

# TIE LASKUVARJO URHEILIJAKSI

## Motto:

**Vaikeinta on päättää lähteäkö mukaan vai ei. Jännittävintä on odottaa hyppyä. Itse hyppääminen on helppoa.**

## ENSIMMÄINEN HYPPY

Lauantiaamu. Heti herätessäni muistin — tämä on se päivä. Viikaisu ikkunasta ulos. Taivas on kirkas. Puiden latvat eivät liiku. On aivan työntä. Tämä on todella se päivä. Ensimmäinen pieni jännityksen värähdys. Nopeasti Malmille ennenkuin muut kerkiävät. Pääsen ehkä ensimmäiseen lastiin.

Malmilla tunnen itseni vähän hölmöksi. Ketään ei ole vielä paikalla. Klo on 7.20. Tunnin kuluttua alkaa multa saapua. Ensimmäistä keikkaa aletaan valmistella. Konetta lähdetään hakemaan hallilta. Alan pukeutua varusteisiini. Hyppyaalarit ja hyppykengät saan lainaksi vanhemmalta hyppääjältä. Kengät ovat sopivat, haalarit ovat tiukat. Tuntuu vähän kummalta vatsanpohjassa. Nyt päävarjo selkään. Selkäristi on liian lyhyt. Joudun pyytämään apua sen säätämiseksi. Kypärä päähän. Varavarjo kiinni rinnan päälle. Puukko mukaan. Työnän sen varavarjon sandomien väliin. Olen valmis. Saan vielä ohjeita kouluttajalta samalla kun hän tarkastaa varusteeni:

"Teidän kurssinne on ensimmäinen joka hyppää ensi hypystä lähtien aukkovarjoilla. Muista mitä sanottiin ohjaamisesta. Kun hypymestari antaa lähtömerkin niin lähde siinä silmänräpäyksessä eikä vähän ajan kuluttua. Muuten oikea hypypaikka menee ohi. Ja nyt matkaan. Koneen luona jo odotetaan."

Kävellessäni konetta kohti tunnen jännityksen nousevan. Hypymestari ja kaksi muuta hyppääjää odottavat. "Jaaha, tässä se ensikertalainen sitten tulee. Jännittäkö?" Nyökkään vain, sillä en ole varma kestäisikö ääneni. Hypymestari puolestaan tarkastaa nyt varusteeni ja viittaa sitten kaksi muuta

miestä koneeseen. Minun paikani on aivan oven vieressä, koska lähdän ensimmäisenä. Hypymestari kiinnittää pakkolaukaisuhinnan lattiassa olevaan kiinnityssatulaan ja painaa vielä sokerin lukon läpi estämään kaikki mahdolliset vahingossa aukeamiset. Tarkastamme yhdessä, että lukko on kiinni ja sen läpi on työnnetty varmistussokka. Säännöt määräävät sen. Sitten nousemme koneeseen. Startti. Moottori ulvoo todella lujaa... tuosta ovenpuolikkaasta tuulee suoraan kasvoihin... voi tulla kylmä... nyt se on ilmassa... jännittää aika tavalla... nuo toiset eivät sitä ainakaan huomaa... siitä on pidettävä huolta... jos en olisi tullut ensimmäisenä niin katsoisin nyt tuolta alhaalta... paljonkohan on korkeutta...

Koska tämä on päivän ensimmäinen hyppylento, joudutaan heittämään streamer, kaksi metriä pitkä paperisuikale jonka päässä on lyijypaino. Sen ajalehtimismatkasta ennen maahantuloa päätellään kuinka kaukana tuulen yläpuolella hypätään. Maaliristin yläpuolella hypymestari huutaa lentäjälle: Coupe. Lentäjä vähentää kierroksia ja hypymestari heittää streamerin suoraan alas. Kahden minuutin kuluttua hän merkitsee alustulopaikan mukanaan olevalle valokuvakartalle ja mittaa uloshypypaikan.

Kohta olemme uudelleen maaliristin päällä ja lennämme eteenpäin vastatuuleen... kohta tulee komento ovelle... mesu katsoo jo alaspäin ja antaa käsimerkkejä lentäjälle... pidä ilme kurissa... kyllä tuntuu kummalta vatsanpohjassa... suikin on kuiva. Nyt rämähtää luukku auki... kaikkeen sitä vapaaseen otisesti päänsä työntää... nyt luukulle...

Tartun ovenpielessä olevaan kahvaan ja vedän itseni ovelle. Työnän jalkani ulos astinlau-

dalle. Sitä ei meinaa millään saada paikoilleen. Potkurivirta painaa sitä takaisin sisään.

Muista mennä heti kun komento tulee... älä mieli enää... yhtään... saisi nyt jo mennä... mitä se oikein odottaa...

Coupe. Mene"

Minuako se tarkoitti... se oli jo hyppykäsky... mitä se nyt noin nopeasti... olis voinut varoittaa... ponnistus... putoan... silmät auki... ei saa sulkea... kaikki raajat levälleen... niska kiinni kaulukseen... eikä se aukeakaan... nyt tuntuu vetoa... auki...

On aivan hiljaista. Kuuluu vain heikkoa suhinaa. Ilmavirta puhaltaa kypärän raoissa. Keinahtelen hiljaa kantopunoksien varassa. Tuntuu mukavalta. Minä tein sen. Hyppäsin laskuvarjolla. Kumma, ettei huimaa yhtään vaikka maahan on matkaa 600 metriä ja alla ei ole mitään. Pitää tarkastaa kupu.

Kohotan kiireesti katseeni ylöspäin. Ylhäällä leviää hyvin avautunut kupu. Kirkkaanvärinen ja hyvinvoivan pullea. Nyt pitäisi ruveta ohjailemaan. Kenttää ei näy missään. Ohjainkapulat käteen ja vilkaisu alaspäin. Mitä ihmettä. En näe kenttää missään. Heitettiinkö minut ulos väärässä paikassa. Olen eksyksissä. Lähettäkää bernhardilainen ja konjakkitynnyri. Vedän vasenta ohjainkapulaa varovasti alaspäin. Se tuntuu raskaalta. Vedän voimakkaammin ja näkökenttä alkaa kääntyä. Siellähän se on. Kenttä oli ollut tarkalleen selän takana. Tuolla näkyy maaliristi. Olen menossa suoraan sitä kohti. Maaliristin hietikolla on joukko ihmisiä. Pidän kummatkin kapulat samalla korkeudella ja varjo kulkee suoraan eteenpäin. Maasta näen että liikon aika lujaa vauhtia.

Mitä ihmettä nyt tapahtuu... minkä takia se heittelee noin... nyt se ei kuljekaakaan enää ristiä kohti... se menee vasemmalle... mitä ihmettä... oikea kupula äkkiä alas... nyt pitäisi mennä oikealle mutta kun ei niin ei... kohta joudun suoraan kiitotiel- le... mikä... no nyt...

Varjo kulkee taas suoraan. Saan ajatukseni taas järjestykseseen. Muistan oppitunneilla kerrotuista ilmavirtauksista, joita saattaa lyhyin korkeuseroin kulkea aivan päinvastaiseen suuntaan. Askien olin ilmeisesti laskeutunut tällaisen vasemmalle kulkevan ilmavirtauksen läpi. Mahdanko enää päästä maaliristille. Ei, kyllä sitä vielä ollaan linjalla. Korkeutta on ehkä vielä noin 100 metriä.

Mitä ne huutaa... onko jotain hullusti... ai niin... pitää kääntää aukot pois tuulesta... parasta että odotan vielä. Pääsen ristin päälle... mitä helk... maa tulee jo tuossa... mitä se nyt noin äkkiä... vastahan sinne oli vielä matkaa vaikka kuinka... äkkiä hyvä maahantuloasento... ei saa enää tehdä ohjausliikkeitä lähellä maata... nyt ne varmaan haukkuu... enää pari metriä... kohta rysähtää... . . .

Pyörähdän ketterästi jaloilleni. Kupu tukahtuu helposti mutta juoksen varmuuden vuoksi sen ympäri. Askel tuntuu kumman kevyeltä. Irroitan

valjaat ja heitän repun ja varavarjon maahan. Kypärä pois päästä. Tuntuu hyvältä. Hiukan huimaa kun hengitän syvään ja katson kun kolme muuta kupua ilmestyy taivaalle. Sitten kuuluu kolme peräkkäistä pamahdusta. PC paukahtaa auetessaan. Muut hyppääjät ovat hypäneet perääni. Hiukan korkeammalta tietenkin. Äkkiä varusteet kaasaan ja kuuntelemaan arvoste-lua.

Maaliristillä otan vastaan onnitte-luja ja kädenpuristuksia ensimmäisestä hypystä. Tapa on käytössä kaikkialla missä hypätään. Myös ensimmäisestä itselaukaisusta onnitellaan. Siinhen on minulla vielä matkaa. Kouluttaja tulee myös puristamaan kättäni:

"Onneksi olkoon. Hyvä suoritus. Katsoin kiikarilla ulosläh-dön ja asento oli oikein hyvä. Ohjauksin oli hyvä tai sanotaan, että ohjaus on aina hyvä ensimmäisellä hypyllä, jos yleensä muistaa ollenkaan ohjata. Sensijaan et kääntänyt aukkoja pois tuulesta vaikka me täällä karjuimme äänemme käheiksi. Miksi?"

— Kyllä mä sen muistin mutta maa tuli niin äkkiä vastaan. Se yllätti täydellisesti.

— Nyt tiedät senkin miksi säännöt määräävät neljälle ensimmäiselle hypulle tuulirajan 4 m/s. Aika hyvä sääntö, vai mitä?"

— No, joo. Mutta seuraavalla kerralla...

**Kaikissa maan kerhoissa opetetaan samoja asioita. Näin puuhuu hypymestari:**

## VARJOTYYPIT

Urheilulaskuvarjon muoto ja suorituskyvyt on kehitetty klassisesta pyöreästä umpiku-putyyppistä. Tämä ns. armeijan varjo, jota laskuvarjojääkärit käyttävät, on yksinkertaisin laskuvarjo. Sillä hypätään monessa kerhossa ensimmäiset pakkolaukaisuhypyt. Suuresta kuvusta johtuen on maahantulo-nopeus pieni. Varjoa voi ohjata kantopunoksista vetäen. Ohjattavuus ei ole suuri ja vaatii kohtalaista voimaa. Avausnykäisy on hyppääjän painosta ja asennosta riippuen kohtalainen tai kovanpuoleinen. Pää alaspäin matkaava hyppääjä on huonoimmassa mahdollisessa asennossa ja muistaa kyllä avauksen pitkän aikaa, jos ei muusta niin olkapäissä olevista mustelmista.

Urheiluarjo kehitettiin umpiku- vusta leikkaamalla siihen ensin yksi ja sitten useampia ohjainaukkoja. Laskostetun kuvun päälle vedettiin hidastinsukka ja sen päähän kiinnitettiin pieni apuvarjo. Kun reppu aukeaa, niin apuvarjo hyppää jousen avulla ulos ja vetää ensin sukan esiin repusta ja sitten kuvun sukan sisältä. Kuvun kooka pienennettiin että se mahtuisi sukan ja apuvarjon kanssa reppuun. Kaksiaukkoisen, TU-7 urheiluarjon liitosuhde on 0,57:1. Täysin tyyneillä ilmaila se siis liittää kilometrin korkeudesta 570 metrin päähän hypypaikasta. Avaus on hi-

dastinsukasta johtuen hyvin pehmeä, ensimmäisillä kerroilla sitä hädin tuskin huomaa. Alaspäin vajoava varjo kerää ilmaa kupuunsa, joka poistuu osaksi ohjainaukkojen kautta. Tästä syntyvä ilmasuihku työntää varjoa eteenpäin. Aukkojen reunoissa kiinni olevista ohjainpunoksista vetämällä hypääjä voi säädellä reiän kokoa ja muotoa ja samalla muuttaa ilmasuihkon suuntaa. Tällä tavoin hän voi kääntää ja ohjata varjoa.

Pitemmälle ehtineille laskuvarjohypääjille, kilpailijoille ei enää riitä edellä kuvattu varjotyyppi, vaan he käyttävät Para-Commander-liitovarjoa tai vastaavia. Para-Commander eli PC on aika jännittävän näköinen ensi kerran nähtynä. Lukuisat ohjainaukot panevat ihmettelemään kuinka mokoma reikäinen räti yleensä pysyy ilmassa. PC:n liitokyky on 0,95:1 ja se tottelee herkästi ohjaimia. Avaus on kovanlainen mutta maahantulo ohjaustaidosta riippuen hyvinkin hiljainen, sitä voisi verrata vaikkapa tuuliäntä maahan astumiseen.

PC ei kuitenkaan enää ole paras liittäjä. Delta 11; Parawing-kolmiovarjon liitosuhde on 2:1 ja tunnelvarjot, nuo nykyajan lentävät taikamatot, pystyvät jopa suhteeseen 3:1. Uudet ihmevarjot eivät kuitenkaan ole syrjäyttäneet PC:tä kilpailuvarjona, sillä ne ovat kalliimpia, kriittisempiä ohjata, eivätkä ainakaan vielä ole voittaneet PC:tä tarkkuudessa.

## ILMA-ASENNOT

Vapaa putous ennen kuvun aukeamista on hypyn hauskin, mutta myös vaikein osa. Luulisi olevan helppoa vain pudota. Se on kuitenkin vaikeaa, monien mielestä kaikkein vaikeinta. Siihen liittyy monenlaisia harhakäsityksiä: Mitä jos pyörryn enkä pysty aukaisemaan? Eikö ole hirveän pelottavaa pudota tyhjiyden läpi?

Ensimmäiset kymmenen hyppyä ovat ns. pakkolaukaisuhyppyä. Varjo aukeaa automaattisesti hypääjän jättäessä koneen. Viimeisillä hypyillä vedetään harjoitusveto valesuhtaisista. Hypääjän on vedettävä kahva esiin ennenkuin kupu ehtii aueta. Suorituksen aikana ei asento saa kaatua mihinkään suuntaan. Ilman kolmea onnistunutta harjoitusvetoa ei kukaan 17-vuotta täyttänyt saa hypätä itselaukaisuhyppyä. Vapaa putous ei ole pelottava. En ole vielä tavannut yhtäkään hypääjää joka olisi toista mieltä. Sen sijaan hyvin moni sanoo jännittävänsä ennen hyppyä kaikkein eniten. Putoamisen aikana ilma tuntuu kiinteältä aineelta, putoamisen tunnetta on vaikea aistia. Sitteen kun vauhti on kahdentoista sekunnin jälkeen kiihtynyt täyteen 50 metriin sekunnissa ei vauhtia todellakaan huomaa. Hypääjä tuntee leijuvansa painottomassa tilassa. Se on suurenmoisen hauska tunne. Sitä ei pysty kuvailemaan. Se täytyy itse kokea.

## X-ASENTO

Oppilashypääjä käyttää X-asentoa kaikilla automaattilla lyhyillä vapaan pudotuksen hypyillä. Kaikki raajat levitetään ja vartalo taivutetaan kaarelle taaksepäin. Tässä asennossa hypääjä on kuin syksyllä puusta putoava kuiva lehti joka kääntää aina saman puolen maata kohti leijaillessaan alas. Vaikka sattuisikin ponnistamaan uloshypäessä huonosti ja asento kaatuisi, ei se häitää. Jos X-asento on jämerä ja hypääjä pitää sen itseparantaisesti, niin ilmanvastus kääntää taas kohta oikeinpäin so. kasvot maata kohti.

## SAMMAKKO

Kokeneitten hypääjien ilma-asentoa kutsutaan sammakoksi. Jalvoja koukistetaan polvista ja käsiä kyynärpäistä. Nyt ei mies enää ole ilman halki putoava esine vaan muuttuu ilma-alukseksi, joka voi liikkua kaikkiin muihin suuntiin paitsi ylöspäin. Ilmanvastus painaa hypääjän jokaista neliösenttimetriä. Käsien ja jalkojen täytyy olla toisiinsa nähden symmetrisessä asennossa silloin, kun halutaan vain pudota suoraan alaspäin. Jos toisen käden vetää rinnan päälle, heittää toiseen käteen kohdistuva ilmanpaine miehen heti selälleen.

Jos oikeaa kättä työnnetään eteen- ja alaspäin alkaa hypääjä kääntyä oikealle. Kokee hypääjät saavuttavat sellaisen taidon käsien ja jalkojen pienten liikkeiden hallinnassa, että tekevät ilmassa melkein mitä vain, vaihtavat viestikapula, syöksyvät toisen hypääjän pitelemän renkaan läpi, ottavat toisistaan valokuvia, kohtaavat ilmassa, muodostavat usean hypääjän tähtiä pitäen toisiansa käsistä.

3 500 metrin korkeudelta hypäävä putoaa 1 minuutin ajan ennenkuin aukaisee varjonsa 600 metrin korkeudella. Toimintaa, joka tapahtuu vapaan pudotuksen aikana, kutsutaan sky diving -harrastukseksi. Sammakkoasento ja pitkät vapaat pudotukset tekevät sen mahdolliseksi. Se on toimintaa jota ei tunneta Suomessa kuin hyvin pienessä piirissä. Maan n. 700 aktiivihypääjästä ehkä 100 hypää pitkiä "vapareita". Suuri yleisö on tuskin kuullutkaan koko asiasta. Se on kuitenkin laskuvarjourheilun hauskin ja huimin osa. Todellinen avaruusajan harraste jolla on suuri tulevaisuus edessään.

## OHJAUS

Laskuvarjoa ohjataan niinkuin polkupyörää. Täysin tuulettomalla ilmalla varjo kääntyy kulkemaan vasemmalle kun hypääjä vetää vasemmanpuoleista ohjainkapulasta. Ja samalla tavoin oikealle kun vedetään oikeanpuoleinen ohjainpunos alas. Kohtalaisella tuulella ei varjo käännä suoraan sinne minne halutaan vaan tuulen voimakkuudesta riippuen sor-

tuu tuulta vasten. Tilanne täytyy ennakoita silloin, kun hypätään tarkkuutta. On pyrittävä tuulen yläpuolelle ja sitten laskeuttava myötätuuleen ja ohjaimella korjata pienet tarkkuusvirheet. Liitovarjolla voi suunnanmuutosten lisäksi jarruttaa eri voimakkuuksilla ja sakata alaspäin. Kilpailuissa tarkimmat miehet ohjaavat varjonsa maaliiristillä olevalle 10 cm levyiselle metallilevylle ja koskettavat sitä jalallaan. Tämä tulos — nolla metriä, nolla senttimetriä — on laskuvarjourheilun napakymppi. Suurin osa hypääjistä ei koskaan pysty siihen.

## MAAHANTULO HARJOITUKSET

...ovat laskuvarjokurssien vihatuin osa. Kukaan ei saa hypätä ennenkuin osaa hyvän laskuvarjokaatumisen. Kyynärpäät kiinni vartaloon. Taivutkaa jalkoja polvista. Vartalon on oltava kaari, jonka varassa hypääjä kaaduttuaan heti pyörrähtää jaloilleen. Painakaa leuka rintaan. Nopea jaloilleen pääsy on tärkeää, sillä hypääjän on oltava heti valmiina tukahduttamaan kupu. Jalat yhteen. Tukahduttamaton kupu voi vetää miestä pitkin kenttää. Kohottakaa varpaita kenkien sisällä hiukan ylöspäin. Kaatumisen täytyy olla pehmeä, kisaaminen. Suut kiinni. Kieli ei saa jäädä hampaitten väliin. Kaatukaa vasemmalle, oikealle, eteenpäin ja taaksepäin, paikaltaan ja vauhdista. Maan tasalta seisten ja vähän korkeammalta alas hypäten. Kukaan ei hypää ennenkuin alastulo on hyvin opittu. Hiki lentää, hiekkä pölyä, silmiä kirvelee ja päät särkee. Kaatukaa oikealle, vasemmalle...

## PAKKAUSHARJOITUKSET

Apua, tuo ei ikinä mahdu noin pieneen pakettiin, ajattelee varmaan moni kurssilainen nähdessään auki levitetyn laskuvarjon pakkauspyödyllä. 60 neliometriä nailonkangasta ja parisataa metriä kannatin- ja ohjainpunosta tarjoaa todella tyrmistyttävän näyn. Tottunut pakkaaja selvittää tuon toivotomalta näyttävän sotkun puolesta tunnissa. Aloitteijan ei tarvitse pakata niin nopeasti, riittää kun saat varjon pakettiin pariassa tunnissa. Keskitason kurssilainen oppii taidon 10—20 tunnissa. Jokainen hypääjä pakkaa auki hypäämänsä varjon itse. Työn tarkastaa eri pakkausvaiheissa joku kokenut hypääjä, jolla on tarkastusoikeus. Sen lisäksi että opitaan pakkaamaan varjo, opitaan pakkausharjoituksissa tuntemaan laskuvarjon rakenne ja miten se toimii. Samalla kun pakkaustaito kehittyy, kasvaa myös luottamus varusteisiin. Kun vihdoin osaat pakata varjon vaaditussa ajassa, tiedät myös, ettei tässä harrastuksessa oteta mitään riskejä. Laitteet on rakennettu toimimaan. Ne myös toimivat. Miehet hypäävät — varjot aukeavat. Sinä itse takaa sen.

Näin puhui hypymestari, kouluttajasi alkeiskursseilla. Tässä ei tietenkään ollut kuin murto-osa siitä mitä opit kursseilla. Kurssit kestävät 2—6 viikkoon riippuen siitä kuinka kiivaassa tahdissa ohjelma vie-dään läpi. Opetus päättyy lopukokeisiin, joissa punnitaan teorian tiedot ja kaatumistaito. Kerhosta riippuen saatetaan käydä Utin laskuvarjoajakärikoululla hypäämässä koulutustornista. Tornihypyy ei kuitenkaan ole pakollinen. Sen tarkoituksena on uloshypyy-asennon harjoittelu ja itseluottamuksen kerääminen. Tornihypyyä pitää moni hypääjä koneesta hyppyä epämiellyttävämpänä. Se joka uskalttaa hypätä tornista, hypää myös koneesta, sanoo vanha hokema.

## LIITTYMINEN KERHOON

Suomessa toimii kuusitoista hyppykerhoa. Näiden toimintaa valvoo Liikenneministeriön ilmailuosasto. Vain näissä kerhoissa saa hypätä laskuvarjourheiluhyppyä. Kerhot saavat kouluttaa vain omia jäseniään. Kurssimaksuun sisältyy jäsenmaksu ja liittymismaksu kerhoon. Siten kurseille tuleva liittyy automaattisesti kerhoon. Kerhot kuuluvat Suomen Ilmailuliittoon (SIL, Malmin Lentoasema, Hki 70) joka jakaa tietoja niiden toiminnasta kaikille halukkaille.

## ONKO HYPÄÄMINEN VAARALLISTA — USKALLANKO HYPÄTÄ?

Varmaankin jokainen lajista kiinnostunut pyörrittelee mielestään näitä kysymyksiä. Viime vuonna hypättiin maassa 9 000 urheiluhyppyä — kolmelta mieheltä murtui nilkka. Täysin varmaksi ei mitään urheilua saa, sillä vaikka varusteet onkin kehitetty melkein idioottivarmoksi, ei ihminen ole kehittynyt samassa suhteessa. Jokainen varomääräyksiä tarkasti noudattava asianharrastaja kuitenkin tietää, että laji ei ole vain hauska ja jännittävä, se on myös turvallinen.

## VAATIMUKSET

Yleinen harhaluulo pitää laskuvarjohypääjiä mitään pelkäämättöminä hurjapäinä, jotka alituisessa hengenvaarassa harjoittavat vaarallista huviaan, normaali ihminen ei voisi hypätä turvallisesti kulkevista lentokoneesta ulos. Kukaan ei haluaisi olla sankari? Valitettavasti totuus on arkipsempi. Melkein kuka tahansa voi hypätä laskuvarjolla. Sinun ei tarvitse olla muita voimakkaampi, toisia rohkeampi.

Oletko kiinnostunut? Tarvitset lääkärintodistuksen kaavakkeelle SA 1411 ja vanhempien luvan jos olet 16—20 vuotta sekä 200—300 mk rahaa. Eikä sitten mitään muuta. Tervetuloa joukkoon, veli SKY DIVER. ●