

PIN- CHECK

ynnä muita laskuvarjohyppääjän turvallisuuden kannalta tärkeitä tarkastustoimenpiteitä.

Eriolaisten tarkastustoimenpiteiden suorittaminen ennen toiminnan aloittamista on oleellinen piirre kaikilla ilmailun aloilla. Lentäjät käyttävät painettua checkaus-listaa, jonka mukaan "potkaistaan pyörää" sekä suoritetaan muut tarkastustoimenpiteet. Laskuvarjotoiminnassa tällaisen listan käyttäminen liian usein jää pelkäksi kauniiksi ajatuksiksi.

On tietenkin huomattava, että listan käyttämisellä ei ole merkitystä, ellei tarkastuksen suorittaja ole perehtynyt varusteiden yksityiskohtiin, sekä niissä helposti ilmeneviin tyyppisiin virheisiin. Kirjoituksessa esiintyvät aiat koskevat varmasti meitä kaikkia hyppääjiä - jatkokoulutusvaiheessa olevasta oppilaasta vanhaan hyppymestarikonkariin saakka.

ENNEN HYPYTOIMINNAN ALOITTAMISTA

Ennen kuin minkäänlaista hyppytoimintaa ryhdytään harrastamaan on luonnollisesti otettava selvää tietyistä perusvaatimuksista: ovatko kerhon koulutusluvut kunnossa (koulutuksen kyseessä ollen), onko hyppypaikka kelvollinen, sekä onko suunnitellussa toiminnassa käytettävä lentolaite kelvollinen, varusteiltaan sovelias ja onko ilmailuhallitus antanut siunauksensa moisen aparaatin käyttämiseen laskuvarjoilussa.

No, niin. Meidän Kerhosamme nämä tietyt ovat aina

kunnossa, vaan entäpä sitten? Tarkastuskohteita on vielä muitakin: onko lennonjohtajalle ilmoitettu toiminnan aloittamisesta ("korpikentillä" ilmoitus tehdään alueenlennonjohtoon)? Sellaisilla kentillä, joilla ei ole lennonjohtoa on myös informeerattava muut kentän käyttäjät. Erityisesti purjelentäjien kanssa on tarkoin sovittava käytettävät toimintasektorit.

Mikäli hyppykoneen lentäjä on vieras, on todettava hänen perehtyneisyytensä hypytoimintaan, sekä tarvittaessa järjestettävä koulutus.


Ennen kunkin lennon alkua on vielä huolehdittava siitä, että lentäjä tietää hyppyseurueen (hyppyorkeudet/kierrosten lukumäärät, hyppääjien lukumäärä, kaarto-suunnat, hyppytavat jne.).

LASKUVARJOJEN HYPYKELPOISUUS


Tässä yhteydessä ei ole mahdollista puuttua pakkaustarkastuksiin, vaan tyydyimme luomaan silmäyksemme vain yleisiin varjon hyppykelpoisuuteen liittyviin tekijöihin.

Ensinnä tietenkin tulee mieleen laitteen "muodollinen" kelpoisuus: varjon tulee olla rekisteröity, tarkastettu määräjän puitteissa (varjokorjaamolla), eikä se saa olla liian kauan pakattuna.

Edellä mainitut seikat voidaan helpoimmin todeta tarkastamalla varjokirja sekä jokaisen pakkauksen yhteydessä että aina ennen hypylle lähtöä. Pakkauksen yhteydessä on myös aina tarkastettava varjon lukkojen kunto, valjaiden ja repun yleinen kunto, sekä erityisesti kantohihnojen yläpään D-renkaiden (punosten kiinnitys) kiinnitysruuvien kireys (ulkomailla on ilmaantunut useita vaaratilanteita ja jopa



Huolimattomasti suoritettua tarkastuksessa tämä voi helposti jäädä huomaamatta. Sanduulin kulussa varavarjon kahvan yli on sen aukaiseminen erittäin vaikeaa. Muissa maissa on tällainen virhe aiheuttanut onnettomuuksia.



Jalkahihnat voi laittaa myös näin. Istuinhinnan ympärille kiertyneet jalkahihnat eivät aiheuta kovinkaan suurta turvallisuusriskiä, mutta varjon avautumisvaiheen tunnelmat tällaista asennusta käyttäen säilynevät takallistossa vielä pitkään hypyn jälkeenkin.

onnettomuuksia punosten irtoamisen johdosta).

Kaikkien pakkaustarkastuksia suorittavien ja tietysti myös pakkaajien itsensä on kiinnitettävä näihin seikkoihin huomiota. Kerhojen kalustopäällikkö pyrkii tarkkailemaan käytettävän välineistön kuntoa, mutta ei luonnollisestikaan pysty jokaista pakkausta valvomaan. Välineistössä ilmenevistä vioista on aina ensi tilassa ilmoitettava kalustopäällikölle, sekä poistettava viallinen väline käytöstä.

HYPPÄÄJÄN VARUSTEIDEN TARKASTUS

Tarkastus on suoritettava juuri ennen koneeseen nousemista. Jos lähtö viivästyy, tai muusta syystä joudutaan välillä riisumaan hyppyvarustus, on TARKASTUS SUORITETTAVA UUDELLEEN heti, kun varusteet on jälleen puettu päälle.

Vaikka olisikin kyseessä esim. pelkistä itsenäisistä hyppääjistä koostuva konekuorma, on VARUSTEET AINA TARKISTUTETTAVA TOISELLA HYPPÄÄJÄLLÄ, mikäli sellainen paikalla on.

Kunkin kerhon tulisi noudattaa aina omaa, yhdenmukaista käytäntöään tarkastusta toteutettaessa (tarkastustapa aina samanlainen vrt. sotaväki). Tämä helpottaisi erityisesti nuorempia hyppymestareita, lupakirjahyppääjiä ja tietenkin myös tarkastustehtävää opettelevaa oppilashyppääjää kehittymään toiminnassaan järjestelmälliseksi ja tehokkaaksi (nopeuttaa "virhesilmän" kehittymistä).

TARKASTUSKOHTEET

Tarkastus tulisi suorittaa

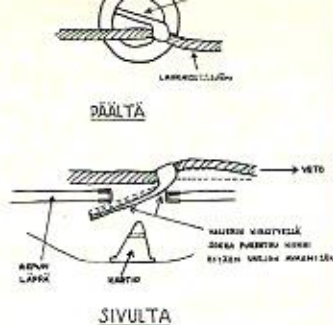
kutakuinkin esitysjärjestystä noudattaen:

Paperit: Hyppääjän varusteiden tarkastuksen yhteydessä on syytä ensimmäiseksi todeta hyppääjän ja varusteiden "muodollinen" kunto. Hyppypäiväkirja on syytä tarkastaa, jotta tiedettäisiin, millaisten hyppyjen suorittamiseen kyseisellä persoonalla on oikeus. Samassa yhteydessä on myös syytä luoda tutkiva silmäys varjokirjoihin, sekä tarvittaessa myös todeta mahdollisen barometrilaukaisimen kelpoisuus.

Hyppyasu: Asun on oltava tarkoituksenmukainen (ei väljiä RW-haalareita oppilaalla). Kylmänä aikana on muistettava vaatia myös käsineiden käyttöä. Talvella on erityisesti huolehdittava siitä, etteivät liian paksut käsineet estä esim. varavarjon aukaisua tms. toimenpiteiden suorittamista. Kevyemmät "hyppytosut" kuuluvat ainoastaan kokeneiden tempu- ja tarkkuushyppääjien varustukseen. Oppilas käyttää kunnollisia, riittävästi jalkaa tukevia hyppykenkiä. Hyppykengissä ei saa olla sellaisia solkia tai hakasia, joihin apuvarjo tai punokset voisivat tarttua.

Kypärä ja suojalasit: Henkilökohtaisen näkemykseni mukaan kaikki "II maailmansodan lentäjäsankarin" nahkahuuvut yms. syöksylaskijan kevyet nahkakypärät pitäisi lailla kieltää. Ainoa oikea väline hyppykäytössä on kunnollinen moottoripyöräilijän kypärä (esim. A.G.V. tai Christopher), ei kuitenkaan "haarniskamalli".

Eräs hyppääjä (jotakin vuosia sitten) laskeutui täysin normaalisti auenneen varjon varassa maahan, suoritti huonon alastulon (takajalat - pylly - pää), jonka aikana löi päänsä kentällä olleeseen kiveen.



Oppilas tulee usein tämän näköisenä tarkastukseen: sandumit ovat auki ja apusokat paikoillaan. Apusokkien tulisi olla kiinnitetty toisiinsa (esim pätäk vanhaa laukaisuvaijeria) ja varustettu räikeän värisillä kangassuikaleilla, kuten kuvassa. Tällöin ne eivät helposti unohtu paikoilleen. Ihanneratkaisu olisi pakkauspöydän laitaan hinnalla kiinnitetty apusokat.

Ilmeisesti PIN-CHECK'in laimilyönnistä johtuen eräs hyvin kokenut hypääjä joutui turvautumaan varavarjoonsa. Varjossa esiintynyt virhe (piirros) olisi helposti huomattu oikein suoritettuna tarkastuksessa. Muut varjon sokat olivat asianmukaisesti paikoillaan. (piirros E. Kausalainen)

Ns. ylijäämävaljaiden jalkahihnat on mahdollista kiinnittää väärään paikkaan. Erityisesti oppilashypääjillä tämä on tyyppinen virhe. Jalkahihnan oikea kiinnityskohta on ylempänä näkyvä V-lenkki.

Vaijerin kulku on tarkastettava avaamalla repun puolella oleva suojalappu ja kokeilemalla, että vaijeri todella pääsee liikkumaan putkessa. Kuvan virhe saattaa aiheuttaa aukaisuvaikkeitä vaijerienkin juutuessa suojaputken reunaan.

Kypärä rikkoutui hieman ja hypääjä menetti joksikin aikaa tajuntansa. Mikäli tällöin olisi "kovan" kypärän sijaan käytetty pehmeää "nahkamysä", suoritaisi kilpailulisenssin vuosittaisen uusimisen taatusti jokin muu instanssi kuin SIL. Suojalasien (mikäli käytetään) on oltava kunnolla läpinäkyvät (mieluummin ei värilliset) ja kunnolla paikallaan pysyvät.

Kantohihnat ja olkalukot: Kantohihnat eivät saa olla kierteellä, eivätkä myöskään liian löysällä, jolloin ne voivat tarttua johonkin koneessa liikkuttaessa. Myöskään niitä ei saa pakattaessa laittaa liian tiukalle, sillä ne saattavat antaa virheellisen vaikutelman varjon sovitukselta, ja tästä johtuen valjaat saattavat varjon avautumisvaiheessa löysyvä liikaa.

Olkalukkojen tulee sijaita hieman olkapäiden alapuolella (sovitus). Niistä on tarkastettava, että vastinkappaleet ovat kohdallaan ja (1 1/2 shot) vaijerirengas on oikeassa paikassa (suoajakannen sisäpuolella).

Valjaat: Valjaiden on oltava riittävän tiukat, jotta niistä ei missään mahdollisessa tai mahdottomassa laukaisuasennossa pääse luiskahtamaan läpi. Roikkuvia hihnanpäitä ei saa esiintyä, vaan ne pitää piilottaa tai laittaa niille varattuihin kumilenkkeihin. Hihnojen päiden pitäisi olla neulotut kaksinkerroin, jotta esittäisi niiden luiskahtamisen lukoista läpi (tämöisiä on sattunut ulkomailla, meilläkin muutama).

Rintahihna ja -lukko: Rintahihnan tulee olla kohtalaisen tiukka, eikä se saa kulkea kahvan läpi. Rintalukon on oltava kunnolla kiinni, pikalukon pohjaan saakka painettuna. On myös muistettava

tarkastaa, ettei lukon välissä ole kangasta (haalari).

Kahva ja -tasku: Kahvan on oltava käytettävään varjotyyppiin soveltuvaa mallia, ja sen tulee olla kaikin puolin kunnossa (vaijerin kiinnitykset kahvaan jne.). Kahvataskun on oltava ehjä ja kohtuullisen tiukka. Laukaisuvaijerin kahvanpuoleinen suojaputken pää tulee olla kunnolla kiinnitetty olkahihnaan. Irti oleva suojaputki on eräissä onnettomuustapauksissa näytellyt ratkaisevaa osaa (kahva luiskahti kädestä, ilmavirta painoi sen hypääjän selän taakse). Suojaputken kiinnitys olisi paras olla 5 - 10 cm taskun yläpuolella, jolloin veto on helpompi (kevyempi) suorittaa.

Erityisesti oppilaan kohdalla (harjoitusvedot/itseaukaisut alkuvaiheessa) on kiinnitettävä huomiota siihen, ettei hän vaihda varustetyyppiään siten, että joka toisella hypyllä on kahva vasemmalla ja joka toisella oikealla puolella. Jos näin toimitaan, saattaa tulla vaikeuksia löytää kahvaa (seurauksena: ylipitkä vapaa tai "etsintävaiheen" aiheuttama asennon hajoaminen).

Harjoituskahva ei saa olla kiinnitettynä valjaisiin (saattaa toimia apuvarjon sieppajana).

Varavarjo: Kiinnitys on tarkastettava erittäin huolellisesti: koukkujen on oltava kunnolla kiinni D-renkaissa (kangasta ei saa olla välissä) ja päävarjoon kiinnitettävät tukihihnat (nimenomaan hihnat, mikään naru, tms. ei kelpaa) on myös tarkastettava, jotta varavarjo ei pääsisi heilumaan (saattaa vaikeuttaa kahvan löytämistä).

On tapahtunut (takavuosiina), että eräältä hypääjältä maahantulovaiheessa putosi

huonosti kiinnitetty varavarjo alas, jäädessä roikkumaan vain tukihihnojen varaan. Onneksi sillä kertaa ei varavarjoa tarvittu, sillä se todennäköisesti olisi jäänyt yksinään taivaalle hypääjän jatkaessa matkaansa. Kaikkien sandumien on oltava kunnossa, kiinni ja riittävän tiukalla, eivätkä ne saa kulkea kahvan yli.

Erityisellä huolella on tarkastettava kahva ja laukaisuvaijeri. Kahvan on lähdeävä suhteellisen (ei liian) helposti taskusta. Vaijerin on oltava ehjä ja kunnolla kiinni kahvassa. Sokka ei saa olla aivan pohjassa, eikä myöskään "huolella". On myös tarkastettava, että kartiot ovat suorassa, eivätkä sokat ole vääntyneet, jotta ne voisivat vaikeuksista luistaa rei'istänsä. Mikäli apuvarjoa käytetään, on tarkastettava sormituntumalla, että se on oikeassa paikassa, eikä väännä kartioita vinoon.

Varavarjon päällä oleva "tavarakokoelma" (mittaristo, puukko) ei saa olla sellainen, että se voisi aiheuttaa takertumisia varjoa mahdollisesti käytettäessä.

Mittaristo: Mittareiden käytön kannalta oleellisin tekijä on niiden kunnollinen kiinnitys; mittareiden on pysyttävä paikoillaan koko suorituksen ajan sekä myös oltava luettavissa kaikissa hypyn vaiheissa. Eräältä oppilaalta putosi vapaapudotuksen aikana sekuntikello (korkeusmittaria ei ollut). Onneksi kuitenkin oppilas veti varjonsa auki huomattuaan kellon puuttumisen, eikä varsinaista vaaratilannetta sillä kertaa päässyt syntymään.

Mittariston kunto on todettava pintapuolisella tarkastuksella (ehjän näköinen). Samalla on myös todettava, että kello käy ja korkeusmittari on

nollattu (tai muuten säädetty maalialueen korkeuden mukaisesti).

Puukko: Puukon pitää olla kiinnitettynä sellaiseen paikkaan, että sitä tarvittaessa voidaan helposti käyttää. On myös huomattava, että sen on lähdeävä helposti tupestaan myös hansikaskäsin. Puukon oikea paikka oppilashypyllä on varavarjo.

Istuinhihna, jalkahihna ja -lukot: Istuinhinnan paikka ei ole ristiselässä, eikä myöskään reisien puolivälissä, vaan kunnolla pakaroiden alla. Jalkahihnojen on oltava tiukalla, kiinnitettynä oikeaan kiinnitysrenkaaseen. Ne eivät saa olla kierteellä tai ristissä, eivätkä myöskään saa olla kiertyneinä istuinhinnan ympärille.

Lukkojen kiinnitys ja toiminta on tarkastettava erityisellä huolella. Niiden on oltava kiinni, palautinjousien on toimittava, eikä kangasta saa olla välissä. Roikkuvat hihnanpäät on piilotettava.

Kahvavaijeri ja suojaputki: Putki ei saa olla jyrkillä mutkilla. Sen on kuljettava kantohihnan alta tai oltava kiinnitetty koko matkaltaan reppuun (riippuu varjotyyppistä). On myös tarkastettava, että ylimmäisen kartion tukilevy (painelaukaisijaa varten) sellaisissa varjotyypeissä, joissa se on, on suora ja kunnolla kiinnitetty. Samassa yhteydessä on todettava, että vaijeri ei ole mutkalla ja se pääsee esteettä kulkemaan suojaputken sisällä (kivet, hiekka yms. roskat).

Päävarjon sokat: Sokkia ei yleensä saa työntää aivan pohjaan (riippuu varjotyyppistä), sillä ne saattavat jäädä "nahnikkaan" estäen varjon

LASKUVARJOHYPPÄÄJIEN VARUSTEIDEN TARKASTAMINEN

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

- Hyppypuku Kengät, haalarit, käsineet, suojalait.
- Kypärä Malli, kiinnitys, koko (päässä tarkastuksen aikana).
- Olkalukot Vastinkappaleet kohdalleen 1 1/2 shotin vaijerirengas kohdallaan, sovitus: hieman olkapäiden alapuolella.
- Valjaat Riittävän kireällä: oikein sovitettu, ei roikkuvia hihnoja, hihnojen päät varmistettu.
- Rintahihna ja -lukko Hihna riittävän kireällä, ei kulje kahvan läpi, lukko kunnolla kiinni, lukon kielen palautinjousi toimii, ei kangasta tms. välissä, pikalukko painettu kiinni pohjaan asti.
- Kahva ja -tasku Tasku ehjä, kahva pysyy paikallaan (ei liian tiukka), laukaisuvaijerin suojaputki kiinnitetty olkahihnaan, H-vetokahva ei saa olla kiinni valjaissa. Laukaisuvaijeri kiinnityskohdastaan ehjä.
- Varavarjo Sokat, sandomit, kiinnitys D-lenkeihin, kahva (ei sandumia kahvan yli), tukihihat kiinni (varavarjo pysyy liikkumatta paikoillaan), ei liian suurta "tavarakokoelmaa" varavarjon päällä (saattaa aiheuttaa vajaa toiminnan).
- Mittaristo Päällisin puolin ehjä, korkeusmittari nollattu, kello käy.
- Puukko Käyttökelpoinen, asiallisen kokoinen, helposti käytettävissä.
- Jalkahihat ja -lukot Hihat tiukalla, lukot kunnolla kiinni, lukon kielen palautinjousi toimii, ei kangasta välissä, hihnojen päät kiinnitetty.
- Kantohihat Ei kiertymiä.
- Kahvavaijeri ja suojaputki Ei jyrkkiä mutkia, kulkee kantohihnan alta (tai on kiinnitetty koko matkaltaan), suojaputki ehjä, vaijerissa ei jyrkkiä mutkia, mahd. Kapin tukilevy ehjä (suora) ja kunnolla kiinni, ei murtumia vaijerissa, vaijeri kulkee esteettä putken sisällä (kivet tms.).
- Päävarjon sokat Sokat suorat ja ehjät, ei kuluneita uria, ei pohjassa eikä "huulella".
- Sandomit Ehjät (ei ripsaantumia), kimmoiset, kaikki kiinni.
- Paine laukaisin Oikea kiinnitys, oikea asetus, oikea varmistus.
- Laukaisu hihna Oikein kiinnitetty (AIR M-10-1), riittävän vahvalla langalla, ei apusokkia, kiinnitys apuvarjon punokseen, oikea pituus, hihna oikeata mallia, varmistussokka.
- Savuteline Tarkoituksenmukainen (ei apuvarjon sieppaaja), savu oikein suunnattu.

avaamisen. Tietenkään ne eivät myöskään saa olla "huulella", jolloin on vaara varjojen aukkamisesta koneessa. Sokkien tarkastuksen yhteydessä on myös todettava apuvarjon oikea paikka (vrt. varavarjo).

Tarkastuksessa on huolellisesti katsottava JOKAINEN sokka ja kartio erikseen. Viime vuonna (-75) kahdelle erittäin kokeneelle hypääjälle (n. 460 - 480 hyppyä) sattui ilmeisesti juuri tämän tarkastuksen laiminlyönnistä johtunut, varavarjon käyttöä edellyttänyt vaaratilanne.

Jenkit sanovat, että "rip-cord stops are killers" (blommit ovat tappajia). Myöskin yhteisen ystävämmme Lars Bäckströmin (ilmailuhallitus) tuhartama kuitti (AIR M 10-6) vuodelta -74 on ihan samaa mieltä. Siitä huolimatta vielä kesällä -75 muuan huijapäinen konkari käytti blommit laukaisuvaijerissa (eikä edes tunnustanut pelkäävänsä). On siis edelleen syytä tarkastaa tämä kohta.

Sandomit: Jotta sandomilla olisi käytännöllistä merkitystä, niiden on oltava riittävän tiukat (joustavat) ja kunnolla kiinnitetty (koukut ja kiinnityslenkit ehjät ja kunnolla kiinni). Purkautumia sandomeissa ei saa olla.

Painelaukaisija: Laukaisijan asennus on tarkastettava erittäin huolellisesti. Eräissä kerhossa käytettiin Kap 3-brometrilaukaisijaa siten asennettuna, ettei laukaisimen liikevara riittänyt vetämään sokkia ulos kartioista (liian lyhyt kiinnityslevy).

Myös varsinaisen laukaisimen kiinnitys reppuun on tehtävä huolellisesti (reppuun neulottu tasku on oikea paikka). Eräällä kerholla oli varaa kiinnittää laite niin huonosti, että se putosi hypyn aikana. Kaikilla kerhoilla ei taloudellinen tila ole niin hyvä, joten olkaapa tarkkana.

Laukaisimen vaijeri ei saa olla jyrkillä mutkilla ja siinä pitää olla hieman löysää (6 - 10 mm).

Laitteen korkeusasetukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Tässä on käytettävä apuna erityistä korkeusasetustaulukkoa ilmanpaineen muutosten vaikutuksen eliminomiseksi. Paineen vaihtelut sekä myös hypyöntien korkeus saattavat vaikuttaa erittäin huomattavasti. Eräänä päivänä (-75) oli Jämällä ilmanpai-

ne sellainen, että normaalilla 500 m:n asetuksella Kap olisi toiminut vasta 120 m:n korkeudella kentän pinnasta. Kannattaa siis olla tarkkana.

Ensimmäisillä itseaukaisuilla (3 sek) kannattaa laitetta käyttää vain kellokoneistolla (5 sek). Tällöin laukaisija säädetään toimimaan 3000-4000 m:n korkeuteen. Kun sokka vedetään laitteesta pois, se käy 5 sek, jonka jälkeen tapahtuu laukeaminen.

Laukaisimen sokan kiinnitys tulee suorittaa siten, että varmistuslanka kulkee sekä sokan että myös laukaisuhinnan lenkin läpi kahteen kertaan. "Rautalankaa" tms. liian vahvaa sidoslankaa ei saa käyttää (ompelelanka N:o 30 tai 40 on oikea ratkaisu).

Laukaisuhihna: Hihnan on oltava ehjä (ei rispaantumisia, ratkenneita ompeleita jne.) Erityisesti on todettava, ettei hihnan alle ole unohtunut apusokkia. Eräissä kerhoissa yhä vieläkin käytetään pieniä irrallisia sokkia, jotka erittäin helposti saattavat jäädä paikoilleen. Hihnaa paikoilleen laittaessa on huomioitava, että sokat poistetaan sitä mukaa, kun ao. sidos on saatu valmiiksi.

Kiinnityslangan tulee olla riittävän vahvaa, jotta vältyttäisiin tahattomilta varjon aukkamisilta koneessa.

Hihnan kiinnitystä tarkastettaessa on myös todettava sen kiinnitys apuvarjon punokseen.

Kun kerholla on uutta tai muualta tullutta kalustoa on oltava tarkkana laukaisuhinnan oikean pituuden suhteen. Viime vuosina on ainakin kahdessa kerhossa ilmennyt tapaus, jossa liian pitkä laukaisuhinna on takertunut koneen korkeusperämiseen, aiheuttaen suoranaisten vaaratilanteen (ohjaamisvaikeuksia). Kokemuksesta voin kertoa, että lentäjä pyrkii tulemaan "silmiille" moisen tilanteen jälkeen.

Laukaisuhinnan kulku on myös tutkittava tarkoin. Se ei saa kiertyä mistään asiaankuulumattomasta paikasta, kuten esim. sandomin tai varavarjon tukihinnan alta. Paras tapa tämän toteamiseksi on vetää hihna kerrassaan suoraksi ennen koneeseen sijoittumista.

Koukun toiminta ja varmistussokan olemassaolo on myös syytä tarkastaa tässä vaiheessa.

parasutistit

MEIKKI ON HYVIN...?
JOO... JA HUKSET...



...NO, KAIKKI TAITAA OLLA OK.
"TAIVAHALLE SITEN VAAN."

...MUTT VOIHAN NENÄ!
TÄÄ KYPÄRÄ ON SITTE
TYPERÄ!
ONNEKSI ON NOITA
KUKKATARROJA!



HYVÄ NEITI!
MENKÄÄHÄN
NYT SINNE
PAIKALLENNE...

MUTTA ENTÄS TÄÄ
PAKKOPUHA SITTE?
MIHIN SE NYT OIKEIN
LAITETAAN...?
EIHÄN ILMAN SITÄ...

FINNAIRIN LENTO
NO: 656 TUHKOLMAAN
LÄHTI JUURI...

3/76 Arbi-76 ©

Savuteline: Savutelineen pitäisi mieluummin olla sellainen, että savu todella pysyy kannolla kiinni mutta että sen tartuessa saa helposti laukaistua irti (pudotettua). Telineen pitää olla muotoiltu siten, että se toimii automaattisena apuvarjon sieppaajana.

Erään hyppääjän murheellisesta kokemuksesta oppineena (polti vapaan pudotuksen aikana reikiä reppuunsa ja päävarjoonsa) osaamme nykyään kiinnittää huomiota myös savun oikeaan suuntaukseen. Se on kiinnitettävä siten, ettei missään mahdollisesti esille tulevassa vapaapudotusasenossa (kuin ei myöskään varjon auki ollessa) siitä purkautuva liekki pääse polttamaan hyppääjää tai hänen varusteitaan.

Pelastusliivi: Varamääräysten mukaan eräissä tapauksissa on käytettävä pelastusliiviä hypyn aikana. Tällöin on huolehdittava siitä, että välineet todella täyttävät niille asetettavat vaatimukset. Useimmat kerhot yhä edelleen käyttävät pelastusliivin korvikkeena uimakauluria (Uima-apu, tms.). Sen käyttö on kuitenkin itsensä pettämistä. Mikäli vesihypyillä ei jostain syystä päästä ajoissa valjaista

irti, on tämän välineen kanssa pinnalla pysyminen vähintäänkin uskonasia. Itse en usko (nimim. "Kokemusta omaava").

Pelastusliivi on puettava siten, ettei se häiritse hyppytoimintoja, mutta toisaalta se voidaan täyttää joko ilmassa tai vedessä vaivattomasti. Tällöin painepullo tms. automaattisysteemi on ainoa suositeltava.

SUMMA SUMMARUM

Edellä käsitellyt aiheet lienevät ainakin kokeneille hyppääjille varsin tuttuja. Kuitenkin joka vuosi näissä perusasioissa tehdään virheitä aina uudelleen ja uudelleen.

Koska näin lehden palstoilla ei ole mahdollisuutta täysin tyhjentävästi paneutua tämän aihepiirin asioihin, rohkenen esittää niille sisukkaille lukijoilleni, jotka ovat näin pitkälle jaksaneet seurata kyhäelmäni, sukeltamista vielä perusteellisemmin pintaa syvemmälle. Tämä voisi tapahtua parhaiten tutkiskelemalla muita alan kirjoituksia, ilmailumääräyksiä tietenkin unohtamatta.

Tässä lopuksi vielä luettelo suosittelavista varusteisiin, niiden käyttöön ja tarkastusten

suorittamiseen liittyvistä kirjoituksista:

ILMAILU 4/72,

Kari Vaahtera:

Minuutti hyppyturvallisuutta.

Parachutist:

November 1973, Wayne

Frankenburger: A Second Chance,

July 1974, David H. Snyder:

A Look at Cone Locks,

July 1974, Bill Dause: Should You Wear a Rigid Helmet?

August 1974, Dan Poynter: Canopy Release Malfunctions,

February 1974, Bill Dause: Equipment Check Points.

ILMAILUHALLITUS:

Laskuvarjon rekisteröinti (AIR M 10-1, Muutos 1)

Laskuvarjon huolto ja tarkastukset (AIR M 10-2)

Pakkolaukaisuhihna ja sen kiinnittäminen (AIR M 10-3)

Laskuvarjoissa käytettävät laukaisuvaijerit (AIR M 10-6)

Lskv-hyppytoiminnassa käytettävät barometrilaukaisimet (AIR M 10-7)

SUOMEN

ILMAILULIITTO:

Kap 3 laskuvarjon barometrilaukaisimen ohjeet USPA Part 114

Doctrine - Jumpmaster safety checks and briefings

ditel

Uutuus FSG40,720 kanavaa myös purjekoneversiona. FSG15 koneeseen ja autoon.



PILATUS B4

Lentokausi lähestyy, kerhokoneita tarvitaan. Voimme toimittaa edullisesti B4 varastosta Suomessa. Todellinen kerhokone, kestävä ja helppo lentää. Täysin taitolentokelpoinen.

FINTEL

Vaihde: 90-640 334
Lönnotinkatu 38
00180 Helsinki 18