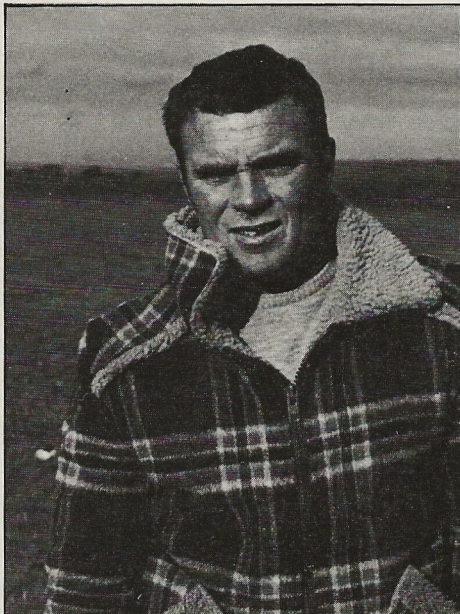


● Meillä koulutetaan alkeisoppilasta laskuvarjokurssilla 2-3 viikkoa, Englannissa kuusi tuntia.

Kauheata, vaarallista saattaa moni sanoa.

Ei lainkaan sanoo SIL:n laskuvarjotoiminnan ohjaaja Eero Kausalainen käytyään tutustumassa englantilaiseen hyppykeskus Eagleen. Lyhyen koulutusajan salaisuus on keskittyminen tiukasti oleellisiin asioihin, ja koko toiminnan ammattilaismainen luonne. Meikäläisiin oloihin tällaista instant-laskuvarjokurssia olisi kuitenkin vaikea kopioida.



Pikakoulutusta englantilaisittain:

HYPPYKESKUS EAGLE JA KUUDEN TUNNIN ALKEISKURSSI



Amatti: laskuvarjokouluttaja. Hyppykeskus Eagleen kouluttaja George Dunn, taustalla tyypillinen englantilainen nurmikenttä – tilaa riittää sekä lento-että laskuvarjotoimintaan yllinkyllin.

Kauas – siis Suomesta ulkomaille tai päin vastoin – on tunnetusti pitkä matka, ainakin jos etäisyyttä tarkastellaan laskuvarjoilualan viimeisten tietojen kulkeutumisen kannalta.

Tietoa kyllä liikkuu maasta ja maaosasta toiseen jossain määrin, mutta koko kuvan saaminen alan kehityksestä ei kirjeopiston kautta onnistu. Siispä joskus on tuota kaiken kehityksen kannalta tuiki tärkeätä tietoa mentävä hakemaan sieltä, missä sitä sattuu olemaan.

Tällä kerralla sitä haettiin lordien maasta Wanhasta Iloisesta Englannista, painopisteenä oppilaiden käyttämä hyppykalusto sekä koulutusmenetelmät.

BPA

Kirjayhdistelmällä BPA ei ole

paljoakaan tekemistä bensiniin kanssa. Se nimittäin tarkoittaa British Parachute Association'ia, joka taas vapaa mielisesti suomennettuna on yhtä kuin Englannin laskuvarjoliitto.

Alkeisvarjo: kupuna T-10 tai Irvin (low porosity), valjaina ylijäämät, reppu ja sisäpussi oman verstaan tuotetta. Reppu suljetaan kumikartiolla, jonka läpi on pujotettu laukaisuhinnan lenkki. Liian aikaisen aukeamisen ehkäisemiseksi hihnalenkki on varmistettu sidoksella, jonka vetolujuus on n. 2½ kg.



Liitto on Englannissa laskuvarjourheilun keskusjärjestö. Sen toimialueeseen kuulu-

vat samat tehtävät kuin kotoisella SIL:lläkin, joskin se hoitaa lisäksi varsin pitkälle sel-

Hyppääjän irrottua koneesta hihna kiristyy, varmistussidos murtuu, reppu avautuu ja hihna vetää sisäpussin ulos repusta...



laisia viranomaisen tehtäviä, jotka meillä kuuluvat ilmailuhallitukselle (toiminnan yleinen valvonta, lupakirjojen myöntäminen, jne).

Englanti on Suomeen verrattuna suuri hyppymaa: BPA:an kuuluu seitsemän kokopäiväistä ja 27 viikonloppukeskusta (vastaavat meikäläisiä kerhoja). Lisäksi jäsenyyteen kuuluu Yliopistojen Laskuvarjoliitto, jolla on kerhoja 22:ssa yliopistossa tai vastaavassa oppilaitoksessa. Jopa eräiden armeijan yksiköiden kerhot tai liitot kuuluvat BPA:n jäsenyyteen. Näitä kerhoja löytyy väliltä Englanti - Hong Kong.

Tietoja BPA:n jäsenmäärästä ei ole käytettävissä, mutta epäilemättä väkeä on hieman runsaammin kuin meillä (SIL:ssa on 16 laskuvarjoilevaa kerhoja, jäsenmäärän ollessa yhteensä noin 600).

Eagle Sport

Tämänkertainen tiedonkeruun kohde hyppykeskus Eagle -koko nimeltään "Eagle Adventure Sport Centre" -sijaitsee Kentin kreivikunnassa, Lontoosta reilun tunnin junamatkan päässä itäkaakkoon. Vaikka paikan nimi ilmaistaan sanoilla Ashford, Kent, ei määrääsena suinkaan ole Ashford - vaan pikkuinen seisake nimeltään Westonhanagar.

Puhelimitse saaduista opastuksista huolimatta -tai ehkä niiden johdosta -tuntui hieman epäilyttävältä astua junasta. Seisake sijaitsi keskellä kumpuilevaa maalaismaisemaa, jossa niin pitkälle kuin silmä kantoi näkyi vain kaksi taloa ja loputtomasti kukkuloita -eikä tietoaakaan lentokentästä. Toinen taloista sitäpaitsi oli ränsistyneen näköinen asema-

rakennus, jossa ei majoillut ristien sielua.

Noin puolen kilometrin kävelymatkan päästä löytyi ratsastuskoulu, josta puhelimitse soittamalla järjestyi kyyti vasenkätisellä kumijalalla muutamien kilometrien päässä sijaitsevalle kentälle.

Ashfordin lentokenttä osoittautui suureksi ruohokentäksi, jolta sopi nousta suuntaan mihin tahansa -lääniä riitti. Kentän reunalla olivat toimisto-, virkistys- ja koulutus-toimintaa palveleva parakki sekä lentokonehalli. Viimeksi mainitussa paitsi tietenkin säilytettiin lentokoneita, myös pakattiin ja korjattiin keskuksen laskuvarjoja.

Eagle-hyppykeskusta johtaa sen omistaja, jokunen vuosi sitten armeijasta eläkkeelle jäänyt laskuvarjojääkäri Alex Black. Herra Alex on varsin kokenut hyppääjä, hyppyyä n. 2.900, nykyinen varjotyyppi Star.

Hyppykeskus Eagle on kokopäiväinen paikka, joka työllistää sympaattisen Mr. Alexin lisäksi kaksi kouluttajaa, yhden riggerin (laskuvarjon korjaaja) ja yhden pakkaajan.

1973 perustetussa keskuksessa hypätään vuosittain hieman enemmän kuin meillä koko maassa yhteensä; noin 15.000 kertaa vuodessa joku putoaa lentokoneesta Ashfordin taivaalla. Paikallisessa kerhossa on Mr. Alexin mukaan runsaat kaksituhata jäsentä. Viimeisten kolmen vuoden aikana on keskuksessa koulutettu yli 2.500 oppilasta.

Keskus operoi kahdella koneella: toinen on meillekin tuiki tuttu Cessna 180, toinen sen sijaan on sitäkin vieraampi - seitsemän hyppääjää kerrallaan taivaalle kuljettava hyppyhissi EP 9 Prospector. Viimeksi mainittu on paikal-

listen isäntien mukaan todella tehokas lentolaite, joka vajaan kolmensadan pollen voimalla kiskoo täyttä kuormaa taivaalle 3 - 3,5 metriä sekunnissa. Kone pystyy lentämään jopa vain 40 mailin tuntinopeudella (n. 65 km/h).

Prospectorin kuormausjärjestys on erikoisen tuntuinen: oppilaat sijoitetaan lattialle istumaan kokeneempien hyppääjien seisoessa puolikaressa matkustamon takaosassa (etsimättä tulee mieleen pubin nurkkaus -vain kolpakot puutuivat).

Kuuden tunnin pikakoulutus

Kun meillä hyppykurssi kestää keskimäärin 2 - 3 viikkoa se suoritetaan Englannissa kuudessa tunnissa (minimi-vaatimus) tai hieman yli. Alkeiskurssi sisältää ensimmäisen hypyn lisäksi mm. seuraavia aiheita:

- laskuvarjon toiminta
- uloshyppy
- varjon ohjaaminen
- vaaratilanteet
- maahantulo

Edellä mainituista aiheista pääpaino on uloshypyn ja vaaratilannetoimintojen opettamisessa.

Suomalaisesta hyppykouluttajasta saattavat mainitut koulutusajat tuntua pöyristyttäviltä - välttämättä ne eivät kuitenkaan sitä ole. Jos katsotaan aiheuutteloa, voidaan todeta että siellä ovat juuri ne oleelliset. Ei puhuta mitään sellaista, jota ei ensimmäisellä hypyllä tarvitse. Ne paikalliset liitot ja viranomaiset bäckströmeineen tai kausalaisineen jätetään todellakin tässä vaiheessa omaan arvoonsa. Pelkistetään. Opetetaan vain "pitää-tietää" asioita.

"Hyvä-tietää" jutuista eh-

tii sitten kertoa koulutuksen myöhemmässä vaiheessa.

Lyhyestä koulutusajasta huolimatta turvallisuus on johtaja Mr. Alexin sekä keskuksen hyppykouluttajan George Dunnin kertoman mukaan varsin korkealla tasolla mitattuna minkä tahansa mitapuun mukaan. Tämä johtuu paitsi todella tiivistetystä, ammattitaidolla annettusta koulutuksesta, myös varsin turvallisesta varjokalustosta.

Koulutusjärjestelmä ei alkeiskurssia lukuun ottamatta loppujen lopuksi poikkea kovin paljon suomalaisesta erot ovat todella enimmäkseen näennäisiä. 31 punnan (n. 250,-) alkeiskurssin jälkeen oppilaan on vielä suoritettava vähintään viisi pakkolaukaisuhyppyä sekä osallistuttava jatkokoulutukseen. Mikäli nämä suoritetaan hyväksyttävästi voi itseaukaisu tulla kysymykseen.

Alkeisvaiheen jälkeen hyppääjän edistymisen ilmoitetaan eri luokkia käyttäen. Niitä on kaikkiaan kymmenen. Suomalaista lupakirjapätevyyttä lähinnä lienee luokka 9, joka edellyttää mm. 30 sekunnin vapaita pudotuksia, vapaan putoamisen hallintaa (liikehdintä: tynnyri, liuku, voltit, käännökset, jne).

Suomalaisen hyppykouluttajan mieltä epäilemättä kiehtoo ajatus tehoarjon sallimisesta käyttöön vasta luokassa 8. Tällöin hyppääjällä on jo viitisenkymmentä hyppyä ja vähintään 30 sekunnin vapaita pudotuksia.

Englantilainen käytäntö perustuu siihen tosiasiaan, että heidänkin mielestään tehoarjon vajaatoiminta edellyttää miltei aina pääarjon kuvun irrottamista ennen varavarjon aukaisua! Pääarjon heittäminen yli laidan taas vaatii hyppääjältä kokemusta ja varmuutta.

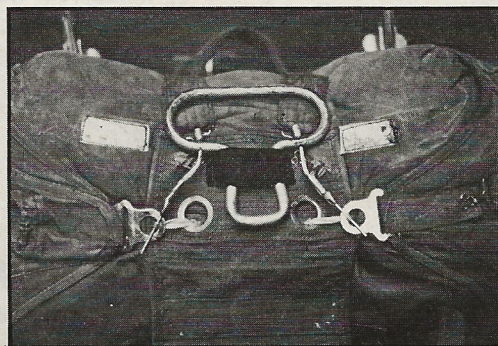
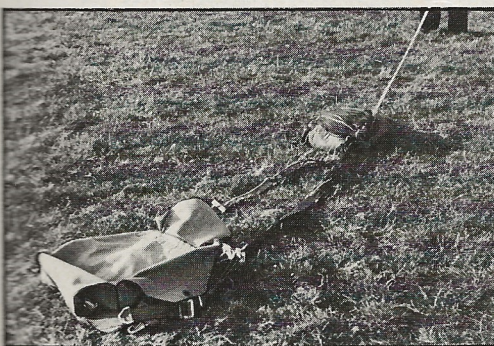
Edellä esitetty oli englantilainen ammattilaisen mielipide. Suomalainen amatööri-hyppykouluttaja saattaa tarjota tehoarjoja oppilaalleen jopa pakkolaukaisuhypylle tai ensimmäisille itseaukaisuille. Ehkäpä hänellä on siihen vanhat ja loppuun saakka harkitut perusteet?

Sisäpussilla aloitetaan

Ensimmäiset hypyt niin Eagle-keskuksessa kuin muissakin englantilaisissa hyppypaikoissa suoritetaan sisäpussin

...sisäpussin päälle asetetut punokset alkavat oieta - tässä vaiheessa oppilas voi tehdä mitä piruetteja tahansa, pystymättä sotkeutumaan varjoonsa - kunnes ne ovat lopulta täysin suorat ja kupu tulee ulos sisäpussista. Kun koko komeus on suorana murtuu laukaisuhihnan päähän sidottu huippusidos, kupu täyttyy ilmalla, hihnan ja sisäpussin jäädessä koneeseen.

Pieniä parannuksia meikäläisiin varavarjoihin verrattuna - vaan epäilemättä tehokkaita: metallikartiot on korvattu punosenkeillä ja kahva on siirretty turvallisempaan ("suojaisempaan") paikkaan repun sivulta.



●●● pakatuilla varjoilla, joiden toimintaperiaate on jokseenkin sama kuin uljaan sotaväkemme T-kympeissä.

Aiemmin ovat lordien maassakin käyttäneet pelkätään samantapaista sukka-pakkolaukaisujärjestelmää, jota täällä pohjan perukoilla käytämme. Ovat sittemmin söörit seuranneet kehitystä, tutkineet asioita ja lopulta siirtyneet suoraan sisäpussi-pakkolaukaisusysteemiin. "Eikä entiseen ole syytä palata - uuden edut ovat kiistatottomat", sanaili kouluttaja George tästä aiheesta. "Oppilas voi tehdä minkälaisia kuvioita tahansa ja siitä huolimatta varjo pääsee kehittymään normaalisti."

Todettakoon tässä yhteydessä, että moni muikin maa Suomen lisäksi on alun perin käyttänyt hidastussukkaa pakkolaukaisuvarjoissaan, mutta sitten nähnyt parhaaksi siirtyä käytettävissä olevien tietojen, tutkimusten ja tilastojen mukaan turvallisemmaksi todettuun järjestelmään. Meillä ei edes harkita siirtymistä, sillä kuten syyspaneelissa eräät veitikat sattuvasti sanoivat: "eihän meillä ole kokemusta, emmehän me voi ottaa kantaa

tällaisiin pakkolaukaisujärjestelmiin..."

Etteikö ole kokemusta? Entäs ne sotaväen noin 60.000 turvallista sisäpussihippyä (T-10)? Sitä paitsi: jos ketään ei asia kiinnosta edes keskustelun verran täällä Suomessa tulemmme tämän päivän mielipiteiden valossa käyttämään täsmälleen samaa varjokalustoa kuin nyt vielä vuonna 2050. Eikä meillä vielä sitenkään ole kokemusta...

Hyppykeskus Eaglen käyttämän laukaisujärjestelmän sisäpussit oli kaikki tehty kerhon omassa varjokorjaamossa, BPA:n hyväksymän mallin mukaan.

Aleisvarjot olivat tyypiltään joko modifioituja T-kympejä tai Irvin Low Porosity-kupuja. Valjaat olivat meilläkin tavanomaisimmat ylijäämiä.

Alkeisvarjokaluston turvallisuudesta kertoo parhaiten vuoden -78 vaaratilanteiden määrä contra hyppymäärä ko. varjoilla: noin 10.000 hippyä, joiden aikana ilmeni ainoastaan kolme eri asteista vajautointia. Hyppykeskus käytti samanlaisia varavarjoja, joita Suomessakin yleisimmin käytetään: umpikupuisia

USA:n armeijan ylijäämiä. Varjot sinällään olivat samoja, mutta joitakin erojakin löytyi. Useimmille varavarjotyypeille ominaista laukaisukahvan "liiallista" tiukkuutta oli pyritty eliminoimaan poistamalla metallikartiot ja korvaamalla ne narulenkoilla (narukartiot).

Narukartion asentaminen ylijäämä-varavarjoon ei ole lainkaan hullumpi ajatus, sillä metallikartioilla varustetun varjon laukaiseminen edellyttää joskus jopa yli kymmenen kilon vedon ennen kuin varjo aukeaa. Narukartiot keventävät laukaisuun tarvittavaa voimaa tuntuvasti.

Toinen opiksi soveltuva "viritys" varavarjoissa oli laukaisukahvan siirtäminen tavanomaiselta paikaltaan varjon oikealta puolelta ylös ja keskelle. Näin voidaan erittäin tehokkaasti eliminoida vaara kahvan takertumisesta koneen ovipieleen (jonka seurausena helposti on tahaton varavarjon ilmavirtaan avautuminen hyppääjän itsensä ollessa vielä koneen sisällä).

Harjoitusvetovaiheeseen saakka edistyttyään hyppääjä vasta saa käyttöönsä hidastussukalla varustetun alkeisvar-

jon, jonka pakkaustapa on periaatteessa miltei sama kuin meillä Suomessa. Pienenä erona ovat kuitenkin metallikartioiden tilalle asennetut joustavat kumikartiot, joiden läpi pujotetaan sokan sijasta suoralla vedolla oikeava laukaisuhinnan lenkki.

Barometrilaukaisimia ei alkeishypyillä käytetä, sillä "kalusto on riittävän turvallista muutenkin", kuten kouluttaja George asian ilmaisi.

Edellä kertoiltuja ajatelmia herättivät laskuvarjoilun ammattilaiset Alex ja George. Epäilemättä meilläkin köytyisi käyttöä useille englantilaisten ratkaisuille - vaan mistäpä löytyisi sitä kiinnostuta paneutua myös oppilaiden kalustoa-sioihin...

Lopuksi esitettäköön vielä varoituksen sana Englannin matkaa kaavaileville ilmailijoille: jos joku sikäläinen isäntä tarjoaa teille "bisnes-lunssia", niin kavahtakaa - ainakin jos teillä on pienimpiäkään epäilyksiä fyysikkanne tilasta - saattaapi se tarjouksen vastaanotto käydä ruumiillisesti (ehkä henkisestikin) hyvin raskaaksi...you see... ●