

FAI:n laskuvarjokomitea

oli koolla Pariisissa toukokuun 20—21 p:nä. Osanottajamaita oli 16, mikä on tavallista enemmän. Norja ja Suomi olivat ensimmäistä kertaa mukana, muut olivat vanhoja. Puhetta johti ensimmäistä kertaa uusi puheenjohtaja, Ranskasta Amerikkaan siirtynyt Jacques Istel. Esityslista käsitti kymmenen kohtaa, joiden käsittely otti huomattavasti enemmän aikaa kuin etukäteen saattoi kuvitella. Ensimmäisen päivän kokous alkoi klo 10.00 ja kesti lyhyttä lounastaukoa lukuunottamatta yli klo 18.00. Toinen päivä alettiin klo 9.00 ja päätettiin ennen klo 13.00.

Vähemmän tärkeistä asioista mainittakoon kansainvälisen rintamerkin yhteistilaus FAI:n kautta. Tähän asti ovat merkit olleet kansallisia, nyt on FAI ryhtymässä valmistamaan kansainvälisiä hopea-C- ja kulta-D-merkkejä. Edellisen vaatimuksiin kuuluu mm. 50 hyppyä.

Tärkeimpiä kohtia oli kansainvälisen laskuvarjohypyn kilpailusääntöjen lukkoon lyöminen (Sporting Code). Näitä sääntöjä on pohdittu viimeisten 12 vuoden aikana ja ne ovat nyt täydelliset. Muutoksia tulee luonnollisesti ajan mittaan.

Jännittävin äänestys käytiin seuraavien MM-kilpailujen järjestämisestä. Voittajaksi selviytyi Länsi-Saksa äänin 9—7 Itä-Saksan jäädessä tappiolle. Kilpailut pidetään Leutkirchenissä lähellä Lindautta 31. 7. — 18. 8. 1964.

Muita asioita-otikon alla tuli esille pari mielenkiintoista seikkaa. Ranskan edustaja — komitean varapuheenjohtaja Balési — kosketteli alustavasti ammattilaisuuden arkaa kohtaa kilpailutoiminnassa. Ranskan Ilmailuliitto on jo jakanut kansalliset mestaruuskilpailut seuraavasti:

- sotilashyppääjät
- siviilihyppääjät jaetaan kolmeen luokkaan
 - juniorit
 - amatöörit
 - ammattilaiset

Seuraavassa kokouksessa kysymykseen otettaisiin kantaa. Seuraava kokous pidetään muuten tällä tietämällä helmikuussa 1964.

Yllättävää oli havaita poliittista pikku jännitystä ja eräänlaista leiriymään pyrkimystä. Toki urheilusta oli kysymys ja päätökset lyötiin lukkoon niin että voi kuvitella niiden muokkaantuneen urheilullisesti mahdollisimman parhaiksi. Kuitenkin väreili taustalla päätöslauselmien ja äänestysten tullella ajankohtaisiksi ehkä muitakin kuin urheilullisia tuntuja.

*
Kokousten välillä ja jälkeen käydyt keskustelut muiden maiden

edustajien kanssa olivat erinomaisen hyödyllisiä. Pienen ja vähän edistyneen laskuvarjomaan pulmakysymyksiin vastattiin halukkaasti. Pääkysymykset olivat:

- 1) Miten monta pakkolaukaisua ennen ensimmäistä itselaukaisua?
- 2) Hyppymestarivaatimukset oman kokemuksen ja muiden tekijöiden suhteen?
- 3) Laskuvarjoteknillisiä kysymyksiä: varjon ylin ikä; hyppöjen sallittu enimmäismäärä varjoa kohden; tarkastukset; suurimmat vajoamisnopeudet?

Vastausten yhteenvedon voidaan esittää seuraavaa:

1) Pakkolaukaisuhypöjen vähimmäismäärä vaihtelee suuresti. Ääriarajat olivat 5 ja 30. Molemmat tarkoittavat oppilaan ihanne-edistymistä. Yleensä tuntui pakkolaukaisujen lukumäärä suuremmalta kuin Suomessa luullaan. Useimmissa maissa se on luokkaa 20—30 ja vain poikkeuksellisesti alle 10. Esimerkiksi Unkarissa oli luku ennen 6 mutta nyt se on korotettu ja on vähintään 10. Ehkä juuri 10 olisi sopiva luku Suomesakin eikä missään tapauksessa liian paljon kokeneempiin maihin verrattuna.

2) Hyppymestarin vaatimukset vaihtelevat vielä enemmän. Muutamissa maissa vaaditaan 300—400 hyppyä, toisissa 200 ja vähintään 10 vuoden aktiivinen palvelu. Järkevämmältä tuntui enemmistön kanta: minimihyppylukuna 50, C-tutkinnon suorittaminen eli mm. vähintään 3/4 itseaukaisuja ja parin vuoden harrastuksessa mukana olo. Kaikista hyppääjistä ei luonnollisesti tule hyppymestareita, koska tarvitaan muutakin kuin pelkkää kokemusta. Yksilölliset ominaisuudet ja psykologinen soveltuvuus ovat itse asiassa ratkaisevia.

3) Kaikki läsnäolleet eivät olleet täysin perillä varjoteknillisistä seikoista. Urheiluvarjon ylintä sallittua ikää ei monessa maassa tunneta, vaan varjon käyttö loppuu silloin kun se ei enää läpäise tarkastusta. Ylin ikä on osittain tuottajan suosittelema — usua varjoja täytyy saada myös kaupaksi. Tunnetussa hypymaassa Jugoslaviassa hypätään ensin 200 kertaa, sitten varjo tarkastetaan ja hypätään lisää 50 hyppeä ennen seuraavaa tarkastusta. Kymmenen vuotta on joillakin ikärajana. Tarkastukset ovat luonnollisesti ratkaisevia ja ne suoritetaan määräkertojen jälkeen, oli luku sitten 50, 100, 150 tai 200. Suurin sallittu vajoamisnopeus ei ollut kellään tiedossa. Se oli jätetty varjonsuunnittelijoiden huoleksi, joiden täytyy katsoa omistaneen asialle tarpeeksi huomiota ja tutkimuksia. MM-kilpailujen säännöt määrittävät suurimman vajoamisnopeuden 6,5 m/sekunniksi päävarjolla.

Hyvin mielenkiintoista oli havai-

Suuri yhteisyppö Utin Laskuvarjojääkärikoulussa

Heinäkuun 31 p:nä suoritettiin Utissa Suomen tähän asti suurin laskuvarjojääkärien yhteisyppö, jolloin toisessa erässä hyppäsi kolmesta DO-koneesta 45 ja toisessa 44 miestä. Tämä oli koulutettavana olevan ikäluokan 8. hyppy, jonka jälkeen miehet saivat laskuvarjojääkärien merkin. Mainittakoon, että koulun johtaja maj Kaj Hagelberg suoritti samana päivänä 154. hypönsä.

ta, että muutamissa maissa — hyvinkin tunnetuissa sivistys- ja ilmailumaissa — ovat laskuvarjohypöiden ja ilmailuviranomaisten suhteet kireät. Laskuvarjohypöä ei ensinnäkään tunnusteta urheiluksi, vaan siihen suhtaudutaan kylmäkiskoisesti ja syrjien. Tämä koskee myös lennonjohtoporrasta. Kaikeksi onneksi Suomessa asiat ovat täysin päinvastoin: alkava urheilu on saanut osakseen asiallisen ja ymmärtävän kohtelun ilmailuviranomaisten taholta sekä saanut nauttia tarvitsemaansa virallista tukea, mikä — kiitos Malmin ja Helsingin lentoaseman lennonjohtojen — on merkinnyt aivan ratkaisevan paljon laskuvarjokerhotoiminnan mahdollistamiseksi Malmin kentällä.

Keskusteluissa selveni kylläkin, että useimmissa tapauksissa oli virallisen tahon huonoon kohteluun yhtenä syynä urheiluhypöäjäiden omat edesottamukset ja suoranaiset virhetekokset. Toiminnan alkuaikoina tuntui nimittäin monessa maassa sattuneen varsin valitettavia ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Tämä johtui liiallisesta innosta ja puutteellisesta materiaalista. Elleivät hyppääjät ole itse osanneet ryhdistää toimintaansa, on ilmailuviranomaisten täytyntä se tehdä ensimmäisten vakavien vastoinkäymisten jälkeen. Tällöin on helposti tartuttu kylmäkiskoiseen ja jarrutavaan ankaruuteen kun ylläpitämiseksi, lankeahan vastuu onnettomuuksista tavallaan viranomaisten niskoille, etenkin kun määräykset alussa ovat tapailevia eivätkä kokemuksen sanelemia.

Mitä varjokalustoon tulee, vakiintui käsitykseksi: vain paras on kyllin hyvää. Siten vältetään onnettomuuksia ja niitä seuraavia takaiskuja.

Kokoomana voidaan todeta, että komitean kokous oli tavattoman kiinnostava, hyödyllinen ja suoranaisiksi avuksi aloittelijoille jos myös pitemmällekin ehtineille. Vuosikautia istunnoissa mukanaolien kanta oli, että osanotto maksaa vaivan. Painostettiin sitä, että nimenomaan jokaiseen kokoukseen osallistuminen on erittäin tärkeää.

Kavo Laurila.