

LASKUJARJO

JOURHEILU

Finnish Magazine of Sport Parachuting

No 2 1987 vol. 11. vuosikerta. 15 mk.



**HERCULES
BOOGIE**



**KEVÄÄN
KISAT**

Tikkurila Oy on jo yli 120 vuotta valmistanut erilaisia maalialan laatutuotteita. Tänäpä olemme alan johtava yritys Suomessa ja suurimpia Pohjoismaissa. Vientimme suuntautuu pääasiassa Ruotsiin ja Neuvostoliittoon.

Isossa-Britanniassa toimivan Donald Macpherson Group Plc:n oston myötä Tikkurilasta tuli kansainvälinen maalialan konserni.

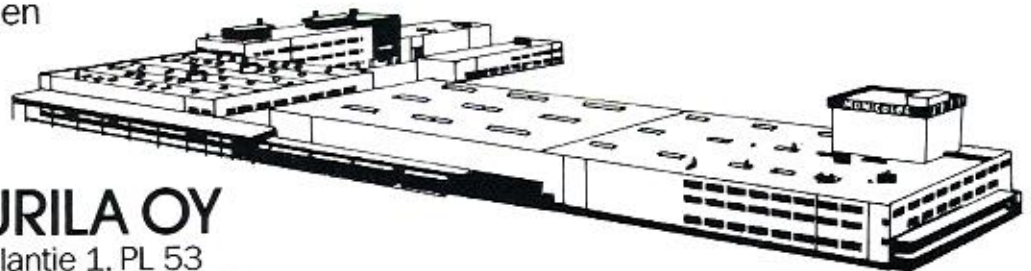
Tikkurilan laajasta valikoimasta jokainen asiakkaamme löytää kansainvälisestikin katsoen korkealuokkaisia tuotteita. Olipa sitten kysymyksessä talo- tai sisämaali, auto- tai laivamaali, korroosionestomaali tai muu teollisuuden erikoispinnoite taikka lakka, liima tai silote.

Tikkurilan laatutuotteet antavat kestävän suojan ja luovat silmäniloa ja viihtyisyyttä jokapäiväiseen ympäristöömme.



TIKKURILA OY

Kuninkaalantie 1, PL 53
01301 VANTAA, puh. (90) 83 091



**VÄRIÄ
ELÄMÄÄN**



**KOKEMUS, TAITO JA NÄYTTÖ
- MITSUBISHI PAJERO**



Mitsubishi, jo 70 vuotta Japanin arvostetuin autotekniikan tekijä, edelläkävijä. Pajero - huippuluokan maasturi ja tyylikäs mukava matka-auto. Moottori väkivahva 2,5-litrainen turbodiesel, 5-vaihteinen vaihteisto, täydellinen mittaristo ja tunnokas ohjaustehostin. Sinulle juhlan kunniaksi. Tule ja koeaja!

Pajero Shogun Turbodiesel	ovh. 99.900,-
Pajero 2-ov. Turbodiesel	ovh. 118.900,-
Pajero 4-ov. Wagon Turbodiesel	ovh. 133.700,-
Pajero 4-ov. Wagon Turbodiesel HR	ovh. 136.800,-

Hinnat ovh. Hanko 2.4.87 Maahantuoja:

HELKAMA-AUTO OY

**MITSUBISHI LANCER
EXE HUIPPU-
VARUSTELTU
ERIKOISMALLI**



Täysväri (valkoinen tai metalliharmaa) puskurista puskurin. Ylellinen sisäverhoilu. Ohjaustehostin, keskuslukitus, sähkötoimiset etuikkunat ja sivupeilit. Voimakas 1,5 litran moottori. Silmäähivelevän kaunis kokonaisuus. Koeajakaa erikoisvarustettu Lancer EXE meillä.

Hinta 81.980,-
leasing alk. 1.850,-

MITSUBISHI CENTER, VEIKKARINTIE, 05840 HYVINKÄÄ, P. 914-22 358

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

Ulkoasu: Mimma Lehtovaara

Toimituksen osoite: Laskuvarjourheilu, PL 653, 00101 Helsinki

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

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

Irtonumerohinta 15,-
vuosikerta 50,- Neljä
numeroa vuodessa

Toimitus ei vastaa artikkeleissa esitetyistä mielipiteistä, vaan jokaisesta artikkelista vastaa kirjoittaja itse.

Lehti ottaa mielellään julkaitavaksi lukijoiden valokuvia, piirroksia ja juttuja.

Kansikuva: Hercules Boogien tunnelmia tallensi Antti Kuparisaari.

SISÄLLYS

- 3 Pääkirjoitus
- 4 Pätkelmiä
- 7 Uudet ilmailumääräykset voimaan
- 9 Kalakukkokaupungin kisat
- 10 Keskustoimikunta – herrojen klubi vai työryhmä
- 12 Hiihtoa ja hyppyä Joensuussa
- 15 Hyppypilotti Pekka Laari
- 16 Hercules boogie
- 19 Miljoonalaatikko
- 20 Pääsiäistähtiä Malmin taivaalla
- 22 Vapaan salat seminaarissa
- 28 Boogiet brasilialaisittain
- 29 Kuonokoppakuvausta Oulussa
- 30 Näin on näreet
- 31 Räyskälässä tapahtuu

KEISARIN UUDET VAATTEET

Hyppäämistä koskevat ilmailumääräykset ovat muuttuneet. Kalusto, joilla koulutetaan alkeiskurssilaisia muuttuu. Koulutusmenetelmät muuttuvat – käytetään videoita, dioja ja piirtoheittimiä. Kouluttajien ja koulutettavien on sopeuduttava uusiin tilanteisiin ja kasvaviin vaatimuksiin. Riittävätkö rahkeet?

Oppilaiden kouluttaminen noudattelee Suomessa ilmailuhallituksen hyväksymää koulutusohjelmaa, oppilaiden varjokalustoa vaihdetaan huippunykyaikaisiin liitovarjoihin ja koulutuspäälliköt pohtivat asioitaan seminaareissa. Valtakunnassa kaikki hyvin – vai onko?

1960-luvun villit vuodet ovat ohi, 70-luvun pioneiritö on tehty. Tälle vuosikymmenelle on tultu opin ja erehdyksen tietä, jonka seurauksena hyppäämisen koulutus on järjestäytynyt ja järkeistynyt.

Mahdollisuudet hyvän koulutuksen antamiseen ovat paremmat kuin koskaan ennen. Viime kädessä kaikki kuitenkin riippuu kouluttajasta ja oppilaasta. Onko kouluttaja tehtäviensä tasalla, tunteeo hän vastuunsa riittävän hyvin, haluaako hän todella opettaa, jakaa tietoa, vai pyhittääkö pätemisen tarve keinot.

Ymmärtääkö oppilas, että kysymys on hänen turvallisuudestaan eikä pelkästään suoritusten hyppyyttämisestä pakkopullana ja kokeiden kirjoittamisesta, jotta sekini on tehty. Ovatko kaikki ovaltaneet, että tietyt asiat on hallittava ennen kuin voi pitää hauskaa taivaalla – menettämättä henkeään.

Ulkoiset puitteet ovat monessa kerhossa komeat. Korean kuoren alta soisi löytyvän muutakin kuin itse-tyytyväisyydessä paistattelevia hyppääjiä, jotka luulevat että koulutuksen tason jatkuvaksi ylläpitämiseksi on jo kaikki tehty.

Totta, kouluttajat tekevät vapaaehtoista työtä uhrauten siihen tuntikaupalla aikaa iltaisin ja viikonloppuisin. Ei mitenkään väheksyttävää, päinvastoin: ilman heitä kerhojen toiminta loppuisi kuin kanan lento. Uuden hyppääjäpolven merkitystä ei saisi koskaan aliarvioida eikä väheksyä. Vaivannäkö sen takia pitäisi olla itsestään selvää kaikille kerholaisille.

Samalla pitäisi kouluttamisesta vastuussa olevien ihmisten olla riittävän päteviä, etevä ja pontevia, sillä millään kerholla ei ole varaa laiminlyödä kouluttamista.

Parantamisen varaa on meillä, heillä ja noilla.

Mimma Lehtovaara



Huhtikuun lopussa järjestettiin Nummelan lentokentällä pelastusvarjohyppykurssi purjelentäjille. Osallistujia oli 17, joista 14 hyppäsi. Loput ilmoittivat palaavansa asiaan syksyllä kun työ- ja ikäesteet on raivattu tieltä.

PELASTUSVARJOKURSSI



Tiivis ohjelma sisälsi luentoja uloshypystä, varjon ohjaamisesta, maahantulosta, varavarjon käytöstä ja pelastusvarjoista yleensä hyppykalustona. Suomen Laskuvarjokerhon kalustopäällikkö Hannu Leskinen suomi aika rajuin sanakääntein pelastusvarjojen tasoa. Hänen mukaansa osa kalustosta joutaisi tunkiolle.

Kahden päivän kurssin aikana ehtivät kaikki hypätä kerran ja joku jo uhkasikin, ettei homma jää siihen. Kukaan ei loukannut itseään, mutta pari kurssilaista jouduttiin auttamaan puusta alas.

Varavarjon laukaisuveto vääristä paikasta

Kokeellisesti on voitu todeta, että varavarjo avautuu parhaiten laukaisukahvasta vetämällä. Oikeaan varavarjon laukaisutapaan KUULUU AINA KAHVAAN KATSOMINEN!

Kahvaan katsomalla todetaan, että vedetään ainoastaan ja vain laukaisukahvasta – ei esimerkiksi valjaasta, laukaisuvaijerin suojauputkesta tai 3-rengasolkalukon renkaasta, jne.

Suomessa 14. 5. 1984 sattuneessa onnettomuudessa oletettiin merkittäväksi onnettomuutta myötävaikuttavaksi tekijäksi kahvaan katsomatta jättämistä, jolloin laukaisuveton yhteydessä on oletettavasti vedetty samalla laukaisuvaijerin (virheellisesti pujoitetusta) suojauputkesta.

Vuonna -84 varoitettiin englannissa sattuneen onnettomuuden perusteella varusteista, joissa kolmirengasolkalukko sijaitsi aivan varavarjon kahvan vieressä. Onnettomuudelta olisi todennäköisesti vältytty, jos hyppääjä olisi katsonut kahvaa ja vetänyt siitä.

Tanskassa sattui 2. 8. 1986 vastaavantyyppinen onnettomuus, jossa tandemina oli SHARK (REQUIN).

Asian havainnollistamiseksi ohessa ote turvallisuustiedotteesta 5/84 ja kuva Tanskan onnettomuuden tutkimuskartoituksesta.

JOS VARUSTEISSASI ON VARAVARJON KAHVA LÄHELLÄ 3-RENGASOLKALUKKOA, OTA YHTEYTTÄ LASKUVARJOTARKASTAJAAN, JOKA VOI SIITÄ KAHVAN KAUEMMAKSI OLKALUKOISTA!

Varavarjon kahvan virheellinen sijoitus

Lähde: British Parachute Association Safety Notice (The Sport Parachutist August 1984).

Englannissa sattui kesäkuussa -84 laskuvarjo-onnettomuus, jossa menehtyi kokenut hyppääjä.

Onnettomuutta tutkittaessa todettiin, että varavarjon kahva oli sijoitettu aivan 3-rengasolkalukkojen alapuolelle siten, että pääkuvun irrotuksen jälkeen suurin rengas kääntyi alas osittain varavarjon kahvan päälle. Tämän tilanteen seurauksena hyppääjän oli mahdollista pujottaa sormensa tai peukalonsa pait-

si varavarjon kahvasta, samalla myös olkalukon isosta renkaasta läpi. Tällöin hyppääjälle on saattanut syntyä virheellinen vaikutelma, että kahva on juuttunut kiinni.

Mikäli varjokalustostasi löytyy yllä kuvatulla tavalla sijoitettu laukaisukahva, ei varjolla ole syytä hypätä ennen kuin virhe on korjattu. Kahvan virheellisen sijoituksen ilmetessä on syytä ottaa yhteyttä lähimpään laskuvarjokorjaamoon tai -huoltoyritykseen vian korjaamiseksi.

Todettakoon, että saaduista tiedoista ei ilmennyt mitään kalustotyyppiä tapauksessa oli käytetty.

Skydive Güntherin valmistamat Miraget ja Magic'it

Saksalaisen toiminimen Skydive Güntherin valmistamia tandemiteita ei ole Suomessa hyväksytty, koska ne eivät täytä ilmailumääräyksen edellyttämää hyväksymisnormia (TSO c23). Näin ollen ei niitä Suomessa saa käyttää.

Edellisen lisäksi todettakoon, että 45 tandemia (numerot SIL:ssa) on varustettu viallisella kahvalla, joka saattaa pettää. Ainakin Ruotsissa ko. tandemit ovat käyttökielossa kunnes kahvat on vaihdettu.

Pannan käyttö rintapakkauksivaravarjossa

Kalustokomitea ilmoittaa, että rintapakkauksivaravarjossa ei pidä käyttää pantaa. Se voi aiheuttaa vakavan vaaratilanteen erityisesti käytettäessä varavarjoa heittomenetelmällä.

Pannan käyttöön oppilastandemeissa ei sen sijaan ole estettä, jos se ko. kaluston ohjeiston mukaan on mahdollista.

Chaser-tandemin varavarjon kahva

Chaser-tandemin käyttäjille saatetaan tiedoksi, että varavarjon sokkaväli on 4 1/2 tuumaa. SST-Racerin kahva EI SOVELLU Chaser-tandemiin. Chaseriin soveltuvia kahvoja ovat Warp'in ja Corsair'in kahvat.

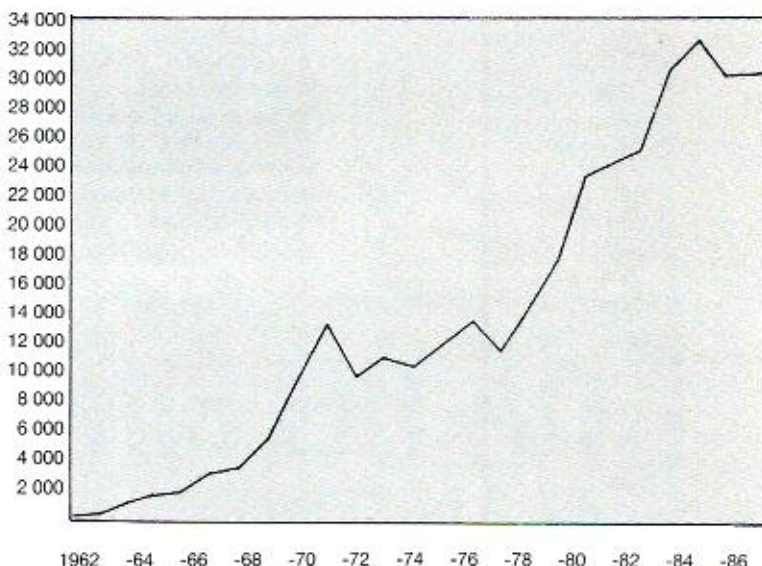
CHASER-TANDEMEITA KÄYTTÄVIÄ HYPPÄÄJIÄ KEHOTETAAN ENNEN SEURAAVAA HYPPYÄ TARKASTAMAAN LAUKAISUKAHVAN SOPIVUUS TANDEMIIN.

Laskuvarjokerhojen hyppymäärät

Suomen Laskuvarjokerho	8.700	hyppyyä
Utin Laskuvarjokerho	5.305	"
Tampereen Laskuvarjokerho	3.457	"
Turun Laskuvarjourheilijat	2.217	"
Oulun Laskuvarjokerho	2.180	"
Jyväskylän Laskuvarjokerho	1.869	"
Imatran Ilmailukerho	1.825	"
Satakunnan Laskuvarjourheilijat	1.007	"
Napapiirin Laskuvarjourheilijat	816	"
Kuopion Ilmailuyhdistys	637	"
Pohjois-Karjalan LSKV-urheilijat	619	"
Alavuden Ilmailukerho	567	"
Kanta-Hämeen Laskuvarjourheilijat	264	"
Kainuun Laskuvarjokerho	220	"
Vaasan Laskuvarjokerho	216	"
Suomen Urheiluilmailuopisto	116	"
Perämeren Ilmailuyhdistys	95	"
Hallin Laskuvarjokerho	28	"
Lahden Laskuvarjokerho	20	"
Kotkan Ilmailukerho	3	"
Suomen Ilmailuliitto	3	"

Hyppyjä yhteensä vuonna 1996 30.174.

Hyppy Suomessa "kautta aikain"



Strong Enterprisea koehyppää kuvassa näkyvää uudentyyppistä patjaa, jota kutsutaan Flow-Formiksi. Varjon koko on noin 277 neliömetriä ja valmistaja lupaa sen olevan kevyesti ohjattavan ja pehmeästi sukeavan. Vaakanopeus pysähtyy ilman että varjo sakkoo. Uutuutta valmistetaan sekä armolijan käyttöön että sivilihyppääjille, ja myös alppien rinnetuulissa patjalla liikeyturvati voivat käyttää Flow-Form varjoa.

Varo vaanivaa doping-vaaraa

Suomen mestaruuskilpailut alkavat tuossa tuokiossa. Niiden kunniaksi lehti julkaisee lyhyen ja puutteellisen listan kielletyistä aineista, jotka näkyvät doping-testissä. Lista on lyhyt ja puutteellinen, koska asiasta ei tahdo saada tolkkua millään ilveellä.

Kansallisen doping-toimikunnan kirjassessa "Doping – kiitos ei" todetaan, että keskusjärjestöillä ja liitoilla on velvollisuus suorittaa testejä vuosittain. Tämä lähtökohta on syytä pitää mielessä kun valmistautuu kilpailuihin.

Jos hyppääjä käyttää jotain lääkkeitä, joko lääkärin määräämiä tai apteekista vapaasti saatavia, kannattaa ehdottomasti varmistaa, että ko. lääke ei ole kielletty.

Kiellettyjä ovat mm.

- ★ Neosynephrine
- ★ Coldrex
- ★ Fortal C200
- ★ Jomo
- ★ Mensalgin
- ★ Posivil
- ★ Ramavit
- ★ Seliran
- ★ Expigen-Codein

OHJEITA MAHDOLLISTA DOPING-TESTAUSTA VARTEN

- ★ Käytä vain sallittuja lääkeaineita, jos olet epätietoinen lääkityksestäsi, varmista asia hyvissä ajoin ennen kilpailuita. Lääkeaine ei häviä elimistöstä päivässä, parissa.
- ★ Myös käsikauppatavarana saatavat lääkkeet, siis ilman reseptiä ostettavat, voivat sisältää kiellettyjä aineita.
- ★ Useat aivan tavallisetkin flunssalääkkeet ovat kiellettyjen listalla.
- ★ Alkoholi on ilmailussa doping – siis kielletty. Promilleraja on nolla.
- ★ **Varaudu testauksiin kesällä 1987**

- ★ Munkki mikstuura
- ★ Marvelon
- ★ Vahvat päänsärkypulverit
- ★ Keskushermostoa kiihottavat lääkeaineet kuten amfetamiini, kokaiini, prolintaani.
- ★ Elimistön toimintaa vilkastuttavat lääkkeet, esim. efedriini ja isoprenaliini. Näitä esiintyy mm. astman, allergioiden ja yskän hoidossa.
- ★ **Useat heinänuhalääkkeet ovat kiellettyjä.**
- ★ Voimakkaat särkylääkkeet, joissa on kodeiinia, morfinia, heroïinia tai petidiinia. Em. aineita saattaa löytyä myös vahvoista **yskänlääkkeistä.**
- ★ Anaboliset steroidit
- ★ Beta-salpaajat kuten Tenoblock, Spesicor, Propal,

Seloken, Visken. Valmisteita käytetään verenpainetaudin ja sydämen rytmihäiriöiden hoidossa. Dopingkäyttöä on esiintynyt niiden rauhoittavan vaikutuksen takia.

★ Diureetit kuten Furesis, Diurex. Vaikuttavat nesteenois-
toon ja siten painon alenemiseen.

★ Muut lääkeaineet: **alkoholi**, puudutusaineet. Osa paikallispuudutteista on sallittuja, osa kiellettyjä. Jos joudut turvautumaan puudutteisiin, tarkista sisältävätkö ne kiellettyjä aineita. Lääkärintodistus kannattaa myös pyytää, jolloin siitä ilmenee, että käytölle on puhtaasti lääketieteelliset perusteet.

Nahkaa, nahkaa

Jotta kehitys reppumarkkinoilla ei pysähtyisi ja jotta muotitietoisimmat laskuvarjohyppääjät pysyisivät mukana viimeisissä virtauksissa, kerrotakoon nyt kaikelle kansalle, että Relative Workshop on valmistanut pienen koe-erän nahkaisia Vectoreita. Sikäli mikäli näitä joskus saadaan para-kauppaan asti, joutuu hyppääjä varautumaan 1000–1200 dollarin menoerään.

Onnettomuussuma Länsi-Saksassa

Länsi-saksalaiset onnettomuusluvut nousivat hälyttävästi viime vuonna. 14 hyppääjää menehtyi maassa, jossa hypättiin yhteensä noin 100 000 hyppyä. Toisin sanoen joka seitsemästuhannes hyppy päätyi kuolemaan. Vertailun vuoksi vastaavat luvut Yhdysvalloista: joka 67.000 hypyn jälkeen tapahtui onnettomuus. Euroopan maista ainakin Itävallassa, Belgiassa, Jugoslaviassa, Norjassa, Ruotsissa ja Suomessa ei tapahtunut yhtään vakavaa onnettomuutta.

ITÄ-HELSINGIN MATTO KY

ALAN TYÖT

AMMATTITAITIDOLLA TAKUUTYÖNÄ

– NOPEASTI JA EDULLISESTI

KAUPPAKARTANONKATU 11
ITÄKESKUKSESSA, HELSINGISSÄ
PUH. 90-343 2377

UUDET MÄÄRÄYKSET VOIMAAN

Ilmailumääräyksellä on taipumus ärsyttää joitakin ihmisiä. Villi ja vapaa hyppääjä ärähtää heti kun joku on rajoittamassa hänen hyppäämistään. On kai kuitenkin myönnettävä, että turvallisuus on jokaisen etu ja siihenhän määräykset viime kädessä tähtäävät. Nämä uudet määräykset ovat askel parempaan, sillä vastuuta on annettu enemmän harrastajille. Korjattavaa varmasti löytyy vieläkin, toivottavasti kuitenkin vähemmän kuin aiemmin.

Haluamatta mitenkään puolustaa holhousmentaliteettia on totuus sen sortinen, että hyppytoiminnassa sattuu silloin tällöin tilanteita, joissa ohjeiden ja määräysten tarkempi noudattaminen olisi ollut aiheellista.

Oppilaselämän muutoksia

Jo 15-vuotias voi tulla alkeiskurssille, tosin hänen holhoojajaltaan vaaditaan siihen suostumus. Ikärajan alentaminen on johtunut siitä, että purjelennon on jo vuosien ajan voinut aloittaa 15-kesäinen eikä kai purjelentämisen ja hyppäämisen välillä ole mitään sellaista ratkaisevaa eroa, johon vaikuttaisi se onko harrastaja 15- vai 16-vuotias.

Oppilas ei ole enää pelkkä oppilas, vaan hänen tittelinsä kuuluu: oppilaan kelpoisuustodistuksen haltija. Samoin kävi lupakirjahyppääjälle, hänestä tehtiin laskuvarjohyppääjän kelpoisuustodistuksen omaava henkilö. Hyppymestari on edelleen hyppymestari, mutta varustettuna liitteellä kelpoisuustodistuksen haltija. Nämä näppärät sanonnat eivät toistaiseksi vaikuta hyppääjien olemiseen sen enempää. Joku kielinikkari voisi kyllä keksiä lyhyemmät nimet.

Kun lääkärintodistus menee seuraavaan kerran vanhaksi, tulee ilmailuhallituksesta uusilla nimillä komeileva kelpoisuustodistus, ei siis enää lupakirjaa tai oppilaskorttia.

Oppilaslupaa ei enää myönnetä ilmailuhallitus, vaan sen voi kätevästi kirjoittaa kerhon koulutuspäällikkö. Ainoastaan

Uusia laskuvarjomääräyksiä on räätälöity laskuvarjourheilun keskuustoimikunnassa (LuKT) parin vuoden ajan. Varsinaisesti ilmailumääräykset antaa ilmailuhallitus, mutta hyppääjät ovat valmistelleet niitä aika pitkälle ja nyt vain viranomaisen lyö leimat ja nimet alle ja määräykset astuvat voimaan. Tai oikeammin ne astuvat jo, kesäkuun ensimmäinen oli h-päivä.

TEKSTI MIMMA LEHTOVAARA

silloin, jos lääkärintodistuksessa on jotain hämminkiä, se lähetetään viranomaisen tarkempaan syyniin. Kerho ilmoittaa uudet oppilaat IH:lle kahden viikon kuluessa koulutuksen aloittamisesta.

Nyt siis loppuu oppilasrullanssi kurssin aikana eikä kenenkään tarvitse pysyä maassa vain siksi, että ilmailuhallitus ei ole ehtinyt käsitellä oppilaslupahakemusta ja lääkärintodistusta. Tästä lähtien kerhon on huolehdittava siitä, että kurssilaisille annetaan kouraan "ohjeita tutkivalle lääkäri" -paperi (PEL T4-4), jotta sitten kyseinen lääkäri osaisi merkitä todistukseen täyttääkö tuleva hyppääjä lääketieteelliset vaatimukset vai ei. Ne ovat muuten pysyneet ennallaan eli karkeasti voidaan sanoa, että terveyttä tarvitaan saman verran kuin ajokorttiakin varten. Väriäistia ei tarvitse tutkia.

Oppilas saa olla yksinkin koneessa

Oppias joka on edennyt 20 sekunnin vapaaseen, eli hyppelee vähintään 2000 metrin korkeudesta, saa toimia itse-

näisesti ilman hyppymestaria. Tähän liittyy luonnollisesti myös se, että oppilas osaa määritellä hyväksytysti uloshyppypaikan ja tarkastaa varusteensa. UH-määrityksiä vaaditaan kymmenen ennen kuin lupa yksinoloon koneessa heltiää.

Hyppymestari on kuitenkin velvollinen tarkastamaan oppilaan ennen koneeseen menoa, antamaan ohjeet hyppyä varten ja arvostelemaan suoritusten maasta.

Esimerkiksi Ruotsissa on menetelty näin jo jonkin aikaa ja kokemukset ovat olleet hyviä. Täällä meillä etenkin pienemmissä kerhoissa, joissa on vain pari hyppymestaria, uusi käytäntö helpottaa toimintaa.

Liitovarjo aloittavat oppilaat joutuvat käyttämään viidellä ensimmäisellä hypyllä radiota tai jotain muuta ohjedenantojärjestelmää. Turussa on kokeiltu käännettävää suuntanuolta eikä hankaluuksia ole ilmennyt. Radioyhteys on kuitenkin (toimissaan) paras.

Liitovarjo-oppilaiden tuuliraja on ensimmäisilläkin hypyillä kuusi metriä kun taas pallokuvuilla hyppäävät joutuvat tyytymään neljään metriin. Seitsemän metrin tuuliraja tulee edelleen voimaan kahdenkymmenen hypyn jälkeen. Myös lupakirjahyppääjien, anteeksi laskuvarjohyppääjän kelpoisuustodistuksen omaavien henkilöiden, tuulirajat ovat pysyneet entisenlaisina.

Oppilaiden suoritukset ja hyppymäärät pysyvät ennallaan. Tulevaisuudessa olisi kyllä syytä tarkentaa lupakirjan (siis kelpoisuustodistuksen) vaatimuksia, sillä 60 hypyä on verraten mittava määrä, koska täytehyppyä jää monilla turhan paljon kun varsinainen ohjelma on käyty läpi. Ehkäpä toivon mukaan pikakoin saatava luokkajärjestelmä tuo tähän asiaan ratkaisun.

Laskuvarjohyppääjän kelpoisuustodistus voidaan myöntää 16-vuotiaalle hyppääjälle. Siinä kummajainen,

jossa ei ole järkeä. Jos oppilas kerran saa toimia itsenäisesti lentokoneessa ollessaan viidentoista – vaikkakin valvotusti – niin miksei hän pystyisi siihen 16-vuotiaanakin.

Ennen kuin oppilaasta tulee laskuvarjohyppääjä, on edessä hiukan paperitöitä teoria-kokeen ääressä.

Kelpoisuustodistus on voimassa kaksi vuotta ja sen uudistaminen edellyttää, että viimeisen vuoden aikana on tullut hypätyksi vähintään neljä 20 sekunnin vapaata sekä yksi puolen minuutin vapaa.

Hyppymestarin kelpoisuustodistuksen myöntää tästä alkaen hyppymestareita kouluttanut organisaatio eli Suomen Ilmailuliitto, joka puolestaan tekee ilmoituksen uusista meisuista ilmailuhallitukseen. Hyppymestarikurssille pääsee hyppääjä, jolla on vähintään kaksisataa itseaukaisua, joista viidellätoista 30 sekuntia vapaata, 25:llä lotmasulla 40 sekuntia, viidellä viisikymmentä ja lisäksi vielä 15 RW-hyppyä. Vaatimukset ja hakutapa mesukursseille on säilynyt kutakuinkin ennallaan, hakuosoite SIL.

Hyppymestarin lääketieteelliset vaatimukset ovat samat kuin lupakirjahyppääjänkin. Enää ei siis tarvita ilmailulääkärin asiantuntemusta, vaan kuka tahansa laillistettu lääkäri kelpaa tekemään tarkastuksen. Hyppymestari ottanevat tämän kiitollisuudella vastaan – tai ainakin heidän kukkaronsa. Hyppymestari kelpuutuksen uudistaa liitto. Mesukelpuutusta varten ei tarvitse erikseen käydä lääkärissä, voimassa oleva kelpoisuustodistus riittää.

Paperit eivät poistu

Laskuvarjohyppykoulutusta antavan kerhon vaatimukset edellyttävät suunnilleen samaa paperisotaa kuin ennenkin. Maakouluttaja ei tosin erää tarvitse ilmoittaa ilmailuhallitukselle, riittää kun koulutuspäällikkö merkitsee laskuvarjohyppääjän kelpoisuusto-



distukseen kelpuutuksen tämän kelpoisuudesta maakouluttajaksi (voi hyvä tavaton, laitojan huom.).

Ne kerhot, joilla ei ole hel-sinkiläiseen tapaan rakennettua hienoa simulaattoria eli pulukoppia, joutuvat nyt värväämään puusepät töihin. Sellainen täytyy uuden määräyksen mukaan olla, jotta oppilaat voisivat harjoitella uloshyppyjä mahdollisimman autenttisen tuntuisesti.

Base-hyppy kieltoon

Vuosien hieromisen jälkeen saatiin määräykseen kohta, joka kieltää laskuvarjohyppäämisen muualta kuin ilma-aluksesta. Ainoastaan silloin voidaan esimerkiksi vuorihyppy sallia jos kyseisen maan ilmailuviranomainen antaa erikseen luvan hyppyyä varten. Sitä lupaa taitaa olla turha odotella Norjan suunnalta.

Nyt base-hyppääminen on yksiselitteisesti kielletty ja se tarkoittaa sitä, että ilmailuhallituksen on valtuudet toimia jos hyppääjä kärähtää vaikkapa antenni- tai vuorihyppystä. Todennäköinen seuraamus on kelpoisuustodistuksen kuivattaminen. Kilpailulisenssihän lähtee ennakkotapauksen mukaisesti myös hyllylle. Jos ei järki, niin toivottavasti määräys lopettaa base-urheilun.

Kalusto kirjoihin ja kansiin

Oppilailta käytettävät päävarjot on luetteloitu. Sen sijaan lupakirjahyppääjien päävarjoista määräys toteaa vain, että niiden on oltava rakenteeltaan, materiaaleiltaan ja valmistustavaltaan sekä ominaisuuksiltaan yleisesti hyväksytyjä tyyppisiä. Hyväksytyjen oppilaspäävarjojen luettelon saa kalustopäälliköltä kerholta. Jo käytössä olevaa, mutta listalta puuttuvaa kalustoa saa käyttää edelleen, mutta tuotessa maahan uutta tavaraa, sen pitää täyttää suomalaiset normit.

Sekä pää- että varavarjot on tarkastettava ennen käyttöönottoa. Miksikö? No, vaikkapa siksi, että viimeksi tänä

keväänä löytyi eräästä valmiiksi pakatusta ja siis käyttökuntoisesta varjosta sokka repun läppien alta pilosta. Varjo ei olisi auennut vaikka kuinka olisi nykyinen, mutta sokkakin paljastui vasta kun varjon läpät aukaistiin. Siellä se lepäsi somasti ja jumitti koko homman.

Varavarjon tarkastusjakso on kaksi vuotta 14 vuoden ikään asti ja siitä eteenpäin tarkistellaan kerran vuodessa. Varavarjon enimmäisikä on 20 vuotta ellei valmistaja ilmoita muuta. Varavarjon enimmäiskäyttöikää sovelletaan 1. 1. 89 alkaen. Jos joku nyt on sitä mieltä, että yli kaksikymppiselläkin voi turvallisesti hypätä, niin kannattaa ottaa yhteys Poriin ja kysyä mitä mieltä paikalliset ovat asiasta. Varjokangas nimittäin haurastuu aika lailla sen jälkeen kun se on noin viisitoista vuotta vanhaa.

Oppilaskäytössä olevat päävarjot on tarkastettava käyttöönottotarkastuksen jälkeen vuoden välein. 20 vuotiaana tai valmistajan ilmoittamana aikana päävarjosta tulee grillikatos.

Lupakirjahyppääjän päävarjo joutuu syyniin kahden vuoden välein. Tarkastukset voi tehdä kalustomestari, laskuvarjotarkastaja, huoltoyritys tai -korjaamo, aivan kuten oppilaskalustonkin osalta.

Pakkausjakso säilyy entisenlaisena: neljän kuukauden välein tatit taivaalle tai parakin seinään, tuuletusta ja uudelpakkaus.

Jos pakkauksen yhteydessä havaitaan varavarjossa jokin hyppyturvallisuteen vaikuttava vika, siitä tulee ilmoittaa kirjallisesti ilmailuhallitukselle, joka puolestaan huolehtii tiedon kulusta eteenpäin kaikille kerhoille. Se lienee ainakin määräyksen tarkoitus.

Päävarjon vastaavat viat pitää ilmoittaa Ilmailuliittoon Eerolle.

Tipottain – mitä muuta määräyksestä löytyy

Uudet määräykset tuntevat myös tandem- ja AFF-koulutuksen, sillä erillisellä luvalla ne onnistuvat Suomessakin.

Tähän saakka sekuntikellon luottaneet hyppääjät lukevat pitkin hampain kohdan, jossa vaaditaan visuaalista korkeusmittaria yli 15 sekunnin vapaapudotushyppyillä. Vastuunsa tuntevat RW-hyppääjähän pitävät aina mukanaan korkeusmittaria, joten heitä tämä määräys ei rasita.

Koukkuveitsi tulee olla mukana hyppyllä, lapinleukun voi siis jättää koristamaan takan reunusta.

Kaiken kaikkiaan uudet

määräykset sisältävät paljon kohtia, jotka vain vahvistavat jo olemassa olevan käytännön. Kaikkia pykälä ei tässä jutussa ole käyty läpi, mutta oleellimmat muutokset kuitenkin. Hyppymestareiden, maakouluttajien, koulutus-päälliköiden, kalustoihmisten, johtokuntien ja muiden vastuuhenkilöiden harteille jää näiden määräysten tarkempi selvittäminen ja toisaalta valvominen, että hyppääminen sujuu niiden hengessä. Kaikille kerhoille on toimitettu uudet ohjeet, joten niitä vain tavaamaan.

Taskutietoa lentäjille

1. 1. 88 alkaen sovelletaan hyppylentäjille erityistä kokeemusvaatimusta, sillä silloin vaaditaan 100 tunnin lentokemusta ja niistä 75:llä on pitänyt lentää kyseisen ryhmän (= lentokone, helikopteri, purjelentokone) ilma-aluksella.

Ilma-alus, jossa on ovi tai kuomu ja josta aiotaan hypellä vaaditaan valmistajan tai ilmailuhallituksen hyväksymisen, samoin hyväksymistä edellyttää pakkolaukaisuhinnan kiinnittimet, astinlaudat, erityisistimet jne. Hyväksymisestä on tehtävä merkintä joko lentokäsikirjaan tai sen liitteeseen.

Ohjaajan istuimen pitää olla varustettuna olkavyöllisellä istuinvyöllä, muilla istuimilla tai lattialla ei tarvita turvavöitä ennen kuin koneeseen mahtuu yli kymmenen hyppääjää (vrt. esim. DC-3).

Lentokäsikirjan liitteeseen on kirjattava tiedot hyppytoiminnan vaatimista muutoksista koneen varustukselle, kuormausohjeista ja nopeusrajoituksista.

Ilma-aluksessa on oltava VHF-radiopuhelin kaksipuolisen radioyhteyden saamiseksi ellei lennonjohton kanssa ole sovittu toisin. Yli 900 metrin korkeudesta hypättäessä on asiasta ilmoitettava lennonjohtoon. Jos hypätään näkölento-olosuhteita heikommissa säässä, vaaditaan siihen lennonjohton lupa. Että näin.

MUUTTUNEET MÄÄRÄYKSET NIMELTÄ

★ AIR M10-1 muutos 4 Pelastusvarjojen kelpoisuusvaatimukset. HUOM KAIKKI PELASTUSVARJOPAKKAJAT JA TARKASTAJAT

★ AIR M10-2 muutos 4 Urheilulaskuvarjojen kelpoisuusvaatimukset

★ AIR T10-1 Suomessa käyttöön hyväksytyt laskuvarjotyyppit

★ OPS M6-2 muutos 1 Laskuvarjohyppytoimintaa koskevat yleiset varomääräykset.

★ TRG M1-10 muutos 1 Laskuvarjohyppykoulutus

★ TRG T1-5 muutos 2 Oppilasilmoitus lento- ja laskuvarjokoulutusta varten.

★ PEL M2-61 Laskuvarjohyppääjien kelpoisuusvaatimukset

★ PEL T4-4 muutos 3 Lääkärin tarkastus ja lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset purjelentäjän, moottoripurjelentäjän ja kuomailmapallolentäjän sekä laskuvarjohyppääjän kelpoisuustodistuksen hakijoille. ELI OHJEITA TUTKIVALLE LÄÄKÄRILLE.

KALAKUKKO- KAUPUNGIN KISAT

Leipää, ahvenia ja sirkushuveja

Maaliskuun 14.–15. päivänä oli täällä Kuopiossa juhlan tuntua ilmassa. Juhlan todellakin sillä kokoontuihan aktiivinen hyppyporukka jo 20:nneen kerran Kalakukkokisoin. Suurin osa maamme kerhoista oli edustettuna. Yhteensä XXX hyppääjää ja suuri joukko reippaita toimitsijoita vastasi mukavasta kilpailusta. Kun vielä sattui olemaan tuuletton ja aurinkoinen keli, tuntui viikonloppu täydelliseltä.

Tämän tyyppisten kisojen hyvä puoli on siinä, että paikalle kokoontuu monenlaisia sakkia. Osa tulee testaamaan kuntoaan ja he saavat hyvillä hypyillään aikaan kisatunnelman. Kisojen hengen kannalta ovat tärkeitä myös ne hyppääjät, jotka hyppäävät huumorinpilke silmäkulmassa ja juhlivat jokaikistä alle viisimetristä tulosta.

Paljon työtä on tehty, että pieni kerhomme on pystynyt pitämään kisansa ja jatkamaan niitä perinteisinä näin kauan. Suurin kiitos kuuluu kuitenkin teille, jotka vuodesta toiseen tullette tänne hyppäämään. Olette iloksemme saaneet aikaan tapahtuman, jonne halutaan tulla uudestaan. Se on hieno saavutus.

Kisojen onnistumisesta kiittäen

Kuopion
Laskuvarjourheilijat

KALAKUKKOKISOJEN LOPPUTULOKSET

SARJA A

1. Kilpinen Olavi	0,03
2. Nieminen Sinikka	0,11
3. Salonen Risto	0,23
4. Toivo Jari	0,32
5. Anttolainen Markku	0,33
6. Heino Matti	0,41
7. Ponto Risto	0,71
8. Räsänen Mauno	0,74
9. Punju Heikki	0,94
10. Ora Pekka	1,60
11. Kokkonen Matti	1,71
12. Ritonen Juha Matti	1,72
13. Kousa Ari	1,79
14. Pukkila Pentti	2,89
15. Roivainen Martti	5,21
16. Hyppönen Mikko	5,96
17. Helo Tuure	7,13
18. Grönroos Antti	21,18
19. Myntti Jorma	34,91

SARJA B

1. Luukkonen Seppo	0,34
2. Kankainen Jari	0,46
3. Boman Arto	0,61
4. Lampainen Timo	1,03
5. Schwartz Kyösti	1,41
6. Eskelinen Antti	2,93
7. Kontio Kalevi	3,71
8. Kärkkäinen Kalle	6,13
9. Saarjärvi Keijo	6,34
10. Soininen Juhani	9,84
11. Mälkki Marja	12,39
12. Kuparsaari Antti	14,33
13. Kallioniemi Tero	17,98
14. Järvinen Ari	18,23
15. Keinälä Juha	23,32
16. Kortelainen Arto	24,64
17. Panula Timo	26,05
18. Jalanne Seppo	27,55
19. Kujala Jukka	27,68

20. Nummela Jyrki	33,25
21. Ryömä Hannu	33,70
22. Korhonen Kai	34,21
23. Riihimäki Hannu	37,12
24. Salmi Jari	38,21

JOUKKUETULOKSET

1. JLK II	1,17
2. LJK	3,80
3. KLU	4,48
4. NAKAITU	8,67
5. JLK I	36,55
6. Erittäin hyvä suomalainen tarkkuushyppyjoukkue	51,50
7. Mato ja koukut	53,00
8. ORA	77,73
9. AIK	87,49
10. Tuulikaappi	93,49
11. Paisuvaisen nousu ja tuho	101,69

Keskustoimikunta:

HERROJEN KLUBI VAI TYÖRYHMÄ

Keskustoimikunnat, joita tällä hetkellä on kahdeksan, ovat olennainen osa Suomen Ilmailuliiton organisaatiota. Niiden puheenjohtajat istuvat liiton hallituksessa, ja muutamat keskustoimikunnista tekevät jo viranomaisen työtä avustamalla harrastusilmallun valvonnassa. Kuitenkin kuva lienee hämärä ainakin uudelle harrastajalle. Sen selvittämiseksi käsittelemme tässä sitä työtä, minkä Laskuvarjourheilun Keskustoimikunta teki vuonna 1986.

TEKSTI MAURITS KOUHIA

Vuosi oli laskuvarjourheilun kannalta työteliäs, mutta myös sikäli onnistunut, että useat suuret projektit joko käynnistyivät, tai pääsivät vauhtiin vuoden aikana.

Puheenjohtaja ja laskuvarjotoiminnanohjaaja osallistuvat vuoden alussa Kansainvälisen Laskuvarjokomitean, CIP:n kokoukseen Ankarassa.

Siellä jatkuu työskentely laskuvarjourheilun saamiseksi Olympia-lajiksi. Ensimmäiset askeleet tällä pitkällä saralla saavutettiin, kun Kansainvälinen Olympiakomitea hyväksyi laskuvarjourheilun riippuliidon ja purjelennon kanssa Olympia-urheiluksi.

Olympialaisiin on kuitenkin vielä pitkä matka, ensi vuonna Soulissa pääsemme avajaisissa esittämään 15 minuutin ajan hyppäämisen eri muotoja.

Tulemme näkemään relatiivihyppääjien muodostamat Olympiarenkaat, osanottajamaiden liput tuodaan kentälle hyppääjien toimesta, jne. Barcelonan kisoihin pääsee kaksi tällaista uutta lajia ns. näytös-

lajiksi, mutta mukaan pyrkijöitä lienee parisenkymmentä, joten työt tällä saralla ovat vasta alullaan.

Vierailimme kuitenkin jo sitä ennen olympiastadionilla: syksyllä -87 pidetään perinteinen Yleismestareiden Cup Soulissa, tällä kertaa rajoitettuna tarkkuushyppykilpailuksi. Tarkoituksena on kehittää laskuvarjourheilua helpommin seurattavaksi yleisölajiksi. Kilpailu käydään Soulin Olympiakomitean valvonnassa ja suojeluksessa.

CIP:n Para-Ski komitean, jossa puheenjohtaja on jäsenenä, aikaansaannoksia on para-ski:n saaminen maailmanmestaruuslajiksi. Ensimmäiset viralliset maailmanmestaruuskisat pidettiin Sarajevossa tämän vuoden keväällä.

Kansainvälinen Laskuvarjokomitea, CIP, on nyt suurin FAI:n alakomitea, siihen kuuluu tällä hetkellä 50 maata, mikä muuten on myös KOK:n vähimmäisvaatimus Olympialajeille.

Pohjoismaista yhteistyötä harrastettiin vuoden aikana tavanomaisen vilkkaasti.

Työskentely on vuosien varrella hakenut jo kiinteät muotonsa, vuosittaisen yhteistyökokouksen lisäksi meillä on kunkin maan edustajista valittu Council, joka hoitaa juoksevat asiat kokousten välillä.

Viime vuonna järjestettiin ensimmäisen kerran kalustomestareiden pohjoismainen kokous, tarkoituksena pyrkiä kehittämään ja lisäämään kalustotietoutta yli rajojen.

Osoituksena yhteistyön tehokkuudesta ruotsalainen projektinvetäjä käväisi hiljattain matkatoimistossa tilaamassa 50 lentolippua välille Amsterdam - Rio de Janeiro. Tämän projektin tarkoituksena on lennättää Pohjoismaiden joukkueet syyskuussa relatiivihyppäjien MM-kisoihin Brasiliaan.

LuKt

Toki kotimaassakin on oltu puuhassa. Laskuvarjourheilun Keskustoimikunta on kokoonnutnut seitsemän kertaa ja sen jäsenien vetämät alakomiteat kymmenen kertaa. Lisäksi tulevat vielä määräyskomitean



Maurits Kouhia muistuttaa kerhoja yhteisten asioiden hoitamisen tärkeydestä.

noin kymmenen istuntoa, joten housuntakamukset alkavat jo kiiltää.

Keskustoimikunta toimi neljännen vuotensa muodossa, jossa jäsenet vetävät kukin oman erikoisalansa alakomiteaa. Täten varsinainen LuKt on vain jäävuoren huippu, työhön osallistuu tosiasiaa vakituisesti paljon enemmän väkeä, ja ns. kentän ääntä yritetään saada kuuluville.

Kilpailukomitean puheenjohtajana on toiminut Jari Mäkinen Jämsästä.

Vuoden aikana aloitettiin erillinen nuorten valmennus, tehostettiin taito- ja tarkkuusvalmennusrenkaan toimintaa ja aloitettiin para-ski valmennusrenkaan toiminta.

Koska meillä nykyään pidetään vuosittain peräti neljät SM-kisat, nimittäin perinteisissä taito- ja tarkkuushyppäisissä, relatiivihyppäisissä, para-skiä sekä pohjoismaisessa että alppilajissa ja vielä kupu-relatiivissa, niin kilpailujen valvonta ja sääntöjen ylläpito muodostavat huomattavat osan kilpailukomitean työtakasta.

SIL:n myötävaikutuksella viime vuonna osallistuttiin MM-kisoista taito- ja tarkkuuskilpailuun Turkissa ja kupu-relatiiviin Australiassa, sekä lisäksi Para-skin Eurooppa Cupiin Itävallassa.

Kalustokomitean puheenjohtajan tehtävät otti Olavi Kilpiseltä vastaan Jukka Nurmela Vantaalta.

Laskuvarjohuolto- ja korjausjärjestelmiä kehitettiin vuoden aikana merkittävästi.

Luotiin laskuvarjotarkastaja-

järjestelmä, suunniteltiin heille koulutusohjelma, järjestettiin tarkastajakurssi.

Edelleen järjestettiin kalustomestarikurssi, osallistuttiin pohjoismaiseen kalustomestarien kokoukseen, suoritettiin kymmeniä kalustotutkimuksia ja annettiin asiantuntija-apua ilmailuhallitukselle.

Hannu Laitinen Kouvolasta kantaa huolta koulutusasioista.

Vuoden aikana suunniteltiin ja laadittiin uusi liitovarjokoulutusohjelma, jonka mukaan Helsingissä, Oulussa ja Imatrallla koulutetaan oppilaat hyppäämään liitovarjoilla ensi hypystä lähtien.

Suunniteltiin ja pantiin alulle oppilaanopasjärjestelmä, jossa jokaisella kerholla on samanlainen koulutusopas, poiketen ainoastaan kaluston ja kerhon erikoispiirteiden kohdalla. Tämän on mahdollistanut liiton toimiston sanojenkäsitteilyjärjestelmä.

Suomen Urheiluilmailuopiston kanssa järjestettiin kaksi hypymestarikurssia.

Turvallisuuskomiteaa on vetänyt laskuvarjotoiminnanohjaaja Eero Kausalainen.

Vuoden aikana on analysoitu sattuneet vaaratilanteet, ja huolehdittu havaittujen ongelmien informoimisesta ao. alakomitealle toimenpiteitä varten. Turvallisuustiedotteita on vuoden aikana tehty useita, sekä kotimaan, että ulkomaisien tapausten perusteella.

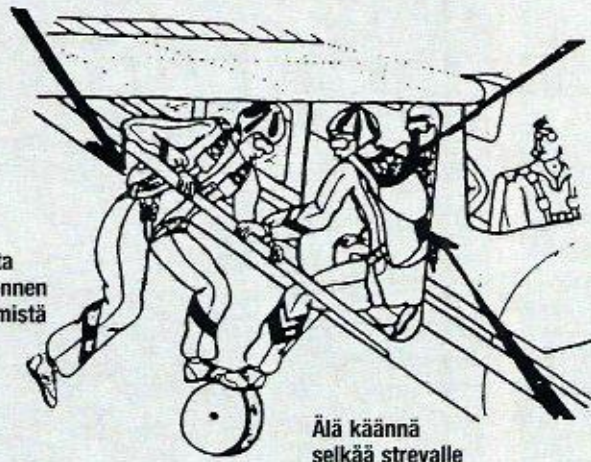
IH:lle on tehty toimenpidepyyntöjä ja toimittu yhteistyössä.

Laskuvarjotoiminnanohjaajan rooli on sikäli hiukan erikoinen, voidaan jopa sanoa sääntöjen vastainen, että sääntöjen määräämän LuKt:n sihteeritoimen lisäksi hän osallistuu kokouksiin äänioikeudella ja vetää vielä omaa alakomiteaansa.

Määräyskomitealla on ollut Markku Hiedanpään johdolla kovasti töitä, kun mittava pino erilaisia ilmailumääräyksiä työstettiin keskustuimikunnan tarkastettavaksi ja käsiteltäväksi.

Työtä lisäsi vielä oikeuskanslerin ilmoitus vuoden lopulla, että laskuvarjolupakirja oli laiton kapine, jolloin asetus muutettiin käsittelemään hypylupaa, ja määräyksiä pistet-

VARO ettei reppusi aukea ennen aikojaan.



tiin taas uusiksi.

Laskuvarjotiedotteita lähti kentälle seitsemän, ja muutenkin paperia käsiteltiin merkittävä määrä. Suuri osa siitä kulki luonnollisesti liiton toimiston kautta, joka huolimatta ajoittaisesta työvoimapulasta venyi kiittävästi mittaviin suorituksiin.

Toiminnanohjaaja kokopäivätoimiseksi

Laskuvarjotoiminnanohjaajan jakaminen riippuliidon kanssa haittasi entistä selvemmin työskentelyä. Syynä lienevät kasvaneet työpainot molemmilta tahoilta.

Liiton kevätkokouksessa toiminnanjohtajan kertoma uutinen lisämäärärahojen osittaisesta läpimenosta tulikin viime hetkellä, pitemmällä tähtäimellä nykyinen tilanne olisi kestävä ja vahingoksi molempien lajien kehitykselle.

Toiminnanohjaajan muuttuessa jälleen kokopäiväiseksi laskuvarjotoiminnanohjaajaksi, voimme ottaa valvonnan avustustehtävän ilmailuhallitukselta suhteellisen lyhyellä aikataululla, onhan valmistavaa työtä tehty jo neljä vuotta.

Uusia tuulia

Laskuvarjourheilun nopea kehitys on jatkunut entiseen tahtiin.

Maailmalla koulutetaan oppilaita jo ensi hypystä lähtien vapaapudotukseen kädestä pitäen, ja moottoroitu laskuvarjo on jo todellisuutta ja

epäilemättä pian meidänkin taivaallamme.

Tandemhyppy ovat laji, jossa viimeinkin pääsemme muiden lajien kanssa tasavertaisiksi ja voimme ottaa matkustajan mukaan.

Siinä varsinaisen hyppääjän, tässä tapauksessa siis pilotin, valjaisiin on kytketty toiset valjaat matkustajaa varten – varsin kouraantuntuva tapa tutustua hyppäämiseen ilman varsinaista hyppykoulutusta.

Olemme varanneet ensimmäisen paikan liiton puheenjohtajalle.

Nopeasti kehittyvä laji asettaa omat vaatimuksensa myös keskustuimikunnalle – uudet haasteet on omaksuttava ja sovellettava meille sopiviin muotoihin.

Kaikki keskustuimikunnat toimivat enemmän tai vähemmän tässä kuvatussa laajuudessa, eivät välttämättä samassa muodossa.

Liiton sääntöjen muutosta ajetaan

Hallituksessa olemme voimakkaasti ajaneet sääntöihin muutosta, joka jättäisi eri lajien puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan valinnan lajin harrastajille.

Ajan puutteen ja käytännön vaikeuksien takia sitä ei ole pystytty toteuttamaan nyt ehdotetuissa sääntömuutoksissa.

Kun me keskustuimikunnissa hoidamme alan harrastajien kanssa lajimme kehitystä ja teemme päätöksiä sääntöjen antamisessa rajoissa ja usein vähän niiden ylikin 364 päivää vuodessa, haluaisimme hoitaa asiamme itse myöskin sinä jäljelle jäävänä yhtenä päivänä, syyskokouksessa.

Mielestäni tällainen muutos ei kohtuuttomasti pienentäisi yksityisen jäsenen tai ryhmittymän oikeuksia.

Hypymäärät Pohjoismaissa 1986

	Hypyjä	Hypääjiä	Kerhoja
Ruotsi	47 000	2 700	24
Suomi	31 000	1 200	20
Norja	30 000	2 300	31
Tanska	29 000	3 000	27
Islanti	1 400	170	3

HIIHTOA JA HYPPYÄ JOENSUUSSA

Laskuvarjourheilun alkukauden päätapahtuma kotimaassamme oli tänä vuonna 3. 4.-5. 4. Joensuussa järjestetyt paraski SM/PM kisat.

Kisojen avauslajina väisteltiin Kolin rinteeseen pystytettyjä keppejä laskettelusukset jalassa eli suurpujoteltiin.

Parhaimmin laski mutkamakkeä Ruotsin Sven Mörtberg tehden parhaat ajat molemmilla kierroksilla. Jari Mäkinen vastasi toiseksi parhaasta tuloksesta yhteisajassa.

Ruotsalaisen hyvää sijoitusta ei pidä ihmetellä sillä hän on aikoinaan aloittanut urheiluharrastuksensa laskettelulla, mutta loukkaantumisen vuoksi siirtynyt turvallisemman lajin pariin eli hyppäämiseen.

Ruotsin lasketteluun hyvää panosta lisäsivät Nilsson ja Bäckman tullen kolmanneksi ja neljänneksi.

Henkilökohtaisen kisailun lisäksi hän oli myös joukkuekilpailu. Suomen I-joukkueen Autti ja Korhonen ottivatkin viidennen ja kuudennen sijan.

Joukkuekilpailussa oli tilanne pujottelun jälkeen seuraavanlainen. Ruotsin joukkueella pisteitä 17. Suomen I-joukkue toisena 25 pistettä keränneenä. Suomen II-joukkue kolmantena 36:lla pisteellä.

Lasketteluun jälkeen päästiinkin tositoimiin eli tarkkuutta hyppäämään. Hivenen hämminkiä ruotsalaisleirissä aiheutti rinteeseen hyppääminen, sillä omista kisoissaan he olivat hypänneet tasamaalle.

Hämminkiä aiheutti myös sähköpläkä, jota ei saatu toimimaan luotettavasti. Tästä johtuen suurin osa kisahypyistä hypättiin ilman sähköistä pläkkää.

Koska hypyt suoritettiin rinteeseen oli maalialue kohtuullisen matkan päässä Joensuun kentästä ja tällä oli tietysti vaikutuksensa lähinnä tiedon kulkuun, sillä startin ja maalialueen välille ei oltu järjestetty suoraa yhteyttä.

Edellä mainituista pikku harmeista huolimatta saatiin sään ollessa suosiollinen hypättyä kisahypyt ensimmäisen ja toisen kisapäivän aikana.

Kisoissa parhaimmin hypäsi ylittäen Suomen II-joukkueen nuori hyppääjälupaus Timo Toivonen. Timon yh-

Hyppääjän, joka intohimoisesti pitää taivasta, ehdoton lempilaji on luonnollisesti para-ski, jossa voi yhdistää hiihdon ja hypyn hurman.

Huhtikuun alussa parhaat para-skin taitajat pohjoismaista kokoontuivat Joensuuhun yhdistettyihin SM- ja PM-kilpailuihin.

Suomen mestariksi kruunattiin Tapio Satamo, ja pohjolamaat saivat valtiat Sven Mörtbergistä ja Rauno Härkösestä.

ERIKOISTOIMITTAJAN RAPORTTI KUVAT ANTTI KUPARSAARI

teistulos neljältä kierrokselta oli 0,02m.

Toiseksi hyppäsi I-joukkueen Veikko Korhonen tuloksella 0,03m.

Kolmannelta sijalta löytyikin sitten Ruotsin joukkueen Sven Mörtberg tuloksella 0.04m.

Pohjoismaiden mestaruus alppi paraskiissa menikin näin ollen Sven Mörtbergille.

Suomen I-joukkueen Veikko Korhonen tuli yhteispisteissä toiseksi napaten siten PM-hopeaa ja SM-kultaa.

Utin nuori hyppääjälupaus Timo Toivonen nousi hyvän hyppysuorituksensa ansiosta kolmanneksi yhteistuloksessa ottaen hienosti PM-pronssia ja SM-hopeaa.

Neljänneksi kipusi hyvin laskenut Jari Mäkinen ansaiten tuloksellaan SM-pronssia.

Joukkuekisassa tuli vertailupisteitä tarkkuudesta joukkueille seuraavasti:

Ruotsi	28
Suomi I	29
Suomi II	21

Parhaimmin hyppäsi siis Suomen II-joukkue. Tämä ei kuitenkaan riittänyt muuttamaan jo laskettelussa muodostunutta järjestystä.

PM-joukkueestaruuden voitti Ruotsi lopullisten pistemäärien muodostuttua seuraavanlaisiksi:

Ruotsi	45
Suomi I	54
Suomi II	57



TV:n ruotsinkielinen urheilutoimitus teki juttua Para-Ski kilpailuista.

Suomen Laskuvarjokerhon Ari Koussa löytyy SM-lopputuloksista sijalta 15. Oran Pekan lisäksi jo muutkin helsinkiläiset osallistuvat yhä innokkaammin konventionaalisiin kilpailuihin.

Ruotsin joukkueen pojat eivät olleet tottuneet hyppäämään tarkkuutta rinteeseen, siitä vakava ilme.



Viimeiseksi kisapäiväksi jäikin sitten murtomaahiihto ja sen myötä ratkottavat mitalit Nordic Para -skiissa.

Johtuen pienistä teknisistä ongelmista urhea toimittajakaksikkomme ei päässyt hiihtoa paikanpäälle Lykynlamelle seuraamaan. Kaikeksi onneksi kuitenkin tulokset selvisivät ja kilpailijoita haastatteleamalla saimme tarpeelliset tiedot kasatuksi.

10 kilometrin murtomaahiihtolatu oli jäinen ja sisälsi kovia laskuja, jotka aiheuttivat hiihtäjille hieman vaikeuksia.

Parhaasta kotimaisesta hiihtotuloksesta vastasi Pekka Keisanen. Toiseksi lykki Rauno Härkönen. Kolmanneksi ylsi Antti Kausalainen. Yhteispisteissä SM-kultaa otti hiihdossa kuudenneksi sijoittunut Tapio Satamo. SM-hopeaa meni Rauno Härkösele. SM-



pronssin otti Jukka Autti, joka sijoittui hiihdossa seitsemänneksi.

PM-kisojen henkilökohtaisten tulosten osalta kärjen järjestys muotoutui seuraavanlaiseksi. PM-kultaa Rauno Härkönen, PM-hopeaa Tapio Satamo. PM-pronssille ylsi ruotsalainen Steffen Hansen.

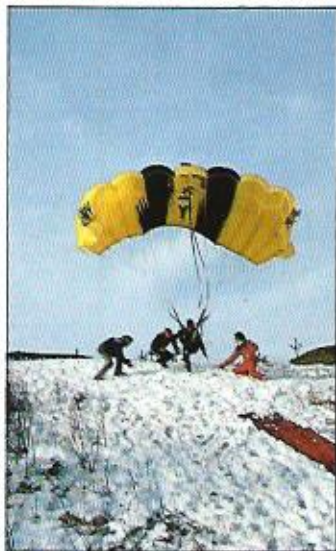
PM-kultaa joukkuekisassa otti Suomi joukkueella: Härkönen, Satamo, Toivonen, Autti.

PM-hopeaa meni Ruotsin joukkueelle: Hansen, Svensson, Snell, Mäntyniemi.

PM-pronssia joukkueelle: Punju, Kausalainen, Räsänen, Käyhkö.

Kisat päätettiin juhlallisella palkintojenjakotilaisuudella.

Tilaisuuden arvokkuutta lisäsi paikalle hankittu torvensoittaja joka soitti upeat fanfaarit voittajille.



Ruotsin armeijan joukkue oli erityisen vahva suurpujottelussa, mukana oli mm. entinen aktiivilaskettelija Sven Mörtberg, joka joutui jättämään lajin loukkaantumisen takia. Para-Skin PM kultaa heitisi kuitenkin Kolilla.

Para-Skin pohjoismaiset mestaruuskilpailut ovat itse asiassa Suomi-Ruotsi maaottelu.

TULOKSET SEUR. SIVULLA

PARA-SKI SM-LOPPUTULOKSET

		Tarkkuus	Hiihto	Pisteet
1. Satamo Tapio	OLK	2	6	8
2. Härkönen Raimo	IJK	8	2	10
3. Autti Jukka	ULK	4	7	11
4. Punju Heikki	KLK	9	4	13
5. Toivonen Timo	ULK	1	13	14
6. Hyppönen Mikko	NLU	3	11	14
7. Keisanen Pekka	AIK	14	1	15
8. Kausalainen Antti	ULK	12	3	15
9. Räsänen Mauno	TLU	11	5	16
10. Mäkinen Jari	HJK	7	10	17
11. Palmu Markku	ULK	6	12	18
12. Käyhkö Risto	P-KLU	10	8	18
13. Huusari Esa	ULK	13	9	22
14. Ora Pekka	SLK	5	19	24
15. Kousa Ari	SLK	15	15	30
16. Panula Timo	AIK	18	14	32
17. Palotie Pekka	SLK	17	16	33
18. Keinänen Ilkka	P-KLU	16	18	34
19. Heinonen Aarno	TLU	19	17	36

ALPPIPARA-SKI PM LOPPUTULOKSET

		Suurpujottelu	Tarkkuus	Pisteet
1. Mörtberg Sven	SWE	1	3	4
2. Korhonen Veikko	FIN	6	2	8
3. Toivonen Timo	FIN	10	1	11
4. Mäkinen Jari	FIN	2	9	11
5. Nilsson Bengt	SWE	3	8	11
6. Autti Jukka	FIN	5	7	12
7. Ellingsson Royne	SWE	9	5	14
8. Heino Matti	FIN	8	6	14
9. Satamo Tapio	FIN	11	4	15
10. Bäckman Orjan	SWE	4	12	16
11. Härkönen Rauno	FIN	7	10	17
12. Käyhkö Risto	FIN	12	11	23

PARA-SKI PM LOPPUTULOKSET, POHJOISMAINEN LAJI

		Hiihto	Tarkkuus	Pisteet
1. Härkönen Rauno	FIN	3	5	8
2. Satamo Tapio	FIN	8	2	10
3. Hansen Steffen	SWE	6	4	10
4. Punju Heikki	FIN	5	6	11
5. Svensson Olof	SWE	1	12	13
5. Toivonen Timo	FIN	12	1	13
7. Snell Jürgen	SWE	2	11	13
8. Autti Jukka	FIN	10	3	13
9. Kausalainen Antti	FIN	4	10	14
10. Mäntyniemi Håkan	SWE	9	7	16
10. Räsänen Mauno	FIN	7	9	16
12. Käyhkö Risto	FIN	11	8	19

Kustannustietoista rakentamisen suunnittelua

JUVA OY

RAKENTAMISEN SUUNNITTELUA

Juva

MYYRMÄENTIE 2 C

01800 VANTAA

PUH. (90) 56 33 300

ESPOO.IMATRA.JOENSUU.KOUVOLA.LAHTI.LAPPEENRANTA.OULU.PORI.TAMPERE.TURKU.VAASA.

Ei luojan armosta
vaan nimenomaisesta
pyynnöstä

HYPPY- PILOTTI PEKKA LAARI

Vuoden 1986 aikana 352 hyp-
pylentoa, joista 103 tuntia tiimaa.
Yhteensä 80-luvulla lähes 2000
hyppylentoa.

Uskomaton määrä yhden
miehen lentämäksi. 352 hyp-
pykeikkaa samana vuonna on
luku jota ei heti huomenna ri-
kota. (Jos ei Pekka itse sitä
tee.) Olisko Suomen ennätys-
mitalin paikka. Joka tapauk-
sessa luvut todistavat, että
Tampereen Laskuvarjokerhon
työkalu-Cessna 185 on kas-
vanut lähtemättömästi kiinni
lennonjohtaja Pekka Laarin
näppeihin.

Saako kysyä mistä into
riittää?

– Hyppääminen on hyppää-
jien harrastus ja lentäminen
minun harrasteeni. Aloitin
vuonna 62 Kymin kentällä.
Purjekoneella lensin vajaat tu-
hannen tuntia. Moottorikone-
tiimaa on nyt yhteensä 1400
tuntia.

Pidät siis itseäsi tavallisena
ilmailun harrastajana?

– Joo, näin pitää sanoa...
vähän kiilarin vikaa on ollut.
Hyppypilotin homma sopii. Ja
toistaiseksi ainakin into on riit-
tänyt.

No jos lopetat yht'äkkiä niin
joutuuko TAMLK pulaan.

– Kerho voi harkita uusien
pilottien hankinnan omalta
kannaltaan, en puutu siihen.
Tähän asti määrä on ollut so-
piva. Kaikilla piloteilla pitää ol-
la sen verta hommia, että tun-



tuma säilyy. Vanha totuus on,
että mitä pitempi aika ja aktii-
visempi joukko lentää samaa
konetta, sitä paremmin hom-
ma pelaa. Tampereella on pi-
detty 4–6 miehen rinkiä ja hy-
vin on pelannut.

Ettei Pekka Laarin niskaan
ole ohjautunut liikaa kuormi-
tusta?

– Ei kaikkina aikoina... ei
minua ole kertaakaan väkisin
kotoa haettu.

Huomionarvoista on se, et-
tä Tampereen Laskuvarjoker-
ho toimii 100 km:n päässä
Tampereelta Jämijärven ken-
tällä. Osallistuuko kerho mat-
kakustannuksiin?

– Ei ole ollut edes puhetta.
Piloteille tämä on sama har-
rastus kuin hyppääjillekin. –
No, yöpyminen ja ruoka jär-
jestetään, ja se riittää.

Meneekö 352 hyppylentoa
tänä vuonna rikki?

– Ei siltä ainakaan tässä
vaiheessa näytä. Päinvastoin,
näyttää siltä, että tänä vuonna
Tampereen hyppääjillä on
laiskempi tahti kuin parina vii-
me vuonna. Homma menee
notkumiseksi. Viime viikon-
vaihteessakin ehdin kerran
käydä kahvilla, vaikka päällä
oli hyvä hyppysää.

TEKSTI VEXI KORHONEN
KUVA PEKKA ORAVA

ark. 8–18
la-su 11-18

TIEDOTUS!

**OLEMME AVANNEET HELSINKI-MALMIN
LENTOASEMALLA UUDEN JA UUSITUN
A-OIKEUKSIN VARUSTETUN LOUNAS-
JA PERHERAVINTOLAN!**

MEILLÄ VOIT JÄRJESTÄÄ mm.

- erilaisia illanviettoja
ravintolan normaalin
sulkemisen jälkeen
- kokouksia
- pikkujouluja



MALMIN LENTOASEMAN RAVINTOLA
00700 HELSINKI
PUH. 373760

**TULE JA
TUTUSTU!**

**TERVE-
TULO!**

HERCULES BOOGIE





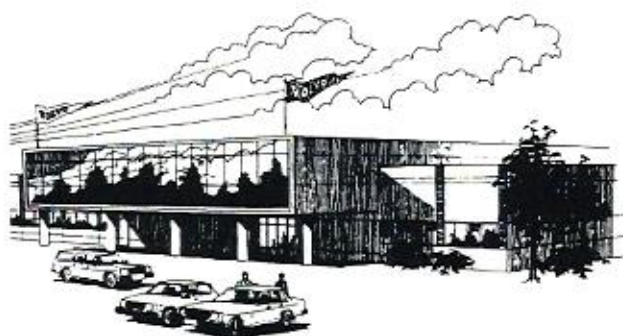
Jos joku ei vielä ole huomannut niin toimitus kaipaa kipeästi valokuvia eri tilaisuuksista Tällä hetkellä puutelistalla taito/tarkkuus SM ja PM. Apua!

Ohjelmalliset iltamat Malmilla 29.8. alkaen kello 18.00. Paikkana ravintola Hopeasiipi lentoasemarakennuksessa. Elävää musiikkia, tanssia, kilpailuja ym. hauskaa. Tervetuloa!



OY POHJOLAN
LIIKENNE AB

Puh. 971/115 862
971/115 611



VOLVO AUTO OY AB **malmi** **malmi**

HELSINGIN MYYNTI
HELSINGFORS FÖRSÄLNING

Takoruusitie 3
00700 Helsinki 70
Puh. 372042

Seläntie 2
00700 Helsinki 10
Tel. 372044



aurinko
matkat

ESSO -MALMI

Kirkonkyläntie 39, puh. 354 964

Autopesu



Autokorjaamo



RAKENTAJAN PARIVALJAKKO

TOPI **Betoni**

**KUOPION
SORA OY**

LIKOLAMMENTIE 24, KUOPIO
971-122 277



Valtuutettu TOYOTA-huolto

Ark. 6.30-21.00
La 7.30-20.00
Su 9.00-21.00

MILJOONALAATIKKO

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

Myydään

Valkoiset RW-haalarit. Mustat raidat käsissä ja jaloissa. Hintapyyntö 150,-. Tiedustelut K. Niemi puh. 90-873 5425 (k) tai 90-822 542 (t).

Myydään

Strato Star, 23 ft Tri-Conical, System Tamdem. Hintapyyntö 2.900,-. Tiedustelut 921-341 371/Seija.

Myytäväenä

Erinomainen kokonaisuus suoraan omistajalta!!
Wonderhog Sport
Navy Conical
Pegasus
Tiedustelut: Ari Järvinen
puh. k. 90-872 8047, t. 90-838 2119, kerho 90-378 827.

Myyn

Wonderhog, Merlin, Featherlight. Kurt Westberg puh. 805 7853 kello 21-22.

Tue köyhää

Osta gogglesit Akiilta. Pusu kaupan päälle. Hinta 30,-. Soita Aki/SLK 90-378 827.

Myydään

Warp III, Pegasus, Phantom 24 vuosimallia -82. Hinta 7.950,-. Puhelin 90-735 882/Anssi

Myydään

Valmentaja tarpeettomana. Yhteys Japi All stars/SLK.

Juhannusleirille...

Suomen Laskuvarjokerho muutti torstaina 18. 6. juhannuksen viettoon Joensuuhun.

Pilatus vei 8 hyppääjää, kerhon auto kerhon kamat.

Ruokailu, sauna ja yöpymismahdollisuus kunnossa. Osalle porukkaa sisätiloissa nukkumishahdollisuus, varaa kuitenkin teltta mukaan.

**Yötön yö kutsuu -
osallistu sinäkin!
- ensi vuonna**

Päivähyppyjä Helsingissä koko heinäkuun ajan.

**Lentäjä, hyppymestari,
kone, ruokaa ja sauna on.**

Lisää tietoja SLK:sta.

**Maksakaa hyvät ihmiset lehden
tilausmaksu 50,-, PSP 4276021!**

Laskuvarjourheilijoita tervehtivät:

ANTIKVARIAATTI MALMIN
LEHTI JA KIRJA
Markkinat. 2, 00700 HKI
puh. 353 472

KEHÄSÄHKÖ OY
Graniittit. 9, 00710 HKI
puh. 373 122

KUKKURA-KAUPPA
Malminraitti 11, 00700 HKI
puh. 345 1459

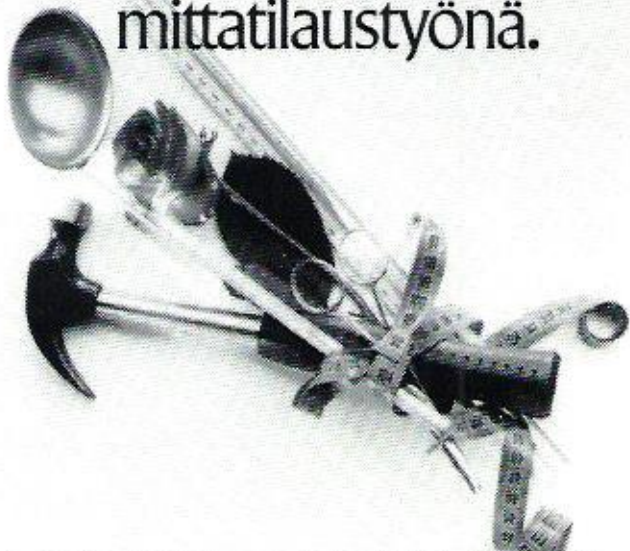
MALMIN FYSIOTERAPIA
Malminraitti 11, 00700 HKI
puh. 345 155

PELTITARVIKE OY
Kytönt. 25, 00770 HKI
puh. 382 122

PERLOS OY
Jukolank. 22, 80150 Joensuu
puh. 973-821 521

RAVINTOLA TILLIKKA
Latokartanon. 5-7,
00700 HKI
puh. 354 548 TERVETULOA

Yrittäjän Samposopimus tehdään yrityksellesi mittatilaustyönä.



- ★ kattava turva ★ oma yhteyshenkilö
- ★ helppo hoitaa ★ vain 1 vakuutuskirja
- ★ maksut 4 erässä - korottomasti

Lisätietoja lähimmästä Sammon konttorista



SAMPO

-yhtä lähellä kuin lähin puhelin

PÄÄSIÄISTÄHTIÄ

MALMIN

TAIVAALLA OH-POK

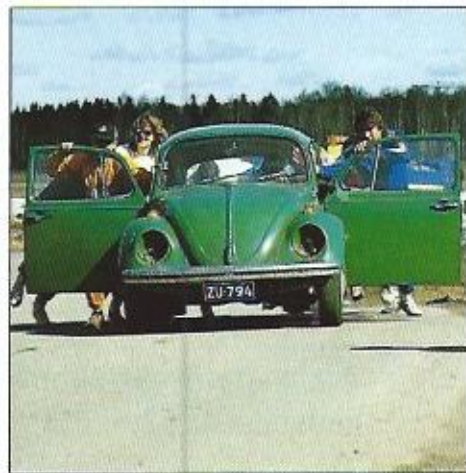


TEKSTI JAPI ALL STARS
KUVAT JUKKA KUJALA,
ANTTI KUPARSAARI

Pääsiäisen pyhien hyppyohjelmana järjestettiin Malmilla 10 hengen nopeustähtikisat. Joukkueita kasattiin viisi ja helsinkiläisisäntiä ilahdutti erityisesti turkulaisten mukana olo.

Kilpailuissa hypättiin kymmenen nopeustähti niin nopeasti kuin mahdollista. Lähtö koneesta ilman otteita ja koko joukkue koneen sisällä. Ensi alkuun jäi joitakin tähtiä vajaiksi, mutta kisan edistyessä tuloksetkin paranivat.

Voiton vei SLK:n joukkue Akin Munat, joka kuroi hyvillä hypyillään kiinni maalajista jääneen raon.



Koneesta hypättiin ns. no show uloshyppeä, joka tarkoittaa sitä, että kaikki lähtevät koneen sisältä ilman otteita.

Koska tymä vaivasi kisojen alussa, joutuivat osallistujat rehkimään erilaisten maalajien kimpussa.

Kuplaan ahtautuminen sujui sutjakasti kaikilta joukkueilta. Pieniä mustelmia lukuunottamatta lajista selvitettiin kunnialla.

Hyppyosuudellaan hyvin menestynyt Akin Munat oli selvä voittaja. Joukkueessa hypäsivät: Matti Veikkola, Ari Kousa, Hannu Havia, Kari Koivuranta, Tony Nyholm, Mika Forsen, Raimo Ahola, Mimma Lehtovaara, Sari-Anna Havia ja Liisa Mattila.

Pääsiäiskisoihin ilmoittautui kolme joukkuetta SLK:sta ja paikan päällä kasattiin kaksi joukkuetta lisää. Odotimme myös Utin ja Imatran joukkueita mutta eipä miehiä kuulunut.

Kisat vaativat myös kisaorganisaation. Päätuomari Deekis, kisojen johtaja Tomppa, tuomareina Marke ja Sarvi ja kaikki ottivat vastaan lahjuksia.

Kisat alkoivat tyylikkäästi hyppyjärjestyksen määräämisellä. Koska Pete kaatoi puoli pulloa urheilujuomaa puserolle Japi All Stars (J.A.S) hyppäsi vasta kolmantena.

Ensimmäinen maalaji oli 30 metriä juoksua ja kuplavolkkarin täyttö kymmenellä hengellä joukkueittain. Parhaan ajan teki tässä lajissa joukkue Akin Munat: Aika 15:54.

Tuulen takia tuli holdingia joten pidimme seuraavan maalajin, volkkarin työntäminen 70 metriä. Tämän lajin voitti Silli ja Silakat (Eeron team).

Kolmas maalaji oli viesti-juoksu pareittin jalat yhteen teipattuna. Tämän lajin aikana naurua ja iloa riitti kaikille, sillä parihyppy oli tosi hauskaa katseltavaa. Tämänkin lajin voitti Silli ja Silakat. Maalajien jälkeen tilanne oli seuraavainen: johdossa Silli ja Silakat, toisena Japi All Stars,

kolmantena Miki Top Tenu, neljäntenä Akin Munat ja perää piti Erik XIV.

Sään selvittyä sunnuntaiksi pääsimme hyppäämään ensimmäisen kierroksen, joka oli 10-nopeustähti. Koneesta oli poistuttava ilman otteita eikä kiipeily astinlaudallekaan passannut. Hyppykorkeus vaihteli 3000–4000 metrin välillä.

Paras aika Akin Munilla: 24 sekuntia. Toinen ilmalaji oli 10-nopeuskuvio joka kerrottiin joukkueille nousun aikana 1500 metrin korkeudessa. Koska Japi All Stars oli näiden lajien jälkeen hännillä, (kts. myytävänän-palsta) kisojen direktoraatti (J.A.S) päätti lisätä vielä yhden varman maalajin, olutviestin. Ja tällä kertaa Japi All Stars oli lyömätön ja siitä alkoi joukkueen uraputki, joka jatkui tiistaiaamuun asti.

Hyppypainotteinen sittenkin

Seuraavana päivänä jouduimme taas hyppäämään. Kolmantena ilmalajina oli myös 10-nopeustähti, jolloin Akin Munat teki kisojen parhaan ajan 11 sekuntia.

Näin olimme saaneet kisojen lajit päätökseen. Sitten seurasi arvovaltaisen tuomariston kerääminen paikalle, jotta he pääsivät ynnäämään

maalajien ja ilmalajien tulokset yhteen. Kun tuomaristo oli vääntänyt ja kääntänyt lukuja ja pisteitä yhteen, he pääsivät seuraavanlaiseen lopputulokseen. Kaikki joukkueet tekivät hyviä suorituksia mutta joka järjestys niille oli annettava.

Kisat voitti joukkue Akin Munat, toiseksi selvisi loppujen lopuksi Japi All Stars, kolmantena oli Miki Top Tenu, neljäntenä Silli ja Silakat ja perää piti Erik XIV.

Turkulaisia oli kerääntynyt Malmille kiitettävä määrä, mutta muualta ei näkynyt osanottajia. Jos kuitenkin jotkut ovat kyllästyneet rimpuilemaan temppeä ja tähtäilemään hiekkakasaan niin pakkaa RW-haalarit kassiin ja tulkkaa Malmille viettämään todella hauska vaihtoehtopääsiäinen relatiivin ja yleisen hurraamisen merkeissä. Ei taausti ole ikävää. Tai tulkkaa koska tahansa.

Koska kisojen suosio oli mahtava ja kaikilla oli hauskaa päätimme tehdä kisoista joka-vuotiset. Kaikille ilmoitettiin, että ensi keväänä järjestämme samanlaiset kisat taas uudelleen. Maalajeista päätettiin pitää ainakin olutviesti ja ampumauinti ja ilmalajeista nopeustähti. Muita lajeja ei voida tässä vaiheessa paljastaa johtuen niiden arkaluontoisuudesta.

"10-way Speed Star" kisan viralliset säännöt

1. Briefing: torstai 17. 4. klo 18:sta lähtien
2. Kisat: perjantain ja tiistain välinen yö
3. Deekis on aina oikeassa
4. Tomppa on ainakin lahjottavissa
5. Kilpailuun kuuluu myös kolme hyppyä:
 1. 10-nopeustähti
 2. Nopeuskuvio, joka kerrotaan joukkueelle nousussa 1500 metrin korkeudessa
 3. Näyttävän näytöshyppy (ei ajanottoa)
6. Deekis on aina lahjottavissa
7. Free water, no band, sauna, pupi, lot of fun
8. Omat eväät
9. Kisat sisältävät myös muita kymmenen joukkuelajeja, mm. olutviesti, ampumauinti, yms.
10. Kisaorganisaatio:
 - kilpailujen johtajana on Tomppa
 - jurrin puheenjohtajakin on Tomppa
 - ylituomari on Deekis
 - tuomarit: Marke, Rahunen, Pilotti, Kunkku & Ojaska, ym.
 - Lasol ja Sinol ovat myös jurrissa
11. Ei otteita exitissä
12. Protestimaksu on kymmenen koria A-olutta joka jaetaan kilpailijoiden ja toimitsijoiden kesken ja joista ei missään tapauksessa palauteta kuin hylsy
13. Aika alkaa heti kun portterin ovesta näkyy jotain muuta kuin paikankatsojan iso pää
14. Epäselvissä tapauksissa juurin pomo Tomppa on aina oikeassa
15. Rullalautoja tai -tuoleja ei saa käyttää kuivien vedossa
16. Tärkeä tiedotus: koska protesteja kuitenkin tehdään, niin protestimaksuvälinekauppa on auki vain keskiviikkoon asti
17. Lisätietoja Tompalta, Peteltä tai sitten jostain muualta.

VAPAAAN SALAT SEMINAARISSA

Relatiivikoulutusviikonloppuna 9.-10. 5. täyttyi Suomen Laskuvarjokerhon luokka RW:stä kiinnostuneista hyppääjistä. Järjestäjien eli Sari-Anna ja Hannu Havian iloksi oli mukana erityisen paljon hyppääjiä Helsingin ulkopuolelta. Edustettuina olivat ainakin Rovaniemen, Vaasan, Jyväskylän, Joensuun, Turun, Kanta-Hämeen ja Tampereen kerhot. Jos joku jäi mainitsematta, niin anteeksi kauheasti.

Sen sijaan oman kerhon väkeä olisi kaivattu kerholle enemmänkin. Liekö sitten niin, että kun koulutusta on saatavilla jatkuvasti, ei erityisestä seminaarista enää välitetä. Yhtä kaikki, paikalla oli noin 60 opinhaluista hyppääjää.

RW-koulutuksen tarpeellisuus on edityksellisissä ja vastuuntuntoisissa hyppyporukoissa tiedostettu jo pitkään. Muutama vuosi takaperin Haviat vetivät samankaltaisen, mutta pienimuotoisemman seminaarin lähinnä omalle välle.

Utissa kolme vuotta sitten sattunut onnettomuus, jossa kaksi hyppääjää törmäsi toisiinsa tunnetuin kohtalokkain seurauksin, sai myös ilmailuhallituksen tutkijalautakunnan antamaan lausunnon RW-koulutuksen välttämättömyydestä.

Ja turvallisuushan onkin itse asiassa kaiken aa ja oo. RW-koulutuksen ei ole tarkoitus painottaa kilpahyppäämistä ja totista harjoittelua, vaikka niihinkin on neuvoja tarjolla, vaan toukokuuisen seminaarin ajatuksena oli käydä läpi relatiivihyppäämistä alusta lähtien.

Silloin päämääränä olevat hyppyturvallisuus ja onnistuneet hypyt toteutuvat.

Lauantaiaamun ohjelmassa kerrottiin mm. lentoasemnoista, kuvaan telakoitumisesta, hyppyjen suunnittelusta ja uloshypystä. Päivällä seminaarilaisia hyppyteltoja, mutta jonot Pilatukseen olivat lähes toivottomat, sillä porukkaa oli yksinkertaisesti niin paljon.

Seuraavan kerran päätettiinkin RW-koulutusviikonlop-

Onko ongelmia vajoamisnopeuden kanssa? Jäävätkö kaverit yläpuolelle vai viuhhatavatko ohi nopeammin kuin ajatus. Eikö kuvaanpääsy onnistu? Tekevätkö toiset jännää ja liu'uttavat kuvaa pois sinusta? Vippaako muisti? Eikö seuraava kuva pysy mielessä millään vai tekevätkö muut väärää kuvaa?

Ei hätää, ratkaisu ongelmiisi on relatiivikoulutus, jonka voit aloittaa heti tutustumalla ainutlaatuisen menetelmämme, jonka nimi on harjoittelu.

TEKSTI HANNU JA
SARI-ANNA HAVIA,
MIMMA LEHTOVAARA

pu järjestää jossain Helsingin ulkopuolella esimerkiksi juhannusleirin yhteyteen, jolloin lennonjohdolliset rajoitukset eivät häiritse toimintaa. Myös jonkun toisen kerhon hyppykone voisi olla silloin käytössä purkamassa ruuhkaa.

Koulutukseen osallistujat olivat luonnollisesti pettyneitä, koska eivät päässeet kokeilemaan käytännössä juuri oppimaansa teoriaa.

Koulutusviikonloppu anti oli kuitenkin erinomainen, sillä osallistujille jaettava RW-koulutusoppaan läpilukeminen ajatuksella antaa paljon tietoa asioista, joita esimerkiksi oppilasvaiheessa ei juurikaan käsitellä.

Laskuvarjourheilu-lehti julkaisee ohessa oppaan kokonaisuudessaan, sillä näin kattavaa esitystä relatiivista ei ole aikaisemmin tehty suomen kielellä. Jos lukijoiden mieleen tulee kysymyksiä erityisesti RW-hyppäämisestä, lähettäkää niitä toimitukseen Suo-

men Laskuvarjokerhon osoitteella. Haviat ovat luvanneet vastata mieltä askarruttaviin asioihin.

Ilma-asennot ja lentäminen

Jotta relatiivihyppääminen olisi ylipäänsä mahdollista, hyppääjän täytyy hallita erilaisia ilma-asentoja. Eri ilma-asennoissa ilmanvastus on myös erilainen ja näin ollen hyppääjä pystyy kontrolloimaan vajoamistaan eli "lentämään". Mitään mystiikkaa asiaan ei liity. Oppiakseen lentämään hyppääjän ei tarvitse olla aerodynamiikan asiantuntija, vaan riittää kun omaksuu muutaman pääperiaatteen miten vapaassa liikutaan.

Lentämistä opeteltaessa sorrutaan usein liian teoreettiseen ja syvälliseen tarkasteluun, mikä aiheuttaa vain turhaa hämmennystä ja huipentuu lopulta sekoiluun vapaassa, konseptien sekaantuessa.

Asian yksinkertaistamiseksi voidaan lentämisen teoria tiivistää esimerkiksi seuraavasti: – ilmanvastusta pienentämällä pääsee alas, lisäämällä ylös – kallistus aiheuttaa liikettä kallistuksen suuntaan – epäsymmetria aiheuttaa käännöksen

Yksinkertaista, eikö vain.

Lähtökohtana perusasento

Perusasennosta on helppo johtaa muut relatiivissa käytettävät asennot. Perusasentona pidetään niin sanottua sammakkoasentoa: vatsa maatakohden, vartalo lievästi taivutettuna ja rentona, kädet rennosti sivuilla ja jalat neutraalissa asennossa niin, että sääret osoittavat ylöspäin. Oikea perusasento löytyy yleensä pelkästään rentoutumalla.

Tarkoituksena on pysyä paikallaan hyvin pienillä korjauksilla. Aivan paikallaan ei kuitenkaan pysy ellei tiedä miten näitä korjauksia tehdään, eli miten mihinkin suuntaan lennetään.

Liikkuminen vaakatasossa

Kallistus aiheuttaa liikettä kallistuksen suuntaan. Kallistuksen saa aikaan vastapuolen raajoja oikaisemalla. Suurin osa vapaassa tehtävästä lentämisestä hoidetaan nykyään jalkoja käyttäen ja eteenpäin lentäen. Näin käsille jää enemmän aikaa otteiden ottamiseen ja muutenkin etuperin on mukavampi lennellä, kun näkee mihin ollaan menossa. Jalkojen pinta-ala on huomattavasti suurempi kuin käsivarsien ja tämä korostuu entisestään käytettäessä siivettämiä ja ihonmyötäisiä haalareita.

Vaikka pelkällä eteenpäin lentämisellä pääseekin pitkälle, on syytä opetella lentämään myös muihin ilman-suuntiin. Taaksepäin lentämisestä eli takaliukua ei relatiivissa käytetä etäisyyksien umpeenkuromiseen vaan ainoastaan pieneen hienosäätöön ja varmisteluun lähityökentelyssä. Sivuliuku on myös käyttökelpoinen pienillä etäisyyksillä, sen merkitys kasvaa mitä tiiviimmässä ryhmässä hyppääjät pysyvät vapaassa.

Lyhyesti:

Eteenpäin pääsee jalkoja suoristamalla ja/tai käsiä hieman eteenpäin siirtämällä.

Taaksepäin pääsee jalkoja koukistamalla ja/tai käsiä hieman eteenpäin siirtämällä. Älä kuitenkaan koukista jalkojasi vatsan alle, vaan selän puolelle.

Sivuliu'un haluttua suuntaa saa aikaan oikomalla vastapäätä olevia raajoja. Esimerkiksi liikkeen oikean kyljen suuntaan saa aikaan vasenta jalkaa ja kättä suoristamalla.

Alas ja ylös

Alaspäin pääsee ilmanvastusta pienentämällä, jolloin vajoamisnopeus kasvaa. Yleensä riittää vartalon taivutuksen lisääminen. Mutta mikäli taivuttaminen ei johda toivottuun tulokseen, voi käsiä siirtää lähemmäs vartaloa ja jalkoja koukistaa. Älä kuitenkaan koukista jalkoja tai käsiä vartalon alle, vaan taakse. Raajo-

jen ollessa vartalon alla, lentäminen vaikeutuu huomattavasti. Pään taaksepäin taivutus vähentää myös hieman ilmanvastusta ja helpottaa vartalon taivuttamista.

Ylöspäin pääsee vastaavasti ilmanvastusta suurentamalla eli raajoja levittämällä ja/tai vartalon negatiivista taivutusta lisäämällä. Niin sanotussa "kuppiasennossa" hypääjän ilmanvastus on suurimmillaan ja hypääjä vajoaa miniminopeudella. "Kupittaessasi" muista pitää jalkoja hieman koukistettuina, sillä jalkojen suuri pinta-ala aiheuttaa helppoa liikettä eteenpäin, mikä taas ei ole kupituksen tarkoitus. Ollessasi muodostelman alapuolella muista säilyttää myös näköyhteys muihin hypääjiin, jotta turhilta törmäyksiltä vältyttäisiin.

Liuku- eli delta-asento

Turvallisuuden kannalta tehokkaan liu'un osaaminen on välttämätöntä relatiivihypyillä. Liukua käytetään muodostelmaa purettaessa etäisyyksien aikaansaamiseksi muihin hypääjiin, jolloin törmäysvaara pienenee avauksessa. Isompia muodostelmia hypättäessä liukua taas käytetään suurien korkeuserojen ja etäisyyksien umpeenkuromiseen, jolloin törmäysvaara kasvaa ellei liukua pysty täysin hallitsemaan.

Liu'un kulmaa (kallistusta) säädellään vartalon taivutuksella sekä käsillä ja jaloilla. Taivuttamalla vartaloa negatiivisesti tai siirtämällä käsiä lähemmäs kylkiä kulma jyrkkee ja vajoamisnopeus kasvaa. Tehokas liukukulma maksimivaakanopeuden aikaansaamiseksi ei ole kovin jyrkkä. Asentoa jossa hypääjä vajoaa suoraan alaspäin pää edellä kutsutaan tikkaukseksi. Tikkausasentoa käytetään relatiivissa isojen muodostelmien rakentamisessa. Tikkauksen hallitseminen ei ole oleellista aloittelevalla relatiivihypääjälle, jos hypyt suoritetaan pienissä ryhmissä eikä suuria etäisyyksiä pääse syntymään.

Käännös

Epäsymmetrinen asento aiheuttaa käännöksen ja samalla myös liikettä johonkin suuntaan. Relatiivissa tavoitteena on käännös paikallaan, omassa lokerossa niin kuin ropelli. Jos käännöksen aikana kuitenkin syntyy liikettä tai vajoamisnopeuden muutos, pyritään se korjaamaan jo käännöksen aikana. Jotta korjauksia pystyy tekemään on myös



Oikeanlaisen vapaapudotus-asennon löytäminen voi viedä jonkin aikaa. Lentämisen pitäisi olla rentoa ja käsien riittävän leveällä sivuilla, jotta liikkuminen vapaassa onnistuisi.

näköyhteys kuvioon säilytetävä.

Käännöksen aikaansaamiseksi ei perusasentoa tarvitse paljoakaan muuttaa. Pyrkimyksenä ei ole nopea vaan hallittu käännös. Lian nopeasti käännettäessä vajoamisnopeuden ja etäisyyksien korjailu vaikeutuu. Käännöksen saa aikaan esimerkiksi ylävartalon lievää kiertämisen haluttuun suuntaan tai olkapään ja käden painaminen hieman normaalia alemmas.

Vaikeudet vajoamisnopeudessa

Kaikkein ongelmallisinta relatiivihypäämisessä on sopivan keskimääräisen vajoamisnopeuden löytäminen, joka sopisi kaikille. Ihmiset ovat eri painoisia ja pituisia ja vajoavat näin ollen eri nopeuksilla.

Tavoitteena tulisi pitää vajoamisnopeutta, jossa kaikilla ryhmän jäsenillä on varaa suurentaa ja pienentää vajoamisnopeuttaan vaivattomasti. Karkea vajoamisnopeuden tasaus suoritetaan hyppyhaalareiden koolla ja hienosäätö lentoasennolla. Alussa lentotaidon ollessa puutteellinen hypääjä löytää itsensä milloin alta milloin muodostelman päältä. Tämä ei läheskään aina johdu sopimattomista varusteista. Tärkeää on löytää omat maksimi- ja miniminopeudet peruslentoasennossa, jossa työskentely on vielä mahdollista ja valita varusteet (lähinnä haalarit) niin että ryhmän vajoamisnopeus osuu reilusti näiden rajojen sisälle.

Harjoitustapoja ja niiden tavoitteet; lentoharjoittelu

Alussa harjoittelun pääpaino on lentoharjoittelussa. Lentoharjoittelun tavoitteena on opettaa liikkumaan tarkasti ja sulavasti sekä pysymään paikallaan vapaassa. Hyvä henkilökohtainen lentotaito helpot-

taa varsinaista kuvioden rakentamista ratkaisevasti. Lentoharjoittelun laiminlyöminen alussa hidastaa hypääjän kehitystä jatkossa.

No-contact relatiivi eli "irtorelatiivi" on paras keino lentotaidon kehittämiseen. No-contact -hypyillä otteita pyritään minimoimaan ja hypääjän henkilökohtaista lentämistä maksimoimaan. Kuviossa odotteluun käytetty aika ei opeta hypääjälle juuri mitään. Samalla myös hypääjän itseluottamus kasvaa huomattavasti tarvittaessa ryhmää koossa.

Esimerkkejä no-contact -harjoituksista:

1) **Tähti ilman otteita:** Ulos-hyppy puljassa. Otteet irrotetaan UH-muodostelman ollessa vaakatasossa. Tavoitteena on pitää muodostelma koossa mahdollisimman pienillä etäisyyksillä.

2) **Tähti ilman otteita-käännös-tähti ilman otteita:** Lähtökohtana edellinen hyppy, johon lisätään henkilökohtaisia käännöksiä. Käännöksiä vuorotellen tai yhtäaikaan. Pyri säilyttämään näköyhteys muihin ja tee korjauksia käännöksen aikana.

3) **Tähti ilman otteita-kuvio-tähti ilman otteita:** Periaate sama kuin edellisellä hypyllä. Käännösten sijasta vain tehdään jokin helppo muodostelma kuten esimerkiksi Zipper tai Vastatimantti. Ryhmän ollessa tiiviisti koossa muodostelma syntyy vaivattomasti eikä odotteluun kulu aikaa.

Vastaavanlaisia hyppejä voi itse keksiä lisää. Mutta nämäkin riittävät hyvän peruslento- taidon saavuttamiseen.

Siirtyminen sekvenssiharjoitteluun

Sekvenssillä tarkoitetaan ryhmähyppejä, joissa tehdään useampia muodostelmia ja niitä toistetaan samassa järjestyksessä purkukorkeuteen asti.

Ryhmän pysyessä kuta-kuinkin koossa ilman otteita voidaan lentotaitoa pitää riittävänä helpoihin sekvenssiharjoituksiin. Harjoitushyppejä suunniteltaessa voidaan ottaa huomioon esimerkiksi seuraavia seikkoja:

- harjoittelu on tehokkainta hypättäessä useita hyppejä peräkkäin samojen ihmisten kanssa mahdollisimman lyhyellä ajanjaksoilla

- harjoitushyppejen tulee olla helppoja muistaa, jolloin lentämiseen on helpompi keskittyä

- ota selvää omista ja ryhmän puutteista, ja harjoittele mieluummin yhtä asiaa kerrallaan - harjoitushypyn mennessä huonosti hyppeä se uudestaan

- aseta hypuille realistisia tavoitteita

- hyppeä pienissä ryhmissä (2-4 henkeä)

Harjoitushypymalleja:

Erilaiset kuvakierrot ovat erinomaisia harjoituksia. Ne ovat rytmikkäitä ja helppoja muistaa. Esimerkiksi vastatimantti-kierto neljällä ja haitari-kierto kolmella.

Kahden tai kolmen helpon muodostelman sarjat. Helppoina muodostelmina voidaan pitää muodostelmia, joissa hypääjien näköyhteys muihin säilyy. Esimerkiksi star, haitari, zigzag, zipper ja vastatimantti.

Kahden kuvan toistot ovat hyviä rytmiharjoituksia. Esimerkiksi zipperit kahden eri suuntaan.

Lyhyesti puljalennosta

Puljassa lennetään samaa tekniikkaa käyttäen kuin yksinkin, kuitenkin myötäillen samaa nopeutta muiden kanssa. Otteet pyritään ottamaan niin etteivät ne haittaa lentämistä.

Puijakäännösten aikana pyri säilyttämään näköyhteys muihin hypääjiin, jotta pystyt korjaamaan korkeuseroja ja etäisyyttä jo kääntyessäsi. 360-asteen käännökset on syytä porrastaa niin että näköyhteys ei katoa molemmilla puljilla yhtäaikaan. Näin vähintään yksi pulja voi kaiken aikaa työskennellä korkeuserojen ja etäisyyksien eteen. Tavoitteena on lentää puljia mahdollisimman lähelläkin ja samalla tasolla.

Nelimehinen harjoitusmuotona

Hypääminen nelimehisisä (henkisessä) ryhmässä on eräs tehokas tapa opetella relatiivia. Kilpahypäämisen ei tarvitse olla tavoitteena.

Lähestyminen ja telakoituminen

Lähestyminen muodostelmaan suoritetaan samalta tasolta tai hieman ylhäältä mikäli etäisyyttä kuvaan on runsaasti. Viimeinen metri kuitenkin aina samalta tasolta. Näin varmistutaan samasta vajoamisnopeudesta muodostelman kanssa. Jos olet muodostelman alapuolella, nosta itsesi samalle tasolle ennen lähestymistä. Kun savut paikallasi muodostelmassa pysähdy ennen otteen ottamista. Jos et pysty pysähtymään ja kuitenkin otat otteen, vaikutat muodostelman lentoon. Otetta ottaessasi älä kurkottele vaan lennä perille asti. Kurkotelu aiheuttaa liikettä pois päin.

Muodostelma kestää liikettä enemmän sisään kuin ulospäin ja suuret muodostelmat ovat arempia hajoamaan kuin pienet huonon sisääntulon vuoksi.

"Back-in" ja "side-shot"

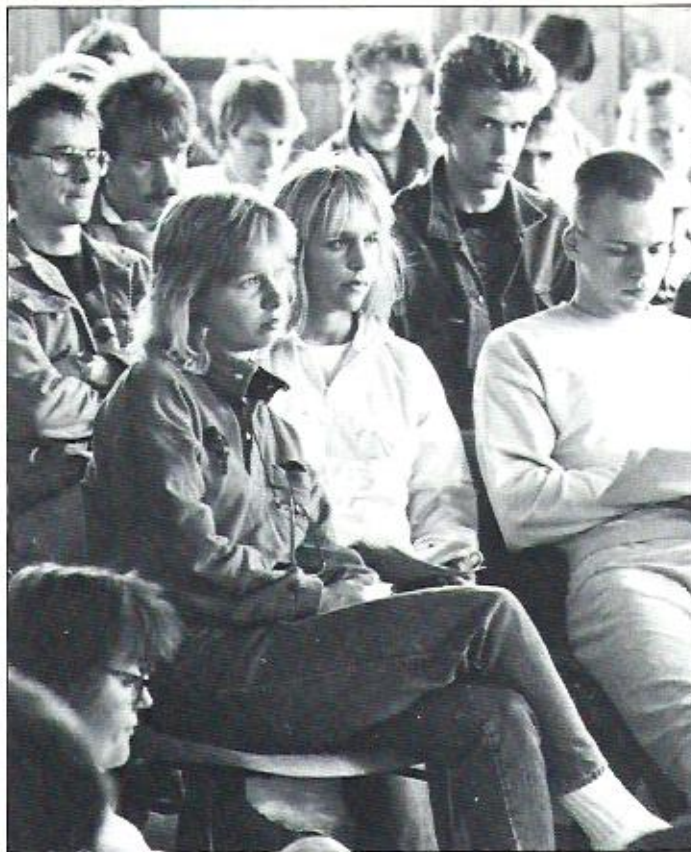
Back-in ja side-shot telakoitumiset suoritetaan samoin kuin suora-shotti pysähtymiseen asti. Back-innissä eli pakituksen käännös paikallaan ennen telakoitumista. Side-shotissa käännös on 90-astetta.

Myytti "kuplasta"

Nykyään ollaan tästä harhaluulosta pääsemässä jo eroon. Mitään ilmapuolaa ei hypääjän tai muodostelman sivuilla ole, joka vaikeuttaisi telakoitumista. Viimeinen metri lähestyttäessä muodostelmaa on yhtä helppo tai vaikea kuin mikä muu metri hyvänsä. Kuvitelma kuplan olemassaolosta on syntynyt hypääjien kurkotellessa otteita.

Kuvassa ei varsinaisesti tehdä mitään. On kuitenkin syytä varoa levittämästä asentoa muodostelmassa. Se aiheuttaa vajoamisnopeuden hidastumista. Pyri säilyttämään sama lentoasento kuin pysähtyessäsi omalle paikalle.

Otteita pidetään käsistä ja jaloista. Puljauloshypyssä otteita pidetään myös valjaista tarpeen vaatiessa tukevoitta-



Hannu Havia selvitti seminaarin aluksi vapaapudotuksen perusasioita. Hän kertoi myös seminaarin toisen vetäjän Sari-Anna Havian kanssa vaaratilanteista joihin on joutunut ja toivoi kuuntelijoiden ottavan opikseen – ja niinhän me tietenkin teemme – vai?

Suomen Laskuvarjokerhon luokka täyttyi relatiivihyppäämisestä kiinnostuneista.

maan uloshyppyä. Pyri ottamaan ote niin ettei se haittaa omaa eikä muiden lentämistä. Vältä tuplaotteita, yksi ote kylä riittää.

Uloshyppy relatiivihypyillä

Suomessa kerhokäytössä on vain pienkoneita, joista kaikista on relatiivihypyillä mahdollista hypätä ulos puljassa. Puljauloshyppy mahdollistaa mahdollisimman pitkän työskentelyajan ryhmän ollessa koossa heti uloshypyn jälkeen.

Puljauloshypyn pääperiaate on sama kuin yksinkin hypätessä. Sama minkälaisessa muodostelmassa ulos hypää, kunhan uloshyppymuodostelman alapuoli eli hypääjien vatsat kääntyvät uloshyppyhetkellä ilmapuolta kohden eli koneen lentosuuntaan.

Seuraavat asiat on hyvä muistaa:

- älä käännä ilmapuolalle selkääsi
- vaakatasoon pääseminen ei ole päämäärä vaan anna ilmapuolien suunnan määrätä työskentelytaso
- vasta noin viiden sekunnin kuluttua uloshypystä ilmapuolta on suurinpiirtein suoraan alhaalta
- työskentely on mahdollista heti koneesta poistuttaessa, niin sanotuilla alinopeuksilla, mikäli taidot vain riittävät.

Alinopeudet

Uloshyppyhetkellä ilmapuolien suunta on edestäpäin. Tällöin "veikkola" on myös edessä-

päin ja muodostelman yläpuoli takana. Tämän jälkeen ilmapuolien suunta kääntyy vähitellen ollen lopulta suoraan alhaalta. Tämä vaihe kesää muutamia sekunteja, jonka aikana myös ilmanopeus vaihtelee. Hitaimmillaan nopeus on hypääjän pudottua pois potkurivirrasta. Mitä pienempi hypääjän ilmanopeus on sitä suurempia lentoliikkeitä joutuu käyttämään. Alinopeuksilla alas eli maata kohden pääsee helpommin kuin ylös.

Alinopeuksilla harjoittelua ei alussa kannata painottaa. Ilmakokemuksen myötä ilmapuolien suunnan oppii aistimaan vähitellen. Hypyn viisi ensimmäistä sekuntia ovat kaikkein vaikeimmat ja saattavat aiheuttaa vain turhaa hajoamista, mikäli uloshyppykuva puretaan alussa liian aikaisin.

Uloshyppy neljällä

Eniten käytetty uloshyppytyyli on niin sanottu T-uloshyppy, joka on mahdollista kaikista hyppykoneista ja on helppo oppia. Aloitteleville joukkueille ja hypääjille tämä uloshyppytyyli sopii mainiosti. T-uloshypystä on helppo siirtyä kaikkiin pyöreisiin kuviin, joko otteita vaihtamalla tai vapaasti lentäen.

Taitojen kehittyessä toiseksi uloshyppytavaksi kannattaa harjoitella tiivishaitari tai vastaava variaatio siitä, kunhan muodostelma vain on pitkulainen. Tästä uloshypystä syntyvät helposti pienillä otteenvaihdolla lähes kaikki pitkät

muodostelmat, kuten esimerkiksi caterpillar.

Nopein tapa tehdä muodostelma on hypätä se valmiina koneesta. Tällä hetkellä kokeneet nelimiehiset joukkueet hyppäävät kaikki muodostelmat valmiina tai lähes valmiina variaationa suoraan koneesta. Kuitenkaan kokemattomien hypääjien ei kannata siirtyä tähän tekniikkaan ennen kuin hallitsee helpommat uloshypyt hyvin.

Uloshyppy kahdeksalla

Kahdeksanmiehinen uloshyppy on hyvin pitälle kone- ja joukkuekohtainen ja hypätään yleensä aina samanlaisessa puljassa. Työskentely aloitetaan varovaisemmin kuin nelimiehisessä eikä vaikeita muodostelmia kannata yrittää alinopeuksilla ellei kokemusta ole runsaasti.

Vuoden -85 maailmanmestaruuskisoissa oli joukkueita, jotka hypäsivät kaikki aloituskuvat suoraan koneesta kohtalaisella menestyksellä. Eli sekin on tietenkin mahdollista kun vain uskoa riittää.

Hyvä muistaa:

- joukkueella hypätessäsi käytä samaa paikkaa uloshyppyssä
- mikäli uloshyppy epäonnistuu ja hajoaa, älä kiirehdi, sillä aikaa joka menetettiin ei saa enää takaisin
- harjoittele uloshyppy koneesta maassa varusteet päällä ja riittävän useaan kertaan (ei maksa mitään).



Mitä useampi hyppääjä on samanaikaisesti taivaalla sitä suurempi mahdollisuus on myös törmätä toiseen. Erityisesti avauksen aikana ja heti sen jälkeen on oltava tarkkana ja valmiina väistämään viilekkeistä ohjaamalla. Väistö tehdään aina oikealle.

Varusteet relatiivissa

Haalareiden tarkoitus on korjata paino- ja pituuseroista johtuva eroja vajoamisnopeudessa. Tavoitteena on tilanne, jossa hyppääjät vajoavat samaa nopeutta perusasennossa. Karkeasti ajatellen hyvään lopputulokseen päästään, jos keveimmät hyppääjät käyttävät ihonmyötäisiä haalareita, normaaliainoiset hieman isompia ja painavimmat vielä isompia. Myös käytettävällä materiaalilla on merkitystä. Esimerkiksi paksu ja jäykkä kangas aiheuttaa ilmanvastusta enemmän kuin varjokangas.

Nykyään käytettävät pienet haalarit ovat aiheuttaneet sen, että kaikkein keveimmillä hyppääjillä on vaikeuksia vajota riittävän lujaa pysyäkseen muiden vauhdissa mukana. Painovöiden käyttö on eräs ratkaisu, mutta ei ehkä kaikkein miellyttävin. Parempi ratkaisu olisi että painavimmat hyppääjät eivät käyttäisi joukkuehyppäämiseen tarkoitettuja haalareita hupihypyillä, vaikka niihin ehkä jotain statusta liittyykin. (Pienet haalarit maakeemman näköiset?)

Hyppääjien jotka kilpailevat on syytä käyttää tummia haalareita. Ne näkyvät videoissa paremmin ja hypyt on silloin

helpompi tuomita oikeudenmukaisesti.

Varjokokonaisuus

Varjokokonaisuuden pienuus on edullista, koska hyppääjille jää silloin uloshypyssä enemmän tilaa. Erityisen kevyt tai raskas varjokokonaisuus on hyvä ottaa huomioon haalareita hankkiessa, samoin repun leveys. Yli kylkien leviävä pakkaus hidastaa vajoamista huomattavasti.

Patjavaravarjoa pidetään suositeltavana, koska paikannäkyminen on hyvin epätarkkaa korkealta hypättäessä. Paikka tulisi määrittellä kuitenkin aina pallokuvun mukaan.

Muuten varjokokonaisuudella ei juurikaan ole merkitystä relatiivin kannalta.

Muista varusteista

- vaatekerran haalareiden alla ei tulisi vaikeuttaa ilmavirran aistimista eikä liikkumista
- käsineiden ei tule vaikeuttaa otteiden ottamista, puhumatkaakaan varjon aukaisemisesta
- kirkaat lasit mahdollistavat silmäkontaktin (katse silmiin on merkki kuvan valmistumisesta, kukaan ei yleensä katsele ketään silmiin työskennellessään)
- kypärän ei tulisi vaikeuttaa kuulemistä, pään liikuttamista eikä näkyä näkökentässä

- pehmeillä jalkineilla et kolhi muita

- äänimerkkikorkeusmittari vapauttaa nököästin korkeuden tarkkailusta.

Kuivaharjoittelu

Ennen hyppeä harjoitellaan ihanteellinen suoritus mahdollisimman totuudenmukaisella tavalla. Ryhmän on päätettävä kuka kuivaharjoittelua johtaa, jolloin vältytään turhalta hälinältä.

Kun harjoittelet:

- keskity ja eläydy
- älä tee liikkeitä, joita et tee vapaassa
- harjoittele sopivalla nopeudella
- pyri rytmiin
- sovi merkit joita käytetään ja kuka ne antaa, esim. ravistus, nyökkäys, silmäkontakti
- mieti omia vaikeuksiasi joita olet kohdannut aikaisemmin ja mitä aiot niiden hyväksi tehdä
- älä tee B-suunnitelmaa
- harjoittele vähintään kerran myös varusteet päällä
- älä unohda uloshyppyharjoittelua
- käytä hyppeä läpi koneessa nousun aikana
- käytä rullalautoja, jos sellaiset ovat käytettävissä.

Hypyn jälkeinen briefing

Mahdollisimman pian hypyn

jälkeen tapahtumat ilmassa käydään läpi aikajärjestyksessä ja mahdollisimman totuudenmukaisesti. Sama henkilö joka johti kuivaharjoittelua vetää myös jälkikuivat. Mieti mitä tapahtui ja miksi. Miten tapahtuneet virheet voidaan korjata? Mikä meni hyvin?

Analysoidessasi hyppeä myönnä omat virheesi ja kestä arvostelu. Jos ei kestä arvostelua on turha odottaa neuvokajaan.

Vaaratilanteet relatiivihypyillä

Relatiivihyppääminen sisältää riskejä, joita tulee pyrkiä minimoimaan. Relatiivissa on hyvä huomioida seuraavia seikkoja.

Kokemattomien RW-hyppääjien on turvallisinta aloittaa harjoittelu kahdestaan tai kouluttajan opastuksella. Vapaassa on helpompi tarkkailla yhtä kuin yhdeksää muuta hyppääjää. Hyppääjänä myös kehitty nopeammin pienissä ryhmissä, koska esim. pakitusta voi harjoitella useammin yhden hypyn aikana. Mitä enemmän suorituksia tekee per hyppeä sitä nopeammin oppii hallitsemaan itsensä vapaassa.

Liian suuri ryhmä lisää riskinottoa ja vaaratilanteita. Suomessa on jo tapahtunut

kahden kokemattoman hyppään törmäys vapaassa pudotuksessa, joka on johtanut toisen hyppääjän kuolemaan.

Hyppykorkeus

Riittävä hyppykorkeus on tärkeä. Jos hyppääjä on tottunut hyppäämään esim. 4000 metristä ja joutuu syystä tai toisesta hyppäämään matalammalta on korkeuden tarkkailuun kiinnitettävä erityistä huomiota matalien aukaisujen välttämiseksi. Mikäli hyppykorkeutta joudutaan muuttamaan lennon aikana on suuri ryhmä syytä jakaa pienempiin tai hypätä yksin.

Purku

Kuivien purku liu'usta avauksen on RW-hypyn riskialttiimpia vaiheita. Purku tulee suorittaa aina sovitussa korkeudessa esim. 1000-2000 metrissä hyppääjien lukumäärästä ja kokemuksesta riippuen.

Liukuun lähdeittäessä käännytään kuvasta pois päin ripeästi ja pyritään mahdollisimman kauaksi muista hyppääjistä ennen aukaisukorkeutta. Liu'un suuntaa ei tule muuttaa muuten kuin väistäessä. Liu'un aikana tarkkaile etumaastoa ja katso myös ympärillesi. Jos näet muut kanssasi hypänneet riittävän kaukana sinusta, voit turvallisesti avata. Katso myös ylöspäin ennen avausta, vaikka alemmalla hyppääjällä onkin etuajo-oikeus. Hyvä avausmerkki ei suinkaan ole apuvarjo vaan pysäytetty liuku ja vasemman käden heiluttaminen muuttaman kerran kasvojen edessä. Oikealla kädellä voi samalla varautua avaamaan.

Freestyle hyppääminen on kovin suosittua nykyään purun jälkeen. Stand-upit ja upside-downit eivät kuitenkaan korvaa liukua ja niitä tulisi harastaa omilla hypyillä riittävästä korkeudesta.

Varjon aukaisun jälkeen

Aukaisun jälkeen siirrä kädet takaviilekkeisiin ennen jarrujen avaamista. Jos toisen hyppääjän kupu on liian lähellä voi välittömästi ohjailla takaviilekkeistä ja välttää törmäyksen.

On hyvä tapa tarkistaa että muiden hyppääjien varjot ovat auki. Mikäli on sattunut varajarjokeikka yritä paikallistaa päävarjo, maahantulopaikka ja seuraa ystävääsi varajarjon varassa mahdollisimman pit-

källe varmistaaksesi tarvitaan-ko apua.

Muita hyppääjiä tulee seurata laskeutumiseen saakka, erityisesti finaalissa törmäysten välttämiseksi. Varo myös toisen kuvun takana olevaa turbulenssia. Toista kupua väistetään aina oikealle.

Kupurelatiivi ei ole luonteva jatke RW-hypylle vaan sitä tulee harastaa eri hypyillä riittävästä korkeudesta.

Kuivaharjoittelun merkitys

Kuivaharjoittelussa sovitaan myös käytettävä hyppykorkeus, purkukorkeus ja avauskorkeus. Sovittua avauskorkeutta ei muuteta esim. pieleen menneen hypypaikan vuoksi. Myös muita sovittuja pelinsääntöjä tulee turvallisuuden kannalta noudattaa.

Isot muodostelmat

Suurien muodostelmien vetäjänä tulee toimia henkilön, jolla on kokemusta isoista kuivist ja uloshypyistä eri koneista. Organisoijan tulisi tuntee mahdollisimman moni hyppääjistä sekä heidän hypymääränsä tai -taidot. Isoissa kuvioissa ja sekvensseissä organisointi ja kuivaharjoittelu ovat tärkeimmät edellytykset hypyn onnistumiselle. Hyppyä voi harjoitella pienemmissä ryhmissä ennen varsinaista "suurta yritystä".

Kuivat

Kuivaharjoittelussa on ensimmäiseksi huomioitava lentosuunta. Pohjamuodostelman tulee olla vapaassa samansuuntainen kuin kuivaharjoit-

telun aikana. Tämä helpottaa hyppääjien lähestymissuunnittelua ja vältetään ristiin letämiseltä vapaan aikana ja näin myös törmäyksiltä. Pohjakuvion tulee olla kasassa ennen muiden hyppääjien telakoitumista. Se selkeyttää kuvion rakentamista. Myös kellujilla ja sukeltajilla on oma sisään-tulojärjestyksensä uloshyppyasetelmasta ja kuviosta riippuen. Kuivaharjoittelun aikana määrätty jokaiselle hyppääjälle oma lähestymissektori, jota on ehdottomasti noudatettava vapaassa. Kuviota kiertävä hyppääjä vaikeuttaa tai voi jopa estää muiden hyppääjien lähestymistä ja törmäysriski suurenee.

Uloshyppyä tulee harjoitella maassa runsaasti. Koneen tyypistä riippuen käytetään kellujen lisäksi yhtä tai kahta jonoa (esim DC-3), peräporttikoneessa koneen ovien levyisiä rivejä, alkupään hyppääjien ollessa kasvat lentosuuntaan. Pääsääntö uloshypyissä on viedä mahdollisimman vähän tilaa. Hyppääjät ovat ylävartalot yhdessä toisissaan kiinni. Yleisin virhe on olla liian kumarassa, mikä vie huomattavasti enemmän tilaa kuin pystyasento. Ovea lähestytään lyhyin askelin, juoksuaskeleet venyttävät jonoa. Lineupin aikana tartutaan edellisen tai sitä edellisen hyppääjän valjaisiin. Se helpottaa jonn tiiviinä pysymistä. Ote irtotetaan heti oviaukolla. Liian pitkään pidetty ote aiheuttaa vaikeuksia potkurivirrassa.

Uloshyppy

Uloshyppy on teknisesti mel-

ko samanlainen kuin pienistäkin koneista oviaukon suulta hyppääville. Kellujen on syytä pitää kädet vartalon sivuilla uloshypyn jälkeen. Jos kädet nostaa sivuille tai levittää asentoon, potkurivirta "heitää" hyppääjän kauas pohjamuodostelmasta.

Sukeltajien tarkoitus on saada vatsa ilmapirtaan ja pää alaspäin heti uloshypyn jälkeen. Jos sukeltaja pitää käsiä hieman levitettyinä hän hyötyy potkurivirrasta, joka työntää häntä lähemmäksi pohjamuodostelmaa. Ulos sukeltaessa jalkojen hetkellisellä koukistamisella voi estää mahdollisen etuvoltin.

Lähestyminen

Heti uloshypyn jälkeen kiinnitetään katse pohjamuodostelmaan ja etsitään avainhenkilö eli sektori jolta lähestyminen tehdään. Aluksi on hyvä tikata kuvaa kohti seuraten samalla kuvion muodostumista sekä muiden hyppääjien touhuja. Liuku- tai tikkausasento oikaistaan normaalkiksi vapaapudotusasennoksi hyvissä ajoin ennen muodostelman tasoa ja aloitetaan rauhallinen lähestyminen omalta sektorilta. Mikäli oma paikka ei vielä ole valmis odotellaan sivussa hieman kuvion yläpuolella muita häirtsemättä.

Kuvioon tullaan sisään ehdottomasti samalta tasolta ja liike on pysäytettävä ennen otetta. Ote otetaan suoraan oikeasta paikasta ja riittävän tukevasti. Kipeily kuvassa aiheuttaa kuvaan jännityksiä ja elämistä. Asentoa ei saa levittää vaan lennetään perusasennossa myös muodostelmassa.

Purku

Purkukorkeus on isoissa kuviissa korkeampi kuin seekvenssihyppyillä ja riippuu hyppääjien määrästä. Ensin kuvasta poistuvat reunimaiset hyppääjät ja jatkavat liukua samassa sektorissa kuin lähestyivätkin. Sama pätee myös muihin. Avauskorkeudesta tulee pitää kiinni, kukaan ei avaa yli sovitun korkeuden. Korkeat avaukset voivat olla erittäin vaarallisia isoissa muodostelmissa törmäysvaaran vuoksi. Jos joudut kuvan alle vapaassa niin avaa varjosi mieluummin hieman alempana, sillä muut eivät ehkä näe sinua.

Avauksen jälkeen ilmassa on normaalia enemmän tra-fiikkia, joten vältä törmäilyjä muihin kupuihin.

HEI KAIKKI LEHTI JULISTAA VALOKUVAUS- JA PIIRUSTUS- KILPAILUN

Aiheena tietenkin kaikki hyppäämiseen liittyvä. Kuvat voivat olla joko musta-valkoisia tai värikuvia.

Kilpailu-aika alkaa juuri kun luet tämän ilmoituksen ja päättyy RW-SM:ien päättäjäisyönä ensi elokuussa. Lähetä kuvat Laskuvarjolehti-lehden toimitukseen osoitteella Laskuvarjolehti-lehti, Suomen Laskuvarjokerho, Malmin Lentosäntä, 00700 Helsinki 15. 8. mennessä.

Palkintoina jaetaan arvovaltaisen tuomariston harkinnan mukaan hyppyä Pilatuksesta.

Lisää tietoja kilvasta antaa Mimma Lehtovaara, puhelin 90-378 055/työ tai 90-378 827/kerho.

KILPAILUKUTSU

Lajit

Relatiivin Suomen mestaruuskilpailut 4- ja 8-henkiset joukkueet. Kilpailuissa hypätään molemmissa lajeissa 10 hyppyä ja yksi harjoitushyppy, kuitenkin niin että 4-henkisissä jatkaa kuuden kierroksen jälkeen neljä parasta joukkuetta ja 8-henkisissä kolme parasta joukkuetta.

Paikka ja aika

Helsinki-Malmin lentoasema, 1. 8-8. 8. 1987

Säännöt

RW-SM -87 säännöt

Osallistumiskelpoisuus

Katso RW-SM -87 säännöt

Maksut

Kilpailumaksuihin sisältyy ilmoittautuminen, harjoitushyppy sekä kilpailu- ja uusintahyppy, mahdollisuus telta- tai parakimajoitukseen sekä sauna ja muut hygieniapalvelut.

Maksut ovat seuraavat:

4-henkinen	2.396 mk/joukkue
8-henkinen	4.792 mk/joukkue

ja 6. kierroksen jälkeen jatkaville joukkueille edellisten maksujen lisäksi:

4-henkinen	992 mk/joukkue
8-henkinen	1.984 mk/joukkue

Palautus hyppäämättä jääneistä hypyistä on 4-henkisille joukkueille 150 mk/kierros ja 8-henkisille joukkueille 300 mk/kierros.

Maksut Suomen Laskuvarjokerhon tilille SYP-Fredrikintori 205838-4161 15. 7. mennessä.

Lentokoneet

Pääkoneena on Turbo Pilatus Porter ja varakoneina Rocket. Harjoitushyppy hypätään pääkoneesta, ja mikäli konetyyppi tämän jälkeen muuttuu ei siitä enää hypätä harjoitushyppyä. 8-hengen laji voidaan myös hypätä kahdesta lentokoneesta.

Kilpailujen alkaminen

Joukkueen johtajat ilmoittavat joukkueensa ja osoittavat kunkin kilpailijan osallistumiskelpoisuuden kilpailutoimistossa 1. 8. 1987 klo 7.00.

Briefing joukkueenjohtajille ja kapteeneille lauantaina 1. 8. 1987 klo 7.30.

Avajaiset lauantaina 1. 8. 1987 klo 8.30, minkä jälkeen alkavat harjoitushyppy.

Harjoitusleiri

27. 7-31. 7. 1987 leirillä noudatetaan kerhon normaaleja hyppyhintoja.

Palvelut

Tärkeimmät palvelu- ja toimintapisteet näet kerholla olevasta karttaluonnoksesta. Majoittuminen voi tapahtua joko telta- tai asuntovaunualueella tai kerhon parakissa.

Päivittäisen hygienian hoito käy kätevästi kisasaaunassa. Ravinnon tarpeesi voit tyydyttää Parapubissa tai lentoaseman ravintolassa. Molemmat yksiköt tulevat varmasti tekemään parhaansa, että voit kohtuullisin kustannuksin saada monipuolisia kulinaarisia nautintoja.

Tiedustelut

Jaakko Grönlund puh. k. 90/608193
t. 90/378290
kerho 90/378827

TERVETULOA VIIHTYMÄÄN!
SUOMEN LASKUVARJOKERHO RY

TEHOSÄHKÖ NYMAN & VÄRE OY

A-RYHMÄN URAKOITSIJA

Alkutie 14 00660 H:ki 66 Puh. 746 988

INSINÖÖRITOIMISTO HARRY PYYKKÖ OY

Horsmakuja 8 A 3, 01300 Vantaa 30,
puh. 90-833343, 90-8735411.

YLI 20 VUOTTA
RAKENNESUUNNITTELUA
JA RAKENNUTTAMISPALVELUA

KARAIR



TILAUSLENNOT AIRBUSSILLA
KARAIR TOIVELOMAT
LENTOMATKATOIMISTO
LENTOKONEIDEN HUOLTO
LENTOKONEIDEN EDUSTUS
EMBRAER, BRASILIA
PIPER AIRCRAFT CORP., USA

KARAIR OY, 01530 VANTAA-LENTO Puh. 8251 Telex 124769 Telefax 8701672

BOOGIET BRASILIALAISITTAIN

Sisällissotahan sotki Surinamin boogiet. Järjestäjät eivät tästä kuitenkaan lannistuneet, vaan siirsivät taapahtuman rajan yli Brasiliaan. Sitkeä suomalaisjoukko ei antanut asian häiritä suunnitelmiaan, vaan lähti leikkiin mukaan.

TEKSTI JUKKA OLKKONEN

- Hyviä hyppyjä
- Hienoja hyppykoneita
- Jatkuva auringonpaiste
- + 27 astetta lämmintä
- Ilmaista kaljaa joka päivä

Minä ainakin lähden sinne! Päätöksen teko on yksinkertaista. Sen toteuttaminen olisi edellyttänyt 5500 mk matkalippuun ja 1000 mk 30 hyppylippuun. Lisäksi tietysti muuta rahaa niin paljon kuin haluaa. Näin helposti olisi päässyt viime lokakuussa Surinamin boogeihin. Surinam on Etelä-Amerikan pohjoisosassa, entinen Hollannin Guayana.

Missä sitten on Fortaleza tai Ceara? Ei minkäänlaista käsitystä, kukaan ei ollut aikaisemmin edes tiennyt että sellaisia paikkoja on olemassakaan.

Rahat kuitenkin oli jo kuu-kautta aikaisemmin lähetetty suureen tuntemattomaan, ja epäilimme, että niistä rahoista ei kuulu enää mitään. Näin olen viikkoa ennen lähtöpäivää tullut tieto siitä että määräänpää ei olekaan Paramaribo, Surinam, vaan Fortaleza, Cearan osavaltio Brasiliassa, ei aiheuttanut muuta kuin vä-

häistä ihmettelevää muminaa.

Määräpäivänä Amsterdamin lentokentälle kertyi laskuvarjourheilijoiden näköisiä henkilöitä, kaiken kaikkiaan noin 250 ihmistä eri puolilta Eurooppaa. Nousimme Surinam Airwaysin iloiseen väriseen DC-8:aan, jossa erittäin ystävälliset lentoemot alkoivat kuskata kaljaa janoisille.

Parin väilaskun ja tullauksen jälkeen saavuimme juuri ennen auringon nousua, aamulla klo 5, Fortalezan lentokentälle, jossa oli sambakarnevaalit täydessä vauhdissa. Jostain syystä porukka oli kuitenkin niin väsynyttä, että useimmat vain katselivat vierestä eivätkä liittyneet mukaan sambaamaan.

Siirryimme bussilla hotelliin, josta suomalaisryhmä välittömästi huoneenavaimen saatuaan jätti kassit naukaan ja siirtyi kadun toisella puolella olevalle rannalle lekottelemaan.

Erinäisten vaiheiden jälkeen olimme vihdoin kolmannen päivän aamuna hyvin valvotun yön jälkeen ensimmäisinä lentokentällä ja pääsimme tivaalle. - Voi niitä raukkoja, jotka eivät koskaan ole hypänneet lämpimässä.

Hyppypaikkana oli paikallinen sotilastukikohta, jonne oli aidattu hyppääjiä varten oma alue. Aidan toiselle puolelle oli järjestetty kioskeja, joista sai hyppytoiminnan aikana kaikkia tarpeellisia virvokkeita. Vähän kauempana kentän laidalla oli myös pari baaria, joten huolto pelasi varsin hyvin.

Hyppypaikan laidalle oli pystytetty pitkä rivi isoja sotilasteltoja auringon- ja erityisesti tuulensuojaksi. Paikalla nimittäin puhalsi koko ajan sen verran että pakkaamisessa joku tuulensuoja oli aivan paikallaan. Myös hyppäämi-

nen jouduttiin väillä keskeyttämään tuulen takia. Muissa suhteissa keli oli erinomainen.

Hypystä voi kai todeta sen verran, että ainakin paluumatkalla kaikki olivat hypänneet pelkästään mahtavia hyppyjä. Joka ilta hypättiin myös pari pokia yöhyppyjä, jotka olivat varsin mielenkiintoisia. Yleensä kenelläkään ei ollut minkäänlaisia valoja mukanaan, ja yö oli aika musta varsinkin ennen kuun nousemista.

Jälkipuintia

Hyppymahdollisuuksista voi jonkin verran myös valittaa. Ensinnäkään paikalla ei näkynyt minkäänlaista Herculesta, eikä kaikkia muitakaan luvattuja koneita. Hercules oli kuulemma jossain viidakossa sovimassa sissejä vastaan. Käytännössä koneita oli vain kaksi Bandeirantea (n. 20 hypypääjää). Toiseksi helikopteri ei ollut paikalla kuin parina päivänä eikä silloinkaan koko päivää. Kolmanneksi lähes jokainen kärsi jonkinasteisesta Bandeirante-ihottumasta. Se on tauti jonka saa dyykkäämällä Bandeiranten ovesta. Tällöin melkein aina kolauttaa jonkin ruumiinosan ovenpieleen, kuulemma koneen suuresta lentonopeudesta aiheutuvan ilmapirran takia. Jotkut onnistuivat kolhimaan itsensä jopa aika pahannäköisesti. Muuten loukkaantumisia sattui aika vähän, eikä yhtään todella pahaa onnettomuutta.

Suuri lentonopeus teki Bandeirantesta hyppäämisen myös toisella tavalla kiinnostavaksi. Kun koneessa oli useampi porukka, ja ensimmäinen porukka katsoi hyppypaikan varmasti itselleen sopivaksi, niin viimeinen ryhmä havaitsi yleensä avaavansa varjonsa kaukana kaupungin yläpuolella. Tästä seurasi monelle ikimuistoinen alastulo slummialueelle parinsadan kiljuvan lapsukaisen keskelle.

Muutenkaan yleisömenestys ei ollut mitenkään huono. Vaikka sotilasalueelle ei periaatteessa paikallisilla pitäisi olla asiaa, niin silti sinne onnistui joka päivä tulemaan satoja, ellei tuhansia, nimikirjoituksen metsästäjiä ja muita ihmettelijöitä. Tuli hiukan Kemäinen olo.



Vaiherikkaan Brasilian matkan suomalaiset: toinen vas. lähtien Jussi Paasikoski, Harry Latvala, Jukka Olkkonen. Kaverille jäi vielä hyppylippuja jäljelle, joten takaisin on vielä päästävä - houkutuksia kuulemma riittää.

KUONOKOPPAKUVAUSTA OULUSSA



Päätin valokuvan ottaa, takaa vankan kuonokopan. Kuonokoppi on uusi, Nikon kolme nolla ykköseni petti. Kaikki tahtoo mallikseni, taivahalle seurakseni.

Tähtäys on tarkkaa puuhaa, mallit missä oikein luuhaa. Yksi onpi Ollilassa, toinen lentää selällänsä. Kolmas seuraa tyttöänsä, joka selkästabiilissa nauttii.

Lennonjohto meitä vaanii, lentäjäkin kuvan vaatii. Pilvisä on varmaan reikä, ethän meitä pilveen heitä. Pilvessä on hämärätä, eipä riitä aukot pojan.

Vapaa se on ihanata, Nikon panee tata tata. Sinut sain mä kuvaan juuri, jopa sulla kävi tuuri. Minä vaadin tarkennusta, kun sä tahdot suurenusta.

Tarkka täytyy olla sihti, ettei nävy paanan risti. Ei saa kenttä vilahtaa, eikä kiitoratakaan. Tarkkaan kaikki hoidetaan ja viimein kuvat julkaistaan.

Mitä tämä kaikki maksaa, eikö kukaan kerro taksaa. En mä laske markkojani, pankki hoitaa varojani. Lapun joskus postiin pitää, eikö löytyis rahaa mistään.

Kaikkea tää poika filmaa,

ympärillä pelkkää ilmaa. Kuvausta aijon jatkaa, vaikka taitoon onkin matkaa. Mielenkiinto säilyy kyllä, onhan kuonokoppa yllä.

Runorunteli LÄLLY

Näin on näreet

Näin on näreet-palsta on tarkoitettu lukijoiden mielipiteille, valokuville ja piirroksille. Asialliset kannanotot aiheesta kuin aiheesta ovat tervetulleita toimitukseen. Seuraavaan lehteen tarkoitetut tekstit tai kuvat on lähetettävä 10.8. mennessä osoitteella Laskuvarjoureilu, PL 653, 00101 Helsinki tai ne voi toimittaa suoraan SLK:lle tai SIL:oon.

Millainen olet, siten hyppäät Osa II

Maailman parhaan suomenkielisen Laskuvarjolehden edellisessä numerossa (1/87) oli kunnianarvoisan päätoimittaja Mimman kirjoitus hyppääjien luonteenpiirteistä ja hyppyonnettomuuksien taustoista. Kirjoitus oli eräs tulkinta ja näkökulma tutkimukseen. Samasta tutkimuksesta löysi hieman erilaisia katsantoja ja painopisteitä SIL:n varjoavustajilla Eero. Ne olivat tällaisia:

Tutkimuksen taustaa

Tutkimuksen suorittaneen norjalaisen Jens-Henrik Johnsenin motiivina tutkimuksen suorittamiseen ei ollut puhdas akateeminen mielenkiinto, vaan hänen tekemänsä laaja selvitys useissa eri maissa sattuneiden onnettomuuksien syntymekanismista – jossa selvityksessä kävi ilmi eräitä kovin yleisiä piirteitä, jotka kertautuivat aina uudelleen ja uudelleen.

Yhteisiä, kertautuvia tekijöitä olivat:

- onnettomuuden uhrilla oli lainakamat...
- onnettomuuden uhrilla oli epämääräinen hyppytausta...
- onnettomuuden uhri ei ollut hypännyt kuukausiin...
- 50–70 % onnettomuuden uhreista ei käyttänyt varavarojaan tai käytti sitä liian myöhään.

Näiden edellä esitettyjen yhtäläisyyksien taustalla olevien psykologisten tekijöiden löytäminen on ollut norjalaisen tutkimuksen ensisijainen motiivi.

Jens-Henrikin tutkimuksen yleispätevyydestä saamme oivan todisteen vertaamalla hänen esittämäänsä väittämiä Suomessa sattuneiden kuolemaanjohtaneiden (12, vv. 1962–87) laskuvarjo-onnettomuuksien vastaaviin tietoihin: – 58 %:lla (7) onnettomuuksista ei käytetty varavaroja tai sitä käytettiin liian myöhään; "tekniistä selitystä" ei ainaakaan varmuudella voitu osoittaa.

– Onnettomuuksista puolet (6) sattui aloittelijoille (15 hyppyä tai alle), kolmannes (4) enin-

tään 150 hyppyä hypänneille ja viimeinen vajaa kaksikymmentä prosenttia parinsadan hypyn kieppeissä olleille.

– Lainavarusteet liittyvät Suomessa 16 prosenttiin (2) onnettomuuksista. Tosin ne esiintyvät yhtä aikaa pitkän hyppytaun tai kovin vähäisen hyppytekniikan kanssa.

Onnettomuuteen johtavien tekijöiden ketju

Johnsen on pelkistänyt edellä esitettyä esittämällä onnettomuuteen johtavien tosiasioiden tyyppillisen ketjun:

– B-tyyppinen henkilö ei pidä kovasta stressistä, mutta haluaa silti olla mukana.

– Hän hyppää vähän, hänen hyppyhistoriansa on epäsäännöllinen ja epämääräinen. Hän käyttää lainavarusteita.

– Tyyppinä hän sopii huonosti hallitsemaan vähäisen, harvan hyppäämisen ja lainavarusteiden aiheuttamaa poikkeuksellisen korkeaa stressiä.

– Hätätilanteessa B-tyyppi tietää mitä pitäisi tehdä, mutta ei pysty.

– Hän ei käytä varavaroja tai käyttää sitä liian myöhään.

Houkutella jatkamaan vai lopettamaan

Johnsen esittää tutkimuksensa lopuksi pohdittavaksi eräitä mahdollisuuksia toimenpiteiksi tulevaisuudessa. Eräs näistä voisi ainakin teoriassa olla psykologinen testi, jolla voitaisiin karsia psykologisilta ominaisuuksiltaan riskiryhmään kuuluvat. Johnsen esitti tämän vaihtoehdon yhteydessä myös arvelun, että sekä eettiset, että käytännölliset syyt todennäköisesti tekisivät koko ajatuksenkin mahdolliseksi.

Toisena kohtana Johnsen esittää, että "älä hoivaa ihmisiä mukaan riskialttiiseen urheiluun. Jos ihmiset epäroivät, puhu heidät mieluummin harastuksesta ulos, kuin sisään." Tämän kohdan tulkitsemme Mimman kanssa eri tavoin. Mimma muistuttaa, että jokainen alussa pelkää ja oppilaita pitää tukea ja rohkaista... kaikki ovat pelänneet alussa... jne. Tutkimusta kokonaisuutena tarkasteltuna ei Johnsen liene tarkoittanutkaan uusia tulokkaita, vaan niitä "ikivanhoja roikkuja",

jotka haluavat olla mukana, mutta joiden motivaatio jostain syystä ei näytä riittävän jatkuvaan hyppytaidon ylläpitoon. Heidän hyppäämisensä rajoittuu (enemmän tai vähemmän yllytettynä ja sosiaalisten paineiden pakottamana) muutamiin hyppyihin vuodessa.

Siispä: Älkäämme yllyttäkää "roikkuja" (vrt. B-tyyppi Mimman kirjoituksessa) hyppäämään niitä vuoden muutamaa pakollista. Heille aivan varmasti löytyy kerhosta erilaisia muita hommia, joita tekemällä he voivat osoittaa edelleen olevansa arvostettuja parajoukon jäseniä, vaikkei heitä enää taivaalla näkyisikään.

Kolmas vaihtoehto Johnsenillä oli – se voisi olla myös korvaava vaihtoehto edellä kerrotulle ulospuhumiselle – järjestää erityiskoulutusta "roikkuille". Koulutuksen avulla voitaisiin ainakin osin parantaa heidän muutoin puuttuvaa valmiuttaan selvittää mahdollisista hypyn kriisitilanteista. Tämä olisi Mimman mainitsemaa "tukiopetusta".

Perustietoa relatiivihyppäämisestä

Herrasväki Sari-Anna ja Hannu Havia ovat kyhällleet kokoon suomenkielisen RW-oppaan, jota esiteltiin ensi kerran julkisuudessa Malmilla 9.–10. 5. 1987 pidetyssä relatiivikoulutustilaisuudessa.

Opas on tosi tiukkaa tavaaraa sekä relatiivihyppäjä aloittelijoille, että myös pitemmälle ehtineille kertausharjoitukseksi. Opas käsittelee relatiivihyppyjen perusteoriaa selkeästi ja ymmärrettävästi. Oletettavasti legendaarinen las-

kuvarjohyppäysoppilas Uno Nolononkin ymmärtäisi mistä on kysymys. Luultavimasti myös asioihin jo hieman vihkiytyneillekin irtoaa teoksesta kultajyviä.

Oppaan monipuolisesta sisällöstä antavat hyvän yleiskuvan sisällysluettelon pääkohdat:

- ilma-asennot ja lentäminen
- harjoitustapoja ja niiden tavoitteet
- lähestyminen ja telakointi
- uloshyppy relatiivihyppyillä
- varusteet relatiivissa
- kuivaharjoittelu
- vaaratilanteet relatiivihyppyillä
- isot muodostelmat

Opas soveltuu erinomaisesti käyttöön jo "kelppariin" (kelpoisuustodistus; ent. lupa-kirja) tähtäävässä jatkokoulutuksessa opettaessa vapaa-pudotuksen perusteita, sekä toki myös kelpparin jälkeiseen koulutukseen.

Tällaista tietopakettia on tähän saakka turhaan odoteltu (suppeampi kooste on toki neljän vuoden takaa olemassa, H. Havian käsialaa sekini). Kiitokset hyvästä ja monipuolisesta tietopakettista Sari-Annalle ja Hannulle! Josko nyt laatimanne opas antaisi hyvän tietoperustan myös sille pienemmän kerhon tempu/tarkkuusorientoituneelle, vähäisen RW-tietämyksen omaavalle hypymestarille, myös hyppääjän perustaitoihin kuuluvien "joukolla hyppäämisen" perusasioiden opettamiseen?

Päätoimittaja Mimma aikoo julkaista oppaan LASKUVARJOURHEILUSSA, mitä on tervehdittävä ilolla. Oletettavasti myös SIL aikoo häikäilemättä (?) käyttää opasta jos vaikka millaisiin tarkoituksiin...

Eero

Kun kirjoitat Laskuvarjoureilulehden, liitä mukaan oma nimesi vaikka haluaisitkin esiintyä nimimerkillä. Lehti ei julkaise juttuja, joiden tekijää ei tiedetä.

Monipuolisen sisällön takaamiseksi olisi kiva saada juttuja eri puolilta Suomea.

RÄYSKÄLÄSSÄ TAPAHTUU

Kerhot ovat streevakoneissa siirtyneet ns. roikkuvaan ulostuloon. Tässä erään oppilashyppääjän kokemuksia Kanta-Hämeestä, Räyskälästä.

1. PASI "diakonaalisen" uloshypyn jälkeen



PASIN kommentteja ennen:

-Tautisen elämäni huipentumana lähdin alkeiskurssille, joka alkoi lupaavasti, kunnes uloshyppy alkoi kangerralla. Me yritettiin ystävien kanssa kokea: tupakkaa, viinaa, hypnoosia, sähköshokkeja ym. Mikään ei kuitenkaan auttanut. Tuntui kuin elämä olisi valunut käsistä, kaverit nauroivat "Auswitsissa" työpaikalla jaksettiin ilkkua asiasta tämän tästä. Jotain oli keksittävä ja ÄKKIÄ!

2. PASI roikkuvan uloshypyn jälkeen



NYT:

-Sitten eräänä tuulisena päivänä (17m/s!) kuulin mesun puhuvan roikkuvasta uloshypystä. Ensin ajattelin, että se siika on taas henkuttelemassa omilla sairail-la mieltymyksillään ja haluaa nähdä jotain uutta ja ennennäkemätöntä vintilää uloshypyn jälkeen. Päätin kuitenkin pistää kaiken peliin ja niin me lähtiin. MENE = lähdin kiigeämään ja samassa roikuin jo. IRROTUS, AAAAAHH...MAHTAVAA. Kupu auki. Se meni puikkoihin. Äkkiä alas ja kaikkia naureskelijoita turpiin vetämään.

nimim. Tiedottaja
Kanta-Hämeestä

jatkuu seuraavassa numerossa

VASTUST

SUZUKI



BENSOW