasta. Vuoden päättyessä laskuvarjo-oppilaan oppilaskortteja oli voimassa 1 255 (1 268). Laskuvarjokerhot hoitivat hyppääjien perus- ja jatkokoulutuksen. Suomen Ilmailuliitto keskittyi erityisryhmien kouluttamiseen. Tällaisia kursseja tai koulutustilaisuuksia olivat koulutuspäällikköseminaari, kalustomestarien peruskurssi, hyppymestarikurssi ja yhdessä Ilmailuhallituksen kanssa toteutettu kalustomestarien jatkokoulutustilaisuus ”kalustomestaripäivät”.

Edellä mainittujen turvallisuuteen keskittyneiden kurssien lisäksi Ilmailuliitto tuki kilpailutoimintaa järjestämällä kaksi koulutustilaisuutta laskuvarjotoumareille. Muita kilpailutoimintaa tukevia tapahtumia olivat kaksi taito- ja tarkkuushyppääjille tarkoitettua valmennusleiriä. Toisella leirillä oli valmentajana **Helmut Schlecht** Saksan Liittotasavallasta, toinen leireistä -nuorille taito/tarkkuushyppääjille tarkoitettu leiri toteutettiin kotimaisin voimin. Relatiivivalmennusta varten Ilmailuliitto oli kutsunut yhdysvaltalaisen **Jeff Barbanin**. Liitto maksoi hänen kulunsa valmennusleirin osalta, mutta merkittävän osan kuluista hoiti yksityinen kilpailujoukkue, jota Barbani oli valmentamassa MM-edustusjoukkueen mukana Jugoslaviassa.

*Ilmailuliiton toimintakertomuksessa hyppymääräksi ilmoitetaan 9 100. Voidaan kuitenkin olettaa, että taulukoon merkitty kerhon toimintakertomuksessa ilmoitettu luku 9 092 on oikea.

Suomen Ilmailuliitto ry. 29.10.1985: Laskuvarjotiedote 7/85

Suomen Ilmailuliitto ry. Pöytäkirja 22.11.1985: LuKT:n kokous 4/85, 19.11.1985

Ilmailu 5/86

Suomen Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus 1985

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund r.y.: Toimintakertomus vuodelta 1985

Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja vuonna 1985

Suomessa oli vuoden 1985 loppuun mennessä suoritettu järjestäytyneen laskuvarjohyppytoiminnan piirissä (alkanut 1962) yhteensä 306 380 urheilulaskuvarjohyppyä. Tänä aikana sattui kaksitoista kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta.

FAI:n laskuvarjotoimikunnan CIP:n tilastointitavan mukaan laskettuja tunnuslukuja:

<i>Hyppyjä Suomessa vv. 1962–1985</i>	<i>Onnettomuuksia Suomessa 1962 - 1985</i>	<i>Hyppymäärä / onnetto- muus</i>	<i>Hyppääjämäärä / onnetto- muus</i>
306 380	12	25 532	911
<i>Viimeisen 5 vuoden ajanjaksona Suomessa – 1981 - 1985</i>			
142 177	3	47 392	1 785

CIP:n Safety Surveyn mukaan (37/38 maan tiedot*) laajemman kansainvälisen tilaston mukaan vastaavat tiedot vuodelta 1985 olivat tutkimukseen osallistuneissa maissa seuraavat:

<i>Hyppyjä vuonna 1985 yht.</i>	<i>Onnettomuuksia yhteensä*</i>	<i>Hyppymäärä/onnetto- muus*</i>	<i>Hyppääjämäärä/onnetto- muus*</i>
3,810 688	77	49 489	2 997

*Vuoden 1987 CIP Surveyssä on ristiriitaisia tietoja onnettomuusmääristä, mikä aiheuttaa epätarkkuutta taulukon lukuihin

1987 CIP Safety Survey

Technical & Safety Subcommittee, IPC: Safety Report 2012

Eero Kausalainen 18.2.2015

* * * * *

Vuoden 1986 historiatarinat jatkuvat seuraavassa tiedostossa.