

Tapahtumia 1984

Hovedinstruktør seminar Norjassa

Edellisissä kirjoituksissa on jo hehkutettu pohjoismaisen yhteistyön konkretiaa ja hyödyllisyyttä. Jatkoksi aiemmille yhteispohjoismaisille tapahtumille Norjan ilmailuliitto NLF järjesti omalle väelleen suunnatun koulutuspäällikköseminaarin Norjassa, Oslon lähistöllä Sundvollenissa 20.–22.1.1984. Pohjoismaisen yhteistyön nimissä tilaisuuteen oli kutsuttu edustajat kaikista pohjoismaisista laskuvarjoliitoista, noin 25 norjalaista, 2 Ruotsista (**Magnus Kramer, Kjell Pålsson**), Tanskasta (**Dan Vendelbo**) ja Suomesta molemmista yksi.

SIL:n edustajana oli Utin Laskuvarjokerhon ULK:n koulutus)päällikkö **Antti Kausalainen**. Hän kertoi tapahtumasta ja sen anneista LuKT:lle toimittamassaan muistiossa ja laajemmalle kansanosalle *Laskuvarjourheiluun*

MUISTIO
20.02.1984

HOVEDINSTRUKTØR SEMINAR
Sundvollen
20.-22.01.1984

(1/984) laatimassaan artikkelissa. Näissä hän vähätteli itseään kertomalla olevansa varamiehen varamiehen sijaisena. Samoihin aikoihin oli erilaisia tapahtumia, jotka estivät LuKT:n tavanomaista tervää kärkeä oallistumasta. A. Kausalainen ei toki ollut turha heppu koulutus)päällikkötapahtumassa, pätevyyttä riitti: hän oli hyppymestari ja Suomen toiseksi suurimman laskuvarjokerhon koulutus)päällikkö, koulutukseltaan voimistelunopettaja – siis urheilukoulutuksen ja -valmennuksen ammattilainen. Kysymys ei sitä seuranneiden kirjallisten tuotosten perusteella ollut turistimatka, vaan asioihin paneuduttiin ja tietoa tuotiin kotiin.

Tilaisuuden alkupuoliskolla käsiteltiin paljon laskuvarjourheilun psykologiaa. Aiheen taustalla oli tutkimus, joka pohjalta käsiteltiin laskuvarjourheiluun liittyvää riskinottoa ja hyppääjien persoonallisuutta. Tutkimuksen oli laatinut Norjan Urheilukorkeakoulu (Norges Idretts Høiskola). Osanottajille annettiin kysymys- ja testisarja, joka käsitteli muun muassa riskilajien harrastajien rahankäyttöä, taustoja ym. Lisäksi tehtiin persoonallisuustesti, joka Suomen edustajan mielestä muistutti Puolustusvoimien varusmiehille pitämää testiä.

Yksi seminaarin pääaiheista oli johtamiskoulutus, koska Norjan liitossa pidettiin johtamistaitoa tärkeänä osana laskuvarjotoiminnan pyörittämistä. Myös tästä aiheesta järjestettiin osanottajille erilaisia testejä. A. Kausalainen arveli, että jokin vastaavanlainen johtamistaidon osio olisi hyvä liittää hyppymestarikoulutukseen myös Suomessa.

Johtamiskoulutuksen jatkeeksi kohdennettiin katse myös oppilaaseen. Norjalainen tutkijapsykologi **Ivar Jarle** oli tehnyt diplomityön aiheesta ”Stressi laskuvarjohypyillä”. Erityisesti hyppyoppilailla ja hyppääjillä uransa alkuvaiheissa on tunnetusti melkoisia stressitilanteita, joihin kouluttajalla on mahdollisuus vaikuttaa, mikäli hänellä on siihen riittävät perusteet. Jännittäminen hypyillä ei välttämättä ole huono asia, koska se pitää hyppääjän valppaana. Jännitystila, jota ei hallita, voi sen sijaan johtaa lamautumiseen, josta saattaa seurata ikävyyksiä...

Jarle kuvasi esityksessään oppilaiden erilaisia pelkokokemuksia ensimmäisellä hypyillä:

- 45 % on ”elämänsä kauhutilanteessa”
- 90 % kokee perhosia mahassa
- 50 % korkea pulssi, jännitystä lihaksissa, epämukavuutta
- 30 % lihasten kontrolloimattomuutta
- 15 % suu kuivana...

Jarlen mukaan oppilaalla, joka kadottaa kontrollin, on pelko huipussaan hyppyhetkellä, josta saattaa seurata ”halvaus” – kyvyttömyys toimia. Jarle myös totesi, että kun syntyy probleema, reagoimme siihen aina jotenkin:

- voimme paeta
- voimme kieltäytyä näkemästä sitä, vaikka ongelma on nähtävissämme
- voimme taistella.

Ajankohtaan liittyvänä isona asiakokonaisuutena oli luonnollisesti eri maissa eri vaiheisesti käynnissä ollut oppilaskaluston uudistuminen. Siitä vaihdettiin ajatuksia myös muiden Pohjoismaiden edustajien kanssa. Norjassa oli alkamassa keväällä ensimmäinen kurssi, jossa koulutus annetaan oppilastandemeilla (pää- ja varavarjo selässä). Päävarjoina ei vielä tiettävästi käytetty patjavarjoja. Ruotsissa kaksi kerhoa oli kokeillut oppilastandemeita runsaan vuoden ajan, Tanska oli suunnittelemassa kokeilujen aloittamista. Kuten edellä olleista tarinoista ilmenee, Suomessa vasta kerättiin tietoa ja suunniteltiin.



Suomen edustaja Kausalainen arveli kirjoituksissaan kriittisesti, että *”...meillä ollaan pahasti jäljessä muussa, paitsi kilpailutoiminnassa. Voisiko olla aihetta tarkistaa painopistealueita kokonaisuuden hyväksi...”*

SIL:n seminaariedustaja Antti Kausalainen, kuvassa tosin Utin Laskuvarjokerhon hyppykoneessa (OH-CCA) matkalla näytöshypylle Kymiin alkukesällä 1983. Kuva: Antti Kausalainen.

Historian juoksua pitempään seurannut Historiaheppu arvelee seminaariin osallistuneen isoveljen olleen oikeassa, mutta: se, että esimerkiksi kalustoasioissa olimme muita Pohjoismaita vuoden pari jäljessä, antoi meille aikaa seurata ja hyödyntää muiden kokemuksia ja heidän keräämäänsä tietoa. Ihan kaikkea ei tarvinnut itse keksiä!

Laskuvarjourheilu 1/1984

Antti Kausalainen, muistio 20.2.1984: Hovedinstruktør seminar, Sundvollen 20.–22.01.1984

Kristian palloilee



Kuumailmapallosta hyppääminen ei ollut Suomessa 1980-luvun alkupuolella vielä kovinkaan yleistä. Turkulaiselle hyppääjälle **Kristian Enkvistille** tarjoutui USA:n matkallaan tilaisuus kokeilla pallohyppäämistä. Hänelle tämä oli ensimmäinen kokemus tästä hyppylajista.

Hypylle valmistautumassa Kristian Enkvist (vas.) ja Mark Knutson. Kuva: Kristian Enkvist.

Hyppy tapahtui 26.1.1984 Floridassa, Zephyrhillsin hyppykeskuksen lähetyvillä. Sää oli pilvinen, täysi katto oli noin 800 metrin korkeudessa. Pallo kiipesi 1250 metrin korkeuteen, josta hyppy tapahtui pilven läpi. Hyppy onnistui hyvin. Laskeutuminen tapahtui pellolle, missä ei näkynyt pihvikarjaa. Kristianin mukana hyppäsivät USA:ssa laskuvarjojyrittäjänä toiminut **Henri Pohjolainen** ja suomalaisia kuviohyppyissä valmentanut **Mark ”Shoobi” Knutson**.

Kristian kertoi tästä tänä päivänäkin useimmille hyppääjille eksoottisesta kokemuksesta artikkelissaan *Laskuvarjourheilussa* (2/1984). Hauska tarina, kannattaa lukea!

Laskuvarjourheilu 2/1984

Multitask matka: CIP, Parachutes De France ja Council

Alkuvuoden perinteisesti ensimmäisiä tapahtumia SIL:n laskuvarjotoimikunnan vuoden kierrossa on FAI:n laskuvarjokomitean CIP:n ”plenary meeting” – täysistunto. 1960- ja 1970-luvuilla kokouksiin osallistui SIL:n nimeämänä Suomen delegaattina LuKT:n puheenjohtaja. 1982 alkaen kokouksiin alkoi osallistua myös muita, ensin ainoastaan LuKT:n sihteeri tarkkailijana, myöhemmin virallisena varaedustajana. Myöhemmin kokouksiin osallistui satunnaisesti myös muita LuKT:n jäseniä, esimerkiksi kilpailukomitean puheenjohtaja. Varsinaista täysistuntoa edelsi sarja työkokouksia, joissa CIP:n eri lajien ja alojen alakomiteat valmistelivat esityksiään, sääntöjä, ynnä muuta. Täysistuntoon tuotiin pääasiassa vain alakomiteoiden valmistelemissä esityksiä, jonka ansiosta varsinainen päätöskokous sujui juohevasti.



Vuoden 1984 kokoukseen osallistuivat Suomen nimeämä CIP-delegaatti, LuKT:n puheenjohtaja **Maurits Kouhia** ja tarkkailijana SIL:n laskuvarjovirkailija ja LuKT:n sihteeri **Eero Kausalainen**. Kokous järjestettiin FAI:n tiloissa Pariisissa 28.1.–2.2.1984. Tällä kerralla kokouksen yhteydessä oli myös muutamia muita merkityksellisiä tapahtumia, kuten pohjoismaisen laskuvarjoliittojen johtokunnan (Council) kokous, sekä vierailu Suomen laskuvarjokaluston uudistumisen kannalta kiinnostavassa laskuvarjotehtaassa.

CIP:n kokous keskittyi ensisijaisesti kilpailu- ja ennätysääntöjen viilaukseen ja MM-kisajärjestäjien valintaan sekä muihin kilpailuihin liittyviin asioihin, mukaan luettuna kansainvälisten FAI-tuomareiden pätevydet ylituomareiden valinnat FAI-tasoihin kilpailuihin.

Taito- ja tarkkuussääntöihin tuli vain vähäisiä tarkennuksia. Hyppymäärät kuitenkin aiheuttivat kovaa väantöä. Vuoden 1984 MM-isäntämaa Ranska vaati hyppymäärää pienennettäväksi oleellisesti ve-toamalla *Laskuvarjourheilu* kokousreferaatin mukaan siihen, ”...että yleisön kannalta (TV) ei ole in-nostavaa seurata pitkää kilpailua...” He esittivät, että ensimmäisen kierroksen jälkeen karsittaisiin yksi kolmasosa kilpailijoista ja toisen kierroksen jälkeen kaksi kolmasosaa vielä jäljellä olevista kil-pailijoista. Ranskalaiset esittivät uhkavaatimuksen, että he eivät järjestä koko kisaa, ellei CIP suostu heidän vaatimukseensa.

Lopulta päädyttiin, että kaikki hyppäävät henkilökohtaisessa tarkkuudessa 6 kierrosta (minimi 5), taitohyppysä 3 hyppyä (minimi 2) ja joukkuetarkkuudessa 4 hyppyä (minimi 3). Paitsi, että tuli vielä pieniä lisukkeita, jotka otettaisiin käyttöön, jos 6.9. mennessä (kilpailuaika oli 28.8.-9.9.1984) olisi saatu lajissa minimihyppymäärä täyteen. Lisähyppyjä olisi tämän jälkeen vielä henkilökohtaisessa tarkkuudessa kaksi. Ensimmäisellä lisäkierroksella hyppäävät ne kilpailijat, jotka ovat suoritettujen hyppyjen perusteella parhaan kolmanneksen joukossa. Tämän jälkeen miesten sarjassa 20 parasta ja naisten sarjassa 10 parasta hyppäävät toisen lisäkierroksen.

Taitohypyssä lisähypyjä karsinnan jälkeen oli vain yksi. Sen hyppäsivät miesten sarjassa 20 parasta ja naisten sarjan 10 parasta.

Joukkuetarkkuudessa noudatettiin samantapaista periaatetta. Ensimmäisen lisähypyn suoritti paras kolmannes joukkueista (vähintään 5 joukkuetta) ja toisen lisähypyn edellisten vaiheiden jälkeen viisi parasta joukkuetta.

Lisähypyjien tulos lisättiin kilpailijoiden aikaisempiin tuloksiin.



*Eturivissä pohjoismaisia kokousedustajia – osa ”pohjoismaista mafiaa”: Maurits Kouhia (vas.), **Bengt-Eric Fonsell** ja **Lars G. Lindahl** Ruotsissa. Taustalla häämöttää pari muuta laskuvarjourheilun merkkihenkilöä: Kouhian ja Fonsellin välissä USA:n laskuvarjoliiton toimitusjohtaja (ja varadelegaatti) **Bill Ottley**, Fonsellin ja Lindahlin välissä USA:n varsinainen edustaja **B. J. Worth**, vuosia myöhemmin CIP:n puheenjohtaja. Kuva: Eero Kausalainen.*

Relatiivihypyjien osalta keskustelua oli käyty jo aiemmin käyttöön otetusta ns. Block-järjestelmästä, jossa kilpailuhypyt koostuivat kaksi muodostelmaa ja niiden välisen ennalta määrätyn välisuorituksen muodostamista blokeista ja irrallisista, arvottavista yksittäisistä random-muodostelmista. Vaihtoehtona pohdittiin jo Canada-Cupin yhteydessä käsiteltyä Grid-järjestelmää, mutta sitä pidettiin kovin hankalana toteuttaa, jonka vuoksi se ei saanut riittävää kannatusta. Relatiivisäännöt siis säilyivät pääpiirtein ennallaan, lukuun ottamatta pieniä tarkennuksia ja viilauksia siellä täällä.

CIP päätti, että MM-kilpailuissa on oltava molemmissa relatiivilajeissa 10 kilpailukierrosta (minimimäärä mestaruuksien ratkaisemiseen 6 kierrosta) ja kolme harjoituskierrosta. Niihin liittyi erikoisuus: vähintään kahdelle kolmesta harjoitushypystä oli saatava tuomarien arvostelu.

CIP:n puheenjohtajisto valittiin uudelleen: puheenjohtajana jatkoi **Uwe Beckmann** Saksan Liittotasavallasta, ensimmäisenä varapuheenjohtajana **Richard ”Buzz” Bennett** Kanadasta ja toisena varapuheenjohtajana **Zlatko Beric** Jugoslaviasta.

Kokouksessa nimettiin vuoden 1984 taito- ja tarkkuushypyn MM-kilpailujen ylituomariksi suomalaisille erinomaisen tuttu mies: **Helmut Schlecht**. Kokouksessa myös hyväksyttiin muut kilpailun tuomarit, heidän joukossaan Eero Kausalainen.

Kokouksen varsinaisten asioiden ulkopuolella Norjan edustaja **Eilif Ness** esitteli maansa ehdotuksen uudeksi vapaapudotuslajiksi. Lajia kutsuttiin työnimellä Free Style. Esityksestä kerrotaan tarkemmin jäljempänä olevassa historiatarinassa.

Vuoden 1984 relatiivilajien kilpailusuoritukset (random- ja block-sekvenssit) ja Kouhian laatima laajempi kokouskertomus löytyvät *Laskuvarjourheilusta* (1/1984). Sieltä voi kurkistella, jos aihe kiinnostaa...

CIP:n kokouksen yhteydessä järjestettiin 29.1.1984 pohjoismaiden laskuvarjoliittojen työrukkasen Councilin kokous. Kokousta johti Councilin puheenjohtaja Bengt-Eric Fonsell, Suomen varsinaisena edustajana oli Councilin jäsen ja sihteeri Eero Kausalainen sekä ulkojäsenenä Maurits Kouhia.

Kokouksen asialistalla ei ollut montaa asiaa. Niistä merkittävin oli ”*The Iceland case*”. Ajatuksena oli, että Islanti olisi hyvä saada mukaan pohjoismaiseen laskuvarjoyhteisöön. Arveltiin, että muilla Pohjoismailla saattaisi olla paljon annettavaa Islannin kehittyvälle laskuvarjourheilulle. Islannin laskuvarjourheilu nojasi USA:n suuntaan, mutta nähtiin edulliseksi saada se mukaan pohjoismaiseen laskuvarjoperheeseen.

Council päätti, että lähetetään Islantiin edustaja selvittämään tietoja Islannin laskuvarjourheilusta. Sen verran jo toki tiedettiin, että siellä oli 20–50 hyppääjää. Yhteistyön kehittämisen tavoitteena oli maan hyppääjien tukemisen ohella (Historiaheppu ei ole varma, olisivatko he itse kokeneet olevansa erityisen tuen tarpeessa) – tämä toinen syy oli raadollisempi – saada Islanti mukaan, ”pohjoismaisen blokkiin” (joka tultiin tuntemaan CIP:n piirissä myös nimellä ”Nordic Mafia”). Islannin mukaantulon myötä sen jäsenmäärä kasvaisi neljästä viiteen. Se olisi 20 % lisäys Pohjoismaiden yhteiseen äänimäärään yleiskokouksen äänestyksissä. Voitaisiin siis lisätä Pohjoismaiden vaikutusvaltaa...

Kokouksessa sovittiin, että Norjan liitto tekee selvitykset, mukaan luettuna tietenkin islantilaisten oma kiinnostus asiaan, jonka jälkeen katsotaan, miten yhteistyöasiassa edetään.

Muita aiheita tässä kokouksessa olivat muun muassa Councilin toiminnan rahoitus (miten, paljonko), pohjoismaissa laskuvarjourheilussa jaettavat palkinnot tai huomionosoitukset (millaisia kansallisia palkitsemistapoja on, tarvitaanko pohjoismaista palkintoa?). Lisäksi päätettiin pitää Councilin lyhyitä minikokouksia (Mafia) ennen täysistunnon tiettyjen asiaryhmien päätöksiä (löytyykö yhteispohjoismailla yhteinen kanta?).



Kokouksen jälkeen Mauritsille ja Eerolle tarjoutui yhdessä muiden CIP-kokouksen osanottajien kanssa tilaisuus vieraillla Pariisiin lähellä Pontoisessa sijaitsevassa

Parachutes de France laskuvarjotehtaassa. Tehdas oli kiinnostava siksi, että siellä oli mahdollisuus huoltaa Suomessa käytettävät FXC 12 000 varolaukaisimet. Myös ranskalaisten laskuvarjojen edullisempi hinta (vrt. dollarin korkea kurssi) ja hyvä laatu lisäsivät kiinnostusta. Tehtaan valikoimaan kuului Campus-reppuvaljasjärjestelmä, joka oli erityisesti suunniteltu oppilaskäyttöön. Suomessa tulitiinkin näkemään lähivuosina ranskalaista Parachute de Francen valmistamaa oppilaskalustoa.

Eryityisesti FXC-laukaisin oli suomalaisdelegaation kiinnostuksen kohteena. Uuden laukaisimen kanssa oli ollut joitakin ongelmia, esimerkiksi norjalaiset olivat ehdottaneet, että laukaisimien kuminen putki pitäisi vaihtaa metalliseksi. Tästä saatiin ensi käden tietoa, jota auliisti jakoi tehtaan tekninen johtaja **Guy Sauvage**. Suomessa kumiletkulla varustettuja laukaisimia oli noin kymmenen

kappaletta. Sauvagen esityksen perusteella Suomessa tultiin ottamaan aikalisä: odotellaan, että laukaisimesta tulee markkinoille parannettu versio ja sen jälkeen vaihdetaan letkut normaalin tehdas-
huollon ja tarkastuksen yhteydessä.

Tehdaskäynnistä kerrotaan tarkemmin Maurits Kouhian artikkelissa *Laskuvarjourheilussa* (1/1984).

Laskuvarjourheilu 1/1984

Norges Luftsportsforbund, 27 Februar 1984: Nordic Parachute Council Meeting Paris 29.01.1984

Suomen Ilmailuliitto ry, tiedote 11.04.1984: Laskuvarjotiedote 2/84

Eero Kausalainen 16.10.2024

Free Style – upean lajin alkulässähdyks

Taitohyppy näytti ainakin Norjan suunnalla olevan jo vuonna 1984 katoavaa kansanperinnettä. Suomessakin lajia oli ennusteltu katoavaksi jo edellisellä vuosikymmenellä relatiivihyppyjen alkaessa vallata alaa. Suomen osalta ennustajaeukot ja -ukot olivat väärässä, sillä esimerkiksi vuoden 1983 SM-kilpailuissa oli taitohypyssä yli 50 osanottajaa. Mutta koska laji oli Norjassa katoamassa, he pohjivat uutta vaihtoehtoa vapaapudotuksen yksilölajiksi taitohypyn tilalle.

Pohdinnan jälkeen Norjan ilmailuliitto päätyi esittämään CIP:n kokouksessa tammikuun lopulla 1984, että CIP alkaisi tutkia vaihtoehtoa taitohypylle. Asiaa esitteli yksi kansainvälisen laskuvarjourheilun voimamiehistä **Eilif Ness**, joka oli 1970-luvulla ollut tärkeässä asemassa, kun relatiivihypyistä muokattiin kansainvälinen, FAI:n tunnustama kilpailulaji.

Esityksen perusteluina oli, että taitohypyssä ei voi saavuttaa 4,8–5,2 sekuntia parempia suoritusajkoja. Lisäksi todettiin, että taitohypyssä on tosiasiallisesti vain kaksi liikettä, joita kilpailusuorituksessa tehdään vaihtelevassa järjestyksessä: 180 asteen käännöksiä ja takavoltteja, yhteensä kuusi liikettä.

Esityksen mukaan Free Style kilpailussa voisi olla paljon enemmän vaihtoehtoisia ja/tai valinnaisia liikkeitä. Kilpailussa olisi esityksen mukaan kuusi hyppyä, joista kolmella tehtäisiin pakollinen, seitsemästä liikkeestä muodostuva ennalta määrätty liikesarja, ja kolmella seuraavalla pääsääntöisesti sääntöjen liitteistä valittavia liikesuorituksia, joiden määrää ei ole rajoitettu. Pakollisissa kuvioissa pistelaskussa huomioidaan suoritusajka ja hyväksytyjen suoritusten määrä.

Vapaavalintaisissa liikkeissä voi kilpailija myös itse laatia ohjelman, johon kuuluu muita, kuin sääntöjen liitteissä kuvattuja liikkeitä. Vapaavalintaisten liikkeiden arvostelussa on kaksi pääosaa: liikesarjan toteutuminen ja ”eleganssi”, jolla tarkoitetaan suorituksen sujuvuutta ja tyyliä.

CIP:n vuoden 1984 kokous ei syttynyt liekkeihin esityksen takia. Taitohyppy oli vielä niin tiukassa erityisesti itäisessä Euroopassa, mutta myös monissa maissa, joissa monet maan parhaista taitohyppääjistä olivat sotilaita. Tässä kokouksessa laji vaiettiin kuoliaaksi.

Suomessa uutta laji-ideaa esiteltiin *Laskuvarjourheilun* (2/1984) artikkelissa kaaviokuvien varustetuna kolmen sivun verran. Artikkelin loppuun oli heitetty täky: ”...Josko freestylestä löytyisi monipuolisesti henkilökohtaisia vapaapudotustaitoja mittaava ja kehittävä uusi kilpailulaji? Kokeilkaa!” Myöhemmin artikkelin kirjoittanut SIL:n laskuvarjotoiminnanohjaaja esitteli kerhovierailuillaan norjalaisien ideaa. Perinteisiin tarkkuus- ja taitohyppylajeihin orientoituneissa kerhoissa lajille nyripistettiin nenää Freestylelle, ”... jonka norjalaiset ovat keksineet, koska he eivät enää pärjää taitohypyissä...”

Relatiivipainotteisissa kerhoissa oli enemmän kokeilunhalua, mutta laji ei vielä 1980-luvulla noussut lentoon.

Ohessa muutamia Norjan esitykseen liittyneistä kaavioista, joiden salat ehkä aukenevat *Laskuvarjourheilun* artikkelin avulla. Sieltä löytyy myös lisää kuvia.

DEPICTED MANOEUVRE	DESCRIPTION OF MANOEUVRE	SYMBOL FOR MANOEUVRE	SHORT NAME	RATING
	Tracking, shallow dive, body 45° to vertical, feet down.		T	1,0
	Tracking inverted, shallow dive, 45° to vertical, feet up.		Ti	2,0
	Track inverted, shallow dive, 45° with rotation of 90° of body.		Tp	1,5

DEPICTED MANOEUVRE	DESCRIPTION OF MANOEUVRE	SYMBOL FOR MANOEUVRE	SHORT NAME	RATING
	Stand up, head up, feet straight down ± 15° from the vertical axis.		SU	2,5
	Vertical pirouette, head down, rotation 360° or more, axis ± 15° from vertical.		VP	3,0
	Standard pirouette, head up, feet straight down, rotation 360° or more, axis ± 15° from vertical.		SP	4,0

VALUE RATINGS FOR PARACHUTES.

DEPICTED MANOEUVRE	DESCRIPTION OF MANOEUVRE	SYMBOL FOR MANOEUVRE	SHORT NAME	RATING
	Horizontal left turn face down (180°)		LT	1,0
	Horizontal right turn face down (180°)		RT	1,0
	Vertical inward loop (360°)		VL	1,5
	Vertical outward loop (360°)		VL	1,5
	Left lateral roll (180°)		LOR	1,5

Vielä 1984 ei tässä lajissa Suomessa tapahtunut kummosia, vain kiinnostuksen puutteesta johtunut lässähdys. Vuonna 1987, kolme vuotta edellisten tapahtumien jälkeen, **Norman Kent** julkaisi upean filmin *"From Wings Came Flight"*, jossa **Dianne Kentin** nähtiin esittävän ennen näkemättömän hienoa ilmabalettia. Jos eivät laskuvarjotoiminnanohjaajan esittelemät sutuiset piirroksiset ja sääntötekstit olleet herättäneet kiinnostusta, tämä filmi herätti...

Vaatimattoman alun jälkeen kului kuitenkin melkoinen tovi, ennen kuin freestylestä kehittyi Suomesakin jotain merkittävää. Ilmavideoiden, tuulitunneleiden ja omistautuneiden hyppääjien ansiosta lajista tuli se, jossa Suomi lopulta tuli voittamaan kaikkien aikojen ensimmäisen laskuvarjourheilun MM-kultamitalin.

Laskuvarjourheilu 2/1984

Utin Laskuvarjokerho ry, 09.07.83: Viralliset tulokset; Laskuvarjourheilun SM-83

Norman Kent 1987: From Wings Came Flight

Eero Kausalainen 20.10.2024

Hurjan kalustokehityksen käänköpuolta - 3-rengasolkalukot maadoitetaan

1970-luvun loppupuolella ja 1980-luvun alussa jokseenkin kaikki kokeneet hyppääjät uusivat henkilökohtaisen hyppykalustonsa. Laskuvarjovalmistajat työnsivät markkinoille kiihtyvällä tahdilla uusia ja aina entistä parempia laskuvarjoja ja varjokokonaisuuksia. Monet ehtivät uusia hyppyvarusteensa pariinkin kertaan 1970-luvun patjavarjovallankumouksen jälkeen. Samaan aikaan hyppääjien määrä Suomessa ja suuressa maailmassa kasvoi nopeasti. Hekin tarvitsivat uudet varusteet...

Kuten tiedämme, kolikolla on kaksi puolta – jos ei kantilleen jäämistä lasketa. Uusien varusteiden oletettiin olevan aina entisiä parempia, useimmiten olivatkin. Se oli kolikon yksi puoli. Valitettavasti ihan aina niin ei kuitenkaan ollut. 1980-lukuun liittyi paljon vakavia kalusto-ongelmia. Ongelmia tuntui esiintyvän melkein kaikilla – myös niillä hyvämaineisilla – valmistajilla. Tehtaiden markkinoille työntämät tuotteet eivät aina olleet virheettömiä. Se oli kolikon nurja puoli.

Osa kolikon paremmasta puolesta liittyi laskuvarjotehtaiden 1980-luvulla lisääntyneeseen avoimuuteen, jota tosin laskuvarjoalan tiedotusvälineiden toiminta ”kannusti” kertomalla laajoille lukijajoukoille laskuvarjovalmistaja X:n tuotteissa olleista vioista. Vaikka ”intersnet” odotti vielä tulemistaan, myös kivikaudella tietoa onnistuttiin välittämään. Valmistajatehtaat ja USA:n laskuvarjovalmistajien yhdistys PIA julkaisivat ongelmien esiinnyttyä nopeasti ”Safety Bulletinjeja”, joissa edellytettiin tai ainakin suositeltiin tiettyjä korjaustoimenpiteitä. Joskus tosin USA:n tuotevastuulait vaikeuttivat tiedottamista, koska vioista tiedottaminen saattaisi tehtaiden juristien mielestä tarkoittaa, että valmistaja tunnustaa tuotteessa olevan vakavan vian, joka taas saattaa innostaa asiakkaita hakemaan kalliiksi käyviä korvauksia. Siksi valmistajat joskus ainoastaan suositelivat tuotteessaan esiintyneen vian korjaamista – vaikka ongelma oikeasti tuntui kuoleman vakavalta – ja antoi siihen yksityiskohtaiset ohjeet.

Ilmailuliiton piirissä tietoja kerättiin aktiivisesti edellä kerrottujen opinto- ja koulutusmatkojen sekä kansainvälisen yhteistyön kautta. Lisäksi liittoon tuli pohjoismaisten alan lehtien lisäksi tärkeimmät USA:n ja Euroopan laskuvarjolehdet. Niistä ja valmistajien tiedotuksista kerättiin tietoja, joita voitiin tarvittaessa julkaista parhaimmillaan muutaman päivän toimitusajalla SIL:n laskuvarjokerhoille ja -avainhenkilöille lähettämässä laskuvarjo- tai turvallisuustiedotteissa. Vaikka Ilmailuliiton tiedotteilla ei ollut minkäänlaisia juridisia lihaksia, niiden merkitys ymmärrettiin ja niitä lähes poikkeuksetta noudatettiin, kuin ne olisivat olleet pakollisia.

Suomessa myös viranomaiset otti tämän tyyppiset turvallisuusvaroitukset tosissaan. Usein ensimmäiseksi julkaistiin Ilmailuliiton turvallisuusvaroitukset, jonka jälkeen useissa tapauksissa Ilmailuhallitus julkaisi notkealla byrokraatialla vastaavan sisältöisen, juridisesti pakottavan muutosmääräyksen. Jäljempänä on kuvattu malliesimerkki tällaisesta turvallisuusongelmasta ja sen ratkaisusta.

3-renkaiden ongelmaa käsittelevä tiedotus Ilmailu-lehden numerossa 5/1984.

3-Rengasolkalukkojen käyttäjät huomio

Kaikki ne 3-rengasolkalukon suurella renkaalla varustetut Wonderhog II:t, Sprintit ja Vectorit, joiden olkalukoissa on leima RW-1 '82' tai RW-1 '83' on **poistettava hyppykäytöstä 03. 02. 1984 alkaen**, kunnes suuret renkaat on joko vaihdettu tai koeponnistettu.

Joissakin edellä mainituin merkinnöin varustetuissa suurissa renkaissa on niiden toimittaja jättänyt lämpökäsitteilyn tekemättä, joten ne ovat pehmeitä. On ilmennyt kaksisellaista tapausta, joissa nämä renkaat ovat avautumiskykyksessä venyneet soikeiksi. Toinen näistä tapauksista esti hyppääjää irrottamasta vajaan toimista päävarjon kupua. Kehittyvä varavarjo sekaantui päävarjoon. Renkaat joissa on merkintä RW1-81 tai RW1-84 ovat hyväksytyjä. Ainoastaan RW-1 '82' ja RW-1 '83' ovat epäilyksen alaisia.

Mikäli omistat Wonderhogin jossa ovat epäilyksen alaiset renkaat, voit saada Relative Workshopista ilmaiseksi uudet tilalle pyytämällä kirjeitse korvaavia RW-1 renkaita. Kirjeessä on mainittava Wonderhogin sarjanumero. Renkaiden vaihdon suorittajan on oltava joko Senior- tai Master Rigger. Uudet renkaat ovat ilmaiset** (epäilyksen alaiset renkaat on palautettava Relative Workshopiin).

Jos et halua vaihtaa renkaita, ne on koeponnistettava 2500 lbs:n (n. 1.134 kp) vedolla laskuvarjokorjaajan (riggeri) valvonnassa. Ennen koetta mita-

taan mikrometrillä suuren reuukaan sisähalkaisija. Rengasta kuormitetaan 2500 lbs:n vedolla, veto lopetetaan ja rengas mitataan uudelleen. Eroa ei saa olla enempää kuin 0.005 tuumaa (0,127 mm). Jos ero on suurempi, rengas vaihdetaan. Jos molemmat renkaat läpäisevät kokeen, on valjaisiin laitettava hyväksymismerkki.

Oikea hyväksymismerkintätapa on seuraava: pujotetaan rautalangan pätkä oikeanpuoleista rengasta varten valjaaseen ommellusta hihnalenkistä läpi. Lankana voidaan käyttää varmistuslankaa. Sijoitetaan lyijyplommi rautalankaan ja käytetään riggerin sinettipuristinta plommin sinettinä ja valjaiden merkitsemiseksi. Riggerin on valttava vetoaetta ja hänen sinettiään käytetään valjaiden merkitsemiseen. Riggerin on tehtävä pakkauskorttiin ja riggerin työkirjaan (log book) asianmukaiset merkinnät.

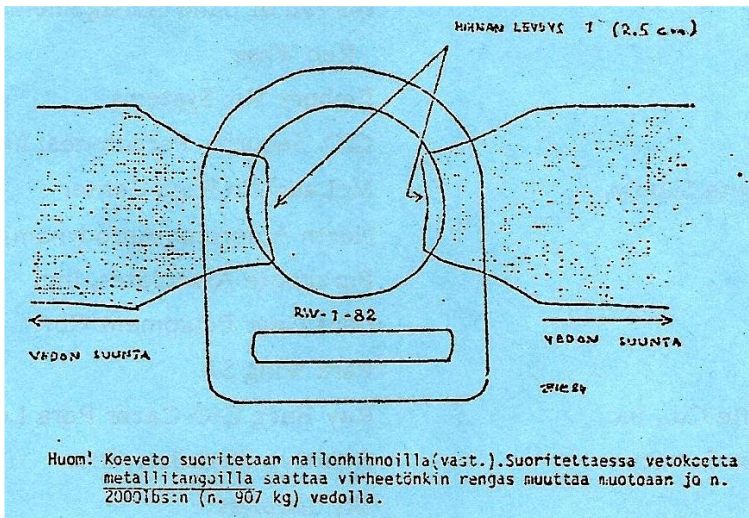
Muiden kuin Wonderhogin omistajien on renkaiden vaihtamiseksi otettava yhteyttä valmistajaan.

**Renkaiden vaihtamisen helpottamiseksi olemme suunnitelleet tavanomaisen irrotettavan D-renkaan tyyppisen irrotettavan RW-1:n. Tarvitaan ainoastaan pulttisakset ja ruuveisseli. Ompelemista ei tarvita.

Lisätietoja: Eero Kausalainen/SIL 90-378 055 (työ) Suomen Eero Kausalainen

Vuoden 1984 alussa ilmeni, että tiettyjen Relative Workshopin valmistamien urheilulaskuvarjojen olkalukoissa oli valmistusvirhe, joka oli ainakin yhdessä tapauksessa estänyt olkalukon avautumisen päävarjon kuvun irrotustilanteessa. Renkaiden lämpökäsittelyn puutteen vuoksi renkaat olivat liian pehmeitä, jolloin ne saattoivat venyä laskuvarjon aukaisun yhteydessä. Tämä oli todella vaarallinen juttu, koska venynyt rengas esti lukon toiminnan ja koska lähes kaikki valmistajat olivat ottaneet **Bill Boothin** keksimät 3-rengasolkalukot käyttöön omissa reppu-valjasjärjestelmissään.

Relative Workshopin käyttökiellon ydin oli seuraava: ”*Kaikki ne 3-rengasolkalukon suurella renkaalla varustetut Wonderhog II:t, Sprintit ja Vectorit, joiden olkalukoissa on leima RW-1 82’ tai RW-1 83’ on poistettava hyppykäytöstä 03.02.1984 alkaen ...*”



Kieltodokumentissa oli edellä esitetyn lisäksi ohjeet lukkojen vaihdosta ja/tai koeponnistuksesta.

Oheinen piirros on ote Ilmailuhallituksen 2.5.1984 päivätystä muutosmääräyksestä M 1222/84, Muutos 2. Piirros: Eero Kausalainen.

SIL julkaisi asiasta turvallisuustiedotuksen, jonka lisäksi sama asia kerrottiin *Ilmailussa* 5/1984 ja *Laskuvarjourheilussa* 1/1984. Ilmailuhallitus julkaisi asiasta helmikuussa 1984 päivätyn pakollisen muutosmääräyksen, sisällöltään vastaavan, tunnuksella M 1222/84. Sitä täydennettiin nopeassa tahdissa kaksi

kertaa uusilla, muuten saman sisältöisellä muutoksilla, mutta niihin oli lisätty uusia laskuvarjonvalmistajia – muitakin, kuin Relative Workshop - joiden varusteisiin oli asennettu saman alihankkijan valmistamat 3-rengasolkalukot. Valitettavasti tämä ”3-rengashässäkkä” tuli olemaan vain yksi monista, osin vaarallisista ja/tai kalliiksi käyvistä kalusto-ongelmista.

Tätä kirjoitettaessa ei ole voitu selvittää, paljonko viallisia, vaihtoa edellyttäviä olkalukkoja Suomesta löytyi – vai löytyikö yhtään.

Yhteistoiminta Ilmailuliiton ja Ilmailuhallituksen kanssa toimi tällaisissa(kin) asioissa loistavasti. Viranomainen pystyi julkaisemaan määräykset uskomattoman nopeasti, parhaimmillaan reilussa viikossa. Näiden määräysten sisältö saatiin useimmiten valmistajan tai valmistajien yhdistyksen ohjeista, usein myös SIL:sta. Viimeksi mainitusta esimerkkinä muutosmääräyksessä ollut, renkaiden vetoköyttä selventävä piirros, joka oli laadittu SIL:n toimistossa. Vastaavia ”SIL:n suunnittelutoimiston” laatimia piirroksia nähtiin usein myös muissa laskuvarjourheiluun liittyvissä muutosmääräyksissä.

Terminologiaa koskeva selvitys: Ilmailuhallituksen määritelmien mukaan muutosmääräyksen (M-määräys) noudattaminen oli ilmailuvälineen lentokelpoisuuden (ja hyppykelpoisuuden) ja käytön jatkamisen kannalta pakollinen toimenpide. Muutosmääräyksellä yleensä määritettiin joku korjaava toimenpide ja sille määräaika. Joskus sillä myös kiellettiin ilmailuvälineen käyttö kokonaan, tai ennen määräyksessä esitettyjä muutostojenpiteitä. Muutosmääräyksiä käytettiin lentokoneissa ja laskuvarjoissa esiintyneiden vikojen korjaamiseksi tilanteissa, joissa turvallisuussyistä edellytettiin nopeaa aikataulua ja joissa sen vuoksi ei voinut noudattaa tavanomaista, aikaa vievää määräysten valmisteluburokratiaa.

Ilmailuhallitus 13.2.1984: Muutosmääräys M 1222/84, Muutos 1; 3-rengasolkalukot

Ilmailuhallitus 2.5.1984: Muutosmääräys M 1222/84, Muutos 2; 3-rengasolkalukot

Laskuvarjourheilu 1/1984
Ilmailu 5/1984
Eero Kausalainen 18.10.2024

Keskuskomitea käynnistyy

Vaikka Ilmailuliiton hallitus vahvisti keskustoimikuntien kokoonpanot vasta kokouksessaan tammi-kuun 1984 lopulla, oli LuKT:n toimialueeseen kuuluvilla kansainvälisillä alueilla jo tapahtunut monenlaisia asioita ennen kokoonpanon virallista vahvistusta, kuten edellä kerrotusta ilmenee.

SIL:n syysliittokokous oli aiemmin nimennyt puheenjohtajat ja varapuheenjohtajat. Liiton hallituksen päätöksellä ja LuKT:n puheenjohtajan esityksestä keskustoimikunnan kokoonpano oli vuonna 1984 seuraava: puheenjohtaja **Maurits Kouhia** (TLU), varapuheenjohtaja **Kristian Enkvist** (TLU), jäsenet **Markku Hiedanpää** (IH), **Esa Huusari** (ULK), **Hannu Laitinen** (ULK) ja **Mikko Närhi** (OLK). Keskustoimikunnan sihteerinä toimi viran puolesta laskuvarjotoiminnanohjaaja **Eero Kausalainen**, joka toimi oman toimen ohella myös riippuliidon keskustoimikunnan (RKT) sihteerinä.

Vuoden 1984 LuKT:n alakomiteoiden kokoonpano ei selvinnyt, koska sitä koskevia dokumentteja ei löytynyt SIL:n arkistosta tai muista lähteistä. Alakomiteat olivat kuitenkin samat, kuin edellisenä vuonna: turvallisuus-, koulutus-, kilpailu-, kalusto- ja kehityskomitea.

Keskustoimikunnan vuoden varsinainen työrupeama alkoi 7.2.1984 Ilmailuhallituksen toimitalossa Vantaalla järjestetyssä kokouksessa. Kokous alkoi tavalliseen tapaan kerholaisten esille tuomilla ilmoitusasioilla. Turkulaiset kertoivat saaneensa koneeseensa (Cessna 182 F Skylane, OH-CDA) hyppyoven. Samassa yhteydessä kone oli myös maalattu ja saatiinpa sen pyrstöön myös maksettu mainos (Sampo vakuutusyhtiö).

Porissa edellisenä vuonna sattuneen hyppääjän jonkinasteiseen loukkaantumiseen johtaneen onnettomuuden tutkimuskertomus oli valmistunut ja saatu jakoon. Varsinaista dokumenttia tai muuta kirjausta asiasta ei ole taltioitunut käytettävissä olevaan aineistoon. Historiaheppu kuitenkin muistelee, että kysymyksessä olisi ollut hyppääjän törmäys kiinteään esteeseen avoimen varjon varassa. Muistikuva voi olla oikea tai väärä... LuKT esitti, että vastaisuudessa Ilmailuhallituksen pitäisi käyttää tutkijalautakuntien asiantuntijajäsenenä laskuvarjokerhojen turvallisuuspäälliköitä.

Varsinaisissa päätöskohdissa käsiteltiin ensimmäisenä kilpailuasiat. Para-Ski painoi päälle, koska elettiin jo helmikuuta ja kisoja oli tulossa kohtillään. Para-Ski PM-joukkueelle päätettiin esittää huikea 1 500 markan matka-avustus. Myös Para-Ski kisoissa keskusteltiin naisten sarjasta. Taito- ja tarkkuuskilpailuissa siitä oli väännetty kättä jo jonkin aikaa – ja vääntö tuli jatkumaan. Para-Ski SM:n osalta päätettiin, että kilpailussa järjestetään naisten sarja, mikäli siihen löytyy vähintään viisi osanottajaa. Jos henkilö kilpailee naisten sarjassa, hän ei voi kilpailla samaan aikaan yleisessä sarjassa.

Utin Laskuvarjokerholle myönnettiin kilpailukomitean esityksen mukaisesti RW-SM-kilpailujen järjestämisoikeus. Sen sijaan RW-PM-kilpailuista muodostui ongelma. Suomi oli järjestämismuorossa, mutta yksikään kerho ei ollut kisaisännyydestä kiinnostunut. Pohjoismaisessa laskuvarjokokouksessa Suomelle oli annettu määräaikaan helmikuun puoliväliin saakka, jolloin piti ilmoittaa, pystyykö Suomi järjestämään kilpailut. LuKT:n varapuheenjohtaja Enkvist lupautui tiedustelemaan, pystyisikö ja halusiko hänen kotikerhonsa Turun Laskuvarjourheilijat järjestämään kerhon perinteisen Oripään leirin yhteydessä. Selvitykselle annettiin aikaa viikko, jonka jälkeen muille Pohjoismaille oli lähetettävä tieto tilanteesta.

Jyväskylän Laskuvarjokerho oli hakenut taito- ja tarkkuuslajien SM-kilpailujen järjestelyoikeutta. LuKT myönsi oikeuden kilpailukomitean esityksen mukaisesti, mutta suosittelee, että kerho järjestäisi kokemusta hankkiakseen taitohypyn harjoituskilpailut keväällä ennen SM-kilpailuja.

Kun LuKT oli edellisenä vuonna esittänyt lentolippuja laskuvarjohyppääjille tai hyppääjäryhmille, se oli myös asettanut ehtoja. Vähimmäisvaatimus oli matkaraportti ja usein myös valmennus- tai koulutustilaisuuden järjestäminen. Tässä kokouksessa ”kuitattiin saaduksi” jo aiemmin toimitettu **Merja Linnan** matkakertomus USA:sta. Puheenjohtaja Kouhian raportti CIP:n kokouksesta esiteltiin LuKT:lle ja siitä julkaistiin myöhemmin myös laaja artikkeli *Laskuvarjourheilussa* (1/1984). Yhdysvalloissa opintomatalla ollut LuKT:n tuore varapuheenjohtaja esitti tässä kokouksessa raporttinsa matkastaan. Suullista matkakertomusta täydentämään luvattiin LuKT:lle myöhemmin kirjallinen selvitys.

Koska tämä oli vuoden ensimmäinen kokous, siihen liittyi LuKT:n ja sen komiteoiden vuosisuunnitelman hyväksyntä. Määräyskomitean painopisteitä olivat laskuvarjojen huoltajakoulutukseen (”riggerikoulutus”) sekä oppilaiden koulutukseen liittyvät määräysasiat, yhteistyössä koulutuskomitean kanssa. Viimeksi mainittuja olivat koulutusta koskeva määräys (TRG M1-10) ja oppilaslupiin liittyvät asiat.

Koulutuskomitean päätehtäväksi päätettiin alkeis- ja jatkokoulutusjärjestelmien uudistaminen sekä laskuvarjohuoltajien koulutus. Viimeksi mainittu olikin lopulta tärkeässä vaiheessa, koska jo edellisen vuosikymmenen lopulla käynnistetty projekti näytti olevan loppusuoralla. LuKT:n varapuheenjohtajan edellytettiin osallistuvan koulutuskomitean työskentelyyn.

Turvallisuuskomitean ensimmäiseksi tehtäväksi asetettiin turvallisuuspäällikköjärjestelmän perustaminen kerhojen turvallisuuspäälliköistä sekä siihen liittyen järjestelmän toiminta ja organisointi. Komitean tehtäviin kuului myös laskuvarjo-onnettomuustutkijoiden nimeäminen ja koulutus.

Tutkijoiden koulutus ei kuitenkaan tullut toteutumaan LuKT:n kaavailemalla tavalla, koska onnettomuuksien tutkiminen oli puhdas viranomaistehtävä, vaikka siinä käytettiinkin asiantuntijoina, usein myös tutkijalautakunnan puheenjohtajina kokeneita laskuvarjohyppääjiä. Jos oli kysymyksessä kuolemaan johtanut onnettomuus, tutkijalautakuntaan kuului myös poliisijäsen, joka suoritti samalla kuolemansyöntutkinnan. Onnettomuustutkinnasta vastasi Ilmailuhallituksen onnettomuustutkintajaosto, joka tuli järjestämään ensimmäisen kurssin harrasteilmailun onnettomuustutkijoille – eri harrasteilmailulajien kokeneille asiantuntijoille – vasta kolme vuotta tämän kokouksen jälkeen. Valvovasta viranomaisesta riippumaton, oikeusministeriön alainen Onnettomuustutkintakeskus OTKES tultiin perustamaan vasta seuraavan vuosikymmenen jälkipuoliskolla (1996). LuKT kuitenkin avusti viranomaista ehdottamalla pätevänä pitämiään henkilöitä tutkijalautakuntiin.

Komitean kolmanneksi päätehtäväksi määritettiin päivittäisen turvallisuustilanteen seuranta. Sitä toteutettiin seuraamalla viranomaisen Ilmailuliitolle lähettämiä kopioita vaaratilanneilmoituksista sekä tutustumalla alan lehtiin ja valmistajien tai viranomaisten turvallisuustiedotteisiin. Niiden perusteella lähetettiin kerhoille turvallisuustiedotteita tai muuta materiaalia sekä käynnistettiin niiden mahdollisesti edellyttämiä toimenpiteitä.

Tästä vuodesta tuli suomalaisen laskuvarjourheilun musta vuosi, joka tuli asettamaan paljon paineita erityisesti turvallisuuskomitealle. Se joutui konkreettisella tavalla ja paineistettuna toteuttamaan edellä kuvattua toimintasuunnitelmaa ja siihen liittyviä toimenpiteitä.

LuKT:n kilpailukomitean tehtävät eivät tänä vuonna sisältäneet uusia avauksia. Pääpaino oli ajan-kohtaisten kilpailujen toteutus ja valvonta. Tarkkaan ottaen: kerhot toteuttivat kilpailut, mutta LuKT ja sen kilpailukomitea asettivat reunaehdot. Valmennuksen osalta kilpailukomitealle kuuluivat valmennus ja valmennusryhmien tukeminen, valmentajien hankkiminen ja kutsuminen, sekä heidän

kustannuksiinsa osallistuminen. Kerhot saivat kuitenkin vapaasti järjestää omia jäsentenvälisiä tai muita SIL:n kilpailuohjelmaan kuulumattomia kilpailuja.

LuKT:n *kehityskomitea* oli tämän ensimmäisen kokouksen pöytäkirjassa kuitattu lakonisella maininnalla ”...Pj. on kaikkien komiteoiden kanssa tiiviissä yhteistyössä.”

LuKT:lla oli ollut – tarkemmin sanottuna sen eri alakomiteoilla – tarkasteltavana kuusi ilmailumääräystä ja yksi ilmailutiedotus, joista tässä kokouksessa jätettiin korjaus- ja parannusehdotukset suoraan keskustoimikunnan viranomaisjäsen Hiedanpäälle. Tarkoitus oli, että hän sisällyttää esitykset määräysluonnoksiin, jonka jälkeen Ilmailuhallitus esittää Ilmailuliitolle virallisen lausuntopyynnön, johon Ilmailuliitto vastaa virallisesti.

Edellä kuvattu 3-rengasongelma luonnollisesti edellytti myös LuKT:n tarkasteluja. Kokouspöytäkirjan mukaan pidettiin tilannekatsaus, josta kirjattiin muun muassa seuraavaa:

- *Kerhoille ja korjaamoille on toimitettu 3 Ring Inc.:n turvallisuusvaroitus*
- *Ilmailuhallitus on saanut valmiiksi asiaa koskevan muutosmääräyksen M 1222/84, joka on jo matkalla kerhoihin*
- *Todettiin, että viimeisimmässä 3-rengasbulletinissa (Annex Inc.) annetaan teknillisiä ohjeita renkaiden koestamiseksi,*
- *Sihteeri tiedottaa ohjeista kerhoille*

Kuten yllä olevasta ja aikaisemmin kerrotusta ilmenee, melkoista vipinää oli ollut LuKT:n alakomiteoissa ja Ilmailuliiton toimistossa jo ennen tätä koko LuKT:n ensimmäistä kokousta.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund r.y., pöytäkirja 3.12.1983: Minutes of the Nordic Coordination Meeting Ilmailu 2/84 (33)

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 7.2.1984: LuKT 1/84

Laskuvarjourheilu 2/1984

Eero Kausalainen 22.10.2024

fi.m.wikipedia.org

Vuoden 1984 tapahtumakalenteri

Keväällä ja alkutalvella SIL julkaisi päivittyviä tapahtumakalentereita, jossa kerrottiin tulevan toimintavuoden tapahtumista. Osa oli SIL:n tai jäsenkerhojen järjestämiä tapahtumia, mutta osa kansainvälisiä tapahtumia, kuten viralliseen kisaohjelmaan kuuluvat PM- ja MM-kilpailut. Lisäksi kalenteriin oli koottu tapahtumia, jotka saattaisivat kiinnostaa laskuvarjoilevia kansalaisia. Kalentereita julkaistiin eri vaiheissa olleiden tietojen mukaisina SIL:n tiedotteissa, *Ilmailussa* ja *Laskuvarjourheilussa*. Vuoden tapahtumatietojen yhdistelmä näytti keväällä 1984 seuraavalta:

<i>aika</i>	<i>tapahtuma</i>	<i>lisätietoja</i>
2.–4.3.	Para-Ski Eurooppa-Cup, Chateau d'Oex, Ranska	SIL
10.–11.3.	Kalakukkokisat, Kuopio	KIY
16.–19.3.	Para-Ski Eurooppa-Cup, Damüls, Itävalta	SIL
17.–18.3.	Tuomarikurssi ja ”kertausharjoitus”, paikka avoin	SIL
30.3.–1.4.	RW-4 ja RW-8 kilpailut, Tullinge, Ruotsi	SIL
30.3.–2.4.	Para-Ski SM ja PM, Rovaniemi	SIL/NLU
14.–15.4.	RW-koulutusviikonloppu, Malmi	SLK
28.4.–5.5.	Hypymestarikurssi 1/84, Räyskälä	SIL
26.5.–3.6.	Dove-Boogie/RW-Eurooppa Cup, Tanska	SIL/DFU
2.–5.6.	Kalustomestarikurssi (”Kerhoriggerikurssi”), Jyväskylä	SIL
9.–10.6.	Tarkkuushyppykilpailu, Strasbourg, Ranska	SIL
15.–17.6.	Pohjoiskalottikilpailu, Vindeln, Ruotsi	SIL/OLK

16.–17.6.	24-tunnin tarkkuuskilpailu, Spa, Belgia	SIL
22.6.–1.7.	Hyppyleiri, Oripää	TLU
30.6.–8.7.	Tanskan konventionaaliset mestaruuskilpailut	DFU
7.–15.7.	Konventionaalinen SM, Jyväskylä	SIL/JLK
21.–27.7.	Vandel-Boogie, Tanska	DFU
22.–29.7.	RW-SM, Utti	SIL/ULK
30.7.–5.8.	RW-PM, Utti (?)	SIL
30.7.–9.8.	Sotilasurheiluliiton (CISM) kilpailut, Altenstadt, Saksan Liittotasavalta	LJK
3.–5.8.	Kalustomestarikurssin jatko-osa, Malmin lentoasema	SIL
18.–19.8.	Satakunnan Malja, Pori	SLU
22.8.–2.9.	Taito/tarkkuus-MM, Vichy, Ranska	SIL
27.–29.8.	Twin Otter Boogie, Trollhättan, Ruotsi	SIL/SFF
8.–9.9.	Syysturnee, Joensuu	P-KLU
9.–16.9.	Hyppymestarikurssi 2/84, Räyskälä	SIL
13.–21.10.	CRW-Maailman Cup, Toogoolawah, Australia	SIL
24.–29.10.	“Para-Balloon” tarkkuuskilpailu, Oberwart, Itävalta	SIL
26.–28.10.	Yö/päivätarkkuuskilpailu, Locarno, Sveitsi	SIL
24.–25.11.	Koulutustilaisuus	SIL
1.12.	Pohjoismainen laskuvarjokokous, Tukholma	SIL
1.12.	SIL:n syysliittokokous	SIL
7.–9.12.	Laskuvarjotuomarikurssi	SIL
?	AFF-hyppymestarikurssi, Malmin lentoasema	SIL

Edellä olevista tapahtumista kaikki eivät lopulta toteutuneet - esimerkiksi AFF-hyppymestarikurssi Suomessa tai toteutuivat muutettuina: kevään tuomarikurssi järjestettiin vasta joulukuussa. Kaikissa yllä luetelluista ulkomaan tapahtumista ei ollut suomalaisia osanottajia. Tiedot vähän harvinaisemmista tapahtumista julkaistiin kuitenkin, jos niistä oli saatu Ilmailuliittoon kutsu: jos vaikka joku satunnainen laskuvarjomatkailija sattuisi olemaan kiinnostunut...

Ilmailu 2/1984

Laskuvarjourheilu 1/1984

Laskuvarjourheilu 2/1984

Laskuvarjo-onnettomuus Malmin lentoasemalla

Suomen laskuvarjourheilussa useiden vuosien ajan jatkunut kausi ilman vakavia onnettomuuksia päättyi 17.3.1984. Malmin lentoaseman läheisyydessä sattui onnettomuus, jossa menehtyi nuori 22-vuotias mies, lupakirjahyppääjä Suomen Laskuvarjokerhosta. Hänellä oli voimassa oleva laskuvarjohyppääjän lupakirja. Hänen hyppykokemuksensa oli 199 hyppyä. Hyppääjä käytti lainavarusteita, reppu-valjasjärjestelmä oli Warp III, päävarjona Merlin patjavarjo ja varavarjona pannalla varustettu Phantom 24 (pyöreä kupu). Hyppääjällä ei ollut varolaukaisinta. Näihin aikoihin ainoastaan oppilaat käyttivät sellaisia. Varavarjon laukaisu- ja kuvun irti päästökahva olivat keskenään samanlaisia ja samanvärisiä.

Hyppypäivänä sää oli hyppäämiseen soveltuva, pakkasta oli maassa 10 astetta. Hyppykorkeus oli 4 000 metriä. Onnettomuushypyllä hypättiin 7 hyppääjän muodostelmaa, relatiivia. Hyppyrhmä sai ensimmäisen kuvion valmiiksi noin 3 000 metrin korkeudessa. Seuraavaa kuviota (tiivis haitari) valmisteltaessa onnettomuushyppääjä putosi muodostelman alapuolelle, eikä enää päässyt takaisin kuvioon ennen 1 000 metrin purkukorkeutta.

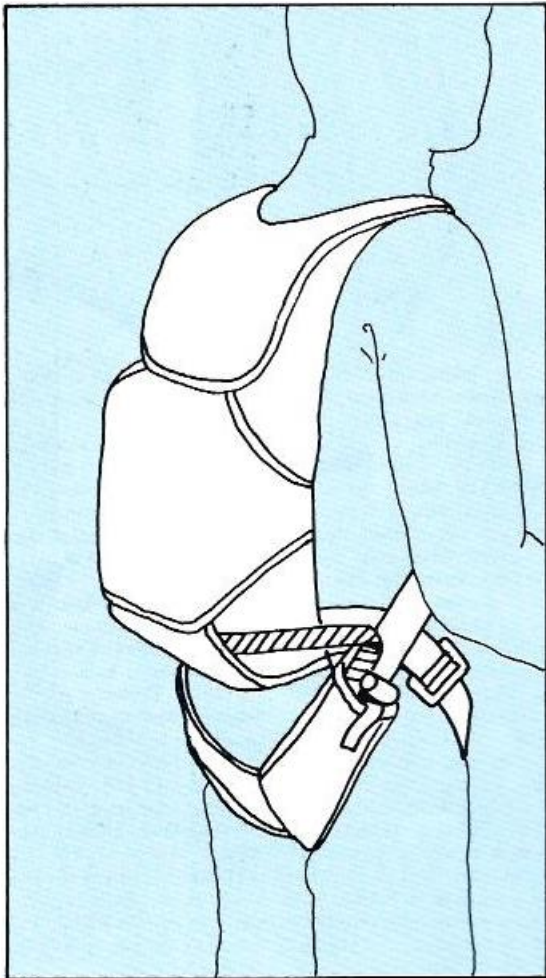
Hyppääjä ei ollut laukaissut päävarjoa. Varavarjo oli laukaistu ennen maahantuloa, mutta se ei ollut ehtinyt kehittyä. Kupu kantopunoksineen oli maassa suorana, osin läheisen talon sähkökaapelin

päällä, ja varavarjon panta oli auki. Päävarjon reppu oli avautunut, sisäpussi oli ulkona ja punoksia oli purkautunut kumilenkeistä noin metrin matkalta. Kädestä päästettävä apuvarjo oli edelleen taskussa.

Tutkijalautakunnan perusteellisessa selvityksessä esitettiin lukuisia tekijöitä, jotka ilmeisesti myötävaikuttivat onnettomuuden syntymiseen. Ongelmat liittyivät hyppääjän taustaan ja valmiuksiin, olosuhteisiin, laskuvarjovarustuksen erilaisiin ongelmiin ja säätilaan.

Hyppääjä oli ollut 8 kk:n tauko hyppäämisessä. Taukoa edeltävän hyppykauden aikana hän oli hypännyt ainoastaan kaksi hyppyä. Vähäisen viimeaikaisen kokemuksen merkitys korostui, koska hänen kokonaisyhyppokokemuksensa oli vain 199 hyppyä. Lisäksi hänellä oli, mahdollisesti epävarmuutta lisäävänä tekijänä, aikaisemmin vapaassa pudotuksessa olkanivelen sijoiltaan menon vuoksi leikattu olkapää. Tämä oli ensimmäinen hyppy leikkauksen jälkeen. Tutkimuskertomuksessa pidettiin kauden avaushypyn vaikeusastetta huomattavana, erityisesti tarkasteltaessa edellä mainittua katkonaista hyppyhistoriaa.

Hypylle valmistautuminen jäi kiireen vuoksi vähäiseksi, mikä oli hyppyhistorian kannalta merkittävää. Valmistautumiseen liittyen tutkimuksissa kävi ilmi, että hyppääjä oli nukkunut edellisenä yönä vain noin neljä tuntia, jonka vuoksi hänen viretilansa oli todennäköisesti alhainen. Hyppyyn valmistautumiseen liittyi myös se, että hyppääjällä oli lainavarusteet, oleellisesti erilaiset, kuin millä hän oli aiemmin hypännyt. Onnettomuushypyn varusteissa vara-



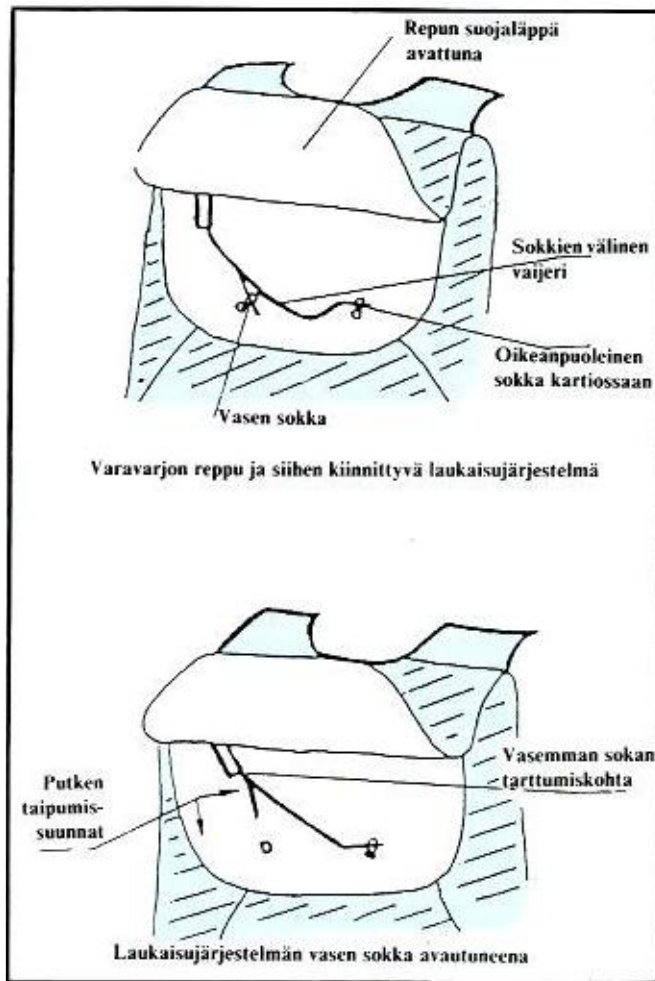
varjon kahvana oli pehmeä pampula, jollaisia on yleensä käytetty päävarjon irrotuskahvoina. Laskuvarjon omistaja oli itse vaihtanut pehmeän kahvan varjoonsa. Lisäksi laskuvarjon päävarjon irrotuskahva ja varavarjon kahva olivat päinvastaisilla puolilla varusteissa, kuin onnettomuushyppääjän edellisellä hypyllä. Varusteiden lainaamisesta oli sovittu omistajan kanssa edeltävällä viikolla, mutta se ei tapahtunut hyppykerholla, missä varusteita säilytettiin. Onnettomuushyppääjä ei ollut perehtynyt varusteisiin ennen hyppyä. Lisäksi hänellä oli entuudestaan vain muutaman hypyn kokemus kädestä päästettävästä apuvarjosta.

Hyppääjä ei ollut varustautunut riittävästi kylmiin olosuhteisiin. Ilma oli erittäin kylmä, hyppykorkeudessa noin -33 astetta, maassa noin -10 astetta. Tutkijalautakunta piti hyppääjän vaatetusta olosuhteisiin nähden keveänä. Erityisen huomion saivat käsineet. Perusteellinen tutkijalautakunta tutki käsineitä lihakaupan pakkastunnelissa. Näiden selvitysten perusteella voitiin todeta: *"...hyppääjän käsineiden tartuttavuus, tuntoherkkyys ja kätevyys olivat huonot. Lisäksi käsineet olivat rikkinäiset ja ranteeltaan lyhyet, altistaen käden kylmettymiselle hypyn aikana..."*

Kädestä päästettävän apuvarjon sijoitus valjaissa. Piirros: Ilmailuhallitus/Tutkimuskertomus.

Useat laskuvarjovarustukseen liittyneille tekniset seikat olivat tutkijalautakunnan mielestä onnettomuuteen myötävaikuttavia tekijöitä. Päävarjon kädestä päästettävä apuvarjo oli pakattu taskuun väärin: se oli pakattu liian lyhyeksi ja paksuksi, jonka vuoksi tarvittiin huomattavan suuri vetovoima

(3,1–7,1 kp) sen vetämiseksi ulos pussistaan taskun suuntaisesti. Jos veto tapahtui 45 asteen tai sitä suuremmissa kulmissa taskun suuntaan nähden, apuvarjo lukkiintui pussiin ja sitä oli mahdoton saada ulos pussistaan. Apuvarjon pakkauksesta ei ollut olemassa valmistajan ohjetta. Toisen



vastaavan varustetyypin (Relative Workshop Wonderhog) todetaan, että apuvarjon pakkauspituus pussiin vaatii tarkkuutta. Jos apuvarjo laskostetaan liian lyhyeksi, siitä tulee liian paksu, jolloin se saattaa aiheuttaa apuvarjon lukkiutumisen pussiinsa. Liian pitkäksi jätetty laskostus voi aiheuttaa apuvarjon tahattoman irtoamisen.

Myös varavarjossa oli ongelmia. Laukaisukoikeissa havaittiin varavarjon laukaisuvaijerin tarkertelua. Jos laukaisukahvasta vedettiin hitaasti, vaijeriputken puoleinen sokka irtosi ensin, jolloin toinen sokka oli vielä 3–6 millimetriä kartion sisällä. Samaan aikaan laukaisuvaijerin suojaputken pää pääsi liikkumaan, tutkijalautakunnan puheenjohtajan sanoin: "...Vaijerin suojaputken päään liikkumisen sekä oikeanpuoleisen, kartiossaan kiinni olevan ja sen takia vaijeria ohjaavan sokan vaikutuksesta vasen sokka tarttuu putken suuhun kiinni. Sokka pysyy takertuneena kiinni, kunnes suojaputken pää taipuu lisää ja vapauttaa sokan..." Jos varjon laukaisua tutkittaessa kahvasta vedettiin hitaasti, takertuminen tapahtui aina. Nopealla laukaisuviedolla suojaputki vapautui pienemällä kitkalla.

Piirros selvittää laukaisuvaijeriin ja sen suojaputken liittyviä ongelmia. Piirros: Ilmailuhallitus/Tutkimuskertomus

Varavarjon laukaisuun tarvittavaa voimaa tutkittaessa todettiin tarvittavan vetovoiman vaihtelevan huomattavasti välillä 3,3–11,4 kp. Varavarjon laukaisuun vaadittava voima sai varjon tyyppihyväksymiskriteerien mukaan olla enintään 10 kp. Kolmellatoista koelaukaisulla kolmella vetovoimalla ylitti sallitun rajan. Varavarjon pehmeä kahva oli jälkiasennus. Se ei ollut varusteiden valmistajan hyväksymä tai ylipäätään tyyppihyväksytty ilmailuväline. Tutkijalautakunnan selvitysten mukaan USA:n ilmailuviranomainen FAA ei ole hyväksynyt yhtään pehmeää varavarjon kahvaa.

Perusteellisten selvitysten jälkeen onnettomuuden syyksi todettiin lakonisesti "...Onnettomuuden syyinä on päävarjon aukeamatta jääminen sekä varavarjon liian matalalla tapahtunut laukaisu."

Päävarjon aukeamattomuuden syytekijöinä lautakunta esitti:

- "...päävarjon apuvarjon tiukka pakkaus taskuunsa
- hyppääjän laukaisuviedon poikkeaminen apuvarjon taskun suunnasta, jolloin hän ei pystynyt vetämään apuvarjoa ulos taskustaan
- kömpelöt hyppykäsineet ja kohmettuneet kädet
- pitkä hyppytauko yhdistettynä hyppääjälle vaatimaan harjoitukseen ja outoon laskuvarjokalustoon sekä hyppääjän puutteelliseen hyppyyn valmistautumiseen..."

Varavarjon laukaisu liian matalalla johtui todennäköisesti seuraavista tekijöistä, jotka vaikuttivat yhdessä tai erikseen:

- *”...päävarjon laukaisuyrityksen aiheuttama viive*
- *varavarjon vasemman laukaisusokan mahdollinen takertelu suojaputken päähän*
- *tarttumista ja vetoa rajoittava liukas ja pehmeä varavarjon kahva*
- *hyppääjän mahdollinen ote hyppyhaalarikankaasta laukaisukahvaan tarttuessaan ja tämän aiheuttama laukaisuvedon estyminen*
- *kömpelöt hyppykäsineet ja kohmettuneet kädet*
- *pitkä hyppytauko yhdistettynä hyppääjälle vaatimaan harjoitukseen ja outoon laskuvarjokalustoon sekä hyppääjän puutteelliseen hyppyyn valmistautumiseen...”*

Tutkijalautakunta listasi lukemattomia muita puutteita, joista osa liittyi onnettomuuteen välillisesti. Tutkijalautakunta teki onnettomuuden takia kaksitoista ehdotusta. Ne koskivat muun muassa laskuvarjojen hyväksymisjärjestelmän kehittämistä, Warp III varavarjon suojaputken kiinnityksen muuttamista ja ohjekirjan täydentämistä (apubarjon pakkaus). Lisäksi hyppyyksien ohjelmaan olisi lisätävä aihekokonaisuus laskuvarjohyppäämisen riskitekijöistä, hyppääjien koulutuksessa olisi huomioitava erilaiset laukaisu järjestelmät, tandemvarjojen vaaratilanneohjeisto olisi laadittava. Koulutuksessa olisi myös kiinnitettävä huomiota kiinnittäminen hyppääjän asiamukaiseen vaatetukseen. Laskuvarjokoulutuksessa edellytettävien kirjausten tekoa ja aineiston tallennusta olisi kehitettävä. Ja monta muuta asiaa...

Tutkijalautakunnan puheenjohtajana toiminut LJK:n hyppykoulutusosaston johtaja ja LuKT:n pitkäaikainen jäsen **Hannu Laitinen** esitti *Laskuvarjourheilun* (1/1985) laajassa artikkelissaan onnettomuuteen liittyvistä tapahtumista ja havainnoistaan tutkijalautakunnan puheenjohtajana. Artikkelin lopussa oli viimeisenä kohtana alla oleva osa tutkijalautakunnan esityksistä:

”...Ilmailuhallituksen tulisi lisätä sekä ammatillisia että toiminnallisia resurssejaan laskuvarjohyppytoiminnan valvonnassa huolimatta siitä, että se on luovuttamassa osa valvontatehtävistä Suomen Ilmailuliitto ry:lle...”

Onnettomuuden tutkinnan yhteydessä kiinnitettiin huomiota myös useisiin Suomessa ja ulkomailla sattuneisiin vastaaviin tapauksiin, joissa päävarjon apubarjoa ei ollut löytynyt ajoissa tai sitä ei ollut saatu ulos suojapussistaan. Varavarjoon asennettu varolaukaisin olisi saattanut estää onnettomuuden. Tutkijalautakunnan puheenjohtaja Hannu Laitinen kirjoitti *Laskuvarjourheiluun* (4/1984) analyysin tämän tyyppisistä onnettomuuksista ja niiden syntymekanismeista suomalaisten vaaratilanneilmoitusten ja ulkomaiden lehdistä poimittujen esimerkkien pohjalta. Sama analyysi oli myös osana tutkimuskertomusta.

SIL varoitti laskuvarjokerhoille lähetetyssä, 3.4.1984 päivätyssä, **Mikko Närhin** laatimassa turvallisuustiedotuksessa 1/84 edellä kuvatuista kädestä päästettävän apubarjon pakkaukseen liittyvistä ongelmista ja mahdollisista virheistä. Samana päivänä julkaistiin myös toinen Närhin laatima turvallisuustiedote, 2/84. Myös sen aiheet kumpusivat onnettomuuden tutkinnan yhteydessä tähän mennessä tutkijalautakunnalta saatuihin tietoihin. Tiedotteen pääkohtia olivat

- Lainavarusteilla hypättäessä on niihin ja niiden järjestelmiin tutustuttava ja harjoitettava, mukaan luettuna varjon pakkaus.
- Ennen uloshyppyä on aina tarkistettava ja oudoilla varusteilla kerrattava kaikkien kahvojen ja ”pampuloiden” sijainti paikallaan olo.
- Pitkän hyppytaun jälkeen on tarpeen suorittaa muutama ”sisäänajohyppy” ennen vaativampia hyppysuorituksia.

- Kylmänä vuodenaikana pukeuduttava asianmukaisesti. Käsineiden osalta on muistettava, että niiden pitää olla lämpimät, mutta myös riittävän kätevät ja ”herkkätuntoiset” (ei liukkaat).
- Varjot on pakattava valmistajan ohjeiden mukaan. Jos pakkaajalla on ollut pitkä tauko varavarjon pakkauksessa, on käytettävä muistin tukena käsikirjaa.

Tiedotteen viimeinen kohta kuului sanatarkasti näin:

- *”...Hyppääminen on erittäin vaarallinen harrastus, jos asioihin suhtaudutaan leväperäisesti ja ylimielisesti. Huolellisuus ja asioihin ennakolta perehtyminen ja valmistautuminen sekä itsensä kouluttaminen ovat parhaita vakuutuksia laskuvarjourheilussakin...”*

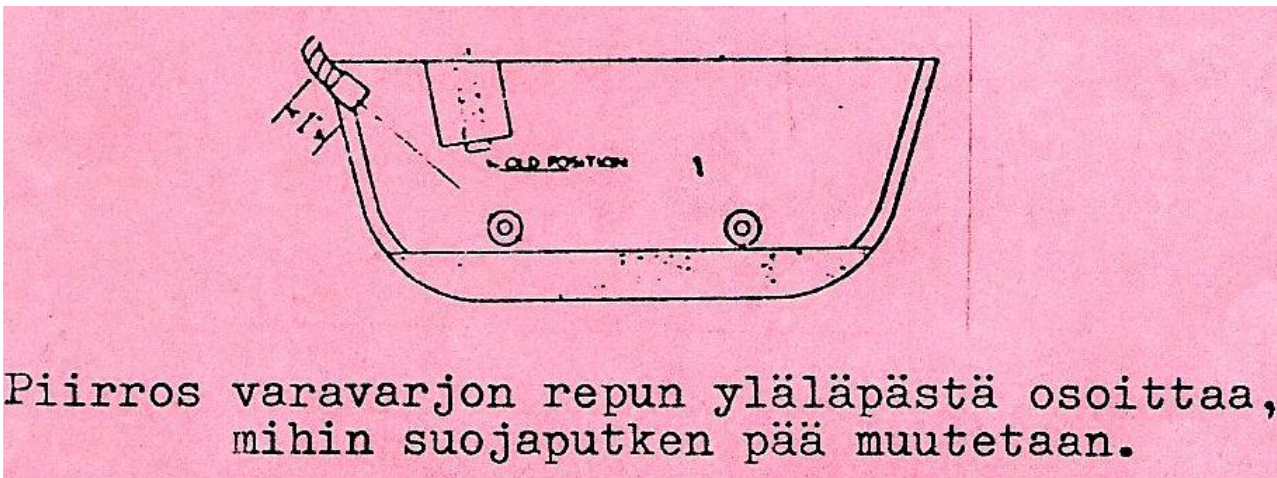
Onnettomuudella oli edellä mainittujen tiedotteiden lisäksi myös monenlaisia muita seurauksia ja jatkotoimenpiteitä. Varavarjon laukaisujärjestelmä lienee aiheuttanut ongelmia myös muualla. Warp III tandem varavarjon vaijeriputkiongelmasta kerrottiin ensimmäisen kerran laskuvarjokerhoille Ilmailuliiton turvallisuustiedotteessa 19.7.1984 (4/84). Siinä kerrottiin, että laukaisuvaijeri pitäisi vaihtaa sellaiseen, jossa sokkaväli olisi 10,0 cm ja varavarjon repun yläläppä pitäisi jäykistää. Tämä tieto ja ohje tuli USA:ssa vaikuttavilta laskuvarjokorjaajilta. SIL:n turvallisuustiedotteessa kehoitettiin ottamaan yhteyttä lisätietojen saamiseksi ongelmasta Ilmailuliitolle ilmoittaneelta USA:ssa laskuvarjoammattilaisena toimineelta **Henri Pohjolaiselta** tai **Mark ”Shoobi” Knutsonilta**. Viisaita veikkoja molemmat, mutta tiedote oli kyseenalainen siksi, että USA:sta ei vielä ollut saatu valmistajan kirjallista ohjetta, jollainen olisi tietenkin ollut tarpeen, ennen kuin voidaan peukaloida tyyppihyväksytyjä varusteita. Turvallisuustiedotteen oli laatinut Historiaheppu ihan itse. Näin nämä vanhat synnit paljastuvat, tämäkin 40 vuoden takaa...

Samassa turvallisuustiedotteessa tuotiin esille myös pehmeä varavarjon kahva:

”...Pehmeä varavarjon kahva ei tiettävästi missään varjotyyppissä ole läpäissyt Suomessakin varjojen hyväksymisnormina olevaa USA:n TSO c23:n vaatimuksia ja on näin ollen määräystemme vastainen...”

Seuraava liiton turvallisuustiedote 8.11.1984 (6/84) perustui jo valmistajan ohjeeseen, joka jo sellaisenaan oli velvoittava. Turvallisuustiedotteen teksti kuului:

”National Parachutes Industries Inc. ilmoittaa, että kaikki Warp III valjas- ja reppujärjestelmät, jotka on valmistettu ennen kesäkuuta 1984, on tarkastettava ennen seuraavaa käyttöä. Tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa repun oikea toiminta...”



Turvallisuustiedotteessa oli jo mukana valmistajan ohjeessa esitetty ja yllä näkyvä piirros korjaustoimenpiteestä, jossa muutetaan laukaisuvaijerin putken paikkaa. Sama piirros tarkempine työohjeineen julkaistiin tammikuussa 1985 velvoittavana Ilmailuhallituksen muutosmääräyksenä M 1281/85.

Muutos olisi ollut pakollinen jo pelkällä valmistajan muutosilmoituksella, mutta kun se julkaistiin määräyksenä, ei jäänyt kenellekään epäselvää, koska viranomainen myös ohjeisti asiaan liittyvän kansallisen byrokratian (merkinnät asiakirjoihin).

Edellä kerrotut onnettomuutta seuraavat korjaavat toimenpiteet kohdentuivat lähinnä teknisiin seikoihin. Onnettomuustutkinta paljasti kuitenkin vielä niitäkin merkittävämpiä puutteita. Tutkimuskertomusta lukiessa ei pidä päätellä, että hyppääjä olisi ollut osaamaton tai taitamaton. Hän oli tavallinen hyppyheppu, joka toimi kuten muutkin, vallitsevien käytäntöjen mukaan, aivan tavanomaisessa kerhoympäristössä – joka tosiasiaa oli suuri ongelma. Tämän kerhoympäristön turvallisuuskulttuuri osoittautui jokseenkin heikoksi. Siksi tilanne, jossa hyppääjää kiirehditään koneelle, että saataisiin poka täyteen ja päästäisiin taivaalle, oli enemmän kuin tavallinen. Hyppytoverit eivät juurikaan kiinnittäneet huomiota tai edes tiedostivat tilanteeseen liittyviä ongelmia. Vaikka onnettomuus tapahtui Helsingissä, ei muissa kerhoissa Historiahepun muistikuvien mukaan oltu juuri sen parempia. Siinä olikin juuri organisoidulle turvallisuuspäällikköjärjestelmälle haastetta kerrakseen. Termi ”turvallisuuden hallintajärjestelmä” ei vielä ollut tuttu.

Hyppyvarusteiden osalta tasavalta oli melko kaameassa tilassa. Oli paljon vilttejä varusteita, tarkastamattomia, yhteensopimattomia ja puutteellisin tiedoin ilman käsikirjoja (tai niistä piittaamatta) käytettyjä varusteita. Tätä osa-aluetta parantamaan oli vuosikausia kehitetty laskuvarjojen korjaajajärjestelmää. Siinä astuttiin jo kolmen kuukauden kuluttua tästä onnettomuudesta aimo askel oikeaan suuntaan, kun SIL järjesti ensimmäisen kalustomestarikurssin. Teknisten ja tiedollisten edellytysten parantumisesta huolimatta kaluston turvallisuustason uudistus tuli kuitenkin viemään vielä vuosia.

Malmin onnettomuus ei jäänyt vuoden viimeiseksi – jatkoa seurasi...

Suomen Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus 1983

Ilmailuhallitus: Tutkimuskertomus Tom Stjärnvall 17.3.1984

Laskuvarjourheilu 1/1984

Laskuvarjourheilu 4/1984

Suomen Laskuvarjokerho ry: Toimintakertomus 1984

Laskuvarjourheilu 1/1985

Ilmailuhallitus, muutosmääräys 17.1.1985: M 1281/85; Warp III, laukaisuvaijerin suoja-putken kiinnitys

Suomen Laskuvarjokerho ry. 1985: 25-vuotisjuhlakirja; Suomen Laskuvarjokerho – Parachuting Club of Finland (25)

Para-Ski SM ja PM Napapiirillä

Rovaniemellä toimiva Napapiirin Laskuvarjourheilijat NLU järjesti SIL:n valtuuttamana Para-Ski:n yhdistetyt SM- ja PM-kilpailut Rovaniemellä 30.3.–2.4.1984. Kerho oli melko uusi tulokas laskuvarjokerhojen joukossa, mutta se oli jo pian perustamisensa jälkeen järjestänyt vuonna 1981 alppilajien Para-Ski-kilpailun. Järjestelyihin oli ilmeisesti oltu tyytyväisiä, koska kerholle oli nyt myönnetty lajien ja kilpailun statuksen vuoksi vaativimmat kilpailut.

Kilpailussa miteltiin paremmuutta samoilla hypyillä sekä Suomen, että Pohjoismaiden mestaruuksista. Jos kilpailija kuului PM-joukkueeseen, hänen tuloksensa otettiin mukaan sekä SM- että PM-tuloksiin. Kilpailulajeina olivat pohjoismainen Para-Ski, jossa hiihdettiin kilpaa murtomaalla ja hypättiin tarkkuutta laskuvarjolla tasamaalle (lentokentälle) ja Alppi-Para-Ski (vain SM-kilpailussa), jonka lajityhdistelmään kuuluivat tarkkuushyppy laskuvarjolla rinteessä olevalle maalialueelle ja suurpujottelu suksin. PM-kilpailuissa kilpailtiin henkilökohtaisen paremmuuden lisäksi myös maiden paremmuudesta. SM-kisojen alppilajissa oli myös naisten sarja, johon osallistui viisi kilpailijaa.

Tarkkuushyppy tasamaalle hypättiin Rovaniemen lentokentälle. Alppi-Para-Ski:hin kuuluvat tarkkuushyppy hypättiin Ounasvaaran rinteeseen määritetylle maalialueelle.



Sään jumalatar hieman oikutteli, mutta lopulta kilpailut saatiin vietyä läpi kohtuullisissa tarkkuushyppyolosuhteissa. Pakkasta oli hieman, mutta ei liikaa. Sää kuitenkin hidastivat kilpailun läpivientiä, jonka vuoksi kilpailut saatiin päätökseen vasta sunnuntaina kello 19 aikoihin. Järjestäjien osalta kilpailut sujuivat hyvin, mutta ylituomarina toimineen Historiahepun vastuulla ollut pistelasku saatiin valmiiksi vasta iltamyöhällä, jolloin suurin osa kilpailijoista oli jo poistunut kisapaikalta.

Rovaniemeläinen cowboy perinneasussa nietosten keskellä: kilpailujen johtaja Timo Härmä pujottelurinteessä. Kuva: Eero Kausalainen.



Yläkuva: SM-kilpailussa olivat lajeina alppi- ja murtomaa-Para-Ski. Alppilajiin kuuluvat tarkkuushyppy hypättiin Ounasvaaran rinteeseen valmistetulle maalialueelle. Kenelläkään ei ollut merkittävästi kokemusta rinnehypyistä, joten aika usein meni vähän ohi... Kuva: Eero Kausalainen.

Viereinen kuva: Ruotsalainen kilpailija oli ilmeisen tyytymätön murtomaahiihtosuoritukseensa ja/tai pelivälineisiin, jotka hän kiukkupäissään tuhosi. Kuva: Eero Kausalainen.



Kuvassa vasemmalla uttilainen (ULK) **Sisko Hyppänen** ja hänen takanaan toinen uttilainen **Juha Ritonen** (LjK) valmistautumassa hypylle yhdessä pohjoismaisten lajitoveriensa kanssa. Kuva: Eero Kausalainen.

Rovaniemen yhdistetystä SM- ja PM-Para-Ski-kilpailusta löytyy liikkuvaa kuvaa Senior Skydivers ry:n verkkosivuilta kolmen ja puolen minuutin verran. Erityisesti suurpujottelusuoritukset herättävät ihastusta henkeäsalpaavuudessaan.

Tuloksia:

PM Para-Ski, murtomaa – tarkkuushyppy, henkilökohtainen:

			skiing	jumps	total
1.	Soini Tatu	FIN	36	4	40
2.	Waade Stig W.	NOR 11	1	64	65
3.	Lahti Jouni	FIN 11	4	121	125
4.	Nasje Per Johan	NOR 11	49	81	130
5.	Käyhkö Risto	FIN 1	121	25	146
6.	Heino Matti	FIN 11	9	144	153
7.	Allden Christer	SWE 11	144	16	160
8.	Puttekås Harald	NOR 1	16	196	212
9.	Johansson Lars	SWE 11	100	169	269
10.	Kilpinen Olavi	FIN 1	289	1	290

PM Para-Ski, murtomaa – tarkkuushyppy, joukkuekilpailu

	skiing	jumps	total
1. FIN 11 Heino Matti Lahti Jouni Mäkinen Jari	9	4	13
2. NOR 11 Waade Stig W. Røddø Andreas Nasje Per Johan	1	16	17
3. SWE 11 Allden Christer Snell Jurgen Johansson Lars	16	9	25
4. FIN 1 Kilpinen Olavi Käyhkö Risto Satamo Tapio	25	1	26

SM murtomaa – tarkkuus, henkilökohtainen:

1. Soini Tatu	LJK	25	4	29
2. Käyhkö Risto	P-KLU	49	16	65
3. Lahti Jouni	ULK	1	64	65
4. Satamo Tapio	OLK	81	49	130
5. Huusari Esa	ULK	100	36	136
6. Heino Matti	SLU	4	144	148
7. Kilpinen Olavi	LJK	196	1	197
8. Mäkinen Jari	HLK	169	36	205
9. Autti Jukka	ULK	256	9	265
10. Hyppönen Mikko	NLU	144	169	313

SM suurpujottelu – tarkkuushyppy

		pujott.	hypyt	yhteensä
1.	Mäkinen Jari	HLK	1	2
2.	Autti Jukka	ULK	49	65
3.	Kiipinen Olavi	LJK	36	85
4.	Heino Matti	SLU	9	90
5.	Käyhkö Risto	P-KLU	64	113
6.	Lahti Jouni	ULK	16	169
7.	Närhi Mikko	OLK	100	121
8.	Anttolainen M.	JLK	81	144
9.	Mäki-Kuhna J.	ULK	196	260
10.	Sarkkinen Juha	OLK	169	269

SM suurpujottelu – tarkkuushyppy, naiset:

		pujot.	hypyt	yhteensä
1.	Nieminen Sinikka	JLK	1	2
2.	Forsten Carita	SLU	9	13
3.	Hyppänen Sisko	ULK	16	25
4.	Kelonen Ulla	JLK	4	29
5.	Talja Virpi	JLK	25	41

The Finnish Aeronautical Association: Nordic Para-Ski Championships, Rovaniemi, Finland 30.3.–1.4.1984; Official Results

Suomen Ilmailuliitto ry 1.4.1984: Nordic Para-Ski SM 1984; tulokset

Laskuvarjourheilu 2/1984

Senior Skydivers/Eero Kausalainen, digitoitu kaitafilmi: 1984 Para-Ski SM-PM-84 Rovaniemi

Eero Kausalainen 21.11.2017: Mikko Hyppönen; Pohjoissuomalainen laskuvarjoaikauttaja

Eero Kausalainen 29.10.2024

Laskuvarjotarvike Ky. vasaran alle

Kokenut, alkuaan helsinkiläinen, sittemmin tamperelaistunut hyppymestari ja yksi Suomen huippuhyppääjistä **Harri ”Kitu” Toivonen** oli perustanut laskuvarjotarvikkeisiin erikoistuneen Laskuvarjotarvike Ky:n vuonna 1968. Se oli pitkään suomalaisen laskuvarjourheilun pääasiällisin varustehankkija. Vuonna 1978 Laskuvarjojäkärikoulu järjesti kertausharjoituksen, jossa koulutettiin LJK:n reserviläisiä siviilipuolelle perustettavien laskuvarjokorjaamoiden työntekijöiksi. Toivonen ja yksi hänen tulevista työntekijöistään **Matti Ruuskanen** olivat koulutettujen joukossa. Kurssilla saatu koulutus mahdollisti laskuvarjojen korjaus- ja tarkastustoiminnan aloittamisen.

Toivonen kertoi kirjoituksessaan 21.11.2018 yrityksen toiminnan laajentumisesta näin:

*”...Ostin [1978] Lempäälän kunnasta Hervannan vanhan kansakoulun. Laitettiin se Ruuskanen Matin ja **Himmasen Karin** kanssa kuntoon. Koulusta tuli hieno, tuli asunto, laskuvarjo-kauppa, laskuvarjotarkastamo, korjaamo ja pakkaamo. Kaikki luvat olivat kunnossa.*

Toiminta oli hyvin, kaikki saman katon alla. Lisäksi tuli mukaan omat tuotteet, jotka valmistettiin kotona: haalarit, sukat (hidastin), valjaita, reppuja, apuvarjoja ja jotain pienempiä

nippeleitä. Vietiin näitä omia valmisteita vähän ulkomaillekin, Ruotsiin, Tanskaan ja vähän Norjaankin.

Sitten alkoi pätkiä. Tikkakoskelle tuli KERA:n [valtion kehitysaluerahasto, joka tuki erilaista kehittyvää taloudellista toimintaa Suomen kehitysalueilla] rahoittama tarkastamo [Erkki Vaara Ky] ja varjokamaa alkoi tuomaan lähes jokainen kynnelle kykenevä...”

Laskuvarjoja ja laskuvarjourheilussa tarvittavia varusteita toi vuonna 1984 maahan Toivosen yrityksen lisäksi **Jorma Österin** omistama Suomen Laskuvarjo Oy ja USA:ssa toimiva **Henri Pohjolaisen** ja **Joanne Murphyn** omistama Sunshine Factory. Lisäksi monet hyppääjät toivat varusteita suoraan USA:n matkoiltaan. Näitä varjoja salakuljetettiin jonkin verran sekä tuotiin väärennetyillä kuiteilla, mikä väärästi laskuvarjokauppaa.

Laskuvarjotarvike Ky:n osalta tilanne vaikeutui ja liikkeenharjoittamisesta piti luopua. Yrityksen tilat pakkohuutokaupattiin 11.4.1984. Toivonen kertoi tästä haastattelussa Tallinnassa 21.11.2018:

”...Hervannan tiloista saatiin melko hyvä hinta, melkein saatiin velat maksuun. Pitkällä juoksulla, kun jälkeinpäin mietin, oltaisi varmaan pärjätty pitkään ilman Tikkakoskea. Mutta vaikealta tuntuu, asiat muuttuivat koko ajan jälkeinpäin, kerhoriggerit [riggeri = laskuvarjon korjaaja] ym. Eihän sitä koskaan tiedä, vaikka olisi keksitty jokin alaan liittyvä parempi artikkeli. Firma olisi ainakin saanut kauniimman loppuluun.

En syytä Ilmailuhallitusta, vaikka ne vähän lupaili, että jos otat lainan ja rakennat korjaamon, ei kilpailijoita ole näköpiirissä. Mutta KERA (kehitysapurahasto) on poliittisesti suurempi vaikuttaja, kuin ilmailuhallitus (tai ainakin oli)...”

Kerhoriggerijärjestelmä käynnistyi käytännössä kaksi kuukautta pakkohuutokaupan jälkeen. Yrityksen toimilupa oli voimassa vuoden loppuun. Toiminta loppui kuitenkin jo ennen sitä.

Aamulehti 12.3.1984, pakkohuutokauppa 11.4.1984

Laskuvarjourheilu 4/1984

Laskuvarjourheilu 1/1985

Eero Kausalainen 21.11.2018: Harri Toivonen, suomalainen laskuvarjovaihtaja

Harri Toivonen 21.11.2018: Mestarihyppääjä muistelee

Harri Toivonen, puhelinkeskustelu 27.11.2018

12/3-84

AAMULEHTI

KUULUTUS
kiinteistön pakkohuutokaupasta

Aika: 11. 4. 1984 kello 13.00
Paikka: allamainittu kiinteistö
Myytävä tila:
Laskuvarjotarvike Harri Toivonen kommandiittiyhtiön omistama **Kansakoulu -niminen tila RN:o 2:18**, Lempäälän kunnan Kuivaspään kylässä. Tilan pinta-ala on maarekisterin mukaan 1.057 ha. Tilalla on kaksikerroksinen entinen koulurakennus, joka on peruskorjattu asuinpienteeollisuuskäyttöön, sekä ulkorakennus, jossa on mm. sauna, takkahuone ja talli. Rakennukset ovat tyydyttävässä kunnossa.
Tila sijaitsee Sääksjärvi—Hervanta -tien varressa Matinalhdessa lähellä Tampereen—Lempäälän rajaa.

Hakija ja saatava:
Tampereen Aluesäästöpankki tilaan kiinnitettyjä saattavia 403.900 mk. Muita ulosmitattuja saatavia ovat Hämeen lääninverovirasto 190.501,75 mk, Pohjola-yhtiöt 7.358,95 mk, Tampereen piiritullikamari 20.616 mk, Posti- ja telelaitos 47,65 mk, Tampereen kaupungin pysäköinninvalvontatoimisto 180 mk, Yrittäjien vakuutus 954,10 mk, Lempäälän—Vesilahden kansanterveystyön kuntainliitto 187,60 mk, Esko Isotalo 2.318,89 mk, Hiili ja Koksi Oy 6.046,95 mk, Matti Ruuskanen 40.800 mk, Richard Pontvert S. A. 9.730 Ranskan frangia, Barigo Barometerfabrik GmbH 2.554,19 DM, Para-Gear International Sales Corp. 9.103,60 US dollaria, kaikki korkoineen, kuiluineen, provisioineen ja muine viivästysseuraamuksineen.

Velkojain keskustelu:
9. 4. 1984 kello 10.00 allekirjoittaneen virkahuoneessa osoite Asematie 4, 37500 Lempäälä. Tilaisuudessa on velkojien ilmoitettava vaatimuksensa ja vuokra- ja nautinto-oikeuden haltijan esitettävä selvityksensä.

Myyntiehdot:
1/6 maksettava käteisellä tai asetettava vakuus. Loput kuuden viikon kuluessa.

Lempäälässä, maaliskuun 5 päivänä 1984
Eero Laine
Lempäälän piirin nimismies

”Hyppymaistereita” koulutettiin Räyskälässä



Hyppymestarioppilas Petri Matalalampi tarkastaa kurssin vetäjä Eero Kausalaisen varjovarustusta ennen hyppyä. Toimintusta seuraa Pekka Keisanen. Kuva: Jaakko Lautanen.

Ilmailuliiton vuoden kiertoon kuului 1–3 hyppymestarikurssia. Vuoden 1984 ensimmäinen kurssi 1/1984 järjestettiin Ilmailuliiton omassa koulutuspaikassa Räyskälän lentokeskuksessa 28.4.–5.5.1984.

Kurssi toteutettiin pääpiirtein entisten ohjelmien mukaisesti, huomioiden kuitenkin määräyksissä ja koulutusohjelmissa tapahtuneet muutokset. Kurssin vetäjä oli SIL:n laskuvarjotoiminnanohjaaja **Eero Kausalainen**, toisena kouluttajana turkulainen hyppymestari ja LuKT:n varapuheenjohtaja **Kristian Enkvist**, josta tuli myöhemmin monien kurssien vakiokouluttaja. Oppilaita oli tavanomainen ja hyväksi havaittu määrä kahdeksan: **Jaakko Lautanen** (TamLK), **Pekka Keisanen** (AIK), **Ilkka Keinänen** (KIY), **Jouko Hoviniemi** (SLK), **Matti Karjalainen** (SLK), **Jukka Saarensilta** (OLK), **Juha Inanan** (IIK) ja **Petri Matalalampi** (TamLK). Kurssilaisten keski-ikä oli 23 vuotta. Oppilasjoukon vanhus oli 29-vuotias Jaakko Lautanen.

Juha Inanan pakkaa sisäpussipakkolaukaisuvarjoa. Kuva: Jaakko Lautanen.

Suomessa oli LuKT:ssa ja kerhoissa alettu tutkia oppilaskaluston uudistamista. Sillä oli ollut seurauksia, joita jo nähtiin tällä kurssilla. Hyppykalustona käytettiin ”oppilashypyillä” kurssilaisten omista kerhoista mukaan tuomia oppilasvarjoja: pyöreitä kupuja ja rintapakkausvarjoja. Tässä kalustossa oli jotain uutta, tai paremminkin uusvanhaa: suoralla sisäpussilla varustettuja pakkolaukaisuvarjoja. Tällaisen kaluston käyttö tuli suuremman kaloustouudistuksen



myötä jäämään vain lyhyeksi välivaiheeksi, vaikka vielä muutamalla seuraavalla hyppymestarikursilla niidenkin sielunelämään jouduttiin perehtymään.



Teksti: Ilkka Keinänen
Kuvat: Jaakko Lautanen

Tulevat "hyppymaisterit" ja kouluttajat yhteiskuvassa: Jaakko Lautanen (vas.), Petri Matalalampi, Pekka Keisanen, Jukka Saarensilta, Ilkka Keinänen, Juha Innanen, Eero Kausalainen, Kristian Enkvist, Jouko Hoviniemi ja Matti Karjalainen. Kuva: Jaakko Lautanen

Hyppymestarikurssista löytyy lisää tietoa Senior Skydivers ry:n sivuilta olevasta noin seitsemän minuutin mittaisesta kaitafilmistä ja *Laskuvarjourheilusta* (2/1984), jossa on parin sivun kurssikertomus.

Laskuvarjourheilu 2/1984

Senior Skydivers/Eero Kausalainen, digitoitu kaitafilmi 1984: Hyppymestarikurssi 1/84

Suomen Ilmailuliitto, laskuvarjotoiminnan koulutuspäiväkirja 1978–1989

Eero Kausalainen 30.10.2024

Uusia laskuvarjomääräyksiä toukokuussa 1984

Ilmailuhallitus julkaisi toukokuun 1984 alussa voimaan astuvan paketin laskuvarjotoimintaa ja pelastuslaskuvarjoja koskevan määräyspaketin. Määräykset joiltakin osin täydensivät ja nykyaikaistivat jo aiemmin voimassa olleita määräyksiä. Täysin uutena asiana määräysten myötä tuli voimaan uudenlainen laskuvarjojen huolto- ja korjausjärjestelmä. Pakettiin kuului kuusi (sitovaa) ilmailumääräystä ja yksi (ohjeellinen) ilmailutiedotus. Määräykset oli valmisteltu Ilmailuhallituksen ja SIL:n hyvässä yhteistyössä. Päätyön tekivät palkatut virkailijat: LuKT:n määräyskomitean jäsenet Ilmailuhallituksen **Markku Hiedanpää** ja SIL:n **Eero Kausalainen**, joita avustivat LuKT:n muut työryhmät ja asiantuntijat. Määräysten arviointiin osallistuivat myös laskuvarjokerhojen turvallisuuspäälliköt 29.10.1983 järjestetyn koulutustilaisuuden yhteydessä

Määräyspaketin asiallinen sisältö oli liiton laatima – IH:n melko vähäisin reunaehdoin - joten siihen voitiin olla hyvin tyytyväisiä. Tyytyväisyys ei tosin kestänyt kovin kauaa, koska kahteen määräykseen

tehtiin LuKT:n esityksestä pieniä tarkennuksia puoli vuotta myöhemmin. Uusien määräysten merkittävimmät kohdat on tiivistetty seuraavassa:

AIR M10-1, Muutos 2 ja Muutos 3: Laskuvarjojen luettelointi

Tämä määräys uusittiin käytännössä kokonaan. Määräys poisti entisen vaatimuksen kaikkien laskuvarjojen rekisteröinnistä Ilmailuhallituksessa. Rekisteröinti korvattiin laskuvarjojen luetteloinnilla. Luetteloinnin edellytyksenä oli, että päävarjojen turvallisista käyttökokemuksista oli riittävät selvitykset. Pelastus- ja varavarjojen oli oltava tyyppihyväksytyjä USA:n normien (TSO C23) tai vastaavan muun normin mukaan, sekä eräin ehdoin myös puolustusvoimien hyväksynnän perusteella. Luettelointihakemukseen piti liittää varjon käyttöohjekirja.

Päävarjojen valjaat katsottiin kuuluvaksi varavarjoon, koska varavarjo liittyi niihin joko kiinteästi (ns. tandempakkaukset) tai pikalukoilla (rintapakkaus – ”banaanilaukkuvaravarjot”).

Määräys yhdenmukaisti laskuvarjojen tunnistusmerkintöjä. Varjoon oli kiinnitettävä näkyvään paikkaan sen luettelonumero. Tämän tarkoituksena oli parantaa laskuvarjon tunnistamista myös silloin, kun valmistusnumerot olivat piilossa pakkauksen sisällä.

Määräyksessä ohjeistettiin omistajan muutokseen tai laskuvarjon käytöstä poistamiseen liittyvää ilmoitusmenettelyä.

Määräyksen Muutos 2 korvattiin puoli vuotta myöhemmin 7.11.1984 päivätyllä muutoksella 3, jossa tehtiin eräitä tekstiä ja sen tarkoitusta selventäviä vähäisiä muutoksia. Ne yksinkertaistivat rintapakkausvaravarjon (ns. banaanilaukku) varjokirjamerkintöjä: Varavarjon varjokirjaan on merkittävä ne valjastyypit, joissa varavarjoa saa käyttää.

AIR M10-2, Muutos 2 ja Muutos 3: Laskuvarjojen pakkaaminen, tarkastaminen ja korjaaminen

Myös tämä määräys ja sen myötä koko laskuvarjojen huolto- ja korjausjärjestelmä uusittiin käytännössä kokonaan. Näiden molempien AIR-määräysten taustalla oli kalustomestarijärjestelmän hyväksyntä ja käyttöönotto, joka edellytti muutoksia aikaisempiin määräyksiin, joissa kaikenlainen laskuvarjojen korjaus- ja huoltotoiminta oli laskuvarjohuoltoyritysten vastuulla.

Määräys tarkensi vara- ja pelastusvarjojen pakkaus- ja tuuletusjaksoja. Pääsääntönä oli, että tuuletusjakso oli 24 tuntia (lyhennetty puoleen aiemmasta) valmistajan ilmoittaman pakkausjakson välein. Jos valmistaja ei tällaista jaksoa ilmoittanut, Ilmailuhallitus määräsi jakson pituudeksi 4 kuukautta.

Määräyksessä myös ohjeistettiin, kuka saa valvoa ja tarkastaa pakkauksen missäkin pakkausvaiheessa ja kuinka pakkausmerkinnät kirjataan laskuvarjon varjokirjaan tai muuhun pakkauskirjanpitoon. Pelastus- ja varavarjoille määrättiin tarkastus (laskuvarjotarkastaja tai kalustomestari) niiden käytön jälkeen. Päävarjojen aiempi vaatimus tarkastuksesta joka sadan hypyn jälkeen muutettiin tarkastukseksi ennen käyttöönottoa ja sen jälkeen vuoden välein.

Uudessa laskuvarjojen huoltojärjestelmässä laajimmat oikeudet olivat **laskuvarjokorjaamolla**, jonka piti täyttää ilmailun yleiset huoltotoimintavaatimukset. Korjaamolla oli oikeus tehdä laskuvarjoille kaikkia mahdollisia töitä, mukaan lukien muutostyöt, osien valmistus ja vaihtaminen, pakkaus ja tarkastukset. Korjaamolla oli oltava ainakin yksi tarkastaja vastaamassa laskuvarjojen korjaus- ja huoltotoimista.

Huoltoyritys oli edellistä hieman kevyempi. Huoltoyrityksen saattoi laittaa pystyyn yksittäinen, riittävän pätevyyden omaava laskuvarjokorjaaja, jolla oli käytettävissään riittävät tilat ja välineet. Huoltoyrityksellä ei tarvinnut olla kiinteitä toimitiloja. Huoltoyrityksellä oli oikeus pää-, vara- ja pelastusvarjojen korjaus, huolto- ja tarkastustöihin. Huoltoyritys ei saanut valmistaa laskuvarjon osia.

Kalustomestari oli henkilö, joka sai korjata ja huoltaa lähinnä päävarjoja sekä pakata vara- ja pelastusvarjoja hänelle myönnettyjen oikeuksien puitteissa. Määräyksessä oikeutettiin kalustomestari ”suorittamaan pienehköjä korjaus- ja muutostöitä, jotka eivät saa olennaisesti vaikuttaa päävarjon toimintaan” Koska ”pienehkön” määritelmä ei ollut yksiselitteinen, kalustomestarit saivat myöhemmin koulutuksensa päätyttyä luettelon töistä, joita he kurssin jälkeen ovat oikeutettuja suorittamaan. Lisäkoulutuksella näitä oikeuksia saattoi tietenkin laajentaa määräyksen antamissa rajoissa.

Laskuvarjon pakkaajalla oli myös tärkeä rooli laskuvarjojen huoltojärjestelmässä. Määräyksessä määritettiin kuka saa pakata ja tarkastaa ja millaisin oikeuksin. Jokaiseen pakkaukseen oli liityttävä laskuvarjon kunnan ja käyttökelpoisuuden arviointi.

Määräyksen Muutos 2 korvattiin 7.11.1984 päivätyllä muutoksella 3, jossa muutettiin yksi sana. Tämä muutos mahdollisti, että ”varavarjokeikan” jälkeen varavarjon saa tarkastaa laskuvarjokorjaamon, laskuvarjohuoltoyrityksen ja kalustomestarin lisäksi myös lupakirjahyppääjä.

PEL M3-6: Kalustomestari

Tämä määräys oli kokonaan uusi. Määräystä oli valmisteltu pitkään ja hartaasti. Ilmailuliiton laskuvarjokeskustoimikunta oli tehnyt kalustomestarijärjestelmään (”kerhoriggerijärjestelmään”) tähtäävän esityksen Ilmailuhallitukselle jo viisi vuotta aikaisemmin 6.10.1979. Ilmailuhallituksessa lienee viive johtunut ainakin osin henkilövaihdoksesta. LuKT oli kiirehtinyt asiaa useamman kerran, mutta huonolla tuloksella. Kun järjestelmä lopulta tällä PEL-määräyksellä ja kahdella sitä osittain sivuavalla AIR-määräyksellä, tuli siitä olemaan liiton jäsenkerhoille suuri apu. Ei tosin heti, koska riittävän kalustomestari määrän kouluttaminen tuli viemään aikaa, jolloin kalusto-ongelmat ehtivät vielä jatkua useiden vuosien ajan.

Ilmailuhallitus hyväksyi kalustomestarijärjestelmän SIL:n ehdottamalla tavalla kirjeellään 6.4.1984. Siinä hyväksyttiin kalustomestari kurssin koulutusohjelmanrunko ja esitettiin ohjeellinen luettelo korjaus- tai huoltotoimenpiteistä, joita kalustomestarilla tai laskuvarjojen huoltoyrityksellä on oikeus tehdä. Kirjeen sinetöi edellä mainittu toukokuun alussa voimaan astunut määräys, jossa määritettiin kalustomestarin muodolliset kelpoisuusvaatimukset, oikeudet ja velvollisuudet sekä niiden voimassa pitämistä koskevat vaatimukset.

Ensimmäinen määräyksen mahdollistama kalustomestari kurssi järjestettiin kesäkuussa 1984 ja sen täydennysosa elokuussa. Ensi vaiheen tavoite oli saada vähintään yksi kalustomestari jokaiseen kerhoon, mutta se ei vielä tämän ensimmäisen kurssin ansiosta toteutunut.

PEL M3-5: Pelastuslaskuvarjon pakkaaja

Tämä määräys oli kokonaan uusi. Sillä täsmennettiin aiemmin muissa ilmailumääräyksissä pelastusvarjojen pakkaajille asetettuja vaatimuksia. Uutena vaatimuksena täsmennettiin, mitä laskuvarjotyyppijä pakkaaja saa pakata ja kuinka hän voi saada oikeuksia pakata uusia laskuvarjotyyppijä. Pelkän pakkauskurssin käynyt pakkaaja (esim. purjelentokerhon laskuvarjokalustovastaava) ei saanut itsekseen, ilman opastusta opiskella uutta laskuvarjotyyppiä. Lupakirjan omaava, pelastusvarjoihin hyvin perehtynyt laskuvarjohyppääjä sen sijaan sai opiskella uuden tyyppin itsenäisesti pakkausohjeen avulla.

LuKT ei olisi halunnut sekaantua pelastusvarjoihin, mutta ainoana laskuvarjojen asiantuntija elimenä siviilipuolella se ei voinut pysyä niistä kokonaan erossa. LuKT:n sihteeri sen sijaan oli niihin paremmin perehtynyt, koska hän järjesti näihin aikoihin vuosittain 1–3 pelastusvarjojen pakkauskurssia purjelentokerhojen laskuvarjovastaaville.

AIR M10-7, Muutos 1: Automaattilaukaisimet

Määräys oli asiallisesti pääosiltaan vain yhdistelmä aikaisemmista määräyksistä AIR M10-7 ja AIR M10-8. Muutoksina oli lähinnä ”hyväksytyn laitekorjaamon” muuttuminen muotoon ”Ilmailuhallituksen hyväksymä mittarikorjaamo tai näihin tehtäviin hyväksyty henkilö”. Aiemmin ei yksityisellä henkilöllä ollut mahdollisuutta saada laitteiden tarkastusoikeuksia. Määräyksen voimaantulon jälkeen yksi tällainen henkilö löytyi helpottamaan FXC 12 000-laukaisimien tarkastusongelmaa. Hän oli kuo-
piolainen ilmavoimien mekaanikko, siviilissä kova hyppymies ja hyppymestari **Risto ”Hukka” Salonen**, joka ilmavoimien suosiollisella myötävaikutuksella ja laitteilla saattoi tehdä laukaisimille toimintakokeita.

OPS M6-1: Ilmoittaminen laskuvarjotoiminnassa sattuneesta vaaratilanteesta

Määräyksen tekstisisältöä oli jonkin verran tarkistettu aikaisempaan verrattuna. Merkittävin muutos oli ilmoituslomakkeen uudistaminen kokonaan. Se oli laadittu mahdollisimman pitkälle ”rasti ruutuun” periaatteelle. Uudistulla lomakkeella ja siihen liitetyvällä täyttöohjeistolla haluttiin saada aiempaa täsmällisempiä tietoja tapahtumista, Se myös helpotti vaaratilanteiden laatimista ja tilastointia.

Määräyksen oleellisin muutos oli lause ”... tai josta olisi voinut kehittyä vaaratilanne.” Lauseella haluttiin korostaa, että vaikka juuri tällä hetkellä ei ehkä ollutkaan kyseessä todellinen vaaratilanne, siitä olisi helposti voinut kehittyä sellainen.

Lomake ”Ilmoitus laskuvarjotoiminnassa tapahtuneesta vaaratilanteesta” muuttui lähes kokonaan rasti-ruutuun -lomakkeeksi. Pääosa tiedoista voitiin ilmoittaa esivalittujen ruksattavien kohteiden avulla. Niiden lisäksi lomakkeessa pyydettiin esittämään tapahtumakuvaus ja ilmoittajan arvio tapahtuman syystä.

Uusitun lomakkeen avulla saatiin huomattavasti enemmän tietoa, kuin aikaisempien lomakkeiden avulla. Lomakkeet lähetettiin ilmaisena vastaanottajan maksamana kirjeenä Ilmailuhallitukselle, joka toimitti kaikista lomakkeista sensuroimattomat kopiot Ilmailuliittoon. LuKT käsitteli ne ja julkaisi anonyymejä yhteenvetoja ja tilastoja vaaratilanneilmoituksista.

Kerho		Pakkaus	Maa	Pvm.
Ilmailuhallitus PL 50 01531 VANTAA				/ / 19
TÄYTETÄÄN AINAA		ILMOITUS VAARATILANTEESTA LASKUVARJOTOIMINNASSA		
Hyppääjän nimi		Lupakirjuri/Oppilasluvun numero		
Hyppyn laatu <input type="checkbox"/> koulutus, pakkauskoetus <input type="checkbox"/> koulutus, itselaukaisu <input type="checkbox"/> koulutus, harjoitus <input type="checkbox"/> kilpailu <input type="checkbox"/> näytös		Pakkaus tyyppi (merkki)		
Kokonaishyppykokemus <input type="checkbox"/> Ko. kuspityyppiä <input type="checkbox"/> 0-10 <input type="checkbox"/> 11-50 <input type="checkbox"/> 51-		Hyppymäärä 3 viim. kuukauden aikana		
TÄYTETÄÄN VAJAA TOIMINTATAPALUKSISSA				
Laukaisu (kahta) <input type="checkbox"/> ei löytnyt <input type="checkbox"/> irronnut/kadonnut <input type="checkbox"/> ei jakonut		Kehittyminen <input type="checkbox"/> totaalinen vajeatoiminta <input type="checkbox"/> epäilyttäminen <input type="checkbox"/> vahingossa <input type="checkbox"/> matala		Kupu <input type="checkbox"/> jakautunut <input type="checkbox"/> kiertynyt <input type="checkbox"/> repeytynyt/reikiä <input type="checkbox"/> helma siällä
Muu Valjeiden/repun tyyppi (merkki)		Kantopunokset <input type="checkbox"/> kiertellä <input type="checkbox"/> sekaantuneet <input type="checkbox"/> katkenneet <input type="checkbox"/> värtelet ympärillä		Muu vajeatoiminta <input type="checkbox"/> apuvarjo <input type="checkbox"/> slider/reefing <input type="checkbox"/> ohjauksen <input type="checkbox"/> kehitysarjo
Laukaisijärjestelmä <input type="checkbox"/> kahta <input type="checkbox"/> Pull-out (esim. "POP") <input type="checkbox"/> Throw-out (esim. WUNDERHOC)		Hyppykokemus ko. valjeilla <input type="checkbox"/> 0-10 <input type="checkbox"/> 11-50 <input type="checkbox"/> 51-		Sijainti
TÄYTETÄÄN JOS VARAVARJON ON KÄYTETTY				
Varavaron kuvun tyyppi (merkki)		Valmistusvuosi		
Pakkaaja		Pakkauspaiva		
TÄYTETÄÄN HENKILÖVAHINTOTAPALUKSISSA				
Säätö Mastuuli, keskittäjä <input type="checkbox"/> huono maahantulotekniikka varjo ei jarrutuksessa		m/s Häiput m/s <input type="checkbox"/> heiluri <input type="checkbox"/> epätasainen/kova maa		<input type="checkbox"/> Väsi/vaihteellinen laskeutumispaikka Muu syy (selvitys kohdassa tapahtuman syy)
TAPAHTUMAN KUVAUS				
Tapahtuma				
Tapahtuman syy <input type="checkbox"/> jatkuu erillisellä liitteellä				
Huomautukset/merkinnät <input type="checkbox"/> jatkuu erillisellä liitteellä				
Pakkaus, painomäärä				
Hyppääjän/vastaajan lisätietoja (esim. koulutus, koulutuspaikka, koulutusohjelma, koulutusohjelman nimi, henkilö)				

Määräys täsmensi, kenen velvollisuus on tehdä ilmoitus: esimerkiksi koulutushyppyillä sattuneista tilanteista ilmoituksen tekee vastaava hyppymestari tai kerhon koulutuspäällikkö.

OPS T6-1: Näytöshyppy

Edellä manituista poiketen tämä julkaisu oli ilmailutiedotus. Se ei ollut määräystä vastaava sitova vaatimus, mutta siinä kerrottiin asiantuntijoiden hyväksi arvioima toimintamalli, jota suositeltiin noudatettavaksi. Tämä ilmailutiedotus oli kokonaan uusi ja vastasi todelliseen tarpeeseen. Näytöshyppyihin on aiempien vuosien aikana liittynyt usein erilaisia vaaratilanteita, joissa yhteinen nimittäjä oli ollut näytöshyppyyn liittyvät suorituspaineeet ja usein poikkeavat maalialueet. Uuden ohjeen olivat laatineet SIL:n laskuvarjotoiminnanohjaaja yhdessä kokeneiden näytöshyppääjien kanssa. Tarkoituksena oli antaa ohjeen muodossa toimintamallit, joilla voitaisiin ehkäistä vaarallisia tilanteita. Ohjeessa oli nuotitus muun muassa seuraaville osa-alueille:

- Näytöshyppypäällikön (suositeltiin, että kerho nimeäisi näytöshyppyistä vastaavan henkilön) tehtävät ja apulaiset
- Näytöshyppyyn liittyvät luvat, ilmoitukset ja ehdot
- Näytöshyppyalue ja olosuhteet: selvitettävä maalialueen koko, reunaesteet, maalialueen merkintä, ensiapu, vaara-alueet, jne.
- Hypyn suoritus
- Vaatimuksia hyppääjille ja kalustolle: hyppykokemus, vaatimuksia varjokalustolle, savupanoksen kiinnitys, liput, jne.

Viimeisimpiä kimmokkeita ohjeen laatimiseen oli hyppääjä savupanoksen irtoaminen lentonäytöksessä muutama vuosi aikaisemmin. Savurasia putosi yleisön sekaan Ilmailuhallituksen onnettomuustutkijan eteen. Hän arvioi savurasia iskuenergian olleen kuolettava tai vakavasti vammauttava, jos se olisi osunut henkilöön. Nyt oli onnea ja pieni aukko muutoin melko tiheässä yleisömassassa.

Määräyspaketista löytyy yksityiskohtaisempia tietoja alla viiteluetteloissa mainituista *Ilmailuista* ja *Laskuvarjourheilusta*. Viimeksi mainitun numerossa 1/1984 kerrotaan turvallisuuspäällikkötilaisuudessa käsitellyistä määräyksistä. Muutamien määräysten tunnuskoodi muuttui lausuntopyyntöjen jälkeen, ennen niiden julkaisua. Eri koodista huolimatta otsikot pitivät edelleen paikkansa.

Laskuvarjourheilu 1/1984

Ilmailuhallitus 27.1.1984; D:no 530/60/84: lausuntopyyntö

Suomen Ilmailuliitto ry kirje 21.3.1984: lausunto kirjeeseen 27.1.1984 D:no 530/60/84

Ilmailuhallitus 6.4.1984; D:no 2029/356/84: Kalustomestari

Ilmailu 4/1984

Ilmailu 5/1984

Laskuvarjourheilu 4/1984

Ilmailu 2/1985

Eero Kausalainen 31.10.2024

Kelvoton pelastusvarjo

Pelastuslaskuvarjot eivät varsinaisesti kuulu tähän laskuvarjourheilumme historiakirjoitukseen. Pelastuslaskuvarjoja pakkasivat ilmailukerhojen koulutuksen saaneet laskuvarjovastaavat. Lisäksi purjelentokerhot mielellään hyödynsivät paikkakunnan laskuvarjokerhoja, joilla oli laveampaa laskuvarjotietämystä. Keväällä 1984 Suomen Laskuvarjokerhoon tuotiin pakattavaksi brittiläisvalmisteen Irvin EB.73 pelastusvarjo. Laskuvarjoa pakannut hyppääjä totesi siinä ongelmia, joista hän viestitti edelleen Ilmailuliittoon, josta asia eteni myös viranomaisen tietoon. Koska asiaan liittyi

laskuvarjokerhon ja ilmailukerhon välinen yhteistoiminta, Historiaheppu päätti tehdä pienen poikkeuksen ja kertoa asiasta tässä laskuvarjohistoriassa.

Samaisen varjotyypin kyseenalaisilta tuntuviin erityispiirteisiin oli kiinnitetty huomiota *Ilmailun* artikkelissa jo pari vuotta aikaisemmin. SIL:n laskuvarjotoiminnanohjaaja kirjoitti uuden artikkelin, joka oli jokseenkin ärhäkkä, koska SLK:n pakkaaja löysi varjosta sen rakenteellisiin heikkouksiin liittyneen merkittävän vian. Se esti laskuvarjon avaamisen laukaisukahvasta sen tuuletusta ja uudelleen pakkausta varten. Tämän pelastusvarjotyypin laukaisuvaijerissa oli laskuvarjon valmistajan suunnittelema ja asentama este, jonka takia laukaisuvaijerin vetämisen kokonaan ulos vaijerin suoja-putkesta ei ollut mahdollista. Tällainen ratkaisu oli Suomessa kielletty ns. muutostuomauksella (taustalla itse tehdyistä ”plommeista” johtuneet kuolemantapaukset USA:ssa). Kiellon perusteena oli, että laskuvarjon käyttötilanteessa varjo tai sen osat voivat helposti takertua valjaissa lujasti kiinni olevaan, hyppääjän kädestä kirvonneeseen laukaisukahvaan ja estää varjon avautumisen.



Pelastusvarjoa SLK:ssa pakannut hyppääjä totesi, että laukaisuvaijerin suoja-putki irtosi siinä olleen vian vuoksi kiinnityksestään, joka yhdessä edellisessä kohdassa kuvatun ominaisuuden kanssa olisi estänyt kokonaan laukaisuvaijerin vetämisen niin pitkälle, että vaijerin sokat olisivat tulleet ulos kartioista. Laskuvarjon reppu ei siksi avautunut lainkaan kahvasta vetämällä.

Kuvassa näkyvässä laukaisuvaijerin suoja-putkessa näkyvä keskimmäinen ”kyynsi” oli taipunut ylöspäin, joka mahdollisti suoja-putken liikkumisen ylöspäin.

päin. Tämä yhdessä laukaisuvaijerin ulosvetämisen estävän järjestelmän kanssa esti laskuvarjon repun avautumisen.
 Kuva: **Paavo Koponen**.

Kun laskuvarjoa tarkasteltiin tämän jälkeen lähemmin, todettiin että varjon alkuperäiseen varustukseen liittynyt niin sanottu hämähäkkiapuvarjo erillisine kantopunoksineen oli Suomessa aiempien käyttökokemusten vuoksi kiellettyä mallia. Hämähäkkiapuvarjojen tilalle oli näissä varjoissa vaihdettu jousiapuvarjo. Se ei kuitenkaan soveltunut käytettäväksi laskuvarjon repussa, joka aukesi hämähäkkiapuvarjojen vuoksi vain toisesta reunasta. Apuvarjo ei näin päässyt kunnolla ponnahtamaan ilmapirtaan ja jos ponnahti, se saattoi takertua suureen repun läppään, jossa oli takertumista helpottava metallikovike.

Varjon rintahihna oli sijoitettu tarkalleen laukaisukahvan kohdalle siten, että puettaessa laskuvarjo päälle huolimattomasti, oli mahdollista pujottaa rintahihna laukaisukahvan läpi, jolloin varjon laukaisu saattaa olla mahdotonta.

Laskuvarjo lienee ollut brittivilanomaisen hyväksymä, mutta sen useat rakenneratkaisut olivat selkeässä ristiriidassa suomalaisessa ilmailumääräyksessä hyväksymisnormiksi määritetyn USA:n TSO C23 C normin (”tai vastaavan...”) kanssa.

Tällä kerralla tämä eri ilmailulajien, purjelentäjien, taitolentäjien ja laskuvarjourheilijoiden välinen yhteistoiminta poiki erilaisia seurauksia. SIL:n laskuvarjotoiminnanohjaaja sai joiltakin ilmailijoilta ankaria moitteita, koska kalliiden laskuvarjojen käyttö tuli lehtikirjoituksen ja asiasta tehtyjen ilmoitusten takia mahdottomaksi. Toisaalta: eräs suomalaisen taitolennon huippunimistä poisti EB.73 pelastusvarjonsa käytöstä välittömästi ja kiitti ongelmien tuomisesta esille. Seurauksena myös oli, että laskuvarjojen pakkaajat ja tarkastajat kiinnittivät asiaan huomiota, eivätkä enää uusissa tarkastuksissa



hyväksyneet näitä vuosia käytössä olleita pelastusvarjoja. Tämän varjotyyppin ongelmat olivat niin merkittäviä, että niitä ei ollut mahdollista korjata suomalaisessa laskuvarjojen hyväksyntäjärjestelmässä.

Vasemmassa kuvassa esitetään apuvarjon yhdyspunoksen mahdollisuuden takertua laukaisukahvaan, jota ei voi vetää kokonaan ulos suoja-putkesta.

Oikea kuva esittää,

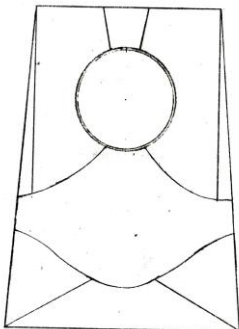
kuinka apuvarjon yhdyspunos saattaa takertua vain toisesta reunasta avautuvan repun metallikovikkeella varustettuun läppään. Kuvat: Paavo Koponen.

Laskuvarjotyyppin ongelmia on käsitelty laajemmin SIL:n laskuvarjotoiminnanohjaajan *Ilmailuun* (5/1984) laatimassa artikkelissa.

Ilmailu 5/1984

Eero Kausalainen 31.10.2024

Halvalla hyvät tandemit – arvaa kannattiko?



Laskuvarjourheilussa (2/1984) julkaistiin keväällä 1984 pikku-uutisena jäljempänä oleva tarina brittiläisvalmisteisesta Thomas Sports Equipmentin valmistamasta T.S.E. Chaser tandemista. Jutun kirjoittaja piti reppuvaljaskokonaisuutta erinomaisena, olihan se amerikkalaisen SST-Racerin ”täydellinen” kopio.

Jutusta myös ilmenee, että ”...Vaikka kyseessä on kopio, on työn laatu ja tandemien hinta aivan omaa luokkaansa...” ja että ”...Lienee turha sanoa, että kyseisiä tandemiteita on esim. SLK:ssa jo useita...”

Niinpä. Vähänpä tiedettiin keväällä 1984. Varjokokonaisuudesta tuli suosittu, Historiaheppukin erehtyi ostamaan sellaisen. Ihan niin kuin **Sulo Vilen** ”...kun halvalla sai...” Chasereita otettiin seuraavana vuonna myös oppilaskäyttöön varustettuna itselaukaisuun ja pakkolaukaisuun.

Ehkä ei olisi pitänyt. Myöhemmin kävi ilmi, että ”*omaa luokkaansa*” oleva työn laatu ei ollutkaan sitä, mitä jutussa kuviteltiin. Oli ehkä omaa luokkaa käänteisessä mielessä: oli enempi sutta ja sekundaa – mutta mukavat päällä. Tandemista tultiin myöhemmin tekemään enemmän SIL:n turvallisuusvaroituksia ja/tai Ilmailuhallituksen muutosmääräyksiä, kuin mistään muusta yksittäisestä laskuvarjokokonaisuudesta.

Historiaheppu joutui näitä asioita selvittämään myöhemmin myös valmistajan kanssa. Ei tullut tehtaan johtajasta **John ”Lofty” Thomasista** eikä tuotantopäällikkö **Derek Thomasista** Historiaheppun kavereita...

Laskuvarjourheilu 2/1984
Eero Kausalainen 31.10.2024

Kun FoLU:sta tuli K-HLU

Vuonna 1971 perustettu *Forssan Laskuvarjourheilijat ry. (FoLU)* aloitti toimintansa Forssan lentokentällä. Vuonna 1975 kerho siirsi toimintansa Räyskälän lentokeskukseen. Vanhaan nimeen liittyi historiaa, koska se kertoi kerhon alkulähteet. Koska toiminta kuitenkin oli jo vakiintunut Hämeeseen, päätettiin muuttaa nimi kuvastamaan paremmin todellista kotipaikkaa Hämeenlinnan lähialueella. Uudeksi nimeksi tuli 14.5.1984 ytimekkäästi *Kanta-Hämeen Laskuvarjourheilijat ry. (K-HLU)*.

Hämeeseen viittaava nimi oli epäilemättä viisas valinta, kun ajateltiin vaikkapa kerhon julkisuuskuva ja mahdollisia avustuksia. Uudella nimellä tultiin pärjäämään toistakymmentä vuotta, kunnes nimeä päätettiin virtaviivaistaa...

Pasi Pirttikoski 31.10.2024: FoLU/K-HLU/HLU historiaa 1971 alkaen: (julkaisematon)

Laskuvarjo-onnettomuus Tikkakoskella

Synkäksi muuttuvan laskuvarjovuoden toinen kuolemaan johtanut onnettomuus sattui Jyväskylän lentoasemalla Tikkakoskella 14.5.1984. Siinä menehtyi 27-vuotias nainen. Hän oli lupakirjahyppääjä, jonka hyppykokemus ennen tätä hyppyä oli 80 hyppyä. Onnettomuushyppy oli hänelle kuluvan vuoden kolmas. Hän oli hypännyt kaksi aikaisempaa noin kuukautta aikaisemmin. Hän oli aloittanut hyppäämisen edellisen vuoden keväällä. Hyppylupakirjan hän oli saanut heinäkuussa 1983. Hän oli suorittanut liitovarjokoulutuksen elokuussa 1983. Hyppääjä oli suorittanut kolme liitovarjohyppyä samankaltaisella kuvun irrotusjärjestelmällä. Hyppy tapahtui lainavarusteilla. Ennen hyppyä ei hyppääjän varusteita tarkastettu yksityiskohtaisesti.

Hypyllä 1 500 m:n korkeudesta hyppääjä suoritti stabiilin uloshypyn suoraan sivulle. Muutaman sekunnin vapaapudotuksen jälkeen hän harjoitteli käännöksiä, joista jälkimmäisessä hän menetti asen- tonsa hallinnan ja teki tynnyrin. Lyhyen asennon vakautusvaiheen jälkeen hän aukaisi päävarjonsa normaalissa noin 700 metrin korkeudessa. Lähes välittömästi aukaisun jälkeen hän irrotti päävarjon kuvun. Silminnäkijät eivät havainneet varjossa mitään vikaa. Hyppääjä ei laukaissut varavarjoa.

Halvat tandemit

Thomas Sports Equipment niminen valmistaja Englannissa valmistaa SST-Racerin täydellisiä kopioita nimeltä Chaser.

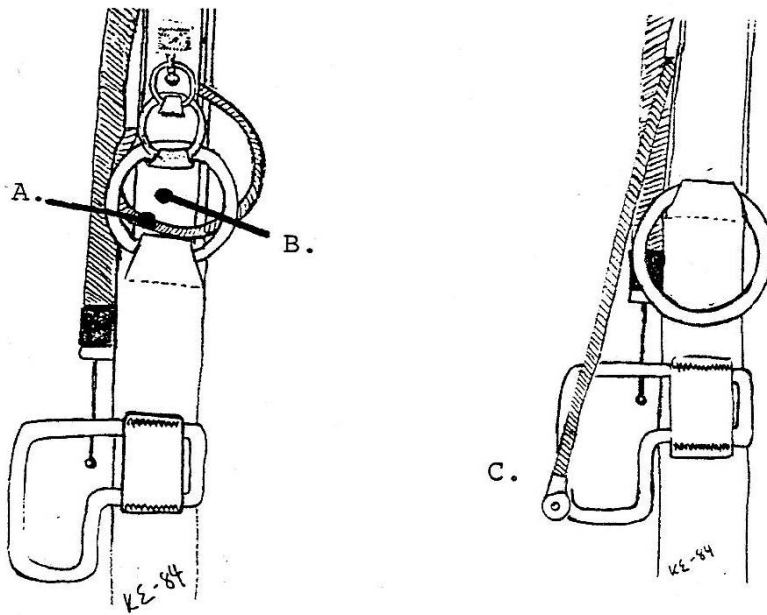
Vaikka kyseessä on kopio on työn laatu ja tandemien hinta aivan omaa luokkaansa. Tandemeille tulee hintaa n 1800 Fim + postikulua n. 80 Fim. Verrattuna vastaaviin amerikkalaisiin tandemeihin tulee hintaeroa reilusti yli 1000 markkaa.

Lienee turha sanoa että kyseisiä tandemeita on esim SLK:ssa jo useita. Parhaiten laitteiden omistajaksi pääsee tilaamalla ne suoraan Englannista hintaan 219 puntaa + 9 puntaa postikulut.

Osoite on:
Thomas Sport Equipment
Top Floor
102-104 St. John Street
Bridlington, North Number-
side
England Phone: (0262) 78299

Päävarjon tarkastuksessa ei löytynyt syytä, miksi hyppääjä oli päätenyt irrottamaan kuvun. Kupu ei ollut merkittävästi sotkeutunut edes irti päästön jälkeen. Sen molemmat jarrut olivat edelleen kiinni ja avautuivat normaalisti tutkijalautakunnan kokeillessa niiden toimivuutta. Päävarjon kuvussa tai punoksissa ei ollut sellaisia merkkejä vaurioista tai palamista, jotka olisivat viitanneet mahdolliseen vajaatoimintaan.

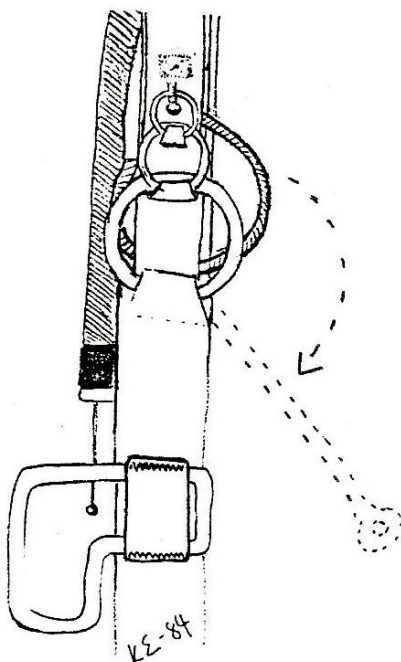
Varavarjon tarkastuksessa ilmeni, että sen pakkaus ei kaikilta osiltaan ollut käsikirjan mukainen. Siinä myös todettiin muita vikoja, osin ilmeisesti ilman asianmukaista koulutusta saaneen henkilön tekemissä "virityksissä", mutta myös pakkaamisessa. Myös päävarjossa oli joitakin puutteita. Nämä virheet eivät kuitenkaan tutkijalautakunnan mielestä myötävaikuttaneet onnettomuuden syntyyn. Varavarjo avautui hyväksyttävällä 7,5 kp:n laukaisuveton voimalla



Tutkimuksissa selvisi, että päävarjon irrotusvaijerin vasen suojaletku oli pujotettu virheellisesti. Sen olisi kuulunut kulkea varavarjon kantohihnan alapuolelta. Tämän takia se pääsi kuvun irrotuksen jälkeen laskeutumaan aivan varavarjon laukaisukahvan viereen. Jos hyppääjä ei ole ottanut varavarjon kahvasta kiinni jo ennen päävarjon irrotusta, on vaijerin suojaletku saattanut laskeutua tai "liehua" ilmapirran vuoksi varavarjon kahvan päällä.

Jos kuvunpäästövaijerin suojaletku "A" on pujotettu väärin varavarjon kantohihnan "B" päältä (varavarjon kantohihnan ja suurimman renkaan välistä), se saattaa kuvunpäästön jälkeen pudota varavarjon kahvan päälle "C". Piirros: Ilmailuhallitus/Kristian Enkvist

Jos kuvunpäästövaijerin suojaletku "A" on pujotettu väärin varavarjon kantohihnan "B" päältä (varavarjon kantohihnan ja suurimman renkaan välistä), se saattaa kuvunpäästön jälkeen pudota varavarjon kahvan päälle "C". Piirros: Ilmailuhallitus/Kristian Enkvist



Pidetään mahdollisena, että hyppääjä on huomaamattaan vetänyt yhtä aikaa sekä varavarjon kahvasta, että päävarjon irrotusvaijerin suojaletkesta, pystymättä näin laukaisemaan varavarjoaan. Edellä mainittua pidetään onnettomuuden syynä, vaikka asiaa ei pystytty täysin varmasti osoittamaan.

Oikein pujotettuna (varavarjon kantohihnan alta) kuvunpäästövaijerin suojaletku ei kuvun irrotuksen jälkeen mene varavarjon kahvan päälle. Piirros: Ilmailuhallitus/Kristian Enkvist.

Tutkijalautakunta selvitti myös mahdollisia muita varusteiden kohtia, joista hyppääjä olisi saattanut vetää varavarjon laukaisua yrittäessään. Muita tällaisia kohti olisivat saattaneet olla rintahihnan pää tai repun sivukiristyshihna. Niitä ei kuitenkaan pidetty todennäköisinä tarttumakohtina. Tutkijalautakunta kokeili varavarjon laukaisuvetoa hyppykäsineet kädessä. Kokeilussa kävi ilmi, että samaan tartuntaotteeseen tulivat mukaan useimmiten sekä suojaletku että laukaisukahva – ellei koehenkilö katsonut tarkasti, mihin

tarttui. Käsine kädessä oli vaikea tuntea suojaletkun mukanaoloa otteessa. Tämä aiheutti tunteen, että varavarjon kahva oli ”jumissa”.

Hyppääjällä ei ollut automaattilaukaisinta. Varavarjoon asennettu laukaisin (esimerkiksi FXC 12 000) olisi todennäköisesti pelastanut hyppääjän. Tähän aikaan lupakirjahyppääjät eivät vielä käyttäneet minkäänlaisia varolaukaisimia. Kokeneet hyppääjät eivät pitäneet FXC-laukaisinta tai Ruotsissa oppilastoiminnassa käytettyä Sentinel 2 000-laukaisinta riittävän luotettavana, jotta he olisivat sellaisen ottaneet käyttöön. Oppilaiden käyttöön FXC-laukaisinta pidettiin hyvänä. Se laukesi silloin, kuin piti-kin. Ongelma oli, että joskus se laukesi myös silloin, kuin ei pitänyt. Yksin hyppäävillä oppilailla tämä ei ollut yleensä ongelma, mutta kokeneilla hyppääjillä esimerkiksi kuvio- tai kupukuviohyppyillä muiden hyppääjien kanssa olisi tahattomasti lauennut varolaukaisin voinut aiheuttaa vakavan vaaratilanteen. Kokeneilla hyppääjillä varolaukaisin ei vielä ollut ”muodissa” moniin vuosiin...

Ilmailulaitos nimesi tutkijalautakunnan puheenjohtajaksi kokeneen turkulaishyppääjän ja LuKT:n varapuheenjohtajan **Kristian Enkvistin**, poliisijäsenenä useiden ilmailuonnettomuuksien tutkintaan osallistunut rikosylikomisario **Jukka Kallio**. Laskuvarjokalustoa koskevat tutkimukset suorittivat kokeneet hyppääjät ja kalustoasiantuntijat **Hannu Leskinen** ja **Henri Pohjolainen**.

Tutkijalautakunnan antamien tietojen perusteella kerrottiin onnettomuuteen liittyneistä seikoista laskuvarjourheilijoille ja -kerhoille tutkijalautakunnan puheenjohtajan *Laskuvarjourheiluun* (4/1984) laatimassa artikkelissa ja sitä ennen SIL:n kahdessa turvallisuustiedotteessa. Näistä ensimmäinen julkaistiin 22.5.1984. Siinä muistutettiin, että ”...*Tarkastakaa aina ennen koneeseen nousua sekä omat että toverinne varusteet. Tämä vanha hyvä tapa näyttää lupakirjahyppääjiltä miltei täysin unohtuneen...*” Seuraava onnettomuutta sivuava turvallisuustiedote julkaistiin 9.10.1984. Siinä varoitettiin yllä olevien piirrosten avulla kuvun irrotusvaijerin virheellisestä pujotuksesta ja sen mahdollisista seurauksista.

Samassa tiedotteessa kerrottiin Englannissa sattuneen onnettomuuden tietojen perusteella vaarallisesta varavarjon laukaisukahvan sijoittamisesta hyvin lähelle 3-rengasolkalukkoja. Tällaisia varusteita käytettäessä arveltiin voivan syntyä tilanne, jossa hyppääjä kuvun irrotuksen jälkeen vetää varavarjon kahvan sijasta laukaisukahvan päälle kääntyneen 3-rengasolkalukon suurimmasta renkaasta. Kuten Jyväskylän onnettomuushypyn kaltaisessa tilanteessa, jossa varavarjo yritetään laukaista vetämällä jostain muualta, kuin olisi pitänyt.

Ilmailuhallitus: Tutkimuskertomus Merja Anita Suhonen 14.5.1984

Suomen Ilmailuliitto ry, 22.5.1984: Turvallisuustiedote 3/84

Suomen Ilmailuliitto ry, 9.10.1984: Turvallisuustiedote 5/84

Laskuvarjourheilu 3/1984

Laskuvarjourheilu 4/1984

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

Pohjoismainen laskuvarjoneuvosto Göteborgissa

Pohjoismaisten laskuvarjoliittojen vuosikokouksen välisiä tehtäviä hoitamaan valittu Council pääsi toteuttamaan tehtävänsä Göteborgissa 18.5.1984. Kokouksen puheenjohtajana toimi Councilin puheenjohtaja **Bengt-Eric Fonsell** Ruotsista. Paikalla olivat Ruotsin lisäksi edustettuina Norja, Tanska ja Suomi. Suomen edustaja **Eero Kausalainen** toimi kokouksen sihteerinä.

Kokouksen ensimmäisenä aiheena oli turvallisuuskatsaus. Suomella oli huonoa kerrottavaa, koska meillä oli tapahtunut kaksi kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Niistä kerrottiin ne tiedot, jotka siinä vaiheessa olivat käytettävissä ja joista voisi olla hyötyä muiden Pohjoismaiden turvallisuustyössä.

Myös Ruotsissa oli sattunut kaksi kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Ensimmäisessä niistä, maaliskuussa 1984, oli melko kokematon hyppääjä (10 hyppyä), joka hyppäsi 1 000 metrin korkeudesta, tarkoituksena 7–8 sekunnin vapaapudotus. Hyppääjä ei vetänyt kummastakaan kahvasta. Varavarjossa oli Sentinel-laukaisin, mutta se oli kytketty pois päältä. Hypyn alkuvaihe oli stabiili, mutta myöhemmässä vaiheessa asento hajosi.

Toinen onnettomuus sattui huhtikuussa. Hyppääjällä oli 115 hypyn kokemus. Onnettomuushyppy oli vuoden ensimmäinen. Hyppääjän varusteet olivat uudet, hänellä oli niillä viiden hypyn kokemus. Relatiivihypyn päätteeksi hyppääjä irrottautui muodostelmasta 1 200 metrin korkeudessa, mutta ei aukaissut kumpaakaan varjoaan. Hyppääjä ei pystynyt avaamaan päävarjoaan, koska sen kädestä päästettävä apuvarjo oli pussissaan valjaisiin kuuluneessa vatsahihnassa, joka oli kierteellä, apuvarjon yhdyspunos sen ympärillä. Miksi varavarjoa ei käytetty, ei ollut tiedossa.

Norjassa ja Tanskassa ei onnettomuuksia ollut. Islannista ei ollut tietoa.

Kokouksessa sovittiin, että Pohjoismaiset laskuvarjoliitot lähettäisivät toisilleen tiedot kuolemaan johtaneista onnettomuuksista niin pian, kuin mahdollista, mieluummin sähköisesti (telex, telefax), tai jos se ei ole mahdollista, puhelimitse. Näitä tietoja täydennettäisiin kirjallisesti, kun riittävät yksityiskohdat ovat selvillä. Ei siis vieläkään välitetty tietoja internetin ja sähköpostien avulla. Telefaxilla sentään sai lähetettyä valokopion puhelinlinjoja pitkin, jolloin se tuli perille suunnilleen reaaliajassa.

Suomen vuoro olisi ollut järjestää RW-PM-kilpailu, mutta isäntäkerhoa ei löytynyt. Ruotsi esitti tässä kokouksessa kaksi tarjousta: viikolla 35 Söderhamnissa tai viikolla 31 Gryttjomissa. Kokous valitsi Tukholman laskuvarjokerhon tarjouksen kilpailun järjestämisestä Gryttjomissa.

Suomi oli aikaisemmin pohjoismaisessa kokouksessa ilmoittanut voivansa järjestää AFF-hyppymestarikurssin Suomessa. Nyt siitä oli luovuttu, mutta Norja oli ottanut asian omakseen. He tarjoutuivat järjestämään mestarikurssin Norjassa 16.–20.6.1984. Kouluttajaksi oli lupautunut sveitsiläinen **Ro-land Hilfiker**. Kurssille kutsuttiin yksi osanottaja kustakin Pohjoismaasta. Kurssin kustannukset jaettaisiin osanottajien kesken.

AFF-mestarikurssin oppilaiden toivottiin osallistuvan myös heti kurssin jälkeen Norjan ilmailuliiton uudessa hyppykeskuksessa Østre Ærassa 21.–22.6.1984 järjestettävään epäviralliseen freestyle-kilpailuun. Kisassa ei ollut osanottomaksua, jokainen maksoi ainoastaan omat hypynsä. Toivomuksena oli saada kustakin pohjoismaasta AFF-kurssilaisten lisäksi yksi hyvä taitohyppääjä ja hyvä relatiivihyppääjä sekä yksi tuomari. Kilpailussa oli kuusi kierrosta. Hypyt arvosteltiin maavideon avulla. Pohjoismaisten kilpailijoiden lisäksi kisaan osallistuisivat myös AFF-kouluttajat Hilfiker ja **Mark "Shoobi" Knutson**. Pohjoismaita pyydettiin ilmoittamaan osanotostaan ja osanottajien määrästä sekä AFF-hyppymestarikurssille että freestyle-kilpailuun.

Niin siinä sitten kävi, että vaikka Suomi oli itse ollut aloitteellinen AFF-kurssin järjestämisessä, ei siihen lopulta osallistunut ketään. Myöskään freestyle ei vielä tässä vaiheessa innostanut osanottoon.

Edellisessä pohjoismaisessa laskuvarjotapaamisessa CIP:n kokouksen yhteydessä helmikuussa oli keskusteltu Islannin saamisesta mukaan pohjoismaiseen toimintaan. Nyt olivat asiat jo hieman edenneet. Kaksi islantilaista oli vierailut Norjassa tutustumassa heidän toimintaansa. Norjan liitto lähettää kaksi edustajaansa (**Eilif Ness, Jens-Henrik Johnsen**) vierailulle Islantiin 31.7.–8.8.1984. Tiedettiin, että Islannissa ei ole hyppääjille minkäänlaista lupakirja- tai kelpoisuusjärjestelmää. Norjalaiset vieraat aikoivat auttaa islantilaisia organisoitumaan. Päätettiin kutsua Islannin edustajat mukaan seuraavaan pohjoismaiseen laskuvarjokokoukseen. Ensi vaiheessa islantilaisten toivotaan liittyvän Norjan liiton (F/NLF) jäseniksi, jotta he voisivat olla mahdollisimman pian jossain tunnetussa

järjestelmässä ja ilmailuorganisaatiossa mukana. Islannista tiedettiin myös, että siellä on ainoastaan yhdellä 25–50 urheiluhyppääjästä oli yli 300 hyppyä. Islannissa on vähäisestä kokonaishyppymäärästä huolimatta sattunut kolme kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joka korosti tarvetta organisoida maan laskuvarjourheilu.

Norjalaiset esittivät muiden Pohjoismaiden laskuvarjoliittojen ”teräville päille” (puheenjohtajat, Councilin jäsenet, ym.) kutsun osallistua Norjan ilmailuliiton uuden Østre Æran hyppykeskuksen virallisiin avajaisiin 30.6.1984. Tilaisuudessa olisi mahdollisuus hypätä. Ei tullut mentyä kesäkuussa 1984, vasta pari vuotta myöhemmin.

Tanskan laskuvarjoliiton DFU:n edustaja **Helge Hansen** ilmoitti, että Tanskan ilmailuliitto suunnittelee kiertopalkintoa, joka tultaisiin jakamaan PM-kilpailuissa. Suunnittelu lienee perusteellista, koska ainakaan Historiaheppu ei ole kirjoitushetkeen mennessä kuullut, että suunnitelma olisi johtanut konkretiaan. Ehkä jokupäivä...

The Finnish Aeronautical Association 18.5.1984: Minutes of the Nordic Parachute Council

Suomen Turussa hypättiin kilpaa

Turun Laskuvarjourheilijat oli kevään 1984 aikana kouluttanut runsaasti uusia laskuvarjohyppääjiä. Myös muuten kerho oli hyvin aktiivinen. Kerho oli jo edellisen vuoden keväällä järjestänyt tarkkuushyppykilpailun ja nyt taas. Koska kisa järjestettiin jo toisen kerran, sitä voitiin kutsua perinteiseksi kevätkisaksi. Jalo kilpa ei luonnollisesti ollut ainoa tavoite. Ehkä merkittävämpää oli aktivoida jäseniä toimintaan jo aikaisin keväällä ja siten saada kerhon kallis lentokone ”tuottavaan työhön”. Tällä keralla tosin kilpailut olivat siirtyneet suunniteltua myöhempään, koska tuotantoväline oli kiukutellut.

Tulokset:

alkeisvarjot (2 kierr.)

1. Jarmo Haapala	1,80
2. Taina Horne	7,70 + 2
3. Kurt Javén	10,00 +
4. Marko Jaakkola	24 s
5. Pasi Mansoniemi	32 s
6. Seppo Mäntysaari	36 s
7. Sami Brander	37 s
Lauri Kotimäki	37 s
9. Jyrki Lehto	54 s
10. Eero Lehtinen	79 s

PC:t (2 kierr.)

1. Leila Iivonen	13,40
2. Rauno Laaksonen	18,25
3. Jussi Kopra	18,50

patjat (3 kierr.)

1. Kristian Enkvist	1,44
2. Mauno Räsänen	2,67
3. Kalle Kulmala	5,42

Perinteiset kevätkilpailut päästiin lopulta järjestämään vasta 19.–20.5.1984, mikä oli luonnollisesti parempi kuin ei ollenkaan. Kilpailulajina oli henkilökohtainen tarkkuus. Koska mahdollisimman monelle jäsenelle haluttiin tarjota mahdollisuus osallistua, sarjoja oli sekä oppilaille, että kokeneille hyppääjille. Alkeisvarjosarjassa oli kaksi kierrosta. Jos ja kun oli oletettavaa, että juuri tässä sarjassa voisi tarkkuudessa olla joskus runsaastikin haiontaa, senttien ja metrien lisäksi saatettiin mitata myös aikaa. Jos hyppääjä osui maalialueelle, hän sai tavanomaisen mitatun tarkkuustuloksen. Jos ei osunut 10 metrin säteen sisälle, hänelle otettiin aikaa laskeutumisesta maalialueelle saapumiseen. Alkeisvarjosarja oli selvästi ”suksee”, koska siihen osallistui peräti 25 kilpailijaa.

Muut sarjat olivat tehovarjosarja (Para-Commander eli PC), jossa hypättiin myös kaksi kierrosta sekä patjavarjosarja, jossa hyppyjä oli kolme kierrosta. Näissä sarjoissa tulos mitattiin kymmeneen metriin saakka. PC- ja patjasarjoissa oli yhteensä 15 osanottajaa. Kerhokisoissa kokonaisosanottajamäärä 40 on erinomainen luku!

Historiaheppun käsityskyky ei riitä selittämään, mitä oheisissa Laskuvarjourheilussa julkaistuissa tuloksissa tarkoittaa alkeisvarjosarjan toisen ja kolmannen kilpailijan tulos.

Laskuvarjourheilussa (2/1984) löytyy näistä TLU:n kevätkisoista puolen sivun tarina, jossa kerrotaan, kuka voitti kenet, ja kuka oli aluksi parempi, kuin toinen, mutta ei sitten lopussa. Alkeisvarjosarjan voitti uskomattomalla kahden hypyn yhteistuloksella 1 m 30 cm **Jarmo Haapala**, joka oli hypännyt ensimmäisen hyppynsä vain viikkoa ennen kilpailuja ja jonka kokonaishyppymäärä ennen kilpailuja oli viisi (5) hyppyä. PC-sarjan voitti kolmen mieskilpailijan nenän edestä **Leila livonen** tuloksella 13,40 m. Patjavarjosarjan voitti Turun lahja Suomen laskuvarjourheilulle, monitoimimies **Kristian Enkvist**.

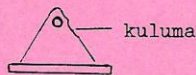
Tällaisia pienimuotoisia kisoja järjestettiin jäsenten aktivoimiseksi ja viihdykkeeksi lähes kaikissa kerhoissa, vaikkakaan tiedot niistä eivät aina päätyneet lehtien palstoille.

Laskuvarjourheilu 2/1984
Turkulainen 24.5.1984

Taas oli monta vaaraa eessä - SIL varoittaa

Ilmailuliitto julkaisi laskuvarjourheilua koskevan turvallisuustiedotteen 22.5.1984. Sen ensimmäisen kohdan taustalla oli paitsi Tikkakoskella sattunut onnettomuus, myös Ruotsissa tapahtunut onnettomuus, josta kerrottiin edellä Councilin kokouksen yhteydessä. Ensimmäisessä kohdassa muistutettiin varusteiden tarkastamisesta aina ennen hyppyä. Toinen kohta liittyi myös varusteiden tarkastukseen. Sen taustalla oli neljä päivää aikaisemmin ruotsalaisilta kuultu tarina vatsahihnasta:

Hyppymestarikurssi totesi eräässä käytössään olleessa rintapakkaus-varavarjossa vian, joka esti repun avautumisen kahvasta vedon jälkeen. Lyönti varavarjon päähän sai repun avautumaan ja apuvarjon ponnahtamaan ulos. Repun metallikartioon oli purjerengas kuluttanut uran, johon rengas taikertui estäen avautumisen.



3. Jos käytät metallikartioin varustettua laskuvarjon reppua pää- tai varavarjossa, tarkasta ennen seuraavaa hyppyä kartioiden kunto. Jos kartio on kulunut, se on vaihdettava ehjään kartioon ennenkuin varjoa voi käyttää hyppytoiminnassa.

”Kiinnittäkää tarkastuksissa erityistä huomiota kädestä päästettävän apuvarjon kulkuun sekä ’kahvaosan’ kiinnitykseen.”

Kolmas tiedotuksen kohta liittyi rintapakkausvaravarjoissa sekä päävarjojen ylimääräisissä käytettyihin metallikartioihin.

Aikaisemmissa tarinoissa on jo todettu, että laskuvarjokaluston tila Suomessa oli yleisesti melko surkea. Hyppymestarikurssien oppilaat toivat mukanaan kurssin hypyillä käytettäväksi omien kerhojensa alkeiskalustoa. Ennen hyppytoiminnan alkua kaikki varusteet tarkastettiin. Oli tavallista, että tarkastuksen perusteella jouduttiin ”maadoittamaan” 1–2 laskuvarjoa tai niiden osia (laukaisuhihnoja, ym.). Yllä esitetty havainto oli tehty juuri tällaisen tarkastuksen yhteydessä.

Suomen Ilmailuliitto ry 22.5.1984: Turvallisuustiedote 3/84

Ensimmäinen kalustomestarikurssi, Tikkakoski ja Malmi

Viiden vuoden etsikkoajan jälkeen SIL saattoi vihdoinkin aloittaa ”kerhoriggerien”, tai myöhemmin keksityllä virallisemmalla nimellä, kalustomestarien koulutuksen. Jo edellisen vuosikymmenen lopulla oli käynyt selväksi, että laskuvarjokaluston korjaus ja huolto ei toimi. Korjaamoja oli vain kaksi ja nekin olivat tätä kurssia järjestettäessä jo henkitorissaan. Kenelläkään ei ollut henkilökohtaisia oikeuksia huoltaa tai tarkastaa laskuvarjoja. Varsinaisten korjaamojen ulkopuolella oli poikkeuksena **Jorma Österin** omistama Suomen Laskuvarjo Oy. Se sai tarkastaa myymiään uusia varjokokonaisuuksia, mutta ei muita. Siitäkään ei ollut apua vanhojen kalustojen ongelmiin.



Historiallinen ensimmäinen kalustomestarikurssi yhteiskuvassa Tikkakoskella kesäkuussa 1984. Kuvassa vasemmalta Tuure Helo, Esa Lötjönen, Eero Kausalainen, Jukka Saarensilta, Kaj West, Ilkka Venttola, Risto Salonen, Hannu Laitinen, Jaakko Lautanen, Raija Tokko ja Henri Pohjolainen. Eturivissä Timo Toivonen, Mauno Sorsa, Jukka Reinikainen ja Jukka Nurmela. Kuva: Laskuvarjourheilu via Eero Kausalainen.

Laskuvarjojen vikoja oli korjattu jonkin verran omatekoisilla viritelmillä, jotka ammattitaidon ja/tai ymmärryksen puuttuessa eivät aina olleet kaunista katsottavaa ja olivat joskus todella vaarallisia. Osittain myös hyväksyttiin huonon näköisten varusteiden käytön jatkaminen, koska muuten olisivat jääneet hyppy hyppäämättä. Kynnys varusteiden maadoittamiseen oli korkea – paitsi hypymestarikursseilla, jossa melko suruttomasti hylättiin muiden (= laskuvarjokerhojen) varusteita.

Korjausliike vakavien kalusto-ongelmien poistamiseksi alkoi, kun Ilmailuliitto järjesti uusien ilmailumääräysten mahdollistaman Suomen historian ensimmäisen kalustomestarikurssin. Se aloitettiin 2.6.1984 Jyväskylän lentoasemalla Tikkakoskella Jyväskylän Laskuvarjokerhon ja Erkki Vaara Ky:n tiloissa. Koulutusohjelman runkona oli **Dan Poynterin** *The Parachute Manual*'issa esitetty USA:n riggerikoulutusohjelma siten muokattuna, että korjaustoiminta kohdentui päävarjoihin. Koulutuskonaisuus oli siitä huolimatta niin laaja, ettei siihen suunniteltu nelipäiväinen koulutusaika ollut riittävä. Vertailun vuoksi on todettava, että Laskuvarjojääkärikoulun vuonna 1978 kertausharjoituksena järjestetty kaikkeen laskuvarjokalustoon kohdentunut laskuvarjohuoltajakoulutus – ”sotilasompelukoneen kuljettajakurssi” – kesti kaksi viikkoa.

Kurssille valittiin yksitoista oppilasta kerhojen esitysten perusteella. Heiltä edellytettiin kerhon puolelta lisäksi laskuvarjohyppääjän lupakirjaa, riittävää hyppykokemusta tavanomaisilla laskuvarjotyypeillä, hyvä tavanomaisen laskuvarjokaluston tuntemus ja ompelukoneen käyttötaito (koulutettavalla piti olla kurssin jälkeen omassa käytössään ompelukone). Englannin ja ruotsin kielen taito katsottiin eduksi, koska suurin osa lähdekirjallisuudesta on englanninkielistä. Lisäksi kalustoinformaatiota saatiin jonkin verran myös pohjoismaista.

Kurssin kouluttajina toimivat **Hannu Laitinen**, **Eero Kausalainen**, **Henri Pohjolainen** ja laskuvarjonhuoltaja **Raija Tokko** Laskuvarjojääkärikoulun pakkaamolalta. Oppilaina olivat: **Jaakko Lautanen**, **Esa Lötjönen**, **Jukka Nurmela**, **Jukka Reinikainen**, **Jukka Saarensilta**, **Risto Salonen**, **Mauno**

Sorsa, Timo Toivonen, Kaj West ja Ilkka Venttola. Lisäksi mukana oli isännän ominaisuudessa Erkki Vaara Ky:n palveluksessa laskuvarjokorjaajana ollut **Tuure Helo**,

Kurssin tavoitteet olivat koulutusohjelman mukaan seuraavat:

- "...Antaa koulutettaville riittävät teorian tiedot ja käytännön taidot ilmailumääräyksissä AIR M10-1, AIR M10-2, PEL M3-6 sekä Ilmailuhallituksen kirjeessä n:o 2029/356/84 määritettyihin laskuvarjon korjaukseen, huoltoon ja tarkastuksiin liittyviin tehtäviin.
- Antaa koulutettaville peruskoulutus, joka yhdessä käytännön työharjoittelun kanssa tullaan myöhemmin hyväksymään osaksi laskuvarjokorjaamoissa tai huoltoyrityksissä palvelevilta vaadittavaa koulutusta..."

Koulutusohjelmassa mainittiin myös, että jos kurssin aikana joku tai jotkut kalustomestarin sallittuun toimialaan kuuluvien tehtävien koulutuksesta eivät toteudu, sallittuja työtehtäviä rajoitetaan sen mukaan: sellaisia tehtäviä ei saa suorittaa ennen täydentävää koulutusta. Kurssin pääpiirteinen suunniteltu tuntijako näytti tältä:

KOULUTUSAIHEET JA PÄÄPIIRTEINEN TUNTIJAKO		Teoria	Käytäntö	Yht.
3.1.	Kurssin avaus, alkujärjestelyt	1	-	1
3.2.	Laskuvarjojen korjaus- ja huoltojärjestelmä	2	-	2
3.3.	Laskuvarjostandardit	2	-	2
3.4.	Huoltotyöt, teoria	8	-	8
3.5.1.	Laskuvarjon tarkastus	2	13	15
3.5.2.	Laskuvarjon pakkaaminen	-	13	13
3.5.3.	Laskuvarjon huolto ja korjaaminen	-	18	18
3.6.	Loppukokeet	1	-	1
	Varalla			3
Yhteensä		16	44	63

Edellä esitetyt koulutusohjelman pääkohtia sisälsivät muun muassa seuraavaa:

- Laskuvarjojen korjaus- ja huoltojärjestelmä. Tähän liittyivät ilmailumääräykset, kalustomestarin oikeudet ja velvollisuudet sekä laskuvarjojen korjaus- ja huoltojärjestelmä (kalustomestarit, huoltoyritykset ja korjaamot, koulutusohjelmat, ammattitaidon ylläpito).
- Laskuvarjostandardit ja niiden taustaa. Tässä esiteltiin pääasiassa amerikkalaiset normit, jotka olivat suomalaisen järjestelmän pohjana (TSO C23 b; AS 8015; FAA 8320,7; Federal and Military Specifications and Standards; The Parachute Rigger Certification; The Parachute Loft).
- Huoltotyö, teoria. Tähän sisältyivät laskuvarjoissa käytettävät materiaalit, laskuvarjoluokat ja niiden tärkeimmät ominaisuudet, laskuvarjojen osat ja osakokonaisuudet,
- Kalustomestarin tarvitsema kalusto ja materiaali. Tähän liittyi yksityiskohtainen lista, jossa mainittiin muun muassa ompelukone tarvikkeineen, puristimet, lävistimet, neulat, langat, pakkaus- tarvikkeet ja lähdekirjasto. Viimeksi mainittuun ryhmään kuuluivat **Dan Poynterin** kirja *The Parachute Manual* sekä erilliset laskuvarjojen korjaus- ja huolto-ohjeet. Kalustomestarin pakolliseen kirjastoon katsottiin kuuluvan myös Ilmailuliiton julkaisemat kalustovaroitukset ja muu vastaava materiaali.

Edellä kuvattujen teoria-ainekokonaisuuksien jälkeen kurssin painopisteenä olivat kalustomestarin toimialaan kuuluvat laskuvarjojen huolto- ja korjaustyöt, niiden opettelu ja harjoittelu. Näistä mainittiin koulutusohjelmassa muun muassa seuraavaa:

Laskuvarjon tarkastus. Tarkastuksia opeteltiin tekemään alkeis-, teho- ja liitovarjoille. Kaikkiin tarkastuksiin liittyi tarvittaessa myös korjaustarpeen määrittely, vaurioiden tunnistus ja vaikutus sekä vaikutus lujuteen. Lisäksi opeteltiin laskuvarjojen osiin ja järjestelmiin (laukaisu- ja hidastusjärjestelmät eri varjotyypeissä, eri laukaisinasennukset) liittyviä korjaus- ja huoltotoimia sekä kaikkeen toimintaan liittyvät toimintakokeet ja työhön liittyvät asiakirjat.

Vieressä Ilmailuhallituksen tarkastuslomake. Sen avulla yksilöitiin tarkastettava laskuvarjo ja sen tyyppi, sekä kerrottiin tarkastuksen lopputulos.

Laskuvarjon tarkastusta varten oli Ilmailuhallitus laatinut oman lomakkeen, jota tarkastuksissa oli käytettävä. Se ei kalustomestarikurssin suunnittelijoiden mielestä ollut kovin käytännöllinen. Se toki otettiin käyttöön, mutta ainoastaan kansilehtenä, johon koottiin laskuvarjon tietojen lisäksi keskeiset havainnot. Varsinainen tarkastuspöytäkirja käsitti kaikki tarkastuskohteet erikseen, jolloin se palveli sekä tarkastuslistana että dokumenttina kunkin osakohteen tarkastuksista ja tarkastushavainnoista. Tarkastusten teoriaan ja opetteluun oli koulutusohjelmassa varattu 15 tuntia.

Oikealla on ote Ilmailuliiton laatimasta yksityiskohtaisesta kolmesivuisesta tarkastuslomakkeesta. Tarkastuspöytäkirja muodostui näistä sivuista ja Ilmailuhallituksen lomakkeesta. Ilmailuhallitukselle toimitettiin ainoastaan heidän laatimansa lomake (Tarkastuspöytäkirja). Sen kopio ja oheinen tarkastuslista jäivät osaksi kalustomestarin omaa työkirjanpitoa.

Tämä lomake valmistettiin jälkimmäistä kurssi-osiota varten mutta se otettiin saman tien yleiseen käyttöön.

Laskuvarjon pakkaaminen. Tässä osiossa käytiin läpi, opeteltiin ja harjoitettiin eri varjotyyppien ja -luokkien,

ILMAILUHALLITUS PL 50 01531 VANTAA		LASKUVARJON TARKASTUSPÖYTÄKIRJA Ih:n merkintöjä:	
Omistaja:		Sarjanumero:	
Osoite:		Valm.vuosi (kk/v):	
Valmistaja:			
Tyyppimerkintä:			
Laskuvarjon luokka:		Kupu/lankamateriaali:	
<input type="checkbox"/> pelastusvarjo <input type="checkbox"/> varavarjo (rintapakkaus) <input type="checkbox"/> varavarjo (Tandem) <input type="checkbox"/> päävarjo		Edellinen pakkauspäivämäärä:	
		Edellinen pakkaaja:	
Kupu:		Hyppymäärä:	
<input type="checkbox"/> ohjaamaton <input type="checkbox"/> ohjattava		<input type="checkbox"/> alkeisvarjo <input type="checkbox"/> tehovarjo <input type="checkbox"/> liitovarjo	
Laukaisulaite:		Tarkastuksessa todettu kunto:	
<input type="checkbox"/> käsikäyttöinen <input type="checkbox"/> pakkolaukaisin <input type="checkbox"/> automaattilaukaisin		kupu <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> valjaat <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> pakkaus (reppu) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hidastinjärjestelmä <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> laukaisinjärjestelmä <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Vajaiden tyyppi:		hyväksytty hylätty	
Pakkauksen tyyppi:		Seuraava tarkastus viimeistään: (kk/v)	
Huomautukset (pakkausvirheet, korjaukset ym.):			
Lujuuskoe:		Laskuvarjo on tarkastettu ja korjattu voimassa-olevia ilmailumääräyksiä ja valmistajan ohjeita noudattaen.	
.19		Laskuvarjo on hyppykelpoinen <input type="checkbox"/>	
		Laskuvarjo ei ole hyppykelpoinen <input type="checkbox"/>	
		Laskuvarjolle avattu laskuvarjokirja <input type="checkbox"/>	
.19		Paikka Tarkastaja	
Tämä pöytäkirja täytetään pelastus- ja varavarjoista kolmena ja päävarjoista kahtena kappaleena.			
Jakelu: 1. Ilmailuhallitus (pelastus- ja varavarjot) 2. Laskuvarjokorjaamo/huoltoyritys/kalustomestari 3. Laskuvarjon omistaja			
IH/3502 L16 23/MH/AP			

LASKUVARJON TARKASTUSPÖYTÄKIRJA			
Tämän pöytäkirjan sivut 2 - 4 on tarkoitettu päävarjon tarkastamisen systemoimiseen. Tämän pöytäkirjan perusteella täydennetään AIR M10-2 mukainen tarkastuspöytäkirja (sivu 1). Tämän pöytäkirjan sivut 2 - 4 tehdään yhtenä kappaleena, jotka jäävät kalustomestarin arkistoon yhdessä sivun 1 jäljennöksen kanssa.			
Tarkastuskohde	kunnossa	korjattava/huollettava	Huomautukset, "korjattu" kuittaukset, jne.
1. Laskuvarjon aukaisu - kahvan (vast) taskusta/ - pussista otto - laukaisuvoima (2,25-9,9) - muut huomiot			
2. Apuvarjo - yläpään tukivanne (jos on) - jousi (jos on) + kiinnitys + kunto + jousivoima (n.12 kp) - kangasliepeet - kiinnitysilmut - kahvan(jos on)kiinnitys - muut huomiot			
3. Apuvarjon yhdyspunos - pituus - lujuus/kunto - solmut/ompeleet - tarranauhat(jos on) - sokat (jos on) - kiinnitys - muut huomiot			

mukaan luettuna pää- ja varavarjot, pakkaaminen ja siihen liittyvät toimet. Yksityisohtaisen koulutuksen ja harjoittelun ohessa korostettiin käsikirjojen käyttöä ja varjon kunnan toteamista aina tarkastusten yhteydessä. Tämä oli koulutusohjelmassa ajan käytön osalta kolmanneksi merkittävin oppiaine, johon oli varattu 15 tuntia.

Päävarjojen huolto ja korjaukset. Tämä oli ajankäytön osalta painavin kokonaisuus, johon oli varattu 18 tuntia. Koulutusta opetettiin erilaiset korjaukset laskuvarjon kupuun, punoksien korjaus ja vaihto, apuvarjon korjaus, repun korjaus- ja huoltotyöt, laukaisujärjestelmien korjaus ja huolto (esimerkiksi kahvataskun korjaus, kahvan suojaputken vaihto ja hyväksytyn kädestä päästettävän apuvarjon vaihto, valjaiden huolto ja pienet korjaukset, kantohihnojen huolto, hidastussukan ja POD:n korjaus. vaihto ja huolto, kuvun irroitusjärjestelmän sekä olkalukkojen huolto ja korjaus, sliderin vaihto ja korjaus. Korjaustöiden yhteydessä käsiteltiin myös erilaiset laskuvarjoissa käytettävät solmut ja niiden käyttötarkoitukset sekä erilaiset ompeleet ja saumat, koneella ja käsin.

Koulutuksen jälkeen pidettiin oppilaille noin tunnin mittainen teoriakoe. Käytännön opinnäytteet osaluista annettiin kunkin työvaiheen harjoitteluosion päätteeksi.

Ensimmäisen kurssin koulutusohjelma oli mittava, eikä sellaisen läpiviemisestä ollut aiempaa kokemusta. Siksi kurssin kaikkia aineita ei saatu käsiteltyä riittävästi varsinaisena kurssiaikana. Kalustomestarikurssia jouduttiinkin täydentämään käytännön asioihin keskittyneellä jatko-osalla. Se järjestettiin Suomen Laskuvarjokerhon tiloissa Malmin lentoasemalla. Jyväskylän osio järjestettiin 2.–5.6. ja Malmin osio 3.–5.8.1984. Malmilla pidetty jatko-osa oli käytännön harjoittelua siihen liittyvine taidonnäytteineen.

Jo ensimmäisen kurssiosion jälkeen koulutettaville myönnettiin rajoitetut toimintaoikeudet 13.7.1984. Oikeuksia laajennettiin elokuussa pidetyn jatko-osan jälkeen. Kurssin tavoitteena oli antaa koulutettaville sellaiset tiedot ja taidot, että he voisivat turvallisesti tarkastaa, pakata ja korjata päävarjoja. Varavarjoihin ei korjauksia saanut tehdä, mutta niiden pakkaaminen ja siinä yhteydessä laskuvarjon kunnan yleinen valvonta kuuluivat sallittuihin töihin. Toimintavaltuudet kelpoisuuden saamisen jälkeen esitettiin ilmailumääräyksessä PEL M3-6 (pienehköt korjaukset) sekä oppilaan saamassa henkilökohtaisessa hyväksytyjen töiden listassa.

Kurssi ja sitä seuraavat uudet kurssit ja jatkokoulutustilaisuudet epäilemättä paransivat tilannetta merkittävästi, mutta kokonaan nämä ”maatiaisrikkerien” suorittamat korjaukset eivät loppuneet. Eräänä esimerkkinä tästä oli tämän kurssin päättymisestä noin puolentoista vuoden kuluttua, helmikuussa 1986 tapahtunut laskuvarjo-onnettomuus, jossa hyppääjä käytännöllisesti katsoen kuoli, ainakin lehti uutisen mukaan – paitsi ettei ihan sentään kuollutkaan. Onnettomuuden pääsyyinä oli huonosti ja laittomasti valmistettu laskuvarjokalusto. Tätä tapausta esitellään näissä historiakirjoituksissa myöhemmin.

Kurssilla oli oppilaita 11 kerhosta, joten kaikkiin kerhoihin se ei vielä riittänyt. Ilmailuliiton 26.10.1984 julkaisemassa kalustomestarien luettelossa olivat mukana kaikki kurssin varsinaiset oppilaat sekä kaksi kurssin kouluttajista ja kurssi-isäntä: USA:ssa riggerikoulutuksen saanut Henri Pohjolainen, LJK:n laskuvarjohuoltokurssin vuonna 1978 käynyt Eero Kausalainen ja samalla huoltajakurssilla ollut, Tikkakoskella kurssin isäntänä toiminut laskuvarjohuoltoyritys Erkki Vaara Oy:n työntekijä Tuure Helo. Myös laskuvarjokorjaamoissa ja Suomen Laskuvarjo Oy:ssä työskennelleet laskuvarjokorjaajat ja tarkastajat olivat saaneet oppinsa tällä samalla puolustusvoimien kurssilla. SIL oli asettanut viimeksi mainituille henkilöille velvoitteen osallistua kertausmielessä kalustomestarikurssin kahteen ensimmäiseen päivään sekä kesäkuun 1984 lopulla järjestettävään täydennyskoulutukseen.



Raskas kurssi vaati raskaan hivin: kurssin päätteeksi hypättiin, osin itse korjatuilla laskuvarjoilla. Oppilaita ja kouluttajia noin kymmenen tähdessä Malmin ilmatilassa elokuussa 1984. Kuvassa vasemmalta tunnistamaton, Jaakko Lautanen, Risto Salonen, jonka takana Henri Pohjolainen, Eero Kausalainen ja tunnistamaton. Kuva: via Eero Kausalainen.

Suomen Ilmailuliitto ry. Koulutusohjelma 28.5.1984: Kalustomestarin koulutus

Ilmailuhallitus 4.1984: AIR M10-2, Muutos 2 ja Muutos 3: Laskuvarjojen pakkaaminen, tarkastaminen ja korjaaminen

Suomen Ilmailuliitto ry. 21.5.1984: Laskuvarjotiedote 3/84

Suomen Ilmailuliitto ry 3.8.1984: Laskuvarjon tarkastuslomake

Suomen Ilmailuliitto, laskuvarjotoiminnan koulutusväkikirja 1978–1989

Laskuvarjourheilu 2/1984 (28)

Laskuvarjourheilu 4/1984 (15)

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

Suomen Ilmailuliitto ry. 26.10.1984, Tiedotus 30.7.: Kalustomestarit

Punabaretit, Laskuvarjojääkärikoulu 1962–1996 (2003)

Ilta-Sanomat 10.4.1984,

Eero Kausalainen 6.11.2024

KAISA KANGAS, THUNDER BAYN LENTÄVÄ SUOMALAIS- TYTTÖ

TEKSTI JA KUVAT: ANNELI LUKKA

johppäys on kolmen urheilu- ja siinä mikään istä naisia ole- parempia, el- ittajen tarvitse ikaan. Kangas, perheen kuo-

Hyppäämuna aurinko nousi lumaovan kauniina uneensa jähtettyneen inti- aanin muotoisen niemi- maan, Nukkuvan Jättiläisen takaa. Niemi sijaitsee näyt- tävällä palkalla Thunder Ba- tina edessä suunnattoman suuressa Yläjärven. Van-

maailmankuulussa Martha Grahamin tanssikoulussa New Yorkissa. Hänellä on voimistelunopettajan arvo- sana University of Western Ontario -yliopistosta, liikun- tafysiologian maisterin pa- perit Illinoisin yliopistosta Yhdysvalloista.



Naistenlehdessä profiloitunut "Anna" julkaisi numerossaan 24/1984 (12.6.1984) usean sivun artikkelin vieressä olevalla otsikolla. Lehden toimittaja Anna Lukka oli tutkinut suomalaissyntyisen, Kanadassa kolmevuotiaasta lähtien asuneen laskuvarjourheilijan Kaisa Kankaan urheilu-uraa ja elämää. Kaisa – tai kanadalaisittain Kathy Kangas oli Kanadan laskuvarjourheilun kova nimi. Yllä oleva artikkeli löytyy kokonaisuudessaan ("Annan"

luvalla) Senior Skydivers ry:n sivuilta osiossa ”laskuvarjoveteraanit”. Seniorien sivuilta löytyy myös Kaisan toimittamia valokuvia. Veteraanisivuilta löytyy myös paljon muuta häneen liittyvää materiaalia, kuten lehtileikkeitä, sekä Historiahepun laatima suppea elämäkerta. Niille lukijoille, jotka eivät jaksata tai ehdi tutustua veteraaniaineistoon, esitetään tässä pieni tiivistelmä.

Kaisa Kangas Illinois'ssa 1970-luvulla. Kuva: Kaisa Kangas.

Kaisa Kristiina Kangas syntyi Lauttakylässä maaliskuussa 1944 nelilapsisen perheen nuorimmaisena. Kankaan perhe muutti Kanadaan Kaisan ollessa kolmevuotias. Asuinpaikaksi vakiintui Ontarion provinssissa Yläjärven rannalla sijaitseva Thunder Bay. ”Ukkoslahdesta” tuli Kaisan kotipaikka, jossa hän asusteli pääosan elämänsä, edelleen vielä 2023, jolloin Historiaheppu ja Kaisa ovat olleet viimeksi yhteydessä.

Kaisa aloitti laskuvarjourheilun Thunder Bayssa Ensimmäinen hyppy tapahtui 30-asteen pakkasessa tammikuussa 1969. Hän oli tässä vaiheessa jo koulutettu urheilun ammattilainen, voimistelunopettaja (opintoja muun muassa Vierumäen urheiluopistossa) ja maisterin tutkinto USA:n Illinoisissa. Hän oli palkittu urheilija jo ennen laskuvarjourheilun aloittamista: 1967 Länsi-Ontarion Yliopiston vuoden naisurheilija. Hänen lajeinaan olivat muun muassa keilaus, akrobatiavoimistelu, lentopallo, koripallo, taitoluistelu, jousiammunta, golf ja yleisurheilu, mukaan luettuna pituushyppy, kuulantyyöntö ja juoksulajit.



Laskuvarjourheilussa Kaisa eteni nopeasti. Hänet nimettiin ensimmäisen kerran Kanadan maajoukkueeseen harrastuksen aloittamista seuraavan vuoden 1970 MM-kisoihin Jugoslavian Bledissä. Täällä hän myös tutustui ensimmäisen kerran suomalaisiin laskuvarjourheilijoihin. Tästä ensimmäisestä tapaamisesta ja monista seuraavista kerrottiin kuvien kanssa *Ilmailussa* tai *Laskuvarjourheilussa* olleisiin taito- ja tarkkuuslajien MM-kisajutuissa.

Kaisa oli Kanadan MM-edustusjoukkueessa yhtäjaksoisesti vuodesta 1970 vuoteen 1984. Kahdeksan perättäistä vuotta edustusjoukkueessa on merkittävä saavutus. Tähän tosin liittyi myöhemmin vuosina ongelmia, kun häntä haluttiin palkita urheiluansioistaan, joihin muun muassa liittyi edellä mainittu kuuluminen kahdeksan kertaa peräkkäin MM-joukkueeseen, mikä ainakin naisten kohdalla oli jonkinlainen maailmanennätys. Sekä Kanadan laskuvarjoliitto että FAI olivat kuitenkin antaneet palkitsemista valmistelevalle virheellistä tietoa, jonka mukaan Kaisa ei olisikaan osallistunut MM-kisoihin vuosina 1976 ja 1978. Siksi Kaisaa ei voitu nimetä Koillis-Kanadan Hall of Fameen.

Virheen korjaamiseksi Kaisa lähestyi vuonna 2023 Historiaheppua (”elämäkerturia”), jonka hän arveli voivan toimittaa todisteita hänen osallistumisestaan. Niitä löytyikin erilaisista lehtijutuista ja dokumenteista. Oikeus ilmeisesti pääsi tapahtumaan, kun virheelliset tiedot oikaistiin. Puuttuneita tietoja hankki Historiahepun lisäksi myös Kaisan kanssa monia vuosia Suomen MM-joukkueessa

kilpaillut **Olavi ”Enska” Kilpinen**. Häneltä löytyi muistikuvien lisäksi myös kovaa dataa, jota ei ollut löytynyt SIL:n arkistosta: MM-1976 viralliset tulokset.



Suomen joukkue ja Kaisa Kangas MM-kilpailuissa Lučenecissä 1982: Vasemmalta Olavi Kilpinen, Veikko Korhonen, Kaisa Kangas, Anssi Horppu ja Hannu Laitinen. Eturivissä Tatu Soini ja Kalle Savolahti. Kuva: Anssi Horppu.

Taitohyppy sujui entiseltä voimistelijalta hänen omien sanojensakin mukaan yllättävän vaatimattomasti, tarkkuushyppyt olivat hänen lajinsa. Kaisan paras MM-sijoitus oli naisten joukkuetarkkuuden hopeasija Tšekkoslovakian Lučenec’issa 1982. Kanadan mestaruuskilpailuissa Kaisa kilpaili viisitoista kertaa, joissa kilpailuissa hän oli aina viiden parhaan joukossa. Hän oli ensimmäinen nainen Kanadassa, jolla oli 3 000 vapaapudotushyppyä. Kaisan lopetettua hyppyuransa hänen hyppyjensä kokonaismäärä oli 3 191 hyppyä, enemmän kuin yhdelläkään naisella Kanadassa. Hän on edelleen Kanadan naisten tarkkuusennätyksen haltija tuloksellaan viisi perättäistä nolla-nollaa + 0,01 m. Ennätyks on tehty halkaisijaltaan 5 cm olevaan maaliin.

Kaisan työuran alkuosa sijoittui yliopistomaailmaan, jossa hän toimi muun muassa urheiluosaston apulaisjohtajana ja apulaisprofessorina. Yliopistouran ohessa hän osallistui perheyrittäjien pyörittämiseen yhdessä äitinsä kanssa. Lyhyehköksi jääneen yliopistovaiheen jälkeen hän keskittyi pääosin perheen yritykseen. Kankaan yritykseen – *Kangas-Sauna Emporium* – kuului 18 saunaa ja ravintolaa. Saunojen lisäksi Kaisalla oli myös toinen työ: hän johti *Nor’Wester Fitness Centeriä*.

Viimeisimmät Historiahepun puhelinyhteydet Kaisan kanssa tapahtuivat 2020 veteraanihaastattelun merkeissä. Se ei enää onnistunut suomeksi. Ensimmäisellä tapaamisella Guidoniassa (Rooma) 1976 hän vielä puhui kohtalaista suomea. Viimeisissä keskusteluissa puhekieli oli vaihdettava tervehdyksen jälkeen englantiin.

Anna 24/1984 (12.6.1984)

Veli M. J. Niinimaa: Accomplished Finnish – Canadians 1917–2017; 1867–2017

Senior Skydivers ry/Eero Kausalainen 18.12.2020: Kanadalais-suomalaista laskuvarjourheilun historiaa; Kaisa (Kathy) Kangas

Neighbours of Jumbo Gardens, October 2020: Kathy Kangas – Precision Accuracy – Champion Skydiver

Puhelinkeskustelut Kaisa Kangas – Eero Kausalainen 2.5., 1.9. ja 17.11.2020

Sähköpostikirjeenvaihto Donna Brown/Kaisa Kangas – Eero Kausalainen 26.7.2023 – 6.11.2023 (11 viestiä)

Hyppykamoja karmeassa kunnossa

Kalustomestarikurssin harjoitustöiden kohteina olivat osanottajien kehoistaan lainaamat sekä heidän omat hyppyvarusteensa. Harjoitustöihin liittyen hyppyvarusteiden kunto luonnollisesti tarkastettiin. Oletuksena tietenkin oli, että työn kohteeksi osuneissa varusteissa olisi oikeata korjattavaa. Ja kyläpä sitä oli. Tosin enemmän ja pahempaa, kuin odotettiin. Hyppymestarikursseilla tapahtunut hyppyvarusteiden hyppykelpoisuuden tarkastus oli aina tuonut esille jonkin verran kelvottomia varusteita. Kalustomestarikurssilla kesäkuussa vikoja löytyi niin paljon, että ne saivat LuKT:ssa aikaan vipinää.

Kurssin havaintojen perusteella tehtiin Ilmailuhallitukselle 8.7.1984 päivätty ilmoitus hyppyvarusteissa todetuista vioista. Kirjeen johdanto-osa oli jokseenkin suorasukainen:

”...Kalustomestarikurssilla tehdyn varjokaluston tarkastuksessa tuli selville Suomessa käytössä olevan kaluston ala-arvoisuus. Otanta kurssilla oli erittäin suppea, mutta sitäkin karneampi. Mikä hämmästyttävintä, suurin osa kalustosta on mennyt sellaisenaan läpi korjajamojen tarkastuksissa ja takaisin kentälle. Ei ilmeisesti ole ollut tarpeeksi ”kanttia” tai tietoa kaluston hylkäämiseen ja huoltamiseen.

Selvä epäkohta on ollut kaluston osakokonaisuuksien vaihtomahdollisuus. Siten esimerkiksi päävarjoa/valjaita/reppua ei ole välttämättä tarkastettu kokonaisuutena, eikä näin ollen ole voitu todeta kokonaisuuden toimintakuntoa, mikä kuitenkin on tarkastuksen ydinasia...”

Johdanto-osan jälkeen lueteltiin varjokalustossa todettuja ongelmia, muun muassa seuraavia:

Alkeisvarjo TU, valmistusvuosi 1965: Valjaat ja reppu ylijäämäkalustoa, laukaisujärjestelmänä pakkolaukaisu. Tarkastuksessa todettiin kuvussa 11 reikää, jotka edellyttivät korjaamotasoista paikkausta. Osa reiistä sijaitsivat huipun alueella, *”...joka eritoten vaatii huolellista korjaamista...”* [avauksessa korkeapainealue}. Varjo oli ollut siinä kunnossa koulutuskäytössä ennen tarkastusta.

Alkeisvarjo TU, valmistusvuosi tuntematon: ylijäämävaljaat. Tarkastuksessa todettiin, että kupu on suoraan hylättävä, koska siinä olleet paikkaukset oli tehty epäasiallisesti. Valjaat olivat kuluneet siten, että niiden vetolujuuden arvioitiin olevan oleellisesti heikentynyt. Repun sulkevat punoslenkit (”narukartiot”) edellyttivät huoltoa. Varjokokonaisuus oli kokonaan hylkäyskunnossa. Se oli ollut tässä kunnossa oppilaskäytössä.

Alkeisvarjo TU, valmistusvuosi 1964: Valjaat ja reppu ylijäämäkalustoa. Tarkastuksessa todettiin kuvun kunto kokonaisuudessaan ala-arvoiseksi. Kuvun helman alueella oli reikiä, joiden korjaaminen olisi vaatinut korjaamotasoista osaamista. Ohjauspunokset olisi pitänyt vaihtaa. Kantohihnojen lujuus oli kulumisen takia heikentynyt, mikä olisi edellyttänyt niiden vaihtoa. Ylijäämärepun metallikartiot olivat vaihtokunnossa. Varjokokonaisuus on kurssilla suoritettuun tarkastukseen saakka ollut koulutuskäytössä, joten se oli ilmeisesti käyttäjän mielestä asiallisessa kunnossa.

Tehovarjo PC Mk I, valmistusvuosi 1971: Valjaat olivat ylijäämäkalustoa, reppu tuntemattoman valmistajan yksisokkainen malli. Kuvussa todettiin useita korjaamotasoista osaamista edellyttäviä reikiä. Sukassa ja hidastinlaitteissa oleellisia kulumia, joiden arveltiin vaikuttavan toimintavarmuuteen – hylättävässä kunnossa. Varjon reppu oli *”...kotona tehdyn näköinen, materiaali tuntematon kahvapatki tuntematonta ainetta, nimettiin suihkuputkeksi...”* Reppu oli täynnä reikiä. Varjokokonaisuus poistettiin hyppykäytöstä. Kurssi nimesi varjokokonaisuuden ”oppilaskaluston kukkaseksi”.

Edellä esitetyt havainnot liittyivät oppilaskalustoon, mutta myös lupakirjahyppääjien kalustosta löydettiin merkittäviä epäkohtia. Kalusto ei ollut samalla tavalla vanhentunutta ja/tai käyttöikänsä loppupäässä, kuten oppilaskalusto. Ongelmana olivat omatoimiset virheelliset korjaukset.

Kurssin aikana tehtiin koulutukseen liittyen varavarjojen aukaisuun liittyviä kokeita. Niissä todettiin, että ennen heinäkuuta 1984 valmistetussa Warp III tandemrepussa varavarjon kahva saattaa ”jumittua” hetkellisesti, jolloin varavarjon laukaisun vaatima vetovoima ylittää sallitun vetovoiman. Tämän ongelman hyvä puoli oli, että valmistaja oli jo asiasta tietoinen ja esittänyt korjausohjeita, joita on jo esitelty aiemmin tässä kirjoituksessa.

Toinen varavaron aukaisukokeissa esille tullut ongelma liittyi Wonderhog Vector tandemiin. Kurssin aikana todettiin tapaus, jossa laukaisuun vaadittu vetovoima ylitti sallitun. Tässä tapauksessa ongelman korjaus oli helppoa, koska ongelman aiheutti liian lyhyt repun sulkeva punoslenkki (”narukartio”).

Edellä kuvatuista Warp III ja Wonderhog Vector varustekokonaisuuksiin liittyneistä ongelmista julkaistiin varoitus Ilmailuliiton 19.7.1984 päivätyssä turvallisuustiedotteessa (4/84).

Samassa ilmoituksessa kerrottiin myös kurssin ulkopuolella tehdystä havainnosta. Laskuvarjokorjaamoon tarkastuksesta hyväksytty -kuittauksella palautetun laskuvarjon Capewell ”1½ shot” olkalukkojen vaijerilenkki, josta vetämällä olkalukko avautuu, oli lähes poikki. Vaijerin katkeaminen kuvun irrotusvedon aikana saattaisi estää kuvun päästön. Ilmoituksen oli laatinut kurssin yhtenä kouluttajana toiminut, USA:ssa laskuvarjokorjaajan (Master rigger) hankkinut **Henri ”Hena” Pohjolainen**.

Kalustomestarikurssin havaintojen tultua LuKT:n tietoon, se käsitteli asiaa kokouksessaan 15.6.1984. Kokouksessa käytyjen pohdintojen jälkeen LuKT:n puheenjohtaja **Maurits Kouhia** lähetti Ilmailuliiton ja LuKT:n nimissä Ilmailuhallitukselle kirjeen, jossa asiaa käsiteltiin. Kirjeessä esitettiin tiivistelmä havainnoista ja arvioita ongelmien syistä. Kouhia arveli, että ainakin kerhojen osalta ongelmana on ollut, että vaikka jokaisessa niistä on ollut kalustopäällikkö, jonka vastuulla oppilaskaluston kunto on ollut, ei heillä ennen nyt järjestettyä kurssia ole ollut riittäviä tietoja ja taitoja tehtävän hoitamiseen.

ILMAILUHALITUS
HARRASTEILMAILUN TARKASTAJA M. HIEDANPÄÄ
PL50, 01531 HKI-VANTAA-LENTO

SIL/LUKT/M.Kouhia
Turku 84.06.20
Tiedoksi J. Kaskia

Asia: Laskuvarjokaluston, etenkin oppilaskaluston, heikko kunto Suomen laskuvarjokerhoissa.

Kalustomestarikurssilla Tikkakoskella 2-5.6.84 havaittiin koulutusmateriaalina käytetyn varjokaluston kunto erittäin heikoksi. Mukana olleista kuudesta oppilasvarjosta kolme oli hylättävä, vaikka ne nykyisen järjestelmän mukaan olivat laillisesti tarkastettuja ja näin hyppykelpoisia.

Seitsemästä lupakirjahyppääjän variokokonaisuudesta ainakaan kaksi

Kouhia arveli, että kalustomestarien vähäisen määrän vuoksi ei voida odottaa, että heitä saataisiin riittävästi kuhunkin kerhoon, vaan alustavat toimenpiteet olisi erityisesti oppilaskaluston osalta tehtävä kiireellisesti. Kelvottomat varusteet olisi hylättävä ja kalusto olisi merkittävä uusien määräysten mukaisin merkinnöin siten, että laskuvarjokaluston eri osien vaihtoa ja yhdistelyä ei voisi enää laittomasti suorittaa.

Kouhia myös esitti, että laskuvarjokerhojen kaluston voisi tarkastaa LuKT:n koulutuskomitean jäsen Henri Pohjolainen, jolla on USA:ssa hankittu koulutus ja työharjoittelu. Kirjeessä esitettiin, että Ilmailuhallitus myöntäisi Pohjolaiselle tarkastusoikeuden ja lentolippuja niille paikkakunnille, joille Finnair lentää, sekä majoituksen Ilmailuhallituksen tiloissa, milloin se olisi mahdollista. Lisäksi toivottiin, että Ilmailuhallitus maksaisi Pohjolaiselle työstä korvauksen. Ilmailuliitto puolestaan olisi valmis hoitamaan kuljetukset ja majoitukset paikkakunnilla, joihin Finnair ei lennä tai joissa ei ole käytettävissä Ilmailuhallituksen tarjoamaa majoitusta.

Viimeksi mainittu ehdotus ei heti toteutunut. Ilmailuliitto kertoi laskuvarjotiedotteessaan 8.11.1984 (5/84) oppilasvarjon tarkastuksista seuraavaa:

”...Talven 84/85 aikana on kerhoissa tarkastettava kaikkien oppilaskäytössä olevat laskuvarjot ym. hyppyalusto. Tarkastuksen kohteina ovat mm. uusien laskuvarjomääräysten

edellyttämät merkinnät varjokirjoissa ja varjoissa, sekä varusteiden yleinen kunto. Tarkastuksen syynä on sekä kalustomestarikoulutuksen että muissa yhteyksissä todetut huomattavat puutteet ja viat oppilaskalustossa.

Ilmailuhallitus antanee lähitulevaisuudessa yksityiskohtaiset ohjeet tarkastusten suorittamisesta. Tarkastajina tulevat toimimaan kalustomestarit...”

Ilmailuhallitus antoi edellä tarkoitetut ohjeet 17.1.1984 päivätyllä muutosmääräyksellään M 1280/85, joka koski laskuvarjokerhojen oppilaskäytössä olevaa laskuvarjokalustoa. Määräyksen tavoitteena oli, että tarkastukset tehtäisiin ja niissä todetut viat korjattaisiin ennen hyppykauden alkua. Tarkastuksen suorittajan oli määräyksen mukaan oltava vähintään kalustomestari (tai laskuvarjohuoltoyrittäjä tai -korjaamo). Kerhojen, joilla ei vielä ollut omaa koulutettua kalustomestaria, oli pyydyttävä sellainen naapurikerhosta. Tarkastuksista oli tehtävä merkinnät varjokirjoihin. Varavarjoista löytyneistä vioista oli ilmoitettava Ilmailuhallitukselle, päävarjojen vioista Ilmailuliitolle.

LuKT:n puheenjohtajan kirjeessä tehty esitys Henri Pohjolaisen palkkaamisesta suorittamaan tarkastusta laskuvarjokerhoissa toteutui, mutta ei vielä vuoden 1984 aikana. Edellä esitellyn kalustomestarien suorittaman kerhon oppilaskaluston tarkastuksen lisäksi pidettiin Pohjolaisen tarkastuskierrosta tarpeellisena, mutta se toteutui vasta seuraavana kesänä.

Suomen Ilmailuliitto ry., SIL/LuKT/M.Kouhia, kirje 20.6.1984: Laskuvarjokaluston, etenkin oppilaskaluston, heikko kunto Suomen Laskuvarjokerhoissa

Suomen Ilmailuliitto ry., kirje Ilmailuhallitukselle 8.7.1984: Kalustomestarikurssin ilmoitus varjokaluston tarkastuksessa esille tulleista epäkohdista

Suomen Ilmailuliitto ry. 19.7.1984: Turvallisuustiedote 4/84

Suomen Ilmailuliitto ry 8.11.1984: Laskuvarjotiedote 5/84

Ilmailu 2/1985

Juhannusleiri Jämillä

Tampereen Laskuvarjokerho oli nyt vakituisesti siirtynyt Jämille. Kerho oli tehnyt Jämi-Säätiön kanssa kymmenen vuoden vuokrasopimuksen Kihola-nimellä tunnetun rakennuksen ja muidenkin Jämin lentokeskuksen tilojen käytöstä. Jonkin verran hyppytoimintaa tapahtui vielä Pirkkalassa, mutta siellä saivat hypätä ainoastaan lupakirjahyppääjät. Toiminnan painopiste oli selvästi Jämillä.

Vuoden huippukohta oli epäilemättä 11.–24.6.1984 järjestetty Juhannusboogie. Hyppykoneiksi oli saatu Tampereen oman Cessna 185:n lisäksi Porilaisten Cessna 206 ja Suomen Laskuvarjokerhon Pilatus Porter. Leirille osallistui 175 hyppääjää, pääosa Tampereelta, mutta myös merkittävä määrä Helsingistä ja jonkin verran länsirannikolta. Sää olivat vaihtelevat, mutta hyppäämäänkin päästiin. Tapahtuma alkoi mukavasti, kun SLK:n Porterilla saapuneet hyppääjät hyppäsivät avaushypyn, jossa hyppäpaikka oli määritetty huonosti. Joukkue laskeutui läsnäolijoiden riemuksi sonnitauteeseen. Henkilötappioita ei kuitenkaan tullut.

Tapahtumassa harjoiteltiin pääasiassa 4 ja 8 henkilön kuviohyppyjä, mutta jonkin verran hypättiin myös kupurelatiivia. Siinä ei kuitenkaan saatu aikaan mitään historiallisesti merkittävää. Paras tulos oli kolmen hyppääjän plane, jonka ympärillä pyöri seitsemän turhautunutta hyppääjää. Relatiivissa hypättiin myös isompaa kuviota kahdesta koneesta: C 206 ja Pilatus Porter. Tavoitteena oli sekvenssi 14 henkilön joukkueella. Sekvenssi menikin aluksi hyvin. Tarkoituksena oli, että mukana olleet kaksi kuvaajaa liittyisivät kolmanteen kuvaan, jolloin saataisiin 16 hyppääjän muodostelma. Kuvaajien pyrkiessä mukaan kuvaan, toinen kuvaaja putosi muodostelman alapuolelle. Kokoon saatiin kuitenkin 15 hyppääjän muodostelma, mikä oli tyydyttävä päätös hienolle leirille.



Hyppyleireihin on ammoisista ajoista alkaen kuulunut istuminen iltanuotiolla urheilujuoman ääressä kertoillen ”...sitku mä vedin...” juttuja. Niin myös Jämillä juhannuksena 1984. Kuva: Pekka Palotie.



Hyppääminen oli tietysti pääosissa Kuvassa Hannu Havia, Sari-Anna Pakarinen (myöhemmin Havia), Anna-Maija Rahkamaa, Matti Veikkola, Kurt Gaebel, Petri Mäkinen, Johanna Valo ja Raimo Rohkimainen harjoittelemassa 8-way kuviota. Kuva: Pekka Palotie

Mielikuvia leiristä voi täydentää lukemalla *Laskuvarjourheilussa* (2/1984) olevan **Pekka Palotien** kirjoittaman kolmen sivun artikkelin ja katsomalla siihen liittyvät kuvat. Kuvia löytyy lisää ”Seniorien” sivuilta.

Laskuvarjourheilu 2/1984

Tampereen Laskuvarjokerho ry 1993: Tampereen Laskuvarjokerho 25 vuotta

Hyppykuvaaja ja BASE-hyppääjä menehtyi

BASE-hyppyjen pioneerina ja puolustajana tunnetuksi tullut **Carl Boenish** oli alkuaan laskuvarjourheilua harrastava sähköinsinööri Hughes lentokonetehtaalla. Hyppäämiseen liittyen hän harrasti va-



paapudotuskuvaamista kehittyen siinä luultavasti maailman parhaaksi. Hänet palkattiin vuonna hyppykuvajaksi **John Frankenheimerin** 1969 ohjaamaan Metro-Goldwyn-Meyerin elokuvaan ”The Gypsy Moths”, joka nähtiin suomessa ensimmäisen kerran vuonna 1970 nimellä ”Hyppy ikuisuuteen”. Elokuvan tarina kertoi kiertävistä näytöshyppääjistä. Siinä oli upeita ja pitkiä vapaapudotusotoksia, joita Suomenkin hyppykansa katsoi elokuvateattereissa suu kuolaa valuen. Elokuvan juoni ei ollut kummoinen, mutta sen ajan kovat näyttelijät **Burt Lancaster**, **Deborah Kerr**, pitkän elokuvauran tehnyt **Gene Hackman** ja vapaapudotuskohtaukset jäivät mieleen.

Carl Boenish El Capitan vuorella USA:ssa noin vuonna 1980. Kuvakaappaus ”Universalin” filmiltä *Sunshine Superman*



Tämän elokuvan jälkeen sähköinsinöörin työt saivat jäädä ja Boenish ryhtyi ammattimaiseksi hyppykuvaajaksi. 1970-luvulla ja 1980-luvun alussa saimme nähdä monia hänen kuvaamiaan upeita hyppyfilmejä, joita laskuvarjokerhot esittelivät alkeiskursseillaan ja laskuvarjourheilun markkinoitilaisuuksissa. Vuonna 1979 Boenish innostui BASE-hyppyistä ja sen hyppykuvaajalle antamiin mahdollisuuksiin. Ensimmäinen hyppykohde oli USA:ssa Yosemite luonnonpuistossa sijaitseva, näissäkin tarinoissa aiemmin esitelty vuori El Capitan. Myöhemmin Boenish laajensi harrastustaan hyppäämällä rakennuksista ja silloilta.

Lopulta Boenishin tie johti Norjaan Trollveggenille, josta hän oli kuullut muun muassa **Jorma Österiltä** ja muilta siellä hypänneiltä. Carlin oli tarkoitus 6.7.1984 hypätä vaimonsa **Jeanie Boenishin** kanssa Trollveggeniltä aikomuksenaan hypätä pisin vapaapudotus BASE-hyppyillä. Tavoite 15 sekunnin vapaapudotus onnistui. Paikalla oli muitakin kuvaajia ja USA:ssa erittäin tunnettu TV-kasvo **David Frost**. Hypystä tehtävä filmi oli tarkoitus myydä Guinnessin ennätyskirjaa käsittelevään TV-sarjaan.

Hyppy onnistui hyvin. Seuraavana päivänä 7.7.1984 Boenish nousi takaisin vuorella. Matkalla tavatut vuorikiipeilijät ehdottivat uutta hyppypaikkaa, josta hän kiinnostui. Vaikka hyppypaikalla tehty kivitesti osoitti, että rinne ei ollut täysin pystysuora, hän päätti kuitenkin hypätä. Huonosti siinä kävi. Hän ei päässyt eroon vuoresta ja yritti siksi avata varjonsa heti, mutta iskeytyi vuoreen varjon ollessa vasta kehittymässä.

Laskuvarjourheilusta olimme saaneet 1980-luvun alussa lukea, kuinka turvallista BASE-hyppääminen oikeastaan on. Ei se siltä kuitenkaan näyttänyt, kun seurattiin alan tapahtumia ja siinä sattuneita onnettomuuksia. Boenish lienee ollut kokeneimpia BASE-hyppääjiä maailmassa. Kokemus ei kuitenkaan riittänyt.

Universal Sony Pictures Home Entertainment Nordic AB julkaisi vuonna 2014 Carl Boenishista kertovan täysimittaisen (1 h 42 min) dokumenttielokuvan ”Sunshine Superman”, joka perustui suurelta osin hänen omiin 16 millimetrin filmeihinsä. Elokuvan Trollveggen –osio sisältää myös joitakin Jorma Österin Trollveggenilla kuvaamia otoksia.

Laskuvarjourheilu 2/1984

Universal Sony Pictures Home Entertainment Nordic AB, Blue Ray Disc 2014: Sunshine Superman, A True Story

Eero Kausalainen 13.11.2024

Taito- ja tarkkuushyppyjen SM-84

Taito- ja tarkkuushyppyjen SM-84 kisat pidettiin Jyväskylän lentoasemalla 7.-13.7.1984. Käytännön kisajärjestäjä oli Jyväskylän Laskuvarjokerho. Kerho oli hakenut kilpailujen järjestämisoikeutta, koska arveltiin kisojen nostavan kerhon hyppyaktiiviteettia. Myös kilpailuista saatava mahdollinen taloudellinen hyöty oli kisoja haettaessa mielessä.

Kilpailujen pääjärjestäjänä oli **Markku Anttolainen**. Hän kuitenkin aikoi kilpailla SM-kisoissa. Aikaisempien kokemustensa perusteella hän ei kuitenkaan suostunut kilpailun johtajaksi, koska kilpailijalta se ei aikaisempien kokemusten perusteella ”oman toimen ohella” olisi onnistunut. Kilpailun johtajaksi suostui **Ari Heinämäki**. Hänen kokemuksensa kilpailun järjestämisessä oli SM-kisan alkaessa vähäinen: hän oli tätä ennen johtanut ainoastaan toukokuussa Jyväskylässä järjestetyn taitohyppykilpailun. Hän kuitenkin hoiti tehtävänsä erinomaisesti – sen jälkeen, kun hän oli lopulta saanut yli-innokkaasti kisajärjestelyihin sekaantuneen Anttolaisen palautettua takaisin kilpailijan rooliinsa. Ylituomarina toimi liiton laskuvarjotoiminnanohjaaja **Eero Kausalainen**.

Kilpailun johtaja Ari Heinämäki Jyväskylän Laskuvarjokerhosta onnistui vaatimattomasta kisajärjestelykokemuksestaan huolimatta erinomaisesti. Kuva: Arja Vartia/Ilmailu.



Kisoissa käytettiin hyppykoneina kerhon omaa, 6.4.1984 ostettua ”Rocketia” OH-CNS (Cessna FR 172F) ja Utin kerhon ”satakasikakkosta” OH-CCA.

Ilmailulehden 8/1984 numerossa olleen kisajutun mukaan ”...Laskuvarjojääkärikoulun edustajat valloittivat kärkipaikat laskuvarjohypyn konventionaalisten lajien SM-kisoissa Jyväskylässä ...” Artikkelin kirjoittaja oli Ilmailulehden päätoimittaja **Arja Vartia** (os. **Martikainen**), jolla laji oli entuudestaan tuttu paitsi hyppääjänä, myös edellä mainitun utilaisten hyppykoneen ”Charlie-Alfan” ansiokkaana hyppypilottina.

LJK:n **Olavi "Enska" Kilpinen** voitti vanhaan tapaan miesten sarjassa sekä henkilökohtaisen tarkkuuden että yleismestaruuden. Lajitoveri **Tatu Soini** voitti taitohypyn. Naisten yleismestaruuden voitti Jyväskylän **Sinikka Nieminen**, yleismestaruuden **Sisko Hyppänen** Utista.

Sinikka Nieminen oli lyömätön naisten sarjassa voittaen henkilökohtaisen tarkkuuden, taitohypyn ja yleismestaruuden. Miesten sarjassa hän olisi ollut taitohypyssä sijalla 10 ja tarkkuushypyssä sijalla 17. Tällä kertaa hän ei olisi ollut uhka mieskilpailijoille. Henkilökohtaisten mitalien lisäksi hän oli joukkuetarkkuudessa pronssimitalijoukkueessa. Kuva: Arja Vartia/Ilmailu.

Ilmailun kisajutussa kerrottiin osanottajien moitiskelleen sekä tuomareita että lentäjiä. Vartia muistutti kuitenkin jutussaan, että tuomareita on kovin vähän ja lentäjiäkään ei kasva joka oksalla. Kerhojen kannattaisi pohtia, kuinka tilannetta saataisiin parannettua. Niiden moitiskelu, jotka tulevat tekemään työtä pyyteettömästi toisten hyväksi, ei paranna asiaa. Vartian sanoin:

"...Ulkopuolisten sympatiat kallistuvat tuomareiden puolelle. Jos joku jaksaa tulla kisaviikoiksi palelemaan tai paahtumaan pitkiksi kisapäiviksi, herätä aamuvarkaisella luomaan kilpailuedellytyksiä sekä jäädä illalla viimeiseksi laskemaan ja tarkistamaan tuloksia, niin tällaisille kallisarvoisille harrastuksen tukijoille pitäisi osata antaa arvoa eikä arvosteluryöppyä niskaan..."

Myös tuomaristo vastasi "sokeiden yhdistystä" vastaan kohdennettuun kritiikkiin. Se tapahtui päättäjäis-tilaisuudessa. Tuomarit marssivat palkinnonjakoon ylituomarin johdolla jonossa, mustat lasit silmillään ja kukin valkoisella kepillä etumaastoa tunnustellen.

Myös toisesta hyppykisojen tärkeästä edellytyksestä Vartiolla oli sanansa sanottavana:

"...Toinen ongelma on lentäjät. Jyväskylässä moitiskeluun oli syytäkin. Olisi aiheellista pohtia, miksi hyvistä lentäjistä on jatkuvasti pulaa. Paras hyppylentäjähän on sellainen, joka ei väsy koskaan, hänellä ei koskaan ole muuta tekemistä, kuin tulla kentälle odottelemaan keikkaa, ei syö, ei juo, ei väsy, ei nuku. Harvassa moisia lienee.

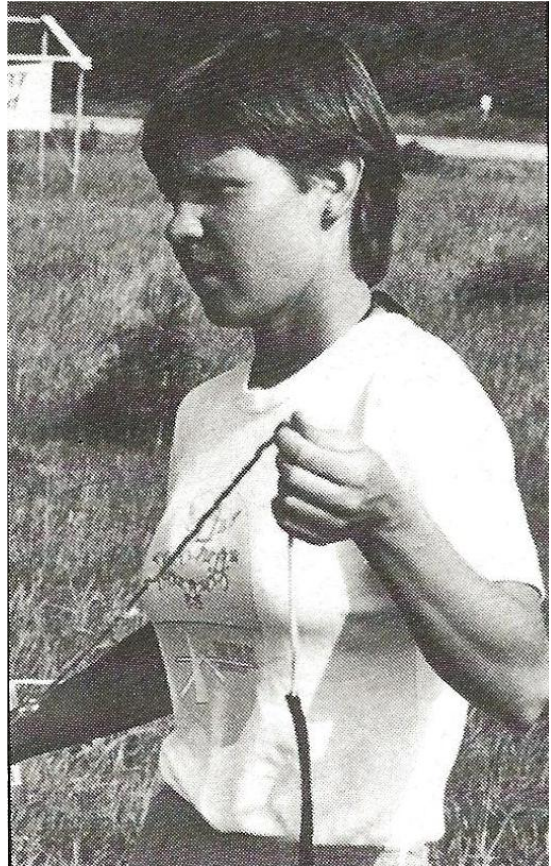
Harrastuksen pitäisi olla kaikille mukavaa..."

Taitohypyn tuomarointi tapahtui jo totuttuun tapaan videon avulla. Lisäksi oli saatu tuomariston työtä helpottamaan tietokoneohjelma. Se nopeutti merkittävästi tulosten laskentaa ja julkaisua.

Jo ennen kilpailua, sen aikana ja sen jälkeen käytiin osin kiihkeäkin keskustelua naisten sarjasta, joka oli ollut käytössä – mieskilpailijoiden aloitteesta – suuren maailman tapaan ja FAI-sääntöjen mukaisesti jo muutaman vuoden ajan. Tavoitteina naisten sarjalle lienevät olleet:

- FAI säännöt, joiden mukaan naiset kilpailevat eri sarjassa
- Halu lisätä naishyppääjien kiinnostusta ja sitä kautta määrää SM-kilpailuissa

Kun naisten sarja otettiin käyttöön, naiset saattoivat osallistua kaikkiin kolmeen (yleinen, B- ja C naiset) sarjaan ja voittaa niissä mitaleita. Kun näin tapahtui, osa mieskilpailijoista pahastui, jonka jälkeen muutettiin tätä kilpailua varten sääntöjä siten, naiset voivat voittaa



mitaleja vain yhdessä sarjassa. Käytännössä sarjajako oli epäonnistunut esimerkiksi naisten vähäisyyden vuoksi. Ei syntynyt todellista kilpailua naisten kesken. Nyt mukana oli 79 kilpailijaa, joista vain seitsemän oli naisia. Kun lajin harrastajista oli *Ilmailun* artikkelin mukaan 30 prosenttia naisia, olisi heitä tämän suhdeluvun perusteella pitänyt olla tässä kilpailussa 24.

Kilpailun aikana keskustelua herätti myös joukkueiden nimien sopivuus urheilukilpailuun. Relatiivikilpailuissa nimistä oli keskusteltu jo pitempään. Välillä oli käytettävä kerhojen nimiä (esimerkiksi ULK 1 tai SLK 2), mutta välillä asia ei enää ketään kiinnostanut. Nyt keskustelu taas heräsi lähinnä yhdestä nimestä: imatralais-oululais-tamperelais-uttalainen joukkue oli ottanut nimekseen ”Skydivers – tappajat taivaalta”. Nimen taustalla oli mainostemppu. Joukkueen jäsen **Veikko ”Vexi” Korhonen** aikoi myöhemmin syksyllä julkaista samannimisen esikoisteoksensa. Kiistelystä huolimatta joukkueen nimi ei muuttunut. Matriisikirjoittimella tulostetussa tuloluettelossa se tosin oli lyhentyneen nimen pituuden takia muotoon ”SKYDIVERS-TAPPAJAT TAIVAA”. Alla olevassa *Ilmailun* tuloluettelossa oli sentään enemmän tilaa ja nimi saatiin näkyviin kokonaisuudessaan.

TULOKSET			
Yleiskilpailu			
A-sarja			
Sija	Nimi	Kerho	pist.
1	Kilpinen Olavi	LJK	4
2	Soini Tatu	LJK	6
3	Härkönen Rauno	IIK	12
4	Korhonen Veikko	TamL	13
5	Horppu Anssi	ULK	14
6	Toivonen Timo	ULK	17
7	Lind Heikki	LJK	18
8	Savolahti Kalle	LJK	19
9	Laamanen Jarmo	LJK	23
10	Heino Matti	SLU	23
B-sarja			
Sija	Nimi	Kerho	Pist.
1	Innanen Juha	IIK	7
2	Piiparinen Risto	IIK	9
3	Takala Hannu	VAAL	11
4	Ponto Risto	KIY	13
5	Lahti Oula	ULK	14
6	Kokko Ilpo	ULK	14
C-sarja			
Sija	Nimi	Kerho	Yht.
1	Nieminen Sinikka	JLK	2
2	Hyppänen Sisko	ULK	4
3	Aarimo Kirsi	TamL	6
4	Mansikka Ulla	IIK	8
Henkilökohtainen tarkkuus			
Sija	Nimi	Kerho	Yht.
1.	Kilpinen Olavi	LJK	00.05
2	Lind Heikki	LJK	00.08
3	Härkönen Rauno	IIK	00.11
4	Laamanen Jarmo	LJK	00.12
5	Soini Tatu	LJK	00.13
6	Korhonen Veikko	TamLK	00.14
7	Toivonen Timo	ULK	00.15
8	Horppu Anssi	ULK	00.17
9	Hirvonen Esko	P-KLU	00.18
9	Rantanen Ari	IIK	00.18
B-sarja			
Sija	Nimi	Kerho	Yht.
1	Ponto Risto	KIY	00.43
2	Innanen Juha	IIK	00.75
3	Takala Hannu	VAALK	00.81
4	Keinänen Ilkka	KIY	00.93
5	Piiparinen Risto	IIK	01.08
6	Valkonen Raimo	JLK	01.52
7	Töhönen Keijo	KIY	01.85
8	Kontio Kalevi	SLK	02.03
9	Eronen Lasse	IIK	03.21
10	Hyppönen Mikko	NLU	03.75
Naisten sarja			
Sija	Nimi	Kerho	Yht.
1	Nieminen Sinikka	JLK	00.41
2	Talja Virpi	JLK	01.11
3	Kelonen Ulla	JLK	04.85
4	Hyppänen Sisko	ULK	04.94
5	Aarimo Kirsi	TamLK	12.77
6	Kauko Virpi	ULK	18.51
7	Mansikka Ulla	IIK	26.05
Henkilökohtainen taitohyppy			
A-sarja			
Sija	Nimi	Kerho	Yht.
1	Soini Tatu	LJK	26.64
2	Hartikainen Mauri	SLK	26.76
3	Kilpinen Olavi	LJK	27.20
4	Lahti Jouni	ULKO	27.37
5	Kivinen Pekka	IIK	27.50
6	Horppu Anssi	ULK	27.86
7	Korhonen Veikko	TamLK	28.80
8	Savolahti Kalle	LJK	29.20
9	Härkönen Rauno	IIK	29.90
10	Toivonen Timo	ULK	30.44
B-sarja			
Sija	Nimi	Kerho	Yht.
1	Laukkanen Ari	TamLK	36.30
2	Lahti Oula	ULK	36.63
3	Kokko Ilpo	ULK	37.03
Naisten sarja			
Sija	Nimi	Kerho	Yht.
1	Nieminen Sinikka	JLK	30.40
2	Hyppänen Sisko	ULK	38.00
3	Aarimo Kirsi	TamLK	42.23
4	Mansikka Ulla	IIK	48.00

Joukkuetarkkuushyppy		6. LJK 2		13 NaKaiTu	
1. LJK 1		Ritonen Juha-Matti		Punju Heikki	
Kilpinen Olavi		Lind Heikki		Lundberg Urpo	
Laamanen Jarmo		Rekola Tapani		Hyppönen Mikko	
Soini Tatu		Kokonen Matti	04.18	Räsänen Mauno	
Savolahti Kalle		9. Lokomoteam		Karhi Tero	20.84
Aittomäki Reijo	00.90	Takala Hannu			
2. Skydivers –Tappajat tai- vaalta		Kontio Kalevi		14 K-HLU	
Härkönen Rauno		Suutarinen Reijo		Lampela Juha	
Kivinen Pekka		Karhu Tapani	05.97	Suokas Esa	
Korhonen Veikko		10 Tampere 2		Vesterinen Harri	
Satamo Tapio		Niitymies Mauri		Vallo Seppo	22.04
Satamo Tapio		Pukkila Pentti			
Horppu Anssi	01.07	Saarinen Timo		15 Tampere 4	
3. Me tulemme taas		Lautanen Jaakko		Laukkanen Ari	
Heino Matti		Matalalampi Petri	06.79	Kakko Kari	
Anttolainen Markku		11 JLK 1		West Kai	
Nieminen Sinikka		Helo Tuure		Jerkko Petri	29.19
Käyhkö Risto	01.22	Toivo Jari			
5. KIY		Valkonen Raimo		16 Tampere 3	
Salonen Risto		Talja Virpi		Välimäki Vesa	
Ponto Risto		Schwartz Kyösti	10.12	Nieminen Pentti	
Boman Arto		12 ULK/JLK		Aarimo Kirsi	
Töhönen Keijo		Autti Jukka		Tiihonen Kalle	45.26
Keinänen Ilkka	04.01	Halinen Ilkka			
		Lahti Oula			
		Anttila Anne	11.08		

Jyväskylän Laskuvarjokerho ry, SM-84 Jyväskylä 07-15.07.1984: Tulokset

Ilmailu 8/1984

Laskuvarjourheilu 3/1984

Laskuvarjourheilu 4/1985

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

Eero Kausalainen 15.11.2024

AFF-oppilaan jatkohoito



Ilmailuliiton vuoden 1984 toimintakalenteriin oli merkitty AFF-hyppy-mestarikurssin (AFF: nopeutettu vapaapudotus) järjestäminen Suomessa. Se ei eri syistä onnistunut. Hyppylaji ei kuitenkaan täysin so- lahtanut ohi suomalaisesta laskuvarjourheilusta. Suomen Laskuvar- jokerhon hyppypilotti **Tom Uusmaa** oli USA:n matkallaan osallistu- nut AFF-hyppyrakurssille USA:ssa ja halusi sen jälkeen hypätä Suo- messa. Asia ei ollut täysin ongelmaton. Suomalaisissa hyväksy- tyissä koulutusohjelmissä ei ollut vaihtoehtoa tai koulutuspolkua henkilölle, joka on hypännyt 7–10 vapaapudotushyppyä, joiden jäl- keen hän hallitsee pääpiirtein vapaapudotuksen ja käännökset, mutta ei ole hypännyt yhtään pakkolaukaisuhyppyä, eikä ole saanut suomalaiseseen koulutusjärjestelmään liittyviä muita tietoja ja taitoja.

Tom Uusmaa Porissa elokuussa 1987. Kuva: Pekka Palotie

Suomen mallin mukaan hyppääjän status pelkän AFF-kurssin jälkeen oli jatkokoulutusvaiheen alussa oleva oppilas, joka kuitenkin oli hypännyt jo useita jatkokoulutusohjelmaan yleensä vasta huomattavasti myöhäisemmässä vaiheessa kuuluvia suorituksia. Hyppyjen jatkamiseen Suomessa haluttiin antaa mahdollisuus, mutta Ilmailuhallituksella ei ollut eväitä asian ratkaisemiseen. Pallo vie- rähti LuKT:lle, joka sysäsi sen omalle erityiselimelleen koulutuskomitealle. Se käsitteli asiaa ja lähetti

20.6.1984 päivätyn esityksen Ilmailuhallitukselle. Esitykseen liittyi AFF-koulutuksen saaneelle henkilölle laadittu, alkeis- ja jatkokoulutusohjelman pohjalta räätälöity oma koulutusohjelma. Tarkoitus oli, että koulutuksen päättyessä hyppääjällä olisi samat tiedot ja taidot – mukaan luettuna suomalaiset määräykset ja ohjeistot – kuin tavanomaista koulutuspolkua lupakirjaan saakka etenevällä laskuvarjohyppääjällä.

Viranomainen hyväksyi esityksen 17.7.1984 ja antoi koulutuksen jatkamiselle luvan siihen liittyvine ehtoineen. Samassa yhteydessä myönnettiin Suomen Ilmailuliitolle kokeiluluonteinen lupa AFF-koulutettujen jatkokoulutukselle Suomessa. Luvan mukaan koulutus toteutettiin SIL:n valvonnassa liiton jäsenkerhoissa. AFF-kurssin suorittaneille oppilaille oli haettava suomalainen laskuvarjohyppääjän oppilaslupa ennen koulutuksen aloittamista. Koulutettavan henkilön oli esitettävä Suomen Ilmailuliitolle todistus USA:n laskuvarjoliiton USPA:n hyväksymästä AFF-koulutuksesta sekä hyppypäiväkirja.

Luvan mukaan samojen ehtojen mukaisesti voisi kouluttaa myös mahdollisia tulevia uusia ”AFF-potilaita”. Ilmailuhallituksen myöntämä lupa oli voimassa 30.9.1985 saakka. Tämän jälkeen Ilmailuliitto veloitettiin tekemään Ilmailuhallitukselle selvityksen toteutuneesta koulutuksesta ja siitä saaduista kokemuksista.

Uusmaan jälkeen saattoi Historiahepun muistikuvien mukaan tulla Suomen laskuvarjokoulutusjärjestelmään ainoastaan 1–2 saman koulutuksen saanutta. Muutaman vuoden kuluttua Suomessakin päästiin aloittamaan AFF-koulutus. Suomalaiseksi nimeksi tuli vakiintumaan NOVA (nopeutettu vapaapudotuskoulutus).

Ilmailuhallitus 17.7.1984, D:no 3357/354/84: AFF KOULUTUKSEN JATKAMINEN SUOMESSA
Eero Kausalainen 18.11.2024

Kohtalokas törmäys relatiivihypyillä – ja ennätys

Ilmailuliitto oli myöntänyt Utin Laskuvarjokerholle RW-SM-kilpailujen järjestämisoikeuden. Kerho järjesti ennen kilpailuja 16.–22.7.1984 harjoitusleirin, jossa joukkueet voivat harjoitella hyppyjä ja kilpailukuvioita kilpailuissa käytettävistä konetyypeistä. Harjoitusviikon päätteeksi ULK järjesti lisäbonuksena osanottajille pienimuotoisen Fokker-Boogien, johon oli saatu hyppykoneeksi ilmavoimien Fokker F27. Boogien ajankohta oli 21.–22.7.1984. Hienoon hyppyilotteluun liittyi kuitenkin murheelisen tapahtuma kahden hyppääjän törmättyä toisiinsa. Sen seurauksena toinen heistä, 24-vuotias lupakirjahyppääjä menehtyi. Hänellä oli 233 hypyn kokemus. Törmäyksen toisen osapuolen hyppykokemus oli 187.

Fokker-Boogiessa tarkoituksena oli harjoitella ja hypätä isompia relatiivimuodostelmia, kuin mihin tavanomaisessa kerhotoiminnassa oli mahdollisuus. Hyppytoiminta oli järjestetty siten, että paikalle oli kutsuttu kouluttajiksi kokeneita relatiivihyppääjiä, jotka kokosivat joukkueet. Tarkoituksena oli, että kokoonpanossa ja hypyn ohjelmassa huomioitiin hyppääjien kokemustaso, jonka perusteella kouluttaja määritteli hypyn ohjelman ja vaikeustason. Tarkoitus toteutuikin pääpiirtein, mutta ei kokonaan. Tilaisuuteen ajoissa ilmoittautuneiden osalta järjestely toimi, mutta jälki-ilmoittautuneita tuli niin paljon, että niitä ei saatu sijoitettua jo valmiisiin joukkueisiin, jolloin heistä muodostettiin oma joukkue.

Jälki-ilmoittautuneiden joukkue hyppäsi ensimmäisen kerran 12 hyppääjän kokoonpanolla 21.7.1984 iltapäivällä. Hypyn jälkeen kouluttaja ehdotti, että joukkue jaettaisiin neljän hyppääjän ryhmiin, koska ryhmän suurimmalla osalla ei vähäisen kokemuksensa takia olisi edellytyksiä hypätä 10–12 hyppääjän muodostelmia. Osanottajat eivät siihen suostuneet, koska hyppääminen isosta koneesta tämän kokoisia vapaapudotuskuvioita oli harvinaista herkkua.

Ryhmä lähti toiselle hypylleen 11 hyppääjän kokoonpanossa. Samassa konekuormassa oli toisena ryhmänä hyppeävä 14 hyppääjän joukkue sekä 11 matkustajaa. Ensimmäisen joukkueen tavoitteena oli tehdä ensin viiden hyppääjän tähti, johon tähdessä olevien väleihin, jalkoihin tarttuen tulisivat muut hyppääjät. Yhteen väliin oli määrä tulla kaksi hyppääjää toistensa käsistä kiinni pitäen.

Onnettomuuden toinen osapuoli oli ns. ”etuflutteri” eli kelluja, joka uloshypyssä kiipesi ennen muuta joukkuetta koneen oviaukon ulkopuolelle. Onnettomuuden uhri lähti koneesta järjestyksessä yhdeksäntenä. Onnettomuuden uhrin ja toisen osapuolen oli määrä sijoittua muodostelman ulkokehälle. Hyppyjärjestyksen oli määrännyt joukkueen kouluttaja. Suunniteltu uloshyppykorkeus oli 4 000 metriä. Muodostelma oli sovittu purettavaksi 1 200 metrin korkeudessa ja laskuvarjojen aukaisu 750 metrin korkeudessa. Joukkue harjoitteli hyppeä maassa noin seitsemän kertaa, josta kahdella viimeisellä laskuvarjovarustus puettuna.

Onnettomuushyppy kuvattiin maasta osittain. Maavideo ei ollut valmiina joukkueen uloshyppyhetkellä, jonka vuoksi osa hypystä ei tallentunut. Taltioidun aineiston perusteella voitiin hypyn kulku määrittää vain osittain. Uloshyppykomento annettiin maasta siten, että uloshyppy tapahtui suunniteltua kauempana, noin 1,5 kilometrin päässä lentokentästä sijaitsevan Haukkajärven päällä.

Joukkueen uloshyppy oli nopea, mutta kolmen hyppääjän pohjamuodostelma lähti pyörimään holtittomasti. Onnettomuuden toinen osapuoli ajautui potkurivirran takia noin 20 metrin päähän pohjamuodostelmasta. Muodostelma pyöri, jonka vuoksi sen nopeus kiihtyi tavallista suuremmaksi. Hyppääjä lähti tavoittamaan pohjaa pystysyöksyssä. Noin 12 sekunnin kuluttua hän havaitsi pohjan hannon. Oletetaan, että onnettomuuden uhri lähti heti uloshypyn jälkeen syöksymään kohti pohjaa.

Hypyn alkuvaiheesta ei ole silminnäköhavaintoja eikä videokuvaa. Noin 3 300 metrin korkeudessa hyppääjät törmäsivät toisiinsa. Tutkijalautakunta arveli, että tässä törmäyksessä onnettomuushyppääjän kypärä olisi rikkoontunut kahteen osaan, joista toinen pysyi hyppääjän päässä toisen pudotessa irrallaan. Onnettomuuden uhri menetti todennäköisesti tajuntansa ja putosi alla olevaan Haukkajärveen laskuvarjojaan avaamatta.

Törmäyksen toinen osapuoli menetti törmäyksessä osittain tajuntansa noin 34 sekunnin ajaksi. Hän palautui toimintakuntoiseksi 1 500–1 700 metrin korkeudessa. Tämän jälkeen hän toimi normaalisti. Hän ei muistanut törmäystä eikä sen jälkeistä putoamistaan. Hypyn videotallenteessa molemmat hyppääjät näkyivät törmäyksen jälkeen lyhyen aikaa. Molemmat putosivat hallitsemattomasti.

Hyppykoneessa seuraavana ollut 14 hyppääjän ryhmä hyppeä omalla vuorollaan ensimmäisen ryhmän jälkeen. Onnettomuus oli havaittu lennonjohtotornista, jonka vuoksi hyppytoiminta keskeytettiin toisen ryhmän hypyn jälkeen ja hyppykone siirtyi Haukkajärven alueelle etsimään onnettomuuden uhria. Pelastus- ja etsintätoimet käynnistettiin välittömästi. Vaikka putoamispaikka oli pääpiirtein tiedossa, uhria ei heti löydetty. Etsintää toteutettiin naaraamalla ja 3–13 sukeltajan avulla. Uhrin lopulta löysi puolustusvoimien sukeltaja 25.7.1984.

Onnettomuustutkinnassa ei hyppääjän varusteissa todettu sellaisia vikoja tai puutteita, joilla olisi ollut vaikutusta onnettomuuden syntyyn. Selvitystensä perusteella tutkijalautakunta esitti onnettomuuden syyksi seuraavaa:

”...Vapaan pudotuksen aikana kaksi hyppääjää törmäsi toisiinsa niin, että siitä aiheutui molemmille tajuttomuus. Toinen hyppääjä virkosi ja pystyi laukaisemaan laskuvarjonsa, mutta toisen hyppääjän tajuttomuus jatkui, eikä hän laukaissut kumpaakaan varjoaan. Hyppääjä iskeytyi veteen saaden välittömästi surmansa.”

Vaikka suoraan onnettomuuteen liittyviä varustepuutteita ei todettu, löytyi onnettomuustutkinnassa paljon puutteita, jotka vahvistivat tässä historiakertomuksessa aiemmin esitettyjä huomioita

laskuvarjokaluston kunnosta. Onnettomuuden syntyyn vaikuttaneina tekijöinä esitettiin tutkimuskertomuksessa seuraavaa:

- Hyppytapahtuman jälki-ilmoittautuneista muodostettiin yhdessä hyppäävä ryhmä, jossa ei huomioitu hyppääjien kokemusta. Muut ryhmät koottiin siten, että kokemusta otettiin huomioon.
- Kummallakaan onnettomuuteen osallisella hyppääjällä ei ollut aikaisempaa kokemusta käytettävästä konetyypistä eikä merkittävää kokemusta hyppäämisestä isoissa ryhmissä. Onnettomuushyppääjällä oli aikaisemmin kuuden hypyn kokemus 9–12 hyppääjän relatiivihypyistä. Onnettomuuden toisella osapuolella oli seitsemän hypyn kokemus 8–12 hyppääjän relatiivihypyistä.
- Molemmat hyppääjät käyttivät kevyttä suojakypärää. Onnettomuushyppääjän kypärä, joka oli tutkijalautakunnan käsityksen mukaan hajonnut yhteentörmäyksessä, oli laskettelussa yleisesti käytetty kevyt suojakypärä, joka oli valmistettu runsaan millin paksuisesta muovista ja vuorattu sisältä ohueholla vaahtomuovilla. Törmäyksen toisen osapuolen kypärä oli vain hieman paksumpaa muovia, mutta siinä oli kovempi ja paksumpi sisäpehmustus.
- Uloshyppy tapahtui vesialueen päällä, mikä olisi edellyttänyt hyppääjiltä pelastusliivejä sekä eräitä muita turvallisuusjärjestelyjä. Uloshyppy tapahtui 2 200–2 400 metrin etäisyydellä maali-alueesta. Lentokoneen hyppylinjalle ajo ja uloshyppy tapahtuivat maasta annettujen komentojen perusteella. Uloshyppypaikkaan vaikuttivat kentän lähellä olevat pilvet: koska haluttiin hypyn näkyvän kokonaisuudessaan maavideoon, hyppylinjaa siirrettiin tarkoituksella kauemmaksi kentästä. Tämän seurauksena hyppy tapahtui suoraan Haukkajärven yläpuolella.

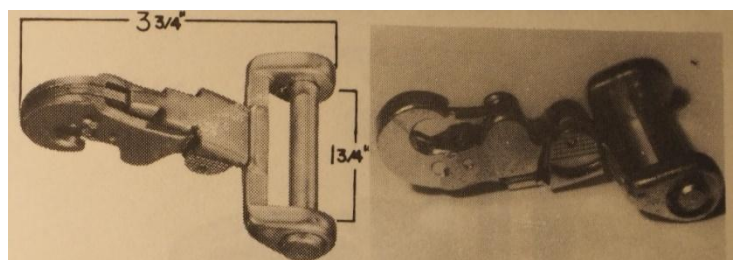
Laskuvarjokaluston tarkastuksessa tuli esille useita ongelmia, joilla ei kuitenkaan todettu olleen yhteyttä onnettomuuteen, mutta jotka osoittivat tarvetta kehittää laskuvarjojen huoltojärjestelmää. Osa todetuista vioista tai viritelmistä oli sellaisia, että niiden tarkoitus ei tutkimuksissa selvinnyt. Jäljempänä on lueteltu merkittävimmät kalustoon liittyneet puutteet tai viat.

Kuvituskuva (ei onnettomuusvarjo) Owners Manual, PI Razzor-Back tandem-varustekokonaisuus. Kuva: Parachutes Industries PI

- Onnettomuushyppääjän päävarjon laukaisujärjestelmä oli muutettu alkuperäisestä kahvavaijerijärjestelmästä ”itse tehtyyn” kädestä päästettävään apuvarjojärjestelmään. Luvattomasti tehty muutostyö oli kuitenkin ilmeisen käyttökelpoinen. Päävarjon (Strato Star) kupua oli paikattu useasta kohdasta, osittain varjoteipillä, mutta myös tavallisella ruskealla muovisella pakkausteipillä.
- Uhrin varjokirjaan tehdyt hyppy- ja pakkausmerkinnät olivat puutteelliset. Viimeisin merkintä oli tehty heinäkuussa 1983. Varavarjosta (Pioneer, 26 ft Super Steerable) oli poistettu siihen kuulunut hidastusjärjestelmä (punosten lukitus sokalla). Varavarjon lukitusnaru (punostenlenkki) oli itse tehty siten, että molempien lenkkien kohdalle muodostui ”olkapäät”, jollaiset saattavat ”kanittaa” ja haitata repun avautumista.

Hyppääjän tandemvarjokokonaisuudessa oli oikein kuvan tyyppiset ns. pikalukot. Kuva: alkuperä tuntematon.

- Onnettomuushyppääjän valjaiden (Razzor-Back) ”..jalkahihnojen lukkojen valmistusvuotta ilmaisevat leimat oli poistettu stanssaamalla.



Molempien lukkojen koukkujen päät oli lyhennetty hiomalla. Oikeanpuoleisen koukun päätä oli lyhennetty siinä määrin, että D-soljen saattoi käsin vetää koukun pään ja lukituskielekkeen välistä. Muilta osin lukot olivat toimintakuntoiset...”

- Valjaista ja repuista puuttui valmistajan leima

Tutkimuskertomuksessa listattiin varustepuutteet, mutta ei tehty niihin liittyviä ehdotuksia. Tutkijalautakunta antoi yhden suosituksen, joka koski relatiivihypyjen turvallisuutta:

”RW-hyppäminen isossa ryhmässä edellyttää huomattavasti taitoa, malttia ja toisten huomioonottamista sekä kurinalaisuutta. Tämän vuoksi tutkijalautakunta ehdottaa, että ilmailuhallitus yhdessä Suomen Ilmailuliiton kanssa laatisi RW-hyppämiselle sellaiset koulutusohjeet ja määräykset, joissa hyppääjän kokemus otettaisiin huomioon siirryttäessä vaativampiin hyppysuorituksiin (huomioitava ryhmän koko, suoritustavoite ja varusteet).”

Ilmailuhallituksen kirjeessä Ilmailuliitolle 2.7.1984 viranomaisen pyysi Ilmailuliittoa ”...valmistelemaan esityksen tutkijalautakunnan ehdotuksessa tarkoitetuksi RW-hyppäämistä koskevaksi koulutusohjeeksi. Sellaisen LuKT myös laati.

Tutkijalautakunnan puheenjohtajaksi Ilmailuhallitus oli nimittänyt kokeneen hyppääjän ja hyppymestarin sekä pitkään LuKT:n jäsenenä toimineen, joskin siitä vuonna 1982 eronneen **Ralf Norran**. Lautakunnan jäsenenä oli ylikonstaapeli **Jukka Kallio** keskusrikospoliisista.

Ralf ”Affe” Norra (vas.) ja Jukka Kallio seuraamassa RW-SM-kilpailuja 23.7.1984. Kuva: Pekka Palotie



Laskuvarjot

Suhteellisen uudella urheilumuodolla, laskuvarjohypyillä, lienee Suomessa ehkä joitain satoja harrastajia. Siivullisen käsityksen mukaan laji edellyttää paitsi huimapäisyyttä, myös riskinottoa. Pienelle harrastajajoukolle on tänä vuonna tapahtunut jo kolme kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Ihmistä on mahdoton estää vaarantamasta omaa henkeään tavalla tai toisella. Voi kuitenkin kysyä, millä ehdoilla voidaan sallia näin vaarallisen toiminnan organisointi ja yhteiskunnan tuen antaminen sille vaikkapa lennonjohdon muodossa. Ainakin tilanne olisi selvitettävä ennen uusia uhreja.

Tapahtuma sai sanomalehdissä huomiota. Kaksi päivää onnettomuuden jälkeen ilmestyneessä Ilta-Sanomat lehdessä

kerrottiin onnettomuuden uhrin olevan edelleen kateissa. Lehdessä myös kerrottiin vuoden 1984 aikaisemmista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista sekä edellisestä, vuonna 1980 tapahtuneesta onnettomuudesta. Uusi Suomi otti vieressä olevassa pääkirjoituksessaan 24.7.1984 kantaa laskuvarjourheilun turvallisuuteen.

Kolmannessa tätä kirjoitettaessa käsiin sattuneessa sanomalehtijutussa ei ollut tunnistetietoja, mutta lehti oli todennäköisesti laskuvarjourheilusta usein kirjoittanut Kouvolan Sanomat. Artikkelista päätellen myös se oli laadittu melko pian onnettomuuden jälkeen, koska siinä onnettomuuden lisäksi kerrottiin juuri käynnissä olevista ”...ryhmä-SM-kilpailuista.”

Artikkelissa pohdittiin vapaassa pudotuksessa sattuneen törmäyksen vaaroista ja laskuvarjourheilun turvallisuudesta yleensä. Artikkelissa myös mainittiin ylivääpeli **[Markku Paakkasen]** mielipide, jonka mukaan ”...kiinteiltä alustoilta, silloilta ja torneista, uhkarohkeasti hypänneet henkilöt ovat

viime aikoina pilanneet koko laskuvarjohyppäämisen mainetta...” Hän viittasi Tukholman Kaknäs - tornista tapahtuneisiin hyppyihin, joista yksi johti kuolemaan. Nämä hyppyt *”...toivat lajiin ikävää sirkustelun makua...”* Artikkelin päätyi alla olevaan kappaleeseen.

Onnettomuudesta ja sen syistä kertoneessa *Laskuvarjourheilun* (4/1985) artikkelissa palattiin saman lehden palstoilla aiemmin käytyihin keskusteluihin aiheesta ”laskuvarjourheilu on/ei ole vaarallista”. Artikkelin kirjoittanut liiton laskuvarjotoiminnan ohjaaja **Eero Kausalainen** kiinnitti lukijoiden huomiota laskuvarjourheilun riskien hallintaan. Artikkelin mukaan keskustelu on ollut osin aiheeton niin kauan, kun ei ole molempia keskusteluosapuolia tyydyttävästi määritetty, mitä tarkoitetaan tässä yhteydessä sanoilla ”turvallinen” tai ”vaarallinen”. Kausalaisen mukaan:

”... Selvä fakta kuitenkin on, että laskuvarjourheilu sisältää joukon riskitekijöitä, jotka saattavat aiheuttaa harrastajalleen vakavan vaaratilanteen, jopa hengen menon. Riskit ovat suurimmalta osaltaan hallittavissa. Niiden hallinta on kuitenkin mahdotonta, jos emme tunnusta niiden olemassaoloa ja toimi aktiivisesti niitä vähentävästi ...”

Onnettomuuden varjoon jäi komea hyppysuoritus. Vaikka onnettomuuden uhri oli kateissa, onnettomuuden jälkeen hyppytoimintaa päätettiin jatkaa jo seuraavana, harjoitusviikon viimeisenä päivänä ja heti sen jälkeen alkaneella RW-SM-kilpailuilla. Harjoitusviikon viimeisenä päivänä 22.7.1984 syntyi komea suurimman vapaapudotusmuodostelman ennätys: 30 henkilön muodostelma.

Hyppääjien putoamisvauhti on huikea 200 km / tunti, mutta varjon auettua se hidastuu jopa viiteen metriin sekunnissa. Suomessa tätä vauhdin hurmaa ja toisaalta maisemien katselua harrastaa vajaat 1 500 hyppääjää. He liitelevät varjojen varassa maahan yhteensä noin 30 000 kertaa vuodessa. Pidettiinpä lajia vaarallisena tai ei.



Tuntemattomaksi jääneen joukkueen sikinsokin uloshyppy mahtavasta hyppykulkuneuvosta. Kuva: Pekka Palotie

LuKT hyväksyi ennätyksen viralliseksi Suomen ennätykseksi. Ennätyshyppyyn osallistuivat **Jari Holopainen, Pentti Selenius, Henri Pohjolainen, Sari-Anna Pakarinen, Kari Koivuranta, Raimo**

Kempainen, Jukka Saarensilta, Esa Nykänen, Mika Ekström, Timo Rantala, Jouko Hoviniemi, Ari Kousa, Johanna Vuorio, Hannu Havia, Matti Veikkola, Merja Kempainen, Petri Ahola, Esa Mikkonen, Tero Toukonen, Jukka Autti, Mauri Hartikainen, Matti Karjalainen, Petri Mäkinen, Raimo Rohkimainen, Olavi Kilpinen, Raimo Ahola, Päivi Lappalainen, Auli Myllymäki, Anne Louhimo ja Anssi Horppu.



Kuvassa iloiset ennätyshyppääjät, hyppykoneen miehistö ja Utin Laskuvarjokerhon edustaja. Kuva: Pekka Palotie.

PI 1976: Custom Razzor-Back; Owners Manual

Ilmailuhallitus: Tutkimuskertomus Laskuvarjohyppyonnettomuus Teuvo Antero Nieminen, Valkeala 21.7.1984

Ilta-Sanomat 23.7.1984

Uusi Suomi 24.7.1984

Kouvolan Sanomat (?) noin 24.7.1984 (?) (lehtileikkeestä puuttuvat tunnistetiedot)

Laskuvarjourheilu 4/1984

Laskuvarjourheilu 4/1985

Ilmailuhallitus, kirje 2.7.1986, D:no 2632/39/86: RW-hyppäjä koskevan koulutusohjeen laatiminen

RW-SM taitohyppääjien kotipesässä

Vuoden 1984 RW-SM järjestettiin taito- ja tarkkuushyppyjen pesäpaikaksi ja vahvaksi linnakkeeksi muodostuneessa Utissa. Oli siellä toki relatiiviakin hyppäty, mutta enempi kuitenkin konventionaalisia lajeja. Kilpailun järjestäjä Utin Laskuvarjokerho oli alalla Suomen kokenein, joten relatiivikilpailutkin onnistuivat. Järjestelyt olivat joiltakin osin jopa yksinkertaisemmat, kuin taito- ja tarkkuuskilpailut. Kilpailun ajankohta oli 22.–29.7.1984. Kilpailua edelsi edellisessä tarinassa esitelty harjoitusviikko. Kilpailun johtajaksi kerho oli nimennyt **Antti Kausalaisen**.



SM-kilpailut alkoivat kaksijakoisissa tunnelmissa. Iloisempi asia oli edellisenä päivänä tehty komea Suomen ennätys. Murheellinen asia oli, että hyppytoveri oli menehtynyt ja kateissa vielä kilpailun alkaessa.

Kilpailun hinnat oli koettu ongelmalliseksi. Niistä oli käyty sapekasta keskustelua sekä julkisessa sanassa (*Laskuvarjourheilu*) että suorassa kommunikoinnissa. Kisahintoja pidettiin kovin kalliina, joka poiki avoimia kirjeitä ja vastauksia niihin *Laskuvarjourheilussa*. Järjestävä kerho oli käyttänyt hintareferenssinä edellisen vuoden RW-SM-kisan hintoja ja arvioinut vuoden aikana tapahtuvan hintojen nousun. Merkittävä kuluerä oli Suomen Laskuvarjokerhon Pilatus Porterin siirtolennot. Kisahintoihin saatiinkin pieni alennus, kun SIL tarjoutui maksamaan kulut. Kerhon edustajan mukaan varsinaiset kilpailukulut jäivät siitä huolimatta tappiolle, jota jouduttiin paikkamaan kisapuffetin tuotoilla.

Hintatasosta kiinnostuneille kerrottakoon alkuperäiset, kohtuuttomiksi koetut hinnat:

4-hengen sekvenssi, 11 hyppyä, 3 500 mk/joukkue (1 460 €), 79,5 mk/hyppy/hyppääjä (33,5 €).

8-hengen sekvenssi, 11 hyppyä, 7 000 mk/joukkue (2 920 €), 87,5 mk/hyppy/hyppääjä (33,2 €).

Maksuihin sisältyi kymmenen kilpailuhyppyä ja yksi harjoitushyppy. Palautus hyppäämättä jääneistä hypyistä oli 150 mk (62,6 €) per kierros 4-miehisessä ja 250 mk (104,3 €) per kierros 8-miehisessä lajissa. Euromäärät on määritetty tilastokeskuksen rahanarvomuuntimen avulla vuoden 2023 tason mukaan. Tätä kirjoitettaessa ei ole pystytty selvittämään, paljonko SIL:n avustus pudotti hintoja.



8-miehisen lajin hopeajoukkue Isoveli kilpailun avajaisissa. Vasemmalta Ari Kousa, Mika Ekström, Jarmo Karjalainen, Pentti Selenius, Jari Holopainen, Jouko Hoviniemi, Henri Pohjolainen, Matti Karjalainen, Mauri Hartikainen ja Jari Mynttinen. Kuva: Pekka Palotie.

Kalliiksi koetuista hinnoista huolimatta kilpailuun osallistui kohtuullisen mukava määrä joukkueita: 4-miehisissä kahdeksan, joista yksi hyppäsi virallisen SM-kilpailun ulkopuolella (mukana yksi ulkomalainen hyppääjä) ja 8-miehisissä neljä joukkuetta. Runsaasta viidestäkymmenestä kilpailuun

osallistuneesta vähän yli kolmekymmentä oli SLK:sta. Lisäksi oli mukana viisi turkulaisia ja saman verran oululaisia, isäntäkerhosta neljä ja Tampereelta neljä kilpailijaa. Kilpailijamäärät kerhoittain ei ole eksakti luku, vaan perustuu Historiahepun arvioihin ja oletuksiin hyppääjien kotikerhoista vuonna 1984.

Kilpailujen tuomarointi tapahtui videoilla maassa. Tuomareita oli jälleen kerran liian vähän. Tilannetta heikensi se, että Ilmailuhallitukselle menetettiin yksi tuomareista: se nimesi yhden kilpailun tuomareista **Ralf Norran** tutkijalautakunnan puheenjohtajaksi selvittämään harjoitusviikolla sattunutta laskuvarjo-onnettomuutta. Ylituomarina toimi **Kari Tusa**.

Sää haittasi kilpailua jonkin verran. Kilpailun johtajan sanoin: ”...Ilma saattoi olla ihan kiva, mutta epäkelpo hyppyjen suorittamiseen. Hyyt kun piti saada kuvanauhalle arvosteltavaksi...” Sää kuitenkin parani siinä määrin, että lopulta päästiin hyppäämään. Säähäiriöt kuitenkin jatkuivat. Molemmissa lajeissa saatiin Suomen mestaruuteen vaadittava minimi kuusi hyppykierrosta. 4-miehisessä lajissa tuli kuitenkin vastaan ongelma: Lajissa oli kuuden kierroksen jälkeen kaksi joukkuetta tasapisteissä. Sääntöjen mukaan tasatilanne olisi pitänyt ratkaista hyppäämällä lisää kierroksia, kunnes jompikumpi joukkueista olisi parempi. Tätä yritettiin yhden kierroksen verran, mutta molemmat joukkueet katosivat pilveen kesken hyppyä, joten tuomarit eivät voineet niitä arvostella. Uusia kierroksia ei enää ollut mahdollista hypätä, koska tässä vaiheessa LuKT:n kilpailuajalle asettama takaraja tuli vastaan. Tasatuloksen saavuttaneet joukkueet Oulun *Sekaelinperi* ja Tampereen *Urea Humus* suosituivat pakottavassa tilanteessa jakamaan pronssimitalin.

Kisoista lisää tietoa haluaville löytyy *Laskuvarjourheilusta* Antti Kausalaisen kirjoittama ja runsaasti **Pekka Palotien** kuvittama seitsemän sivun mittainen artikkeli.

Tuloksia *Laskuvarjourheilun* mukaan:

8-henkilön relativihyyt																	
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	Yht.									
1.	Päivänkakkarat SLK	6	4	3	6	8	2	29	3.	Luigi ja tyhjätkuvat	4	2	2	3	5	2	18
	Havia Hannu									Ahola Petri							
	Koivuranta Kari									Ahola Raimo							
	Mäkinen Petri									Halinen Ilkka	-	-	-	-	-	-	
	Nykänen Esa	-	-	-	-	-	-			Karhu Sirpa							
	Pakarinen Sarianna									Kempainen Merja							
	Rahkamaa Anna-Maija									Kempainen Raimo							
	Rohkimainen Raimo									Lappalainen Päivi							
	Veikkola Matti									Louhimo Anne	-	-	-	-	-	-	
	Vuorio Johanna									Palotie Pekka							
										Saarensilta Jukka							
2.	Isoveli SLK	5	5	5	5	3	4	27	4.	Riskiryhmä SLK	2	3	2	4	3	3	17
	Hartikainen Mauri									Alvas René	-	-	-	-	-	-	
	Holopainen Jari									Kervinen Heikki							
	Hoviniemi Jouko									Kukkonen Timo							
	Ekström Mika									Laine Marinka							
	Karjalainen Jarmo	-	-							Lehtonen Maarit	-	-	-	-	-	-	
	Karjalainen Matti									Myllymäki Auli							
	Kousa Ari			-	-					Pesonen Liisa							
	Mynttinen Jari									Rantala Timo							
	Pohjolainen Henri									Sarvi Tom							
	Selenius Pentti									Toukonen Tero							

4-henkilön relatiivihyppy

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	Yht.								
1. Lq. Solution SLK	9	5	9	8	8	8	47	3. Urea Humus Tamk	5	3	5	4	6	5	28
Havia Hannu								Aarimo Kirsi							
Mäkinen Petri								Laitinen Ari							
Pakarinen Sari-Anna								Louhimo Anne							
Palotie Pekka	-	-	-	-	-	-		Salonen Tarja							
Vuorio Jonna								Selenius Pentti	-	-	-	-	-	-	
2. Scorpion SLK	7	6	8	8	8	8	45	3. Sekaelinpele OLK	6	5	5	5	5	2	28
Hartikainen Mauri								Ahola Raimo							
Holopainen Jari	-	-	-	-	-	-		Karhu Sirpa	-	-	-	-	-	-	
Hoviniemi Jouko								Kemppainen Merja							
Karjalainen Matti								Kemppainen Raimo							
Pohjalainen Henri								Saarensilta Jukka							
5. Kylmärinki ULK	4	2	4	4	3	3	20	7. Any Way SLK	2	2	4	3	4	2	17
Autti Jukka								Kousa Ari							
Halinen Ilkka								Lehtonen Maarit							
Koponen Ari								Nivala Kari							
Kemppainen Raimo								Nykänen Esa							
Kilpinen Olavi	-	-	-	-	-	-		Toukonen Tero	-	-	-	-	-	-	
6. High Society TLU	4	2	5	4	1	3	19	Kilpailun ulkopuolisena joukkueena							
Forsén Mika								Teräslehdet SLK	7	6	4	3	6	6	32
Jäppinen Terho								Gaebel Kurt							
Kopra Janne								Koivuranta Kari							
Kulmala Kalle								Rahkamaa							
Sainio Simo	-	-	-	-	-	-		Rohkimainen Raimo	-	-	-	-	-	-	
								Veikkola Matti							

Utin Laskuvarjokerho ry 24.5.1984: Kilpailukutsu RW-SM 1984

Laskuvarjourheilu 3/1984

Tilastokeskus 20.11.2024: Rahanarvomuunnin

Eero Kausalainen 21.11.2024

Relatiivihyppyjen PM – Ruåtsi otti rintamavastuun

Pohjoismaiden kesken sovittu vuoroluettelon mukaan Suomi olisi ollut relatiivihyppyjen PM-kilpailun järjestämismuorossa. Suomesta ei kuitenkaan löytynyt yhtään kerhoa, joka olisi ollut halukas otta-
maan kilpailut järjestettäväkseen. Lopulta Ruotsi tarjoutui kisajärjestäjäksi. Pohjoismaisen Councilin
kokouksessa 18.5.1984 oli esillä kaksi tarjousta: Söderhamn viikolla 35 ja Gryttjom viikolla 31. Tuk-
holman laskuvarjokerhon tarjous kilpailujen järjestämisestä kerhon tukikohdassa Gryttjomissa heinä-
elokuun vaihteessa hyväksyttiin. Vaikka kysymyksessä on Tukholman kerho, Gryttjom sijaitsee Upp-
salan pohjoispuolella, noin 150 kilometriä Tukholmasta pohjoiseen.

Suomesta kilpailuun osallistuivat kilpailijoina **Sari-Anna Pakarinen, Petri Ylermi Mäkinen, Jo-
hanna Vuorio** ja **Hannu Havia**. Suomen joukkue otti osaa ainoastaan neljän hyppääjän lajiin. 8-
miehen lajissa oli vain kaksi joukkuetta, mutta ei suomalaisia. Tuloluettelosta löytyi taas nimikum-
majaisia. Havia oli muuntunut muotoon **Hannu Haria** ja Vuorio oli muuntunut muotoon **Vuonio**. Tällä
kerralla nimet menivät vain hieman paremmin kohdalleen, kuin vuoden 1983 PM-kilpailussa Tans-
kassa. Siellä tuloluettelosta löytyivät muun muassa **Kiekko Korkonen, Rauno Harbonen** ja **Anns
Harppu**.

Molemmissa lajeissa hypättiin täydet kymmenen kilpailukierrosta.

Tuloksia, 4-miehen laji (10 kierrosta)

1.Tanska I

79 pistettä

Ivan Hansen, Flemming Nøddegaard, Mads Larsen Bjare Olsen

2.Ruotsi I

72 “

Jens Grahn, Kjell Ekberg, Folke Rydén, Göran Sundqvist, Bengt Arnby

3.Suomi	61 “
Sari-Anna Pakarinen, Petri Mäkinen, Hannu Havia, Johanna Vuorio	
4.Tanska II	56 ”
Karsten Moritz Hansen, Palle Gammelmark, Nils Bursgaard Sørensen, Mickael Nøddegaard	
4.Norja	56
Morten Johnsen, Pål Bergan, Rune Andresen, Aadne Skolt	
6.Ruotsi II	36
Sten Rastberg, Thomas Bylund, Hans Strömber, Kaj Larsson, Stefan Lassa	

Kilpailun ulkopuolella hyppäsi Ruotsin kolmosjoukkue. Se olisi sijoittunut kuudenneksi pisteluvullaan 51.

Tuloksia, 8-miehen laji (10 kierrosta)

1.Tanska	49
Ivan Hansen, Karsten Moritz Hansen, Palle Gammelmark, Flemming Nøddegaard Mads Larsen, Bjare Olsen, Niels Brusgaard Sørensen, Mickael Nøddegaard	
2.Ruotsi	29
Jimmy Nilsson, Mikael Petersson, Jens Grahn, Bengt Arnby, Rickard Reibert-Oehme, Kjell Ekberg, Göran Sundqvits, Folke Rydén	

Kilpailusta löytyy arkistoista vain muutama pöytäkirjamerkintä ja tulokset. Lehtijuttua ei ole julkaistu missään lehdessä.

Dansk Faldskærms Union: NM 83' Style & Accuracy, DK Aars 23.–31. July

The Finnish Aeronautical Association 18.5.1984: Minutes of the Nordic Parachute Council

Svenska Fallskärmsförbundet: NM 1984 RW, Resultatlista/Results

Pohjoismainen laskuvarjokokous – BASE-hyppy

Tanskan laskuvarjoliitto DFU kutsui Ruotsin laskuvarjoliiton SFF:n aloitteesta pohjoismaisten laskuvarjoliittojen edustajat muutamaksi tunniksi koolle Kööpenhaminaan 23.8.1984. Kokouksen esityslistalla oli ainoastaan yksi aihe: BASE-hyppy. Lajia ei oltu ottamassa mukaan laskuvarjourheiluun, pikemminkin päinvastoin. Ruotsissa oli edellisenä vuonna sattunut Tukholman kaupungin alueella onnettomuus, jossa oli menehtynyt suomalainen hyppääjä. Kokouksen tanskalaisen sihteerin kirjoittamassa pöytäkirjassa viitataan kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen, joka oli tapahtunut hyppyllä ”antennitornista”. Kokouksessa Suomen edustajana mukana ollut Historiaheppu ei muista antennihyppyä Tukholmassa. Sellainen on ehkä tapahtunut tai sitten tanskalainen ei tiennyt, mikä on Kaknäsin torni – jonka huipulla oli runsaasti erilaisia antennejä, ja viitannut sieltä tehtyyn hyppyyn. Ruotsalaiset olivat joka tapauksessa huolissaan mahdollisuudesta, että tapahtuisi uusi onnettomuus.

Kaikkien Pohjoismaiden liitoissa oli kokoushetkellä tietoa siitä, että ainakin Trollveggenilla hypätään edelleen ja kaikkien Pohjoismaiden hyppääjät ovat edustettuina. Toimintaa on kuitenkin harjoitettu salaa, eikä sieltä suunnalta ollut tullut suuria otsikoita.

Kastrupin lentoasemalla pidetyn kokouksen tavoitteena oli löytää Pohjoismaiden yhteinen näkemys siitä, kuinka liitot suhtautuvat ja toimivat BASE-hypyistä urheiluilmailulle aiheutuneisiin ongelmiin ja löytyisikö yhteinen toimintamalli, jonka avulla haittoja voitaisiin minimoida. Kokouksessa oli osanottajia Tanskasta (2 henkilöä), Norjasta (1), Ruotsista (2) ja Suomesta (1). Osanottajat olivat

yksimielisiä siitä, BASE-hypyt sisälsivät niin paljon riskejä, jotka voivat johtaa kuolemaan, että lajia voidaan pitää niin vaarallisena, että sitä ei voida hyväksyä osaksi laskuvarjourheilua.

Pohjoismaisten liittojen tilanne ja toimintamahdollisuudet olivat erilaisia. Norjassa, jossa ongelma näytti olevan suurin, viranomaiset eivät olleet kieltäneet BASE-hyppyä. Norjan lisäongelma oli vuorikiipeily, joka oli erittäin tärkeä ja suosittu harrastus Norjassa. Myös siinä tapahtui vakavia onnettomuuksia. Jos BASE-hypyt olisi kielletty liian vaarallisina, olisi myös vuorikiipeily voinut olla seuraavana kieltolistalla. Vaikka Norjan viranomaiset BASE-hyppytoimintaa eivät kieltäneet, sen käytännössä kielsi Norjan ilmailuliitto NLF: liitto erotti BASE-hyppyjä suorittaneet jäsenensä, eivätkä he sen jälkeen voineet enää hypätä Norjassa. Myös Tanskan liitto erotti BASE-hyppyjä suorittaneet jäsenensä.

Suomessa ei ollut vielä erotettu ketään, mutta LuKT:n piirissä oli pyrkimyksiä sanktioida toiminta. Tähän liittyvät toimet olivat vielä keskeneräisiä. Tarkoituksena oli, että toimintaa voisi suitsia paitsi Ilmailuliiton päätöksin, myös viranomaismääräyksen avulla. Vuoden 1983 BASE-onnettomuuden jälkeen LuKT oli tehnyt tätä koskevan esityksen Ilmailuhallitukselle, joka oli ottanut sen vastaan myönteisesti. Myöhemmin Suomessa päästiin vaikuttamaan suomalaisiin BASE-hyppääjiin sekä Ilmailuliiton, että viranomaisen päätöksin.

Ruotsissa hyppymestareiden mielipiteet olivat jakautuneet fifty-fifty BASE-hyppyjen kiellon ja sallimisen välillä. Ruotsalaiset muistuttivat, että BASE-hypyillä lähes aina rikotaan erilaisia sääntöjä ja määräyksiä sekä tunkeudutaan luvattomasti erilaisiin tiloihin. Myös nämä voivat mahdollistaa erilaisia rangaistustoimia.

FAI:n määritelmän mukaan laskuvarjohypyllä poistutaan ilma-aluksesta tarkoituksena suorittaa laskuvarjohyppy. Tämän määritelmän mukaan BASE-hyppy ei ole laskuvarjohyppy. Lisäksi viranomaiset ovat yleensä määrittäneet alimman sallitun laskuvarjon aukaisukorkeuden (esimerkiksi Tanskassa ja Suomessa 600 metrin maan tai veden pinnan yläpuolella). Tätä minimikorkeutta ei yleensä BASE-hypyillä ole mahdollista noudattaa.

Kokouksen johtopäätelmäksi tuli, että Suomessa, Norjassa ja Tanskassa BASE-ongelma oli jotta-kuinkin hoidossa. Ruotsalaiset ilmoittivat ottavansa muiden Pohjoismaiden näkemykset huomioon ja työskentelevät oman liittonsa mielipiteen muokkauksessa siten, että Ruotsi voisi liittyä yhteiseen rintamaan muiden Pohjoismaiden kanssa.

Dansk Faldskærms Union DFU, minutes 27.8.1984: Interskandinavien meeting concerning basejumping in Scandinavia
Suomen Ilmailuliitto ry, kirje Ilmailuhallitukselle 24.3.1983: Laskuvarjohyppy kiinteältä alustalta
Ilmailuhallitus, kirje 21.4.1983, Dn:o 1475/39/83: Laskuvarjohyppy kiinteältä alustalta
Eero Kausalainen 25.11.2024

Twin Otter Boogie, Ruotsi

Göteborgin laskuvarjokerho järjesti 27.-29.8.1984 Twin Otter Boogiet Backamossa, noin 70 km Göteborgista pohjoiseen. Hyppykoneina oli kaksi Twin Otteria. Osanottajia oli kaikista Pohjoismaista sekä muutama Espanjasta ja USA:sta. Suomalaisia oli paikalla yhdeksän.

Sää haittasi tapahtumaa jonkin verran, mutta jotakin sentään saatiin aikaan. Isojen muodostelmien hyppyjä oli organisoimassa monien hyppääjien tuntema ja Suomessakin vierailut **Karl "Kalle" Arneberg**. Tilaisuudessa tehtiin useita 20 henkilön kuviota. Boogien viimeisellä hypyllä tehtiin 38 henkilön kuvio, joka oli valmiina noin 3 000 metrissä. Kuvio oli epävirallinen Pohjoismaainen ennätys. Epävirallinen siksi, että vaikka hypystä on hieno valokuva, sitä ei kuitenkaan nähty ja/tai tuomaroitu maasta.

Isoja kuvioita hypättiin kahdesta muodostelmassa lentävästä Twin Otterista. Muodostelmalento ei mennyt aina ihan putkeen. 36 hyppääjän yrityksessä toisen koneen hyppääjät huomasivat juuri ennen uloshyppyhetkeä, että toinen kone tulee suoraan kohti. Kone sujahti toisen koneen alta viiden metrin korkeuserolla. Exit-komento tuli heti tämän jälkeen. Hyppy ei mennyt oikein hyvin, koska toisen koneen hyppääjät hyppäsivät vasta uudella kierroksella. Mistä vaaratilanne ja hässäkkä johtui, ei täysin selvinyt. Ehkä koneet lensivät liian lähekkäin.

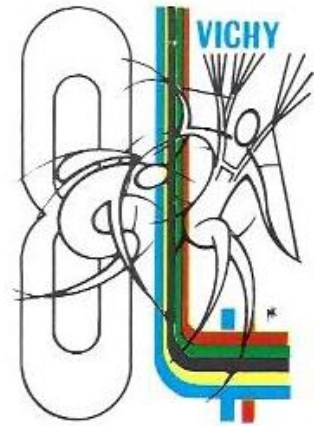
Laskuvarjourheilussa (3/1984) on artikkeli Boogiestä. Siinä kerrottiin Suomessa aikaisemmin asuneen **Kjell Olsenin** tiedustelleen suomalaisilta, että miksi ette enää järjestä Boogieita? Ruotsalaisten ja norjalaisten mielestä ”...*kaikkien aikojen parhaat Boogiet on pidetty Suomessa 1979–1980...*” Lehden keskiaukeamalta löytyy komea kuva epäviralliseksi jääneestä 36 hyppääjän ennätysmuodostelmasta.

Laskuvarjourheilu 3/1984

MM-1984 eli Vichy on muutakin, kuin kivennäisvesi

Taito- ja tarkkuushyppyjen järjestelyoikeus vuonna 1984 oli myönnetty Ranskan laskuvarjoliitolle. Se oli valinnut kilpailupaikaksi Vichyn kaupungin, joka sotahistoriaa tunteville on tuttu sanaparista Vichyn Ranska. Tällä tarkoitetaan miehittämätöntä, marsalkka **Pétainin** johdolla Vichyssa toimineen natsi-Saksan nukkehallituksen 1940–1944 hallitsemää Ranskan valtion osaa.

Vuonna 1984 ei paikalla enää näkynyt natsseja ja Pétainkin oli kadonnut historian hämärään. Laskuvarjourheilijoita sen sijaan saapui runsaasti paikalle maailman monilta kolkilta. Kisapaikka oli mielenkiintoinen. Vichyn kaupunki sijaitsi Pariisista 365 kilometriä lounaaseen. Kouvolan kokoisen kaupungin kautta virtasi Allier-joki. Varsinainen kilpailupaikka oli muutaman kilometrin päässä kaupungista sijaitseva upea Omnisport Center urheilukeskus. Pääosa hypyistä tehtiin urheilupuiston jalkapallokentälle rakennetulle maali-alueelle, ainoastaan taitohypyt hypättiin läheiselle lentokentälle. Myös lentoonlähdot tapahtuivat urheilupuiston alueelta. Se oli mahdollista, koska hypykoneina käytettiin Ranskan puolustusvoimien 12 hyppääjää kerrallaan kuljettavia Puma (Aérospatiale SA 330 Puma) ja neljän hyppääjän vetoisia Écureuil (Eurocopter AS350 Écureuil) helikoptereita. Tämän hypykonejärjestelyn ansiosta välttyttiin taitohyppyä lukuun ottamatta hyppytoimintaa hidastavilta maakuljetuksilta. Kilpailun ajankohta oli MM-kilpailulle melko tyypillinen elo-syyskuun vaihde, tarkemmin sanottuna 29.8.-9.9.1984.



LuKT:n määrittämät valintaperusteet Suomen joukkueeseen osallistuville kilpailijoille olivat: SM-84 kilpailujen henkilökohtaisen tarkkuuden ja taitohypyn mestarit sekä yleismestaruuden perusteella kolme parasta kilpailijaa. Lisäksi oli varauduttu naiskilpailijan lähettämiseen, mikäli SM-kilpailussa joku naiskilpailija saavuttaisi kansainvälisesti vertailukelpoisia tuloksia, Näillä perusteilla joukkueeseen nimettiin kilpailijoiksi **Olavi ”Enska” Kilpinen, Tatu Soini, Rauno Härkönen, Veikko ”Vexi” Korhonen** ja **Anssi Horppu**. Edustusdelegaation johtajaksi ja juryn jäseneksi nimettiin LuKT:n puheenjohtaja ja Suomen CIP-edustaja **Maurits Kouhia**. Naisten sarjaan nimetty **Sinikka Nieminen**, joka ei osallistunut kisamatkaan. Joukkueeseen kuuluivat myös LuKT:n nimeämä joukkueenjohtaja **Risto Koivisto** sekä CIP:n nimeämä tuomari **Eero Kausalainen**.

Kilpailumatka oli kerrankin melko hyvin rahoitettu. Ilmailuliitto oli pääsponsori, joka hoiti osanotto- maksut ja matkakulut. Muitakin sponsoreita oli saatu sinä määrin, että joukkueella oli yhdenmukaiset

edustusasut. Onnistuttiinpa jopa järjestämään pieni harjoitusleiri Utissa 18.-20.8.1984. Leirillä harjoiteltiin ensisijaisesti taitohyppyjä.



MM-joukkue Utissa harjoitusleirillä 18.–20.8.1984. Vasemmalta Maurits Kouhia, kilpailijat Olavi Kilpinen, Tatu Soini, Veikko Korhonen, Rauno Härkönen, Anssi Horppu ja joukkueenjohtaja Risto Koivisto. Edessä polvella pilotti, tuleva ilmailukirjailija **Matti Hämäläinen**. Kuvasta puuttuu joukkueen ulkojäsen FAI-tuomari Eero Kausalainen. Kuva: via Matti Hämäläinen.

Joukkueen matka alkoi tuomarin siirtymisellä kisapaikalla, jossa oli osallistuttava kaksi päivää ennen kilpailun alkua alkavaan tuomariseminaariin. Osallistuminen oli edellytyksenä toimimiseen tuomarina ja tuomaripaneelin jäsenenä. Tuomariksi nimetyt Historiaheppu pyrkimykset päästä Pariisiin koneeseen olivat tyrehtyneet, koska Finnairin kone oli jokseenkin täynnä ja lisäksi jonossa oli edellä useita Finnairin henkilökuntaan kuuluvia vapaalippulaisia. SIL:n Ilmailuhallituksen kautta käyttöön saatuihin vapaalippuihin ei liittynyt paikanvarausoikeutta. Jos vapaalipulla matkustavia oli useita, koneessa vielä olevilla vapaille paikoille valittiin ensin Finnairin henkilökunta virkaikäjärjestyksessä. Vasta sen jälkeen tulivat säällittävät muut yrittäjät.

Historiaheppu oli jo täysin vakuuttunut, että MM-tuomarointiin osallistuminen meni mönkään, koska tilanne näytti mahdottomalta. Vapaalippulaisia oli enemmän kuin paikkoja. Vaan kuinka kävikään: porttivirkailija kuulutti ilmeenkään värähtämättä nimen Kausalainen. Siitä onni ja istuinpaikka koneessa avautuivat. Matkan jälkeen Historiaheppu tiedusteli Pariisin lennon porttivirkailijana toimineelta **Kari**



”Koivis” Koivurannalta, että menikö se kuormausjärjestys ihan oikein? *”No, vahinkoja voi sattua ja eihän niitä voi enää korjata, jos huomaa virheen vasta, kun kone on jo menossa...”* Koivuranta oli Finnairin palveluksessa oleva Suomen Laskuvarjokerhon hyppääjä. Tuttu mies.

Tuomariseminaarin vetäjä oli kilpailun ylituomari, suomalaisille valmentajana tutuksi tullut **Helmut Schlecht** Saksan liittotasavallasta. Helmut pääsi pahasti yllättämään Historiahepun heti tuomariseminaarin alussa: Helmut nimesi ennakoita varoittamatta henkilökohtaisen tarkkuuden lajituomariksi Eero Kausalaisen. Kun edellisessä MM-kisassa oli tullut takkiin taitohypyn tuomarioikeuksien menehtymisen myötä, tämä ”rehabilitointi” tuntui hyvältä. Joukkuetarkkuuden lajituomariksi Schlecht nimesi **Roger Flinnin**.

Suomen joukkueen pääosa saapui pelipaikalle pari päivää myöhemmin. Myös heillä oli koneeseen sopiminen ollut tarkalla, mutta kaikki pääsivät matkaan. Kilpailupaikka miellytti ja kisajärjestelyt vaikuttivat hyvältä. Joukkueen majoitus oli järjestetty urheilukeskuksen nuorisotaloon. Järjestäjälle kävi pieni kauneusvirhe maiden lippujen kanssa. Kisaorganisaatio ei tuntenut Suomen lippua ja oli pys-



tyttänyt sen paikalle Kreikan lippu. Hieno lippu varmaan sekin, mutta joukkue teki reklamaation ja asia korjattiin. Joukkueiden teltoihin oli järjestetty tv-vastaanottimet, joista saatettiin seurata taitohyppyjä paikallisen tv-kanavan kautta, sekä tietysti myös katsella valtakunnallisia tv-lähetyksiä.

Tuomaripalaveri ylituomari Helmut Schlechtin johdolla. Vasemmalta Neuvostoliiton tuomari Viktor Lapitski (käynyt myös Suomessa hypäämässä näytösryhmän mukana),

Belgian tuomari, Helmut Schlecht ja DDR:n tuomari, Kuva: Eero Kausalainen.

Kilpailut sujuivat melko juohevasti, mutta protesteja oli runsaasti. Juryn jäsenen Maurits Kouhian kirjoittamassa *Laskuvarjourheilun* (4/1984) artikkelissa todettiin muun muassa näin:

”...Monien protestien rikkomista kilpailuista jäi väkisinkin sellainen vaikutelma, että tuomarit ja tuomarineuvosto ovat voimattomia sääntöjen mukaan tehdyn epäurheilijamaisen protestin edessä. Tällaisia tilanteita syntyi mm. tuulimittarin lukemiseen ja toimintaan liittyvistä syistä. Miesten henkilökohtaisen tarkkuuden kärki oli jo nyrjähtää viimeisen kierroksen kuumimpien hyppyjen aikana. Kaikeksi onneksi tuulimittarin sähkövirta oli pois-kytketty, jolloin 10:lle parhaalle myönnetyn uusintahypyn yhteydessä oli mahdollisuus paikata jo syntynyttä epäonnistumista. Kuusi uusintaan oikeutetuista käytti tilaisuutta hyväkseen jokseenkin menestyksellisesti...”

Historiaheppu oli lajituomarina paikalla syytöstehtaalla. Mittalaitteesta katkesi virta lyhyeksi aikaa. Tuulimittaria valvonut tuomari eikä kukaan muukaan huomannut, että virta oli pois päältä. Olihan lähes tyyntä, jolloin mittari ei olisi muutenkaan paljoa elonmerkkejä esittänyt. Sää oli virtakatkon aikana täysin sääntöjen mukaisesti ja hyppykelpoinen. Oli ainoastaan heikko tuulenhenkäys. Mutta kun se mittari ei näyttänyt...

Suomen menestys kilpailussa jäi odotettua selvästi vaatimattomammaksi. Maiden välisessä kaikki lajit huomioivassa paremmuudessa Suomi oli sijalla 20 – vähimmäistavoitteena 10. sija. Myös joukkuetarkkuudessa odotukset jäivät toteutumatta. Tavoitteena oli viides sija tai parempi, tulos oli sija 19. Pieni ilopilkku kuitenkin oli ”Enska” Kilpisen uusi Suomen ennätys: viisi peräkkäistä 00-tulosta ja kuudennella hypyllä 1 cm. Tulos sivusi Pohjoismaiden ennätystä. *Laskuvarjourheilun* mukaan oli parhaisiin suomalaisiin tuloksiin luettava myös Maurits Kouhian koehyppy, jolla hän pääsi ensimmäisen kerran hiekalle.

Laskuvarjourheilussa (4/1984) on Maurits Kouhian kirjoittama tuloksineen kahdeksan sivun artikkeli. Hauska tarina, joka kannattaa lukea. MM-kilpailusta on Senior Skydivers ry:n nettisivuilla noin seitsemän minuutin mittainen digitoitu kaitafilmi. Samoilta sivuilta löytyy myös lisää valokuvia kilpailuista sekä täydellisemmät tulokset.



Yleiskuva jalkapallokentälle rakennetulta maalialueelta. Lajituomari Kausalainen sinivalkoisessa tuulipuvussa vasemmalla seuraamassa tuomariston toimintaa. Kuva: Maurits Kouhia.



Kilpailun aikana nähtiin sellainen ihme, että yhteen hyppykoneeseen (Aérospatiale SA 330 Puma) vaihdettiin toinen moottori kesken kilpailun. Moottorin vaihto kesti muutaman tunnin ja tehtiin ulkosalla startipaikan läheisyydessä. Kuva: Eero Kausalainen.



Suomen lähes tyylikäns joukkue valmistautumassa kilpailun päättäjäisiin. Vasemmalta Tatu Soini, Anssi Horppu, Risto Koivisto, Olavi Kilpinen, Maurits Kouhia, Eero Kausalainen ja Rauno Härkönen. Kuvasta puuttuva Veikko Korhonen lienee kameran takana. Kuva: Eero Kausalainen.

Tuloksia:

Taitohyppy, Miehet

GLAS	NDOS	NOM PRENOM	NATION	TOTAL	1er SAUT		2er SAUT		3er SAUT		4er SAUT		
					PEN.	SCORE	PEN.	SCORE	PEN.	SCORE	CHRONO	PEN.SCORE	
1	124	Ushmaey Nikolai	U.R.S.S.	29,84	0,40	7,23	0,40	6,79	0,80	7,99	6,63	0,20	6,83
2	23	Marzbecker Gerd	R.D.A.	29,04	0,40	7,29	0,60	7,12		6,84	6,99	0,80	7,79
3	83	Eilenstein Ronald	R.D.A.	29,45	0,20	7,49		7,54	0,20	6,88	7,34	0,20	7,54
4	20	Dermine Jean	FRANCE	29,91	0,60	7,56		7,05	0,40	7,42	6,88	1,00	7,88
5	34	Valunas Viacheslav	U.R.S.S.	30,28	1,20	8,20	0,60	7,10	0,40	7,49	6,89	0,60	7,49
6	90	Jones Clifford	U.S.A.	30,44	0,80	7,85	0,40	7,59	0,20	7,22	7,18	0,60	7,78
7	64	Dino Artur	U.R.S.S.	30,55	0,20	6,95	1,60	8,53	0,40	7,09	6,58	1,40	7,98
8	15	Sofranek Jan	TCHECO	31,13		7,28		7,56	0,60	7,67	7,62	1,00	8,62
9	94	Kolesnik Vladiair	U.R.S.S.	31,83	0,60	7,92		7,46	0,40	7,69	7,96	0,80	8,76
10	80	Bonnet Jean Bernard	FRANCE	31,89	0,80	7,77	0,40	7,47	1,00	8,19	6,86	1,60	8,46
27	81	Horppu Anssi	FINLAND	25,45	0,40	8,37	0,80	8,80	0,20	8,28			

Tarkkuushyppy, Miehet

GLAS	NDOS	NOM PRENOM	NATION	TOTAL	1e.SAUT	2e.SAUT	3e.SAUT	4e.SAUT	5e.SAUT	6e.SAUT	7e.SAUT	8e.SAUT
1	4	Skouropat Sergey	U.R.S.S.	0.03	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00
2	9	Boidin Dirk	BELGIQUE	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.03
3	18	Di Tecco Silvio	ITALIE	0.04	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00
4	44	Görgec Bület	TURQUIE	0.04	0.00	0.01	0.00	0.01	0.00	0.00	0.02	0.02
4	83	Eilenstein Ronald	R.D.A.	0.04	0.00	0.01	0.01	0.00	0.00	0.02	0.00	0.02
6	110	Bernachot Franck	FRANCE	0.04	0.00	0.01	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.03
7	94	Kolesnik Vladimir	U.R.S.S.	0.05	0.00	0.01	0.01	0.00	0.01	0.02	0.00	0.00
8	20	Dermine Jean	FRANCE	0.06	0.00	0.00	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
9	31	Stefanov Stetan	BULGARIE	0.07	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.02	0.02	0.02
9	34	Valunas Viacheslav	U.R.S.S.	0.07	0.03	0.00	0.00	0.01	0.00	0.03	0.00	0.00
9	52	Mac Carthy John	CANADA	0.07	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.04	0.02	0.01
9	73	Mohammed Issa	E.A.U.	0.07	0.00	0.02	0.00	0.01	0.01	0.02	0.01	0.01
9	90	Jones Clifford	FRANCE	0.07	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00
9	140	Bessette Francis	U.S.A.	0.07	0.00	0.02	0.01	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00
9	143	Lukas Axel.	R.D.A.	0.07	0.02	0.01	0.02	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00
16	36	Lanz Jeannot	SUISSE	0.08	0.01	0.04	0.00	0.00	0.01	0.00	0.02	0.00
28	111	Kilpinen Olavi	FINLAND	0.09	0.02	0.04	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Yleismestaruus, Miehet

GLAS	NDOS	NOM PRENOM	NATION	TOTAL	CLASSEMENTS	
					P.A.	VOLT.
1	83	Eilenstein Ronald	R.D.A.	7	4	3
2	20	Dermine Jean	FRANCE	12	8	4
3	34	Valunas Viacheslav	U.R.S.S.	14	9	5
4	90	Jones Clifford	U.S.A.	15	9	6
5	94	Kolesnik Vladimir	U.R.S.S.	16	7	9
6	110	Bernachot Franck	FRANCE	22	6	16
7	143	Lukas Axel.	R.D.A.	22	9	13
8	52	Mac Carthy John	CANADA	26	9	17
9	15	Sofranek Jan	TCHECO.	31	23	8
10	120	Hayhurst James	U.S.A.	34	23	11
52	111	Kilpinen Olavi	FINLANDE	113	28	85
71	21	Soini Tatu	FINLANDE	132	59	73
78	81	Horppu Anssi	FINLANDE	144	117	27
86	51	Korhonen Veikko	FINLANDE	167	79	88
121	141	Härkönen Rauno	FINLANDE	231	108	123

Maiden välinen yleismestaruus, Miehet

GLAS	DOS	NATION NOM PRENOM	TOTAL	P.A.	CLASSEMENTS	
					VOLTIGE	EQUIPE
1		U.R.S.S.	3	1	1	1
	64	Dino Artur		28	7	
	94	Kolesnik Vladimir		7	9	
	4	Skouropat Sergey		1		
	124	Ushmaev Nikolai			1	
	34	Valunas Viacheslav		9	5	
2		U.S.A.	10	3	3	4
	150	Clark Robert				
	120	Hayhurst James		23	11	
	90	Jones Clifford		9	6	
	60	Jones Mark		19	19	
	30	Koehler Gene		49	18	
3		R.D.A.	20	5	2	13
	83	Eilexstein Ronald		4	3	
	23	Harzbecker Gerd		59	2	
	143	Lukas Axel.		9	13	
	53	Müller Andreas			15	
	113	Wiesmer Bernd		49		
20		FINLANDE	57	21	17	19
	141	Härkönen Rauno		108		
	81	Horppu Anssi			27	
	111	Kilpinen Olavi		28	85	
	51	Korhonen Veikko		79	88	
	21	Soini Tatu		59	73	

Joukkuetarkkuus, MIEHET

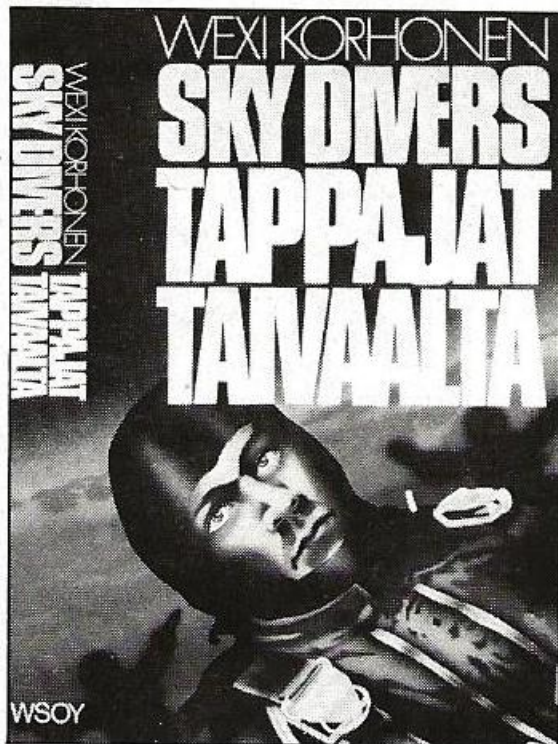
GLAS	NDOS	NOM PRENOM	1r SAUT	2r SAUT	3r SAUT	4r SAUT	5r SAUT	TOTAL
1		U.R.S.S.	0,07	0,09	0,04	0,07	0,05	0,32
	64	Dino Artur	0,02	0,03	0,02	0,00	0,02	
	94	Kolesnik Vladimir	0,03	0,00	0,00	0,04	0,02	
	4	Skouropat Sergey			0,00	0,00	0,01	
	124	Ushmaev Nikolai	0,00	0,06				
	34	Valunas Viacheslav	0,02	0,00	0,02	0,03	0,00	
2		YUGOSLAVIE	0,01	0,07	0,11	0,10	0,06	0,35
	67	Bozic Roaan	0,00			0,04	0,02	
	37	Intihar Dusan	0,01	0,02	0,03	0,01	0,02	
	127	Mirt Branko	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	
	7	Smid Belnaai Mr		0,03	0,08			
	97	Svetina Darko	0,00	0,02	0,00	0,03	0,00	
3		AUTRICHE	0,06	0,03	0,12	0,13	0,02	0,36
	93	Bauer Willibald	0,00	0,00	0,03	0,10	0,02	
	123	Blaschke Ernest	0,02	0,00	0,06	0,03	0,00	
	63	Roithmaier Ralph	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	
	33	Schabus Gunter	0,03	0,02	0,03	0,00	0,00	
	3	Schlommer Alfred						
19		FINLANDE	0,17	2,27	0,07			2,51
	141	Härkönen Rauno	0,07	2,22				
	81	Horppu Anssi	0,07		0,00			
	111	Kilpinen Olavi	0,00	0,00	0,00			
	51	Korhonen Veikko		0,00	0,05			
	21	Soini Tatu	0,03	0,05	0,02			

Laskuvarjourheilu 4/1984

https://fi.wikipedia.org/wiki/Vichyn_Ranska

Eero Kausalainen 27.11.224

Skydivers – Tappajat taivaalta



WSOY julkaisi syksyllä 1984 uuden suomalaisen esi-koiskirjailijan jännitysromaanin ”Skydivers – Tappajat taivaalta”. Kirja liittyy laskuvarjourheilun historiaan siksi, että sen kirjoittaja oli tamperelainen, kokenut laskuvarjohyppääjä (tuolloin yli 2 000 hyppyä, useita SM- ja PM-mitaleita, Suomen ennätyksiä ja maajoukkue-edustuksia) **Veikko ”Vexi” Korhonen**. Kirjassa Korhonen hyödynsi laskuvarjojääkärien taustaansa ja hyppykokemustaan.

”Tappajat taivaalta” on Tšekkoslovakian miehityksen ajankohtaan sijoittuva jännitysromani, jossa kerrotaan mitä tapahtuu, kun tiedusteluosaston varapäällikkö katoaa. Erikoiskoulutettuja laskuvarjojääkäreitä tarvittiin ongelmanratkaisuun...

Teos sai ilmestymisensä kaksikirjallisuusarvostelua. **Eero Kausalainen** esitteli kirjaa *Ilmailussa* (2/1985) ja Suomen Laskuvarjokerhon hyppääjä **Laura Venäläinen** *Laskuvarjourheilussa* (2/1985). Sotilaskoulutuksen saaneen ja jännityskirjagenreen

hyvin perehtyneen Kausalaisen suhtautuminen kirjaan oli kohtuullisen myötäsukainen. Hän kutsui

”työttömän runoilijan”, kuten Vexi itseään kutsui, tekstiä eloisaksi ja värikkääksi, jonka sisällössä ”... *tupsahtelee vähän väliä vastaan toinen toistaan hykerryttävämpiä kielikuvia, jotka todistavat kirjoittajansa kyvystä käyttää persoonallisella tavalla suomenkieltä...*” Värikkääseen kieleen liittyi myös kritiikkiä: ”...*joissakin kohdissa olisi tyyli ehkä säilynyt vähemmälläkin alatyylin käytöllä...*” Kirjallisuusarvostelijaksi heittäytynyt laskuvarjotoiminnanohjaaja piti kuitenkin kirjaa kokonaisuutena jännittävänä ja mielenkiintoisena: ”...*Juoni etenee vauhdikkaasti ja todentuntuisesti... ..ettei kirjaa malttaisi laskea käsistään kesken lukemisen...*”

Laskuvarjohyppääjä Venäläinen oli huomattavasti Kausalaista kriittisempi arvioissaan. Myös hänen mielestään kirja on jännittävä ja sen juoni tiivis, ”...*jännitys säilyy loppuun saakka...*” Mutta muu olikin melko tylyä tekstiä, kuten: ”...*Kirja on kuin pylyyään pyörittelevä riikinkukko. Sanankäänteillä keikailua...*” Ja vielä: ”...*Feministit älkää vaivautuko. Kirjan naisnäkökulma keskittyy vahvasti alavartaloon (näin kauniisti ilmaistuna) tai korkeimmillaan mahan seutuun...*”

Esikoiskirjailija Korhonen sai jälkimmäisestä kirja-arvostelusta ankaran pahastumiskohtauksen. Niin voidaan päätellä hänen *Laskuvarjourheiluun* (3/1984) kirjoittamastaan vastineesta. 18.8.1984 päivätty kirje oli osoitettu henkilökohtaisesti lehden päätoimittajalle. Se alkoi näin:

”Terve Jorma Öster,

Hemmetin hölmö Piruuttasiko annoit kirjan jonkun k. aivosen työntyllerön arvosteltavaksi. Tulet ehkä joskus tietämään, että kirjan julkinen arvostelu on vakava asia. Tämä tyyppi paljastaa ensimmäisissä lauseissaan, että syventyminen pysähtyi etu- ja takakanteen, jotka eivät ole minun käsialaani...”

Korhonen myös kommentoi arvostelijansa kritisoimia pinnallisia henkilökuvauksia, koska arvostelija ei ”...*kykene erittelemään, kuinka erilaisia tapahtumiin sotkeutuneet ihmiset ovat...*” Korhosen tavoitteena ollut ”...*näiden ihmisten psyyken ja inhimillisyyden löytäminen...*” jäi selvästi kriitikko Venäläiseltä havaitsematta. Korhonen myös moitiskelee päätoimittaja Österiä siitä, että hän ei uskaltanut tehdä arvostelua itse, vaan laittoi naisen asialle: ”...*Punaiset korvasi vilkkuvat kuitenkin naisen selän takaa. Naisen, joka saisi vaihtaa kynänsä kapustaan...*” Korhosen sovinnittiset kommentit *Laskuvarjourheilussa* eivät jääneet tähän, kuten tulemme huomaamaan tulevissa tarinoissa.

Ilmailujulkaisuissa julkaistut ”Tappajat taivaalta” kirjallisuusarvostelut ja Korhosen vastineet löytyvät kokonaisuudessaan Senior Skydivers ry:n sivuilla olevista *Laskuvarjourheilusta* ja *Ilmailun* artikkelista.

Korhosen kirjailijanura ei tyssännyt ensimmäisen kirjan kriittiseen arvosteluun. Korhonen selvästi yliarvioi yksittäisen kriitikon vaikutusvallan: hän on julkaissut kaksitoista teosta. Näistä yksitoista on jännityskirjoja ja kahdestoista Tampereen Laskuvarjokerhon historia, jossa hän on kirjoittajana ja aineiston kokoajana.

Ilmailu 2/1985 (31)

Laskuvarjourheilu 2/1985 (28)

Laskuvarjourheilu 3/1985 (26)

Tampereen kaupunginkirjaston nettisivut 12.11.2013

https://fi.wikipedia.org/wiki/Wexi_Korhonen

Erkki Vaara Ky lopetti

Edellä on kerrottu Laskuvarjotarvike Ky:n vaikeuksista ja alasajosta. Myös toinen suomalainen siviilejä palveleva laskuvarjokorjaamo Erkki Vaara Ky oli vaikeuksissa. Yrityksen pääala ei ollut laskuvarjojen korjaus, vaan aivan muu. Yrityksen omistaja Erkki Vaara oli sähköinsinööri, joten päätösmiala lienee löytynyt siltä suunnalta. Laskuvarjojen korjaustoiminta oli lipsahtanut mukaan

sivutoimintana. Laskuvarjoja korjasi LjK:n kertausharjoituksessa koulutuksensa saanut, Jyväskylän Laskuvarjokerhon hyppymestari **Tuure Helo**.

Erkki Vaara joutui syksyllä 1984 lopettamaan toimintansa talousvaikeuksien vuoksi. Laskuvarjojen korjaustoimintaa se ei kuitenkaan lopettanut, sillä Tuure Helo haki ja sai Ilmailuhallitukselta toimiluvan laskuvarjojen huoltoon ja korjauksiin. Työ jatkui entisissä Erkki Vaara Ky:n toimitiloissa toimimella Laskuvarjohuolto ja korjaus, Tuure Helo.

LuKT otti kantaa uuteen huoltoyritykseen kokouksessaan 22.10.1984. Se katsoi, että huoltoyritysten valmistustoiminta saisi käsittää ainoastaan Ilmailuhallituksen hyväksymien piirustusten mukaisia laskuvarjojen osia. Tällaisia osia olivat uuteen renessanssiin nousseet sisäpussit ja oppilaspäävarjojen reput. Niitä oli valmistettu koptioimalla markkinoilla olevia tuotteita. Alkuperäisten osien hyväksynnöistä ei ollut tietoa, eikä niistä ollut valmistajan tekemiä ja hyväksymiä piirustuksia, koska kopiointeissa ei lupia kysely. LuKT päätti kokouksessaan valtuuttaa sihteerin tekemään tätä koskevan esityksen Ilmailuhallituksella ja esittää samalla toivomuksen, että viranomaisen laskuvarjokorjaamo- ja huoltoyrityslupia myöntäessään huomioisi Ilmailuliiton kannanotot.

Kaupallisia laskuvarjoja huoltavia yrityksiä oli nyt jäljellä enää yksi. Ensimmäiset kalustomestarikurssit oli aloitettu, joten osaa kalustosta voitiin jo huoltaa kerhoissa. Kalustomestarien määrä oli alussa tietenkin riittämätön: joka kerhoon ei riittänyt. Seuraavana talvena saatiin koulutettua laajemmat oikeudet omaavia laskuvarjotarkastajia, jonka jälkeen laskuvarjokaluston keskimääräinen kunto alkoi hitaasti parantua, mutta vain hitaasti...

Laskuvarjourheilu 4/1984

Laskuvarjourheilu 1/1985

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 22.10.1984: LuKT:n kokous 7/84, 19.-20.10.1984

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

Eero Kausalainen 4.12.2024

Laskuvarjojen korjausta ”Amerikassa”

Tässä seuraa tarina, jota ei löydy mistään virallisesta tai epävirallisestakaan dokumentista. Tarina koskee laskuvarjojen huolto- ja korjaustoimintaa ”Amerikassa”. Koska kirjallista aineistoa ei ole, tarina kerrotaan Historiahepun muistitiedon pohjalta:

*”Kalusto-ongelmat olivat 1980-luvun puoliväliin saakka suurimmat maakuntakerhoissa. Helsingissä tilanne oli hieman toisenlainen. Suomen Laskuvarjokerhon tiloissa toimi LjK:ssa laskuvarjokorjaajan taidot vuonna 1978 saanut **Hannu ”Hantta” Leskinen**. Hänellä oli virallisesti oikeudet ainoastaan tarkastaa laskuvarjojen maahantuontia harjoittavan, **Jorma Österin** omistaman Suomen Laskuvarjo Oy:n lukuun uusia ja käyttämättömiä varjokokonaisuuksia. Vaikka hänellä oli sama laskuvarjokorjaajan koulutus, kuin esimerkiksi laskuvarjokorjaamoissa työskennelleillä **Harri Toivosella** ja **Veikko ”Vexi” Korhosella** (molemmat Laskuvarjotarvike Ky:n työntekijöitä) ja **Tuure Helolla** (Erkki Vaara Ky:n työntekijä), hän ei voinut harjoittaa laskuvarjojen korjausta yksityishenkilönä ilman hyväksytyä ilmailuvälinekorjaamoorganisaatiota. Suomen Laskuvarjo Oy:n toimialaan ei kuulunut laskuvarjojen huolto.*

Tosiasiassa SLK:n ja sen jäsenten laskuvarjoja korjattiin vuodesta 1978 vuoteen 1985 pääosin laskuvarjokerhon ns. alaparakissa. Sinne oli rakennettu asianmukaisesti varustettu laskuvarjojen huoltotila. Siellä korjattiin ja huollettiin laskuvarjoja Leskisen johdolla kaikessa hiihtäjien joukossa. Leskisellä oli tarvittavat taidot, mutta ei lupia korjaustoimintaan, koska ennen vuotta 1984 sellaisia ei voinut saada kukaan yksityishenkilö tai kerho.

Koska laskuvarjoja ei voinut Suomessa huoltaa ja korjata muualla kuin hyväksytyissä laskuvarjokorjaamoissa, päätettiin lähettää varjot korjattavaksi ”Amerikkaan”. Siis valmistusmaahanko? Yli 90 prosenttia urheiluvarjoista oli valmistettu USA:ssa, joten valmistusmaasta varmaan löytyi tarvittava tietotaito ja oikeudetkin. Mutta ei, ei valmistusmaahan, vaan ”Amerikkaan”. ”Amerikka” oli vakiintunut termi alaparakissa sijainneelle laskuvarjojen huoltotilalle.



Hannu Leskinen (vas.) ”Amerikassa”. Kuva on tosin otettu vuonna 1987, jolloin toiminta oli laskuvarjotarkastajan ja kalustomestarin kelpoisuuksien kautta muuttunut lailliseksi. Kuva: Pekka Palotie.

Alaparakissa siis tehtiin syntiä, mutta hyvän asian puolesta ja ammattitaidolla. Tilanne sielläkin muuttui lailliseksi vuodesta 1985 alkaen, kun laskuvarjojen tarkastajajärjestelmä saatiin virallistettua ja Ilmailuhallitus hyväksyi sitä koskevat ilmailumääräykset ja Ilmailuliitto koulutettua laskuvarjotarkastajia ja uusia kalustomestareita. Leskinen oli yksi uusista laskuvarjotarkastajista. SLK sai Leskisen avuksi kalustomestarikursseilta valmistuneita uusia kalustomestareita. Tämä olikin tarpeen, koska Suomen suurimmassa laskuvarjokerhossa oli muihin kerhoihin verrattuna valtaisa määrä kerhon omaa kalustoa ja vielä suurempi määrä jäsenten omia laskuvarjoja.”

Laskuvarjojen tekninen kunto oli myös koko maan keskiarvoa parempi Helsingin lisäksi Tampereella ja Jyväskylässä, joissa korjaamo oli ”nurkan takana”. Muissa kerhoissa kynnyksellä huonokuntoisia laskuvarjoja tai lähettää niitä pikkuvikojen vuoksi korjattavaksi, oli paljon korkeampi. Se näkyi itse ilman riittävää ammattitaitoa tehtyinä tai kokonaan tekemättä jääneinä korjauksina, ja osin ala-arvoisen hyppykaluston käyttämisenä.”

Eero Kausalainen 4.12.2024

Kevytilmailua kahdelle – uudenlainen hyppykone

Ilmailu esitteli syksyllä 1984 uutta ilmailuharrastusta, ultrakevytlentämistä, otsikolla ”Kevytilmailua kahdelle”. Jutun hienot kuvat oli ottanut laskuvarjourheilusta ultrien maailmaan piipahtanut hyppykuvaja **Jorma Öster**. Kuvissa luonnollisesti myös hypätään moottoroidusta riippuliitimestä, jollaisen luokitus on sittemmin muuttunut ultrakevyeksi (painopisteohjatuksi) lentokoneeksi. Myös *Laskuvarjourheilun* vuoden 1985 ensimmäisen numeron kansikuvana oli Österin otos hypystä moottoroidusta riippuliitimestä Lapin Pallastunturin maisemissa.

Ilmailumääräykset edellyttivät tähän aikaan, että laskuvarjohyppylentokoneen oli oltava viranomaisen laskuvarjohyppykäyttöön hyväksymä ja siinä oli oltava ilmassa lennon aikana avoimeksi tai avattavaksi hyväksytty ovi tai kuomu.



Liitimet olivat nuori tulokas ilmailussa. Myös niistä luonnollisesti haluttiin päästä uhmaan painovoimaa. Siksi Ilmailuhallitus sai useita lupahakemuksia, joiden toivottiin mahdollistavan hyppykokeilut. Liitimestä on ainakin Historiahepun muistikuvien mukaan hypätty jo ennen niiden virallista hyväksyntää hyppykooneeksi.

Jari Mynttinen hyppää Timo Oksan ohjaamasta moottoroidusta riippuliitimestä Pallastunturilla 1984. Kuva: Jorma Öster.

Ilmailumääräyksessä ei mainittu moottoroituja riippuliitimiä. Ne olivat vielä syksyllä 1985 vain yksi liidinluokista. Keventääkseen byrokratiaa viranomainen julkaisi 2.10.1985 päivätyn hyväksymiskirjeen, jonka mukaan hypyt 2-paikkaisista moottoroiduista riippuliitimistä olisivat mahdollisia tietyin ehdoin.

Ilmailuhallitukselle oli tullut myös lupahakemuk-

sia hypätä purjekoneista. Siihen oli viranomainen myöntänyt lupia tapauskohtaisesti. Hyväksytyt purjekonetyypit lisättiin Ilmailuhallituksen julkaisemaan listaan hyväksytyistä laskuvarjohyppykoneista. Historiaheppu ei tosin muista muita listassa olleita purjekoneita, kuin viereisessä kuvassa olevan Blanikin. Liitimiä ei tähän luetteloon voitu liittää edellä mainitusta syystä, eivät olleet lentokoneita. Liitimille tehdyn oman hyppyhyväksynnän ehdot olivat:

- Hyppääjänä toimivat lupakirjahyppääjät
- Hypyt suoritetaan itseaukaisuhyppyinä
- Liitimen moottorin on oltava sammutettuna uloshypyn aikana
- Liitimeen on asennettu pelastusvarjo
- Riippuliitimen ohjaajalla on SIL ry:n myöntämä lentolupa ja oikeus kuljettaa matkustajia
- Hyväksymiskirjeen kopio liitetään moottoroidun liitimen lentokäsikirjaan.

Pekka Palotie hyppää Blanik -purjekoneesta Nummelassa kesällä 1984. Kuva: Jorma Öster.

Ilmailu 10/1984

Laskuvarjourheilu 4/1984

Laskuvarjourheilu 1/1985

Ilmailuhallitus: Päätös Dn:o 4292/62/85, 2.10.1985: Laskuvarjohyppylupa moottoroituihin 2-paikkaisiin riippuliitimiin ja purjekoneisiin

Laskuvarjourheilu 3/1985

Ilmailu 5/1985

Eero Kausalainen 4.12.2024



Vuoden 1984 toinen hyppymestarikurssi

Ilmailuliitto järjesti hyppymestarikursseja tarpeen mukaan. Yleensä niitä pidettiin yksi keväällä ja toinen syksyllä, mikäli kerhoilla oli kiinnostusta ja mahdollisuus lähettää oppilaita. Parhaaksi oppilasmääräksi oli osoittautunut kahdeksan, mikä kahden kouluttajan ja neljän hyppääjän hyppykoneen kanssa mahdollisti sujuvan hyppytoiminnan ilman taukoja.

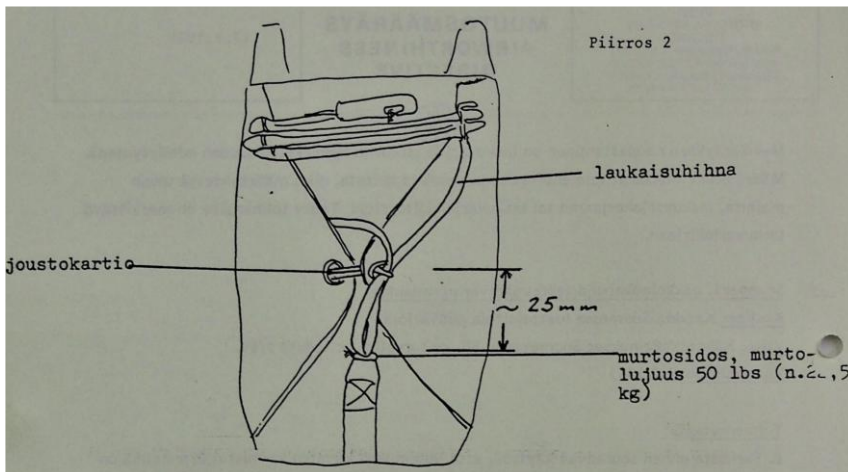
Vuoden 1984 toinen mestarikurssi järjestettiin liiton omassa koulutuskeskuksessa Räyskälässä 15.–22.9.1984. Tälle kurssille ei lopulta saatu täyttä määrää oppilaita. Vaikka kurssilaisia oli vain viisi, päätettiin kurssi silti pitää. Ne viisi urhoollista olivat **Harri Vesterinen** (K-HLU), **Jarmo Juntunen** (NLU), **Jari Toivo** (JLK), **Kimmo Kostia** (TLU) ja **Pentti Selenius** (SLK). Kurssin vetäjänä toimi **Eero Kausalainen** ja toisena kouluttajana **Kristian Enkvist**.



Kausalaiselle tämä oli 13. mestarikurssi, Enkvistille kouluttajana toinen. Kurssin oppilaista löytyi tuleva hyppymestarikouluttaja Kimmo Kostia, joka toimi myöhemmin kouluttajana kolmella hyppymestarikurssilla.

Kurssi 2/1984 ryhmäkuvassa. Takarivissä vasemmalta Harri Vesterinen, Eero Kausalainen, Kristian Enkvist, Jarmo Juntunen ja Jari Toivo. Eturivissä Kimmo Kostia ja Pentti Selenius. Kuva: Harri Vesterinen via Laskuvarjourheilu.

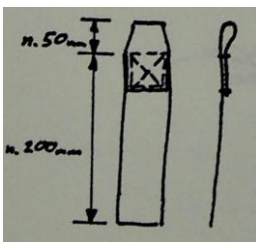
Syyskuun loppupuoliskolla pidetty kurssi ei ollut sateen jumalatar Esterin suosiossa, jonka vuoksi hyppyjen ja hyppymestariharjoitteiden määrä jäi suunniteltua vähäisemmäksi – siitäkin huolimatta, että oppilasmäärä oli tavallista pienempi. Puuttuvat harjoitteet määrättiin suorittamaan kurssia seuraavassa harjoitteluvaiheessa laskuvarjokerhoissa. Kurssin jälkeen jokaiselle oppilaalle nimettiin loppukokeen vastaanottajaksi henkilökohtainen tarkastushyppymestari ja hänelle varamies.



Eräällä kurssin hypyistä syntyi pieni vaaratilanteen poikanen. Oppilaana esiintynyt kurssin vetäjä riippui koneen siipituen varassa, koska kurssilaisille esiteltiin ns. roikku-uloshyppyä, jota siipituella varustetuissa pienissä lentokoneissa pidettiin oppilaan kannalta turvallisimpana ja vähemmän "vinteliähtiina" uloshyppytapana.

Alkuperäisissä tanskalaisen Scanparan pakkolaukaisurepuissa ei ollut pakko-

laukaisuhihnalle minkäänlaista varmistusta. Muutosmääräyksellä myöhemmin edellytettiin, että repun alaläppään ommellaan hihnasta valmistettu kuvassa näkyvä kiinnike pakkolaukaisuhihnaa varmistavaa murtosidosta varten. Piirroksat: Eero Kausalainen via Ilmailuhallitus



Hyppääjä viivytteli tahallaan irrottamista muutaman sekunnin ajan, koska hän halusi nähdä, kuinka oppilasmestari toimii, kun oppilas ei käskystä huolimatta lähdekään. Hyppymestarina toiminut oppilas havaitsi, että hyppääjän reppu

avautui ja sisäpussi putosi hyppääjän taakse ilmapirtaan. Hyppääjä itse ei kuitenkaan tätä huomannut, vaan mestarioppilaan naama punaisena huutamista hyppykäskyistä huolimatta herkutteli vielä pienen hetken. Kun hän irrotti otteensa, varjo avautui poikkeuksellisen nopeasti, koska sen punokset olivat jo lähes kokonaan suoristuneet otteen irrotushetkellä. Hänelle selvisi vasta hypyn jälkeen, mitä hänen selkensä takana oli tapahtunut.

Asiaa myöhemmin pohdittaessa todettiin, että tanskalaisesta Scanparan valmistamasta laskuvarjon repusta puuttui pakkolaukaisuhinnan varmistussidos. Ilman lisävarmistusta pakkolaukaisuhinna saattaa luiskahtaa ulos joustolenkistä pienestäkin pakkolaukaisuhinnan nykäisystä. Kyseessä oli ilmeinen suunnitteluvirhe. Vaaratilanteen jälkeen Ilmailuliitto varoitti varmistussidoksen puuttumisesta aiheutuvista mahdollisista vaaratekijöistä kerhoille lähetetyssä turvallisuustiedotteessa (5/84). Tiedotteen keskeinen sisältö julkaistiin myös seuraavassa *Laskuvarjourheilussa* (4/1984). Myös Ilmailuhallitus ryhtyi asiassa toimeen ja julkaisi tammikuussa 1985 muutosmääräyksen (M 1282/85), josta edellä olevat piirroksot on kopioitu.

Samalla hyppylennolla tapahtui toinenkin vaaratilanne. Hyppymestarioppilaan huomio ilmeisesti kiinnittyi hänen edessään kehittyvään vaaratilanteeseen, jonka vuoksi hän liikkui varomattomasti hypykoneessa. Sillä oli seurauksensa: hänen oman päävarjonsa reppu avautui ja sen sisäpussi (pod) putosi koneen lattialle. Hän joutui palaamaan koneen mukana.

Suomen Ilmailuliitto, laskuvarjotoiminnan koulutusväiväkirja 1978–1989

Suomen Ilmailuliitto ry, kirje 15.10.1984: Hyppymestarikurssi II/84 oppilaille nimetyt tarkastushyppymestarit Laskuvarjourheilu 4/1984

Suomen Ilmailuliitto ry, tiedote 9.10.1984: Turvallisuustiedote 5/1984

Ilmailuhallitus 17.1.1985, Muutosmääräys M 1282/85: Scanpara, pakkolaukaisujärjestelmän varmistussidos Eero Kausalainen 5.12.2024

Ilmailuliiton turvallisuustiedotteita

Useissa edellä olleissa tarinoissa on viitattu Ilmailuliiton laskuvarjotoimintaa koskeviin turvallisuustiedotteisiin. Niitä julkaistiin tarpeen mukaan, kun oli havaittu nopeaa tiedottamista

SUOMEN ILMAILULIITTO RY	TURVALLISUUSTIEDOTE 6/84
LuKT	
Helsinki-Malmin lentoasema	
00700 HELSINKI	08.11.1984 1 (1)
WARP III MUUTOSOHJE	

edellyttävä vakava turvallisuusuhka hyppymenetelmissä tai -kalustossa. Tietoja, joiden perusteella turvallisuustiedotteita laadittiin saatiin vaaratilanneilmoituksista (Ilmailuhallitus toimitti Ilmailuliittoon kopiot saamistaan vaaratilanneilmoituksista), eri kurssien aikana tehdyistä havainnoista (hyppymestarikurssit, kalustomestarikurssit) sekä myös ulkomaiden laskuvarjolehdistä, joita Ilmailuliittoon tuli kymmenkunta kappaletta. Tietoja tiedotteiden laatimiseksi saatiin myös ulkomaiden laskuvarjoliittojen tai laskuvarjojen valmistajatehtaiden tiedotteista. Turvallisuustiedotteet oli monistettu punaiselle paperille, jotta ne paremmin erottuisivat ”joutavanpäiväisemmästä virastosaasteesta.”

Tiedotteiden lähetyksestä päätti LuKT:n turvallisuustoimikunnan puheenjohtaja, usein myös liiton laskuvarjotoiminnanohjaaja yhteistyössä toimikunnan kanssa tai joskus itsenäisesti oman harkintansa perusteella. Ilmailuliitto alkoi julkaista *Turvallisuustiedotteita* huhtikuussa 1984. Tiedotteita jaettiin laskuvarjokerhoille, tiedotteen tilanneille henkilöille, kalustomestareilla, turvallisuuspäälliköille, koulutuspäälliköille (20.10.1984 alkaen) ja LuKT:n organisaatiolle (mukaan luettuna alakomiteat).

Vuonna 1984 julkaistiin yhteensä kuusi turvallisuustiedotetta, joissa käsiteltiin yhteensä 21 erillistä asiakohtaa. Tiedotteista on edellä olevissa teksteissä mainittu jo useita, mutta tiedotusjärjestelmästä saa paremman kuvan tutustumalla alla olevaan tiivistelmään. Taulukossa mainitaan vain otsikkotasoisesti asiat, jotka on esitelty tarkemmin edellä olevissa historiateksteissä. Jotkut asiat saattoivat esiintyä useammassa tiedotteessa, kun asia-aiheesta oli myöhemmin saatu uutta tietoa. Monet alla luetelluista asioista saattavat tuntua itsestään selviltä, mutta ne eivät hyppytoiminnasta saatujen havaintojen perusteella sitä suinkaan olleet, ainakaan kaikille. Siksi organisaatiossa tunnettiin tarvetta ohjata ja opastaa...

<i>Tiedote N:o</i>	<i>Päiväys</i>	<i>Aiheet pääpiirtein</i>	<i>Huomautus</i>	<i>Viranomaistoimet</i>
1/84	3.4.	1. Kädestä päästettävän apuvarjon oikea pakkaus	liittyy Malmin onnettomuuteen 17.3.	Tutkimuskertomus
2/84	3.4.	1. Lainavarusteilla hyppääminen 2. Varusteiden tarkastus ennen hyppyä 3. ”Sisäänajohypyt” hyppytaulun jälkeen 4. Kylmällä säällä riittävä vaatetus, erityisesti käsineet 5. Laskuvarjot pakattava valmistajan ohjeiden mukaan 6. Hyppääminen vaarallista, jos asentee eivät kohdallaan	kaikki liittyivät onnettomuuteen 17.3.	Tutkimuskertomus
3/84	22.5.	1. Varusteet tarkastettava ennen koneeseen nousua, erityisesti kädestä päästettävän apuvarjon yhdyspunos 2. Kuluneet repun metallikartiot	1. liittyi Jyväskylän onnettomuuteen 14.5. 2. Havaittu HM-kurssilla	Tutkimuskertomus M 1278/85
4/84	19.7.	1. Warp III varavarjon vaijerin suojauputki 2. Wonderhog Vectorin tiukka reppu 3. Pehmeä varavarjon kahva ei hyväksytty varuste 4. FXC 12 000 oikea asetuskorkeus 5. Streamerit hyppykentällä	1.–3. Liittyivät onnettomuuteen 17.3. Lisätietoja alla Lisätietoja alla	M 1281/85
5/84	9.10.	1. Scanpara varmistussidos 2. 3-rengas olkalukon suojauputken pujotus 3. varavarjon kahvan virheellinen sijoitus 4. Kahvataskun kiinnitys valjaisiin 5. Laukaisuhinnan oikea pituus	Kerrottu edellä Liittyy onnettomuuteen 14.5. Lisätietoja alla Lisätietoja alla Lisätietoja alla	1.M 1282/85 2.Tutkimuskertomus 4. M 1277/85
6/84	8.11.	1. Warp III muutosohje	Kerrottu edellä	M 1281/85

Seuraavia vuoden 1984 turvallisuustiedotteissa esiintyneitä tietoja ei ole käsitelty edellä olevissa historiatarinoissa:

Tiedote 4/84, kohta 4.

"FXC 12 000 laukaisimen asetuskorkeus

Laitteen valmistaja on tiedottanut alan lehdissä, että laitteen asetuskorkeuden ja suunnitellun aukaisukorkeuden välillä tulisi olla eroa 1 500 ft eli n. 450 metriä. Näin ollen, jos laite on säädetty laukeamaan 1 000 jalassa (300 m) tulee suunnitellun laukaisukorkeuden olla 750 m".

Tämän kohdan taustalla olivat vaaratilanneilmoitusten kautta tietoon tulleet FXC-laukaisimen ilmeisestä käsittelyvirheestä tai ohjeistuksen tuntemattomuudesta johtuneita laukeamisia hypyn kulkuun nähden liian aikaisin.

Tiedote 4/84, kohta 5.

"Streamerit

On todettu, että hyppykentälle jääneet streamerit metallipainoineen ovat vaaraksi alueelle laskeutuvan helikopterin roottorin lavoille. Tämän vuoksi kehotetaan ryhtymään seuraaviin toimenpiteisiin:

- *kerätään streamerit pois käytön jälkeen kenttäalueelta aina, kun se on mahdollista.*
- *ellei em. ole mahdollista (liikkumisrajoitukset sotilaskentillä tms.) tulee käyttää streamereita, jotka sään vaikutuksesta purkautuvat (paino irtoaa), eivätkä ne nouse painoineen ilmaan roottorin ilmapirran vaikutuksesta. Tällaisten streamerien valmistuksessa voi käyttää esimerkiksi vesiliukoista liimaa tai liimapaperia."*

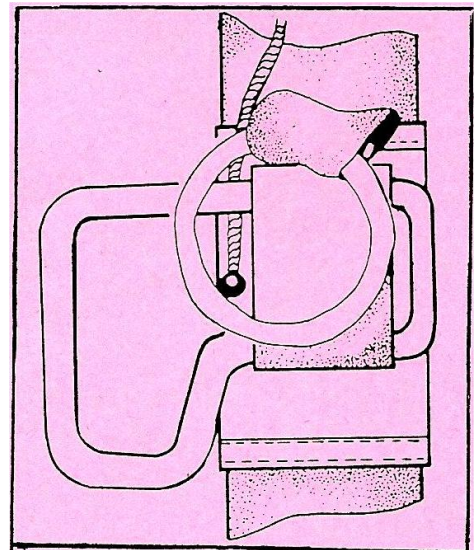
Vuonna 1984 kaikki oppilaat hyppäsivät pallokuvuilla ja kokeneiden hyppääjien varavarjoina oli pääsääntöisesti pallokupuja. Siksi oli tarpeen määrittää uloshyppypaikka mahdollisimman luotettavasti streamerin avulla. Ne oli yleensä tehty noin viisi metriä pitkistä kreppipaperista, johon oli painoksi kiinnitetty sopivan painoinen lyijylangan pätkä tai sopivan kokoinen rautanaula. Niiden potentiaalinen vaara ilmenee edellä olevasta tekstistä. Ekologiaa ei tähän maailman aikaan vielä ollut keksitty. Kukaan ei ajatellut naulojen, lyijypainojen tai muiden metalliesineiden maastoon kylvämisen luonnolle aiheuttamia seurauksia. Myöhemmin keksittiin edellä kuvatun ratkaisun lisäksi, että painona voisi käyttää jotain luonnontuotetta, kuten hiekkaa...

Tiedote 5/84, kohta 3.

"Varavarjon kahvan virheellinen sijoitus

Lähde: British Parachute Association Safety Notice (The Sport Parachutist August 1984)

Englannissa sattui kesäkuussa -84 laskuvarjo-onnettomuus, jossa menehtyi kokenut hyppääjä. Onnettomuutta tutkittaessa todettiin, että varavarjon kahva oli sijoitettu aivan 3-rengasolkalukkojen alapuolelle siten, että pääkuvun irrotuksen jälkeen suurin rengas kääntyi alas osittain varavarjon kahvan päälle viereisen kuvan osoittamalla tavalla. Tämän tilanteen seurauksena hyppääjän oli mahdollista pujottaa sormensa tai peukalonsa paitsi varavarjon kahvasta, samalla myös olkalukon isosta renkaasta läpi. Tällöin hyppääjälle on saattanut välittyä kuva, että kahva on juuttunut kiinni.



Mikäli varjokalustostasi löytyy yllä kuvatulla tavalla sijoitettu laukaisukahva, ei varjolla ole syytä hypätä ennen kuin virhe on korjattu. Kahvan virheellisen sijoituksen ilmetessä on syytä ottaa yhteyttä lähimpään laskuvarjokorjaamoon tai -huoltoyritykseen vian korjaamiseksi.

Todettakoon, että saaduista tiedoista ei käynyt ilmi, mitä kalustotyyppiä tapauksessa oli käytetty.”

Historiahepulla ei ole tietoa, löytyikö tällaisia varusteita Suomessa. Onnettomuudessa on ollut selvä yhtymäkohta Jyväskylässä 14.5.1984 sattuneeseen onnettomuuteen, jota on kuvattu tarkemmin edellä. Tutkijalautakunnan arvion mukaan hyppääjä on mahdollisesti tarttunut varavarjon kahvan lisäksi samalla huomaamattaan kuvun irrotusjärjestelmään kuuluviin vaijereihin, jolloin hän on saattanut saada vaikutelman, että kahva on juuttunut kiinni.

Tiedote 5/84, kohta 4.

”Kahvataskun kiinnitys

Tanskalaisen Scanpara-toiminimen sekä mahdollisesti myös muiden valmistajien itselaukaisureppu/valjasjärjestelmien kahvataskut ovat suunnitellut kiinnitettäväksi tarran avulla valjashihnan ympärille.

Tällaista hyvän laskuvarjojen valmistuskäytännön vastaista kiinnitystapaa ei voi pitää hyväksyttävänä, sillä huonosti paikalleen asennettuna tai jos tarrat ovat kuluneet, voi tasku yhdessä laukaisuvaijerin suojaputken kanssa irrota valjaista. Tällä voi olla useita, hyppääjän kannalta vaarallisia seurauksia:

- *kahvan vetäminen ulos kahvataskusta ja varjon laukaisu saattaa olla vaikeaa, jos kahvatasku ja siihen kiinnitetty laukaisuvaijerin suojaputki ovat irronneet valjaista.*
- *huolimattomasti suoritettuna laukaisuyrityksessä saattaa kahva luiskahtaa kädestä ja kahvatasku laukaisun yhteydessä irrota valjaista. Tällöin ilmavirta saattaa painaa kahvan tavoittamattomiin, esimerkiksi hyppääjän selän taakse. Tämän tapainen irronneen kahvan joutuminen hyppääjän selän taakse näytteli merkittävää osaa Suomessa 29.9.1968 sattuneessa, kuolemaan johtaneessa laskuvarjo-onnettomuudessa.*
- *kahvatasku saattaa irrota paikaltaan valjashihnasta myös muulloin, kuin laukaisuyrityksen yhteydessä. Tällaisia tilanteita voivat olla mm. uloshyppy, liikkuminen koneessa, törmäminen vapaassa pudotuksessa, jne. Myös tällöin voi syntyä vaikeuksia löytää kahva.*

Ellei kahvatasku ole asianmukaisesti kiinnitetty, ei varjolla ole syytä hypätä ennen virheen korjaamista.

Ilmailuhallitus julkaisee lähitulevaisuudessa muutosmääräyksen koskien laukaisukahvaa ja siihen liittyvien osien kiinnitystä.

*Tietoja kahvajärjestelmien hyvän laskuvarjotavan mukaisista kiinnityksistä on **Dan Poynterin The Parachute Manual**’in (toinen painos) kohdissa 7.62. ja 7.63.”*

Tiedote 5/84, kohta 5.

”Laukaisuhihnan pituus

On todettu, että jotkut kerhot käyttävät liian lyhyitä laukaisuhihnoja pakkolaukaisujärjestelmissään. Erityisesti sisäpussijärjestelmää käytettäessä liian lyhyt hihna saattaa aiheuttaa vakavan vaaratilanteen, jossa laskuvarjo voi takertua kehittyessään koneen peräsimiin tai muihin ulokeisiin.

Sisäpussijärjestelmän kannalta tärkeät periaatteet ovat samat, jotka on aiemmin julkaistu Erkki Vaara Ky:n ja Laskuvarjotarvike Ky:n sisäpussijärjestelmän käyttöohjeissa ja Laskuvarjourheilussa 1/81:

- koneen lentonopeuden on oltava mahdollisimman pieni, kuitenkin säilytettävä turvallinen marginaali sakkausnopeuteen
- koneessa ei saa käyttää suurta moottoritehoa hyppyhetkellä
- laukaisuhinnan on oltava kyseiseen koneyksilöön sopivan mittainen

”Sopivan mittainen” on hihna, joka on mahdollisimman pitkä, mutta ei kuitenkaan ulotu koneen liikkuviin ohjainpintoihin. Tämän määritelmän mukaan sisäpussi voi ulottua korkeusvakaajan alle, mutta ei liikkuviin peräsinpintoihin, milloin on kyseessä ”tavanomainen” peräsinrakenne. Konetyypeissä, joissa on ns. pendeliperäsin (koko korkeusvakaaja liikkuu; esim. Cherokee Six), ei hihna/sisäpussi saa ulottua peräsimeen. Hihnan pituutta määriteltäessä on muistettava huomioida myös sisäpussin ja sen osien (esim. sulkijäläppä) pituus.

Hihnan pituus on konekohtainen, sillä saman tyyppisissäkin lentokoneissa saattaa koukkujen kiinnikkeen paikassa olla suuriakin eroja.”

Pakkolaukaisujärjestelmät suoralla sisäpussilla ehti jo olla kadonnutta kansanperinnettä, kunnes hidastussukan käyttöön liittyvät ongelmat ohjasivat takaisin ”menneen maailman vehkeisiin”. Edellisestä tekstistä ilmenee myös, että paikalliset laskuvarjoryitykset huomasivat markkinaraon ja valmistivat sisäpusseja ja oppilasvarjojen reppuja. Hyväksyntöjähän ei pahemmin ollut, mutta oli kopioitu hyvä malli. Paitsi että malli ei aina ollut hyvä, kuten tanskalaisen **John Holstein-Magnussenin** omistaman Scanparan meillä kopioiduista tuotteista saimme oppia.

Myöhempien aikojen laskuvarjotoimikunnissa tai vastaavissa järjestöelimissä toimineet voivat edelliseen tutustuttuaan pohtia, mikä mahtoi olla työmäärä SIL:n piirissä pelkästään tämän yhden vuoden kalustoasioiden – siis laskuvarjotoiminnan yhden osa-alueen – hoitamisessa ja niihin liittyvässä tiedottamisessa. Ilman tietokoneita tai internetiä. Lankapuhelin sentään oli, ja sähkökirjoituskonekin, tosin vain sillä yhdellä SIL:n konekirjoittajalla. Sulkakynällä ei sentään kirjoitettu, kaikilla oli jo Ballografit...

Suomen Ilmailuliitto ry, tiedote 3.4.1984: Turvallisuustiedote 1/84

Suomen Ilmailuliitto ry, tiedote 3.4.1984: Turvallisuustiedote 2/84

Suomen Ilmailuliitto ry, tiedote 22.5.1984: Turvallisuustiedote 3/84

Suomen Ilmailuliitto ry, tiedote 19.7.1984: Turvallisuustiedote 4/84

Suomen Ilmailuliitto ry, tiedote 9.10.1984: Turvallisuustiedote 5/84

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 22.10.1984: LuKT:n kokous 7/84, 19.-20.10.1984

Suomen Ilmailuliitto ry, tiedote 8.11.1984: Turvallisuustiedote 6/84

Ilmailuhallitus 17.1.1985, muutosmääräys M 1277/85: Kahvataskun kiinnitys

Ilmailuhallitus 17.1.1985, muutosmääräys M 1278/85: Metallikartioiden tarkastus

Ilmailuhallitus 17.1.1985, muutosmääräys M 1281/85: Warp III, laukaisuvaijerin suoja-putken kiinnitys

Ilmailuhallitus 17.1.1985, muutosmääräys M 1282/85: Scanpara, pakkolaukaisujärjestelmän varmistussidos

Eero Kausalainen 5.12.2024

Laskuvarjotoimikunnan loppuvuoden askareita

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta alakomiteoineen oli ollut ahkera koko vuoden. Loppukirinä työtä vuoden loppuun oli Pernajan Sarvisalossa – tai ruotsinkielisen paikkakunnan omalla kielellä Pernån Sarvsalössä 19.–20.10.1984 järjestetty kahden päivän yhdistetty ideariihä ja LuKT:n kokous. Haluttiin varata kerrankin aikaa riittävästi, että ehditään paitsi tehdä tarvittavat päätökset kaikessa rauhassa, myös varata aikaa LuKT:n toiminnan ideointiin. Ja siinä sivussa saunomiseen ja sosiaaliseen oluen juontiin. Poikkeuksellinen paikka oli varapuheenjohtaja **Kristian Enkvistin** suvun

kesäpaikka. Tämä kokous oli hyödyllinen, mutta vieläkään aika ei kaikkeen riittänyt. Asioita jäi edelleen kesken, odottamaan parempaa aikaa...

Kokoukseen osallistui ainoastaan varsinainen LuKT, puheenjohtaja **Maurits Kouhia**, varapuheenjohtaja Kristian Enkvist, jäsenet **Esa Huusari** ja **Hannu Laitinen**. Lisäksi oli paikalla LuKT:n sihteeri ja pöytäkirjanpitäjä **Eero Kausalainen**. Alakomiteat eivät olleet mukana.

Koska vuosi oli jo loppuillaan, oli tarpeen pohtia LuKT:n tulevaa vuotta, suunnitelmia ja kokoonpanoa. Pieni LuKT, jota täydensivät pääosin muista, kuin LuKT:n jäsenistä koostuvat alakomiteat arveltiin toimivaksi kokoonpanoksi. Kokous kuitenkin katsoi tarpeelliseksi perustaa erikoistuneen kalustokomitean, koska erilaisia kalusto-ongelmia oli vuoden mittaan kertynyt valtava määrä. Tähän liittyen LuKT päätti pyytää Ilmailuliiton hallitusta nimeämään seuraavassa kokouksessaan, poikkeuksellisesti kesken vuotta, Laskuvarjojääkärikoulun laskuvarjopakkaamolla palvelevan **Olavi "Enska" Kilpisen** LuKT:n jäseneksi.

Kokouksen seuraava päätös kohta koski suoraan kalustoasioita. LuKT päätti esittää Ilmailuhallitukselle, että **Tuure Helon** uusi laskuvarjohuoltoyritys saisi valmistaa ainoastaan hyväksytyjen piirustusten mukaisia laskuvarjon osia. Tässä esityksessä pitäisi myös pyytää Ilmailuhallitusta huomioimaan Ilmailuliiton kannanotot laskuvarjokorjaamo- tai huoltoyrityslupia myönnettäessä.

Kevään ja loppukesän aikana oli järjestetty ensimmäinen kalustomestarikurssi. Ensimmäisessä osassa aika oli loppunut kesken, eikä kaikkia koulutusohjelman aihekokonaisuuksia ehditty käsitellä ja harjoitella. Siksi uusille kalustomestareille oli myönnetty ainoastaan rajoitetut oikeudet, jotka koskivat ainoastaan kurssin aikana "valmiiksi saatuja" työkokonaisuuksia. Kurssin jatko-osassa puutteita täydennettiin, jolloin saavutettiin koulutustavoitteet kaikilta osin. Sihteeri oli laatinut esityksen yksityiskohtaisesti määritettyjen kalustomestarin työoikeuksien myöntämiseksi. LuKT hyväksyi esityksen pienin tarkennuksin lähetettäväksi edelleen Ilmailuhallitukselle kalustomestarien oikeuksien myöntämiseksi.

Pieni yksityiskohta kokouksessa oli, että LuKT pohdiskeli kalustomestarien mahdollisesti saamista korvauksista: *"...LuKT päätti esittää kerhoille, että kaikki kalustomestarien työsuorituksiin liittyvät korvaukset on hoidettava kerhojen tilien kautta..."* Pöytäkirjaa pitäneen Historiahepun muisti on tältä(kin) osin hatara: mieleen ei tule, oliko LuKT huolissaan harmaasta taloudesta, vai oliko joku muu erityinen syy kirjata tällainen kohta pöytäkirjaan.

LuKT keskusteli tässä kokouksessa, kuin monessa aikaisemmassakin, laskuvarjotoiminnanohjaajan toiminnasta tuomarina laskuvarjokilpailuissa. Tuomaritehtävää ei mainittu toiminnanohjaajan toimenkuvassa. Kokous päättyi välillä yön yli nukuttuaan suunnilleen samaan ratkaisuun, kuin aikaisemminkin: *"...Todettiin, että Laskuvarjotoiminnanohjaajan tulisi ensisijaisesti tehdä toimenkuvassa määritellyjä tehtäviä..."* Johdonmukaisesti ja päätöstä kunnioittavasti LuKT:n puheenjohtaja tuli seuraavassa FAI:n laskuvarjokomitean kokouksessa esittämään laskuvarjotoiminnanohjaajaa tuomariksi vuoden 1985 MM-kilpailuun. Samalla logiikalla LuKT tuli nimeämään hänet ylituomariksi vuoden 1985 Para-Ski-SM kilpailun sekä taito- ja tarkkuuslajien SM-kilpailujen ylituomariksi.

Tähän Historiahepun oma kommentti:

"LuKT oli varmaankin huolissaan suuresta työpanoksesta: tulevatko ne varsinaiset työt tehtyä, kun aika menee tuomaritoiminnassa? Asia olisi voinut olla ongelma, jos työtä olisi tehty virka-aikojen mukaisena toimistotyötä. Tosiasiassa työtunteja ei laskettu, ylitoita ei korvattu. Viikonloppuna tehtyjä töitä ei korvattu, mutta niistä sai periaatteessa pitää vastaavat vapaapäivät. Viikonloppuina tehtyjä työpäiviä kertyi keskimäärin noin 25, joista vapaapäivinä sain pidettyä vain noin puolet. Voisin väittää hoitaneeni tuomaritehtäviä vapaapäivinäni."

Palkkauksen keskeinen perustelu oli aikanaan hyppyturvallisuuden parantaminen. Se oli myös sekä oman toimenkuvani että henkilökohtaisen kiinnostukseni osalta työn tärkein fokus. Koska työt eivät jääneet tekemättä arvelin pystyväni palvelemaan myös kilpailevaa hyppy-yhteisöä toimimalla ammattitaitoisena tuomarina, jos niin haluttiin. Yleensä haluttiin, kuten edellä olevasta ilmenee...

Myös Ilmailuliiton muiden alojen virkailijat toimivat vastaavissa tehtävissä omien alojensa SM-kilpailuissa sekä myös kansainvälisissä tehtävissä. Toiminnanohjaajien esimies ja työnjohtaja oli liiton toiminnanjohtaja, joka toimi itse vastaavissa tehtävissä ja hyväksyi saman myös toiminnanohjaajilta. Johtosuhteet olivat kuitenkin käytännössä melko konstikkaat, koska toiminnanohjaajat toimivat omien alojensa sihteereinä ja puuhamiehinä: käytännössä keskustuomikunnat ”nakittivat” tehtäviä heille. Vaikka se kuulostaa epämääräiseltä, ei todellisia ongelmia ollut. Asioita hoidettiin hyvässä yhteisymmärryksessä. Myös ne tuomaritehtävät.”

LuKT oli aikaisemmin avustanut viranomaista mittavassa määräysuudistuksessa, jonka avulla muun muassa voitiin perustaa uudenlainen laskuvarjojen tarkastus- ja huoltojärjestelmä. Työtä oli tehty kiireellä ja paineen alla, joten rapatessa oli hieman roiskunut. Tässä kokouksessa valmistettiin Ilmailuhallitukselle tehtävää ehdotusta korjata kahta vasta julkaistua määräystä, AIR M10-1 Muutos 2 ja AIR M10-2 Muutos 1. Määräysten puutteet oli huomattu kalustomestarikurssin yhteydessä. Molempiin määräyksiin esitettiin korjauksia siihen, kuka saa tehdä merkinnät laskuvarjokirjaan.

Laskuvarjojen tarkastusta ja kirjanpitoa vaikeutti se, että oppilaskalustossa päävarjo ja sen valjaat yksi kokonaisuus, johon voitiin liittää mikä tahansa hyväksytyt rintapakkausvaravarjo. Yksi selvennys liittyi tähän asiaan. Toinen tarkennus liittyi siihen, kuka on oikeutettu tarkastamaan varavarjon sen jälkeen, kun sitä on jouduttu käyttämään hypyllä. Alkuperäisessä määräyksessä hypyn jälkeisen tarkastuksen olisi saanut tehdä ainoastaan laskuvarjokorjaamo tai -huoltoyritys ja laskuvarjotarkastaja. LuKT totesi kuitenkin käytännön realiteetin: kalustomestareita ei vielä pitkään aikaan ole kaikissa kerhoissa. Tämän vuoksi esitettiin, että tarkastuksen saisi tehdä myös laskuvarjohyppääjä. Nämä esitykset Ilmailuhallitus hyväksyi.

Laskuvarjojen tarkastusta ja niiden huollon seuranta vaikeutti se, että käytössä on kovin vanhoja laskuvarjon valjaita, joista valmistenumero oli kulunut pois. LuKT otti tehtäväkseen kalustomestarien avustuksella huolehtia, että valjaisiin tehtäisiin tarpeelliset tunnistusmerkinnät.

Ongelmaksi todettiin myös, että laskuvarjojen hyväksymisnormeista ei ollut USA:ta lukuun ottamatta riittäviä tietoja. LuKT päätti, että tärkeimmistä laskuvarjomaista pyydetään kirjallisena hyväksymisnormit. Jo ennen sitä päätettiin kääntyä viranomaisen puoleen sen selvittämiseksi, mitä normeja heillä on käytettävissään.

Todettiin tarve laatia luettelo hyväksytyistä pää- ja varavarjotyypeistä sekä valjastyypeistä. Luettelon pohjaksi otetaan Ruotsin laskuvarjoliiton julkaisema luettelo. Sitä täydentämään päätettiin pyytää Ilmailuhallitukselta luettelo Suomessa käyttöön hyväksytyistä laskuvarjo- ja valjastyypeistä. Luettelon laatiminen annettiin perustettavan kalustokomitean tehtäväksi.

Kilpailukomitean esityksestä LuKT päätti esittää myönnettäväksi viisi lentolippua Para-Ski World Cup joukkueelle. Joukkueeseen nimettiin kilpailijoina **Jari Mäkinen**, Jukka Autti, **Matti Heino**, Olavi Kilpinen ja **Risto Käyhkö**. Joukkueenjohtajakandidaattia ei ollut tiedossa. Jos sellainen löytyy, hänellä pyritään hankkimaan kuudes lentolippu. LuKT myös esitti **Jarmo ”Jarkki” Vuoriolle** lentolippua Yhdysvaltoihin kupurelatiivitetouden hankkimiseksi.

Liittoon oli saapunut muitakin matkalippuesityksiä, mutta niitä ei voitu käsitellä, koska tulevan vuoden tilanteesta ei ollut tietoa ja lipputarve saattaa RW-MM-vuonna olla suuri. LuKT hyväksyi kilpailukomitean esityksestä viisi uutta Suomen ennätystä. Vuoden 1984 ennätykset esitellään seuraavassa kirjoituksessa.

LuKT:n turvallisuuskomitea ei pitänyt vuoden aikana yhtään varsinaista kokousta, mutta se on toiminut aktiivisesti, kuten edellisestä kirjoituksesta ilmenee. Komitea on selvitellyt asioita, hankkinut tietoja ja niiden perusteella julkaissut LuKT:n kokoukseen mennessä viisi turvallisuustiedotetta. Komitea on myös avustanut kuluneen vuoden tutkijalautakuntia. Komitean loppuvuoden ohjelmassa oli järjestää turvallisuuspäälliköiden koulutustilaisuus.

Koulutuskomitea esitti, että laskuvarjokerhoissa tarkastettaisiin syksyn kuluessa kaikki oppilasvarjot. Turvallisuuskomitean toivomuksesta koulutuskomitea oli laatinut LuKT:lle koulutusohjeen yksitoimisen varavarjon käyttö/kuvunirroitusmenetelmästä (veto yhdestä kahvasta). Komitea esitteli LuKT:lle kaksi vaihtoehtoista menetelmää. Uusia varusteita oli tuotu maahan suuria määriä. Niissä nähtiin paljon erilaisia varavarjon käyttöjärjestelmiä. Siksi yhdenmukaistamista tarvittiin.

Edelliseen liittyen LuKT pyysi sihteeriä etsimään ulkomaisista laskuvarjojulkaisuista koulutusohjetta, jota voitaisiin käyttää vertailukohteena ennen lopullisia päätöksiä menetelmistä.

Ilmailuhallituksen onnettomuustutkijat olivat lähestyneet Kristian Enkvistin kautta keskustoimikuntaa toivomuksella saada luettelo mahdollisista laskuvarjo-onnettomuustutkijoista. Nimilistan laatiminen annettiin LuKT:n sihteerille. Ennen listan lähettämistä siitä päätettiin vielä keskustella asianosaisten ja LuKT:n jäsenten kanssa.

Vaikka pidettiin kaksipäiväinen kokoussessio, aika loppui taas kesken. Sihteeri oli laatinut kokousta varten nelisivuisen taustadokumentin, jossa pohdittiin koko laskuvarjourheilun järjestelmää, jossa odotettavissa oli toiminnan valvonnan siirtyminen Ilmailuhallitukselta Ilmailuliitolle. Esityksessä muun muassa ehdotettiin roimaa ilmailumääräysten karsimista: nykyisten viidentoista määräyksen sijaan noin neljä määräystä riittäisi, lupakirjat voisi korvata modernisoidulla luokkajärjestelmällä, lupakirjan saamiseksi ei enää tarvittaisi lääkärintodistusta, jne. Uudesta järjestelmästä pitäisi päättää, millainen se olisi ja mitä siihen vaadittaisiin. Näiden päätösten jälkeen pitäisi tehdä kattava ohjeisto. Tätä dokumenttia ei tässä kokouksessa ehditty käsitellä.

Asiaan palattiin myöhemmin. Valvontavastuuta ei lopulta siirretty, mutta järjestelmää tultiin keventämään monilta osiltaan. Sihteerin esityksestä tuli myöhemmissä käsittelyissä irtoamaan yhtä ja toista käyttökelpoista. Asioita, joita voitiin hyödyntää, vaikka valvontavastuun siirto ei sellaisenaan toteutunutkaan.

Suomen Ilmailuliitto ry./Eero Kausalainen, 17.10.1984: Ajatuksia Lskv-määräysjärjestelmästä ja valvontavastuun muuttumisesta

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 22.10.1984: LuKT:n kokous 7/84, 19.–20.10.1984

Suomen Ilmailuliitto ry, Ilmailuhallitukselle 22.10.1984, IH:n Dn:o 4619/60/84: Esitys ilmailumääräysten muuttamiseksi

Suomen Ilmailuliitto ry, tiedote 8.11.1984: Laskuvarjotiedote 5/84

Eero Kausalainen 6.12.2024

Suomen ja Pohjoismaiden ennätyksiä

LuKT oli laatinut ennätysäännöt, joiden perusteella määritettiin, kuinka voidaan ennätyksiä tehdä ja millaisin edellytyksin niitä voitiin hyväksyä. Helpoin tapaus saada ennätys hyväksytyä oli tehdä se SM-kilpailuissa tai sitä paremman statuksen kilpailussa (PM, MM), joissa tuomaritoiminta oli järjestetty asianmukaisesti. Se tarkoitti, että tuomareina toimivat vähintään kansallisen tuomarin oikeudet omaavia henkilöitä. Kilpailu piti myös toteuttaa kansallisten SM- tai kansainvälisten FAI-sääntöjen mukaan. Suoritusten osalta säännöt olivat käytännössä samat. Eroja saattoi olla ainoastaan siinä,

että MM-kilpailuissa kaikkien tuomareiden oli oltava FAI:n hyväksymiä tuomareita, mutta SM-kilpailuissa riitti kansallisen tuomarin pätevyys.

Ennätyksiä voitiin tehdä myös muissa tilanteissa. Voitiin tehdä suurimman vapaapudotusmuodostelman tai kupumuodostelman ennätyksiä. Ne oli tehtävä FAI:n tai Suomen ennätysääntöjen mukaan. Pohjoismaiden kesken oli sovittu, että paras Pohjoismaan kansallinen ennätys on samalla Pohjoismaiden ennätys ilman erityistä hyväksymismenettelyä pelkän Pohjoismaan Tanskan laskuvarjoliitolle tekemän ilmoituksen perusteella. Käytännössä ennätysluettelo päivitettiin kerran vuodessa pohjoismaisen laskuvarjokokouksen yhteydessä. Alla on 2.11.1984 päivätty Ilmailuliiton julkaisema luettelo.

LASKUVARJOHYPPYJEN SUOMEN ENNÄTYKSET

Henkilökohtainen tarkkuus

Yleinen luokka: 5 x 0,00 m + 0,01 m, 7.9.1984 Vichy, Olavi Kilpinen
Naiset: 3 x 0,00 m + 0,13 m, 12.7.1984 Jyväskylä, Virpi Talja

Taitohyppy

Yleinen luokka: - ei ennätystä
Naiset: 9,47 sek., 8.7.1983 Utti, Anne Louhimo

Suurin muodostelma

Yleinen luokka: 30 henkeä, 22.7.1984 Utti

Jari Holopainen	Jouko Hoviniemi	Mauri Hartikainen
Pentti Selenius	Ari Kousa	Matti Karjalainen
Henri Pohjolainen	Johanna Vuorio	Petri Mäkinen
Sari-Anna Pakarinen	Hannu Havia	Raimo Rohkimainen
Kari Koivuranta	Matti Veikkola	Olavi Kilpinen
Raimo Kempainen	Merja Kempainen	Raimo Ahola
Jukka Saarensilta	Petri Ahola	Päivi Lappalainen
Esa Nykänen	Esa Mikkonen	Auli Myllymäki
Mika Ekström	Tero Toukonen	Anne Louhimo
Timo Rantala	Jukka Autti	Anssi Horppu

Naiset: 11 henkilöä, 29.7.1983 Oulunsalo

Liisa Pesonen	Maarit Lehtonen	Anna-Liisa Rahkamaa
Päivi Lappalainen	Sari-Anna Pakari-	Sirpa Karhu
Johanna Vuorio	nen	Merja Linna
Meri Kopra	Marinka Laine	Auli Myllymäki

Pisin sekvenssi

4-hengen:

Yleinen luokka: 9 muodostelmaa, 29.7.1984 Utti

Hannu Havia	Petri Mäkinen
Sari-Anna Pakarinen	Johanna Vuorio

Naiset: - ei ennätystä

8-hengen:

Yleinen luokka: 8 muodostelmaa, 29.7.1984 Utti

Hannu Havia	Kari Koivuranta
Petri Mäkinen	Raimo Rohkimainen
Sari-Anna Pakarinen	Matti Veikkola
Anna-Maija Rahkamaa	Johanna Vuorio

4-kuvun kierto

Yleinen luokka: 5 muodostelmaa, 27.7.1984 Utti

Mika Ekström	Timo Rantala
Jukka Saarensilta	Tero Toukonen

Naiset: - ei ennätystä

Suurin kupumuodostelma

Yleinen luokka: 6 henkilöä, 30.7.1983 Oulunsalo

Mika Ekström	Kari Niemi	Jarmo Vuorio
Mauri Hartikainen	Hannu Leskinen	Matti Karjalainen

Pohjoismaisten ennätysten luettelo sisälsi osin tuttuja nimiä, koska osa Suomen ennätyksistä oli myös Pohjoismaiden ennätyksiä.

INDIVIDUAL RECORDSAccuracy (G-1-b) (5 cm DC)

Denmark, Neupart	5 DC + 0.01 meter	July 1983
------------------	-------------------	-----------

Style (G-1-c)

Sweden, Månson	7.1"	780813
----------------	------	--------

TEAM RECORDSAccuracy (G-2-b) (5 cm DC)

Denmark	Burmester, Petersen, Ring, Stephensen	1 DC + 0.04 meter	June 1983
---------	--	-------------------	-----------

RELATIVE WORK RECORDS (G-2-c)Biggest formation

Finland	30 persons	840722
---------	------------	--------

Jari Holopainen	Jouko Hoviniemi	Mauri Hartikainen
Pentti Selenius.	Ari Koussa	Matti Karjalainen
Henri Pohjolainen	Johanna Vuorio	Petri Mäkinen
Sari-Anna Pakarinen	Hannu Havia	Raimo Rohkimainen
Kari Koivuranta	Matti Veikkola	Olavi Kilpinen
Raimo Kemppainen	Merja Kemppainen	Raimo Ahola
Jukka Saarensilta	Petri Ahola	Päivi Lappalainen
Esa Nykänen	Esa Mikkonen	Auli Myllymäki
Mika Ekström	Tero Toukonen	Anne Louhimo
Timo Rantala	Jukka Autti	Anssi Horppu

Longest sequence, 4-way

Sweden	Jönsson, Lundgren, Cederholm, Bjärnung	15 formations	820821
--------	---	---------------	--------

Longest sequence, 8-way

Finland	Havia, Mäkinen, Pakarinen, Rahkamaa, Koivuranta, Rohkimainen, Veikkola, Vuorio	8 formations	840729
---------	--	--------------	--------

CANOPY RELATIVE WORK RECORDS (G-2-d)Four Canopy Rotation

Finland	Ekström, Saarensilta, Rantala, Toukonen	5 formations	840727
---------	--	--------------	--------

Eight Canopy SpeedLargest Canopy Formation

Norway	Sotberg, Møller, Arstad, Eide, Svendsen, Thorsen, Hedland, Ølberg, Haugvaldstad	9 persons	1980 (NM)
--------	---	-----------	-----------

Jotkut ennätykset saattoivat jäädä ”ikuisiksi”, koska ne oli tehty vallitsevien sääntöjen mukaisesti. Sääntöjen oleellinen muutos saattoi tarkoittaa, että uusilla säännöillä ei enää voinut rikkoa vanhaa ennätystä. Ilmailuliiton laskuvarjotiedotteessa 5/85 (8.11.1984) asiaa selvitettiin näin:

”...Ennätyksistä on huomattava, että eräät vanhat ennätykset on poistettu listalta, vaikka niitä ei olekaan koskaan ”lyöty”. Syynä poistamiseen ovat sääntömuutokset. Poistetuista esimerkeinä voidaan mainita taitohyppyennätysten (yleinen) poistaminen; vanha ennätys oli tuomittu kiikarein, kun nykyiset säännöt edellyttävät aina videoarvostelua. Toinen esimerkki on sekvenssi; nykyinen ”block” systeemi on oleellisesti erilainen, kuin esimerkiksi entinen ”randomeja” ja ”settejä” käsittänyt järjestelmä...”

Edellä mainittujen lisäksi ennätysten kelpoisuuteen vaikuttavia oleellisia sääntömuutoksia olivat tarkkuushypyn pläkän halkaisijan pieneneminen kymmenestä viiteen senttiin tai myöhemmin viidestä kolmeen.

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 22.10.1984: LuKT:n kokous 7/84, 19.–20.10.1984
 Suomen Ilmailuliitto ry, 2.11.1984, Tiedotus 30.6.: Laskuvarjohyppyjen Suomen ennätykset
 Suomen Ilmailuliitto ry, 8.11.1984: Laskuvarjotiedote 5/84
 Dansk Faldskærms Union 29.11.1984: Nordic Records in Sport Parachuting Nov. 1984
 Laskuvarjourheilu 4/1984
 Eero Kausalainen 9.12.2024

SIL tiedottaa

Ilmailuliitto lähetti kaikille jäsenkerhoilleen muutamia jäsenkirjeitä – kiertokirjeiksi niitä kutsuttiin, vaikka eivät ne mihinkään kiertäneet, joita lähetettiin muutamia vuodessa. Ne käsittelivät

SUOMEN ILMAILULIITTO RY
 Helsinki-Malmin lentoasema
 00700 HELSINKI 70
 Puh. 90 - 378 055

LASKUVARJOTIEDOTE 5/84
 8.11.1984
 1 (3)

1. LuKT

1.1. SM-85 kilpailujen järjestämisoikeudet

Jonkun vanhan SM-kilpailukokouksen on SIL:een osunut mutta

yleensä ajankohtaisia asioita, kuten jäsenmaksuja, tulevia vuosikokouksia ja joskus myös muita asioita. Merkittävä tiedotusväline oli tietenkin myös yksitoista kertaa vuodessa ilmestynvä *Ilmailu*, jonka avulla tavoitettiin lähes koko jäsenkunta. Vuoden 1981 alusta Ilmailuliiton jäsenmaksuun kuuluvaksi eduksi oli mahdollista saada *Ilmailun* tilalle myös neljä kertaa vuodessa ilmestynvä *Laskuvarjourheilu*. Myös Ilmailuliiton lennokkitoimintaa harrastavilla jäsenillä oli vastaavasti mahdollisuus saada jäsenlehdeksi vaihtoehtoisesti *Lenkki*-lehti. Näiden vaihtoehtolehtien kautta tavoitettiin jäsenkunta lähes viimeistä sierainparia myöten.

Näiden välineiden ongelmana oli kuitenkin niiden hitaus. Jos tarvittiin nopeaa ja ajantasaista tiedotusta, lehdistä ei sellaiseen ollut. Liiton yleisten kiertokirjeiden rinnalle kehitettiin muita tiedotusjärjestelmiä. Ilmailuliitto oli koko 1980-luvun ajan julkaissut lyhyellä toimitusajalla julkaistavaa, laskuvarjo-organisaatioiden avainhenkilöille ja kerhoille ”etanapostissa” lähetettävää laskuvarjotiedotetta. Niissä kerrottiin ajankohtaisista asioista, kuten tulevista kurssista ja tapahtumista. Vuonna 1984 alettiin lähettää erityisiä turvallisuustiedotteita, kuten edellä olevista tarinoista ilmenee. Niistä ja niiden sisällöstä on jo esitetty useita esimerkkejä edellä olevissa tarinoissa.

Esimerkkinä siitä, millaisia laskuvarjotiedotteet yleensä olivat, silmäilläään pääpiirtein vuoden 1984 viimeistä, 8.11.1984 päivättyä laskuvarjotiedotetta (5/84). Se sisälsi sekä LuKT:n tiedotusasioita, mutta myös yleisempiä SIL:n keskustoimiston asioita.

Kolmesivuisen tiedotteen kohdassa 1.1. käsiteltiin tulevan vuoden SM-kilpailujen järjestämisoikeuksia. Tiedotteen mukaan, joiltakin kerhoilta on saatu hakemuksia, mutta päätöksiä ei ole vielä tehty.

RW-SM-kilpailun oikeuksia ei ollut hakenut yksikään kerho. Tiedote toivoi pikaisia yhteydenottoja kilpailukomitean puheenjohtaja **Esa Huusariin**.

Kohdassa 1.2. kerrottiin, että LuKT:n esityksestä **Jarmo "Jarkki" Vuoriolle** myönnettävästä lentoliipusta kupurelatiivitetiedouden hankkimiseksi USA:sta.

Kohdassa 1.3. kerrottiin uusista, LuKT:n kokouksessa (7/84) hyväksytyistä uusista Suomen ennätöksistä ja seloste, mihin entiset ennätykset ovat listalta "kadonneet". Tiedotteen liitteenä julkaistiin edellä nähty Suomen ennätyslista.

Kohdassa 1.4. kerrottiin kalustomestarioikeuksien laajentamisesta kalustomestarikurssin jatkoosan elokuussa suorittaneille. Samalla kerrottiin LuKT:n näkemys siitä, että kalustomestarien työsuorituksiin liittyvät korvaukset olisi hoidettava kerhon tilien kautta.

Ilmailumääräyksen PEL M3-6 liite "Kalustomestarioikeudet" mukaiset "laajemat" oikeudet.

Kohdassa 1.5. kerrottiin LuKT:n Ilmailuhallitukselle tekemistä korjausehdotuksista ilmailumääräykseen AIR M10-1 ja AIR M10-2 ja esiteltiin, millaisia muutokset käytännössä olisivat. Muutokset on esitelty aikaisemmin tässä kirjoituksessa.

Tiedotteen kohdassa 1.6. täsmennettiin Ilmailuliiton turvallisuustiedotusten statusta: "...ovat nimensä mukaisesti tiedotteita, eivät määräyksiä. Tiedotteet on kuitenkin laadittu siten, että niiden noudattaminen ei koskaan ole ris-

tiriidassa voimassa olevien ilmailumääräysten kanssa, joten niitä voi ja niitä on syytä turvallisuuden vuoksi noudattaa..." Tiedotteiden toimittajaksi ilmoitettiin turvallisuuskomitean puheenjohtaja **Eero Kausalainen**. Tämän laskuvarjotiedotteen liitteenä oli poikkeuksellisesti vain yhtä aihetta käsittelevä turvallisuustiedote 6/84 (8.11.1984). Se koski Warp III laskuvarjokokonaisuutta. Vaikka turvallisuustiedotteissa esitettiin vain suosituksia, tällä kerralla suositus oli kovin vahva, koska se kertoi valmistajatehtaan vaatimuksesta ja muutostyöohjeesta, joka tiedotteen mukaan oli pian tulossa saman sisältöisenä Ilmailuhallituksen muutostyöohjeena. Tiedotteen ja muutoksen sisältö on esitelty jo aiempien tarinoiden yhteydessä.

Kohdassa 1.7. kerrottiin turvallisuusvirikailijoiden tulevasta koulutustilaisuudesta marraskuun lopulla. Tiedote kertoi, kenen toivottiin osallistuvan tilaisuuteen ja esiteltiin tilaisuuden pääpiirteinen ohjelma.

KALUSTOMESTARINOIKEUDET

Kalustomestarikurssin hyväksytyistä suorittaneilla sekä kurssin kouluttajilla on oikeus suorittaa seuraavia korjaus- ja huoltotyöitä laskuvarjoille:

1. Varavarjon tarkastus, milloin sitä on käytetty (AIR M10-2 Muutos 2, kohta "Huom!")
2. Päävarjon tarkastuksia, mukaanlukien
 - laskuvarjokirjan avaaminen
3. Päävarjohon seuraavia korjaustöitä
 - kuvun sauman uudelleenompelu, pieni tilapäiskorjaus (teippi)
 - punoksien korjaaminen ja vaihto
 - lyhentäminen, korjaus
 - ohjauksen ohjaimien (vastaavat) vaihto ja säätö
 - kuvun virityksen säätö
 - apuvarjon korjaukset
 - vaihtaminen, jousen kiinnitys, punoksen vaihto, vähäiset korjaukset
 - repun korjaus- ja huoltotyöt
 - repeämien ja ompeluiden vähäiset korjaukset
 - kilpivevyn vaihto
 - karttioiden ja narukartioiden vaihto
 - purjerekkaiden vaihto
 - nepparien vaihto
 - avausjoustimen vaihto, korjaus ja asennus
 - letyn vaihto
 - varavarjon alakiinnikkeiden korjaus
 - repun muuttaminen eri valjaisiin (ei koske ns. tandem-reppujärjestelmiä)
 - laukaisujärjestelmien korjaus ja huolto
 - kahvataskun pieni korjaus ja letkun vaihtaminen
 - hyväksytyyn kädessä päästettävän apuvarjon vaihto järjestelmän korjaus
 - apuvarjon taskun korjaaminen
 - valjaiden huolto ja korjaus
 - metalliosien huolto (lukot, soljet)
 - pehmusteiden lisääminen, tarrojen kiinnitys ja vaihto
 - kantoihnojen huolto
 - kantorekkaan vaihto, ohjauksen ohjaimien korjaus, avausjarru
 - hidastussukan, pod:n ja sisäpussin korjaus ja huolto
 - vaihto
 - pienehköjen vaurioiden korjaus, yhdyspunosvaihto, metalliosien (purjerekkaiden) vaihto, vetoketjujen ja tarrojen vaihto
 - sliderin korjaus, vaihto ja huolto
 - olkalukkojen huolto.

Tilaisuus oli avoin kenelle tahansa, mutta SIL lupasi tarjota yhdelle henkilölle per kerho muonan ja majoituksen.

Kohdassa 1.8. kerrottiin SIL:n joulukuun alkupuolella järjestämästä tuomarikoulutustilaisuudesta. Tiedotteessa vedottiin laskuvarjoileviin kansalaisiin, jotta saataisiin mahdollisimman hyvä osanotto. Mukaan toivottiin toimivien tuomareiden lisäksi myös ”huilaamassa” olleita tuomareita takaisin riviin sekä uusia tuomaritoiminnasta kiinnostuneita. Tiedotteen liitteenä oli ilmoittautumislomake ja lisätietoja sekä joulukuun, että sen jälkeen tammikuun lopulla järjestettävistä koulutustilaisuuksista.

Viimeinen LuKT:n asioita käsitellyt kohta oli numeroltaan 1.9. Sen otsikkona oli ”Oppilasvarjojen tarkastus”. LuKT oli edellä referoidussa kokouksessa (7/84) todennut, että kaikki oppilaskäytössä olevat laskuvarjot sekä muu hyppykalusto on tarkastettava talvikauden 1984/1985 aikana. Tiedotteessa kerrottiin tästä kerhoille. Tiedotteen mukaan ”...*Tarkastuksen kohteina ovat mm. uusien laskuvarjomääräysten edellyttämät merkinnät varjokirjoissa sekä varusteiden yleinen kunto. Tarkastuksen syyinä on sekä kalustomestarikoulutuksen että muissa yhteyksissä todetut huomattavat puutteet ja viat oppilaskalustossa...*”

Tämän tiedotuskohdan loppuksi esitettiin maininta, että ”...*Ilmailuhallitus antanee lähitulevaisuudessa yksityiskohtaisemmat ohjeet tarkastusten suorittamisesta. Tarkastajina tulevat toimimaan kalustomestarit...*” Viranomaisen antoikin ohjeet, mutta tämän tarkastuksen lisäksi toteutettiin myös astetta järeämpi toimi, johon palataan vuoden 1985 tarinoissa.

Tiedotteen loppuosa käsitteli yleisempiä tiedotusasioita. Kohdassa 2.1. kerrottiin tulevasta Ilmailuliiton syyskokouksesta Vaasassa joulukuun alussa. Tiedotteessa muistutettiin, että kokouksen päätteeksi tullaan jakamaan edellisen syyskokouksen jälkeen myönnettyjen Suomen ennätysten haltijoille SE-mitalit. Uusien ennätysten haltijoiden toivottiin saapuvan paikalle.

Kohdassa 2.2. kerrottiin osoitteenmuutoksista. Tiedotteen liitteenä olivat tarkastushyppymestari- ja kalustomestari luettelot.

Kohta 2.3. kertoi laskuvarjokorjaamo Erkki Vaara Ky:n lopettaneen toimintansa ja **Tuure Helon** jatkavan laskuvarjohuoltoyrityksenä korjaus- ja huoltotoimintaa. Uuden yrityksen kerrottiin saaneen toimiluvan 26.10.1984. Tiedotteessa kerrottiin myös uuden yrityksen yhteystiedot.

Tiedotteen viimeisessä kohdassa 2.4. kerrottiin laskuvarjovirkailijan olevan lomalla ja vapaapäivillä 15.12.1984-13.1.1985.

Suomen Ilmailuliitto ry, 8.11.1984: Laskuvarjotiedote 5/84

Laskuvarjourheilu Kansainvälisen Olympiakomitean tunnustamaksi lajiksi?

FAI:n piirissä oli jo hyvän aikaa pohdiskeltu mahdollisuutta saada ilmailu-urheilulle Kansainvälisen Olympiakomitean (KOK) hyväksyntä. Sillä arveltiin saavutettavaan lisääntyneen tunnettuuden kautta myös mahdollisuuksia sponsorointiin tai muuhun varainhankintaan. Tämän suuntaisia pohdintoja oli tehty ehkä eniten FAI:n laskuvarjoväen piirissä. CIP:n puheenjohtaja **Uwe Beckmann** oli tämän ajatuksen voimallinen edistäjä, joka oli ensin esittänyt asiaa omassa komiteassaan ja sen suostumuksella vinyt asiaa edelleen FAI:n yleiskokouksen päätettäväksi. Päätöksen tavoitteena oli saada yleiskokouksen suostumus siihen, että laskuvarjourheilua alettaisiin ”myydä” KOK:lle uutena potentiaalisena olympialaisten kilpailulajina.

Puheenjohtaja Beckmann esitteli asiaa FAI:n Prahassa loka-marraskuun taitteessa pidetyssä yleiskokouksessa. Jo ennen tätä oli asiaa valmistellut FAI:n työryhmä ollut alustavasti yhteydessä KOK:n puheenjohtajaan, joka oli suhtautunut myönteisesti ajatukseen yhden ilmailulajin saamiseksi

mukaan olympialaisiin. Ajatuksena oli, että kun yksi laji saadaan hyväksytyä, muita lajeja voisi yrittää seuravaksi. Seuraavana lajina voisi käytyjen keskustelujen perusteella olla riippuliito ja purjelento.

Puheenjohtaja Beckmann oli valmistellut FAI:n yleiskokoukseen laskuvarjourheilun esittelyn, jonka yhtenä elementtinä käytettiin CIP:n sihteerin **B. J. Worthin** valmistelemaa aineistoa, johon kuului muun muassa vapaapudotusmuodostelmana videokuvatut olympiarenkaat.

Pitkien keskustelujen jälkeen yleiskokous lopulta päätti yksimielisesti, kuinka asiassa tullaan etenevään. Yhteistyö KOK:n kanssa tulee käsittämään ainoastaan niitä lajiryhmiä, joita kaavaillaan olympialajeiksi. Ensi vaiheessa keskustellaan laskuvarjourheilusta. Kokous valtuutti FAI:n tuoreen puheenjohtajan **Cenek Kepakin** neuvottelemaan asiasta KOK:n puheenjohtajan **Juan Antonio Samaranchin** kanssa. Neuvotteluja ajankohtakin oli jo tiedossa: tapaaminen tulee tapahtumaan tulevan joulukuun ensimmäisellä viikolla. FAI toivoi KOK:n johtokunnan päätöstä helmikuun 1985 aikana, tai viimeistään saman vuoden kesäkuussa pidettävässä kokouksessa.

International Parachuting Committee, Dr.-Ing Uwe Beckmann 9th November 1984: IOC-Recognition
Ilmailu 11/1984

Norjan ilmailuliitto erotti BASE-syntisiä



Norjan Ilmailuliitto (NAK) erotti marraskuussa 1984 seitsemän laskuvarjourheilua harrastanutta jäsentään. Erottamisen syynä oli *"ilmailuliiton piirissä harjoitettavan urheilun kannalta vahingollinen toiminta"*. Norjalaiset ilmoittivat tästä päätöksestään 16.11.1984 päivätyllä kirjeellään muille Pohjoismaille ja FAI:n sihteeristölle. Kirjeessä lueteltiin erotetut henkilöt nimeltä.

"Vahingollisen toiminnan" laatua ei kirjeessä täsmennetty, mutta kysymyksessä oli BASE-hyppytoiminta. Norjan ilmailuliitto katsoi toiminnan haittaavan järjestäytyneen laskuvarjourheilun toimintaedellytyksiä, koska pelättiin hyvän yhteistoiminnan ilmavoimien kanssa ja ilmavoimien hallinnoimilla lentokentillä vaarantuvan. Ilmavoimien helikopterilentäjät olivat joutuneet suorittamaan useita vaarallisia pelastusoperaatioita hakiessaan BASE-hyppyonnettomuuksien uhreja vaikeista maastoista, jossa saattoi syntyä helikopterilentäjien kannalta vakava vaaratilanne: helikopterin jyrinä ja roottorin painevaikutus saattaisivat aiheuttaa kivivöryjä tai yksittäisten kivien putoamisia.

Kirjeessä viitattiin FAI:n urheilusääntöihin, tarkemmin Sporting Coden yleisen osan kohtaan 7.1.2.2. Sääntökohta koskee FAI:n urheilulisenssin peruuttamista. Norjan liitto ilmoitti, että se ei tule tunnustamaan muiden maiden erotetuille hyppääjille mahdollisesti myöntämiä lisenssejä. Kirjeen oli allekirjoittanut NAK:n puheenjohtaja **Peter L. Nissen**, mutta diaarimerkinnöistä ilmenee, että kirjeen sisällön on laatinut norjalaisen laskuvarjourheilun ja CIP:n voimahahmo **Eilif Ness** ja puhtaaksikirjoittanut NAK:n "kontorsjef", pohjoismaisista laskuvarjokokouksista tutuksi tullut **Berit Andersen**.

NAK pyysi muiden maiden liitoilta tukea siten, että erotettujen henkilöiden ei annettaisi hypätä muiden maiden myöntämien lisenssien avulla, koska heidän harjoittamansa toiminta on ollut kovin vahingollista urheilulajille.

SIL:n arkistosta ei ole löytynyt tietoa, vastattiinko kirjeeseen. Asiasta oli kuitenkin Pohjoismaiden kesken jo sovittu periaatetasolla aiemmin, sekä Pohjoismaisessa vuotuisessa kokouksessa, että myös edellisessä elokuussa järjestetyssä ainoastaan BASE-hyppyihin liittyneessä kokouksessa. Ilmailuliitto oli myös aloittanut toimet omien jäsentensä BASE-hyppytoiminnan sanktioimiseksi.

Aiheeseen palattiin pari viikkoa kirjeen lähettämisen jälkeen järjestetyssä pohjoismaisessa laskuvarjokokouksessa.

Norsk Aero Klubb, kirje D:no 579/EN/ba, 16. November 1984: Exclusion of members

Eero Kausalainen 16.12.2024

Seminaari ”turvaneekereille”

Suomen Ilmailuliitto, tai tarkemmin sanottuna LuKT, järjesti Räyskälässä 24.-25.11.1984 turvallisuusseminaarin. Se oli tarkoitettu laskuvarjokerhojen turvallisuuspäälliköille. Koska tämä kerhovirkailijan nimike oli herättänyt joissakin ärtymystä – ”*tarvitaanko tällaisia päälliköitä?*” – oli kutsun kirjoittanut laskuvarjotoiminnanohjaaja huomionnut kritiikin kirjoittaessaan tilaisuuden tarkoituksen ja tavoitteet:

Tarkoitus ja tavoitteet:

- * Tarkoituksena on antaa uutta ja täydentää vanhoja "turvaneekerin" tehtävässään tarvitsemia taustatietoja.
- * Tavoitteena on turvallisuustyötä tekevien motivaation parantaminen ja tietojen lisääminen.
- * Tavoitteena on saada osallistujien kautta palautetta ja ideoita kentän suunnasta LuKT:lle.



Sana ”turvaneekeri” taisi olla perusteettomaksi katsomastaan kritiikistä suivaantuneen LuKT:n entisen turvallisuuskomitean puheenjohtajan **Mikko Närhin** keksintö. Nimike ei vakiintunut, termi turvallisuuspäällikkö lopulta vakiintui, kun yhä useampi tiedosti, että joku tähän asia-alueeseen paneutuva heppu on kerhoissa ihan tarpeellinen.

Tilaisuuden osanotto ei vastannut LuKT:n tavoitteita eikä odotuksia. Paikalle oli saapunut 13 henkilöä. Heistä kolme oli tilaisuuden alustajia, ”ohjelmansuorittajia”. Kolmetoista osanottajaa edustivat yhdeksää kerhoa. Yksitoista loisti poissaolollaan. Paikalle saapuneiden mielestä tilaisuus oli tarpeellinen. He esittivät tällaisen tilaisuuden ”pakollistamista”. Vähäinen osanottajamäärä kuitenkin haistasi selvästi yhden tärkeän tavoitteen saavuttamista. Tilaisuudesta laaditun muistion sanoin: ”...*kentältä saatava palaute ja asiantuntija-apu turvallisuustyön suunnittelemisessa ja kehittämisessä jäi puutteelliseksi useiden ns. isojen kerhojenkin jättäytyessä pois tilaisuudesta...*” Tilaisuudesta laadittiin yksityiskohtainen, 34 sivuinen muistio, joka jaettiin kerhoille ja osanottajille.



Ensimmäisen aiheen otsikkona oli ”*Laskuvarjourheilu on turvallista...*” Tämä oli tarkoitettu osanottajien motivointiosaksi. Laskuvarjotoiminnanohjaaja, LuKT:n sihteeri ja turvallisuuskomitean puheenjohtaja **Eero Kausalainen** kertoi arvioitaan ja havaintojaan Suomen turvallisuustilanteesta, sekä hänen mielestään joskus esiintyvistä vinoutuneesta ajattelusta. Esityksessä käsiteltiin muun muassa vuoden aikana *Laskuvarjourheilun* palstoilla ja muuallakin käytyä keskustelua laskuvarjourheilun turvallisuudesta. Vuoden aikana oli sattunut kolme kohtalokasta onnettomuutta, joiden syihin perehtyminen antoi Kausalaisen mielestä selkeän viestin, että turvallisuustilannetta on syytä parantaa. Myös vuoden aikana tehdyt runsaat havainnot vakavista kalusto-ongelmista viittasivat samaan suuntaan.

Alustaja piti ongelmallisena sitä, että kerhoissa on yli kaksikymmentä vuotta vakuutettu eri yhteyksissä, ”*laskuvarjourheilu on turvallista.*” Kausalaisen mielestä se ei ollut totta ja oli sitä paitsi vilpillistä mainontaa – johon kovin monet hyppääjät tuntuivat itsekkin uskovan. Tästä mainittiin esimerkkinä lehtihaastattelu, jossa suuren suomalaisen laskuvarjokerhon edustajat kertoivat laskuvarjourheilun

olevan ”...täysin turvallista. Jos siinä olisi mitään vaaroja, ei kukaan tietenkään hyppäisi...” Kausalaisen mielestä sillä, että hyppääjä itse uskoo hyppäämisen olevan ”täysin turvallista”, on vakavia seurausvaikutuksia. Tällaisia voivat olla esimerkiksi:

- ei paneuduta riittävästi varusteisiin, ei omiin eikä muiden erityisesti hyppääjälle uusiin varusteisiin
- ei harjoitella ja kerrata riittävästi vaaratilanteita (esimerkiksi kuvun irrotusmenetelmät)
- yliarvioidaan helposti omat kyvyt (pitkä tauko hyppäämisessä, hyppysuorituksen vaativuustaso, ym.)

Kausalaisen mielestä ”...Laskuvarjourheilu on vaarallista. Tämä on tosiasia. Laskuvarjourheilu sisältää tiettyjä riskejä, jotka harjoittajan on tunnettava ja tunnustettava. Jos hän niin tekee, hänellä on hyvät edellytyksen hallita riskejä...” Oli ehkä turha vakuuttaa, että harrastus on täysin turvallista, jos samana vuonna oli kolme henkilö menehtynyt sitä harjoittaessaan.

Tämän aiheen alustajan logiikka on suunnilleen samanlainen, kuin muinais-Suomen entisellä presidentillä, joka sanoi jotenkin näin – toki ihan erilaisessa yhteydessä, mutta viesti pätee tässäkin: ”...Kaiken viisauden alku on tosiasioiden tunnustaminen...” Jos tosiasiaa – ongelmaa – ei tunnusta, puuttuu korjaamiseen tarvittavaa viisautta.

Toisen aiheen otsikkona oli ”*Turvaneekerin työ käytännössä*”. Aihe toteutettiin puolentoista tunnin ryhmätöinä. Ryhmiä oli kolme. Niiltä pyydettiin kirjallisia esityksiä turvallisuuspäällikön tehtävään liittyvistä hyvistä kokemuksista ja onnistumisista, kielteisistä kokemuksista ja epäonnistumisista, parannusehdotuksia turvallisuuspäällikköjärjestelmään, turvallisuuspäällikön tehtäviin liittyviä toivomuksia ja aloitteita SIL:lle, Ilmailuhallitukselle ja kerhoille. Turvallisuuspäällikköjärjestelmää oli esitelty jo syksyllä 1973 pidetyssä koulutustilaisuudessa ja sen käytäntöön saattamisesta oli päätetty LuKT:n kokouksessa helmikuussa 1984. Järjestelmästä ei vielä ollut kokemuksia kovin pitkältä ajalta. Tarkoituksena oli saada tietoa, ollaanko etenemässä oikeaan suuntaan.

Ensimmäinen työryhmien pohdittava osa-alue oli vastaus kysymykseen, millaisia myönteisiä kokemuksia on osanottajien mielestä järjestelmän avulla saavutettu? Työryhmät listasivat muun muassa seuraavia aikaansaannoksia:

- kaksi työryhmää kertoi, että kerhoon on hankittu alkometri, jota on käytetty valvontaan leireillä, boogieissa ja kilpailuissa.
- lainavarusteilla hyppäämiseen liittyen uusi tehostettu toimintamalli paljasti 1½ shot-olkalukoissa olleen vian: ”...olkalukkojen kokeilu maassa osoittikin, ettei eräs tyttöhyppääjä olisikaan jaksanut vetää [olka]lukkoja auki, lukot korjattiin ja tyttö teki varavarjokeikan parin hypyn päästä...”
- kaksi työryhmää kertoi asenteiden alkaneen muuttua parempaan suuntaan, hyppymestareilla ja muillakin.
- yhden työryhmän mukaan turvallisuustiedotteista on ollut apua turvallisuusasioiden kehittämisessä kerhoilla: turvallisuusasioihin on alettu kiinnittää enemmän huomiota, on myös järjestetty turvallisuuspalavereita.
- eräässä kerhossa oppilaille varattiin turvallisuuspäällikön pyynnöstä ja lentokentän päällikön suostumuksella turvallisempi maalialue.

Koska tiedettiin jo heti järjestelmän julkistamisen jälkeen, että uutta järjestelmää ei vastaanoteta kritiikittä, kysyttiin työryhmiltä myös kielteisistä kokemuksista. *Laskuvarjourheilun* sivuilta oli jo löytynyt järjestelmän kritiikkiä ihan kysymättä. Esimerkiksi päätoimittaja **Jorma Öster** tiivistä kritiikkinsä pääkirjoituksessaan lehden numerossa 1/1984 näin:

”...Järjestelmä on valitettavasti jo syntyessään torso ja epätäydellinen, eikä tule vastamaan sille asetettuja tavoitteita. Sen heikoin kohta on sen persoonakohtaisuudessa. Yksi mies laitetaan paljon vartijaksi. Vastavirtaan on raskas uida ja vahvakin mies väsy...”

Österillä ei kuitenkaan ollut tässä, eikä seuraavissakaan lehden numeroissa vastausta siihen, kuinka turvallisuutta pitäisi – vai pitäisikö ollenkaan – parantaa. Hän keskittyi siihen näkemykseen, että ei sitä korjata ainakaan turvallisuuspäällikköjärjestelmän avulla. Österin pääkirjoitus kirvoitti useampia henkilöitä julkaisemaan vastineita lehden saman ja vielä seuraavankin vuoden numeroissa.

Tiivistelmä työryhmien kokoamista kielteisistä kokemuksista näytti tältä:

- yleinen suhtautuminen ”turvallisuuspoliisiin” saattoi olla negatiivinen, koska jotkut *”...kokivat systeemin hauskanpidon rajoittamisena...”*
- yhden työryhmän mielestä *”...turvallisuuspäälliköiden ennakkomainonta keväällä oli liiallista...”* Työryhmän mielestä tämä oli syynä järjestelmän negatiiviseen vastaanottoon.
- todettiin myös, että henkilökohtainen huomauttaminen [turvallisuusasioissa] koetaan helposti loukkauksena.
- yhden työryhmän mukaan kielteisenä asiana ovat *”...ns. ”aina oikeassa olevat henkilöt”, jotka agitoivat kentällä nuorta väkeä (asiattomilla jutuilla).”* Samaan liittyi myös kokemus, jossa nuorta hyppääjää on haluttu opastaa uudelleenläiseen käytäntöön ja paikalle tulee vanhempi konkari, joka ohjaa tekemään niin kuin on aina ennenkin tehty: *”Älä välitä tosta turvallisuuspäälliköstä. Homma hoituu näin...”*
- eräässä kommentissa sivuttiin edellä esitettyä Österin kommenttia vastavirtaan uimisesta: *”...pienissä kerhoissa samalla henkilöllä parhaimmillaan neljä virkaa...”*

Ryhmätöiden kolmas osio käsitteli parannusehdotuksia turvallisuuspäällikköjärjestelmään. Käytännössä kuitenkin parannusehdotukset ja toivomukset ja aloitteet LuKT:lle, SIL:lle ja Ilmailuhallitukselle muodostivat yhden kokonaisuuden. Lisäksi tuotiin yleisessä keskustelussa lisää ideoita ja näkökulmia. Näistä osioista kirjattiin muistiin esimerkiksi seuraavia kommentteja:

- kerhoissa pitäisi vastuuta jakaa useammalle ihmiselle. Kerhossa voisi olla turvallisuusryhmä, johon kuuluisivat turvallisuuspäällikön lisäksi esimerkiksi puheenjohtaja ja koulutuspäällikkö. Tähän liittyen pidettiin tärkeänä, että näillä henkilöillä, vielä mukaan luettuna kalustopäällikkö, olisi samanlainen linja turvallisuusasioissa. Esitettiin myös, että turvallisuuspäällikköjärjestelmän ideoita ja tarkoitusta pitäisi paremmin esitellä, ”mainostaa” kerholaisille.
- turvallisuuspäälliköillä pitäisi olla enemmän kokouksia tai muutoin olisi parannettava tiedonvälitystä. Myös kerhotasolla olisi tarpeen pitää tilaisuuksia, joissa keskitytään turvallisuusasioihin.
- kaksi työryhmää toi esille ulkomaalaiset hyppääjät ja heihin liittyvät erityispiirteet. Todettiin tarpeelliseksi täsmentää, että ulkomaalaisia hyppääjiä koskevat hyppytoiminnan osalta samat määräykset, kuin suomalaisia. Suomalaista lupakirjaa heillä ei tarvitse olla, mutta vastaava dokumentti omasta maastaan. Lyhytaikaisessa oleskelussa laskuvarjojen ei tarvitse olla rekisteröity Suomessa, mutta sen on oltava hyväksytty hyppääjän omassa maassa.
- viranomaiselle lähetettävät vaaratilanneilmoitukset pitäisi tehdä kahtena kappaleena, joista toinen jäisi kerhon turvallisuuspäällikölle, joka voisi keskustella asiasta hyppääjän kanssa.
- osa keskustelussa esille tuotuja turvallisuusasioita käsitteli pieniä yksityiskohtia, kuten pitäisikö suojakypärä määritellä paremmin määräyksissä ja pitäisikö korjata ristiriita yleisen kuvun irrotuskorkeuden (500 m) ja CRW-ohjeen 450 m välillä. Yksityiskohtia olivat myös varavarjojen pakkausoikeudet: kuka saa pakata?
- esitettiin, että patjakoulutusta olisi kehitettävä. Sen yhteydessä pitäisi myös harjoitella kuvun irrotusta kattoon ripustetuista kantohihnoista, joissa on 3-rengasolkalukot. Käydyn keskustelun

perusteella ainoastaan yhdessä kerhossa oli turvallisuusseminaarin aikana tällainen harjoitusväline käytössään.

- *Laskuvarjourheilussa* julkaistavia laskuvarjoturvallisuuteen liittyviä käänösartikkeleita pidettiin yleisesti hyvinä, mutta esitettiin myös, että käänöstyön yhteydessä pitäisi täydentää artikkeleita siten, että niissä huomioitaisiin suomalaiset määräykset ja käytännöt.
- patjakoulutukseen katsottiin liittyvän erityisiä ongelmia, koska hyppääjän siirtyessä käyttämään patjavarjoa, hänen on opittava samalla kerralla paljon erilaisia uusia asioita: patjavarjon ohjaaminen poikkeaa oleellisesti pallokuvun ohjaamisesta, varjon vajoatoinnit ovat täysin erilaisia, koska yleensä tässä yhteydessä siirrytään käyttämään tandem reppu/valjasjärjestelmää, ovat varavarjotoimenpiteet, ja mahdollisesti myös varjon laukaisutoimenpiteet täysin aiemmasta poikkeavat. Tämän arveltiin olevan ongelma, jos kaikki uudet asiat tulevat samalla ensimmäisellä patjahypyllä. Pohdittiin, voisiko ensimmäisen patjahypyn tehdä rintapakkaus-varavarjojärjestelmällä ja vasta sen jälkeen siirtyä täydelliseen tandemlaskuvarjovarustukseen.
- pohdittiin myös aihetta, joka vuoden 1984 tapahtumien valossa oli ajankohtainen: kuinka täydellisesti pitäisi hyppääjä perehdyttää hänelle entuudestaan täysin tuntemattomiin hyppyvarusteisiin? Riittääkö varusteiden esittely? Keskustelun jälkeen osanottajat päätyivät toteamukseen, että *”...ainakin, jos kyseessä on täysin uusi ja/tai kerhossa tuntematon tyyppi, on se avattava ja katsottava, mitä se on syönyt...”*

Keskustelu oli rakentava ja epäilemättä hyödyllinen. Voidaan olettaa, että se antoi turvallisuuspäälliköille vihjeitä ja ajattelun aihetta toiminnan kehittämiseksi omissa kerhoissaan. Pieni sarkasmin poikanen kuitenkin löytyi muistion tämän osion loppuun tehdystä kirjauksesta, joka liittyi yhdenmukaisiin toimintamalleihin kaikissa kerhoissa:

”...todettiin, että Suomessa on jonkin verran korpifilosofoja, joita ei hätkäytä se tosiasia, että heidän kerhonsa on maailman ainoa, jossa käytetään tiettyä systeemiä. Syntyy tilanne muu maailma vastaan Takahikiän Laskuvarjourheilijat...”

Keskustelun jälkeen alustaja esitteli turvallisuuspäällikön asemaa nyt ja tulevaisuudessa. Turvallisuuspäällikkö tulee säilymään kerhon johtokunnan valtuuttamana luottomiehenä, joka saa valtuutensa johtokunnalta. Hän ei ole ”kerhopoliisi”, vaan lähinnä järjestelmävalvoja samalla tavoin, kuin koulutus- ja kalustopäälliköt. Vaikka keskusteluissa toivottiin useampia tapaamisia, turvallisuuskomitean puheenjohtaja Kausalaisen mukaan voidaan käytännön syistä järjestää vain yksi isompi tapaaminen vuodessa. Tämä tapaaminen on paras paikka antaa LuKT:lle palautetta ja vaihtaa kokemuksia ja näkemyksiä. Tärkeä väline tiedonkulussa ovat SIL:n laskuvarjo- ja turvallisuustiedotteet, jotka toimitetaan yleisemmän jakelun lisäksi myös henkilökohtaisesti kerhojen ilmoittamille turvallisuuspäälliköille.

LuKT:n organisaatioon kuuluva turvallisuuskomitea tulee käsittämään puheenjohtajan lisäksi vain 2–3 henkilöä, jotka ovat myös itse turvallisuuspäälliköitä. Komitea on jatkuvassa kiinteässä yhteydessä koulutus- ja kalustokomiteoihin, joiden ”välissä” turvallisuuskomitea toimii.

Ryhmätöiden jälkeen Kausalainen esitteli muutoksia laskuvarjojärjestelmissä. Niistä merkittävin oli kaluston huoltojärjestelmä, jossa uutena elementtinä olivat kalustomestarit. Huoltojärjestelmä ja kalustomestarien oikeudet on kuvattu edellä olevissa kirjoituksissa.

Osana tulevia muutoksia laskuvarjojärjestelmissä esiteltiin Ilmailuliiton ja Ilmailuhallituksen yhteisiä kaavailuja laskuvarjourheilun valvontavastuun siirtämisestä viranomaiselta Ilmailuliitolle. Tällä tarkoitettiin sitä, että liitto ottaisi hoitaakseen osa aiemmin viranomaiselle kuuluneista tehtävistä. Alkuperäisen suunnitelman mukaan valvontatehtäviä olisi pitänyt ottaa vastaan jo vuoden 1985 aikana.

Asiaa esitellyt LuKT:n puheenjohtaja **Maurits Kouhia** joutui kuitenkin toteamaan, että valvontatehtävät eivät tässä aikataulussa siirry, ainaakaan kokonaan. Valmistelut olivat vielä hyvin keskeneräisiä.

Seuraavaksi seminaari käsitteli laskuvarjourheilussa vuonna 1984 sattuneita vaaratilanteita. Asiaa alustava Eero Kausalainen jakoi osanottajille kopioita vaaratilanneilmoituksista ja esitti niiden perusteella tehdyn provosoivan tiivistelmän. Vaaratilanteiden joukossa oli paljon jo edellisissä tarinoissa esiteltyjä kalusto-ongelmia. Lisäksi jaettiin keväällä sattuneen Malmin hyppyonnettomuuden tutkijalautakunnan puheenjohtajan, LuKT:n jäsenen **Hannu Laitisen** laatima kirjoitus ”Laskuvarjo ei auennut”. Se oli kooste, jossa esiteltiin sellaisia ulkomailla tapahtuneita onnettomuuksia ja Suomessa esiintyneitä vaaratilanteita, joissa tapahtuman pääsyyinä oli taskuun kiinni jäänyt kädestä päästettävä apuvarjo sekä viisi sellaista onnettomuutta tai vaaratilannetta, joissa laukaisukahvaa ei löytynyt.

Esitysten perusteella pohdittiin ryhmätyönä, joissa muun muassa etsittiin yhteisiä tekijöitä tapahtumille sekä niiden perusteella nopeasti toteutettavia ”pikakorjauksia” tai pitemmällä tähtäimellä toteutettavia korjaustoimia.

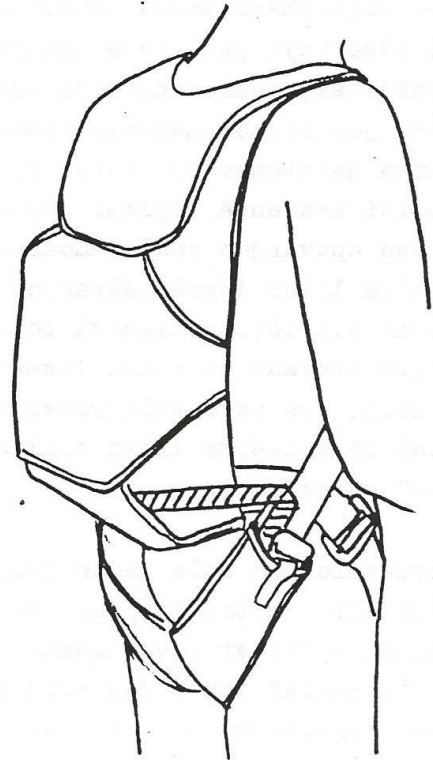
Kaikille työryhmille annettiin samat kysymykset, mutta vaaratilanneilmoitukset oli lajiteltu siten, että yksi ryhmä käsitteli koulutusvaiheessa oppilaille sattuneita vaaratilanteita, toinen työryhmä laskuvarjokalustossa esiintyneitä puutteita tai ongelmia ja kolmas työryhmä keskittyi lupakirjahyppääjien vaaratilanteisiin. Kolmannella työryhmällä oli lisätehtävänä pohtia tanskalaisvalmisteiden Scanpara itseaukaisureppuun liittyneitä ongelmia ja niiden korjausmahdollisuuksia.

Työryhmän laativat viisaita ja monipuolisia ehdotuksia. Niiden toistaminen tässä ei ole tarkoituksenmukaista, koska valtaosa asioista, kalustoista ja koulutusmenetelmistä on muuttunut vuosikymmenien varrella melko täydellisesti. Yksityiskohtainen muistio ehdotuksineen löytyy kuitenkin Senior Skydivers ry:n verkkosivuilta vuoden 1984 historiakirjoituksen yhteydestä.

Ryhmätyön jälkeen LuKT:n varapuheenjohtaja **Kristian Enkvist** esitteli koosteen ”Kuolemaan johdaneita laskuvarjo-onnettomuuksia Pohjoismaissa”. Esitys perustui SIL:n muilta Pohjoismaailta saamiin tutkimuskertomuksiin. Se käsitti yhdeksän onnettomuutta 1980-luvun aikana. Onnettomuuksia esiteltiin, koska niissä oli piirteitä, joista voi ottaa oppia myös Suomessa.

Eeron esitys käsitti mm. seuraavia aiheita:

- vaaratilanneilmoitukset pitäisi tehdä oikealle lomakkeelle, koska vanhoja käytettäessä tiedot kovin helposti jäävät puutteelliseksi
- kalustossa on vuoden varrella todettu merkittäviä puutteita, pahimmassa tapauksessa on hengen meno ollut hiuskarvan varassa. Näissä kalustovirheissä ovat näytelleet osaa joko tietämättömyys tai välinpitämättömyys käytettävän kaluston erityispiirteistä sekä myös ”maatiaisrikkerin” uskomaton hölmöily
- viimeksi mainitusta esimerkkinä KM-kurssilla ”vastaan tulleista” varusteista (joista oli aiemmin tehty myös vaaratilanneilmoitus):
 - + Starlite tandemiin oli luvattomasti asennettu kovin huonosti suunniteltu kädestä päästettävä apuvarjorj järjestelmä (2-sokkainen reppu)
 - + apuvarjon taskussa ei ollut pohjaa lainkaan: apuvarjo saattoi pursuta ulos taskun alaosan kautta
 - + apuvarjon yhdyspunos ei ollut mitään tunnettua laskuvarjomateriaalia
 - + sokkien kiinnitys yhdyspunokseen oli tehty liian heikolla langalla ja siten, että rasiutus ei kohdistunut koko ompeleeseen (kaikkiin tikkeihin) yhtä aikaa, vaan ainoastaan reunimmaisiin
 - + käytössä sokkien kiinnitysommel ei kestänyt, vaan hyppyllä jäi apuvarjo suoraksi hyppääjän perään, mutta reppu pysyi sokkien jäätyä paikoilleen, viisusti kiinni. Hyppääjä oli onnekas, eikä varavarjo takertunut perässä liehuneeseen apuvarjoon
 - + kun vika oli todettu, maatiaisrikkeri korjasi systeemin samanlaiseksi kuin se oli ollutkin: ompeli sokat paikalleen täsmälleen samalla tavalla ottamatta opiksi virheestään. Sama vika olisi voinut toistua uudelleen, ehkä kohtalokkain seurauksin
 - + saman varjon varavarjon kahvatasku oli kiinnitetty pelkällä tarralla (viite: turvallisuustiedote 5/84)
 - + varavarjon kahva oli heikkoa mallia oleva muovikahva (pyöreä poikkileikkaus)
 - + narukartiot olivat liian paksut: punoksen sisus poistamatta
 - + toinen narukartio oli erittäin kulunut



Ruotsi, Rinkaby 6.4.1980:

Hyppykoneena Cessna 206. Oppilashyppy pakkolaukaisukalustolla. Oppilaan kupu jäi kiinni koneen korkeusperäsimen vastapainoon, jolloin vedon takia lentokoneen runko katkesi niittirivistä peräsimien etupuolelta. Hyppääjän päävarjo repeytyi, mutta varavarjon käyttö onnistui. Lentokone joutui selkäpuoliseen lattakierteeseen, josta se ei oiennut. Hyppymestari ei onnistunut kovien G-voimien takia pudottamaan loppuja oppilaita. Hän hyppäsi itse 250 metrin korkeudessa.

Syy: lentokoneella tavallista suurempi nopeus, pakkolaukaisuhihna leveä, sisäpussissa kolmiomaiset kangaskaistaleet, jotka tekijät yhdessä aiheuttivat huomattavan nostovoiman, jolloin osa sisäpussista purkautuvaa kupua meni vakaajan yläpuolelta. Lisäksi reppu oli suljettu liian heikolla langalla, jonka vuoksi se ehkä avautui liian ”helposti”. Ruotsissa ei normaalisti käytetty sisäpussi-pakkolaukaisuvarjoja, jonka vuoksi järjestelmä ja sen edellyttämä hypylentotekniikka oli ohjaajalle tuntematon.

Ruotsi, Hallen 27.3.1984:

Oppilashyppääjä (10 hyppyä) 4–7 sekunnin vapaapudotushypyllä. Hyppääjä veti kädet sisään noin 6 sekunnin kuluttua, mutta ei laukaissut. Vetäminen uudelleen sisään, jolloin asento muuttui epästabiiliksi. Varavarjoa ei laukaistu eikä rintapakkausvaravarjooon asennettu Sentinel -varolaukaisin toiminut.

Syy: ei voitu varmuudella päätellä, miksi hyppääjä ei laukaissut kumpaakaan varjoa. Varolaukaisimen toimimattomuuden syyksi arveltiin väärää korkeuskalibrointia tai viallista ruutipatruunan sytytyslankaa. Yhtenä mahdollisuutena esitettiin myös, että oppilas olisi mahdollisesti itse vetänyt töpselin irti laukaisimen sytytyspatruunasta.

Ruotsi, Nyköping 14.4.1984:

Lupakirjahyppääjä (115 hyppyä) ei laukaissut varjoa RW-hypyn jälkeen. Silminnäkijä oli havainnut hyppääjän kädessä vapaapudotuksen aikana ”rievun”.

Syy: Hyppääjän kädestä päästettävä apuvarjo oli kiinnitetty hyppääjän vatsahihnaan. Vatsahihna oli jäänyt vahingossa kierteelle, jonka vuoksi apuvarjoa ei voinut heittää ilmapirtaan. Varavarjoa ei laukaistu. Hyppääjällä oudot varusteet, onnettomuushyppy oli viides tällä varustuksella. Hyppytoiminnassa oli ollut pitkä tauko. Hyppääjän arveltiin mahdollisesti vetäneen kuvun irrotuskahvasta, jota hän on luullut varavarjon kahvaksi. Hyppääjällä ei ollut varolaukaisinta.

Norja, Torp 2.11.1980:

Lupakirjahyppääjä (281 hyppyä) irrotti päävarjon kuvun jonkin aikaan aukaisun jälkeen. Syy kuvun irrotukseen ei selvinnyt. Hyppääjä näytti yrittävän avata varavarjoaan, mutta se ei auennut.

Syy: Päävarjon irrotuksen syy ei selvinnyt. Hyppääjän varavarjon laukaisukahva oli valmistettu virheellisesti. Vaijerin päässä oleva ”plommi” irtosi, jolloin myös laukaisukahva irtosi vaijerista. Hyppääjä ei onnistunut laukaisemaan varavarjoaan vaijerin päästä vetämällä. Hyppääjällä ei ollut varolaukaisinta.

Norja, Søllenstua 13.4.1980:

Kahden lupakirjahyppääjän relatiiviharjoituksen jälkeen hyppääjät aukaisivat laskuvarjonsa. Mukana oli myös kolmas hyppääjä tarkkailijana. Hän ei osallistunut relatiiviharjoitukseen.

Relatiivihypyn purkamisen jälkeen onnettomuushyppääjä (80 hyppyä) oli noin 30 metriä toista hyppääjää korkeammalla. Hän ei nähnyt alla olevaa hyppääjää, vaan törmäsi keskelle avautunutta kupua. Hän meni avautuneen kuvun läpi ja törmäsi hyppääjätoverinsa ”banaanilaukkuvarvarjoon”. Törmännyt hyppääjä ei aukaissut varjoaan. Törmäyksen kohteelta hajosi päävarjo. Hän ei pystynyt irrottamaan päävarjon kupua, mutta onnistui käyttämään varavarjoaan. Käytettävissä olevista tiedoista ei ilmene, oliko tarkkailijana ollut henkilö törmäyksen osapuoli.

Syy: ylempänä ollut ei väistänyt alempana ollutta hyppääjää, koska ei ollut tietoinen muiden sijainnista. Onnettomuuden uhri joutui toimintakyvyttömäksi törmäyksessä, eikä pystynyt aukaisemaan laskuvarjoaan. Hänellä ei ollut varolaukaisinta.

Norja, Snåsa/Gønhøra 10.6.1980:

Kaksi hyppääjää hyppäsi relatiiviharjoitusta 2 250 m korkeudesta. Sää oli pilvinen, pilvikatto 4/8 välillä 1 500–3 000 m, mikä häiritsi linjalle ajoa ja oikean uloshyppypaikan löytämistä. Hyppääjät poistuivat koneesta tunnistettuaan [virheellisesti] oikean varjon avauspaikan. Lyhyen relatiiviharjoittelun jälkeen hyppääjät havaitsivat olevansa 1,5 kilometrin päässä oikeasta avauspaikasta. Toinen hyppääjä avasi varjonsa 1 050 m ja onnettomuuden uhri 750 m korkeudessa. Onnettomuuden uhrilla (58 hyppyä) oli neuvostoliittolaisvalmisteinen [Paracommanderia muistuttava] UT-15 pallokupu. Väärä uloshyppypaikka havaittiin maasta, jolloin lähetettiin pelastusvene matkaan. Pelastusveneeseen tuli moottorivika, eikä se päässyt hyppääjän luokse. Hyppääjä laskeutui veteen noin 50 metrin päähän rannasta, johon hän hukkui.

Syy: tapahtumaan johtivat useat syyt. Uloshyppypaikka oli väärä, pelastusvene ei ehtinyt ajoissa paikalle, hyppääjä ei avannut valjaitaan (rintapakkausvaravarjo, Deluxe valjaat pikalukoin) ilmassa eikä vedessä. Hyppääjä ei puhaltanut ilmaa pelastusliiveihinsä eikä sen täyttämiseen tarkoitettu hiilihappopatruuna ilmeisesti toiminut.

Tanska, Stauning 29.5.1982:

Melko tuore lupakirjahyppääjä (55 hyppyä) avasi päävarjon noin 600 m korkeudessa. Hänellä oli ilmeisesti oman arvionsa mukaan vajaatoiminta, koska hän irrotti päävarjonsa. Hän ei avannut varavarjoa, vaan tuli lievässä syöksyssä maahan.

Syy: laskuvarjoissa ei todettu onnettomuuteen vaikuttaneita vikoja. Todettiin kuitenkin, että tandemvarusteiden (Wonderhog) laukaisuveto oli jonkin verran normaalia pitempi, jos päävarjo ei ollut repussa. Tällöin suojaletku ”jousti”. Varavarjo olisi toiminut, jos hyppääjä olisi vetänyt kahvaa riittävän pitkälle. Hyppääjällä oli FXC 12 000 varolaukaisin. Se olisi toiminut, mikäli se olisi ollut viritetty ”ON” asentoon.

Norja, Ny flagested 10.4.1983:

Kokenut hyppääjä (1 041 hyppyä) laukaisi päävarjonsa taitohypyn jälkeen 750 metrin korkeudessa. Päävarjo (patjavarjo MT-1) jäi ”kynttiläksi” eikä avautunut. Hyppääjä irrotti pääkuvun noin 200 metrin korkeudessa, mutta ei vetänyt varavarjon kahvasta.

Syy: varavarjoa ei laukaistu. Siihen saattoivat vaikuttaa hyppääjän paksut käsineet ja isot suojalasit. On mahdollista, että hyppääjä ei nähnyt kahvaa tai saanut siitä otetta paksujen käsineiden kanssa. Hyppääjällä ei ollut varolaukaisinta.

Tanska, Viborg 4.6.1983:

Hyppääjä (176 hyppyä, joista 59 onnettomuushypyn varusteilla) ei laukaissut laskuvarjoaan, hypyllään 2 700 metrin korkeudesta vaan jatkoi relatiivihypyn jälkeen vapaassa pudotuksessa kädet sivuilla asennossa, josta päävarjo laukaistaan päävarjon repun oikeaan alakulmaan kiinnitetyn ns. POP (Pull Out Pilotchute) -apuvarjon avulla. Hyppääjällä oli Dytter korkeusvaroitin, mutta ei visuaalista korkeusmittaria.

Syy: hyppääjä ei aukaissut kumpaakaan laskuvarjoaan. Hänellä oli ollut kaksi kertaa aikaisemmin vakava vaaratilanne, jossa hän oli ”hukannut” POP:n. Tutkijalautakunta arveli, että paksut käsineet yhdessä ”POP tamponin” kanssa saattoivat aiheuttaa laukaisuongelman. Arveltiin myös, että hyppääjä saattoi menettää ajan- ja korkeudentajun, koska hänellä ei ollut [visuaalista] korkeusmittaria.

Muissa Pohjoismaissa sattuneista onnettomuuksista ei tehty ryhmätyötä, mutta niitä koskeva aineisto liitettiin myöhemmin jaettavaan seminaarimateriaaliin.

Viimeisin varsinainen ohjelmakohta seminaarissa oli pohtia ryhmätyönä Suomessa tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden laskuvarjo-onnettomuuksien antamia opetuksia. Aihekokonaisuutta oli kuitenkin rajattu. Ensimmäisen työryhmän toivottiin esittävän yhteisen mielipiteen siitä, millaista kypärää pitäisi laskuvarjohypyillä käyttää. Ryhmän mielestä taito- ja tarkkuuslajeissa voisi käyttää [nahka]huuvaa. Relatiivihypyillä työryhmä olisi edellyttänyt kovaa kypärää pakollisena. Kupurelatiivissa pidettiin kuitenkin kuulomahdollisuutta tärkeänä, jonka vuoksi pitäisi hyväksyä jääkiekkokypärän tai syöksylaskijan kypärän käyttö.

Toisen työryhmän tehtävänä oli pohtia relatiivihyppääjän kokemuksen huomioonottamista siirryttäessä vaativampiin hyppysuorituksiin, kuten milloin voidaan relatiivikoulutus aloittaa, missä vaiheessa voidaan siirtyä isompiin muodostelmiin ja miten määritettäisiin hyppykokemusraja esimerkiksi boogeissa? Maailmoja syleileviin kysymyksiin annettiin maailmoja syleileviä vastauksia. Varteenotettava ajatus oli jonkinlaisen RW-koulutusorganisaation luominen erikoistuneiden lajin kouluttajien avulla. Työryhmä ei keksinyt varsinaisesti mitään uutta, vaan toisti esityksessään jo olemassa olevia käytäntöjä: eniten oppii hyppäämällä ensin tutussa joukkueessa, boogeissa pitäisi olla jokaisella joukkueella kouluttaja, joka seuraa hyppääjiä ja arvioi, kuka on valmis siirtymään isompiin muodostelmiin ja niin edelleen.

Kolmas työryhmä pohti vesialueiden läheisyydessä hyppäämistä koskevien määräysten soveltamista kilpailuissa tai hyppytapahtumissa, joissa hyppyjä johdetaan maasta. Taustaksi kerrottiin, että hyppytapahtumia oli järjestetty olosuhteissa, joissa hyppääjiä on pudotettu vesialueen päällä siten, että pelastuspalvelua ei ole järjestetty ja hyppääjillä ei ole ollut pelastusliivejä. Työryhmä piti määräyksessä asetettuja vaatimuksia asianmukaisina ja totesi, että määräysten noudattaminen kuuluu selvästi kerhon turvallisuuspäällikön toimialaan. Työryhmän vastauksesta voidaan tulkita, että määräykset ovat olleet kunnossa, mutta toiminta ei ole ollut asianmukaista.

Seminaarin lopuksi osanottajat esittivät nimettömänä kirjallisen arvion tilaisuudesta. Kyselylomakkeessa tiedusteltiin yleistä mielipidettä tilaisuudesta, mitä tällaisen tilaisuuden ohjelmaan pitäisi lisätä, poistaa tai muuttaa. Lisäksi pyydettiin avoimia vastauksia otsikolla ”muut ehdotukset”. Osanottajat kritisoivat aikataulun lipsumista ja toivoivat enemmän luennoitsijoita. Todettiin myös, että aikaa ja osanottajia olisi saanut olla enemmän. Tilaisuutta pidettiin yleisesti hedelmällisenä vuorovaikutus-tilanteena eri kerhoista tulevien osanottajien kesken. Osanottajat toivoivat enemmän ryhmätöitä ”päivänpolttavista” aiheista. Toivottiin myös käytännöllisempää tutustumista erilaisiin varusteisiin sekä koulutuksen yhdenmukaistamista.

J. K. Paasikivi: puhe 6.12.1944

Suomen Ilmailuliitto ry, pöytäkirja 7.2.1984: LuKT 1/84

Laskuvarjourheilu 1/1984

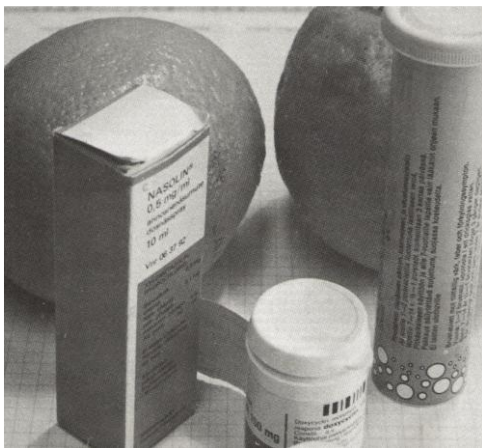
Suomen Ilmailuliitto ry, muistio 14.12.1984: Turvallisuusseminaari Räyskälässä 24.-25.11.1984

Laskuvarjourheilu 1/1985

Eero Kausalainen 16.12.2024

Ilmailuunkin doping-säännöstö

Urheilun piirissä oli kansainvälinen dopingvalvonta alkanut jossain muodossa jo vuonna 1928. Suomeen toiminta rantautui vasta paljon myöhemmin. Suomessa ensimmäiset valvontaa koskevat kansalliset säännöt valmistuivat vuonna 1980-luvulla. Ensimmäiset kilpailujen ulkopuoliset dopingtestit aloitettiin vuonna 1980. Suomessa antidopingtoiminta sai puhtia vuoden 1983 yleisurheilun MM-kilpailun myötä, jolloin Kansainvälinen olympiakomitea hyväksyi Suomen ensimmäisen dopingtestauslaboratorion. Kansallinen dopingtoimikunta perustettiin vuonna 1984.



Edellä kuvatusta seurasi, että valtionapua saavat urheilujärjestöt, myös Suomen Ilmailuliitto, velvoitettiin allekirjoittamaan ja hyväksymään 1.12.1984 voimaan astuvan doping-sopimuksen, jossa järjestöt hyväksyivät sääntöjen mukaisen urheilijoiden dopingvalvonnan sekä kilpailu- että harjoituskaudella.

Dopingsäännöissä lueteltiin tarkoin kielletyt aineet tuotenimiin tai ryhmiteltynä sekä tyypeittäin. Sääntöjen liitteessä listattiin myös sallitut lääkeaineet. Listan mukaan esimerkiksi oheisessa *Ilmailun* kuvituskuvassa näkyvä Nasoline oli sallittu aine. Säännöissä lueteltiin tarkoin myös sanktiot luvottomien aineiden käytöstä. Allekirjoitetun sopimuksen mukaan testeissä kärynnyt urheilija tuomittiin 18 kuukauden kilpailukieltoon, menettämään kilpailulisenssinsä ja valmennustukensa. Lisäksi hänet oli suljettava ulos kilpailuista ja menettämään sijoituksensa ja mahdolliset palkintonsa.

Ilmailussa ei dopingia ollut koettu yleisesti ongelmaksi. Siitä ei nähty saatavan minkäänlaista hyötyä. Ilmailu-urheilussa oli kuitenkin jo ennen nyt solmittua sopimusta lääkeaineita, joiden käyttöön viranomaisen saattoi puuttua. Nämä aineet, toisin kuin dopingaineet, eivät parantaneet suorituskykyä, vaan toimivat päinvastoin. Ilmailuhallitus oli julkaissut tiedotteen *PEL T4-2 "Lääkkeet ja ilmailu"*. Sen pääperiaatteena ohjeistaa ilmailijat arvioimaan ja huomioimaan käyttämisensä lääkkeiden vaikutusta suorituskykyyn. Siinä esitettiin muutama kysymys, joka ilmailijan olisi hyvä kysyä itseltään ennen ilmailusuoritusta:

- tunnenko ilman lääkitystä olevani kunnossa ja pystyvän lupakirjan oikeuttaman ilmailusuorituksen?
- onko minulla todellista tarvetta ottaa lääkettä?
- onko varmaa, että suorituskykyeni ei huonone lääkkeen ottamisen jälkeen?

Viranomaisen ohjeessa ei ollut yksityiskohtaista lääkeluetteloa, mutta siinä kerrottiin, mikä tyyppiset lääkkeet voisivat olla haitallisia ilmailusuorituksen kannalta. Tällaisina mainittiin muun muassa uni- ja rauhoittavat lääkkeet, alkoholi, antibiootit, sulfat, nitrofurantorit, trimetoprimiinit, antihistamiinit, kortikosteroidit, yskänlääkkeet, kipu- ja särkylääkkeet ja lihaksia rentouttavat lääkkeet. Lisäksi mainittiin haitallisina lääkeaineina piristeet, verenpainelääkkeet, diabeteslääkkeet, puudutteet, alkoholi ja kaikki huumausaineet. Tiedotteen lisäksi ilmailulaki kielsi yksiselitteisesti ja tiukasti kaikkien huumaavien aineiden käytön. Esimerkiksi alkoholin osalta tiukkuudesta kertoo, että promillerajaa ei ilmailussa ollut. Riitti että *"...sitä oli veressä havaittava määrä"*.

Tässä kohdassa tarkkaavainen lukija saattaa kokea ahaa-elämyksen muistaessaan edellisen turvallisuusseminaarin kertomuksen maininnat laskuvarjokerhoihin hankituista alkometreistä...

Jo ensimmäisenä dopingsopimusvuonna ja sitä seuraavina vuosina dopingtestaajia tuli pissapurkuneen aika ajoin myös ilmailun suorituspaikoille. Testit olivat kuitenkin harvinaisia, eikä Historiahepun mieleen ole jäänyt yhtään dopingkärä minkään ilmailulajin piirissä.

Dopingsopimuksen sisältöä ja siihen liittyvä käytännön ohjeita ilmailijoille esiteltiin laajasti *Ilmailussa* 4/1985.

Ilmailu 5/1984

Eero Kausalainen 20.12.2024

20.12.2024: <https://suek.fi/antidoping>

Pohjoismainen laskuvarjokokous – Islanti liittyi perheeseen

Pohjoismaisen laskuvarjokokouksen isäntävuorossa oli Ruotsi. Kokouspaikka oli Hotelli Domus, Körnbärsvägen 1, Tukholma. Kokous järjestettiin 1.12.1984. Mukana oli 14 osanottajaa, Suomea edustivat LuKT:n puheenjohtaja **Maurits Kouhia**, varapuheenjohtaja **Kristian Enkvist** ja sihteeri **Eero Kausalainen**. Kokouksen puheenjohtajana toimi pohjoismaisen laskuvarjoneuvoston (council) puheenjohtaja **Bengt-Eric Fonsell** Ruotsista. Sihteerinä ja pöytäkirjanpitäjänä toimi councilin jäsen Eero Kausalainen. Osallistujamaita olivat Suomen ja Ruotsin lisäksi Norja, Tanska ja ensimmäistä kertaa historiassa myös Islanti.

Kuten näissä kokouksissa oli tapana, ensimmäisenä esityslistan asiakohtana oli informaation vaihto. Pohjoismaiden edustajat kertoivat toisilleen, mitä heidän maassaan oli viimeisen vuoden aikana tapahtunut ja millaiset olivat heidän lähitulevaisuuden suunnitelmansa. Tämän asia-alueen avasi Norja. Siellä oli kuluneen vuoden aikana hypätyä noin 30 000 hyppyä 29 laskuvarjokerhossa. Liiton laskuvarjoilevien jäsenten määrä oli noin 2 000. Norjan ilmailuliitto oli saanut valtiolta 6,3 miljoonaa kruunua perustettavaa uutta hyppykeskusta varten. Varsinaisten tilastotietojen lisäksi **Jens-Henrik Johnsen** kertoi käynnistäneensä tutkimuksen laskuvarjourheiluun liittyvistä, hypääjän suorituskykyä heikentävistä henkisistä tekijöistä. Hänen mukaansa 92 prosentissa kuolemaan johtaneista onnettomuuksissa hypääjällä olisi ollut käytettävissään yksi toimiva laskuvarjo. Norjassa tullaan panostamaan henkisen suorituskyvyn tutkimiseen ja sen parantamiseen. Norjassa oli sattunut yksi kuolemaan johtanut laskuvarjo-onnettomuus.

Norjassa oli tehty päätös luopua rintapakkaus-oppilaskalustosta. Kaikki kerhot hankkivat samanlaiset oppilastandemit. Ensimmäisestä hypystä alkaen tullaan käyttämään patjavarjoja.

Uuden osanottajamaan Islannin edustaja **Kristofer Ragnarsson** kertoi maansa laskuvarjourheilun tilasta. Maassa oli noin 50 hypääjää, jotka olivat kuluneen vuoden aikana hypänneet noin 40 hyppyä. Laskuvarjourheilu oli alkanut Islannissa 1966. Maan laskuvarjohistorian aikana oli sattunut yksi kuolemaan johtanut hyppyonnettomuus vuonna 1983. Onnettomuuden syynä oli liian matalalla tehty kuvun irrotus. Islannin laskuvarjourheilun suurimmat ongelmat olivat hyppestareiden puuttuminen ja surkeat sääolot. Norjan ilmailuliiton laskuvarjojaosto F/NLF oli kouluttanut yhden islantilaisen laskuvarjokorjaajan. Tulevana vuonna oli tarkoitus lähettää yksi henkilö Norjaan saamaan hyppestarikoulutuksen. Islannin televisiossa oli hiljakkoin esitetty ohjelma, jossa esiteltiin laskuvarjourheilua - "uutta urheilumuotoa Islannissa". Islannin esityksen päätyttyä kokous päätti ottaa Islannin mukaan kaikkeen pohjoismaiseen laskuvarjoyhteistyöhön.

Suomen edustajat kertoivat tapahtumista vuonna 1984. Ennakkotietojen mukaan hyppymäärä tulee olemaan noin 31 000, kerhoja oli 21 ja laskuvarjourheilevia jäseniä Ilmailuliitossa noin 1 500.

Suomen Ilmailuliitto oli lähikuukausina hankkimassa omat videolaitteet. Suomessa oli tässä vaiheessa kahdella kerholla oma laitteisto (Helsinki, Utti). Myös Suomessa oli edetty kohti oppilastandemien käyttöönottoa. Oulun Laskuvarjokerho oli hankkinut ns. yhden vedon Strong oppilastandemit, joissa he käyttivät päävarjona pyöreitä kupuja (PC). Turun Laskuvarjourheilijat oli myös aloittanut projektin. He olivat ostaneet koekappaleena brittiläiset Chaser-tandemit. Näiden varusteiden avulla oli tarkoitus talven aikana aloittaa koulutus uuteen järjestelmään. Suomen esityksessä kerrottiin myös tanskalaisen valmistajan Scanparan itseaukaisu- ja pakkolaukaisukalustossa todetuista puutteista, joista on kerrottu tämän historian edellisissä tarinoissa. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli sattunut kolme.

Tanskassa oli kuluneen vuoden aikana hypätyä noin 27 000 hyppyä 26 laskuvarjokerhossa. Tanskan laskuvarjoliitossa oli jäseniä 2 250. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli yksi.

Ruotsin hyppytapahtumista ei löytynyt kirjauksia kokouksen pöytäkirjasta tai sen liitteistä. Ruotsalaiset sen sijaan kertoivat BASE-hyppyjen tilanteesta maassaan. Pohjoismaisessa ainoastaan BASE-hyppytilannetta koskevassa kokouksessa 23.8.1984 Ruotsin laskuvarjoliiton SFF:n kanta ja tilanne BASE-hyppyjen osalta jäi jonkin verran avoimeksi. Nyt **Ulla-Stina Östberg** kertoi, mihin he ovat päätyneet. SFF piti BASE-hyppijä erittäin vaarallisena toimintamuotona. Liitto kuitenkin katsoi, että SFF ottaa kantaa ja valvoo ainoastaan laskuvarjourheilua, johon liittyy hyppääminen lentokoneesta. BASE-hypyt eivät kuulu SFF:n toimialueeseen. Liitto ei voi ryhtyä minkäänlaisiin poliisitoimiin BASE-hyppyjen estämiseksi. Liitto vetoaa jäseniinsä, jotta he eivät osallistuisi tai harjoittaisi BASE-hyppijä, mutta se ei voi käynnistää toimia BASE-hyppäviä jäseniään vastaan. Ruotsin liitto oli kuitenkin ”hengessä mukana” muiden Pohjoismaiden rintamassa, vaikka ei katsonut voivansa sitä käytännössä ryhtyä konkreettisiin toimiin.

Norjan edustaja **Eilif Ness** kertoi tilanteesta Norjassa. Norjan ilmailuliitto NLF oli 16.11.1984 erottanut seitsemän laskuvarjohyppääjää BASE-hyppyjen perusteella. Liitossa katsottiin ruotsalaisten näkemyksestä poiketen, että jo vain käyttökelpoisia pykälää löytyy: FAI:n yleisten sääntöjen (Sporting Code, General Section) kohdassa 7.1.2.2. annetaan mahdollisuus perua ilmailijan urheilulisenssi. Norja oli perustellut urheilulisenssien perustamista toteamalla hyppääjien toiminnan olleen vahingollista liiton piirissä harjoitetulle urheiluilmailulle.

Pöytäkirjan mukaan Tanskan laskuvarjoliiton DFU:n edustaja ”...**Aksel [Nielsen]** kertoi muille osanottajille, että Tanska on hyvin lituskainen maa – siitä Jumalalle kiitos...” mutta kertoi lisäksi, että DFU erottaa BASE-hyppijä harjoittaneet jäsenensä Norjan tapaan. Suomi oli jo aiemmin ilmoittanut ryhtyneensä yhteistyössä viranomaisen kanssa toimiin, että Ilmailuliitto ja Ilmailuhallitus voisivat sanktioida BASE-hyppijä suorittavat.

Islannilla ei ollut mielipidettä BASE-hypyistä.

Vuotuinen pohjoismaiden laskuvarjokokous oli oiva paikka sopia tulevista yhteisistä tapahtumista sekä myös arvioida menneitä tapahtumia ja niistä saatuja oppeja. Kokouksen asialistalla olikin kohta ”Pohjoismaiset kilpailut”. Pöytäkirjaan merkittiin muun muassa se, että kuluneena vuonna Suomi ei pystynyt järjestämään sovittun vuoroluettelon mukaan relatiivihyppyjen PM-kilpailuja. Ruotsi oli kuitenkin vapaaehtoinen ja järjesti kilpailut.

Norja oli yrittänyt järjestää Free Style kilpailut, mutta se jäi yritykseksi osanottajien puuttuessa. Killailuun oli toivottu osanottajia Pohjoismaista ja Englannista. Norjan Eilif Ness kertoi saaneensa positiivista palautetta, mutta idea tällaisesta kilpailusta vaatisi ilmeisesti sen jatkojalostamista edelleen. Erään idean mukaan laji voisi koostua nykyisenkaltaisesta taitohypystä, yhdestä Free Style hypystä, jonka ohjelma on ennalta määrätty, ja yhdestä hypystä, jossa voidaan esittää vapaamuotoinen, hyppääjän itsensä suunnittelema ohjelma. Ness myös kertoi FAI:n

laskuvarjokomitealle CIP:lle, että tällaista lajia kohtaan on esitetty kiinnostusta, vaikka kilpailumuotoa ei vielä ole ratkaistu.

Kokouksessa sovittiin tulevista kilpailuista, virallisista ja epävirallisista, jotka saattaisivat kiinnostaa myös muita Pohjoismaita. Päätettiin myös PM-kilpailujen järjestämismuotoista vuoteen 1990 saakka. Lisäksi sovittiin, että vaikka alppilajien Para-Ski ei ole yhdessä sovittu PM-kilpailulaji, Suomi kuitenkin järjestää lajissa epävirallisen PM-kisan. Kilpailujen lisäksi osanottajat esittelivät toisilleen myös muita tapahtumia, jotka saattaisivat kiinnostaa myös muita, kuin järjestäjämaata. Muita kiinnostavia tapahtumia olivat myös liittojen järjestämät koulutus- ja turvallisuuspäälliköiden koulutustilaisuudet, joihin kutsuttiin osanottajia myös muista Pohjoismaista.

Tähän tapahtumaluokkaan kuului myös hyppymestarikurssi Suomessa. Jos osallistuminen kiinnostaa, voidaan osallistumismahdollisuudesta keskustella Ilmailuliiton edustajan kanssa. Suurta kiinnostusta tähän ei ollut, koska muilla ei ilmeisesti ollut yhtä korkeaa käsitystä kurssin erinomaisuudesta, kuin suomalaisilla. Puolentoista vuoden päästä tultiin kuitenkin näkemään ensimmäinen – ja samalla viimeinen – ulkomaalainen osanottaja suomalaisella hyppymestarikurssilla.

Kokous keskusteli pohjoismaisesta vaaratilanteiden ilmoitusjärjestelmästä. Se ei toiminut muun muassa siksi, että Suomi ja Ruotsi eivät olleet toimittaneet ilmoitusten kopioita järjestelmää ylläpitävään Norjaan. Vaikka Suomi käytti yhteisesti sovittua ilmoituslomaketta, asiaan liittyi Suomen osalta kieliongelma. Lomakkeen ”rasti ruutuun” kohdat olivat tietysti ymmärrettävissä myös muissa Pohjoismaissa. Usein kuitenkin vaaratilanteen todellinen luonne selvisi vasta lomakkeessa olevasta kertomusosiosta. Se oli Suomessa suomeksi, eikä siis avautunut. Selostusten kääntämiseen taas ei ollut voimavaroja. Ruotsin selitys oli henkilövaihdoksesta johtunut informaatiokatkos.

Norjan kertomus heidän suunnitelmistaan oppilaskoulutuksen ja -kaluston uudistamisesta oli hyvin kiinnostava, koska kaikki Pohjoismaat olivat samassa tilanteessa: vanhat, pääosin USA:n armeijan ylijäämävarastosta hankitut oppilaiden hyppyvarusteet vetivät jo viimeisiään. Vaikka sellaisia olisi vieläkin varastoista löytynyt, katsottiin kaikissa Pohjoismaissa, että aika on jo ajanut niistä ohi. Ja toisin, kuin 1960- ja 1970-luvuilla, nykyaikaisempia varusteita oli jo saatavilla.

Norjan kalusto- ja koulutusmuutoksen keskeiset ajatukset olivat:

- Kaikki kerhot Norjassa käyttävät samanlaista oppilaskalustoa.
- Hyppääjä käyttää koko hyppyuransa ajan samalla tavalla toimivia hyppyvarusteita ilman, että tarvitsee välillä vaihtaa esimerkiksi varavarjotoimenpiteitä. Varusteissa on kaksi erillistä kahvaa: kuvun irroitus- ja varavarjon aukaisukahva.
- Kerhot ostavat yhteisostona 200-300 varustekokonaisuutta, jolloin saadaan valmistajalta tai välittäjältä suuremmat alennukset. Kerhot ovat tienneet varustemuutoksesta jo muutaman vuoden ajan, joten ne ovat voineet varautua tulevaan hankintaan säästämällä rahaa. Lisäksi Norjan ilmailuliitto lupautui tarvittaessa kerhojen takuumieheksi niiden ostaessa varusteitaan.
- Varolaukaisin FXC 12 000 katsottiin niin kehittyneeksi laukaisimeksi, että niitä tullaan käyttämään – pelastavat ihmisiä.
- Norjan ilmailuliitto kouluttaa hyppymestarit uusien varusteiden käyttöön keskitetyillä kursseilla liiton valmisteilla olevassa hyppykeskuksessa Østre Ærassa. Kursseilla on mukana myös valmistajien edustajia/kouluttajia. Uusiin varustetuille hyppymestareilla myönnetään erityinen kelpoisuus ennen kuin he saavat kouluttaa oppilaita uusiin varustetyyppeihin.

Norjan esitys oli hyvin kiinnostava, mutta Suomessa Ilmailuliitto oli jo myöhässä kalustovalintojen osalta. Kaksi kerhoa oli jo aloittanut kalustohankintansa: toisella yhden vedon järjestelmä ja toisella Norjan mallin mukainen kahden vedon järjestelmä.

Kokouksen loppumetreillä olivat vielä esityslistalla uuden councilin valinta ja seuraavasta kokouspaikasta päättäminen. Kokous valitsi councilin puheenjohtajaksi uudelleen Beng-Eric Fonsellin. Eero Kausalainen jättäytyi pois työryhmästä suureen työkuormaansa vedoten. Suomen uudeksi edustajaksi valittiin Maurits Kouhia. Seuraavan kokouksen paikaksi esitettiin Islantia, jos kokous voidaan toteuttaa suunnilleen samoin kustannuksin, kuin tähänastiset kokoukset. Jos tämä ei ole mahdollista, kokous järjestettäisiin Oslossa joulukuussa 1985. Ei sitten järjestetty, mentiin Reykjavikiin, mutta siitä kerrotaan seuraavissa historiatarinoissa...

The Finnish Aeronautical Association 18.5.1984: Minutes of the Nordic Parachute Council
 Dansk Faldskærms Union DFU, minutes 27.8.1984: Interskandinaviens meeting concerning basejumping in Scandinavia
 Suomen Ilmailuliitto ry, kirje Ilmailuhallitukselle 24.3.1983: Laskuvarjohypyttä kiinteältä alustalta
 Ilmailuhallitus, kirje 21.4.1983, Dn:o 1475/39/83: Laskuvarjohypyttä kiinteältä alustalta
 Norsk Aero Klubb, kirje D:no 579/EN/ba, 16. November 1984: Expulsion of members
 Suomen Ilmailuliitto ry, December 1, 1984: Minutes of the Nordic Coordination Meeting

Ilmailuliiton syyskokous

Suomen Ilmailuliiton syysliittokokous vuosimallia 1984 järjestettiin Vaasassa 1.12.1984. Kokouksessa oli ruhtinaallinen määrä osanottajia, peräti noin 150. Kokoukseen ei liittynyt suurta draamaa, asiat vietiin läpi sulassa sovussa ilman kiistoja ja ristiriitoja. Tätä kirjoitettaessa huomiota kiinnitti SIL:n toimitalohanke, joka eteni hyvässä myötätulessa, vaikka kustannusarvio oli noussut alkupe-
 räisestä 1,4 miljoonasta kahteen miljoonaan markkaan. Kokousväki nieli kustannusnousun kakistelematta ja myönsi liiton hallitukselle oikeuden ottaa 300 000 markkaa enemmän lainaa, kuin oli saman vuoden kevätkokouksessa päätetty.

Toimitalohanke SIL:n vuoden 1984 vuosikokousaineistossa kiinnitti Historiaheppun huomiota siksi, että samainen rakennus Helsinki-Malmin tätä kirjoitettaessa (tammikuu 2025) hylätyllä lentoasemalla on jyrätty maan tasalla vuokrasopimuksen umpeuduttua ja SIL:n henkilökunnan paettua paikalta Helsinki-Vantaan lentoaseman maisemiin. Liitto on kutsunut jäsenkuntaa apuun toimitalon kal-
 liiden purkukustannusten kattamiseksi. Historiaheppu ehti viettää seitsemän hyvää vuotta ”Pilvilin-
 nan” suojissa, joten hieman vetää mieltä haikeaksi.

Laskuvarjourheilun osalta kokouksessa ei tapahtunut kummallisuuksia: LuKT:n puheenjohtaja **Maurits Kouhia** ja varapuheenjohtaja **Kristian Enkvist** valittiin uudelleen ilman soraääniä tai äänestyksiä.

Ennen SIL:n vuosikokousta LuKT oli 12.-15.11.1984 toteutetussa puhelinkokouksessa pohtinut ”Vuoden Laskuvarjourheilija” nimitystä, johon liittyi Neste Oy:n lahjoittama kiertopalkinto. Nimityk-
 sestä ja palkinnon jaosta päättää Ilmailuliiton hallitus keskustoimikunnan esityksestä. Keskustoimi-
 kunnalle oli saapunut Utin Laskuvarjokerhosta nimitystä koskeva esitys. Ehdotettu henkilö oli taito-
 ja tarkkuushyppääjien kärkikaartia, mutta LuKT:lla oli oma ehdokas – samasta kerhosta. Heidän pa-
 remmuuttaan jouduttiin vertaamaan.

LuKT:n esityksestä ja hallituksen päätöksen perusteella Ilmailuliiton kokouksessa nimettiin ”Vuoden laskuvarjourheilijaksi” pitkäaikainen LuKT:n jäsen **Hannu Laitinen**. Perusteina nimeämiselle olivat muun muassa pitkäaikainen ja erittäin ansiokas toiminta järjestötyössä. Siitä konkreettisimpina esi-
 merkkeinä olivat koulutusohjelmien kehittäminen, kilpailu- ja valmennustoiminnan kehittäminen sekä kilpailumatkojen järjestäminen. Laitinen oli toiminut – ja tuli toimimaan – usein joukkueenjohtajana PM- ja MM-kilpailumatkoilla. Hän oli järjestelykykyinen, taitava organisaattori, jolla oli takanaan oma ansiokas kilpailu-ura, joka luonnollisesti auttoi joukkueenjohtajan tehtävien hoitamisessa kilpailujen aikana.



Kiireinen mies ei ehtinyt SIL:n vuosikokoukseen ja valokuvaan. Tässä Hannu Laitinen palkitsemisen perusteena olevassa tehtävässä, tosin muutamaa vuotta myöhemmin, Suomen joukkueenjohtajana PM-kilpailuissa Ruotsin Nyköpingissä elokuussa 1987. Kuva: Eero Kausalainen.

Suomen Ilmailuliitto ry, 15.11.1984: LuKT:n pöytäkirja 8/84
Ilmailu 1/1985

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

Laskuvarjotuomariseminaari, Valkeala

SIL järjesti ensimmäisen kurssimuotoisen tuomariseminaarin Hotelli Valkealassa 8.-9.12.1984. Ilmailuliitto oli lähettänyt kurssikutsun lokakuun lopulla. Kutsussa vedottiin kerhoihin, että ne lähettäisivät osanottajia koulutukseen, koska *”...Laskuvarjotuomarien määrä Suomessa on jo useita vuosia ollut alle minimin...”* Kutsussa myös kerrottiin, että *”...Talven koulutuksen perusteella ei oppilaasta tietenkään tule tuomarikirjan täysivaltaista haltijaa, mutta jatkokoulutus kevään ja kesän kisoissa voi auttaa asiaa huomattavasti...”*

Laskuvarjourheilun jutun mukaan: *”... Kutsua oli noudattanut yllättävän moni alasta kiinnostunut Turkua ja Rovaniemeä myöten ...”* Käytännön järjestelyt hoiti ja tilaisuuden vetäjänä toimi LuKT:n kilpailukomitean puheenjohtaja **Esa Huusari**. Laskuvarjotuomareita oli toki koulutettu ”työnohjauksena” esimerkiksi SM-kilpailujen yhteydessä siten, että siihen osallistuivat kilpailun tuomarit. Näissä tilaisuuksissa kerrattiin tärkeimmät sääntökohdat ja annettiin uusille tuomarikokelaille ohjeita tuomariharjoittelua varten. Koulutusaika kilpailujen yhteydessä oli rajallinen, eikä niissä tilaisuuksissa ollut mahdollisuutta sukeltaa riittävän syvälle tuomaroinnin anatomiaan.

Kuten edellä olevasta ilmenee, Valkealan kurssille odotettiin paljon tuomari toiminnan ensikertalaisia. Siksi tilaisuus oli tarkoituksenmukaista järjestää kaksipäiväisenä. Se keskittyi tuomari toiminnan teoriaan ja kilpailusääntöihin. Näitä olivat SM- ja MM-tasoisien kilpailujen säännöt. Lisäksi käytiin läpi kilpailusääntöjen perustana olevat kansainväliset säännöt, FAI:n Sporting Code yleinen osa (General Section) ja lajikohtainen Sporting Code osa 5 (Regulations for Sport Parachuting). Teorioiden ja sääntöperehdytysten lisäksi oppilaat harjoittelivat hyppyjen arvostelua videolta sekä harjoittelivat kilpailussa käytettävien lomakkeiden täyttöä.

Kaksipäiväisen kurssin ensimmäinen päivä omistettiin säännöille ja teorioille. Toisen päivän painopisteenä oli tuo tuomaroinnin harjoittelu aikaisemmista SM-kilpailuista tallennetun videoaineiston avulla. Kurssille oli toivottu osanottajia vähintään yksi jokaisesta kerhosta. Paikalle saapui kouluttajat mukaan luettuna 15 henkilöä, joten tavoite ei täyttynyt.

Paikalla olevat tuomarikelpoisuuden aiemmin saavuttaneet suorittivat kertausharjoitusta ennen kilpailukauden alkua arvostelemalla hyppyjä videotallenteista.

Seminaarin kouluttajina toimivat tilaisuuden vetäjän lisäksi **Eero Kausalainen** (säännöt ja Sporting Code yleisesti), **Hannu Laitinen** (taitohyppyyn liittyvät asiat) ja **Kari Tusa** (relatiivihyppy).

Suomen Ilmailuliitto ry 28.10.1984, kutsu ja ohjelmatarun: Tuomarikoulutustilaisuus -84

Suomen Ilmailuliitto ry, ohjelma 4.12.1984: Tuomarikoulutus, Kurssiohjelma:

Laskuvarjourheilu 1/85 (28)

Ilmailu 2/1985



Kuten jokaisena jouluna 1960-luvun puolivälin jälkeen, joulupukki saapui laskuvarjolla sinne ja tänne. Sään salliessa. Välillä tarkemmin ja joskus vähemmän tarkasti. Joskus namupussit mukana, joskus ne katosivat matkan varrella.

Kuten oheisesta Turun Sanomien mainoksesta näkyy, joulupukki oli saapumassa Ravattulan Anttilaan – tähän tiedätte: sinne Hämeentien ja ohikulkutien risteykseen – 8.12.1984 kello 12.

Joulupukin yhteyshenkilönä näytti jälleen toimineen TLU, Turun Laskuvarjourheilijat.

Käytettävissä olevasta kirjallisesta aineistosta ei ilmene, pääsikö pukki tällä kerralla paikalle laskuvarjoitse, vai tuliko pintakuljetuksena. Haluamme kuitenkin uskoa, että tuli. Jos emme uskoisi, perusturvallisuutemme saattaisi järkkyyä.

Joulupukki ja laskuvarjo ei ole ainoastaan suomalainen tai turkulainen ilmiö. Se tunnetaan myös ns. suuressa maailmassa.

Ohessa näytteenä USA:n laskuvarjoliiton toimitusjohtaja Bill Ottley'n vuoden 1984 joulukortin kansilehti. Ottley tuuraa kuvassa joulupukkia.



Turun Sanomat
8.12.1984
Bill Ottley, December
1984: Santa Clous is
Coming to Town.

Vuoden 1984 laskuvarjotoimintaa ja tilastoja

Vuoden aikana kirjoitettiin uusia oppilaskortteja 1 241. Ilmailuhallitus kirjoitti tällaisen kortin sen jälkeen, kun laskuvarjohyppääjiä kouluttanut kerho oli toimittanut sille tiedot uusista alkeiskurssilaisista sekä heidän lääkärintodistuksensa. Kerhojen toimintailmoitusten mukaan Suomessa järjestettiin 61 (edellisenä vuonna myös 61) alkeiskurssia, joilla koulutettiin yhteensä 568 (511) oppilasta.

Viranomainen myönsi 54 uutta itsenäisiin hyppyihin ja omien laskuvarjojen pakkaamiseen oikeuttavaa laskuvarjohyppääjän lupakirjaa. Vuoden lopussa lupakirjoja oli voimassa 339 (edellisenä vuonna 325). Hyppymestareita oli vuoden lopussa 80 (82). Kahdesta hyppymestarikurssista huolimatta voimassa olevien kelpoisuuksien määrä väheni kahdella.

Vuoden aikana tehtiin Suomessa kaikkiaan 32 438 (30 126) laskuvarjohyppyä. Vähintään yhden laskuvarjohypyn suorittaneita henkilöitä oli 1 111 (1 191). Hyppääjien määrä hieman väheni, vaikka kokonaishyppymäärä kasvoi edellisestä vuodesta noin seitsemän prosenttia.

Hyppymäärien perusteella mitattuna aktiivisimmat kerhot olivat:

- Suomen Laskuvarjokerho SLK (Helsinki)	8 124 hyppyä
- Utin Laskuvarjokerho ULK	4 844 ”
- Tampereen Laskuvarjokerho TamLK	3 775 ”
- Jyväskylän Laskuvarjokerho JLK	3 084 ”
- Oulun Laskuvarjokerho OLK	2 769 ”

Suomalaisten kilpailumenestys kansainvälisissä kilpailuissa jäi vaatimattomaksi: paras saavutus oli PM-pronssi 4-henkilön sekvenssissä.

Vuosi oli laskuvarjourheilun turvallisuuden kannalta kaikkien aikojen huonoin: sen aikana tapahtui kolme kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund r.y.: Toimintakertomus vuodelta 1984

Ilmailu 1/1985

Ilmailu 2/1985

Ilmailu 5/1985

Laskuvarjoturvallisuus 1984 – keskusteluja, toimenpiteitä

Laskuvarjourheilussa käytiin näkyvää keskustelua lajin turvallisuudesta. SIL:n organisaatiossa toimivat esittivät toistuvasti huolensa huonontuneesta laskuvarjourheilusta sekä siihen liittyviä toimenpiteitä, joilla turvallisuutta voitaisiin parantaa. Huolet koskivat laskuvarjokalustoa ja niiden huoltoa, vakavien vaaratilanteiden esille nostamaa välinpitämättömyyttä, hyppykoulutuksen kehittymättömyyttä, jne. Parantamistoimenpiteinä esitettiin ja myös toteutettiin mm. seuraavaa:

- Uudistettiin Ilmailuhallituksen myötävaikutuksella laskuvarjojen huoltojärjestelmä.
- Nostettiin esille vaaratilanteita ja niiden syitä (esitelmät, lehtijutut).
- Suunniteltiin kerhojen turvallisuuspäällikköjärjestelmää.
- Kehitettiin koulutusmateriaalia (esim. patjavarjojen vajaan toimintakuvasto).
- Yhdenmukaistettiin koulutusohjelmat ja –menetelmät.
- Pyrittiin vaikuttamaan ”hyppääjä Keskiarvosen” asenteisiin.

Samaan aikaan samassa mediassa sekä myös erilaisissa yhteisissä tilaisuuksissa esitettiin edellistä kyseenalaistavia tai peräti vastustavia argumentteja, kuten:

- Kyseenalaistettiin argumentti ”... *laskuvarjohyppytoiminta on vaarallista, ellei perusasioita tehdä oikein* ...” Vastaväitteenä esitettiin, että laskuvarjourheilu on vaarallisuudeltaan verrattavissa elämään yleensä.
- ”... *Jos henkilön itsesuojeluvaisto on jostain syystä vuosien kuluessa heikentynyt tai on muuten heikko, voidaan sanoa, että laji on harrastajalleen VAARALLINEN* ...”
- Kyseenalaistettiin turvallisuuspäälliköiden tarve ja tarkoitus, koska ”... *en pysty näkemään kerhotoiminnassa mitään niin kriittistä tai leväperäistä toimintaa, jonka valvomiseen tarvittaisiin turvallisuuspäällikköjärjestelmä* ...”
- Uusi järjestelmä luo ”kunkkuja”: ”... *turvallisuuspäälliköistä tulee kenenkään tahtomatta poli-trukki, koska hänellä on valtuudet yli koko organisaation omalla alallaan* ...”

- Nähtiin turvallisuuspäällikköjärjestelmä tarpeettomana, koska valistuneet ja taitavat hyppääjät pitivät asiat kunnossa muutoinkin

Edellä kuvatun keskustelun taustalla Suomessa tapahtui vuonna 1984 kolme kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta. Vuosi oli tällä perusteella synkin siihenastisessa laskuvarjourheilun historiassa. Tätä ennen, vuosina 1962–1983 oli Suomessa tapahtunut yhteensä 9 kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta. Vuoden aikana oli laskuvarjokalusto useissa eri yhteyksissä todettu käytännössä joiltakin osin heikkolaatuiseksi ja huonosti huolletuksi. Tämä oli tullut esille vaaratilanneilmoitusten ja laskuvarjokaluston tarkastusten kautta. Yksikään kolmesta onnettomuudesta ei kuitenkaan suoraan johtunut kalustossa olleista vioista tai puutteista, vaikka hyppykalusto jossakin tapauksessa saattoi myötävaikuttaa onnettomuuden syntyyn.

Vaikka kalusto-ongelmat nostettiin näkyvästi esille, ne tulivat vielä jatkumaan siihen saakka, kunnes lopulta kaikissa kerhoissa päästiin eroon vanhoista ylijäämävarjoista. Tosin tilalle tuli jonkin verran kalustovallankumouksen myötä markkinoille tulleita, kehitykseltään kesken jääneitä tai suunnittelultaan ja/tai valmistusmenetelmiltään keskeneräiseksi jääneitä tuotteita. Niitä tutkitaan tulevissa kertomuksissa.

Suomessa oli muutamia vuosia aikaisemmin käyty keskustelua ilmailumääräyksen tarkoittamasta suojapähineestä: ”kypärä vai huuva?” Osa kokeneista hyppääjistä halusi käyttää pehmeää hyppypähinettä - huuvaa – tai hypätä kokonaan ilman suojapähinettä. Kovan kypärän käyttäjät olivat kommentoissa arvioineet pään niin arvokkaaksi, että se kannattaisi suojata hyvin. Keskustelu väheni vähitellen ja pehmeät pähineet – myös hyppääminen kokonaan ilman – yleistyivät kokeneilla hyppääjillä. Eräs vuoden onnettomuuksista herätti uudelleen kysymyksen suojapähineen merkityksestä. Suurta debattia siitä ei kuitenkaan syntynyt.

Muutaman vuoden kuluttua kehityksen heiluri heilahti toiseen laitaan, kun monet muodostelmahyppääjät alkoivat käyttää visiirillä varustettuja, myös kasvoja suojaavaa integraalikypärää.

Laskuvarjourheilu 1/1984
Laskuvarjourheilu 2/1984
Laskuvarjourheilu 4/1984
Laskuvarjourheilu 1/1985
Laskuvarjourheilu 2/1985
Eero Kausalainen 20.1.2025

Laskuvarjoturvallisuuden tunnuslukuja 1984

Suomessa oli vuoden 1984 loppuun mennessä suoritettu järjestäytyneen laskuvarjohyppytoiminnan piirissä (alkanut 1962) yhteensä 276 280 urheilulaskuvarjohyppyä. Tänä aikana sattui kaksitoista kuolemaan johtanutta laskuvarjo-onnettomuutta.

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

<i>Hyppyjä Suomessa vv. 1962–1984</i>	<i>Onnettomuuksia Suomessa 1962–1984</i>	<i>Hyppymäärä / onnettomuus</i>	<i>Hyppääjämäärä / onnettomuus</i>
276 280	12	23 023	823
<i>Viimeisen 5 vuoden ajanjaksona Suomessa – 1980–1984</i>			
135 674	4	33 919	1 289

Kolmen samana vuonna sattuneen onnettomuuden seurauksena hyppymäärä per onnettomuus ajanjaksolla 1962–1984 putosi takaisin kahden vuoden takaiselle tasolle. Koska hyppymäärä oli selvästi kasvanut, pudotus turvallisuustasossa ei ”kautta aikojen” tilastossa ollut kovin merkittävä. Viiden viimeisen vuoden osalta tilasto oli kuitenkin jokseenkin musertava: edellisen vuoden tilastossa viiden viimeisen vuoden hyppymäärä per onnettomuus oli 121 132 hyppyä, nyt 33 919 hyppyä.

CIP:n Safety Surveyn mukaan (35/37 maan tiedot*) laajemman kansainvälisen tilaston mukaan vastaavat tiedot vuodelta 1984 olivat tutkimukseen osallistuneissa maissa seuraavat:

<i>Hyppyjä vuonna 1984 yht.</i>	<i>Onnettomuuksia yhteensä*</i>	<i>Hyppymäärä/onnettomuus*</i>	<i>Hyppääjämäärä/onnettomuus*</i>
3,577 918	84	42 594	2 648

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

1987 CIP Safety Survey
 Technical & Safety Subcommittee, IPC: Safety Report 2013
 Eero Kausalainen 18.2.2015

* * * * *

Vuoden 1985 historiatarinat jatkuvat seuraavassa tiedostossa.