

# Kerta se on ensimmäinenkin

Ekonomi Kavo Laurila — tuttu nimi Ilmailun lukijoille — on kesäkuun alusta ollut opintomatkalta USA:ssa. Tunnumme Kavon huipputoimeliaana ja perinpohjaisena miehenä. Juuri ennen hänen matkalle lähtöään perustettiin Suomen Laskuvarjokerho, jonka puheenjohtajaksi Laurila valittiin — hän oli pannut ajatuksen liikkeellekin. Uusi puheenjohtaja ei aikailul, vaan halusi omakohtaisesti perehtyä — opintojensa ohella — tähän ilmailun alaan: otti yhteyden paikallisiin laskuvarjohyppääjiin ja hyppäsi melko pian itsekin. Ohessa hän kertoo "laskuvarjoilusta" Valloissa, oman hyppynsä valmisteluista ja suorituksesta.



Ensimmäisillä kerroilla on oma oikeutuksensa, arvonsa, oma runoutensa. Ne innostuvat jättämään pysyvän jäljen muistin lokeroihin. Minulle ei tuota vaikeuksia palauttaa mieleen kuvia ensimmäisten A-liitosten pyrähtämiä. Jämin rinteet, kumiköysissä raataminen ja hapuilevat etten sanoisi hoippuvat liidontapaiset Gr-9:llä ovat herkästi esiin käännettäviä lehtiä yhden ihmiselämän kirjassa. Moottorilennon alkuvaiheet ovat vaikeammin tavoitettavissa. Kauhavan kenttä oli kysymyksessä ja Smolikeilla ilmoihin ponnistettiin, mutta "vanhalle" B-lentäjälle oli elementin ihmeet jo esitelty (!) eikä moottorin pauke virittänyt mieltä vastaanottavaksi. Ensimmäinen yksinlento oli kuitenkin ilmeinen tapahtuma, vallitsevista ulkoisista olosuhteista ja erikoisesti nuoren miehen sisäisestä tunnepaljoudesta on jäänyt piirtoja muistikalvoon. Ilmailun neliapilan kolmas tai oikeastaan ensimmäinen lehdykkä edustaa lennokkia. Ehkä se on ajassa jo niin kaukana, etten enää kurotu muistikuvaan ensimmäisestä liidokin työnöstä. Myöhempiä lennokkivaiheita kyllä irrottuu menneisyyden hamasta monikehikosta eli historian vaaleanvihreän udun takaa. Uusimman ilmailun alan ensimmäinen kerta on sitä selvempänä muistissa ja tulee siellä viihtymään pitkän tovin.

Einmal ist keinmal eli ei yksi pääsky kesää tee, sanoo saksalainen. Lie nee oma totuutensa tokaistavanaan tälläkin sananparrella. Rohkenen kuitenkin väittää, että suomalainen sanonta osuu oikeampaan vakuuttaessaan: kerta se on ensimmäinenkin. Vähintään näin on asianlaita ensimmäisestä laskuvarjohyppystä puhuttaessa. Ainakin minun kohdallani.

Osun asumaan siedettävän matkan päässä tšekäläisen laskuvarjokerhon vaikutusalueelta. Kerho on Delaware Valley Parachute Club ja pitää kotikenttänään Valley Forge Airportia Philadelphian lähiseutuvilla. Aktiivisia jäseniä on kerhossa puolen kolmatta kymmentä. Joukossa on kaksi, joiden nimet sietävät pohjoismaistakin julkisuutta: Steve Snyder ja Robert Spatola. Heidän ympärillään pyörii suuri osa kerhon toiminnasta sekä ennen kaikkea ensi hyppyä varten tarkoitettu opetus- sekä myös jatkokoulutus, jotka molemmat ovat yhtä hyvin ulkopuolisten kuin kerhon jäsenten ulottuvilla.

## SKY-DIVE — A NEW DIMENSION

eli ankarasti käännettynä taivassyökse — uusi ulottuvaisuus, on mainoslauseena. Pyrkimyksenä on järjestää hyppytilaisuuksia ja opetuksen jakoa seitsemänä päivänä viikossa. Kentältä saa ostaa tai vuokrata kaikenlaista

sky-dive-varustetta laskuvarjosta suojakypärään asti. Toiminta on toistaiseksi keskittynyt viikonlopulle, mutta keskiviikosta ollaan paraikaa rakentamassa kerholaisille harjoitusiltaa. Lauantaina ja sunnuntaina innostutaan joskus saavuttamaan jopa 60—70 hypyn määrä. Tosin olen itse nähnyt vain 10—20 hypyn päiviä, mutta katsomista sitä on siinäkin.

Laskuvarjohyppy on keräämässä lisääntyvää mielenkiintoa tässä maassa, vai mitä sanotaan luvuista: 1956 suoritettiin 200 urheiluhyppyä, 1957 yli 1.500, 1958 yli 5.500 ja viime vuonna yli 10.000. Valley Forgen hypääjien joukossa on mm. 62-vuotias lääkäri, tarjoilijoita, muutama psykologi, poliisietsiivä, saksalainen tieteenharjoittaja-tohtori, Afrikassa suurriistaa metsästännyt amerikkalainen nainen, suomalainen apurahastelija jne.

Vaikuttimia on varmaan yhtä monta kuin hypääjiäkin. Jotkut pakenevat arjen jokapäiväisyyttä, toiset nauttivat pelontunteensa voittamisesta, eräs vastasi kysymykseen: "Mitä varten muutamat sitten keräävät postimerkkejä, häh!" Useimmiten viehättää kuitenkin hypyn vaiheilta irtoava mielenkiinohoke, jonka alkujuuret ja esiasu juontavat samoille lähteille kuin muissakin urheiluilmailun haaroissa — tietoisesti tai tiedottomasti tuttuja itse kullekin ilmailmiselle.

Bob Spatolan huolena on alkeiskoulutuksen antaminen. Klo 10 alkaa

oppikurssi ja viiden oppitunnin jälkeen on kokelas kypsä hyppäämään noin klo 15—16, mikäli tuuli, sääsuhteet ja oppilaan osoittama edistysaste sen suinkin sallivat. Eräs toverini ei vielä kolmannellakaan kerralla päässyt hyppäämään. Synnä olivat hidas oppi, suuri tuuli ja viimeisellä kerralla hinauskoneen korjaus. Minulla oli parempi onni, alotin opin saunan klo 11 ja autuas ilmakylpy oli auvo osani noin klo 16.

## SELLING SAFETY

Ensimmäisen oppitunnin aiheena oli yleinen turvallisuus, jonka myyjä — selling safety, kuuluu sanonta — painotti myönteisen, määrätietoisen, itsenäisen, itseensä luottavan ja ties minkäläisen ajattelun suurta tärkeyttä. Kaikkalainen summittaisuus on jyrkästi tuomittua ja välittömät johdot päätökset sekä niitä seuraava asiallinen toiminta ovat ainoita oikeita lääkkeitä. Hypyn palkinnoksi luvattiin annos henkistä kypsyyttä ja mielenrauhaa, joiden houkutusarvo vaikuttaa melko eteeriseltä, mutta toki tavoittamisen arvoiselta.

Amerikan laskuvarjokerhon (Parachute Club of America = PCA) julkaisemat turvallisuusäännöt käytiin lävitse kohta kohdalta. Niiden tarkka selostaminen saa jäädä myöhempään ajankohtaan, tässä yhteydessä pöimitään esille muutama oleellinen pykälä.

Laskuvarjohyppyä ei saa suorittaa ilman viranomaisten lupaa, joka toisaalta voi kattaa koulutustoiminnan pidemmällä ajanjaksolla. Alin ikäraja on 21 vuotta tai 16 vuotta, jolloin tarvitaan vanhempien kirjallinen suostumus. Vähintään viisi automaattiaukaisullista hyppyä on pakko suorittaa ennen vapaata putousta ja omakohtaista aukaisua. Koneen tulee olla vähintään 4-paikkainen alkeiskoulutuksessa. Varavarjo on pakollinen ja päävarjon tulee olla ns. hihassa (deployment sleeve). Tämä on amerikkalainen keksintö, varjon kupu pakataan erikoiseen hihamaiseen kangasputkeen, josta se purkautuu vähitellen mutta kuitenkin hyvin nopeasti. Hyppääjä välttää kannatuslankoihin sotkeutumisen vaaran, eikä kupu sen paremmin kuin mieskään voi tarttua koneen peräsiimeen ja aukaisunykäisy vaimenee huomattavasti.

Varsikengät, suojakypärä ja hyppyhaalarit ovat pakollisia. Alimmat hyppykorkeudet ovat 800 m (2.500 jalkaa) aloittelijoille ja 700 m (2.200 jalkaa) lupakirjallisille. Tuulen nopeus saa vastaavasti olla enintään 13 km/t (8 mph) ja 24 km/t (15 mph). Maalin tulee olla vähintään 100 m päässä lähimmästä esteestä. Alle 10 m korkuista puuta ei katsota esteeksi, mutta sellaisia ovat kylläkin ojat, sähköjohdot, talot ja maantiet.

Toisen oppitunnin ensimmäinen havaintokuva — niitä käytettiin opetuksen aikana epälukuisia määriä toinen toistaan osuvampia — esitti leijaa, toinen puolestaan lennokkia, jonka siiven kärjet oli niksattu ylös-päin. Molempien kuvien tarkoituksena oli todistaa ruumiin kaarellaan olon tärkeyttä ilmalennon kuluessa. Aerodynamiikan lakeja noudattaen tasalaatta on ilman armoilla, mutta kaarella oleva hakee automaattisesti paluuta alkuasentoonsa ja säilyttää ohjattavuutensa eli otteensa elementtiin. Toisin sanoen kädet ja jalat ovat haara-asennossa levällään, vatsa toimii kolinä ja muut ruumiinosat tungetaan mahdollisimman taakse — mikä ei muuten ole niinkään helppoa kireälle pingoitettujen varjovöiden puristuksessa.

Koneesta poistuminen on askare sinänsä eli sanan varsinaisessa merkityksessä hankalin vaihe koko opeeraatiossa. Koneena käytetään täällä enimmäkseen Cessna 172-mallia, joka lentäjän lisäksi ottaa opettajan sekä kaksi oppilasta. Hyppääjä istuu pilotin vieressä lattialla ja kiskoo ensinnäkin varsikenkänsä esille varaohjaaaja varten tarkoitusta jalkaohjainaukosta. Oikea jalka työnnetään potkurivirtaan, vasen perässä astinlaudalle. Sitten vasen käsi tavoittaa siipituen, oikea jalka asetetaan pyörähtelevän laskutelineen varaan (ainakin minun jalkani alla se pyörähteli vähemmän miellyttävästi) ja oikea käsi sijoitetaan ylävliistoon siipitukiotteeseen.

Valmiusasento on ihmeekkyky, jossa keävät mutkaa sekä polvet että kyynärtaipeet — sisäelimestä puhumattakaan! Opettajan vapauttavan

läimähdyksen kumahdettua olkapäähän on tarkoitus ensin ponnistaa jalat irralleen ja suoriksi, missä asennossa seuraa hetken tauko — jos seura! — ja kädet ponnistetaan sen jälkeen suoriksi ja matkalainen työntö taivaalle. Kaariasento on tunnuksena ja varjon aukeaminen hartaana toiveena!

## RUUMIINHARJOITUKSIA...

Kolmas oppitunti irrotti hikipisarat ja rempoi harjoittamattomia lihaksia. Varastosta noukittiin sopivat kengät, suojapuku ja kypärä sekä käytiin pukeutumisen jälkeen harjoitustelineen ääreen. Edellisen oppitunnin poistumisliikkeitä taotiin aivoihin ja etenkin ruumiinjäseniin tunnollisen vakuuttavasti. Kaikki asiaankuuluvat vaiheet läpikäytiin kerta kerran jälkeen ja erikoinen huomio kiinnitettiin käsillä suoritettavaan irrotustyöntöön.

Välittömästi työnnon jälkeen otettiin ilmalentoasento. Täyshaarassa seisten, kädet ja pää taakse ja pilviin osoittavina opeteltiin varavarjon mahdollista aukaisemista varten tarkoitettuja toimenpiteitä. Ja opeteltiin niin että kenttä kaikui! Ääneen huutamalla toivotettiin seuraavaa: "Hyp-pytuhatta, kaksituhatta, kolmetuhatta, neljätuhatta (tässä vaiheessa kääntyy pää vasemmalle katsomaan päävarjon mahdollista aukenemista), viisituhatta, kuusituhatta, seitsemäntuhatta (ellei mitään näy eikä ennen kaikkea tunnu tai tapaudu, vetäistään molemmat kädet varavarjon tuntumaan), kahdeksantuhatta (oikea kävi vetää varavarjon laukaisijasta), yhdeksäntuhatta, kymmenentuhatta (jolloin molemmat kädet syöttävät varavarjoa ulos pussista ilmapirran ahmaistavaksi).

Neljäs oppitunti jaettiin havaintokuvien äärellä luentosalissa ja se käsittelee varjon ohjattavuutta. Ratkaiseva edistysaskel ohjauksinaisuuksien parantamiseksi on aikaansaatu poistamalla muutaman kiilan verran kangasta kuvun alareunasta, jolloin varjo itse asiassa muuttuu pusku-työntöiseksi eli eräänlaiseksi suihku-moottoriksi. Nopeus saavuttaa tyynessä ilmassa kunnioitettavat 12 km/t eikä vajoamisnopeus suurene normaalista arvosta 5.5—6 m/sek. Ohjausta varten roikkuu pään molemmin puolin siima, joka on kiinnitetty kannatusliinaan. Periaate on jalkaohjaimiin verrattavissa, oikeasta siimasta vedettäessä muuttuu kulkuun oikealle ja päinvastoin. Täyskäännös ei kestä kuin 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> sek, mikä on hieno saavutus.

Sääntöjen mukaan on alin hyppykorkeus 800 m oppilaille ja 700 m kokeneemmille. Meihin sovellettiin jälkimmäistä ajautuman pientämi-seksi. Uimahyppynä riittäisi 16 sek. matkan tekoon, varjo aukaistuna kuluu taipaleeseen noin 1 min. 50 sek.

Neljäs oppitunti oli tarkoitettu todella uppoamaan oppilaan mieleen. Kaikki tarpeelliset toimenpiteet hyppyhetkestä maakosketukseen suoras-

taan ympättiin päähän. Enemmän kuin todennäköistä myös oli, että mielenkiinnon valppaus oli kuuntelijan taholla lähinnä herpautumatonta laatua. Iskevistä havaintopiirroksista ei niistäkään ollut puutetta. Vatsan pohjassa kutitti mukavasti näkymä hyppääjän kauhunilmeestä hänen todetessaan varjon kuvun ilmeisen siekaleiseksi. Tehtävä yksi koneesta poistumisen jälkeen on vakuuttautua kuvun eheydestä. Ellei kupu ole eheä tai ellei sitä syystä tai toisesta ota ollenkaan ilmaantukseen, on olemassa varsinainen aihe aukaista varavarjo. Toinen tehtävä on päästä tilanteen herraksi ilman- ja tuulen-suuntien suhteen. Jälkimmäisen löydyttyä käännetään varjo tuulen vastaiseksi. Kolmas tehtävä on tarkastaa ajautuman suunta ja suuruus. Jalkaterät kalautetaan yhteen ja huomioidaan millä nopeudella ja minne matka käy. Neljänneksi vedetään ilmaan kuviteltu suora hyppykohdasta maaliin ja varjo suunnataan kentällä ristillä merkittyyn maaliin. Viimeiseksi käännytään jälleen vastatuuleen ja valmistaudutaan laskuun so. jalat ja polvet yhteen, polvet koukkuun, päkiät alas ja kädet ylös. Kä-sillä tavoitetaan ote kannatusköysistä tempaisua varten, joka suoritetaan juuri putoamishetkellä maakosketuksen vaimentamiseksi.

## ... JA KUNTOKOKEITA

Viides ja viimeinen oppitunti kävi taas jäsenten päälle ankaramman jälkeen. Hyppykoroke oli työlään huomion kohteena. Sille tosin noustiin vasta maan päällä suoritettujen melko perusteellisten kaatumisharjoitusten jälkeen. Opettajan esimerkkiä noudattaen suoritettiin käännehähdys päkiöiden varassa, sen jälkeen osuivat maahan säären reuna, polven sivu, reiden kylki ja loppuosa kaatumakäänneksestä tapahtui selkälaudan päällä pää turvaan työnnettynä.

Kun kaatuminen sujui siedettävästi, siirryttiin hyppykorokkeen alas-kelmalle, jonka korkeus on noin 70 cm. Siltä ponnistettiin lukuisia hyppyä opettajan neuvojen ja korjausten saattamana. Lopulta noustiin yläkorokkeelle, jonka korkeus maan-pinnasta on noin 140 cm. Aurinko paahoti täydellä kesäterällä niin kuin se Euroopassa paahottaa Madridin ja Napolin leveysasteella, mikä tosiasia merkitsi hikipisaroita ja hengästystä. Molempia esiintyi sekä telineillä että nurmikolla telineiden alla ja viereissä.

Tauko ennen varjovarusteisiin sonnustautumista oli riittävän pitkä voimien paluuta ajatellen. Seurasimme kokeneempien hyppyä opettajan koke ajan selostaessa alastulijan vaiheita ja edesottamuksia. Kiitos tai moite seurasivat jokaista käännehähdystä tai käännyttämättä jättämistä, joten havainto-opetusta oli siis tämäkin. Hetki-H koitti aikanaan kahdelle oppilaille. Meidät pakattiin pää-jä varavarjoihin ja sijoitettiin Cessnan lattialle tilanteen jatkokehitystä silmällä pitäen. →



Varjon hinnat ovat hyvin kirjavina. Halvin uuden ja luotettavan noteeraus on toistaiseksi jäänyt arvoon \$ 86.— = mk 27.520:—. Kalliimmat kipuavat korkeuksiin eli yli \$ 400.— = mk 128.000:—. Varavarjon liikku-ma-asteikko on pienempi eli \$ 50.— —200.— = mk 16.000:— —64.000:—.

Eräs ratkaisevan viisas apulaite, jonka määräämistä pakolliseksi kuuleman mukaan harkitaan, on auto-maattiaukaisija. Sellaisia on keksitty useampia, mutta taitaa paras ja halv-in olla kotoisin juuri Valley Forges-ta. Keksijän nimi on edellä mainittu Peter Snyder. Mies on tämän kerhon ja lähtienon kokenein hyppääjä, jolla on päiväkirjassaan yli 270 hyp-pymerkkintää. Laite käsittää baromet-rin ja sähköllä toimivan varavarjon aukaisijan. Ellei hyppääjä ole syystä tai toisesta avannut varjoaan 300 metrin korkeudessa, räjähdyspanos avaa varavarjon automaattisesti. Alin sallittu avauskorkeus on nor-maalissa olosuhteissa 700 m, hyppää-jällä on niin ollen hyvää aikaa kään-tää virta pois laitteesta. Mikäli hän ei sitä tee ennen 300 m, avautuu va-ravarjo, mikä haitta on huomatta-vasti pienempi kuin molempien va-rjojen avautumatta jääminen!

Tällä niin kuin muuallakin esiin-tyy ennakkoluulotonta halua hypätä ja hypätä mahdollisimman halvalla. Jokainen onnettomuus merkitsee vast-toinkäymistä onnettomuuden koh-teelle — joskus lopullista sellaista — mutta samalla myös koko laskuvar-jourheilulle. Onnettomuuksia sattuu silloin tällöin joka tapauksessa ja joka urheilussa, mutta automaattiau-kaisija suo yhden tavan vastointkä-ymisten vähentämiseksi. Amerikassa on sattunut tapauksia, jolloin hyp-pääjä on lyönyt päänsä ulos ponnis-taessaan koneen pyörään ja menettä-nyt tajuntansa. Joku on puolestaan joutunut hengen shokin valtaan. Erään vastaavan tapauksen jäl-keen kieltäytyi kerhon opettaja jatkama-sa koulutusta ilman pakkolaukaisijaa. Hinta \$ 60.— = mk 19.200:— on pie-ni ihmishengestä suoritettavaksi.

### KAVERIN KOHTALO

Halukkaita ensihyppäjiä on jatku-vasti tarjolla. Yhden vuoden toi-minnan aikana on koulutettu yli 130 oppilasta. Vakavampia onnettomuuksia ei ole tapahtunut. Pienempiä vammoja sattuu silloin tällöin aivan samoin kuin pujottelussa, jalkapal-lossa, nyrkkeilyssä tai muussa ruu-miinjäsenen kestävyyskoetteleवास-urheilulajissa. Opettajaltamme Bob Spatolalta nyrjähti olkapää niin myöhään kuin 43. hypyn laskutou-huissa.

Tällä kertaa oli oppilaita kaksi ja toverini arpa oli omaani onnetto-mampi. Hän osui jäykäntapaisesti maahan, mitä nilkka ei kestänyt. Po-jan huomio oli kiintynyt loppuliu'un aikana muuhun kuin laskuvalmiste-luihin, mikä oli sinänsä ymmärrettä-vää. Sattui nimitään niin että hän tärähti tantereeseen metrin pari puhe-linpylvästä. Pylväs oli yläpäästään puhelinjohtoja täynnä, niin kuin pyl-väiden tapana on. Langat poika on-nistui välttämään. Mutta ei tässä

kaikki. Pylväs oli kestopäällysteisen valtatie ääressä, jolle putoaminen oli luonnollisesti vähemmän houkut-televaa. Tien toisella puolen sijait-si myöskin pylväitä. Ne puolestaan kannattavat voimajohtoja, joiden jännitys ylittää hyväntahtoiset ja kuuleman mukaan isommallekin mie-helle riittävät — 20.000 voltia!

Onni yksillä, kesä kaikilla! Ambu-lanssi vei miehen asuinkaupunkini sairaalaan kipsattavaksi sekä nautti-maan muutaman päivän levosta. Mi-nulle koitui ystäväni vastointkäymi-sestä melkoinen helpotus — niin on usein asianlaita arvaamattomassa maailmassa! Tunteeni olivat osaaot-tavia mutta kieltämättä samalla myönteisiä istuessani upouuden ja vakuuttavan kokoisen Pontiacin oh-jauspyörän takana. Kilometrit tait-tuivat poikineen ja tunnelma oli ilah-tunut, muistui helposti mieleen aa-muinen kentälle tuloni. Se oli sekä vaivaa täynnä että hienokseltaan ala-kuloinen.

Bussiyhteydet ja yleensä julkinen kuljetuspalvelu ovat Amerikoissa lu-valla sanoen surkastuneita ainakin paikka paikoin ja aika ajoin. Ehät-tääkseni koulutuksen alkuun lento-kentälle täytyi minun käyttää linja-autoa, jolla oli oikea pääsuunta mut-ta jolta puuttui hienotarkennus. Ky-syin kuljettajalta paljonko kuluu kä-velymatkaan pysäkillä kentälle. — ”Well, 10 tai 12 minuuttia”, oli roh-kaiseva vastaus. Asfaltti puudutti li-haksia ja aurinko irrotti hikivirtoja, jotka liuottivat paitaa. Päässä surisi jo uhkaavasti ja hengen sekä ruumiin tilaa vaivasi yleinen raukeus, kun saavuini päämäärääni voimallisen kä-velyn jälkeen à 44 minuuttia!



**Ensi hypyn satoa! Oikealla Jim, joka on tämän kipsijalkaosaston vanhin.**

Jim-ystäväni ei kipsijalkaisena varmaankaan yhdy sanontaan: Ein-mal ist keinmal. Hänelle ei ehken riitä ilmaisu: kerta se on ensimmäi-nenkin. Luulisin, että tarvitaan kol-mas aste kuvaamaan pojan tunnel-mia eli jotakin siihen tapaan kuin: Ensimmäinen kerta, se se vasta ker-ta, oikein kertojen kerta onkin!

Viime mainittua käsitystä vastaan ei taida olla ihmeempiä huomautta-misia monella muullakaan ensihyp-pääjällä — Jimin ja minun lisäksi!

