



Pois alta Turku - täältä tullaan

TEKSTI JA KUVAT MATTI VUORIMAA



VIIMEINEN tarkastus ennen yläilmoihin lähtöä. Kiire ja hosuminen ovat vieraita käsitteitä. Tässä vaiheessa jaetaan vielä viimeiset ohjeet, jotka ovat yksilöllisiä juuri tälle hypykerrokselle.

■ ■ **UTUINEN** Turku on vielä sunnuntaina syvässä unessa, kun ajamme sen halki ja suuntaamme kohti Ruskon lentokenttää. Jätämme auton kookkaan hallin eteen. Täällä siis toimii Turun Laskuvarjourheilijat ry. — Lisää autoja. Neljä, viisi, kuusi. Kuljettajat häipyvät sisään hallin ovesta.

Sisällä vaihdetaan lyhyet tervehdykset. Murjastaan joku

MATKA ylös on hiljaista keskittymistä. Turhat puheet ovat poissa. Ainoastaan hypymestarin ohjeet lentäjälle katkaisevat äänettömyyden. Tarkkaillaan tuulia ja etsitään sopivaa hypypaikkaa.

vitsi. Itse kukin keskittyy lähinnä omiin puuhiinsa. Pukeudutaan lämpöpukuihin ja tukeviin jalkineisiin. Päällimmäiseksi haalarit. — Joku kiirehtii vetämään sivuun hallin suuren liukuoven. Katsellaan taivaalle. Arvailtaan tuulen voimakkuutta, puuskien nopeutta, pilvien korkeutta. "Näyttää hyvältä", tulee kuin yhdestä suusta. "Mä tarkistan vielä lennonjohtotor-

HYPPY tyhjään ja itsensä hallitseminen ilmassa ovat tärkeä osa siitä nautinnosta, jonka laskuvarjohyppääjä kokee harrastuksensa parissa.

nista", kuuluu sivulta. Hetken odotuksen jälkeen tulee kaivattu ilmoitus: "Ok pojat, työntäkää kone ulos."

Piper Cherokeeen viereen kerääntyä iloisen värisiä hahmoja. Punaista, keltaista, mustaa... Aurinko alkaa vähitellen paistaa puiden lomista säteillen kirkkaasti eriväristen kypärien pinnoista. — Kaikki valmista. Viimeinen tarkastus. Sen suo-

VIIMEISENÄ jättää koneen hypymestari Seppo Kokkonen. Tässä hänen tervehdyksensä loittonevalle koneelle.

rittaa hypymestari Seppo Kokkonen. Rauhallisesti, vailla pienintäkään kiirettä. Jokainen remmi ja hihna. Mies kerrallaan siirtyy koneeseen.

Kuvittelin jo kaiken olevan valmiina, kun joku toi viereeni epämääräisen näköisen repun ja sanoi: "Pane sinäkin laskuvarjo selkääsi, sulla pitää olla sellainen, jos lähdet ylös". Siinä sitten seisoin laskuvarjo selässä



HYVIN onnistunut hyppy on takanapäin. Edessä varjon kokoaminen ja valmistautuminen uuteen suoritukseen.

ja kamerat kaulassa. Kieltämättä kömpelönä ja vähintään sekalaisin tuntein, kunnes joku tönäisi kylkeen ja tokaisi, että siitä sitten menoksi ja koneeseen.

Rullaus kiitoradan päähän. Yhteys lennonjohtoon. Kaikki selvää, nyt lähdetään. — Hetkessä avautuu Turku allamme. Se on yhä utuinen ja näyttää nukkuvan sunnuntaiamu-

aan. Se on hiljainen, ei liikennettä, ei ihmisiä. Kevyt usva peittää kaupungin, vaikka ilma ylhäällä on kristallinkirkas. Saaristo on kauniimpi kuin koskaan. Kaksi Ruotsin laivaa näkyy juuri saapuvan satamaan. Tuomiokirkko, Aurajoki, sataristo, saaristo. Hitto, että kaupunki osaa tänään näyttää kauniilta, ajattelen.

Koneessa ei puhuta. Katse-

len ympärillä istuvien kasvoja ja ilmeitä. Yritän tulkita niitä. Tunnelmaa on kuitenkin vaikea määritellä. Se on hiljaista keskittymistä johonkin sellaiseen, jota sivustaseuraaja tuskin osaa ymmärtää.

Hyppymestari

Hiljaisuuden katkaisee Sepon ääni. Se puhuu hyppymestarin ominaisuudessa lentäjälle: "Heitetään ensin streamer kuudestasadasta metrillä". "Selvä", kuuluu edestä. "Oikealle, vielä oikealle. Hyvä. Vähän vasemmalle, suoraan. Nyt!" — Seuraamme miten keltainen kreppipaperi häipyy yhä alemmaksi. Se häviää näkökentästäni, mutta on Sepon näkyvillä loppuun asti. "OK, seuraavalla kierroksella hypätään."

Ensimmäinen hyppääjä asettuu oviaukolle. — Kertaan nopeasti mielessäni minulle annetut ohjeet: hyppääjä katoaa nopeasti taakse, tavallaan koneen alle. On kurotettava mahdollisimman paljon ulos, ettei mies kokonaan häviä näkyvistä. Aikaa on vähän, ei tässä paljon ehditä poseeraamaan. Puristan Canonin F-1:tä käsissäni ja kurottaudun luukusta. 3,5 kuvaa sekunnissa, eiköhän se riitä.

Hyppymestarin lyönti olalle ja mies ponnistaa tyhjiyteen. Klik, klik, klik... Puristan laukaisijaa ja tajuan, miten mies häviää kauemmaksi. Pakkolaukaisuvarjo toimii nopeasti. Hetkessä se on auki, mies ikäänkuin tempaistaan kiinni ilmasta. Raju heilahdus ja hyppääjä leijuu kaikessa rauhassa kohti maata.

Hullua hommaa. Minua ei tuohon saisi mistään hinnasta, ajattelin. Ei kyllä varmaan saataisi...

Uusi kierros ja sama operaatio. Samat toiminnot ja taas uudelleen. — Kaksi miestä jäljellä. "Nyt mennään kahteen tuhanteen metriin", kuuluu ohje.

Nousemme ylemmäksi. Kaikki alla pienenee. Avoimesta oviaukosta puhaltava viimä käy kylmemmäksi. "Nyt ollaan kahdessa tuhannessa", ilmoittaa lentäjä. Haetaan oikeaa

hyppypaikkaa. "Suoraan, oikealle, suoraan. Hyvä. Nyt lähdetään."

Vapaata

Makaan koneen lattialla ja seuraan miesten menoa kameran raksuttaessa. Nyt he ovat jo niin kaukana, ettei kannata enää kuvata. Voltteja, kaarroksia, kierrettä. Yhä kauemmaksi ja kauemmaksi. Toinen varjoista aukeaa. Toinen on yhä aukeamatta ja pieni piste kiittää alemmaksi. Perhana, kyllä sen pitäisi aueta, ajattelen. Mieshän näyttää jo olevan kiitoradan pinnassa. Ei vielä. Onko jokin mennyt pieleen. Avaa nyt jo helvetissä! Sekunnit tuntuvat ikuisuudelta. Vihdoin — keltainen varjo lehahtaa auki...

Rullaamme takaisin hallin luo. Siellä jo puhellaan leppoisasti. Kerätään varjoja syliin. "Kuule Seppo, mä jo hetken luulin..." "Ai niin, mun olisi ehkä pitänyt kertoa sulle etukäteen. Se voi näyttää vähän vinhalta sieltä ylhäältä, jos ei ole tottunut, eikä tiedä. Kyllä siinä oli vielä 600 metriä välissä. Aika kivasti meni, kaksikymmentä senttiä lätkästä."

Siirrytään halliin. Pakataan varjoja kaikessa rauhassa. Tässä hommassa ei hosuta. — Ja ymmärtää sen miksei.

Käydään välillä kahvilla ja palataan takaisin. Puetaan taas ylle haalarit, kengät ja kypärät. Rullataan kiitoradan päähän. Tarkkaillaan ilmasta käsin hyppypaikkaa. Kerta toisensa jälkeen. Kun koittaa sunnuntai-ilta, sovitaan tapaamisesta seuraavaksi viikonlopuksi.

Sain taas varjon selkääni. Kuvasin oviaukosta. Kuvasin maasta ja toisesta koneesta. Seurasin sivusta ja esitin tyhmiä kysymyksiä. Kyselin ja katseilin, kunnes tulin vaiheeseen: "Miksi te teette tätä?" "Ei sitä osaa selittää", sain vastaukseksi. "Se pitää kokea itse. Se on jotain..." "Parasta mitä mies voi kokea housut jalassa", heittää joku väliin.

Varmaan on vinha perä poikien väitteissä. Siinä täytyy olla jotain fantastista. Miltäköhän se mahtaisi tuntua...

Miten kiinni harrastukseen



RAUHALLISESTI alaspäin leijaileva laskuvarjohyppääjä on useimmille tuttu näky. Koneesta hyppäminen ja liikkeet vapaapudotuksen aikana ovat taasen vieraampia ja urheilua tuntemattomalle hurjan näköistä puuhaa.

■ ■ HELPOIN tapa päästä kiinni tähän harrastukseen on ottaa yhteyttä lähimpään laskuvarjokerhoon. Kerhojen puitteissa järjestetään kursseja ja leirejä, jotka tähtäävät hyppytoiminnan aloittamiseen.

Eri kerhojen kurssit hieman poikkeavat toisistaan. Tarkoitus onkin antaa jonkinlainen keskiverto siitä, mitä toiminta yleensä on.

Tavallisen kurssin kesto aika on noin kolmekymmentä tuntia. Se sisältää teoriaa, maahantuloa ja pakkaamista kutakin suunnitteen kymmenen tuntia. Kurssin hinnaksi kertyy 250—350 mk. Joissain tapauksissa hintaan sisältyy kerhon liittymismaksu joka on n. 50 mk.

Leireillä annettava koulutus pitää sisällään samat asiat kuin kurssitkin. Varsinaisena erona on, että leirillä koulutus vieään läpi nopeammin eli 4—7 päivässä. Kurseilla kokoonnutaan kahtena päivänä viikossa ja konaiskestoajaksi muodostuu kuutisen viikkoa.

Vaatimukset

Pääsyvaatimuksena kurseille on 16 vuoden ikä. Yläikärajaa ei ole määrätty. Lisäksi pitää olla hyvä terveys ja tästä tulee olla lääkärintodistus.

Kurssin kestäessä saa kaikki tarvittavat välineet kerholta ja sen jälkeenkin voi käyttää kerhon välineitä pientä korvausta vastaan. Esim. Turun Laskuvarjokoulu ry:llä on tapana veloittaa varjon käytöstä kolme markkaa.

Välineet

Kuten jo yllä selvisi, kerho on yleensä se paikka, josta välineet lainataan. Kuitenkin, kun harrastus kehittyy, lisääntyvät vaatimuksetkin. Kypsyy ajatus omien varusteiden hankkimisesta. Alla lähinnä kyseeseen tulevat varusteet.

Vakiomallinen kypärä noin 120 mk. Paksupohjaiset, tukevat hyppykengät 80—120 mk. Hyppyhaalarit noin 120 mk. Lasit noin 10 mk.

Oman varjon hankinta onkin jo asia, joka yleensä vaatii enemmän harkintaa. Alkeisvarjon hinta on noin tuhat markkaa. Tätä yleensä ei hankita,

jäähän se jonkin ajan kuluttua sivuun. Liitovarjo osto puolestaan tulee oleelliseksi, mikäli ryhdytään harrastamaan kilpailutoimintaa. Liitovarjo hinnaksi kertyy noin 3000 markkaa. Aika suuri sijoitus, mutta toisaalta kun tähän vaiheeseen päästään, alkaa harrastuskin jolla olla vakavanlaatuista.

Yksi hyppy kerhon puitteissa tulee maksamaan 12—20 mk. Kun kyselin jonkinlaista kokonaisummaa siitä, paljonko keskiverto hyppääjä kuluttaa vuodessa, kerrottiin minulle, että aktiiviselta kaverilta menee noin tuhat markkaa harrastukseensa.

Tavoitteet

Peruskurssin jälkeen voidaan laskuvarjohyppääjän tavoitteet jakaa seuraavasti: Pakkolaukaisuhyppy. Pakkolaukaisuvarjoa käyttäen on suoritettava vähintään kymmenen hyppyä. Hyp-

pyjen alin korkeus on 600 metriä. Pakkolaukaisuvarjosta on koneeseen kytketty hihna, joka avaa varjon.

Itselaukaisuhyppy. Yhdes-toista hyppy on ensimmäinen mahdollisuus käyttää ns. itselaukaistavaa varjoa. Tällöin hyppääjä itse aukaisee varjon. Mikäli näin ei kuitenkaan tapahdu, toimii varjon painelaukaisija ja avaa varjon. Itselaukaisuvarjon kanssa lisätään vapaapudotusta kahden sekunnin jaksoissa, kunnes päästään viiteentoista sekuntiin. Harjoittelu perustuu pääasiallisesti asennon säilymiseen ja ajan arviointiin vapaapudotuksen aikana.

Seuraavaksi harjoitellaan erilaisia liikkeitä vapaapudotuksen aikana (käännöksiä, voltteja, liukumista). Myös hyppytarkkuuden harjoittelu kuuluu oleellisesti kuvaan, ennen kuin laskuvarjohyppääjän lupakirja on taskussa. Lupakirja

oikeuttaa hyppäämään ilman hyppymestaria.

Viimeinen vaihe onkin sitten kilpailutoiminta. Tässä hyppääjä voi asettaa itselleen lukuisia tavoitteita aina kansainväliselle kilpailutasolle saakka.

Laskuvarjojääkärikoulu

Niillä, joilla asevelvollisuus on vielä edessä, on mahdollisuus anoa vapaaehtoisina Laskuvarjojääkärikouluun. Hakemusten perusteella hyväksytyille järjestetään päivän kestävä pääsykokeet. Vuodessa järjestetään vain yksi kurssi, johon valitaan noin sata miestä. Palvelusaika on kaikilla 330 päivää. - Lisää tietoja Laskuvarjojääkärikoulusta saa omasta sotilaspiiristä tai ottamalla yhteyttä kouluun puh. 951-84581 tai LJK PL 5, 45411 Utti.

Kerho-toiminta Suomessa

Suomen Ilmailuliiton keskustoimikunnan puheenjohtajana toimii Jorma Mall, puh. 90-82991.

Suomen Ilmailuliitto ry:n antaman tiedon mukaan Suomessa toimii seuraavat laskuvarjohyppytoimintaa harrastavat kerhot:

Forssan Laskuvarjokoulu ry.
Viljo Kaija
Puolimatkatkatu 4 A 21
30100 Frs 10

Imatran Ilmailukerho ry.
R. Härkönen
Ruokolahdentie 16
55800 Imatra 80

Jyväskylän Laskuvarjokoulu ry.
Heikki Kolu
Viitaniementie 22 A 5
40720 Jkl 72

Jämsän Seudun Ilmailuyhdistys ry.
Veikko Peippo
Hirvijärvi
35530 Lyly

Kainuun Laskuvarjokoulu ry.
Jouko Marttinen
Kalliokatu 4 KajSpe
87100 KJ 10

Kajaanin Ilmailukerho ry.
Matti Haapavaara
Tuovila
87910 Linnantaus

Kuopion Ilmailuyhdistys ry.
Antero Oksa
Sompatie 7 J
70200 Kuopio 20

Lappeenrannan Ilmailuyhdistys ry.
Lavolankatu / Lentokenttä
53600 Lappeenranta 60

Lahden Laskuvarjokoulu ry.
Risto Ahonen
Ala-Tonttilankatu 6 C 100
15150 Lahti 15

Mikkelin Ilmailuyhdistys ry.
Ltn. Kalevi Reiman
Kas. al. 51 A 6
50150 Mikkeli 15

Oulun Laskuvarjokoulu ry.
Närhi Mikko
Koskitie 22 B 9
90500 Oulu 50

Pohjois-Karjalan Laskuvarjokoulu ry.
Eero Kolehmainen
Lehdokkitie 11
80120 Js 12

Rautavaara-Säätiö
Olavi Hytönen
Sompatie 7 G 42
70200 Kuopio 20

Suomen Laskuvarjokoulu ry.
PL 10653
00101 HKI 10

Satakunnan Laskuvarjokoulu ry.
Ulla Porri
Itsenäisyydenkatu 47
28100 Pori 10

Turun Laskuvarjokoulu ry.
Seppo Kokkonen
Puolalankatu 3 A 3
20100 Turku 10

Tampereen Laskuvarjokoulu ry.
Aila Puukari
Hunninsuonkatu 3 B
33560 Tampere 56

Utin Laskuvarjokoulu ry.
Birgitta Summanen
Kalevankatu 6 as. 1
45100 Kvi 10

Varkauden Lentokoulu ry.
Laskuvarjojaosto
Timo Rautiainen
Kartasalonkuja 4
78300 Varkaus 30

Vaasan Laskuvarjokoulu ry.
Timo Nieminen
Malmönkatu 3 A 23
65140 Vaasa 14

Ylä-Savon Ilmailijat ry.
Heikki Lyytikäinen
Kirkkopuistontie 20
74100 Iisalmi 10



Ennen hyppyä tarkistetaan vielä varusteiden moitteeton kunto, laukaisukahvan valmius ja suoritetaan muut tarvittavat toimenpiteet. Hyppymestari Pertti Koski (oik.) vastaa tarkistuksesta.

19.6.75

Tällä Turun Laskuvarjoharjoittelijoiden järjestämällä viikon mittaisella leirillä on osanottajia parisenkymmentä – Turusta, Tampereelta, Porista, Helsingistä. Juhannuksena määrä vielä nousee, laskuvarjohyppääjillä kun on paljon yhteistä, juhlatkin.

Itse leirillä olo ei kuitenkaan ole missään juhlahumussa pyörimistä. Harjoittelua, hyppyä ja teoriaa on aamusta iltaan. Lyhyen leirin aikana pyritään saamaan mahdollisimman paljon uutta kokemus-

pohjaa ja oppia. Pääosa leirin osanottajista on oppilashyppääjiä ja jo kursseja ja erilaisia leirejä käyneitä. Laskuvarjoharjoittelun ”no-viiseja” eli vasta-alkajia on koulutettavana yksi ja laskuvarjoajakäri-koulun käyneitä myös yksi.

Laskuvarjohyppyjen suorittamiseen vaaditaan 16 vuoden alaikäraja. Oripään leirillä on osanottajien keski-ikä noin 20 vuotta. Useimmat ovat suorittaneet laskuvarjohyppyihin vaadittavan peruskoulutuksen iltakurssina, yhteensä 30 tuntia. Puolessatoista kuukaudessa opitaan teoriaa, varjon pakkaamista ja harjoitellaan alastuloa. Vasta tämän jälkeen on mahdollisuus päästä harjoitushyppyjen makuun, sillä kukaan ei ole laskuvarjohyppääjä syntyessään.

Pudotuksia 500 ja 850 metrillä

Oripään leiriläisiä ovat ilmojen haltijat suosineet. Yhtä päivää lu-kuunottamatta on Tampereen las-



Lasku on onnistunut lähes täydellisesti, vain muutaman metrin päähän maalin keskustasta. Seuraava vaiheena on varjon irrottaminen ja pakkaaminen uutta hyppyä varten.

Nuo mainiot miehet ja naiset leijuvien laskuvarjojensa alla

Hyppyhaalarit päälle, hyppykengät jalkaan, kypärä ja suojalasit päätä ja silmiä suojaamaan.

Varmistetaan varjopakkauksen ja ”kapin” valmius ja sen jälkeen ne kiinnitetään vöiden avulla selkään ja mahan päälle.

Kun nämä toimenpiteet on suoritettu, ei lähdetäkään pujottelu- tai syök-sylaskurinteille vaan nouseaan Cessna 195 -lentokoneeseen vuosimallia 1948.

Päähenkilöinä tässä urheilullisessa näytelmässä ovat laskuvarjohyppääjät, jotka ovat olleet viime lauantaina lähtien leirillä Oripään lentokentän maastossa ja ilmatilassa. Fiilis on leirillä korkealla, useimmat ovat laskuvarjokerho- ja -leiriaktiivisteja, joille hyppääminen on mennyt veriin. Mukana on aina kuitenkin myös uusia kasvoja, jotka takaavat tämän urheilulajin jatkuvuuden ja kasvun. Ilmojen valloittaminen vetää puoleensa.

kuvarjokerhon Cessna 195 voinut ahmaista kitaansa hyppääjiä ja nousta ilmaan. Tuulirajan maksimina on 6 metriä sekunnissa puhaltava tuuli. Myöskin liika pilvisuus asettaa joskus esteen hyppyjen suorittamiselle.

Leirillä käytettävä Cessna on jo lähes kolmekymmentä vuotta vanha. Se on vielä kuitenkin loistokunnossa, hyrrää tahdikkaasti ja on nuori ja vetreä ikäsekseen. Sen sisään voidaan kerrallaan otta kuljettajan lisäksi kolme hyppääjää ja hyppymestari, joka valvoo paikan päällä hyppyjen suoritusta ja antaa tuiman lähtömerkin hyppääjille. Oripäässä toimii hyppymestarina

Pertti Koski.

Aloittelevat hyppääjät pudotetaan ilmatilaan koneesta 600 metrin korkeudessa. Pidemmälle ehtineet pudotetaan 850 metrillä ja ylempääkin, jonka jälkeen he putoavat vapaasti 600 metriin ja vasta tällöin aukaisevat varjonsa.

Jännitys ja ehkä pieni pelkokin oli hallitsevin tunne, kun tämän kirjoittaja otettiin yhdelle aamupäivälennolle mukaan koneen uumeniin. Kaiken varalta kiinnitettiin selkään noin 10 kiloa painava varjo.

Cessna nousi 600 metriin Oripään kentän yläpuolelle. Aamun ensimmäisellä lennolla oli jo pudotettu ”striimeri” (streamer), krepinauhaa, jonka päähän oli asetettu paino. Stiimerin avulla katsottiin, kuinka paljon tuulen yläpuolelta hyppääjien on pudottauduttava koneesta, jotta osuttaisiin kentälle merkittävään maalipaikkaan suhteellisen tarkasta.

Kerrotulla lennolla oli mukana kaksi harjoitushyppääjää ja hyppymestari. Kun kone oli oikeassa korkeudessa ja sopivasti tuulen yläpuolella maalipaikkaan nähden, antoi hyppymestari ensimmäisenä hypyn suorittavalle tuiman lähtökäskyn ”Mene!” ja samalla avaten koneen oikealla sivulla olevan pudotusluukun. Hyppääjä, joka tällä kertaa oli tyttö, pudottautui luukusta. Tytön varjon aukaisu tapahtui pakkolaukaisulla, kuten kaikkien hyppääjien harjoittelevien. Varjon laukaisumeکانismi on kätkeyty noin 20 metrin pitkällä narulla koneeseen. Kun hyppääjä on pudonnut tuon matkan varjo aukeaa automaattisesti.

Viimeisenä hyppäsi hyppymestari. Vilkuksia vapaan putoamisen aikana, sitten pientä ruumiin nykimistä ja keinumista, kun varjo laukaisun jälkeen aukesi. Varjo täytyi palloksi, hyppääjä liiteli kevyesti ja tasaisesti varjonarujen varassa.

Tähtäimessä vapaapudotukset

Leirin toiminnasta vastaavat Turun Laskuvarjoharjoittelijoiden puheenjohtaja Arno Ylhä ja seuran sihteeri Martti ”Marty” Vieru, kertovat, että laskuvarjoharjoittelu on hitaasti eteenpäinmenevä laji. Hyppääjät joutuvat pitkään suorittamaan nk. pakkolaukaisuhyppyä. Kovin itsenäisesti eivät harjoitteluhyppääjät myöskään voi työskennellä. Heitä on valvottava jatkuvasti hypyissä, sillä sen verran vaarallisia on niihin aina liittyy. Pyrkimyksenä on tällä leirillä ohjata vasta-alkajia ja valmentaa muita suorittamaan vapaapudotuksia, siis ilman pakkolaukaisua.

Leiri jatkuu vielä tämän viikon. Hyppyjä tehdään ja maaliin osutaan yhä tarkemmin. Jollei tällä kerralla aivan osuta nappiin niin ehkä jo seuraavalla.

**Hauskat
Hattu
Hipat**

Pension meriupseeri kerholla

23.5-75 klo 19.00

15:-
sis. jotain hyvää

Turun Laskuvarjohuone ry.

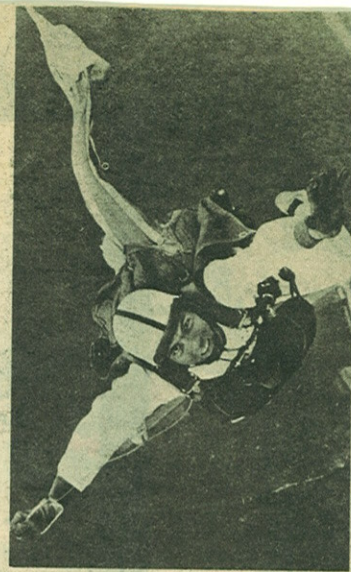
värikäs juttu

Tässä nyt on niin paljon väriä, että koko asia pitäisi käsitellä väreissä. Sillä laskuvarjohyppäjät, nuo värikkäät naiset ja miehet värikkäissä haalareissaan järjestävät hotelli Maakunnassa 4. 10. värikkään värigaalan.

Hyppääjät viettävät tuossa kello 20 alkavassa juhlassa kesäkauden päättäjäisiä ja talvikauden avajaisia, ja kertovat kokemuksistaan maan ja taivaan välillä.

Laskuvarjot ynnä muut asiaankuuluvat kapineet ovat nähtävissä paikan päällä, niin että kyllä sinne kannattaa mennä, ovat ihmeellistä porukkaa nuo ilmanhalkojat.

Pahat (?) kielet kertovat hyppäjien varusteiden olevan värikkäitä, jotta veritahrat eivät näkyisi. Mutta jos hyppäjälle väittää hänen harastustaan vaaralliseksi, saattaa hän lyödä kainalosauvallaan, kuten muuan hyppyhullu minulle kertoi.



□ Täältä tullaan, vaikka henki menisi. Nautinto tuokin.

Laskuvarjolla

Voisimmeko saada tietoja niistä mahdollisuuksista, joita Turussa on tarjolla laskuvarjohuoneesta kiinnostuneille nuorille? Olisimme halukkaita tietämään, mitä hyppäkurssit maksavat, milloin niitä järjestetään, mitkä seurat järjestävät jne. Kiitämme tiedoista.

Sateenvarjolla toisesta kerroksesta

Turussa toimii seura nimeltä Turun Laskuvarjohuone, puheenjohtajana Arno Ylhä, puh. 371296. Seura järjestää vuosittain kolme alkeiskurssia, seuraava on joskus helmi-maaliskuun vaihteessa ja sitä seuraava kesäleirillä Oripäässä. Kurssi maksaa noin 400 markkaa.

Turussa on tällä hetkellä ongelmana hyppytoimintaan kelpaavan lentokoneen puute. Sen vuoksi talvikausi on hyppypuolella ollut hieman hiljainen, mutta keväällä varmasti taas vilkastuu — vaikka kone sitten pitäisi vuokrata kauempaakin. Kurssien alkamisajoista tiedotetaan lehti-ilmoituksella.

Toimitus

koulut/kurssit



LASKUVARJO- HYPPYKURSSI

Kaikille reippaille tytöille ja pojille.

Tiedotustilaisuus kurssista pidetään ke 1. 9. 76 klo 19.00

Turun kaupungin askartelutalossa, Käsityöläisk. 7 (piharak.).

Kurssi alkaa 6. 9., alaikäraja 16 v. Tervetuloa.

Turun Laskuvarjohuone ry.

Ilvikkona lokakuun 13. päivänä 1976



Ennen laskuvarjohuoneen yöhyppääjät lähdössä jännittävälle keikalleen vas. Seppo Kosken, Pertti Koski ja Mauno Räsänen. Kosken kädessä pienellä lampulla valaistareamer, jonka ajautumisen mukaan hyppääjät päättävät tuulen suunnan ja voi-

Pilvirajasta säkkipimeään Turkulaiset kokeilivat laskuvarjohyppyä yöllä

Turkulaiset laskuvarjohuoneilijat ovat laajentaneet harrastustaan uudelle alueille — sunnuntaina hypättiin Turun lentoasemalla Turun ensimmäiset kolme yöhyppyä. Hyppääjinä olivat Laskuvarjohuoneilijoiden hyppymestarit Seppo Kokkonen, Pertti Koski ja Mauno Räsänen. Vaarallinen, mutta huolellisesti valmisteltu hyppy onnistui erittäin hyvin.

Yöhyppykokeilun tarkoituksena oli saada hyppääjille uusi kokemus, opetella uusi taito ja harjoitella mahdollista pimeän ajan näytöshyppyä varten. Hyppääjät itse sanoivat hypyn olleen erikoinen, jännittävä ja opettavainen kokemus. Pelkoa nämä satojen hyppäjien konkarit eivät tunnustaneet tunteneensa — muuta kuin sen verran, että valmistautuminen hyppyyntä tapahtui vielä tavanomaistakin huolellisemmin.

Kuten kaikista urheilulaskuvarjohyppyistä, myös yöhyppystä on olemassa tarkat määräykset. Yöllä saa hypätä vain Ilmailuliiton laskuvarjohyppääjän lupakirjan omaava, siis varsin kokenut hyppääjä. Tuuli saa hyppyhetkellä olla korkeintaan 4 metriä sekunnissa. Hyppääjän kypärässä tulee olla vilkkuva valolähde, samoin korkeusmittarin ja sekuntikellon tulee olla valaistu. Lisäksi hyppääjällä on oltava mukanaan käsivalaisin kuvun tarkastusta varten. Lopuksi maalipisteen tulee olla valaistu. Näytöshyppynä yöhyppyä

ei saa tehdä ellei sitä ole ensin harjoiteltu.

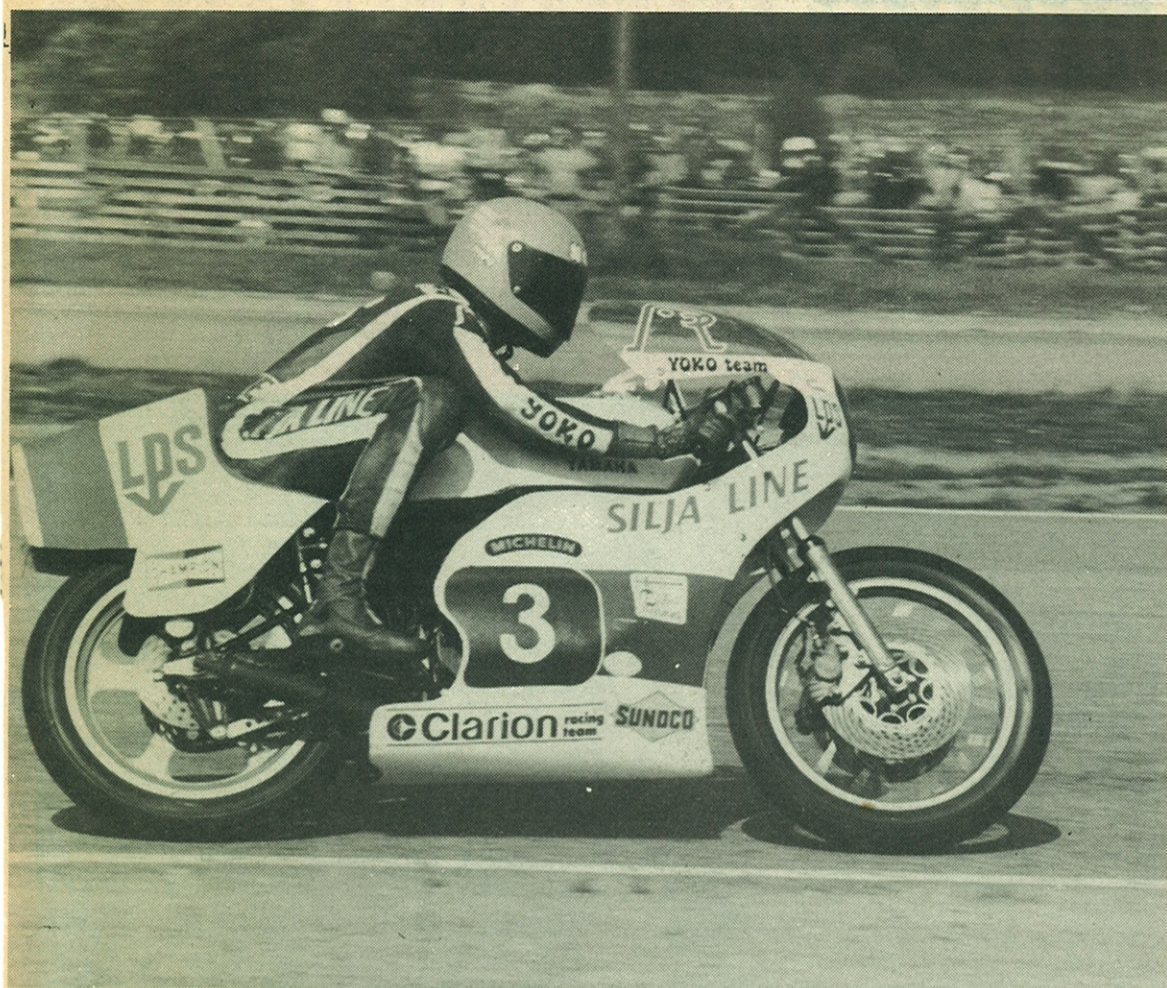
Seppo Kokkonen totesi yöhyppyn olevan täysin erilainen kuin valoisassa tehty. Kun näköaistille ei ole kiinnukohtia, jo tasapainoisen asennon säilyttäminen vapaan putoamisen aikana on vaikeaa ja vaatii erityistä tarkkaavaisuutta. Tarkkana on oltava muutenkin, mm. toisten hyppäjien valoja on koko ajan seurattava, jottei tapahdu tuhoisia yhteentörmäyksiä.

Vaikeinta on kuitenkin määrittää oikea hyppypaikka. Kuten päivähyppyissäkin, koneesta heitetään ensin kreppipaperisuikale eli streamer, jonka ajautumisesta päätellään tuulen voimakkuus ja oikea hyppäkohta. Yöllä streamerin on tietenkin oltava valaistu. Turun hyppästä todettiin, että pelkkä tuikku ei riitä valaisuksi, vaan valolähteen tulee olla todella tehokas. Myös lentäjällä on yöllä ongelmia, pienet suunnan korjaukset eivät tahdo onnistua.

Hyppy koneesta säkkipimeään

tyhjiyteen on maallikosta kaikkein hirvittäväntä — hyppääjä-veteraanit taas pitivät sitä kaikkein kiinnostavimpana. Vapaan putoamisen jälkeen varjot avattiin porrastetuiksi sovitussa korkeuksissa, — ja havaittiin taas uusi vaikeus. Varjon ohjaaminen oli erittäin vaikeata, koska etäisyyttä oli lähes mahdoton arvioida. Silti sekä Seppo Kokkonen että Pertti Koski tömähittivät maahan aivan maalialueelle vain muutaman metrin päähän maalipisteestä. Ensimmäiseksi yritykseksi se oli erittäin hyvä suoritus. Mauno Räsänen jäi jonkin verran kauemmas. Hänen mittarivalaistuksensa ei ollut onnistunut parhaalla mahdollisella tavalla eikä avaus tapahtunut sen vuoksi aivan sovitulla korkeudella.

Kaiken kaikkiaan yöhyppyn kokemukset olivat kiinnostavat, sanoi Seppo Kokkonen. Ongelmia toki jäi — mm. streamerin ja maalialueen valaistukset on ratkaistava paremmin, samoin hyppäjien omat valot. Streamerissa on ilmeisesti käytettävä jotakin itsevalaisevaa ainetta, johon paperi kastetaan ennen hyppyä. Maalialueen valoksi taas eivät riittäneet autojen valot, ellei niitä saada kohdistetuksi alueeseen ylhäältä päin. — Mutta mukavaa oli eikä kukaan meistä olisi uskonut, että Turku valoineen ja valaistuine ajoneuvoineen on yöllä ilmasta katsottuna niin kaunis, ihasteli Seppo Kokkonen. — PAW



● SEPPÖ KOKKONEN kaasutti pronssille tämän kauden Road Racingin SM-pisteissä 250-kuutioisissa. Kuva kesäkuuisista Ruissalon ajoista.

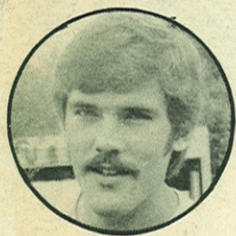
● KOKKONEN KANSAINVÄLINEN menestys RR:ssä on ollut vaatimatonta lähinnä kaluston kehityksen vuoksi. Tshekkoslovakian Karvinassa — josta kuvamme on — Seppo sentään ajoi viime vuonna 6. sijalle 250 cc:n luokassa ja pykälää heikommin 500-kuutioisissa.



Tuhannen ja yhden lajin sankari Seppo Kokkonen

JOS Suomessa valittaisiin vuosittain «Mr. Vauhti», «Herra Huimäpää» tai Mr. Monipuoli», lankeaisivat mainitut tittelit epäilemättä turkulaiselle tuhannen ja yhden lajin sankarille Seppo Kokkoselle, 32. Parhaiten ehkä Road Racing-ajajana tunnettu Kokkonen on nimit-

täin 1970-luvulla kuulunut maamme kärkimiehiin myös moottorikelkailussa, laskuvarjohypyssä, moottorivenerallissa ja motocrossissa. Näissä lajeissa Seppo on valittu jopa maajoukkueeseen!



TAPIO VIRTANEN
Sportin moottoriurheiluekspertti

Kokkonen on RR-ajon SM-kilpailujen tuore pronssimies 250-kuutiosenttimetrin luokassa. Siinä samassa, jossa hänen turkulainen kaimansa Ojala leivottiin Suomen mestariksi.

— Ensi kaudella aion satsata varoja uuteen kalustoon, jolla tarkoitukseni on napata sitten SM-kultaa, pamauttaa Seppo kainostelematta.

— Pidän moottoriurheilua kilpailuineen liiketoimena, jollaisena sitä Suomessa olisikin kehitettävä. Täällä on markkinointipuoli kuitenkin täysin laiminlyöty, mistä johtuen suomalainen RR-moottoripyöräily on hienoisessa vastatulessa, pahoittelee Kokkonen.

● Käteistä puuttuu

— Ensi kauden rahoituksessa tarvitsen tuntuvaa apua, sillä kustannusarvioni mukaan minulta puuttuu huomattava summa käteistä rahaa. Yrityksiltä nykyisin saamani tuki tulee vain

materiaalin muodossa, mikä sekin on tietysti ensiarvoisen tärkeää.

Sepon sponsoreina ovat kulu-neella kaudella olleet Tekno Spray (LPS), Silja Line, Makora, Clarion, Yoko-team, Champion, Nava-Team, Rymättylä Oy, Sunoco sekä Laatuvaunu Ky, joka on antanut miehelle mainiot Ski-doo-kelkat kilpakäyttöön. Esikuvanaan RR-radoilla Kok-

konen on pitänyt Jarno Saarista, Teuvo Lämsivuorta, Pentti Korhosta ja allekirjoittanutta (jota kylläkin kielsin sanomasta!).

— Jokaisella näistä kuskeista on omat fantastiset puolensa. Kunpa pystyisin nappaamaan jotakin heistä kaikista nahkapukuni sisään...

Kovimpina kilpikumppaneina Kokkonen pitää Seppo Ojalaa, Seppo Rossia ja Reino Es-

kelistä.

Turun Moottorikerhossa ajava ja Turun Laskuvarjohyppäjä Seppo Kokkonen on insinööri hankkii vauhdikkaissa harrastuksissa tarvitsemansa pohjakunnon juoksemalla ja hiihtämällä aktiivisesti. Lisäksi hän käy ahkerasti Turun Kuntokoulussa.

● Jo pikkupoikana

Seppölla on ollut vauhti veressä aivan pikkupojasta saakka:

— Harrastin 12-21-vuotiaana mäenlaskua parin aivotärähdyksen, haljenneen lapaluun sekä muutaman nyrjähdysten ja venähdyksen verran.

Kokkonen tunnettiin pitkistä hypyistään — joukossa jopa mäkiennätyksiä — mutta kaatumisia ja polttopuita tuli myös paljon.

Ajettuaan kadulla yhdeksän luunmurtumaa aiheuttaneen moottoripyöräkolarin, Seppo joutui lopettamaan mäenlaskun, ja hän siirtyi vuodeksi rata-autoilun pariin.

— Pidän jäällä sen verran vauhtia, että sain kolme voittoa. Mutta sitten rupesin kiihuhtamaan liikaa, minkä tuloksena syntyi runsaasti peltiromua.

Vuonna -68 Kokkonen olisi halunnut siirtyä formula-autoiluun, mutta tie nousi pystyyn viime hetkellä rahanpuutteen vuoksi.

● Laskuvarjohyppely

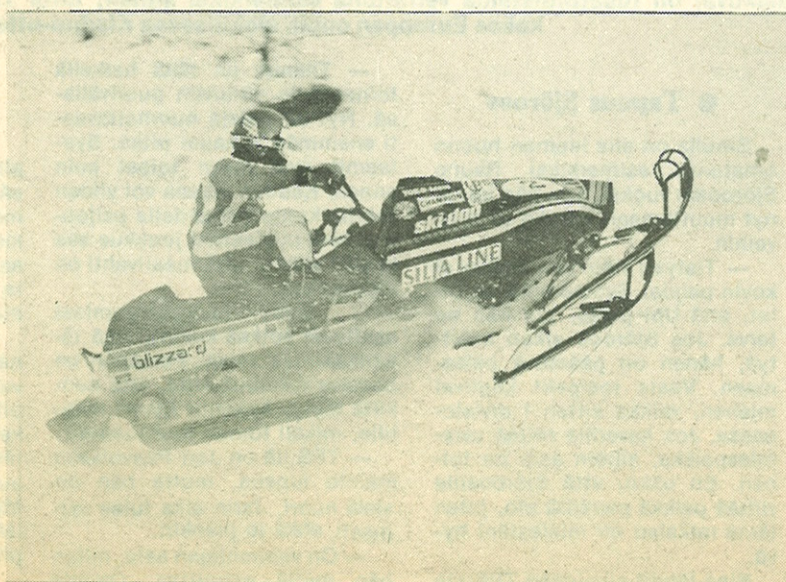
Laskuvarjohyppely oli sensijaan halvempi vaihtoehto. Hän rupesikin harrastamaan sitä kilpailumielessä vuotta aikaisemmin Turkuun perustamassaan laskuvarjokerhossa. Virikkeen tähän Seppo oli saanut armeijassa Utin laskuvarjojäkärikoulussa, josta Kokkonen valmistui vänrikiksi vuonna -66. Nykyisin mies on luutnantti.

Kesällä -68 Seppo toimi rinnan autoilun ja laskuvarjohyppelyn kanssa myös navigaattorina maajoukkueetasolla Kari Saarnin kilpaveneessä.

Vuonna -70 Kokkonen sai hyppymestarin lupakirjan voitettuaan Suomen mestaruuden laskuvarjohyppäjien joukkuearvuuskilpailussa. Lisäksi hänet valittiin PM-kisoihin osallistuneeseen maajoukkueeseen.

Saman vuoden moottorivenerallimaaottelussa Ruotsi-Suomi kartanlukijana toiminut Kokkonen sijoittui pronssille parhaana suomalaisena.

Vuonna -71 Seppo jatkoi laskuvarjohyppäjänsä maajoukkueessa. Lisäksi tuli kuvaan mukaan moottorikelkkailu — jonka 750-kuutioisten vakiloissa hän kaasutti ykköseksi Salon kisoissa, sekä motocross — jossa miehen paras sijoitus oli junioreiluokan 500 cc:n kolmas tila.



● Suomen maajoukkueeseen myös moottorikelkkailussa kuuluva Kokkonen yrittää tänä syksynä päästä osallistumaan tehdaskuskina MM-sarjaan, joka ajetaan ns. piikkimattokeloilla. Niiden huippunopeus on noin 200 km/h ja kiihtyminen 0-100 km/h:n vauhtiin vie vain 3-4 sekuntia!

● Eri maajoukkueissa

Seuraavana vuonna Kokkonen kuului motocrossissa jo Suomen maajoukkueeseen juniorien nelimaaottelussa Ruotsia, Tanskaa ja Norjaa vastaan. Kilpailukokkeiden 750-kuutioisten luokassa Seppo saavutti SM-osa kilpailuvoiton Salossa.

Vuonna -73 Kokkonen valittiin maajoukkueeseen myös moottorikelkkailussa. Laskuvarjohypyissä valinta olikin itsestään selvä, sillä mies nappasi SM-hopeaa sekä henkilökohtaisessa tarkkuudessa että yleismestaruudessa.

Kokkonen katsoikin kilpailullisen tavoitteensa laskuvarjopuolella jo toteutuneen ja siirtyi RR-ajoon. Hondalla saavutettu hyvä menestys — joukossa mm. Ahveniston 750-kuutioisten kakkossija — nostivat miehen heti B-luokasta A:han.

Vuodesta -74 lähtien Seppo on harrastanut kilpailumielessä «vain» RR:ää ja moottorikelkkailua.

● RR-haaveen toteutus

Jo pikkupoikana Sepon mielessä väikkynyt haave RR-ajajan urasta. Hänen vuosina -71-73 harrastama motocross oli tarkoitettu vain totuteluksi kaksipyöräisiin ja nimenomaan TT:hen, kuten nimi vielä silloin lausuttiin.

Kokkonen aloitti ajamisen A-luokassa suhteellisen vanhana. Jo 28-vuotias vauhtiseppo sijoittui ensimmäisenä kautenaan SM-pisteissä kahdeksanneksi 250-kuutioisissa.

Vuonna -75 oli Sepon MM-sijoitus kuudes sekä 250- että 500-ksm:n luokassa. Kansainvälistä kokemusta Kokkonen haki mm. Tšekkoslovakian Piestanysta, jossa hän ajoi seitsemänneksi 250- ja kahdeksanneksi 350-kuutioisissa.

Seuraavan vuoden SM-menestys oli odotettua vaatimattomampi. Seppo kaatuili ja katkoi luitaan jäädessä yhteispisteissä kahdeksanneksi sekä 350- että 500 cc:n luokassa ja yhdeksänneksi 250-kuutioisissa. Parhaan kv. kilpailunsa Kokkonen ajoi Tšekkoslovakian Karvinassa sijoittuen yhdeksänneksi.

Neljän vuoden kova työ alkoi vihdoin kantaa hedelmää viime vuonna. Seppo saavutti nimitään pronssia 250-kuutioisten SM-pisteissä ja oli neljäs viisisatasissa. Myös kv. menestys parani, sillä Kokkonen ajoi Karvinassa kuudenneksi 250- ja seitsemänneksi 500-ksm:n luokassa.

Tämän kauden SM-ajoissa olikin Sepon loppusijoitus täsmälleen sama 250 cc:ssä kuin vuosi sitten. Kv. mittelöihin Kokkonen ei enemmälti osallistunut kalustonsa kehnouden vuoksi.

● Moottorikelkkailu

RR-ajoakin paremmin Kokkonen on menestynyt moottorikelkkailussa. Tätä harvinaisempaa lajia hän on harrastanut aktiivisesti kahdeksan vuotta. Niistä viisi on kulunut miehellä maajoukkueessa.

Kokkonen kohokohta oli vuosi -76, jolloin hän voitti Suomen mestaruuden 351-750 ksm:n kilpailuluokassa. Kun palkintokaappiin kertyi vielä lukuisia voittopokaaleja kansallisista kilpailuista, tunsikin Seppo saaneensa tavoitteen täyteen.

Viime vuonna Kokkonen kahmaksi hopeaa kilpailukokkeiden Suomen cupissa, mutta kieltäytyi maajoukkue-edustuksesta, koska hänellä ei ollut käytössä sopivaa kelkkaa.

Tämä kausi meni Sepolla jälleen loistavasti. SM-kilpailukokkeiden alle 350-cc:n luokassa hän sijoittui toiseksi ja 351-750-kuutioisissa kolmanneksi. Lisäksi Kokkonen ajoi Suomen maa-



● ILMOJEN HALKI käy Kokkonen tie...hyppy lentokoneesta tyhjiyteen on tapahtunut jossakin Ruskon yläpuolella.



● VARJO AUKEAA ja Seppo laskeutuu maajoukkuemiehen ammattitaidolla tarkalleen ennalta sovitulle alueelle.

joukkueessa, joka ensi kertaa pystyi kukistamaan Ruotsin.

● Kelkalla 200 km/h

Tänä syksynä on luvassa, että Seppo pääsee tehdaskuskina osallistumaan kuusi osakilpailua käsittävään MM-sarjaan, joka ajetaan ns. piikkimattokelkoilla. Kyseiset 110 Hp:n kelkat painavat sata kiloa ja liikkuvat noin 200 km/h:n nopeudella. Kiihtyminen 0-100 km/h:n vauhtiin vie vain 3-4 sekuntia!

— Tähtäimenäni on nyt mahdollisimman hyvä menestys kelkkailun MM-kisoissa sekä voitto SM-kilpailujen 750-cc:n luokassa, kertoo Kokkonen.

Mainittujen viiden menestyksekkään lajinsa lisäksi Seppo sanoo harrastaneensa urheilusukellusta ja riippuliitelyä — aina kun aikaa riittää.

Miksi näin paljon jännittäviä harrastuksia?

— Ne kasvattavat luonnetta, koska niiden hallitseminen edellyttää henkisen yliotteen saamista itsestä. Niiden rentouttava vaikutus on myös voimakas —

voi purkaa tehokkaasti aggressiotaan eikä tarvitse uhotta missään muualla. Lisäksi oppii väheksymään normaalielämän vaikeuksia ja toisaalta antamaan terveydelleen arvoa, selittää 15 luunmurtumaa vauhdin hurmasa kokenut Kokkonen.

Seppo Kokkonen

SEPPÖ «ZERBO» KOKKONEN
RR-ajaja, moottorikelkkaaja,
laskuvarjohyppääjä
s. 11.4.1946 Turku
175 cm — 74 kg
insinööri/kunnossapito-
päällikkö
naimaton



● KOKKONEN JOHTAA Sadan auton ajoja Artukaisissa vuonna -68. Takana autoilun silloinen huippumies Kauko Eriksson (33) sekä Martti Grön (48).



● JÄNNITTÄVÄT HARRASTUKSET kasvattavat luonnetta, koska omasta itsestä on saatava henkinen yliote. Niissä voi tehokkaasti purkaa aggressiotaan, ja lisäksi oppii antamaan terveydelleen arvoa, selittää 15 luunmurtumaa kokenut Kokkonen.

SATAKUNNAN KANSA

toimittaja K. Pulkkinen
toimittaja K. Pulkkinen

Torstaina 5. elokuuta 1976

Porin kenttä hyvä laskuvarjoille

– Porissa on erinomaisen hyvät mahdollisuudet laskuvarjoharrastamiseen, kertoi Porin Laskuvarjoharjoittajat ry:n puheenjohtaja, liikenteenharjoittaja Eero Valtonen. Kerholla on hyvä kerhorakennus sekä oma lentokone, ja kentän maasto-olot soveltuvat hyvin hyppytoimintaan.

Satakunnan Laskuvarjoharjoittajilla on runsaat sata jäsentä, joista noin 35 varsinaisia aktiivihyppääjiä. Aloittelevien hyppääjien valvontaan oikeutettuja hyppymestareita on kolme. Toiminta on maan muihin pieniin laskuvarjokerhoihin verrattuna ehkä kaik-

kein aktiivisinta, joskin tänä vuonna harrastusta lamaanutti pitkän aikaa lentokoneen puute, kun kerhon oma nelipaikkainen Cessna joutui korjaamolle, kertoi puheenjohtaja Valtonea.

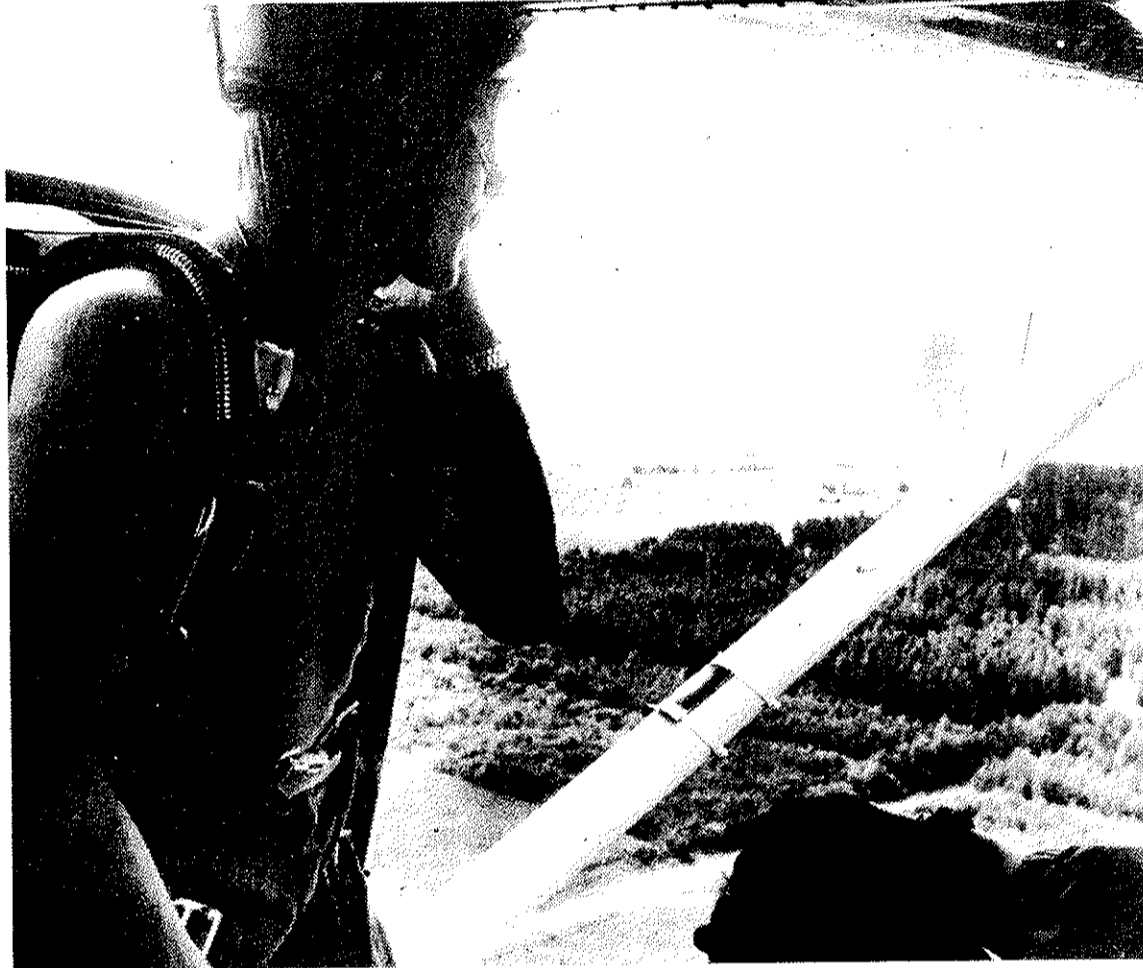
Parasta aikaa pidettävällä hyppykursilla on neljä osanottajaa. He opiskelevat 25 teoritunnin ajan laskuvarjon käyttöä ja pakkausta, toimintaa eri tilanteissa, joita laskuvarjohyppääjälle tulee eteen sekä ilmailulakia ja muita määräyksiä. Osoitettuaan taitonsa varjon pakkauksessa ja maahantulossa sekä tietonsa kokeessa oppilashyppääjiä pääseen ensimmäisen kerran kokeilemaan, mitä tuntuu laskeutua ilman lentokonetta.

Oppilashyppääjän varjo avataan ns. pakkolaukaisimella, joka on kuusimetrisen nuora, jonka toinen pää on laskuvarjon repussa ja toinen valvovan hyppymestarin kädessä. Pidemmälle ilmassa putoamisen taidossa chinyt laukaisee varjonsa viimeistään 700 metrin korkeudessa. Laskuvarjon pinta-ala on noin 60 neliometriä, ja sen aiheuttama ilmanvastus hiljentää putoamisnopeuden kymmenistä metreistä sekunnissa vastaamaan pudotusta runsaan metrin korkeudelta; kertoi yksi Suomen vanhimmista aktiivihyppääjistä, 53-vuotias Reino Särkinie mi.

Puheenjohtaja Valtosen mielestä laskuvarjoharrastuksen kiinnostavuus piilee mahdollisuudessa tavallaan voittaa itsensä ja pelkonsa joka hypyllä. Jokaista hyppääjää koneesta lähtö jännittää, ja onnistunut ja vähän vikaankin mennyt hyppy tuntuu voitolta ja hyvältä saavutukselta, jota kuitenkin on vaikea kuvailla sellaiselle, joka ei itse ole kokenut samaa, hän totesi.

Heinäkuun puolivälissä Laskuvarjoharjoittajat järjestivät Porissa Satakunnan piirin laskuvarjohyppäkilpailut. Kilpailun tarkoitus on osua satojen metrien korkeudesta 10 senttimetriin suuriseen "pläkään". Kilpaan osallistui monia hyppääjiä Satakunnan ulkopuoleltaakin. Kaikki hyppäsivät neljä kertaa, ja ensimmäiseksi maahan osuneen ruumiinosan ja pläkin välinen etäisyys lasketaan virheeksi.

35 hyppääjää kilpaili kahdessa sarjassa, joista alkeisarjosarjan voitti turkulainen Martti Vieru tuloksella 18.1 m, toiseksi tuli samoin turkulainen Seija Lehtinen, joka sai myös parhaiten selvinneen naishyppääjän palkinnon tuloksella 24.7 m ja kolmanneksi Juha Sikki Vaasasta tuloksella 28.0 m. Tehovarjosarjan mitaleille sijoituivat Markku Heilimo Helsingistä, 4.02 m, Mauno Räsänen Turusta, 4.10 m ja Arto Mattila samoin Turusta, 4.92 m.



Laskuvarjoharjoittajien Cessna kerää korkeutta. Oppilashyppääjien harjoittelussa on aina mukana Suomen Ilmailuliiton hyväksymä hyppymestari, joka tällä kertaa on Jouko Juusela. Hänen valvonnassaan oppilas siirtyy ensin koneen siipituen varaan ulos 'streevalle' ja pudottautuu sitten alas tyhjiyteen.

Pete

TURUN LASKUVARJOURHEILIJAT RY
järjestää

wappumuotoiseen
kevätkauden
avajaiset

PANSION MERIUPSEERIKERHOLLA
15.4. noin klo 19.30 alk.

TERVETULO!





koulut/kurssit



TULE MUKAAN LASKUVARJOHYPPYKURSSILLE

Kurssi pidetään leirimuotoisena Oripään lentokentällä 18-26.6.77. Tiedotustilaisuus ke 25.5.77 klo 19.00 Turun kaupungin askartelutalossa, Käsi-työläisk. 7 (piharak.). Kaikki 16 v täyttäneet reippaat tytöt ja pojat ovat tervetulleita.

Turun Laskuvarjohyppäykset ry.



TULE MUKAAN LASKUVARJOHYPPYKURSSILLE

Tiedotustilaisuus kurssista pidetään ma 19.9.77 klo 19.00 Turun kaupungin askartelutalossa, Käsi-työläiskatu 7 (piharakennus). Kaikki 16 v täyttäneet reippaat tytöt ja pojat ovat tervetulleita.

Turun Laskuvarjohyppäykset ry.

Lentotaitoa Oripään taivaan täydeltä

TS 30.7.77

ORIPÄÄ (TS)

- Oli moottorin pauhua ja silmiä hivelevää lentotaitoa.
- Oli värikkäitä laskuvarjoja hiljalleen taivaalta vaipuvina.
- Oli hieman huolia sään vuoksi ja siitä johtuvaa odottelua.
- Oli pientä epäonnea eräissä laskeutumisissa.
- Itse asiassa Oripään ilmailupäivillä lauantaina oli kaikkea muuta ilmailuun kuuluvaa paitsi yleisöä.

Harmaa sää, hetkittäiset sade-
tihkut ja matala pilviketto teki-
vät — kuten niin monesti tänä
kesänä — parhaansa pilataksaan
Turun Lentokerhon ja Oripään
VPK:n yhteisen hankkeen, il-
mailupäivät Oripään lentokes-
kuksessa. Lähes kokonaan aiottu
ohjelma kuitenkin saatiin läpi

eivätkä katsojatkään ikävysty-
neet — siinä määrin taivaalla
koko ajan tapahtui.

Tosin laskuvarjohyppy joutui
matalammalta eikä taitolennos-
sakaan aivan kaikkia hienouksia
voitu turvallisen korkeuden
puutteessa tehdä, mutta rikheet
olivat vähäisiä. Laskuvarjohy-
ppyistä jännittävin, hyppy kaksi-
paikkaisesta purjekoneesta joutui
myös siirtämään sun-
nuntaihin, mikäli sää silloin on
vähänkään parempi.

Oripään kentällä ei liene kos-
kaan ollut niin paljon ja erilai-
sia lentokoneita kuin lauantai-
na. Koneiden ohjaimissa esiin-
tyivät myös todelliset taiturit,
mm. Seppo Saario, joka vaikeis-
sakin olosuhteissa teki kerras-
saan hämmästyttävän ohjelman.
Mukana olleet nopeat ulkopuoli-
set liikkeet ovat kova koetus
lentäjän kunnollekin.

Näyttävyyden takia on pakko
pitää vauhtia, tuumi mestari-
pilotti itse.

Kauniisti taipui myös ilma-
voimien Saab Safir Ari Saarisen

luotsaamana eikä Antero När-
helläkään Aerobateineen ollut
tässä kovassa seurassa mitään
hävettävää.

Epäonneakin oli lauantaina
mukana. Pohjoismaiden vanhin
edelleen lentävä kone, Turun
Lentokerhon Klem 25 joutui
moottori pysäytettyinä tehdyssä
laskussa ilmeisesti laskevan il-
mavirtauksen yllättämäksi ai-
van loppuvaiheessa ja koneen
laskuteline vaurioitui. Paha ei
koneen vaurio kuitenkaan ole ja
kerhon ylpeys lienee taas pian
lentokelpoinen.

Lentonäytöksen kuuluttajan
työ on liukaskielisellekin vaati-
va ja asiantuntemusta kaipaava
tehtävä. Oripäässä Lauri Ruus-
kanen selviytyi varsin hyvin,
vaikka eräät lento-ohjelman
muutokset pääsivätkin välillä
yllättämään. Mutta mitäpä voi
kuuluttajakaan kuin ihaila, kun
lentäjä keksii liikkeitä kesken
ohjelman. Lentonäytöksen kytke-
minen ajoittain kovaääniseen oli
hyvä idea.

PAW

Laskuvarjohyppääjät leirillä Oripään lentokeskuksessa

Turun Laskuvarjourheilijat pitivät jo perinteisen hyppyleirinsä Oripään lentokeskuksessa juhannusviikolla. Leirillä oli mukana noin 20 hyppääjää, joskin heidän lukumääränsä kasvoi viikonvaihteisiin jonkin verran, kun viikolla työssäkäyvätkin harrastajat vapautuivat hyppäämään. Viime torstaihin mennessä oli leirillä tehty jo noin 150 hyppysuoritusta, vaikka tuulinen sää olikin haitannut hyppäämistä. Leirin loppuun mennessä uskottiin hyppykertojen lukumäärän kaksinkertaistuvan.

— Laskuvarjourheilu on kaikille terveille 16-vuotta täyttäneille sopiva harrastus. Se on keino rentoutua henksesti ja tapa voittaa itsensä. Se, että uskaltaa hypätä, on jo kokemus ja vapaa pudotus on hypyn suola, sanoo hyppymestari Mauno Räsänen.

Hän on leirin kokenein hyppääjä. Räsänen on harrastanut laskuvarjourheilua jo yhdeksän vuotta ja on tehnyt noin 350 hyppyä.

Leirillä on koulutettu uusia hyppääjiä, tällä kertaa heitä oli mukana kaikkiaan viisi. Tuulinen ilma haitsi hyppäjien suorittamista. Hyppäämään päästiin usein vasta,

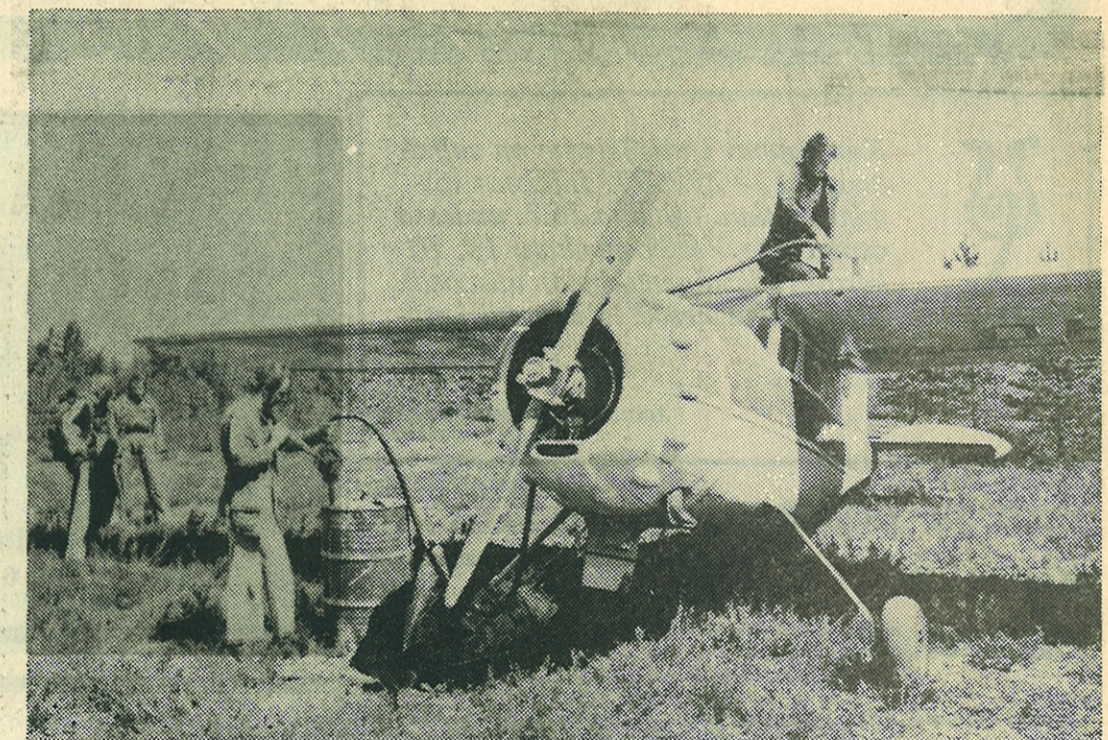
kun tuuli oli tyyntynyt illalla klo 20:n maissa.

Turvallinen harrastus

— Laskuvarjourheilu on hyvin turvallista, sillä vakavia onnettomuuksia sattuu vain aniharvoin. Laitteet ovat varmoja ja hyppääjällä on aina mukanaan varavarjo. Varjon pakkaaminen on tärkeä toimenpide, jonka jokainen suorittaa itse. Ensimmäisiä hyppyjään hyppävien varjot tarkastetaan kahden kertaan ja tarkastuksista tehdään merkintä hyppypäiväkirjaan, kertoo loimaalaisyrittäjä Martti Vieru, jolla on takanaan noin 50 laskuvarjohyppyä.

Alin hyppykorkeus on 600 metriä ja ylin noin 3000 metriä. Korkeammaltakin voisi hypätä, mutta se on jo kallista hupia. Yksi hyppy normaalikorkeuksista tulee maksamaan hyppääjälle hieman yli 20 markkaa.

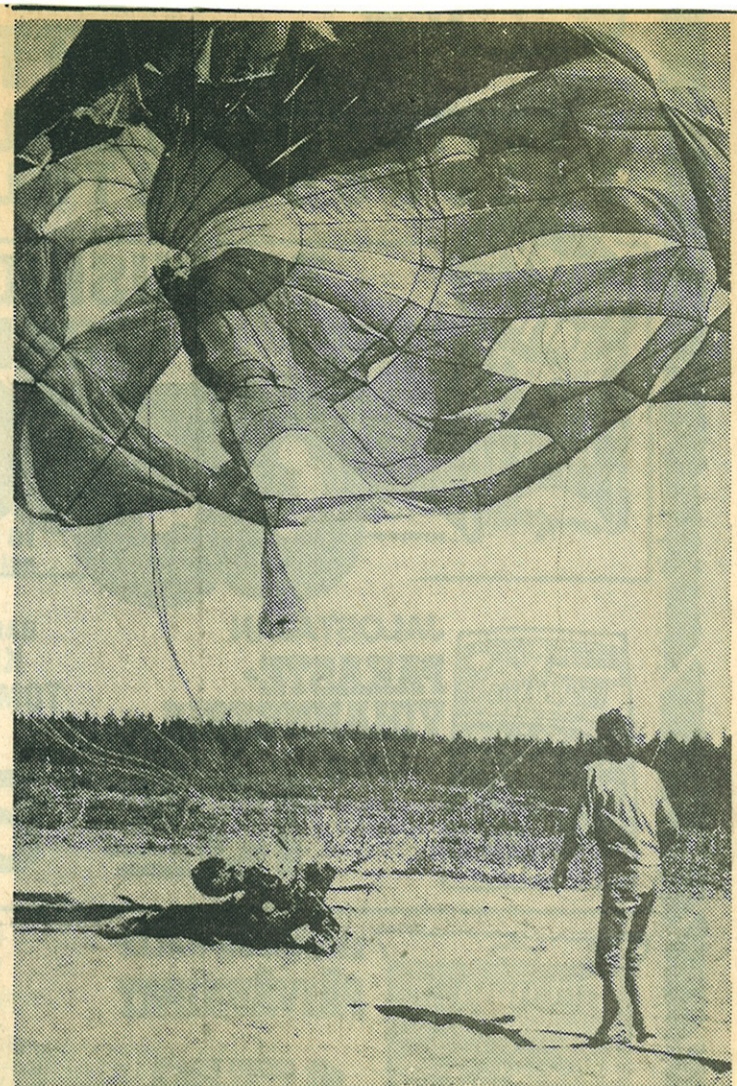
Aloittelija ei saa avata itse varjoaan, vaan sen tekee hänen puolestaan pakkolaukaisija. Lupakirjan hyppääjä saa, kun hän on suorittanut 50 itselaukaisuhyppyä ja



Cessna saa menovettä ennen taivaalle nousua. Pumpun varressa loimaalaisyrittäjä Martti Vieru.

osoittanut, että hän hallitsee hypyn ja varjonsa. Lupakirja oikeuttaa suorittamaan laskuvarjohyppyjä itsenäisesti.

Lupakirjan saatuaan voi harrastaja hakeutua hyppymestarikurs-



Kuvion tekoyrityksen jälkeen koetti jokainen hyppääjä laskeutua mahdollisimman lähelle kentällä ollutta maalia. Lähimmäksi pääsi Arto Mattila.

sille ja päästä hyppymestariksi ohjaamaan muita harrastajia.

Oripäässä tilava hyppykenttä

Oripään lentokenttää leiriläiset pitivät laskuvarjourheiluun hyvin sopivana. Tilaa on kentällä riittävästi ja liikennettä melko vähän, joten sopivia välejä hyppyä varten ei juuri tarvitse odotella. Rungas tila on tarpeen varsinkin vähemmän hypänneille, jotka eivät vielä täydellisesti hallitse varjonsa liikehdintää.

Aloittelija voi aluksi saada käyttöönsä kerhon varjon. Myöhemmin kaikki tavallisesti hankkivat oman varjon. Lisäksi tarvitaan hyppykengät ja suojakypärä.

Kohtaaminen ilmassa

Loimaan Lehden vieraillessa leirillä viime viikon torstaina oli sääniin tuulinen, että ainoastaan lupakirjahyppääjät ja hyppymestarit voivat lähteä hyppäämään. Eri-tyisesti Loimaan Lehteä varten järjestettiin näytös, jossa kolme hyppääjää pyrki kohtaamaan toisensa

ilmassa vapaan pudotuksen aikana.

Hyppäämään lähtivät Mauno Räsänen, Arto Mattila ja Mauritz Kouhia. Pilotti Seppo Palmroth lensi Tampereen kerhon omistamaa Cessna 195 konetta.

Hyppääjät, pilotti ja toimittaja ahtautuivat koneeseen, joka lähti kipuamaan kohti 2500 metrin korkeutta. Pilvien yläpuolella laskeutui pakkasen puolella, mutta urhoollisesti syöksivät hyppääjät tyhjiyteen toimittajalle lainatun automaattikameran räpsiessä kuvia avoimesta ovesta.

Vapaata pudotusta kesti aina 600 metrin korkeuteen saakka. Sen aikana ehtivät Artsi ja Mauritz saada kosketuksen toisiinsa, mutta Manu liiteli omia teitään. Hypyn jälkeen pohdittiin, miksi kohtaaminen ei täysin onnistunut. Vika oli siinä, että pojat eivät saaneet korkeuseroa riittävästi tasatuksi. Seuraavaa yritystä varten pohdittiin samalla keinot valmiiksi, jotta kohtaaminen silloin onnistuisi.

Hyppääminen Oripään lentokeskuksessa jatkuu vielä juhannuksen ajan. Juhannusaattoiltaan suorittivat kokeneimmat hyppääjät laskeutumisen veteen.



Tarinamme sankarit. Vasemmalta Mauritz Kouhiala, Mauno Räsänen ja Arto Mattila. Matka 2500 metriin on alkanut.