

hyppynäkymiä

Teksti ja kuvat: Maami ja Lake Oksanen



atlantin takaa

Lake ja Lakewoodin Twin Beech.

Lake Oksanen ynnä somempi puoliskonsa Maami visiteerasivat hiljakkoin rapakon talvana Kanadassa ja USA:ssa. Lievän painostuksen jälkeen he suistuivat kertoilemaan näkemyksiään sikäläisestä parasuuttitoiminnasta, ynnä tietysti vähän muustakin.

Kesäkuun 14. päivänä starttasimme Finnairin DC-8-koneella kohti Torontoa. Tarkoituksenamme oli lomailia pari viikkoa Kanadassa ja USA:ssa sekä katsella myös sikäläistä hyppytoimintaa. Vietettyämme pari päivää Torontossa suuntaisimme vuokraamamme Plymouth Volarén nokan kohti etelää. Ajoimme ensin Niagarán putouksille töllistelemään veden pärskeitä. Siellä ylitimme myös Kanadan ja USA:n rajan ja jatkoimme matkaa 30 asteen helteessä New Yorkin osavaltion pohjoisosassa.

Seuraavana päivänä, joka oli sunnuntai 19. kesäkuuta, löysimme mukavannäköisen hyppykeskuksen Rochesterin kaupungista itään. Kyseessä oli hyppyykerho nimeltään Seneca Sport Parachute Club ja se sijaitsi Seneca Fallsin kaupungissa.

SENECA FALLS

Kenttä sijaitsi n. 5 km:n päässä itse kaupungista harvaan asutulla maatalousalueella. Kerholla oli oma rakennus käytössään. Alakerrassa oli isot pakkaus-, toimisto- ja oleskelutilat. Yläkerta oli puolestaan pyhitetty paikallisen riggerin työtilaksi. Siellä valmistettiin valjaita, haalareita ja korjailtiin ja modifioitiin muuta kalustoa. Näkyvillä oli useita ompelukoneita, runsaasti tarvikkeita ja erilaisia kankaita.

Kerhon hyppytoiminta painottui viikonloppuihin ja saapuessamme paikalle oli toiminta erittäin vilkasta. Rigger esitteli meille paikkoja ja kertoi kerhon toiminnasta. Seneca Fallsissa hypätään n. 8000 hyppyä vuodessa, mutta varsinaisen aktiivihyppääjien lukumäärä oli ihmeteltävän pieni eli 30 - 40 henkeä.

Päivittäinen hyppytoiminta vaikutti tehokkaalta ja hyvin johdetulta. Maassa toimintaa valvoi koko ajan henkilö, joka myös järjesteli konelastit ja avusti hyppyvalmisteluissa. Hyppyt maksettiin etukäteen joko sarjalipulla tai käteisellä. Maassa oleva valvoja keräsi maksut juuri ennen koneelle lähtöä. Hyppäjien hinnat vaihtelivat 15 mk:sta 28 mk:aan hyppyykorkeudesta riippuen. Meillä olisi ollut myös mahdollisuus hypätä, mutta matka-aikataulumme oli niin tiukka, että viivähdimme täällä vain kolmisen tuntia.

HYPPYKONEET

Kerholla oli kaksi konetta käytössään. Oppilaat hyppäsivät Cessna 182:sesta ja kokeneemmat loikkivat kymmenpaikkaisesta Beaverista. Koneista oli meidän vieraillessamme koko ajan ainakin toinen ilmassa. Beaver vaikutti melko mukavalta ja tilavalta hyppykoneelta.

VARJOKALUSTO

Kokeneemmilla hyppääjillä oli yleensä patjavarjot. Huomioimme kiinnitti erikoisesti Para Foilien suuri osuus. Selviytyksen asiaan antoikin kerhon rigger, joka piti Foilia ominaisuuksiltaan Strato Staria parempana (myöhemmin selvisi, että ilmeisesti ko. riggerillä on hyvät suhteet Para Foilien myyjään).

Reppusysteemit olivat yleensä tandemiteita. Joukossa oli esimerkiksi Wonder Hogeja, niiden kanssa avaussysteemiltään samanlaisiksi modifioituja SST:itä sekä tavallisia SST:itä ja Condoreita. Pakkaustyylejä oli mitä erilaisimpia. Jotkut jopa panivat vain osan kuvusta podiin ja taittelivat loput podin päälle punosten jäädessä vapaiksi.

Oppilasvarjoista olivat pakkolaukaisu- ja itselaukaisuvarjot täysin erilaisia. Pakkolaukaisuvarjot olivat modifioituja PT-10:jä. Näissä käytettiin sisäpussia, joissa oli armeijan pusseista poiketen punoksille normaalit kumilenkit. Lisäksi huippusolmi oli korvattu isolla tarralla.

Itselaukaisuvarjot olivat DL- ja TU-tyyppisiä. Repuissa ei ollut kiinteitä kartioita, vaan repun sulkeva, joustava kartio oli kiinnitetty apuvarjon huippuun. Tässä systeemissä oli etuna apuvarjon pysyminen aina oikeassa kohdassa. Kahvavaijeri oli päällystetty nylonilla eikä siinä ollut varsinaista sokkaa lainkaan. Sandomeita ei myöskään käytetty. Edellä kuvattu systeemi oli heidän mukaan vähentänyt ratkaisevasti oppilashyppäjien vajaatoimintoja.



KOULUTUS

Koulutus oli amerikkalaiseen tapaan tehokasta ja nopeampoisista: kurssin kestoaika ennen ensimmäistä hyppyä oli neljä tuntia (!!!). Ensimmäinen hyppy mukaan lukien oli kurssin hinta 200 mk. Hyppäjien hinnat toisesta hypystä ensimmäiseen itselaukaisuun (kuudennella hypyllä) olivat yhteensä n. 200 mk ja vasta tämän jälkeen oli hinnoittelu riippuvainen hyppeykorkeudesta.

Opetus sisälsi yleistä laskuvarjotietotutusta, ohjausta välineiden turmukseen sekä teoriaa hypyn suorituksesta. Käytännön harjoitteluun kuului ilma-asennon ja varavarjon käytön oppiminen harjoitusvaljoissa sekä kaatumisharjoittelua maahantuloa varten. B-luokan suoritus oli mahdollista 25 hypyllä, jonka jälkeen oppilas oli itsenäinen hyppääjä.

Seneca Fallsista jäi yleisvaikutelmaksi varsin positiivinen kuva: hyppääjät olivat erittäin ystävällisiä ja hyppeypaikka mainio.

Matkamme jatkui kohti etelää Pennsylvanian osavaltion läpi. Ennen Philadelphiää käväsimme New Jerseyyn Flemingtonissa ja sen jälkeen matkatavaroihimme kuuluikin Strato Star ja SST.

Pari päivää kului Washingtonissa USA:n pääkaupungissa, jossa mielestämme parhaita nähtävyyksiä ilmailijoille on Ilmailu- ja Avaruuseumo. Museossa (josta muuten oli kirjoitus Ilmailulehden numerossa 6-7) oli kaikkea mahdollista ilmailuun ja avaruuteen liittyvää: täydellinen kuulus, Skylab-laboratorio, kuun kiertänyt Apollo ja lentokoneita alkaen Wrightin veljesten häkkyrystä päättyen nykyaikaisiin suihkuhävittäjiin. Löytyipä sieltä myös laskuvarjourheilua esittelevä osasto.

Siellä oli urheilustamme runsaasti kuvia ja erikoisuutena oli katoista riippuva neljän hyppääjän tähti, johon viides oli juuri lähestymässä. Hyppääjänukeilla oli yllään viimeisten virtausten mukaiset varusteet. Museoon oli vapaa pääsy ja siellä kannattaa ilman muuta käydä, mikäli matka suuntautuu USA:n itäosittain.

Vierailu Lakewood Parachuting Centerissä kuului matkaohjelmaamme. Lakewood sijaitsee n. sata kilometriä New Yorkin kaupungista etelään. Lakewood Parachuting Center on yksi suurimmista itäosittain hyppeykeskuksista ja aikomuksemme oli myös hypätä siellä. Saavuimme Lakewoodin kaupunkiin torstai-iltapäivänä 23. kesäkuuta. Majoituimme paikalliseen Holiday Inn-motelliin ja suihkuttelimme matkan pölyt pois. Sen jälkeen kyselimme tietä kentälle.

Saamamme ajo-ohje olikin niin selvä (tuolta suoraan, neljänstä liikennevaloista vasemmalle, seuraavasta risteyksestä oikealle ja sitten vaan suoraan), että ajettuamme sen mukaan muutamia kilometrejä oli lentokennä edessämme. Yleensä nimittäin ajo-ohjeita kysellessämme alkuosa unohtui loppua kuunnellessa, joten riemastuimme todella nähdessämme tienvarressa suuren P1-merkin.

Saapuessamme hyppeykeskukseen se vaikutti aivan autiolla ja syy siihen selvisi, kun tiedustelimme hyppeymahdollisuuksia toimistosta. Hyppeykeskuksen johtaja Pete Goulding kertoi meille hyppeykoneiden olevan joko poissa tai epäkunnossa. Hän tarkasti hyppeypäiväkirjamme ja pyysi tulemaan seuraavana päivänä, jolloin pääsisimme hyppeämään. Kävimme vielä katsomassa maalirististä (kuva 1), joka oli todella näkemisen arvoisen: se oli halkaisijaltaan n. 800 m.

Seuraavana päivänä suuntasimme matkamme jälkeen kohti kenttää. Sää oli aurinkoinen ja lämmin, mutta tuuli oli voimistunut melko kovaksi. Paikalla oli joukko oppilas-hyppeäjiä sekä n. 20 hengen alkeiskurssi. Koneita ei vielä näkynyt, mutta odoteltuamme iltapäivään laskeutui P1:n Twin Beech kentälle.

Pete kertoi tuolloin, että tuulen nopeus on 15 solmua ja että heillä on oppilasrajana 10 solmua. Olisimme joutuneet odottelemaan ilmeisesti iltaan saakka, jotta Maamikin olisi päässyt hyppeämään. Meillä oli kuitenkin aikomus olla illalla jo New Yorkissa, joten Lake kysyikin Peteltä mahdollisuuksia saada hypätä Twin Beechistä. Hän lupasi järjestää asian. Hyppeylippu maksoi 18 markkaa. Pete lainasi Jumpsterin haalareita ja PC:tään.

Yhdessä sikäläisen riggerin kanssa kahdestaan (huom. + kaksi lentäjää) kiivettiin sitten yksitoistapaikkaiseen, kaksimoottoriseen Twin Beechiin ja pian nousiin ilmaan. Rigger heitti 300 metristä modifioitua Deltatyypin varjon ja tutkaili sen toimintaa (ei toiminut!). Nousimme sen jälkeen tuhanteen metriin ja loikkasimme peräjälkeen ulos.

Riggerimme Strato Starissa oli selvästi avautumisvaikeuksia ja kaikkien ällistykseksi olikin hänen kupunsa väärin päin valjoissa. Selkä menosuuntaan hän kuitenkin taisteli alas turvallisesti. Jeep haki meidät maaliristiltä. Varusteiden palautuksen jälkeen kiitimme Peteä ja suuntasimme auton nokan kohti New Yorkia.

LAKWOOD

Lakewood New Jerseyssä on yksi Parachutes Incorporated-nimisen urheilulaskuvarjojyhtiön kolmesta hyppeykeskuksesta. Kaksi muuta ovat Orange Massachusettissa ja suuri ilmailu-urheilukeskus Isinore Kaliforniassa. P1-yhtiö on perustettu 1957 ja sen piirissä on hypetty 275.000 hyppeä sekä koulutettu 28 00 oppilasta. Vuoden 1976 toimintaluvuista mainittakoon .000 hyppeä, 4000 koulutettua oppilasta ja 19 omaa leonetta.

Lakewoodissa oli kolme omaa rakennusta toimitiloina sekä ulkona sijaitsevat harjoituspaikat. Maaliristi oli todella mahdava ja ilmasta katsottuna metsään tehty suuri hiekkaympyrä erottui kaukaakin selvästi. Toiminta täälläkin painottui viikonloppuihin, vaikka kesäaikana keskus onkin avoinna joka päivä.

HYPPYKONEET

Käytössä olivat koneet Cessna 180, Twin Beech (kuva 2) ja DC-3 kokeneimpia hyppeäjiä varten.

KOULUTUS

Alkeiskurssi alkoi arkin klo 11 ja kolmen tunnin kuluttua olivat oppilaat hyppeyvalmiit. Lauantaisin ja sunnuntaisin vedettiin kaksi kurssia. Käydessämme Lakewoodissa oli kurssilla 20 oppilasta harjoittelemassa valkoisissa haalareissaan. Alkeiskurssin hinta oli n. 300 mk.

Opetus alkoi luokkahuoneessa keskittyen vain oleellisten hyppeyasioiden opetukseen: uloshyppyyn, varjon ohjailuun, maahantuloon ja vaaratilanteisiin. Käytännön harjoitteluna oli uloshyppyjä koneen mallista ja maahantuloa metrin korkeiselta alustalta hypettynä. Ensimmäisellä hypyllä oli oppilailla radiovastaanotin, jonka avulla hyppeymestari antoi ohjeita maasta.

Lakewood tuntui varsin mukavalta paikalta ja meihin suomalaisiin suhtauduttiin erittäin ystävällisesti.

Matkamme jatkui New Yorkista takaisin Kanadaan, jossa muutamana Torontossa vietetyn päivän jälkeen nousimme Paavo Nurmeen ja matkasimme takaisin kotimaahan kesäkuun 30. päivänä.

Koko matka oli erittäin antoisa ja mielenkiintoinen. Kotona tahtoivat vain muutama päivä mennä aikaeroon totutella ja väsymystä pois nukkuessa; ajettiinhan sentään 3000 km yhdeksässä päivässä ja oltiin mukana "hiukan" kovemmassa liikenteessä kuin kotoisilla maanteilla.

