

SE VOISIT OLLA SINÄ

tuot värikäs mies tai nainen värikkään varjon valjaissa. Tämän nopeimmin Suomessa leviävän ilmailun muodon (v. -60 20 hyppyä, v. -68 4 000 hyppyä ja v. -70 9 600 hyppyä, v. -71 15 000 ???) alkuun pääset parhaiten tulemalla tiedotustilaisuuteen Toivo II:een torstaina 27.5.-71 klo 18.00. Tilaisuudessa näytetään laskuvarjohyppäiäinen filmi ja kerrotaan Turun Lentokerho ry:n laskuvarjojaoston nykyisestä ja tulevasta toiminnasta.

Turun Lentokerho r.y.
Laskuvarjojaosto

PARAS TAPA PÄÄSTÄ PILVEEN

on lentää sinne purjekoneella. Turun Lentokerho ry:n vireästi toimivan purjelentojaoston kurssi- ym. toimet selviävät em. tiedotustilaisuudessa Toivo II:ssa.

Turun Lentokerho r.y.
Purjelentojaosto

Laskuvarjohyppääjille Turkuun oma kerho

Turkulaiset laskuvarjohyppääjät ovat irrottautuneet Turun Lentokerhon yhteydestä. Viime maanantaina Turkuun perustettiin uusi yhdistys, Turun Laskuvarjourheilijat, jonka perustajajäseninä oli 26 miestä ja neljä naista. Kaikki jäsenet kuuluvat vuoden loppuun asti Turun Lentokerhoon, mutta pelkästään laskuvarjourheilua harrastavat ilmeisesti myöhemmin eroavat lentokerhosta.

Uuden hyppykerhon puheenjohtajana toimii hyppymestari Seppo Kokkonen. Hänen lisäksi kerhossa on kaksi muuta hyppymestaria, Riitta Rodolfi ja Jyrki Koivuvaara. Kerhon sihteerinä on Kenneth Wiklund ja rahastonhoitajana Pertti Koivu. Kalustoa on toistaiseksi yksi yhteisomistuksessa oleva Fairchild-lentokone. Laskuvarjot sen sijaan jäävät lentokerholle, joskin uusi yhdistys tekee niistä ostotarjouksen. Lisäksi on neuvoteltava niiden varjojen kohtalosta, jotka on hankittu juuri hyppääjien keräämin varoin.

Turun Laskuvarjourheilijoiden puheenjohtaja Seppo Kokkonen sanoo eroamisen olleen mielekästä sikäli, että lentokerhon jaoston toimien hyppääjien organisaatio ei olisi voinut laajeta niin suureksi kuin mihin Turussa on mahdollisuuksia. Turun Lentokerhon puheenjohtaja Matti Elonheimo tähdentää, että kysymys on rahasta. Erillinen yhdistys voi ottaa taloudellisia riskejäkin, jaostolle se on vaikeampaa.

Uudella hyppykerholla on edessään monia ongelmia. Lähimpänä on kerhohuoneiston hankkiminen. Rahaa tietysti myös tarvitaan ja sen vuoksi pyritään antamaan näyttöshyppyjä mahdollisimman paljon. Ensimmäinen alkeiskurssi

alkaa vielä tämän vuoden puolella. — Kesällä hyppääjät voivat edelleen toimia Oripäässä, josta lentokerho on osoittanut heille erillisen alueen. Oripään kentällä on muuten ensi sunnuntaina kunnostustalkoot, joihin niin laskuvarjohyppääjien kuin muidenkin ilmailusta kiinnostuneiden olisi mielekästä osallistua. Turun Laskuvarjohyppääjät esittelevät urheiluaan ja yhdistyksensä toimintaa myös parin viikon kuluttua pidettävässä avajaisjuhlassa.

Yhdistyksen lähimpänä urheilullisena tavoitteena on voittaa joukkuetarkkuushyppyjen Suomen mestaruus ensi keväänä. Joukkueeseen kuuluu kaikkien kolmen hyppymestarin lisäksi Pertti Koivu. Valmentautuminen kilpaa varten on jo alkanut.

Laskuvarjohyppääjille Turkuun oma lentokone

Turun laskuvarjohyppääjät ovat hankineet oman lentokoneen. Vaasan laskuvarjokerholta ostettu nelipaikkainen Fairchild luovutettiin turkulaisille lauantaina. Kyseessä on itse asiassa varsinais-suomalaisille sangen tuttu kone. Tällä samalla koneella Mietoisten tee-se-itse-lentäjä Pentti Kyrölä aloitti ansiolentotoimintansa.

Vuonna 1940 tai -42 rakennettu Fairchild maksoi 9 000 markkaa. Summan otti kaksi hyppääjää henkilökohtaiseksi velkaiseen, mutta he saivat takaajikseen 18 muuta hyppääjää. Kerholaiset aikovat säästää kalliit vakuutuskustannukset ja maksaa porukalla, mikäli kone satuu hajoamaan.

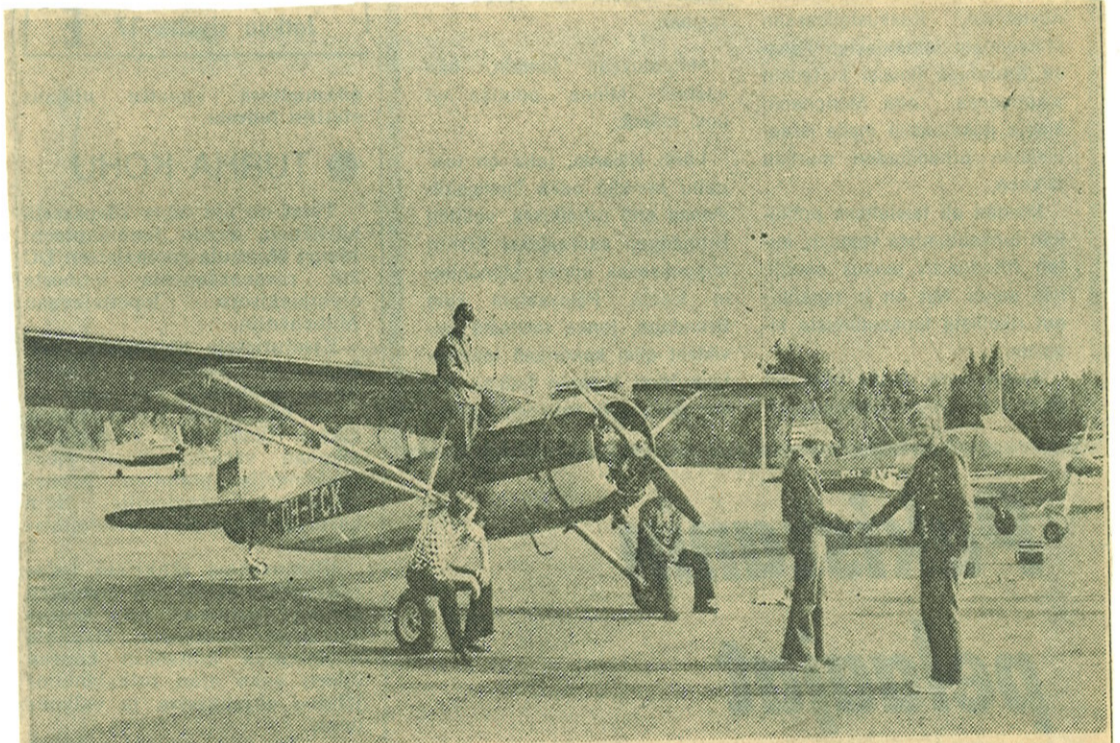
Fairchildin moottorilla on jäljellä 200 tuntia ja rungolla 600 tuntia ennen peruskorjausta. 165-

hevosvoimainen, seitsemänsylinterinen tähtimoottori on kuitenkin heikko ja vanhuuttaan laiskakin. Lisäksi siihen on vaikea saada varaosia. Tarkoitus onkin, että vanhalla moottorilla lennetään vain syys-lokakuu. Sen jälkeen koneeseen vaihdetaan 70 hevosvoimaa tehokkaampi mutta 70 kiloa kevyempi, peruskorjattu Lycoming-moottori. Se parantaa Fairchildin hyppykoneominaisuuksia ratkaisevasti. Nousunopeus paranee huomasti ja kun koneeseen asennetaan kidukset, sillä voidaan myös laskeutua nopeasti moottorin kärsimättä.

Uusi moottori on kuitenkin kallis: asennuksineen 24 000 markkaa. Kustannuspuoli onkin vielä avoinna, mutta hyppymestari Seppo Kokkonen kertoo hyppääjien olevan toiveikkaita. Parinkymmenen hengen tarmokkaalle ja yksimieliselle joukolle luulisi moisen summan löytyvän.

Laskuvarjohyppääjien uudessa koneessa on hankaluutensa. Nyt vanhalla moottorilla se nousee hitaasti. Se on nelipaikkainen, joten

TS 13.9.72



Ylätasoinen, vahvarunkoinen Fairchild on sangen sopiva hyppykoneeksi, kunhan se vielä saa vahvemman moottorin. Koneen luovutti vaasalaisten puolesta sen Turkuun lentänyt Timo Nieminen ja vastaanotti hyppymestari Seppo Kokkonen (kättelijöistä vasemmanpuoleinen). Koneeseen nousemassa Kenneth Wiklund ja pyörällä istumassa Pentti Lehto. Potkurin takaa näkyy Martti Turppo.

koko joukkuetarkkuushyppyissä käytettävä neljän hengen joukkue ei mahdu siihen, lentäjääkin kun tarvitaan. Koneessa ei ole radiota, johon ainakin Turun lennonjohto suhtautuu vähän penseästi. Lisäksi kone on kannuspyöräkoneena melko vaikea lentää varsinkin laskuissa.

Koneen vakituisiksi lentäjiksi

tulevat Ari Saarinen ja Pentti Lehti. Heillä on meneillään kymmenpäiväinen harjoittelukausi, jonka ajaksi kone on myös vakuutettu. Koehyppyt Fairchildista tehtiin jo lauantaina.

Koneen hankintahinta aiotaan kuolettaa määrittämällä lentotuntihinta omakustannushintaa hieman korkeammaksi. Hyppyn hinta ei kuitenkaan nouse kohtuuttomaksi. Koska uuden, nopeamman

moottorin käyttökustannukset ovat samat kuin vanhan, kone uudella moottorilla kuolettaisi hintansa vielä nopeammin. Fairchild-vanhus ei ole aivan ihanteellinen hyppykoneeksi, mutta uudella moottorilla varustettuna kuitenkin erittäin hyvä ja nytkin jo käyttökelpoinen. Turun vilkkaasti lisääntyvän laskuvarjoharrastuksen tieltä on poistunut yksi este, jatkuva konepula. —PAW

16.11.72

Taiturit taivaalla

Noin 15.000 kertaa vuodessa hypätään Suomessa laskuvarjoilla, ja lajin harrastajia on koko maassa noin 2500, kertoi turkulaisille urheilutoimittajille järjestetyssä tilaisuudessa ins. Seppo Kokkonen. Hän on itse Turun kokkein laskuvarjohyppääjä, joka on sukeltanut "tyhjiyteen" kaikkiaan 293 kertaa.

Jokainen hyppy vaatii etukäteen huolellisen valmistuksen, kaikki varotoimenpiteet on kerrottava sekä raskaan että vaativan lajin harrastajien on pidettävä jatkuvasti huolta fyysisestä kunnostaan, mainitsi Kokkonen.

Turkulaiset laskuvarjohyppääjät ovat aikaisemmin kuuluneet Turun Lentokerhon alaisuuteen, mutta he ovat tänä vuonna muodostaneet oman, Turun Laskuvarjoseuran nimisen yhdistyksen. Seppo Kokkonen johdolla toimivassa seurassa on jäseniä nykyisin nelisenkymmentä.

Käytännön hyppynäyttöä ei tällä kertaa voitu antaa, mutta sitä vastoin hienossa värielokuvassa "Masters of the Sky" saatiin nähdä amerikkalaisten taivaan mestarien

loistellaita taidonnäytteitä. Kilometrien korkeudessa miehet litelivät linnun lailla mitä fantastisimpia temppuja tehden. Ja maahantuloissa he osuivat melkein postimerkin kokoisille alueille. Laskuvarjohyppäjä ja ensi vuonna turkulaiset aikovat mennä vahvalla miehistöllä mm. SM-joukkuekilpailuun, vakuutti Kokkonen.


10.12.72

LASKUVARJOHYPPYKURSSI

alkaa tämän kuun 14 p:nä. Kurssiin osallistuvilta vaaditaan 16 v:n ikä, lääkärintarkastus ja alle 20-vuotiaita vanhempien suostumus. Kurssin hinta on 250 mk. Ilmoittautumiset osoitettavaksi 13. 12. mennessä osoitteella: Seppo Kokkonen, Puolalanenkatu 3 A 3 20100 Turku 10 puh. 17 368. Tiedusteluja voi myöskin suorittaa puh. 359 500/33 00 8.00—16.30 välisenä aikana. Ilmoittautuneille järjestetään tied.tilaisuus 14. 12. klo 19.30 Abo Svenska Samskolnin tiloissa, Tornikatu 4, pihan puolelta sisään. Kurssi on myös tarkoitettu tytöille.

Hyppyperveisin

TURUN LASKUVARJOURHEILIJAT



REIJA JÄRVINEN
MAUNO HÄMÄLÄINEN

Kesäinen iltapäivä kuivalla kanervakankaalla on tukahduttavan kuuma. Kanervakankaan yläpuolella, siellä, missä voi jo tavoittaa ensimmäiset pilvenhahtuvat, on viltämpää. Siellä liitävät keveät purjekoneet lokkien tavoin, sinne nousevat pienet moottorikoneet suristen ja sieltä leijuvat takaisin maan pinnalle laskuvarjohyppääjät kirkkaanväristen kangaskupujensa avulla. Ilmailun harrastajan ajatuksilla on kaksi hulmaa pääsuuntaa: taivaalle ja taivaalta.

Turun Lentokerho ry:n toiminta keskittyy kesäisin pääasiassa Oripään lentokentälle, melko etäälle Turusta. Matalien mäntyjen ▶

SIPIELÄMÄÄ

Siitä vaan, yksi toisensa jälkeen. Aloittelevilla hyppääjillä varjon laukaisee koneeseen kiinnitetty nuora, pitemmälle ehtineet avaavat varjon itse. Kun koneeseen on tullut, ei epäröinti kannata, kaverit kyllä paiskaavat hyppääjän ulos, jos häntä itseään alkaa jänistää.

▼ **Matematiikan lehtori Raimo Mäyrälän** mielipaikka viikonloppuisin on lentokenttä. Vaimo Tuula, sosiaalihoitaja ammatiltaan, viihtyy kuulemma paremmin merellä, mutta lapsille tämä on mielenkiintoisempaa kuin meriympäristö. Petteri, 8, leikkii ikätoveriensä kanssa ja tuntee kohta lentokoneet

paremmin kuin isänsä. Marjaana rapsuttelee koko 11 kuukautensa innolla maata kivoilla tikulla tai kävyillä ja esikoinen, 9-vuotias Maarit on joko uima-altaassa tai jututtamassa mukavia lentokerholaisia.

▼ **Hyppymestari Henttisen vaimo Kaija** hoitelee talousaskareita telttatyöliin. Tomi, 3, osaa jo huutaa asiantuntevasti ilmassa leijujalle: »Setä, nyt sä ohjaat ihan väärin» ja harjoittelee itse innokkaasti oikeaa maahankaatumistapaa. Telttaelämä on perheille hankalaa, mutta tilanne

paranee jos ja kun lomamajat saadaan rakennetuksi.



▼ **Kun on viettänyt päivän pölysevän kuumalla lentokentällä, on mukava ottaa kunnan löyly ja hypätä uima-altaaseen vilvoittelemaan. Lapset viihtyvät altaassa pitkin päivää.**



kentän reunoilla. Lapsille ei käy aika pitkäksi, sillä koneet kiinnostavat sekä tyttöjä että poikia ja seura on.

Ilmailu on monipuolinen harrastus. Sen voi aloittaa jo varsin nuorena lennokijaostossa ja monia lennokit kiinnostavat loppuään. Purjelentokoulutuksen voi alkaa 15 vuoden iässä ja lupakirjan saa 16-vuotiaana. Koulutukseen kuuluu 50 lentoa, yhteensä vähintään 10 tuntia ja lupakirjan hinta on noin 750 markkaa. Lentokeikan peruskulut tämän jälkeen ovat noin 20 markkaa, mahdolliset lisäkulut korkeintaan muutaman markan. Purjelento on siis halpaa, sillä ilmassa voi viipyä useita tunteja yhdellä lennolla.

Laskuvarjohyppääjät kuvitellaan usein varsin rämpäiseksi miesjoukoksi. Totuus on kuitenkin se, että hyppääminen sopii erinomaisesti myös tytöille — itse asiassa valjaat »istuvat» paremmin naisen kuin miehen varta-

loon. Alkeiskoulutus on varsin nopeaa, hyppäämään pääsee jo 3–4 päivän kuluttua. Hyppykursin hinta on noin 200 markkaa ja siihen kuuluu koulutuksen lisäksi jäsenmaksu, kerhoon liittymismaksu sekä kolme hyppyä. Alkeishyppyjen hinta on 12–15 markkaa kappaletta, sen jälkeen hinta riippuu korkeudesta. Kilometrin korkeudelta hyppäävä saa maksaa pudotuksestaan 8–10 mk.

Laskuvarjoilua voi harrastaa ympäri vuoden, vaikka se talvella onkin melko kylmää touhua. Lumihankeen on kuulemma kuitenkin mukavan pehmeä tupsahtaa. Ainoa hankaluus tässä harrastuksessa onkin se, että koneita on vaikea saada. Turussa tämä pulma ratkesi tänä kesänä niin, että innokas lentoharrastuksen ystävä Mikko Terho antoi oman uuden koneensa hyppääjien käyttöön varsin kohtuullista korvausta vastaan.

Ne, joiden matka kohti

maata alkaa parin kilometrin korkeudesta, eivät yleensä enää jätä harrastustaan. Varsinkin leirit kokoavat innokkaita harrastajia paikalle. Monesti se onkin monelle ainoa mahdollisuus hyppäihin juuri koneitten puutteen vuoksi. Tarvittavat varusteet kuuluvat yleensä kerholle, mutta aktiivikilpailija hankkii oman varjon, joka maksaa 2 000–3 000 markkaa. Muut varusteet — hyppykengät, puvut yms. — nostavat kustannuksia vielä 400–600 markalla. Kilpailu ei siis enää ole tavallisen vähävaraisen harrastajan touhua.

Ilmailuharrastus alkaa useimmiten purjelennosta. Purjekoneen pitkät, kapeat siivet ja liitely ilmavirtauksen kannattamana antavat ihmiselle hyvän mahdollisuuden kuvitella itsensä linnuksi. Ei ole moottoreita — nyt tosin alkavat pienellä moottorilla varustetut purjekoneet olla yhä suosittumia, mutta se ei muuta perusideaa — vaan vain siipien hiljainen suhina, si-

ninen taivas ja poutapilvet. Ilmassa viihtyy yksin, on aikaa ajatella ja kohota kiireiden yläpuolelle.

Monille ei pelkkä purjelento riitä. Kun kerran on siivet löytänyt, haluaa niihin tutustua yhä monipuolisemmin. Pienissä moottorikoneissa on lentämisen hauskaa. Matkustajakoneissa istunut tuskin tietää lentäneensä, pikkukoneen matkustaja taas pääsee näkemään maisemia miltei varpaitensa alta. Moottorilennon lupakirja irttaa noin 3 000 markalla, yksi lentotunti maksaa ainakin 50 markkaa. Mutta aina voi matkalennoille ottaa ystäviä mukaan: kustannukset eivät suurene ja lentomatka pääsee maksavat tavallisesti mielellään osan hinnasta.

Ja vaarallisempaa monin verroin on ohjata autoaan tavallisessa suomalaisessa liikenteessä kuin lennolla hyvin huolletuilla koneilla pilvien tasalla. Lentäen pääsee myös perille. ■

ilmojenteiltä ilmojenteiltä

Ainutlaatuinen
syntymäpäivä

Laskuvarjokurssi 60-vuotislahjaksi

Laskuvarjohyppykurssi 60-vuotiaalle ei ole niitä tavallisia syntymäpäivälahjoja. Tämä ainakin Suomessa ainutlaatuinen lahja tuli viime lokakuussa Turussa aluelääkäri Reino Kokkoselle. Kova-kuntoinen lääkäri myös suoritti kurssin. Hän hyppäsi viime sunnuntaina ensimmäisen kerran ja täysin onnistu-neesti.

Tri Kokkonen sai hyppykurssin lahjaksi pojaltaan Seppo Kokkoselta, joka on eräs Suomen parhaita laskuvarjohyppääjiä. Seppo Kokkonen oli myös kurssin pääkouluttaja ja hyppymestari. Olkapäähän läimäyttämällä hän antoi 600 metrin korkeudessa lentokoneen oviau-kossa roikkuvalla isälleen luvan ir-rota koneesta. Pakkolaukaisin ava-si varjon moitteettomasti ja tri Kokkonen leijui taivaalla punavalkoi-sen kuvun varassa.

Reino Kokkosen ensimmäinen hyppy onnistui kaikin puolin hyvin. Aivan maalistille hän ei tosin osu-nut, mutta eipä osunut kukaan muukaan neljästä ensikertalaisesta. Kokkonen tuli alas kiitorataa reunustavalle kovalle lumivallille eikä se ollut paras mahdollinen laskupaikka. Toinen nilkka kolahti-kin lievästi, mutta mitään vammoja

ei tullut. Kasvot leveässä hymyssä loistaen tuli urhea tohtori laskuvar-joaan kantaen kouluttajien ja hyp-pääjätoverien onniteltavaksi.

□ Erikoinen tunne

— Olipa erikoinen tunne, tuumi Reino Kokkonen maahan päästy-ään. — Itse hyppähetkellä ei ehdi enää pelätä yhtään. On vain keski-tyttävä oikeaan, opetuksen mukai-seen suoritukseen. Ilmassa olo avoimen varjon alla on kerrassaan hauskaa.

Jännitys on ilmeisesti suurimmil-laan koneeseen kavuttaessa, sen näki kaikkien neljän ensikertalai-sen kasvoilta. Lennon aikana tulee sitten jo muuta ajateltavaa. Myös se vaihe, missä siirrytään koneen laskutelineelle ilmayirran riepote-tavaksi, tuntuu pelottavalta, mutta sitä ei ehdi kaiken tekemisen kes-kellä juuri ajatella. Itse hyp-päämiseen olivat kaikki erittäin ty-tyväisiä.

Laskuvarjourheilu ei ole vaarali-ista, jos valmistelut tehdään huo-lella. Oikein pakattu varjo aukeaa pakkolaukaisimella varmasti. Kurs-sin aikana taas on käyty huolelli-sesti läpi kaikki ajateltavissa olevat tilanteet ilmassa. Ennen kuin hyp-päämään pääsee, on hallittava suo-rituksen teoria täydellisesti. Oikea-ta alastuloa ja siihen liittyvää, tör-mäystä vaimentavaa kaatumista harjoitellaan maassa perusteelli-

sesti. Ennen hyppyä hyppymestari vielä tarkastaa kaikki varusteet erittäin huolellisesti. Juuri mikään ei voi mennä vikaan.

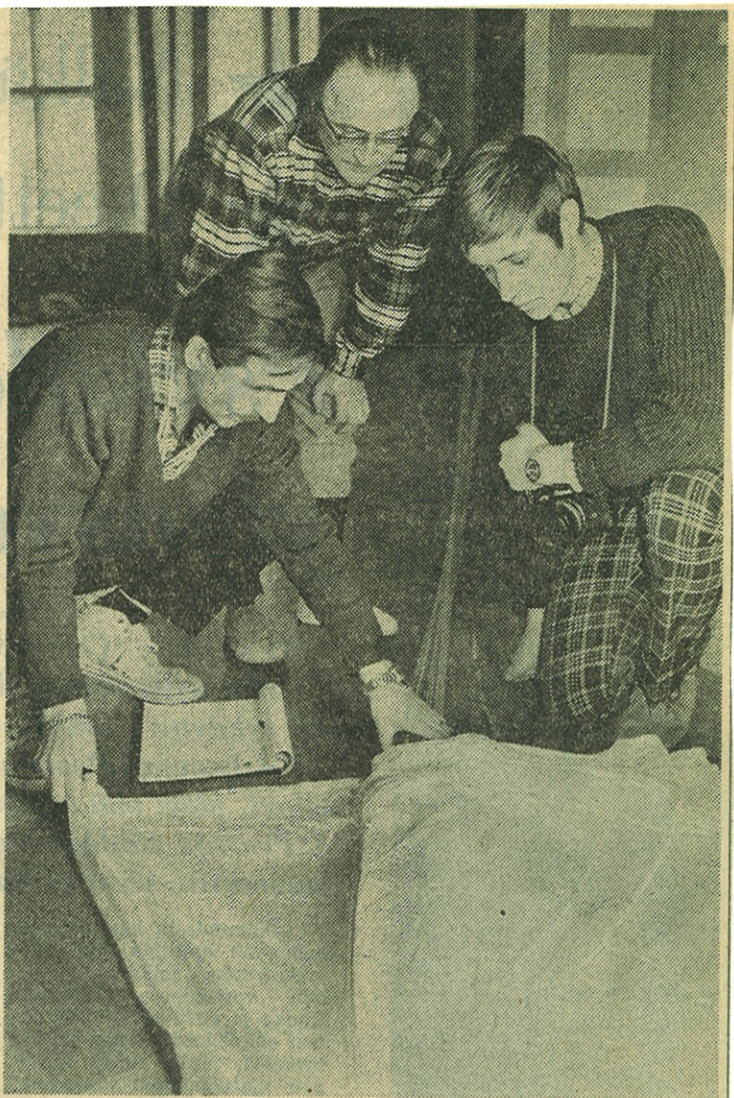
— Kouluttajalla on kuitenkin kai-kesta perusteellisuudesta huolimata huolekkaat ajatukset ensimmäis-ten hyppien lähestyessä, sanoi Seppo Kokkonen. — Vastuu on erittäin raskas, joten jatkuvasti kiertää mielessä, pysyvätkö kaikki opetukset varmasti oppilaiden muistissa. Asiaa ei ainakaan helpo-ta se, että mukana joukossa on myös oma isä.

□ Halusi kokeilla

Seppo Kokkonen sanoo pääty-neensä tähän erikoiseen lahjaan sen vuoksi, että isä-Kokkonen oli kerran poikansa hyppäjä seuratesa-an maininnut haluavansa itsekin joskus kokeilla hyppäämistä. Kos-ka hän tiesi isänsä erittäin hyvä-kuntoiseksi 60-vuotiaaksi, hän kat-soi tämän voivan suoriutua kurssis-ta.

Rouva Kirsti Kokkonen piti ensi miehensä saamaa lahjaa vitseinä ja moitti miestänsä tosikoksi, kun tämä päätti käydä kurssin. Saman tien sai osansa myös poika, joka ylly-tää vanhan isänsä kaiken maail-man hassutuksiin. Huimapäisen po-jan toiluksiin rouva Kokkonen on jo tottunut, mutta aviomiehen koh-talo pelotti. Reino Kokkosen kokei-lunhalu voitti kuitenkin vaimon epäilyt.

Tri Kokkonen huolehtii fyysisesti kunnostaan esimerkiksi lenk-keilemällä sekä jalan että suksilla ja keilaamalla. Latu- ja polkuretkiä hänellä on koossa jo 50! Eikä hän tri Kokkonen olisi kurssille lähte-nytkään, ellei olisi tuntenut kunto-aan hyväksi.



Laskuvarjohyppyssä kaikki riippuu varjon pakkaamisesta. Tässä on meneillään pakkaamisen loppukoe. Reino Kokkoson työtä tar-kastelevat vällillä kurssin apuopettaja Kenneth Wiklund (vas.) ja valvoja Kjell Westerberg.

Reino Kokkonen aikoo hypätä kaikki kurssiin kuuluvat kolme hyp-pyä. Enempään hän ei pyrikään. It-selaukaisuhyppy ja vapaat pudotuk-set on sentään paras jättää nuo-remmille. — Ei tämä niin perin suo-siteltava harrastus 60-vuotiaille ole, hän sanoi. — Monilla 60-vuotiailla verenkiertoelimet ovat siinä kun-nossa, että heitä huimaa ja heikot-taa jo maassa.

□ Ei mitään epäterveellistä

Lääkärinä Reino Kokkonen tie-tää, ettei itse hyppäämisessä ole mitään epäterveellistä. Maahantu-lon epäonnistuessa saattaa tulla vammoja, mutta siihen auttaa huo-lellisuus. Tri Kokkoson ensimmäi-nen hyppy näytti päätävän kovalle kiitoradalle. Hänen oli loppuvai-heessa ratkaistava, kummalle puo-lelle rataa pyrkiä. Hän teki aivan

oikean ratkaisun. — Kaikki kävi ai-van niin kuin kurssilla oli opetettu, tri Kokkonen sanoi.

Turun Lentokerhon laskuvarjoja-oston talvikurssin kävi loppuun kahdeksan tulevaa hyppääjää, jois-ta neljä sai ensikokemuksensa sunnuntaina. Sää oli ihanteellinen ja kaikki onnistui, joskin yksi hyp-pääjistä putosi pieneen metsik-köön. Mitään ongelmia ei sekään aiheuttanut. Ensimmäisen hypyn jälkeen kurssilaisten innostus vain lisääntyi. "Vanha herra" Reino Kokkonen hymyili muiden mukana — mutta ei pitkään. Edessä oli seu-raava jännitysmomentti, keilailukil-pailut. — PAW

Naamiaisten kanakorlli

PANSION MERIUPSEERIKERHO 2.3.73

KLO 19.30



TUNNELMAN TAKAAMISEKSI
ON NAAMIAISPUKU SISÄÄN-
PÄÄSYN EDELLYTYKSENÄ
JUHLAMIELTÄ (LUE: LIENTÄ)
OVELLA JAKAVAT

TURUN LASKUVARJOURHEILIJAT 15 RAHAA

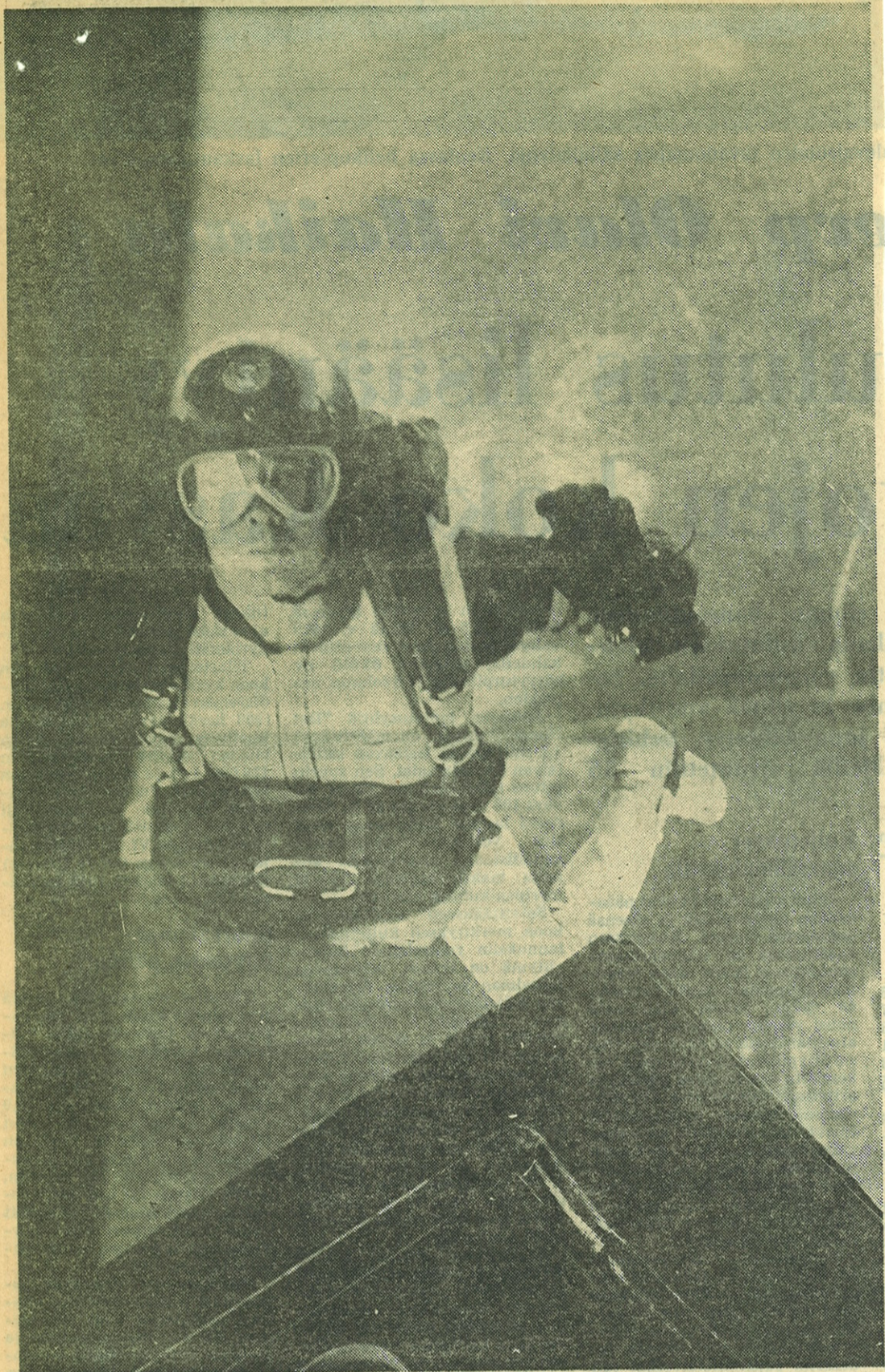


Onnistuneen ensimmäisen hypyn jälkeen iloa on mahdotonta pi-dätellä. Turun ensimmäinen 60-vuotias hyppääjä, tri Reino Kok-konenkin hymyili tarttuvan riemukkaasti kantaessaan varjoaan halliin uudelleen pakattavaksi.

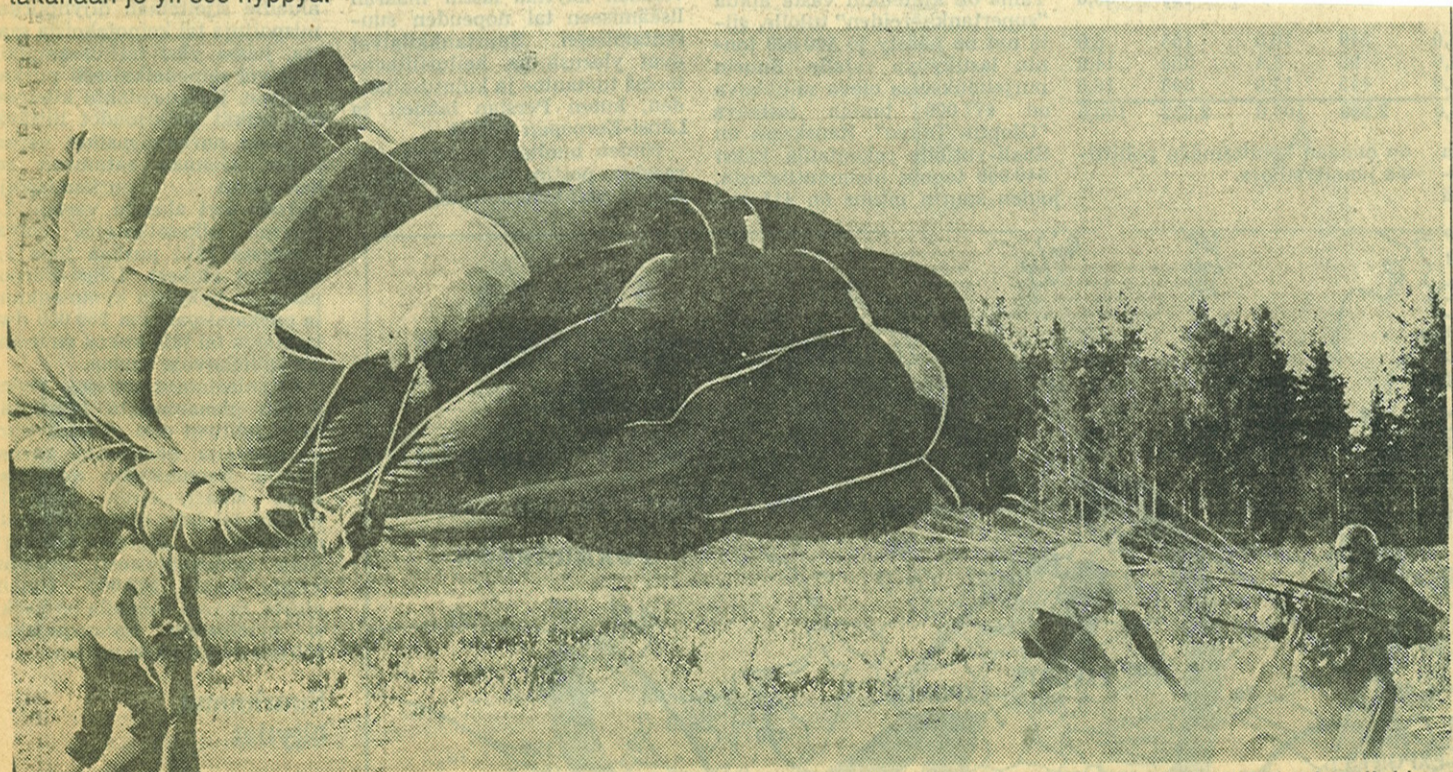


Laskuvarjolla hyppääminen on hulma harrastus. Se vaatii kylmää päätä ja vilkeitä hermoja, sillä pudottautuminen kilometrin korkeudelta kovaan maahan ei ole mikään helppo tempu. — Vaikka selässä hulmuakaan puolen aarin silkkikangas. — Lisää sivulla 5

TS 15.7.73



Hyppääjän viimeinen tervehdys ennen pudotusta. — Insinööri Seppo Kokkosella on takanaan jo yli 300 hyppyä.



Laskuvarjon pinta-ala saattaa olla jopa 60 m². Ei ihme, että tuuli käy kärkkäästi varjoon vielä maan pinnallakin.

Laskuvarjohyppy on hermohoitoa

□ Korkeusmittari hyppymestarin ranteessa osoitti 700 metriä. Mootorin jyrinä tuntui ristiselässä. Vieressäni istui nuorukainen, joka valmistautui elämänsä toiseen laskuvarjohyppyyn. — Miläs tuntuu — Menehän tuo, hiukkasen pelottaa.

□ Oli rituaalin hetki.

Toimittaja oli tempaistu ilmoihin. Turvallinen maankamara lepäsi auttamattomasti jossakin alapuolellamme. Kuvaaja istui penkillään ovipielessä, vakaa käsi valmiina ikuistamaan nuo mainiot miehet...

Varjo aukesi. Nuorukainen, 19-vuotias Ensio Halkivaha leijaili jo Oripään taivaalla. Alastulokin onnistui. Sivusuuntauksessa oli vielä haparointia, mutta kunhan kokemusta kertyy — ja hyppyjä.

□ □ □

Maallikon mieltä askarruttaa kysymys, mikähän tuossa tohussa viehättää.

— Tunnetta on vaikea kuva- ta. Kuin äkkinäinen humala, ilman krapulaa. Vastassa ei ole tyhjyys, vaan ilmatyyny, joka kannattelee miestä kuin ruusua.

Vastaja oli yli 300 hypyn mies, insinööri Seppo Kokkonen, jonka taituruus tunnetaan laajalti.

Hän jatkaa. — Laskuvarjolla hyppääminen on ehdottomasti paras tapa rentoutua; se on todellista hermoterapiaa. Ilmalennon aikana taatusti rauhattominkin ihminen unohtaa huolensa ja murheensa. Siinä on yksinäisyyttä, joka ei ahdistaa.

□ □ □

Pidettiin laskuvarjohyppäjien leiriä. Oripään lentokentän maastossa hääri 30 asianharrastajaa ympäri Etelä-Suomen. Piskuinen urheilukone nousi tuon tuosta taivaalle mukanaan joukko kypäräpäitä. Leirin isäntänä toimi Turun Laskuvarjohyppäjät, entinen Turun Lentokonekerhon alajaos, joka itsenäistyi vuosi sitten.

Viikon ohjelma oli tiivis: oli tiedollista teoriaa ja käytännön harjoittelua, hyppäämistä aina iltamyöhäiseen. Leirin yhteydessä järjestettiin myös laskuvarjohyppäilyä alkeiskurssi. Pää-

syvaatimuksena oli 16 vuoden ikä.

Alkeiskurssin nuorin osanottaja oli 15-vuotias Tuire Louhikoski. Hyppäämään hän ei ikänsä vuoksi vielä päässyt, kurssin sijaan suoritti kunnialla. — Ja mikäli minusta riippuu menen hyppäämään vielä samana päivänä kun täytän 16. Kun jaksais vaan odottaa muutaman kuukauden.

Se oli intoa.

□ □ □

Laskuvarjohyppyä vaatii harrastajaltaan pitkäjänteisyyttä. Se ei ole suinkaan pelkkää ilmalentoa, vaan harjoitusta ja pakkaamista, oikean sään ja koneen odottamista — kärsivällisyyttä. Yksitoikkoisuudesta ei ole vaaraa, sillä hyppäjien vaikeusastetta voidaan nostaa ja monipuolisuutta lisätä sitä mukaa kun taito kasvaa.

Aloittelevalle hyppääjälle tähdenneetään erityisesti oikean koneesta irrottautumisen ja maahantulon merkitystä. Tasapainoisen asennon löytäminen heti ilmalennon alkuvaiheessa takaa mahdollisimman hyvän ohjattavuuden koko hypyn ajan. Tömähtäessään maahan hyppääjän nopeus on olosuhteista riippuen 3—5 m/s, joka vastaa vapaata pudotusta 1,5—5 metrin korkeudelta. Ja taitoa tarvitaan, jos halutaan välttyä katkenneilta luilta ja muilta vammoilta.

Hyppykokemuksen lisääntyessä voidaan keskittyä laskeutumistarkkuuden parantamiseen ja vapaan pudotusmatkan pidentämiseen. Jälkimmäinen edellyttää itselaukaistavaa varjoa; aloitteilijan laskuvarjo on kuljetuskoneesta automaattisesti laukaistava. Parhaimmillaan

laskuvarjohyppy on ilma-akrobatiaa, joka vaatii hyvän fyysisen kunnon ja vuosien harjoittelun.

Jännitystä ei tästä urheilumuodosta puutu ja turvallisuus on taattu, jos kaikki vain tehdään taiteen sääntöjen mukaan. Vaaraa ei saa unohtaa, mutta sen kanssa on opittava tulemaan toimeen.

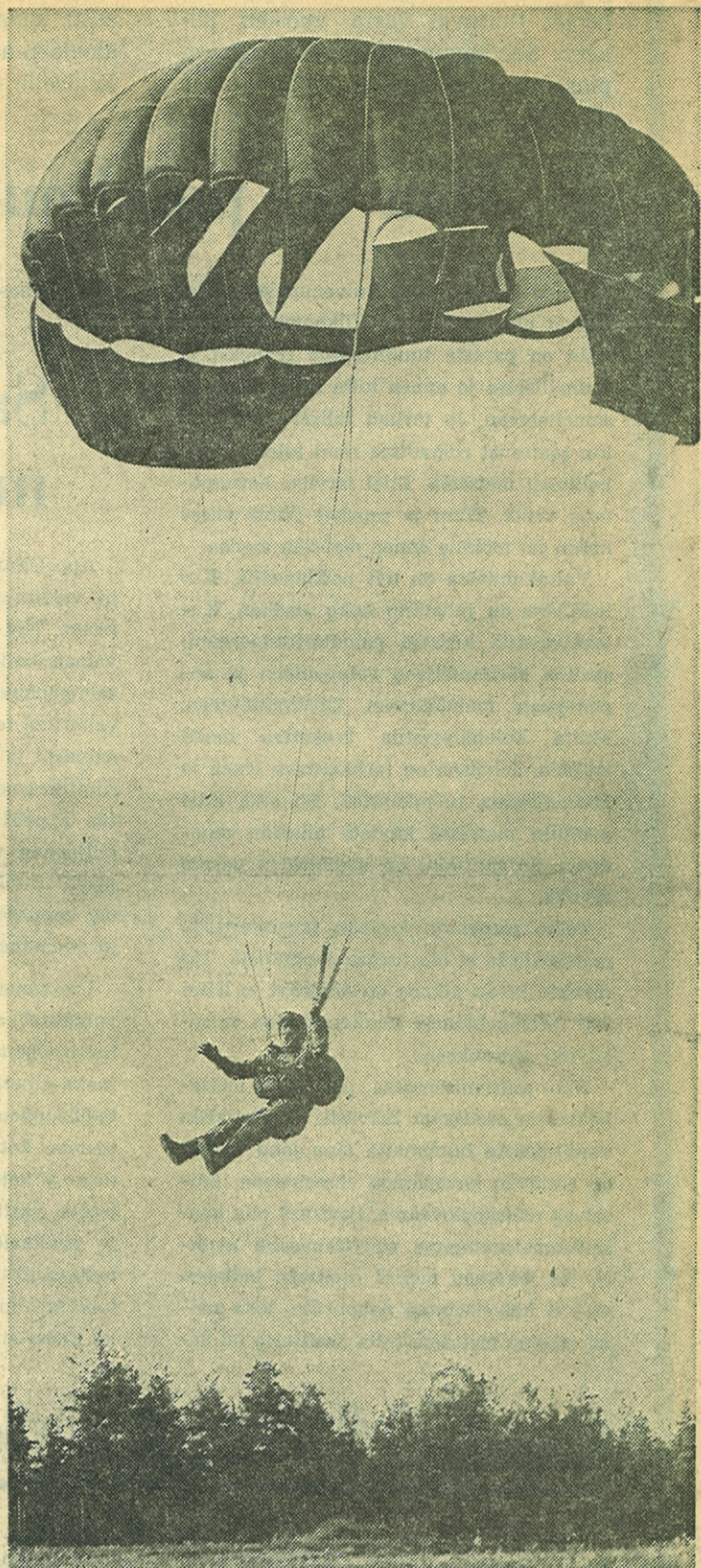
Laskuvarjohyppäilyä suurimpana riskinä pidetään varjon vajaatoimintoja ts. sitä että varjo ei aukea lainkaan tai toimii vain puolittain. Todellisuudessa riski on melko pieni ja onnettomuuksia sattuu ylen vähän. Vajaatoiminnat johtuvat leirin johtajan Seppo Kokkonen mukaan useimmiten hyppääjän väärästä laukaisuasennosta, kokemattomuudesta ja varjon huolimattomasta pakkaamisesta, harvemmin varjon valmistusvirheestä.

□ □ □

Aloittelevien laskuvarjohyppäjien joukossa on kolmenlaisia ihmisiä. Yksi hyppää kerran todistaakseen rohkeutensa itselleen ja muille. Toinen haluaa vain yhden kokemuksen lisää entisten joukkoon. Kolmas hyppää harrastuksesta ja mielenkiinnosta. Vain viimeksi mainitusta tulee aktiivinen laskuvarjohyppäjä.

— Turussa on 6 vuoden aikana koulutettu n. 80 hyppääjää. Heistä on tällä hetkellä vain kymmenkunta aktiivisia, kertoo hyppymestari Kokkonen. Laskuvarjolla hyppääminen on äärimmäisyyksien urheilulaji: se joko tyrmyä tai tempaa mukaansa kokonaan.

teksti: Juhani Heimonen
kuvat: Tapio Nurmi



□ Uudenaikaiset kilpailulaskuvarjot (mm. liitovarjot) ovat niin hyvin ohjattavia, että hyppääjä voi laskeutua etukäteen määräämänsä pisteeseen muutaman sentin tarkkuudella. Ohjaaminen tapahtuu laskuvarjon ohjausnaruista vetämällä, jolloin ilma-aukot tarpeen mukaan suurenevät tai pienenevät.



lasku varjolla

Minä tein sen! Poistuin lentokoneesta kesken matkan! Minusta tuli laskuvarjohyppääjä tuttavien hienoisesta epäilystä huolimatta. Eräs tahdonvoiman kokeilu on tehty ja nyt tuntuu niin hyvältä . . .

Oikeastaan en voi vilpittömästi sanoa, että minusta on tullut laskuvarjohyppääjä. Olen hypännyt vasta kerran, senkin osittain epäonnistuen. Olen osoittanut että uskalan hypätä koneesta ulos laskuvarjohon luottaen, mutta laskuvarjohyppääjäksi sillä ei vielä tulla.

Oman luokitteluni mukaan laskuvarjohyppääjäksi tulee vasta, kun saa oikeuden lyhyeen vapaaseen pudotukseen ja voi omin toimenpitein avata varjonsa. Ja siihen on vielä pitkä matka. Riippuu monista seikoista, pääsenkö siihen koskaan.

Ilmailuviranomainen asettaa lupakirjan omaavalle laskuvarjohyppääjälle vielä paljon lisävaatimuksia. Niistä suoriutuminen lienee jo ajan puutteen vuoksi minulle ylivoimaista. Ilman hyppymestaria en todennäköisesti saa koskaan hypätä, mutta itseaukaisuhyppyyn aion pyrkiä oikein tosissani.

Itseaukaisuhyppy tarkoittaa sitä, että hyppääjä lentokoneesta irrotetaan määrätyn pituisen vapaan putoamisen jälkeen itse kahvasta vetäen avaa varjonsa. Ennen näitä hyppyjä on suoritettava vähintään 10 pakkolaukaisuhyppyä ja niistä vähintään kolmessa onnistunut veto harjoituskahvasta.

Se pakkolaukaisuhyppy taas tarkoittaa sitä, että lentokoneeseen kiinnitetty hihna vetää varjon auki. Nämä hyppyt ovat erittäin turvallisia. Varjo aukeaa aina, pakkauksesta riippuu, aukeako se täydellisesti.

Pakkolaukaisuhyppyynkään ei pääse noin vain. Sitä edeltää runsaan kuukauden mittainen kurssi, johon sisältyy yhteensä kolmenkymmentä tuntia laskuvarjon pakkauksesta, laskuvarjohyppyn teoriaa ja maahantulokoulutusta. Kouluttajia valvoo ilmailuhallitus erittäin tarkoin. Kaikista aiheista pidetään kokeet ilman hyväksytyjä koetuoksia ei ole asiaa taivaalle.

Laskuvarjohyppyn pääperiaatteena on eliminoida kaikki mahdolliset riskit ja vaaratekijät, jo paljon ennen itse hyppeä. Hyppysuorituksista tutkitaan teoreettisesti ja kouluttajien kertomien esimerkkien valossa. Tarkoituksena on pystyä harjoittelemaan kaikki ajateltavissa olevat tilanteet mielessä jo ennen hyppeä. Jos vahinkoja sattuu, syy on huolimattomuudessa tai muussa hyppääjän korvien välissä piilevässä seikassa. Tiedon puute ei juuri tule kysymykseen.

Laskuvarjon pakkauksen tilantei-

den ennakkoinnin ja keskittymisen lisäksi tärkeintä, millä vahingot eliminoidaan. Alkukurssilla tuntui jopa siltä, että itse hyppeä ei ole niin tärkeä. Hypätään vain siksi, että se on nopein tapa saada varjo auki ja sekaisin uudelleen pakattavaksi.

Aluksi pakkauksen on vähän turhauttavaakin. On kuin kolmen kilon varjo pitäisi pystyä ahtamaan tarkoituksellisesti kahden kilon varjolle tehtyyn reppuun. Kun on minuutti kaupalla otsa hiessä ja sormenpäät kipeinä yrittänyt repiä repun kartiota reikänsä onnistumatta, kokee itsensä perin epäonnistuneeksi kokeneen hyppääjän nykäistessä repun kiinni näennäisesti ponnistuksesta. Mutta o-

Maahantuloharjoittelu on huomosti kuntoaan hoitaneelle, hätätilä pakollisesta lääkärintarkastuksesta selvinneelle istumatyöläiselle melkoista jumppaa, mutta sen tärkeys on perin helposti mielletävissä. Kun suorituksen periaatteet oppii, se ei ole vaikeaa ja kierähdys vaimentaa putoamistarhdyksen hyvin. Huolellisuutta vain jälleen vaaditaan.

Tuttavat kyselevät, mikä minut oikein sai lähtemään hyppykursille. Ensimmäinen syy on yleinen kiinnostus ilmailuun. Laskuvarjohyppy ovat halvin aktiivinen ilmailun muoto - lennokkeja ehkä lukuunottamatta. Työssäni jouduin myös usein seuraamaan laskuvarjohyppijä ja keskustelemaan hyppääjien kanssa. Heidän mukaansa jokainen hyppy on aina henkisesti rentouttava kokemus, hypyn järjestyksessä riippumatta. Ainakin ensimmäinen oli ja aion ottaa selvää, ovatko seuraavatkin. Näiden seikkojen vuoksi pystyin motivoimaan hyppäämisen itselleni mielekkääksi ja lisäksi halusin kokeilla pystynkö pakkottamaan itseni ensimmäiseen hyppyyne. Sehän ilman muuta on aina pelottavin. Mutta olin motivoitunut hyppeäni jo aikoja sitten, todella halusin tehdä sen. Hermoilu oli jopa yllättävän vähäistä. Jos on pakko, ihminen uskaltaa mitä tahansa. Pakon voi näköjään luoda perustelemallakin.

Ja miltäkö tuntui? Se on sitten se Kiplingin jankuttama toinen juttu. Ensimmäisen hypyn tunnelmiin ja epäonnistumisiin palaan ensi viikolla.

■ Paavo A. Wittaniemi



■ Maahantuloa harjoitellaan turvallisuussyistä pehmeillä voimistelumatilla. Periaatteena on vaimentaa putoamistarhdyks sekä tuulen aiheuttama vaakasuora nopeus kierähtämällä niin, että kontakti jakautuu laajalle alueelle vartaloa. Tässä kierähdysni menee hieman liikaa niskoilleen, ei kuitenkaan vaarallisesti. Suoritusta valvoo oikealla Turun laskuvarjourheilun sielu, hyppymestari Seppo Kokkonen.



■ Tässä vaiheessa varjon pakkauksen on jo melko pitkällä. Laskokset on järjestetty "heittämällä", 62 m²:n suuruinen varjo on laskostettu tarkoin määrättyllä tavalla ja hidastussukka on vedetty päälle. Pujottelen juuri varjon helmasta olkahihnoihin meneviä kantopunoksia kumilennkkeihinsä oikeaan järjestykseen ja Arto Mattila järjesteleä huippua. Pakkauksen tarkastaa hyppymestari tai kouluttaja kahdessa eri vaiheessa ja pakkaaja sekä tarkastaja merkitsevät joka pakkauksen jälkeen nimensä varjopäiväkirjaan. Tarkkaa on.



■ Kaikki ilmailu on suurelta osin odottamista. Lyhyen suorituksen vuoksi tehdään paljon työtä ja odotellaan vielä enemmän. Minä jouduin odottamaan ensimmäistä hyppeäni kuukausimääriä kurssin jälkeen kun ensin valtiosuudessaan vetosi energiakriisiin peruen myöhemmin kieltonsa ja sitten sää oli epäsuosiollinen. Tässä sentään varusteet ovat jo niskassa ja tarkastettuina, vain vähän odotusta ja sitten taivaalle. . .

ulos ja alas

■ Paavo A. Wittaniemi
□ Toivo Köpiä

Hetki, jota olen jo kuukausia ajatellut, lähestyy nopeasti. Valkoisen hyppyhaalarin peittämät jalat, kypärä ja yläruumis ovat jo ulkona oviaukosta yllättävän kovan ilmvirran riepottettavina. Vain takapuoli on enää turvallisesti koneessa. Aivan kohta tulee hyppymestarin läimäys olkapäähän eikä sitten muuta kuin ala hypätä vain. Hypätä alas 600 metrin korkeudessa kiitävästä lentokoneesta.

Hetki on ainakin huolella harkittu. Päätös laskuvarjokurssille osallistumisesta syntyi jo lähes vuosi ennen ensimmäistä hyppyä. Kurssi kesti aikansa ja sitten kesti vielä pitkään päästä hyppäämään valtion rajoitustoimien ja huonojen säiden vuoksi. Sanovat, että hyvin suunniteltu on puoliksi tehty. Mutta siltä ei tunnu kun istuu koneen luukulla ensimmäistä hyppyään odottelemassa.

Tähän asti ei ole pelottanut tai hermostuttanut juuri lainkaan. Kiinnostus on peittänyt pelon. Ja kun nyt viimein sopiva sää sattui, hyppyyn valmistauduttiin vauhdilla. Alkuvalmistelujen hötäkässä ei ollut aikaa hermoiluun. Vielä koneen noustessakin tuntui vain, että onhan tässä vielä aikaa. Asiaan suhtautui jotenkin ulkopuolisesti.

Mutta nyt pelottaa, viettävästi. Vielä olisi aikaa perääntyä, kömpiä takaisin koneeseen ja kieltäytyä hyppäämästä. Koneessa olijat sen kyllä ymmärtäisivät, ajatukset taitavat olla saman suuntaiset. Mutta alhaalla kentällä odottelevat vaimo ja tytär, työtoveri ja kerholaiset. Moraalinen rohkeus ei riitä kieltäytymiseen, fyysisen on siis riitettävä hyppäämiseen.

Samassa läimähtää hyppymestarin käsi olkapäähän. Nyt ei enää auta jäädä miettimään. Siitä vaan, arvelematta. Kova ponnistus ulospäin, kädet ja jalat levälleen, vartalo pitäisi pystyä taivuttamaan kaareksi vatsa alaspäin.

Alku menikin hyvin eikä edes tuntunut pahalta, mutta sitten asento alkoi kallistua vasemmalle. Vartalo ei ollut riittävästi kaarella, potkurivirta pääsi tarttumaan ja kallistamaan. Se tuntui epämiellyttävältä. Pelkäsin kaatuvani kokonaan selälleen, jolloin varjon aukeaminen olisi saattanut aiheuttaa huolia. Mutta pakkolaukaisuhina kiskaisi varjon auki jo asennon kallistuessa. Valjaissa tuntui nykyä, mutta ei mitenkään kovin voimakas. Pelon avausrepäisystä voi siis unohtaa.

□ □ □

Siinä olisi pitänyt laskeakin sekunteja ponnistushetkestä varjon aukeamiseen. Unohtui. Luulen, että jos joku olisi kysynyt nimeäni luukulla istuessani, en olisi osannut vastata. Nimitetään sitä nyt vaikka keskittymiseksi.

Joka tapauksessa varjo on nyt auki. Vilkaistu ylös osoittaa kuvun auenneen täydellisesti. Hengittämisenkin voi siis jälleen aloittaa. Ohjauskapulat roikkuvat mukavasti käden ulottuvilla. Ne käteen ja siten voi alkaa katsella ympärilleen.

Varjon alla on oikeastaan aika mukava leijua. Tekisi mieli katsella maisemiäkin, mutta nyt on ajateltava maahantuloa. Kokeilen varjon ohjautuvuutta opetetulla tavalla kääntymällä täyden kierroksen molempiin suuntiin. Sitten määritte-

len sijaintini lentokenttään nähden sekä ajautumissuuntani. Kenttä on aika kaukana, mutta ylätuulet ovat melko kovia ja kenttä näyttää lähestyvän nopeasti. Kuvittelen myös olevani melko tarkoin tuulilinjalta eli maalistin kautta kulkevalla, tuulen suuntaisella suoralla. Korkeuttakin tuntuu olevan. Teen arviointivirheen.

Ajautumiseni kohti maalia ei olekaan niin nopeata kuin kuvittelen. Mutta hölmöyttyäni aavistamatta käännän varjon vastatuuleen aivan liian aikaisin. Nyt varjo jarruttaa etenemistäni kohti maalia 2 metriä sekunnissa. Ilmenee varsin pian, että olen toiminut tyhmästi.

□ □ □

Maanpinnan lähestyessä vähenevät tuuletkin. Määräysten mukaan maatuuli saa olla kahta ensimmäistä hyppyä suoritettaessa korkeintaan 4 m/s. Huomaan jo, että en missään tapauksessa pääse maalistille, en lähellekään. Metsään meno näyttää vähän aikaa varmalta, sitten tulee näkyviin kentän laidalla oleva lentokonehalli. En enää uskalla kääntää varjoa myötätuuleen sillä myötätuulilaskuista on usein varoitettu ja sitä paitsi hallin edessä on muutamia autoja. Niiden katolle en halua päätyä. Menään sitten katolle. En välitä enää, hyppy meni pieleen joka tapauksessa.

Kaarihallin katto alkaa tulla vastaan yhä nopeammin. Puristan nilkat ja polvet yhteen, koukistan polviani ja vedän kyynärpäät sisään, leuka rintaa vasten kuin ennen nyrkkeilykehässä. Yritän vielä kääntyä niin, että kylki tulee katon suuntaan, koska uskon näin voivani jakaa tärähdyksen kaarevaa kattoa vastaan laajemmalle. Kun jalat tömähvät kattoon, kaadun kyljelleni kattoa vastaan ja kierähdän heti istualleni. Eikä siinä sitten muuta. Maahan tulen kuin kelkkamäkeä. Joku katon kohoama on tosin iskenyt reiteen kämmenen kokoisen mustelman, kuten myöhemmin huomaan.

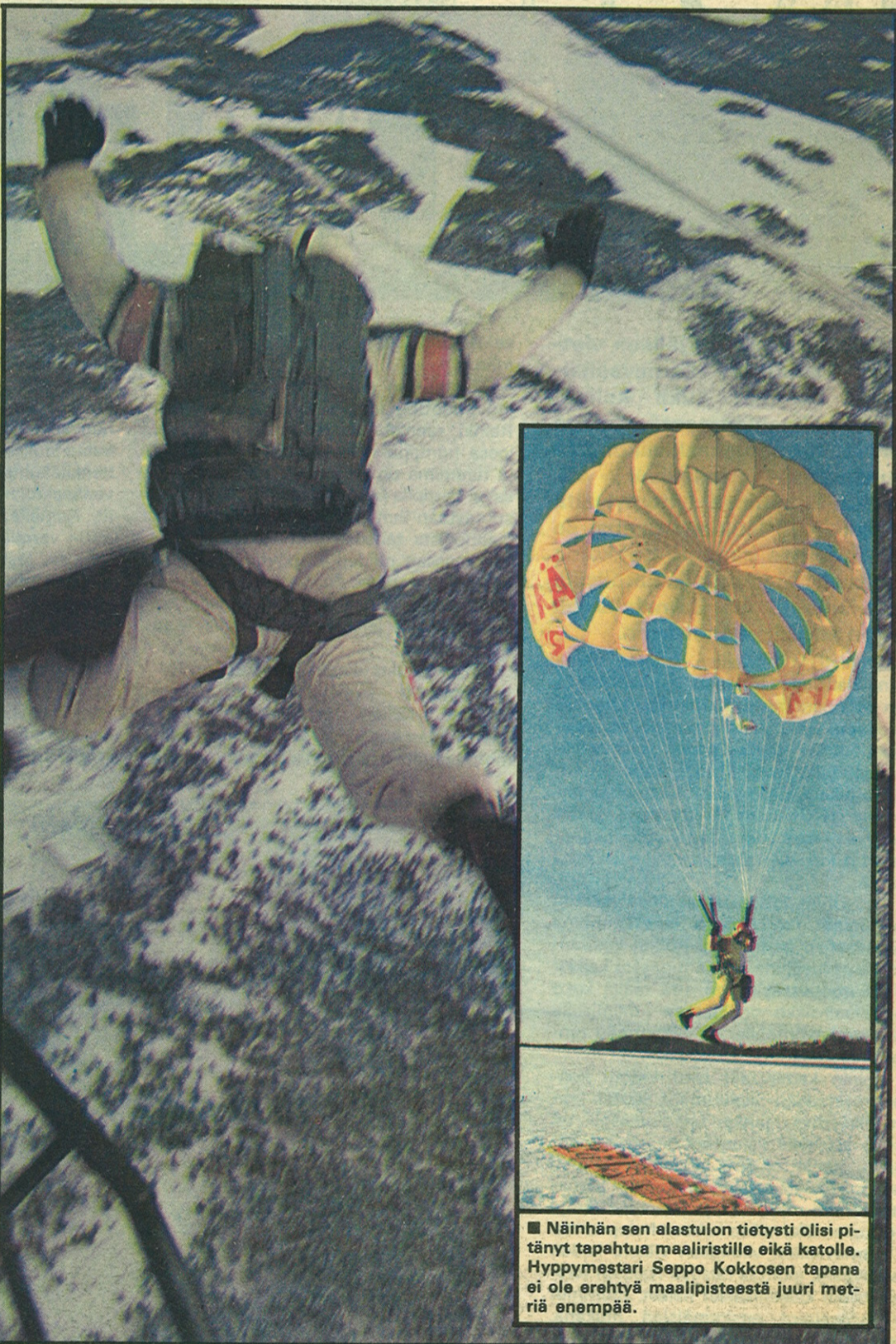
Maassa ei ole aikaa ihmetteilyyn. Tulevat kohta katsomaan – kuinka äijän kävi. Varjo on tukahtunut nästisti, vain pari punosta on tarttunut viereisen puun oksaan ja yksi johonkin katon kulmaan. Jonkin laitikon avulla saan punoksen irti katosta ja keräilen jo varjoani kun ensimmäiset kerholaiset ilmestyvät katsomaan, jäikö toimittajasta mitään jäljelle.

Se on siis tehty ja nyt tuntuu mukavalta. Kädet tosin vähän tärisyvät ja savuke maistuu tosi hyvältä. Mutta rintaa nostattaa kummasti sivulta kuuluu keskustelu: "Katso, Turun Sanomien Ilmailutoimittaja. Se hyppäsi juuri laskuvarjolla!" "Älä! Kova poika!" "Juu, ja putosi hallin katolle!"

Sen viimeisen virkkeen vain tahdotin mitättömäksi...



■ Kokoneilla hyppääjillä on lupa tarkastaa toinen toisensa varusteet ennen koneeseen nousua. Oppilashyppäjät ovat hyppymestarin armoilla ja vastuulla. Jonossa vas. Mauno Räsänen (n. 120 hyppyä), Seppo Kokkonen (n. 400) ja Pertti Koski (n. 120).



■ Näinhän sen alastulon tietysti olisi pitänyt tapahtua maalistille eikä katolle. Hyppymestari Seppo Kokkonen tapana ei ole erehtyä maalipisteestä juuri metriä enempää.

■ Autenttinen, lentokoneesta otettu kuva ensimmäisestä uloshypystäni. Vartalo ei ole riittävästi kaarella ja jalat hosuvat tasapainottomasti, mutta muuten...



Varusteiden kunto on aina tarkistettava huolellisesti ennen hyppyä, sillä huolimattomuus voi koitua kohtalokkaaksi. Hyppymestari Simo Koskinen tarkasti turkulaisen Matti Manniston varusteiden kunnon. Mannisto kertoi aloittaneensa hyppäämisen palvellessaan varusmiesaikana Utis-sa laskuvarjojääkärimä. — Virstanpylväs se on viisikymmentäkin, tuumi puolestaan tamperelainen Salla Joutsio kääriessään varjoa kokoon 50. hyppynsä jälkeen.

Yhteistoiminta esillä

Porin laskuvarjoleirillä mukana 40 hyppääjää

Länsirannikon laskuvarjokerhojen yhteistoiminnan mahdollisuuksia pohdittiin tänään päättyvällä laskuvarjohyppääjien leirillä Porissa. Ajatus yhteistyön aloittamisesta on kytentynyt jo pitkään. Lopullisen sysäyksen antoi laskuvarjokerhojen hyvät kokemukset yhteistyöstä Kaakkois- ja Pohjois-Suomessa. Yhteistyöllä on mahdollista järjestää nykyistä useammin hyppykilpailuja ja harjoitusleirejä.

— Jokaisen kerhon tulee pyrkiä yhteistyöhön, sillä nurkkakuntaisuus on vain vahingoksi hyppyharrastukselle. Satakunnan Laskuvarjohyppääjät aikoo pyrkiä yhteistyöhön ainakin Tampereen, Turun ja Vaasan kerhojen kanssa, sanoi Matti Heino Porista. Leirikutsu lähti myös Helsinkiin, mutta sieltä ei tullut osanottajia.

— Yhteistoiminnan ansiosta voimme toivottavasti järjestää huomattavasti nykyistä useammin kilpailuja ja tilaisuuksia harjoitushyppyihin. Yhteisen leirikeskuksen saaminen on tämän hetken päätavoite yhteistoiminnan alkaessa. Jämijärvi on yksi sopiva leirikeskuksen sijoituspaikka, samoin Oripää. Yhteistyön ansiosta voimme varmasti

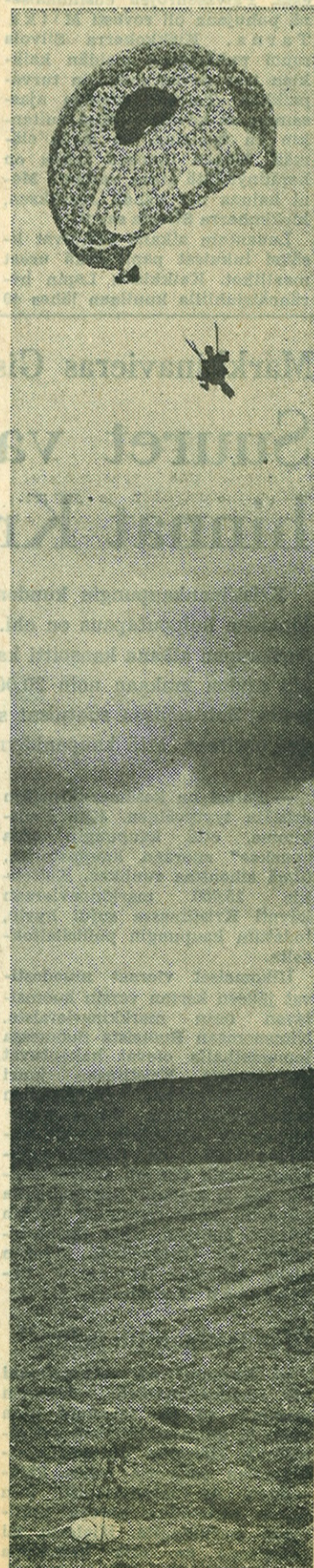
paremmin vaihtaa kokemuksia ja saada uusia harrastajia joukkoomme, Matti Heino sanoi.

— Sään epäedullisuuden tähden leirin hyppytoiminta käynnistyi vasta perjantai-iltana. Hyppäjä kertynee kaikkiaan puolentoistasataa ennen leirin päättymistä. Tämän leirin tarkoitus ei ole ollut opettaa uusia hyppääjiä, vaan pitää yllä omaa taitoa, sanoi hyppymestari Si-

14.7.74

mo Koskinen Satakunnan Laskuvarjourheilijoista.

Leirillä on ollut 40 hyppääjää, heistä neljä on naisia. Porilaisia on mukana kuusi miestä ja yksi nainen. Tampereelta ja Turusta on tullut kummastakin viisitoista hyppääjää. Tamperelaisten hyppääjien ryhmässä on kolme naista. Vaasan laskuvarjokerho on mukana kolmen hyppääjän voimalla.



Tarkkuushyppyä vaativat paljon taitoa ja harjoitusta. Leirillä kohensi omia taitojaan mm. porilainen Matti Heino, joka tässä taittelee

Tekniikan

TM 2 • 1974

MAAILMA

Hinta/pris Mk 3,20 (sis. lvv.) Skr 3,75 (inkl. moms.)





Laskuvarjohyppy ei juuri
energiaa kuluta,
mutta hyppääjän vieminen
korkeuksiin vaatii
lentokoneen josta syystä
aivan harrastuksenomainen
hyppäminen kuuluu
kiellettyihin leikkeihin.
Hyppäjä voi tästä
huolimatta kuivaharjoitella
valmiiksi ensi kesää varten,
jolloin toivon mukaan
jälleen päästään liitelemään.
Ja mielikuvituksessaanhan
saa edelleen lentääkin...