

LASKUVARJOURHEILU

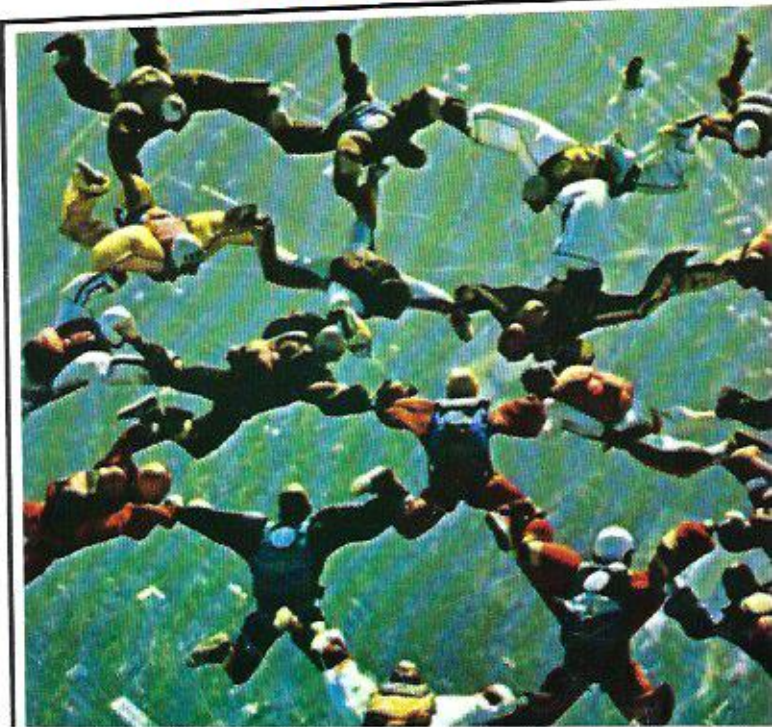
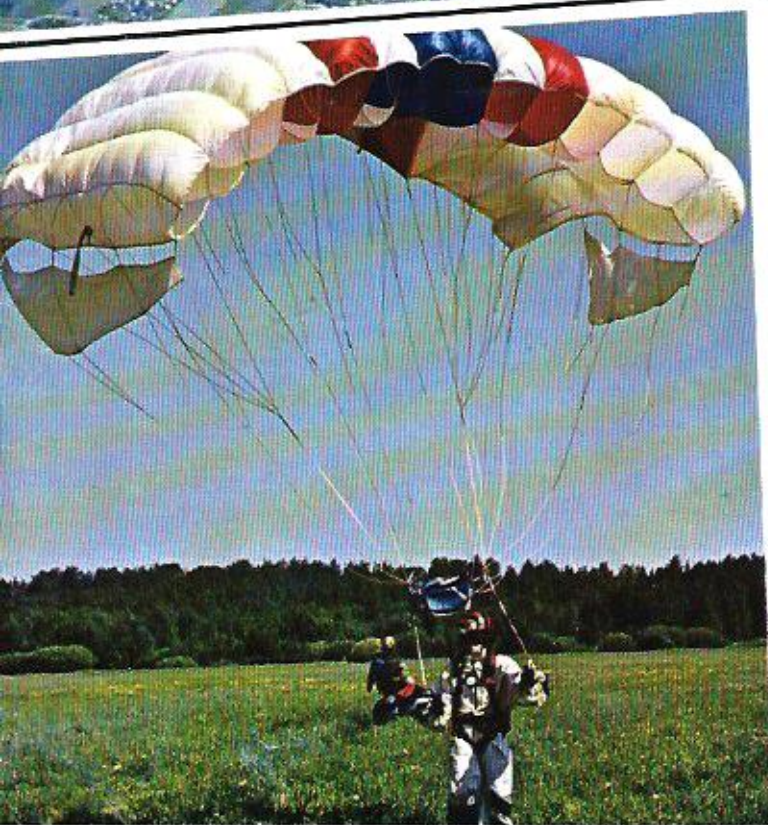
No: 4 1979

3. vuosikerta

mk: 6⁵⁰

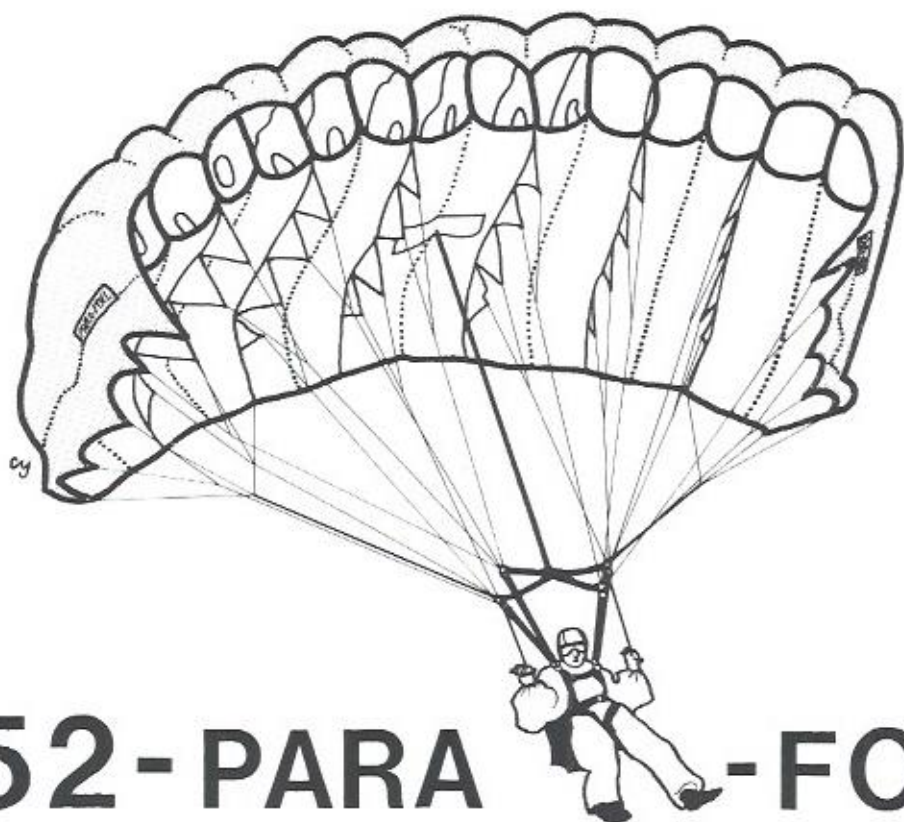


COME and jump
in FINLAND!



finnish magazine of sport parachuting

PETO PATJALASU !



252-PARA -FOIL

Todella maailman uskomattomin urheiluvarjo, 252 Para-Foil on muuttanut "laatikko"varjojen maailman uskomattoman hiljaisine vajoamisnopeuksineen, pehmeine alastuloineen, loistavine lento-ominaisuuksineen ja pehmeine aukaisuineen.

EI RAJUJA AUKAISUJA, EI PALAMISIA: 252 Para-Foil ei ainoastaan anna sinulle pitempää aikaa varjon varassa, vaan se tuo sinut alas pehmeästi jopa tyyninä päivinä. Vaikkakaan emme voi taata sinulle höyhenlaskua joka kerta (sehän on sinusta itsestäsi kiinni), voimme taata sinulle jatkuvasti pehmeät ja miellyttävämmät laskeutumiset kuin millään muulla patjavarjolla.

HELPPO LENTÄÄ: Uskomme rehellisesti että 252 Para-Foil on maailman helpoin patjavarjo lentää. Patentoitu stabilisaattori systeemi tekee 252:sta uskomattoman vakaan lentää, tunneleiden välinen paineentasausjärjestelmä estää tehokkaasti tunneleiden tukkeutumisen. 252 saa myös korkeat pisteet käsiteltävyydestä ilmassa, tasaiset, vakaat käännökset, tavallista kevyempi ohjaus ja äärettömän kevyet jarrutukset.

PEHMEÄT, LUOTETTAVAT AUKAISUT: Sliderissa, 8 cm halkaisijaltaan olevat slider renkaat apuvarjoon kytkettynä antavat sinulle jatkuvasti pehmeät ja luotettavat aukaisut. Johtuen suurista slider renkaista, slider laskeutuu kantopunoksia pitkin rauhallisesti estäen varjon vahingoittumisen ja pehmentäen aukaisua. Kaikki 252-hyppääjät sanovat kupunsa aukeavan yhtä pehmeästi kuin PC.

Mutta vain tämän mainoksen lukeminen ei saa sinua uskomaan... hyppää 252:lla ja totea itse.

Jälleenmyyjä Suomessa: Suomen Laskuvarjo Oy

THE CHUTE SHOP

HIGHWAY 202, FLEMINGTON, N.J. 08822

(201) 782-5758

LASKUVARJOURHEILU

**JULKAIKSIJA
PUBLISHER:**
SUOMEN LASKUVARJOKERHO RY.
HELSINKI-MALMI LENTOASEMA
00700 HELSINKI 70
FINLAND
PUH. TEL: 90-378 827

**PÄÄTOIMITTAJA
EDITOR-IN-CHIEF:**
REINO SUONSILTA
PUH. TYÖ 90-75 36 111
KOTI 90-30 11 19

**TOIMITUSKUNTA:
EDITORS:**
TOIMITUSSIIHTEERI
AILA AALTIO Helsinki
TUOMAS ASUMUS Helsinki
LARS BÄCKSTRÖM Helsinki
ANTTI KAUSALAINEN Utti
EERO KAUSALAINEN Helsinki
MAURITS KOUHIA Turku
ARTO MATTILA Turku
JORMA ÖSTER Helsinki
MIKKO HAMUNEN, Tampere

**TOIMITUKSEN OSOITE
EDITORIAL ADDRESS:**
LASKUVARJOURHEILU
PL 653
SF-00101 HELSINKI 10

PS TILI NO: 427602-1

**TAITTO JA VALMISTUS
LAY-OUT & PASTE UP:**
ARTO MATTILA

IRTONUMERO 6,50 mk
PRICE OF COPY
(OVERSEAS, AIRMAIL) 3 USD
TILAUSHINTA 25 mk
YEARLY SUBSCRIPTION
(OVERSEAS, AIRMAIL) 10 USD
NELJÄ NUMEROA VUODESSA
PUBLISHED FOUR TIMES
A YEAR

**PAINATUS:
A&M PAINO, HELSINKI**

LASKUVARJOURHEILU-lehti on riippumaton laskuvarjoalan julkaisu. Lehti ottaa mielellään julkaistavaksi lukijoiden juttuja, piirroksia ja valokuvia. Materiaali palautetaan lehden ilmestyttyä. Julkaisupalkkioita ei valitettavasti voida maksaa. Kansikuviksi tarkoitettujen kuvien tulee olla värikuulokuvia (dia), sisäisivuille tarkoitettujen mieluiten mustavalkoisia paperikuvia. Toimitus ei vastaa artikkeleissa esitetyistä mielipiteistä, vaan jokaisesta artikkelista vastaa kirjoittaja itse. Artikkelien osittaisestakin lainaamisesta olemme pelkästään mielissämme!

LASKUVARJOURHEILU is the Finnish Parachuting Magazine. The publisher assumes no responsibility for the views expressed in submitted material. There is no copyright at all. We would be very pleased, if You find anything worth copying from us!

LASKUVARJOURHEILU N:o 4 1979-12-17
3.vuosikerta

**HAUSKAA JOULUA JA ONNELLISTA UUTTA
VUOTTA LASKUVARJOURHEILUN LUKIJOILLE
TOIVOTTAVAT YSTÄVÄT:**

**MERRY CHRISTMAS AND HAPPY NEW YEAR
TO ALL JUMPERS OF THE WORLD
FROM THE FRIENDS OF LASKUVARJOURHEILU:**



TILAAJILLE

Lehden takasivulla olevasta osoitetarrasta selviää nyt myös mihin asti tilauksesi on voimassa. Jos tarrassa lukee nimesi ja osoitteesi lisäksi esim. 803, se tarkoittaa että tilauksesi on voimassa ensi vuoden numeroon 3 saakka.

Selvemmin sanoen, lehtemme ensi vuoden numero 3 on viimeinen lehti joka puotaa postiluukustasi, ellei jostain syystä ole uudistanut tilaustasi sitä ennen.

Jos merkitsemämme tilauksesi päätymisaika ei täsmää omien laskujesi kanssa, ilmoita siitä välittömästi lehtemme toimitukseen kirjeellä tai postikortilla. Mikäli muistat, mainitse myös mahdollisimman tarkasti milloin suorittit tilausmaksusi.



LASKUVARJOURHEILU

the Finnish
Parachuting
Magazine

1 year subscription \$10 airmail
4 issues yearly.

Write before your next jump to:

LASKUVARJOURHEILU
Box 653
00101 HELSINKI 10
FINLAND



sisälllys

- 3 - Hyvää Joulua
- 5 - Joulupukin ihmeellinen seikkailu
- 7 - Olkalukkojen välistä
- 8 - Näistä hyppäämme: Cessna 195
- 9 - Kirjeitä
- 11 - Osta, osta!
- 14 - RW-SM 1979
- 16 - Why not in Finland?
- 20 - Minne tuuli kuljettaa
- 22 - Riippuen
- 24 - Kanttikontakti
- 25 - Pätkelmiä
- Vanhat jutut
- 26 - - Kitu
- 27 - - Tästä se alkoi
- 30 - Hyppymestarikurssi 2/79
- 31 - Laskuvarjotiedote 8/79

There's only one way to stay on top of parachuting. That's by subscribing to:

Skydiving

USPA, other groups challenge FAA's NPRM

USPA, other groups challenge FAA's NPRM... (text continues)



Blast handles jerked from Nationals

Blast handles jerked from Nationals... (text continues)

INSIDE Skydiving

INSIDE Skydiving... (text continues)

Finalist's Corner scheduled

Finalist's Corner scheduled... (text continues)

The new authoritative newsmagazine that is published 17 times a year. Its big pages bring you what you need to know about the equipment, events and techniques of parachuting.

INTERNATIONAL
SUBSCRIPTION RATES:
Surface mail: 2 years: \$25 US
 1 year: \$15 US
(Add \$45 per year for airmail.)

Skydiving

P.O. Box 189E • Deltona, FL 32725 U.S.A.

Satisfaction Guaranteed or you'll receive a full refund on all unmailed issues. Payment must be made in U.S. currency or International Money Order and must accompany order. News contributions are welcome.

JOS
SINULLA VIELÄ ON
BLAST-KAHVA
VALJAISSASI,
LUE LASKUVARJOURHEILU
1/79 JA HÄPEÄ!
(HENKESI EDESTÄ...)

Miehemme maailmalla!



USA 21c
UNITED STATES AIR MAIL
POST CARD

Suomen lastuvarjotekniikka
Malmi lentoasema
00700 Helsinki 70
FINLAND

79-11-21

terveisiä vaan täältä
Floridan läänistä...
Ollaan nyt Z-Hillissä ja
hyppöimistä on vierasta.
Käytössä kaksi DC-3:tä. Hyppy
kiihtyy 10000 metriästä. Paikalla
on paljon turtuja luotimaisia
ja korjalaisia. Hyppy suoritetaan
nyt läheisillä ja iso runnahuuho.
Uudelta suunniteltua tammikuussa.
Eipä kirkottele, onempää vaan
lähden lupaan 10 ihmisen kluubitä.
PS Eilen nähtiin taivaalla yhä ilmi

A FLORIDA GATOR SALUTE
BIG, WIDE, AND READY!



LASKUVARJOURHEILU

NO 4 1979 3 VUOSIKYTTÄ
MÄK 67



Finnish magazine of sport parachuting

Kansi - Cover: Kuva - Photo by:
JORMA ÖSTER

Joulupukin ihmeellinen seikkailu

Suuren yleisön keskuudessa elää ja valitsee vankka käsitys siitä, että tämä meidän kaikkien rakastama joulupukkimme on varsinainen "Nopea Gonzales", koska ehtii yhden ainoan illan kuluessa piipahtamaan likimain jokaisessa kodossa ympäri Suomen, sekä lisäksi myös lukemattomissa muissa maissa.

Jäljempänä esitettävät seikat kuitenkin romuttavat tämän jo voimassa olevien työaikalakiin ja työmarkkinoilla vallitsevan yleisen käytännönkin mukaan täysin mahdollittoman myytin.

Todettakoon vielä, että nyt kerrottava tarina on tosi kuin vesi, perustuen virallisluonteisiin dokumentteihin ynnä silminnäköijöiden kertomuksiin. Ajankohta oli melko tarkalleen yhdeksän vuotta sitten.

Joulupukilla on useita kaksois-, kolmois-, tai jopa nelosolentoja. Tämä kävi ilmi, kun Korvatunturille eräänä päivänä saapui pyyntö saapua laskuvarjoiteitse eräälle Mikkelin läänin eteläosassa sijaitsevan tavaratalon katolle. Joulupukki katsoi kuitenkin kiireistään johtuen olevansa estynyt lähtemään, sysäten tehtävänsä erälle alaisistaan.

Kun sitten "Joulupukki" saapui paikalle tehtävänsä suorittamista varten, saattoivat todellisen haukansilmän omaavat asiantuntijat havaita, että heidän edessään nyt olikin vain kaksoisolento. Oikea Joulupukki on, kuten kaikki kiltit lapset hyvin tietävät, kookas, hymyilevä, punaposkinen ja hyväntuulinen. Kaksoisolento, joka tehtävään sitten oli määrätty, oli näöltään keskimittainen, luiseva ja luonteeltaan siinä määrin hapan, että maitokin tahtoi hapantua lasissa hänen läsnäollessaan.

No, se siitä! Ja sitten asiaan.

Tapahtuman ajankohta ei vielä ollut aivan jouluaatto, vaan tarkemmin sanottuna marraskuun vihoviimeinen päivä. Tekojoulupukki, jota tekstissä kuitenkin selvyden vuoksi kutsumme yksinkertaisesti vain Joulupukiksi, matkusti valtionrautateitse tapahtuman aloituspaikalle eli Kymen läänin pääkaupungista länteen sijaitsevalle lentokentälle. Junalla siksi, että Korvatunturilla oli ankara säätokampanja päällensä. Lentomenovesi oli jo noina ammottavina aikoina siivottoman kallista. Lisäksi jäkälän hinta perinteellistä porovoimalla tapahtuvaa kuljetusta silmälläpitäen oli myöskin noussut hintoihin hirmuisiin.

Joulupukki oli jo etukäteen sopinut mainitulla lentokentällä vaikuttavan laskuvarjosteluklubin koneen vuokraamisesta. Samalla oli myös sovittu, että kerho voisi vuokrata käyttöönsä jokusen tontun.

Toiseksi tontuksi ilmoitautui kyseisessä kerhossa vaikuttava isokokoinen Markku-niminen mieshenkilö, joka sattumalta muistutti Joulupukkia enemmän kuin Joulupukki itse. Hän myös tapasi jo silloin käyttää tulipunaista laskuvarjostinta, joka sivumennen sanottuna soveltuikin tehtävän luonteeseen erinomaisesti.

Toiseksi henkilöksi tontun tehtävään ilmoitautui mieshenkilö, joka oli ensimmäistä tonttua pienempi, eikä loppujen lopuksi osoittautunutkaan ihan tontuksi. Hänen nimensä ei kuitenkaan ollut Markku.



Teksti: A. Moukutmaa

Pantiin sitten näiden henkilökäsitysten jälkeen tuumasta toimeen. Varustautui tämä hurjaho joukkio asiaankuuluvilla lahjuksilla, joita ei kuitenkaan oltu saatu miltään lentokoneita valmistavalta yrityksestä, vaan olivat ne peräisin eräältä suokukkia tekevältä toiminimeltä.

Varusteet ynnä miehistö sijoitautui sitten klubin senaikaiseen lentolaitteeseen, jonka nimi oli operaatioon erinomaisesti soveltuva: Cherokee Kuusi.

Lentomatka Joulupukin pudotuspaikalle sujui nopeasti ja välikohtauksitta. Maalialue paikannettiin helposti ilmavalokuvan avulla.

Kone kipusi aluksi kuutensataan metriin, josta Joulupukki heitti kauniin, jouluisen värisen revinnäisen. Kun sitä oli seurattu maahantuloon saakka kipusi kone suunniteltuun hyppykorkeuteen 1600 metriin.

Mainittakoon tässä yhteydessä, että Joulupukki oli jo noihin aikoihin kohtalaisen kokenut parasutisti. Olihan hän saavuttanut kerhossaan "Korvatunturi Sky Divers" jo melkoisen kokemuksen, omaten kokonaista 215 hyppyä lokikirjassaan.

Kun kone sitten saavutti oikean hypypaikan ja -korkeuden, ulostautui tehtävälleen omistautunut joukkio hyvässä järjestyksessä. Vapaata pudotusta otettiin kokonaista kaksikymmentä sekuntia, josta ajasta Joulupukki onnistui pysymään stabiilina ainakin neljä sekuntia.

Varjat aukaistiin normaaliin tapaan siten, että ne olivat täysin auki kehittyneinä 600 metrin korkeudessa. Tässä suhteessa oltiin erityisen tarkkana, sillä edes Joulupukki ei uskaltanut riskeerata alentamalla laukaisukorkeutta. Olihan olemassa vaara joutua epäilyttäviin väliilöihin hirmuisen ilmailuhullutuksen kanssa.

Kaikki kolme laskuvarjostinta; Joulupukin fantasia PC Mk II (se maailman paras laskuvarjostin), suuremman tontun punainen PC Mk II (hyppyvälineestään päätellen ei kyssä tainnutkaan olla mikään kovin suuri tonttu) ja sen pienemmän tontun keskinkertainen PC Mk I avautuivat ihanaisesti, aiheuttamatta käyttäjilleen huolen häivääkään.

Alkoivat he sitten ohjastella kankaisia purjehdusvälineitään kohti maalialueena olevan tavaratalon kattoa. Vaan kuinka ollakaan ja voi kauhistus!

Olivat tuuliolosuhteet kovasti erilaiset, kuin lähtökentällä. Siellä oli vallinnut melkoinen luotimyrsky, kun taas täällä ei hyppyhetkellä tuullut laisinkaan. Uloshypypaikka oli heitetyn revinnäisen mukainen ja ihan oikea. Vaan kuinkas sitten kävikään, kun piti arvioida lähetyksiskulmaa maalialueelle. Eivät resukat tulleet lainkaan seuranneeksi erilaisia luonnonmerkkijä, kuten muurahaispesiä tai puiden oksistoja, paikallisten todellisten tuuliolosuhteiden selvittämiseksi.

Että osasi Joulupukkiin olla semmoinen tonttu!

Lähestyivät nyt siis Joulupukki, ynnä myös muut tontut liian matalalla kulmalla maalialuetta. Ensimmäisenä heräsi karuun todellisuuteen se suurempi, Joulupukin näköinen tonttu. Painavimpana hyppäjänä hän jäi eniten vajaaksi; noin 100 metriä. Hän onnistui hädin tuskin välttämään maahantuloaikan vierellä sijainneen suuren koivun, kauniin punaisen laskuvarjostimensa jäädessä kuitenkin kauniisti levinneenä oksiston varaan. Markku-tonttu itse onnistui kuitenkin laskeutumaan kovalle maan kamaralle.

Tonttu n:o 2 onnistui melkein pääsemään talon katolle. Vaan kuitenkin aivan viimeisillä metreillä hän huomasi, että pikkuhiljaa jääpi vajaaksi. Välttyäkseen kiusalliselta kahteentörmäykseltä talon seinän ja maamon sylin kanssa hän käänsi nopeasti ruudullisen varjonsa ympäri, onnistuen laskeutumaan tavaratalon ja sen vieressä sijainneen varistorakennuksen välissä olevaan kymmenen metrin rakoon.

Joulupukki itse oli myös äkkiyllättäen huomannut joutuneensa lievästi törkeämin k-niinkuin nesteeseen, kun ei kaunis varjostimensa kantanutkaan riittävän pitkälle.

Koska tulosuunnassa ennen maalialuetta oli korkeita puita, katsoi hän viisaimmaksi ohjata hieman sivuun, havaitsemalleen pienelle pihalle.

Pikaisesti suoritetun alastuloaikan arvioinnin perusteella Joulupukki havaitsi sen sangen kelvolliseksi maahanlaskutarkoituksiin. Vähän matkan päässä pellolla tosin näkyi kuljeskelevan puhe-elinjohtolinja, mutta siitä nyt ei pitäisi olla minikäänlaista vaaraa.

Vaan kuinkas sitten kävikään?

Yhtäkkiä havaitsi Joulupukki suoraan edessään poikittaissuunnassa kulkevat johdot. Vaistomaisesti hän painoi jalat tiukasti yhteen ja työnsi ne suoriksi kohti johtoja, ottamaan iskuja vastaan. Pellolta taloon johtavan puhelinlinjan johtimet jäivät suoraan jalkaterien keskiokhtien alle, aiheuttamatta siinä vaiheessa minkäänlaisia vammoja tai vaurioita.

Joulupukin vauhdista johtuen johdot antoivat periksi, hänen jalkojensa noustessa samalla korkealle eteen ja ylöspäin. Toisen johdoista katkesi katkesi tässä kohdin, toisen kuitenkin vielä jäädessä jalkojen alle.

Vajoamisen hetkellisesti pysyessä kupu hieman tukahtui. Tämä yhdessä Joulupukin miltei vaakasuoran asennon kanssa aiheutti putoamisen selkää edellä suoraan maata kohti. Hänen sanomattomaksi onnekseen sattui alapuolella kuitenkin olemaan kakkäräinen omenapuu. Tähän urhea hyppääjämme putosi selälleen, puun haljetessa kahtia.

Omenapuun ansiosta Joulupukki selviytyi huiman näköisestä tilanteesta ehjin nahoin. Ilman "pehmikettä" olisi seurauksena ollut epämiellyttävä putoaminen sangen epäterveellisessä asennossa kolmen metrin korkeudesta jäiseen maahan.

Malttamattomina Joulupukin saapumista odotelleiden kirkassilmäisten ja herttaisten lapsukaisten saapuessa vertahtavasti kiljhdellen paikalle, he tapasivat hänet makaamassa selällään kuin allakantekijä haljenneen omenapuun päällä, kiroillen kauhistuttavalla tavalla.

Ja niinkuin näiden pienten viattomien lapsukaisten järkytys ei olisi vielä ollut kyllin suuri, he havaitsivat Joulupukin olevan kaiken lisäksi puutteellisessa virkasussa, ilman viiksejä. Vaikka eipähän tämä kiroileva olento muutenkaan muistuttanut sitä kirkassilmäistä ja hyväntuulista Joulupapparaa, johon he aikeisempina jouluna olivat tutustuneet. Tilanne epäilemättä aiheutti pysyvän vamman heidän herkkiin sielu:hinsa.

Kun sitten Joulupukki ynnä tontut olivat selviytyneet eroon hyppyvarusteistaan, he kokoontuivat maalipisteensä olleen tavaratalon luoksen varsinaisia virkatehtäviään varten (lahjusten jako).

Heidän sitten kuljeskellessaan virantoi- mituksessa kulkivat Joulupukin brutaaliin käyttäytymisen järkyttämät lapuskaiset heidän perässään, rohkeimpien uskaltaessa jopa pottuilla Joulupukille tämän ulkōnäöstä, vaatetuksesta ja käyttäytymisestä. Kuvaavaa oli tälle Joulupukin kaksoisolennolle, että hän salaa mielessään hekumoi ajatuksella paukuttaa muutamia isoimista "herran lahjoista" turpaan, heidän epäkunnioittavan käyttäytymisensä johdosta.

Tavaratalon lahjuskierroksen kestäessä olivat maateitse paikalle saapuneet parasuuttiklubin jäsenet irroittamassa Joulupukin laskuvarjostimen kupua puhelinjohdosta. Paikalle sattui silloin ilmeisesti hyvin syrjäiseltä seudulta kotoisin oleva iäkäs paappa. Kierteli siinä aikansa puun ympärillä, kiinnittämättä vähäisintäkään huomiota sen yläpuolella langasta roikkuvaan värikkääseen, ihanan kauniiseen laskuvarjon lupuun. Mietiskelipähän vain itsekseen ääneen: "Mahtaakohan tämä olla semmoinen ranaattiomenu?"



Toimituksen huomautus!

Edellä kerrotun tarinan todellisuus pohjan selvittämiseksi olemme ottaneet yhteyttä Korvatunturille Joulupukin virastoon. He vakuuttavat kaiken olevan siikkoa totta ja samalla pahoittelevat virantoi- mituksessa tehtyjä virheitä.

Epäonnistumisen syiksi virasto ilmoittaa seuraavaa:

— Joulupukin olisi pitänyt seurata sa- vuista ynnä muista sellaisista merkeistä paikallista säätilaa

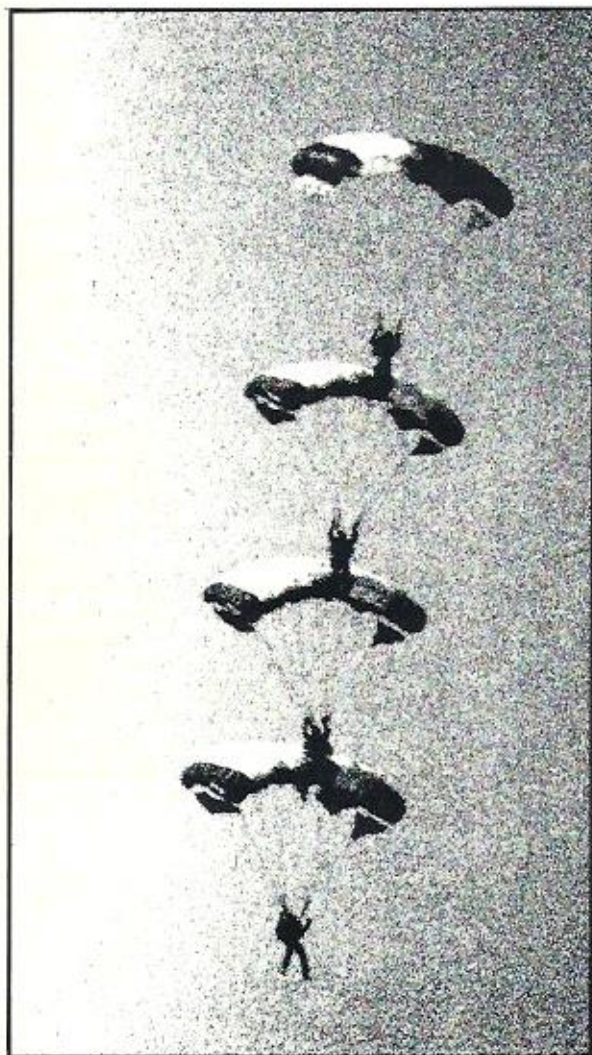
— olisi pitänyt käyttää joko radioyhteyttä tai maalialueelta ilmailualukseen annetta- vaa merkinantojärjestelmää

— olisi myös pitänyt käydä edeltäkäs in paikan päällä tutkimassa mahdollisten esteiden ja varalaskupaikkojen olemassa- olo.

Seuraavilla kerroilla tullaan nämä asiat hoitamaan huolellisemmin, sanoo viraston tiedote edelleen.

Edellä mainittujen kommenttien lisäksi olemme saaneet tavallisesti asioista hy- vin perillä olevalta taholta kuulla, että tarinamme päähenkilö on nykyisin siirretty toiseen tehtävään, joten siltäkin osin asia tuntuu olevan järjestyksessä. Häntä ei enää henkilökohtaisesta soveltumatto- muudestaan johtuen tulla koskaan käyttä- mään tämän tyyppisessä tehtävässä.

Sen pituinen se!



✓ JOULUTARJOUS! ~

Heti varastosta edullisesti

Strato-Cloud.Cruisair.

Unit.3-rengas tandemit.

Safety Flyer.26' Lopo.

Soittele 941-751365

ERKKI VAARA KY

Elementtitie 6 ● tarkastus

41160 ● korjaus

TIKKAKOSKI ● myynti



OLKALUKKOJEN



VÄLISTÄ

Nyt tutustumme oululaisiin paraveljeksiin Petri ja Raimo Aholaan. Raimo pärjäili mukavasti tarkkuus-SM-kisoissa, sijoittuen vanhojen konkareiden seurassa hienosti kuudenneksi. Petri on katsellut hyppyhommia, paitsi varjon varasta, myöskin kiikareiden takaa. Hän toimi kesäisissä konventionaalis-SM:ssä päätuomarina. Mutta mitä piileekään veljesten ajatuksissa.

Kuka olet?

Raimo: Olen Peten nuorempi veli.

Petri: Olen Raikun vanhempi veli.

Kuinka vanha olet?

Raimo: 22

Petri: 24

Mikä on ammattisi?

Raimo: Prosessityöntekijä.

Petri: Prosessityöntekijä.

Missä asut ja mistä olet kotoisin?

Raimo: Tällä hetkellä asun Kempeleessä, 10 km Oulusta. Alkujaan olen kotoisin Helsingistä.

Petri: Oulussa. Helsingistä.

Milloin ja miksi aloitit hyppäämisen?

Raimo: Ensimmäinen hyppyni tapahtui 27.3.1977. Olin kerran turistina hyppykoneen mukana ja silloin syntyi kipinä.

Petri: Kesäkuussa 1975 innostuksesta jaloon asiaan.

Paljonko olet ehtinyt kiilaamaan hyppyjä?

Raimo: 387 kpl.

Petri: 382 kpl.

Kauanko aiot jatkaa?

Raimo: 107-vuotiaaksi.

Petri: Eläkeikään.

Lempiruokasi?

Raimo: Rosvopaisti.

Petri: Riisipuuro paramakkarakastikkeella.

Ikimuistoisin hyppysi?

Raimo: Syrjähyppy.

Petri: Ensimmäinen hyppyni.

Millaisena koet vapaan pudotuksen?

Raimo: Niinkuin hohtimet kairoon.

Petri: Paljon tekemistä, vähän aikaa.

Mikä on vaikuttanut sinuun kaikkein eniten laskuvarjorasi aikana?

Raimo: Kerhohenki.

Petri: OLK.

Mikä on heikkoutesi?

Raimo: Ei ole.

Petri: Heikkouteni.

Mihin uskot?

Raimo: Tulevaisuuteen.

Petri: Leipä on näläkään hyvää!

Millaiseksi koet kilpailemisen?

Raimo: Mielenkiintoiseksi, joskus.

Petri: —.

Mitä teet kun et hyppää?

Raimo: Ajattelen, puhun ja suunnittelen hyppäämistä.

Petri: Seurustelen perheeni kanssa.

Mitä luet ja kuuntelet?

Raimo: Selailen vanhoja laskuvarjolehtiä ja kuuntelen "Ei pilvenhatta" -levyä.

Petri: Luen kirjoja ja kuuntelen musiikkia.

Ketä tapaat mieluummin?

Raimo: Rakasta hyppykonetta.

Petri: Kerholaisia.

Mikä suututtaa sinua?

Raimo: Tyhmä.

Petri: Matala poka.

Milloin tunnet itsesi tyytyväiseksi?

Raimo: Melkein aina.

Petri: 3000 metrissä.

Tittelisi ja saavutuksesi hyppytoiminnassa?

Raimo: Hyppymestari, hyppymestarikelpuutus.

Petri: Hyppymestarioppilas, oppilashyppymestari.



Mitä muuttaisit laskuvarjourheilussa?

Raimo: Tärkeillijät pois.

Petri: Ravaattimiehet ojennukseen.

Elämänohjeesi?

Raimo: Älä tee tänään sitä, minkä pystyt huomenna toisilla teettämään.

Petri: Suo siellä, vetelä täällä.

ELLET VIELÄ OLE KÄYNYT
REILUN PALVELUN KODINKONELIIKKEESSÄ,
NIIN TEE SE ENSITILASSA.
JUTELLAAN TARJOUKSISTA
NIINKUIN MUISTAKIN ASIOISTA
PAIKAN PÄÄLLÄ.

Tavataan
hyvissä
merkeissä.

HYVÄT MERKIT

Kodinkoneliike, Hämeentie 14, Helsinki, Puhelin 762 252

NÄISTÄ HYPPÄÄMME

CESSNA 195

Ehkäpä nostalgisin Suomessa käytössä olevista hyppykoneista on tamperelaisten "ysivitonen" eli Cessana 195, OH-CSC. Valmistusvuodestaan 1952 kone on ehtinyt lentää yli 6000 h, niistä tänä kesänä n. 150.

Tullessaan markkinoille 40-luvulla, 195 edusti sangan edistyksestä suunnittelua mikä ei vielä tänäkään päivänä häpeä suoritusarvojen puolesta.

60-luvulla Lentohuolto tarvitsi lisää kapasiteettia. Sopivimmaksi tyyppiä osoittautui ysivitonen joita hankittiinkin neljä. Tunnuksi tulivat CSB, C, D ja E. Koneet lensivät pitkiä päiviä kuljettaen mm. Iltasanoimia, kameroita, malminetsintälaitteita, sairaita, turisteja ym. Koneet toimivat suksilta, kellukkeilta ja pääosin pyöriltä. Ainoat vauriot olivat telineen katkeamisen aiheuttama telemark suksikäytössä ja yhteentörmäys silloisella Parolan kentällä.

Lentohuollon luovuttua tyyppistä alkoi koneille tapahtua. Echo meni selälleen SLK:laisilla. Ovi palvelee edelleen Tampereella. Delta on tietävästi vielä voimissaan. Omistaja vielä muutama vuosi sitten oli Wiarekta.

TamLk toimi ensimmäiset vuotensa vuokralustolla, mitä ei aina ollut saatavilla. Maaliskuussa -73 aika oli kypsä oman koneen hankintaan. Aamulehdessäkin oli isto jutut kuvineen. Cessana 180 Näsijärven jäällä kellukkeilla. Kehitys oli nopeaa. Jo kuukauden kuluttua vaihdoin isompaan. Tällä kertaa SLU:lta Cessana 195-CSB (-48). Tiimaa tuli ensimmäisenä vuonna yli 100, -74 alle 100, -75 n. 50, uusi moottori ja potkuri. Sitten runko meni peruskorjaukseen ja tyyppikoulutusta alettiin arvioida uudelleen.

-75 syksyllä hankittiin 195-CSC (-52). Lentohuollon jälkeen Charlie oli lennellyt pitkin ja poikin Afrikkaa. Tampereen kautta ennen kone oli levännyt kaksi vuotta Räyskälässä. -76 kunnostettiin runko ja potkuri. Jaksot täyttyivät sekunnilleen samanaikaisesti.

Jo Lentohuollon kautena 195 osoittautui hyväksi pudotuskoneeksi. Osa Iltiksistä nimittäin pudotettiin säkeissä hanteen n. 10 m:n korkeudesta. Aina ei "mestarointi" onnistunut kuten tänäkään päivänä kertoi vieläkin aktiivisesti lentävä Kukkosen Matti. Hollolan seudulla myyntikäyrä laski eräänä päivänä pahasti. Säkki osui lantapatteriin. Toisella kerralla jakelu häiriintyi sillä säkki putosikin penkan sijasta tielle, pomppasi Transitin takaovesta sisälle ja niittasi väliseinän rattiin kiinni. Kuljettaja nähtyään tapahtuman kärsi kovasti hengenahdistuksesta.

Hyppykoneena 195 on aivan käyttökelpoinen. Pilotin lisäksi koneeseen mahtuu kivasti neljä hyppääjää ja polttoainetta riittävästi. Tunnin aikana maisemaa vaihtuu 140 mailia oikosen lennettäessä ja korkeutta tulee ensimmäisten kilometrien aikana km/10 min. tahtiin.



Moottorivaihtoehtoina Suomessa on esiintynyt ainakin 275...300-hevosvoimaisia 7-sylinterisiä tähtimoottoreita. Ääneltään kone erottuu selvästi nykyaikaisemmista.

Pilottien mielestä kone on ihan ok-lennettävä, tosin seula pilotin paikalle on melko tiheä koska käytännön kokemukset ovat osoittaneet harkinnan tarpeelliseksi. Tänä vuonna tyyppi on annettu yhdelle. Missään tapauksessa kone ei ole seuraava C-150:n jälkeen. Pilotteina ovat toimineet mm. Attila, Himanka, Kukkonen, Mäkelä, Mäntymäki, Laari, Palmroth ja Sorsa.

Suurimmaksi ongelmaksi on koettu käyttökustannukset, mutta niinhän se taitaa olla kaikkien lentolaitteiden kohdalla. Yksi kustannuksia nostava tekijä on lentotuntien vähäisyys joka johtuu koneen käyttämisestä pelkästään hyppäämiseen. Toisaalta pääomamenot (lue: velkojen korot) ovat vastaavasti pienemmät.

Kaikenkaikkiaan tamperelaiset ovat tyytyväisiä lentolaitteeseensa. Tervetuloa hyppäämään aikakautensa valiosta.

Tähtimoottorin jyrä ja savu on elämys.

Mikko Hamunen

VASTINE "HUILIKSELLE" JA HYPPÄÄJÄLLE MALLIA 78

Osuipa eteenin tässä eräänä päivänä Laskuvarjourheilun numero 3/79, ja suureksi harmikseni löysin sieltä edellä mainitsemieni henkilöiden kirjoitukset. Itse olen harrastanut kyseistä urheilua n. 3 vuotta ja koska kerho, jonka jäsen olen, omaa huonot mahdollisuudet jatkuvalla ja aktiiviselle hyppäämiselle olen valittavasti yhä vain oppilas. Tästä huolimatta olisi ehkä mainittava, että hyppykokemusta löytyy eri kentiiltä, esim. Immolasta, Utista, Lahdesta, Kajaanista ja olinpa vuonna 1978 Västeråsissäkin Lahden poikien mukana. Lisäksi olen seurannut hyppytoimintaa Malmilla, Oulussa ja Vaasassakin.

Mennäkseni asiaan joka sai minut kirjoittamaan niin ihmettellen suuresti tätä Helsingin keskeisyyttä mikä Malmilla valitsee. Eipähän tämä uhoaminen mikään synty ole, mutta kun aloitteleville luvataan 10 hyvää ja 8 kaunista ja vielä kerrotaan että kaikki laskuvarjourheilijat ovat samaa perhettä, niin ihmettyttää kuinka tähän perheeseen on päässyt yksi näin itserakas lapsi mukaan; ehkä olisi aika palauttaa tämä maan tasalle.

Nythan kerho mainostaa vielä itseään maan suurimpana ja kauneimpana, mutta siihenkin löytynee vastaus "Vanhan kansan valituista" sivulta 17, jossa lukee suurin kultaisin kirjaimin että "siitä puhe mistä puute". Lisäksi vanha sanonta sanoo että "moni kaku päältä kaunis".

Nyt jos todella haetaan Suomen parasta kerhoa niin tällä kokemuksella mikä on takanani kuuluu ensimmäinen tila Kainuun laskuvarjokerholle sekä kaikille sen jäsenille. Ai että miten niin. No heillä kun kerho lämpiää niin sisään-, kuin ulospäinkin ja vaikka olisi kuinka outo hyppääjä niin hänet otetaan vastaan todella kuin hän kuuluisi samaan perheeseen.

Ja aivan loppuhuipentumaksi toteaisin ettei yhdelläkään etelän kerholla ole mahdollisuutta taistella parhaimman kerhon tittelistä ennen kuin ne unohtavat kerhon ovet auki niin että lämpö pääsee ulospäinkin ja tavoittaa näinollen jokaisen harrastajan. Lisäksi vielä kun kerhot lopettaisivat sen ainaisen kehumisen niin vasta sitten voitane puhua yhdestä perheestä ja sittenhän ei enää tarvitse hakea paremmuutta vaan sanottakoon että teot puhuvat puolestaan.

Hyviä hyppysäitä toivotellen

eräs LLK:lainen

TO EDITOR

I am very impressed with the high quality of your magazine. The color work and layout are imaginative and pleasing to eye. Those who put the magazine together can be proud of their efforts. My next task is to learn Finnish so that I can understand the contents of Lasku-

varjourheilu, and this I intend to do. Incidentally, I xeroxed page 5 of issue no. 2 and sent the copy to my relatives in Oulu.



On November 18, 1978 I went to the Spaceland Paracenter near Houston to photograph a friends first jump. During his day of pre-jump training I wandered about watching and photographing skydiving activities. At the end of the day I photographed my friends first jump and all went well. He never went back to Spaceland, but I did — every weekend!! I gave away 8x10 inch Cibachrome enlargements of canopy shots et cetera (I do my own color processing) to the jumpers, and as you know, jumpers are crazy about pictures of themselves. Soon, I was going up in a DC-3 taking pictures of door exits from the open escape hatch amidship. I took pictures out of the door of a C-182 of 3-man exits and thoroughly enjoyed watching skydivers and riding around in planes. After living in airplanes for six months, and several hundred pictures later, my friends at Spaceland decided I should jump too. I tried to get out of jumping by reason of my antiquity (age 49) and my weight (96 kilos).

My excuses were rejected and six weeks later and 18 kilos lighter in weight I made my first jump on 79-06-16. I did **everything wrong but survived to make 35 more jumps.** Yesterday (79-10-13) on jump number 35, I made a door exit at 2250 meters (Spaceland is at about 2 meters above sea level) went into the RW stable position and was pinned by an old friend at about 1800 meters. Another friend immediately joined us to from a 3 man star. Needless to say, I was very excited about the entire experience.

Now my dream is to work hard and become another Jorma Oster or Carl Boenish.

The largest and most popular drop zone Houston, Texas is the Spaceland Paracenter. It is a commercial operation devoted to both student and RW work. The drop zone was founded in 1975 by Dave Boatman and Jess Hall who used to

jump with a 10 man speed team in Texas in 1969. This is a USPA affiliated drop zone and Mike and Linda Smith manage it.

Spaceland processes about 500 first jumpers each year, out of which about 50 jumpers continue on into RW work. There have been no fatalities at Spaceland.

The most popular activity at Spaceland is 4 man sequential RW because the jumpers feel that they get in a lot more flying doing 4 man work. 8 man sequential is done often also. The common exit altitudes for 4 man work and 8 man work is 2550 meters and 3150 meters respectively. Canopy RW is becoming very popular and a 6 man stack was done on 79-10-13 while attempting a 9 man stack.

10 % of the jumpers are women and the oldest regular jumper is 58 and who started jumping at 56. He jumps a 7 cell square. Approximately 50 regular jumpers frequent or use the drop zone at any one time. The first jump (including USPA membership) is \$85 and for experienced jumpers it costs \$8 to 2550 meters and \$9 to 3150 meters.

Night jumps are very popular here, as well as Hula Hoop jumps. On 78-09-16 the world's and only night Hula Hoop jump was performed at Spaceland. Eight people flew through the hoop held by two other jumpers and those going through the hoop formed an 8 man formation on the other side of the hoop.

Spaceland is aggressive at moving jumpers ahead during their training. I started on a used Relative Work Paracommander (which I purchased after my ninth jump) canopy and bought a used Mark I Paracommander for a spare after I did some minor damage to my RWPC. A good used RWPC canopy with sleeve and pilot chute costs about \$175 and a good used Mark I Paracommander costs about \$125. I use an U.S. army surplus B-4 container for my main canopy and a 7.9 meter war surplus navy conical streeable reserve with a 4 line release. This is a very popular but hard to find reserve canopy for jumpers without a great deal of money or experience. Incidentally, I would estimate that about 15% of the jumpers at Spaceland fly round canopies and 85 % use squares.

Spaceland is primarily oriented toward producing aggressive, capable RW people and is a sharp contrast to some of the other drop zones in Texas that are oriented toward keeping students from getting hurt or injured while offering little or no encouragement to advanced jumpers. It is my opinion that jumpers who are trained to be alert, careful, and **aggressive** have the best chance to avoid or minimize the effect of accidents.

There is no shortage or lack of experienced jumpers around Houston who are willing to work with novice RW jumpers. In fact, if anything there is a tendency to invite novice RW people into more

kirjeitä ...

experienced groups a little prematurely, but then again they learn how to fly in a rather short time.

Style and accuracy work is carried on by only about 2 % of the jumpers in the U.S.A. and these are usually beginners. RW activity is the most popular aspect of parachuting in this area.

Jump planes used at this drop zone are the C-182, C-206, Twin Beechcraft

and Twin Otter on weekends. The Twin Otter is the favorite jump plane because (1) it can carry 22 jumpers, (2) can climb 3050 meters a minute and (3) door exits are easy on this plane. The Twin Otter has twin turboprop engines and is made in Canada.

This letter is probably too long to publish in Laskuvarjourheilu, but feel free to publish what information you feel might be of interest to your readers. Again I would like to hear from anyone in your

area and trade jumping information by letter. I'm afraid it will be some time before I will learn enough Finnish to be understood, so please write in English if possible.

With kindest regards,

Conrad (Bud) Johnson
USPA 02668519
1110 Tuliptree
Houston, Texas 77090

boogie!



The Parachuting Club of Finland is having a boogie. Something is already known:

- the Boogie will be held at the Helsinki-Malmi airport 22-26:th May, 1980
- there will be a Fokker F-27 Friendship aircraft available for jumping purposes
- (It is bigger than Cessna 195)
- some big formations will be made
- refreshments will be served
- foreign participants very much welcome
- vielä enemmän kotimaiset
- jump-prices reasonable
- our local weatherman has his summer-holiday in week 21

This is as much as anybody knows. If you wish to receive more information, please, send a postcard with your name and address to:

Parachuting Club of Finland
Helsinki-Malmi Airport
SF-00700 HELSINKI 70

The club will publish information sheets as soon as more is known and mail them to all interested parties. Those jumpers who took part in Fokker-Boogie last May may have suggestions concerning organization, lodging, jumping arrangements and so on. They will be taken into consideration.

JOIN US NOW!!
SUBSCRIBE TO
STARCREST!!

A new and different parachuting publication for the promotion of relative work skydiving around the World.



STARCREST MAGAZINE

P. O. Box 4277
Bakersfield, CA 93307 U.S.A.

The magazine containing the past, present and future of skydiving. 3 year subscription (12 issues) \$12.00 for U.S.A., Canada and Mexico. \$15.00 for South America and overseas.

MYYTÄVÄNÄ

Tällä osastolla julkaistut ilmoitukset ovat yksityisille lukijoille ilmaisia. Toimitus pidättää oikeuden lyhentää liian pitkiä ilmoituksia.

Erittäin hyväkuntoiset GQ Securityn valkoinen the UNIT (90 hyppyä), 26' LoPo Security, The System tandem (puna musta valk) yhteensä 7000,—. Juha Sarkkinen puh. 981/17 155

Musta Condor-2 Tandem, neitseellisessä tilassa, valmistettu 7/79 2000 litrasolikalukot, käsikäyttöinen. MYTTY 1700 paikallista m... ja SLK, soita Hannu Le... ill. 426 202 tai SLK/378 827.

HALUTAAN OSTAA

Tehovarjo valjaineen + reppuineen. Tarjoukset: Marinka Laine puh. 90-160 5018 (työ 8-16), 90-378 450 (koti)

HUOM! Lähetä myynti-ilmoituksesi mieluiten kirjeellä tai postikortilla. Toimitus ei vastata puhelimitse annetuissa ilmoituksissa mahdollisesti olevista virheellisistä tiedoista.



FREE FALL KIWI

Parachuting News from N.Z.
Forty glossy pages!!
Subscription Rates (6 issues)
AIRMAIL \$13.00 N.Z.

ADVERTISING AND EDITORIAL OFFICES:

P.O. Box 68251.
Newton, Auckland,
New Zealand.

SPOTTER

AN INTERNATIONAL PARACHUTING NEWSMAGAZINE
ORIGINATING IN THE NORTH-EAST USA

SUBSCRIBE NOW!
\$12 - AIRMAIL

654 Washington Street, Braintree
MA 02184 U.S.A.

Även Sverige har en fälskärmsstidning

SVEENSK FÄLSKÄRMSSPORT

Utkommer 4 ggr/år Pris 30 Skr
Send ejekk till: Mats Kilander
Hasselgatan 15, S-194 00 Upplands Väsby

OSTA OSTA!

Hannu Leskinen

Rehellisen näköinen kaveri saapuu luoksesi ja sanoo: "Hei, kun kas sinun hyppysi ovat sujuneet. Sinähän vetelet jo vapaita, vai mitä. Ettäkö jo PC:llä pääset hyppäämään, no sinulla menee rautaisesti." Kuulostaako ehkä jotenkin tutulta? No hyvä, jatketaan. Tämä sama kaveri osoittaa poikkeuksellisen suurta mielenkiintoa sinun hyppytohujasi kohtaan ja alkaa kysellä: "Etkö sinä jo ole hankkinut omia varusteita?" Nyt innokas jututtaja on paljastanut aikeensa. Hän haluaisi aivan selvästi myydä sinulle laskuvarjon ja mahdollisesti vinon pinon muita tykötärpeitä. Jotenkin edellä mainittuun tyyliin saattaa kaupanteko alkaa, kun joku haluaa päästä eroon vanhoista varusteistaan.

Meillä on myös kaupallisesti rekisteröityjä ja rahallista voittoa kaupanteon yhteydessä periviä laskuvarjokauppiaita. Voit esimerkiksi tavata pienen tummasilmäisen kaverin pagufolkkarin vierellä. Hän kertoo, että tämä varjo on viimeistä huutoa maailmalla ja kaikki jenkit ovat siirtyneet tähän, Voit joutua tekemisiin myös ison, reheväruhoisen kaverin kanssa. Hän väantäytyy vieresi pakkauspöydän reunalle ja virkahtaa leppoisasti virnistellen: "Kuule musta sun kantsis hommata tämänöset kamat, kun mulla on nyt. Hyppää muutama kokeeksi, niin katsotaan, ja maksuista kyllä sovitaan."

No nyt saa tuo vitsailu jäädä vähemmälle, ja on aika siirtyä varsinaiseen asiaan, jos ei muuten, niin vaikka siksi, ettei kenellekään tulisi houkutusta vaurioittaa herkkää persoonaani.

Tarkoitukseni on vähän selostaa millaisia seikkoja sinun on hyvä ottaa huomioon, kun suunnittelet oman laskuvarjon ostoa. Tutkiskelen asioita lähinnä oppilashyppääjän perspektiivistä.

Kaikki ovat varmasti samaa mieltä siitä, että oman varjon ostoa on yksi elämän tärkeistä päätöksistä. Ei yksistään siksi, että varjon hankinnassa tarvitsit useamman Tsingiskaananin kuvalla varustetun setelin, vaan myös siksi, että sinun pitää pystyä hyppäämään pitkän aikaa turvallisesti, eikä vain hetkessä koko elämäsi.

Millaiset varusteet sitten kannattaa

hankkia? Vai kannattaako hankkia minikäänlaisia? Ensiksi on syytä arvioida, kuinka paljon aikoo uhrata aikaa ja rahaa tälle harrastukselle. Jos hyppäät vain satunnaisesti, voit tehdä sen aivan hyvin kerhon tai kavereiden varusteilla. Jos taas aiot hypätä aktiivisesti, niin on järkevää ja suotavaa, että hankit omat varusteet. Näin saadaan kerhon omat PC:t muiden oppilaiden käyttöön.

Mutta jatketaanpa järjeilyä. Mieltäsi on kummasti kiehtonut oma laskuvarjo, ja olet tuntenut outoja tunnekuohuja nähdessäsi jonkun upeat varusteet. Niinpä oletkin tuonut julki omat halusi ja toiveesi toisten hyppääjien tietoon. Eikä mene kauaakaan, kun sinulle tulee joku tarjoamaan ostettavaksi laskuvarjoa runsaine myötäjäisineen, jotka mahdollisesti ovat: vanhat hyppykengät, kypärän puolikas tai jopa opetettu RW-haalari. Sinusta tuntuu, että tämä on se valittu, tämän täytyy olla se ainut oikea, mutta älä anna uusien sandomien ja kiiltävän kahvan soikaista mieltäsi. Ole myös kriittinen myyjän vakuutteluihin tavaran hyvyydestä. Onhan selvä tosiasia, että pienen lupa-kirjanumeron omaavalla konkarilla on suorastaan kiusallisen dominoiva vaikutus aloittelevaan stabiiliin mestariin.

Jotta osaisit suhtautua asiaan oikein ja saisit yllötteen myyjästä, niin kerron sinulle muutamia asioita, joita olen itse "urani" aikana oppinut. Laskuvarjojen keskusparantolassa Utissa perehdyin Ram-Air-kirurgiaan ja keskeltä tuettujen varjojen neurologiaan. Viimeksi mainittu tässä yhteydessä tarkoittaa mm. PC:n virittelyn tarkoituksettomuutta näinä stratojen viljeinä aikoina. Jotta kukaan ei heittäisi minua keskuslukolla päähän, niin perustelen vähän edellistä lausetta. Nykyään PC:n omistaja hyppää vain noin 100 hyppyä PC-varjolla ja siirtyy sitten patjaan, ja taas varjo vaihtaa omistajaa. Pyrkikää pitämään hyvää huolta näistä Suomessa olevista tehovarjoista. Aikaa suotta virittelkö niitä pelkästään nostalgian vuoksi, nimittäin jossakin vaiheessa voi tulla susi. Jos ette usko minua, niin uskokaa Murphysa: jos on mahdollista virittää varjo pieleen, niin joku sen myös tekee. Kannattaa perehtyä varjon omiin ominaisuuksiin eikä alkaa opettaa sitä omille, joskus hyvinkin oudoille tavoille.

Suomeen ei ole tuotu neljään vuoteen yhtään uutta tehovarjoa. Yritetään säästää näitä mitä meillä on, ettei tarvitsisi ostaa kallista tavaraa maailmalta. PC on tärkeä varjo, sillä Lassen kuitit sanovat, että 100 tehovarjohyppyä jne...

Tarkastelkaamme nyt yhdessä sinun mahdollista varjohankintaasi. Ensin pyydetään varjokirja ja viimeinen tarkistus-pöytäkirja, jos se jostain vielä löytyy, eikä sillä ole suoritettu esim. intiimiä hygieniää. Varjokirjasta nähdään edelliset omistajat ja ehkä paljonko varjolla on hypätty ja onko tarkastus voimassa. Jos tarkastus ei ole voimassa, älä anna rahaa ennen kuin tarkastus on asianmukaisesti suoritettu. Muista ottaa selville myös hyppäjien määrä edellisestä tarkastuksesta. Jos hypyt on hypätty melkein täyteen, vaadi uusi tarkastus ennen kauppa. Noudatetaan edellä antamiani ohjeita saadaan ilmailumääräys AIR M10-2 ajantasalle sinun eduksesi: paljon aikaa ja hyppyä kulle.

Tutki seuraavaksi varusteet päällisin puolin. Jos ne näyttävät olevan OK, älä luota vielä siihen, vaan katso näyttääkö omistaja luotettavalta. Jos näyttää, on toivoa, että kupukin on kaunista katseltavaa. Muista kuitenkin; moni kakku päältä kaunis. Nyt sitten tarkkana. Reppu auki, punokset suoriksi ja kupu esiin. Katso onko varjo puhdas vai likainen, näin saat selville kuinka varjoa on hoidettu. Katso seuraavaksi vaikka punokset, jos ne ovat ehjät eikä niissä ole päällyksen kulumisia niin hyvä, ei kannata vielä käydä tinkimään. Sitten otat ohjauspunokset ja seuraat niitä stabilisaattorien reunaan saakka, sieltä kohdalta löydät metallirenkaita, joista ohjauspunokset haarautuvat useampaan punokseen. Tarkasta, ovatko punokset kuluneet, jos on aihetta niin tingi.

Sitten varsinaisen näkyvä osa: kupu. Sitä voi käänellä ja tutkia niin kauan, että on vakuuttunut sen kunnosta. Voit pingottaa kankaan nyrkkien väliin ja painaa kangasta peukalolla. On tosi ihme, jos edes puolikuntoisesta taffetasta onnistuu survomaan peukalon läpi. Vielä on tarkastettava kruunupunokset. Erityisen tärkeä paikka on yläpää, jossa sukan yhdyspunos kiinnittyy kruunupunoksiin. Jos yläpää on pahasti kulunut, niin uusiksi menee ja se maksaa muutaman huntin.

Sukasta ja apuvarjosta jokainen tietää jo melkein alkeiskurssin perusteella tarpeelliset asiat. Kuitenkin kaikella kunnioituksella MA1:tä kohtaan sanon, että Hot Dog on paras apuvarjo. Ajattelen tällä sitä, että joskus tulee hypättyä lyhyitä vapaita aika matalalta ja se turbulenssi...

Ja nyt vielä hetki erilaisista valjaista ja repuista. Voi käydä, että ostat kuvun ja repun ja valjaat erikseen. Sinulla saat olla esim. PC, Style master -reppu ja Ylijäämä-valjaat. Kun nämä kootaan yhteen tuloksena on täysin asianmukaiset varusteet. Mahdollisesti voit ostaa täydellisen kokonaisuuden varavarjoineen päivineen. Tällaisessa tapauksessa voit ajatella pitemmällä tähtäimellä. Kun olet hypännyt PC-hypyt täyteen, ostat patjan, laitat sen PC:n tilalle ja myyt PC:n pois. Patjarvarjoa voidaan käyttää sellaisessa systeemissä, jossa on hyppääjän etupuolelle asennettu varavarjo. Patjarvarjon ominaisuudet eivät tästä pahemmin kärsi. Yleensä kaikkia valjastyyppejä voidaan säätää käyttäjän koon mukaan, näin ollen esim. hyppääjän selän pituus tai lyhyys ei tuo ongelmia. Asia on kuitenkin toisin tandemien kohdalla. Valjaiden pehmusteisiin ei juuri kannata uhrata. Asia on yksinkertaisesti niin, että vaikka sairas askeettikkokin voisi niissä pahoin, Ylijäämä on silti valttia, kysykää vaikka Eerolta.

Joskus sinulle voi tarjoutua tilaisuus ostaa hyvä varavarjo edullisesti. Tarjous kannattaa aina käyttää hyväksi. Jos esim. myöhemmin siirryt tandemeihin, niin sinulla on jo silloin oma varavarjo valmiina. Kerhojen B-laukut eivät oikein sovellu nykyajan tandemihin.

Tässä on nyt tullut paljon sanoja, mutta vähän asiaa. Sinusta voi joskus tuntua, että olet täysin lainsoijaton varjokauppiaiden silmissä, mutta älä päästä heitä niskan päälle. Selvitä itsellesi millaiset varusteet sinun on järkevintä hankkia. Ja kun olet ostanut omat varusteet, hoida niitä hyvin, sillä jonakin tymäpäivänä olet myymässä niitä.

Laskuvarjourheilu-lehden SUURI VALOKUVAUSKILPAILU

"PILVIHYPPY", Martti Karhu
Contax RTS, Zeiss 25 mm, Agfa CT 21 ▼



"FOILI", Pekka Palotie ▲
Asahi Pentax 6 x 7, 105 mm, Kodakcolor ▲

Laskuvarjourheilu-lehden Suuri Valokuvakilpailu on päätynyt. Toimitus ei ollut aivan hukkumaisillaan kuvapaljouden alle, mutta oli kuitenkin iloisesti yllätynyt osanottajien määrästä. Näyttää siltä, että Suomessakin osataan ottaa hyviä laskuvarjoilukuvia. Hyviä kuvia tuli joka puolelta kotimaata.

Tuli taas todistettua, että hyviä parakuvia saa maassakin. Se että kuva on otettu vapaassa pudotuksessa, ei välttämättä tee otoksesta hyvää valokuvaa. Toisaalta suurin osa kuvista esitti laskeutuvaa laskuvarjostinta, joten kupua esittävän kuvan tuli olla todella hyvä menestyäkseen kovassa seurassa.

Kuvien arvostelun suoritti kolmihenkinen raati, jonka muodostivat useimpien tuntema SIL:n laskuvarjotoimienohjaaja Eero Kausalainen, Pohjoismaiden kokenein parakuvaaja Jorma Öster, sekä Laskuvarjourheilua toimittava Reino Suonsilta. Kuvia arvosteltaessa pyrittiin kokonaisuutta katselemaan teknisen toteutuksen ja "valokuvauksellisuuden" lisäksi myös laskuvarjoilun kannalta, kuten kilpailun aiheeseen sopiinkin.

Kilpailukuvia katseltiin jatkuvasti tiheväällä seulalla. Lopulta arvostelu oli hyvin vaikeaa. Lähes kaikki kilpailukuvat tuntuivat palkitsemissen arvoisilta. Viimein raati pääsi kuitenkin joka sarjan kohdalla yksimielisyyteen.

Rajoitetun palstatilan vuoksi ei valitettavasti ole mahdollista julkaista kaikkia hyviä kuvia, mutta niitä tullaan varmasti näkemään lisää seuraavissa numeroissa.

Nyt vaan kaikki kamera käteen, kaulaan tai kypärään ja ottamaan lisää kuvia. Lehti julkaisee mielellään lukijoidensa kuvia, vaikka kilpailu onkin päätynyt.

"Plääh, täältä tullaan", Pekka Palotie Nikon, 24 mm, Kodak Plus-X ▼



tulokset

Sarja A, DIAT

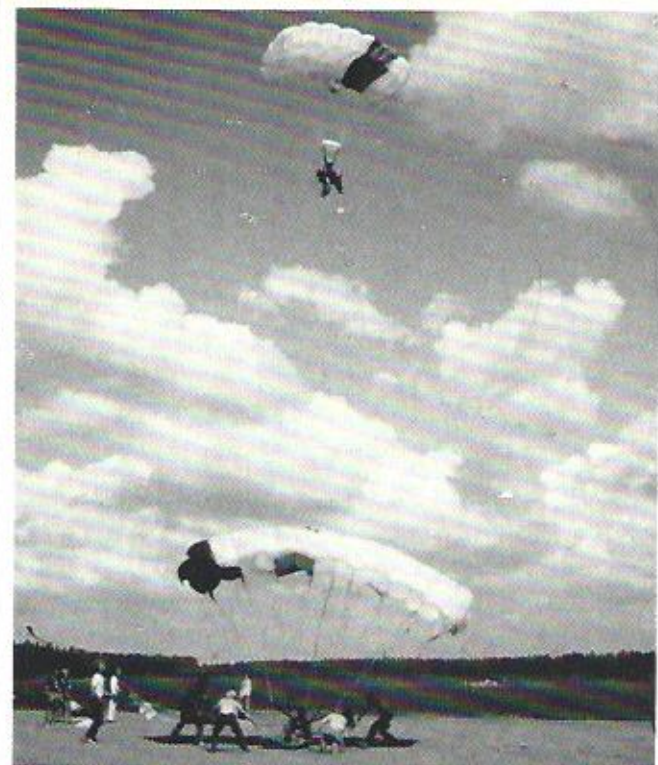
1. nimim. "NÄPPÄILIJÄ", Martti Karhu, Joutseno
kuva "HYPPÄÄJÄPATSAS"
Agfa Motor Pocket 901 E-kamera, 4 rullaa filmiä
2. nimi. "NIKKARI", Pekka Palotie, Helsinki
kuva "I'm coming"
5 rullaa ILFORD-filmiä
3. nimi. "T", Tuomas Asumus, Helsinki
kuva "Believe or not"
5 rullaa ILFORD-filmiä

Sarja B, VÄRIPAPERIKUVAT

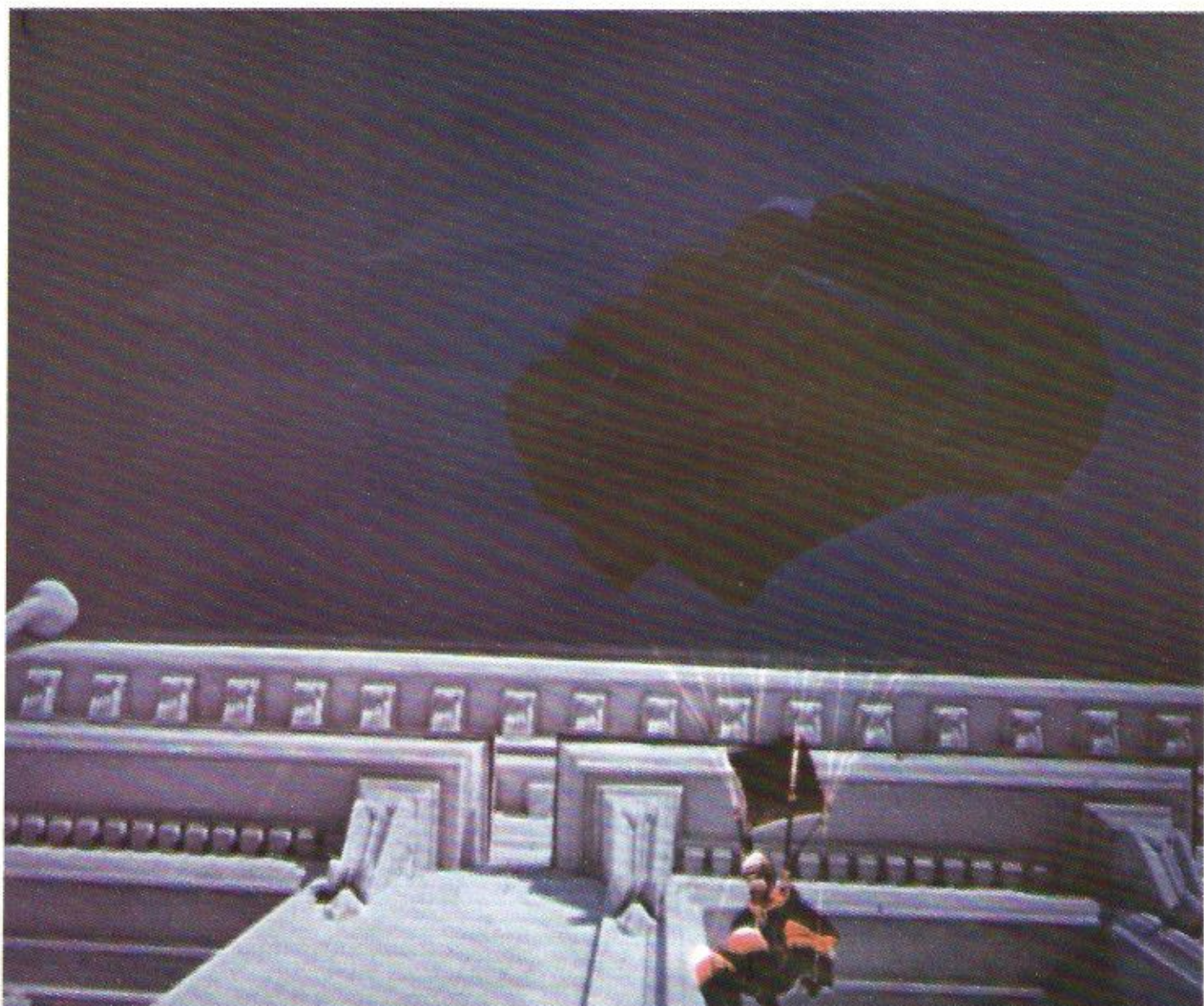
1. nimi. "NIKKARI", Pekka Palotie, Helsinki
kuva "FOILI"
LASKUVARJOTARVIKE Ky:n valmistamat HYPPYHAALARIT
2. nimim. "NÄPPÄILIJÄ", Martti Karhu, Joutseno
kuva "Pilvihyppy"
5 rullaa ILFORD-filmiä
3. nimim. "PIETU", Pietari Valkeapää, Vantaa
kuva "Red Baron"
5 rullaa ILFORD-filmiä

Sarja C, MUSTAVALKOISET KUVAT

1. nimim. "NIKKARI", Pekka Palotie, Helsinki
kuva "Piääh, täältä tullaan"
ERKKI VAARA Ky:n ÄÄNIMERKKI-KORKEUSMITTARI
2. nimim. "NÄPPÄRI", Erja Tikkanen, Lieto
kuva "Tuomari?"
5 rullaa ILFORD-filmiä



"Believe or not", Tuomas Asumus



RW-SM -79

Relatiivihyppyjen Suomenmestaruuskilpailut kuluivat. Taivaalle tuijottaen ja toivoen, ettei kovin aikaisin huomisaamuna tarvitsisi hypätä.

Kisat pidettiin Immolassa, joka paikkana on erinomainen. Siellä on kaikkea mitä hyppääjä tarvitsee toimeentullakseen. Hyppyjä, syötävää, kaunista luontoa ja illanviettomahdollisuuksia inhimillisten matkojen päässä.

Kilpailujen kulusta piti huolen Risto Tahvanainen, joka hoitikin hommansa hyvin. Tuttua mussutusta liian useista briefingeistä tosin välillä kuului. Päätuomarina toimi Affe Norra. Tuomarit olivat näissä kisoissa ihmeen selvä(n)näköisiä, joka johtui ehkä hyvin nukutuista öistä. Uusintahyppäjä tuli vain muutama. Protesteja ei tullu yhtään, eikä näin ollen juryn puheenjohtajaa, Oulun Pikkarasta päässeet työt yllättämään. Kilpailujen suosituin henkilö oli ehdottomasti Ville Sulin. Herkkä mies, joka oli ilmestynyt ties mistä. Hän piti kilpailijoiden mielen virkeänä, vaikka olikin kova itkemään.

Hyppääjien iloksi tymä päivien varalle oli järjestetty ihan mukava Imatra-viikko. Ohjelmaa oli RR-ajoista lehmän lypsyyn. Imatran kosken avaus lienee kuitenkin saanut eniten para-väkeä liikkeelle.

Käytiin myös Ranen järjestämällä tutustumiskäynnillä Enso-Gutzeitin tehtaalla. Mielenkiintoinen käynti ja vaihtelua buffettissa istumiseen ja jo kuluneeseen keskustelun aiheeseen "Onkohan huomenna keliä".

Päästiin jossain välissä myös hyppäämäänkin. Tänä vuonna oli ilmoittautunut ennätysmäärä joukkueita. 4-henkiseen seitsemän tiimiä ja 8-henkiseenkin kolme. Luvut olivat pohjoismaiden suurimmat.

Kisojen taso oli noussut ilahduttavasti. Nyt oli mukana jo joukkueita, jotka olivat hypänneet yhdessä muutakin kuin kisojen harjoitushyppyä. Tämä aiheuttikin sen, ettei mitaleiden saajia voinut suoraan ar-

vata ilmoittautumisen perusteella. Myös tasosta voidaan sanoa, että se oli Pohjoismaiden paras.

Kilpailut alkoivat odotetusti huonolla säällä. Avajaisiakin jouduttiin siirtämään kuurosateiden vuoksi. Näin ollen emme päässeet taivaalle vielä ensimmäisenä päivänä.

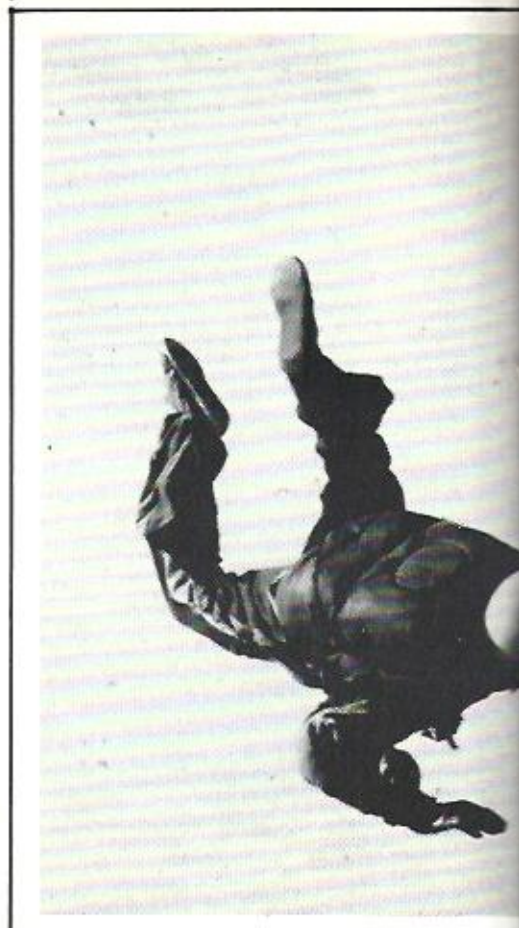
Maanantai sää salli jo harjoitushyppyä ohuiden utukerrostun läpi. Tiistaina varsinainen taisto käynnistyi. Shy and Pleasant meni neljällä pisteellä odotetusti johtoon ja säilytti johtoasemansa koko kotoksen ajan.

Muu väki oli jo huomattavasti tasaisempaa. Tasoissa olivat Imatra ja Buskuri Boys kolmella pisteellä. Molemmat yhdessä hypänneitä joukkueita. Neljännen sijan jakoivat SLK:n Lentosuukko ja Flying Tigers of Helsinki City. Kummallakin kaksi pinnaa. Hevosmiehet saivat pisteen. Lotmidown oli tässä vaiheessa vielä pisteittä.

Keskiviikkona pääsimme hyppäämään puoliilta päivin. Keli oli suttuinen, mutta sekaan mahtui. Näin lähti kolmas kierros alkuun. Tuli pari uusintaa, mutta keli parani koko ajan. Toiminta jouduttiin kuitenkin keskeyttämään yli tunniksi, sillä Drakenin oli määrä lentää yli. Tulihan se vihdoin, pyörähti päällä muutaman minuutin ja lähti pois. Esitys ei saanut hyppääjiä haltioihinsa. Kelikin alkoi mennä tukkoon.

Muutama joukkue ehti vielä kuitenkin hypätä ennen illan lentonäytöstä. Ohjelmassa oli taitolentoa (Saario & Turunen), lennokkeja, kuumailmapallo sekä tietysti laskuvarjohyppyä.

Yritettiin 15-hengen Suomen ennätystä. Käytössä oli Utin C-182, Imatran C-206 ja BF-lennon kuuden hyppääjän Piper Cherokee Six. Taitavien lentäjien ansiosta pulja lento sujui odotettua paremmin. Kiitokset Palmroothille, Pioniukselle ja Hyrkkäselle.



Maassa Hevosmiehet järjestivät paratoton siitä, montako tulee kuvassa olemaan. Pukkilan Pentti korjasi potin, sillä kiinni oli tosiaankin vain seitsemän.

Yleisöltäkin meni tämä hyppy sivu suun pilvien vuoksi ja vain muutama hyppääjä laskeutui kentälle. Oli myös toinen näytöskeikka, jolla näkyvyys oli yhtä huono, mutta tarkkuus kentälle 100-prosenttinen.

Illalla oli lentokonehallissa tanssiaiset jonne para-urheilijat saivat vapaaliput. Siellä karkeloitiin yömyöhään oikein orkesterin tahtien siivittämänä.

Torstai oli toivoa täynnä? Ujot & Miellyttävät 4 pistettä. Hevosmiesten suoritus jouduttiin hylkäämään lähtölaukan vuoksi. Buskurit päästivät paineet pihalle. Jääden pisteittä kaikkien yllätykseksi. Imatra, Lento. Tikrut 1 piste. Tialne alkaa tässä vaiheessa tiivistyä. Neljä joukkuetta yhden pisteen erolla.





Perjantaina päivä uusi. Nyt oli jo Imatran vuoro yllättää. Pojat rakensivat ja täytyy myöntää, että yritystä löytyi. Liiankin kanssa. Aukaisukorkeus oli matala ja tuomarit katsoivat suorituksen hyläytyksi. Buskurit ja Lentosuukko tekivät molemmat pisteen ja Lentävät Tiikerit kaksi. Perjantai-iltana tilanne alkoi muuttua "hermoja repiväksi trilleriksi". Kolme joukkuetta hopealla ja Lentosuukko vain pisteen päässä.

Tässä vaiheessa jotkut olisivat halunneet alkaa 8-henkisen, mutta kilpailujen johto päätti toisin. Jos paineita oli, ne hävisivät iltanuotiolla.

Lauantai oli ensimmäinen päivä, joka jo valjetessaan oli kirkas ja pilvetön. Kilpailu jatkui armotta heti aamusta. Imatra teki 2 pistettä ja Tiikerit tekivät 3.

Katselimme juuri taivaalla kauniisti lentävää Tuomisen Pekan ja Mäkisen

Jarin kupukontaktia. Se oli tehty varmasti heti onnistuneen kolmen pisteen hypyn jälkeen. Päässä pyörivät laskelmat paljon kenenkin oli tehtävä ylettyäkseen hopealle. Silloin sattui kisojen ainoa todellinen "Harmittava Takaisku". Tuomisen Pekan kupu sakkasi läpi maahantullessa. Käsi meni pahasti sijoiltaan ja kipsattiin Vuoksenniskan aluesairaalassa.

Äskeisestä reilusta kilpailumielialasta putosi paljon pois. Buskuri Boys'ien lisäksi jouduttiin lohduttamaan Sulinin Villeä, joka alkoi välittömästi itkeä.

Kuudennella kierroksella Utin Lotmidown kunnostautui. Aloituskuviona oli tähti. Se ei ehkä ollut kaikkein kauneimmin lentäviä, mutta otteet pitivät. Maassa kuului monia iloisia huutoja "Sky dive. Ne teki sen, ne teki sen, Miten päin se on" jne. Näissä kisoissa ei siis mikään jouk-

kue jäänyt pisteittä. Relatiivikisojen historiaa.

Buskureiden peli oli nyt valitettavasti pelattu ja kun Lentosuukko sai yhden pisteen, jäi mittely hopeasta Imatran ja Tiikereiden väliseksi. Vielä ei ollut mitään ratkaistu.

Seitsemännellä kierroksella: Imatra kolme ja Tikrut neljä pistettä. Tiikerit olivat nyt kaksi pistettä edellä.

Viimeisellä kierroksella tuomarit kuitenkin joutuivat antamaan pisteitä 3-2 Tiikereiden hyväksi.

Kultaa piti koko kisojen ajan hallussaan hyvin hypännyt Shy and Pleasant, joka sen myös korjasikin. Hopealle tuli Flying Tigers of Helsinki City ja pronssi jätettiin Imatralle.

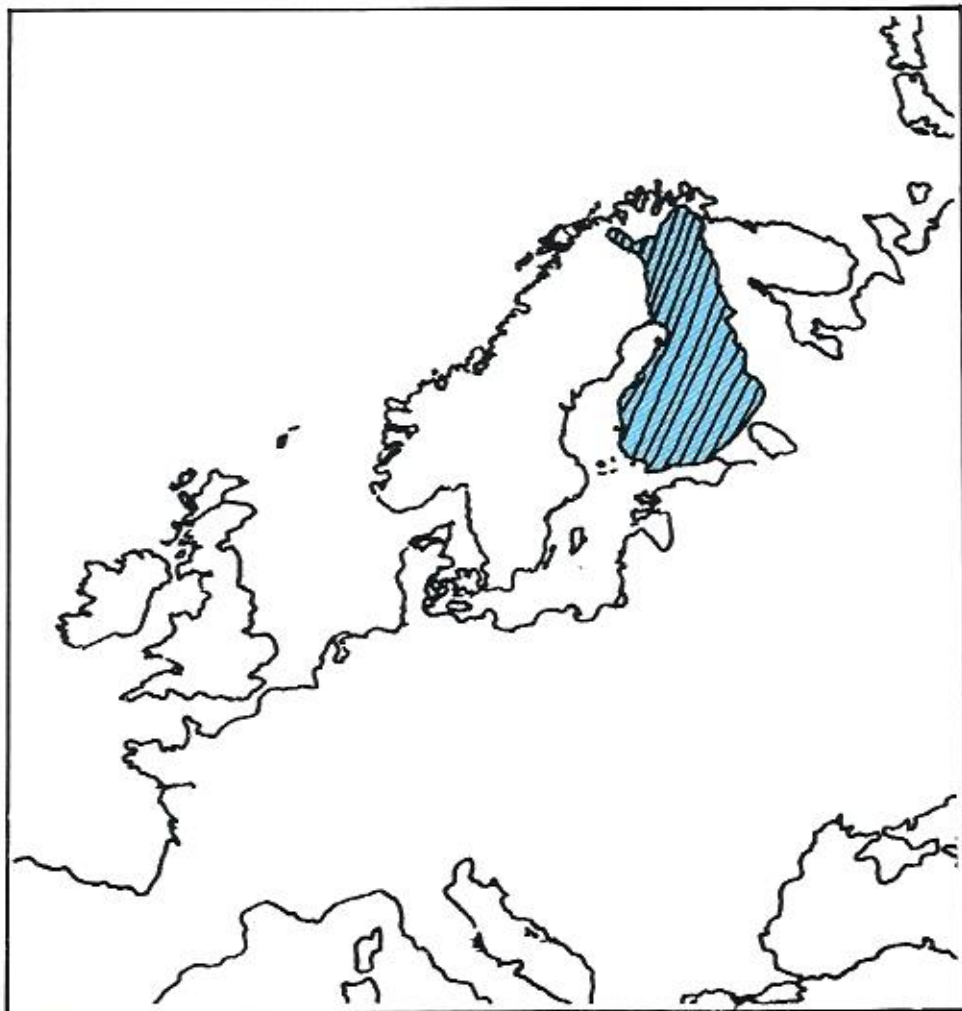
Uskon, että Imatra olisi pystynyt parempiinkin suorituksiin. Niin kauan kuitenkin kun kritiikki on yksipuolista ja yksisuuntaista ei joukkueelta voida vaatia enempää. Hyvä näinkin. On muistettava sekvenssihyppäämisen olevan yhteistyötä. Yksin ei pysty neljää paikkaa hyppäämään vaikka se parhaalta vaihtoehdolta tuntuisikin. Enemmän rakentavaa kritiikkiä. Neuvoista, virheistä oppii, ei suunsoitosta ja isottelusta.

Kisat olivat hyvät. Oli mukavaa olla mukana hyppäämässä ja huomata, että relatiivi kiinnostaa vielä vanhoja konkareitakin. Toivon kaikille jääneen kisoista hyviä muistoja. Tärkeintähän ei ole kilpailu vaan relatiivihenkä. Ehkä ensi vuonna näemme myös kaivatut Oulun ja Turun joukkueet, sekä LJK:n sankarit.

Hypätkää mukavasti, hypätkää korkealta ja hypätkää turvallisesti.

Sari-Anna Para-Pakarinen





Why not in

Are you planning a parachuting visit to somewhere?

Have you already experienced those marvellous Z-hills Turkey Meets, Easter Boogies, whatsoever?

Are you now looking for something new and something very special?

OK, then this is for you. I bet you have never been in Finland — maybe you have however heard about our country?

Why don't you come to Finland next summer? Come to experience midnight-Sun jumping. Come to see our beautiful country with more than 60.000 (yes, sixty-thousand) lakes (so they say, & I've never counted them).

FACTS ABOUT FINLAND AND PARACHUTING

Our country is situated between 60 and 70 degrees latitude and between Sweden, Norway and Soviet Union. We have about 4,7 million inhabitants, approximately one thousand of them being involved with parachuting.



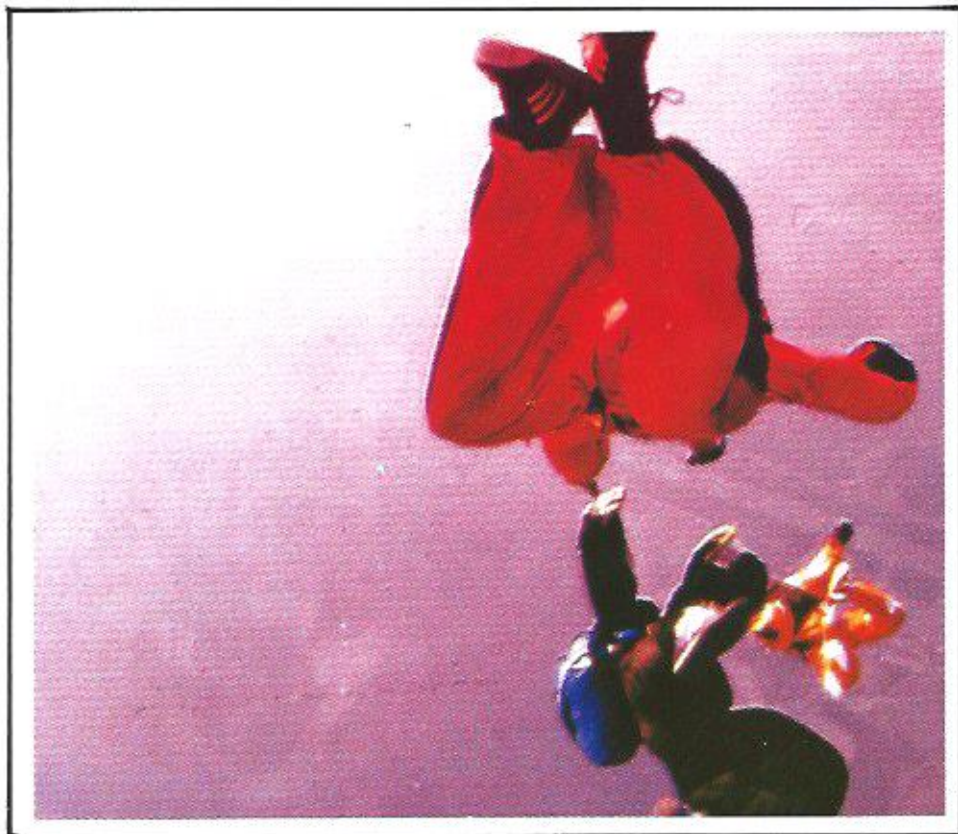
FINLAND?

Our central organisation of sport aviation is The Finnish Aeronautical Association (Suomen Ilmailuliitto). All our 18 parachuting clubs are members of the Association. In the headquarters of our Association there is a full-day employed parachutist working for the parachuting section.

The best season for parachuting is summer because our very cold wintertime. Those weather conditions limit jumping especially from October to February. We do jump around a year but for practical reasons very little during those bad weather months.

The level of parachuting in Finland varies very much from club to club — as it does in every other country. The easiest way to describe our level is to consider our success in W.P.C.s. In style and accuracy championships Finland has usually placed 10th to 12th Nation (1976: 10th, 1978: 13th). In RW our level is lower: between 12th and 16th places in 4-man. However: our biggest club organised 1979 a great happening called Fokker-Boogie during which the participants from Nordic countries built up 22- and 25-way formations.

Some years ago a fellow jumper whose name I can not remember for "Parachutist" wrote series of articles named "Parachuting Guide in Europa" (or something like that). The author travelled in Europa but



unfortunately was not able to visit in Finland. However he visited in Sweden (our close neighbour) where he was told that "...the Finnish after-jump parties are the best in the world. If you have a good budget and strong liver, Finland

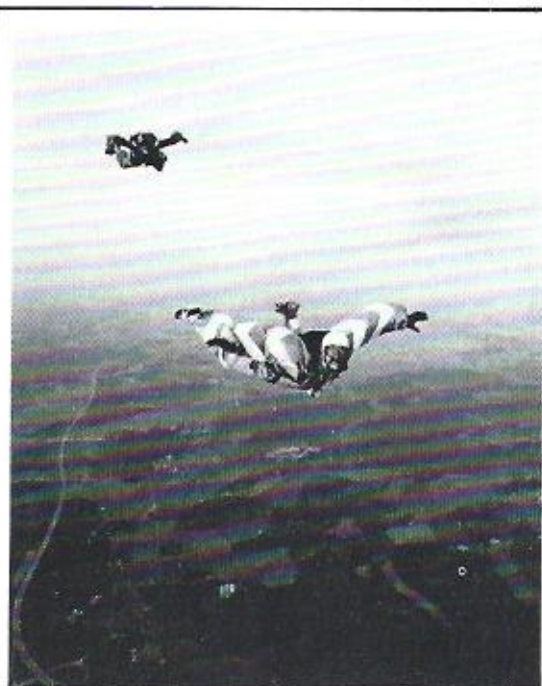
can be a fabulous country..." Our only comment to that concerns the budget: Finland is not expensive country — especially compared to our close neighbours (Sweden, Norway and Denmark).



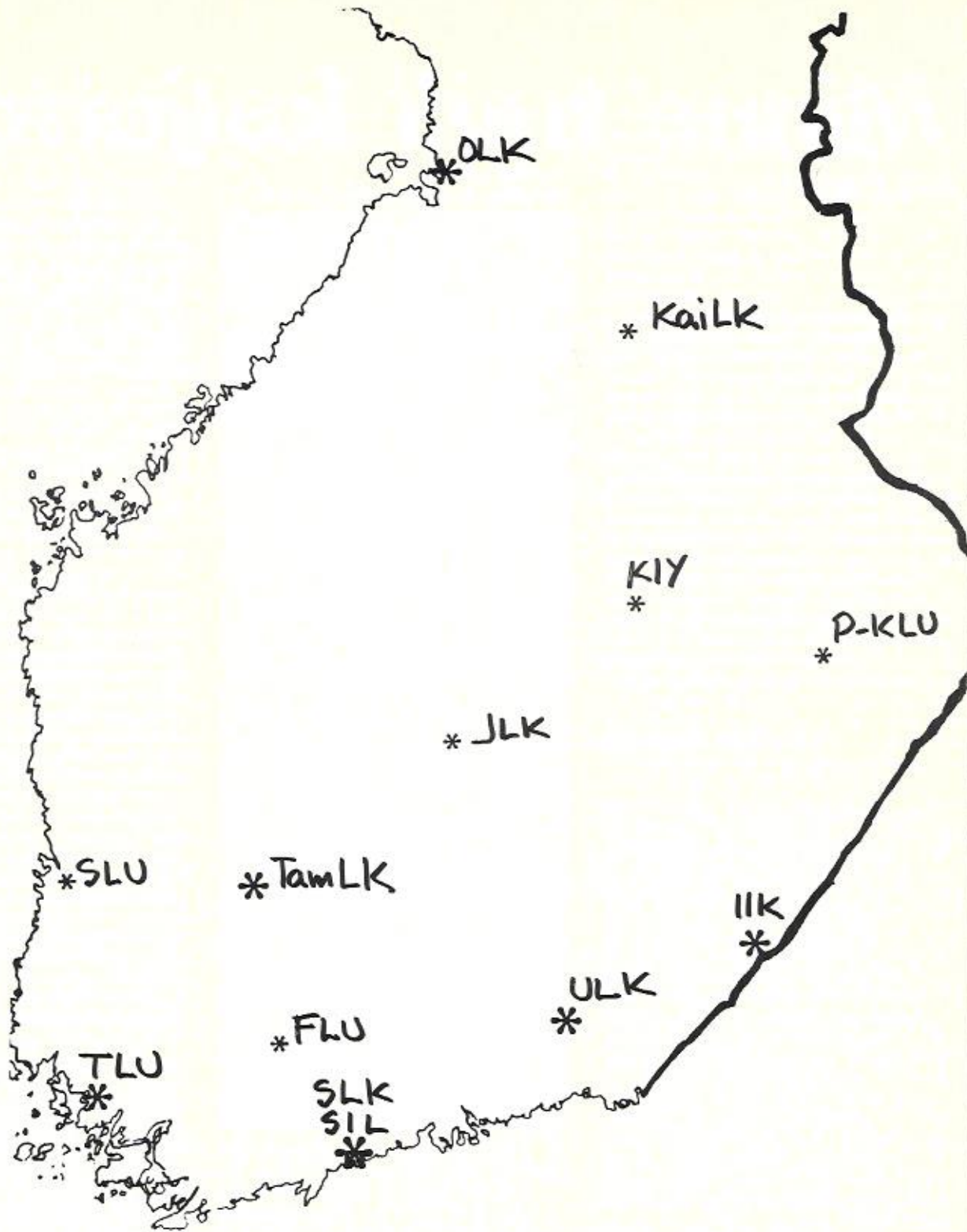
WHERE TO JUMP IN FINLAND?

We have altogether 18 parachuting clubs here in Finland, but here we recommend only 12 of them in order to avoid your useless visit to some "empty" drop zone.

Here you can find the list of clubs and their addresses. You can certainly contact directly to any club — if you wish to do so. Our recommendation however is to contact first to the Finnish Aeronautical Association to make sure you get the latest information what is going on, when and where.



club/address/telephone	drop zone	activity	aircraft
FLU (ref. the map) Forssan Laskuvarjoureilijat, PI 41, 30101 Forssa 10	Räyskälä flying center, 40 km East from Forssa	500—800 jumps/yr.	C-172 Rocket
IJK Imatran Ilmailukerho, Mr. Rauno Härkönen, Peltokatu 54 A 9, 55800 Imatra 80, tel. 954-37 393	Immola airfield, 10 km East from Imatra	1500—2000 jumps/yr	C-206
JLK Jyväskylän Laskuvarjokerho, Mr. Tuure Helo, Tapionkatu 16 A 15, 40200 Jyväskylä 20, tel. 941-751 365	Tikkakoski airport, 15 km North from Jyväskylä	400—600 jumps/yr	C-712, C-182
KaiLK Kainuun Laskuvarjokerho, Mr. Esa Määttä, Ekola 4, 88300 Paltamo	Paltaniemi airport, 10 km North from Kajaani	600—800 jumps/yr	C-170, C-172
KIY Kuopion Ilmailuyhdistys, Mr. Timo Holopainen, Maitotie 5 B 15, 70780 Kuopio 78, tel. 971-311 216	Rissala airport, 10 km North from Kuopio	400—600 jumps/yr	C-172
OLK Oulun Laskuvarjokerho, Mr. Pekka Närhi, Saverikko- tie 18, 90650 Oulu 65, tel. 981-301 243	Oulunsalo airport, 10 km SW from Oulu	2000—2500 jumps/yr	C-207 turbo
P-KLU Pohjois-Karjalan Laskuvarjo- urheilijat, Mr. Risto Käyhkö, Suvantokatu 24 C 28, 80100 Joensuu 10	Onttola airport, 10 km West from Joensuu	600—1000 jumps/yr	C-172, C-182
SLU Satakunnan Laskuvarjoureilijat, PI 101, 28101 Pori 10 tel. 939-35 790	Pori airport, 5 km South from Pori	400—500 jumps/yr	C-172 Rocket
SLK Suomen Laskuvarjokerho, PI 653, 00101 Helsinki 10, tel. 90-378 827	Helsinki-Malmi airport, 10 km NE from the center of Helsinki	3500—5000 jumps/yr	PC-6 Porter
TamLK Tampereen Laskuvarjokerho, PI 142, 33101 Tampere 10 tel. 937-22 228	Härmälä airport, 5 km South from the center of Tampere	1000—1500 jumps/yr	C-195
TLU Turun Laskuvarjoureilijat, Mr. Martti Vieru, Luonnonmaa, 21100 Naanteli tel. 921-759 275	Turku airport, 15 km North from Turku	1000—1200 jumps/yr	C-182
ULK Utin Laskuvarjokerho, PI 44, 45101 Kouvola 10 tel. 951-84 539	Utii airport, 12 km East from Kouvola	3000—4500 jumps/yr	C-182
SIL The Finnish Aeronautical Association, Mr. Eero Kausalainen Helsinki—Malmi airport, 00700 Helsinki 70, tel. 90-378 077		clubs altogether 15 000— 20 000 jumps/yr	



most of the club members belong to the Flying Fire Department of Oulu ("smoke jumping")

Biggest and oldest club in Finland, specialized RW-club, arranger of the famous Fokker-Boogie



center of style/accuracy jumping in Finland, the club is the oldest but one

Minne tuuli kuljettaa..

MIKSI TARKKUUTTA?

Nykyään ei pallokuphyppääjällä ole juuri menestymismahdollisuutta edes kansallisella tasolla. Liitovarjon ominaisuus päästä vastatuuleen tekee siitä teknisesti ylivoimaisen. Kuitenkin on syytä, joiden vuoksi kannattaa ne 100 pakollista käyttää hyödyllisesti. Ensiksi se on haastavaa. On mukava nähdä, mihin pystyy. Eikä se loppujen lopuksi ole edes tylsää. Siksihän RW-hyppääjätkin sitä harrastavat. Ja pyly paljaana se voi olla todella jännittävää.

Toiseksi: Opite tarkkuustaidot saattavat nousta arvoon arvaamattomaan, kun jollain RW-hyppällä huomaakin olevansa täysin eri paikassa, kuin missä pitäisi. Ja korkeajännitejohdot vilisevät alla. Tarkkuusharjoittelu ei koskaan mene hukkaan.

Kolmanneksi: Opittu tarkkuustaito muuntautuu hyvin pian hyödyksi siirryttäessä hyppäämään tarkuutta laatikkovarjolla. Ei ole mikään sattuma, että samat kaverit, jotka muutama vuosi sitten voittivat mestaruuksia pallokuvulla, voittavat niitä nyt patjalla.

MUITA LÄHDEKIRJOITUKSIA TARKKUUDESTA

Vakavasti otettavia kirjoituksia tarkkuudesta tehovarjolla on ilmestynyt hyvin vähän. Kaksi näistä kirjoitti Kanadan Parachutist Magazinessa. Ensimmäinen ilmestyi nimellä "An Approach To Precision" (Tarkkuuslähestyminen). Juttu pätee edelleen. Kirjoitus luo käsitteen ns. tuulikartiosta, joka määrittelee alueen, jolta on mahdollisuus osua maaliin (kuva 1). Kirjoitus tuo myös esille sen seikan, että hyppääjän on lähestyttävä finaalisia tarkasti tuulilinjalta, jotta hänen ei tarvitsisi huolehtia kuin kahdesta "dimensiosta": Olenko liian ylhäällä vai liian alhaalla. Vain lähestyminen tekee asian paljon monimutkaisemmaksi.

Darryl Henryn toinen kirjoitus ilmestyi nimellä "Command The Commander" (Vapaasti: PC:n hallinta). Siinä osoitetaan ensi kerran, miksi ajalehtiminen kapulat ylhäällä johtaa huonompaan tulokseen kuin ajaminen jarrut päällä. Henry nimesi ja määritteli PC:n hallinta-alueet (kuva 2).

Craig Elliottin (USAFA) kirjoitus ilmestyi Parachutist Magazinessa v. -71. Juttu sisälsi muuten pätevää asiaa, mutta sen esittämä tekniikka on vanhentunut jo ennenkuin pallokuvat. Hänen mukaansa piti ajella puolijarruilla ja käyttää liukukulman säätämiseen aluetta puolijarruista täyteen vauhtiin. Tällöin jää kuitenkin puolet varjon resurssista käyttämättä, nimittäin pystysuoraan tapahtuva vajoaminen (kirjoituksessa "sink"; normaalista vajoamisesta "descent") sekä sakkkaus.

PYSTYSUORA VAJOAMINEN JA SAKKAUS

Jos painat palikat aivan sakkauksen rajalle, eteenpäin vievä vauhti pysähtyy (ilmamassan suhteen) ja alat vajota suoraan alas. Kuvun läpi virtaa liian paljon ilmaa, jotta se sakkaisi, mutta liian vähän, jotta se kantaisi kunnolla.

TARKKUUTTA PALLOLLA

Gary Lewis: Para-Commander Handbook
Väännös: Antti Kausalainen

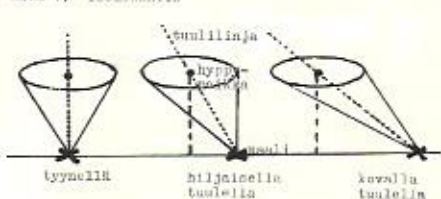
Tämän kirjoituksen julkaisemiselle on muutama hyvä syy.

Ensiksi: Jokainen hyppääjä joutuu ainakin toistaiseksi aloittamaan uransa pallokuvulla. Vaaditut 100 hyppyä tehovarjolla voi käyttää opiskeluunkin, eikä vain pelkkään hyppäämiseen lukumäärän vuoksi.

Toiseksi: Kun uusi hyppääjä hyppää pallokuvulla, hän saa yleensä tulla toimeen omin neuvoin. Ei häntä juuri opasteta. Usein kuulee sanottavan, että "kun kaiken joutuu kuitenkin opettelemaan alusta, kun siirrytään patjaan". Tässä on tarkoitus osoittaa joitakin kohtia, jotka pätevät yhtä hyvin pallolla kuin patjallakin. Kannattaa siis harjoitella myös pallolla.

Kolmanneksi: Kilpailuissa näkee yhä harvemmin pallohyppääjiä mukana. Mutta silloin, kun heitä on nähtävillä, on helppo todeta, että opastusta tarvitaan.

KUVA 1. TUULIKARTIO



KUVA 2.

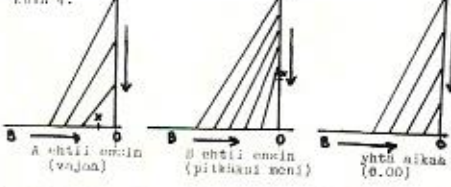


Alue	Vaaka- nopeus	Vajoamis- nopeus	Liukukulma
1. täysvauhti	5m/s	5m/s	1:1
2. puolijarrut	3m/s	6m/s	1:2
3. täysjarrut	2m/s	7m/s	1:7
4. pysty- vajoaminen (sink)	0m/s	8m/s	0
5. sakkkaus	-0,5 - 0 m/s	0-10m/s	0

KUVA 3.



KUVA 4.



Harjoituksella opit tuntemaan tämän vaiheen ja pitämään sitä yllä hallituilla ohjausliikkeillä. Pystyt turvallisesti lähestymään maalia hyvin jyrkässä kulmassa ja kupu täysin hallinnassa. Se on nopein hallittu tapa pudottaa korkeutta finaalisia. Sitä ei kuitenkaan pidä tehdä alle 30 metrin, ellei osaa sitä. Siitä voi lipsahtaa sakkauksen puolelle.

Alastulo sakkauksissa voi käydä luiden päälle, siksi on joka hypyllä kokeiltava sakkauksipiste, joka voi muuttua esim. ilman lämpötilan muutoksen seurauksena. Lisäksi sakkauksista on harjoiteltava.

Paina kapulat täysjarrutukseen. Sitten painat vielä 10-15 senttiä. Muutaman sekunnin kuluessa kupu alkaa kaatua taakse. Ennen tätä eteenpäin vievä vauhti pysähtyy ja kupu alkoi vajota suoraan alas. Sitten se heilahti taakse. Älä päästä palikoita. Kupu on heilautanut n. 20 taakse, kaatuminen pysähtyy, ja tunnet vajoavasi hetken tässä asennossa. Sitten heilahdat taas kuvun alle. Ellet tee mitään, kupu heilauttaa eteen ja seuraa uusi heilautus taakse.

Saadaksesi kuvun taas lentokelpoiseksi menettele näin: Sillä hetkellä, kun olet heilautanut taaksepäin ja olet suoraan kuvun alla, nosta nappuloita n. 30 cm. Pidä siinä sekunti ja paina sitten takaisin aivan sakkauksen rajalle ja pidä toinen sekunti. Kun heilautus on pysähtynyt, nosta rauhallisesti täysjarrutukseen. Olet tehnyt kaksoiskytkennän. Harjoituksella pystyt selviämään suunnittelemattomasta sakkauksesta ilman sen kummempia heilureita 2-3 metrin ylimääräisellä korkeuden menetyksellä. Sakkaustekniikan hallinta on välttämätöntä tarkkuushypyissä.

TARKKUUSTEORIA

Tarkkuushypyllä pyritään osumaan tiettyyn maaliin. Mitä pienempi maali, sitä enemmän taitoa ja keskittymistä vaaditaan. Voidakseen osua maaliin hyppääjän on koko ajan tehtävä havaintoja liikkumisestaan maalin suhteen ja suoritettava tietyt ohjaustoimenpiteet ja korjaukset. Yksinkertaista, eikö totta?

Olisikin, mutta kun ei ole. Hyppääjä ei pysty täysin tarkasti arvioimaan liukupolkuun, koska ilma on koko ajan liikkeessä. Koskaan ei voi olla täysin varma siitä, miten kupu reagoi ohjausliikkeisiin. Voi olla, että kupu ei ole vielä ehtinyt tehdä, mitä hyppääjä on "käskennyt", kun jo pitääkin tehdä uusi korjaus.

Mitä hyppääjä sitten tekee? Hän tekee likimääräisen johtopäätöksen aistiensa välittämästä informaatiosta, mikä taas johtaa likimääräiseen korjaukseen liukupolussa. Näissä kahdessa asiassa, vastaanotetun informaation oikeassa tulkinna ja kuvun vaatimien liikkeiden mahdollisimman tarkassa arvioinnissa piilee koko tarkkuushyppäämisen salaisuus kalustosta riippumatta.

Ensimmäisestä kohdasta päästään hyppääjän asentoon, jonka Darryl Henry aikanaan määritteli: Rintamasuunta suoraan myötätuuleen katse kohti maalia (kuva 3). On samantekevää, roikutko vai istutko valjaissa, pidätkö jalkojasi ristissä vai erillään, pääasia on, ettei voimistele valjaissa. Tässä asennos-

sa maali on kokonaan näkyvässä ja pystyt koko ajan tekemään havaintoja: Olenko menossa yli vai jäänkö vajaaksi, olenko tuuliinjalla vai vieressä.

Toisesta kohdasta (mitä korjauksia) päästään lähestymisnopeuteen. Lähestymisen, finaalin, on tapahduttava pienimmällä mahdollisella vaakanopeudella, ts. täysillä jarruilla. Silloin on varaa molempiin suuntiin. Jos näyttää menevän pitkäksi, voi vajottaa pystyyn tai jopa sakata, jos osaa. Jos taas on jäämässä vajaaksi, on varaa jopa täyteen vauhtiin asti. On vain varottava sakkaillemasta tai hyökkäilemästä liian matalalla, koska kumpikin johtaa melkoiseen kiikkuun.

Jos taas linja on pielessä, on helppo tehdä käännös. Täysillä jarruilla käännös on hyvä tehdä vastakkaista kapulaa nostamalla. Käännös syntyy ilman heilureita ja hyppääjä pysyy kuvun alla.

Siinäpä olikin koko teoria tarkkuudesta pallokuvulla. Siitä vaan hyppäämään.

HYPYN SUORITTAMINEN

Suurin osa tekniikasta ja taidosta tarvitaan finaaleissa. Se alkaa pisteestä, jolloin hyppääjä kääntyy kohti maalia ja jonka jälkeen ei enää paluuta ole. Harjoitellessasi aloita finaalit korkealta, saat siten enemmän harjoitusta joka hypyllä. Yleensä kilpailussa finaali alkaa 90–200 metristä tuulesta riippuen. Kovalla tuulella aloitetaan korkeammalta koska tarvitaan enemmän aikaa oikean linjan ja liukukulman hakemiseen. Tuulikartio on alapäästään hyvin kapea ja kova tuuli rajoittaa korjausmahdollisuuksia.

Opetteluvaiheessa finaalit pitäisi alkaa n. 300 metristä, jolloin saa mahdollisimman paljon harjoitusta joka hypyllä.

Jos avaa tarkan uloshyppypaikan kohdalla, ei voi tietenkään heti lähteä finaaliin. Avaamisen jälkeen pidetään varjo tuuleen ja kokeillaan sen voimakkuus. Jos tuuli on hiljainen, voi lähteä aivan maalin läheisyyteen odottelemaan. Varjoa on parempi pidellä vastatuuleen ja samalla pitää maalia silmällä kuin seikkailla sunnittelaisesti missä sattuu.

Pidä silmällä tuulipussia, se on tarkoitettu myös sinulle, ei vain patjamiehille. Ohjaa itse tuuliinjalle. Käänny ympäri, paina täydet jarrut ja totea, oletko menossa yli vai jäämässä vajaaksi. Jos näyttää menevän yli ja korkeutta riittää, käänny taas hetkeksi ympäri ja kokeile uudelleen. Harjoituksella opit arvioimaan pisteen, mistä voit lähteä finaaliin täysillä jarruilla ja oikeassa liukukulmassa. Varo lipsahdamasta pois tuuliinjalta! Jos joudut tulemaan ylkimyyryä maalille, et todennäköisesti osu.

PÄÄKOHDAT FINAALIN AIKANA

1. Liikkumatta valjaissa, suoraan kuvun alla
2. Rintamasuunta ja katse suoraan kohti maalia
3. Liukukulman säätö

Edellisen kohdan on aina oltava kunnossa, ennenkuin seuraavaa voi ajatella. Tee kohta 1 aina ensin. Sitten huolehdi kohdasta 2. Kun 1 ja 2 ovat kunnossa, siirry kohtaan 3.

Aina muutaman sekunnin kuluttua ja joka kerta liikautettuasi ohjauskapulaa alat alusta: 1, 2 ja 3. Et pysty arvioimaan liukukulmaa, ellei ole maaliin päin ja jos keikut valjaissa tai olet heilurissa. Älä vaihda systeemiä. Paina

se mieleesi. Se on ainoa tapa huomata virheet niin selvästi, että pystyt ne järjestelmällisesti eliminoimaan pois. Sitä paitsi se on helpoin tapa oppia polkemaan 00.



Kohta n:o 1

Hyppääjän on oltava täysin liikkumatta ja suoraan kuvun alapuolella. Ohjausliikkeiden on oltava nopeita ja täsmällisiä, jotta heilureita ei pääse syntymään.

Syy siihen, että tämä on tärkein kohta, on niin itsestään selvä, että sen vaatima kuri usein sivuutetaan. On muistettava, että hyppääjä ja varjo muodostavat kokonaisuuden. Ellei hyppääjä ole paikallaan, on mahdotonta tehdä luotettavia havaintoja. Hyppääjä tekee virheratkaisuja.

Kohta n:o 2

Rintamasuunta ja katse kohti maalia tuuliinjalla.

Miksi? Siksi, että voisit keskittyä pelkäämään liukukulmaan. Ellet ole tuuliinjalla, et pysty arvioimaan osumakohtaa. Esimerkki: Yritä osua pallolla puhelintolppaan ohikulkevasta ajoneuvosta.

Asia opitaan yrityksen ja erehdyksen kautta. Kun huomaat olevasi sivussa, älä yritä kylkimyyryä, vaan tee kunnan käännös kohti linjaa. Katso tuulipussia ja käännä taas kohti maalia. Aloita sitten kohdasta n:o 1. Joudut korjaamaan linjaa monta kertaa joka hypyllä. Mitä enemmän harjoittelet, sitä nopeammin se käy. Toinen silmä kohti keskuslevyä ja toinen kohti pussia.

Kohta n:o 3

Liukukulman säätely tapahtuu lisäämällä tai vähentämällä kuvun vaakanopeutta. Älä ikinä yritä tätä ensimmäiseksi. Tähän tarvitaan 10–25 % ajasta ja se on melko helppoa, jos kohdat 1 ja 2 ovat kunnossa. Mikäli ne eivät ole, ei 200 prosenttinen ajankäyttö riitä.

Aja täysillä tai lähes täysillä jarruilla, jolloin varaa on molempiin suuntiin.

Miten sitten oppii huomaamaan, pitääkö jarruttaa vai lisätä vauhtia? Hidasta kohdetta kaukana on vaikea arvioida (esim. lentoratas huippukohdassa oleva pallo). Sen sijaan lähellä olevaa nopeasti liikkuvaa esinettä on huomattavasti helpompi arvioida. Pystyt väistämään kohti tulevan pallon. Liukukulmaa on vaikea arvioida korkealla, kun tms muuttaman viime sekunnin aikana haluaisit tehdä enemmän kuin ehdit.

Käytä hyväksesi erästä jokapäiväistä ilmiötä (kuva 4). Lähestyt autollasi (B) risteystä (O). Vasemmalta lähestyy toinen ajoneuvo (A). Kumpi ehtii ensin?

Käännä päätäsi ja katso suoraan kohti autoa. Muutaman sekunnin kuluttua pystyt sanomaan, kumpi on ensin risteyksessä. Kuvassa viivojen väli kuvaa aikayksikössä kuljettua matkaa. Jos joudut kääntämään päätäsi oikealle auton mukana, ehtii A ensin. Kun A on risteyksessä, olet itse pisteessä X. Jos taas pääsi kääntyy enemmän vasemmalle, ehdit itse ensin. Kun olet risteyksessä, A on kohdassa X. Jos sinun ei tarvitse kääntää päätäsi kumpaankaan suuntaan, katsot toista autoa vielä samalla tavalla, kun rysähtää pisteessä O.

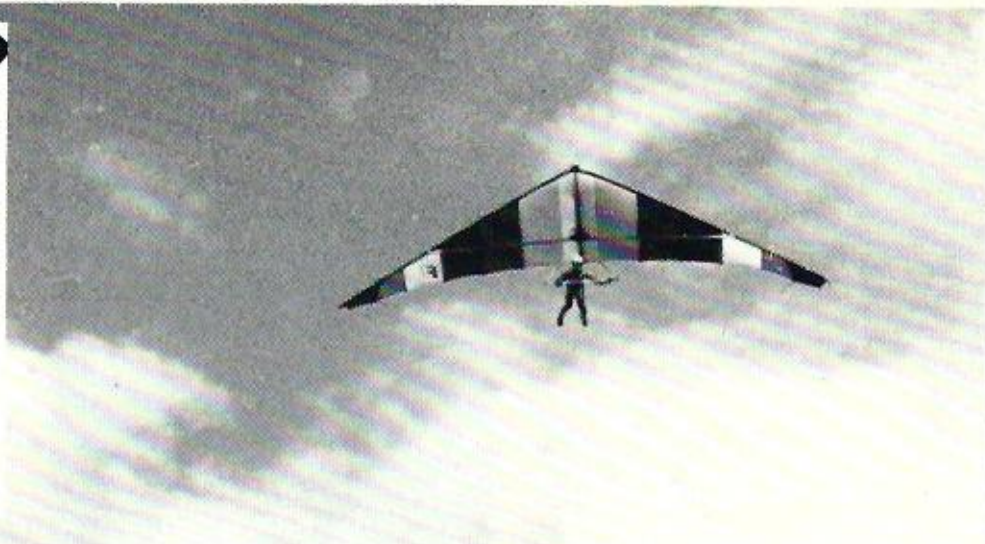
Muunna sama asia pystytasoon. Oletetaan, että itse liikut akselilla A vain suoraan alas-päin. Akselilla B oleva keskuslevy "liikkuu" sinua kohti. Risteys on pisteessä O.

Pidä pääsi pystyasennossa ja liikkumatta, katso nenänvarttasi pitkin levyyn. Jos levy näyttää liikkuvan allesi ts. joudut siirtämään katsettasi vähitellen enemmän alaspäin nähdäksesi levyn, olet menossa yli. Kun keskuslevy ehtii "risteykseen", olet itse vasta pisteessä X. Jos taas joudut vähitellen siirtämään katsettasi kauemmas, ts. eteenpäin tai ylöspäin, olet jäämässä vajaaksi. Silloin, kun itse olet pisteessä O, levy on ehtinyt vasta pisteeseen X. Jos keskuslevy näyttää pysyvän paikallaan, eikä liiku eteen, alle tai sivuille, olet putkessa. Olette yhtä aikaa pisteessä OO.

Jos olet menossa yli, voit hillitä vauhtia painamalla varjon lähelle sakkausta, jolloin se vajoaa pystyyn. Varo sakkausta liian matalalla. Pidä niin kauan, että pläkä alkaa painua kauemmas, nosta taas kapuloita ja aloita kohdasta 1.

Jos olet jäämässä vajaaksi, kiihdytä vauhtia ja pidä kalikoita ylhäällä niin kauan, että maali alkaa taas hävitä alle, paina jarrut päälle ja aloita taas kohdasta 1. Muista, että varjon liitokvyn ylläriointi täysillä jarruilla johtaa siihen, että saat kävellä loppumatkan.

Riippuen



Suomalaisten riippuliitäjien matka Norjan vuorille.

Tämä matka lyötiin lukkoon periaatteessa jo vuosi sitten, jolloin Jämsän aktiiviset riippuliitäjät tekivät matkan Vogo nimiseen Norjalaiseen kylään, joka on Norjan suosituimpia lentopaikkoja, tästä erikseen jäljempänä. Näin idea levisi laajemmalle ja runsaiden puhelinyhteyksien ja kirjeiden avulla saatiin sovittua matkan alkamisajankohta elokuun 9.ksi päiväksi. Osanottajia saatiin Jämsästä, Pudasjoelta, Suolahdesta, Kuopiosta, Tampereelta sekä Helsingistä. Yhteensä 16 henkilöä, joista 2 kpl naispuolisia ja 14 miespuolista. Matkustusmuodoksi valittiin autot joita saatiin matkaan 4 kpl. Kohtauspaikaksi sovittiin Tampere. Täällä olikin sitten koko hurja joukko kasassa ja suunnattiin autojen nokat kohti Vaasaa. Välillä kuppilassa poiketen ja saateessa sompaten edettiin pikkuhiljaa kohti Vaasaa jonne saavuttiinkin juuri sopivasti pikkuisen ennen lautan lähtöä Sundswalliin. Autot laivaan ja äijät etsimään laivasta sopivia nukkumispaikkoja. Laivan lähtöaika 21.30 paikallista aikaa ja saapuminen Sundswalliin 6.30 paikallista aikaa myöskin. Näin olen jäi rentoutumis aikaan juuri mukavasti ennen seuraavan päivän pitkää ajomatkaa varten. Ja tunnetustiin laivat ovat miellyttäviä oleskelupaikkoja kansimatkustajille. Muutamat kaljat kuppilassa sekä raajojen oiontaa parketilla, jonka jälkeen yhdistetyssä peli- tanssi- ja uni-asussa nukkumaan laivan kafeterian lattialle. Toiset olivat ennakkoviisaita ja varasivat maakupussinsa mukaan autosta.

Laivan saavuttua satamaan sekä käveltyämme paikallisen tullitarkastuksen lävitse pääsimmekin jatkamaan matkaa ensimmäiseen kohteeseemme joka oli Åre. Tietojen mukaan siellä pitäisi olla lentopaikka. Ajettuamme kauniiden ruotsalaismaismien halki, saavutimme kyseisen paikkakunnan. Totesimme ensitöiksi ja silmäyksellä sen sopivan tarkoituksiimme. Siitä sitä sitten kyselemään hissiasemalta, että löytyykös paikkakunnan liittäjä huutoetäisyyden päästä. Ei aivan heti löytynyt, mutta ilmeisesti autojen katolla olevista pakkauksista johtuen mielenkiintonsa herättänyt pilotti pöllähti paikalle ja sen kummemmitta alkoi kertoa systeemistä. Ylösmeno tapahtui kondolihissillä. Starttipaikka hissi aseman vierestä ja laskupaikka jalkapallokenttä, joka näytti aika ahtaalta meikäläisten silmissä. Ainoana heikkoutena hommassa oli se että Ruotsissa vaaditaan lupakirja, jotta

saa lentää. Siihen päättyihin kiinnostus meidän kohdaltamme kun ei ollut konkreettista näyttöä taidoistamme. Hyvästelyt, ja matka jatkui. Nyt suunta Norjan puolelle. Ylitettyämme rajan, maisemat muuttuivat ratkaisevasti. Tunturit muuttuivat pystyseinäisiksi vuoriksi ja olivat todella mahtavan näköisiä. Saavuimme erääseen kylään, jossa tiesimme olevan alan harrastajia. Kyselyämme paikallisista kahviloista saimmekin tietää kerhon puheenjohtajan nimen ja puhelinumeroon. Soitettuamme kyseiseen paikkaan, saimme kuulla, että hän oli lähtenyt juuri lentämään. Siirryimme hissien ala-asemalle odottamaan. Aikamme siinä pälistellessä ja kaveria odotellessa kypsyi ajatus vaihtaa jälleen paikkakuntaa. Tien päälle ja suuntana Stordahlen. Pimeä, joka alkoi uhkaavasti lähestyä, teki omat tekiänsä tilanteeseen. Oli valittava majoitus, ensimmäinen yömatkalla, teltan tai leirintäalueen majojen välillä. Päädyttiin jälkimmäiseen ja vuokrasimme StordWhlenin leirintäalueelta 4 kpl 4 hengen mökkejä. Osoittautuivat melko mukaviksi omine lämmityslaitteineen ja keittötoiveineen. Ruokailu ja nukkumaan.

Hyvin nukutun yön jälkeen lähetettiin aamulla ajoissa tiedusteluryhmä liikkeelle jattaamaan paikallisia riippuliittäjiä. Ei meinannut syntyä tulosta, mutta jollakin kavereista palkähti päähän, että käydäänpäs lentoasemalla utelemassa. Ja jo napsahti. Parin tunnin päästä oltiin katselemassa lentopaikkaa ylhäältä ja alhaalta. Starttipaikka sijaitsi huipulla, jossa oli lentokentän lähestymislaitteet, VOR:in majapaikka sekä ADF:än majakka. Korkeus-ero lähtö- ja laskupaikan välillä oli 550 m. Startti suoritettiin suurin piirtein tyhjän päälle. Juoksuatila oli ehkä n. 5 m, jonka jälkeen oli 300 m suoraa pudotusta. Alla oli suo. Laskupaikka oli pelto, joka oli vuokrattu paikalliselta isännältä. Ystävämme selitti meille proseduurit kuinka toimitaan. Huipun yläpuolelle ei saanut nousta, maastossa oli tietyt rajat joiden sisäpuolella oli pysyttävä. Tämä kaikki johtui lentokentästä jossa oli NATO:n tukikohta sekä siviilimatkustajaliikennekenttä. Aamulla kun aloitimme toiminnan piti soittaa lähestymislennonjohtoon ja ilmoittaa kellon aika jolloin aloitetaan toiminta sekä milloin lopetetaan. Lennonjohto ilmoitti puolestaan meille odotettavissa olevan sään, tuulen nopeudet ja voimakkuudet ym. alaan kuuluvaa tietoutta. Näille viranomaisille olemme velkaa suuren kiitoksen todella hyvästä palvelusta.

Näillä eväillä sitten lentämään. Ensin jokainen 150 m korkeuserolta koe-lento ja valjaiden sovituskoe. Sen jälkeen vehkeet nip-

puun, auton katolle ja huipulle. Norjalaiset näyttivät kuinka rinnetuulella purjehditaan. Lensivät n. 20 min. mieheen. Pojat verryttelivät vielä ja antoivat rinnetuulen olla rauhassa ensimmäisellä korkealla lennolla. Vielä kerran, ja jälleen tuli luonto avuksi armahtavalla pimeydellään. Yömajan etsintään liukkaasti ettei olisi mennyt vaikeaksi hommat. Pari hakuamuntaa ja osuimme talon pihalle, jossa oli huoneita vuokrattavana. Isännän jutuille kyselemään. Pienen mutta sitkeän neuvottelun jälkeen päädyttiin siihen tulokseen, että hän vuokraa mökkinsä kokonaisuudessaan ronttisummaa vastaan. Päästiin asumaan herroiksi kalustettuun taloon. Liedet jääkaapit, ym. pelit käytettävissä ja jokaisella oma punkka. Hurraa! Tästä onnellisesta tapahtumasta ikään kuin versoi pieni tervetuliaisjuhla, johon kutsuttiin talon emäntä ja isäntä mukaan. Olihan meillä tuliaisla laivalta. Taas jälleen kerran ollaan sitä mieltä, että norjalaiset ja suomalaiset ovat ystäviä keskenään. Aamulla taas vuorelle entistä ehompina ja reippaalla mielellä. Lennettiin jälleen hyvissä olosuhteissa. Rinnetuultakin oli. Tuulen nopeus vaihteli 4-5u m/s, jka riitti rinnetuulen syntymiseen. Niinpä Koivukosken veljeksistä vanhempi päätti näyttää ja lensi 1 tunnin rinnetuulella purjehdittien. Hieno saavutus kokemukseen nähden. Eipä lentäneet norjalaispojatkaan kuin n. 20 min. lentoja. Muut suomalaiset lentelivät n. 10 min. keikkoja, joka huimasti kartutti jo tiimamäärää. Niin siinä sekin päivä kallistui iltaan ilman vaurioita ja muutenkin miellyttävästi.

Seuraavana päivänä hommat jatkuivat samaan tahtiin sillä erolla, että lento-ajat muuttuivat pitemmiksi. Nummeliinin Antti Jämsästä lensi 1,5 tuntia, joka lienee tällä hetkellä epävirallinen Suomen ennätys ja Koivukosken nuorempi veljes Padasjoelta n. 1 tunnin lennon. Tosin pisin lennetty aika Suomessa on Pallastunturilla Antero Enervin lentämä 1t 20 min. ja samalla omaa nousua 500 m. Erittäin hieno saavutus. Pojille sattui lennolla pieni kömmähdyks, joka aiheutti lentokentällä pienen hässäkän. Nousivat vuoren huipun yläpuolelle, joka oli kiellettyä aluetta. Tästä viisastuneena päätimme vaihtaa maisemaa ja rattaat vierimään kohti Keski-Norjaa, paikkaan nimeltä Vogo. Letka eteni jälleen tasaisesti ja saavutimme paikkakunnan kommelluksitta. Suoraan jälleen katsomaan löytykö liihottelijoita. Vanhasta paikasta trappasi ja saatiin samalla kuulla, että melkein kaikki alan aktiivisimmat harrastajat ovat tulossa sinne. Kävi hyvä tuuri todettiin yhteen ääneen. Sää vain

näytti oikuttelevan sateen muodossa, joka taas aiheutti sen, että pilvet roikkuivat puolessa välissä vuorta. Pilvipeite ajoittain rakoili ja se riitti kimmokkeeksi lähtöön huipulle. Startti- ja laskupaikan korkeusero on tällä lentopaikalla 750 m. Lasku suoritetaan pellolle, jossa tilaa riittävästi. Ainoa rajoitus oli kylä, jonka päälle ei saanut mennä pyörimään. Korkeus vapaa. Siellä pojat pitivät sadetta 3 tuntia, jonka jälkeen päättivät yhteisissä tuumin lähteä kylälle kahvia nautiskelemaan. Norjalaiset jäivät kyyhöttämään liitimiensä alle. Eipä mennyt tietysti kovin kauaa siitä hetkestä, kun saavuimme kahvilaan, todetaksemme taivaan rakoilevan. Kahvit nopeasti tuulensuojaan ja takaisin vuorelle. Allekirjoittaneen siirtymässä kuitenkin laskualueelle tarkkailemaan suorituksia. Norjalaiset pääsivät starttaamaan ensimmäisiksi, koska olivat valmiiksi paikalla. Kymmenkunta kaveria sieltä peräkkäin starttasi tavoitellen rinnetuulta. Muutamat saivat kiinni nostosta, osan kuitenkin tyytyessä tasaiseen liitoon ja vajoamiseen kohti laskualueita. Laskua tehdessään paljastivat Norjan pojat erään heikkoutensa verrattuna suomalaisiin. Poikkeuksesta miltei jokainen suoritti jonkin asteisen mokaan, alkaen sakauksesta siipi edellä maahan tai liian suu-

resta nopeudesta kosketushetkellä joka johti kolmen pisteen kosketukseen varpaat, polvi, otsa, tässä järjestyksessä. Sen sijaan meikäläiset tekivät mallikkaita suorituksia, johon on vaikuttanut suuret satartti- ja laskulukumäärät, johtuen taas matalista korkeuseroista.

Juuri kuin viimeinen meikäläisistä oli päässyt laskuun, tuli pitkin laaksoa pilvipeite, joka eteni melkoisella nopeudella. Starttipaikalle oli jäänyt vielä norjalaisia, jotka aikoivat lentää alas. Näin kävikin, mutta lennosta tuli pieni seikkailu piloteille ja jännityksen aihe maassa oljoille. Pojat arvioivat ilmeisesti pilvien nopeuden väärin ja starttasivat juuri silloin kun laakso meni tukkoon. Ei auttanut kuulemma muu kuin tulla läpi pilvestä. Peräkkäin sekaan, säilyttäen näköyhteys edellä lentävään. Muuten meni oikein hienosti, mutta ensimmäisenä pilveen mennyt olikin ollut lievässä kaarrossa. Tässä vaiheessa huolet alkoivat kasaantua kun pilvipeitteen paksuus oli 200 m. Ja niinhän sieltä tultiinkin ulos iloisessa kierteessä tai pikemminkin spiraalissa. Onneksi oli korkeusreserviä jäljellä ja nopeiden oikaisutoimenpiteiden jälkeen tilanne oli jälleen hallussa. Aiheuttivat pienen nk. musutuksen paikallisten keskuudessa. Näin tilanne jatkui lentelyn merkeissä ja tutustuessa

uusiin liidintyypppeihin, joita paikallisilla todella löytyi sieltä paremmasta päästä. Oli laskuvarjot ja mittarit ym. asiaan kuuluvaa välineistöä.

Tuli kuitenkin eteen tyly totuus, eli aika lähteä paluumatkalle. Jälleen koko kamakasa läjään sekä ihmiset autoihin ja kohti kotimaata. Kohteliaat hyvästelyt vielä ilmailuveljille ja oltiin valmiit lähtöön. Ensin Ruotsin puolelle, jossa yövyttiin teltoissa. Jätettiin vielä 1 päivä aikaa ihmettelyyn ja katseluun Ruotsin puolella. Illalla lauttaan ja rattaosan laivamatkan jälkeen rantauduttiin jälleen Vaasaan. Sieltä Tampereelle jossa erottiin eri suuntiin. Näin jälkikäteen ajatellen oli matka melkoinen suoritus porukalta, joka eli yhteismuonissa ja liikkui ennakoitua suunnitellulla budjetilla. Yhteishenki oli erittäin hyvä minkäänlaisia riitoja ei syntynyt. Eikä myöskään tapahtunut vaurioita henkilöille eikä liitimille. Tämä antoi uskoa seuraavan matkan suunnitteluun, joka periaatteessa on jo käynnissä.

Terveisin K. Tuovinen



European Canopy Club



Member No. _____
 Participated on _____ in a five person (or larger) canopy relative work formation in the sky above
 Your fellow parachutist are grateful to you for your enthusiastic and skillfull cooperation

For the E.C.C. Johnny Berebrouckx

Johnny Berebrouckx
 general secretary

EUROPEAN CANOPY CLUB

Eurooppalainen kupu RW-klubi (European Canopy Club, E.C.C.), joka on perustettu vuonna 1978 on jatkuvasti kasvava laskuvarjohyppääjien veljeskunta, jonka tarkoituksena ei ole toimia jonkinlaisena eliittipalkintona ns. "Skygod" tyyllisille hyppääjille.

Jopa pääsyvaatimukset klubiin ovat jokaisen kupu-RWstä kiinnostuneen hyppääjän saavutetuissa.

Vaatimuksia ovat: Oltava osallisena vähintään 5-miehen kupu RW muodostelmassa. Muodostelman muoto vapaa (esim. multiplane, octoplane jne...). Muodostelman lennettävä stabiilisti. Toisteena on oltava valokuva muodostelmasta.

Numeroitu jäsenkortti myönnetään jokaiselle kuviossa olleelle (sisääntulojärjestys kuvioon merkitään korttiin).

Jokainen hyppääjä saa värikkään hihamerkin johon on kuvattu viisi päällekkäin olevaa kupua, jokaisessa kuvussa jonkin Euroopan maan lippu. Lisäksi voi tilata ikkunatarran (20 BFR lisähinta) kiinnitettäväksi esim. autoon.

Eurooppalainen kupu RW klubi pitää siis kirjaa, jäsenistään, kansallisista ja kansainvälisistä ennätyksistä. Jäsenmaksu on 400 Belgian Frangia henkilö, joka on maksettava shekillä etukäteen klubin tilille (mainittu alla). Mainittakoon että Belgian Frangin kurssi on tätä kirjoitettaessa noin 12 penniä. Kokonaiskustannukset per hyppääjä jäävät siis noin 45 markkaan.

EUROPEAN CANOPY CLUB

Reinaertstraat, 6
 1720 - DILBEEK - BELGIUM
 Bank Brussel Lambert - 310.0575990.90

COMMON APPLICATION LEAFLET

C.R.W. - FORMATION BUILT:

ON:

IN THE SKY ABOVE:

STARTING ALTITUDE:

ALTITUDE OF LAST DOCKING:

BREAK - UP ALTITUDE:

COMMENTS:

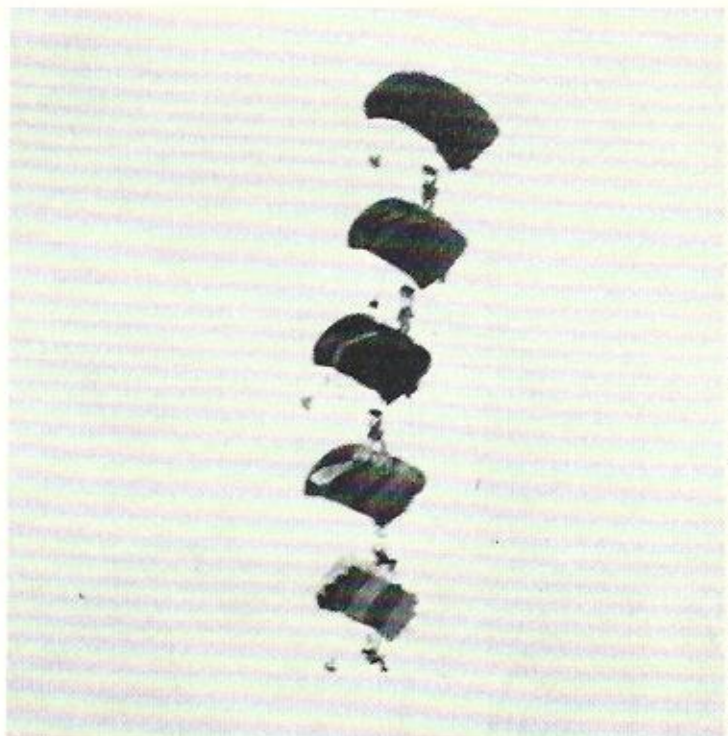
UUSI SE

Nyt on myös Suomessa saatu aikaan 5-miehen kupu-RW muodostelma. Tekijöinä olivat Suomen Laskuvarjokerhon pojat. Hyppykorkeutena ennätushyppyllä oli 3000 m. Viimeinen mies telakoitui n. 1100 metrissä. Ennätyksessä mukana olleet ylhäältä lukien: Hannu Leskinen, Jarmo Vuorio, Einari Mikkonen, Ilari Degerlund ja Jorma Öster. Kuvio rakennettiin kaksi kertaa saman hypyn yhteydessä. Jorma Österin pudottua kuvioista Degerlundin vaihtaessa otetta tilalle tuli Markku Puro. Tätä kirjoitettaessa pojat ovat saaneet jo eurooppalaisen kupu-RW klubin jäsenkortit. Mainittakoon että Markku Puro ja Ilari Degerlund ovat suorittaneet myös onnistuneen kupukohtaamisen yöllä. Seuraavana on sitten tavoitteena 8 miehen kupukuvio ja sitten...

Photo by P. Palotie

CRW

5 members of the Parachuting Club of Finland have made a new Finnish record in CRW. The 5-man stack was built from 10.000 ft. This is the same as the Nordic record done by the Norwegian jumpers.



Ensimmäisenä pohjoismaissa

Myös norjalaiset hyppääjät ovat kunnostautuneet kupu-RW:ssä. Ohessa kuva ensimmäisestä 5 miehen tornista. Mukana kuviossa vanhat tuttumme Torolf Paulshus, Trond Augestad, Gunnar Rohstad, Jens Henrik Johnsen ja Pål Bergan.

Maaailmanennätys on tällä hetkellä 12 hyppääjän torni.

PÄTKELMÄ

PORIN PERINTEISET

Hypääminen on hauskaa ja monin veroin hauskeempaa hyvässä seurassa. Porin pojat ja tytöt ovat asian oivaltaneet ja tarjosivat viikonlopuksi "herkkukuva".

Kutsun Porin perinteisiin oppilaskisoihin olivat kuulleet Forssa, Imatran, Turun, Vaasan ja Tampereen kerholaiset. Oppilaatkin saivat mahdollisuuden katsoa kuka kukin on ja katsoivatkin.

Laatta ja Latvala säteilivät kilpaa auringon kanssa. Luvattua tymää ei ollut näköpiirissä. Kilpailijoiden paljous alkoi vain briefingin lähestyessä hirvittää.

Briefing ilman mussutusta ja 195 tivaalle. Yleinen neljä ja oppilaat kolme kierrosta. Huonoin kierros pois laskuista. Taistelu epävirallisista oppilasmestaruuksista alkoi.

Yleisessä sarjassa keulaan menivät odotetusti patjamiehet, mutta hattaroillekin oli varattu palkintoja. Kolmen kierroksen jälkeen johti Korhonen sentillä, toisena tarkkuuden tuore B-mestari "suupalitti" Saarinen.

PC-oppilaiden päivän motto: "hiekalle". Hiekan pölyttelijät jakoivatkin kirkkaimmat mitallit. Paras pelihermo oli Tampereen Jussi Rintalalla, joka sai kyllä kovan vastuksen Turun Malolta.

Alkeisvarjoissa paremmuus ratkaistiin mittanauhalla ja sekunttikellolla. Mittanauhan ulottumattomiin jäänyt etäisyys mitattiin juoksuaikana maalialueelle. Tampereen Leila Simonen voitti tuloksella 19.90. Muut sijat ratkaistiin sekunttikellolla.

Sunnuntaina sää olikin luvaton kaltainen. Vettä ja pilvet matalalla. Tulokset julistettiin lauantain perusteella eli kaikilta jäi yksi kierros hypäämättä. Erityistä huomiota herätti palkintojen runsaus. Enemmän kilpailuja kiertäneet eivät olleet vastaavaa aikaisemmin nähneet.

Oppilaan kannalta kisat olivat todella miellyttävä kokemus. Tuli hyppyjä, arvokasta kilpailukokemusta, uusia tuttavuuksia ja vakutteita.

Ihmetyttää miksi oppilaita ei ollut vieläkin enemmän. Vallitseeko kerhoissa henki, ettei pidä tutustua muihin kerhoihin ja kerholaisiin. Muista kerhoista saatavat vaikutteet eivät välttämättä aina ole rakentavia, mutta eihän kaikkea näkemäänsä ja kokemaansa ole pakko omaksua. Kaiken kaikkiaan, oli mukavaa. Kiitokset Porin.

Mikko Hamunen

Seuraavien numeroiden ilmestymisajat ja viimeinen aineiston jättöpäivä:

NEXT ISSUES	DEADLINE
20.3.1980	23.2.1980
18.6.1980	19.5.1980
25.9.1980	29.8.1980

JÄMIN JUHANNUS

Ekahyppyjä, relatiivihyppyjä, näyttöshyppyjä, kaikenlaisia hyppyjä, ympäri vuorokauden, korkealta ja matalalta. Yli sata hyppyä vuorokaudessa.

Aikaisemmista vuosista poiketen näytti juhannuksesta muodostuvan vähemmän hypypitoinen. Kaupungin kasvatit kaipasivat maalle. Jämin lomaharju toivotti tervetulleeksi leireilemään.

Pääsiäisestä poiketen sää oli todella mainio. Ei pilviä, ei tuulta. Taivas suorastaan kutsui puoleensa tavanomaisista juhannuskuvioista. Olosuhteet olivat otolliset myös uinnille ja muille kesäleikeille. Auringon polttamista selistä päätellen hyppyhaalarit eivät aina olleet päällä.

Erytisen innokkaasti hypäsivät Letsa, Jarkki, Hannu ja Veikko Helsingistä ja Vaasasta. Heidän neuvonsa edistivät niin alkeis- kuin kehittyneempienkin hypääjien oppimista.

MH

ONNEA VOITTAJILLE!

Viime numeroon oli valitettavasti lipsahtanut virheellinen tulosluettelo RW-MM-kilpailuista Tässä ovat vihdoinkin oikeat lopulliset tulokset.

IIIRD RELATIVE WORK WORLD CHAMPIONSHIP: CHATEAUROUX (FRANCE) 1979

Place	Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
World Champion, 8-man												
1	United states	9	6	8	4	8	5	7	7	6	6	66
2	Canada	6	4	8	3	3	3	6	6	4	6	49
3	France	7	6	8	3	6	3	3	4	1	5	46
4	China	9	3	7	3	1	4	3	3	2	2	37
5	Great Britain	5	4	5	3	1	4	2	3	3	3	33
6	Fed. rep. of Germany	3	3	6	2	2	1	3	2	2	3	27
7	Australia	7	4	4	2	2	2	1	0	2	3	27
8	Holland	3	2	4	1	1	1	1	0	1	2	16
9	Switzerland	3	2	0	1	1	0	2	0	1	1	11
10	Denmark	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	6
11	Austria	2	0	0	1	1	0	0	0	1	0	5

Place	Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
World Champion, 4-man												
1	Canada	6	10	6	8	10	10	7	8	9	8	82
2	Great Britain	6	9	7	7	8	10	7	7	8	8	77
3	Australia	5	8	6	8	9	8	4	8	9	8	73
4	China	7	9	6	2	5	10	7	9	8	7	70
5	United States	5	5	5	7	9	8	6	7	6	7	65
6	France	4	6	4	6	7	7	5	7	6	5	57
7	Norway	4	6	4	4	6	6	5	6	6	5	52
8	Switzerland	4	7	5	4	7	6	4	6	4	5	52
9	Belgium	5	4	4	6	6	6	4	4	6	2	47
10	New Zealand	5	7	4	3	3	7	4	3	5	2	43
11	Fed. Rep. of Germany	5	1	3	4	6	5	4	4	6	4	42
12	Sweden	4	5	2	4	4	4	2	5	5	1	36
13	Denmark	3	4	3	3	6	4	2	5	4	2	36
14	Finland	5	3	3	3	6	3	3	3	1	3	33
15	Holland	4	4	2	4	2	4	1	4	5	2	32
16	Austria	2	4	2	3	3	3	2	2	4	2	27
17	Spain	0	1	0	1	1	1	2	2	2	1	11
18	Peru	0	1	0	1	0	2	1	1	3	2	11
19	Mexico	1	2	1	1	0	1	1	0	1	0	8

Ovi Pilatukseen

Vuosien odottamisen jälkeen on helsinkiläisten hypääjien unelmasta tullut totta. Pilatukseen on rakennettu ovi. Ovi on ns. rullaovi jota käytetään esim. maitoautoissa. Oven rakentamiseen kului muutama viikonloppu, suunnitteluun saman verran. Kokonaiskustannukset jäivät n. 500 markkaan. Ovi on käytössä kevyt ja helppo avata. Lämpö pysyy sisällä.

Myös kerhon lentäjät keuhavat ovea. Viimeisen miehen lähdeytävä lentäjä sulkee oven ja laskeutuu alas lämpöisessä koneessa. Nousuominaisuuksiin ovi vaikuttaa jonkin verran, korkeilla keikoilla nousu-aika pienenee. Mainittakoon että oven kokonaispaino on n. 11 kg.



7 Finnish jumpers have just completed a perfect 7-man night-star at Helsinki-Malmi drop-zone. The following night 4 of them made 3 points at 4-man sequence. This happened in November 1978.



WANHAT JUTUT

Tällä osastolla julkaisemme lukijoidemme lähettämiä, tai toimituksen esiläpöityä vanhoja valokuvia ja juttuja. Lukijoiden lähettämä materiaali palautetaan lehden ilmestymisen jälkeen vahingoittumattomana. Toimitus kiittää saamastaan avusta ja mielenkiinnosta.

ilmiö nimeltä 'KITU'

Siihen aikaan ensimmäiset hyppylisät maksettiin kahdeksan hypyn jakson täytyttyä. Sitä ennen oli töitä tehty todella paljon. Isolla vaivalla hankitun 200,— mk:n palkkion kukin kulutti omalla tavallaan. Palkkiolla Kitu sai mm. useita pulloja kossua. Huonomman sijoituksen tehneet ymmärrettävästi janon yllättäessä alkoivat nimittämään.

Ranskaan

Ljk:n jälkeen v. -65 hypyt jatkuivat SLK:ssa. Suorituksia ei paljon tullut. Hypättiin vähän, mutta sitäkin hartaammin. Kehitys oli alullaan. Myönteiset kokemukset Ranskasta saivat Kitun ja Yli-sen Kustun myös muuttamaan ruokavaliotaan patonkipitoisemmaksi. Ihmetellä täytyy silloisia harrastajia. Moniko nykyisistä oppilaisista lähtisi hakemaan Ranskasta oppia kun kunnanrajan ylitys tuottaa kokeneemmillekin vaikeuksia?

Pojat viipyivät matkallaan reilun kuu-kauden, jona aikana oppia tuli tehostusti. Neljänkymmenen kaikkialta maapallolta kerääntyneen oppilaan lähtötaso oli suurinpiirtein samanlainen, mutta kolmisenkymmentä hyppyä myöhemmin hämmäläiset olivat edenneet pisimmälle. Koulutus oli tehokasta ja vaativaa. Hyppy hylättiin esim. jos sormet eivät olleet ojenettuina. Ranskalaisesta tarkkuudesta on kuitenkin monen mielestä kiittäminen Suomen näinkin vähäistä takaiskutilastoa. Opit pätevät edelleenkin.

Kouluttaja

Keväällä -66 saatu mestarinpaperi taskussa, alkoi aina töiden salliessa kiertolaisen elämä. Innokkaat koulutettavat odottivat Helsingin lisäksi myös Tampereella ja Porissa. Näytöshyppyreissut ulottuivat tapahtumarikkaina ympäri Suomea. Syksyllä -66 tapahtunut työpaikanvaihdos Tampereelle oli kaivattu piristysruiske manselaiseen koulutukseen. Ensimmäistä kurssia seurasi nopean kasvun kausi jonka tuloksena v. -69 tamperelaiset tungeksivat palkintopalleilla.

Kilpailija

Yllättävän varhain saivat suomalaiset kilpailutoiminnan käyntiin SM-tasolla, ajatellen lajin loppujen lopuksi lyhyttä historiaa Suomessa. Kitu kilpaili SM-tasolla konventionaalisissa 65..73. Mitalleja tuli kikkovärisiä SM- ja useita hopeisia PM-tasolla. Arvokkaimpana saavutuksenaan hän pitää v. -67 saavuttamaansa kultaa; Eliseä.

Kotomaiset sijoitukset toivat runsaasti edustustehtäviä. MM:t Leipzig -66, Graz -68, Bled -70, Oklahoma -72, Zalnok -74 ja Catton -77. Kustu ja Kitu organisoivat joukkueen ensimmäiseen viralliseen Para

alias Harri Toivonen aloitti uransa, kuten useimmat muutkin pakko-laukaisuhihnalla. Päivämääräksi tuli 12.12.1944 ja paikaksi Helsinki. Seuraavaan suoritukseen kuuluikin aikaa. Hyppyalut kasvoivat iän myötä ja erityisesti vieressä sijaitseva Malmin kenttä veti puoleensa. Nuorukaisessa kypsytettyä taivaalle ja sujuvimmin se onnistuikin Ljk:n hoivissa. Ensimmäinen merkintä hyppypäiväkirjaan tehtiin 15.6.1964. Ljk:ssa hyppyä kertyi parisenkymmentä.



Ski World Cuppiin vastoin odotuksia, sillä "eihän suomalainen hyppääjä voinut osata laskea mutkamäkeä". Vuonna 1969 kirjoitettiin Nesteen maljaan: Vuoden laskuvarjouriilija: Harri Toivonen.

Vuonna -75 oli Warendorfissa RWMM:ssa lajina 10 miehen nopeustähti. Edustuksen ehtona oli näyttö osaamisesta etukäteen. Joukkueen tunnollinen harjoittelu ja hyvä henkinen kunto joka kesti kotimaahan asti palkittiinkin perillä. Sijoitus puoliväliin kovassa seurassa oli ikimuistettava. 13:sta tähdestä 10 onnistui, paras aika 24,1 sekuntia. Vastaavaan ei ole vielä kukaan Suomessa pystytty. Uran erikoisin hyppy sattui korkealla keikalla. Korkeusennätysyrityksessä pilotti pyörtyi hapen puutteen, mutta virkosi elvyttämällä. Molemmilla oli kiire sen jälkeen alas. Ennätys kirjattiin 7910 metriä.

Kanssakilpailijat ovat luonnehtineet Kitua "synnynnäinen ihmelapsi, kova pelihermo, rauhallinen, hermoston". Kilpailut olivat tasaväkisiä ja useilla oli voitonavaimet aina viimeisille kierroksille asti. Pelihermoa kysyttiin jo silloin. Hyppyura on sujunut tähän asti ilman kolhuja ja vara-varjokeikkoja, vaikka varusteet olivatkin monasti ensimmäisiä laatuaan Suomessa.

Kitun muutettua Tampereelle alkoi järjestörintamalla tapahtua. Tampereen ilmailuyhdistyksen laskuvarjojaos eriytyi TamLk:si. Perustajajäsenenä: Risto Pylkkänen, Harri Toivonen ja Iiris Tuunainen. Toiminnassa oli runsaasti aktiivisia ja osaavia henkilöitä ja jo vuonna -70 rikottiin 1000 hypyn raja. Se oli paljon silloin. Tekeväälle löytyy töitä ja v. -70 vuorossa oli Laskuvarjotarvike ky, joka vuodesta -77 on toiminut Lempäälän ja Tampereen rajalla Matinhahdessa. Matinhahdesta onkin muodostunut nopeasti paraväen suosima kohtauspaikka.

Vaikka muistikuvat vuosien mittaan tahdovatkin muuttua ruusuisemmiksi niin entisaikojen intoa nykyään harvemmin tapaa. Talvisuunnittain hyppytoiminta alettiin aamulla klo 4 huolimatta kovasta pakkasesta. Ennen oli hyppääjät rautaa vai oliko päät jo valmiiksi paletuneet.

Kerhojen toiminnassa on vuosien mittaan tehty paljon virheitä, mikä onkin aivan luonnollista, mutta suurin virhe vuosia alaa seuranneen Kitun mielestä on toimivien henkilöiden ulos savustaminen ainoana kriteerinä ettei "asianomainen voi tietää kun ei kerran osaa vetää kahvasta". Organisaation tehokas junailu vaatii sellaisia ominaisuuksia joilla ei välttämättä itse hyppäämisen kanssa ole mitään tekemistä. Tämä olisi hyvä pitää mielessä edelleenkin.

1300 hypyn ym. kokemuksen perusteella Kitu ei pidä "kovia jätkeä" mentaliteettistä. Vaikka lajimme onkin yliverainen niin yliampuminen osuu lopulta omaan niikkaan. Pää vapaassa, mutta jalat silti maassa on Kitun motto.

Mikko Hamunen

WANHAT JUTUT....



Einmal ist keinmal eli ei yksi pääsky kesää tee, sanoo saksalainen. Lienee oma totuutensa tokaistavanaan tälläkin sananparrella. Rohkenen kuitenkin väittää, että suomalainen sanonta osuu oikeampaan vakuuttaessaan: kerta se on ensimmäinenkin. Vähintään näin on asianlaita ensimmäisestä laskuvarjohypyistä puhuttaessa. Ainakin minun kohdallani.

Osun asumaan siedettävän matkan päässä tšekäläisen laskuvarjokerhon vaikutusalueelta. Kerho on Delaware Valley Parachute Club ja pitää kotikenttänään Valley Forge Airportia Philadelphian lähiseutuilla. Aktiivisia jäseniä on kerhossa puolen kolmatta kymmentä. Joukossa on kaksi, joiden nimet sietävät pohjoismaistakin julkisuutta: Steve Snyder ja Robert Spatola. Heidän ympärillään pyörii suuri osa kerhon toiminnasta sekä ennen kaikkea ensi hyppyä varten tarkoitettu opetus- sekä myös jatkokoulutus, jotka molemmat ovat yhtä hyvin ulkopuolisten kuin kerhon jäsenten ulottuvilla.

SKY-DIVE – A NEW DIMENSION

eli ankarasti käännettynä taivassyökys – uusi ulottuvaisuus, on mainoslauseena. Pyrkimyksenä on järjestää hyppytilaisuuksia ja opetuksen jakoa seitsemänä päivänä viikossa. Kentältä saa ostaa tai vuokrata kaikenlaista sky-dive-varustetta laskuvarjosta suojakypänsä asti. Toiminta on toistaiseksi keskittynyt viikonlopulle, mutta keskiviikosta ollaan parhaimmillaan rakentamassa kerholaisille harjoituslataa. Lauantaina ja sunnuntaina innostutaan joskus saavuttamaan jopa 60–70 hypyn määrää. Tosin olen itse nähnyt vain 10–20 hypyn päiviä, mutta katsomista sitä on siinäkin.

Kerta se on ENSIMMÄINENKIN!

KAVO LAURILA, Suomen ilmailuhistorian ”jokapaikan höylä” ei ainakaan vanhemmille lukijoillemme ilmeisesti esittelyä kaipaa. Ja mikäli näin yrittäisimmekin tehdä, saattaisi käydä niin, ettei parissa seuraavassa numerossamme juuri muuta olisi-kaan. Mainittakoon nyt kuitenkin, että Kavo oli perustamassa Suomen ensimmäistä laskuvarjokerhoa, SUOMEN LASKU-VARJOKERHO RY:tä, ja valittiin sen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi. Ensi töikseen lähti hän, kesäkuussa 1960, Yhdysvaltoihin oppia hakemaan. Seuraavassa Kavon lennosta kynnänjälkeä (toimituksen hieman lyhentämänä) ”Ilmailu”-lehdessä n:o 9, vuodelta 1960!

Laskuvarjohyppy on keräämässä lisääntyvää mielenkiintoa tässä maassa, vain mitä sanotaan luvuista: 1956 suoritettiin 200 urheiluhyppyä, 1957 yli 1.500, 1958 5.500 ja viime vuonna yli 10.000. Valley Forgen hyppääjien joukossa on mm. 62-vuotias lääkäri, tarjoilijoita, muutama psykologi, poliisietsiivä, saksalainen tieteenharjoittaja-tohtori, Afrikassa suurriistaa metsästännyt amerikkalainen nainen, suomalainen apurahastelija jne.

Vaikuttimia on varmaan yhtä monta kuin hyppääjiäkin. Jotkut pakenevat arjen jokapäiväisyyttä, toiset nauttivat pelontunteensa voittamisesta, eräs vastasi kysymykseen: ”Mitä varten muutamat sitten keräävät postimerkkejä, häh!” Useimmiten viehättää kuitenkin hypyn vaiheilta irtoava mielenkiinto, jonka alkujuuret ja esiasu juontavat samoille lähteille kuin muissakin urheiluilmailun haaroisissa – tietoisesti tai tiedottomasti tuttuja itse kullekin ilmailuunsa.

Bob Spatolan huolena on alkeiskoulutuksen antaminen. Klo 10 alkaa oppikurssi ja viiden oppitunnin jälkeen on kokelas kypsä hyppäämään noin klo 15–16, mikäli tuuli, sääsuhteet ja oppilään osoittama edistysaste sen suinkin sallivat. Eräs toverini ei vielä kolmannellakaan kerralla päässyt hyppäämään. Syyinä olivat hidas oppi, suuri tuuli ja viimeisellä kerralla hinauskoneen korjaus. Minulla oli parempi onni, aloitin opin saunan klo 11 ja autuas ilmakyly oli auvo osani noin klo 16.

SELLING SAFETY

Ensimmäisen oppitunnin aiheena oli yleinen turvallisuus, jonka myyjä – selling safety, kuuluu sanonta – painotti myönteisen, määrätietoisen, itsenäisen, itseensä luottavan ja

ties minkäläisen ajattelun suurta tärkeyttä. Kaikkalainen summittaisuus on jyrkästi tuomittua ja välittömät johtopäätökset sekä niitä seuraava asiallinen toiminta ovat ainoita oikeita lääkkeitä. Hypyn palkinnoksi luvattiin annos henkistä kypsyyttä ja mielenrauhaa, joiden houkutusarvo vaikuttaa melko eeteriseltä, mutta toki tavoittamisen arvoiselta.

Amerikan laskuvarjokerhon (Parachute Club of America = PCA) julkaisemat turvallisuusäännöt käytiin lävitse kohta kohdalta. Niiden tarkka selostaminen saa jäädä myöhempään ajankohtaan, tässä yhteydessä poimitaan esille muutama oleellinen pykälä.

Laskuvarjohyppyä ei saa suorittaa ilman viranomaisen lupaa, joka toisaalta voi kattaa koulutustoiminnan pidemmällä ajanjaksolla. Alin ikäraja on 21 vuotta tai 16 vuotta, jolloin tarvitaan vanhempien kirjallinen suostumus. Vähintään viisi automaattiaukaisullista hyppyä on pakko suorittaa ennen vapaata putousta ja omakohtaista aukaisua. Koneen tulee olla vähintään 4-paikkainen alkeiskoulutuksessa. Varavarjo on pakollinen ja päävarjon tulee olla ns. hihassa (deployment sleeve).

Tämä on amerikkalainen keksintö, varjon kupu pakataan erikoiseen hihamaiseen kangasputkeen, josta se purkautuu vähitellen mutta kuitenkin hyvin nopeasti. Hyppääjä välttää kannatuslankoihin sotkeutumisen vaaran, eivät kupu sen paremmin kuin mieskään voi tarttua koneen peräsimeen ja aukaisunykäisy vaimenee huomattavasti.

Varsikengät, suojakypä ja hyppyhaalarit ovat pakollisia. Alimmat hyppykorkeudet ovat 800 m (2.500 jalkaa) aloittelijoille ja 700 m (2.200 jalkaa) lupakirjallisille. Tuulen nopeus saa vastaavasti olla enintään 13 km/t (8 mph) ja 24 km/t (15 mph). Maalin tulee olla vähin-

WANHAT JUTUT ●●●

tään 100 m päässä lähimmästä esteestä. Alle 10 m korkuista puuta ei katsota esteeksi, mutta sellaisia ovat kylläkin ojat, sähköjohdot, talot ja maantiet.

Toisen oppitunnin ensimmäinen havaintokuva – niitä käytettiin opetuksen aikana epä-lukuisia määrä toinen toistaan osuvampia – esitti leijaa, toinen puolestaan lennokkia, jonka siiven kärjet oli niksattu ylöspäin. Molempien kuvien tarkoituksena oli todistaa ruumiin kaarellaan olon tärkeyttä ilmalennon kuluksa. Aerodynamiikan lakeja noudattaen tasalaatta on ilman armoilla, mutta kaarella oleva hakee automaattisesti paluuta alkuasentoonsa ja säilyttää ohjattavuutensa eli otteensa elementtiin. Toisin sanoen kädet ja jalat ovat haara-asennossa levällään, vatsa toimii kölinä ja muut ruumiinosat tungetaan mahdollisimman taakse – mikä ei muuten ole niinkään helppoa kireälle pingoitettujen varjovöiden puristuksessa.

Koneesta poistuminen on askare sinänsä eli sanan varsinaisessa merkityksessä hankalin vaihe koko operaatiossa. Koneena käytetään täällä enimmäkseen Cessna 172-mallia, joka lentäjän lisäksi ottaa opettajan sekä kaksi oppilasta. Hyppääjä istuu pilotin vieressä lattialla ja kiskoo ensinnäkin varsi-kenkän esille varaohjaajaa varten tarkoitettua jalakaohjainaukosta. Oikea jalka työnnetään potkurivirtaan, vasen perässä astinlaudalle. Sitteen vasen käsi tavoittaa siipituen, oikea jalka asetetaan pyörähteleävän laskutelineen varaan (ainakin minun jalkani alla se pyörähteli vähemmän miellyttävästi) ja oikea käsi sijoitetaan yläviistoon siipitukiotteeseen.

Valmiusasento on ihmeekkyky, jossa tekevät mutkaa sekä polvet että kyynärtaipet – sisäelimiä puhumattakaan! Opettajan vapauttavan läimähdyksen kumahdettua olkapäähän on tarkoitus ensin ponnistaa jalat irralleen ja suoriksi, missä asennossa seuraa hetken tauko – jos seuraa! – ja kädet ponnistetaan sen jälkeen suoriksi ja matkalainen työntyy taivaalle. Kaariasento on tunnuksena ja varjon aukeaminen hartaana toiveena!

RUUMIINHARJOITUKSIA ...

Kolmas oppitunti irrotti hikipisarot ja rempoi harjoittamattomia lihaksia. Varastosta noukittiin sopivat kengät, suojaopaku ja kypärä sekä käytiin pukeutumisen jälkeen harjoitustelineeseen ääreen. Edellisen oppitunnin poistumisiikkeitä taottiin aivoihin ja etenkin ruumiinjäseniin tunnollisen vakuuttavasti. Kaikki asi-aankuuluvat vaiheet läpikäytiin kerta kerran jälkeen ja erikoinen huomio kiinnitettiin käsillä suoritettavaan irrotustyöntöön.

Välittömästi työntöön jälkeen otettiin ilmalentoasento. Täyshaarassa seisten, kädet ja pää taakse ja pilviin osoittavina opetettiin varavarjon mahdollista aukaisemista varten tarkoitettujen toimenpiteet. Ja opetettiin niin että kenttä kaikui! Ääneen huutamalla toifotettiin seuraavaa: "Hyppyuhatta, kaksituhatta, kolmetuhatta, neljätuhatta (tässä vaiheessa kääntyy pää vasemmalle katsomaan päävarjon mahdollista aukenemista), viisituhatta, kuusituhatta, seitsemäntuhatta (ellei mitään näy eikä ennen kaikkea tunnu tai tapahdu, ve-

täistään molemmat kädet varavarjon tuntu-maan), kahdeksantuhatta (oikea käsi vetää varavarjon laukaisijasta), yhdeksäntuhatta, kymmentuhatta (jolloin molemmat kädet syöttävät varavarjota ulos pussista ilmapirran ahmaistavaksi).

Neljäs oppitunti jaettiin havaintokuvien äärellä luentosalissa ja se käsitteli varjon ohjattavuutta. Ratkaiseva edistysaskel ohjausominaisuuksien parantamiseksi on aikaansaatu poistamalla muutaman kiilan verran kangasta kuvun alareunasta, jolloin varjo itse asiassa muuttuu puskutyöntöiseksi eli eräänlaiseksi suihkumoottoriksi. Nopeus saavuttaa tyynessä ilmassa kunnioitettavat 12 km/t eikä vajomaisnopeus suurene normaalista arvosta 5.5–6 m/sek. Ohjausta varten roikkuu pään molemmin puolin siima, joka on kiinnitetty kannatusliinaan. Periaate on jalakaohjaimiin verrattavissa, oikeasta siimasta vedettäessä muuttuu kulkusuunta oikealle ja päinvastoin. Täyskäännös ei kestä kuin 61/2 sek, mikä on hieno saavutus.

Sääntöjen mukaan on alin hyppykorkeus 800 m oppilaille ja 700 m kokeneemmille. Meihin sovellettiin jälkimmäistä ajautuman pienentämiseksi. Uimahyppynä riittäisi 16 sek, matkan tekoon, varjo aukaistuna kuluu taipa-leeseen noin 1 min. 50 sek.

Neljäs oppitunti oli tarkoitettu todella uppoamaan oppilaan mieleen. Kaikki tarpeelliset toimenpiteet hyppyhetkestä maakosketukseen suorastaan ympättiin päähän. Enemmän kuin todennäköistä myös oli, että mielenkiinnon valppaus oli kuuntelijan taholla lähinnä herpautumatonta laatua. Iskevistä havaintopiirroksista ei niistäkään ollut puutetta. Vatsan pohjassa kutitti mukavasti näkymä hyp-pääjän kauhunilmeestä hänen todetessaan varjon kuvun ilmeisen siekaleiksi. Tehtävä yksi koneesta poistumisen jälkeen on vakuut-tautua kuvun eheydestä. Ellei kupu ole eheä tai ellei sitä syystä tai toisesta ota ollenkaan ilmaantuakseen, on olemassa varsinaisen aihe aukaista varavarjo. Toinen tehtävä on päästä tilanteen herraksi ilman- ja tuulen-suuntien suhteen. Jälkimmäisen löydyttyä käännetään varjo tuulen vastaiseksi. Kolmas tehtävä on tarkastaa ajautuman suunta ja suuruus. Jalkaterät kalautetaan yhteen ja huomioidaan millä nopeudella ja minne matka käy. Neljänneksi vedetään ilmaan kuviteltu suora hyppykohdasta maaliin ja varjo suunnataan kentällä ristillä merkittyyn maaliin. Viimeiseksi käännetään jälleen vastatuuleen ja valmistaudutaan laskuun so. jalat ja polvet yhteen, polvet koukkuun, päkiät alas ja kädet ylös. Käsillä tavoitetaan ote kannatusköysistä tempaisua varten, joka suoritetaan juuri pu-toamishetkellä maakosketuksen vaimentami-seksi.

... JA KUNTOKOKEITA

Viides ja viimeinen oppitunti kävi taas jä-senten päälle ankaramman jälkeen. Hyppyko-roke oli työlään huomion kohteena. Sille tosin noustiin vastamaan päällä suoritettujen melko perusteellisten kaatumisharjoitusten jäl-keen. Opettajan esimerkkiä noudattaen suori-tettiin käännähdys päkiöiden varassa, sen jälkeen osuivat maahan säären reuna, polven sivu, reiden kylki ja loppuosa kaatumakään-nöksestä tapahtui selkälaudan päällä pää tur-vaan työnnettyinä.

Kun kaatuminen sujui siedettävästi, siirryttiin hyppykorokkeen ala-askelmalle, jonka korkeus on noin 70 cm. Siltä ponnistettiin lukuisia hyppyjä opettajan neuvojen ja korjaus-ten saattamana. Lopulta noustiin yläkorok-keelle, jonka korkeus maanpinnasta on noin 140 cm. Aurinko paahtoi täydellä kesäterällä niin kuin se Euroopassa paahtaa Madridin ja Napolin leveysasteella, mikä tosiasia merkitsi hikipisaroita ja hengästystä. Molempia esiin-tyi sekä telineillä että nurmikolla telineiden alla ja vieressä.

Tauko ennen varjovaruusteisiin sonnustau-tumista oli riittävän pitkä voimien paluuta aja-tellen. Seurasimme kokeneempien hyppyjä opettajan koko ajan selostaessa alastulijan vaiheita ja edesottamuksia. Kiitos tai moite seurasivat jokaista käännähdystä tai kääntymättä jättämisestä, joten havainto-opetusta oli siis tämäkin. Hetki-H koitti aikanaan kahdelle oppilaalle. Meidät pakattiin pää- ja varavarjoi-hin ja sijoitettiin Cessnan lattialle tilanteen jatkokehitystä silmällä pitäen.

HYPPI

Ylös kipuaminen ja alasvaluminen sujuivat ilman ihmeempiä kummelluksia. Molemmista on varsin selvä kuva aivolokeroissa. Ilmaileva ihminen joko tietää tai arvaa ajatusradan antoisan muodon ja hyppykokemuksen kerta-kaikkisen kantavuuden, joten niistä lie turhaa sen enempiä tarinaan puristaa. Muutama asiallinen huomio on sen sijaan ehkä parem-min paikallaan.

Ennen kunkin konelastin ensimmäistä hyp-pyä täytyy pudottaa ainakin yksi ns. tuulesta johtuvan ajautumisen osoittaja (wind drift indicator). Moinen laite on noin 20 cm leveä krepipaperilla, joka avautuu pitkäköksi liuskaksi ja heitetään arvioitun hyppykohdan yläpuolella. Paperiliuskan ajautuminen ilmas-sa sekä putoamisnopeus ovat samat kuin 77 kg painavan ohjattavalla laskuvarjolla hyp-pävään miehen. Tuntamalla liuskan heitto- ja maahanosumiskohta, rakennetaan johtopää-tökset tuulen vaikutuksesta sekä määrätään lopullinen hyppypiste.

Varjon ohjattavuus yllätti myönteisesti. Alastulon kaksiminuuttisen aikana ehdin tekemään pari täyskäännöstä eikä niihin kulu-nut kuin luvut 6 1/2–7sek. Muut pienemmät suunnanmuutokset sujuivat myös vaivatto-masti ja varjon tottelemisherkkyys on täysin verrattavissa muihin ihmiskunnan tämänhet-kisessä käytössä oleviin kulkuneuvoihin!

Maaliristin kohdalla on kovaääninen, josta käsin tarjotaan neuvoja ja ohjeita lasliukuvil-le ja eri toten ensikertalaisille. Viimeksi maini-tut niitä luultavasti kuitenkin harvemmin taju-avat. Ellei syynä ole vallitseva hengen jänni-tys, voi kuuluvuus jäädä etäälle ensiluokkai-sesta tai kuuluttajan kielenkäyttö saattaa olla murteellista tai ei-äidinkielistä, joista molem-mista koituu haistaa.

Eräs ratkaisevan viisas apulaite, jonka määräämistä pakolliseksi kuuleman mukaan harkitaan, on automaattiaukaisija. Sellaisia on keksitty useampia, mutta taitaa paras ja halvin olla kotoisin juuri Valley Forgesta. Kek-sijän nimi on edellä mainittu Peter Snyder. Mies on tämän kerhon ja lähitiinon kokenein hyppääjä, jolla on päiväkirjassaan yli 270 hyp-pymerkintää. Laite käsittää barometrin ja säh-köllä toimivan varavarjon aukaisijan. Ellei hyp-pääjä ole syystä tai toisesta avannut varjoaan 300 metrin korkeudessa, räjähdyspanos avaa

varavarjon automaattisesti. Alin sallittu avauskorkeus on normaalissa olosuhteissa 700 m, hyppääjällä on niin ollen hyvää aikaa kääntää virta pois laitteesta. Mikäli hän ei sitä tee ennen 300 m, avautuu varavarjo, mikä haittaa on huomattavasti pienempi kuin molempien varjojen avautumatta jääminen!

Täällä niin kuin muuallakin esiintyy ennakkoluulotonta halua hypätä ja hypätä mahdollisimman halvalla. Jokainen onnettomuus merkitsee vastoinkäymistä onnettomuuden kohteelle – joskus lopullista sellaista – mutta samalla myös koko laskuvarjourheilulle. Onnettomuuksia sattuu silloin tällöin joka tapauksessa ja joka urheilussa, mutta automaattiaukaisija suo yhden tavan vastoinkäymisten vähentämiseksi. Amerikassa on sattunut tapauksia, jolloin hyppääjä on lyönyt päänsä ulos ponnistaessaan koneen pyörään ja menettänyt tajuntansa. Joku on puolestaan joutunut hengen shokin valtaan. Erään vastavan tapauksen jälkeen kieltäytyi kerhon opettaja jatkamasta koulutusta ilman pakkolaukaisijaa.

KAVERIN KOHTALO

Halukkaita ensihyppääjiä on jatkuvasti tarjolla. Yhden vuoden toiminnan aikana on koulutettu yli 130 oppilasta. Vakavampia onnettomuuksia ei ole tapahtunut. Pienempiä vammoja sattuu silloin tällöin aivan samoin kuin pujottelussa, jalkapallossa, nyrkkeilyssä tai muussa ruumiinjäsenten kestokykyä koetlevassa urheilulajissa. Opettajaltamme Bob Spatolalta nyrjähti olkapää niin myöhään kuin 43. hypyn laskutouhuissa.

Tällä kertaa oli oppilaita kaksi ja toverini arpa oli omaani onnettomampi. Hän osui jäykäntapaisesti maahan, mitä nilkka ei kestänyt. Pojan huomio oli kiintynyt loppuliukuun aikana muuhun kuin laskuvalmisteluihin, mikä oli sinänsä ymmärrettävää. Sattui nimittäin niin että hän tärähti tantereeseen metrin pari puhelinpylvästä. Pylväs oli yläpäästään puhelinjohtoja täynnä, niin kuin pylväiden tapana on. Langat poika onnistui välttämään. Mutta ei tässä kaikki. Pylväs oli kestopäälysteisen valtatie ääressä, jolle putoaminen oli luonnollisesti vähemmän houkuttelevaa. Tien toisella puolen sijaitsi myöskin pylväitä. Ne puolestaan kannattavat voimajohtoja, joiden jännitys ylittää hyväntahtoiset ja kuuleman mukaan isommallekin miehelle riittävät – 20.000 voltia!

Onni yksillä, kesä kaikilla! Ambulanssi vei miehen asuinkaupunkini sairaalaan kipsattavaksi sekä nauttimaan muutaman päivän levestä. Minulle koitui ystäväni vastoinkäymisestä melkoinen helpotus – niin on usein asiainlaista arvaamattomassa maailmassa! Tuntee olivat osaaottavia mutta kieltämättä samalla myönteisiä istuessani upouuden ja vakuuttavan kokaisen Pontiacin ohjauspyörän takana. Kilometrit taittuivat poikineen ja tunnelma oli ilahtunut, muistui helposti mieleen aamuinen kentälle tuloni. Se oli sekä vaivaa täynnä että hienokseltaan alakuloinen.

Bussiyhteydet ja yleensä julkinen kuljetuspalvelu ovat Amerikoissa luvalla sanoen surkastuneita ainakin paikka paikoin ja aika ajoin. Ehättääkseni koulutuksen alkuun lentokentälle täytyi minun käyttäjä linja-autoa, jolla oli oikea pääsuunta mutta jolta puuttui hienotarkennus. Kysyin kuljettajalta paljonko kuluu kävelymatkaan pysäkillä kentälle. – "Well, 10 tai 12 minuuttia", oli rohkaiseva vastaus. As-

falti puudutti lihaksia ja aurinko irrotti hikivirtoja, jotka liuottivat paitaa. Päässä surisi jo uhkaavasti ja hengen sekä ruumiin tilaa vaivasi yleinen raukeus, kun saavuin päämääräni voimallisen kävelyn jälkeen 44 minuuttia!

Jim-ystäväni ei kipsijalkaisena varmaankaan yhdy sanontaan: Einmal ist keinmal. Hänelle ei ehken riitä ilmaisu: kerta se on ensimmäinenkin.

Luulisin, että tarvitaan kolmas aste kuvaamaan pojan tunnelmia eli jotakin siihen tapaan kuin: Ensimmäinen kerta, se se vasta kerta, oikein kertojen kerta onkin!

Viime mainittua käsitystä vastaan ei taida olla ihmeempiä huomauttamisia monella muullakaan ensihyppääjällä – Jimin ja minun lisäksi!

Pimeiden ja myrskyisten syysiltojen ratoksi

Eräät tilaajamme ovat toivoneet laskuvarjoaieheisiä sanaristikoida. Oheinen on lainattu belgialaisesta PEGASUS-lehdestä. Ratkaisut tulee lähettää marraskuun loppuun mennessä lehtemme toimitukseen. Parhaat (hauskimmat) yritelmät julkaistaan. Julkaisemme myös mielellämme lukijoiden laatimia ristikoita.

SPRINGWOORDRAADSEL

Luc Verhelle

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2						●		●		
3		●	●	●	●			●	●	
4	●									
5	●						●	●		
6				●				●		
7					●					●
8		●					●			
9			●	●		●		●	●	
10	●									

Horizontaal.

- 1) Vlaams paravakantieparadijs in U.S.A.
- 2) Vrije val - binnen
- 3) Evangelische omroep
- 4) (omgekeerd) Haakmes, veel gebruikt door C R W-ERS
- 5) Nummer - rund-televisiezuil
- 6) Familielid - regie van telegraaf en telefoon. - omgekeerd paardenopjutmiddel
- 7) Huiduitslag - vulkaan
- 8) Deel van overall (dyna-) - niet zwart
- 9) Hebben we allen bij de eerste sprong in onze broek
- 10) Centrumleider van ons vakantieparadijs

Vertikaal.

- 1) Anagram limburgse paraklub - enig genietbare plek in de woestijn
- 2) Uitroep - eerste nederlandse parachutistenklub - idem
- 3) Pick up - technisch directeur.
- 4) En-godsdienstige televisieveerreniging
- 5) Stokwoordje - gevangenis - kaartenbaas
- 6) Vogel !!!
- 7) Stinkt als ge het gegeten hebt - 2 letters - mooie vrouw
- 8) Noordwest
- 9) Kippenprodukt - alle klinders
- 10) Sekretaris-generaal op zijn kop - betaalt ge bij invoer

Hyppymestarikurssi 2/79

Seitsemänkymmentäluvun viimeinen hyppymestarikurssi pidettiin tutuksi tulleen tapaan Räyskälässä. Kurssin ajan-kohta oli jouduttu sijoittamaan niinkin pitkälle kuin 16.9—23.9. Tulimmekin huomamaan, ettei syksy ole paras ajankohta tällaiselle kurssille. Milloin tuuli ei ollut yli 8 m/s (vrt. Lassen Punainen Kirja), pilvet roikkuivat hieman yli puidenlatvojen. Tätä ilmojenhaltijoiden leikkiä seurassimme mielenkiinnolla viikon ajan. Peukalossa tuntuu vieläkin painauma tuulimittarin tarkemman asteikon seuraamisesta.

Heittoja tulikin vain kaksi naruja kullekin. Harjoituspuodusten määrä joutui-kin tällöin kritiikkiin kohteeksi. Isoissa kerhoissa se tuskin on ongelma, mutta jos lentolaitteenä on C-172 tai vastaava, voi innokkaankin mestarioppilaan hymy hyytyä yli 30 keikan kanssa.

Kurssilaiset joutuivat myös varsinaiseen piinapenkkiin, eli oppituntien pitoon. Kullekin lankesi pidettäväksi kaksi tuntia. Toinen teoriasta ja toinen käytännön harjoitus. Mukavaa oli toisia hermostuttaa ja ivaila, mutta mielestäni tunnit eivät vastanneet todellista tilannetta. Harjoitusoppitunteihin kuluikin noin puolet kurssin ajasta.

Tämä kurssi oli myös tavallaan historiallinen. Suomen vanhin ja nuorin hyppymestarioppilas olivat mukana. Molemmat SLK:sta. Vanhin oli Pekka Ora (56), nuorin oli Markku Puro (18), joka onkin jo saanut HM-paperinsa kuntoon. Pekalta puuttuu vielä muutama heitto, mikä on hieman yllättävää, sillä "Pera" on SLK:n ansioitunein "kiilari". Tästä ovat todisteena HM-kurssilla hypätyt 6 naruhyppyä.

Koska keli oli aika ajoin melko mahdoton, niin istuimme sisällä kuuntelemissa varoittavia esimerkkejä elävästä elämästä. Siitä kuinka ei saa "mennä herne nenään". "Pallo jalkaan" oli ehkä suosituin lause meidänkin kurssillamme, mutta ei Eero meitä saanut peloteltua, vaikka kovin yritti.

Koska aikaisemminkin on syntynyt vaikeuksia kurssin sijoittamisesta kaikille sopivaan ajankohtaan, olisi kurssin lyhentäminen mielestäni yksi varteenotettava vaihtoehto. Kurssin voisi pitää esim. kahtena peräkkäisenä viikonloppuna. Pois voisi jättää vaikkapa oppituntien pitämisen näytteet. Nykyisen tuntimäärän puitteissa ei kuitenkaan kenestäkään pystytä tekemään koulutusvirtuosia, niinkuin Eki usein mainitsikin. Kenelläkään ei ollut mitään huomattavia puutteita esiintymisessään ja asioiden oikeellisuus oli kaikilla ihan OK.

Asian perillemenon ratkaisee oppilasainenes. On eri asia pitää tuntia tavallisille oppilaille, jolloin sinulla on aikaa ja voit käyttää hyväksesi esimerkkejä ja kerhon kalustoa. Mestarikurssilla on lyhyessä ajassa pidettävä oikeaoppinen tunti tuleville hyppymestareille ikäänkuin alkeiskurssin oppilaille. Suoritustasi riepottellaan esityksen jälkeen joka tapauksessa. Tällöin ei ole kyse siitä, että saat oppilaat vakuuttuneiksi ja kiinnostuneiksi, vaan vallan muusta. Toinen asia missä on täysin mahdollista säästää melko paljon aikaa on lait ja määräykset (se Lassen Punainen Kirja). Määräykset voisi jokainen lukea kotona ja tenttiä kurseille tullessaan. Kurseilla TULEE vielä ottaa esille tärkeimmät määräykset ja käydä niitä läpi. Myös hyppymestarin velvollisuuksien ja vastuun selvittäminen on erittäin tarpeellista.

Kuitenkin säästyttäisiin paljolta turhalta, mikäli jokainen osanottaja tutustuisi perusteellisesti ko. materiaaliin jo ennen kurssia. Näin tähän asiaan voitaisiin muuttaman päivän sijasta käyttää vain muutamia tunteja. Näin hyppymestarin konkreettisen toiminnan (= käytännön) kannalta tärkeisiin asioihin jäisi enemmän aikaa.

Onhan tunnettua, että kurssilaiset ovat hyvinkin eritasoisia taidoiltaan ja kokemukseltaan, mutta jo kurssille pyrittäessä voitaisiin esittää vaatimuksia jotka jokaisen kurssilaisen tulisi tietää (esim. maakoulutajaseminaari) Näin ollen asiat pystyttä-

siin esittämään hieman ytimekkäämmiin. Kun asia pitkistyy, se mutkistuu.

Se ruotimisesta. Viikko kului joka tapauksessa hyvin joutuisasti kuten rahatkin. Kurssilla vallitsi täysin moitteeton yhteishenki, vaikka ikäjakauma oli näinkin suuri. Hengessä ei lienyt parantamisen varaa. Ilalla tosin oli taksissa verrattain ahdasta kahdeksan, vuosikymmenen iloisimman, mesukurssin jäsenen tunkiessa autoon sisään. Mutta se onkin taas jo toinen juttu.

Sari-Anna Para-Pakarinen

Mesukurssin 2/79 osanottajat: Juha Lampela (FLU), Eero Kausalainen (kouluttaja, SIL), Markku Puro (SLK), Markku Pihlaja (Pori), Harry Latvala (Pori), Petri Ahola (OLK). Eturivissä: Sari-Anna Pakarinen (SLK), Pekka Ora (SLK), Seija Lehtinen (TLU).



Mestariopettaja Kausalaisen sini-keltainen hattara nielaisemassa paikallista traktoria. Tunnolliset oppilaat ehtivät kuitenkin pelastaa Ekin tukalalta näyttäneestä tilanteesta.

Puh. 90 - 378 077

1. LuKI

1.1. Hyppääjän lääkieteelliset kelpoisuusvaatimukset

LuKI on nautunut asiaan ja päätyttyä lopputulokseen, ettei Ilmailuhallituksen määräyksissä ole tällä hetkellä tarvetta muutoksiin hyppääjiä koskevien kelpoisuusvaatimusten osalta.

1.2. Patjakoulutus

LuKI on tehnyt IV:lle esityksen patjakoulutukseen osallistumisesta ennen oikeutta itsenäisiin patjahyppyihin. Koulutukseen sisältyy jokseenkin tarkoin sama, kuin on esitetty Laskuvarjokurssilla 3/79 ruotsalaisten patjajajana (kirjoituksessa "Osaako osjata patjaa?"). Tähän esitys sisältää myös ennen ensimäistä patjahyppyä vaadittavan hyppökouluksen muuttamisen sadasta viiteenkymppeeseen tehovarjohyppyyn. Koulutusohjeen muutos laadittu esitys toimitetaan jakoon heti kun läin kanta on saatu.

1.3. Rv-Ski osallistumiskelpoisuus

Rv-Ski-kilpailujen 4-niehisessä lajissa tulee joukkueeseen kuulus 5 ja 8-niehisessä lajissa 10 kilpailijaa hyppäävä jäsen.

1.4. Taito- ja tarkkuusjoukkueen valinta

Valintaperusteiden laeullinen päättämisen on siirretty alkuvuoteen -80.

1.5. Taito- ja tarkkuusvalmennusleiri

Leiri, jolle tulee valmentajaksi Helmut Schleicht, järjestetään 20.-26. 09.1980 Inmtralla, Immelan lentokentällä.

1.6. Para-Ski SM-80

Pohjoismaisten lajien järjestelyoikeus on myönnetty Inmtran Ilmailukerholle, alppilajien järjestelyoikeus Keimuan Laskuvarjokerholle. Mikäli Keimui ei halua järjestää peikkii alppilajien SM-kisoja (haki molempien järjestelyoikeuksia), siirtyy tällöinkin kilpailun järjestämisoikeus IIM:lle.

1.7. Para-Ski World Cup

Kilpailun aika ja paikka eivät vielä ole tiedossa. Joukkue nimetään tänä vuoden SM-kilpailun perusteella. Ranskan vuoden päästä lähtevä joukkue nimetään Para-Ski SM-80:n perusteella. World Cup joukkueelle (1-3 henkeä) pyritään hankkimaan lentoliput.

1.8. Marka-avustus

LuKI esittää Harri Toivosen Yhdysvaltoihin suuntautuvan opintomatkan tukemista matkailulla. Marka liittyy riggerikoulutuksen kehittämiseen.

2. SIL

2.1. SIL:n avustukset

Tärkeimpia tietoja henkilövalinnoista yms. kerrotaan lähiaikoina ilmestyvässä liiton kiertokirjeessä. Todettakoon kuitenkin, että LuKI:n puheenjohtajana jatkaa edelleen Timo Nieminen Veessessä. Varapuheenjohtajaksi valittiin Hanna Lehtinen Ujasta. Vuoden Laskuvarjokurssin johtajaksi eli Neste Cyn kiertopalkinnon saajaksi nimettiin Jorma Oster Helsingistä. ansioiksi katsottiin positiivinen laskuvarjokurssin tukematkatekeminen (lehtijutut, valokuvat, tv-kuvaukset, jne.).

2.2. LuKI -80

Liiton syyskokouksen valitseien puheenjohtajien lisäksi LuKI:aan kuuluu

yleensä noin 7-10 muuta jäsentä. LuKI:n jäsenet eivät ole kerhojen edustajia, joten työskentely edellyttää laajempaa osingystä näin laskuvarjoesikoiden hoitoa. Valitessa henkilöitä LuKI:aan edellytyksenä ei ole "tiettyä tavalla suuntautunut ajatus", vaan asiantuntemus mielelläni mahdollisimman laajalta alueelta sekä kyky sopeutua LuKI:een harjoitetta van demokraattiseen työskentelytapaan.

Liiton edustajien mukaan jäsenet valitsee keskuatoimikunnan puheenjohtaja mutta hän toivoo kentältä esityksiä (SIL:n kiertokirjeen mukana tulee lä lähiaikoina kysely, mutta ehdotukset voi toimittaa myös suoraan Timo Niemi sille).

Koska kaikista kerhoista ei käytännön rajoituksista johtuen valita ehdokkaita, olisi esitysten "läpimeno" kannalta edullista etukäteen neuvotella muiderkin kerhojen kanssa.

2.3. Laskuvarjoterätkymät vuonna 1980

Tapahtumakalenteri ei vielä ole valmis, mutta jotain alustavaa hahmotaan:

- maaliskuun lopulla	Kielakukkolaiset	Kuopio
- 28.-30.03.	Kurdic Para-Ski PM	Borlänge, Ruotsi
- "niikaisin keuhilla"	Pikkus-Scogie	Jämi
- 06.-13.04.	HM-kurssi	Räyskällä
- 20.-26.05.	Konvent. valmennusleiri	Inmtra
- 27.07.-02.08.	Rv-PM	Tukholma, Ruotsi
- 15.-30.08.	Taito- ja tarkkuus-PM	Kazlak, Bulgaria
- syyskuussa (tarvittaessa)	HM-kurssi	Räyskällä
- 22.9.-05.10.1980	Rv-Scogie	Helsinki

2.4. Laskuvarjotiedote -80

Tiedote jaetaan kerhoille ilmaiseksi jäsenetuna. Myös yksityiset varjoiljat voivat tilata, tällöin kuitenkin peritään posti- yms. kuluja peittäväksi 25 mk. Tiedotteita julkaistaan 8-12 kappaleita vuodessa. Tilaukset toimitetaan tiedotteen mukana kaikki ko. vuonna ilmestyvät koulutusohjeet ja -ohjelmat sekä mahdollista muuta julkijakuluun tarkoitettua materiaalia.

Tilauksen voi suorittaa helpoimmin oskeamalla tilausmaksuun vaikkapa liiton postisisivötilille n:o 6233-5. merkittämällä maksulappuan nimi ja osoite sekä maininta "Laskuvarjotiedote -80".

3. Muuta

3.1. Blaas-kahva

Ilmailuhallitus tulee kieltämään Blaas-kahvat 01.03.1980 alkaen. Asia koskeva M-määräys julkaistaan lähiaikoina.

3.2. Hyppykoneen polttoainemäärä

Hyppykoneen polttoainemäärä koskeva määräys on muuttunut ja noin vuosi sitten. Asia ei "vanhudesta" huolimatta ole täysin levinnyt yleiseen tietouteen. Määräyksen mukaan pitää polttoainetta olla hyppylennolla "käynnistykseen, koekäyttöön, rullaukseen sekä lennon suunnitelluksi kestoajaksi ja lisäksi normaaleilla kulutuksella 15 min. lentoon riittävä polttoainemäärä."

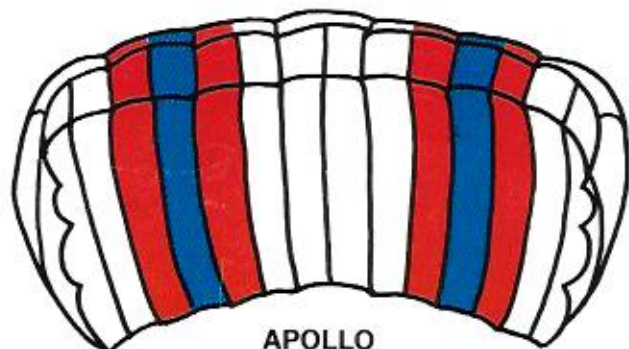
-lauseman käyttöön mukaan ei tuota 15 minuutin reserviä tarvittu laikan. En. tiedot ynnä yhtiä ja toista aiheeseen liittyvä läytyy IIM:n määräyksestä OPS N -7, Muutos 3.

Eero
Eric

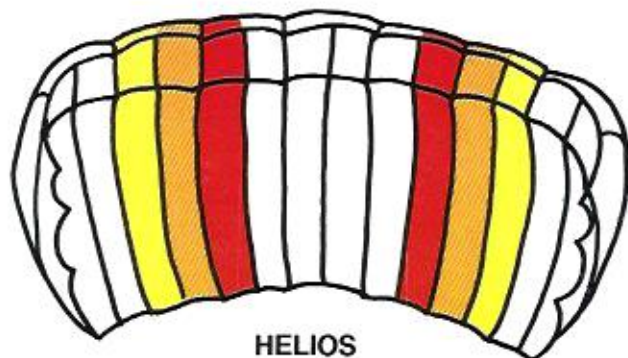


KAUSALAINEN EEFK 794
 FLEETILANTIE 8 D 71
 CC910 HELSINKI 91

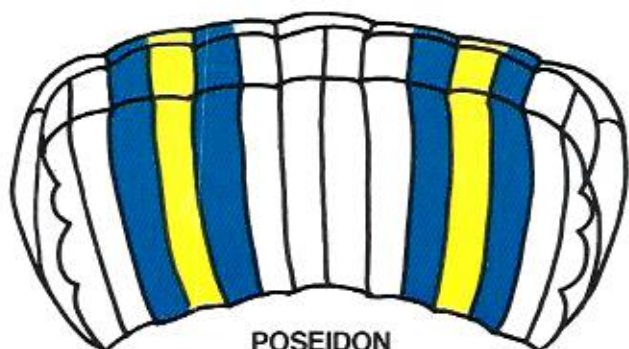
STRATO-CLOUD ja CRUISAIR NYT SUOMEN LASKUVARJO OY:STÄ



APOLLO



HELIOS



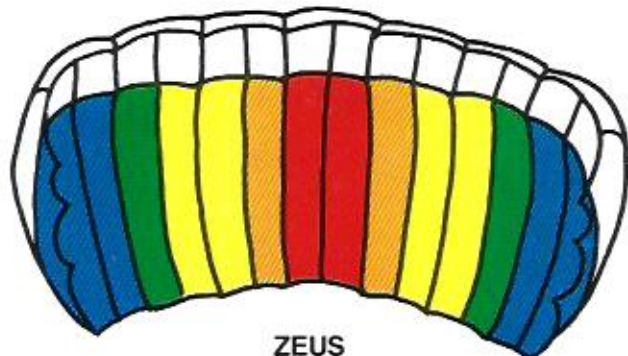
POSEIDON

Molemmat Para-Fliten uutuudet saatavilla edulliseen hintaan ja oheisilla väreillä.

- Lisäksi yksivärisenä punainen, valkoinen, sininen, musta tai keltainen.
- Myös omilla väreillä (toimitusaika n. 2 kk.).
- Soita ja kysy lisätietoja. Yhtiömme edustaja Jorma Öster on päivisin tavoitettavissa numerosta (Reprokeskus Oy) 90/736 047 ja iltaisin 90/740 021



VULCAN



ZEUS

MAAHANTUONTI JA MYYNTI
SUOMEN LASKUVARJO OY

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