

# WANHAT JUTUT....



Einmal ist keinmal eli ei yksi pääsky kesää tee, sanoo saksalainen. Lienee oma totuutensa tokaistavanaan tälläkin sananparrella. Rohkenen kuitenkin väittää, että suomalainen sanonta osuu oikeampaan vakuuttaessaan: kerta se on ensimmäinenkin. Vähintään näin on asianlaita ensimmäisestä laskuvarjohypystä 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 lähiseutuilla. Aktiivisia jäseniä on kerhossa puolen kolmatta kymmentä. Joukossa on kaksi, joiden nimet sietävät pohjoismaistakin julkisuutta: Steve Snyder ja Robert Spatola. Heidän ympärillään pyöri suuri osa kerhon toiminnasta sekä ennen kaikkea eli 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 taivassyöksy – uusi ulottuvaisuus, on mainoslauseena. Pyrkimyksenä on järjestää hyppytilaisuuksia ja opetuksen jakoa seitsemänä päivänä viikossa. Kentältä saa ostaa tai vuokrata kaikenlaista skydive-varustetta laskuvarjosta suojakypärään asti. Toiminta on toistaiseksi keskittynyt viikonlopulle, mutta keskiviikosta ollaan paraita 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.

## Kerta se on ENSIMMÄINENKIN!

KAVO LAURILA, Suomen ilmailuhistorian ”jokapaikan höylä” ei ainakaan vanhemmille lukijoillemme ilmeisesti esittelyä kaipaa. Ja mikäli näin yrittäisimmekin tehdä, saattaisi käydä niin, ettei parissa seuraavassa numerossamme juuri muuta olisi-kaan. Mainittakoon nyt kuitenkin, että Kavo oli perustamassa Suomen ensimmäistä laskuvarjokerhoa, SUOMEN LASKU-VARJOKERHO RY:tä, ja valittiin sen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi. Ensi töikseen lähti hän, kesäkuussa 1960, Yhdysvaltoihin oppia hakemaan. Seuraavassa Kavon lennokasta kynänjälkeä (toimituksen hieman lyhentämänä) ”Ilmailu”-lehdestä n:o 9, vuodelta 1960!

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

Vaikuttimia on varmaan yhtä monta kuin hyppääjiäkin. Jotkut pakeneva arjen jokapäiväisyyttä, toiset nauttivat pelontunteensa voittamisesta, eräs vastasi kysymykseen: ”Mitä varten muutamat sitten keräävät postimerkkejä, häh!” Useimmiten viehättää kuitenkin hypyn vaiheilta irtoava mielenkiihoke, jonka alkujuurit ja esiasu juontavat samoille lähteille kuin muissakin urheiluilmailun haaroissa – tietoisesti tai tiedottomasti tuttuja itse kullekin ilmailuun.

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. Syyinä olivat hidas oppi, suuri tuuli ja viimeisellä kerralla hinaus koneen korjaus. Minulla oli parempi onni, alotin opin saunan klo 11 ja autuas ilmakylypy oli auvo osani noin klo 16.

## SELLING SAFETY

Ensimmäisen oppitunnin aiheena oli yleinen turvallisuus, jonka myyjä – selling safety, kuuluu sanonta – painotti myönteisen, määrätietoisien, itsenäisen, itseensä luottavan ja

ties minkälaisen ajattelun suurta tärkeyttä. Kaikkalainen summittaisuus on jyrkästi tuomittua ja välittömät johtopäätökset 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 poimitaan esille muutama oleellinen pykälä.

Laskuvarjohyppäjä ei saa suorittaa ilman viiranomaisten lupaa, joka toisaalta voi kattaa koulutustoiminnan pidemmällä ajanjaksolla. Alin ikäraja on 21 vuotta tai 16 vuotta, jolloin tarvitaan vanhempien kirjallinen suostumus. Vähintään viisi automaattiaukaisullista hyppeä on pakko suorittaa ennen vapaata puolesta 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, eivät kupu sen paremmin kuin mieskään voi tarttua koneen peräsimeen 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 vähin-



## WANHAT JUTUT ●●●

tään 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 epä-lukuisia määrää toistaan osuvampia – esitti leijaa, toinen puolestaan lennokkia, jonka siiven kärjet oli niksasta ylöspäin. Molempien kuvien tarkoituksena oli todistaa ruumiin kaarellaan olon tärkeyttä ilmalennon kullussa. Aerodynamiikan lakeja noudattaen tasalaatua 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 kölinä 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 operaatiossa. 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 varaohjaajaa varten tarkoitettua jalakaohjainaukosta. Oikea jalka työnnetään potkurivirtaan, vasen perässä astinlaudalle. Sitteen vasen käsi tavoittaa siipituen, oikea jalka asetetaan pyörähtelevän laskutelineen varaan (ainakin minun jalkani alla se pyörähteli vähemmän miellyttävästi) ja oikea käsi sijoitetaan ylävirstoon siipitukiotteeseen.

Valmiusasento on ihmeikkyyky, jossa tekevät mutkaa sekä polvet että kyynärtaipeet – sisäelimestä puhumattakaan! Opettajan vapauttavan läimähdyksen kumahdettua olkapäähän on tarkoitus ensin ponnistaa jalat irtalleen ja suoriksi, missä asennossa seuraa hetken tauko – jos seuraa! – ja kädet ponnistetaan sen jälkeen suoriksi ja matkalainen työnny taivaalle. Kaariasento on tunnuksena ja varjon aukeaminen hartaana toiveena!

### RUUMIINHARJOITUKSIA ...

Kolmas oppitunti irrotti hikipisarat ja reppoi harjoittamattomia lihaksia. Varastosta noukittiin sopivat kengät, suojapuku ja kypärä sekä käytiin pukeutumisen jälkeen harjoitustelineen ääreen. Edellisen oppitunnin poistumisliikkeet taottiin aivoihin ja etenkin ruumiinjäseniin tunnollisen vakuuttavasti. Kaikki asi-aankuuluvat vaiheet läpikäytiin kerta kerran jälkeen ja erikoinen huomio kiinnitettiin käsillä suoritettavaan irtotustyöntöön.

Välittömästi työnnon jälkeen otettiin ilmalentoasento. Täyshaarassa seisten, kädet ja pää taakse ja pilviin osoittavina opeltiin varavarjon mahdollista aukaisemista varten tarkoitetut toimenpiteet. Ja opeltiin niin että kenttä kaikui! Ääneen huutamalla toivotettiin seuraavaa: "Hyppytuhatta, kaksituhatta, kolmetuhatta, neljätuhatta (tässä vaiheessa kääntyy pää vasemmalla katsomaan päävarjon mahdollista aukenemista), viisituhatta, kuusituhatta, seitsemätuhatta (ellei mitään näy eikä ennen kaikkea tunnu tai tapahdu, ve-

täistään molemmat kädet varavarjon tuntu-maan), kahdeksantuhatta (oikea käsi vetää varavarjon laukaisijasta), yhdeksäntuhatta, kymmenentuhatta (jolloin molemmat kädet syöttävät varavarjoa ulos pussista ilmavirran ahmaistavaksi).

Neljäs oppitunti jaettiin havaintokuvien äärellä luentosalissa ja se käsitteli varjon ohjattavuutta. Ratkaiseva edistysaskel ohjausominaisuuksien parantamiseksi on aikaansaatu poistamalla muutaman kiilan verran kangasta kuvun alareunasta, jolloin varjo itse asiassa muuttuu puskutyöntöiseksi eli eräänlaiseksi suihkumoottoriksi. Nopeus saavuttaa tyynessä ilmassa kunnioitettavat 12 km/t eikä vajomaisnopeus suurene normaalista arvosta 5.5–6 m/sek. Ohjausta varten roikkuu pään molemmin puolin siima, joka on kiinnitetty kannatusliinaan. Periaate on jalakaohjaimiin verrattavissa, oikeasta siimasta vedettäessä muuttuu kulkusuunta oikealle ja päinvastoin. Täyskäännönsä ei kestä kuin 61/2 sek, mikä on hieno saavutus.

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

Neljäs oppitunti oli tarkoitettu todella upoamaan oppilaan mieleen. Kaikki tarpeelliset toimenpiteet hyppyhetkestä maakosketukseen suorastaan ympätiin päähän. Enemmän kuin todennäköistä myös oli, että mielenkiinnon valppaus oli kuuntelijan taholla lähinnä herpautumatonta laatua. Iskevästä havaintopiirroksista ei niistäkään ollut puutetta. Vatsan pohjassa kutitti mukavasti näkymä hyp-pääjän kauhunilmeestä hänen todetessaan varjon kuvun ilmeisen siekaleiksi. Tehtävä yksi koneesta poistumisen jälkeen on vakuut-tautua kuvun eheydestä. Ellei kupu ole ehea tai ellei sitä syystä tai toisesta ota ollenkaan ilmaantuakseen, on olemassa varsinaisen aihe aukaista varavarjo. Toinen tehtävä on päästä tilanteen herraksi ilman- ja tuulensuuntien 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 käännetään jälleen vastatuuleen ja valmistaudutaan laskuun so. jalat ja polvet yhteen, polvet koukkuun, päkiät alas ja kädet ylös. Käsillä tavoitetaan ote kannatusköy-sistä tempaisua varten, joka suoritetaan juuri putoamishetkellä maakosketuksen vaimentamiseksi.

### ... JA KUNTOKOKEITA

Viides ja viimeinen oppitunti kävi taas jäsenten päälle ankaramman jälkeen. Hyppykoro-ke oli työlään huomion kohteena. Sille tosin noustiin vastamaan päällä suoritettujen melko perusteellisten kaatumisharjoitusten jälkeen. Opettajan esimerkkiä noudattaen suoritettiin käännähdys päkiöiden varassa, sen jälkeen osuvat maahan säären reuna, polven sivu, reiden kylki ja loppuosa kaatumakään-nöksestä tapahtui selkälaudan päällä pää turvaan työnnettyinä.

Kun kaatuminen sujui siedettävästi, siirryttiin hyppykorokkeen ala-askelmalle, jonka korkeus on noin 70 cm. Siltä ponnistettiin lukuisia hyppyjä opettajan neuvojen ja korjauksen saattamana. Lopulta noustiin yläkorokkeelle, jonka korkeus maanpinnasta on noin 140 cm. Aurinko paahotti täydellä kesäterällä niin kuin se Euroopassa paahattaa Madridin ja Napolin leveysasteella, mikä tosiasia merkitsi hikipisaroita ja hengästystä. Molempia esiin-tyi sekä telineillä että nurmikolla telineiden alla ja vieressä.

Tauko ennen varjovaruusteisiin sonnustautumista oli riittävän pitkän voimien paluuta ajatellen. Seurasimme kokenempien hyppyjä opettajan koko ajan selostaessa alastulijan vaiheita ja edesottamuksia. Kiitos tai moite seurasivat jokaista käännähdystä tai kääntymättä jättämisestä, joten havainto-opetusta oli siis tämäkin. Hetki-H koitti aikanaan kahdelle oppilaalle. Meidät pakattiin pää- ja varavarjoihin ja sijoitettiin Cessnan lattialle tilanteen jatkokehitystä silmällä pitäen.

### HYPPI

Ylös kipuaminen ja alasvaluminen sujuivat ilman ihmeempiä kummeluksia. Molemmista on varsin selvä kuva aivolokeroissa. Ilmaileva ihminen joko tietää tai arvaa ajatusradan antoisan muodon ja hyppykokemuksen kerta-kaikkisen kantavuuden, joten niistä lie turhaa sen enempiä tarinaa puristaa. Muutama asiallinen huomio on sen sijaan ehkä paremmin paikallaan.

Ennen kunkin konelastin ensimmäistä hyp-pyä täytyy pudottaa ainakin yksi ns. tuulesta johtuvan ajautumisen osoittaja (wind drift indicator). Moinen laite on noin 20 cm leveä kreppipaperirulla, joka avautuu pitkäköksi liuskaksi ja heitetään arvioidun hyppykohdan yläpuolella. Paperiliuskan ajautuminen ilmas- sa sekä putoamisnopeus ovat samat kuin 77 kg painavan ohjattavalla laskuvarjolla hyp-päävän miehen. Tunteamalla liuskan heitto- ja maahanosumiskohta, rakennetaan johtopäätökset tuulen vaikutuksesta sekä määrätään lopullinen hyppypiste.

Varjon ohjattavuus yllätti myönteisesti. Alastulon kaksiminuuttisen aikana ehdin tekemään pari täyskäännöstä eikä niihin kulu- nut kuin luvattu 6 1/2–7sek. Muut pienemmät suunnanmuutokset sujuivat myös vaivatto- masti ja varjon tottelemisherkkyys on täysin verrattavissa muihin ihmiskunnan tämänhet- kessä käytössä oleviin kulkuneuvoihin!

Maaliristin kohdalla on kovaääninen, josta käsin tarjotaan neuvoja ja ohjeita alasliukuvil- le ja eri toten ensikertalaisille. Viimeksi maini- tut niitä luultavasti kuitenkin harvemmin taju- avat. Ellei synnä ole vallitseva hengen jänni- tys, voi kuuluvuus jäädä etäälle ensiluokkai- sesta tai kuuluttajan kielenkäyttö saattaa olla murteellista tai ei-äidinkielistä, joista molem- mista koituu haittaa.

Eräs ratkaisevan viisas apulaite, jonka määräämistä pakolliseksi kuuleman mukaan harkitaan, on automaattiaukaisija. Sellaisia on keksitty useampia, mutta taitaa paras ja halvin olla kotoisin juuri Valley Forgesta. Kek- sijän nimi on edellä mainittu Peter Snyder. Mies on tämän kerhon ja lähitieneen kokenein hyp-pääjä, jolla on päiväkirjassaan yli 270 hyp- pimerkintää. Laite käsittää barometrin ja säh- köllä toimivan varavarjon aukaisijan. Ellei hyp- pääjä ole syystä tai toisesta avannut varjoaan 300 metrin korkeudessa, räjähdyspanos avaa

varavarjon automaattisesti. Alin sallittu avauskorkeus on normaalissa olosuhteissa 700 m, hyppääjällä on niin ollen hyvää aikaa kääntää virta pois laitteesta. Mikäli hän ei sitä tee ennen 300 m, avautuu varavarjo, mikä haitta on huomattavasti pienempi kuin molempien varjojen avautumatta jääminen!

Täällä niin kuin muullakin esiintyy ennakkoluulotonta halua hypätä ja hypätä mahdollisimman halvalla. Jokainen onnettomuus merkitsee vastoinikäymistä onnettomuuden kohteelle – joskus lopullista sellaista – mutta samalla myös koko laskuvarjourheilulle. Onnettomuuksia sattuu silloin tällöin joka tapauksessa ja joka urheilussa, mutta automaattiaukaisija suo yhden tavan vastoinikäymisten vähentämiseksi. Amerikassa on sattunut tapauksia, jolloin hyppääjä on lyönyt päänsä ulos ponnistaessaan koneen pyörään ja menettänyt tajuntansa. Joku on puolestaan joutunut hengen shokin valtaan. Erään vastavan tapauksen jälkeen kieltäytyi kerhon opettaja jatkamasta koulutusta ilman pakkolaukaisijaa.

### KAVERIN KOHTALO

Halukkaita ensihyppääjiä on jatkuvasti tarjolla. Yhden vuoden toiminnan aikana on koulutettu yli 130 oppilasta. Vakavampia onnettomuuksia ei ole tapahtunut. Pienempiä vammoja sattuu silloin tällöin aivan samoin kuin pujottelussa, jalkapallossa, nyrkkeilyssä tai muussa ruumiinjäsenten kestokykyä koettelevassa urheilulajissa. Opettajaltamme Bob Spotalta nyrjähti olkapää niin myöhään kuin 43. hypyn laskutouhuissa.

Tällä kertaa oli oppilaita kaksi ja toverini arpa oli omaani onnettomampi. Hän osui jäykäntapaisesti maahan, mitä nilkka ei kestänyt. Pojan huomio oli kiintynyt loppuliu'un aikana muuhun kuin laskuvalmisteluihin, mikä oli sinänsä ymmärrettävää. Sattui nimittäin niin että hän tärähti tantereeseen metrin pari puhelinpylvästä. Pylväs oli yläpäästään puhelinjohtoja täynnä, niin kuin pylväiden tapana on. Langat poika onnistui välttämään. Mutta ei tässä kaikki. Pylväs oli kestopäällysteisen valtatie ääressä, jolle putoaminen oli luonnollisesti vähemmän houkuttelevaa. Tien toisella puolen sijaitsi myöskin pylväitä. Ne puolestaan kannattavat voimajohtoja, joiden jännitys ylittää hyväntahtoiset ja kuuleman mukaan isommallekin miehelle riittävät – 20.000 voltia!

Onni yksillä, kesä kaikilla! Ambulanssi vei miehen asuinpaikankin sairaalaan kipsattavaksi sekä nauttimaan muutaman päivän levestä. Minulle koitui ystäväni vastoinikäymisestä melkoinen helpotus – niin on usein asiantilaita arvaamattomassa maailmassa! Tuntee olivat osaaottavia mutta kieltämättä samalla myönteisiä istuessani apuuden ja vakuuttavan kokaisen Pontiacin ohjauspyörän takana. Kilometrit taittuivat poikineen ja tunnelma oli ilahduttanut, muistui helposti mieleen aamuinen kentälle tuloni. Se oli sekä vaivaa täynnä että hienokseltaan alakuloinen.

Bussiyhteydet ja yleensä julkinen kuljetuspalvelu ovat Amerikoissa luvalla sanoen surkastuneita ainakin paikka paikoin ja aika ajoin. Ehättääkseni koulutuksen alkuun lentokentälle täytyi minun käyttää linja-autoa, jolla oli oikea pääsuunta mutta jolta puuttui hienotarkennus. Kysyin kuljettajalta paljonko kuluu kävelymatkaan pysäkillä kentälle. – "Well, 10 tai 12 minuuttia", oli rohkaiseva vastaus. As-

faltti puudutti lihaksia ja aurinko irrotti hikivirtoja, jotka liuottivat paitaa. Päässä surisi jo uhkaavasti ja hengen sekä ruumiin tilaa vaivasi yleinen raukeus, kun saavuin päämääräni voimallisen kävelyn jälkeen ä 44 minuuttia!

Jim-ystäväni ei kipsijalkaisena varmaankaan yhdy sanontaan: Einmal ist keinmal. Hänelle ei ehken riitä ilmaisu: kerta se on ensimmäinenkin.

Luulisin, että tarvitaan kolmas aste kuvaamaan pojan tunnelmia eli jotakin siihen tapaan kuin: Ensimmäinen kerta, se se vasta kerta, oikein kertojen kerta onkin!

Viime mainittua käsitystä vastaan ei taida olla ihmeempiä huomauttamisia monella muullakaan ensihyppääjällä – Jimin ja minun lisäksi!

## Pimeiden ja myrskyisten syysiltojen ratoksi

Eräät tilaajamme ovat toivoneet laskuvarjoaieheisia sanaristikoiita. Oheinen on lainattu belgialaisesta PEGASUS-lehdestä. Ratkaisut tulee lähettää marraskuun loppuun mennessä lehtemme toimitukseen. Parhaat (hauskimmat) yritelmät julkaistaan. Julkaisemme myös mielellämme lukijoiden laatimia ristikoita.

### SPRINGWOORDRAADSEL

Luc Verhelle

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2						●		●		
3		●	●	●	●			●	●	
4	●									
5	●						●	●		
6				●				●		
7					●					●
8		●					●			
9			●	●		●		●	●	
10	●									

Horizontaal.

- 1) Vlaams paravakantieparadijs in U.S.A.
- 2) Vrije val - binnen
- 3) Evangelische omroep
- 4) (omgekeerd) Haakmes, veel gebruikt door C R W-ERS
- 5) Nummer - rund-telvisiezuil
- 6) Familielid - regie van telegraaf en telefoon. - omgekeerd paardenopjutmiddel
- 7) Huiduitslag - vulkaan
- 8) Deel van overall (dyna-) - niet zwart
- 9) Hebben we allen bij de eerste sprong in onze broek
- 10) Centrumleider van ons vakantieparadijs

Vertikaal.

- 1) Anagram limburgse paraklub - enig genietbare plek in de woestijn
- 2) Uitroep - eerste nederlandse parachutistenklub - idem
- 3) Pick up - technisch directeur.
- 4) En-godsdienstige televisievereniging
- 5) Stokwoordje - gevangenis - kaartenbaas
- 6) Vogel ///
- 7) Stinkt als ge het gegeten hebt - 2 letters - mooie vrouw
- 8) Noordwest
- 9) Kippenprodukt - alle klinders
- 10) Sekretaris-generaal op zijn kop - betaalt ge bij invoer