

**B**iscarrosse on pieni 3000 asukkaan kylä Etelä-Ranskassa noin 70 km Bordeaux'sta etelään. Kylän äärellä on muutamia kookkaanpuoleisia sisävesiä ja vain jonkin kilometrin päässä yksi suurempi vesi, joka tältä osaltaan tunnustaa nimeä Biskajan lahti.

Ilmasto on suuresti suopeata. Mm. lokakuun ensi päivinä myhäili avokätinen aurinko leppeimmillään. Mittari pysyi lukemilla +28—+30° C varjonkin vallitessa eikä Pohjolan pojalle ollut vielä paremmasta. Laskuvarjosesonki alkaa tavallisesti maaliskuun tienoilla ja jatkuu marras—joulukuuhun.

Ranskassa on 14 kerhopohjalla toimivaa laskuvarjokeskusta sijoituneina ympäri koko kaunista Gallian maata. Kehto ja kaiken opin alkulähde on kuitenkin juuri Biscarrosse. Siellä koulutetaan opettajat kerhojen tarpeiksi, siellä suoritetaan alan teoreettista ja käytännöllistä tutkimus- ja kehitystyötä. Siellä voidaan myös suorittaa alempia laskuvarjohyppäjän tutkintoja, mutta painopiste on selvästi pitemmälle ehtineiden harrastajien edelleen auttamisessa. Nimi on vihje tässäkin tapauksessa. Biscarrosse on Centre National de Parachutisme eli kansallinen laskuvarjokeskus.

## KESKUKSEN ESITTELYÄ

Henkilökuntaa on hyvän joukon. En heitä laskenut, mutta tapasin ainakin seuraavat laskuvarjotoimihaltijat. Koulun johtaja on Sam Chasak, hän on kuuluisa hyppääjä ja alan uranuurtaja Ranskassa. Hyppykertoja on pitkä rivi toista tuhatta. Pääkouluttajana on Pierre Lard, jonka ansiolistalla on mm. kaksi paljonpuhuvaa tositetta: maailmanmestaruus 1952 ja nykyään yli 1.500 hyppyä. Muita vakinaisia kouluttajia laskuvarjopuolella oli ainakin kolme ellei useampiakin. Sitten oli muita lentäjiä, teknillistä henkilökuntaa, varjonhuoltajia, konttori-ihmisiä jne.

Lentokalustoa oli sitäkin. Yleensä hyppy suoritetaan Ranskassa 2-moottorisesta ja 2-tasoisesta de Havilland Dragon Rapide-koneesta, johon sopii lentäjä ja kahdeksan hyppääjää. Vähintään yksi tällainen oli käytettävissä ja useampia olisi varmaan helposti loihdittu muualta tarpeen vaatiessa. 1-moottorisia Stampe-koneita taisi olla muutamia. Muita lentolaitteita ei käyntini aikana ollut ilmassa, hallissa kylläkin.

Kansallinen laskuvarjokeskus on upea näky. Konehalleja on kaksi, ravintola on uusi ja kaiken keskellä sijaitsee päärakennus. Siinä on varjojen kuivaustorni, avara pakkaus-halli, varjojen korjaushuone, luentosaleja sekä vihdoin kuntokoulu-halli. Viimemainittu on ruumiillista harjoitusta varten ja siellä puristuu sitruunasta viimeisinkin pisara, jos niin halutaan. Omalle kohdalleni arpa langetti kaatumislevyn sekä erilaisten riipuntalaitteiden kokeilun. Kaatumisharjoitukset suoritete-

## Laskuvarjohyppäjien paratiisi

# B I S C A R R O S S E

*Ajatuksilla ja asioilla on alkulähteensä ja suosituimmuus-sijaintinsa. Salpausselkä-Lahti on yhdistelmä lumessa liikkujille, Stadion-yleisurheilu, Wimbledon-tennis ja esimerkiksi Boston-maraton ovat täynnä merkitystä alasta kiinnostuneille. Laskuvarjo, niitä nuorimpia urheiluvälineiden joukossa, on ehtinyt sekin pikkuvakiintumaan. Se on keräämässä omia joukkojansa, omia hullaantuneitansa. Uudella urheilulla on joitakin paikkoja, joiden nimi helähtää herkästi samasieluiden sisimmässä. Sanalla Biscarrosse on valtamerentakaista kaikua, eurooppalaista kerrottavaa ja Ranskassa yhdistetään nimeen nykyään oitis laskuvarjourheilu. Biscarrosse on eräs laskuvarjourheilun pääpaikkoja maailmassa. Niin, kyllä se käy intomielisilensä vallan keitaasta.*

taan puulattialla, jonka päälle on rullattu oliko niitä nyt seitsemän huopasiivua sekä pressu kaiken kattamaan. Sopii siinä kaatua kellahdella. Riippumisvaljaita oli paria eri lajia ja ilmalennon kuluessa kysymykseen tulevat liikkeet selvisivät niissä melkoisesti.

Trapetsi oli suuressa suosiossa, sillä oli pomppijoita riemu määrä. Mitä monipuolisimmat kiipeily- ja möyrintätelineet eivät sen sijaan saaneet huomiota osakseen. Mutta kyllä niistä kunto löytyy, jos piiskurissa puhtia piisaa. Tietty se.

## LASKUVARJOKALUSTO

Kuulin mainittavan, että varjoja oli yhteensä kuutisenkymmentä kappaletta. Kullakin on oma nimikkovarjonsa tai tavallisesti ainakin kaksi. Keskus eli valtio omistaa kaiken, ja suurella taululla on hyppääjien nimet sekä kunkin käytössä olevien varjojen numerot. Jokainen pakkaa omat varjonsa, toisin sanoen oppilaat pakkaavat omansa sekä myös opettajien varjot. Kutaakin pakkausta edeltää varjotarkastus. Jos jotakin vilppiä varjossa esiintyy, on heti ilmoitettava korjauspuolelle, joka ottaa varjon huoltoon. Näin yhden varjon saavan repeämän ilmassa. Hyppääjä oli sen myös todennut, mutta arvioi vaurion niin pieneksi, ettei avannut varvarjoa niin kuin yleensä tällaisessa tapauksessa tehdään.

Kuivaustornissa oli käyntihetkellä kymmeniä varjoja roikkumassa. Pakkatut varjot säilytetään varuskapeissa, joita niitäkin on yksi tai useampia kunkin hyppääjän hallussa. Pääasiassa kahta varjotyyppiä esiintyi. Aloittelijat käyttävät ns. klassillista varjoa eli samantapaista kuin meillä asevoimissa. Pakkolaukaisuvarjot ovat kaikki tällaisia, samoin osa itselaukaistavista. Näillä varjoilla ei ole ns. sukkaa, ei aina-

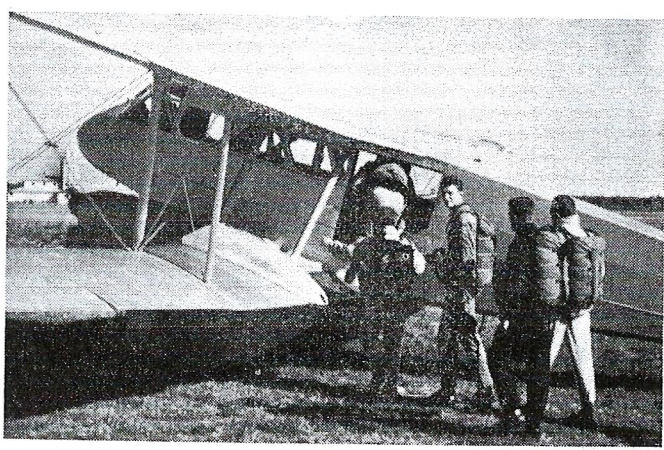
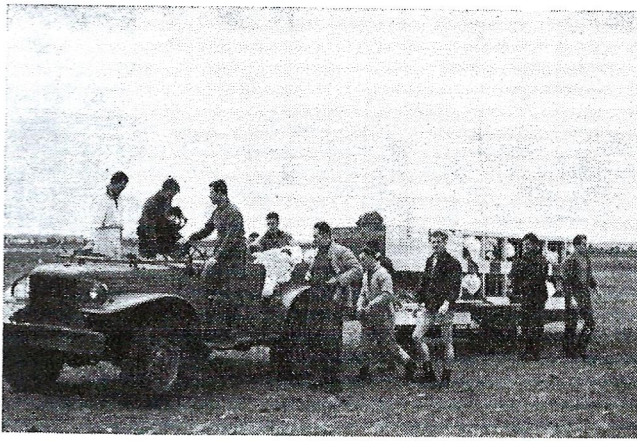
kaan pakkolaukaisuvarjoilla. Tämä varjomerkki on EFA 652.

Kokeneempien käytössä oli varjo EFA 653, joka aukenee sukasta. Aukaisun aiheuttama äkkirempaisu on siten huomattavasti lievempi. Näissä varjoissa on myös yksi tai useampia avokiiloja, joista ilma puristuu ulos tehden varjosta ohjattavan laitteen. Täyskupuista on hankala ohjata minnekään muualle kuin tuulen tuomitsemaan suuntaan. Maahanosumiehetkellä voi oma rintama-suunta olla myös mikä tahansa.

## KURSSIOHJELMA JA TUTKINTOVAATIMUKSET

Meneillään oli oikeastaan kolmenlajista kurssia. Pisimmälle ehtineet kuuluivat 6-viikkoiselle opettajakurssille. Juuri heidän ohjauksessaan Ranskan kerhot lähitulevaisuudessa hyppivät. Opettajakokelaita oli 10—12. Toisen ryhmän muodostivat edistyneet turistit, jotka olivat yksityisesti lisäoppia hakemassa. Kolmannen kategorian muutamat harvalukuiset käyttivät alempia korkeuksia lähtöalustanaan. Heidän kokemukseksensa oli aloittelijan perua ja opintarpeensa vastaavasti nälkäisintä mahdollista. Kuuluin ahmijoiden joukkoon, itse asiassa olin oikea suurahmatti, kokemattomin kaikista.

Seurasin opettajaoppilaiden kurssitusta ja se teki minuun varsin vakavan vaikutuksen niin kuin koko Biscarrossen touhu. Ennen kurssille pääsyä tulee hakijalla olla vähintään 200 hyppyä, joista 150 itselaukaisijalla. Päivittäin suoritetaan täällä tavallisesti kaksi hyppyä pekkaa päälle. Kurssin kuluessa saais vähintään 50 hyppyä, joista jokainen on tarkoin ohjelmoitu, valvottu ja jälkepäin täyden arvoss-



telun kohde. Eri tehtävät vetivät vuoroin kiinni. Opettajakandidaatti tutustuu siten hyppymestarin (koneessa), laskunvalvojan (kentällä), pakkauspäällikön ja ties mihin kaikkiin vastuuvollisuuksiin.

Päivä on kolmijakoinen. Hyppypalveluksella aloitetaan. Sitten on ohjelmassa pakkaus ja opettajaoppilailla on vielä luentopuoli, joka nielaisee helposti muutaman tunnin. Olin läsnä luennoilla ja haluan hartaasti kohottaa hattuani. Opin saunassa oli ankara löyly. Fyysillisen kunnon kohennuksesta käytiin korkeapillista akateemista tiedonjakoa. En oikein tajunnut liikunta-asiasta niin monipuolista käsittelyä aikaansaatavankaan.

Laskuvarjoteorian opettaja piti alustuksen ja määräsi sen jälkeen pari oppilasta vuoron perään luennoimaan taulun edessä ex tempore-aiheesta. Eivätkä aiheet antaneet armoa. "Olkaa hyvä ja selittäkää vapaan lennon erilaisten asetuskulmien vaikutus." Selityksen tuli olla sekä matemaattinen, fysikaalinen ja jos mitä. "Varjon avautumisen ilmiö eri näkökannoilta", kuului eräs otsikko, josta piti tieteellistä tarinaa valuttaa. Joku sai tuskan hien irti otsastaan kuuluttuaan tuomionsa: "Explicitez la traction" = selittäkää varjon avaamisen jälkeen kysymykseen tulevan riipuntavaiheen aikana kannatushihnoista suoritettavien vetoliikkeiden merkitys (Eläköön suomenkieli ja sen ilmaisuuden nasevuus laskuvarjotermien alalla!). Mustalle taululle syntyi kullmaa ja kaarta jos minkäläistä. Niistä opettaja hyväksyi vain murtoosan ja siirtyi sitten itse voimakomponenttien ja resultanttien väriliidukkaisiin valistusvetoihin.

Seurasi vielä annos pitkälle vietyä sääoppia sekä lentomääräysten polemisointia. Kunnioitin näkemääni ja kuulemaani. Ja olin hivenen peiloissani. Ajattelin kauhulla hetkeä, jolloin minut määrättäisiin taululle!

Elivät opettajakokelaatkin pienessä pelon väreesä. Loppututkinto lähestyi ja se mainittiin ylen tuimaksi. Tutkinto on kaksipäiväinen ja koostuu käytännön opinnäytteistä sekä varsin vaikeista teorian kokeista.

**Hyppypalvelun päätyttyä työnnettään pikakasatut varjot lokeroihinsa kuljetuskärryissä ja ajetaan pakkaussalille (vas.) Koneena on de Havilland Dragon Rapide ja se mahdollistaa 8 hyppääjää. Sisäänmeno tapahtuu käänteishyppyjärjestyksessä. Koneesta poistutaan ensin alatasolla seisten ja siitä kaatuen kasvot peräsimeen päin ja ruumis suorana.**

Turistien ohjelma oli yksioikoisempi. Varjo selkään, toinen vatsan päälle, koneeseen, määräkorkuudessa loikka siiveltä ja sitten se tärkein ja toisille ainoa arvoaskare. Jokainen varjon varassa kelluva pyrki parhaansa mukaan laskemaan maaliristin lähelle. Näin myös opettajat. Harhautuminen merkitsi nimittäin taloudellista menetystä. Eli sakkoo. Maalista erehtynyt hyvitti yhteistä rahastoa harhametrien suuruisessa frangisuhteessa. Määräajan kuluttua järjestetään yleinen ilonpito kertyneillä rahoilla. Eli kyllä ajatusta kannatin, rahastoa kartutin, mutta juhlapuoli jäi muiden suiden siemaistavaksi.

Ranskassa täytyy muuten tehdä vähintään 15 pakkolaukaisuhyppyä ennen ensimmäistä vapaata lentoa ja omaa aukaisua. Eräällä mukana hyppivällä olikin jo kolmisenkymmentä pakkolaukaisua tilillään ilman että vihreä vielä välähti itselaukaisulle. Muuan opettajakurssin konkari lohdutti: "Minulla oli 228 pakkolaukaisua ennen ensimmäistä vapaata ilmalentoa." Asevoimilla on ilmeisesti ollut osuutta asiaan.

## MAASSA MAAN TAVALLA

Hyppytapa tuntuu olevan hienokeltaan erilainen joka maassa. Koneesta lähtö on täysin toinen Ranskassa kuin esim. Amerikassa. Ranskassa seistään siivellä selkä lentosuuntaan ja merkin tultua irroteetaan kädet tukiotteista, viedään ne rinnan päälle ristiin, ojennetaan lantio ja pää sekä kaadutaan eteenpäin jalat yhdessä ja koko vartalo suorana. Näin tekevät aloittelijat, vasta melkoisen kokemuksen jälkeen hypätään oikopäätä jalat-kädet-haarassa-asentoon.

Pakkolaukaisijalla hyppäävät ovat siis lyhyen ilmalennon aikana tikkusuurina. Aukaisu tapahtuu tavallisesti hyppääjän ollessa vaakatasossa. Suuremmat suunnanmuutokset ilmalennon kuluessa eivät ole mahdollisia niin kuin edellä mainittiin. Kannatushihnoista rempamalla saadaan jotakin aikasekseen, mutta merkityksensä tulee oikeastaan esiin vasta maahanosumisvaiheessa. Perussuunta on se miksi se alussa siunautui, tosin putoamishetken liikesuuntaa saa korjatuksi tai lievennetyksi vetämällä tavallisesti etummaisista kannatushihnoista.

Maahantulo eroaa paljolti siitä, miten meillä on opeteltu. Suomessa kierintä-kaadutaan tyyliin: suorat jalkapohjat, säären reuna, polven sivu, reisi, lonkka ja selkäpöytä. Ranskassa sen sijaan on operaatio äkillisempi. Suorat jalkapohjat ottavat ensin kosketuksen vinosivuttaisessa rintamasuunnassa. Polvesta annetaan sitten perään mutkaa muokkaamalla. Seuraava kehon kohta, joka maankamaraan kumahdaa, on peräpeilin kylki. Siitä vinosivuttainen kaatumaliike jatkuu sellä keinutuoliin. Minulle tuli miehen mäkihyppyn tasajalkainen alastulo ja sitä seuraava laskuvarjokaatumisen-kierähdys, joka alkaa vasta achterin sivusta.

## HENKILÖKOHTAISIA KOKEMUKSIA

Koko Biscarrossen pikavierailu oli silkkaa myötämiehuista. Olin lähestynyt hyppäävää Ranskaa etukäteiskirjeellä Ilmailuliiton ystävällisten tunnusten suojassa. Tämä oli varsinainen viisas ele muuten, mutta kirje meni täysin väärälle instanssille eikä auttanut yhtään eikä kehtään. Laskuvarjourheilun keskusjärjestöllä kun ei sattumalta ole minkäänlaista tekemistä pääpaikan, Biscarrossen kanssa. Pikemmin päinvastoin. Biscarrossen kansallinen laskuvarjokeskus on alistettu suoraan valtiovallalle, opettajat ovat valtion virkamiehiä, kalusto kuuluu Ranskan valtiolle ja noudatettavat määräykset ovat osin virastoviitteisiä. Turvallisuussääntöjen suhteen ei Ranskassa olla tosin kerhoissa

→



**Yksi rivi on tullut lisää kirjoittajamme hyppypäiväkirjaan.**

kaan leväperäisiä — niin kuin Amerikassa rehellisesti ja joskus ehdoin tahdoin ollaan — vaan hyppääjän paperien tulee olla kaikin puolin pykälämukaisia. Sitä ne eivät minun tapauksessani voineet olla, koska minulla ei ensinnäkään ollut minkäänlaisia lupakirjoja, tutkintoja eikä yleensäkään muita papereita kuin juuri ja juuri aloitettu hyppypäiväkirja.

Tulla tupsahdin lauantapäivän auringon ehätettyä sarkansa harjalle, joka Ranskassa tapaa merkitä monien elinkeinotoimintojen viikonloppulepoa. Näin ainakin virastoissa. Puhua huohotin ranskaa huomattavasti paremmin kuin koskaan aikaisemmin ja yritin todistaa, kuinka henkilökohtainen tulevaisuuteni, puhumattakaan koko Pohjolan varjourheilun tulevaisuudesta, riippuvat täysin Biscarrossessa suoritettavista hypähdyksistä. Koulun johtaja Sam Chasak otti asian omakseen — henkeni läähättää jatkuvasti kiitollisuutta — ja soittaa suhautti ministeriön pääkallon paikalle Pariisiin. Kun Ranskassa ryhdytään joustaviksi, ollaan sitä myös. Monilukuisten sanakäänteiden ja kielikuvien jälkeen alkoi tilanne valjeta. Ministeriön korkea virkaporras murahti hyväksyntänsä ja kelpasi vieraan taas olla ja elää.

Vakuutus ensin kiireimmän kaudella postitoimistoon, sitä ilman ei hyppe tule kysymykseen. Sen viikon hypyt oli kuitenkin jo hypätty, sunnuntaina ei keskuksessa eväkään heilahda. Täytyy näes valtion viran ja toimenhaltijoiden joskus levätäkin. Lauantai-iltapäivällä pidettiin minulle pieni tutkinnon tapainen kaatumisen taidossa. Kokeen pitäjä pyysi ensin näytettä vallitsevasta tuntemuksen asteesta. Pyöräytin hänelle malliksi Suomessa kelpaavan kierähdyksen. Se tuomittiin englantilaiseksi ja opettaja näytti, miten tässä maassa tantereeseen taltutaan. Tein monta eli kaksi yrittystä uuden

opin merkeissä. Jo riitti. Sitten harjoitusvaljaisiin roikkumaan ja niissä muutama liike komentojen mukaan ja niin olinkin valmis odottamaan maanantaiaamua, joka valkeni niin kuin se näillä leveysasteilla lokakuun alussa varsin valkenee. Suomessa ei samaan yllä kuin kesän korkein hetki. Aamukahvi juotiin 7.45. Hyppypalvelu alkoi 8.00 jokaisen kantaessa varjoarustuksensa kuljetuskärryihin. Jeep kiskoi varjopaljouden starttipaikalle keskelle kenttää, jonne samanaikaisesti rullasi heittokone, DH Dragon Rapide. Ennen 8.30 oli kahdeksan miestä luikerrellut valjaisiinsa. Hyppymestari tarkasti hyppääjät maan päällä ja ahtoi heidät sitten koneen uumeniin ja teki hyppyykorkeusilmoituksen lentäjille: "Kaksi 600 m, yksi 750, kaksi 1.500, yksi 2.000 ja kolme 2.500. Koneessa kahdeksan hyppääjää."

Päivän ensimmäisellä kerralla suoritettiin ylilento ja varavarjon heitto ajautuman mittaamiseksi. Sitteen vain ukot ulos koneesta komenon mukaan kukin omassa korkeudessaan. Maalia lähestyvän ottaa laskunvalvoja vastaan koväänistokaisuin: "Tuuli maalialueella 2 m/s, lännestä. Vetäkää maalinpuoleisista kannatushinoista. Hyvä. Valmistautukaa maahantuloon. Hyvin tulee."

Hyppypalvelu jatkuu tavallisesti hieman yli keskipäivän. Molempina päivinä heitettiin kuusi koneellista eli 48 miestä 2-moottorisesta DH:sta. Opettajaoppilaat suorittivat lisäksi muutamia erikoishyppyjä 1-moottorisesta Stampe-koneesta. Ohjelmassa oli taitolentohyppyjä. Koneesta pudotauduttiin tällöin silmukan laella, sama tehtiin myös hitaan vaakakierteen kuluessa. Molempina päivinä suoritettiin siis yli 50 hyppeä.

Lokakuun alkupäivinä voitiin merkitä kirjoihin keskuksen 5000:s hyppe vuonna 1961. Ja toiminta jatkui. Koko maassa lienee viime vuonna ylitetty hyppyluku 50000 siviilipuolella. Nuoriso haluaa ja nuoriso saa hypätä. Yksi hyppe maksoi ulkomaalaiselle mitättömät mk 800:— ja vähän alle. Ranskalaisille se maksaa vähemmän. Sitä paitsi myönnetään stipendejä ja erikoisalennuksia. Tämä kaikki on mahdollista vain tukiaisilla. Valtio kustantaa sievoisen frangimäärän jokaisesta suoritetusta hypystä. Näin on koko Ranskassa eikä vain kansallisessa keskuksessa. Voisiko mukavammin olla.

Paljon nokkelia yksityiskohtia osui silmään. Mm. kuljetuskärryt ovat hienot. Kullakin hyppääjällä on niissä oma lokeronsa, johon hän aamulla sijoittaa kaksi varjoansa kentän keskelle kuljetusta varten. Hyppäjien jälkeen varjo pikakasaataan ja sijoitetaan taas lokeroonsa pakkaushuoneeseen kuljetettavaksi. Kypärät ja muu irto-omaisuus sopii hyvin kärryihin. Samoissa kärryissä on roikkumassa suuri taulu ja sillä nähtävissä koko päivän ohjelma jo-

kaista hyppääjää ja hyppeä myöten. Taulu on muoviva, joten se voidaan pyyhkiä puhtaaksi ja muuttaa seuraavan päivän tarpeisiin illan tullen. Hyppymestarin samoin kuin laskunvalvojan käytettävissä on paperiliuskat, joihin on kirjoitettu mainitut yksityiskohdat sekä lisäksi tyhjä rivi arvosteluita varten. Jokainen hyppymestarin vaihe kuten koneesta lähtö, ilmalento ja maahantulo saavat osakseen tarkan reportelun. Siitä koituu tietenkin hyötyä suuri alkeis- ja miksei varttuneemmillekin hyppääjille.

Kerrotaan paras viimeiseksi. Tapaus oli ihastuttava ja tyyppillinen suhtautumisen myönteisyyttä osoittamaan. En malta jättää sitä paljastamatta, vaikka olisi ehkä tarkoituksenmukaisempaa vaiten olla. Poislähtöä valmistellessani minulta kysyttiin hienovaraisen kohteliaasti: "Olisimme äärettömän tyytyväisiä, jos vaivautuisitte ennen matkustamistanne suorittamaan kirjallisen hyppylupatutkimuksen. Itse asiassa joutuisimme aikamoisiin vaikeuksiin, ellette sitä ystävällisesti tekisi." Ymmärsin, että ennen oppilaan ensimmäistä hyppeä on hänen selvitävä kirjallisesta kokeesta. Sain virallisen lomakkeen eteeni, samoin kuusi kiperähköä kysymystä. Vastasin parhaan taitoni mukaan ja paperini lähti vaeltamaan asianomaisista instanssista, liekö juuri ministeriön kahden. Asiathan otetaan täällä vakavamman jälkeksi. Ja kuitenkin. Ranskalainen joustavuus huipussaan; olen suorittanut viisi hyppeäni. — Onkohon paperini vielä läpäissyt tarkastusta tai edes saanut siihen mahdollisuutta.

Kyllä Bissarrosse on keidas. Teekisipä mieli kutsua sitä laskuvarjourheilun paratiisiksi.

## Neuvostoliiton uudet helikopterit

Mihail Milin johtamassa suunnittelutoimistossa on suunniteltu uudet V-2 ja V-8 tyyppiset helikopterit. Näiden perusmallina ovat olleet tunnetut neuvostoliittolaiset helikopterit MI-1 ja MI-4.

Helikopterissa V-2 on kaksi kevyttä suihkurturpiinimoottoria (MI-1:ssä on yksi raskas mäntämoottori). Se voi kuljettaa kahdeksan matkustajaa sekä kaksi ja puoli kertaa enemmän kuormaa kuin MI-1. Tätä helikopteria voidaan käyttää paikallisessa lentoliikenteessä ja maatalouslennoilla.

Helikopteri V-8 voi kuljettaa yli kaksikymmentä henkilöä ja kaksi tonnia kuormaa. Sen toimintasäde on suuri ja se on erittäin käytännöllinen geologien toiminnassa, jotka työskentelevät vaikeakulkuisilla alueilla. Uudet helikopterit ovat kooltaan pienempiä kuin aikaisemat, suurtehoisia ja taloudellisia, ja niillä on hyvät lento-ominaisuudet. (TASS/SIB).