



OH-CSU

Lasku
Lasku
LASKU
varjo
varjo
VARJO

urheilu
urheilu
URHEILU
lehti

Mikä on valkoinen ja lentää? SLK:n taivalla se tuntui kevään alussa olevan vain lokki, kun Twin Otterin välttämätön huolto yllättäen viivähti. Kurssilaiset ja muutkin joutuivat hieman odotelemaan hyppyjään. Muitakin vaikeuksia kauden käynnistämisessä oli, sillä ensimmäinen kurssi jouduttiin peruuttamaan osanottajien vähyyden vuoksi.

Toisaalta tilanne kirvoitti Otteria odoteltaessa eräänlaiset Cessnaboogiet, ja eräänä päivänä lennettiin kymmenen poka upeassa säässä. Optimismia ei tietenkään pidä väkisin tiiristää kuin vettä märästä pyykistä, mutta alkaa kausi Cessnastakin ja siitä on hyvä varovasti verestää stabiilitaitoja ja varjonohjailukykyä. Vapaa on samaa koneesta kuin koneesta. Pahimmat hyppypaineet tulivat purettua.

Kannattaa siis miettiä, mitä vastaavassa tilanteessa voi tehdä marisemisen sijasta, vaikka vetää lautakuivia. Kerho kaipaa aina myös kunnostusta, esimerkiksi roskisten tyhjennystä. Se ei ole ehkä kivaa, mutta jonkun on sekin tehtävä.

Laskuvarjourheilulehden toimitus toivottaa kaikille turvallista ja tapahtumarikasta vuotta! Kirjoitelkaa kokemuksistanne, jotta päästään niille yhdessä nauramaan.

Mara

suomen laskuvarjokerho r.y.
helsinki-malmin lentoasema
00700 helsinki
puh. 90-378 827

laskuvarjourheilu lehti
julkaisija: suomen laskuvarjokerho r.y.
painopaikka: helsingin painopalvelut
painos: 300 kpl

toimitus

päätoimittaja: martti roivainen

muu toimitus: anita grandell ja susanna björklund

kansikuva: jussi laine

ONKO SINULLA ASIAAAA!!!

Haluatko kommentoida, herättää keskustelua, kertoa, informoida, mainostaa, pakinoida, julkaista kuviasi...

Pudota matsku vanhassa toimistossa olevaan Laskuvarjourheilu Lehden postilaatikkoon tai toimita Anitalle: Anita Grandell, Merimiehenkatu 35 A 2, 00150 Helsinki.

Jutut mieluiten levykkeellä tai koneella kirjoitettuna.

~~Kun muurit murtuivat~~
Kun muurit murtuivat

laskuvarjohyppääjät valloittivat

Jos haluat jostain syystä käydä Berliinin-vierailullasi hyppäämässä, on syytä ottaa mukaan paljon rahaa, hyttysmyrkkyä, hyvä makuupussi ja oma auto. Lähimmät hyppypaikat kun sijaitsevat vähintään tunnin ajomatkan päässä kaupungista, ruuhkan yllättäessä matkaan voi mennä jopa neljäkin tuntia... Historiallisista syistä Berliini on ollut aiemmin hyppymielessä todella provinssia, sillä muurien takaa piti lähteä aina länteen hyppäämään. Nykyiset Kerhot

BERLIININ

sijaitsevat entisillä Itä-Saksan pelloilla. Vaikka Saksa onkin tiheään asuttu maa, kentät (=pellot) ovat todella suuria, varalaskupaikkoja riittää silmänkantamattomiin. Itse vierailin kevään aikana kolmessa eri kerhossa, joista kaksi on länsisakujen, yksi entisten itäsaksalaisten paikka. Kaikki kolme löytyvät Hampuri-Berliini Autobahnin varrelta ja teillä on hyvät opasteet.

Hampuria lähimpänä on Neustadt-Glewe, Berliinistä 160 km, itäsaksalaista huumoria ja eksotiikkaa, pari Antonov 2:a ja ehdottomasti paras ruoka sekä seurapito. Oppilailla oli vielä banaanimaukut ja vanhat itävalmisteiset patjavarjot. Hyppy taisi olla 35 DEM/2500m. Fehrbellin, Berliinin tunnetuin hyppykeskus on noin 60 kilometriä kaupungista Hampuriin päin. Kaksi Pilatus Porteria, hinta 46 DEM/4000m. Hyppääjät pitävät itseään muita berliiniläisiä parempina, vaikka ei se hyppyjen tasossa näkynyt. Kolmas paikka sijaitsee nykyisin Granseessä, Autobahnilta Oranienburgiin päin eli melko suoraan Berliinin pohjoispuolella. Siellä päivysti ainakin viimeksi Cessna Caravan, 43 DEM/4000m. Joskus Granseen ja Fehrbellinin porukat tapaa toisensa ilmassa jomman kumman paikan yläpuolella ja yrittävät koota kuvion kahdesta koneesta. Jos olet osannut olla mokaamatta päivän aikana muilla hyppyillä, sinut tullaan varmasti pyytämään mukaan näihin "heroladeihin", siinä mielessä sisäpiirimäisyys saksalaisilta puuttuu. Eksoottista suomalaista kummastellaan muutenkin, sillä eihän tässä maassa voi hypätä kun meillä on aina talvi ja pimeää. Alhaiset hyppyhinnat ihastuttavat, kansan ominaisluonteeseen kun kuuluu aina puhua rahasta... Kaikissa paikoissa hypätään ahkerasti tandemia, sitä saa mainostaa jopa metrojen seinillä ja -asemilla suurin värikuvaajulistein toisin kuin täällä. AFF:ia (NoVaa) pääsee hyppäämään Granseessä ja Fehrbellinissä, sikahinnoilla tietty.

Jos hyppääminen ei kiinnosta, voit silti tavata paikallisia hyppääjiä joka keskiviikko kahdessakin eri kapakassa, Cumuluksessa ja ZigZagissa. Hyppyvideot pyörivät ja tulevaa viikonloppua suunnitellaan ahkerasti. Parinmuodostus on yhtä kiihvasta kuin meilläkin mutta kierrätys hankalampaa. Kivaa siellä kuitenkin oli ja kalja parempaa kuin täällä, valitettavasti.

Ulla



PEKKA ORA

70_v

Suomen Laskuvarjokerho r.y.

onnittelee kerhomme vanhinta

hyppääjää

PAKKO

Mara & Marko

La

S

k

Näihin ja moniin muihin kysymyksiin sai vastauksen, jos oli läsnä turvallisuuspäällikkö Marko Tiaisen ansiokkaasti pitämässä jatkokoulutustilaisuudessa, jossa harjoiteltiin mm. koneesta poistumista pakkolaskun jälkeen. Kerrataanpa nyt Marko- ja Mara-setien opastuksella pari kikkaa, joista voi olla jopa hyötyä.

Oheisesta kuvasta seuraavalla sivulla (jossa on muuten Twin Otter päältäpäin piirrettynä ja penkit katkoviivalla merkittyinä) selviää, että:

1) sammuttimia on kaksi; vesisammutin oikeanpuoleisen penkin takana koneen peräpuolella ja halonisammutin oikeanpuoleisen lentäjän penkin alla

2) hätäuloskäytävät on merkitty H:lla ja niitä on neljä; kaksi potkurien kohdalla ja kaksi takana (hyppyovi ja sen alareuna sekä oikealla puolella oleva ovi)

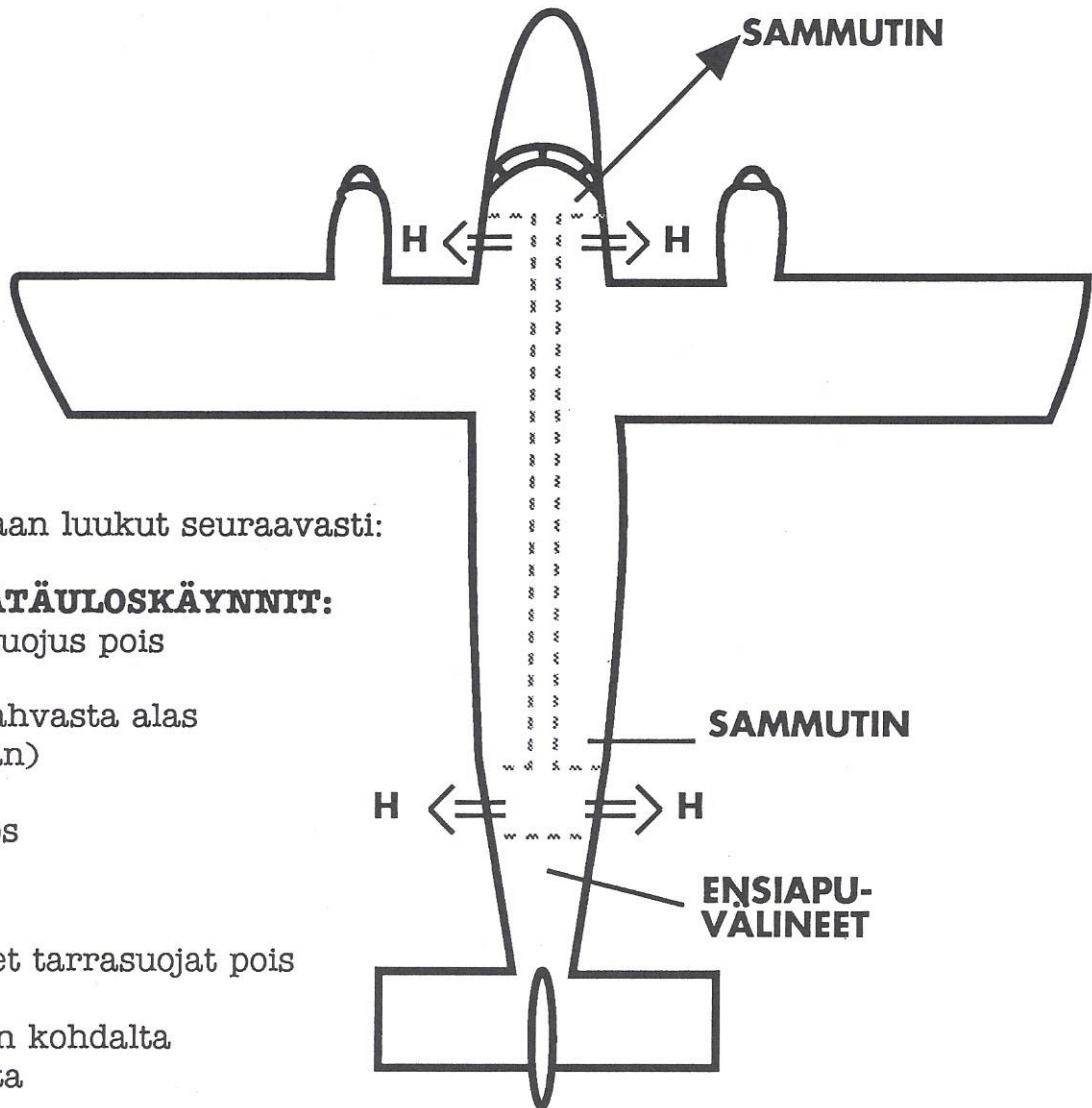
3) ensiapuvälineet löytyvät pyrstön tavaratilasta väliseinään hihnalla kiinnitettyinä (muttei pysyvästi)

Katsokaapa joskus mainittuja esineitä ja ovia tositarkoituksella ja lukekaa niiden ohjeet.

Kuka tietää missä Otterin tulensammuttimet ovat? Vai onko niitä ylipäätään missään? Entä miten koneesta poistutaan pakkolaskun jälkeen? Vastaukseksi ei riitä "nopeasti".

No mitä tehdään jos vaikka moottori sammuu? Kuten laulu sanoo, "me tehdään niinkuin lentäjät määräälee", eli lentäjät antavat tarvittavat komennot, vaikkapa "PAKKOLASKU", jolloin otetaan pakkolaskuasento. Istuinvyö pannaan kiinni ellei ole jo, kytkeydytään käsikoukkua vierustoverin kanssa, painetaan pää polviin ja tuetaan toisella kädellä niskaa. Jos mahdollista, voi yrittää kääntyä hieman selin lentosuuntaan, koska näin kestää lopun mahdollisia rasitusvammoja paremmin... Mutta laskeutumisasento on pääasia.

Tärkeätä on pysyä hiljaa paikallaan ja antaa lentäjille työrauha. Oikein hienojen sääntöjen mukaan pitää vielä ilmassa ollessa, kun järki jotenkuten pelaa, määrätä etukäteen ne henkilöt, jotka avaavat hätäuloskäynnit ja ottavat ensiapulaukun mukaan. Silloin ei kukaan enää maassa ihmettele, kuka tekee mitään.



Rysäyksen jälkeen avataan luukut seuraavasti:

ETUMMAISET HÄTÄULOSKÄYNNIT:

repäistään muovisuojaus pois

vedetään metallikahvasta alas
(se irtoaa kokonaan)

työnnetään ovi ulos

PÄÄOVI:

repäistään punaiset tarrasuojat pois

puristetaan nuolten kohdalta
ja vedetään lukoista

työnnetään ovi ulos

OIKEANPUOLEINEN OVI:

nostetaan kahvaa ylöspäin

työnnetään ovi auki (se jää saranoilleen)

Sitten vain ulos potkureita varoen - voivathan ne pyöriä !

Loukkaantuneet otetaan völjyyn tilanteen mukaisesti, mutta jos kiirettä ei ole, ei aiheuteta lisävammoja taitamattomalla käsittelyllä.

Poistutaan mieluummin ylämäkeen ja vastatuuleen, koneenräyskähän voi olla tulossa ja palava kerosiini valuu maassa ja tuuli lyö liekit vasten naamaa, jollei ole viksu, tajuatte kyllä. Pinkaistaan ainakin sadan metrin päähän eikä sitten tulla enää romun luo.

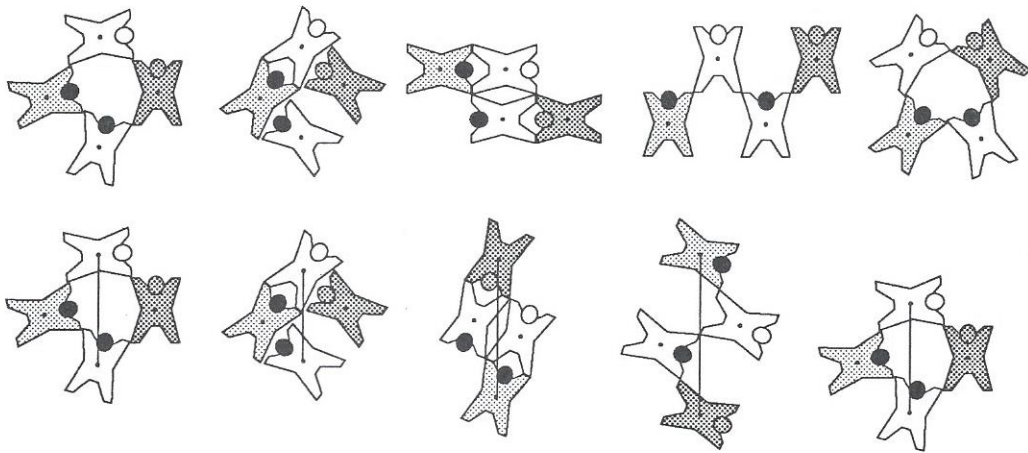
Ai niin, ei parane unohtaa lentäjiä hylkyyn, joten jos eivät itse pääse, nostetaan heidät ohjaamosta. SLK:n suurristi on varma pelastajille!

Siinä se - tarkoitus on tänä vuonna kerrata pakkolaskua jonkin jatkokoulutustilaisuuden yhteydessä. Sillä välin lukekaamme oppilaan oppaasta, miten toimitaan pakko- ym. vaaratilanteissa ja koneessa ollessa silmäilkäämme siellä olevia ohjeita. Niitä ei ole paljon, mutta tärkeys korvaa määrän, kuten aina.

Kuviohyppäämisen harjoittelussa kaikilla joukkueilla on yhteinen perimmäinen päämäärä: nopeus. Usein ei huomioida, että nopeus tarkoittaa omien liikkeiden nopeuden lisäksi ennen kaikkea koko joukkueen siirtymien nopeutta. Siihen, *miten* hypätään keskitytään koko energialla, vaikka painopisteen pitäisi toisinaan olla siinä, *mitä* hypätään.

RANDOM

siirtymät nelimiehisessä



SUUNNITTELUN TÄRKEYS

Nelimiehisestä kaikista siirtymistä on vapaita siirtymiä eli Random-siirtymiä huomattavasti yli puolet, noin 63 prosenttia. Tämä johtuu siitä, että block-suoritusten väliset siirtymät ovat myös joukkueen vapaasti suunniteltavissa, ne myös ovat siis random-siirtymiä. Vaikka kuviohyppääminen on itse asiassa vain muodostelmasta toiseen siirtymistä, eivät useat kilpailevatkaan joukkueet erityisemmin paneudu näiden siirtymien suunnitteluun. Usein koko hyppy suunnitellaan fiilispohjalta asiaa sen kummemmin miettimättä.

Vaikka vaihtoehtoisia kilpasarjoja (ja siten erilaisia siirtymiä) on tuhansia, on kuitenkin olemassa tiettyjä sääntöjä ja lainalaisuuksia, jotka pätevät kaikkiin random-siirtymiin. Paras lähestymistapa näihin sääntöihin on nelimiehisessä joukkueen jakaminen kahteen osaan: *sisä- ja ulkomiehiin*.

SISÄ- JA ULKOMIEHET

Sisä- ja ulkomiehillä on perinteisesti tarkoitettu hyppääjän paikkaa exitissä koneen sisä- tai ulkopuolella. Tästä ei kuitenkaan nyt ole kyse; sisä- ja ulkopuoli viittaavat hyppääjän sijaintiin suhteessa kuvion keskipisteeseen. Kuvion keskipistettä lähinnä olevat hyppääjät ovat sisämiehiä kahden muun jäädessä ulkomiehiksi. Voidaan ajatella, että sisämiehet hyppäävät keskenään 2-waytä, johon ulkomiehet telakoituvat.

Ajattelumallin tarkoituksena on jakaa random-siirtymän työ tasaisesti kaikille joukkueen hyppääjille ja saada hyppääjät erikoistumaan omiin tehtäviinsä. Pidemmän päälle siirtymät rupeavat muistuttamaan toisiaan, olipa kyseessä sitten mikä tahansa random-siirtymä.

Työn jakaminen tapahtuu käytännössä siten, että ulkomiesten napojen välille ajatellaan viiva, joka kulkee kuvion keskipisteen kautta. Ulkomiehet liikkuvat pitkin tätä viivaa (samalla mahdollisesti kääntyen) telakoituessaan sisämiesten 2-wayhin. Näin liike jakautuu tasaisesti: mikäli sisämiesten täytyy kiertää kuvion keskipistettä, kiertävät molemmat yhtä paljon.

Kuvassa näkyy kaksi eri tapaa tehdä sama sekvenssi. Molemmat ovat suurinpiirtein yhtä nopeita, mutta jälkimmäisessä kaikkien tehtävät pysyvät samoina kuvatusn idean mukaisesti.

KVADRANTIT

Huomionarvoinen seikka on, että kaikkien tehtävät ovat keskenään erilaiset. Jokaisella hyppääjällä on oma paikkansa eli 'kvadranttinsa'. Tämä ilmenee edellä kuvatusta sekvenssistä. Esim. mustapäinen sisämies näkee tilanteen parhaiten, hän purkaa kaikki kuvat. On syytä sopia etukäteen, kuka on yleensä jalat kuvaan päin (toinen ulkomiehistä) ja kuka purkaa kuvat (toinen sisämiehistä).

Kvadranttien mieltäminen helpottaa siirtymien suunnittelua ja koko ajattelumallin käytännön toteuttamista. Mikäli jossain kuviossa vastapäättää



Kuva: Jussi Laine

onkin eri hyppääjä kuin normaalisti, kannattaa miettiä voisiko hypyn suunnitella vakiokaavan mukaiseksi.

VASTAAVA HYÖTY?

Ajattelumalliin kuuluu exitin suunnitteleminen hypyn mukaan, eikä hypyn suunnitteleminen exitin mukaan, kuten yleensä tehdään. Jos joukkueella on hankaluuksia pitää exitkuvio kasassa, on syytä harkita, kannattaisiko hyppy kuitenkin suunnitella jollakin muulla tavalla.

Voidaan tietysti kysyä, että onko tällaisessa ajattelumallissa sitten jotakin uutta tai peräti, että onko sen omaksumisesta mitään käytännön hyötyä. Ainakin hyödyn osalta vastaus on jyrkän positiivinen. Hyöty ilmenee monellakin tavalla: matkan jakaminen kaikille joukkueen hyppääjille vähentää yksittäisen hyppääjän työmäärää, hyppääjät 'erikoistuvat' omiin tehtäviinsä, joukkueen on helpompi hahmottaa hypyn rytmi, on helpompaa tajuta milloin kuvio on kasassa joka taas vähentää turhia virhepisteitä jne. jne. Kaiken tämän yhteisvaikutuksena siirtymät nopeutuvat ja tuloksena on enemmän pisteitä!

Janne Laiho

• UUTTA • UUTTA • UUTTA • UUTTA • UUTTA • UUTTA •

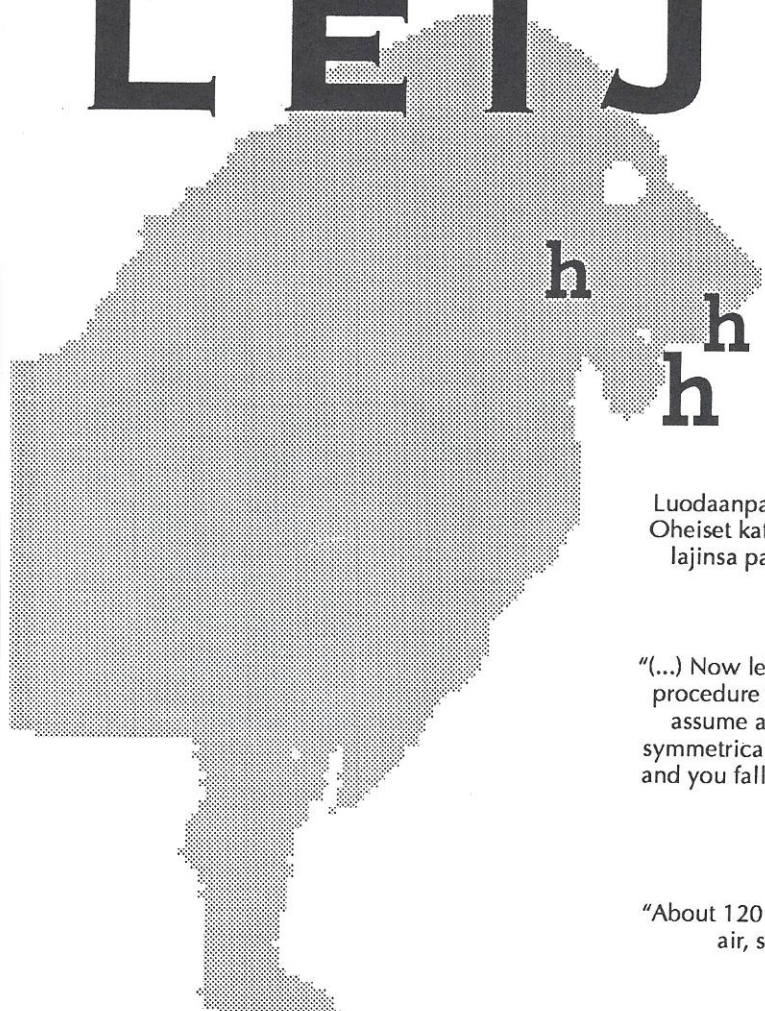
H
E
N
A
N



RIGGERI PALSTA

Kysy laskuvarjohyppyvarustuksiin liittyviä kysymyksiä - Amerikan-Hena vastaa lehden palstalla. Ei enää unettomia öitä -kynä käteen ja kysymykset lehden postilaatikkoon (vanhassa toimistossa).

LEIJONAN



h h h h h e n k ä y s

Luodaanpa silmäys tapoihin, joilla laskuvarjostinhommia käsitellään kirjallisuudessa. Oheiset katkelmat on kerätty käteen osuneista opuksista eivätkä ne välttämättä edusta lajinsa parhaimmistoa - paitsi C.S. Lewisin teksti. Vautsi, luulisi äijän hypänneen !

Ensin vähän koulutusta. Mitenkäs uloshyppy oikein sujuu?

"(...) Now let me tell you a couple of things you need to know." Grethel went over the procedure for exiting, and the theory of skydiving. "The idea is," he said, "that you assume a starfish position, like this." He stood legs apart, back arched, arms up symmetrically. "That puts the centre of gravity somewhere around your solar plexus, and you fall in a stable position, face down towards the ground. It takes about twelve seconds to reach terminal velocity."

"How fast is that?"

"About 120 miles an hour. If you're stable at that speed, You're riding on a cushion of air, so you can manoeuvre, track across the sky, that sort of thing (...)."

Niesewand, Peter: Scimitar

Harmi, että kaikki ei pääty hyvin... Mutta mitenkäs intissä koulutetaan?

Pakkaussuojilta menimme aukiolle, jossa oli useita lavoja. Niiden korkeus vaihteli puolestatoista kolmeen metriin. Jokainen pani sahanpuruilla täytetyn harjoitusvarjon selkäänsä, suoritti hyppyjä lavoilta, tuli maahan oikeaoppisesti kierähtäen oikealle tai vasemmalle sen mukaan kuin kouluttaja määräsi. Kierähdyksen täytyi päättyä asentoon, toisin sanoen: hyppy, maahantulo, pyörähtäminen sen oian ympäri, johon suuntaan oli määrä kaatua, sitten selkä-asennon kautta istumaan ja seisomaan (...).

Burgett, Donald R.: Tappajat taivaalta

Taitaa tuntua tutulta, vai? Mutta varjoakin pitää osata ohjata. Olisiko tästä systeemistä apua? Burgett jatkaa näin:

Kolme miestä hinattiin tornin eri puolille ja jätettiin roikkumaan sinne 85 metrin korkeuteen, kunnes kouluttajat olivat valmiita irrottamaan heidät. Suurikokoinen aliupseeri huusi ylös läpi pimeyden: -Näettekö valonne, numero yksi?

-En, kuului hätäntynyt vastaus, ja hyppääjä etsi hurjistunein silmin valon välähdystä.

-Irrottakaa numero yksi, kersantti mylvi.

-Odottakaa, kuului ääni ylhäältä pimeydestä, mutta mies oli jo matkalla alas (...)

-Näettekö valonne, numero kolme?

-Eeen.

-Irrottakaa numero kolme.

Näin julmaa ohjausopetusta ei sentään ole SLK:ssa.

Jatketaan. Useimmat tässä lainatut kirjat ovat valitettavasti sotakirjallisuutta, mutta kun hyppöhommat eivät tunnu tavallista romaanikirjailijaa kiinnostavan. Kummallista ! No, tällaiselta voi uloshyppy tuntua:

Ja nythän hyppäsi. Henkeäni salpasi. Kuulin vain - hup, ja sitten hän ei enää seissyt siinä. Nyt minä astuin ovelle. Huomasin, että vauhtituuli reutoi minunkin kasvojeni. Silmäsin alas(...). Väkisinkin silmäni ummistuivat. Yritin avata ne, mutta tulessa en saanut sitä aikaan. Silti tunsin olemuksessani keveyttä, ruumiini leijui ja sitten syöksyi ilman halki. Lävitäni virtasi ennen kokematon tunne. Piankin kuulin hiljaisen kahahduksen, lanteillani kävi nykäisy, sain silmäni auki. Riipuvin pystysuoraan ilmassa. Varjostin oli avautunut.

Gericke, Walter : Laskuvarjojääkärit hyökkäävät

Tai tällaiselta:

Yhtenä mossauksena Dakota oksensi peräaukostaan mieskasan ilman kivikovaan syliin. Korvista häipyi moottoreiden ujellus kuin sitä ei olisi koskaan ollutkaan. Kirkas hiljaisuus täytyi raastavan ilman äänestä. Sille korva oli kuuro.

Korhonen, Wexi: Sky divers. Tappajat taivaalta

Pyh ! Kovia jätkiä. Entäs jos pelkää?

Steiner nosti jalkansa hänen persuuksiensa alle ja sysäsi hänet ulos koneesta (...).

Kun hyppää runsaasta sadasta metristä, ei oikeastaan ehdi pelästyäkään. Preston tajusi syöksyn, äkillisen nykäyksen, läjähdysten, kun laskuvarjo tavoitti ilmaa alleen, ja sitten hän heilahteli jättiläissateenvarjon alla.

Se oli fantastista. Kalpea kuu horisontissa, märät laakeat hietikot (...).

Hän putosi maahan kovalla voimalla, liiankin kovalla tai siltä ainakin tuntui, kierähti nurin ja huomasi kuin ihmeen kautta seisovansa jaloillaan, laskuvarjon aaltoilla kuumassa kuutamossa hänen yläpuolellaan kuin jokin kalvas kukka (...).

-Minä tein sen ! hän huusi ääneen. Minä näytin niille !

Higgins, Jack: Kotka on laskeutunut

Etä sittenkin se voi olla hauskaa ja vielä esteettistä, jopas jotakin. Mutta ei Prestonista lopulta ollut mihinkään... Otetaan toinen sankari.

Ross hyppäsi kadoten auringonsäteisiin. Munro sanoi : -Te olette seuraava.
- En ole koskaan ennen hypännyt, Elliot sanoi.
- Se on paras tapa. Ette osaa pelätä.
- Mutta minä pelkään.
- Siinä asiassa minä voin auttaa teitä, Munro sanoi, ja hän tyrkkäsi Elliotin ulos koneesta.

Vai taas tyrkitään ihmisiä koneesta !? Entäs itsenäinen hyppypäätös katsotaan, kuinka Elliotin käy.

Elliot putosi peläten kuollakseen. Hänen mahansa pomppasi kurkkuun ja hän tunsu suussa sapen maun (...). Aikaa oli kulunut liikaa. Ilmeisesti laskuvarjo ei avautuisi. Hänen henkensä oli nyt rinnan päälle kiinnitetyn laskuvarjon varassa (...). Mitään ei tapahtunut (...). Oli kulunut ainakin kolme minuuttia siitä hän oli hypännyt koneesta (...). Hän nytkähti oikein päin niin että luut väännähtivät. Hetken hän luuli iskeytyneensä maahan, ja sitten hän tajusi että hän laskeutui yhä ilman halki, mutta hitaammin (...). Suoraan yläpuolella oli jättimäinen suorakulmainen hahmo, jossa oli kirkkaita punaisia, valkoisia ja sinisiä raitoja: laskuvarjo. (...) Se näytti suuresti lentokoneen siiveltä, josta kulki köysiä hänen vartaloonsa.

Crichton, Michael: Kongo

Sellaista se on ekalla kerralla. Huisaa!

Lentäjällekin voi käydä niin, että kone panee stopin. Paras olla varjo kaiken varalta:

Hän (...) tarttui katapultti-istuimen laukaisuvipuun ja vetäisi. Hämärästi hän tajusi terävän pamauksen, tempaisun, iskun kypärelle vasten ja vihdoin, kun hän oli sinkoutunut lujalla vauhdilla ulos ilmaan, toisen lujemman iskun (...). Hän ei huomannut, kun ilmanpaine laukaisi irrotti hänet istuimesta ja avasi laskuvarjon. Kun hän taas saattoi ajatella selkeästi, hän heilui rajusti laskuvarjon nyörien varassa muutaman metrin päässä maan pinnasta. Viime hetkessä hän ehti koukistaa jalkansa ja jännittää lihaksena ottamaan vastaan töytäyksen.

Hamre, Leif: Hyppää, Petter

Nii-in, alastuloasento tekee ihmeitä, jos sen vain muistaa.

Lentäjälle voi käydä TODELLA huonostakin. Näin Tyynellä merellä:

Taivaalla näkyi äkillinen kirkas räjähdys (...). Saaren yläpuolelle ilmestyi tumma pilkku, jonka muodosti nopeasti alaspäin leijaillevasta laskuvarjosta hervottomasti heilahtelevin jäsenen riippuva ihmishahmo. Eri korkeuksilla suunnaltaan vaihtelevat tuulet kuljettivat sitä mielensä mukaan (...). Se putosi maahan ja lyyhistyi vuoren rinteelle sinisten kukkien joukkoon (...).

Golding, William: Kärpästen herra

Kannattaa lukea muuten koko kirja. Laskuvarjohyppääjä voi saada yllätyksiä aikaan näytöshyppyillä ja muutoinkin.

Sitten hieman iloisempia juttuja, laskuvarjojääkäriarjon varassa:

Vasta sitten hän käsittää. Hän katsoo ylös, katsoo alas. Hänen ruumiinsa heilahtelee vinhasti hihnojen varassa, sitten hän tuntee jonkin jarruttavan vauhtia, heilahdukset muuttuvat pehmeämmiksi. Hänen kouristuneet kasvonsa laukeavat. Hän leijuu ilmassa ja nauraa. Tämä on mielikuvituksellista, tuumii hän, suurenmoista! Maailma, taivas hänen yllään, lentokenttä hänen allaan, menneisyys ja tulevaisuus tuntuvat kimmeltävän auringon paisteessa. (...) Ja maa lähestyy, lähestyy.

- Jalat yhteen ! huutaa kouluttajien kuoro. He tietävät, että aloittelijat usein kokevat ensimmäisen hypyn aikana niin voimakkaan tunteen, että unohtavat kaiken ja voivat taittaa jalkansa.

Berthold, Will: Taivaalta helvettiin

Ja sodan loppu:

- Irki. Saatanan laskuvarjomiehet...Hellittäkää...Minä määrään...Kaikki saavat maata ja rahaa...Ja valtaa minä annan kaikille...

Tämän sitaatin alkuperän saatte itse selvittää, ei ole vaikeaa.

Katsotaan lopuksi mielikuvituksen lentoa, sillä kyseessä ei ole oikea hyppy. Kuvaus on silti (siksi?) upea.

Ja nyt hänen alapuolellaan oli pelkää ilmaa tuhansien ja tuhansien jalan mittojen syvyydeltä. Jill oli peloissaan vain hetken. Ensinnäkin alapuolella näkyvä maa oli niin kovin kaukana, ettei sillä tuntunut olevan mitään tekemistä hänen kanssaan. Toiseksi - liitelemisen leijonan henkäyksessä oli tavattoman mukavaa. Jill totesi voivansa maata joko selällään tai vatsallaan taikka kieppua millä lailla häntä huvitti, ihan niin kuin vedessä voi (...). ja koska hän itse liikkui hengityksen tahtiin, hän ei tuntenut tuulta ensinkään, ja ilma oli suloisen lämmintä. Ei tämä ollut hitustakaan samanlaista kuin lentokoneessa lentäminen, koska tässä ei kuulunut melua eikä tuntunut ääntä.

Lewis, C.S.: Hopeinen tuoli

(Narnia-sarja)

Näin kirjailijat kuvaavat lajiamme, ja voitte itse sanoa, kuinka he onnistuvat. Jotakin he tavoittavat, mutta mielestäni ei-hyppääjä on parhaiten löytänyt vapaan pudotuksen tunteen.



Mara

Miten kerhotoimintaa voisi kehittää?

Viime vuonna Suomen Laskuvarjokerhossa hypättiin enemmän kuin koskaan missään kerhossa Suomessa.

Kaikki on siis hyvin? Ei, sillä SLK:lta puuttuu selkeät tavoitteet. Voiko kukaan suoralta kädeltä luetella mitkä ovat kerhon toiminnan päämäärät?

SLK ajopuuna

Hyppymäärä kertoo karkeasti sen miten aktiivinen kerho on. Viime vuonna Helsingissä luku oli 16 325. Mutta tilastoista saa selville myös sen että Jyväskylässä hypättiin 6 791, Utissa 7 282 ja Turussa 5 589 kertaa. Kuitenkin Otteri vie taivaalle neljä kertaa enemmän väkeä kuin Cessna 206.

Miksi Helsingissä on vain runsaat kaksi kertaa enemmän hyppyjä? Tähän parakin portaiden kuoro vastaa aina "Vantaa rajoittaa, Vantaa rajoittaa". Mutta tämä ei ole totta kuin osaksi. SLK rajoittaa itse toimintaansa. Sen näkee siitä miten kone usein seisoo vaikka keliä on ja rajoituksista ei ole tietoaakaan. Näin on erityisesti loppukaudesta.

Ongelmana on huono kerhohenki ja päämäärättömyys. Vuosi 1994 on vaikea: kansantalouden tila ei voi olla vaikuttamatta yksittäisten hyppääjien rahankäyttöön. Kestää ennen kuin nousukausi tuntuu hyppääjien lompakoissa. Kriisin uhatessa on hyvä pysähtyä hetkeksi ja miettiä mitä Suomen suurimman Laskuvarjokerhon todella pitäisi tehdä.

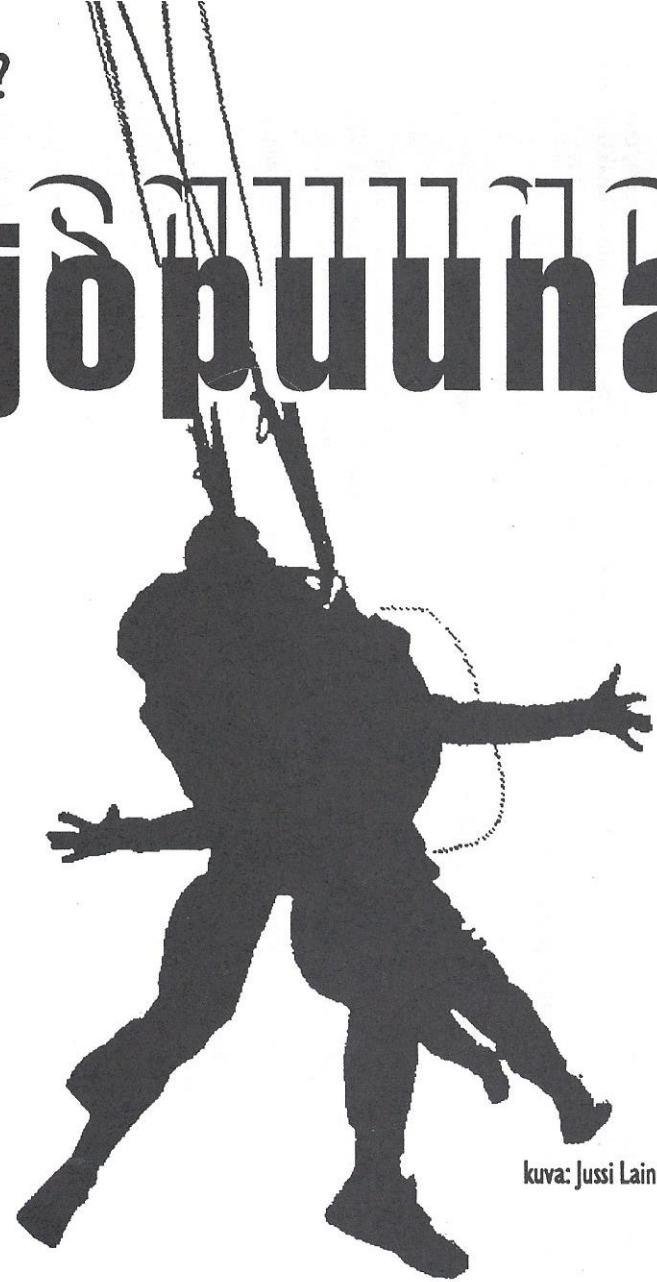
Miksi kaikki eivät viihdy?

On tapana sanoa että SLK on niin iso kerho että sitä ei voi tuntea omakseen. Tämä on vain tapa sanoutua irti vastuusta. Kerho on tilanteessa jossa sitoutuvat ja tekevät ihmiset eivät siellä halua toimia. Tämä on tietysti yleisty - toki monet uhraavat paljon vapaa-aikaansa kerhon takia. Mutta harvinaista ei ole se että toisten työskentely nollataan haukkumalla niin selän takana kuin päin naamaakin.

Tämä johtaa kierteseen, jossa kerholle tulevat aktiivit toimivat kunnes huomaavat tilanteen. Sitten he joko lopettavat kokonaan tai tyytyvät vain hyppäämään hyppynsä ja lähtemään kotiin.

Takana on myös se kova linja, joka kerholla on omaksuttu. Kaikki eivät voi ymmärtää ajoittain rajuakin kielenkäyttöä mitä parakeilla harrastetaan. Sen sijaan että uusien jäsenien mukaantuloa helpotettaisiin, sitä aktiivisesti vaikeutetaan. "Jos et kestä mitä me olemme kestäneet, ei sinua tarvita."

Monet silti pärjäävät ja hyppäävät tyytyväisinä. Mutta olemme tilanteessa, jossa aktiivihyppääjien ja ennen kaikkea niiden, jotka ovat valmiita jotain tekemään, määrä on laskemassa. Nyt kerholla ei yksinkertaisesti ole varaa karkottaa keskuudestaan yhtään ainoaa lajista kiinnostunutta ihmistä.



kuva: Jussi Laine

Tarkoituksenahan on edistää laskuvarjourheilua, ei turhaa poskensoittoa.

Mitä tälle voisi tehdä - asianomaisille kun on turha mennä asiasta huomauttelemaan? Ainoa tapa on löytää kerholle uudelleen tarkoitus ja päämäärä, johon jäsenet haluavat sitoutua. Pelkkään koneesta hyppimiseen SLK kelpaa nykyiselläänkin, mutta todellisuudessa keho on pitkälti ajopuu, jota eri ryhmät käyttävät omien päämääriensä välineenä. Kerhon tulevaisuus ja laskuvarjourheilun edistäminen eivät kiinnosta.

Mitä kerho on?

Suomen Laskuvarjokerhossa oli viime vuonna 415 jäsentä, joista 190:llä oli C-kelpuutus ja 25 oli hyppymestareita. Yhdellätoista kurssilla koulutettiin 178 oppilasta. Oppilashyppyä tehtiin 4900 kappaletta, joista JADeja oli 1600.

Karkeasti voidaan siis todeta että puolet jäsenistöstä eli oppilaat hyppäsivät vajaan kolmanneksen hyppystä. Toinen puoli paukuttaa sitten loput. Mutta kun kerhon kiilarilistaa katsoo voi huomata että todella paljon hyppää vain pieni ryhmä. Voiko 20 hyppyä vuodessa takovaa kutsua aktiivihyppääjäksi? Yli sata hyppyä sai kasaan vain parikymmentä kerholaista.

Jäsenistön voi jakaa esimerkiksi kuuteen ryhmään:

1) Kilpaa vakavissaan hyppäävät. Tämä on melko pieni joukko ja tietää mitä tekee ja haluaa.

2) Kilpaa huvikseen hyppäävät. Hieman edellistä isompi ryhmä, jolle kerholla voisi olla paljonkin annettavaa.

3) Hyppäämisen harrastajat. Ovat olleet mukana jo kauemmin. Eivät välttämättä kaipaa kovin suurta panostusta pysyäkseen tyytyväisinä.

4) Tuoreet lupakirjahyppääjät. Usein pahasti tuuliajolla. Hyppyuran toinen kriittinen vaihe.

5) Pidemmälle ehtineet oppilaat. Jos intoa löytyy, koulutusohjelma kyllä lapioi heidät eteenpäin.

6) Alkeisoppilaat. Suuri ryhmä, jonka jatkohalukkuuden nostamiseen on nyt panostettava.

Kerhon olisi tehtävä selkeä toimintasuunnitelma, jolla jokaiselle ryhmälle pyritään takaamaan mielekäs tapa harrastaa laskuvarjourheilua. Erityiset painopistealueet löytyvät alkeisoppilaista ja tuoreista lupakirjahyppääjistä. Näihin ryhmiin panostamalla pystytään aktiivien määrää nostamaan ja siten parantamaan hyppäämisen laatua ja myös määrää.

Yksinkertaiset toimenpiteet

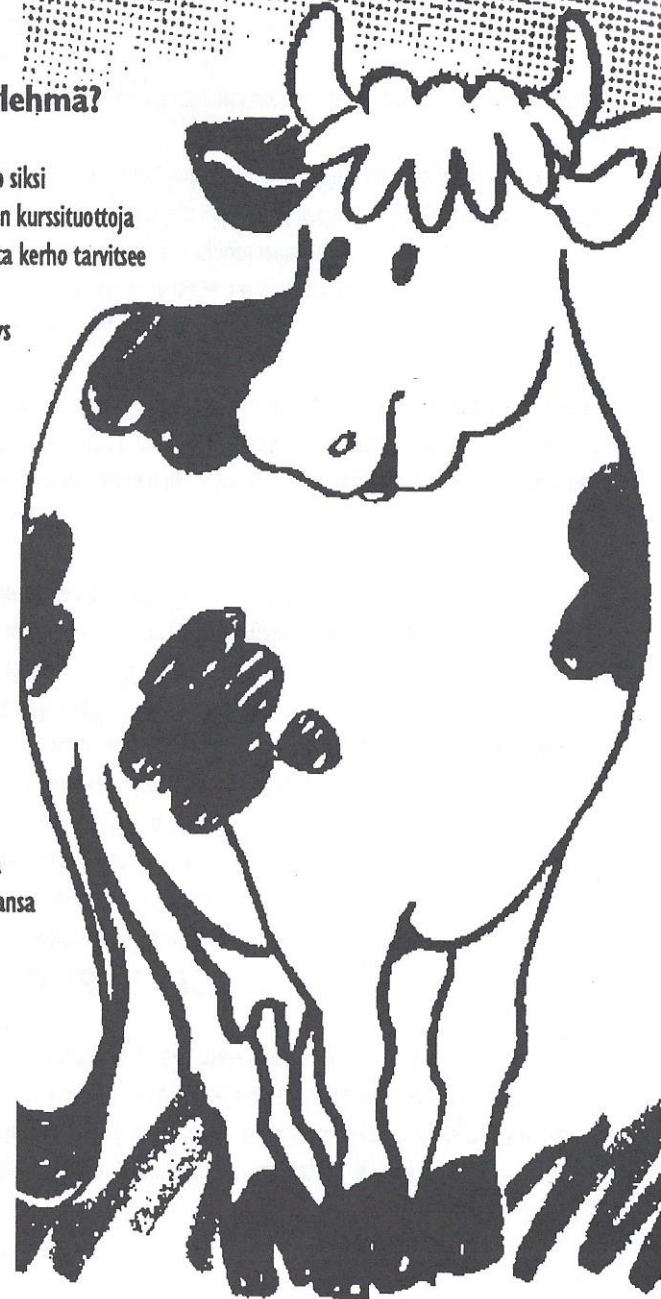
Aktiivisesti harjoittelevat FS-joukkueet ovat toiminnan yksi selkäranka. Ne edistävät lajia ja takaavat tietyn kuorman koneelle. Ongelmana on se että tämän ryhmän hyppymäärät useimmiten romahtavat SM-kisojen jälkeen.

Joukkueet kokevat Malmin sopimattomaksi tehokkaaseen harjoitteluun rajoitusten ja odotteluajojen takia. Kerhon on pyrittävä takaamaan joukkueille valmentautumiseen mahdollisimman hyvät olosuhteet. Oman hyppytoiminnan tehostaminen on selkein ja ensimmäinen askel tässä koska rajoituksiin emme juuri voi vaikuttaa.

Manifestin toiminnan kehittäminen on päässyt vauhtiin. Manifestinohitaja on entistä selvemmin mielletävä hyppytoiminnan johtajaksi, jolla on valta ja ennen kaikkea vastuu siitä että toiminta pyörii. Kun tämä opitaan ja tulokset näkyvät tilanne hyväksytään vaikka joskus manifesti toimisikin toisin kuin on totuttu. Kokonaisuuden edun on ratkaistava. Mutta tässäkin törmätään kerhon perusongelmaan: vain oma etu kiinnostaa ja manifestinpitäjät haukutaan tavan vuoksi. Toimiva manifesti ei auta ainoastaan joukkueita. Siitä hyötyvät kaikki JAD-oppilaista alkaen. Mutta tuoreille lupakirjahyppääjille tarvitaan myös muuta tukea. Organisoituiden hyppy ja valmennus ovat ensimmäiseksi mieleen tulevat toimenpiteet. Tähän suuntaan ollaan myös menossa ja hyvä niin.

Onko kurssilainen vain lypsylehmä?

Hyppykurssit ovat kerhon tärkein tulonlähde. Jo siksi koulutuksen on toimittava. On selvää että ilman kurssituottoja hyppyn hinta olisi merkittävästi korkeampi. Mutta kerho tarvitsee uusia jäseniä myös jatkuvuuden turvaamiseksi. Monille riittää parin ensimmäisen hyppyn jännitys ja sitten lähdetään etsimään uusia haasteita. Toiset ovat periaatteessa kiinnostuneita jatkaamaan mutta syystä tai toisesta ajautuvat pois toiminnan piiristä. Juuri tämä joukko on se, johon kannattaa panostaa. Kerholla jatkuvasti notkuva perusjoukko ei ympäristöönsä juuri kiinnitä huomiota. Mutta "ulkopuoliselle" se saattaa olla melkoinen järkytys. Kaikki on hiukan rempallaan, parakkia ei ole siivottu kuu-kausiin, suihku on kaikille yhteinen, nurkissa ajelehtii viina- ja kaljapulloja, paikat ovat täynnä "hauskoja" varastettuja esineitä ja kylttejä... Minkälaisen kuvan tämä kaikki antaa laskuvarjourheilusta joka haluaa uskotella olevansa vakavasti otettava urheilulaji?



Tämä ei tarkoita että kerhosta pitäisi tehdä joku Golf-klubi. Rockenrollia pitää olla mukana touhussa. Mutta varsin pienellä panostuksella SLK:sta saataisiin huomattavasti parempi paikka viettää aikaansa ilman että kerhon railakasta imagoa yhtään himmennettäisiin.

Kurssilaiset tulevat ja menevät - sille ei voi mitään. Mutta heihin ei silti saa suhtautua kuten välttämättömään pahaan. Koulutuspäällikkö Roivaisen kaavilema kurssikummi-järjestelmä on askel oikeaan suuntaan. Oppilailla on silloin henkilö, jonka he tietävät auttavan eteenpäin.

Erikoislajin ongelmat

Hypääminen on aina hieman erilainen harraste siihen liittyvien riskien takia - halusimme tai emme. Ja vaikka sitä ääneen ei tunnustetakaan, monet eivät pane pahitteeksi sitä pullisteluarvoa, jonka laskuvarjohyppääjän maine tuo.

Kun kerhossa kolisee monta isoa egoa on selvää että auktoriteetteihin on vaikea suhtautua luontevasti. Tämä näkyy syhteessä muihin kerholaisiin, johtokuntaan, tuomareihin, Ilmailuliittoon, lennonjohtoon tai ilmailumääräyksiin yleensä. SLK:n johtokunta onkin elin, joka joutuu keskittymään juokseviin asioihin sen sijaan että se veisi kerhoa selkeästi johonkin suuntaan.

Isot egot aiheuttavat myös sen että laskuvarjourheilu on urheiluna siitä ainutlaatuinen että valmentajia ei ole. Normaalistihan jo junioritasolla on omat valmentajansa, meillä SM-tasolla nyhjätään omassa piirissä. Yksittäiset joukkueet tosin ovat löytäneet auttajia pidemmälle ehtineistä mutta järjestelmällinen valmennus puuttuu.

Eiko hypääjäyhteisöstä löydy sellaisia jo jäähdytteleviä kilpahyppääjiä, jotka kokisivat valmentamisen mielekkääksi tavaksi harrastaa? Vai onko kyse siitä että joukkueet eivät halua ketään "määräilemään"?

Kysymys on myös siitä pitääkö valmennuksesta maksaa.

Tarkemmin muiden lajien käytäntöjä tuntematta voi varmuudella sanoa että on paljon sellaisia valmentajia joille toiminta on nimenomaan tapa harrastaa.



kuva: Jussi Laine

Pienten askelten politiikka

SLK:n kokoisella kerholla pitää olla pidemmän ajanjakson tavoitteita. Nykypäivän toimintasuunnitelma "hypätään paljon, edistetään hyppäämistä ja pidetään SM-kisat" ei riitä. Tässä esimerkkejä muutamista ensiaskeleista, joilla kerhon toimintaan ehkä saataisiin tavoitteellisuutta. Lisää voi kukin keksiä itse muistaen kuitenkin että jo muutamankin toteuttaminen olisi merkittävä askel.

Tavoitteet vuodelle 1995

SLK pysyy Suomen johtavana FS-kerhona

Freestyle kuuluu kerhon lajivalikoimaan

Nova-koulutus on vakiintunut

Hypymäärä nousee yli 17 000:n

Koulutetaan 200 oppilasta, joista 20% nova-oppilaita

JAD-alkeisoppilaita vähintään 40% jatkaa itseaukaisuihin ja 20% saa C-kelpoisuuden

Nova-oppilaita 90% saa C:n

Vaaratilanteet vähenevät 20%

Talous mahdollistaa lainan lyhentämisen ohjelmaa nopeammin vaikka hypyn hinta ei nouse yleistä hintatasoa nopeammin

Toimenpiteitä

Käynnistetään suunnitelmallinen hyppyjen organisointi juuri lupakirjansa saaneille. Tuetaan toimintaa, jossa kokeneet kisahyppääjät valmentavat aloittelevia joukkueita. Nimetään kerholle valmennuspäällikkö, joka ohjaa mielekkääseen tapaan aloittaa joukkueharjoittelu.

Järjestetään harjoitus-FS-kisa alkukesällä.

Järjestetään kurssi Freestylen alkeista ja harjoituskilpailu.

Pidetään kertauskursseja lajista pois ajautuneille hyppääjille.

Turvallisuuskoulutusta annetaan läpi koko kauden tietoisuutyyppisinä seminaareina.

Alkeiskurssille nimetään kummit, jotka ovat mahdollisimman paljon mukana koko kurssin ajan.

Manifestin toiminnassa harjoittelevat joukkueet huomioidaan antamalla niille tilanteen mukaan etusija.

Kerholle nimetään isäntä/emäntä, joka huolehtii kiinteistön kunnosta organisoimalla talkoita.

Alaparakissa järjestetään pienimuotoinen remontti, jossa mm. lattia uusitaan.

Pidetään kurssi radiokouluttajille.

Juhannusleirillä panostetaan toisaalta oppilaisiin ja toisaalta organisointiin.

taivaalla tapahtuu

WORLD CUP / OPEN EUROPEAN CHAMPIONSHIPS 1994

Paikka: Centro Paraciadismo Costa Brava, Empuriabrava, Espanja

Aika: 24.9-3.10.1994

lisätietoja: Pål Bergan, Skippergt 5, N-0152 Oslo, Norway, kotipuh: +47 22 50 03 07, työpuh: +47 22 33 69 11, fax: +47 22 33 31 79

ISRAEL DROP ZONE

Sijainti: 60km pohjoiseen Tel Avivista ja 30km etelään Haifasta

Konekanta: Pilatus Porter, Islander ja Cessna 206

Avoinna: joka päivä, läpi vuoden

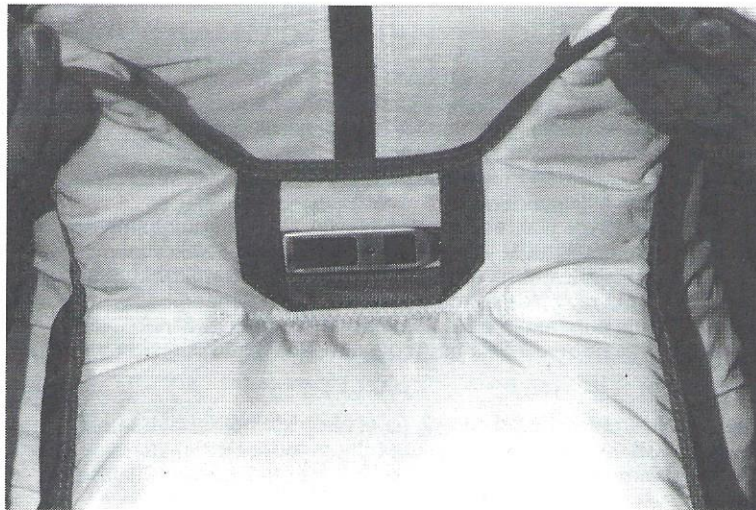
Majoitus: 15 min ajomatkan päässä edullisia hotelleita ja majataloja

Muuta: hyppykeskuksessa kahvila, briefing huone, pakkaushuone

Oppilaat myös tervetulleita.

Yhteystiedot: Sky Club Ltd. The Israeli Skydiving Center, Habonim Beach, P.O. BOX 48262 T.A., autopuh.: 050-218367/8, fax: 03-497089

UUTTA UUTTA
UUTTA UUTTA
UUTTA UUTTA
UUTTA UUTTA
UUTTA UUTTA
UUTTA UUTTA
UUTTA UUTTA
UUTTA UUTTA
UUTTA UUTTA
UUTTA UUTTA



NOVA PÄÄKUVUT POISTETTU KÄYTÖSTÄ

Glide Path on maadoittanut kaikki valmistamansa Nova-pääkuvut. Kuvulla on sattunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, joissa syynä on ollut kuvun tukahtuminen finaalisissa.

SPECTRA-PUNOKSILLA OLEVIEN SWIFT PLUS VARAVARJOJEN TARKASTUS

PARA FLITE ON ILMOITTANUT, ETTÄ KAIKKI SWIFT PLUS VARAVARJOT, JOISSA ON SPECTRA-PUNOKSET ON TARKASTETTAVA SEURAAVAN PAKKAUKSEN, TARKASTUKSEN YHTEYDESSÄ TAI 150 PÄIVÄN KULUESSA TÄSTÄ OHJEESTA, MIKÄ TULEE ENSIMMÄISENÄ. PARA FLITE ON HAVAINNUT YHDESSÄ VARJOSSA VIRHEELLISEN BARTACKIN ULOMMASSA D-PUNOSRYHMÄSSÄ. BARTACK ON OLLUT LIIAN LEVEÄ, JOLLOIN SE EI OLE OSUNUT SISÄÄN PUJOTETTUUN PUNOKSEEN.

ATOMEISSA CYPRES-VALMIUS STANDARDINA

Elokuusta 1993 lähtien kaikki ATOM-valjaat, myös ATOM Tandemit, on varustettu CYPRES-valmiuksilla. Valjaiden hinnat eivät ole nousseet; standardivärit edelleen 4900 FFR ja custom-värit 5400 FFR.

KORVISSA SUHISEE

1.

Mikäli kansainväliset tilastot ovat vertailukelpoista, suhisee meillä lähes miljoonan kansalaisen korvissa ääni, jota ei todellisuudessa ole. Kyseessä on ikävä ja häiritsevä oire, tinnitus nimeltään. Silloin korvissa soi lakkaamatta korkeudeltaan ja voimaltaan erilaisia ääniä.

Suhina sellaisenaan ei ole vaarallista, mutta se kertoo yhden asian: kuuloelmemme ei ole kunnossa. Ihmiskorva ei ole varustettu siihen häiriöön, jota nyky melu eri muodoissaan aikaansa. Luonnossa esiintyy harvoin kovia ääniä kuten lähellä iskevä salama ukkosen jyrähdyksineen. Merenkäynti ja myrskytuulikkaat eivät vastaa voimakkuudeltaan meitä nyt säännöllisesti rasittavia ääniä.



2.

Kuuloelmemme on erittäin hieno ja herkkä rakenteeltaan. Ulkokorvasta ääni siirtyy tärykalvon kautta välikorvan riisinyvän kokoisiin pieniin kuuloluihin. Nämä värähtelevät tärykalvon tulevien paineiden tahdissa. Niistä värähtely siirtyy noin kahden ja puolen sentin pituiseen nesteeseen täyttämään käytävään, sisäkorvan simpukkaan. Simpukan sisäpinnalla on vierähtävässä tuhansia lyhyillä karvoilla varustettuja soluja. Nämä värekarvat ovat seitin ohuita ja helposti vaurioituvia. Niitä voidaan ruohon lailla tallata, jolloin ne nousevat jälleen pystyyn. Mutta mikäli tallaaminen jatkuu, eivät ne enää voikaan nousta. Ne ovat lakastuneet. Juuri tällaisen tallaamisen lailla toimivat liian voimakkaat ääniaallot. Äänethän ovat luonteeltaan paineaaltoja. Yksi voimakas aalto saattaa jo muutamassa minuutissa tuhota värekarvojen kyvyn viestittää ääntä edelleen aivojen kuulokeskukseen. Moottoripyörällä tai traktorilla ajaminen ilman äänenvaimennusta eli kuulosuojainta aiheuttaa noin 105 desibelin voimakkuuden. Kuulo saattaa vaurioitua jo tunnissa. Haulikon laukaus on noin satakertainen johonkin jo sinänsä vahingoittavaan musliin huppuhukemaan verrattuna. Yksi ainoa pamaus saattaa jo vioittaa kuuloa. Olemme asutuskeskuksissa jatkuvan melun armoilla. Liikenne melua noin 90 desibelin voimakkuudella. Kalkki 80 desibelillä ylittävää ääniä voi vaurioittaa kuuloa jos sitä kestää pitkään. Pölynimurointi vastaa juuri tätä tasoa.

3.

Miten on mahdollista, että korvat soivat vaikka värekarvat eivät enää toimi? Vaurioituneiden karvasolujen alueelta ei enää tule aivoihin sähköisiä signaaleja. Luultavasti aivot kuitenkin lähettävät edelleen niin sanottuja palaute- tai peruustussignaaleja. Terveessä korvassa nämä peittyvät korvista tuleviin oikeisiin, ulkoa tulleisiin ääniin ja tasapainoittavat siten kuulokeskuksen toimintaa. Vioittuneessa korvassa ei tiettyllä äänialueilla enää tule muita ääniä kuulokeskukseen. Vain aivojen omat signaalit soivat. Suhina onkin itse asiassa hiljaisuuden ääntä aivoista. Elimistö on tiettyyn rajaan saakka suojaautunut myös liiallisilta äänlärsyksiltä. Pieniin kuuloluihin on kiinnittynyt lihaksia, jotka jäykistävät nämä äänenvälittäjät ja tiukentavat tärykalvoa. Sisäkorvaan ei ääni etene enää vapaasti. Mutta tämä puolustusjärjestelmä on hidas. Kestää noin 60 millisekuntia (sekunnin tuhannesosaa) ennenkuin se ennättää reagoida esimerkiksi ammuksen ääneen. Paukkupommin pamaus voi tuhota karvasoluja ennenkuin edes itse olemme tajunneet äänen. Nämä pienet suojaohjelmat välikorvassa väsyvät myös nopeasti eikä niistä ole apua jos niitä rasitetaan yli minuutin ajan.

Toistaiseksi ei ole keinoja lopettaa korvien soiminen mikäli sen syynä ei ole jokin hoidettavissa oleva tauti eivätkä herkkä kuuloelimet ole pysyvästi vaurioituneet. On vain tullava toimeen sen kanssa. Ja ainoa keino estää tämä ikävyys on omien toimenpiteittemme varassa. Korvia on suojeltava liialliselta meluärsytykseltä.

Tätä varten melua tuottaviin ammatteihin on kehitetty kuulosuojaimia. Myös kilpa-ampujat käyttävät niitä.

Yrittäessämme ilman näitä suojata kuuloa vaikkapa käsillämme, on tärkeää tehdä se oikein. Peikkä sormien työntäminen korvakäytävään ei auta. On painettava korvakäytän suulla oleva rustoinen uloke tiukasti korva-aukon päälle. Näin saavutetaan 20 desibelin vaimennus. Pumpulikkaan ei paljon auta. On käytettävä tiiviimpiä korvatulppia.

Ennenkaikkea on vältettävä melua. On pysyttävä kaukana kiviporista, sireeneistä ja paukkeesta. Usein se on jo myöhäistä. Joku lapsuudessa korviin saatettu pamaus tai vaikkapa voimakas läiskäys korville saattaa olla syynä siihen, että myöhemmillä iällä korvissa alkaa solda. Ennaltaehkäisy on tässäkin yhteydessä paras apu.

Tämä artikkelin on lyhennelmä Kaarlo Harttalan artikkelista "terve elämä" -lehdessä 3/94.

NEWS FROM AMERIikka

KAUSI ON ALKANUT JA AMERIKASSA ON DUUNIA RIITTÄNYT. MUTTA JOSTAIN KUMMAN SYYSTÄ EI KUKAAN OLE PÖLÄHTÄNYT OVESTA SISÄÄN KAMOJEN KANSSA JA ILMOITTANUT JUURI MANIFESTANNEENSA ITSENSÄ SEURAAVAAN POKAAN JA KAMAT PITÄISI LAITTA A KUNTOON SIIHEN MENNESSÄ, ELI MOLEMMAT VARJOT TARKASTAA, VV PAKATA JA TARRAT VAIHTAA. HIENO A, JOS JÄSENISTÖ ON OPPINUT, ETTÄ MIKÄÄN EI TAPAHDU ALLE AIKAYKSIKÖN. VAIKKA ME KAIKKI YRITÄMME TÄYTTÄÄ HYPPÄÄJIEN TOIVEET, TÄMÄ ON KUITENKIN MEILLE KAIKILLE HARRASTUS, JA "OIKEA" TYÖ SAATTA A JOSKUS AJAA AMERIKAN AIKATAULUJEN OHI. TUODESSANNE KAMOJA HOITOON, KOETTAKAA VIELÄ MUISTAA LIITTÄÄ MUKAAN VIESTI, JOSTA ILMENEE VARJON OMISTAJA, ELI KENEN TILIÄ VELOITETAAN JA MITÄ HALUATTE VARJOLLE TEHTÄVÄ. SE HELPOTTAISI AMERIKAN TYÖTÄ KUMMASTI.

NO EIKÖHÄN TÄSSÄ OLE KEHUTTU JO TARPEEKSI, JA JOTTA KUKAAN EI YLPISTYISI LIIKAA ON EHKÄ SYYTÄ ANTAA NEGATIIVISTAKIN PALAUTETTA. KEVÄÄN MITTAAN ON TULLUT VASTAAN KAMOJA ILMAN VARJOKIRJOJA, JA JOILLA ON SILTI HYPÄTTY. ILMAILUMÄÄRÄYSTEN MUKAAN AINOASTAAN KATSASTETUILLA= TARKASTETUILLA LAITTEILLA SAA SUORITTA A LASKUVARJOHYPPYJÄ. KATSASTUKSEN TODISTEENA ON OLTAVA MERKINNÄT AJAN TASALLA VARJOKIRJOISSA. JOTEN JOS KENENKÄÄN KAMOISTA PUUTTUVAT VIELÄ NUO MAAGISET KIRJAMERKINNÄT, OTTAKAA VÄLITTÖMÄSTI YHTEYTTÄ AMERIikkaAN JA ASIA HOIDETAAN. MYYYJÄN VELVOLLISUUS EI OLE TOIMITTAA VARJOKIRJOJA. HENALTA SE ON OLLUT VAIN HYVÄÄ PALVELUA. TÄSTÄ LÄHTIEN ON RANGAISTUKSENA TIEDOSSA HYKIÄ,



OVATKO
SINUN
HYPPY-
KAMASI
KUNNOSSA?

JOS VASTAAN TULEE KAMOJA , JOIDEN KIRJAT EIVÄT OLE AJAN TASALLA. PUHETTA ON MYÖS OLLUT SINGAPORELAISTYYLISESTÄ RAIPPARANGAISTUKSESTA. TOINEN HUOMAUTUKSEN ARVOINEN ASIA OVAT OPPILASVARJOJEN PAKKAUSTARKISTUSMERKINNÄT. EPÄMÄÄRÄISTEN TUHERRUSTEN KÄYTTÖ LOPPUU TÄLLÄ PÄIVÄMÄÄRÄLLÄ. JOKAINEN ON VELVOLLINEN KÄYTTÄMÄÄN HYPPYTUNNUSTAAN SELVÄLLÄ KÄSIALALLA KIRJOITETTUNA. TÄMÄKÄÄN EI OLE NIPOTUSTA AMERIKAN TAHOLTA, VAAN KYSEESSÄ OVAT TAAS NÄMÄ MAAGISET ILMAILUMÄÄRÄYKSET, JOIDEN MUKAAN TARKASTAJIEN ON OLTAVA MYÖHEMMIN SELVITETTÄVISSÄ. KUTEN OLLETTE HUOMANNEET, VALMIIT KAMAT ON NOSTETTU VANHAAN TOIMISTOON, JOSTA NIITÄ VOI KÄYDÄ HAIKAILEMASSA. PITÄKÄÄ HUOLTA, ETTÄ HYPPYTI LILLÄ ON SALDOA, KUN TUOTTE KAMOJA HOITOON, TAI AMERIikka EI KOSKE NIIHIN PITKÄLLÄ TIKULLAKAAN. JA OMAA KUKKAROANNE AJATELLEN HOITAKAA PIKKUVIAT AJOISSA KUNTOON ENNEN KUIN NIISTÄ AIHEUTUU ISO JA KALLIS REMONTTI.

TURVALLISTA KESÄÄ TOIVOOPPI AMERIKAN VÄKI

MESUKURSSI 1/94

-eli erään HoMon matka Räyskälään ja Takaisin

Herätyskello soi pirullisen aikaisin. Olihan sentään lauantaiamu, ja normaaliolosuhteissa en olisi edes harkinnut heräämistä vielä moneen tuntiin. Herättävä oli kuitenkin, Räyskälässä piti olla jo klo 11.00 ja Hämeenlinnassa siis vastaavasti aikaisemmin.

Olin päättänyt lähteä mesukurseille. En siksi että haluaisin C-kelpoisuustodistukseeni merkinnän "Parachute Instructor", vaan siksi, että voisin opettaa toisille sen, minkä olen itsekin toisilta oppinut. Nämä jalot ajatukset mielessäni raahauduin rautatieasemalle selässäni normaalin matkavarustuksen lisäksi kätevä KOHO-tyyppinen varjokassin. Kiittelin luoja siinä, ettei SLK:n homojen tarvitse JAD-koulutusjärjestelmän vuoksi tuoda mukanaan oppilasvarustusta.

Rautatieasemalla minun oli määrä tavata SLK:n koulutuspäällikkö Mara, joka tuli kurseille apukouluttajaksi. Asemalla ei miestä näkynyt, joten jouduin pakkautumaan omatoimisesti junaan. Arvelin, että sääntöjen miehenä Mara olisi varmasti ilmoittanut minulle, jollei olisikaan päässyt tulemaan. Hän siis epäilemättä sijaitisi jossain tämän saman tuubin sisällä.

Hämeenlinnassa arveluni osui oikeaan törmätessäni Maraan asemalaturilla. Yhdessä etsimme käsiimme itse der Fallschirmsführer Ollin, joka oli tullut meitä vastaan. Matka Räyskälään sujuikin kivuttomasti Ollin Fiat-pakulla. Järjestely oli varsin toimiva; Räyskälään on kuulemma nähty menevän bussejakin, kukaan tosin ei tiedä mistä ja milloin.

Räyskälässä majoituimme Suomen urheiluilmailuopiston (siinäpä sana, jossa amerikkalaisilla riittää ihmettelemistä) tiloihin ja tapasimme perinteistä poiketen ajoissa paikalle saapuneen kurssin. Mukana oli jäsen Kemi, Alma Aavahelukka Jyväskylästä, Elma Kantri Mikkeli-Jyväskylä-Pieksämäki akselilta (vai tuliko tästä kolmio?), Jamaika Räyskälästä sekä dynaaminen duo Kaitsu ja Arto Suomen Turusta.

Majoittautumisen ja ruokailun jälkeen pidettiin surullisenkuuluista teoriakoe ilmailu- ja muutosmääräyksistä. Olin jo varautunut "mainitse niiden Cypres-automaattilaukaisimien sarjanumerot, jotka tulee käyttää tehtaalla ennen seuraavaa tarkastusta?" -tyyppisiin pähkinöihin, mutta koe osoittautuikin varsin inhimilliseksi. Riman yli pääsi floppaamaan hyppy-yleissivistyksellä.

Akulämmittelyn jälkeen päästiinkin aloittamaan itse kurssi ja tapaamaan uusi tuttavuus: the MesuKansio. Tämän möhkäleen kohdatessani aloin ensi kertaa arvella, ettei kurssi ehkä sittenkään ole täysin läpihuutojuttu. Asiasta tietämättömille mainittakoon, että k.o. kansio sisältää kaiken kirjallisen materiaalin, joka tarvitaan Uuno Nolosen kouluttamiseksi tavallisesta pulliaisesta C-kelpparihyppääjäksi. Siis mm. ilmailulaki, ilmailuasetus, kaikki asiaa koskevat ilmailu- ja muutosmääräykset, oppilaan oppaat, koulutuskortit, Cypres-, FXC- ja yleinen patjavarjomanuaali, erään psykologin tutkimustuloksia vapaasta pudotuksesta ihmiselle vieraana ympäristönä systeemisen psykologian kautta tulkittuna (!?!?!?!?) jne. jne.

Ensivaikutelmani oli oikea. Täysi tykytys alkoi välittömästi, ja päästyämme saunaan n. klo 22 ihmettelin vieläkin, mikä minuun iski. Päivän aikana olimme käsitelleet mesun tehtäviä ja vastuuta, koulutusorganisaation vastuuta ja rakennetta ja muita vähemmän suppeita alueita. Käsittekseni mesusta hemmona, joka lapioi oppilaat ulos koneesta oli muuttomassa kiihtyvällä vauhdilla. Hymyni rupesi hyytymään opituani tuleviin vastuihini kuuluvan mm. sellaisten lentoasiakirjojen tarkistamisen, joista en ollut ikinä kuullutkaan. En kuitenkaan luisunut paniikkiin, kaikki opittu vaikutti äärettömän mielenkiintoiselta. Totesin tämän aiheutuvan seuraavasti: hyppään, joten olen kiinnostunut hyppäämisestä. Kaikki käsiteltävä liittyy hyppäämiseen, joten minun täytyi olla kiinnostunut käsiteltävistä asioista. Öö...aukoton looginen ketju, oletan.

Sunnuntaiamuna heräsimme tyypilliseen Suomalaiseen kevätsäähän eli täystymään. Sepäs ei meitä harmittanut läheskään yhtä paljon, kuin alueella hengaillevia purjelentäjiä. Meidän päivämme tulisi kulumaan vielä tiukasti luokahuoneessa. Opimme mm. asiat, jotka alkukokeessa olisi pitänyt tietää. Kiintoisaa informaatiota saatettiin tietoomme. Mm. hyppytoiminnan minimisäävaatimukset. Sen lisäksi, että uloshyppypaikan tai maalialueen tulee näkyä, pitää matkaa lähimpään pilveen olla kilometrikaupalla. Kuten kaikki enemmän kuin O hyppää hypänneet tietävät, ei tästä säännöstä tingitä koskaan tuumaakaan.

Kompaktin teoriapäjäyksen jälkeen alkoi ensimmäinen maha-perhosefektin aiheuttanut osio, lajiesittelyt. SLK:n ainoana edustajana olin yllättäen saanut vastuulleni selvittää muun parakansan valioille, mitä on FS eli RW ja miksi se on kivaa. En koskaan ole erityisemmin hingunnut yleisön eteen, mutta mieltäni lohdutti ajatus siitä, että ainakin aihe oli "lähellä sydäntä", vaikkei kuitenkaan anatomisesti (kai?). Säännöt osasin melkein oikein, enkä unohtanut hehkuttaa Suomen maajoukkueen (eli SLK:n edustajien) uskomatonta suoritusta lajin MM-kisoissa.

Oman osion jälkeen valotti Alma tempun ja tarkkuuden saloja. Osoituksena asiantuntemuksesta voitaneen pitää lajin Suomen mestaruutta. Homman juju alkoi valottua vannoutuneelle relativistillekin, kiitos pätevä ja asiantuntevan esityksen. Lopuksi Jamaika selvitettiin kupurutun eli CF:n systeemit, eikä saanut sitä kuulostamaan yhtään turvalliselta, mielenkiintoiselta kuitenkin. Ehkä kuitenkin pysyttelen katsojan roolissa...

Päivä kului uutta oppiessa ja vanhaa kerratessa. Käsitys itsestäni laskuvarjohyppyn asiantuntijana oli surkastunut ja vipeltänyt hiljaa ja huomaamatta takavasemmalle jo aikaa sitten. Jos asiaa tarkemmin ajattelee, on ihmisten paikomisella lentokoneesta enemmän kuin pari juridista ja organisaatorista (?? ... lue: muuta) seurausta. Näiden opettelu käden käänteessä ei sujuisi edes Stephen Hawkingilta, saatikka sitten tavalliselta hyppypummitla. Joten en enää ihmetellyt myöhäistä ajankohtaa syöksyessäni saunaan jo ennen puoltayötä. Homman juju alkoi valoittua: asiaa tulee paljon mutta tehokkaasti.

Muutamana teoriapäivänä käsiteltiin oleellinen laskuvarjohyppy- ja koulustoiminnasta, sekä muista asioista. Muita asioita olivat mm. oppiminen ja opettaminen. Tämä onkin melko oleellista, hyppymestari on ennen kaikkea erikoistunut opettaja. Kun koulutusohjelma ja muut välttämättömät oli käyty läpi (eli opiskeltu) oli aika siirtyä ehkä odotetuimpaan osuuteen: hyppytoimintaan.

Muutaman vuoden lajia harrastaneena olin tuudittautunut ajatukseen, ettei normaalissa hyppässä voi enää olla mitään pelottavaa. Nähtyäni jäsen Kemini mukanaan tuoman Strong-oppilastandemkokonaisuuden tulin toisiin aatoksiin. Päävarjon avaus näkyi sujuvan näppärästi vetämällä metallikahvasta oikealle, ja cut away sekä varavarjon käyttö lähes yhtä kätevästi vetämällä yhtä kahvaa samaan suuntaan. Kamoissa ei siis ollut erillisiä kuvunpäästö- ja varavarjonkahvoja, kaikki sujui yhdestä kammesta. Näiden eksoottisten kamojen esittelyä seurasi välitön naljailu, johon jäsen Kemi oli omien sanojensa mukaan jo ennalta varautunut. Nykyaikana, kun kamat alkavat olla enemmän tai vähemmän standardisoidut, tuo moinen kokonaisuus mieleen lähinnä rohkeinkin rohkeampien venäläisten laskuvarjojääkärien eksoottiset varusteet. Mieltäni lohdutti ajatus, että tulisimme hyppäämään pelkästään pakkolaukaisuhyppääjälle kamoilla, joutuisin siis keskittämään energiani vain uuden vyötoimenpidemallin opetteluun.

Akulhämmitelystä ja -hämminäin jälkeen oli aika ryhtyä toimintaan. Olin ekassa pokassa oppilaina kavereinani Uuno Nolonon (Mara) SLK:sta sekä muistaakseni Alma Mäyстин keski-Suomesta, mesuna toimi Arto. Me oppilaat olimme valmistautuneet hyppyyhin hyvin, paitsi että paperimieheä täysin syvältä, eikä oikeita kamoja meinannut löytyä kädestä pitämälläkään. Homman idea oli siis testata mesukandidaattiparan taidot käytännössä, ja vielä asettaa hänet pienehköön stressiin tekemällä jatkuvasti jos jonkinlaista jäynää. Poka siis koostui kolmesta täysin häirikköoppilaasta ja yhdestä mesukokelaasta.

Koneessa oli mukavaa kaikilla, paitsi mesulla. Gogglesit poistuivat silmiltä ja FXC:t menivät pois päältä kuin itsestään. Jännittävän elementin toimintaan toi myös SLK:ssa tuntematon pakkolaukaisuhihna, joka kiertyy kätevästi jalan tai käden ympärille. Oppilasta stuntatessani hermostuin välillä oikein kunnolla todetessani varustukseni olevan sellaisella mallilla, että hypätessäni jäisin roikkumaan kiinni koneesta. Eipä huolta, ennen ulos kiipeämistä (kouluskoneena oli C-172 Rocket, josta oppilaat lähtevät streevalta roikkuen) Arton valvova silmä oli havainnut jäynät. Pääsin siis hyppäämään turvallisesti. Nollan vapaapudotussekunnin jälkeen ihmettelin pääni päällä mollottavaa Raider-tyyppistä sirkusteltoa, joka vielä oppilasaikana oli vaikuttanut kovaltakin rassilta.

Ennen pitkää tuli myös minun vuoroni olla jäynien kohteena. Vaikka homma olikin käyty hyvin teoriassa läpi, hermostutti mesuna toimiminen silti jonkin verran. Hylättyäni oppilaitteni paperit useaan otteeseen seurasi kamojen tarkistusvaihe. Havaitsin, että Stevens ja kolmirengasolkakukot voivat yhdessä muodostaa lukemattoman määrän jännittäviä yhdistelmiä. Näistä kuitenkin vain yksi on oikea, ja muun lepuuttamisesta oli luvassa vahvasti satukitua. Tarkastaminen sujuikin vauhdikkaasti yhden oppilaan tuntitahtia, ja kerkisin jo kauhuissani uhrata ajatuksen rakkaalle kotikerholleni. Kaikki jengit ja muut hyppääjät ymmärtävät varmasti, jos viiden oppilaan tarkastamiseen menee puoli päivää.

Ennen pitkää pääsimme kuin pääsimmekin pakkautumaan koneeseen. Olo oli jotakin alikersanti/lastentarhanopettaja-akselilta, sain kuitenkin survottua jengin koneeseen. Nousun aikana olikin arvottavana seuraava kysymys: miten seurataan striimeriä ja oppilaita sekä ajetaan linjaa samaan aikaan? Tämä homma sujui kuitenkin jotenkin, ja sain paiskattua oppilaat pihalle. Mara Mäystimen kamatkin olivat ennen ulos kiipeämistä kunnossa lukuunottamatta pieniä puutteita: FXC pois päältä, cut away-kahva päähihnan alla, varavarjon kahva pois taskustaan jne... Oloni oli helpottunut syöksyessäni ulos omalta linjaltani ja ottaessani lyhyet mutta herkulliset kahdeksan sekuntia vapaata. Tuntemus ekasta mesuroimastani pokasta: 'Yhtä helvettiä!'

Jatkoimme harjoituksia muutaman päivän keskittyen vähemmän jäynien tekoon ja enemmän itse asiaan, oppilaiden arvosteluun. Kolmenkin oppilaan suorituksen muistaminen on vaikeata, Otter-pokassa tarvitseekin jo välttämättä muistiinpanovälineet tai videon. Suoritukset olivat melko huvittavia, normaali naruoppilas harvemmin tippuu stabiilisti hirvittävässä kupissa. Muutaman harjoituskerran jälkeen rupesi hyppyistä erottamaan oleellisen: mitä todella tapahtui?

Saimme kaikki vaadittavat pudotukset täyteen, mikä yllätti kaikki osanottajat. Keliähän tunnetusti on yleensä vain silloin, kun silmät kiinni pistäessään ei tiedä missä asenossa on ja suuta kuivaa ja pelottaa. Siirryimme jälleen teorian pariin, mutta tällä kertaa saimme itse toimia opettajina Ollin heittäytyessä jälleen Olli Oppilaan rooliin. Kävimme läpi alkeiskurssin ohjelman enemmän tai vähemmän kattavasti ja saimme mojavon kritiikin esittämistämme harhaopeista. Myös havaintovälineiden käytöstä ja muusta ulkoisesta olemuksestamme saimme rakentavan palautteen.

Kaikkien odottama lauantai-ilta lähestyi vääjäämättä, ja tavoistaan poiketen Olli lopetti opetuksen jo klo 19.00, jotta kenenkään ei tarvitsisi mennä nukkumaan selvin päin. Riittävä olutvarasto mukanamme suuntasimme saunaan, lentäjäsanarit jo olivatkin tavoilleen uskollisina täydessä vauhdissa. Paistelimme makkaraa ja kuuntelimme rohkean lentäjän tarinoita. Lentäjä oli kalibroinut korkeusmittarinsa sekoittaen QNH:n ja QFR:n (vain todellinen ilmaliija tietää, mitä nämä tarkoittavat), ja meinannut tulla mäkeen tämän johdosta. Tuumasimme yksimielisesti, että tämä vaatii todellista rohkeutta.

Riittävän saunakaljamäärän nautittuamme olikin jo aika lähteä legendaariseen Laakasaloon. Kyseinen murju on Räyskälä-Vojakkala-akselin vauhdikkain baari, joten olimme valmistautuneet todelliseen menoiltaan. Tieto lähestyvistä kotimatkaista oli ainoa tekijä, joka esti tätä stadin kundia vaipumasta kulttuurishokkiin. Meno oli ylimmillään kaksihenksen pumpun vetäessä valssia sydämensä kyllyydestä. Paikalliset alkuasukkaat olivat täysin villiintyneitä, syykin oli melko helposti pääteltävissä: aina käydessäni vessassa oli pömpelissä joku isäntä halailmassa vessanpöntöä.

En selvinnyt illasta coolia imagoani säilyttäen, vaan jouduin kuin jouduinkin menettämään kasvoni tanssilattialla kauniin Alman tultua hakemaan. Käsitökseni miehisestä agraarikulttuurista, jossa mies vie ja nainen vikisee mureni kertaheitolla. No, selittävänä tekijänä lienee se, ettemme varsinaisesti kuuluneet tänne.

Sunnuntai oli aurinkoinen. Vanhat tarinat kelintekemisestä pitivät jälleen kutinsa. Olimme kuitenkin huijanneet ukko ylijumalaa perinpohjaisesti; emme olleet aikeissakaan lähteä hyppäämään, ohjelmassa oli enää lopputeoriakoe. Koe oli helpohko, olin jälleen varautunut selvittämään pitkät pätkät RW-2-olkalukkorenkaan ominaisuuksia, mutta terve järki ja tunneilla opiskeltujen asioiden muistaminen riitti. Homma oli sitä myöten selvä, ja oli aika siirtyä viimeisille aterialle. Tunnelma liukui jopa kohti haikaa, olihan ryhmämme koheesio jo melkoinen kovien koettelemusten lujittamana. Bron hetki koitti, ja minä ja Mara hyppäsimme samaan kulkuneuvoon, jolla olimme Räyskälään päässeetkin. Ympyrä oli sulkeutunut kaikin puolin; olo oli yhtä hämmennyntä kuin tulleksikin tiedostaessani kaiken sen, mitä en vielä osaa.

Janne Laiho

BLUETRACK

ATOM

FLEXPACK

LASKUVARJOJEN

● MYYNTI ● TARKASTUS ● HUOLTO ●

URHEILUVARJOT

PELASTUSVARJOT

VETOVARJOT



CYPRESIT

FXC:T

YM. YM. YM.

SSA - HUOLTO

PL 46 20111 TURKU
Puh: 949 820 783 Fax: 921 376 770

PARASALE OY

A TEAM FOR A DAY

team for a day on amerikkalainen hyppyohjelma, jonka tarkoituksena on kerätä yhteen saman tasoisia hyppääjiä päiväksi tai pariaksi. 4, 8 tai 10 ihmistä hyppäävät 5-6 valmennettua ja videoitua hyppyä päivässä. tämä on helppo tapa saada parempia ja intensiivisempiä hyppyjä. se on myös halvempaa kuin esimerkiksi one-and-one koulutus juuri lupakirjan saaneille. kokeneemmille hyppääjille team for a day on tervetullut vaihtelu organisoitujen hyppyjen välissä.



kuva: rob mendel

team for a day ohjelma tuli floridan hyppykeskuksiin noin neljä vuotta sitten. sitä on ollut kehittämässä mm. piras ja gila, jotka työskentelivät silloin delandissa.

minä vietin joulun -93 skydive cityssä floridassa. kokosimme eräänä päivänä tiukan 3-wayn ja treenasimme hypyn, joka meni niinkuin arvata saattaa korkeuserojen ym. tasoitteluksi. gregillä oli silloin vain noin 70 hyppyä, brucella reilu 300 ja minulla noin sata. päätimme ottaa rw-kouluttajan siksi päiväksi ja ei aikaakaan kun jo väänsimme tosissamme spinnereitä ja heelixejä kouluttajamme mark hewittin kanssa. päivä kului nopeasti ja opimme paljon uutta. kun seuraavana päivänä hyppäsimme uudestaan edellisäämuisen 3-wayn se meni jo huomattavasti paremmin. koulutuspäivästä jäi muistoksi kasa rw-hyppäämisen oppeja, videot ja komeita still-kuvia sekä erittäin hyvää fiilis.

ainoa kriteerini näin slk-laisena on kustannukset. meillä malmilla kun ei olla totuttu maksamaan koulutuksesta vastaavia summia. hyppyjen laatuun panostaminen on kuitenkin mielestäni viisasta jos aikoo kehityä hyppääjänä.

anita

to: LuKT koulutuskomitea

25.1.1994

fr: Jarkki, SLK

Arvoisa koulutuskomitea

Palaan taas kerran samaan aiheeseen eli päähineettä hyppäämiseen. Lienette lukeneet aikaisemmat kirjeeni ja perusteluni asialle.

Sain Ollilta vastauksen kirjeisiini lehden palstalla, tosin siinä ei vielääkään tullut loogista selitystä LuKT:in kielteiseen päätökseen.

Nyt on tullut D-luokka käyttöön, jonka saamiseen vaaditaan käsittääkseni 500 hyppyä. Mielestäni sen hyppymäärän omaava henkilö pystyy itse päättämään päähineen käytöstä ja sen tarpeellisuudesta. Näin ollen ehdotankin, että D-luokan kelpoisuustodistuksen omaavalle hyppääjälle myönnettäisiin vapaus oman harkintansa mukaan käyttää päähinettä tai olla käyttämättä sitä.

Mikäli päätöksenne kaikesta huolimatta ja terveen järjen vastaisesti on edelleenkin kielteinen, niin toivottavasti vaivaudutte edes perustelemaan kantanne vanhan tavan mukaan Laskuvarjourheilu-lehden palstalla, jonne menee kopio tästä kirjeestä. Koska kysymyksessä on koko perheen lehti, jota lukevat suurella mielenkiinnolla myös sivarit, poninhäntäpelleet, kasvissyöjät, itsensäpaljastajat ja muu epämääräinen yhteiskunnallinen aines, niin jätän tällä kertaa sanomatta mielipiteeni kielteisestä päätöksestänne välttääkseni järkyttämistä edellämainittuja vähemmistöryhmiä.

Kesä tulee taas kerran

Jarkki

Arvoisa LuKTin koulutuskomitea

4.3.1994

Kuulin teidän taas käsitelleen ilman päähinettä hyppäämisen sallimista Suomessa, ja päätyneen taas kerran kielteiseen päätökseen. Päätöksenne ei ollut yllätys, sillä suomalaisen kansan mentaliteettiin kuuluu näköjään osana typeruus, itsepäisyys, suvaitsemattomuus, näköalattomuus ja kyky olla myöntämättä omia virheitään tai muiden paremmuutta. Näiltä osin olette aivan tyypillisiä kansakuntamme keskivertoedustajia.

Luulette ilmeisesti olevanne tavallisen rivihyppääjän yläpuolella tiedoissanne ja taidoissanne, ja kieriskellessänne omahyväisyydessänne ette halua kuulla keneltäkään mitään uusia ajatuksia tai ideoita, jotka saattaisivat romahduttaa minä-kuvananne. Psykiatrit luultavasti näkevät merkkiä unia tuollaisista tapauksista.

Vanha sanonta siitä, ettei tyhmyydelle ja huonolle onnelle voi mitään, osoittautui taas oikeaksi. Tähän mennessä ette ole vaivautuneet antamaan yhtään järkevää ja loogista selitystä päätöksellenne, joten lopetan omalta osaltani tämän yksipuolisen kirjeenvaihdon tähän.

Saatanan tunarit.

Kesä tulee

Jarkki



38529 5TH AVENUE, ZEPHYRHILLS, FL 33540 USA
TEL: 990-1-813-788-9831, FAX: 990-1-813-788-5107

"SUOMALAINEN LAATU JA AMERIKKALAINEN
TUOTE, TAKAAVAT MARKAN ARVON !"
HENRI POHJOLAINEN

BLUE SKIES AND HAPPY LANDINGS!



relax, boogie and enjoy the florida sun and good vibes all year round!

p.o. box 1599, 40440 chancey rd. , zephyrhills, florida 33539, tel: 813-783-9399, fax: 813-782-0599