

LASKUVARJO

Finnish Magazine of Sport Parachuting

No 1 1988, vol. 12, vuosikerta, 20 mk.

OURHEILU



TWIN
OTTER
HELSINKIIN

MALMI-BOOGIE!

**16. 5. RÄVÄHTÄÄ MALMILLA.
SLK JÄRJESTÄÄ UPEAT BOOGIET,
JOISSA LÄSNÄ:**

- FOKKER**
- TWIN OTTER**
- DC-3**
- RW-KOULUTTAJAT**
- ELÄVÄ SOITINYHTYE**
- IV A JUHLAT**
- JA PALJON MUUTA**

**LISÄÄ TIETOA SLK/90-378 827
TAI SIL/378 055.**

Päätoimittaja: Mimma
Lehtovaara, puhelin 90-
378 055/t

Ulkoasu: Ape Kuparsaari,
Jukka Kujala

Toimituksen osoite:
Laskuvarjourheilu, Malmin
lentoasema, 00700 Helsinki

Julkaisija: Suomen
Laskuvarjokerho, Malmin
Lentoasema, 00700 Helsinki,
puhelin 90-378 827

Painopaikka: Aurasen
Kirjapaino, Saksankatu 1,
30100 Forssa, puhelin 916-
221 00

Irtonumerohinta 20,-
vuosikerta 70,-. Neljä
numeroa vuodessa.

Toimitus ei vastaa artikkeleis-
sa esitetyistä mielipiteistä,
vaan jokaisesta artikkelista
vastaa kirjoittaja itse.

Lehti ottaa mielellään julkais-
tavaksi lukijoiden valokuvia,
piirroksia ja juttuja.

Kansikuva: Twin Otter tuli
Malmille. Kuvan otti Esa Ny-
känen.

SISÄLLYS

- 3 Pääkirjoitus
- 4 Taivaan työjuhta
Twin Otter
- 8 Pätkelmät
- 10 Viime vuoden
vaaratilanteet
- 14 Wanhat jutut
- 18 Näin on näreet
- 19 Hyppymaat pohtimassa
sääntöjä
- 20 RW-Kuvat 1988
- 24 Hercules Thaimaassa
- 26 Joukkuevalinnoista
- 28 Individual...
- 30 Miljoonalaatikko
- 30 Paradog + breinlokki

ARVIOITA KAUDEN ALUKSI

Laskuvarjourheilua on helppo markkinoida nykyaikaisena, vauhdikkaana urheiluna, jota nuoret ja menestyvät har-
rastavat. Lajimme voi liittää mielikuvia vapaudesta,
itsensä voittamisesta ja jännityksestä. Voisipa tässä tuu-
dittautua sellaiseen uskoon, että meille on lisääntyneen
vapaa-ajan ja rahan myötä avautunut markkinarako.

Meitä ei vaivaa ukkoutuminen eikä meillä ole vuosi-
kymmenten perinteitä painolastina. Perinteitä, jotka par-
haimmillaan ovat perusta uudelle ja vankka pohja, mutta
jotka pahimmillaan karkottavat nuorison pois harrastuk-
sesta ja niin jäljelle jää vain ilmailullinen sankariaines, joka
sisukkaasti leikkii lentäjäpoikaa.

Laskuvarjohyppääminen vetoaa helposti nuoriin, koska
se on etupäässä alle keski-ikäisten harrastus raisun mai-
neensakin vuoksi. Kaluston tekninen kehitys on ollut hei-
keää ja vasta-alkajille voidaan tarjota ylläilyksiä, joista
kymmenen vuotta sitten aloittaneet kuulivat utopistisia
huhuja.

Kuinkakohan hyppääjät voisivat haukata palan suu-
resta harrastuskakusta? Helsingissä kurssilaisten määrä
on sikäli ongelmallinen, että osallistujia on liiankin
kanssa. Ei silti ole aihetta levätä laakereilla, sillä ilman
aktiivista työtä voi virta viedä ohitsemme. Muiden kerho-
jen kapasiteetti kestäisi varmaankin enemmänkin oppi-
laita.

Kerhon toiminnasta on tiedotettava. Kurssi-ilmoitukset
paikalliseen lehteen maksavat itsensä äkkiä takaisin.
Näytöshyppäilyllä voi kätevästi kohentaa kerhon taloutta
samalla kun tieto hyppäämisestä leviää. Näytöshyppäilyjen
järjestämisessä on muistettava ennakkovalmistelujen
merkitys, jota ei voi korostaa liikaa.

Jokaisella paikkakunnalla on varmasti tukuttain kaiken-
karvaisia kesätapahtumia, joihin voi tarjota näytöstä.
Oma-aloitteisuus on valttia: tarjouksia postiin ja mukaan
valokuvia joistakin näytöstilanteista. Mitä myönteisemmin
kerho näkyy sitä suopeammin siihen suhtaudutaan.

Lehtien toimittajien kutsuminen kurssille ei ole huono
tapa lisätä tietoa hyppäämisestä. Yleensä toimittaja kir-
joittaa jutun kokemuksistaan ja kerhostahan riippuu min-
käsävyinen tarinasta tulee.

Erilaisia keinoja lisätä tietoa hyppäämisestä urheiluna,
eikä hulluutena jossa miehet kuolemaa halveksien syök-
syvät tyhjyyteen, rittää. Kerhoesite tai mainoslehti, erilai-
set teemapäivät, juttujen tarjoaminen paikallislehtiin ja
-radioon. Kunnan päättäjät on hyvä pitää ajan tasalla,
hehän myöntävät nuorisotyölle ja urheiluseuroille avus-
tuksia.

Eipä unohtuda tuijottamaan omaa napaa, vaan kerro-
taan järkevästi ja myönteisesti olemassaolostamme ja
oiotaan väärät käsitykset, joita ilmenee yllättävänkin taa-
jaan.

Mimma Lehtovaara

Suomen Laskuvarjokerhon varaslähtö tulevaisuuteen:

TAIVAAN TYÖJUHDAKSI TWIN OTTER

TEKSTI MIMMA LEHTOVAARA, KUVAT ESA NYKANEN



Suomen Laskuvarjokerhossa elätelivät jotkut aikanaan jopa suuruuden-hulluudelta vaikuttavaa suunnitelmaa kaksimoottorisen lentokoneen ostamisesta hyppykäyttöön.

Suuruuden-hulluutta tai ei, rohkeutta vaativa askel on otettu ja kone on ostettu Helsinkiin kerholaisten riemuksi, ylpeyden aiheeksi ja iloksi. Uudelta työjuhdalta odotetaan paljon,

lisääntyvän kapasiteetti yli kaksinkertaiseksi. Kone asettaa myös kerholaisille uusia vaatimuksia ja velvoitteita, sillä toiminnan tehostuminen on kuitenkin viime kädessä hyppääjistä itsestään kiinni.



Suomen Laskuvarjokerholla kokoonnuttiin viime syksynä ristiriitaisissa tunnelmissa päättämään uuden lentokoneen hankinnasta. Kokouksen päätteeksi saatettiin kirjata valtuudet kerhon johtokunnalle hankkia parhaaksi katsomansa lentolaite. Tässä tapauksessa se tarkoitti kaksimoottorista 22-paikkaista Twin Otteria.

Muutosta Pilatuksesta Otteriin piti osa kerholaisista välttämättömänä, osa olisi tyytynyt pienempään koneeseen Pilatuksen rinnalle. Yhtä mieltä oltiin kuitenkin siitä, että lisää kapasiteettia tarvitaan, koska jonotusaika hyppyä kohden oli vähitellen venynyt kohtuuttomaksi.

Sopiva Twin Otter löytyi lähinaapurista kun ruotsalainen reittiliikenneyhtiö Swedair oli kauppaamassa omaansa pois. Myyjä vaikutti tässäkin tapauksessa luotettavalta, itse asiassa luotettavammalta kuin monet lentokonekauppiat, joita maailmalla riittää. Ruotsalaisyritys lentää sikäläisiä kotimaan reittejä nykyisin Saab SF340 -kalustolla, ennen matkustajia kuljetettiin Ottereilla. Ostajalla eli Suomen Laskuvarjokerholla oli täysi syy olettaa, että tämänkaltaisen yrityksen huolehtii lentokalustonsa kelvollisuudesta, joten mistään loppunrääkätystä versiosta ei ollut kyse, kun kauppaa alettiin hieroa.

Suomalaiset olivat alusta asti tosimmillaan liikkeellä ja kauppasumman käsiraha maksettiin jo varhaisessa vaiheessa. Samaan aikaan kaupiteltiin Pilatusta niin koti kuin ulkomaillekin. Valitettavasti Suomesta ei saatu riittävän korkeaa tarjousta, ja näin saksalaiskerho on Pilatuksen uusi onnellinen omistaja. Pilatuksen myymistä vaikeutti sen tunti-ilanne, joka ei ollut paras mahdollinen. Moottorissa oli jäljellä 800 tuntia ja moni ostajaehdokas suhtautui tilanteeseen arvellen. Pilatuksen ostaminen ei sekään ole aivan halpaa, noin miljoona rahaa tarvitaan, joten on aivan ymmärrettävää, että isolaskuinen

peruskorjaus jo parin, kolmen vuoden jälkeen mietitytti ostajia.

Lentokonekauppoja tehdään harvoin suuressakaan maailmassa yhdellä istumisella ja tämä pätee myös pienimuotoisempaan kaupankäyntiin. Otterin ostopäätös tehtiin alkusyksystä ja kone luovutettiin helsinkiläisomistajille maaliskuun alkupuolella. Pilatus oli vielä tuolloin kauppaamatta, mutta toiveita sopimuksen syntymisestä oli kovastikin.

2,6 miljoonaa markkaa on iso summa suomalaiselle ilmailukerholle, jopa sellaisellekin erinomaisuudelle kuin Suomen Laskuvarjokerho on. Pilatuksen myyntihinnan lisäksi tarvittiin pankinjohtajan karttuisaa kättä kaupanteon aikaan. Noin 1,6 miljoonan markan velka ei sekään ole aivan vaatimaton, mutta laskelmien mukaan siitä pitäisi selvitä seuraavan viidentoista vuoden kuluessa.

Se onko laskelmiin luottaminen, selvää kyllä enemmän tai myöhemmin. Kerhon tulevaisuuden kannalta täytyy vain toivoa, että taskulaskinmiehet ovat olleet tarkkoina. Luotettavan talousarvion laatimista vaikeuttaa tietenkin se, että monet seikat ovat arvioiden varassa. Etukäteen voi vain olettaa, että Otter kiipeää neljään kilometriin säällisessä ajassa. Kuinka monta keikkaa tunnissa voidaan lentää perustuu sekin arvioihin. Liikennetilanne Malmilla saattaa vaihdella, Helsinki-Vantaa rajoittaa aika ajoittain hyppytoimintaa. Maaorganisaation sujuvuudesta ei vielä ole takeita koska sitä ei ole voitu kokeilla kuin paperilla.

Syytä epätoivoon ei ole, mutta hyppytoiminnan tehokkaampi organisoiminen niin maassa kuin ilmassakin on eittämättä edessä tänä kesänä. Itse asiassa jonkinlaista tehokkuusajattelua on yritetty soveltaa myös Pilatuksen aikana, joskin laihoin tuloksin. Ensi-innon laannuttua palattiin kovin herkästi vanhaan tuttuun hieromiseen.



Työkalut: poka siirtyy maassa ja ilmassa.

Iso kone Isot kuvat

Uusi uljas maailma

Tänään kaikki on toisin. Kerho on sellaisen tilanteen edessä jossa yksinkertaisesti kaikkien on noudatettava yhteisiä pelinsääntöjä, sillä kerholla ei kerta kaikkiaan ole varaa tuhata hyvää hyppyaikaa jonninjoutavaan viivytelyyn.

Tavoitteena ei tokikaan ole harrastaa mitään liukuhihnahyppäämistä, mutta asioiden sujuvuuden vuoksi joudutaan tarkistamaan vanhoja tottumuksia.

On kai täysin itsestään selvää, että 22:n (24:n) hyppääjän keikka ei voi maleksia koneelle sitten kun siltä sattuu tuntumaan ilman mitään järjevää järjestystä. Jokaisella hyppykuormallisella on oltava jonkinlainen pokanvanhin. Kun oppilaita on mukana, sellainen on hyppymestari. Jos oppilaat puuttuvat keikasta tai ovat edenneet jo niin pitkälle, että saavat hypätä ilman hyppymestaria, keikasta täytyy siltä lyötyä hyppääjää, jonka johdolla koneeseen mennään

ja joka suunnittelee uloshyppjärjestyksen ja joka on yhteydessä lentäjään. Jos 22 suuta kiljuu ohjeita lentäjälle ei touhusta tule mitään.

Pokalistojen täyttäminen ja hyppjärjestys on ollut viime vuosien jatkuvan riidan aihe Helsingissä. Ei kulu iltaa ettekö joku saisi ainakin lievää hermokohtausta tapellessaan omasta tai joukkueensa hyppvuorosta. Kaikkien helputukseksi tästä mieltä raastavasta käytännöstä päästään eroon. Keinokin on tavattoman yksinkertainen, sitä sovelletaan muissa isoissa hyppkeskuksissa maailmalla menestyksellä.

Jokaisena hyppypäivänä yksi kerholainen on niin sanottu manifestivuorossa, jolloin hän ja vain hän huolehtii pokien kasaamisesta. Hyppääjät laittavat nimensä alustavaan pokalistaan vasta sitten kun ovat valmiita lähtemään mittättömällä varoitusajalla. Esimerkiksi joukkue buukkaa itsensä alustavaan

listaan vasta sitten kun kaikki jäsenet ovat paikalla, ovat juoneet kahvinsa, asioineet toiletissa ja vetäneet kuivat. Entisaikojen mallin mukaista odottaa-merkintää ei enää hyväksytä edes alustavaan listaan.

Täten keikkojen kasaaminen helpottuu kun listalla ovat vain ihmiset jotka todella lähtevät hyppäämään heti kun saavat valjaat selkään. Tämä käytäntö koskee myös oppilaita. Alustavan listan äärelle on turha tulla norkoilemaan, jos varjo on vielä levällään parakin lattialla edellisen hyppääjän jäljiltä.

Niin sanotut yksinäiset sudet, jotka hakevat kuviohyppykeikkaa, ilmoittavat siitä manifestipäivystäjälle, joka voi jalomielisesti kuuluttaa halukkaita liittymään yhteen. Vasta kun porukka on varmasti tiedossa, piirretään nimi listaan.

Jotta elämä muuttuisi vielä ankarammaksi, sovelletaan yksinkertaista sanktiota. Jos buukkaat itsesi alustavaan lis-

taan ikään kuin varmuuden vuoksi, etkä sitten olekaan valmis lähtemään kun käsky kuuluu, sinulta veloitetaan neljän kilometrin hypyn hinta. Oletettavasti kukaan ei halua maksaa tyhjästä kovinkaan montaa kertaa.

Kuulostaa kammottavalta, mutta nyt on tultu siihen pisteeseen, että entisenlaista tajuutonta sähläilyä ei enää voida sallia. Platalla odottava kone on siihen aivan liian arvokas.

Koska jonotusaika lyhenee oleellisesti Otterin aloittaessa urakkansa ei kenenkään enää tarvitse kirjoittaa nimeään listalle ennen aikojaan.

Manifestiin ei velvoiteta kaikkia kerholaisia. Mukaan systeemiin joutuvat vain lupakirjahyppääjät, sillä he tuntevat kerholaiset jo kohtalaisen hyvin ja tietävät kuinka toiminnan pitäisi pyöriä. Oppilaalta, joka on ollut kerhossa vasta vähän aikaa ei voida vaatia sen kaltaista kerhotuntemusta, jota manifestin pyörittäminen vaatii.

Kerhon seinällä on lista, josta jokainen voi varata itselleen päivävuoron, joka osuu kohdalle kahdesti kesäs-

GOLF alk. 72.500,-



Uusi Golf '88 antaa rahoillesi täyden vastineen: 3 v maalitytakuu, 6 v koritytakuu, Non-Stop-liikkumisturva. Ja nyt lisätuna matkustamon sisäilman puhdistava V.A.G

AirFilterSystem. Koeaja Golf, Euroopan ostetuin auto!

Golf GTI 16 V Ovh. 152.500,-

Hinta 1.1.88 tuontisatamassa.



**Volkswagen
Puhtaasti paras**

Volkswagen-Audi piirimyyjäsi

V.A.G

**VV-Auto Oy
Vantaa**

Tuusulantie, Kehä III:n tuntumassa
Puh. 821066. Vantaa

sä. Parhaat vuorot viedään nopeimmin päältä (esim. 1.5.). Hidastelijat saavat tyytyä räppiäisiin.

Twin Otterista voi hypätä myös niin sanottuja isoja kuvia. Tässä yhteydessä ei pyydetä vertaamaan maailmanennätykseen vaan suomalaisiin olosuhteisiin. Isot kuvat ovat kivoja senhän tietää jokainen joka sellaiseen on onnistunut pääsemään. Isojen kuvien hyppääminen ei kuitenkaan suju itsestään, vaan vaatii harjoittelua ja tiettyjen turvallisuusasioiden omaksumista.

Isoa kuvaa ei pidä hypätä ellei hallitse perusasioita, joita ovat kohtuullinen lentotaito, omien liikkeiden hallinta (miel. stabiilissa asennossa), kunnollinen liukutaito, etäisyyksien arviointikyky ja korkeuden tarkkailun taju. Terve järki ei haittaa.

Isoja kuvia varten voi mainiosti harjoitella pienemmällä ryhmällä, jolloin yhteentörmäilyjen vaara vähenee. Ei kai ole epäilystä siitä, että 16-way epäonnistuu totaalisesti, jos sitä yrittää 15 sadan hypyn veteraania ja 1 kahdensadan

hypyn konkari.

Kerhon omat järjestyssäänöt tulevat määrittelemään isoille kuville tiettyjä pelisääntöjä turvallisuuden ja haastuksen takaamiseksi. Kyse ei ole yksilönvapauden rajoittamisesta vaan siitä, että kerholla on vastuu kaikista jäsenistään ja kaikilla on oikeus hypätä vaarattomia hyppyjä.

Twin Otterin tulo SLK:lle suo loistavat mahdollisuudet niin kerhon jäsenille kuin maakuntien hyppääjille hypätä isosta koneesta hienoja hyppyjä – niin neljän sekvenssiä kuin 10-nopeustähteä ja 16–22 miehiä kuvioita. Eikä kannata unohtaa, hyvät tarkkuushyppääjät, että kilometrin hypy Helsingissä maksaa vain 25 markkaa.

Hyppyhinnat ovat edelleen samat:

- ★ 4000 m = 42,-
- ★ 3500 m = 38,-
- ★ 3000 m = 35,-
- ★ 2000 m = 31,-
- ★ 1000 m = 25,-
- ★ oppilaat = 42,-

Hintojen korotukseen ei ole tarvetta jos kaikki teemme töitä yhteisen hyvän eteen ja pelaamme samoilla säännöillä.

ME TUNNEMME SÄHKÖN!



**SÄHKÖ- JA AUTOMAATIO
SUUNNITTELU**

**KONSULTOINTI- JA
PROJEKTIINHOITOTEHTÄVÄT**

**TYÖ- JA LOPPU-
PIIRUSTUKSET**

KOPIOINTIPALVELUT

KAIKKI AMMATTITAITOILLA

**JA PITKÄAIKAISELLA
KOKEMUKSELLA.**

**OSOITE TOIMISTOOMME
VANHA LÖHJANTIE 7
03100 NUMMELA
PUH. 913-23399
TELEKOPIO 913-23107**

PÄTKELMÄ

Hyppyjä enemmän kuin ennen

Vuonna 1986 Suomessa hypättiin 30.174 laskuvarjohyppyä ja viime vuonna 33.820. Suunta on siis ihan mukava noin kokonaisuutena.

Suomen Laskuvarjokerho rikkoi vihdoin kymmenentuhannen hypyn rajan huolimatta kuusi viikkoa kestäneestä hyppytausta keväällä kun Helsinki-Vantaan lentoaseman pitkää kiitorataa korjattiin.

Toisaalta SLK oli auki heinäkuussa aamusta iltaan. Se vaikutti piristävasti toimintaan, sillä heinäkuun aikana loikattiin yli 3.000 kertaa Malmin taivaalla.

Utin hyppymäärät ovat laskeneet aika tavalla, sillä toissa vuonna viidentuhannen raja ylitettiin koostasi. Liekö SM-kisojen puuttumisella osuutensa asiaan.

Konventionaalisten SM-kilpailut pidettiin Jyväskylässä ja kerhon loppulukema onkin kaksinkertaistunut toissa vuoteen verrattuna. Toivottavasti sama tahti jatkuu tulevanakin kesänä.

Tampereella loikittiin tuhat kertaa vähemmän kuin toissa vuonna, ja näin kokonaismäärä jäi vain noin kahteen ja puoleen tuhanteen. Oulussa oltiin jo vähän pontevampia, hyppyjä plus kuusisataa. Turussa hypättiin hiukan enemmän kuin toissa vuonna, on tosin muistettava, että SLK:laiset kävivät siellä muutama otteeseen hypymässä.

Pohjois-Karjalan Laskuvarjoureilijat komistivat tilastoon onnistuneen juhannusleirin ansiosta, ja Kuopion puolella lisäystä oli yli 50 %.

Satakunta, Imatra ja Napapiiri toimivat entiseen malliin, muutos hypyissä varsin vähäinen.

Kainuun Laskuvarjokerho kaksinkertaisti hypynsä, on tosin muistettava, että totaali määrä on vielä varsin alhainen: viime vuonna 448.

Alavudella päästiin jo lähelle 800 hyppyä, ja jos vauhti jatkuu samanlaisena, rikotaan tuhannen hypyn raja tänä vuonna.

Airveteran ei ole rekisteröity laskuvarjokerhoksi, mutta sen omistamasta Dakotasta hypättiin 183 hyppyä lähinnä helsinkiläisvoimin. Kolmosen kapasiteetti kyllä kestäisi vä-

Laskuvarjokerhojen hyppymäärät

Suomen Laskuvarjokerho	10.006	hyppyä
Utin Laskuvarjokerho	4.106	"
Jyväskylän Laskuvarjokerho	3.600	"
Oulun Laskuvarjokerho	2.771	"
Tampereen Laskuvarjokerho	4.106	"
Turun Laskuvarjoureilijat	2.324	"
Pohjois-Karjalan LSKV-urheilijat	1.568	"
Imatran Ilmailukerho	1.851	"
Satakunnan Laskuvarjoureilijat	1.089	"
Kuopion Laskuvarjoureilijat	1.088	"
Napapiirin Laskuvarjoureilijat	783	"
Alavuden Ilmailukerho	771	"
Kainuun Laskuvarjoureilijat	448	"
Kanta-Hämeen Laskuvarjoureilijat	333	"
Perämeren Ilmailuyhdistys	144	"
Suomen Urheiluopisto	140	"
Vaasan Laskuvarjokerho	126	"
Hallin Laskuvarjokerho	35	"
Kotkan Ilmailukerho	2	"
Suomen Ilmailuliitto	-	"
Kärsämäen Nuorisoilmailijat	2	"
Airveteran Oy:n piirissä	183	"
Hyppyjä yhteensä vuonna 1987	33.820	

(vertailun vuoksi: hypyt -86 = 30.174.)

Kuka kukin LuKTissa

SIL:n hallitus on vahvistanut LuKT:n kokoonpanon laskuvarjoilijoiden "syyskokouksessa" Räyskälässä päätetyllä tavalla:

Mikko Hyppönen	puheenjohtaja
- kehittäminen, koodointi, yms.	
Esa Saarinen	varaphj.
- phj:n sijainen, projektit	
Kristian Enkvist	jäsen
- koulutus	
Markku Hiedanpää	"
- määräykset	
Hannu Laitinen	"
- kilpailu	
Simo Sainio	"
- kalusto	

LuKT:n komiteat ovat seuraavat:

Koulutuskomitea:	Kristian Enkvist Timo Rantala Jukka Autti Timo Lampinen	puheenjohtaja jäsen "
Määräyskomitea:	Markku Hiedanpää Timo Lampinen Eero Kausalainen	puheenjohtaja jäsen "
Kilpailukomitea:	Hannu Laitinen Esa Huusari Hannu Havia Tapio Satamo Jari Mäkinen Maurits Kouhia Mauno Sorsa	puheenjohtaja jäsen " " " " "
Kalustokomitea:	Simo Sainio Hannu Leskinen Esa Lötjönen Matti Kukkonen	puheenjohtaja jäsen " "

hän enemmänkin noita hypyjä.

Valjaiden tuskainen odotus

Sunshine Factory, jonka toisena omistajana on Henri Pohjolainen, on saanut TSO-hyväksynnän valmistamilleen valjaille Javelinille. Hyväksynnän saanti kesti lähes kaksi vuotta, jona aikana valjaita kehiteltiin jatkuvasti. Sunshine poiki Sun Path -nimisen yrityksen, josta Javelinia saa reilun kahden kuukauden varoitustajalla.

Odotusajat uusille valjaille muutenkin ovat varsin pitkiä. Javelinin kanssa samoihin odotusaikoihin menee SST Rager ja Mirage. Sen sijaan erinomaisen suosittuja Vectoreita saa odotella jopa puoli vuotta, mikä kannattanee painaa päähän jos Vectoreita haavitelee itselleen.

Päävarjojen toimitusajat ovat yhtä masentavia. Glide Pathin kuvuista saa haaveilla yli kolme kuukautta, samoin Para Fliten. National ilmoittaa toimittavansa päävarjon maksimissaan kahdentoista odotuksen täyteen viikon jälkeen.

Ravenille bikinit

Raven-kuvuille on kehitelty niin sanottu bikini-slidi, joka käy niin pää- kuin varavarjoonkin. Hyppääjät arvostavat varavarjoissaan nopeita avauksia, mutta moni haluaa pääkupunsa aukeavan varsin rauhallisesti. Ravenia valmistavan yrityksen, Precision Aerodynamics, mukaan bikiniin avulla hypääjä voi valita haluamansa avausnopeuden.

Bikiniä on testattu toista vuotta ja viime vuoden joulukuusta lähtien sellainen tulee automaattisesti kaikkiin uusiin Ravenkupuihin. Pyynnöstä Raveniin saa vanhanmallisenkin sliderin.

Kuviohyppyjen tuomarointi ilmavideoille

Ilmavideot ovat tulossa relativin tuomarointiin. Tänä vuonna joukkueille on jo mahdollisuus toimittaa ilmavideonauhat tuomareille, jos he ovat eri mieltä pisteistä.

Todisteesi kilpailuajasta video ei käy, sen ottavat tuomarit edelleen maasta. On

huomattava, että ilmavideo on vain varajärjestelmä ja vasta kokeiluasteella. Tulevaisuudessa sen merkitys tulee epäilemättä kasvamaan.

Pääjärjestelmänä käytetään maasta-ilmaan videotuomaroimintaa. Tuomaristossa viisi FAI-tuomaria, jotka on valittu ennen kilpailun alkua pidettävässä tuomariseминаarissa.

Jokaisen kilpailujoukkueen suoritus näytetään videomonitorilla kaksi kertaa normaalinopeudella. Jos kahden katselun jälkeen vähintään kaksi tuomaria pyytää hidastettua katselua samaan arvosteltavaan muodostelmaan, välisuoritukseen tai vapaaseen siirtymävaiheeseen, katsovat kaikki tuomari hidastettuna kyseisen sekvenssin osan.

Tässä vaiheessa arvostelulomakkeet kerätään ja lajituomarilla on mahdollisuus pyytää uutta tuomarointia, jos se hänen mielestään on välttämätöntä. Uusi tuomarointi sisältää täydellisen tuomarointiproseduurin.

Jos arvosteltava muodostelma on hyvin lähellä työskentelyajan päättymistä, on lajituomarilla mahdollisuus käyttää pysäytyskuva sen määrittelemiseksi oliko muodostelma työskentelyajan sisä- vai ulkopuolella.

Näiden tuomarisytemien tarkoituksena on toivottavasti tulosten julkistamista sekä tiedotusvälineiden tarpeisiin että kilpailijoiden hyväksi.

Varajärjestelmä ilmasta-ilmaan videotuomarointi

Jokaisella joukkueella voi olla videokuvaaja, joka hyppää jokaisella kierroksella joukkueensa kanssa.

Joukkue voi toimittaa ilma- ta-ilmaan videonauhan tuomariston katsottavaksi, jos se on jossain erityisessä kohdin eri mieltä tuomarin antaman tuomion kanssa. Tuomaristolla on mahdollisuus muuttaa tuomiotaan ilma- ta-ilmaan todistetta tutkittuaan. Joukkueet voivat käyttää tätä mahdollisuutta kolme kertaa kilpailun kestäessä.

Ilmavideoa ei käytetä todisteena työskentelyaikaa päätettäessä.

Tämä on kokeilu, jonka tarkoituksena on arvioida ilmavideon hyväksymiskelpoisuutta tuomaroinnissa tulevaisuu-

desa.

Vuoden 1988 Maailmancup järjestäjä pyydetään tekemään kaikkensa, jotta kameramiehiä voitaisiin käyttää. Koska vaatimus on kuitenkin uusi, on kaikkien työskenteltävä yhdessä ja katsoa mikä on mahdollista.

Kokouspuheina kalustohuolet

Kalustokomitean puheenjohtaja Jussi Nurmela avasi tilaisuuden. Seminaarin tavoitteena oli muodostaa keskustelufoorumi, jonka avulla voitaisiin yhdenmukaistaa toimintatapoja ja saattaa kalustoihmisten tietoja ajan tasalle.

Uudet ilmailumääräykset kalustoihmisen kannalta

Esityksen pohjalta käydyssä keskustelussa tuotiin esille mm. seuraavia asioita:

– kun AIR M10-2:ta seuraavan kerran tarkistetaan, on selvitettävä laukaisuhinnan lujutta koskevan kohdan sanamuoto (4.4.): lujuus ja materiaalit, yms.

– varomääräyksiä seuraavan kerran tarkistettaessa on huolellisesti pohdittava, tarvitseeko oppilashyppääjä todella puukkoa. Käytännössä on osoittautunut, että siitä voi olla enemmän vahinkoa kuin hyötyä. Oppilas on mm. katkonut vääriä punoksia, jne.

Kalustoperäisiä vaaratilanteita

Eero Kausalainen esitti koosteen, joka käsitti vuoden -87 vaaratilanneilmoituksista poimittuja kalustoperäisiä vaaratilanteita sekä muissa yhteyksissä vastaanulleita huonoja kalustoesimerkkejä.

Vastaantulleita ongelmia ovat olleet mm.:

– vialliset jalkalukot (pikalukot: kieli vääntynyt, jousi poikki, jne.)

– kelvottomat apuvarjot: harsot rikki ja/tai haurastuneita

– vääriin tehdyt apuvarjon yhdyspunokset

– velton pahlilautasen käyttö varavarjon ponnahdusalus-

tana

– varavarjon kiinnityskoukun kiinnityshihnan kuluneisuus hylkyasteelle

– osin poikki kuluneet valjas-

– heikot varmistusjärjestelmät pakkolaukaisurepuissa: käytössä olleista 73 vaaratilanneilmoituksesta (-87) viidessä kerrottiin varjon aavautumisesta ennakaisesti hyppykeikalla. Yksi oli sisällä koneessa ja loput roikkuttaessa tai kiivettäessä strevalle.

Alustaja Eero esitti pyynnön kalustoväelle pohtia, mitkä vaatimukset repun varmistuksen tulisi täyttää. Tässä yhteydessä Simo Sainio kertoi TLU:n käyttävän noin 16 kiloa kestävästä murtosidosta (kalastajalanka kaksinkerroin). Ko. varmistuksella ei ole esiintynyt ongelmia.

Käydyssä keskustelussa tuotiin esille seuraavia, osin otsikon ulkopuolelle kuuluvia asioita:

– Wonderhugin vanhat muutosohjeet on saatava jakeluun. Vaikka ohjeet ovat vuodelta -77, löytyi vielä kuluvana vuonna kaksi tandemia, joissa oli muutosohjeessa mainittu vika.

– Holm Trading myy kelvokasta tarraa

– ilmailuhallitus on myöntänyt Simo Sainiolle oikeuden valmistaa päävarjojen laukaisukahvoja Chaseriin, Campukseen ja Vectoriin

– Vaasalaisten ja Turkulaisten olisi oltava yhteydessä keskenään pakkolaukaisurepun varmistussidoksen yhtenäistämiseksi. TLU:n järjestelmää esitteli Simo Sainio

– TLU:ssa on ommeltu itse-laukaisu-Chaserin laukaisu-vaijerin suoja-putki kiinni repun puolelta tanakasti siten, että

ommit ulottuu putken suuhun saakka. Ennen putken loppupää saattoi kääntyä vapaasti, jolloin se saattoi helpommin aueta tahattomasti "hieromalla"

– ao. määräystä seuraavan kerran muutettaessa on selvitettävä varjon merkintätapa. Nyt määräys sanoo, että tiettyjen varjojen valmistusnumero on merkittävä reppuun. Käytännössä monet "tandemkerhot" käyttävät tandemissa numeroa esim. yhdestä kolmeen kymmeneen viiteen (SLK). Kerhon pakkaustilan seinältä löytyy lista, mitä esim. tandemissa n:o 21 on (päävarjon ja varavarjon numero, FXC)

– joissakin pelastusvarjossa kilpivyn puuttuminen voi aiheuttaa ongelmia varjon aukaisussa. Pohdittaessa asiaa Hukka Salosen kokemusten tukemana päätettiin esittää edelleen seuraava ajatus: ylijäämä-pelastusvarjoissa on oltava valmistajan hyväksymä kilpilevy, muussa tapauksessa ne on maadotettava. Kilpilevyn puuttuminen saattaa oleellisesti vaikeuttaa tai jopa kokonaan estää varjon laukaisemisen siihen vaadittavan voiman kasvaessa kovin suureksi

– pelastusvarjoissa käytettävän varmistuslangan on oltava oikean laatuista ja se pitää olla oikein asennettu. Kentälle on tiedotettava oikea tapa asentaa varmistuslanka.

Tärkeimpiä kilpailu- ja valmennustapahtumia 1988

17.-20. 03.

Para-Ski PM

Sundsvall, Ruotsi

19.-20. 03.

Para-Ski Eurooppacup

Bad Wiese, Saksan LT

07.-10. 04.

Itävallan "Staatmeisterschaften"

Damüls, Itävalta

15.-17. 04.

Para-Ski SM

Rovaniemi

16.-22. 05.

Fokker-Boogie

Helsinki

01.-06. 06.

Harjoitusleiri

Tšekkoslovakia

07.-13. 06.

Taito/tarkkuuskilpailu

Tšekkoslovakia

04.-12. 06.

Bydgoszcz-Cup

Bydgoszcz, Puola

10.-12. 06.

Pohjoiskalottikisa

Umeå, Ruotsi

08.-11. 07.

Hercules-Boogie

Moorsele, Hollanti

09.-17. 07.

Taito/tarkkuus-SM

Utti

Kuviohypyn SM

Helsinki

28. 07.-07. 08.

Taito/tarkkuus-MM

Nyköping, Ruotsi

18.-28. 08.

CRW-MM

Vichy, Ranska

21.-28. 08.

Kuviohypyn Maailmancup

Vichy, Ranska

21.-28. 08.

Taito/tarkkuus Maailmancup

Vichy, Ruotsi

28.-29. 05.

SM-esikisa (taito/tarkkuus)

Utti

HYPPYJÄ ENEMMÄN, VAARATILANTEITA VÄHEMMÄNKÖ

TEKSTI TIMO LAMPINEN,
MIMMA LEHTOVAARA
KUVA MARKE TAMMINEN

Suomalainen hyppy-turvallisuus on saanut kansainvälistäkin suitsutusta, sillä hypypymaista vain Yhdysvallat ja Iso-Britannia kiilaavat meidän edelle turvallisuustilastoissa, joskin on huomattava että ko. maissa hypypymäärät ovat vain arvioita, koska tarkkaa kirjaa ei pidetä.

Turhaan tyytyväisyyteen ei kuitenkaan ole syytä tuudittautua, sillä ylimielisyys ja huolettomuus kustautuvat valitettavan usein varavarjon käytöllä.

Laskuvarjourheissa aloitetaan tauon jälkeen palsta, jossa käsitellään lyhyesti jo tapahtuneita vaaratilanteita ikään kuin opiksi, ajatukseksi ja ojenukseksi. Näin hyppykauden alussa liepee syytä perehtyä aiheeseen.

Viime hyppykaudella tehtiin ilmailuhallitukselle ilmoitus 73:sta hyppytoiminnassa sattuneesta vaaratilanteesta. 33 raporttia koski oppilasta ja 39 muuta hyppääjää. Yhdessä tapauksessa järkyttyi hyppääjä laskuvarjon nähtyään niin syvästi, että laati raportin, vaikkei kyseisellä välineellä (onneksi) oltu hypättyään.

Raporttien määrä on jonkin verran aiempaa pienempi, vaikka hyppymäärät ovat kasvaneet. Hyppyturvallisuus tuskin kuitenkaan on olennaisesti parantunut, vaan vaaratilanneilmoituksia on jäänyt tekemättä. Mennyttä kesää muisteltaessa tuli mieleen useita ilmoittamatta jääneistä tapauksista, joista OPS M 6-1 muutos 1:n mukaan olisi tullut raportti tehdä (leikatut nivelsiteet, sääriiluun murtuma, avauksessa revennyt kupu, oppilaan varavarjokeikka, selkensä loukannut oppilas, joka vietiin sairaalaan). Raporttien merkitystä ei selvästikään ole ymmärretty, joten on syytä palauttaa mieliin mainitun ilmailumääräyksen 3. kohta:

"Ilmoituksen tarkoituksena on saattaa ilmailuviranomaisen ja alan harrastajien tietoon tapaukset, joissa turvallisuus on ollut uhattuna. Tiedot tällaisista tapauksista ovat edellytyksenä toimenpiteille parannusten aikaansaamiseksi varusteissa, menetelmissä ja koulutuksissa. Hyppääjien ja turvallisuutta valvojan viranomaisen yhteistyö tässä asiassa johtaa epäkohtien havaitsemiseen ja niiden poistamiseen."

Ilmoitusten mukaan loukkaantui 13 hyppääjää, joista oppilaita 8. Kaikki loukkaantuneet oppilaat hyppäsivät pallokuvulla. Tapaukset olivat tyypillisiä pallokuvun maahantulo-ongelmia, joissa syynä oli yleensä huono maahantuoloasento ja usein myös heiluri. Patjalla taas loukkaantumisia

aiheuttivat sakkaaminen viime metreillä ja koukkulasku. Myös turbulenssista johtuvat kuvun osittainen tukahtuminen johti niikan murtumiseen.

Ilmoitetuista loukkaantumisista oli luunmurtumia 7 ja loput 6 muita vammoja. Vakavimmin loukkaantuivat kaksi oppilasta (3 hyppyä/TU ja 0 hyppyä/PC), joilta murtui reisi-llu. Lisäksi murtui kolme nilkkaa (1/PC, 2/TU ja 86/Drakkar), sääriilu (0/TU) ja kyynärvarsi (56/Papillon).

Vajaatoimintoja raportoitin 25 kappaletta, joista pallokuvuissa 8, oppilaspatjoissa 1 ja muissa patjoissa 16. Tapaukset olivat niitä tuttuja: punosotku, kuvun pyöriminen jne. Mitään olennaisesti uutta ei tällä alalla esiintynyt.

Vaarallisimpaan tilanteeseen vajaatoiminta johti kaksi hyppyä hypänneellä PC-oppilaalla. Uloshypyn jälkeen oppilas pyöri ja kääntyi selälleen. Punokset olivat kierteellä ja kupu eli voimakkaasti. Oppilaan kertoman mukaan kanto- viileke kiertyi lisäksi hänen kaulansa ympäri. Kuvussa oli myös vajaatoiminta, jonka tarkempaa laatua silminnäkijät eivät pystyneet määrittelemään, ja jota oppilas itse ei huomannut lainkaan. Hyppääjä väjosi niin nopeasti, että FXC laukaisi varavarjon 1000 feetissä. Tatti sotkeutui kuitenkin päävarjoon, eikä varavarjon kupu tullut ulos repusta. Vajoaminen jatkui nopeana, kunnes vajaatoiminta sel-

visi itsestään ja kupu kehittyi kantavaksi noin 20 metrin korkeudessa. Oppilas laskeutui vahingoittumattomana.

Kahdeksan kertaa aukesi vahingossa pää- tai varavarjon reppu. Vaikka roikku-uloshyppy muuten on osoittautunut hyväksi, on se lisännyt reppun tahattomia aukeamisia pakkolaukaisuhypyillä. Vahingossa-aukeamisia on sattunut myös niillä välineillä, joissa pakkolaukaisuhihnan päässä on pinnin sijasta vaijeri (Strong, Vector). Kiinnipysyminen on siis syytä varmistaa kunnolla varmistussidoksella ja/tai kumilienkeillä.

Kuudessa tapauksessa hyppääjä ei löytänyt päävarjon kahvaa. Kaksi oppilasta onnistui vetämään harjoitusvedon kuvunirrotuspampulasta, vaikka päävarjon kahvan paikka oli alhaalla sivulla. Kriittisin tilanne syntyi kuitenkin 129 hyppyä hypänneelle oppilaalle, joka ei löytynyt kahvaa, koska "se oli kääntynyt sivuun". Varavarjon kahva sentään löytyi. Lo-Po aukesi alle 100 metrin korkeudessa.

Matalia aukaisuja kirjattiin viisi, joista neljä syksyn hyppymestarikurssilla. Räväkkää toimintaa Räyskälässä. Vai oliskohan tämä sittenkään koko totuus tästä asiasta?

Apuvarjon kiinnitartumisia ilmoitettiin kolme, joista yksi sattui 970 hyppyä hypänneelle hyppymestarille. Päästettyään tatin normaalisti hän huomasi sen tarttuneen johonkin. Hyppääjän yrittäessä irrottaa apuvarjoa yhdyspunoksesta vetämällä avautui reppu ja päävarjo purkautui osittain podista. Tätä seurasi kuvun päästäminen ja varavarjon avaaminen. Toinen päävarjon viileke kuitenkin sotkeutui varavarjon punoksiin ja esti kupua kehittymästä täydellisesti. Hyppääjä sai irrotettua punoksiin sekaantuneen viilekkeen, jolloin varavarjo avautui

täysin, mutta pääkupu oli varavarjon punoksissa maahan saakka.

Muut vaaratilanteet olivat yksittäistapauksia, mutta useissa oli yhteisenä tekijänä huolimattomuus varusteiden käsittelyssä. Esimerkkinä voisi mainita isännän, jonka varjo irtosi valjaista avauksessa (3-rengaslukot). Eräs tytär taas oli kiinnittänyt kupunsa väärinpäin. Jälleen oli sattunut myös tapaus, jossa valjaita puettaessa oli reisihihnan kiertynyt ja tatin päästäminen siten mahdotonta. Lisäksi huolimattomuudella varusteiden tarkastuksessa oli osuutensa ainakin eräissä vahingossa-aukeamisissa.

Monet vaaralliset tilanteet olisi voitu välttää myös, jos hyppääjä olisi tehnyt päätöksen varavarjon käytöstä tai muusta tilanteen vaatimasta toimenpiteestä ajoissa.



LASKUVARJOHYPPÄÄJÄN VARUSTEIDEN TARKASTAMINEN

Hyppääjän varusteiden tarkastaminen on aina suoritettava välittömästi ennen koneeseen nousua. Mikäli varusteet jostakin syystä tarkastuksen jälkeen riisutaan, on suoritettava uusi tarkastus, kun varusteet on puettu takaisin päälle.

VARJOKIRJAT	Varavarjo/päävarjo, tarkistus- ja pakkausjaksot
HYPPYASU	Hyppykengät, haalarit, sormikkaat, suojalasit, silmälasit
KYPÄRÄ	Malli, kiinnitys, koko (kypärä päässä tarkastuksen aikana)
OLKALUKOT	Renkaat oikein pujotetut, irroitusvaijeri kulkee oikein, kahva kiinni tarrassa
PAINELAUKAISIN VALJAAT	Oikea asetus, "Jump on" Riittävän kireällä, oikein sovitettu, ei roikkuvia hihnoja, hihnojen päät varmistettu
RINTAHIHNA JA LUKKO	Hihna riittävän kireällä, ei kulje kahvan läpi, hihna pujotettu oikein soljesta
Mittari	Päällisin puolin ehjä, korkeusmittari nolattu
KAHVA JA -TASKU	Kahva pysyy paikallaan, laukaisuvaijerin suojaputki kiinnitetty tarraan ja neppari kiinni, laukaisuvaijeri ehjä, vaijeri riittävän pitkälti yli sokan
JALKAHIHNOT JA LUKOT	Hihnat tiukalla, lukot kunnolla kiinni, lukot palautinjousi toimii, ei kangasta välissä, hihnojen päät kiinnitetty paikoillaan
PUUKKO	Ei kiertymiä ei liikaa löysää
KANTOHIHNOT RADIO	Asema (A, FIX), kohina, antennin kiinnitys, korvakuuloke, kuuntelutesti
VARAVARJO LAUKAISUHIHNA	Sokat, kahva, varavarjon pakkolaukaisu Sokka paikoillaan, hihna tulee ulos oikeasta paikasta, oikea pituus (konekohtainen), hihna ja lukko oikeasta mallia, varmistussokka riittävä

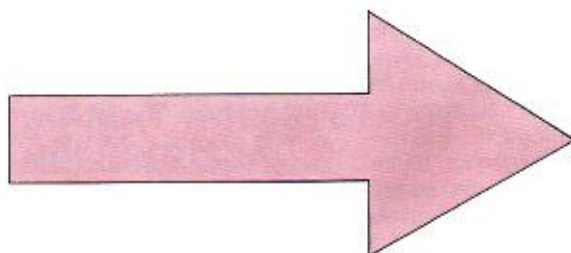
Laskeutuminen on lennon kriittisiä vaiheita. Aivan oikein. Monet loukkaantumiset hyppääjillä johtuivat alastulo-ongelmista, jolloin nivelsiteet ja sääriluut olivat kovilla. Etenkin patjaoppilailla tyyneet kelit aiheuttivat hankaluuksia, onpa joku kuullut lupislaisistakin, joita samat ongelmat askarruttavat.

KEVÄT TULEE KOHINALLA – MITÄ TEKEE HYPPÄÄJÄ

Hyppytaun jälkeen, muista

- ★ Tarkistuta hyppyvarusteesi kalustomestarilla ennen hyppykauden alkua.
- ★ Muista varavarjon pakkausjakso 4 kk.
- ★ Tee kuvunpäästöharjoitus valjaissa samalla kun tuuletat päävarjon.
- ★ Varmista, että päävarjon repun luoppi on ehjä, että tarrat eivät ole kuluneita, että valjaiden liikkuvat osat toimivat moitteettomasti.
- ★ Tarkista ohjauspunosten kunto. Vaihdatuta ne jos epäilyttää.
- ★ Kertaa mielessäsi varavarjon käyttö ja erilaiset vajaatoinnint.
- ★ Huolehdi, että hyppyvaatteet ovat riittävän lämpimät. Muista erityisesti kunnolliset käsineet, mielellään turkishanskat.
- ★ Tarkista, että lupakirjasi, kelpoisuustodistuksesi, oppilaskorttisi on voimassa.
- ★ Kertaa uloshyppypaikan katsomiseen liittyvät asiat.
- ★ Hyppää muutama totutteluhyppy yksin ennen kuin aloitat lajiharjoittelun tai muuten vaativammat hypyt.
- ★ Jos hyppäät korkealta, käytä kasv suojusta tai vedetöntä suojavoidetta.
- ★ Et ehkä ole yksin varjon varassa, tarkkaile muita ja muista että väistö tehdään aina oikealle. Varmista, ettet ole toisten tiellä finaalisissa.
- ★ Pysähdy ajattelemaan asioita äläkä rynnistä liian malttamattomasti uuteen kauteen.

JATKUU



VIIME VUODEN VIISAUDET...

Pienet valitut palat

Aika ja paikka: Huhtikuu -87, Kuopio

Tapahtuma: Cessna- pokallinen turvautui hätähyppyyn noin neljänsadan metrin korkeudessa.

Syy: Lentokoneesta C-172 loppui polttoaine.

Johtopäätös: Pilottien voittaneen edellyttää olevan kykeneväisiä huolehtimaan koneen tankkauksesta silloin kuin löpö on vähissä. Käsittämättömyyttä, onhan pilotin omakin henkikulta kyseessä.

Aika ja paikka: Huhtikuu -87, Turku

Hyppääjä: Mies, 300 hyppyä

Tapahtuma: Slider jäi ylös avauksen jälkeen. Hyppääjä pumppassi sitä eikä huomannut sotkeutunutta ohjauspunosta ennen kuin 400:ssa metrissä, jolloin ei enää päästännyt kupua. Laskeutui pyörivän ja sakkaavan kuvun varassa. Hyppääjän polvi loukaantui.

Johtopäätös: Syynä tapahtuneeseen ohjauspunosotku. Punoksia tarkkailtava hyppeuden aikana, jos kulumista ilmenee, lienee vaihto paikallaan. Kannattanee myös katsastaa, että punokset ovat selvät kun varjo pakataan. Jos näistä asiasta huolimatta joutuu punosotkun uhriksi, voi vain kiroilla huonoa onneaan ja käyttää varavarjoa.

Eräs toinen punosotkun uhri ehdottaa, että punoshaarat olisivat alempana tai kahdena erillisenä punoksena.

Aika ja paikka: Huhtikuu -87, Kajaani

Hyppääjä: Mies, 970 hyppyä

Tapahtuma: Kun apuvarjo oli päästetty se jäi kiinni johonkin. Hyppääjä yritti oikealla kädellä vetää apuvarjon yhdysliinasta sillä seurauksella, että reppu aukesi ja päävarjo tuli osittain ulos podista. Hyppääjä päätti päästää kuvun irti, minkä jälkeen hän avasi varavarjon välittömästi. Päävarjon oikeanpuoleinen kantoihin taakertui varavarjon kanto-punoksiin ja esti näin varavarjoa aukeamasta. Hyppääjä yritti vetää varavarjon punoksista, jotta päävarjo irtoaisi

sotkusta minkä se hetken kulluttua tekikin, mutta jäi vielä kiinni varavarjon joihinkin punoksiin vaikka varavarjo olikin täysin kehittynyt.

Johtopäätös: Raportissa ei kerrota löytykö päävarjosta jokin pakkausvirhe, joka estä sen aukeamisen vai oliko kyseessä turbulenssi. Turbulenssin muodostumisen hyppeäjän yläpuolelle voi estää muuttamalla asentoa, usein jo pelkkä vilkaisu olan yli auttaa apuvarjoa saamaan ilmaa.

Kyseisessä tapauksessa apuvarjo tarttui kiinni - mihin, se ei selviä. (Valjaat olivat Wonderhogit.) Kuvun irtipäästö oli tietenkin oikea toimenpide, olisiko ollut syytä ottaa pari sekuntia vapaata, jotta hyppeäjä olisi voinut varmistua, että sotkuinen päävarjo irtoaa hänestä ennen varavarjon vetämistä? Varavarjo oli täysin kehittynyt noin 500:n metrin korkeudessa.

Aika ja paikka: Huhtikuu -87

Hyppääjä: Mies, 483 hyppyä

Tapahtuma: Varavarjo avautui vapaassa itsestään purkukorkeudessa kolmen RW:n jälkeen. Toinen sokka oli irronnut ja narulooppi luistanut läpi kiinnikkeistään. Hyppääjä arvelee, että laukaisuajajeri olisi tarttunut johonkin uloshyppyssä.

Johtopäätös: Uloshyppyssä, etenkin puljalähdössä on oltava tarkkana, että mikään ei tartu avauskahvoihin. Kahvojen taskujen täytyy olla riittävän tiukat, jotta kahvat eivät heilu miten sattuu. Juuri ennen uloshyppyä on syytä tarkastaa, että kahvat paikallaan. Ennen jokaista hyppeä on syytä tarkastaa varavarjon sokkat. Jos koneessa on joutunut liikkumaan hankalasta, kannattaa pyytää kaveria katsomaan sokkia vielä ennen uloshyppyä.

Aika ja paikka: Huhtikuu -87, Rovaniemi

Hyppääjä: Mies, 205 hyppyä

Tapahtuma: Relatiivihypyn jälkeen avaus normaalissa korkeudessa, kuvun irtipäästö noin 450 metrissä, varavarjo aukki. Irtipäästön syynä oli se, että reisihihna oli kierteellä, jolloin apuvarjon yhdyspunos kanitti eikä päävarjo auennut.

Johtopäätös: Myös lupakirjahyppääjien on syytä kiinnittää huomiota varusteiden tarkistukseen, sillä kyseinen tapaus ei ollut ensimmäinen Suomessa. Kaveritkin voisivat vilkaista ympärilleen.

Aika ja paikka: Toukokuu -87, Alavus

Hyppääjä: Mies, 128 hyppyä

Tapahtuma: Hyppääjä harjoitteli vapaassa tempu-asentoa, heitti apuvarjon noin 900 metrin korkeudessa. Ei tapahtunut mitään, jolloin hyppeäjä totesi päävarjon irronneen ja häipyneen taivaan sineen. Hyppääjä aravelee tapahtuman syyksi pampulan huonoa kiinnitystä tarraansa.

Johtopäätös: Varusteita syyntäviä hyppeuden aikana, jotta esim. tarrat eivät ole kovin kuluneita. Ennen kauden alkua kannattanee käydä varusteet läpi kohta kohdalta ja antaa riggereiden tehdä huoltotyöt.

Aika ja paikka: Syyskuu -87, Räyskälä

Hyppääjä: Mies, 1081 hyppyä

Tapahtuma: RW-hypyn purku alle kilometrissä, joten avaus lipsautti turhan alasa. Päävarjo kehittyi 500 metrissä.

Johtopäätös: Korkeuden tarkkailu unohtui hypyn tuoksinnassa. Tilanne ei mitenkään harvinaisen kuviohyppyssä etenkin jos suhteellisen kokemattomia hyppeäjiä mukana.

Korkeuden seuraamiseen on kiinnitettävä huomiota jokaisella hypyllä aina ja iankaikkisesti.

Hämmästyttävän monen hyppeyden onnettomuuden osasyynä on korkeuden tajun menetys sekä vapaan loppumisen kesken kaiken.

Aika ja paikka: Toukokuu -87, Pori

Hyppääjä: Mies, 800 hyppyä

Tapahtuma: Hyppääjä tuli finaalisissa täysillä jarruilla ja totesi hiukan ennen maata eteenpäin menevän vauhdin olevan liian kovan. Hyppääjä ratkaisi asian painamalla kapulat vielä alemmas, jolloin varjo sakkasi noin neljän metrin korkeudella. Tuuli oli lähes tyyni.

Johtopäätös: Alastulossa

tehdyt virheet eivät ole harvinaisia kokeneemmillakaan hyppeäjillä. Lienee syytä kertoilla finaalkoukeroita säännöllisesti mielessään. Hyppeäjille olisi muistutettava, että patjarvarjon sakkaus on todella raju kun niikseen sattuu. Kapuloita ei saa painaa liian alas liian ylhäällä. Höyhentämisen oppii vain harjoittelemalla; kannattaa tähdätä hiekkalle jos homma ei ole hanskassa. Oppilaskaatumista ei pidä unohtaa, siitä voi olla arvaamatonta hyötyä.

Aika ja paikka: Toukokuu -87, Malmi

Hyppääjä: Mies, 246 hyppyä

Tapahtuma: Uloshyppypaikka venähti, laskeutuminen paikalliselle kynnöspellolle. Hyppääjä käänsi vastatuuleen liian matalalla, ja tuli alas kourussa. Jalka vaati lääkärin hoitoa.

Johtopäätökset. Koukkulasaku ei ole kannatettava, selvä se. Jos laskeutumipaikka on kentän ulkopuolella, pitää tuulen suunta tarkistaa ajoissa ja katsastaa miten vastatuuli sijoittuu outoon alustaluueeseen. Viime hetken ratkaisut eivät aina ole parhaita.

Aika ja paikka: Kesäkuu -87, Oripää

Hyppääjä: -

Tapahtuma: Pelastusvarjo Irving tarjottiin pakattavaksi. Pakkaaja totesi, että jalkahihmojen pikalukot eivät toimineet, sillä jouset olivat poikki. Sen kaltainen lukkohän aukeaa hyvin helposti vahingossa, joten sen käyttö ei voi olla turvallista. Varjo oli käytetty asianmukaisesti laskuvarjokorjaamossa tarkastuksessa, jossa se olikin mennyt läpi. Seuraava tarkastusta vaadittiin vuoden kuluttua. Varjon pakkaaja ehdottaa, että tarkastustoiminnan välinpitämättömyyteen pitäisi puuttua.

Johtopäätökset: Pelastusvarjojen pakkaajien on syytä olla tarkkana keväisin kun pakattavaa tulee erityisen runsaasti. Osa pelastusvarjokaluksista ei ole asianmukaisessa kunnossa eikä tilannetta auta lainkaan se, että laskuvarjokorjaamo osoittaa välinpitämättömyyttä selviä turvallisuusriskejä kohtaan.

Myös hyppääjiltä on löytnyt epämääräisiä viritelmiä, joiden toimivuudesta tai turvallisuudesta ei ole takeita.

Aika ja paikka: Syyskuu -87, Kemi

Hyppääjä: Nainen, 2 hyppyä
Tapahtuma: Alastulo jalat erillään, kaatumisasento siis huono, jalasta murtui kehärasluu.

Johtopäätös: Alastulokoulutuksen oltava riittävän tehokasta. Tyynellä kelillä varsinkin patjat kulkevat maahan nähden eteenpäin, joten vahinkoja voi sattua helposti. Alkeiskurssilaisia ei tiittävästi enää hyppytetäkään nollatuulella, jos kyse patjaoppilaista.

Tässä nimenomaisessa tapauksessa oppilas hyppäsi kuitenkin alkeisvarjolla, joten tyynen kelin ei pitäisi olla haitta.

Aika ja paikka: Lokakuu -87, Malmi

Hyppääjä: Mies, 8 hyppyä
Tapahtuma: Oppilaan piti harjoitella harjoitusvetoa. Normaalin uloshypyn jälkeen hän veti vahingossa kuvunirtipäästöampulasta. Tämän jälkeen hän käytti varavarjoa.

Johtopäätös: Oppilas ei katsonut HV-kahvaa riittävän tarkasti, sillä cut-away-pampula ja avauskahva eivät ole häiritsevän lähellä toisiaan. Kahvaan katsomista olisi terotettava koulutuksessa. Enemmän tai vähemmän koheltava, kahvaa harava oppilas ei ole harvinainen näky hyppymestariin, vaikka kyseistä varavarjon käyttöä ei yleensä tarvitakaan, koska oppilas ei löydä minkäänlaista kahvaa tai löytää sen perin myöhään varjon jo avauduttua.

Aika ja paikka: Lokakuu -87, Turku

Hyppääjä: Mies, 2 hyppyä
Tapahtuma: Uloshypyn jälkeen oppilaan asento kääntyi selälleen. Varjo aukesi kun oppilas oli selkä maata kohden: Kantopunokset olivat kierteellä ja kupu eli voimakkaasti. Oppilas ilmoitti jälkeensä, että kantoviilekkeet olivat kiertyneet hänen kaulansa ympärille, seikka jota hyppymestari ei havainnut. Varjossa oli myös jokin vajaa toiminta, jota silminnäkiäjät eivät tunnistaneet.

Oppilaan vajoamisnopeus oli niin kova, että FXC laukaisi varavarjon noin 1000:n jalan korkeudessa. Varavarjon apuvarjo ponnahti päävarjon punoksiin, mutta itse kupu pysyi repussa sisällä, joten hyppääjän vajoamisnopeus oli edelleen suuri. Päävarjon vajoa toiminta selvisi syystä tai toises-

ta juuri ennen maata, noin kahdenkymmenen metrin korkeudessa, ja hyppääjä laskeutui onnekaasti vahingoittumattomana.

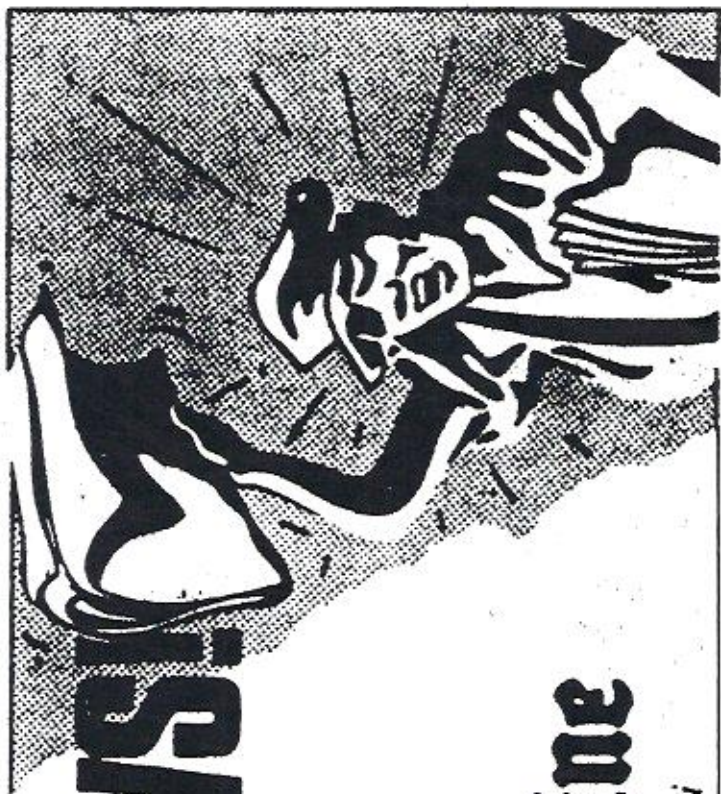
Johtopäätös: Hyppymestari huomauttaa raportissaan, että oppilaalla oli ollut edellisellä hypyllä huomattavia vaikeuksia ohjaamisessa. Tällä kyseisellä toisella hypyllään hän ei osannut toimia koulutuksen mukaisesti, joten hyppymestari toteaaakin lakonisesti, että epäsoviva aines pitäisi poistaa laskuvarjohyppytoiminnasta.

Koulutuksessa pitäisi korostaa stabiilin avausasennon merkitystä, samoin vaaratilannekoulutuksen pitäisi olla sen laatuista, että jokainen kurssilainen omaksuu asian varmasti. On myös totta, että kaikki ihmiset eivät sovi hyppääjiksi. Kouluttajilla täytyy olla kantia kertoa se kurssilaiselle jo ennen ensimmäisiä hyppyjä, jos opit eivät millään tahdo mennä perille edes teoriassa.

Korutonta kertomaa ja lisääkin olisi, mutta edellä olevat esimerkit riittänevät valaisevaan asiaan. Virhe on yleensä hyppääjän itsensä tai sen henkilön, joka varjon on pakannut. Tänä päivänä varusteet ovat usein nykyaikaisia, tunnettuja merkkejä, joita valmistetaan TSO-hyväksynnän rajoissa, joten niistä ei varsinaisia valmistusvikoja löydy. Jos tarkastukset ja korjaukset on tehty asianmukaisesti, voidaan todeta että hyppyvarustus on yleensä hyvä. Poikkeuksia löytyy valitettavasti. Syynä usein tietämättömyys yhdistyneenä välinpitämättömyyteen ja tyhmyyteen, jossa vielä ripaus asiaan kuuluvaa touhukkuutta. Lopputulos on erityisesti hengenvaarallinen.

Onneksi tällaiset yksityisajattelijat edustavat pientä vähemmistöä. Kerhojen on kuitenkin tunnettava vastuunsa paitsi oppilaskalustosta myös lupakirjahyppääjien käyttämisestä varjoista. Monin paikoin asiat ovat hyvällä tolalla, mutta mustia aukkoja tuntuu vielä olevan.

Oikeat varusteet vaativat vielä oikeat asenteet – vasta sen jälkeen hyppääminen on turvallista. Koulutuksessa turvallisuutta on erityisesti korostettava samoin kuin vanhojen hyppääjien esimerkin antamista. Jos lupakirjahyppääjät makaavat kerhoparakin lattialla, rehvastelevat hyppyjutuillaan ja suhtautuvat pilkallisen vähättelevästi turvallisuuteen, ei tarvitse ihmetellä mistä ne pöllöpää-oppilaat tulevat.



GOOD NEWS!

VIDEOMUSIC BY SATELLITE!

Pub Magazine

Koskikatu 11, 96200 Rovaniemi

**JUHANNUSLEIRI
JOENSUUSSA:**

**TULE MUKAAN YÖTTÖMÄN
YÖN VIETTOON!**

**JOKAISALLE JOTAIN;
TWIN OTTER
172 CESSNA**

**OPPILASTOIMINTAA
(KAMAT KULJETETAAN
HELSINGISTÄ)**

**KUVIOKELLUNTAA
SAUNA + JÄRVI**





↑ Silloin ennen hypättiin tarkkuuttakin erilailla.
✓ Tyyli pisteitä ei sentään jaettu.

Tunnelmia laskuvarjohyppäämisen pioneeriajoilta

AIKA ENTINEN EI KOSKAAN ENÄÄ PALAA

TEKSTI ANNELI LINNA (LÄHDE ILMAILU-LEHTI)
KUVAT ILMAILU-LEHTI (EIVÄT OLE ANNELI LINNASTA)

Laskuvarjohyppäämisen sääntöviidakkoa ei ollut, koulutus tarkoitti pikaista perehdyttämistä kentän laidalla, varusteiden tuotekehittely oli vasta alkamassa. Siinä raamit

Anneli Linnan hyppäämiselle 50-luvulla. Lukuisten ilmailunäytösten ohjelmien vetonaula ja erikoisuus Anneli Linna kirjoittaa hyppyuransa alkuajoista Ilmailulehdessä vuoden 1953 lopulla.

Laskuvarjourheilulehden aikakone on kunnostettu: seikkailuhyppäämisen etsikkoaikaan alkaa.



Komennuksella se tarina alkoi. Olin silloin vasta 17-vuotias. Enkä uskaltanut hiiskua sanaakaan äidilleni, että olin lupautunut laskuvarjohyppääjäksi lentonäytökseen. Arvanette kai miksi.

Hän lienee kuitenkin jotakin aavistanut, koska ei herättänyt minua klo 5:n junalle, jolla minun piti sopimuksen mukaan matkustaa Kauhavalle. Tulin sinne runsaasti 5 tuntia myöhästyneenä.

Siellä oltiin jo sitä mieltä, että olin jänistänyt. Joku oli luvannut syödä hattunsakin, jos vielä ilmestyisin hyppyhaluisena paikalle. Sen kuitenkin tein ja niin sain ensimmäisen keran eläessäni nähdä "hyppypussin" avattuna ja tutustua sen rakenteeseen. Voi sitä silkkimäärää! Muuta en siitä sillä kertaa nähnytäkään.

Lentonäytös alkoi. Ohjelmaa ihmetellessäni tuli vuoroni esiintyä. Minut puettiin monen avustajan voimalla lentovarusteisiin, iskettiin raskas laskuvarjo selkään ja kiristettiin sen valjaat niin, että henkeä salpasi. Saman tien autettiin Stieglitz-koneen etuosaan ja ennen kuin kunnolla ehdin kaikkea tajuta, oltiin jo ilmassa. Olin ensimmäistä kertaa eläissäni moottorikoneessa. Etuoikealla näin peilin, siitä ohjaajan rauhalliset kasvot. Jonkinlainen luottamuksen tunne valtasi minut.

Yritin kurkistaa ohjaamon reunan yli nähdäkseni, mitä maa näyttää ilmasta. Se levittäytyi hieman hämyisenä ja epämääräisen näköisenä alallemme. Houkutteliko se luokseen? – Tuskin, puristin lujin ottein runkoputkista. Kone kiipesi korkeutta ja tunteeni olivat perin sekavat. Tuli siinä äitikin mieleen. Vileä ilmavirta kuitenkin rauhoitti ja kaikki tuntui olevan sentään melko mukavasti. Olinhan lentämässä.

Oli saavutettu 600 m:n korkeus ja lennetty lentokentän yläpuolelle. Äkkiä ohjaaja keskeytti mietteeni. "Nousepas tyttö siivelle". – Konemaisesti tottelin ja aloin vaivalloisesti siirtyä ohjaamosta vasemman siiven astinlaudalle.

Helpommin sanottu kuin tehty. Saatuaani suurella vaivalla vasemman jalan siivelle potkurivirta tempaisi niin että olin pudota. Tartuin molemmin käsin ohjaamon reunasta kiinni, lentolasini lensivät takaraivolle ja vesi alkoi kiehua silmissä. Olin tukehtua potkurivirran ahtautuessa suusta sisään.

Oli siinä tilannetta kerrakseen, ja olisin jo ollut valmis luopumaan koko yrityksestä, jos olisin voinut päästä takaisin ohjaamoon. Sekin tuntui mahdolltomalta ja niin alistuin. Sain molemmat jalat siivelle, pidin vasemmalla kädellä kiin-

nin ohjaamon reunasta ja huomasin jo voivani oikealla haroa lasit niskasta silmien suojaiksi.

Hoin hengessäni niitä ohjeita, joita minulle oli maassa annettu itse hypyn varalta ja koetin keskittyä. Samassa sain ohjaajalta merkin irrottautua ja arvelematta annoin mennä. Oikea käteni oli kahvalla, vetäisin siitä. Vain pieni ajatuksen häive, aukeeko – ja samassa tunsin voimakkaan tempausun. Varjo heilautti pari kertaa komeasti ja asetui siten niin, että kasvoni näyttivät menosuuntaan.

Oli ihana tunne. Riipuvin mukavantuntuksessa asennossa valjaista, ja maa lähenei hiljaa. Huomasin olevani lentokentän yläpuolella. Edessä olivat lentohallit ja suuri yleisömäärä, joka heilutti käsiään ja heittelivät hattujaan. – Tunsin voimakkaan sisäisen tunteen, joka herkisti silmät kosteaksi. Hermostannystäkö – ei, vaan onnea. Olisipa äiti näkemässä. Olen neljäs suomalainen nainen, joka tämän nyt tekee ja lisäksi nuorin heistä. No, nämä olivat niitä nuoren tytön mietteitä.

Maa lähenei, oli muisteltava, mitä oli opetettu maahantulo hetken varalta. Vielä 5 metriä, nyt voimakas veto kantoköydestä ja samassa aikamoinen täryys takapuolen paikkeilla. Olin maassa ja kuulin yleisö-

meren hurraavan ja samassa oli suuri joukko avustajia paikalla auttamassa irti valjaista. Siis onnistuin ja olin yhtä elämystä rikkaampi.

Harrastelijasta ammattilaiseksi

Tällainen oli ensimmäinen hyppyni. Halusin kuvata sen siksi, että tiedän monenkin kanssasisareni hautovan hyppeleitä.

Minulle ensimmäinen hyppy tiesi urani alkua. Yhdeksän kuukautta myöhemmin nimittäin sain Jämin Ilmailukoulun johtajalta kirjeen, jossa tiedusteltiin, haluaisinko tulla Suomen Ilmailuliiton palvelukseen ja hypätä lentonäytöksissä. Minun olisi kuitenkin käytävä Ilmavoimien psykofysiologisen laitoksen tarkastus ja läpäistävä hyväksyttävästi tutkinto moottorilentäjälle.

Olin valmis yritykseen. Ainoa mitä jännäsin oli psykologin tarkastus. Lämpäisin sen kuitenkin ja pisteitäkin kertyi 37, millä määrällä olisin voinut päästä lentosotakoulun kursseillekin, jos olisin poika.

Sitten alkoi kova koulu. Sain oppia tuntemaan laskuvarjat, joilla tulisin hyppäämään. Ne olivat kotimaisia PAK palvelusvarjoja, vajomisoisuus n. 5 m sekunissa. Jouduin itse pakkaamaan varjon hyppäämistä varten, sillä sellainen on määräys. Tosin pääasiallisen pakkauksen suoritti *Raimo Aulio*, joka oli hypännyt siihen mennessä 63 kertaa.

Lentotottumusta oli myös saatava, jotta liikehtiminen koneessa kävisi joustavamaksi. Jouduin lentämään useita lentotunteja harjoittelu-mielellä. Välillä olin mukana taolentokeikoilla, jotta pää vahvistuisi. Voitte arvata, miten 17-vuotias tyttö tästä kaikesta nautti.

Fyysisen kuntoni kohentamiseen jouduin kiinnittämään myöskin huomiota. Esimieheni ja työtoverini tiesivät, mitä on tehtävä. Sain ravata Jämin kankailla ja soilla, pelata lentopalloa, roikkua nuoratikkaila, nostella puntteja ja vetää vieteriä. Notkeuteen oli kiinnitettävä eirkoista huomiota ja se tiesi rankkoja voimisteluharjoituksia. Siinä sivussa minusta tehtiin "löylymies", mikä on melkein elinehto Jämillä.

Näin kuntouduin ja toukokuussa olin valmis esittämään toisen hypyn.

**AIKA
ENTINEN...**

HALUATKO PYYKINPESUN NIIN HELPOKSI KUIN MAHDOLLISTA?



YKS'

Pyykit
putipuhtaiksi
CYLINDA-
pesukoneessa.
– Ainutlaatuinen,
tehokas pesujärjestelmä.

KAKS'

Koko pyykkierä yhdellä
kerralla CYLINDA-kuivaus-
rumpuun. – Nopea, helppo-
käyttöinen.

JA PÄÄLLE

Kuivausrummusta suoraan
päälle puettavat, ihanan
pehmeät vaatteet.

SIIRRY NYKYAIKAAN, HANKI CYLINDA!

**ASEA
SKANDIA**

Myynti: Valtuutetut
jälleenmyyjät

Olosuhteissa toivomisen varaa

Olen hypännyt tähän mennessä kaikkiaan 42 laskuvarjohyppyä. Jokainen niistä on luku sinänsä, sillä koskaan ei tule kahta samanlaista. Kotetan seuraavassa kuvailla 26:tta hyppyäni, kertoakseni millaisissa olosuhteissa laskuvarjohyppyjä voi joutua suorittamaan.

Oli tuulinen sää. Pahinta vielä, että oli puuskaista. Yleisö virtasi tasaisena jonona aitaukseensa. Tulee olemaan vaikeat olosuhteet ohjelman suorituksen kannalta. Matala oli selvästi nousemassa. Näin toverieni kasvoilla pientä huolestumisen ilmettä. Yritimme peittää sen parhaan mukaan. Joka tapauksessa vaikea ohjelma oli vietävä läpi. Minulla oli ehkä kaikkein vaikein numero, sillä kentän reunoja ympäröi korkea metsä, olipa yhdellä sivulla suurjännitelinjakin, vain 200 m:n päässä kentän reunasta. Jos arvioi tuulen väärin, voi joutua puuhun. Ajatus ei miellyttänyt. Tuulikin oli kentän poikkisuuntaan. Ja ne puuskat, ne ovat arvaamattomia.

Ohjelma alkaa ja kaikki näyttää sujuvan hyvin. Hyppyni on ohjelman viimeisenä. Loikoilin yleisöaitauksen edessä. Olen hieman hermostunutkin. Sille ei voi mitään. Tunnen poskiani kuumottavan ja on vaikea pysyä paikallaan. Kun tulisi pian Kantosen taitolentonumero, sen jälkeen olisi omani. – Ja tulee se. Tulipunainen Jungmeister pyrähtää käyntiin ja pian se tottuneeseen tapaansa vääntää taivaalla. Se on samalla lähtömerkki minulle. Nousen ja alan pukeutua. Toverini auttavat varjon selkään, lukitsen valjaitten lukon ja pojat auttavat vyöt kireiksi, ettei tempaisu repäisisi turhia mustelmia. Vielä valkoisen päähineen sovitusta, lasit paikoilleen ja niin olen valmis.

JUHANNUSLEIRI JOENSUUSSA:

- TWIN OTTER (VARAA MATKASI AJOISSA)
- OPPILASKAMAT VIEDÄÄN SINNE
- SAUNA, RUOKAILU OK
- MAHDOLLISUUS YÖPYÄ SISÄTILOISSAKIN

Koneeni käy tasaista tyhjäkäyntiään. Vanhan kunnan Sirkus-Smolik! Kuinka monta kertaa oletkaan minut jo vienyt ylös. Sinuun luotan! Kiipeän tottuneesti paikalleni.

Tuntuu mukavalta, kun ohjaajan paikalla istuu vanha kokenut veikko. Käden heilutus yleisöllemme ja niin rullaamme lentoonlätöpaikalle ja pi-

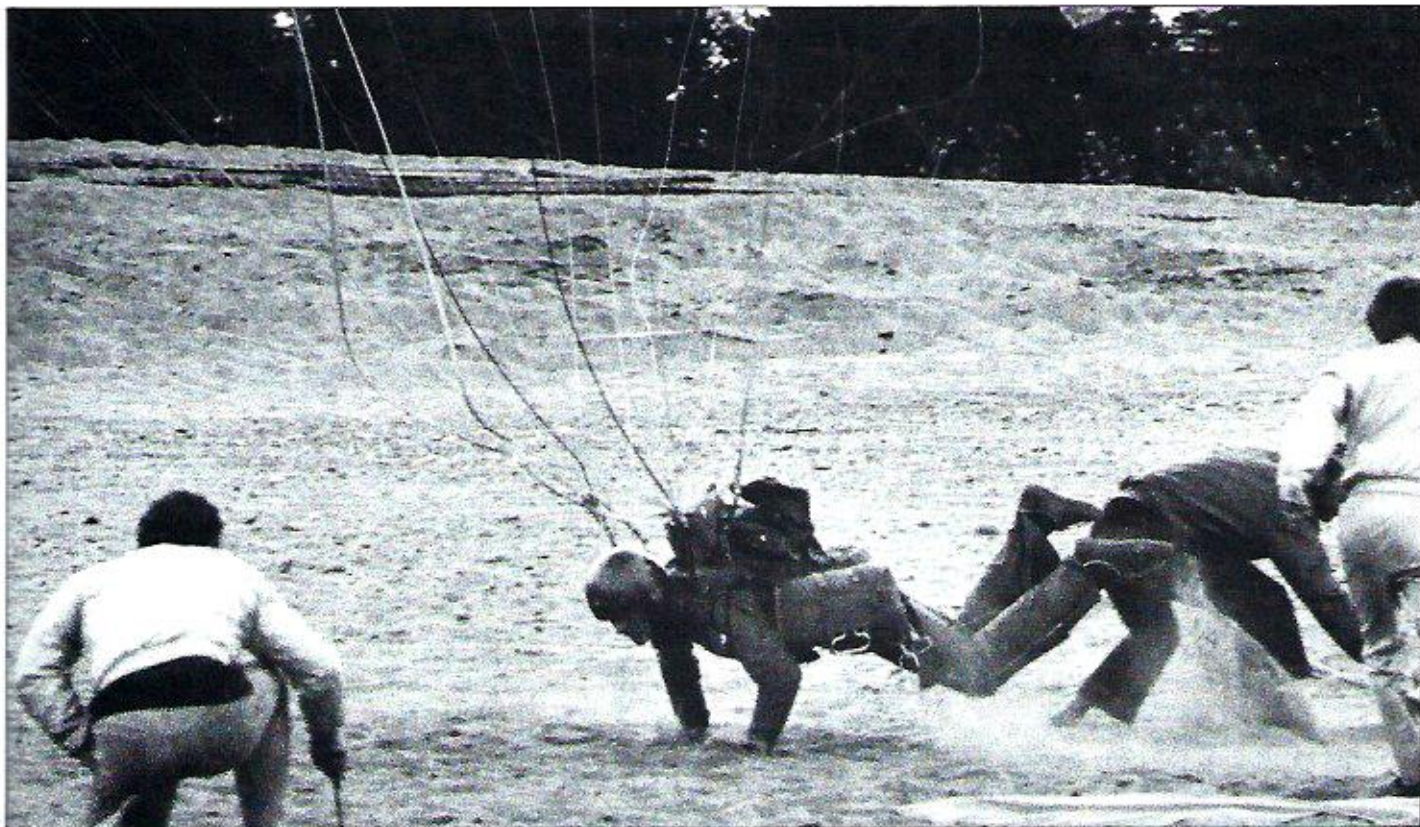
leen ja heittelehtiä aika tavalla puuskissa. – Se ei häiritse. – Kenttä lipuu alla hitaasti. Jos nyt irrottaudun, vie tuuli varmasti yli kentän ja metsään. – Nyt olemme jo kentän reunan yläpuolella – ei vieläkään – maltan vielä vähän aikaa. Keskityn vain tähän yhteen asiaan, oikeaan irrottautumishetkeen. Se on onnistumisen ehto. – Vielä hetki ja sitten vilkaisen ohjaajaan päin. Saan rohkaisevan hymyn ja pään nyökkäyksen. – Siis nyt. – Käännän katseen nopeasti jäl-

suojuksestaan ja on seuraavassa hetkessä kokonaan kädessäni. Puristan, sillä sitä ei ole lupa hukata.

Takaani kuuluu tuo ihana silkin purkautumisen ääni. Se on suloista musiikkia, joka kuitenkin ennustaa hypyn vaikeinta hetkeä, nimittäin varjon aukeamisesta johtuvaa repäisyä. Samassa se tuleeekin ja tiedän riuhtaisun aiheuttaneen taas jonkin ylimääräisen mustelman. – Mutta seuraavassa hetkessä on taas kaikki ohi, keinun tuttuun tapaan varjon

sen puoliväliin. Vielä viisi metriä ja sitten koukistan jalkani yhdessä sekä tempaisen voimakkaasti kantoköysistä. Se keventää maahantuloiskua, sen olen jo oppinut. Tuuli on kuitenkin voimakas ja eteenpäinmenovauhti melkoinen. En mahda sille mitään, että maahantulo tapahtuu suurella nopeudella. Lennän kuperkeikkaa kaksi kertaa, ennenkuin vauhti pysähtyy. – Huh, mikä tälli!

Onneksi kuitenkin kentän pinta on kimmainen ja niinpä



Myötätulessa hiekalla ja mitä omintakeisemmalla tavalla sen parempi.

an olemme taivaalla.

Seuraamme kiinteästi maastoa koneen ottaessa korkeutta. Koetan selvittää itselleni eri korkeuksissa puhaltavat tuulet. Niistä riippu paljon. Ohjaaja näyttää pohtivan samaa asiaa. Keskustelemme. Mitä ylempiä tulemme, sen suuremmaksi tuulen nopeus kasvaa. Onneksi se ei sentään vaihda suuntaansa, joten, jos onnistumme voimakkuuden arvioinnissa, voi osua kentälle. Alastulo pitäisi saada yleisöaitauksen eteen.

Nyt tulemme 600 m:n korkeuteen. Olen päättänyt hypätä 500 m:stä. Siivelle siirtymiseni aikana kone menettää korkeutta n. 100 m, koska ajamme pienillä kierroksilla. Näin siksi, että se helpottaa siirtymistä siivelle.

Saan merkin ja siirryn siivelle. Tällä kertaa tottuneesti tarkastaen, että kaikki on kunnossa ja alan seurata maastoa allani. Päätän itse hypyhetken. Kone lentää vastatuu-

leen maahan ja annan mennä. – Sukellan pää edellä.

Irrottautuminen on aina hypyn ihanin hetki ja sitä seuraavat 3–4 sek. ovat kuin unta. Annan ensin mennä vain, sillä tiedän kokemuksesta, että vasta lisääntyvä nopeus auttaa vartaloni hallitsemaan. Pyörähdän kerran, kaksi ja hidastuttavassa tempossa teen vielä kolmannen täysvölvitin, sitten yritän jännittää vartaloni uimahyppiasentoon. Painan jalkani tiukasti yhteen ja vedän ne hieman koukkuun. Tämä siksi, etteivät varjon kantoköydet pääsisi kiertymään jalkojen ympäri ja kupu purkautumaan jalkojen välistä. Tämä on tärkeintä muistaa.

Vihdoin saan vartalon varmaan hallintaan ja niin olen valmis laukaisemaan varjon. Olen jo ehtinyt pudota n. 200 m, joten alkaa olla kiire. – Sijoitan oikean käteni laukaisukahvalle, jonka löydän tululta paikaltaan. Railakas tempaisu ja tunnen, kuinka kahva irtoaa

alla. Vilkaistu kupuun. Se on auki kauniisti tasaisen pyöreänä. Siis kaikki on kunnossa!

Olen n. 200 m korkeudessa ja tuuli ajaa minua voimakkaasti kohti lentokenttää. Taitaa painaa suoraan koneriviä päin. Meneekö yli? Varmaa ainakin on, että jään kenttäalueelle. – Mutta se konerivi. Sen sekaan joutuminen tietäisi kallista pamausta. Eih! Nyt on vedettävä köysistä, että putoamisnopeus kasvaisi. Kiskon voimieni takaa takimmaisista kantoköysistä ja saan kuvan kallistumaan sekä pieneneeseen. Tunnen, kuinka putoamisnopeus kasvaa. Oikaisen välillä, ettei heiluminen tulisi liian suureksi. – Teen saman uudelleen ja huokaan helpotuksesta. Varmasti tulen nyt keskikentälle.

Korkeutta on enää n. 15 m. Keskityn maahantuloon, joka osuu hyvään paikkaan, aivan kentän keskelle, yleisöaitauk-

tunnen vielä kaikkien jäsenteni tottelevan, kun alan jarruttaa varjoni kupua, joka nyt on muuttunut voimakkaaksi purjeksi. Pyristelystä huolimatta se vetää minua perässään pitkin kenttää ja tunnen, kuinka kentän pöly ja hiekka tunkeutuvat suuhun, silmiin ja jopa suojaavun kaula-aukosta sisään. Kenttään on ehtinyt tulla n. 20 m:n vako, ennen kuin avustajat ehtivät hätään ja päästävätkä palkahästä.

Kansa hurraisi. Onnitteluja, kukkia. Painuin lähimmän teltan ovesta sisään, olin tosiaankin puhdistuksen tarpeessa. Tunsin, että olin tehnyt laskuvarjohypyn, mutta tiesin, että mustelmat paranevat ja tuulikin tyntyy. Seuraavan kerran saattaa olla ihanteelliset olosuhteet. Joka tapauksessa tämä on elämää, jota vain harvoille suodaan. Mutta 100:aan hyppyyn on vielä pitkä matka.

Scorpionit vastaavat Timo Aallolle

Hyppääjäyhteisön voimakkaasta painostuksesta ja mahdollisten väärinkäsitteysten korjaamiseksi me allekirjoittaneet täysin tietoisena Timo Aallon tiedon vastaanottokyvyn rajallisuudesta kohdistamamme vastineemme edellämmainitun kirjoituksen teille hyvät lukijat, jotka olette meitä monin tavoin tukeneet.

Kaikki tietävät ettei aktiivihyppääjän taloudellinen tilanne kilpailukauden päätyttyä ole erityisen mieltä ylentävä, joten tämänkaltaisessa tilanteessa irtisanoutuminen vakituisesta työpaikasta ja muutto talveksi Floridaan ilman merkittäviä ennakkosäästöjä voitaneen katsoa teoiksi, joiden vaikuttimet ovat syvällisemmät kuin pelkka matkustamisen halu.

Tunnetuista markkinatalouden lainalaisuuksista, lähinnä vaihdantavälineen välttämättömyydestä kaikkinaisen kaupankäynnin yhteydessä, joutuen talvileiri Floridassa ei täysin toteutunut optimistisimpien odotusten mukaisesti. Merkittävin matkan anti lienee kokemusperäinen tieto siitä mitä kaikkea tämänkaltaisen leiritys vaatii saavuttaakseen sille asetetut vaatimukset. 'Nyt on sekin ropina pidetty', sano akka kun päreille kusi.

Kuten Isoveli vuoden 1985 MM-kilpailussa 8-miehisellä joukkueellaan hyppäsi suuren maailman tietoisuuteen, varsin hyvin tuli esille myös pieni Suomi, Scorpionin hypättyä vuoden 1987 Yhdysvaltain kansallisissa avoimissa mestaruuskilpailuissa, johon osallistui Suomen lisäksi ulkopuolisina myös hallitseva MM-joukkue Ranska. Yhdysvaltalaisista joukkueista vain yksi ylsi Suomea parempaan tulokseen tässä kovatasoisessa kilpailussa.

Kotiinpaluu ja (-)omaisten tapaaminen oli suurimmalle osalle joukkueita myönteinen ja odotettu tapahtuma. Mutta koska Suomi ei rahattomien matkalaisten mahdollisesti tilapäisen puutteellisen maksuvalmiuden myötä syntyneen -toiveen mukaisesti ollutkaan siirtynyt suunnitelmatalouteen, oli jälleen edessä jo tutuksi tullut, mutta yhä niin mielenkiintoinen haaste ylittää omien kansallisten kilpailujen järjestäjien asettama talouspoliittinen kynnyksen.

Kun lisäksi omaisten painostuksesta johtuen näytti ilmeiseltä, että kilpailukokoonpano olisi alkuperäissuunnitelmista poikkeava, joukkue joutui turvautumaan harjoitus-

Näin on näreet

lemme suoritettu nimellinen korvaus pienuudestaan huolimatta olisi koitunut ilman ulkopuolista apua joukkueen jäsenille turmioksi. Koska joukkueella SM-voittoa ajatellen oli näissä muuttuvissa olosuhteissa kohtuullinen määrä epävarmuustekijöitä ja koska rahoittajien intressien mukaisesti oli lähinnä SM-voiton myötä tuoma mainontapotentiaali ja näkyvyys MM-kilpailuissa, oli ulkopuolisen tuen saanti ymmärrettävästi vaikeaa.

Kaksi rohkeaa kuitenkin uskaltautui tukemaan joukkueettaja tästä lämmän kiitos FINN-SYSTEMSOY:lle ja OY ALKO AB:lle, joista jäljemmän urheiluhenkisyyttä korostaa se, ettei se voinut juridisista syistä edes näkyä SM-kisoissa. Tässä yhteydessä tietysti myös kiitos varsinaisen MM-edustusjoukkueen tukijoille SUOMEN LASKUVARJOKERHO RY:lle, OSUUSPANKILLE ja Pentti Salmiselle sekä muille tukea antaneille.

Kun kerhomme jalomieli- sesti palautti kisamaksut voitaneelle joukkueelle, oltiin edellisten MM-kisojen nälkätaiteilut elävästi muistaen tyytyväisiä, että tällä kertaa oli edes nimelliset käteisvarat olemassa.

MM-kisoja edeltävä lyhyt Floridan leiri oli kaikkine valmisteluineen, joista ei hyppävarusteiden valmistus ollut niistä vähäisempiä, niin työntäyteinen, ettei muilla kuin joukkueen johtajalla ollut aikaa käydä uimarannoilla ja ajella ympäriinsä vuokrapontiacilla, jonka muuten maksoi eräs allekirjoittaneista yksityisesti.

Jatkolentolippujen hinta-epäselvyyksiä ja matkakassaa ihmetellessä joukkueen johtajalle Floridassa ilmoitettiin, että joukkueella on käytettävissä kisakassan lisäksi noin 5000,- markkaa, jos tiukka paikka tulee, mikä summa oli siis täsmälleen sama kuin jäsenten yhteenlaskettu käteisvaranto. Tätä kollektiivista omaisuutta vaalittiin vielä kisapaikallakin harjoitusviikon aikana ja vasta kilpailuja edeltävänä päivänä kun siirryttiin kisahotelliin se jaettiin asianomaisille.

Kisojen avajaisia edeltävänä iltana j j kutsui joukkueen hotellihuoneeseen ja ilmoitti että kisakassassa ei ole enää yhtään rahaa ja että jokainen

Näin on näreet-palsta on tarkoitettu lukijoiden mielipiteille, valokuville ja piirroksille. Asialliset kannanotot aiheesta kuin aiheesta ovat tervetulleita toimitukseen. Seuraavaan lehteen tarkoitettut tekstit tai kuvat on lähetettävä 15.5. mennessä osoitteella Laskuvarjourheilu, Malmin lentoasema, 00700 Helsinki tai ne voi toimittaa suoraan SLK:lle.

joutuu kustantamaan paluumatkansa itse. Tämä ilmoitus ja sen harkittu ajoitus sen toiseikan lisäksi, että oltiin kauriin kääntöpiiriin eteläpuolella ja paluulentoliput Brasiliasta Floridaan sekä sieltä edelleen New Yorkiin oli maksamatta, oli omiaan latistamaan kilpailumielialaa ja taisteluhenkä. Vaikka myöhemmin saimmekin itsemme vakuuttuneiksi siitä, että ongelma on luottokunnan myötävaikutuksella siirrettävissä tuonemmaksi, ei pelihermo koskaan palautunut entiselleen.

Joukkueelle harjoitusviikolla vuokratun auton j j ilmoitti joutuvansa rahan puutteen vuoksi luovuttamaan harjoitusviikon päätyttyä, joskin a:n nähtiin ajelevan samaisella autolla vielä kaksi viikkoa "luovutuksen" jälkeenkin. Liikkuminen painavien varusteiden kanssa joukkoliikennevälineissä oli yksi niistä vaivoista, joista olisi toivonut voivansa välttyä. Kisajärjestäjien toimesta hotellista oli bussikuljetus kisapaikalle joka aamu klo 0700, mutta paluukuljetus olikin enemmän tuurin kuin tiedon varassa. Pari kolme kertaa jouduttiin turvautumaan taksiin, joka onkin portugalinkielisine kuljettajineen jo kokemus sinänsä.

Maassa, jossa varastaminen tuntui olevan jokamiehen oikeus, ei teltalle kisahyppyjen ajaksi jäävä henkilökohtaisen varustuksen vartioimista voitane pitää kohtuuttomana toiveena ja niinpä tähän tehtävään toistuvasti pyydettiin j j:aa, mutta poikkeuksesta teltta palauttamme oli vartioimatta. Meidän onneksemme mitään ei viety, kun esim. Tanskan joukkueelta varastettiin lukitusta hotellihuoneesta lukituista laatikoista video- ja hyppyvarusteet, joista tosin hyppyvarusteet löytyivät myöhemmin kaatopaikalta.

Kielitaidottoman ja yhteistyökyvyttömän j j:me rajoitteet voidaan kiteytetysti ilmaista, että hän oli kyllä useimmiten j j:ille tarkoitettuisa tiedotus- jmv. tilaisuuksissa paikalla, muttei koskaan läsnä.

Varsinaisten kilpailujen jälkeiset kolme päivää, jotka jouduttiin lentoaikataulujen vuoksi odottamaan, elettiin ns. säästöliekillä. Tässä vaiheessa suuren tavaramäärän

vuoksi jouduttiin jälleen luottokunnan avustuksella turvautumaan vuorka-autoon uutta asuinpaikkaa etsittäessä.

Tanskalaisten kanssa majoituttiin samaan laitakaupungin "hotelliin" joka oli toki edullinen (4 henkilöä 3 yöstä yht. 17 US\$ verrattuna 75 US\$:iin jonka j j maksoi omasta viiden tähden hotellin huoneestaan omien vakuuttelujen mukaan omista rahoistaan) mutta miljöönä sen verran vieras, että sai sinitilmäisimmänkin meistä nukkumaan silmät auki ja kädet kassin kahvoilla.

Ilmailu-lehdessä matkasta julkaistu henkilökohtaisten patoutumien purkaus on monessa mielessä valitettavaa. Sen lisäksi, että se on harhaanjohtava ja antaa monille asiaa tunteuttomille väärän kuvan tapahtuneista se varmasti vaikeuttaa ulkopuolisten rahoittajien muutoinkin vaivalloista mukaantuloa lajimme tukemiseen.

Mielenkiintoinen on myös se tapa jolla kirjoittaja suurin otsikoin ilmaisi kilpailujen jälkeen joukkueen itselleen asettamien tavoitteiden epärealistisuudesta ja surkeasta epäonnistumisesta niiden saavuttamisessa. Joukkueen jäsenillä on kilpailukokemusta kaikista MM-kisoista sitten vuoden 1981 joten tavoitteet eivät mielestämme olleet epärealistisia ja toisaalta eihän kukaan kisoihin häviämään lähde.

Tässä lehdessä julkaistun vastaavan parjauksen lukijafoorumi on kuitenkin asiantuntevampi ja kykenee lukemaan rivin välistä Timo Aallon perimmäiset vaikuttimet, mutta panee silti miettimään mikä on tämän lehden linja suhteessa lajimme kun se samalla sallii tehdä itselleen karhunpalveluksen julkaisemalla moista...

Toisaalta, vanhaan viikintotuuteen viitaten; "Tyhmyyttä ja huonoa tuuria vastaan ei voi taistella".

Päästiin kuitenkin kaikki kotiin velkoja maksamaan ja viime tietojen mukaan myös karttapohjoisessa fyysistä läsnäoloaan pitävä joukkueen jäsen on saanut työpaikan, joten kyllä tämä tästä...

Scorpion Fun Team

Hyppymaat kokouspöydän ääressä pohtimassa sääntöjä

TEKSTI EERO KAUSALAINEN

FAI:n kansainvälisen laskuvarjokomitea CIP:n vuotuinen kokous pidettiin tulevan MM-kilpailun tapahtumapaikalla Nyköpingissä tammikuun lopussa. Kokouksella antoi oman yleisilmeensä olympioprojektin eteneminen. Aikaisempaan verrattuna uutena piirteenä oli myös turvallisuusasioiden mukaantulo aikaisemman kilpailupainotuksen rinnalle.

Kokousta edelsi tavalliseen tapaan suuri joukko CIP:n alakomiteoiden kokouksia. Nämä ovat tärkeitä siksi, että ne ovat avoimia kokouksia, joissa myös muut, kuin komitean jäsenet voivat tehdä esityksiä tai aloitteita.

Suomen delegaatio Mikko Hyppönen, Hannu Laitinen ja Eero Kausalainen osallistui kaikkiin mahdollisiin alakomiteoiden kokouksiin. Vain kupurelatiivi jäi yhteen-sattuman vuoksi väliin.

Kokouksiin osallistuminen oli selvästi hyödyllistä, koska MM-sääntöihin tehtiin useita tarkoituksia Suomen esitysten pohjalta. Taito- ja tarkkuus-MM-sääntöihin tosin päästiin pureutumaan jo aikaisemmin, kun niiden luonnosta käsiteltiin Pohjoismaisessa laskuvarjokokouksessa.

Kokouksessa olivat edustettuina 38 maata. Kaikkiaan CIP:iin kuuluu 53 maata, joten se on FAI:n suurin tekninen komitea.

Kokousta juhlistivat läsnäolollaan FAI:n puheenjohtaja Peter Lloyd ja Etelä-Korean olympiakomitean puheenjohtaja Kim.

Olympiakisojen avajaisissa Soulessa on laskuvarjohyppynäytös, jossa hyppäävät yhdessä isäntämaan kanssa 30 maan edustajat, jotka tuovat maiden liput stadionille. Tätä hyppyä varten toivotettiin kunkin maan lähettävän taita-

van hyppääjän osallistumaan näytökseen. Maan edustajan pitää olla joko kansallinen maailmanmestari – vähempi ei kelpaa.

Sääntöjen rukkaaminen kuuluu ohjelmaan

Kokouksen ohjelmaan kuului oleellisenä osana tulevien MM-kilpailujen sääntöjen vahvistaminen. Tämän käsittelyn saivat osakseen Para-Ski-, taito/tarkkuus-, muodostelmahyy- ja kupurelatiivisääntöt.

Taito- ja tarkkuuskilpailun sääntöihin tuli mm. seuraavia muutoksia aikaisempaan käytäntöön verrattuna:

- henkilökohtaista tarkkuutta ei enää vanhassa muodossaan ole. Nyt hypätään pääsääntöisesti vain joukkueina. Ainoastaan vajaat joukkueet tai uusintahypyt voivat aiheuttaa "yksittäishyppäämisen". Henkilökohtaiset tulokset pomitaan joukkuetuloksista.

- Taitohypyn arvostelu on jonkin verran muuttunut. Eräissä liikkeissä sallitaan vähäinen virhe, sitä suurempi virhe aiheuttaa että liikkeestä tulee sakkoo 0,75 sekuntia. Seuraavan rajan ylittäminen merkitsee koko sarjan hylkäämistä ja suoritusajaksi 16 sekuntia.

- Kuviohyppyissä (CIP esitti nimen "relatiivi" korvaamista jollain helpommin maallikonkin ymmärrettävällä vastineella) oli myös jonkin verran muutoksia:

- määritelmiä on jonkin verran muotoiltu uudestaan, täsmennetty alkuperäistä ideaa kuitenkin muuttamatta

- jalkaotteet eräissä suorituksissa on otettu uudelleen käyttöön. Jalkaotetta on aikaisempaan verrattuna täsmennetty siten, että siitä vaaditaan yhtäaikainen kosketus molemmilla jaloilla. Siis: molempien yhdessä olevien hyppääjien molemmat jalat ovat yhdessä. "Irtojalkoja" ei saa pilkistellä...

- muodostelmassa ja lohkoissa ("blokit") on jonkin verran muutoksia. Eräitä muodostelmia on korvattu uusilla ja joissakin on lisätty suoritus-tapaa selventäviä täsmennyksiä.

- Kupurelatiivissa ja Para-Skissa ei MM-sääntöihin tehty

merkittäviä, lajin teknistä suoritusta koskevia muutoksia.

Mielenkiintoisina, työn alla olevina projekteina todettiin kilpailusääntöihin liittyen:

- kuviohyppyissä toivottiin kokeiltavan jo kuluvaan vuona finaali- ja semifinaalikerroksia

- kuviohyppyissä tutkitaan jo kuluvaan vuonna ilmavideon käyttömahdollisuutta tuomari-toiminnan lisävälineenä. Periaate on se, että tuomariston päätökseen tyytymätön joukkue voi toimittaa oman kuvaajansa kuvaaman ilmasta kuvatun videonauhan tuomareille, käytettäväksi todisteena vaaditun suorituksen tekemisestä. Järjestelmän lopullista muotoa ei vielä tiedetä ennen lisäkokemuksia.

- tarkkuushyppyissä tutkitaan vakavasti maahantulojen kuvaamista videolla. Tällä järjestelmällä toivotaan vältettävän "väärien" jalkojen tuomit-siminen ensimmäistä maakosketuskohtaa päätettäessä.

Hyppyturvallisuus tärkeänä osana kansainvälistä toimintaa

CIP:n ilmettä on selvästi muuttanut turvallisuusasioiden uudenlainen painotus. CIP on muodostanut keskuudesta turvallisuusalakomitean, joka sai Nyköpingin kokouksessa CIP:n kiinteän komitean aseman. Aikaisemmin se on ollut ainoastaan väliaikainen komitea.

Komitean merkittävimpiä aikaansaannoksia ovat toistaiseksi olleet CIP:n turvallisuustutkimus ja teknisen laskuvarjokongressin järjestäminen Ranskan laskuvarjoliiton tuella viime kesänä.

Turvallisuustutkimus on Suomen kannalta mairitteleva. Sen mukaan Suomi on hyppyturvallisuudessa maailman huippumaita tarkasteltaessa kuolemaan johtaneiden laskuvarjo-onnettomuuksien ja maan urheiluhyppyjen määrän välistä suhdetta viimeisen kuuden vuoden aikana. Suomen edellä tilastossa olivat ainoastaan USA ja Englanti, joiden tilaston arvoa himmentää se, että heidän hyppymääränsä perustuvat kokonaan arviointiin (ei pidetä kirjaa).

Tutkimuksella on joitakin selviä heikkouksia, mutta kai-

ken kaikkiaan se on ensimmäinen maailmanlaajuinen laskuvarjohyppäämistä koskeva tutkimus.

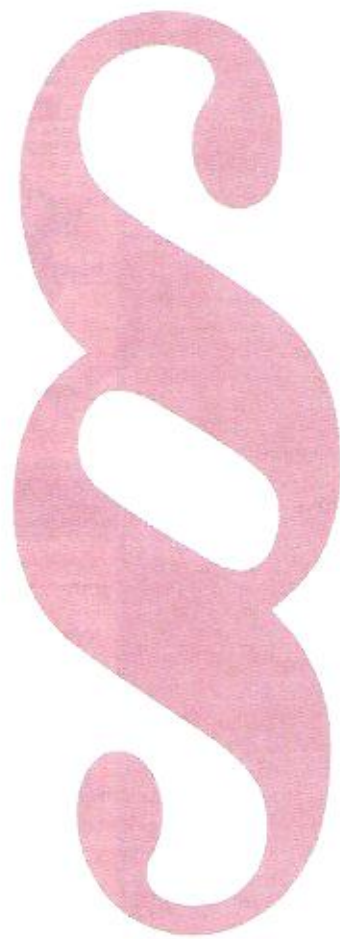
Muutamia kiinnostavia lukuja tutkimuksesta:

- hyppääjien määrä maailmassa on välillä 1981–86 noussut 29 %

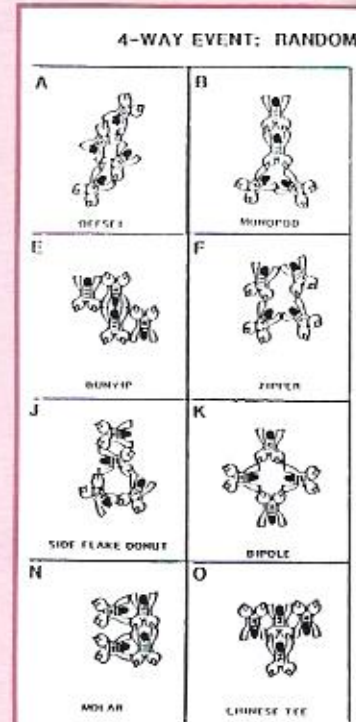
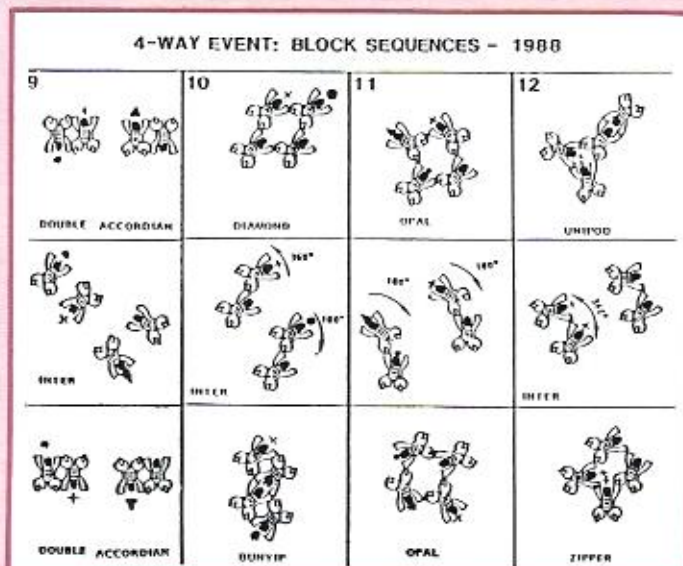
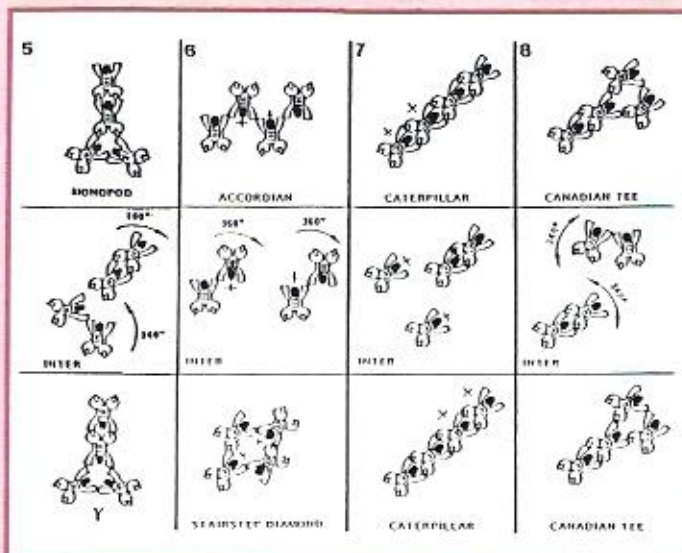
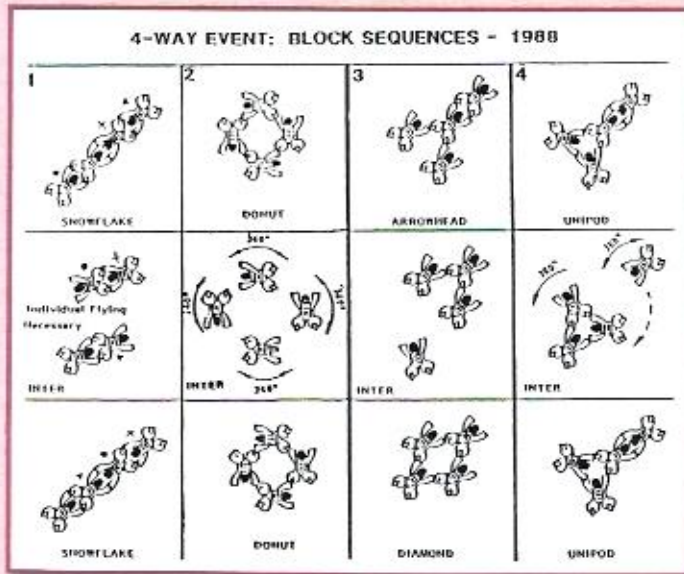
- tutkimuksen perusteella voidaan arvioida, että 375.000 henkilöä on suorittanut em. ajanjaksona lähes 35 miljoonaa hyppyä.

- laskuvarjourheilu on kaiken aikaa muuttunut turvallisemmaksi.

- tutkimukseen osallistui 38 FAI:n jäsenmaata.



VIRALLISET RW-KUVAT 1988

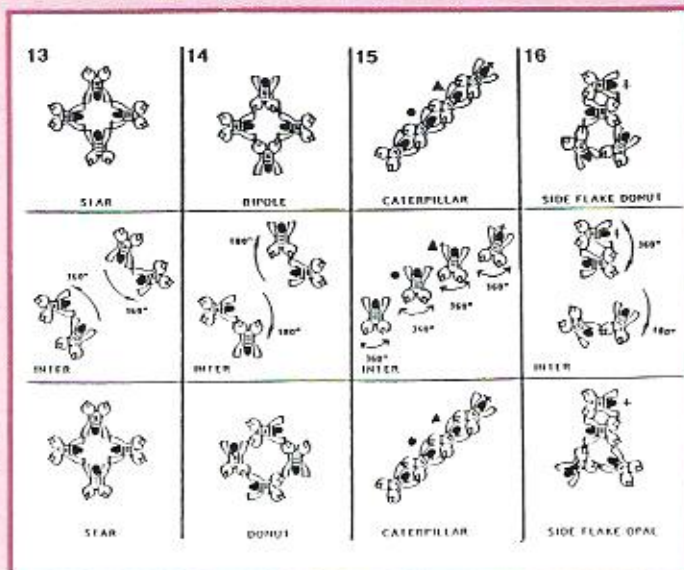
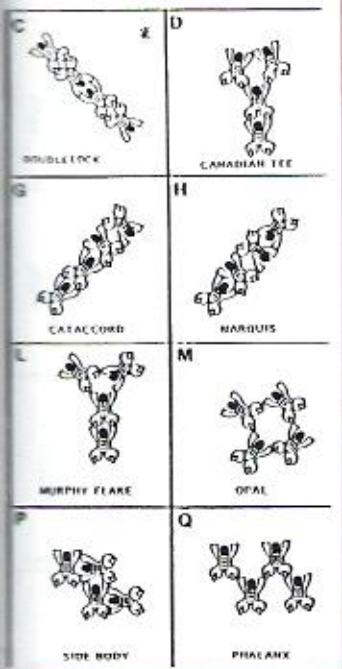


Jalkaohteet ovat tulleet takaisin. Eläköön jalkaohteet! Tämän vuoden viralliset kisakuvat on julkistettu ja vaikeusastetta on lisätty mm. jalkaohteiden paluulla. Kuvat ovat samat kuin toissa vuonna.

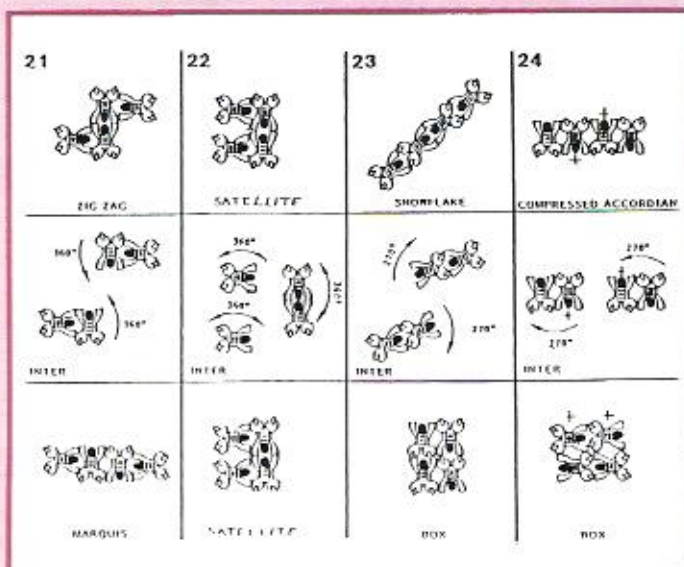
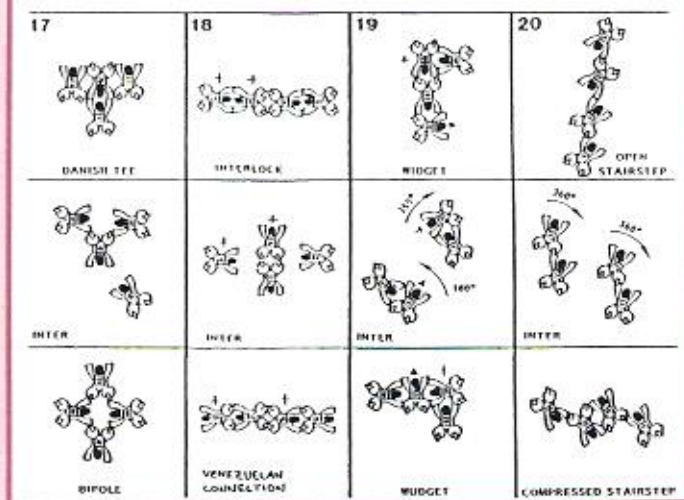
Jalkaohteita tehtäessä on muistettava uusi tarkennus, joka vaatii, että molemmilla jaloilla oltava yhtäaikainen kontakti partnerin jalkoihin. Irtojalkoja ei siis sallita.

Hyville joukkueille jalkaohteet tuskin ovat ongelma, mutta aloittelevalla porukalla rytmi helposti menee sekaisin. Liian suurta peikkaa ei jalkaohteista kannata tehdä, sillä kyseessä on kuitenkin vain ote muiden joukossa.

FORMATIONS - 1988



4-WAY EVENT: BLOCK SEQUENCES - 1988















Nelihenkisessä lajissa uututena on blokki 15, joka muistuttaa vanhaa kunnan donut-donutia. Molemmat hyviä lentoharjoituksia, muuten. Blokki 22 on myös ihkausi, vaikuttaa ihan hupaisalta.

Randomkuviin on tullut offset takaisin tauon jälkeen (ja tietty se jalkaote), muuten kuvat vanhoja tuttuja.













Nelimiehisen vauhti maailman huipulla on sen verran rivakka, että rytmin hidastusta on selvästi tavoiteltu. Sinänsä ymmärrettävää, sillä tuomarointi on jo tänä päivänä melkoista huisketta kun huippujoukkueet tekevät 16 kuvaa aikaan.

8-WAY




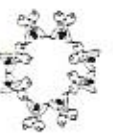








8-WAY EVENT: BLOCK SEQUENCES - 1988

1  STAR	2  COMPRESSED ACCORDIAN	3  DOUBLE DONUTS	4  DONUT
INTER 	INTER 	INTER 	INTER 
DONUT FLAKE 	COMPRESSED ACCORDIAN 	DOUBLE CHINESE TEAS 	IN-OUT 









8-WAY EVENT: BLOCK SEQUENCES - 1988

5  ZIGZAG	6  CATERPILLAR	7  IN-OUT	8  FLAKE
INTER 	INTER 	INTER 	INTER 
DOUBLE DIAMONDS 	CATERPILLAR 	SINGLE DONUTS 	TRIPLE DONUTS 

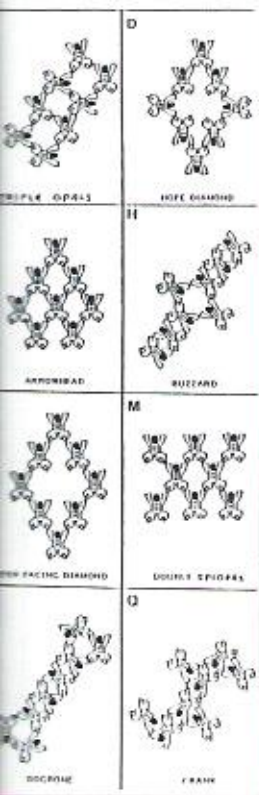
8-WAY EVENT: BLOCK SEQUENCES - 1988

9  DOUBLE BIPOLE	10  GEAR TRAP	11  SNOWFLAKE	12  "STORED" BIPOLE
INTER 	INTER 	INTER 	INTER 
SINGLE DONUTS 	TRAPPED BEAD 	SINGLE FLAKE 	STAR 

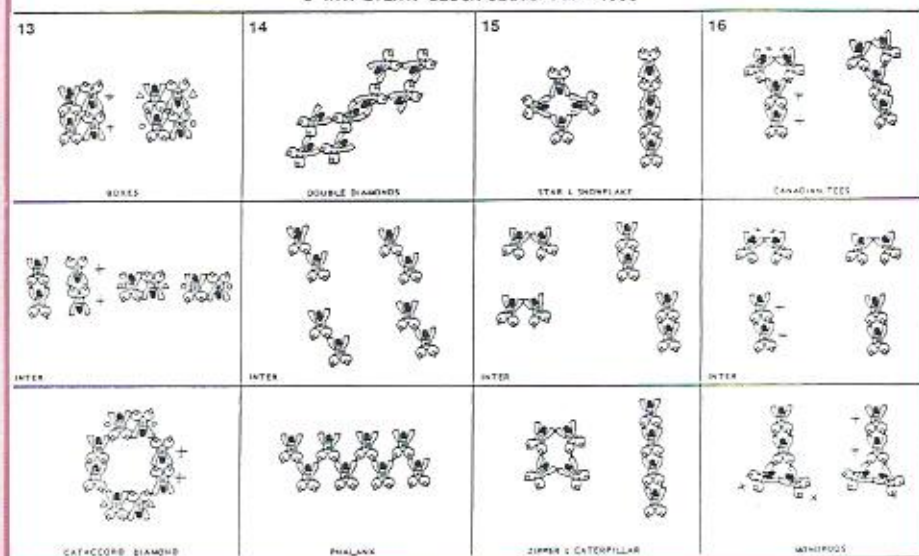
8-WAY EVENT:

A  SQUARE FLAKE	B  STARSTEP
E  WINK	F  DIAMOND FLAKE
J  SPRINGBOX	K  LONG DIAMOND
N  JITTER FLAKE	O  WINK & CROSS

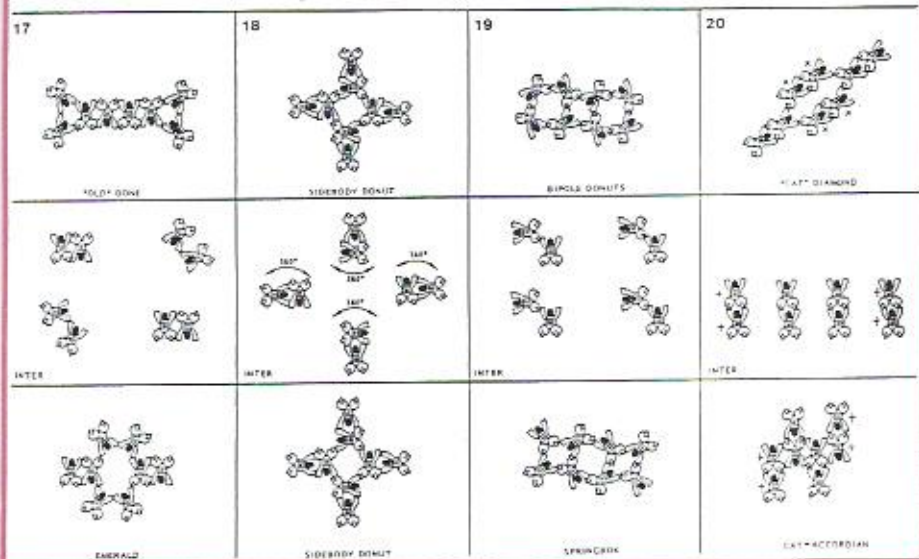
RANDOM FORMATIONS - 1988



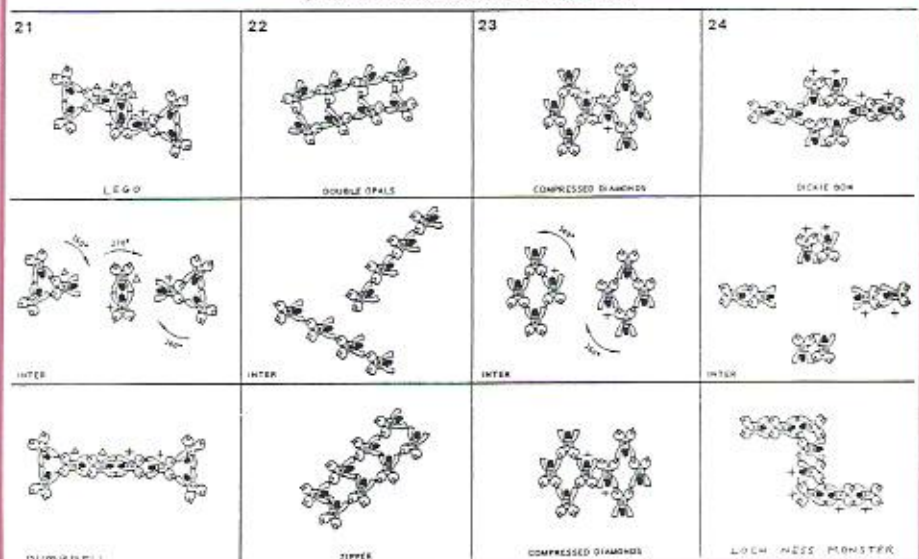
8-WAY EVENT: BLOCK SEQUENCES - 1988



8-WAY EVENT: BLOCK SEQUENCES - 1988



8-WAY EVENT: BLOCK SEQUENCES - 1988



TAIVAALLA THAIMAASSA HERCULEKSEN KANSSA

TEKSTI HANNU RYÖMÄ
KUVAT HEIKKI KERVINEN



Ei ole sisätiloissakaan valittamista.

On utuinen tammikuinen keskiviikko ammu Arlandan lentokentällä. Seitsemän selvästi urheilijoiksi tunnistettavaa nuorukaista tallustelee pitkin terminaalia varustekasseineen. Rahaa on isketty kohtuullinen summa tuntemattomalle tilille ja täältä jostain pitäisi kuulemma löytyä lentokupongit Thaimaan onneen ja autuuteen. Kaikkien hämmästyksiksi liput löytyvät heti ja seurueemme astelee suu virneessä Thai-Airwaysin jumboon.

Menomatalla pohdiskellaan mihin soppaan sitä oikein oltiin lusikat lyöty. Kolmannen maailman maissa järjestettävään tapahtumaan kun on kantapäähän kautta alkanut suhtautua tietyllä varauksella. Toisaalta taas tilaisuus osallistua eksoottisissa olosuhteissa järjestettäviin boogeeihin tuntui houkuttelevalta. Organisaattori vaikutti luotettavalta ja esitteessä vilisi nimekkäitä hyppääjiä kuten Gregory, Harman, Betty ja Raul ym. joten mitään 'tikku nenään ja taivaalle' -touhua ei pitäisi olla odotettavissa.

Saavuimme maahan muutamaa päivää ennen boogien alkua ja joutuimme/saimme viettää 'tasaantumispäiviä' Bangkokissa. Kun Harrykin oli selvinnyt tullista, koimme ensimmäisen positiivisen yllätyksen. Vastassa ollut hotellin kuljettaja lastasi meidät autoonsa ja ajoi vatimattomaan viiden tähden hotelliin. Hyvin tyypillinen asuinympäristö hyppääjää ajatellen ja varsinkin boogeissa. Suurta hilpeyttä herätti melko yhtenäinen asumme, revenneet ja paikalliset farkut. Muuta järkevää kerrottavaa Bankokin tapahtumista ei olekaan, viidakkorumpu hoitakoon tehtävänsä.

Itse asiaan

Sovittuna päivänä ja sovittuun kellonaikaan lähti hotellimme edestä kolme linja-autollista skydivereitä poliisisaattueessa (PII-PAA...) kohti etelää määränpäänään Hua-Hin niminen kalastajakylä. Majutus oli jälleen järjestetty vaatimattomaan 'viisi-tähteä'-tyyliin. Oli uima-allasta, hiekkarantaa, norsua, cocktailpartyä, hummeria, Singhaa (local bier) ja

vaikka mitä.

Vihdoin koitti se aamu, jonka vuoksi olimme Thaimaahan raahautuneet. Siirryimme hotellilta muutaman kilsan päähän lentokentälle armeijan busseilla. Kentän laidalla alkoi näyttää tosi hyvältä. Vain 140 hyppääjää ja platalla kökötti kolme (3) C-123:a noin niin kuin hyppykoneiksi.

Homma pyörähti heti käyntiin ja suomalaiset sutena mainestettiin ekan pokaan. 'Pikku-hercules' kiipesi neljään kilometriin noin 10 minuuttia helvetinmoisen metelin säestyksellä johtuen siipien apu-suihkumoottoreista. Toinen kymmen minuttia kaarrettiin 4000 metrin haettaessa hyppypaikkaa. Spottauksen oli syytä osua kohdalle, sillä kenttä sijaitti aivan meren rannassa.

Sitten vaan peräpöytä auki ja herrasväkeä taivas täyteen.

Eka päivä menikin sitten totutteluun ja paikallisen pioneerihiengen ihmettelyyn. Iltapäivään mennessä kun oli jo kaksi konetta moottoripellit leväällä ja sata nunnukka-poikaa jakareiden kanssa sää-

Suomalaiset hyppääjät kiertävät innokkaasti hyppytahtumia siellä sun täällä. Thaimaaseen tehtiin neitsytmatka vuoden alussa, ja tapahtumasta raportoi Laskuvarjourheilulehden Aasian kirjeenvaihtaja Hannu Ryömä. Kirjeenvaihtajista Afrikassa työskentelevä on luvannut raportin Etelä-Amerikasta (pieni lehti, vähän kirjeenvaihtajia) ja erikoistoimittajamme on luvannut katsastaa kesän kisat.

Mutta asiaan: nojatuolimatka eksoottiseen, kuumaan Thaimaaseen voi alkaa.

tämässä. Lisää luottamusta herätti melkoisesti vauhdista keskeytetty lähtökiito ja tynnyrikaupalla öljyä ympäri maailmaa vatkanneet tähti-moottorit. No, turha niuhotus pois ja maassa maan tavalla, totesimme boogien edetessä.

Paikalle ilmestyivät upouudessa lippalakeissaan myös Artsi ja Rami. Yhdessä saimme seuraavana aamuna todeta platalla olevan jälleen kolme ehjää Herculesia ja kävi selväksi ettei ainakaan konekapasiteetti tule rajoittamaan hyppäämistä (eikä tymä, häh...)

Enemmänkin väkeä olisi voinut olla

Melkoista hämmästyä herätti vähäinen osanottajamäärä. Jos parhaina päivinä ajettiin yksitoista loadia, niin huonoimpana vain viisi. Neljä, viisi hyppyä päivässä pakkaamiseksi veti todella mehut pois ja loppua kohti jengi pitkin vapaata kuumuuden takia. Harvianaista ei ollut, että kolme C-123:a odotti jengin pakkaamista ja kuivien vetoa!



↑ ↑ Hercules sylkee peräportistaan hyppääjät taivaalle. Tyhjiön jälkeinen ilmapirta puree kuulemma napakasti.

↑ Suomalaisdelegaatio arvokkaassa ryhmäpotretissa. Ei viluttanut tammikuuisessa Thaimaassa.

Boogie-kansan vähyyys antoi kuintekin instructoreille enemmän aikaa yksilölliseenkin ohjaamiseen ja myös useat vähemmän RW-kokemusta omaavat pääsivät mukaan mm. 30-40-way hyppyihin.

Yhdeksästä boogiepäivästä keskimääräinen oli varattu näytöshyppyihin Bangkokiin. Roiskimme jonkinlaiseen huvipuistoon Hercu-C-123:sta, Sikorsky-helikopterist aja C-130:sta (iso Hercules) 50-wa-ya, pienempää kuvaa, CRW:tä, tarkkuutta norsunpaskaan and so on. Iltahämärissä hyppäsimme takaisin Hua-Hinin kotikentälle C-130:sta exit-korkeuden ollessa reilut 5.000 metriä, jonka jälkeen ehdimme vielä mukavasti omiin ilmasatoituihin huoneisiimme katsomaan omia suorituksiamme illan uutislähteyksestä.

Ikimuistoisiksi hyyiksi muodostuivat sunset-loadit, jotka hypättiin aina päivän päätteeksi hotellin biitsille. Auringon painuessa vuorten taakse laskeutui kuutisenkymmentä kupua rannalle satapäisen nauravan lapsilauman sekaan.

Joppe opetteli RW:tä thaimaalaisittain kun paikallinen hyppääjä syöksyi pohjaan väärälle paikalle, väänsi kasvoilleen leveän hymyn ja iski hampaansa Myntin käsivarteen. Näkemisen arvoisia il-

meitä pohjamiehillä... Eräillä toisilla taas oli kuivien vedossa niin hauskaa että rujahti paskat housuun...

Uuvuttavien päivien takia oli Singhan nautiskelu jäänyt paitsioon. Kahdeksan suomalaista hyppäsi yhteensä 249 hyppyä, joten ylpeinä uroteostamme päätimme jatkaa viimeisen illan beach-partya (rock-bändi, tanssia, seisovat pöydät, meren antimia, singhaa ja muuta kurjaa) parilla päivällä. Suuressa hurmiossamme saimme jopa Patpong-in tanssitytöt näyttämään amatööreiltä.

Kaiken kaikkiaan järjestely ylittivät kaikkien odotuksen (Thomas from Ruotsi). Aikataulut pitivät, yhteistyö armeijan kanssa oli kitkatonta, hyppääminen sujui kivaan tahtiin, alkuasukkaat olivat hilveän leiluja ja ystävällisiä ja muuten kaikki oli vaan 'no plomlems'. Saimme aikaan hyviä, huonoja, hauskoja ja kaikenlaisia muitakin hyppyjä ja kaikilla oli niin mukavaa...

PS. Vuoden -89 Thai-boogie järjestelyt on jo aloitettu. Seurueemme suosittelee lämpimästi.

Kevään keskustelukierros käynnistyy:

KONVENTIONAALISTEN LAJIEN JOUKKUEVALINNAT PUHUTTAVAT

Silloin tällöin, etenkin kansainvälisten arvokilpailujen (PM, MM) edellä, pulpahtaa pintaan kysymys, voitaisiinko joukkue valita jollain muulla kuin nykyisellä tavalla. Samoin keskustellaan aika-ajoin siitä, voitaisiinko jollekin hyppääjälle antaa joukkuepaikka etukäteen hyvän menestyksen pohjalta, jolloin hänelle taattaisiin keskittymisrauha. Nykyinen käytäntö on jo vakiintunut ja para-porukka on siihen mukautunut, mutta se ei mielestäni estä pohdintaa muista mahdollisuuksista. Nykyiseen käytäntöön, jolla on hyvät puolensa, on aikanaan päädytty, koska parempaakaan ei ole keksitty. Oheisella ehdotuksella, jonka olen myös LuKT:lle jättänyt, haluan käynnistää asiasta keskustelun taas kerran.

TEKSTI ANTTI KAUSALAINEN

Lajimme etu on saada maailmalle mahdollisimman kova joukkue. Siihenhän muutkin urheilulajit pyrkivät. Kilpailutoiminnan vähyyden huomioonottaen nykyinen systeemimme on varsin tyyli: Kerrasta poikki, kuten U.S.A:n olympiakarsinnat. Suurvallan joukkueen taso ei moisesta kutienkaan kärsi, koska siellä karsintakilpailu saattaa olla kovempitasoinen kuin konsanaan olympialaisissa.

Pienen maan ja liiton vaikeampi toteuttaa valintansa siten, että joukkue olisi mahdollisimman iskukykyinen ja samalla tasapuolisesti valittu. Olemme varmaan ainoa urheilulaji tässä maassa, jolla on varaa (?) jättää SM-mitalisteja pois edustusjoukkueesta joltakin suurlajista lukuunottamatta, joissa taso on todella laaja.

Nykyinen valintasyteemimme mahdollistaa sen, että laji-voittajien lisäksi ei muita mitalisteja joukkueessa esiinny, koska loput kolme paikkaa menevät yleismestaruuskilvan perusteella. Teoriassa on mahdollista, että yksikään näistä kolmesta yleismestari mukaanlukien ei ole esim. kuuden parhaan joukossa. Tällä menetelmällä valitaan tasaisista sakkia, ei mahdollisia menestyjiä.

En halua vähätellä yleismestaruuskilpailun sijoja 4-5. Sijoittuminen näin korkealle osoittaa, että hyppääjä hallitsee melko hyvin kaksi täysin erilaista lajia. Kuitenkin vuodesta 1976, jonne vertailu ulottuu, on useita kertoja yleismestaruuskilvan nelonen tai vitonen pudonnut tasaisuudellaan mitalistin joukkueesta, jopa hopeamitalistin 4 kertaa! Jos haetaan potentiaalisia menestyjiä, tulisi valintasyteemin huomioida mitalistit. Useimmitenhan nykyiselläkin systeemillä niin käy, mutta se ei ole menetelmän vaan hyvien hyppääjien ansio.

Puolesta ja vastaan

On henkilöitä, jotka puolustavat nykyistä valintatapaa mm. sillä, että jos yleismestaruus ei ole painava kriteeri, niin hyppääjät alkavat harjoitella vain toista lajia ja toinen jää kesannolle, tai sillä, että menestyminen maiden välisessä kilpailussa on niin tärkeää.

Olen eri mieltä. Molempia lajeja harjoitellaan, koska molempien lajien perusteella voisi päästä joukkueeseen. Ei yleisurheilussakaan ketään jätetä rannalle siksi, että vaikka joku olisi hyvä satasella, ei hän oikein pärjää korkeushyppäyksessä.

Mitä tulee toiseen esitettyyn perusteluun, niin kaikissa urheilulajeissa lasketaan epävirallisesti maiden välisiä paremmuuksia pisteiden ja mitalien lukumäärän perusteella. Tässä kilpailussa ei kuitenkaan jaeta palkintoja. Tällä kilpailulla urheilujohtaja pystyy ehkä puolustelemaan huonosti mennyttä kisaa: Oltiin maiden välisessä kilpailussa sijalla 12, kun viimeksi oltiin sijalla 13.

Kukaan ei kuitenkaan maksa lajille rahaa maiden välisestä kilpailusta, ellei ole näyttävä kuvaruudussa voittajaa tai tuoda lehdistötillaisuuteen mitalistia. Pisteet eivät lämmitä ketään. Sillä hetkellä, jolloin meillä on esittävä maailmanmestari, tapahtuu jotain. Näitä mestareita tulee harvoin yleismestaruuskilvan viitosista.

Olen sitä mieltä, että vaikka edustusjoukkueeseen pääsy voi olla tavoite sinänsä, se ei saa olla päätavoite, vaan menestyminen itse kilpailussa. Ohessa on kolme vaihtoehtoa, joista vaihtoehto I on nykyinen käytäntö. Sitä on verrattu kahteen muuhun tilastojen valossa vuodesta 1976. Kakkosvaihtoehto huomioi edellisvuoden voittajat valintatilanteessa tietyin edellytyksin.



Kolmosvaihtoehto, jota itse pidän parhaana, huomioi ensisijassa mitalistit ja pyrkii siten hakemaan joukkueeseen parhaat mahdolliset hyppääjät.

Kuten näkyy, vaihtoehto I ja II ovat lähes idnettisiä, mikä osoittaa sen, että kutakuinkin oikeat henkilöt ovat olleet asialla. Ennakkovalinnan mahdollisuus on mukana jälkimmäisessä.

Parhaan mahdollisen joukkueen takaisi mielestäni vaihtoehto III, johon sisältyy mahdollisimman paljon mahdollisia "voittajia" ja menestyjiä. Jos nimiä vertaillaan, eivät joukkueet missään nimessä ainakaan huononisi.

Ehdotelmat ovat syntyneet yön pimeinä tunteina, joten mustia aukkoja saattaa esiintyä. Useampi silmäpari näkee kuitenkin enemmän. Keskustellaan.

Onnistuneen hypyn jälkeen on niin hauskaa tuuletella.



Konventionaalisten lajien valintaperusteet puhuttavat. Ainahan menetelmiä on varaa parantaa ja kriteereitä syytä tarkistaa kunhan lopputulos on sellainen, että parhaat valitaan edustusjoukkueisiin.

Eri vaihtoehtojen valintaperusteet:

1) Lajivoittajat
2) edellisen vuoden mestarit, edellyttäen, että sijoittuvat tänä vuonna SM-mitaleille kummassa lajissa tahansa. Tämä siksi, että jos hyppääjä viime vuonna voitti tarkkuuden ja on tänä vuonna toinen tai kolmas tempussa, hän on osoittanut olevansa todella kova kummassakin. Näin hyppääjällä on mahdollisuus päästä joukkueeseen siitä huolimatta, että hän toisen lajin epäonnistumisesta johtuen ei sijoitu yleiskilpailussa. Nykyäänhän on mahdollista, että hyppääjä sijoittuu loistavan ja kovataisoisen kisan jälkeen toiseksi pienimmällä mahdollisella erolla, mutta ei silti pääse joukkueeseen, koska moaksi toisen lajin.

Jaetuissa tilanteissa parempi suoritus jommassa kummassa lajissa (1.) tai parempi yleismestaruussijoitus (2.) ratkaisivat paikan.

3) Yleismestaruuskilpailun perusteella loput.

Vaihtoehto III perustuu ensisijaisesti mitalistien huomiointiin, mutta ennakkovalinnan mahdollisuuskin on mukana.

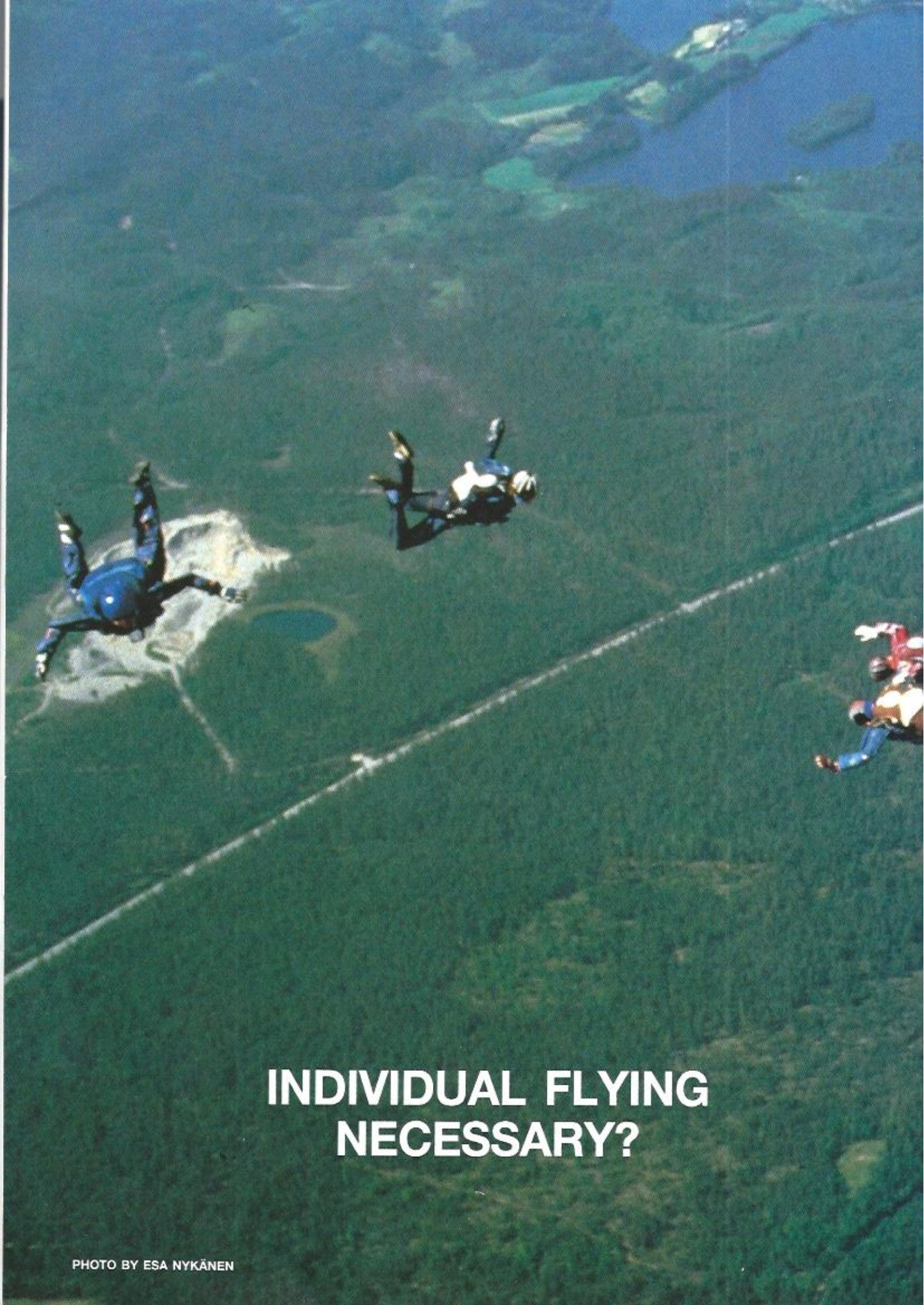
1) Lajivoittajat
2) Yleismestari
3) Edellisen vuoden voittajat, edellyttäen, että ovat mitaleilla. Etusija aina lajisijoituksilla.
4) Lajimitaliteja kakkosista alkaen. Tasatuloksissa yleismestaruussijoitus ratkaisee.
5) Yleismestaruuskilpailun perusteella.

Tasatuloksissa: 1) parempi toinen laji, 2) parempi edellisen vuoden SM-sijoitus yleismestaruuskilpailussa, 3) arpa.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Taito	Enska	Make J.	Make	Rane	Rane	Enska	Enska	Enska
Tarkk.	Tatu	Enska	Rane	Pekka	Enska	Kalle	Cekkeri	Enska
Yl.mest.	Enska	Enska	Rane	Enska	Enska	Anssi	Enska	Enska
		MM-76	PM-77	MM-78	PM-79	MM-80	PM-81	MM-82
I (nykyinen käytäntö)		1. Enska 1. Make J. Pekka T. Tatu Hanski	1. Make 1. Rane Tatu Antsa Masa H.	1. Rane 1. Pekka Enska Tatu Anssi	1. Rane 1. Enska Kalle Tatu Jami	1. Enska 1. Kalle Anssi Tatu Jami	1. Enska 1. Cekkeri Anssi Rane Jami	1. Enska Tatu Kalle Anssi Vexi
II		1. Enska (-75) 1. Make Pekka Tatu Hanski	1. Make (-76) 1. Rane Enska (-76) Tatu Antsa	1. Rane (-77) 1. Pekka Enska Tatu Anssi	1. Rane (-78) 1. Enska (-78) Kalle Tatu Jami	1. Enska (-79) 1. Kalle Anssi Tatu Jami	1. Enska (-80) 1. Cekkeri Anssi (-80) Rane Jami	1. Enska (-81) Tatu Kalle Anssi Vexi
III		1. Enska (-75) 1. Make 2. Antero T. 3. Pekka T. 3. Rane	1. Make (-76) 1. Rane 3. Enska (-76) 3. Tatu 2. Antsa	1. Rane (-77) 1. Pekka 1. Enska 3. Cekkeri 3. Tatu	1. Enska (-79) 1. Kalle 1. Anssi 3. Tatu Jami	1. Enska (-80) 1. Cekkeri Anssi (-80) 2. Rane 3. Tatu	1. Enska (-81) 1. Tatu 2. Vexi 3. Anssi Kalle	

Suluissa oleva vuosiluku henkilön kohdalla osoittaa, että hänellä olisi edellisen vuoden sijoituksen perusteella ollut mahdollisuus päästä joukkueeseen.

	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Taito	Anssi	Tatu	Tatu	Enska	Oula	?
Tarkkuus	Enska	Enska	Kalle	Kalle	Enska	?
Yleismest.	Anssi	Enska	Aitsu	Anssi	Jami	?
	PM-83	MM-84	PM-85	MM-86	PM-87	MM-88
I (nykyinen käytäntö)	1. Anssi 1. Enska Vexi Rane Härski	1. Enska 1. Tatu Rane Vexi Anssi	1. Aitsu 1. Kalle 1. Tatu Timppa Cekkeri	1. Enska 1. Kalle Anssi Peska Tatu	1. Oulu 1. Enska Jami Vexi Tatu	
II "	1. Anssi 1. Enska (-82) Vexi Rane Härski	1. Enska (1/-83) 1. Tatu ym Rane ym Vexi ym Anssi	1. Tatu (-84) 1. Kalle ym Aitsu ym Timppa ym Cekkeri	1. Kalle (-85) 1. Enska 1. Anssi Peska Tatu	1. Oula Enska Jami Vexi Tatu	Ehdolla: Oula Enska Jami - -
III "	1. Anssi 1. Enska (-82) 2. Hesu L. 2. Tatu 3. Rane (3./yl.mest) (3. Härski 4./yl.mest)	1. Enska 1. Tatu 2. Hesu 3. Rane 2. Härski	1. Tatu (-84) 1. Kalle 1. Aitsu Timppa Anssi	1. Kalle 1. Enska 1. Anssi Tatu (-85) Peska	Oula Enska Jami Vexi Tatu	Ehdolla: Oula Enska Jami - -



INDIVIDUAL FLYING NECESSARY?

PHOTO BY ESA NYKÄNEN



MILJOONALAATIKKO

Haluatko ostaa, myydä, vaihtaa, vuokrata, lainata jotain tavaraa? Laita ilmoitus Laskuvarjourheiluun. Se ei maksa mitään lehden tilaajille. Lähetä ilmoituksesi osoitteella Laskuvarjourheilu-lehti, PL 653, 00101 Helsinki tai jätä se kirjekuoressa Suomen Laskuvarjokerhon seinälle. Toimi ennen toukokuun 10. päivää, niin ilmoituksesi ehtii kesäkuun lehteen.

Myydään

Symbi Suits hyppyhaalarit, noin 100 hyppyä, mustat, mintunvihreät gripit. 500,-
RW-haalarit, viininpunaiset, vähän käytetyt. 200,-
Korkeusmittari Altimaster II + mittarityyny 500,-
Marke puh. 832 600

Myytävänä

Main XL Cloud -81 hyvä tarkkuusviritys, halkaistava slideri. Reserve Brüggeman & Brand 24 tf -78, L&R ohjaussysteemi. Tandem Eagle. Tarjoushinta 6500,-. Tiedustelut Mauno Räsänen puh. 921-442 882.

Myydään

Firelite Main, Swift Reserve, Mirage Tandem. Noin 350 hyppyä. 8000,-. Marke puh. 832 600

Myydään

Hyvä Cruislite. Puh. 981-221 995 (t) tai 981-331 418 (k)/Jouni Tiira.

Myydään

Swift Main, noin 350 hyppyä, edullisesti! Marke puh. 832 600

MYYDÄÄN

Päävarjon kupu: Para-Foil 252 lite n. 900 hyppyä. 2.500 mk. Pekka Ora, puhelin kotiin 90-320 729.

ILMOITA LASKUVARJOURHEILUSSA – TAVOITAT KOKO HARRASTAJAKUNNAN KERRALLA. EIKÄ MAKSA PALJON – ON NÄET ILMASTA!

Tiedätkö varmasti millaisen työeläkkeen saat?

Ota yhteys suoraan Eläke-Varmaan tai Yrittäjäin Fennian konttoreihin, jotka eri puolilla maata toimivat myös Eläke-Varman palvelupisteinä.



ELÄKE-VARMA

Annankatu 18, 00120 Helsinki, puh. (90) 61 651.

LASKUVARJOHYPPÄÄJÄ!

Suomen ainoalta alan mieheltä saat kaiken mitä tarvitset:

– kuvat, varavarjot, valjaat/uudet ja käytetyt

Huom! uusien varjojen toimitusajat ovat noin 20 viikkoa

– korkeusmittarit, piipat, huuvat ym. ym.

SOITA JA KYSY LISÄÄ

PARA-SHOP

Mauri Rajala

Kamajankuja 4 A 4
36240 Nartari
MR-Hankinta 931-645 599

OSTAA – MYY – VAIHTAA

PARADOG

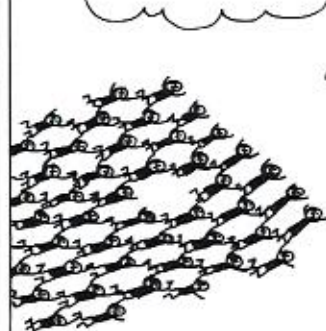
HYPPÄÄMINEN ON KIVAA!
PALJON KAVEREITA, UUSIA
KOKEMUKSIA, EXITIN
JÄLKEEN MÄ OON
VAPAA KUIN LINTU...



SYDÄMENI KAARTAA KUIN
HAUKKA, EIKÄ HUOLET PAINA.
TÄÄ ON HAUSKAA!
MUTTA KUITENKI YKS ASIA
JOTENKIN NYT HÄIRITSEE...



TUIJOTTAAKOHAAN
MUA JOKU?



12/87

SEKVENSSI ONNISTUU SITÄ
NOPEAMMIN MITÄ LUJEMPAA
HYPPÄÄJÄT TIPPUVAT.
NORMAALISTI VAPAAPUDOTUS-
NOPEUS ON VÄHÄN ALLE 200KM/H.
NOPEUSLASKIJAT TULEVAT SUKSILLA
RINNETÄ ALAS REILUSTI YLI
KAHTASATAA!
MUTTA TÄYS POKA SUKSET JA-
LASSA JA PORKAT KÄSISSÄ KO-
NEESSA ON TIUKKA PAIKKA
KELLE TAHANSA.



Di 87

BREINLOKKI

VILPOSTA HOMMAA
TÄMÄ TALVIHYPPÄÄ-
MINEN ON, MUTTA...



MAAHAN TULO
ON AINAKIN
PEHMEETÄ.

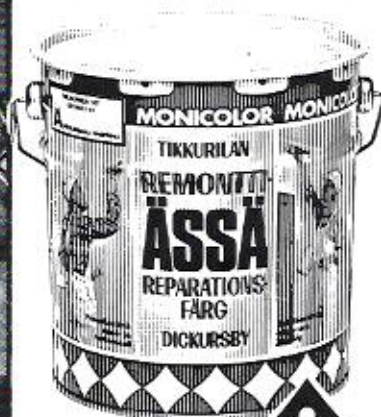
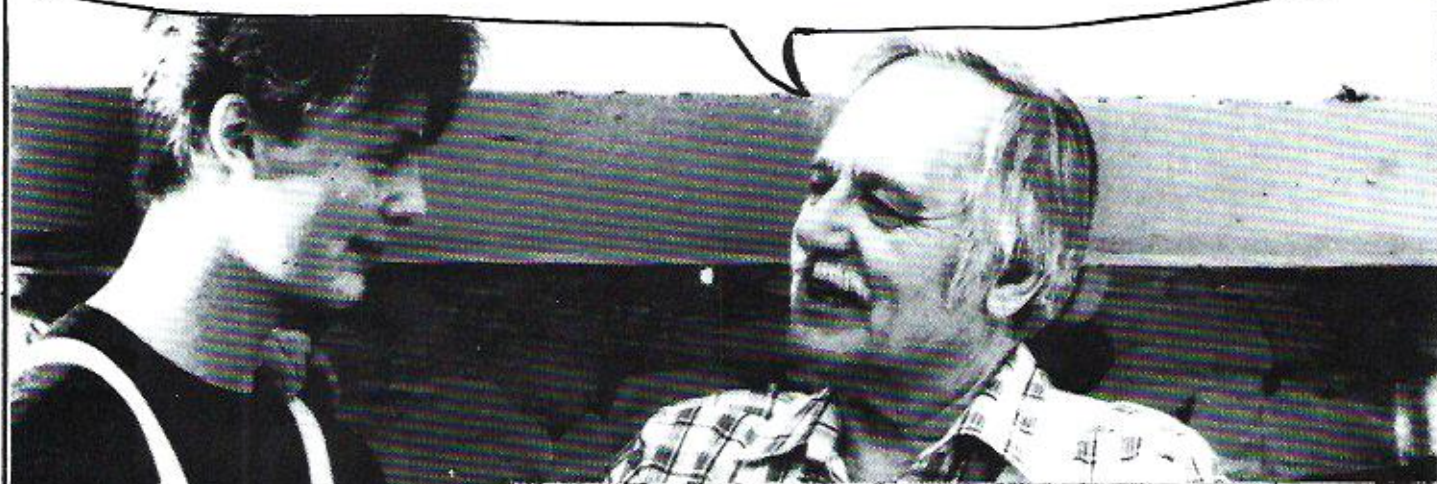


TUMP



MARATONKUJA 1 A 2
01280 VANTAA

**POIKA! Tikkurilan vesiohenteiset
maalit ja lakat ovat helppoja
ja turvallisia käyttää.**



**REMONTTI-ÄSSÄ
KEITTIÖÖN JA
KYLPUHUONEESEEN**



**ÄSSÄ-LAKAT
KODIN KAIKILLE
PUUPINNOILLE**



TIKKURILA OY