



Jukka Rautamäki. Kuva: via Lentosirkus Pilvien Huimapäät (Karisto 1977)

Jukka Rautamäki

Jukka Rautamäen ilmavoimien esikunnan pyynnöstä 20.10.1954 laatima selostus laskuvarjohypyn suorituksesta

Selostus on aiemmin julkaistu Eero Pakarisen kirjassa "Lentosirkus Pilvien Huimapäät" (Karisto 1977)

Hyppyä varten valmistautuminen: Ennen jokaista hyppyä on luonnollisesti tarkastettava varjo. Ainahan voi sattua, että joku sivullinen voi ymmärtämättömyydessään sitä sormeilla. Eihän siinä voi paljon muuta tarkastaa kuin sokat, ettei niitä ole vään-

nelty eikä vedetty yhtään ulos, jolloin varjo voisi avautua liian herkästi, jo kahvaan tartuttaessa.

Varjon valjaat on kiinnitettävä sopivan kireiksi ja kaikki hihnat yhtä kireiksi, koska muuten varjon avautumishetkellä tempaisu tuntuu epätasaisena eri jäsenissä. Olen joskus jättänyt jalkahihnat liian löysälle, jolloin hihnat ovat nykäisseet aika ilkeästi ja samalla nousseet niin ylös, että on vaikea päästä istuvaan asentoon varjon avautumisen jälkeen. Sopivin kireys on silloin, kun kumarassa ollessa kiristää valjaat sopiviksi, jolloin ne suoraan seistessä ovat tarpeeksi tiukalla.

Hypätessä on mielestäni paras käyttää pukuna koko haalaria, mieluummin lahkeensuista tiukkoja ja kuminauhalla jalan alle kiinnitettäviä. Jalkineissa ei saa olla ulkonevia nappeja eikä solkia, sillä juuri niihin apuvarjon narut helpoimmin tarttuvat. (Mm. hiihtokengän solkeen on allekirjoittaneellakin apuvarjo kerran tarttunut.) Lasit on kiinnitettävä tarpeeksi kireälle kiinni päähineeseen, koska varjon avautuessa hyppääjä usein volttia heittäessään menee valjaiden välistä, tai pää edellä pudotessa varjo avautuessaan heittää hyppääjän oikein päin, jolloin valjaat pyyhkäisevät useimmiten lasit päästä.

Varsinainen hypyn suoritus: Ennen hyppyä on syytä arvioida tai mitata tuulen nopeus ja sopia ohjaajan kanssa hypypaikka määrättyyn maaliin pääsemiseksi. Hypypaikalle saavuttaessa vastatuulella ohjaaja tietysti pienentää kierroksia hyppääjän kii- vetessä ohjaamosta tasolle (avokone). Tällöin olen itse menetellyt seuraavasti: Ei liian aikaisin mutta hyvissä ajoissa nousen vasemmalle alatasolle, jossa käänny selkä koneeseen päin. Painaudun koneen runkoa vasten vastuksen pienentämiseksi ja tarkkailen hypypaikkaa. Sen tullessa oikeiden itseni siipien ja peräsien väliseen suuntaan niin pitkälle kuin käteni yltävät. Tässä asennossa voin helpommin tarkkailla ja arvioida paikan,

jossa lähden koneesta. Sen tullessa irrotan käteni ja ponnistan jaloillani vartalo suorana eteenpäin. Heti koneesta irtauduttuani levitän käteni ja jalkani sivuille päin sekä taivutan vartaloni takakenoon (uimahypyn tyyliin) pysyäkseen suorassa asennossa pää alaspäin. Jos koneesta lähtee vartalo koukussa ja eteenpäin kaatumalla, joutuu melko varmasti pyörivään liikkeeseen, joka koko ajan lisääntyy. Tällä tavalla pudotessa on vaikea arvioida korkeutta. Sen sijaan vartalo suoraan pudotessa se on paljon helpompaa. Tässäkin asennossa heittää kyllä voltin pari, mutta se käy hitaammin ja pyörivä liike tavallisesti lakkaa.

Varjon laukaisu on koetettava suorittaa silloin kun putoaa päätä, vatsa tai jalat edellä. Jos pudotessa joutuu selkäasentoon, saa vartalonsa kyllä kääntymään taivuttamalla selkäänsä enemmän ja ojentamalla kätensä päänsä yli. Sillä hetkellä kun koukistaa kätensä laukaisijan kahvaan ja vetäisee siitä, on vedettävä jalat tiukasti yhteen ja jännitettävä vartalonsa selän retkahtamisen estämiseksi. Silloin kyllä useinkin heittää melko nopeasti voltin, mutta varjo ehtii hyvin purkautua. Varjon purkautuessa on vartalon asennosta riippumatta paras taivuttaa päänsä niin, että voi seurata varjon avautumista koska tällöin ehtii varmistua oikeasta avautumisesta, ennen kuin avautunut kupu nykäisee hyppääjän oikeinpäin.

Muutamia kertoja olen myös lähtenyt koneesta takaperin, joka on hyvä lähtötapa, koska silloin joutuu heti oikeaan putoamisasentoon pää edellä sillä vartalohan on jo koneesta irtauduttaessa taivutettu taaksepäin. Selkä edellä lähdetessä on kuitenkin vaikeampi seurata hyppypaikkaa, so. sitä hetkeä, jolloin koneesta on irtauduttava.

Heti varjon avauduttua näkee hyppääjä melko tarkasti kuinka pitkälle hän varjon avulla ajautuu sivusuuntaan. Tällöin voidaan varjoa tarvittaessa ohjailla vetämällä sen puolen kannatus-

narusta, mihin suuntaan halutaan varjon liukuvan. Varjon kuvun reuna taipuu silloin sisäänpäin ja kupu kallistuu, jolloin yläpuolisen reunan kautta virtaa ilma nopeammin, ja varjo liikuu kallistettuun suuntaan. Suomalainen PAK-laskuvarjo alkaa tosin heilua aika helposti, helpommin kuin nelikulmainen Hoffmann-varjo, mutta heilumisen saa kyllä loppumaan seuraavalla tavalla: kuvun heilahtaessa eteenpäin vedetään takimmaisista kannatusnaruista ja eteenpäin heilahtaessa vastaavasti etummaisista. Koska kuvun heiluminen on useinkin melko nopeaa, loppuu heiluminen kyllä vetämällä vain toisen puolen naruista jatkuvasti, vetosuuntaan kallistuessa aina välillä löysäten.

Useimmiten sattuu, että hyppääjä maahan tullessaan on joko sivuttain tai takaperin, mikä ei ainakaan tuulisella säällä ole suositeltavaa, koska mahdollisia esteitä ei silloin näe. Sen vuoksi, mikäli ei kannatusnaruja kiertämällä saa kupua kääntymään kokonaan toiseen suuntaan, on paras pyöräyttää itsensä välillä siten, että kasvot ovat menosuuntaan. Maahan tullessa, n. 4–5 metrin korkeudella pyöräyttämällä tuleekin etuperin maahan. Tämän oppii kyllä useammin hypättyään. Tärkeää maahantulo-hetkellä on, että vie molemmat jalkansa yhteen, jalat hiukan koukistettuna, mutta ei kuitenkaan jäykkänä, ja tempaisee voimakkaasti kannatusnaruista keventäen täten maahantuloaan. Paras tapa ainakin tuulella on tulla maahan melko velttona, mutta nilkat suorina, etteivät ne pääse nyrjähtämään. Tyynellä voi kyllä hyvin jäädä pystyyn jaloilleen notkistaen hiukan polviaan maahan tullessaan. Olen joskus voimakkaalla tuulella takaperin tullessani tehnyt siten, että juuri sillä hetkellä kun jalkani hipaisevat maahan vedän itseni eteenpäin aivan koukkuna, jolloin olen heittänyt maassa nopeasti voltin ja tuulen voimasta varjo vetänyt minut heti pystyyn.

Jos tuuli puhaltaa kuvun auki maassa ja kuljettaa hyppääjää

mukanaan, on koetettava muutamalla nopealla juoksuaskeleella saada kupu painumaan kasaan ja samalla vedettävä ylimmäisistä kannatusnaruista, jolloin tuuli ei enää pääse kuvun sisään.

Tärkeintä hyppääjälle on, että hän ei missään tilanteessa menetä malttiaan. Kokemuksesta kyllä tiedän, että ensimmäisillä hypyillä on suuri halu tarttua kahvaan heti koneesta irtauduttua, mutta tämän halun kyllä voittaa pysymällä rauhallisena. Tällöin vältytään joutumasta laukaisemaan epäedullisessa asennossa. Selkä edellä pudotessa on ehkä suurin halu laukaista, koska ei näe maata, mutta jos hyppy suoritetaan turvallisesta korkeudesta, niin hyppääjä ehtii hyvin kääntää vartalonsa juuri taivuttamalla selkäänsä ja ohjaamalla käsillään. Sen vuoksi pidän kyllä ensimmäisten hypyjen parhaana korkeutena 600 m. Silloin ei vielä ajauduta liian kauaksi maalipaikasta, olettaen että tuuli on melko heikko. 5–6 hypyn jälkeen riittää hyvin 400–500 m.

Jokaisella hypyillä on tarkkailtava varjon aukenemista. Tiedän tämän siksi, että itselleni jäi apuvarjo kerran hiihtokengän solkeen kiinni. Hyppy oli silloin jo yli 20:s. En seurannut varjon avautumista mutta tunsin, että varjon olisi jo pitänyt nykäistä auetessaan. Putosin juuri suoraan pää edellä ja aloin katsella ylöspäin jolloin huomasin apuvarjon lepattavan polvieni välissä hakaten jalkojani. Vedin itseni nopeasti koukkuun ja päästin apuvarjon kannatusnarun irti vasemmasta kengästäni. Ison varjon kupu oli tällöin kokonaan ulkona yhtenä pötkynä pyörien samalla koko ajan. Varjo avautui, mutta narut ja hihnat olivat punoksissa aivan rintani korkeudelle saakka. Aloin itse pyöriä ja tätä jatkuikin aivan jään pintaan saakka, jolloin narut olivat vasta selvät.

Apuvarjo voi jäädä jalkoihin myös pää edellä pudotessa jalkojen ollessa levällään, mutta kun muistaa puristaa jalkansa tiukasti yhteen laukaisuhetkellä, tämä tuskin on mahdollista.

Kaksoisvarjo olisi tietysti hyvä ainakin ensimmäisellä hypyllä, mutta silläkin on haittansa. Mm. hypättäessä pienistä avokoneista, joissa joudutaan kiipeämään ohjaamosta tasolle, on liikehtiminen vaikeampaa. Tämän olen huomannut ns. kaksois-hyppyjen aikana, jolloin tosin molemmat varjot ovat selässä, (2 erillistä varjoa valjaineen).

Samasta syystä en ole myöskään pakkolaukaisijan käytön kannalla, koska hyppääjä voi niin monessa asennossa lähteä koneesta ja pyörähtää heti ennen varjon aukeamista. Tarpeeksi suuri korkeus ensimmäisellä hypyllä riittää kyllä huolellisen valmistelun lisäksi. Olisi varmasti eduksi, ainakin moraalisen tuen takia, mikäli opettaja voisi hypätä samasta koneesta oppilaan kanssa ja tähdentää hänelle tärkeimmät ohjeet: putoamisasennon ja laukaisun juuri ennen hyppyä.

Ensimmäisten hyppyjen mentyä hyppääjä oppii jo paremmin tarkkailemaan itseään ja varjoaan. Hän tottuu putoamiseen ja ehtii ajatella omaa asentoaan laukaisuhetkellä. Sillä kyllä hyppyyhinkin tottuu, vaikka joka hyppy onkin aina hyppy erikseen ja jokaista ennen oma jännityksensä. Voin varmasti sanoa, että ensimmäinen hypyni oli huomattavasti vaikeampi kuin 99:s. Mutta aina on muistettava, että tarpeellista varovaisuutta on noudatettava, eikä koskaan saa tuntea itseään liian varmaksi.