

LASKUVARJOURHEILU

NO:2 1977





SUOMEN LASKUVARJO OY

SUOMEN LASKUVARJO OY ON REKISTERÖITY OSAKEYHTIÖ, JONKA TOIMIALANA ON LASKUVARJOTARVIKKEIDEN MAAHANTUONTI SEKÄ MYYNTI. LASKUVARJO-URHEILU LEHDEN JULKAISU SEKÄ VALOKUVAUSTOIMINTA. YHTIÖN PIIRIIN KUULUU MYÖS NYKYAIKAINEN REPROLAITOS, JONKA TILOISSA TÄMÄKIN LEHTI ON SUURIMMAKSI OSAKSI VALMISTETTU. YHTIÖN TOIMINNASSA LASKUVARJOTARVIKKEIDEN MYYNTI MUODOSTAA VAIN ERÄÄN TOIMINTAMUODON. TÄSTÄ JOHTUEN YHTIÖ PYSTYY PITÄMÄÄN TUOTTEIL-
LAAN EDULLISTA, KILPAILUKYKYISTÄ HINTATASOA. YHTIÖ EI TOISTAISEKSI PIDÄ VARASTOA VAAN KAIKKI TARVIKKEET TOIMITETAAN TILAUKSESTA. MAKSUEHDOT OVAT 10 % TAVARAN ARVOSTA TILATTAESSA LOPUT LUOVUTET-
TAESSA. TUOTEVALIKOIMAAMME KUULUVAT KAIKKI MAHDOLLISET LASKU-
VARJOALAN TUOTTEET MITKÄ OVAT SAATAVILLA USA:SSA. TILAAMME TAR-
VIKKEITA 4 KERTAA VUODESSA (TARVITTAESSA USEAMMIN). TARVIKKEET
SAAPUVAT MAAHAN N. 5-6 VIIKKOA TÄMÄN LEHDEN ILMESTYMISSPÄIVÄSTÄ
LUKIEN. TARVIKKEET TULEVAT LENTORAHTINA (N. 2 PÄIVÄÄ), JOTEN KY-
SEISEEN RAHTIERÄÄN TARKOITETTUA TILAUKSIA VOI JÄTTÄÄ VIELÄ VIIME
HETKIIN ASTI. SIIS JOS OLET KIINNOSTUNUT UUSIEN VARUSTEIDEN HANK-
KIMISESTA TAI MUUTEN VAIN HYPPÄÄMISESTÄ NIIN SOITA NUMEROON
740021 JA KYSY JORMA ÖSTERIÄ NIIN JUTELLAAN.

HYPPYTERVEISIN


JORMA ÖSTER

SUOMEN LASKUVARJO OY



Julkaisija
Publisher
Suomen Laskuvarjo Oy
Suursuontie 21
00630 Helsinki 63
Finland
tel. 90-740021

Päätoimittaja
Editor
Eero Kausalainen
tel. office 90-378077
home 90-333253

Toimittajat
Assistant editors
Lars Bäckström
Ahti Honkanen
Jorma Öster

Taitto
Lay out
Henrik Enbom
Jorma Öster

Sarjakuvat
Cartoons
Arto Mattila

Toimituksen osoite
Editorial office
Suomen Laskuvarjo Oy

Irttonumero FMK 5,50
Price of copy

Tilauhinta FMK 20,-
Yearly subscription

Neljä numeroa vuodessa
Published four times a year.

Painatus
Kirjapaino Purhonen

PARASUUTTIKESÄ M/77

Nyt on se sitten vihdoin tullut - se kesä nimittäin. Jopa hieman ikääntyneemmätkin laskuvarjostelijat alkavat vähitellen kaivella komeroidensa kätöksistä sen Wanhan ja Rakkaan Laskuvarjostimen löytämiseksi (em. ei koske Pekkaa, sillä hän on ikinuori). Nuorempi kaarti on sen sijaan jatkanut toimiaan jokseenkin keskeytymättä pitkin talvea.

Nyt sitten pitäisi pikkuhiljaa aloittaa talven mittaan kertyneen ylimääräisen tarmon purkamisen kunkin parhaaksi katsomalla tavalla. Näitä tapojahan on - kuten kaikki hyvin tiedämme - eri mallinen kilpailuvalmentautuminen (taito/tarkkuus, RW), tai sitten hyppääminen noin vain terveydeksi mielen ja ruhon. Ylenmääräiseksi kertynyttä toimintatarmaa voi myöskin purkaa oppilaisiin, joiden opastaminen laskuvarjourheilun syviin salaisuuksiin on mitä tehokkain keino harjoittaa edellä mainittua.

Tänä vuonna sangen suosittelava hyppäämisen laatu on relatiivi - elämmehän MM-vuotta. Tähän mennessä SLK:n "Sorsat" on ollut jokseenkin suvereeni RW-joukkue. On kuitenkin silloin tällöin näkynyt, että kyllä "maakunnissakin" osataan. Ihmetyttää vain hiukan, mikseivät sitten "maakuntalaiset" juuri välittä osallistua kilpailuihin. Ujostuttaako? Ette kai vaan tänäkin vuonna anna SLK:laisten luulla, että vain Helsingissä osataan hypätä relatiivisia?

Relatiivikesän voisi mukavasti aloittaa käymällä SLK:n helluntaikisoissa "rökittämässä" isäntäkerhon joukkueet heidän kotikentällään. Seuraava tapahtuma olisi tietenkin Utin RW-leiri ja SM-kisat. Myöskin siellä on muulla Suomella otollinen tilaisuus henkisesti pieksää helsinkiläisiä laskuvarjotaitelijoita.

Taito- ja tarkkuushyppyissä on parhaillaan ns. välivuosi, jolloin ei MM-kisaa ole. Vanhoille lajien harrastajille se ei kuitenkaan merkitse laakereilla lepäämistä, sillä muualla maailmassa huiput käyttävät ajan tehokkaaseen ja täysipainoiseen harjoitteluun, joka on kehityksessä mukana pysymisen ehdoton edellytys myös kotomaiselle eliittillemme. Myös varjokaluston vaihtuminen "pallosta" "Patjaan" antanee aihetta ylimääräiseen kertausharjoitukseen.

Vaikka välivuodesta onkin kysymys, on yksi kova kaitos näissä klassillisissa lajeissa: PM-kilpailu. Viime vuonna Roomassa Suomen kivikova joukkue päihitti muut pohjoismaat jokseenkin totaalisesti; ainoastaan henkilökohtaisessa tarkkuudessa pääsi kaksi tanskanmaalaista kiilaamaan meikäläisten edelle. Mikäli joukkue on pystynyt säilyttämään kuntosaa tai - mikä parasta - parantamaan sitä, ei kirkkaiden mitallien runsas tuominen kahtiin ole laisinkaan mahdotonta.

Kukoistavan kesän kynnyksellä "Laskuvarjourheilu" toivottaa lukijoilleen - niin kilpailuhyppääjille, kuin myös kaikille muille harrastukseen tavalla tai toisella sekaantuneille (huoltojoukot ml.) hyvää ja runsashyppyistä ja muutenkin mukavaa kesää sekä kentän, että myös erilaisten vesistöjen laitamilla.

Euro

ARVOISA TILAAJA

JOS ET VIELÄ OLE SUORITTANUT VUODEN 77 TILAUSMAKSUA, TEE SE HETI, SILLÄ LEHTI EI VOI ILMESTYÄ ILMAN SINUNKIN TUKEASI. MUISTA MERKITÄ TILILLEPANOKORTTIIN OMA NIMESI JA OSOITTEESI

HYVÄÄ HYPPYKESÄÄ KAIKILLE:

LASKUVARJOTOIMINTAA HARRASTAVAT KERHOT

PARACHUTING CLUBS IN FINLAND

FORSSAN LASKUVARJOURHEILIJAT RY
PL 41
30101 FORSSA 10

IMATRAN ILMAILUKERHO RY
Rauno Härkönen, Ruokolahdentie 16
55800 IMATRA 80

JYVÄSKYLÄN LASKUVARJOKERHO RY
Tuure Helo, Väliaidantie 6 E 40
40300 JYVÄSKYLÄ 30

KAINUUN LASKUVARJOKERHO RY
Heikki Punju
87850 PALTANIEMI

KUOPION ILMAILUYHDISTYS RY
Laskuvarjojaosto, Raviradantie 2 B 33
70100 KUOPIO 10

LAHDEN LASKUVARJOKERHO RY
Risto Koivisto, Rakuunankatu 10 F 82
15830 LAHTI 83

POHJOIS-KARJALAN LASKUVARJOURHEILIJAT RY
Risto Käyhkö, Suvantokatu 24 C 28
80100 JOENSUU 10

OULUN LASKUVARJOKERHO RY
Mikko Närhi, Ikosentie
90800 OULU 80

SATAKUNNAN LASKUVARJOURHEILIJAT RY
Lentoasema
28100 PORI 10

SUOMEN LASKUVARJOKERHO RY
PL 653
00101 HELSINKI 10

SUOMEN ILMAILULIITTO RY
Malmin Lentoasema
00700 HELSINKI 70

TAMPEREEN LASKUVARJOKERHO RY
PL 142
33101 TAMPERE 10

SISÄLLYSLUETTELO

PÄÄKIRJOITUS	3	HYPPYMÄÄRÄT SUOMESSA JA VÄHÄN MUUALLAKIN	20
LASKUVARJOTOIMINTAA HARRASTAVAT KERHOT	4		
SINÄ, MINÄ, HÄN	5	UUTTÄ OLKALUKOISTA	24
IHMESIKA-WONDERHOG	7	LASKUVARJOHYPPYTOIMINTAA KOSKEVAT ASIAKIRJAT	25
HATTARASTA LAATIKKON TURVALLISESTI	9	HANG GLIDING - MITÄ SE ON	28
SAKKAUS PATJALLA	11	MUUAN NÄYTÖSHYPPY	30
NORDIC PARA-SKI	14	PÄTKELMIÄ ULKOLAISISTA PARA LEHDISTÄ	32
HYPPYMESTARI, MUISTATKO	16	RELATIIVIKILPAILUJEN FILOSOFIAA	34
TURBOLENSSIN VÄLTÄMINEN	18		

● SINÄ, MINÄ, HÄN ●

TEKSTI: TIMO NIEMINEN

Me, te, he. Tekijöitä on, töitä on, työ vaan ei aina löydy tekijönsä tai päinvastoin. Suomen laskuvarjourheilu - niminen fregatti lipuu sujuvasti jo kansainvälisilläkin vesillä, mutta ei nouse vielä kuuhu keulasta. Puuttuu miehistöstä. Puuttuu asiansa tuntevia seiloreita. Heitä kyllä löytyy, mutta kaikki heistä eivät tiedä, että olisi hommia tarjolla.

Laskuvarjolla hypätään muutenkin, kuin urheilumielessä. Onko kyse kulloinkin urheilusta tai harrasteesta vai molemmista, ei ole niitä tärkeimpiä selviteltäviä. Kukin sen tietää kohdaltaan ja hakeutuu itselleen otolliseen ympäristöön.

Jos siis jäljempänä jossakin kohdassa mielenkiintosi herää, ryhdy tuumasta toimeen. Joku kyllä saattaa välillä sanoa vähän siihen suuntaan niinkuin entinen flikka friiarille, että "vieras on hyvä ja krassaa omaa persustaansa". Mutta ei auta välittää kuin krassata vaan. Tykkää se kuitenkin.

KILPAILUHYPPÄÄJÄ

Jos tunnet kuuluvasi tähän kastiin, on edessäsi avarat mahdollisuudet. Jos olet jo ratkaissut kantasi tyylin & tarkkuuden ja RW:n välillä, olet selvillä vesillä.

Viime vuosi oli tyylin ja tarkkuuden, tänä vuonna on taas relatiivin vuoro. Jokaisen RW-nautiskelijan unelmissa kimaltelevat jo MM-kilpailut ja aurinkoiset Australian hiekkaranat. Matkalipun sinne saa voittamalla SM-kilpailut elokuussa Utissa. SM:t voittaa taas "he", jotka

- ovat parhaiten oppineet lentämään itseään
- ovat parhaiten oivaltaneet ryhmähengen
- ovat vuodattaneet eniten hikeä asian eteen.

Jos tunnet jossakin kohden parantamisen varoa, älä kuluta aikaasi jahkaamiseen. RW ei ole niin monimutkaista kuin kuvista luulisi.

Tyylin & tarkkuuden päätapahtuma kuluvana vuonna on PM:t Ruotsin Östersundissa. Ja eihän MM-kilpailuihinkaan ole enää aikaa kuin vuosi.

Tätä kirjoitettaessa toukokuun alussa viime vuoden SM-kärki tekee parhaillaan lähtöä DDR:ään kilpailumatkalle. Tämän lisäksi pyritään lajin harjoittelumahdollisuuksia parantamaan ns. teholeirillä SM:n alusviikolla Utissa. Parempaa kehittämismahdollisuutta tuskin maasta löytyy tällä tietoa. Niin halutessaan voi siellä saada opastusta, ohjausta, tuomarointia ja jos oma tyyli ei ota löytyäkseen, jopa valmennusta. Utin kerho järjestää puitteet ja pyörättämisen, LuKT tuomari- ja valmennuspuolen.

Korvan taakse kannattaa laittaa myös Unkarin valmennusleiri ensi vuoden maaliskuussa. Tämän vuoden tulostenhan mukaan lähtijät aikanaan löydetään.

Huomaa lisäksi, että edustusjoukkueiden valintaperusteita ollaan pikkuhiljaa muuttamassa. Voi olla, että pelkkä oo. vuoden SM-kilpailu ei pian yksin riitä edustuspaikkaan. Ja tämän vuoden PM-karsintatavoitteena oli yksi muu kilpailu SM:n lisäksi, mikäli sopiva saadaan järjestymään.

KILPAILUHYPPÄÄJÄKSI AIKOVA

Jos tunnet vetoa RW:hen, on parasta aloittaa oman kerhon piirissä. Toimenpiteiden järjestys voisi olla esim.

- vapaan pudotuksen hallinta
- RW-lentämisen opettelu
- joukkueen muodostaminen
- joukkueharjoittelu

Mitä enemmän saat sparrausta kokeneilta kavereilta, sitä paremmin pääsee alkuun. Jatko sujuu kyllä ja sitten itselläänkin.

Tyyli & tarkkuuden harjoittelu yksin aloittaminen on vaikeaa. Paras lääke tällä tietoa on suunnistaa Utin harjoitusleirille, ellei kerhosta löydy apua, ja vaikka löytyisikin.

Unkarin valmennusleirille on mahdollisuus myös 1-2:lla kokemattomammallakin hyppäjällä, vaikkei SM:ssä ihan kärkeen löytäisikään.

TUOMARI

Jo ammoisista ajoista lähtien on harjoitettu innokasta kalastusta tuomarin tehtävistä kiinnostuneiden ihmisten löytämiseksi. Aina on saalis ollut lukumäärältään vähäpätöinen siitä huolimatta, että tuomarityöskentely on erittäin mielenkiintoista ja vaativaa, vaikkakin raskasta. Tuomareiden tulisi kehittyä yhdessä kilpailijoiden kanssa, samassa tahdissa. On arveluttavaa, jos suuria summia harjoitteluun uhranneen kilpailijan tavoitteeseen pääseminen on taitamattoman tuomarin käsissä.

Utin harjoitusleirillä ja/tai SM:ssä vedetään läpi tuomarikurssi. Siellä on helppo aloittaa. Mahdollisuuksia löytyy sitten aina kansainväliseksi tuomariksi saakka ja sitä myöten reissuille mukaan.

Jos kerhossa harrastetaan kilpailuhyppäämistä, tarvitaan aina kiihkarimiestä. Selväinhenkinen kuuluisi joka kerhoon. Onko hän sitten tuomari- vai valmentajalinjalla, ei ole oleellista. Tuomarityöstä olisi vain helpompi aloittaa.

VALMENTAJA

Kaikki myöntävät valmentajaa tarvittavan. Selvää tuntuu myös olevan, mitkä ovat vaatimukset puolin ja toisin. Laskevarjoväen pienehköstä piiristä ei kuitenkaan haaviin ole toistaiseksi saalista jäänyt. Hakeako ulkomailta? On kallista ja lyhytaikaista. Kun oikein mietitään, todetaan, ettei tarvitsisi mennä merta edemmäksi kalaan. Kysymys onkin synnytystavasta.

Valmentaminen riippuu kaikista mahdollisista osapuolista. Valmentajaa ei voida määrätä. Valmentajan tulee kasvaa tehtäviinsä.

Todennäköisesti tuloksellinen tapa saada valmentaja valtakuntaan on lähteä pienestä liikkeelle. Puhutaan aluksi vaikka "teknillisestä valmentajasta". Hän vain aluksi seuraillee ja kirjoittaa suorituksia pyrkimättä vaikuttamaan. Jos tarvittava luottamuksellinen suhde valmennettavien ja havainnoitsijan välillä on syntymään, tapahtuu se pikku hiljaa itseksen. Havainnoitsijan sanalla alkaa olla enemmän ja enemmän painoa.

Jos esimerkiksi tällaisella sisäankosvamisella saataisiin valtakunnalliseksi luonnehdittavissa oleva valmentaja, avoutuisi edustusjoukkueen valmentajapaikkakin heti. Tästä olisi myös jonkinlaista korvausta niihin väistämättömiin käytännön kuluihin, ellei niitä aina saataisi täysimääräisesti muulla tavalla korvatuksia.

Jo Utin leirillä tarvitaan teknillisiä valmentajia. Heille on jo varattu mahdollisuus vaikuttaa leirin menoon työnsä merkeissä.

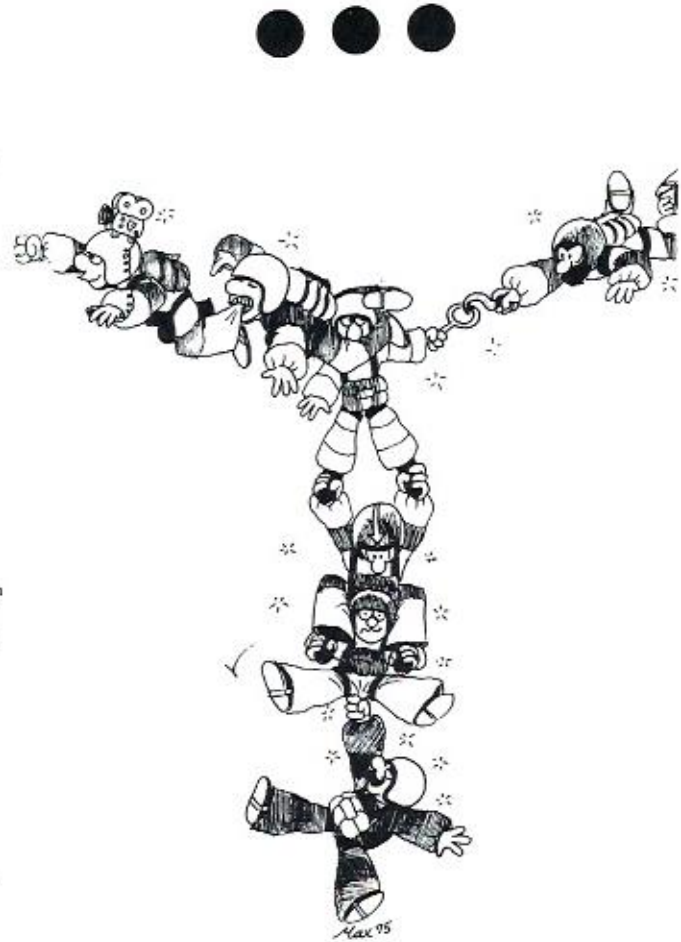
ORGANISAATTORI

Jos olet kerhosi ns. moottorimies, toimeenpanija, junailija tms. vaikuttaja, tulee vastattavaksesi kysymys - miksi järjestät niin vähän kilpailuja ???

Kilpailuista on huutava pula. Ei kaikkien kisojen tarvitse välttämättä olla SM-luokkaa. Kilpailuja voi olla monenkokoisia. Pieniä ja suuria. Minimivaatimus kilpailulle on se, että kaikkien osanottajien hyväksymällä tavalla määritetään paremmuusjärjestys. Muut asiat nivoutuvat tämän periaatteen ympärille.

Kilpailut ovat urheilulajin kuin lajin elinvoima. Mitä enemmän kilpailuja, sitä paremmin laji jaksaa.

Vuoroin vieraisa eli useampi kerho järjestämään enemmän kisoja.



IHMESIKA - WONDERHOG

KÄSIKÄYTTÖINEN APUVARJO

Teksti ja kuvat Andy Keech
Ameriikankieltä käsitellyt Reino Suonsilta
Artikkeli julkaistu Parachutist'issa syyskuussa -76

Laskuvarjojen suunnittelu on, muutamien viime vuosien aikana, levinnyt mittatilausväritetyistä sotilasvarjojen koptioista hämmäntävään määrään todella uusia urheilulaskuvarjoilutarvikkeita. Urheiluvarusteiden suunnittelu on nykyisin täysin urheiluhyppääjien käsissä, joihin lukeutuvat mm. Hank Ascutto, Jerry Bird, Bill Booth, John Higgins, John Sherman ja Steve Synder.

Varusteiden valinta on silti yhä hyppääjän velvollisuus ja vapaus, samoin kuin kauneus riippuu katselijan silmästä. Kuitenkin tämä valinta nykyisin suosii musertavasti enemmän patjoja kuin hattaroita, tandemiteitä enemmän kuin konventionaalisia ja kevyitä enemmän kuin raskaita kokonaisuuksia.

Lukuunottamatta Wonderhog'ia (tai "Booth rig") kaikki systeemit ovat samalla tavalla konventionaalisia siinä mielessä, että varjon avautuminen saadaan aikaan laukaisukahvalla. Tämä artikkeli vilkaisee laukaisukahvaan ja sen vaihtoehtoon käsinlaukaisuun (hand deployed).

TAVANOMAINEN KAHVA

Laukaisukahvalla on pitkä historia ja siksi valtava määrä erilaisia muunnoksia. Tarkastellaan seuraavia haittoja, jotka voidaan suoraan tai epäsuorasti yhdistää laukaisukahvoihin:

- Liian aikaiset avautumiset lentokoneen sisällä, ulkopuolella, tai joskus osittain koneen läpi.
- Sotkeutuminen aukeaviin apu-, pää- ja varavarjoihin ja kantopunoksiin.
- Hevosenkenkävajaatoiminnat- apuvarjon takertumiset, (sandomeihin, savutelineisiin, jopa hyppääjän kaulan ympäri) jotka johtuvat sen laukaisemisesta hyppääjän takana olevaan turbulenssiin.
- vajaatoiminta apuvarjossa, joka voi aiheuttaa molempien kupujen samanaikaisen kehittymisen mikäli hyppääjä aukaisee varavarjon luultuaan että vajaatoiminta on täydellinen.
- Vääntyneet sokat, tiukat kahvat, liehuvat aukaisukahvat.
- Suuri sähkönsäilytyskyky, laskeuduttaessa voimainjoihin (kahvojen kiinnikkeet ja kahvaputket ovat myös hyviä johteita).
- Kuvun kehittyminen väärässä järjestyksessä, kun pod tai sukka lähtee repusta ennen apuvarjoa.
- Multakokkare tukkii kahvaputken.
- Viimeisimmällä varavarjokeikalla hukatun kahvan pitkä toimitusaika.

VAIHTOEHTONA KÄSIKÄYTTÖINEN

Vaihtoehto, käsinlaukaisu suunniteltiin useimpien edellämaittujen haittojen välttämiseksi ja muiden vähentämiseksi. Toivottavasti tällä menetelmällä on vain vähän, jos yhtään, uusia luonteellisia ongelmia.

Teoriassa - jos laite toimii - se toimii samoin joka kerta, mikäli käyttöolosuhteet ovat täsmälleen samalaiset. Käsinlaukaisu suoraan ilmavirtaan vähentää useita laukaisukahvaa käytettäessä koettuja "muuttuvaisuuksia". Looginen johtopäätös on: lisääntynyt käytävyyttä. Tämä teoriassa ja toivottavasti myös käytännössä.

Sitten vähän rakenteesta: Booth'in apuvarjo on jouseton ja pullistuneena pallomainen. Alaruoli on harsokangasta ja



- Andy Relying valmistautuu päästämään apuvarjonsa Delandin taivaalla.

yläpuoli ilman läpäisemättömä ripstop-kangasta. Huippuun on kiinnitetty muovikahva. Apuvarjo on asetettu suunnilleen sylinterinmuotoiseen taskuun vatsahihnassa, siten sijoitettuna että se voidaan vetää ja heittää yhdellä liikkeellä ja yhteen suuntaan. Kahva työntyy esiin taskun suulta.

Yhdyspunos kulkee apuvarjosta tarranauhalla vatsahihnaan kiinnitettynä reppuun jossa se pitää paketin suljettuna joustavalla kartiolenkillä (joka sulkee repun tavalliseen tapaan). Punos jatkuu repun sisään podiin tai sukkaan. Tällainen on nykyinen malli, jota on parannettu edellisistä menetelmistä.

Ensimmäiset Wonderhog-systeemit varustettiin kiinteällä kartiolenkillä ja teflonsokalla. Nykyisissä malleissa käytetään edellämaittua joustavaa kartiolenkkiä.

KOKEMUKSIA

Ensimmäisissä kokonaisuuksissa käytettiin pääasiassa reefingline-hidastettuja Srato-stareja ja siksi apuvarjon koko rajoitettiin 30 tuumaan halkaisijaan, sillä apuvarjon vetovoimalla on tärkeä osa järjestelmän toiminnassa. Kuitenkin kun siinä käytetään, jos yleisesti hyväksyttyjä sliderslipiä, rajoitus ei sovi käytäntöön. Siksi apuvarjon kokoa suurennettiin 36:een tuumaan ja viimeaikoina, nykyisin suositeltiin 40:ään tuumaan. 40 tuuman apuvarjo aikaansaa varmemman kartiosta irtautumisen ja lähes välittömän kuvun kehittymisen. Parilla ensimmäiselle hypyillä aukaisunykäys tuntuu odotettua aikaisemmin, jonka voi tulkita voimakkaammaksi nykykykyksi. Kuitenkaan on oltava huomannut yhtään lisääntynyttä voimaa hypätessäni kameran kanssa. Aukaisu on yksinkertaisesti nopeampi; aukaisunykäys tuntuu noin sekunnin kuluttua apuvarjon päästämistä.

Hyppääjä oppii nopeasti pitämään arvossa että ilman apuvarjoa ja ilman apuvarjoa selässä reppuun on matalampi, kevyempi, miellyttävämpi, helpompi sulkea ja vähemmän taipuvainen kulumaan.



• Etukuva Wonderhogista, jossa näkyy apuvarjo taskussaan vatsalla.

Liuhuva apuvarjo on myös hyvin häkyvä merkki siitä, että hyppääjä on juuri oikeissa aukoista varjoaan. Kuitenkaan ei ole suositeltava käytäntö, että hyppääjä pitää apuvarjoaan pirkään kädessään, sillä siitä riippuvalla yhdyspuksella on myös vetoa ja se voi mahdollisesti avata repun halluttua aikaisemmin. Kesäkuun 76 jälkeen valmistetuissa mallissa sulkemismenetelmä on uusittu ja tämä varoitus voidaan jättää huomioimatta.

TURVALLISUUSNÄKÖKOHTIA

On tärkeää, että jokainen tätä laitetta käyttävä hyppääjä on selvillä siitä, että mikä tahansa vika (tai takertuminen) kartiolenkissä on vakava. Jos kartiassa on vikaa hyppääjä jää putoamaan, vetten perässään apuvarjoa itsensä ja varavarjon aukeamisreitit välissä. Murphyn laki kertoo, että jos jokin asia voi mennä väärin, näin tulee enemmän tai myöhemmin tapahtumaan.

Elastinen kartio on kangaspäällysteistä kuminauhaa - saman tyyppistä kuin ranskalaisten Para-Boot'ien kengänauha. Normaalisissa käytössä se kuluu ja vanhenee ja mahdollisesti kuoleentuu tai katkeaa. VIIMEISTÄÄN TÄLLÖIN SE TULEE VAIHTAAN. Hyppääjät ovat tässä vaiheessa huomanneet, että nauha on veltostunut ja lyhentynyt sitä. Tietenkään se ei veny, ja tiukan vatsahihnan lisääntynyt veto voi lukita kartion niin lujasti ettei apuvarjo jaksaa vapauttaa lenkkiä. Samoin kun tarkastat laukaisukahvan väntäytyneiden sokkien varalta, kartiolenkin tarkastus olisi tehtävä joka kerta kun reppu suljetaan.

On myös viisasta kuljettaa yhdyspuksia tarkasti pakkausohjeiden mukaan. Varusteiden modifiointi käsinsaukkaistaviksi ei ole suositeltavaa. Koritekoiset Wonderhog-systeemin eriosien kopiot voivat, ja ovat johtaneet hyppääjien kuolemaan viime aikoina. Mikään varusteemme ei ole täydellinen,

huomaamattomat viat paljastuvat ajan ja suuren määrän kokemuksia myötä. Ajatelma, että jollain on vastaus ilman taustaa pitkällä kivisellä tiellä, on lapsellinen ja ehkä vaarallinen.



• Repun sulkemismenetelmä. Huomaa joustava kartio.

On huomattava että kun apuvarjo on oikein laukaistu, aukeaminen on nopea, hyppääjä voi tuntea apuvarjon "epäröinnin", jos hän laskee sen turbulenssiin. Apuvarjon voi myös tietysti päästää tavalliseen tapaan kallistamalla olkapäätä.

Varavarjo sisältää samanlaisen lukituskartian kuin päävarjo, paitsi että apuvarjo on sullottu ylä- ja alaläppien alle (ja sivuläppien päälle).

Laukaisukahvoja on ollut siitä lähtien kun hyppätiin ensimmäinen vapaa, ja kenestäkään ei tunnu että ne kohta katoaisivat. Jos Leslie Irvin tai Tiny Broadwick olisivat käyttäneet käsinsaukkausta tarina olisi voinut olla toisenlainen, tai sitten ei. Wonderhugin varavarjossa on, ainakin toistaiseksi, laukaisukahva. Käsinsaukkausta on suuri vetovoima ideana. Kannattajat ovat intohimoisia kiihkeitä ja uskollisia, tavalla jolla hyppääjät ovat asiasta tai toisesta. Tärkeintä on, että jos haluat avata varjosi erilaisella tavalla, vaihtoehto on tässä.



• Apuvarjo vedettyä. Apuvarjo kulkee reppuun vatsahihnan pitkin tarakkien kautta.

Artikkelin kirjoittaja Bill Booth, käsinsaukkausta isä, Wonderhugin suunnittelija ja valmistaja, on 30-vuotias ja suorittanut loppututkinnon Floridan yliopistossa. Bill on hyppinyt 8 vuotta ja saanut kasaan yli 2 100 hyppyä. Hän lähti opettajanopistosta kaksi vuotta sitten ryhtyäkseen päätoimiseksi yrittäjäksi, varusteiden valmistajana, Relative Workshop'issaan. Hänen yrityksensä työllistää 5 työntekijää ja tuottaa noin 14 tandemia viikossa. Hän on paljasjalkavesihiihtäjä ja hänellä on rauhoittava vaikutus turkiseläimiin ja matelijoihin, mitä se sitten merkitseekään.

HATTARASTA LAATIKKON TURVALLISESTI

Teksti: T. Satamo

Käännökset: J. Virtanen

Tämän kirjoituksen tarkoituksena ei ole tehdä sinusta tarkkuushyppääjää, vaan se on tarkoitettu niille laskuvarjo-
hyppääjille jotka ovat siirtyneet tai ovat siirtymässä pallo-
kuvuista liitovarjoihin (siipivarjo).

Kirjoitukseni lähdeaineistona olen käyttänyt Paras-Sledin, Clouden Planen ja Strato-Clouden käsikirjoja ja lisäämällä samaan vyyhtiin käytännössä eri olosuhteissa hyppäämäni siipivarjohyppy (n. 300) voimme vyyhtää lähteä kerimään ja tutkimaan sitä tarkemmin.

En puutu tässä kirjoituksessa kupujen eri pakkaustyyliin, enkä niiden sisäpussi/pantasyteemeihin vaan tarkoituksena on käydä läpi kuvun avautumiseen ja kuvun ohjaukseen (lentämiseen) liittyviä seikkoja.

Enstex, hankkiessasi tällaisen siipivarjon on sinun henkisesti asennoitettava siihen eri tavalla kuin pallokuppuun. Tarkoit-
tan tällä lähinnä sitä vaihetta kun vedät kahvasta ja näin päästät päävarjon purkaantumaan repusta.

Käytännössä pallokuvulla hypätessäsi kahvastavedon jälkeen olet kätesi siirtänyt heti ohjaukskapuloille ja ohimennen vilkaistua kupusi olet jo tähyillyt maali-alueelle pain. Siipivarjolla hypätessäsi on kahvasta veto vasta ensimmäinen toimenpide avausvaiheen käynnistämiseksi. Toinen toimenpide on jäädä katseella seuraamaan kupusi kokonaisukehitystä ja kolmas toimenpide on todennäköisesti auttaa käsillä kupusi avautumista. Vasta tämän jälkeen päästät puolijarrut pois ja voit lähteä lentämään kupusi.

Nämä toimenpiteet sanalee sinulle siipivarjosi suorakaiteen muoto (alapuolelta katsottuna). Tämä aiheuttaa sen, että juuri kupusi avautumisvaiheessa siihen alhaalta kohdistuva ilmanpaine pääsee purkaantumaan epätasaisesti tai osittain yli kuvun reunojen sielä sun täältä. Se aiheuttaa kuvun epäsymmetrisen avautumisen ja estää kuvun reunimmaisten tunnelien yhtäaikaisen täyttymisen, tästä seuraa yleensä kantopunosten hetkellistä kiertymää heti kuvun avautumisen jälkeen.

Pallokupu on taas nimensäkin mukaan puolipallon muotoinen ja ilmaisee avaushetkellä alhaalta päin kohdistuvan ilmanpaineen sisäänsä kuvun stabiilisti pullistuessa auki.

TUTUSTUMINEN "LAATIKKON"

Kun olet saanut kupusi mukana tuleen käsikirjan, tutustu siihen riittävän hyvin, erityisesti sellaisiin kohtiin, mitkä käsittelevät kupusi pakkaamista, sen käsittelyä ilmassa, sekä myös niihin kohtiin jotka käsittelevät kupusi aerodyna-
miikkaa. Sen jälkeen pakattuasi huolellisesti käsikirjan mukaan kupusi voit lähteä taivaalle.

Hyppää ensimmäiset hyppysi 1500-2000 metrin korkeudesta josta alastullessasi varjon varassa on sinulla riittävästi aikaa tutustua kupusi salaisuuksiin.

Suorita varjon avaaminen aina stabiilissa asennossa. Kuvun avauduttua tarkista se huolellisesti; kaikki tunnelit ovat avautuneet täysin auki. Vasta sen jälkeen löysää puolijarrut pois päältä.

Mikäli kupusi ei ole avautunut säännöllisesti tai vain osittain esimerkiksi tapaus n:o 1: Kupu on tullut vain osittain sisäpussista ulas; tartu kiinni kantopunaksista ja nykäise niistä voimakkaasti alaspäin. Toista sama liike, kunnes kupu lähtee avautumaan.

Tapaus n:o 2: Sinulla on slider (levy) jäänyt kiinni kantopunosten yläpäähän heti kuvaun alapuolelle mikä haittaa kupusi avautumista: tartu ohjaukskapuloihin ja pumpkaa niistä kunnes levy lähtee liukumaan alaspäin.

Tapaus n:o 3: Jos sinulla on Härköläisen Strato-Starin poikittaispalikka reefing-line systeemi ja kupusi avautumisen jälkeen pomppii ja heiluu sivuttaissuunnassa, tai kupu väräilee, tiedät että apuvarjot eivät ole todennäköisesti oikealla paikalla: tartu kiinni punaiseen apuvarjon selvityspunokseen. Vedä kunnes tunnet jonkinverran kiinteää vastusta. Älä arkaile tämän liikkeen kanssa. Vedä kunnes kupusi stabilisoi-
tuu.

Tapaus n:o 4: Jos sinulla on Paras-Sled reefinglinella tai ilman, niin yleensä heti kuvun avautumisvaiheessa tartu kiinni niihin punosryhmiin, jotka johtavat avautumattomiin reunatunneleihin. Puistele punoksista voimakkaasti kunnes tunnelit täyttyvät. Vasta sitten puolijarrut pois päältä.
Tapaus n:o 5: Kun hyppäät Strato-Cloudella reefinglinella tai ilman, niin yleensä heti kuvun avautumisen jälkeen jää siitä reunimmaiset tunnelit joko toiselta, tai molemmilta puolelta hieman tukkoon. Ennenkuin päästät puolijarrut pois tartu kiinni takimmaisista kantohihnoista ja vedä niitä alaspäin. Silloin tunnelien alkupää avautuvat niille tarkoitettuun muotoonsa.

Tapaus n:o 6: Jos sinulla on Hornet merkin kupu, päästä se aina kahvasta vedettyäsi pikalukoista irti ja avaa vara-
varjo. Nämä edellä luetteleman esimerkkitapaukset eivät ole vajoatoimintoja vaan ne kuuluvat siipivarjohyppääjän arkipäivään.

SAKKAUS/JARRUT

Jos kupusi on avautunut stabiilisti (minkä vain Strato-Cloud "ruukaa" tehdä) päästä puolijarrut pois ja käännä siipesi vasten tuulta. Totea miten hyvin se siihen pureutuu. Tämän jälkeen voit tutustua varjosi jarruihin. Paranna otettasi kapuloihin että ne jämerästi pysyy näppiesi sisässä. Lähdä hitaasti ja yhtäaikaaisesti painamaan kapuloita alaspäin.

Jarruttaminen tapahtuu muuttamalla virtauksen kulkua pitkin siiven alapintaa. Tämä saadaan aikaan kääntämällä siiven jätäreunaa kuin lentokoneessa. Kun olet hitaasti painanut kapulat rinnan tasolle tai hieman sen alapuolelle, on kupusi PUOLIJARRUTUSTILASSA. Tällöin vaakanopeutesi pienenee ja vajoamisnopeutesi hiukan kasvaa.

Normaalissa lento-olosuhteissa täysi jarrutus saadaan painamalla molemmat kapulat hitaasti alas kunnes melkein kaikki vaakanopeus on pois. Tällöin kulkusuunta on melkein vertikaalinen (pystysuora) TÄYSJARRUTUSTILA. Lisäjarrutus aiheuttaa laskeutumisen tai häiriön joka on lähellä sakkautta.

Sakkaus saadaan aikaan painamalla molemmat kapulat hitaasti täysjarrutusasentoon ja sitten taivuttamalla ranteita painaan kapulat ylimääräiset 3-4 tuumaa yli täyden jarrutustilan: SAKKAUS.

Pane merkille kapuloiden paikat eri jarrutustiloissa!

Sakkauksessa siipi menettää nostovoimansa ja vaakanopeus pienenee nolnaan. Kupu vajoaa ja heilahtaa taaksepäin. Sakkauksessa eri siipivarjotyypit käyttäytyvät hieman eri tavalla ja palautuvat siitä eri tavalla. Sakkauksesta selvitätään yksinkertaisesti nostamalla kapulat pehmeästi 75 % jarrutusasentoon.

VAROITUS: Älä koskaan vapauta kapuloita täydellisesti tai yht'äkkisesti. Jos teet tällä tavalla alle 150 metrin korkeudessa, niin haet takuulla ikävyyksiä itsellesi.
(Katso oheinen kuvasarja sakkaminen Para Planella)

Dynaaminen sakkaukseen saadaan aikaan painamalla kapulat äkillisesti alas - se synnyttää kupuun jarruttavan voiman. Kupu hidastaa nopeasti vauhtiaan ja hyppääjä jatkaa jatkuvuuden takia liikkettään ja heilahtaa kuvun eteen. **DYNAAMINEN SAKKAUS:** Hyppääjän heilahtamisen eteen aiheuttaa kohtauskulman kasvamisen. Tämä uusi kohtauskulma hetkellisesti suuren nostovoiman, jota seuraa äkillinen nostovoiman häviöminen kuvusta, koska vaakanopeus eteenpäin on vähentynyt.

Koska jättäreuna on suurinpiirtein kääntynyt alaspäin kääntäen ilmavirran kulun päinvastaiseksi kupu pyrkii taaksepäin. Dynaamisesta sakkauksesta selvittää niinkuin sakkauksestaakin nosto kapulat pehmeästi 75 % jarrutustilaan. Älä päästä kapuloita korkeammalle kuin rinnan tasalle, muutoin kupu hyökkää eteenpäin.

HUOM. Siipivarjojen sakkaukset vaihtelee päivästä toiseen johtuen korkeudesta ja sääoloista. SE vaihtelee myös eri painoilla. Sakkaukset pitää ottaa selvälle jokaisella hypyllä turvallisella korkeudella.

Jarrutusliikkeiden teho on siipivarjoissa noin kolminkertainen pallokupuvarjojen ohjausliikkeihin verrattuna.

KÄÄNNÖKSET

Näitten sakkaukset ja jarrutusoperaatioiden jälkeen käännä kupusi täyteen liukuun myötätuuleen (kapulat ylhäällä) ja nauti lentämisen ilosta. Sen jälkeen voit tehdä vielä muutaman käännösharjoituksen kuvullasi.

Käännökset täydestä liuvusta ovat terväviä, mutta koska tällöin vauhti on suuri oivt käännöksetkin verrattain laajoja. Käännökset tehdään painamalla jompikumpi kapuloista alas jättäen toinen pidikkeeseen. Tällaisessa käännöksessä laskuvarjo kallistuu ja itseasiassa sukeltaa, aiheuttaen nopean korkeuden menetyksen. Mitä alemmaksi kapulaa painetaan, sitä jyrkempi on kallistuskulma. Lisääntyvä vajoamisnopeus aiheutuu osaksi nostovoiman vähentymisestä, joka taas aiheutuu kallistuksesta.

Spiraalikäännökset ovat itseasiassa käännöksiä täydestä liuvusta, mutta niissä ylläpidetään käännöstä yli 360 astetta. Näitä käännöstyylejä älä ensimmäisillä hypyilläsi tee enää alle 300 metrin korkeudessa; ja muista että teet maahanlaskut ensimmäisillä hypyilläsi aina vasten tuulta. Finaalin aloituskorkeutena oltava noin 200 metriä. Toistet tämän ohjelman seuraavilla hypyilläsi riittävän monta kertaa ja haet kapuloiden paikat eri jarrutustiloissa. Voit lisätä ohjelmaasi 360 asteen käännökset sanottavimmin korkeuttasi menettämättä seuraavalla tavalla:

Käännökset - 50 % jarruilla:

Käännökset 50 % jarrutuksessa tehdään painamalla toista kapulaa alemmaksi. Kuvun vastaavuus on tällöin paljon nopeampi ja siinä on mahdollisimman pieni kallistus. Melkein vaakasuorat käännökset ovat tarpeen lähestyttäessä maali-aluetta (plakkaa).

Käännökset - 75-100 % jarruilla:

Tämä on kuvun optimi ohjaustila, jolloin kupu vastaa ohjausliikkeisiin erittäin nopeasti. Kun tässä tilassa lennetään täyten hypääjän olla tietoinen siitä, että lennetään lähellä sakkauksetilaa. Käännökset onnistuvat parhaiten ristiohjauksella. Kohottamalla hieman toista kapulaa. Näin estetään kupua sakkauksesta. Kallistusta ei ole juuri nimeksikään ja suunnan muutokset ovat nopeita ja tasaisia.

Kun olet kapulapaikat löytänyt eri jarrutustiloille sekä sakkaukselle voit virittää varjosi ohjauspunokset. Teet sen samalla tavalla kuin aikoinasi viritit pakkokupusi ohjauspunokset.

Tämän jälkeen voit jo avauskorkeuttasi laskea alemmaksi jos tunnet siihen tarvetta.

ALASTULO

Myöhemmässä vaiheessa voit harjoitella ns. pehmeätä laskua. Se on pohjimmitaan huolellisesti suoritettu dynaaminen sakkaukset, joka on ajoitettu siten, että kosketus tapahtuu suuri sillä hetkellä maahan kun kupuun kohdistuu suuri nostovoima (kertaa kohta jossa puhutaan dynaamisesta sakkauksesta). Tämän tyyppisissä maahan laskuissa on oltava riittävän suuri nopeus ennen dynaamista sakkauksetta.

Laskeutuminen:

Siipivarjot voidaan laskea turvallisesti ilman sakkauksetta. Finaalissa lennä yksinkertaisesti 50-75 % jarruilla ja lopussa lisää jarrutusta juuri ennen maahan kosketusta. Tämä laskeutuminen on samanlainen kuin pallokuvuilla ja maanopeus riippuu tuulesta. Lähestyminen aina vasten tuulta.

Lähestymiset:

Siipivarjoilla lähestyminen tehdään kuten lentokoneella. Se on yksinkertainen menetelmä joka koostuu myötätuulisesta, perusosasta ja finaalista, joka suoritetaan vastatuuleen maaliin nähden. Koska katseella on vaikea arvioida korkeutta suositellaan korkeusmittaria.

Jos sinulle sattuu sellainen yllättävä tilanne että jompikumpi ohjauspunos katkeaa tai pääsee irti kiinnikkeistään ohjaa kupuosi vetämällä aina sen puoleista takimmaista kantahihnaa mille puolelle haluat kääntyä.

Ensimmäiset hypyt siipivarjolla pitäisi suunnata lento- ja käsityöamainaisuuksiin tutustumiseen. Relatiivihyppyjä tai tarkkuutta älä ensimmäisillä hypyilläsi hypäädä, ennenkuin olet täysin sinut kupusi kanssa. Ei ole tiettyä hypymäärää tutustumiseen, koska oppiminen riippuu yksilöllisestä taidosta ja kokemuksesta. Pääasiallisena oppimisen mittana voi hypääjä pitää omaa mielipidettänsä siitä, milloin hän on verrattain mukavasti sinut siipivarjon kanssa eri jarrutustiloissa ja lentomenetelmissä.

NÄMÄ KORVAN TAAKSE

1. Kun yrität tarkkuutta tai vain laskua suunnitellulle alueelle älä tee finaalisissa äläkä edes yritä 360 asteen käännöstä. Kuiten kaikki muutkin siipivarjot menettävät nopeasti korkeutta jyrkissä käännöksissä. Jyrkkiä käännöksiä tai koukkulaskuja ei saa tehdä alle 150 metrin.

2. Tee kaikki ohjausliikkeet varovasti ja pehmeästi. Suuria kapuloiden asentojen muutoksia ei saa tehdä nopeasti, muutoin hypääjä voi kokea kuvun nopean reagoinnin, joka voi johtaa epätavalliseen ja suureen korkeuden menetykseen.

3. Kun oikaiset vakaasta tai dynaamisesta sakkauksesta älä vapauta kapuloita täysin tai päästä yli 75 % jarrutuksen. 4-8 tuuman kapuloiden liike yli sakkauksen on riittävä muutos nopeaan ja valvottuun sakkauksen aikaisuun.

4. Kääntymisnopeuden kasvaminen yli jyrkän spiraali nopeuden saattaa aiheuttaa nopean erittäin "sukeltamis" nopeuden. Spiraalikäännöksiä pitää välttää alle 150 metrin, vaikka suunniteltu maalialue olisi vesi (vesi on yhtä kova elementti kuin maakin).

5. Puuskaisissa tuuliolosuhteissa älä lennä täysin tai lähes täysin jarruilla, sillä yht'äkkiset puuskat voivat johtaa kupusi sakkaukseen tai korkeudenmenetykseen tai sinulle voi tulla vaikeuksia suuntavakavuudessa.

6. Silmäile taivaalla aina muita hypääjiä hyvin tarkkaan, erityisesti suurissa relatiivihyppyissä, koska kupujen yhteentörmäykset ovat mahdollisia vaaroja.

Olet suorittanut onnistuneen oston hankkiessasi sitten osamak-
sulla tai käteisellä itsellesi laatikkovarjon, sillä kun puhu-
taan relatiivimiehestä, tarkkuushyppääjästä tai mistä koukeron
viäntäjästä hyvänsä, on itsestään selvää että ainut oikea-
oppinen tapa on ilmanopeuden hidastamisen lisäksi maata
lähestyttäessä suorittaa laskeutuminen vasten tuulta - niin-
kuin Finnairin liikennealentäjätkin sen "nuukaa" ravatti kau-
lassa suorittaa.

Käsikirjan luettuasi ota se vakavasti mutta älä anna sen säi-

kyttää itseäsi. Sen on tehdas tehnyt niille amerikaanoille,
jotka ovat päivän pikakursin käytyään hankkineet siipivar-
jon toiselle hypylleen. Hyvällä pallokupuhyppääjällä, joka
tuntee pallon ominaisuudet - tekniikan ja aerodynamiikan, ei
ole minkäänlaisia vaikeuksia siirtyessään laatikkovarjoon.
Ohjaaminen ja kapuloiden käsittely on molemmissa kupu-
tyypeissä aivan sama, ero ilmenee niillä vasta maata lähes-
tyttäessä. Muista vain että käytät uloshyppypaikkana pallo-
kupuhyppääjän uloshyppypaikkaa - jos sellaisen enää atmos-
fäärissä havaitset.

SAKKAUS PATJALLA

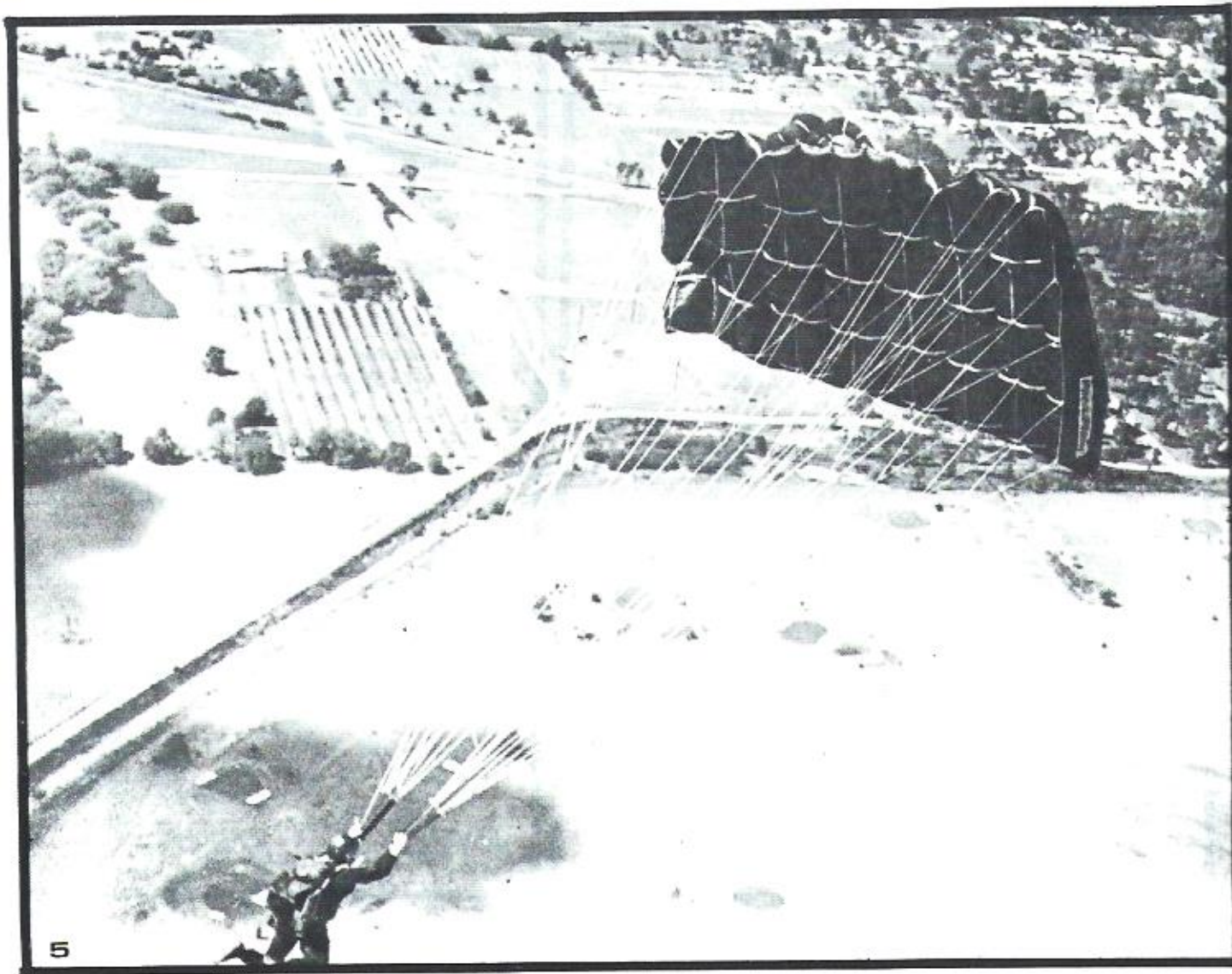
Oheinen kuvasarja antanee selkeän kuvan mitä "laatikkovarjon" kuvussa tapahtuu sakkauk-
sen aikana. Kuvassa esiintyvässä Para-Planessa on kuitenkin niin pitkät punokset, että
tapahtuma lienee jonkin verran rajumpi, kuin nykyisillä punospituuksilla (vrt. Strato-Star
Tai Strato-Cloud).

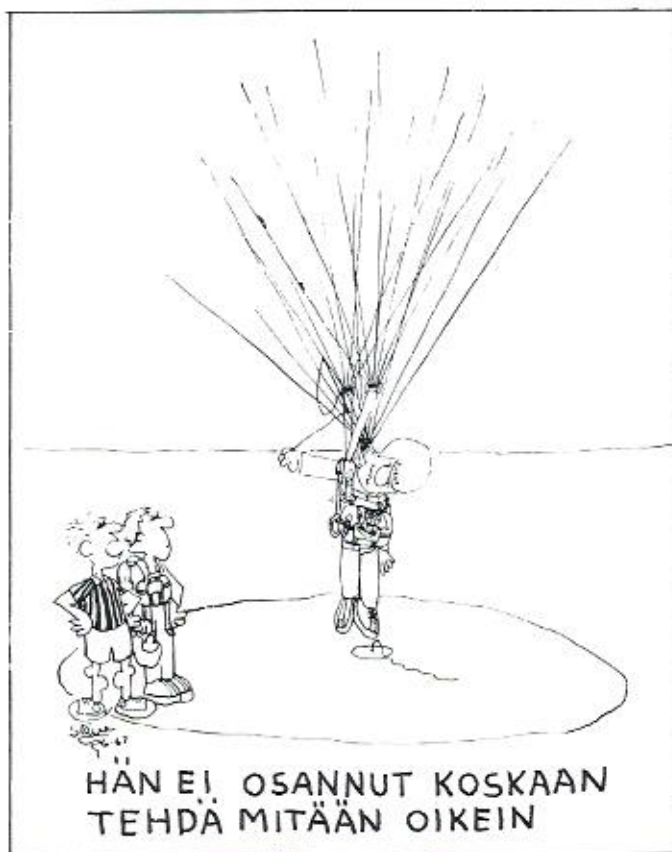


1. Sakkous on juuri alkamassa, kapulat on painettu alas, kupu kuitenkin kantaa vielä hyvin.

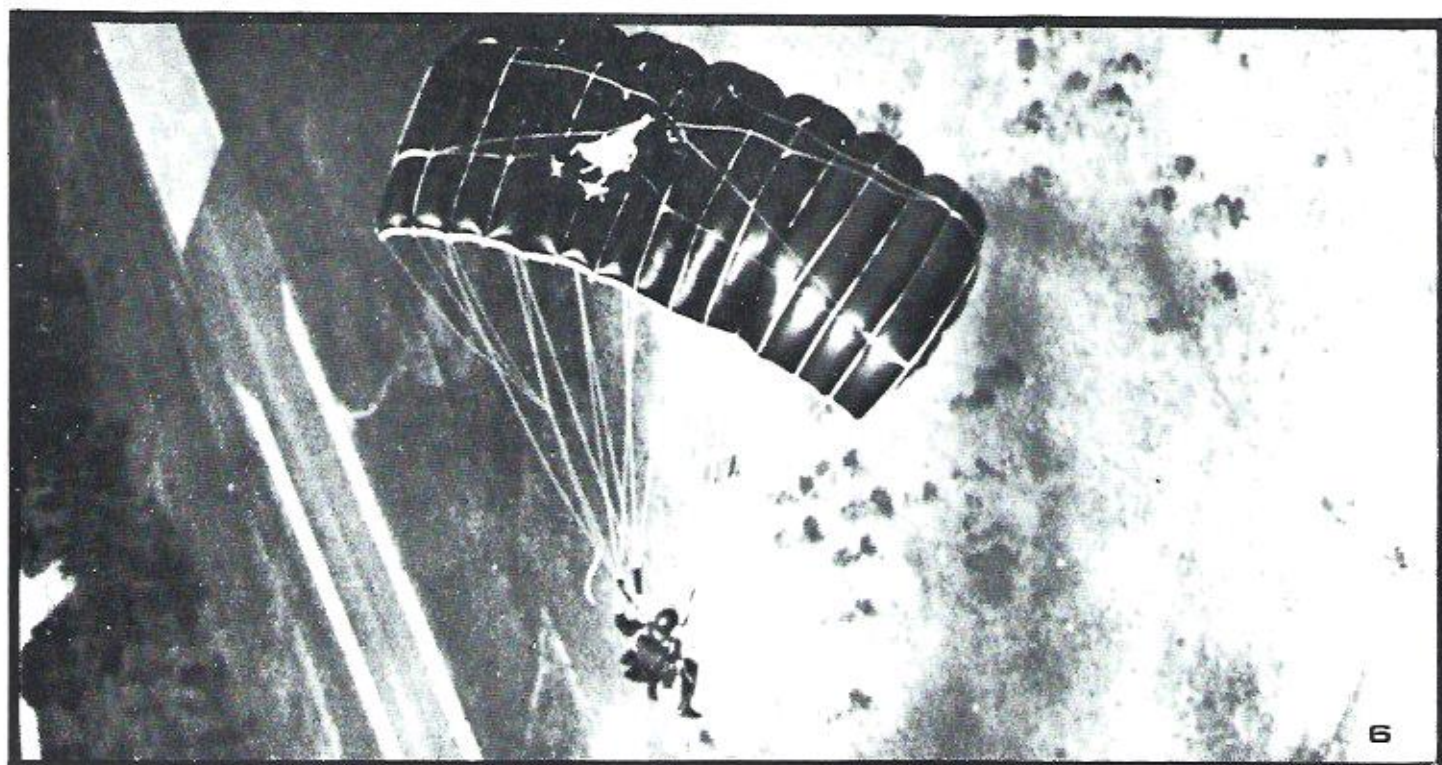


2. Sakkous on alkanut; virtaus on irronnut alkaen kuvan takareunasta, kupu alkaa menet-
tää muotoaan, kapulat täysin alhaalla.





3. Vajoamisnopeus on kasvanut huomattavaksi, apuvarjot ovat nousseet ilmavirran ansiosta ylös, kuvun yläpinta on edelleen kurtussa, ohjauskapulat täysin alhaalla.
4. Kapulat olkapäiden korkeudella, kupu alkaa jälleen kehittyä ja kantaa, vajoamisnopeus hidastuu, apuvarjot alkavat laskeutua takaisin kuvun päälle.
5. Kapulat täysin ylhäällä, täysin kehittynyt kupu syöksähtää eteen n. 45° kulmaan.
6. Vajoamisnopeus muuttunut normaaliksi. Tapahtumasarjan aikana hyppääjä menetti korkeuttaan n. **80** metriä.



PARA-SKI -77 ÖSTERSUNDISSA



Tuhertoessamme kokoon "Laskuvarjourheilun" numeroa 2/77 vallitsee (ainakin täällä Helsingissä) mitä mainiain kevätssä - eikä lunta näy missään.

Palatkoamme kuitenkin vielä hetkeksi huuruiseen talveen syvien lumikinosten keskelle: Mainiosta suomalaismenestyksestä ensimmäisessä Nordic Para-Ski:ssä Ruotsissa kertoilee Helena Ilves, jonka parempi (?) puolisko Hannu, edellisen veli Jukka (kaikki 3 ULK:sta) ynnä Matti Heino (IHK:sta) osallistuivat kisailijoina tapahtumaan.

- Pohjoismainen Para-Ski kisa pidettiin helmikuun 18-20 päivinä Östersundissa. Tämä talvinen laji oli herättänyt suurta kiinnostusta Ruotsissa ja Norjassa, joista oli paikalla useita joukkueita. Olipa peräti Ranskasta asti tullut yksi joukkue, samoin täältä kotosuomesta. Kaiken kaikkiaan paikalla oli 19 kolmi-miehistä joukkueta.

Kisajärjestelyistä huolehti Östersundin Laskuvarjokerho, olosuhteisiin nähden hyvin. Tosin paikka ei varmastiakaan ollut paras mahdollinen esim. verrattuna Vuokattiin, jossa kaikki tapahtumat voitiin keskittää suurimpiirtein samaan paikkaan.

Meitä lähti täältä kotosuomesta neljä innostunutta matkaan keskiviikon ja torstain välisenä yönä: mielessä voitto kotiin. Matka sujui kommelluksitta mennettullen, tosin sää ei näyttänyt hyvältä ennenkuin myöhään torstai-iltana. Pakkasta oli -15° ja tähtikirkas taivas.

Väsymys alkoi kämpä meidän kaikkien käpälillä pitkän matkan jälkeen. Matka alkoi Imatralta-Taavettiin-Tampereelle ja sieltä edelleen Vaasaan. Vaasasta Umeään laivalla ja taas autoon ja kohti Östersundia.

Leirintäalue löytyi märkeineen. Siistiä -ylen vaatimatonta vaan olipahan lämmintä ja jokaiselle oma punkka.

Valkeni perjantai aamu - "pojat, nyt näytetään niille!". Saapumis briefing klo 8-10. Harjoituskierron alkoi kello 10. Harjoitushyppy sujuivat reippaalla vauhdilla. Pääasiassa huonahkoja hyppyjä; paljon ulosajoja. Vaan oli niitä hyviäkin hyppyjä, esim. meidän pojilla. Harjoituskierron aikana Suomen joukkueesta tuli jonkinlainen ennakkosuosikki.

Sää suosi toistaiseksi; pieni pakkanaan ja pientä makua keväisestä säistä. Hyppääminen tapahtui järven jäälle, jossa myöskin pakattiin varjot. Jäällä tosin oli muutamat sentit lunta vaan eipä tuo tahtia haitannut.

Varsinainen kilpailukierron N:o 1 alkoi kello 13.00. Se sujui reippaalla vauhdilla, ilman sen kummempia katkoja. Hyppykierron saatiin loppuun illan alkaessa ja hämärtyessä. Yksi varavarjokeikka, 11 kpl ulosajoja ja yksi murtunut solisluu. Taivaalla näkyi pallokupuja siinä missä patjojakin, aiskahan ollut fifty-fifty.

Sano: illalla se veri punnitaan - kello 20.00 on hiihdon vuoro.

Söimme kevyesti hyvissä ajoin ennen hiihtoa, lepäsimme ja voitelimme suksemme huolella. Ilmassa oli suuren urheilujuhlan tuntua, jota piristi pieni pakkanaan: -16° .

Latu oli rankka, matkaa 10 (4 x 2,5 km). Oli nousua, nousua ja laskua. Vaan hyvinhän tuo meni: joukkuevoitto tuli kotiin.

Norjan pojat veivät henkilökohtaisessa kisassa kolmoisvoiton. Hiihdon voittaja Arne Lien on maakuntatason hiihtäjä, käynyt jopa Salpausselälläkin hiihtelemässä. Hän hiihti Norjan I-joukkueessa. Aika 30.23.

Järjestäjien taholta oli hiihdon päälle järjestetty mahdollisuus mennä suihkuun, vaan eihän Suomen poika osaa olla ilman saunaa.

Lauantai aamu: briefing kello 8.00, taivas tukkeessa ja kunnan lumisade. Roikuttiin jäällä ja ihmeteltiin. Välillä käytiin koululla katselussa ja tutuiksi tulleet filmejä - mitäs muutakaan. Kone kävi välillä taivaalta etsimässä sopivaa rakaa, vaan eihän tuo onnistunut. Pelattiin korttia ja pingistä ja ihmeteltiin. Hyppäämään ei päästy enää laisinkaan. Illalla oli yhteinen illanvietto ja palkintojen jako hiihdon osuudelta.

Illanvietto oli onnistunut ja hyvin järjestetty; lähinnä täysin vapaata keskustelua ja oleskelua. "Talo" tarjosi voileivät ja pullon (!) kaljaa. Mukavaa.

Huono sää jatkui sunnuntainakin. Kisasta tuli "tynkäkisa". Siitä huolimatta joukkuekisan palkinnot voitiin jakaa, koska hiihto oli tässä lajissa se mikä ratkaisee. Yleisestartaria ei voitu nimetä koska kilpailuhyppyjä kertyi vain yksi. Vaan hyvät mestat olisi meillä ollut siihenkin.

LOPPUTULOS: SUOMELLE HIIHDON KULTAA ja yhdistetysissä kisassa **HOPEAA**.

Kisan päätteeksi oli tunnelma sellainen että, tavataan ensivuonnakin näissä merkeissä ja toivotaan että näistä kisoista tulisi viralliset. Se että missä tavataan Suomessa - eiks olis hinoa, herätti keskustelua. Pojat tuntuivat olevan kovasti tänne tulollaan. Saapa nähdä.

Nyt sitten vaan kuntoilemaan ja heti luomien tultua sukille, vaan ei unohdeta hyppäämistäkään. KIVAA SE ON.

Teksti ja kuva: Helena Ilves

PARA-SKI

Resultatlista skidåkning 10 km LAG

			Tot.tid.
1)	2	Utin, Finland	1.40.32
2)	14	NTH II, Norge	1.43.26
3)	7	Fällskärmsjägarna, Västergötland	1.47.24
4)	1	Småland Mix	1.52.73
5)	6	Aros Mamba, Västerås	1.53.04
6)	17	Umeå I	1.54.34
7)	13	Östersund	1.58.41
8)	4	Aros Näcken, Västerås	2.00.25
9)	16	NTH III, Norge	2.00.27
10)	8	Dala	2.01.01
11)	19	Stockholm	2.04.03
12)	10	Umeå II	2.07.17
13)	15	NTH I, Norge	2.09.20
14)	11	Bodø II, Norge	2.11.36
15)	3	Sollefteå	2.21.19
16)	18	France	2.21.44
17)	12	Göteborg	2.30.38
18)	9	Bodø I, Norge	2.34.20
19)	5	Söderhamn	2.41.08

LAGPRECISION 1 hopp

1)	9	Bodø I, Norge	0,86 m
2)	7	Fällskärmsjägarna, Västergötland	1,55 m
3)	18	France	2,27 m
4)	19	Stockholm	3,44 m
5)	17	Umeå I	3,62 m
6)	2	Utin, Finland	3,98 m
7)	5	Söderhamn	5,03 m
8)	11	Bodø II, Norge	7,65 m
8)	14	NTH II, Norge	7,65 m
10)	6	Aros Mamba, Västerås	10,82 m
11)	8	Dala	13,14 m
12)	3	Sollefteå	13,47 m
13)	1	Småland Mix	13,48 m
14)	15	NTH I, Norge	13,86 m
15)	4	Aros Näcken, Västerås	14,53 m
16)	16	NTH III, Norge	16,50 m
17)	10	Umeå II	20,10 m
18)	12	Göteborg	20,14 m
19)	13	Östersund	30,00 m

INDIVIDUELL PRECISION 1 hopp

1)	4	P-A Jeremiassen	Bodø	0,01 m
2)	10	Gunnar Degerstedt	Umeå	0,10 m
3)	32	Tor Gunderssen	NTH	0,12 m
4)	15	Ali Ramgren	GFK	0,14 m
5)	28	Bo Domeij	SÖFK	0,16 m
5)	33	Jonny Karlsson	SF	0,16 m
7)	7	Atli Vian	Bodø	0,23 m
8)	35	Nicky Gyllenkrok	VFK	0,26 m
9)	34	Jean-Marc Boccord	France	0,34 m
9)	54	Matti Heino	Utin Finland	0,34 m
11)	43	Bernard Hermen	France	0,36 m
12)	29	Einar Lundlie	Bodø	0,41 m

Resultat skidåkning 10 km individuellt

			TID
1)	13	Arne Lien	NTH 30.23,
2)	46	Knut Moen	NTH 31.08
3)	59	Kåre Eggereide	NTH 32.47
4)	51	Carl Logo-Lengquist	Västergötl. 32.55
5)	12	Hannu Ilves	Utin 33.04
6)	22	Jukka Ilves	Utin 33.30
7)	54	Matti Heino	Utin 33.58
8)	38	Anders Lindmark	Aros 34.14
9)	6	Per Lidman	Västergötl. 34.31
10)	9	Christer Alldén	Hoppet, Sm. 34.35

Resultatlista kombination lag

			Poäng
1)	7	FALLSKÄRMSJÄGARNA, Västergötland Lidman Gyllenkrok Logo-Lengquist	13
2)	2	UTIN, Finland Ilves Ilves Heino	37
3)	17	UMEÅ I Roth Sörlin Nystedt	61
4)	14	NTH II Moen Gunderssen Moen	68
5)	6	AROS MAMBA Andersson Lindmark Löfquist	125
6)	19	STOCKHOLM Nilsson Karlsson Lindgren	137
7)	1	SMÅLAND MIX Alldén Bengtsson Bremås	185
8)	8	DALA Arnberg Ljungberg Jonsson	221
9)	11	BODØ II Vian Schölberg Johansen	260
10)	18	FRANCE Couture Boccord Hermen	265

MYTÄVÄNÄ

Hyväkuntoinen Starlite tandem
Pari PODia, Hot-Dog apuvarjo
Reiska Suonsilta, työ 77611
SLK 378 827

Napacommander + aputatti + ylijäämäreput +
Deluxe valjaat. Kupu n. 130 hyppyä
Matti Karttunen, puh. 90/8782305

HYPPYMESTARI, MUISTATKO !

TEKSTI: AHTI HONKANEN

Kohta on käsillä taas se, ah niin ihanan vilkas hyppyaikosi. Ja sehän tuo mukanaan paljon lisää.

Työtä myös hyppymestareille.

Tämän johdosta on syytä palauttaa mieliin muutamia perusasioita, jotka liittyvät tavalliseen arkikoulutusrutiiniin.

Muistitko, että toimiessasi mestarina vastaat:

- ilmailumääräysten noudattamisesta ja turvallisuuteen tähtäävästä toiminnasta, oletten välittömästi vastuussa oppilastasi,
- valvot, että oppilaasi hyppäävät koulutustasoaan vastaavia hyppyjä, johon ovat saaneet vastaavan koulutuksen - ja sinähän annat sitä auliisti lissee, jos on aihetta,
- välineiden ja varusteiden sopivuudesta ja laadusta (myös lentolaitteen sopivuus),
- ulkoisen kelin sopivuudesta hyppöjen suorittamiseen (tuuli ja hyppääjän kokemus, pilvikorkeus, hyppyaikajan sopivuus yms.),
- vastaat pakalastista,
- sinulla on velvollisuus valvoa ja tarkkailla oppilaitten suorituksia. Tähän kuuluu myös asiallinen suullinen ja kirjallinen arvostelu - älä säästä rautalankaa - jos on tarvis. Muuten n. 90 % oppimattomuudesta johtuu kouluttajasta - eikä suinkaan oppilaista eli oppilas ei ole h...vetin törppö vaikkakaan tappiili ei namm. harjoittelun jälkeen sujuisi, syy saattaa löytyä kouluttajastasi

KERHOTOIMINNASTA

Kun tulet kentälle on sinun ensimmäinen tehtäväsi selvittää sääolosuhteet - varsinkin, jos olet mukana ensimmäisessä keikassa.

- maatuuli, suunta ja voimakkuus/hyppääjien kokemus
- ylätuulet, suunta ja voimakkuus
- pilvet, korkeus kontra hyppykorkeus (reitätön pilvikatto, vai reiällinen).

Jos ulkoiset olosuhteet ovat ok, myös muun lentoliikenteen suhteen ja oppilaita löytyy, niin:

- lentokone ok
- lentäjä ok (kokemus, kunto)
- oppilaat, kokemus (tunnetko henkilökohtaisesti - tutustu), kunto, hyppypäiväkirjan tarkistus
- varjokaluston kunto
- varjokirjojen tarkistus
- pakaliston täytyä, järkevästi ja taloudellisesti. Huomioi myös toisten toivomukset - tämähän on harrastus - älä ole tiktaattori
- ilmoitukset hyppytoiminnan aloittamisesta lennonjohdolle

OHJEET JA NEUVOT OPPILAILLE

Anna niin yksityiskohtaiset ohjeet maassa, ettei tarvitse koneessa enää käydä läpi alkeiskurssin teoriaosaa, siihen



ei ole siellä aikaakaan ja se häiritsee keskittymistä.

- ok, hyppyaikajan selvitys ja lentosuunta
- käskyt, kuinka komennat ulos j.n.e.
- maatuulen suunta
- jos oppilaalla on uusi suoritus kertaa tehtävät ja testaa hallitseeko hän ainakin teoriassa tekniikan
- anko oppilas aikaisemmin hypännyt kys. lentolaitteesta, kuivat on aina paikallaan.

OHJEET LENTÄJÄLLE

- löytykö kokemuksessa - neuvo tarvittaessa
- hyppääjien luku
- streamer
- hyppykorkeudet, montako kullakin ylilennolla
- lentosuunnat, lentokuviot kaartaen suunnat.

TARKASTUKSET

Hyppääjien varusteiden tarkistus välittömästi ennen koneeseen nousua. Jos joudutaan jostain syystä venttaamaan kuormasta niin kauan, että on mukavampaa riisua varusteet välillä pois - on suoritettava uusi tarkistus ennen koneeseen nousua, älä tee tässäkö mitään poikkeuksia. Kertaa tsekkaus esim. lukemalla ilmailu 3/1976 sivut 28-31 (Pincheck/Eero Kausalainen). Kuormaus koneeseen, viimeiseksi asetet ensimmäisenä hyppäävän. Pakkalaukaisu- hihnojen kanssa tarkkana.

KONEESSA

Rullauksen ja lähdön aikana huolehdi siitä, että

- kypärät on päällä
- liikkuminen kielletty

NOUSTESSA

Tarkkaile hyppääjien varusteita (pakkol. hihnat, kahvat- ja etenkin varavarjon kahvan suojaus) sekä naamareita ja käyttäytymistä (henkisesti ok). Samoin sinun tulee tarkkailla ilmatilaa, maalialuetta, vertailumittareita - hyppykorkeus katsotaan koneen mittarista.

HYPPYPAIKKA

Anna tiedot hyppyaikasta myös muille. Ohjeet pilotille hyppyhetken lähestyessä.

- lentosuunta, korjaukset

- hyppyluvut (kysytään lennonjohtolta, pilotti viestittää vastauksen mestarille)
- korkeuden tsikkaus
- jos pitää kivuta pyörän päälle, jarrut päälle, ettei tule kilpojaksua
- kaarron suunta hypyn jälkeen

OHJEET JA KÄSKYT OPPILAALLE

- valmistava käsky riittävän ajoissa
- ota pakkalaukaisuhihna oppilaalta, pidä sitä kireällä
- tarkista hihnan kiinnitys satulassa ja repussa
- älä missään tapauksessa irroita hihnoja satulasta ennen kuin kaikki naruhyppääjät ovat hypänneet - irroitaisit kuitenkin just sen seuraavaksi hyppävän puihan
- mene

Käytä aina samoja komentoja jotka selvität maassa ennen nousua, uloshyppykäskyn on oltava kuuluva, tuntuva ja näkyvä.

SUORITUKSEN SEURAAMINEN

- vapaa pudotus, aika, asento mahd. suoritukset
- varjon toiminnan toteaminen
- ohjaamisen seuranta
- maahantulopaikan rekisteröinti

ARVOSTELU

Älä katoa kentältä vaan etsi oppilaat käsiisi ja selvitä kunkin kanssa kahden kesken hypyn kulku. Anna hänen itsensä ensin kertoa miltä hänestä tuntui. Kerro vaiheet ja hyvät suoritukset. Lättäjalaksi lyöminen ei varmasti korjaa oppilaan tekemiä virheitä - neuvo rakentavasti.

Ja parakieltä viikoon.

Nauhuri on muuten hyvä muistin apuväline. SLK:ssa sille on oma paikka hyppymestarin vieressä. Mestari puhuu oppilaiden suoritukset vaihe vaiheelta mikrofonin, tällöin ei jää paljoakaan muistin varaan. On nimittäin liikaa vaadittu että mestari muistaisi kaikkien yksityiskohtaiset suoritukset heiteltäviä esim. kuusi oppilasta samalla keikalla.

HYMYN HYYDYNTÄ

Kun koneessa tarkkailet oppilaitasi tarkkaile samalla itseäsi. On tärkeää, että mestari säilyttää pokerinsa tilanteessa kuin tilanteessa. Toinen on oltava niin varmaa ja luottettavaa ja rauhallista, että se väkisinikin luo turvallisuuden tunnetta oppilaisiin. Jos oppilaalta loppuu kantti kesken, älä heitä missään tapauksessa väkisin. Mutta toimi siten, että muut pääsevät turvallisesti hyppäämään. Ja sinusta riippuu suuresti saatko tämän kieltäytyjän nousemaan koneeseen ja yrittävän hypyä uudestaan. Käy maassa läpi missä oli vika, ettei hypystä tullut mitään ja kuinka siitä ja siitä vaiheesta voi päästä yli.

Tiedustele oppilaalta myös toivoisiko hän, että sinä heittäisit hänet seuraavan kerran yrittäessä vai joku muu. Muista, että sinulla täytyy riittää malttia puhua oppilaallesi rauhallisesti ja ilman haukkumista. Muistathan ensimmäiset omat hyppysi, kuinka mielellään olisi jäänyt turvallisen tuntuisen koneen sisään kuin hypännyt ulos ihan niinkuin tyhjän piäle.

TUULEN VOIMAKKUUDEN MÄÄRITTÄMINEN LUONNON MERKKIEN AVULLA

Aiheesta antaa ohjeita iloisessa Englannissa ilmestynyt sikäläisen parasuuttiliiton BPA:n lehdyksiäinen "Sport Parachutist":

Tuulen nopeus	Vaikutus luonnossa
0 m/s näky	Tyyntä: savu nousee pystyvuoraan, hyppääjien kasvoilla leveitä hymyjä
0,5 - 1,5	Heikkoa tuulta: savun ajautuma osoittaa tuulen suunnan, tuuli ei tunnu iholla. Hyppääjien kasvoilla näkyy hymyjä.
2 - 3	Heikkoa tuulta: tuuli tuntuu kasvoilla, puiden lehdet liikkuvat, hyppääjien kasvot näkyvät.
3 - 5	Kohtalainen tuuli: lehdet ja pienet oksat jatkuvassa liikkeessä, tuuli liehuttaa kevyitä lippuja. Outoja kasvoja näkyy.
5 - 8	Kohtalaista tuulta: tomua nousee maasta, pienet roskat ja paperipalat liikkuvat tuulen mukana. Oppilaat näyttävät huolestuneilta.
8 - 10	Navakkaa tuulta: Pienet puut alkavat huojuua, sisävesillä vaohotapäitä. Tuoreet lupakirjahyppääjät näyttävät huolestuneilta.
10 - 14	Kovaa tuulta: suuret oksat huojuvat, puhelinlangat laulavat, sateenvarjojen käytössä vaikeuksia. Hyppymestorit näyttävät huolestuneilta.
14 - 17	Kovaa tuulta: suuret puut huojuvat kokonaisuudessa, ulkosalla kävellessä nojaututtava tuulta vasten. Laatikkovarjohyppääjät näyttävät huolestuneilta.
17 - 20	Nyrsky: puiden oksia katkeilee, suuria roskia liikkuu tuulen mukana. Hattaravarjohyppääjät pysyvät maassa.
20 - 24	Myrsky: rakennuksiin ilmaantuu lieviä vaurioita (savupiippuja ja räystäitä putoilee). Baarit avautuvat.
24 - 28	Kova myrsky: harvoin koetaan sisämaassa. Puuta kaatuu juurineen, huomattavia vaurioita rakennuksissa ilmenee. Sotilashyppääjät näyttävät huolestuneilta.
28 - 32	Rajumyrsky: erittäin harvinainen, aiheuttaa vaurioita laajassa mittakaavassa.
yli 32	Hurrikaani: sotilashyppääjät keskeyttävät toimintansa tilapäisesti seuraavan sääennustuksen tuloon saakka.

ONKO TARKKUUSHYPPY ONGELMASI?

tule kotkaisuhoitoon, yksi viikonloppu kuuri auttaa!

Auttava puhelin RW-90-378827

- kerholla yli 30 kpl päävarjoja
- " yli 20 kpl varavarjoja
- " kenkiä, kypäriä ym.ym.
- " Pilatus Porter PC-6, 7 hyppääjää
- " edullinen Para-Pupi
- " RW-henkeä

Suomen Laskuvarjokerho ry Helsinki-Malmi lentoasema

BY KUSTU

TURBOLENSSIN VÄLTÄMINEN



Teksti: Rick March
Suom.: EK

Joka vuosi sattuu Suomessakin lukemattomia hidastuneita avautumisia tai muita vajaatoimintoja, joiden alkusyyinä on apuvarjon jääminen hyppääjän selän taakse turbolenssiin. Tässä artikkelissa (julkaistu: Parachutist June/76, "Getting It Off") amerikkalainen Rick March kertoilee näkemyksiään keinoista välttää tämän piinallisia hetkiä aiheuttavan tilanteen syntyminen.

(EK)

Jokainen kokenut laskuvarjohyppäjä on hyvin tutustunut apuvarjon hidastuneeseen toimintaan, turbolenssiin. Kuten useimmat heistä ajattelevatkin, se ei ole ainoastaan kiuasallinen ilmi, vaan toisinaan myös vaarallinen. Sen seurauksena saattaa olla paitsi korkeuden menettäminen, myös apuvarjon takertuminen sandomin koukkuun tai johonkin muuhun varusteiden osaan. Tämä taas saattaa helposti aiheuttaa hevosenkengän nimellä tunnetun erittäin ikävän vajaatoiminnan.

Esittän tässä yksinkertaisen menettelytavan turbolenssin ja sen mahdollisten seurausilmiöiden välttämiseksi.

Heikko tai taipunut apuvarjon jousi, apuvarjon virheellinen paikka repussa, apuvarjon kiinnityspunoksen sullominen sen jousen sisälle tai (silloin kun käytetään hidastussukkaa) kiinnityspunoksen laittaminen sukan huippuun siten, että se jää sukan ylimmäisen laskoksen alapuolelle saattavat aiheuttaa apuvarjon normaalia hitaamman liikkeelle lähtemisen.

Kuten kuitenkin useimmat hyppääjät hyvin tietävät, on perussyys apuvarjon hitaaseen toimintaan hyppääjän selän takana tavanomaisissa kasvot-maata-kohti- asennoissa oleva alipainealue (kuva 1.). Kun apuvarjo ponnahtaa tähän alueeseen, saattaa turbolenssi imeä sen takaisin selkään kiinni, eikä tällöin ole mitään takeita siitä, kuinka kauan se siellä pysyy. Siihen asti kunnes apuvarjo pääsee ponnahtamaan ilmapirtaan (ellei se jo sitä ennen ole takertunut johonkin varusteiden osaan), on hyppääjällä olemassa täydellinen problema.

Tavallisesti apuvarjo voidaan ravistaa tai lyödä kyynärpäillä pois selästä. Toisinaan saattaa pelkkä olan yli katsominen painaa vastakkaista olkapäätä sen verran alemmas, että apuvarjo pääsee ilmapirtaan. Monet hyppääjät tekevät tämän jokaisella hyppyllään.

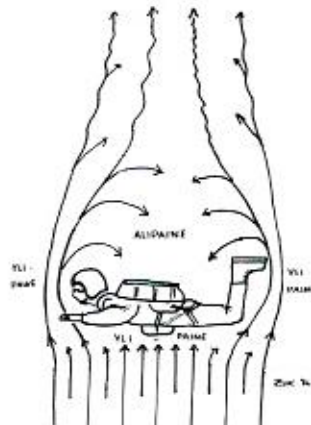
Kuva 1.

Kuva osoittaa ilmapirtausten kulun hyppääjään nähden. Tässä asennossa laukaistaessa vain oikein asennettu, riittävän voimakkaalla jousella varustettu apuvarjo pääsee nousemaan suoraan turbolenssialueen ulkopuolelle.

Paradoksaalista kyllä, erittäin hyvä ja symmetrinen laukaistus-asento on helpoin tapa hankkia itselleen turbolenssiä.

RW-hyppääjien kannalta huomattavana piirteenä on hyppääjän sivuilla esiintyvä ylipainealue, joka esiintyy sitä voimakkaampana, mitä enemmän hyppääjiä on muodostelmassa.

Hyvä apuvarjo ja oikein suoritettu varjon pakkaus eivät kuitenkaan aina riitä ehkäisemään turbolenssin syntymistä. Niinpä monet hyppääjät ovat alkaneet käyttää kohta apuvarjoa. Samaa tarkoitusta varten eräät valmistajat ovat toimittaneet markkinoille erityisen laajoja apuvarjoja (tai erityisen voimakasjousisia, kuten esim. Grabber tai Hot Dog, suom. huom.). Toiset taas tarjoavat myyntiin suoraan kädestä ilmapirtaan päästettäviä välineitä.



Vaikka vapaan putoamisen asennot perustuvatkin yleensä leveään kasvot-maata-kohti-asettoon, ei tämä tietenkään tarkoita sitä, että se olisi samalla paras mahdollinen laukaisuasento. Viimeisten 300 - 400 hyppyä aikana olen aino käyttänyt istuvaa asentoa, joka aivan pystyssä tai vähemmän pystyssä. Kertaakaan minulla ei ole ollut vähäisintäkään apuvarjon viivytystä, eikä myöskään muita, varjon aukaisuasennosta johtuvia, pienimpiäkään ongelmia.

Alain itse käyttää tätä laukaisuasentoa kuullessani kerrottavan, että se tekee avautumisesta vähemmän tärisyttävän kokemuksen. Olen nykyisin samaa mieltä: on todellakin huomattavasti miellyttävämpää aukaista näin, kuin tulla nykäistyksi pystyyn horisontaalisesta kasvot-maata-kahden-asennosta. Pääosa avautumisriuhkaisusta kohdistuu vartalon yläosaan olkapäiden etuosan sijasta. Kesti kuitenkin jonkin aikaa ennenkuin tajusin, että toimenpide oli samalla saanut aikaan varsin siistit varjon avautumiset.

Syy tähän on varsin yksinkertainen. Apuvarjo ponnahtaa suoraan ilmavirtaan ja alkaa välittömästi kohota ylöspäin, turbolenssialueen ollessa miltei olemattoman pieni. Avautumistapahtuma on niin nopea, ettei ilmavirta ehti työntää sukun sisällä olevaa kupua apuvarjon edelle. Hyppääjä ei myöskään ehti tahattomasti kääntyä jomalle kummalle sivulle tai kaatua selälleen punosten ja kantohihnojen läpi. Monet hyppääjät ovat tarkkaileet minua ilmassa ja he vahvistavat, että menetelmä toimii viehättävästi.

Tarvittavan liikesarjan suorittaminen kestää noin yhden sekunnin. Samalla kun hyppääjä vetää kahvasta, hän työntää molemmat kätensä ulos, suoraan eteenpäin. Samalla hetkellä jalat vedetään yhteen ja polvet nostetaan kohti rintaa. Liikettä ei saa tehdä liian voimakkaasti. Se ei saa olla riuhkaisemalla tehty vartalon koonvetäminen, vaan mieluummin kuin hitaasti tehtävä takavoltti.

Apuvarjo ponnahtaa ilmavirtaan hyppääjän saavuttaessa 45 asteen kallistuksen taakse. Avautumiskyky tapahtuu jokseenkin samalla hetkellä, kun hyppääjä saavuttaa istuvan tai pystyasennon.

Pystyasentoon kääntymisen aikana voit katsella, miten kupu alkaa kehittyä ja kun olet istuvassa asennossa, voit halutesasi nähdä myös sen loppuvaiheet. Lisätuna menetelmässä on se, että voit nähdä kaikki mahdollisesti ilmenevät vajoatoiminnot välittömästi. Ylöspäin katsominen ei rasita niskaa. Ja jos pidät polvesi ylhäällä, miltei koko aukaisukyky kohdistuu takapuoleesi.

Erään teorian mukaan erittäin painavalla hyppääjällä tätä laukaisuasentoa käytettäessä kohdistuisi selkärankaan liian suuri kokoon puristava voima. Henkilökohtaisesti en kuitenkaan tähän usko, ennenkuin joku pystyy todistamaan väittämän. Tällainen teoria saattaa johtua epäoikeinista poiketa laukaisuasennosta, jota niin kauan on pidetty tyrvällisenä. Yksi asia on kuitenkin varma: apuvarjosi lähtee taatusti irti selästäsi, ja puhtaasti!

Oppilashyppääjille en kuitenkaan suosittele tätä laukaisutapaa. Sitä mielestäni saivat käyttää ainoastaan kokeneemmat hyppääjät, jotka ovat suorittaneet hallittuja takavoltteja. Ilman riittävää kokemusta oppilaat saattavat helposti menettää asennon hallinnan, erityisesti silloin, kun syystä tai toisesta kahva on tiukka. Kokeneemmat hyppääjät tulevat kuitenkin huomaamaan, että esittämäni menetelmä on yksinkertainen, turvallinen ja luotettava tapa aikaansaada jokaisella hypyllä puhdas avautumistapahtuma.

Katsoessasi ympärillesi huomaat monien hyppääjien jo käyttävän tätä menetelmää ja myös vahvasti uskovan siihen!

SUOMENTAJAN KOMMENTTI

Olen itse käyttänyt samaa aukaisutapaa suunnilleen yhtä kauan kuin artikkelin laatija. Kirjoituksessa esitettyjä näkemyksiä pidän hyvänä, kuitenkin mielestäni tulisi seuraaviin kohtiin kiinnittää esityistä huomiota:

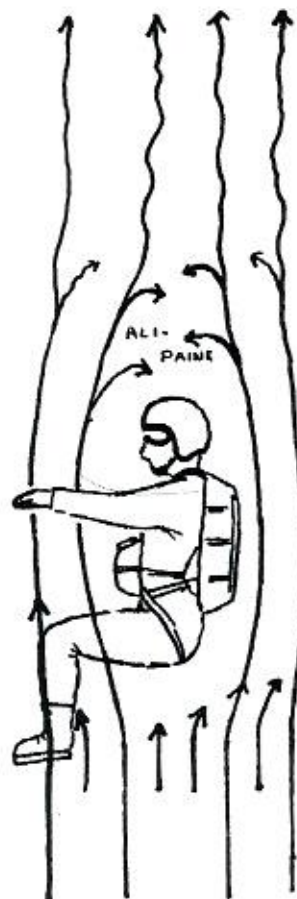
- repun yläpäässä ei saisi olla mitään tarpeettomia ulokkeita, joihin apuvarjo voisi takertua. Erityisesti Kap'in kiinnikkeet yms. ulokkeet saattavat aiheuttaa kiinni jäämisen. Ylijäämä-tyyppisissä repuissa apuvarjo saattaa suhteellisen helposti takertua repun yläosassa olevaan laukaisuvarjerin suojaalppään (kokemusta on).

- relatiivihypyillä on tarkkaan harkittava, kannattaako menetelmä käyttää, sillä istuvaan asentoon kääntyminen aiheuttaa takalukua. Ainoastaan mikäli muodostelman purkamisen on suoritettu riittävän korkealla ja eroa hyppääjien välillä on tarpeeksi, soveltuu menetelmä käytettäväksi RW-hypyillä.

- asentoa opeteltaessa on huomioitava, että väärä aikautus laukaisussa ja asennon muutoksessa saattaa kaataa hyppääjän kyljelleen tai selälleen. Tästä syystä saattaisi olla parasta suorittaa laukaisu ensimmäisillä kerroilla hieman normaalia korkeammalla, jotta voitaisiin vielä mahdollisuuksien mukaan stabiloida asento ja yrittää uudelleen.

Yhden kirjoittajan käsitykseen, että esitetyn laukaisuasennon käyttäminen soveltuu vain kokeneille hyppääjille, joille omien kokemuksieni perusteella suosittelin sitä lämpimästi.

● ● ● ● (EK)



Kuva 2.

Istuvassa asennossa apuvarjo pääsee heti ilmavirtaan, eikä näin ollen enää pysty jäämään hyppääjän pään yläpuolella sijaitsevaan pieneen alipainealueeseen.

HYPPYMÄÄRÄT SUOMESSA JA VÄHÄN MUUALLAKIN

Kulunut vuosi 1976 oli laskuvarjourheilun kannalta ennätysvuosi. Kokonaishyppymäärä vuoden päättyessä oli 13 586. Aikaisempi ennätys oli vuodelta -71; 13 005 hyppyä.

Viime vuoden toiminta ym. luvuista ja toiminnan jakautumisesta antanee jonkinlaisen kuvan ilmailuhallituksen virallinen laskelma:

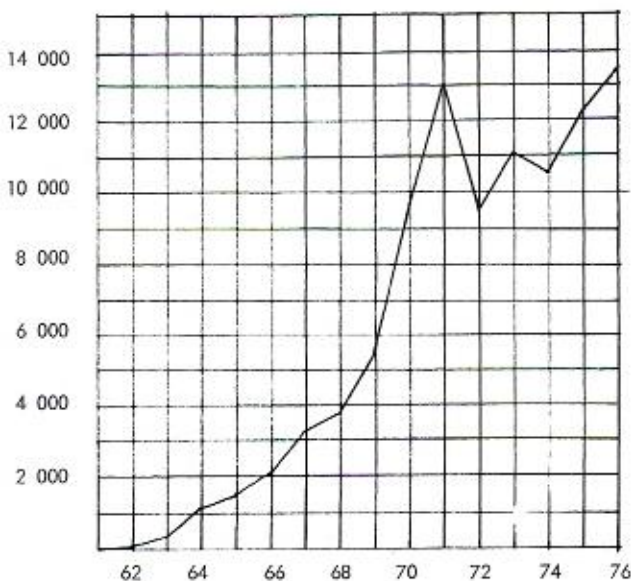
HENKILÖT	naisia	miehiä
- alkeishyppääjiä (pakkolauk.)	41	234
- oppilashyppääjiä (itselauk.)	12	106
- lupakirjahyppääjiä	8	74
- hyppymestareita	1	58
yht.	62	472 = 534

KOULUTUS	määrä	
- alkeiskursseja	35	joilla opp. 33
- jatkokursseja	8	" - 7
- HM-kursseja	1	" - -
- muita kursseja (vast.)	4	" - 1

Viimeksi mainittu kaivannee hieman lisäselvitystä:
 - 2 pakkokurssia (naisia 1, miehiä 14)
 - 1 kulohyppykurssi (miehiä 12)
 - 1 HM-seminaari (miehiä 7)

HYPPYTOIMINTA	pakkolauk.		itselauk.	
	naiset	miehet	naiset	miehet
- koulutushyppy	275	1608	220	2027
- harjoitushyppy	-	24(HM-kurssi)	196	7435
- näytishyppy	-	-	2	274
- kilpailuhyppy	-	-	9	1515
- kulohyppy	-	-	-	1
yht.	275 +	1632 =	427 +	11252 =
		1907		11679

Viime vuoteen verrattuna kaikki luvut ovat aavistuksen verran nousseet. Kotomaamme pitempiäaikaisen koko kuvan havainnollistamiseksi on oheen liitetty korkeintaan puolittieteiliseltä vaikuttava, mutta muuten silmää kiehovä käppyrä.



Hyppymäärät Suomessa vv. 1962 - 1976

Edellytyksellä että sen perustana olleet tiedot pitävät paikkansa, oli maassamme hypätty urheiluhyppyä alkaen vuodesta 1962 viimevuoden loppuun yhteensä 97 316 kappaletta.

En. määrästä on SLK:ssa hypätty 26 464 hyppyä. Vakaata kakkossijaa pitää hallussaan ULK kokonaishyppymäärällä 17 219. Lisää tietoja vuoden -76 laskuvarjotoiminnasta SIL:n puitteissa löytyy "Ilmailusta".

MUUALTA

Ruotsissa kuluneen vuoden tilastot näyttävät seuraavan näköisiltä:

- pakkolaukaisuja yhteensä	3270
- itselaukaisuja	17479
yhteensä	20749

Jäseniä Ruotsin liitossa oli yhteensä n. 1600 (SIL:ssa laskuvarjoilua harrastavia n. 600 kpl).

Tanskan maalla hypättiin vuonna -76 14 400 hyppyä(noin). Tanskan laskuvarjoliittoon kuuluu jäseniä n. 1300. Tutkitteltaessa jäsenmäärien ja hyppymäärien välistä suhdetta meillä/Tanskassa, on tulos vahvasti meidän eduksemme.

Norjasta ei ole tiedossamme täsmällisiä lukuja, mutta vuoden -76 joulukuussa saadun arvion mukaan hyppymäärä voisi olla noin 20 000.



Suomen ensimmäisen laskuvarjohyppäjäin majuri Eero Erho on täyttässä 80 vuotta, paljastettiin Vammalassa hänen kunnialaakseen 1977-04-19 kunnialaella. Erho hypätti ensimmäisen hyppynsä jo vuonna 1918 Saksassa. Hän suoritti ensimmäisen hyppynsä Suomessa 1922-06-17. Kuvassa Matti Sammatti, Olli Rusila sekä laatan poljajouko Lars Bläckström.

In the honour of the first parachute jumper in Finland, major Eero Erho, a plaque was unveiled in Vammala on his 80th birthday. Major Erho did his first jump in Germany from a balloon. His first jump in Finland was from a Fokker aeroplane. The date was 17th of June 1922. Mr Erho acted as a professional parachute jumper in Australia from 1924 to 1931.

LASKUVARJOSTINKILPAILUT

Kesällä 1925 oli Ranskassa Vicennesin kaupungissa suuret kolmipäiväiset ilmailumessut: The Aviation Meeting at Vicennes 20th to 22nd of June. Messuilla olivat kaikki ranskan suuret ilmailuvirtuoosit läsnä.

Messujen antimena oli mahtava lentonäyttely, ilmapallojen hävitystä, maaliinlaskukilpailu, taitolentoa sekä kuten arvata saattaa "laskuvarjostinkilpailut".

"Laskuvarjostinhyppykilpailussa" oli osanottajia runsaasti ja suurimmaksi osaksi naisia. Hyppääjiä tulikin ajoittain melkein satamella alas. Kilpailulajina oli henkilökohtainen tarkkuus. Silmiinpistävää oli "varjostimien" suuri liitokyky. Hyppy suoritettiin 300 metristä ja onnistuivat kaikki hyvin vaikkakin varvarjo oli tällöin vielä tuntematon. Huvittavaa oli erikoisesti erään neitosen alastulo. Hänkun hyppäsi pelkässä hameessa. Valjeat olivat kiinnitettynä ainoastaan vyötäröön. Kansa riemuitsi ja kaikki kiikarit suunnattiin häneen.

Paras hyppy oli 45 m, keskimäärin kuitenkin n. 200-400 m.

Romaneschi oli kuitenkin kilpailujen sankari. Hänen esityksensä olisi ehkä lähemmin kuulunut johonkin sirkukseen kuin tällaiseen ilmailunäyttelyyn mutta olivat joka tapauksessa mielenkiintoisia ja sellaisia joita siihen saakka oltiin pidetty amerikkalaisena bluffina.

Laskutelineeseen kiinnitetty n. 15 m pituinen köysi laskeetaan koneesta alas. Sen päähän, jossa on trapetsi, kiipee "laskuvarjostintaitelija" ja suorittaa erinäisiä temppuja - kaikki tämä koneen lentäessä muutamassa kymmenessä metrissä katselijoiden yläpuolella. Ymmärtää saattoi että tällainen urheilu vaatii voimia, näppäryyttä ja ennenkaikkea uskallusta. Se herättikin ranskalaisessa yleisössä suunnatonta ihailua.

Kone nousee korkeammalle Romaneschin jatkaa huimapäistä leikkiään. Yhtäkkiä hänet nähdään putoavan. Yleisön joukossa syntyy hirveä melu. Naiset kirkuvat pelästyneinä, joku menettää tajuntansa... Tämä ei kuitenkaan kestänyt monta sekuntia kunnes varjo avautui juhlallisesti lumi-valkoisena, sinistä taivasta vasten. Sen varassa riippui Romaneschi yhä edelleen temppuillaan maankamaraa kahti. Kuului yleinen helpon huokaus. Mutta hyppy ei ole vielä päättynyt! Noin 100 metrin korkeudesta putaa Romaneschi jälleen kuin kivi. Laskuvarjon jäädessä yksin taivaalle... Romaneschi oli leikannut köyden poikki mutta hänellä on toinen varjo, joka nyt vuorostaan avautuu. Myrskyisät suosiosoitukset tervehtivät hänen maahantuloaan. Triumfaatorin tavoin, ylösnostetuin käsin hän vastaa suosiosoituksiin.

Hänellä oli jo tällöin viiden vuoden kokemus alallaan, kokonaishyppymäärän ollessa 146.

HYPPYJÄ 50 VUODEN TAKAA

Italialainen luutnantti Freri kävi n. 50 vuotta sitten Suomessa esittelemässä keksimänsä Salvator laskuvarjoa, suorittaen samalla muutaman näytehyppynä Santahaminassa ja Utissa.

Luutnantti Freri suoritti ensimmäisen näytehyppynsä Suomessa 15.7.27 hyppäämällä 400 m. korkeudessa lentävästä IVL-koneesta. Hyppy suoritettiin mahdollisimman todennäköisesti,

sillä ltn. Freri nousi ilmassa koneen tasolle ja suoritti hypynsä sieltä, pudoten Santahaminan ja Vasikkasaaren välille mereen. - Koska varjon kastuminen suomalaisessa vedessä ajantakaan vaikuttaa haitallisesti silkkiin, ei Santahaminassa tahdottu järjestää useampia hyppyjä. Sensijaan tapahtui Utin lentokentällä 17.7.27 hyppynäytös, johon suomalaisetkin osallistuivat.

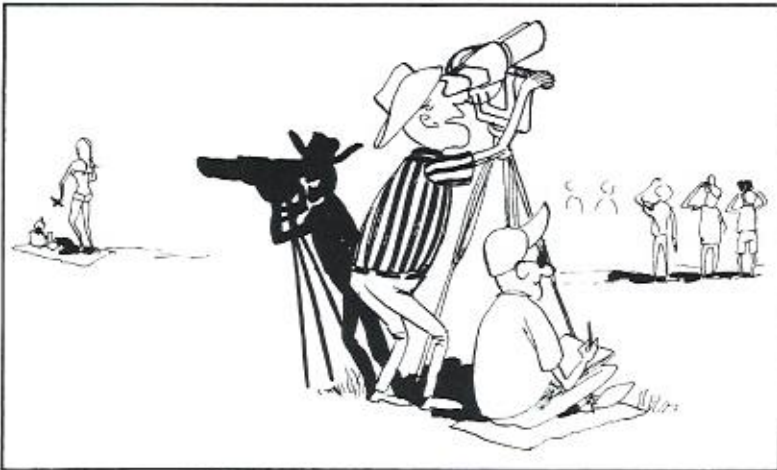
Tieto luutnantti Frerin hypystä oli levinnyt paikkakunnalle ja koannut katsojia runsaasti hypypaikalle niinhyvin sotilas-henkilöitä kuin siviiliväestöäkin. Luutn. Freri suoritti tällä kertaa hypynsä Moraine-koneesta 400 m. korkeudelta. Hyppy onnistui erinomaisesti, varjo avautui heti ja laskeutui maahan moitteettomasti. Varjolla, jota luutnantti Freri käytti, ei tästä ennen oltu suoritettu edes tavanmukaista koehyppyä. Tällainen hypääminen ei olisi ollut kuulema Italiassa mahdollinen, sillä vältti suorittaa jokaisella varjolla koehetön, leimaa sen ja sitten vasta annetaan se lentäjille käytettäväksi.

Kokoontunut yleisö sai tämän jälkeen nähdä vielä luutnantti Harju-Jeantyn suorittaman hypyn, joka tehtiin meillä olevalla Irving-mallisella varjolla. Yleisö seurasi hyppyä henkeä pidätellen, sillä aluksi putosi hyppääjä noin 70 metriä kuin kivi maata kohden ja vasta sen jälkeen nähtiin varjon avautuvan ja hyppääjä laskeutui moitteettomasti maahan. Läsnäolleet saivat myöhemmin kuulla, että katsojia hirvittänyt putoaminen oli hyppääjän tahallisesti aikaansaama katsojien mielenkiinnon herättämiseksi.

Edellä kerrotuihin onnistuneisiin hypysuorituksiin on laskettava vielä kersantti Teittisen moitteeton hyppy 400 metrin korkeudelta. Kersantti Teittinen ei kuulu lentävään henkilökuntaan, mutta oli monien muiden joukossa ilmoittautunut halukkaaksi hypysuorittajaksi. Hänet valittiin erikoisesti näytteeksi siitä, miten ei-ammattitaitoinenkin voi varjoa oikein käyttäen laskeutua loukkaantumatta lentokoneesta maahan. Hyppy suoritettiin samalla varjolla, millä luutnantti Freri suoritti hypyn Santahaminassa.



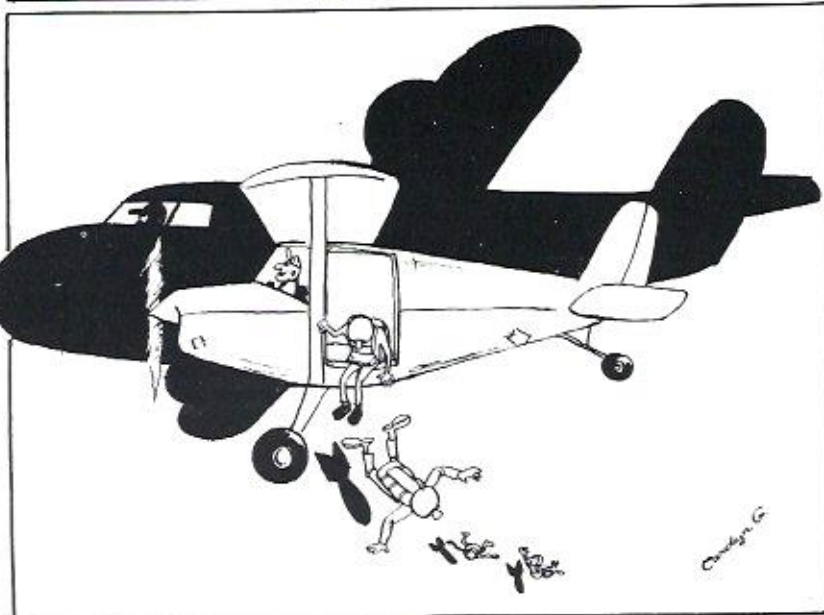
VARJOT KEI



ARTOVAT



By Carolyn Gruber



UUTTA OLKALUKOISTA

BOOTHIN KOLMIRENGASSYSTEEMI

Lars Bäckström

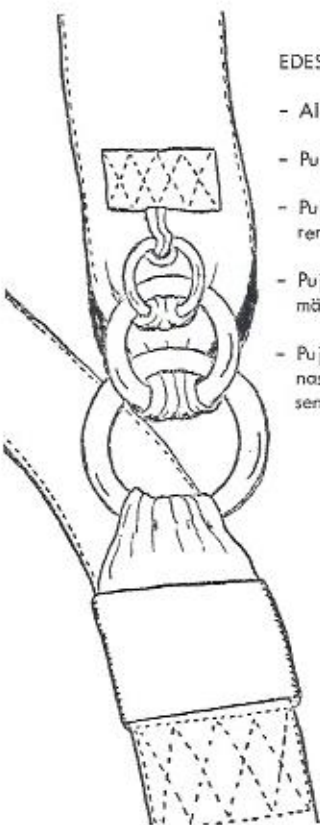
Amerikkalainen Bill Booth on tuonut markkinoille uuden olkalukon. Olkalukko toimii vipuvarsiperiaatteella, jossa vipuina toimivat kolme rengasta ja nylonlenkki. Molemmat olkalukot voidaan aukaista samanaikaisesti olkalukkojen yhteisestä kahvasta vetämällä.

Syksyllä 1976 oli järjestelmää kokeilut jo yli 3500 hypyllä joissa 15 oli ennalta suunniteltua irtipäästämistä, 6 irtipäästämistä tositilanteessa sekä käytännöllisesti katsoen tuhansia kokeita harjoitusvaljoissa. Kaikissa kokeissa järjestelmä toimi moitteettomasti, ei satunnaisia aukeamisia eikä rakennevaurioita.

Kuten tuli mainittua, perustuu itse järjestelmä vipuperiaatteen. Renkaat ovat oikeastaan 10:1 vipuja. Renkaiden ollessa kytkettyinä on yhteinen mekaaninen vipusuhte 100:1. Nylonlenkki toimii puolestaan vipusuhteella 2:1 antaen näin kokonaisvipusuhteeksi 200:1 kantohihnan kohden tai yhteensä 400:1 molemmille kantohihnoille. Toisin sanoen jos koko järjestelmä kuormitetaan 1200 kp kuormalla (karkeasti katsottuna liitovarjon aukaisunykäys) kohdistu laukaisuvaijeri/nylonlenkkiyhdistelmään ainoastaan 3 kp:n voima. Irttoaakseen 80 kg painoisen hypätäjän kuvustaan torvitsee laukaisuvaijerin liikkuu ainoastaan molempien nylonlenkkien aiheuttamaa 0,2 kp:n vetoa vasten. Järjestelmä on erittäin yksinkertainen, ei teräviä tai ulkonevia osia johon olisi tarttumisvaaraa. Se voidaan asentaa mihin varjoon tahansa vaikkakin työn saa tehdä ainoastaan laskuvarjokorjaamo.

On kuitenkin huomattava että koska on kyseessä aivan uusi laite tulevat sen edut tai haitat selvemmin esille vasta tulevaisuudessa.

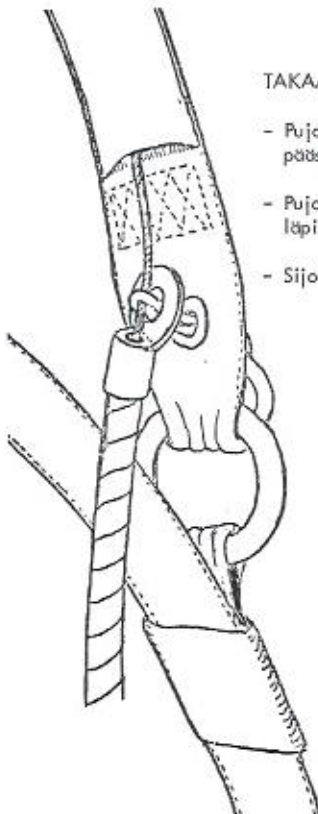
KOLMIRENGASKIINNITYS



EDESTÄ

- Aloita suurimmalla renkaalla.
- Pujota toinen rengas sen läpi.
- Pujota pienin rengas toisen renkaan läpi.
- Pujota nylonlenkki pienemmän renkaan läpi (yli).
- Pujota nylonlenkki kantohihnassa olevan metallivahvistetun reijän läpi.

KOLMIRENGASKIINNITYS



TAKAA

- Pujota nylonlenkki laukaisuputken päässä olevan aluslevyn läpi.
- Pujota laukaisuvaijeri nylonlenkin läpi.
- Sijoita laukaisukahva suojataskuun.



RW-LEIRI

11-15.7.

TANSKASSA

- DC-3
- 16-20 miehen tähtiä (kuvioita)
- Majoitus armeijan tiloissa samoin ruokailu
- Hyyt 30 Mk (3 000 m)

Listätietoja antaa Jorma Öster
Puh. 740 021



LASKUVARJOHYPPYTOIMINTAA KOSKEVAT

ASIAKIRJAT 1977-04-28

Lait ja asetukset

- Suomen asetuskokoelma n:o 595 Ilmailulaki
annettu 1964-12-11
Suomen asetuskokoelma n:o 525 Asetus ilmailu-
lain voimaantulosta 1968
Suomen asetuskokoelma n:o 525 Ilmailuasetus
Suomen asetuskokoelma n:o 485 Asetus ilmailu-
asetuksen muuttamisesta 1975-06-13
Suomen asetuskokoelma n:o 423 Kulkulaitosten
ja yleisten töiden ministeriön päätös lento-
sääntöjen julkaisemisesta 1969.

Määräykset ja tiedotukset

Yleistä

- GEN T1-1 Lentoturvallisuusosaston määräys- ja tiedotus-
järjestelmä
Muutos 1
Liite 1
Muutos 3 Luettelo lentoturvallisuusosaston ilmailumää-
räyksistä ja tiedotuksista
Liite 2
Muutos 3 Luettelo voimassa olevista vanhan järjestelmän
mukaisista lentokelpoisuusmääräyksistä ja
-tiedotuksista ja teknillisistä tiedotuksista
GEN T1-2
Muutos 1 Ilmailuhallituksen lentoturvallisuusosaston
julkaisujen hinnat

Ilma-alkukset ja ilmailuvälineet

- AIR T1-3
Muutos 3 Luettelo ilmailuhallituksen hyväksymistä yri-
tyksistä, jotka on oikeutettu suorittamaan tek-
nillisen päiväkirjan avauksia (+ barometrilau-
kaisimien laitekorttien avauksia)
AIR M10-1
Muutos 1 Laskuvarjon rekisteröinti
AIR M10-2 Laskuvarjon huolto ja tarkastukset
AIR M10-3 Pakkolaukaisuhina ja sen kiinnittäminen
AIR M10-6 Laskuvarjoissa käytettävät laukaisuvarjerit
AIR M10-7 Laskuvarjohyppytoiminnassa käytettävät baro-
metrilaukaisimet
AIR M10-8 Barometrilaukaisimien laitekortit
AIR M13-1 Ilmailuvälinekorjaamot

Laskuvarjohyppytoiminta

- OPS M1-2
Muutos 1 Lentonäytökset ja kilpailut
OPS M1-4
Muutos 1 Ilmoittaminen lentotoiminnassa sattuneesta on-
nettomuudesta, vauriosta tai vaaratilanteesta
OPS M6-1 Ilmoittaminen laskuvarjohyppytoiminnassa sat-
tuneesta vaaratilanteesta
OPS M6-2 Laskuvarjohyppytoimintaa koskevat yleiset
varomääräykset

Ilmailulupakirjat

- PEL M1-1
Muutos 4 Ilmailuhallituksen päätös eräistä lupakirja-
määräyksistä
PEL M1-4 Ilmailulupakirjoja koskevia yleisiä määräyksiä
PEL T1-1 Ilmailulupakirjan ja siihen liittyvän kelpuutuk-
sen hakeminen tai uusinta
PEL M2-60 Laskuvarjohyppääjän lupakirja
PEL M4-1
Muutos 2 Lääkärintarkastus ilmailulupakirjoja varten
PEL T4-1
Muutos 8 Ilmailuhallituksen nimeämät tarkastavat lää-
kärit
PEL T4-2 Lääketieteelliset vaatimukset eri ilmailulupa-

- Muutos 1 kirjoja varten ja voadittavien lääkärintarkas-
tusten suorittajat
PEL T4-3 Lääkkeet ja ilmailu

Koulustoiminta

- TRG M1-10 Ilmailuhallituksen päätös laskuvarjohyppääjä-
koulutuksesta
TRG T2-11 Koulutusohje varavarjotoimenpiteiden suorit-
tamiseen laskuvarjohyppytoiminnassa

Muutosmääräykset

- M 555/73 Irvin 46 laskuvarjo. Laskuvarjon laukaisuvai-
jerin tarkastaminen
M 618/75 Laskuvarjon apuvarjo
M 636/75 Pioneer. Laskuvarjon valjaat.

Vanhan järjestelmän voimassa olevat määräykset

- LT 1/71 Laskuvarjohyppy (kumottu kohdat 1,2,3,4,5,
6.1 ja 6.2)
LT 4/70 EFA:n barometrilaukaisimen malli 36 tarkastus
LT 5/70 Laskuvarjon maalaaminen ja korjausteipin käyttö
MT 10/66-2 Laskuvarjohyppytoimintaan käytettävät lento-
koneet
Dn:o 2317/64/76 Liitovarjoihin liittyvät toimintarajoituk-
set (1976-08-06)

ERÄS VAARATILANNE

TEKSTI: LARS BACKSTRÖM

Olemmehan varmaan kaikki jo kuulleet miten suuressa mail-
massa RW:ssä silloin tällöin sattuu yhteentörmäyksiä tai sekaan-
tumisja toisten kupuihin enemmän tai vähemmän tuhoisin seu-
rauksin.

Tulee ehkä mieleen että eihän niitä täällä meillä

Meillähän hypätään RW:tä niin vähän. Mutta kuinkahan kävi?

Pari viikkoa sitten sattui seuraava näytelmä:

Tarkoituksena oli muodostaa kolmen tähti. Purkautumisen jäl-
keen hyppääjät kääntyivät kuten kuuluukin 180°. Paitsi yksi.
Hän kääntyi enemmän. Joutuikin tällöin liian jälkeen erään
toisen hyppääjän yläpuolelle. Varjo auki. Alla oleva hyp-
pääjä pälyili ympärillensä. Ei havainnut mitään. Varjo auki
ilman laukaisumerkkiä seurauksena että yläpuolella oleva
hyppääjä tuli punosten läpi hänen rinnalleen. Molemmat
kuvat olivat täysin auki. Varjat joutuivat hitaaseen kierto-
liikkeeseen jolloin kaverukset päättivät lyhyen keskustelun
jälkeen että varavarjon käyttö oli tarpeetonta. Toisella
TU-, toisella Papillon. Hyppykokemus pojilla 150-200.

Mitähän kaverit olisivat tehneet jos kupujen pyörimisliike
olisi kiihtynyt jossain 100-200 metrin korkeudessa ja kuvut
sekaantuneet täysin toisiinsa? Niinkin on käynyt mailmalla.
Onneksi tämä tapaus päättyi onnellisesti, mutta läheltä
piti.

Mitä opimme tästä? Miettikää! *

IH-tiedottaa

Ilmailuhallitus julkaisi 1977-02-07 ilmoituseritys TRG M1-10 "Ilmailuhallituksen päätös laskuvarjohyppääjäkoulutuksesta". Määräyksen 33 §:n mukaan tulee koulutusluvan haltijan tehdä ilmoitus jokaisen peruskurssin alkaessa koulutettavien nimistä, henkilötunnuksista sekä osoitteista. Ilmoituksen voi tehdä ilmailuhallituksen lomakkeella IH 3217. Edellä mainittua ilmoitusta ei kuitenkaan tarvitse tehdä vanhoista oppilaista joilla ja on voimassaoleva lääkärintodistus ennenkuin lääkärintodistuksen uusinnan yhteydessä. Lääkärintodistus tulee olla lomakkeella IH 3121 ja 3122 (PEL M4-1). Em. lomakkeita on saatavana ilmailuhallituksesta.

SM-KISAT M/77

Klassiset lajit = tempu ja tarkkuus:

- Aika: harjoitusleiri 2. - 9.7.77, kisat 10.-17.7.77
- Paikka: Utti

Relatiivi

- Aika: harjoitusleiri 6.- 11.8.77, kisat 12. - 14.8. sekä 20.- 21.8.77
- Lajit: 4- ja 8-miehininen sekvenssi-RW
- Paikka: Utti

Edellämainitut ajat lienevät nyt sitten aivan lopulliset. Hinnat yms. kisaan liittyvät tarkemmat tiedot tulevat lähitulevaisuudessa kerhoille kilpailukutsun muodossa.

ARVOISA PÄÄTOIMITTAJA

Vuoden -77 LASKUVARJOURHEILU-lehti numero 1 oli erittäin asiallinen. Toisin sanoen se oli "KANSAN MAUN MUKAINEN". Toivon ja uskon sen pysyvän samalla linjalla.

Mutta eräs pyyntö on sydämellä. Toivoisin lehden keskiaukeamalle parasutistiaiheista julistetta joka numeroon, jos siihen vain suinkin on mahdollisuuksia.

Vaasassa 19.03.1977

Kunnioittaen "Eräs parasutisti Pohjanmaalta"

Ankarasti kiitoksia "Erälle parasutistille Pohjanmaalta" liitettävistä kuin myös kannustavista sanoistasi. Toivottavasti onnistumme pitämään Sinut kuin myös mahdollisesti jotkut muut lukijamme samoin ajattelevina (toisinajattelusta ei saa kuin harmia).

Mitä tulee pyyntösi, emme voi sitä valitettavasti ihan vielä toteuttaa rahna- (ttomuus) yms. syistä johtuen. Vaan josko katsellaan ja kuunnellaan.....

Eero

P.S. Julkaisemme mielellämme toimitukselle tulleita kirjeitä. Lähetä rohkeasti kirjeesi omalla nimelläsi (mikäli kuitenkin haluat jättää nimesi ainoastaan toimituksen tietoon).

HANSKIN TUHANNES !

Hanskin tuhannes !

LjK:n "Koplan" (hyppykoulutusosasto) johtajana, mutta parasuuttiväelle ULK:n ankarana tarkkuus/tempuhyppääjänä paremmin tuttu kapteeni Hannu Laitinen hypähti tuhannen kerran laskuvarjomallisesti 9.4.1977, Utissa.

Hanskin hyppyhommelit alkoivat -67 LjK:n kurssilla. Itse-aukaisuhypyt hän aloitti kaksi vuotta myöhemmin. Tuhannesta hypystä Hannulla on n. 200 pakkolaukaisumallisia.

Varavarjokeikkoja ei ole tuhanteen hyppyyn sopinut yhtään kappaletta.

Hanski on kolmas ilman varavarjokeikkaa 1000 hyppyä suorittanut persoona LjK:ssa.



UT-15 SARJA 5 1810:- KUPU
PAINELAUKAISIMIA
LASKUVARJOJA
KORKEUSMITTAREITA 390:-
YM. YM. YM.

Suoraan varastosta

KAAKON RAJAKAUPPA OY

KAUPPALAMMATTU 12
45100 KOUVOLA 10 951/16977

Hervannan koulu Laskuvarjotarvikkeelle

Tamperealainen Laskuvarjotarvike Ky kelpaa kahden äänestyksen jälkeen Lempäälän kunnanvaltuustolle Hervannan koulun ostajaksi.

Laskuvarjotarvikkeelle myynnit esitti valtuutettu Matti Käkeli, joka perusteli esitystään tarkoituksella saada kuntaan varma yritys. Kunnanhallitus oli esittänyt ostajaksi lempääläisiä Reljo ja Marja Fredrikssonia, jolta kannatti myös SKDL:n ryhmä. Sos.dem. ryhmä puolestaan oli Laskuvarjotarvikkeen kannalla mutta olisi halunnut nostaa hintaa. Laskuvarjotarvike on tarjonnut koulusta 70000 markkaa, mutta sos.dem.ryhmä olisi nostanut hintaa 100000

markkaan. Valtuston jäsen Pekka Salo useiden muiden kannattamana oli kuitenkin sitä mieltä, että hinnan nostaminen tarjousten pyytämisen jälkeen olisi ollut kaikkien hyvien kauppiastopojen vastaisia.

Laskuvarjotarvike tuo maahan ja myy laskuvarjoja, niiden varosia sekä -tarvikkeita. Koska suurimpina asiakkaana toimivat Suomen armeija, laskuvarjokerhot ja ilmailukerhot, liikepaikan ei tarvitse olla keskelineen. Toiminnan alettua täydellä teholla Hervannan koulussa firma uskoo työllistävänsä 7-9 henkilöä.

Hervannan koulusta on jätetty kaikkiaan 17 estotarjousta.

Oheinen lehtileike on saksittu Lempäälän Sanomista. Kitu Toivonen kertoi lisäksi, että paikka sijaitsee 9 kilometrin päässä Tampereen rautatieasemalta. Tilan nimi lienee alustavien kaavailujen mukaan "Para-Perä"

TEKSTI: LARS BÄCKSTRÖM

LASKUVARJOSTIN

20-luvulla käytiin lehdistössä kiistaa kumpaa sanaa pitäisi käyttää laskuvarjostin vai laskuvarjo. Aero-lehdestä vuodelta 1927 löytyy aiheesta seuraava kirjoitus:

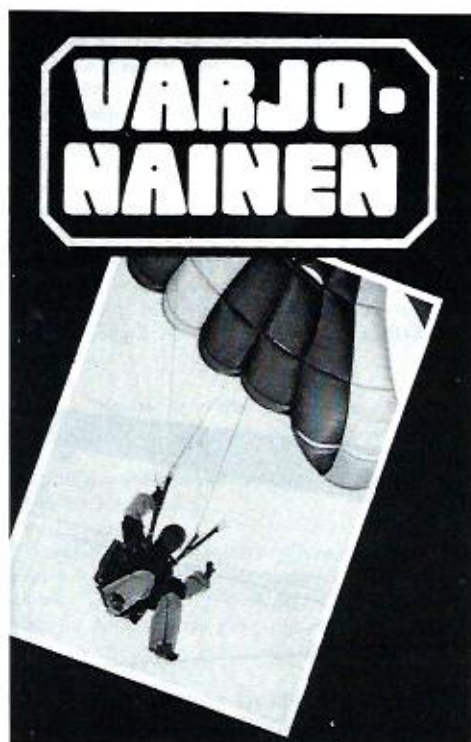
LASKUVARJO PRO -VARJOSTUS

Vaikka laskuvarjolla jo useita vuosia sitten on Suomessaakin suoritettu annistuneita näytehyppyjä (luutu, Erho) on tällainen laite ainakin sanomalehtimiehille sikäli tuntematon, etteivät osaa siitä edes käyttää oikeata nimitystä. Kuluvan kesän aikana suoritetuista hypynäyteistä ovat päivälehdet sisältäneet muuten asiallisia selostuksia, mutta ilmoittavat hypyt suoritettun laskuvarjostimella. Eiköhän olisi syytä painaa mieliin, ettei "laskuvarjostinta" tarvita alustuloo varjostamaan, vaan tarvitaan laskuvarjo varjelemaan loukkaantumasta. - Vertaukseksi mainittakoon, ettei puhuta sateen- eikä päivänvarjostimista vaan - varjoista. - Käytettäkään siis oikeata suomenkielistä sanaa laskuvarjo pro laskuvarjostin.

ENSIMMÄISET LASKUVARJOKURSSIT

Suomen ilmavoimat saivat ensimmäiset laskuvarjonsa vuoden 1927 alussa Yhdysvalloista. Kotimaisten opettajien saatua koulutuksensa järjestettiin Santahaminassa "laskuvarjostinkursseja" muutamalle upseerille jokaiselta ilmoitustalolta, jotka vuorostaan harjoittivat kukin osastollaan lentävän henkilökunnan laskuvarjostimen käyttöönsä. Santahaminan kurssit, joilla opettajina toimivat kapteeni Railio ja insinööriluutnantti Rauhamaa, alkoivat 1927-03-15 ja loppuivat 1927-03-21. Kurssilla opetettiin laskuvarjostimen pakkausta, säilyttämistä ja varastoimista sekä lopuksi annettiin opetusta varsinaisessa laskuvarjostinhyppäyksessä.

Kurssin loputtua suoritettiin kaksi laskuvarjostinhyppyä 500-600 m korkeudesta. Hyppäjinä olivat vänrikki Magnusson ja vänrikki Salonen ja laskuvarjostimet toimivat täysin moitteettomasti, joten hypyt tapahtuivat ilman minkäänlaista häiriötä.



TEKSTI: EERO KAUSALAINEN

Sattui tässä päivänä muutama - tai oikeastaan satutettiin - "varjonainen" niminen kirja käteen. Opus oli Pekka Salon kirjoittama dekkari, joka sivusi laskuvarjohyppeä.

Kirjan tekijä Pekka Salo osallistui kuusikymmenluvun puolivälän paikkaille SLK:n Nummelassa järjestämälle laskuvarjohyppekurssille, jolla myös tietävästi hypäsi jonkin verran. Näistä kokemuksista lienee sitten myöhemmin versunut ajatelmä tähän harrastuspiiriin liittyvän kirjoittelun aikaansaamisesta.

Kirja on sangen vauhdikas kertomus tapahtumasarjasta, jossa liikutaan välillä New Yorkissa sitten Kaukomailla Kuopiassa, josta taas sujuvasti Espanjan kautta Marokkoon.

Laskuvarjoiluun kirjassa liittyy murha, jonka toteutuminen tapahtuu hyppeilyn yhteydessä. Paraurheiluun ynnä sen tekniikkaan liittyvät kohdat on kirjoitettu sangen asian- tuntevasti ja teknillisesti jokseenkin oikeaoppisesti.

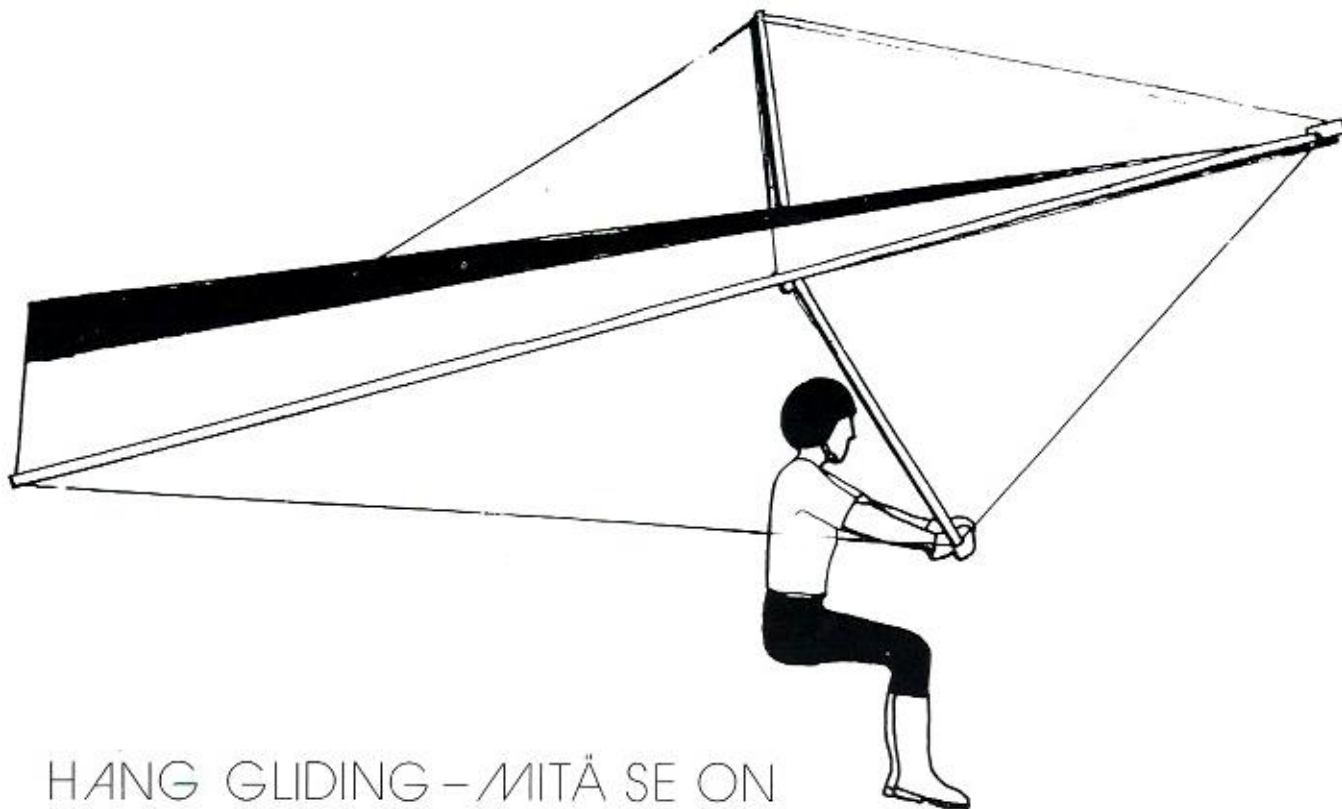
Kirjan nimi kuitenkin on ainakin allekirjoittaneen mielestä hieman harhaanjohtaja. Tokihan teoksessa kerrotaan paljon laskuvarjoilusta ja kokeneesta naispuolisesta hyppeilijästä, mutta kirjan kokonaisuus huomioiden nimi tuntuu vähintäänkin ontulta. Vaan lieneekö sitten mainosmiehen keksintö; kirjan tekijällä lienee alunperin ollut opuksellaan vallon toinen nimi.

Kirja on mukavan letkeää ajanviettelukemista, jollaiseksi sellienee tarkoitettukin, eikä sitä lukiessa tule pää kipeäksi (jollei nyt sitten näössä satu vikaa olemaan).

Erikoisen maininnan ansaitsee kirjan kansikuva, jossa päätävällisen näköinen laskuvarjohyppeäjä ohjastaa tasi tyylikästä hattaravarjostinta. Kannesta ja kuvan mallin valinnasta on vaikea antaa kiitettävää huonompaa arvosanaa.

Lehtemme pääala on ehdottomasti laskuvarjourheilu. Olemme kuitenkin todenneet, että useilla paikkakunnilla hyppääjät tuntevat olevan sangen kiinnostuneita myöskin riippuliitämisestä. Tämän vuoksi olemme uhranneet hieman palstatilaa asian esittelylle.

Riippuliitämisestä kertoo lajin suomalainen tekijämies, Suomen Riippuliitäjien sihteeri Kimmo Tuovinen.



HANG GLIDING - MITÄ SE ON

Nimi vapaasti suomennettuna tarkoittaa riippuliitämistä. Virallinen (FAI) kuuluu: pääasiassa ihmisvoimalla lentoonlähtevillä laitteilla lentämistä. Harrastuksen kehittymisen myötä on tosin syntynyt muitakin tapoja päästä nauttimaan lentämisen hurmaa aidoimmillaan, lähinnä erityylisten hinausten muodossa.

Riippuliitäminen on syntynyt avaruustekniikan sivutuotteena - kuten useimmat varmasti tietänevätkin. Francis Rogallo niminen NASAn insinööri kehitti laskeutumisjärjestelmiä avaruuslukuksiin ja päätyi kokeilemaan deltan muotoista ohjattavaa siipeä.

Laitteen avautumisvaiheessa ilmeni kuitenkin tiettyjä epävarmuustekijöitä, jotka saivat turvallisuuden kanssa varman päälle pelaavat NASAn pösiilliköt luopumaan niiden käytöstä. Tilalle valittiin klassinen umpikupulaskuvarjo.

Näin asia hautautui arkistoihin. Harrastuksen leviämisen katsotaan alkaneen kun kymmenen vuoden arkistoasialaisuus meni umpeen vuonna 1969 ja siviilit pääsivät penkomaan suunnitelmapinoa.

Vuonna -70 rakennettiin kasvihuonemuovista ja bambukeperistä lentäviä laitteita. Vuosina 1971 - 72 oivallettiin dacronin ja duralumiini käyttö. Tästä alkoi harrastuksen leviäminen koulukalkean tavoin yli Amerikan mantereen. Vuonna 1974 tauti iski Suomeen. Tästä ajankohdasta lähtien on kehitys kulkenut yhä kiihtyvällä vauhdilla.

LENTÄMINEN

Mitenkäs näillä sitten lennetään?

Etsitään sopivassa kulmassa oleva rinne, noin 20 - 25°, joka riittää 1:4:ään lentävälle koululeijalle. Ensinnä suoritetaan kymmenkunta tuntumaharjoitusta, jotka tehdään tasamaalla juosten. Tämän jälkeen siirrytään aste asteelta korkeammalle, ennalta laaditun koulutus suunnitelman mukaan.

Ohjaaminen tapahtuu painopistettä siirtämällä. Jos halutaan lisää nopeutta, siirretään painopiste eteen. Nopeuden pienentäminen tapahtuu siirtämällä painopistettä taaksepäin. Kaartoon lähdeessä otetaan nopeutta hiukan normaalisti liukunopeudesta lisää, siirretään painopiste halutun kaarron puolelle, pieni työntö ohjauskolmiosta ja saadaan aikaan oikein kaunis ja puhdas lentotila.

Tuntuu varsin helpolta - vai mitä? Mutta kaiken oppii, jotkut asiat nopeasti, toiset taas hitaasti ja varmasti. Itse lentoon lähtö on jo konsti sinänsä. Starttipaikat kun eivät useassa tapauksessa ole tehty riippuliitämistä varten. Ensiksikin; lähtö on suoritettava paikkeuksesta vastatuuleen. Tuulen nopeus ei saa ylittää 25 km/t. Jos on kyseessä jyrkänne, täytyy jo ennen reunaa olla ilmassa ym. ym.

Teoriaopetusta annetaan lento-opissa, aerodynamiikassa, rakenneopissa, säöopissa ja ohjausopissa n. 20 tuntia.

LIITIMET

Laitteet ovat kehittyneet alkeisvaiheen ns. rogallo-leijasta valtavasti. Tällä hetkellä laitteet luokitellaan kolmeen ryhmään: standardi, super-rogallo ja avoin luokka. FAI:n kilpailuluokitus tosin kaikessa yksinkertaisuudessaan kuuluu: luokat 1, 2 ja 3.

Standardi-luokan laitteet ovat delta-mallisia liittimet, super-rogallot ovat jo saaneet jonkinlaisen profiilin. Avoin luokan laitteet ovat jo nk. lentokone-malleja tai lentäviä siipiä, joko yksi- tai kaksitasoisia.

Standardista ylöspäin lähdeessä vaatimukset ohjaajan taidoista kasvavat sitä mukaa kun edetään luokituksessa; johtuen tietenkin lentovälineiden vaikeusasteesta. Esim. lentokone-malli toimii sakkauksessa lentokoneen tavoin. Kun sen tekee n. 30

metrin korkeudessa, on noutaja lähellä. Standardi-luokan liihotimet sallivat melko tärkeitäkin virheitä - kun osataan ja hallitaan, niin homma käy.

Lentoasentaja löytyy monenlaisia. Istumavaljaat ovat käyttäjälle mieluiset ja samalla aerodynamiikka toimii. Vastus on näet viisi kertaa pienempi istuma-asentoon nähden.

Uusin villitys on makuuvaljaat, joissa ollaan selkä maata kohden, aivan kuin istuisi kotona kiikkutuolissa. On niskatuet ja kaikki.

Itse laitteiden rakenne on Duralalumiini 6061-T6 putkesta kehikko, teräsvaljajeria tuet ja Dacron III:sta tehty purje. Pultit ja mutterit ovat lentokone materiaaleja ja täyttävät turvallisuus vaatimukset.

Yleensä liitimet ovat koekuormitettu 4g verkoin, mutta on valmistajia, jotka eivät ole testanneet lujuuksia. Siis lähinnä teoreettisia arvoja.

Nopeusalue jolla toimitaan on 18 km/t - 75 km/t yleensä kaikilla liitimillä. Parin tuntikiilometrin eroja löytyy niin maksimi- kuin sakkousnopeuksissa. Parhaan liitosuhteen nopeus on 30-40 km/t välissä laitteella kuin laitteella. Liitosuhteet ovat 1:4:stä parhaaseen lentokonemalliin joka liittää 1:27:ään. Viimeksi mainittuun viranomaiset vaativat jo purjelentäjän lupakirjan koska siinä on lentokoneen ohjaimet, siis sauva ja polkimet. Siitä huolimatta startti tapahtuu juosten; kun on saatu tarpeeksi vauhtia, jalat sisään, luukku kiinni, jalat polkimille ja lento alkaa.

Lasku suoritetaan pohjassa olevan suksen varaan täysin purjekonemaisesti. Tätä tapahtuu Atlantin toisella puolen tietysti.

Painot ovat 17 kg - 30 kg:nen riippulaitteesta. Virityksiin kuuluu tietysti olennaisena osana mittarit. Parat näkemäni "paneeli" sisälsi korkeusmittarin, variometrin (mekaanisen sekä audiovariometrin joka noston voimakkuuden mukaan muuttaa ääntä) nopeusmittarin sekä sekunttikellon.

Yleensä käytetään korkeusmittaria ja variometriä. Nopeudenhan kuuluu suhinoista. (Patjahyppäjätähän tietävät.) Ennätys ja suorituslennoilla vaaditaan käytettäväksi lisäksi Barografia joka todistaa lennetyn ajan ja korkeudet ym.

SUORITUSMAHDOLLISUUDET

Ne mitkä ovat sitten ulottuvaisuudet hommassa?

Tietysti riippuu maasta tai maanosasta tai yleensä siitä mitä halutaan harrastukselta. Toisille riittää kun pääsee liitämään kylän korkeimman mäenpäältä. Toiset taas eivät tyydy pysymään saman kylän rajojen sisäpuolella. Olosuhteet ratkaisevat. Onko rinnetuulta tai termiikkiä saatavissa.

Esimerkkitapauksessa joka juttu oli äsken ilmestyneessä amerikkalaisessa alan julkaisussa kerrottiin kuinka kaksi kaverusta lähti noin 150 m korkean harjanteen laelta. Sopivissa rinnetuoliolosuhteissa. Saivat korkeutta noin 200 m:iin. Nosto lähti hieman kauempaa rinteestä ulospäin ja miekkoset huomasivat sen yläspäin nousevasta pölykiehkurasta.

Ampuivat siihen kiinni, nousivat sen mukana 3000 metriin ja kas: myötätuulen puolelle oli syntynyt mukava pilvirajona kohti sisämaata. Ei muuta kuin matkaan. Ohjauskolmio syyliin ja satikkaa. Siellä sitä viipoteltiin 3000 metrissä.

Kun oli edetty noin 150 km päättivät miekkoset laskeutua oman terveytensä vuoksi, sillä olivat jäätyä pilvirajassa koska vaatetuksena oli shortsit ja teepaita. Aikaa oli kulunut hieman kolmatta tuntia. (Tieto on toistaiseksi epävarma.) Tekstin mukaan lasku suoritettiin Ranchin karajpihaan, josta soitettiin hakuporukalle.

Rinnetuuli olosuhteissa lennetyt aikaennätykset on jo jätetty toisarvoiseen asemaan koska niissä pystyy istumaan vaikka viikon jos haluaa ja kuntoa riittää. Ei liene tarkoituksen-

mukaista. Oman nousun ennätys on tällä hetkellä 6.900 m joka suoritettiin kehittyvässä ukkapilvessä.

FAI on luokitellut merkissuoritukset pronssi hopea ja kulta-merkiksi. Pronssimerkin saa kun suorittaa määrättyä korkeuserolta määrättyjä kuvioita. Hopeamerkin vaatimukseen kuuluu 1000 metrin oma nousu 5 tunnin aikalento ja 50 km matkalento. Kultamerkin vaatimuksia ei vielä ole asetettu, koska ne jotka asetettiin ylitettiin jo huomasti. Ottivat "kyttävän kannan" asiaan.

Erilaisista lentotiloista puhuttaessa pystyy näillä laitteilla tietysti tekemään melkein mitä vaan kun on kokemusta tietoa ja taitoa. Silmukat ovat rutiinia, pystykäänneksi, syöksykierteet sekä muut yli 60° astetta ylittävät kallistukset täysin mahdollisia.

Täällä Suomenmaassa tilanne on vähän toisenlainen, kun on tuota metsää niin hirvedsti miltei joka paikassa - ja jos ei ole, niin sitä istutetaan. Alkeiden opetteleminen kyllä käy, mutta kun pitäisi päästä tekemään 360° käännös, niin homma kävikin melko kiharaiseksi.

Erilaisia startti konsteja olisi kehitettävä. Onneksi liitosuhteet paranevat koko ajan, joka taas laajentaa toimintamahdollisuuksiamme. Onhan meillä Vuokatti, Kolvi, Tahkavuoret ym. vastaavat paikat joissa pystyy jollain lailla lentämään.

Jos jossain on sellainen paikka joka täyttää edellämäinitut seikat ja ei ole julkisesti tiedossa ja joku paraparukasta sen tuntee systeemiin sopivaksi, ottakoot yhteyttä allekirjoittaneeseen.

Tässä hieman alkutietoutta tästä uusimmasta ilmailumuodosta maassamme. Henkilökohtaisesti olen sitä mieltä, kunhan kokemusta karttuu, että lajilla on tulevaisuutta maassamme. Puitteet ovat tietysti melko vaikeat, muttanniinhän ne ovat olleet muillakin ilmailun aloilla. Sitkeällä yrittämisellä kuitenkin ollaan saavutettu ne tulokset, jotka ovat nyt näkyvissä.

Jos joku tuntee kiinnostusta asiaa oikahtaan ottakoon yhteyttä. Osoite löytyy tekstin lopusta. Toimintaa on Helsingissä, Tampereella, Jämsässä, Sotkamosassa ja Torniossa. Lisää on luvassa lähinnä Kuopioon, Lahteen, Kouvolaan ja Jyväskylään. Näissä paikoissa saa asian tuntevaa apustusta asiassa. Toimintaa yritetään esitellä erilaisissa tilaisuuksissa ympäri Suomea, joten tapahtumista ilmoitetaan paikkakunnan lehdistä. Eipä tässä muuta kuin tapaamisiin ja jutellaan kun tavataan.

Osoite: Kimmo Tuovinen
Madetojankuja 5 A 12
Helsinki 72

UUSIA hyppymestareita

Hyppymestarikelpuutuksen n:o

146	Hernesniemi, Hannu	118/77
161	Karhu, Raimo	119/77

UUSIA laskuvarjohyppääjiä

Lupa-
kirjan
n:o

207 Toukonen Tero

MUUAN NÄYTÖSHYPPY

TEKSTI : YLERMI ULJAS

Koska toisten ihmisten "töppöilyistä" on aina miellyttävämpi ottaa opikseen, kuin omista katkerista kokemuksista, tulemme ajoittain tässä lehdessä julkaisemaan muille opiksi ja ylösrakennukseksi tositahtumiin perustuvia kertomuksia elävästä elämästä.

Tämän "Päättämisiä Parasuuttihyppäjä -sarjamme" aloittaa nimimerkki Ylermi Uljas kertomalla erästä veteen suoritetusta näytöshyppystä. Omaa osuuttaan tapahtumien kulussa syvästi häpeävä Ylermi ei luonnollisestikaan halua omaa, kuin ei myöskään muiden tapahtumiin satkeutuneiden nimiä julkisuuteen.

VALMISTELUJA

Koko juttu alkoi kukoistavan suomalaisen parasuuttikevän kynnyksellä joitakin vuosia taaksepäin. Eräissä varuskunnassa kaavailtiin nimittäin juhannusjuhlien viettoa. Tällöin joku neropatti sai päähänsä ajatelman jonkun tai joidenkin laskuvarjostelyhyppääjien hankkimisesta sulostuttamaan tätä valon ynnä keskikesän juhlaa.

Eikä siinä sitten muuta, kuin tuumasta toimeen.

Ottivatten yhteyttä lähiseutuilla vahvasti vaikuttavaan parasuuttikerhoon, jossa ajatukseen suhtauduttiinkin sangen myönteisesti. Yhteisten keskustelujen jälkeen sitten päädyttiin ajatukseen kahden timantinkovan hyppelöitsijän lähettämistä suorittamaan kyseisten juhlien huipentamiseksi vesihyppyn karkelointipaikan edustalla olevaan lampeen.

Kerhossa otti huomman kantolleen muuan itseään laskuvarjosteluhommissa kokeneena ja ammattitaitoisena pitänyt, hyppymestarikelpuutuksen omaava mieshenkilö. Toverikseen hän pyysi suunnilleen vastaavan hyppykokemuksen (siinä kolmensadan kieppeissä) omaavan hyppymestarin. Edellinen olin tietenkin minä, Ylermi itse, kun taas jälkimmäistä kutsun tässä opettavaisessa pikku tarinassani salanimellä Uolevi.

Kun esitin ajatuksen vesihyppystä ystävälleni Uoleville, hän meni hieman miettiväiseksi, ei puhunut pitkään aikaan mitään, kunnes sitten lopulta antoi suostumuksensa lähteä mukaan yritykseen.

Koitti sitten se ihana ihminen juhannusaatto, jolloin näytös piti suoritettavan. Saapuessani kentälle oli veli Uolevi jo kovasti puuhissaan valmistelemassa hyppyä. Hän vaelteli ympäriinsä naama huolten kurtuissa, selvästi etsien jotakin. Ihmettelin aikani hänen puuhiaan kunnes sitten aloin ottaa selvää moisen touhun tarkoituksesta. Kello oli muuten tässä vaiheessa noin tuntia ennen suunniteltua lento-ohjelmaa.

Selväsi sitten vihdoin syy laskuvarjaurheilija Uolevin ankara harjoittamiin etsintöihin: tarvittiin vaatomuovikappaleita johonkin hämäräperäiseen tarkoitukseen, joka sekä pian selvisi. Veli Uolevin yleissivistykseen ei sattunut kuulumaan uimataitaa, eikä hän mokoma luottanut tarpeeksi hyppylämmekelluntavälineenä käytettävään, kaulurityyppiseen, puhallettavaan laitteeseen.

Niinpä sitten pyyntösimme Uolevin hyppypuvun alla kunnioittavan määrän styroksikappaleita, tarkoituksenaan tehostaa uimakalurin vaikutusta veden varaan jouduttaessa. Läsnäolijat totesivat ja yhteisesti julki toivat, että on se Uolevi perin rohkea mies!

Jälkikäteen vielä selvisi, että Uolevi oli koko päivän juossut läheisen kaupungin liikkeissä etsimässä kunnollisia pelastusliivejä, kuitenkin yrityksessä menestymättä.

Saapui sitten naapurikaupungin kerholta tilattu ilma-alus pelottomine lentäjineen, hyvissä ajoin ennen suunniteltua lento-ohjelmaa.

Koneen saapuessa vallitsi rankkasade, pilvien roikkua puiden latvoissa, kuten ne olivat tehneet koko päivän. Oli siis mitä tyypillisin suomalainen juhannussää.

Sään haltijatarta oli kuitenkin herkeämättä vainottu erilaisilla tilanteeseen sopivilla rukouksilla, loitsuilla ja manauksilla. Lisäksi oli yritetty vaikuttaa vallitsevaan säähän esittämällä intiaanien sadetanssia takaperin.

Luonnollisesti nämä toimenpiteet eivät voineet olla vaikuttamatta. Paikallinen meteo ilmoittikin meille, että pilvikorkeus on kaiken aikaa nousussa, ja näytöshyppylle kelvollista säätä saattaisi löytyä määräaikaan mennessä.

SUUNNISTELUA

Tuli sitten se odotettu lähtöhetki ja uljas koneemme Cessna-172 nousi kallisarvoinen hyppäjälasti mukanaan tuhnuiselle taivaalle. Tässä vaiheessa oli pilvikatto arviolta noin 600 metrissä. Alempana, n. 150 metrissä harhaili kuitenkin vielä joitakin pieniä, keskikokaisen karvahatun kokoisia pilventupsukoita. Niiden vuoksi päätettiin lentäjämme lentää kohteelle sadassa metrissä.

Määränpäähän oli lentomatkaa vain kolmisenkymmentä kilometriä, joten suunnistusvaikeuksia ei pitäisi tulla matalasta lentokorkeudesta huolimatta.

Vaan kuinka sitten kävikään? Ettei pitäisi tulla suunnistusvaikeuksia?

Jonkin aikaa lennettyämme huomasimme olevamme onnellisesti yksyksissä. Ei vain ruvennut kuulumaan eikä näkymään sitä kohteenaamme ollutta ilopaikkaa.

Lentäjämme alkoi hallitusti kierrellä ja kaarrella, tarkoituksenaan osua jonkin tutun paikan päälle. Mainittakoon, että olin itse liikkunut noilla maisemilla varsin paljon, joten erilaisten maastokohtien tunnistamisen ei pitänyt olla vaikeata.

Aikamme pyörityämme sattuikin sitten silmäimme eteen tie, jota seuraamalla olisi pitänyt päästä helposti perille. Vaan mitenkä se sitten sattuikaan somasti, kun onnistuimme hukkaamaan koko tien, muista maamerkeistä puhumattakaan.

Alkoi jo hieman huolestuttaa. Ei niinkään turvallisuusyistä, vaan lähinnä siksi, että kello alkoi jo olla hyppyn kannalta huomattavan monta.

Tuli sitten sovittu hyppyhetki - ja meni myös. Vielä ei ollut hyppypaikkaa löytynyt. Kunnes sitten Uolevi tarkkasilmäi-

simpänä yhtäkkiä keksi erään tutun paikan, jonne olimme edellisenä vuonna hypänneet näytöshyppyn. Tarkistimme nopeasti paikan kartalta ja totesimme olevamme - ei enempää eikä vähempää kuin kolmekymmentä kilometriä pohjoiseen suunnitellusta hyppypaikasta.

Nyt ei enää pitäisi olla suunnistusvaikeuksia, sillä täältä johti päällystetty tie suoraan hyppypaikalle. Sitä seuraamalla pääsisimme helpoimmin perille. Niinpä sitten asetuin koneen ovelle silmä kovana vahtimaan, ettei tämä tie enää pääsisi katoamaan salaperäisesti.

Eikä se sitten kadonnutkaan.

HYPPY

Saapuessamme hyppypaikalle olimme noin kaksikymmentä minuuttia myöhässä. Totesimme koneesta, että hyppyyämme seuraavana ohjelmassa suunnitelman mukaan ollut taistelynäytös ja oli täydessä käynnissä.

Odotellessamme seuraavaa mahdollista hyppyhetkeä aloimme suorittaa tavanomaisia valmisteluja. Ensin oli vuorossa revinnäisen heitto ja hyppypaikan määrittäminen. Emme kuitenkaan kumpikaan, ei Uolevi enkä minä, olleet enää oikein kunnollisessa vireessä. Kahdesta streamerista huolimatta olimme vieläkin hieman epävarmoja tarkasta hyppypaikasta. Tuumimme kuitenkin, että lampi jonka keskelle meidän piti hypätä, oli niin suuri, ettei siihen osumisen pitäisi olla mitenkään vaikeata.

Keräsimme korkeutta niin paljon kuin sitä löytyi ja aloimme valmistautua linjalle ajoon ja ylöshyppyyhin.

Korkeutta saimme aikaisemmin säätöalan huomioiden yllättävän paljon: peräti 1100 metriä. Totesimme linjalle ajaessamme, että ylätuuli oli mitä melkoisin. Ystäväni Uolevi ei ollut millään maltaa pysyä koneessa riittävän kauaa. Työnsi hän vähän väliä jalkaansa ulos ovasta ja kysyi: "Jako... joko...?". Enpä ollut ennen nähnyt Uolevia noin hemostuneena. Yleensä hän oli rauhallinen kuin viilipytty, tiukoissakin tilanteissa.

Saavutimme sitten vihdoin suunnitellun ylöshyppypaikan. Annoin Uoleville hyppyluvan, sukeltaen itse ulos pari sekuntia hänen jälkeensä.

Vaan kuinka siinä sitten kävikään?

Uolevi otti rauhallisesti vapaata pudostusta noin viisi sekuntia ja aukaisi varjonsa. Nähdessäni hänen varjonsa avautuvan vedin vaistomaisesti omasta kahvastani. Varjoni avautui normaalisti. Kun kummallakaan ei ollut korkeusmittaria, olimme hetken aikaa sangen tyytyväisiä itseemme.

Sitten alkoi kuitenkin ajatuksiamma askarruttaa se, että lampi alkoi hitaasti mutta varmasti häipyä horisonttiin, huolimatta ankarista ohjailutoimenpiteistä.

Syy edellämainittuun huolestuttavaan havaintoon löytyikin sitten nopeasti, kun asiaan oikein paneuduttiin: vaikka hyppypaikka oli suunnilleen oikea, ei se paljoa auttanut laukaisukorkauden oltua aivan liian suuri. Se taas johtui lystikkästä erehdyksestä. Veli Uolevin piti hypätä painavampana ensin, mutta hän oletti hyppyykorkeuden olevan 850 metriä, josta oli aikaisemmin ollut puhetta. Minun taas olisi pitänyt katsoa oikea vapaapudotusaika (n. 10 sekuntia) omasta sekuntikellostani, jonka olisi pitänyt olla ensimmäisenä hypänneellä Uolevilla. Olisihan tietysti se oikea hyppyykorkeus pitänyt selvittää Uoleville, mutta kun se sattui unohtumaan...

Kaikkien näiden hämmäntymysten seurauksena sitten peruhimme kokonaan ohi maaliauleenamme olleen lammen, kohti kapean metsäkannoksen takana hämmänttelevää toista lampea. Nyt tulisi veli Uoleville kunnollinen tilaisuus kokeilla kellumista uimakaulurin ja vaahdonuovikappaleidensa avulla, sillä tällä lemmellä ei tietenkään ollut pelastusveineitä.

Näppäränä tarkkuuslaskijana Uolevi kuitenkin onnistui, raukkamaisella kylläkin, välttämään veteen laskeutumisen. Hän putosi muutaman metrin päähän rantaviivasta, säilyen näin kuivin jaloin, kunnes sitten sattui kompastumaan ja sen seurauksena putomaan matalaan rantaveteen.

Oma hyppyni päättyi pienen lammen päässä olevaan kapeaan lahden keskelle, josta rantaan oli matkaa vain noin kymmenen metriä. Ikävä vain, ettei muista kiireistä johtuen tullut ajoissa aukkaistua valjaita. Nyt vedessä avoimena ollut varjo pysäytti määrätietoisen etenemiseni joitakin metrejä ennen rantaviivaa. Onni onnettomuudessa oli kuitenkin se, että jalat ylettyivät pohjaan. Ranta oli kuitenkin niin liejuinen, että etenemiseni pysähtyi totaalisesti, valjaiden riisumisesta huolimatta.

Onneksi paikalle saapui muuan juhlatilaisuuden katsojista, joka ystävällisesti ojensi sadetakkinsa helman ja veti munut kuiville.

JÄLKIMIEETTEITÄ

Voidaan siis todeta hypyn sujuneen onnistuneesti kaikilta osin: hyppääjä jäi henkiin, eikä tullut edes kalustovaurioita. Oman tyhmyyden toteaminen jälleen kerran aiheutti kuitenkin jonkin verran henkisiä vaurioita, joista toipuminen onkin sitten vienyt aikaa näihin päiviin saakka.

Jos nyt kuitenkin näin tarinan lopuksi tiivistäisin ja pelkistäisin amat möhläykseni:

- lentosää lähtiessä oli sangen kyseenalainen. Viisainta olisi jo siinä vaiheessa puhelimitse perua koko juttu. Suunnistusvaikeudet johtuivat suurelta osalta huonosta vaakanäkyvyydestä (joka kuitenkin lentäjän kelpuutus ja koneen varustus huomioiden oli periaatteessa riittävä). Myöskin riittävän pilvikorkeuden löytyminen hyppypaikalta oli lähtöhetkellä käytettävissä olleiden tietojen valossa jossain määrin kyseenalaista.
- olisi pitänyt käyttää kunnollisia kelluntavälineitä. Uimakauluri sinällään ei ole riittävä, sitä voitaisiin paremmin kutsua hukkumisenvarmistajaksi. Näin on erityisesti silloin, kun sen käyttäjän uimataidosta ei ole takeita.
- uimataidottomalla ei pitäisi olla mitään tekemistä vesihypyn kanssa. Korkeintaan hän voisi olla hypyn selostajana, edellyttäen tietenkin, että selostuspaikka sijaitisi riittävän kaukana vesialueesta, jossa on ilmainen hyökkäysvaara.
- hyppy kaikkine vaiheineen olisi pitänyt suunnitella kunnolla etukäteen. Suunnitelmasta ei sitten saisi poiketa muutoin, kuin pakottavassa tilanteessa, joista todennäköisimmät pitäisi huomioida jo suunnitelmaa laadittaessa.

Vahingosta paitsi vihastuu, niin myös viisastuu, sanotaan. Niin että näin jälknepäin me sitten veli Uolevin kanssa olemmekin tulleet melkoisiksi vesihypyn asiantuntijoiksi. Niin että kysykää meiltä, jos sattuu olemaan joitakin tähän aiheeseen liittyviä romplemia. Toimitus varsin sangen halullisesti välittää mahdolliset kyselöt vastaavaksemme.

Toivovat ystäväinne
Ylempi ynnä poikaystävänsä Uolevi

TOIM. HUOM!

Sitä virhettä emme edelläkerran huiman tarinan ansiosta uskalla tehdä, niin että unohtakaa koko juttu!



PÄTKELMIÄ ULKOMAISISTA PARALEHDISTÄ

Teksti: Eero Kausalainen

Free Fall Kiwi



SPOTTER
SVENSK
FALLSKÄRMSSPORT

CANPARA



"PARACHUTIST"

Faldskaermsspringer

ZEPHYRHILLSIN KALKKUNAKISAT

Floridan Zephyrhillsissä pidettiin marraskuussa perinteinen kii-
tospäivän kalkkunakisa. Tapahtumasta kertoilee maaliskuun
Parachutist. Kisat pidettiin ja kahdeksantena vuonna perä-
kään.

Lajeina olivat 10- ja 20-miehen nopeustähti ja 16-miehen
sekkenssi.

Kisaa voitaneen pitää suurimpana laskuvarjokisana maailmassa,
vai mitä mieltä ollaan seuraavista numeroista:

- osonottajia oli n. 1300
- lentokoneina käytettiin DC kolmosia ja Lockheed Lodestareja,
joita oli paikalla yhteensä kaksikymmentä
- vilkkaimpana hyppypäivänä kertyi hyppyjä yhteensä 2146
- koko kilpailun aikana (5 ja puoli päivää hyvää säätä)
hypättiin 12 126 hyppyä (lähes Suomen suotuinen hyppy-
määrä).
- vapaata pudotusta kertyi kisailijoille yhteensä 212 tuntia
(kukahen senkin on ehtinyt laskea).

Kisaa varten oli anottu (ja saatu) poikkeuslupa ottaa DC-
kolmosiin 40 ja Lodestareihin 20 hyppääjää miehistön li-
säksi.

10-miehistön laadun voitti joukkue "Slots Are For Tots".
Heidän neljän hypyn yhteisaikansa oli 49,1 sekuntia.
Mainittakoon lisäksi, että lajiin otti osaa kaikkiaan 102
joukkuetta!

1000:n "KÄSIKÄYTTÖISEN" HYPYN VETERAANEJA

Läntisessä naapurimaassamme Ruotsissa on kaikkiaan 11 vähin-
tään tuhat itselaukaisuhyppääjää suorittanutta henkilöä. Viimeis-
immät virstanpylvään ylittäneet hyppääjät ovat: Uno Alfors,
Göran Wintzell ja Jan Pautsch.

Suomessa yli tuhat hyppyä hypänneitä löytyy tällä hetkellä
niettävästi yhdeksän: Tomi Aaltonen, Andre Takkala, Kito
Taivonen, Reko Korpinen, Tatu Soini, Rane Härkönen,
Enska Kilpinen ja Cekkeri Satama. Viimeisimpänä tulok-
kaana listalla on LJK:n kapteeni ja LuKT:n varapuheen-
johtaja Hannu Laitinen, joka kuluvan vuoden päätösis-
puhinä saavutti tuhannen hypyn rajan.

FINSK FALLSKJERMSPORT

Norjassa ilmestyvässä laskuvarjolehdessä "Fritt-Fall"issa" oli
kirjoitus laskuvarjohypistä Suomessa. Teos käsitteli para-
urheilua näin yleisesti ottaen; organisaatio, hyppyaktivi-
teetti jne.

"VAUHDIN MAAILMA"

Ei nyt varsinaisesti mikään laskuvarjolehti, eikä edes ihan
lähellä, mutta olipa vain ottanut aiheekseen laskuvarjo-
urheilun. Lehden toukokuun numerossa oli viiden sivun
juttu laskuvarjohypistä, otsikon "Kuukauden vauhtilaji"
alla. Muutamista asiavirheistä huolimatta juttu varmasti on
hyvää mainosta rakkaalle urheilumuodellemme, etenkin kun
se oli sijoitettu aivan lehden alkuun hyvälle paikalle.
Lehden kannessa (kuin myös sisällä) oli herra Öysterin mai-
nointia värikuvia aiheesta.

RW-MAAILMANCUP

"... joka vanha muistelee, sitä puukolla selkään..."
niinkuin ne muinais-suomalaiset tapasivat sanoa. Siitä

huolimatta luumme silmäyksellä Etelä-Afrikassa pidettyyn
RW-maailman Cup'iin ruotsalaisten "Svensk Fallskärms-
sport'in" myötä.

Lehden numerossa 1/77 vertaillaan sikkäläisen kovan luokan
RW-joukkueen "Gräs i dojan'in" saavutuksia Länsi-Saksan
mestaruuskilpailuissa maailman Cup'in tuloksiin (Ruotsi ei
osallistunut E-A:n kisoihin). Parhaan joukkueen tulos Cup'issa
oli 58 pistettä; ruotsalaisten tulos samalla hyppymäärällä
Saksan maalla oli täydet 60 eli maksimipistemäärä. Niin
että ankarat olisivat olleet voitonmahdollisuudet, jos olisi
osallistuttu.....

Laitetaanpa tähän sitten vielä tuloksia, kun niitä ei ole
tainnut julkisuudessa liiemmästi näkyä:

4-miehininen	pist.	virallinen sij. maailman Cup'issa
1. Team Gear Drive	58	
2. Team B.M.W. (Saksa)	56	1.
3. Team Cenobites (Ranska)	54	2.
4. Team Up	52	
5. Team Devil Babies (USA)	50	3.
6. Team Chevrolet (E-A)	48	4.
7. Team Capt. Ardilla's Super Creams (Venezuela)	40	5.
8. Team Scudbowl Skidivers	36	
9. Team Smirnoff 4	34	
9. Team Seagull (Italia)	34	6.
8-miehininen		
1. Team Icarus (Ranska)	40	1.
2. Team Clearey Express (USA)	34	2.
3. Team Baby Up	30	
4. Team Italy P.D. (Italia)	28	3.
5. Team Smirnoff	20	
6. Team Cuckoo's Nest	17	
7. Team Chickens & Feathers	16	
8. Team Holiday Inn	6	
9. Team Anglo Venezuelan Productions 2	2	

RUOTSIN ENSIMMÄINEN NAISHYPPÄÄJÄ

Ensimmäinen naishyppääjä Ruotsissa oli neito Elsa Andersson,
jonka harrastusalaan kuului myös lentäminen. Hän suoritti
ensimmäisen hypynsä 30. kesäkuuta 1920. Fräken Andersonista
tuli paitsi ensimmäinen ruotsinmaalainen (ja ilmeisesti myös
pohjoismaissa) naishyppääjä, mutta myös ensimmäinen kuolon-
uhri. Hänen uransa päättyi traagisesti näytöshyppyllä lentonäy-
töksessä 1922.

PS. Ensimmäistä suomalaista naishyppääjää on yritetty saada
selville, siinä kuitenkaan onnistumatta. Mikäli joku lehtemme
arvoisista lukijoista sattuu tietämään joitakin henkilöitä, joilta
voisi saada lisävaikeuksista asiaan, olisimme kiitollisia.

ENSKAN TEMPUT

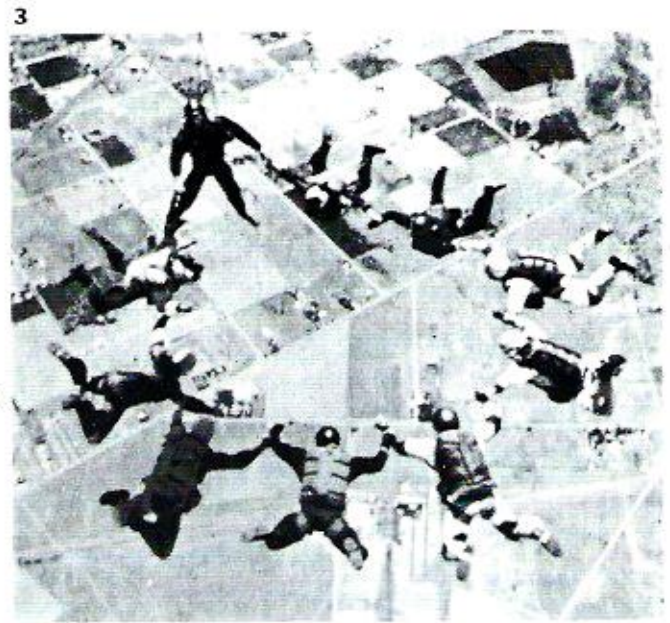
Ruotsalaiset vertaavat Enska Kilpistä muihin pohjoismaisiin
klassisten lajien hyppääjähuippuihin Tony Månsoniin ja
Norjan Kato Hansen'iin. He pitävät Enskaa parhaana
pohjoismaisen hyppääjänä tempu/tarkkuuskisoissa. Kumpi-
kaan viimeksi mainituista ei ole pystynyt Enskan SM-ki-
soissa saavuttamaan yleismestaruuspistemäärään; 4.168.
Josko veli Enzo on ensimmäinen pohjoismaalainen joka
selvityi lajissa alle 4 pisteeseen?

KUINKA KYMMENESTÄ TEHDÄÄN YHDEKSÄN

Bob Feulingin epätavallinen "poistuminen" kymmenen miehen tähdestä. Kuvat Carl Boenish 16 mm kamerallaan.

Moraalinen opetus: Tarkistakaa sokat, älkää törmäilkö oviaukossa lähtöhetkellä.

- No. 1 Bob Feulingin varavarjo on avautunut itsestään ja apuvarjo on ponnahtanut repusta.
- No. 2 Apuvarjo ei tahdo ottaa oikein tuulta alleen.
- No. 3 Varavarjo aukeaa. Bobin hallittu vapaa putoaminen keskeytyy. Vieressä oleva kuvaaja Ray Cottingham ei edes huomaa Bobin "poistumista".
- No. 4 Bob menettää otteensa muihin hyppääjiin kun hän ei saa heitä mukaansa.
- 5 Viimeinen kuva Bobista, muiden jatkaessa matkaansa alas kohti Elsinorea.



RELATIIVIKILPAILUJEN FILOSOFIAA

BY KUSTU

Kilpailuhyppäminen ja relatiivihyppäminen on näinä päivinä jo onnistuneesti osattu sotkea toisiinsa.

Relatiivihyppäminen alkoi Etelä-Kaliforniasta ns. hupihyppelynä joka pian levisi yli Pohjois-Amerikan ja heti sen jälkeen Euroopan läpi Itään asti.

Mikä oli sitten mielessä niillä, jotka alkoivat harrastaa relatiivisia kilpailumuotona? Ei ole uskottavaa että voitto ja kultamitali olivat tärkeimmällä paikalla näiden hyppääjien sydämissä, vaan paljon luultavampaa oli relatiivihyppäjien lisääminen ja sen hengen eteenpäin vieminen.

Sanoma ankin mennyt aika hyvin perille, ja yhä enemmän hyppääjiä on alkanut harrastaa relatiivihyppyjä.

Onhan relatiivihyppäjien vaatimukset ja tavoitteet niin huimaa vauhtia, ettei niitä voida pitää enään hupihyppyyinä jos todella yritetään tehdä jotain taivaalla.

Kuitenkin kilpailut ovat hyvä askel astua relatiivihyppäjien pariin sillä ennen kilpailuihin lähtöä ja niiden aikana sama joukkue hyppää melko tosissaan muutaman hypyn. Tällöin syntyy myös useinmiten jälkeä ja mieliala nousee kovasti yhdessä halun kanssa päästä suurempiin kuvioihin mukaan. Kilpailuissa myös toiset joukkueet löytävät lisävoimia ja uusia kykyjä ettei nyt niitä kilpailujakaan sovi aivan täysin tuomita.

Valmistautuminen kilpailuihin pitäisi aloittaa viimeistään viikko ennen kilpailuja (ei välttämättä). Näihin rituaaleihin kuuluu joukkueen kokoaminen sekä sääntöjen opettelu.

Säännöthän perustuvat Sporting-Codeen (voi tilata suomenkielisenä SIL/Kausalainen), joka on mukana kilpailukohdissa sääntöjä tehtäessä. Kilpailukohtaiset säännöt voivat poiketa ja usein poikkeavatkin Sporting-Codesta, mutta ne eivät voi olla sitä vastaan missään tilanteessa.

Sportin-Coden pykälä 2.1.5(3) sanoo seuraavasti: "Soveliaan käytöksen puuttuminen saattaa, tuomarien harkinnan perusteella, johtaa kilpailijan hylkäämiseen yhdessä tai kaikissa lajeissa." Tuomareille ei siis pidä kertoa heidän sokeuttaan vaikka joskus mieli tekisikin.

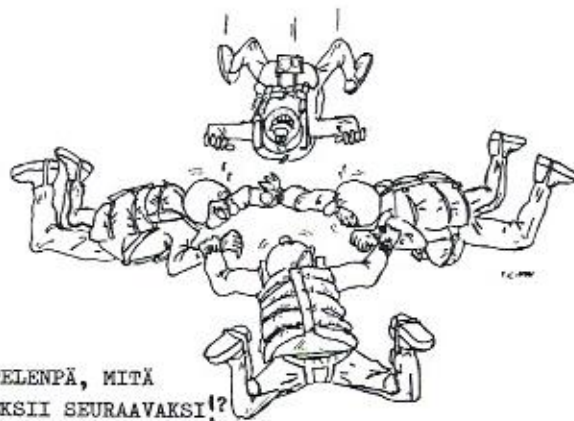
Joukkueen kokoaminen riippuu hieman lajeista ja kilpailuista. Jos on kyse mestaruuksista, on syytä harkita varamiestä sillä aina voi joku typerys poikkasta jalkansa.

Muuten joukkueen tulisi olla keskenään hyvin toimeen tuleva laatua esim. samanlaiset makutottumukset ym.

Joukkueella (tulisi) täytyy olla myös kapteeni. Ken tähän virkaan valitaankaan niin hänen täytyy olla kaikkia ymmärtävä ja ehdottomasti rikas.

Itse kilpailuihin on syytä tulla ajoissa ja hoitaa tarpeelliset asiapaperit kuntoon järjestäjien kanssa.

Aikaista tuloa puoltaa myös se, jos lentokone on vieras tai ei ole ollut harjoituksissa. Vieraasta lentokoneesta täytyy lähtää harjoitella vähintään sata kertaa kun tutustakin pitäisi harjoitella yhdeksänkymmentäviisi kertaa. Maassa tehtävien kuivien määräkkin pitäisi nosta kolminkertaiseksi.



IHMETTELENPÄ, MITÄ
HÄN KEKSII SEURAAVAKSI!?

Hypyn aikana kuviot on tehtävä mahdollisimman selvästi tuomareille (milläs niille killisilmille voi muuten todistaa mitään). Yleensä protesteja ei sovi jättää rw-kilpailuissa vaan niissä on sääntöpykälä: Joukkue voi jättää hyppäämättä minkä syyn takia tahansa ja tulla koneen kanssa alas. Esim. hapen puute, liian pitkä lentoaika, liian suuret g-voimat ym.ym. Vaan jos joukkueen jokin jäsen on jättänyt koneen, niin hyppy arvostellaan.

Yleensä pitäisi huomioida ne seikat jotka määrätään säännöissä. Niitä joita ei määrätä, ovat vapaasti joukkueen käytössä. Esim. jos kuvio on tällainen ja välivaiheessa on muodostettava portaat jotka telakoituvat vastasäännöt sanovat, kahdet vasenkätiset timantiksi. On aivan sama kumpi portas lentää. Kumpienkin ei ole pakko vaikka olet osaittanut puolin ja toisin, tosin se on paljon nopeampaa, jos kummatkin portaat osallistuvat tähän

Ei siis pidä tarkastella vain pelkkiä kuvioita vaan siihen on yhdistettävä asianomainen teksti.

Järjestäjän tehtäviin kuuluu myös järjestää jokaisen rw-kilpailun jälkeen uusia tähtitirityksiä ja tähtimerkkisuorituksia jos vain aika antaa myöden.

Kuuluhan kilpailujen henkeen vanhojen pullistelijoitten tapaminen, kokemusten vaihtoa, sekä rw-asian eteenpäinvieminen.

Kun paikalla on sitten joukko rw-hyppääjiä sekä usein iso lentokone tai useampia pieniä niin olisi rikollista jos järjestäjät eivät käyttäisi tällaista tilaisuutta hyväkseen. Koska Suomi on jo pari vuotta ollut kansainvälisessä rw:ssä mukana, niin en usko että ainoakaan hämäländistä tällaisia typeryksiä enää löytyisi.

Ensikerralla kun lähdet rw-kilpailuihin, muista ettei voitto ole tärkeää vaan harrastuksesi eteenpäin vieminen sekä uudet rähdet.

Vaan kyllä hunaja on silti makeaa!

VASEN... SITTEN ALIN...
JA SITTEN SISIN...
TÄMÄ SEN ON PAKKO
OLLA...

Artsi, Nothia



JOUKKOJULKAISU



STRATO-CLOUD

3450:-

TILAA HETI!

SAAT OMASI KUUKAUDESSA

TÄMÄ TARJOUS ON VOIMASSA
VAIN KESÄKUUN AJAN

MYÖS MUUT VARJOT HALVALLA
JA NOPEASTI

MAAHANTUONTI JA MYYNTI

SUOMEN LASKUVARJO OY

SUURSUONTIE 21 • 00630 HELSINKI 63 • PUH. 90/740021