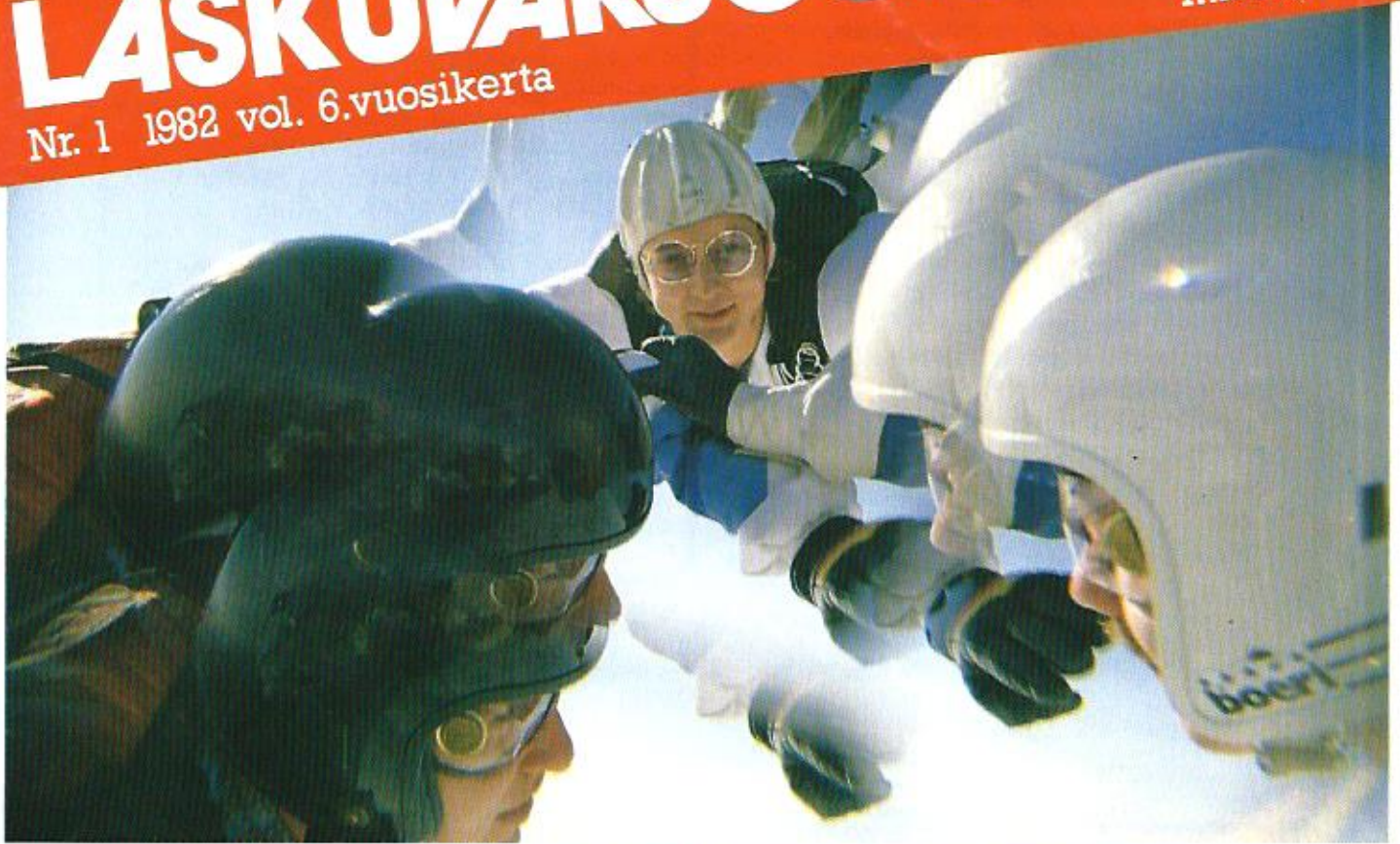


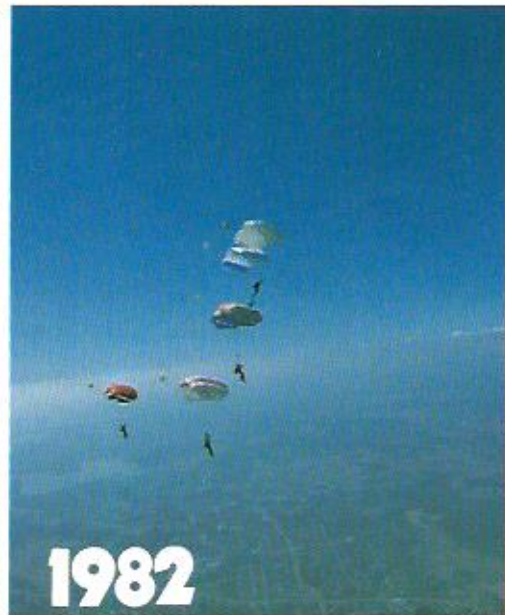
LASKUVARJOURHEILU

Nr. 1 1982 vol. 6.vuosikerta

mk 10,50



1976



1982

finnish magazine of sport parachuting

5 v.

3 DC-3:sta, 2 Twin-Beechiä, Cessnoja. Auki joka päivä. Hyppy-päiväkirjat vaaditaan. RW-seminaa-reja Pat Worksin ja muiden ekspert-tien johdolla. Toimivat järjestelyt, uima-allas, suihkut, ravintola-baari, majoitustila, telttailu-keittomahdol-lisuudet. 3 km motelleihin. Vuokra-PC:itä, täydellinen varustekauppa jossa alhaiset hinnat. Pyydä hinnas-to, tilaa etukäteen ja varustuksesi on valmiina tuloasi varten. Hyppykurs-si joka päivä. Boogiet useimpina juhlapyhinä. Paikalle pääsee Grey-hound-bussilla Los Angeles — River-side — Perris. 70 mailia Los Angeles-ista. Lisätietoja:

Perris Valley Paracenter
2091 Goetz Road,
Perris, CA 92370
USA
Puh. (714) 657-8727 tai 657-3904

FALLSCHIRM SPORT MAGAZIN

THE ONLY PARACHUTE
MAGAZIN IN GERMAN LANGUAGE

PUBLISHED BI-MONTHLY

ANNUAL SUBSCRIPTION
US\$ 14,- SECOND-
CLASS POSTAGE
US\$ 19,- AIR MAIL.

FALLSCHIRM-SPORT-MAGAZIN
C.-v.-HÖTZENDORFSTRASSE 29
A-8010 GRAZ, AUSTRIA, EUROPE

TILAA LASKUVAR- JOURHEILU!

Maksa 40 mk PS-tilille
4276 02-1.

Merkitse postisiirtolomak-
keelle myös nimesi ja osoit-
teesi

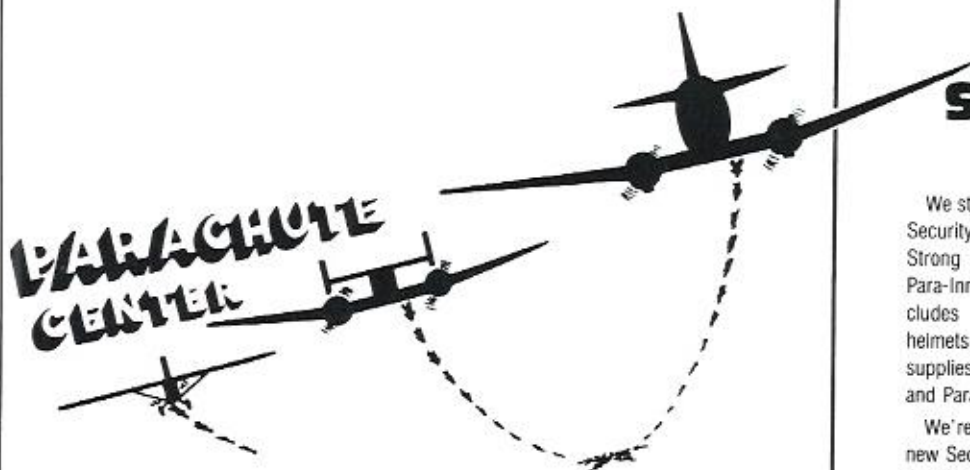
PERRIS VALLEY

the
"CHOICE OF THE MAJORITY"



2091 Goetz Rd., Perris, CA 92370

(714) 657-3904



YOUR SKYDIVING STORE

We stock products by Para-Flite, Pioneer, GQ Security, The Chute Shop, Django Pegasus, Strong Enterprises, Advanced Air Sports and Para-Innovators. Our complete inventory includes mains, reserves, rigs, altimeters, helmets, boots, goggles, accessories, rigging supplies, raw materials, emergency parachutes and Para-Sails®.

We're manufacturers of the Silly Suit and new Sequence jumpsuits, and the Rapid Transit System and Lady Astra rigs.

Sky Supplies ships worldwide. Or, you may pick up your order from our shops in Zephyrhills and DeLand, Florida. Dealer inquiries welcome.

Sky Supplies, Inc.

1665 N. Lexington Ave., Suite 105C
DeLand, Florida 32720 U.S.A.
(904) 734-9641

P. O. BOX 423
ACAMPO, CALIF. 95220 (209) 369-1128

3 MILES N. of
LODI on HWY 99



Laskuvarjourheilu-lehti.

Lehden toiminnassa on tapahtunut muutoksia. Päätoimittaja on vaihtunut. Suonsillan Reiska joka on ansiokkaasti hoitanut lehteä kahden vuoden ajan on muiden kiireiden pakottamana päättänyt luopua tehtävästään. Uusi päätoimittaja, allekirjoittaneen hahmossa on ottanut tehtävät vastaan. Mitään muutoksia lehden toiminnassa vaihdos ei tuo tullessaan. Lehti jatkaa vanhoilla linjoilla. Juttuja julkaistaan kaikilta ilmansuunnilta sitä mukaa kun niitä saadaan. Periaatteena on, että kaikki julkaistaan mikä kiinnostaa.

Lehden yleisönosasto on edelleenkin vapaa erilaisille kannanotoille ja mielipiteille. Yhä useampi vain saisi tuoda mielipiteensä esille kaiken kansan tietoon.

Viime vuonna lehden sivumäärästä oli 13 % BASE hyppäämistä käsitteleviä juttuja. Tämä tiedoksi niille jotka sanovat ettei lehdessä enää muita juttuja olekaan. Tulevana vuonna prosenttimäärä pysynee samana tai laskee hieman edellyttäen että länsirintamalta (Trollveggen) ei tule mitään uutta. Myös muita juttuja on luvassa.

Lehden talous on edelleenkin huono. Tappiota tuli viime vuonna n. 6 000;-/. Osasyynä todettiin esim. uusien tilaajien vähäisyys. On MONIA kerhoja joista on kuluneena vuonna saatu tuskin yhtään uutta tilaajaa.

Kuvaavaa on erään oppilaan soitto lehden toimitukseen jolloin hän kertoi harrasteensa lajia melkein vuoden ennenkuin kuulikaan että tällainen lehti on olemassa. Tieto ei siis kulje. Eräs apu löytyisi esim. kerhujen koulutuspäälliköistä jotka voisivat informoida uusia oppilaita. Parasta olisi tietenkin se että lehti kuuluisi kurssimaksuun tai kerhon jäsenmaksuun jolloin se tulisi automaattisesti. Näin on Helsingissä.

Tasaisin välein postiluukusta tipahtava laskuvarjourheilu-lehti pitää yllä hyppyintoa ja lisää kerhosen hyppymääriä.

Olisi vahinko jos alan ainoa kotimainen julkaisu kuolisi pois vain sentähden ettei sen eteen ole tehty kaikkea mahdollista. Näyttää siltä, että lehdestä on tullut vuosien varrella jonkinlainen itsestäänselvyys joka kyllä tulee kunhan odottaa. Alkuaikojen pioneerihenki on poissa.

Toivonkin, että kerhot seuraavassa johtokunnan kokouksessaan käsittelevät lehden asiaa ja yrittäisivät omalta osaltaan edesauttaa lehden ilmestymistä tulevaisuudessa.

Aktiivista hypykautta toivottaen

Jorma Öster

**JULKAISIJA
PUBLISHER:**
SUOMEN
LASKUVARJOKERHO RY.
HELSINKI—MALMI
LENTOASEMA
00700 HELSINKI 70
FINLAND
PUH. TEL. 90-378 827

**PÄÄTOIMITTAJA
EDITOR-IN-CHIEF:**
Jorma Öster
Suursuontie 21
00630 HELSINKI 63
Puh. Tel. 90-740 021

ALUEAVUSTAJAT:
MIKKO HAMUNEN, Tampere
Puh. 931-26 812 (koti)
931-26 810 (työ)

ANTTI KAUSALAINEN, Uti
Puh. 951-60 381 (koti)
951-16 909 (työ)

EERO KAUSALAINEN, S.I.L.
Puh. 90-333 253 (koti)
90-378 077 (työ)

ARTO MATTILA, Turku
Puh. 921-771 192 (koti)
921- 24 616 (työ)

JUHA SARKKINEN, Oulu
Puh. 981-17 155 (koti)

RISTO TAHVANAINEN, Imatra
Puh. 954-37 110 (koti)
954-21 199 (työ)

KEN QUEST, England

ILMOITUKSET:
Henry Wallenius
Puh. Tel. 90-355 303

**TAITTO JA VALMISTUS
LAY-OUT & PASTE UP:**
ARTO MATTILA

**TOIMITUKSEN OSOITE
EDITORIAL ADDRESS:**
LASKUVARJOURHEILU
PL 653
SF-00101 HELSINKI 10
PS TILI NO: 427602-1

**IRTONUMERO 10,50 mk
TILAUSHINTA 40,00 mk
NELJÄ NUMEROA VUODESSA**

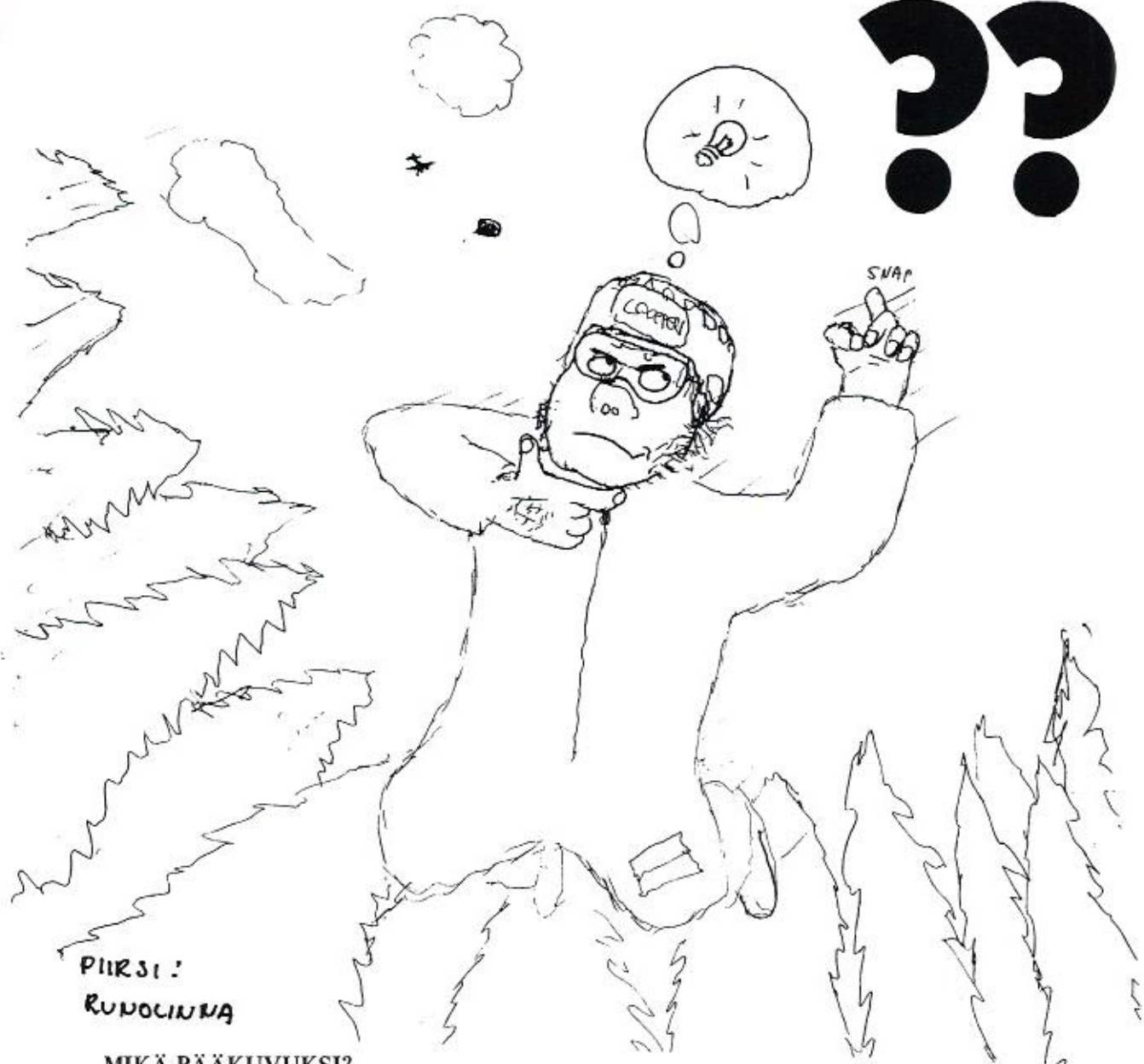
**YEARLY SUBSCRIPTION
(AIRMAIL) 16 USD
PUBLISHED FOUR TIMES
A YEAR**

LASKUVARJOURHEILU-lehti on riippumaton laskuvarjoalan julkaisu. Lehti ottaa mielellään julkaistavaksi lukijoiden juttuja, piirroksia ja valokuvia. Materiaali palautetaan lehden ilmestyttyä. Julkaisupalkkiota ei valitettavasti voida maksaa. Kansikuviksi tarkoitettujen kuvien tulee olla värikuultokuvia (dia), sisäisille tarkoitettujen mieluiten mustavalkoisia paperikuvia. Toimitus ei vastaa artikkeleissa esitetyistä mielipiteistä, vaan jokaisesta artikkelista vastaa kirjoittaja itse.

LASKUVARJOURHEILUN sisältöä saa lainata mikäli lähde mainitaan, ellei artikkelin yhteydessä ole toisin mainittu. Kokonaisten artikkelien lainaamisesta on sovittava julkaisijan kanssa erikseen. LASKUVARJOURHEILU is the Finnish parachuting Magazine. The publisher assumes no responsibility for the views expressed in submitted material. All rights reserved. Articles may be reprinted in all parachuting magazines if the source is mentioned.



MIKÄ PÄÄKUVUKSI



PIIRSI:
RUPOLINNA

MIKÄ PÄÄKUVUKSI?

Pääkuvun valinta laskuvarjomarkkinoilta on suurempaa, kuin koskaan aikaisemmin. Pääkupu on kallein yksittäinen artikkeli kaikista tarvitsemistasi välineistä. Tämän kirjoitelman tarkoituksena on yrittää tehdä kuvun valinta hieman helpommaksi, varsinkin juuri lupakirjansa saaneelle kisällille, joka saattaa olla hieman ymmällään saatavilla olevien erilaisten kupujen määrästä.

Laskuvarjovalmistajien ensisijaisena tarkoituksena on muutaman viimevuoden aikana ollut vähentää kupujen painoa ja pakkauksen kokoa, mutta säilyttää lujuus, kestävyys, avausluotettavuus ja suorituskyky. Laajalle levinnyt Harris F-111:n ja Kevlarin käyttö tekee tämän mahdolliseksi. Myös kasvava kiinnostus CRW:tä kohtaan vaikuttaa kupujen suunnitteluun. Kuvun valinta riippuu paljolti siitä, millaisesta hyppäämisestä olet kiinnostunut eniten, joten tässä tarkastellaan eri tarkoituksiin soveltuvia kupuja.

CRW:hen soveltuvat kuvat

Ihanteellinen CRW kupu on sellainen, joka ei päästä ilmojaan taivaan tuuliin. Tällaisia kupuja ei kuitenkaan ole markkinoilla ja tuskin tulee olemaan, mutta sellaisia kupuja on, jotka ovat vähemmän taipuvaisia ko. ilma-vaivoihin, kuin toiset kuvat. Tässä suhteessa ovat paineentasausaukoin varustetut kuvat yleensä parempia. Suuri nopeus ja laaja liikkuma-ala nopeuden suhteessa vajoamisnopeuteen, nollajarrutuksesta täysjarrutukseen, ovat hyvän CRW kuvun ominaisuuksia.

Stabilisuus stack'issa on tärkeää ja tästä näkökulmasta tarkasteltuna kuvun yhteensopivuus muiden stack'issa olevien kupujen kanssa on välttämätön peruspääte. Ilmeisesti, jos kupusi on sama kuin muut kuvat, ei ongelmia pitäisi olla, mutta jos valitset

kuvun, joka on suunnilleen samanlainen nopeudessa ja vajomaisessa, kuin ne kuvut, joiden kanssa todennäköisesti teet CRW:tä, on yhteensopivuus tärkeää.

Kupurelatiivin vakavasti ottavat hypääjät pitävät kuvaillaan useita vähimmäisvarusteita välttämättöminä. Jotkut niistä ovat vakiovarusteina nykyaikaisissa kuvuissa ja jos näin ei ole, niin modifikaatio on helppo suorittaa. Tällaisia varusteita ovat: pehmeät ohjauksipulat, yksinkertaiset ja lyhyet ohjauksipunkot, haarautumattomat punokset, loopit etummaisissa kanto-hihnoissa, sekä phlight tabsit. Myös kirkkaanväriset keskimmäiset etupunkokset ovat hyvät olemassa.

Seuraavia kupuja pidetään sopivina CRW:hen:

UNIT F111-200:

Vuoden 1980 CRW World Cup 8-miehisen voittajajoukkue Mounting Men pitää tätä kupua parhaana mahdollisena.

MERLIN, PEGASUS, KESTREL, VIKING SUPERLITE, CRUISLITE:

Kaikkia pidetään kohtuullisina CRW kupuina. Ne ovat melko nopeita ja siksi voivat aiheuttaa vaikeuksia stack'in pohjalla oleville hitaammille kuvuile, jopa Unit'ille.

UNIT 236, COMET 228:

Pidetään myöskin sopivina, mutta voivat olla sopimattomia muiden kupujen alla stack'in pohjalla, johtuen niiden suuresta nostovoimasta.

STRATO-CLOUD HEAVYWEIGHT:

Arvostetaan erinomaiseksi kuvuksi suurten kuputornien huipulle ja melko sopivana pienten stack'ien pohjalle. Telakoituessa neljännen jälkeen, sillä on taipumus alkaa heilua ja sitten lysähtää kasaan. On myös vaikeampaa saada jalat sen punosten taakse, johtuen tunnelien syvyydestä ja etureunan suuresta kulmasta.

Tarkuuteen soveltuvat kuvut:

Tarkkuusvarjojen perusvaatimuksia ovat: stabilisuus voimakkaassa jarrutuksessa, lineaarinen muutos nopeuden suhteessa vajoamisnopeuteen jarruja lisättäessä, hidas vajoamisnopeus ja "sinkki". "Sinkki" on ilmenemismuoto kuvun lentäessä täysjarrutuksen ja sakkauksen välissä ja tämä on joillakin kuvuilla erityisen huomattavissa. "Sinkki" on erityisen edullinen tarkkuudessa, koska se sallii nopean korkeuden vähentämisen korkeilla lä-

hestymisillä ja tekee mahdolliseksi viimehetken pystysuoran laskeutumisen pläkään. Kuvun kyky levitä täysin on myös hyödyllinen kyettäessä muodostamaan horisontaalinen etäisyys lyhyessä lähestymisessä. Ylimalkaan, kupu joka tekee selvän leviämisen (kuten Unit) ei välttämättä tarvitse muita tarkkuusvarjon ominaisuuksia.

Juuri käyttöön otettu 5 cm pläkä on vaatinut, että hidas vajoamisnopeus on nyt paljon tärkeämpää. Pienempään pläkään on huomattavasti vaikeampi osua kuin suureen 10 cm pläkään ja siksi ylimääräinen aika monon tarkempaan polkaisuus on ensiarvoisen tärkeää.

Seuraavia kupuja pidetään sopivina tarkkuuteen:

252 PAR-FOIL, 252 LITE:

Viime vuosina pidetty ehkä parhaana tarkkuusvarjona maailman huipuhyppääjien keskuudessa ja tulokset kansallisissa ja kansainvälisissä kilpailuissa osoittaa tämän. Sillä on hidast vajoamisnopeus ja erinomainen stabilisuus. Jotkut tarkkuushyppääjät ovat sitä mieltä, että se on vähemmän ohjattava kuin useimmat muut kuvut ja että täytyy tarkkaan olla juuri oikealla tuulilinjalla saavuttaakseen hyvän tuloksen. 252:den kokenut käyttäjä ei tätä erityispiirrettä luultavasti ota huomioon.

STRATO-CLOUD (1.55 oz, 1.25 oz CLOUDLITE ja F111 CLOUD):

Jo Para-Plane Cloudin päivistä lähtien on tämän kupuperheen kuvat aina olleet hyväksytyjä erinomaisina tarkkuuskoneina. Cloudissa esiintyy suurin osa edellämaituista tarkkuuskuvun ominaisuuksista ja Para-Fliten jatkuva parannusohjelma näyttää varmistavan Cloudin kilpailukelpoisuuden.

F-111 versio ei ole ollut markkinoilla vielä kauaakaan, mutta ei ole syytä olettaa, että se ei olisi yhtä menestyksekkäs kuin edeltäjänsä. Para-Flite väittää Cloudia maailman parhaiten myyväksi kuvuksi, mikä kertoo paljon sen kaikista käyttömahdollisuuksista samoin kuin sen tarkkuusominaisuuksistakin.

XL CLOUD, TITAN:

Suuripinta-alaiset kuvat, Titan 265 sqft ja XL Cloud 280sqft, eivät ole olleet tarpeeksi kauan markkinoilla todistaakseen kelpoisuutensa, mutta näiden hidas vajoamisnopeus tekee niistä suosittuja tarkkuusvarjoja. XL Cloud on pohjimmitaan Strato-Cloudin mitoitettu versio, mutta rakennettu suurimmaksi osaksi F-111:sta. Titan on saatavissa standardi sliderillä tai high speed reefing systeemillä.

VIKING SUPERLITE ja SUPERLITE 2:

Nämä kuvat ovat suunnilleen Strato-Cloudin kokoisia tarkkuuskoneita. Reagointi jarrutukseen ei ole niin välitön kuin Cloudissa, mutta kokenut käyttäjä yleensä voittaa tämän erityispiirteen.

PEGASUS:

Uusista markkinoilla olevista kevyistä ja pieneen tilaan menevistä patjoista pidetään Pegasusta eräänä ehkä sopivimpana tarkkuusvarjona. Vaikka sitä ei erityisesti olekaan suunniteltu tarkkuusvarjoksi, niin kokeneelle käyttäjälle se takaa hyviä tuloksia. Tämä kupu valitaan enimmäkseen monipuolisuutensa vuoksi, eikä sitä lasketa tarkkuuden suhteen samaan luokkaan kuuluvaksi joidenkin aikaisemmin kuvattujen kupujen kanssa. Jos ajattelet ostaa Pegasuksen, tulet ehkä huomamaan, että saat enemmän nolla-nollia, jos halkaiset takimmaisat stabilisaattorit. Pegasusta pidetään tällä hetkellä eniten myytävänä kupuna.

FALLSCHIRM SPORT Magazin

The only Parachute Magazine in German language.

ANNUAL SUBSCRIPTION

US \$ 16.- Second

Class Postage

US \$ 21.- Air Mail

USA, Canada

US \$ 24.- South America

Africa

FALLSCHIRM SPORT MAGAZIN

C. v. HÖTZENDORFSTR. 29

A-8010 GRAZ, AUSTRIA/Europe

World Directory of Drop Zones and Clubs

An excellent directory for Parachutists in four languages. This book will inform you about 1000 drop zones and clubs all over the world.

Subscriptions:

Overseas US \$ 9.90

Air Mail add

US \$ 3 USA, Canada

US \$ 4 South America, Africa

Europe DM 22.90

Send a check to:

FALLSCHIRM SPORT MAGAZIN

C. v. HÖTZENDORFSTR. 29

A-8010 GRAZ/AUSTRIA/Europe

Name: _____

Address: _____

RW:hen ja näytöksiin sopivia kupuja

Jos olet hyppääjä, joka ei ole erityisen kiinnostunut CRW:stä tai tarkkuudesta, tai olet kiihkorelativisti sulkematta silti pois muitakaan, niin silloin tarvitset kuvun, joka pääasiallisesti: aukeaa luotettavasti, laskeutuu suhteellisen pehmeästi, menee pieneen tilaan ja painaa mahdollisimman vähän. Koska suurin osa markkinoilla olevista varjoista täyttää kaksi ensimmäistä vaatimusta, ovat kaksi jälkimmäistä lopulliset päätöksen tekijät. Kaikki F-111:sta tehdyt kuvat menevät pieneen tilaan, jopa 240 sqft (22.29 m²) suuriset. Annetusta materiaalista riippuen paino ja tilavuus ilmeisesti lisääntyvät kuvun koon kanssa ja jos olet kovin painava, niin tietysti etsit suurempaa kupua. Normaalille hyppääjälle sopii 200sqft - 230sqft (18.58 m² - 21.36 m²) ja tässä suhteessa Comet 228 ja Pegasus näyttävät olevan suosituimpia. Jos olet pieni ja kevyt, jopa 170 sqft (15.77 m²) saattaa olla sopiva ja siksi monet tytöt eivät juuri tarvitse suurempaan kupua. Suurin tällä hetkellä markkinoilla oleva kupu on Comet 300, joka sopii raskaimmallekin hyppääjälle.

Para-Fliten Swift System on uusin

tulokas kevyillä RW markkinoilla. Swift pääkupu on 195sqft (18.11 m²) ja 5.91b (3.53 kg) painava viisitunnelinen patja, joka lentää suunnilleen samaantapaan kuin 7-tunnelinen Cruiselite. Swift myydään toistaiseksi kokonaisuutena, pää-/varavarjo/reppu systeemillä.

Jos teet paljon näytöshyppyjä, on kuvun luotettavuus tärkeämpää, sillä näytöshyppyllä tehdyllä varavarjokeikalla on jonkin verran vakavampia seurauksia, kuin tekiset sen kerhon hyppypaikalla.

Strato-Cloud on aina ollut suosittu näytöshyppyjoukkueiden väline, mutta luotettavuus, tarkkuus ja leviämiskyky, jotka on suurimalla osalla nykyisistä varjoista, tekee ne kaikki sopiviksi näytöksiin. Jos suunnittelet tekeväsi paljon näytöksiä, kannattaisi sinun hankkia sellainen kupu, joka on ollut kauan markkinoilla ja hyväksikäytetty. Älä valitse jotain aivan uutta mallia, sillä saatat pettyä kovasti. Jos esität CRW:tä näytöksellä, niin valitse kupu, joka soveltuu yhteen muiden joukkueesi kupujen kanssa ja jolla on mahdollisuus tehdä nopeita telakoitumisia. CRW on siksi vaativa laji, että sinun tulisi kiinnittää tarpeeksi paljon huomiota harjoitteluun ja varsinkin näytöksiä varten.

Seuraavana on lista saatavilla olevista yleisimmistä pääkuvuista järjestettynä pinta-alan mukaan pienimmästä suurimpaan:

Nimi: HOBBIT

Materiaali: F-111

Paino: 6.7lb (3.13 kg)

Koko: 172sqft (15.97 m²) 5-tunnelia

Nimi: FIREFLY

Materiaali: F-111, DE-18 500lb (226.8 kg) alhaisen venymiskyvyn omaavat pu-notut dacron punokset

Paino: 7-7.4lb (3.17–3.35 kg) kantoviillekkeiden kanssa

Koko: Kärkiväli: 19ft (5.79 m), siipijänne 9ft (2.74 m)

Pinta-ala: 172sqft (15.97 m²), pakkaustilavuus 68196 cm³ 7-tunnelia

Nimi: MINI-FOIL

Materiaali: 1.1oz/yd F-111 nylon ripstop, 0-3 cfm

Paino: 9lb (4.08 kg)

Koko: 180sqft (16.72 m²) 5-tunnelia

Nimi: KESTREL

Materiaali: Harris F-111, 400lb (181.44 kg) dacron punokset

Paino: 7.3lb (3.31 kg) kolmirengaskantohihnojen kanssa

Pinta-ala: 190sqft (17.65 m²) 5-tunnelia

Nimi: SWIFT

Materiaali: F-111

Paino: 7.8lb (3.53 kg)

Pinta-ala: 195sqft (18.11 m²) 5-tunnelia

Nimi: THE UNIT

Materiaali: 1.1oz F-111 tai vastaava, 0-3 cfm

Paino: 8.25lb (3.74 kg) sliderin ja kolmirengaskantohihnojen kanssa

Pinta-ala: Suunnilleen 10 x 20ft (3.4 x 6.09 m)

Nimi: MERLIN

Materiaali: 1.12oz F-111, 0-3 cfm

Paino: 7.8lb (3.53 kg)

Pinta-ala 200sqft (18.58 m²)

Nimi: PEGASUS

Materiaali: F-111, DE-18 500lb (226.8 kg) alhaisen venymiskyvyn omaavat pu-notut dacron punokset

Paino: 8-8.5lb (3.62-3.85 kg) kantohihnojen kanssa

Koko: Kärkiväli: 21 ft (6.4 m), siipijänne: 10.5ft (3.2 m)

Pinta-ala: 220sqft (20.43 m²), pakkaustilavuus 7672 cm³)

Nimi: CRUISLITE

Materiaali: F-111

Paino: 8lb (3.62 kg)

Pinta-ala: 220sqft (20.73 m²), tunnelia

Nimi: COMET MODEL 228

Materiaali: 0-3cfm 1oz kangas – 650lb (294.84 kg) dacron punokset, 425lb (192.78 kg) dacron tai vaihtoehtoisesti 700lb (317.52 kg) kevlar punokset

Paino: 7.8lb (3.53 kg)

Pinta-ala: 7-tunnelia, yläpinta n. 21.5 x 10.5ft (6.62 x 3.20) 22.83sqft (21.20 m²)

Nimi: SPRIT

Materiaali: F-111

Paino: 7.8lb (3.53 kg)

Pinta-ala: 230sqft (21.36 m²)

Nimi: VIKING SUPERLITE 2

Materiaali: Harris F-111

Paino: 9.1lb (4.12 kg)

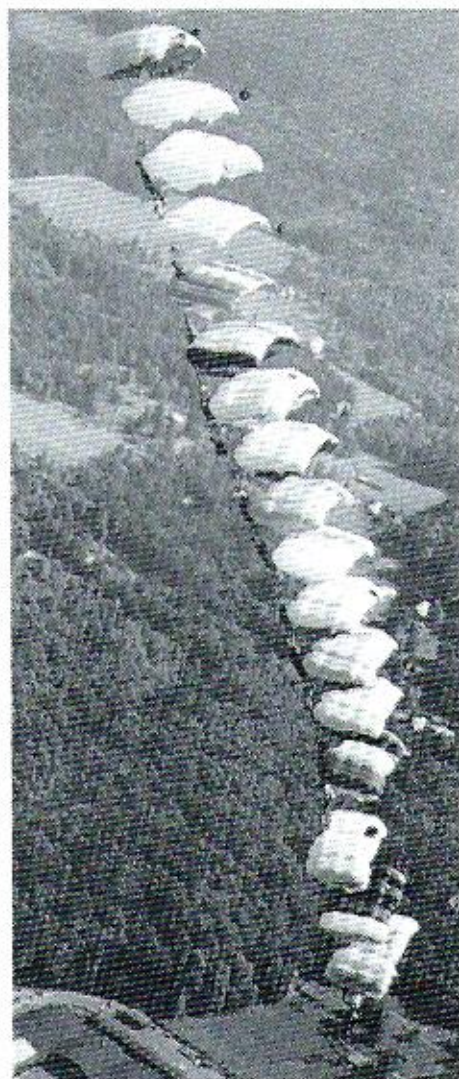
Pinta-ala: 230sqft (21.35 m²)

Nimi: THE UNIT III

Materiaali: 1.1oz F-111 tai vastaava

Paino: 9.8lb (4.44 kg) podin ja kantohihnojen kanssa

Pinta-ala: 236sqft (21.92 m²)



Nimi: STRATO-CLOUD

Materiaali: 1.1oz F-111 ripstop nylon

Para-Flite ripstop

Paino: 9.75lb (4.42 kg)

Pinta-ala: 240sqft (22.29 m²)

Nimi: 252 LITE

Materiaali: 1.1oz/yd F-111 nylon rip

Paino: 11lb (4.98 kg)

Pinta-ala: 252sqft (23.41 m²)

Nimi: TITAN

Materiaali: Harris F-111 kudos

Paino: 9.5lb (4.3 kg)

Pinta-ala 265sqft (24.61 m²)

Nimi: XL CLOUD

Materiaali: F-111

Paino: 10.5lb (4.7 kg)

Pinta-ala: 280sqft (26.01 m²)

LASKUVARJOTAPAHTUMIA 1982

Aika	Tapahtuma	Paikka	Lisätiedot
Helmi-maaliskuu 26.-28.02. varalla: 06.-07.03	Tark. HM/koul.päälliköiden jatkokoulutus Pohjoismainen/Alppi-Para-Ski SM	Räyskälä? Joensuu	SIL P-KLU
maaliskuu 27.-28.03.	Twin Otter-hyppyjä Kalakukkokisat	Helsinki Kuopio	SLK KIY
19.-21.03.	Para-Ski PM (ohjoismainen laji)	Kvål, Norja	SIL
17.-24.04.	Hyppymestarikurssi I/82	Räyskälä	SIL
15.-16.05.	Tarkkuushyppykilpailu (vara: 22.-23.05.)	Tampere	TamLK
20.-23.05.	Hercules-Boogie	Linköping, Ruotsi	SFF
20.-31.05.	CASA-Boogie	Texel, Hollanti	SIL/SLK
04.-06.06.	Nelimaaottelu (R, S, N, T)	Alingsås, Ruotsi	SIL
11.-13.06.	Nordkalotträffen	Umeå, Ruotsi	UFK
21.-27.06.	Adriatic Cup	Tivat, Jugoslavia	SIL
25.06.-04.07.	Hyppyleiri	Oripää	TLU
03.-11.07. 07.	Taito/tarkkuus-SM RW-SM	Tampere Helsinki?	TamLK SLK?
21.-25.07.	Avoin CRW:n "Saksa-Cup"	Hampuri	SIL
26.07.-01.08.	RW-Maailmancup	Graz, Itävalta	SIL
31.07.-08.08.	CRW-Maailmancup	Ranska	SIL
03.-06.08.	MM-tuomariseminaari	Lucenek, Tsekkoslovakia	SIL
06.-20.08.	Taito/tarkkuus-MM	Lucenek, Tsekkoslovakia	SIL
14.-15.08.	Satakunnan Malja	Pori	SLU
15.-23.08.	RW-PM	Norja	SIL
11.-18.09.	Hyppymestarikurssi II/82	Räyskälä	SIL
27.11.	Pohjoismainen laskuvarjokokous	Helsinki	SIL

Edellä mainittujen lisäksi järjestetään mahdollisuuksien mukaan jäljempänä esitetyt tilaisuudet, joiden yksityiskohdat eivät vielä ole tiedossa:

- Riggerikurssi
- Tuomarikurssi
- Taito/tarkkuusvalmennusleiri
- RW-valmennusleiri
- Kupu-RW-kilpailu (SM?)

Huom! Jos näet ylläolevasta poikkeavan tapahtumakalenterin, tarkasta päiväys. Viimeinen tieto pätee.

alinnaisesti 1.25oz tai 1.55oz 0-3scfm

Nimi: WIZARD
Materiaali: F-111
Paino: 9.8lb (4.44 kg)
Pinta-ala: 296sqft (27.49 m²)

0-3 cfm

Nimi: COMET MODEL 300
Materiaali: 0-3cfm 1oz kangas -- 650lb (294.48 kg) dacron punokset, 4251lb (192.78 kg) dacron tai vaihtoehtoisesti 700lb (317.52 kg) kevlar punokset
Paino: 9.8lb (4.44 kg) podin ja kantohihnojen kanssa
Pinta-ala: 7-tunnelia, yläpinta n. 24.5 x 12.25ft, 300sqft (27.88 m²)

Sport Parachutist
Dec, 1981
Andy Meisner, Graham Copestake
Käänsi: Kari Niemi

PÄÄASIAA...

Suunniteltaessa riittävää päänsuojaa on tärkeää päästä sellaiseen ratkaisuun, joka antaa henkilön ottaa osaa toimintaan ja tulla suojatuksi ilman minkäänlaista ristiriitaa. Siispä on olemassa laaja valikoima erilaisia kypäriä, joista valita. Suurin osa näistä on kuitenkin suunniteltu täyttämään muiden alojen vaatimuksia kuin laskuvarjourheilun.

Tehtaessa järkevä päätös siitä, minkä tyyppinen ja kuinka paljon suojaava kypärä valitaan laskuvarjourheiluun, on tärkeää ymmärtää, kuinka kypärä toimii ja millainen suoja on hyödyllisin ja turvallisin.

Pää on herkkä kolmelle perustyyppiä olevalle vammalle:

1. Pehmeä kudosisvamma – Voi olla repeämä (tulee viilloista), puhkaisu (joku menee kudoksen läpi, hiertymä (raahautumisista) tai ruhjevamma (kolhimisista). Tällaisia vaurioita saattaa esiintyä lyötäessä pää uloslähdössä oven karmeihin, avauksessa tai laskeutumisessa, varsinkin, jos joutuu varjon vetämäksi.

2. Kallonmurtuma – Liittyy usein päähän kohdistuneeseen voimakkaaseen iskuun. Saattaa tulla nopeassa uloslähdössä (nopeustähti, DC-3, F-27) tai lyötäessä pää kiveen laskeutumisessa. Kallonmurtumaa voidaan estää, jos pää voisi absorboida ja hajottaa iskun voima laajemmalle alalle. Lasikuitukypärä (moottoripyöräkypärä) on suunniteltu absorboimaan iskun voima tuhoutumalla itse ja joskus kallon itsensä murtuminen voi vähentää tai eliminoida aivojen pahemman vaurioitumisen.

3. Kokonaisaivovaurio – Tulee, kun aivokudos repeytyy tai ruhjoutuu ja se johtuu yleensä iskusta. Aivokudoksen repeytyminen tai ruhjoutuminen voi olla tulos kallonmurtumasta tai aivotärähdyksestä, jossa isku ei ole tarpeeksi suuri ylittämään kallon rakenteellista kestävyyttä. Tällaisen vamman saattaa saada uloslähdössä, törmätessä vapaan pudotuksen aikana tai laskeutumisen yhteydessä. Tämän tyyppinen vamma on tulos iskun voimasta lyhyen ajan sisällä. Mitä suurempi iskuvoima ja mitä lyhyempi aika, sitä suurempi vaurio.

Kaikkissa päähän kohdistuneissa tarpeeksi voimakkaissa iskuissa on oleellisenä seurauksena tajuttomuus, joka jo lyhytaikaisenakin on laskuvarjohyppäjälle hengenvaarallinen. Valitse siksi itsellesi sellainen päänsuojaus, joka takaa mahdollisimman suuren hyödyn ainoan pääsi ja elämäsi turvaksi ja joka täyttää seuraavat ominaisuudet:

- Ulkokuoren tulisi antaa suoja tunkeutumisia, hiertymisiä ja repeämiä vastaan. Sen pitäisi olla pirstoutumaton ja tehty sellaisesta materiaalista, joka on tarpeeksi jäykkä jakamaan iskun voima, mutta ei siinä määrin, että se johtaisi koko iskun energian edelleen.

- Ulkokuoren jousto absorboi energiaa. Kuorella tulisi olla tasainen pakkaus ja sen tulisi seurata kallon ääri-viivoja. Särkymätön muovi on parasta materiaalia. Kangas ja nahka, vaikka antavatkin jonkin verran suojaa hiertymisiä vastaan, tarjoavat vain vähän suojaa tunkeutumisia vastaan eivätkä estä voiman jakautumista.

- Kypärän vuorauksen tulisi olla tehty energiaa absorboivasta materiaalista, joka puristuu kasaan ja palaa sitten hiljalleen alkuperäiseen muotoonsa. Vauriot vähenevät tai eliminoidut, koska vuorausmateriaalin puristuminen imee energiaa itseensä, joka muuten voisi johtua aivoihin. Eivät silti kaikki kokoonpuristuvat materiaalit ole hyväksytyjä.

- Sellaiset materiaalit (kuten neoprene), jotka palaavat puristuksesta alkuperäiseen muotoonsa välittömästi, tosiasiasa lisäävät iskun kestoaikaa. Ja materiaalit, jotka eivät palaudu tarpeeksi nopeasti alkuperäiseen muotoonsa, eivät tarjoa paljoakaan suojaa lisäiskuissa, joita voi tapahtua silloin, kun joutuu varjon vetämäksi. Kypärän vuorausmateriaalin voi tarkistaa puristamalla sitä kasaan ja seuraamalla sen palautumista alkuperäiseen muotoonsa. Sen tulisi olla kiinteä, kun puristat sitä ja sinun tulisi kytä näkemään sen palautuvan hitaasti alkuperäiseen muotoonsa.

- Kypärän tulisi sopia kunnolla. Sen tulisi olla suojaista, mutta ei liian tiukkaa. Se ei saa heilua eikä kääntyillä päässä eikä se saa koskettaa niskaa, kun pää on taivutettu kokonaan taaksepäin, koska tämä saattaa aiheuttaa niskavamman.



- Kuulo ja näkö eivät saa rajoittua; päänsuojuksen pitää sallia koko näkökenttä, – ylös, alas, eteen ja sivuille, sekä kaikkialle näiden välille. Varsinkin CRW:ssä kuuleminen on erittäin tärkeää. Kypärän tulisi suojata korva ja sen ympäristö, mutta ei saa estää kuuluvuutta. Reijät kypärässä korvien kohdalla sallivat yleensä normaalin kuulemisen.

- Laskuvarjokypärän pitää olla kevyt ja varsinkin silloin, jos niskalihasten kunto on huono. Raskas kypärä saattaa lisätä niskan venähdytystyypisiä vammoja. Keveys on myös mukavuutta. Lisääntynyt paino ei välttämättä lisää suojaustehoa.

- Leukahihnan tulisi olla nailonista kudottu ja säätösoljella varustettu. Neppari voi pettää ja nahka- ja muovihihna katketa juuri silloin, kun tarvitset niiden pitävyyttä. Mikään kypärä ei suoja, jos se ei pysy paikallaan ja jos valitsemassasi kypärässä ei ole nailonista leukahihnaa valmiina, niin vaihda siihen itse sellainen.

Laskuvarjohyppäjänä sinun täytyy tehdä itsenäinen valinta. Kypärä vaiko ei kypärää? Kova vai pehmeä? Toivotavasti päätöksesi ei ole riippuvainen ulkoisesta paineesta, ulkomuodosta tai yrityksestä esittää ”kovista”, vaan että se perustuu tosiasioihin ja turvallisuuteen.

Mikään kypärä ei suoja silloin, kun vauhti on 190 km/t ja tulee äkkisähähdys. Parhaassa tapauksessa kypärä on vain yksi lenkki turvallisuuden pitkässä ketjussa ja minkä tahansa yhden lenkin heikentyminen saattaa tuhota koko ketjun perusarvon. Tärkein asia on turvallisuus ja laskuvarjourheilussa turvallisuuden täytyy alkaa yksilöstä. Noudattamalla annettuja määräyksiä ja hyviksi havaittuja keinoja, edistät lajin arvostusta ja mielekkyyttä myös alaa tuntemattomien silmissä.

Parachutist Nov. 1981
Mike Johnston, David Holmes

ONNEA JORMA!

59 tai
189,

jen Liitto
kilpailu pi-
ampereella.
kaikkiaan
täviksi hy-
välisessä
terakerho
pistettä,
41 ja
ho 23

□ Kansainväliseen Nikon-valoku-
vauskilpailuun lähetettiin kaikkiaan n. 59 500 kuvaa 50 eri maasta. Suomesta tähän 13. kerran järjestettyyn kilpailuun osallistui 319 kuvaajaa 1 295 kuvalla. Helsinkiläinen Jorma Öster sai ensimmäisen palkinnon värisarjassa diallaan "Cliff-Jumpers". Mustavalkosarjassa 3. palkinnon sai helsinkiläinen Veikko Wallström kuvalla "Old and Young". Kaikkiaan kilpailussa jaettiin 163 palkintoa.

VALOKUVA-LEHTI

mittain tärkeänä lehtiä nakes-
zajien ja heid-

ku
no
teo
sem
mer
Ter
t





Förra årets fyra nummer av Svensk Fallskärmsport var på sammanlagt 168 A4-stora sidor.

168 sidor späckade med reportage om höghöjdshoppning, CRW, frifallsfotografering, overaller, skräcken vi alla känner då och då, om den luftburna videon.

168 sidor med bevakning av VM, NM och europatävlingar, plus naturligtvis hela den svenska hoppningen.

168 sidor med debatt om Trollveggen, konventionellhoppningens framtid, utrustningen.

168 sidor med annonser om resor, tillbehör, riggar, försäkringar, tidningar och böcker om fallskärmshoppning.

1982 blir vi ännu bättre. Kanske t o m fler sidor!

Du får alla fyra numren och alla 168 sidorna direkt hem i brevlådan för 50 skr. Skicka in kupongen idag!

Ja, jag prenumererar på Svensk Fallskärmsports fyra nummer 1982.
Det första kommer i slutet av mars. Jag bifogar 50 skr.

Namn:

Gata, box:

Postnr, postadress:

Land:

Sändes i fullt frankerat kuvert till Svenska Fallskärmsförbundet, Box 3093, S-580 01 Linköping, Sverige.

HERCULES BOOGIE 82

MAY 20-23 LIDKÖPING SWEDEN

Viktor Andro

Viktor Andro valmistautumassa kaksoishyppyyn Jämillä. Kuvassa näkyvät PAK-pelastusvarjot muodostivat 1940-50-lukujen näytöshyppääjien vakiokaluston.



Lepakkohyppääjä

VIKTOR ANDRO

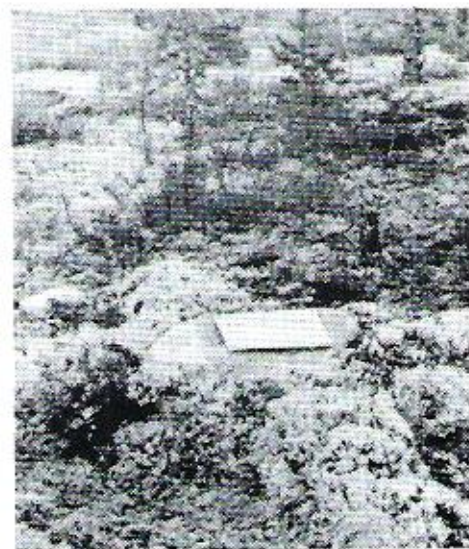
Teksti: Eero Kausalainen

Jämin lentokentän ns. yläradan jatkeella paljastettiin lokakuun yhdenentoista 1981 lähes päivälleen 32 vuotta aiemmin laskuvarjohypyllä menehtyneen Viktor Andron muistomerkki.

Viktor Andro – tai oikeammin Androsoff – aloitti ilmailu-uransa ilmavoimissa, josta hän kuitenkin sai lentomääräysten rikkomisesta aiheutuneen onnettomuuden seurauksena potkut.

Erottamisensa jälkeen Andro hakeutui Suomen ilmailuliiton ylläpitämälle Jämin Ilmailukoululle. Täällä hän toimi aluksi mm. lentokonepuuseppänä. Myöhemmin Andron onnistui saada takaisin onnettomuuslentonsa jälkeen menettämänsä lentolupakirjan.

Tunnetuimman uransa Viktor Andro kuitenkin suoritti – ei suinkaan lentäjänä, vaan lentonäytösten huimapäisenä laskuvarjohyppääjänä.



Viktor Andron muistomerkki Jämillä.

Viktorin hyppy

Viktor Andro suoritti lähes kahden ja puolen vuoden hyppyuransa aikana 37 hyppyä, joista tiettävästi kaksitoista olivat ns. kaksoishyppyjä, kaikki hyppyt olivat itseaukaisuja.

Tähän aikaan ei varavarjoja käytetty lainkaan ja hyppyt suoritettiin yleensä istuinpakkauksivarjoilla, joita käytettiin lentokoneiden pelastusvarjoina. Kaksoishyppyllä hyppääjä puki ylleen kaksi varjoa päällekkäin. Näistä avattiin ensin toinen, ja kun sen varassa oli jonkin aikaa ajelehdittu, se päästettiin irti aukaisemalla valjaat. Lyhyen vapaan pudotuksen jälkeen hyppääjä aukaisi viimeisen varjonsa.

Kaksoishyppynsä Andro suoritti tavallisesti 1000 – 1200 metrin korkeudesta. Muilla hyppyillä hyppykorkeus vaihteli tilanteesta ja säästä riippuen 150 ja 900 metrin välillä.

Viimeisellä, kohtalokkaasti Jämin yläradan jatkeelle päättyneellä hypyllään Andro kokeili Suomessa ensimmäistä kertaa ns. lepakkohyppyä. Hänellä oli yllään kankaiset siivet, jotka oli pingotettu hyppääjän sivuille ja jalkojen väliin. Siipien tarkoituksena oli mahdollistaa liitely vapaassa pudotuksessa.

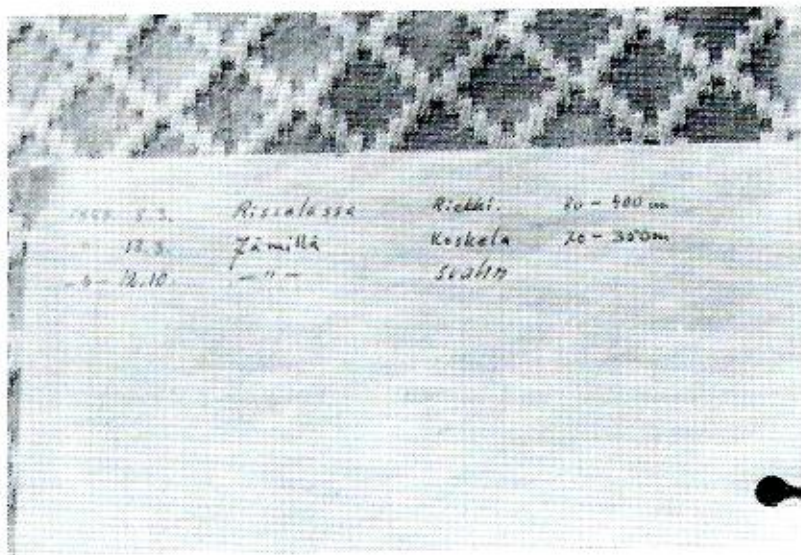
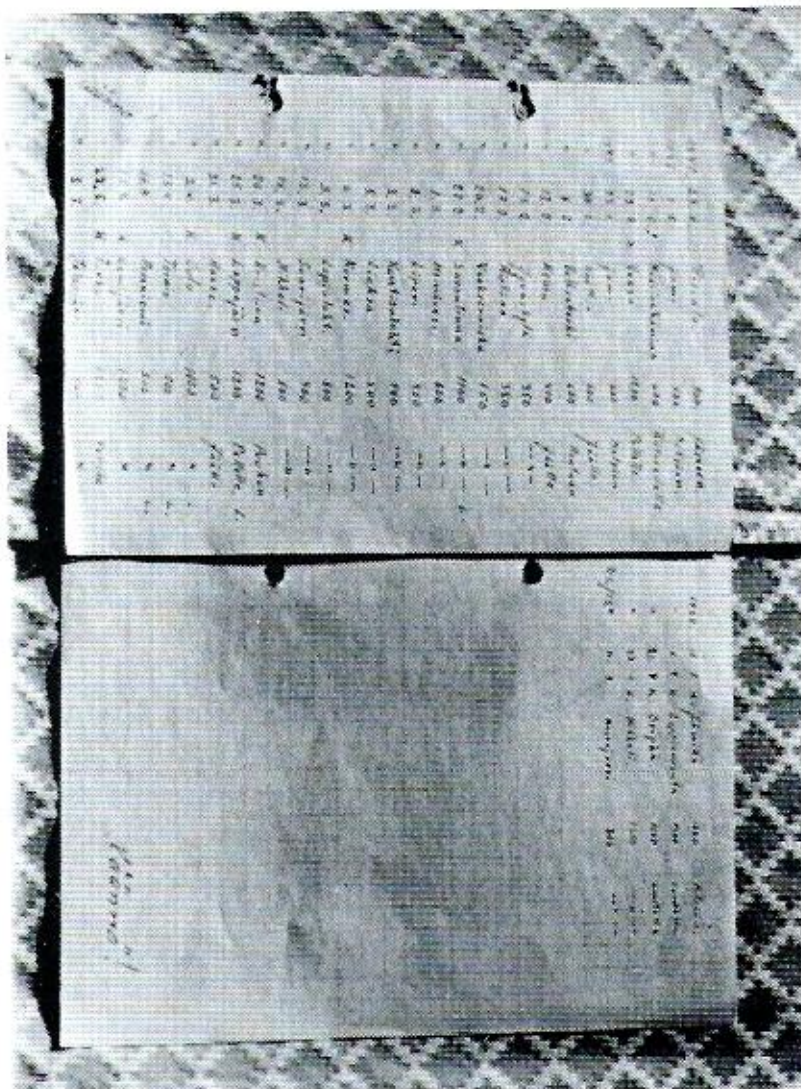
Varusteita tarkastelleet Andron työtoverit ja esimiehet Jämin Ilmailukoululla lausuiivat epäilyjään varusteiden suhteen. Heidän huomiotaan kiinnitti erityisesti varjon laukaisukahvan sijainti siipikankaan alla. He arvelivat, että kahvasta vetäminen voisi olla vaikeata kankaan liimautuessa ilmavirran voimasta kahvan päälle.

Epäilyksiä esitettiin myöskin siipien vaikutuksesta asennon hallintaan vapaassa pudotuksessa ja uloshyppyssä.

Andro kuitenkin piti pintansa, eikä varusteisiin tehty mitään muutoksia.

Suunniteltu lepakkohyppy eteni surulliseen päätökseensä 12.10.1949 Andron syöksyttyä 1600 metristä maahan pystymättä aukaisemaan varjoaan. Andron nähtiin lähtevän koneen siiveltä takavoltteja tehden, siipiään aukaisematta. Miltei heti uloshypyn jälkeen hän joutui pilveen, jonka alaraja oli n. 400 metrissä. Andro pyöri edelleen pilvestä ulos tullessaan.

Erilaisia arveluita onnettomuuden lopulliseksi syyksi on esitetty. On mm. oletettu, että varjon keskuslukko on saattanut aueta hyppääjän siirtyessä vatsalleen siivelle ennen hyppyä. Tämän teorian tueksi löytyi koneen siivestä naarmu, joka olisi saattanut olla auenneen keskuslukon tekemä.



Andron hyppypäiväkirja.



Näiden lepakkovarusteiden kokeileminen muodostui Androlle kohtalokkaaksi.

Teorian tukena on käytetty myös havaintoja Andron käyttäytymisestä koneesta irtoamisen jälkeen. Hän ei havaintojen mukaan yrittänyt levittää normaaliin tapaan asentoaan, vaan piti kätensä "sisällä" aivan kuin hän olisi yrittänyt sulkea keskuluskkoa.

Toisen teorian mukaan Andro ei yksinkertaisesti joko löytänyt tai saanut otetta siipikankaan alla piilossa sijainneesta laukaisukahvasta.

Suomessa Andron kokeilu jäi tietävästi ensimmäiseksi ja viimeiseksi lepakkohypyksi. Suuressa maailmassakin lepakkohyppyjä oli tehty – menestyksellisiäkin, mutta kaiken kaikkiaan "lepakkomiesten" tappioluvut olivat jopa sen aikaisetkin olosuhteet huomioiden varsin korkeat.

Andro ja laskuvarjourheilu

Viktor Androa ja hänen kollegoitaan – Suomessa oli toki 1940 – 1950 monia muitakin laskuvarjohyppääjiä – ei voitane pitää varsinaisina suomalaisen laskuvarjourheilun pioneereina, sillä mitään suoraa kytkentää näiden "pilvien huimapäiden" ja tämän päivän laskuvarjourheilijoiden välillä ei ole.

Laskuvarjourheilu Suomessa alkoi 1960 – täysin erilaiselta pohjalta. Hyppääjät koulutettiin urheiluhyppääjiksi Ranskasta ja USA:sta saatujen mallien mukaisesti. Urheiluhyppääjät ovat alusta lähtien käyttäneet kahta varjoa.

On toki myönnettävä, että nämä varhaishyppääjämme ovat toimineet parhaan tietonsa ja taitonsa mukaisesti. Noiden vuosikymmenien kuolleisuusprosentti oli kuitenkin sangen vähäiset vuotuiset hyppymäärät huomioiden (muutamia kymmeniä) erittäin korkea. Tämä prosentti on ollut laskuvarjourheilun rasitteena aina näi-

The most widespread parachuting publication in the Benelux.
Belgium's skydiving magazine in Dutch language.

PEGASUS

The two-monthly magazine you would not want to miss!



PEGASUS

Subscribe now by sending your cheque to:

**'Pegasus', Brusselstraat
145 B-1744 Dilbeek
(S.U.K.) (Belgium).**

- one year — 12 \$US
- two years — 19 \$US

If you wish your copy to be sent by airmail, add 7 \$US to your subscription.

hin päiviin saakka. Onnettomuudet kun saivat huomattavaa julkisuutta, etenkin kun niistä pari sattui lentonäytöksissä suuren yleisöjoukon edessä.

Edellä esitetyistä negatiivisista arvioista huolimatta on muistettava, että näillä varhaishyppääjillä ei ole ollut käytettävissään murto-osaakaan siitä laskuvarjoalan tietämyksestä, jonka jokainen hyppypopulaamme saa jo ennen ensimmäistä hyppyään. Käytettävissä ei ollut myöskään asianmukaista varjoalustoa.

Edellä esitetyistä eroavuuksista huolimatta halunnee nykypäivän paraurheilija tuntea sukulaisuutta näiden laskuvarjourheilun varhaisten edelläkävijöiden kanssa. Osoituksena tästä pystytettiin 11.10.1981 Tampereen Laskuvarjokerhon aloitteesta Viktor Andron muistomerkki hänen kuolinpaikalleen Jämin lentokentän lähimaastoon.



KIRJEITÄ

Vastaus Heikkisen Jukan kirjeeseen LU:n numerossa 4/81

VIELÄ HUUVAKIELLOSTA

Parahin Jukka,

Korviisi kantautunut HIRVITTÄVÄ HUUHU, jonka mukaan huuvat ajetaan kieltää, on todellakin vain HUUHU. Tästä syystä en osaa vastata kysymykseesi kuka/ketkä aikovat kieltää ajaa läpi.

SIL:n laskuvarjourheilun keskusteluyhdistys ei ole tehnyt mitään huuvaa tai sen käyttöä koskevia päätöksiä. Sellaisia ei myöskään (tietääkseni) ole tehty ilmailuhallituksessa. Huuvan käyttöä tai sen kieltämistä ei ole myöskään käsitelty virallisesti SIL:n elimissä, eikä myöskään liiton ja ilmailuhallituksen virallisissa yhteydenotoissa.

Eräät LuKT:n jäsenet, kuten myös allekirjoittanut, ovat ilmaisseet mielipiteitään huuvasta. Nämä ovat kuitenkin olleet täysin privaattiluontoisia yksityishenkilöiden mielipiteitä.

Olen kanssasi samaa mieltä, kun toteat että oikea tapa kehittää hyppyturvallisuutta on muokata asenteita, antaa suosituksia ja kehittää koulutusta. Nämä todella ovat niitä tärkeimpiä asioita, eritoten tuo asenteiden parantaminen. Määräyksistä emme kuitenkaan koskaan pääse täysin eroon, ainakaan niin kauan kuin laskuvarjourheilumme on ilmailulain ja -asetuksen tarkoittama ja ilmailuhallituksen valvoma ilmailutoimintaa.

Esimerkkinä asennemuokkauksesta voitaneen mainita juuri huuvaan liittyvät näkemykset. Laskuvarjourheilussa on ennen tätä kirjoitusta käsitelty seitsemän kertaa huuvan käyttöä, alkaen lehden numerosta 4/77. Näistä kirjoituksista tai kannanotoista viisi on kannattanut kovan kypärän käyttöä, huuvan (vastaavat) tuomien. Kahdessa mielipiteessä on vaadittu vapautta käyttää sellaista päähinettä kuin itse kukin haluaa. Tietääkseni joko tässä tai seuraavassa Laskuvarjourheilussa on uusi kirjoitus, joka puoltaa kovaa kypärää.

Mitä tulee henkilökohtaiseen valinnan vapauteen, on muistettava ettei kukaan meistä harrasta laskuvarjourheilua yksin. Me muodostamme suhteellisen suuren yhteisön (tasavallan parakansa), joka jakaantuu pienempiin ryhmiin (kerhot), jotka taas koostuvat eri tavoin muodostuvista pienryhmistä (kuppikunnat). Useimmille yhteisöille on ominaista, että ne haluavat asettaa rajat, joiden sisällä yhteisössä toimitaan. Selviä rajoja ja pelisääntöjä tarvitaan yhteisen edun vuoksi. Kun sääntöjä on, on myös ilmiselvää että erilaisten ihmisten käsitykset saattavat olla ristiriidassa yhteisön käsitysten kanssa. Ristiriita saattaa tulla esimerkiksi siinä, mihin saakka henkilökohtaisen vapauden rajat yhteisön sisällä ulottuvat.

Ristiriitatapauksessa joutuu yksityishenkilö joskus tinkimään omista, oikeutettuina pitämistään vaatimuksista.

Ne yhteisön asettamat vaatimukset määräytyvät ulkopuolisten vaatimusten ja vaikutteiden (esim. ilmailulait, määräykset, ilmailuhallitus) sekä yhteisön sisällä esiintyvien - sovitulla tavallapäätöksiksi muotoutuneiden - mielipiteiden pohjalta.

Vaikuttamismahdollisuudet yhteisön ulkopuolelta tuleviin vaatimuksiin ovat yleensä suhteellisen rajalliset. Yhteisön sisällä pitäisi kuitenkin kaikilla olla mahdollisuus vaikuttaa itselleen tärkeissä asioissa. Tätä mahdollisuutta ei pidä jättää käyttämättä. Mutta: on myös oltava tarvittaessa valmis mukautumaan siihen tosiasiaan, etteivät kaikki aina voi saada kaikkea haluamaansa.

Se tuosta filosofisesta puolesta. Huuvakysymyksessä näytetään nyt oltavan tämän mainitun yhteisön sisällä ainakin kahta mieltä. Saas nyt sitten nährä, muotoutuuko näistä jokin nykyistä käytäntöämme muuttava KIELTO, SÄÄNTÖ tai RAJOITUS? Mitä tu-

lemme näkemään riippuu niistä näkemyksistä joita parakansa ja sen edustajat erilaisissa päättävissä elimissä esittävät. Ulkopuolista painetta (vrt. ilmailuhallitus) ei tässä asiassa ole.

Tervehyksin Eero SCS 1622

PS. Henkilökohtaisesti olen sitä mieltä, että huuva on riittämätön suojaväline. KAIKKIEN hyppääjien tulisi mielestäni käyttää asianmukaista, riittävästi suojaavaa ja hyppytarkoituksiin soveltuvaa kovaa kypärää. Tässä yhteydessä ei ole mahdollista kertoa yksityiskohtaisesti miksi olen tätä mieltä. Siihen löytyvät perustelut mm. Laskuvarjourheilun numero 1/80 SAFETY-palstalta (ss. 14-15), kirjoituksista "Ajattele" (Clifford Wilken) ja "Vielä kypäristä" (Jim Hooper), joissa esitettyihin näkemyksiin yhdyn.

TARVITAANKO ASENEKASVATUSTA?

Laskuvarjourheilu on parin viime vuoden aikana mennyt pitkän harppauksen eteenpäin. Se näkyy harrastajamäärän lisäyksenä, hyppymäärien kasvuna sekä tason paranemisena. Tämä ilmenee mm. siten, että konventionaalisten lajien MM-kilpailuissa on tullut kärkipään sijoituksia sekä siten, että Suomesta löytyy tällä hetkellä RW-joukkue, joka voisi menestyä kansainvälisellä tasolla, mikäli politiikka antaisi siihen mahdollisuuden. Lisäksi julkinen sana on yhä kasvavassa määrin kelpuuttanut laskuvarjourheilua koskevia kirjoituksia sekä aiheita julkaistavaksi. Onpa päästy jopa "vaikutuseksi" asiakkaaksi TV:n urheiluruutuunkin silloin, kun jotain merkittävää on tapahtumassa.

Kaikki tämä on positiivista. Voimme syystä olla tyytyväisiä kehityksen tähän puoleen.

Harrastuksen laajeneminen sekä ns. suuren yleisön mielenkiinnon lisääntyminen lisää myös vastuutamme lajista ja sen positiivisesta kehittämisestä. Ihmisethän tunnetusti muodostavat käsityksensä sen mukaan, mitä he lukevat. Niin kauan kuin kirjoittelu pysyy positiivisena, asia on kunnossa, mutta heti kun tulee negatiivista sanomista, vaikkapa kuinka pienestä asiasta tahansa on valtaosa pryytyöstä taas kerran mennyt hukkaan. Mikäli sanomista löytyy, olemme me itse lajin harrastajina ja tunnetuksi tekijöinä siitä vastuussa.

Mielestäni viime aikoina on näkynyt ilmiöitä, jotka antavat aiheen olettaa, että kerhoissa on laiminlyöty asennekasvatus koulutuksen yhteydessä. Mikäli näin on, sen vaikutukset saattavat jonain päivänä poikia negatiivista julkisuutta asiallemme.

Tarkoitin edellä olevalla mm. sitä, että jos suomalaisen laskuvarjourheiluun yritetään saada amerikkalaisia meininkiä siten, että vähät välitetään määräyksistä, koska ne kahlitsevat yksilönvapautta, ollaan pahasti metsässä. Suomi ei ole Amerikka, eikä siksi muutu.

On erittäin helppoa arvostella määräyksiä, ohjeita ja suosituksia. Paljon vaikeampaa on saada aikaan kaikkia tyydyttävä ratkaisu. Repiminen on aina helpompaa kuin rakentaminen. Kuka tahansa osaa hajoittaa talon, harvat osaavat sen rakentaa.

Uusi oppilas, uusi tuleva lajin harrastaja imee itseensä vaikutteita siitä ympäristöstä, jossa häntä koulutetaan. Paitsi tiedot ja taidot hän omaksuu myös ympäristönsä asenteet olivatpa ne sitten positiivisia tai negatiivisia. Jos nämä asenteet ovat negatiivisia, on tulos myös negatiivinen. Silloin oppilas osaa jo ennen ensimmäistä hyppyään sadatella sujuvasti ilmailuliittoa, sen virkailijoita, LuKT:n jäseniä yms. tuntematta ketään henkilökohtaisesti tai tietämättä, mitä kunkin tehtäviin tai toimialoihin kuuluu. Luettelosta unohtui Ilmailuhallitus, jonka tehtäviin kuuluu mm. niiden yksilönvapautta rajoittavien määräysten laatiminen.

Oman kerhoni parakissa olen kuulut omin korvin, kuinka sattumalta toisesta kerhosta käymässä ollut tuleva HYPPYMESTARI sanoi kerhomme oppilaiden kuullen eräässä keskustelussa: "Määräykset ovat tyhmiä varuten."

Olisiko kerhoillamme aihetta ASENNEKASVATUKSEN tehostamiseen koulutuksen yhteydessä?

Antti Kausalainen
hyppymestari 134/80
Utin Laskuvarjokerho

Laskuvarjourheilu toimintaa tukevat

- Akava ry
- Asfalttipäällyste Ky
- Aurayhtiöt
- Eri Oy
- Esmac Oy
- Etsivätoimisto T.Tuomi
- Finelor Oy
- Helsingin Yliopiston Ylioppilaskunta ry
- Hotelli Finn
- Idman Oy
- Insinööritoimisto Veikko Malmi Ky
- Jäteastiapesu Oy
- Kaukomarkkinat Oy
- Ketjupyörä Oy
- Koivunen Oy
- Kylteri Oy
- Oy Laivapesu Ab
- Laskenta- ja Suunnittelu Pertti Ojantakanen Ky
- Levymuovi Oy
- Mailer Oy Lemuntie 3 p. 718 022
- Malmin Bensiini Ky B.Broström & Co
- Oy Merikiito Ab
- Mobil Oil Oy Ab
- Neste Oy
- Pohjavahvistus Oy
- Raikka Oy
- Oy Reformi-Keskus Ab
- Ruskeasuon K-Valinta
- Oy Scan-Show Ab
- Suomen General Motors Oy
- Sydänvalvonta Oy
- Teosyhtymä Oy
- Tiivistevalmiste Oy
- Tuottajain Kone Oy
- Turun Saippua Oy
- Union Itämerenkatu
- Urheilukohde Oy
- VV-Auto Oy
- Yrittäjän Vakuutus



N-9 16 mm FreeFall gun camera's for sale.

Contact Mike Sisemore, Box 305 Locust Grove, OK 74352

Phone (918) 479-8750

Mike Sisemore Real Estate

BOX 305 • LOCUST GROVE, OK 74352 • (918) 479-8750

August
issue
SPECIAL
COLOUR
FEATURE!

SPORT PARACHUTIST

The Bi-monthly journal
of the British
Parachute Association

SKIES CALL 3 PICTURE PREVIEW!

Plus... THE BRITISH NATIONALS

\$4

INCLUDES
IMMEDIATE
AIRMAIL
POSTING!

SEND NOW TO:

THE BRITISH PARACHUTE ASSOCIATION
47 VAUGHAN WAY LEICESTER LE1 3SG U.K.

myydään

Parakerhot huom!

Tästä kova peli oppilaiden tehoarjo-
tarpeisiin:

- PC Competition -71, väri SirKnight
- tummansiniset Super Pro-valjaat ja reppu.
- kaupanpäällisiksi Super Pro-varavarjon reppu.

Varjo on tosi hyväkuntoinen.

Tee tarjous: Martti Vieru, puh.
(921) 337 822 työ, (921) 26 474.

MYYN PATJAKOKONAISUUDEN
HALVALLA:

JUURI KATSASTETUT

STRATO STAT = hyvä

SUPER STEERABLE = hyvä

RAZOR BACK = surkea

HINTA 3500 mk

Asialliset tiedustelut puh. 3492375,
Mauri Hartikainen tai SLK:n parakki
90/378827.

MYYDÄÄN EDULLINEN PATJAKO-
KONAISUUS:

STRATO STAR YLIJÄÄMÄ

STARLITE TANDEM

HINTA 3500 mk

Tiedustelut puh. työ 90/1605018,
SLK 90/378827, Marinka Laine

NEW 81-82
CATALOG
SEND FOR
IT NOW



para-gear
equipment co.

Division of Bachman Enterprises, Inc.

3839 W. OAKTON STREET
SKOKIE, ILLINOIS 60076 USA

Enclosed is \$1.00 to cover catalog cost and
third class postage.

Add for Air Mail Postage to:

- + \$2.50 Alaska, Hawaii, APO, FPO
- + \$4.00 Europe, South America, Canada
- + \$5.00 Africa, Asia, Australia

Name _____

Address _____

State _____

Zip Code _____

Country _____

Uusi Merlin päävarjo, Mika Ekström
puh. 90/523948.

Myyn hyppykuvaamiseen tarkoitettun
kypäräkamerakokonaisuuden kypäri-
neen heti käyttövalmiina hintaan mk
2300,-, Nikon FM-runko + moottori-
perä MD-11, Nikon 24 mm laajakulma
ja tietenkin kypäriä.

Hannu Havia puh. kotiin 90/355444,
SLK 90/378827.

There's only one way to
stay on top of parachuting.
That's by subscribing to:

Skydiving

USPA, other groups
challenge FAA's NPRM



Best handles jerked from
Nationals

INSIDE Skydiving

FEATURES

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

USPA and other groups challenge FAA's NPRM

Best handles jerked from Nationals

The new authoritative newsmagazine that
is published 17 times a year. Its big pages
bring you what you need to know about the
equipment, events and techniques of
parachuting.

INTERNATIONAL
SUBSCRIPTION RATES:

Surface mail: || 2 years: \$25 US

|| 1 year: \$15 US

(Add \$45 per year for airmail)

Skydiving

P.O. Box 189E • Deltona, FL 32725 U.S.A.

Satisfaction Guaranteed or you'll receive a full refund
on all unmailed issues. Payment must be made in U.S.
currency or International Money Order and must
accompany order. News contributions are welcome.

00 KIINTEISTÖJEN
Jäteautot 9



235 Hyppyä Vuorokaudessa

Amerikkalainen hyppääjä Bruce Mac Laughlin on tehnyt uuden maailmanennätyksen hyppäämällä saman vuorokauden aikana 235 kertaa. Aikaisempi ennätys joka oli jo noin kaksi vuotta vanha tuli rikottua kahdella hypyllä.

Hyppäämiseen käytettiin Cesa 182 ja hyppykorkeus oli 600 m. Päävarjona oli Pioneerin Paracommanderi palloku. Yksi hypyistä oli varavarjokeikka ja hyppääjä käytti onnistuneesti varavarjoa. Yli 120 hypyistä hypättiin yö-olosuhteissa.

Bruce on sitä mieltä että ”Ennätystä ei rikota ainakaan patjavarjoilla. Pallokuvat ovat hyviä koska niissä on harvemmin vajaatoimintoja sekä ohjaaminen on helpompaa”.

235 hypyn tekeminen näin lyhyessä ajassa on henkisesti äärettömän raskasta ja Bruce oli hypyjen jälkeen ”täysin kypsä” kuten hän itse asian ilmaisi. Brucella oli 50 avustajaa pakkaamassa varjoja.

CASA Boogie

Hollantilaiset ovat järjestämässä Texel nimiseen pieneen kaupunkiin Boogea. Aikaisemmin Casa boogien nimellä kulkeneisiin karkeloihin oli alunperin tarkoitus saada CASA 212. Suunnitelmat muuttuivat ja käytössä on näillä näkymin DC-3 johon otetaan 40 hyppääjää. Hyppyhinnat ovat tosi mukavat 20 \$/4500m = 90 FIM.

Samoin boogien ajankohta osuu samaan aikaan Ruotsalaisten Herkules boogien kanssa. Hollantilaisten boogit 20.5 – 31.5 ja Ruotsalaisten 20.5 – 23.5. Vaikea arvata kummat karkelot muodostuvat suosituimmaksi kun ruotsalaisten hinnat ovat vain 10 \$ samasta korkeudesta.

Herkules Boogie

Viimeisin tieto Ruotsin Boogeista kertoo että paikalle tulee saapumaan yli 600 hyppääjää ympäri maailmaa.

Kutsuja on lähetetty yli 700 sadalle kerholle ja yksityiselle hyppääjälle.

Näyttää siltä että boogeista tulee näytävän tapahtuma pohjoismaiden ja ehkä koko euroopan hyppähistoriasa. Boogit vetänevät vertoja myös parhaimmille amerikkalaisille vastaaville.

Hyppyhinnat ovat 10 US\$/12.500ft ja vähemmän hypänneille on käytössä useita Cesa 206.

Ruotsalaiset ovat järjestäneet boogiviikolle myös ohjelmaa lentonäytöksineen.

Ainutlaatuinen tilaisuus hypätä isosta koneesta joten kaikki mukaan.



PÄTKELMÄ

ULKOMAISTA KIRJALLISUUTTA

Amerikkalainen "Skydiving" lehti on aloittanut kirjapalvelun josta hyppääjät voivat tilata melkein kaikki alan kirjat yhdellä kertaa. Koska "Laskuvarjourheilussa" ei ole aikaisemmin

mitään kirjaluettoja julkaistu päättimme hieman kohentaa tilannetta. Kirjojen tilaaminen käy helposti lähettämällä shekki (viivattu) oheiseen osoitteeseen.

Uutuuksista mainittakoon esim Body Pilot (Carl Nelson) joka pikaisesti silmällytynä vaikutti huolella tehdyllä ja monipuoliselta. Kirjan hinta 19.75 + postikulut.

Myös Pat Works'in molemmat relativeihyppäämisen raamatut "The Art of Freefall Relative Work" sekä "United We Fall" kuuluvat kirjapalvelun kokoelmiin.

Militaristeille löytyy laaja valikoima maahanlaskujoukkojen historiaa käsitteleviä teoksia joista ohessa myös luettelo.

Siitä vaan kirjallisuutta tilaamaan.

TITLE AND AUTHOR	No. of Copies	Book No.	Pub. Price	Skydiving Price
Sky Diving - Beckmann	424		\$ 7.95	\$ 6.70
Slides Call Vol. 1 - Keech	401		\$20.00	\$18.00
Art of Freefall RW - Works	403		\$ 7.95	\$ 7.25
United We Fall - Works	404		\$11.95	\$10.75
Body Flight - Howerski	405		\$ 8.25	\$ 7.45
Skydiving Book - Fensch	406		\$10.00	\$ 8.95
Parachute Manual - Poynter	407		\$29.95	\$26.95
Parachute Manual With Log - Poynter	408		\$ 1.50	\$ 1.85
Parachuting - Poynter	409		\$ 6.95	\$ 6.30
Parachuting I/E Course - Poynter	410		\$10.95	\$ 9.95
Parachute Rigging Course - Poynter	411		\$11.95	\$10.75
Index to Parachuting - Horan	412		\$ 6.95	\$ 6.25
Parachuting Folklore - Horan	413		\$ 7.95	\$ 7.20
Sport Parachuting - Gunby	414		\$ 3.95	\$ 3.55
Parachuting's Unforgettable Jumps - Gregory	415		\$12.00	\$10.95
The Best of Sport Parachutist - Meacock / Shea-Simonds	416		\$31.00	\$29.50
Precision Freefall Logbook - Shea	418		\$ 5.75	\$ 5.35
Drop Zone Directory - USPA	420		\$ 3.00	\$ 2.75
Wild World of Parachutes and Parachuting - Sellick	419		\$17.95	\$16.25
Write Logbook - MacMillan	422		\$ 5.00	\$ 4.50
150-Jump Logbook	423		\$ 4.00	\$ 3.60

Subtotal \$ _____

Sales tax: Fla. residents add 4% _____

Postage and handling in U.S.: add 90¢ per book _____

GRAND TOTAL \$ _____

Skydiving

BOOK SERVICE ORDER FORM

Please send me the book(s) I have chosen on the Order form to the left for a total of \$ _____ (plus 90¢ postage and handling for each title). I understand that if I am not completely satisfied, I may return the book(s) within 15 days for a full refund.

I enclose a check money order cash
Please charge my Visa Mastercard

ACCOUNT NUMBER _____

EXPIRATION DATE _____

MASTERCARD INTERBANK NUMBER (4 digits above name)

SIGNATURE _____

Please send the book(s) to:

Name _____

Address _____

City _____ State _____ Zip _____

Country (see below) _____

FOREIGN ORDERS: Skydiving Book Service accepts orders from outside the U.S.A., but payment must be in U.S. currency or international money order payable in U.S. funds. Add \$1.80 per book for overseas book postage and handling.

Send me 12 issues of Skydiving newsmagazine.

\$12 enclosed Bill me later.

FOLD HERE AND MAIL IN ENCLOSED ENVELOPE

Please send me:

- D-Day with the Screaming Eagles \$8.95
- Sky Riders \$18.00
- Paratroopers! \$16.95
- Bail Out Over North Africa \$13.50
- Combat Record of the 504th \$13.50
- Out of the Sky \$13.50
- Airborne Warfare \$15.75
- Parachute Instruction Manual \$3.95
- A Bolt of Blue \$8.95
- Airborne \$11.25
- 513th Parachute Infantry \$4.50
- Rendezvous with Destiny \$12.50
- Saga of the All-American \$22.50
- Thunder from Heaven \$18.95

Subtotal \$ _____

Fla. residents 4% Sales Tax \$ _____

Shipping (in USA: 90¢ per book) \$ _____

Total Enclosed \$ _____

BOOK SERVICE ■ P.O. BOX 189 ■ DELTONA, FL 32725 USA

PLEASE PRINT CLEARLY

Here's my: check money order

Charge to my: Visa MasterCard

Account # _____

Exp. date _____ MasterCard Interbank # _____

4 digits above your name

Signature _____

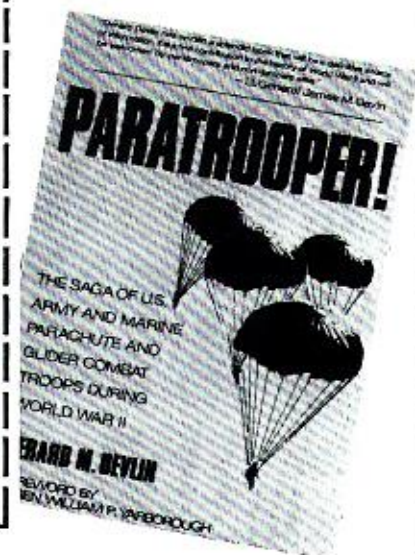
Name _____

Address _____

City _____ State _____ Zip _____

Country _____

FOREIGN CUSTOMERS: Please include \$2 per book for overseas postage. Payment must be in U.S. currency or international money order.



Jälleen uusi kupu

Amerikkalainen G.Q.Security yhtiö on laskenut markkinoille uuden kuvun joka kuulemma "Sytyttää markkinat tuleen". Kuvun nimi on X2-ten ja sen 210 neliöfeetin erityisen matalaprofiilinen 7-tunnelinen patjavarjo.

Yhtiön johtaja sanoo sen lentävän nopeammin kuin yksikään markkinoiden varjoista ja omaavan liitosuhteen 1:4. Kupu on tietenkin F-111 materiaalista ja pakkautuu näinollen pieneen tilaan.

USA:n varjomarkkinoilla kuuluu huhuja myös patjavarjoista joiden liitosuhde olisi peräti 1:7 ja että vanha

tunneli konstruktio olisi heitetty romukoppaan.

Jäämme odottamaan mielenkiinnolla kyseisten varjojen ilmestymistä markkinoille.

Uusi Kirja

Saksalainen kuvaaja Heinz Fischer on valmistelemassa omaa kuvateostaan vastineena Andy Keechin Skies Call 111:lle.

Kaikki halukkaat ovat voineet lähettää kuviaan teosta varten jonka pitäisi ilmestyä näihin aikoihin.

Kirja tulee olemaan n. 120 sivuinen väriteos.

Calculaattorin mukaan pitäisi jarruttaa????!!

Canparan tammikuun numerossa Don Cravellen niminen heppu kirjoittaa jarruttamisesta. Tuulettomalla kelillä ja täydellä liidolla pääsee pidemmälle, väittää Don. Kuitenkin lähes aina tuulee jonkin verran ja niinpä Don on tutkinut jarruttamista matemaattiselta kannalta.

Kirjoittajan mukaan n. 37 m/s keskiarvo kaikille hyppääjille. Voimakkaammalla tuulella pääsee pidemmälle puolijarrutuksessa ja heikommalla tuulella pääsee pidemmälle ilman jarruja. Tutkimuksissaan kirjoittaja vertailee ainoastaan puolijarrutusta. Yllä mainitusta voi jokainen havaita että liikutaan hyvin teoreettisilla linjoilla.

Teoriaa tai ei, jokainen voi kohdallaan laskea omat jarruttelunsa. Don on käyttänyt seuraavia suureita:

- K = KORKEUS (m)
 Tn = TUULEN NOPEUS (m/s)
 E1 = LIITONOPEUS (m/s)
 E2 = LIITONOPEUS (m/s) puolijarrutus
 V1 = VAJOAMISNOPEUS (m/s)
 V2 = VAJOAMISNOPEUS (m/s) puolijarrutus

Peruskaavoina Cravellen käyttää seuraavia:

$K/V1$ tai $K/v2$, $(E1 + Tn) m/s$ tai $(E2 + Tn) m/s$ (= maanopeus) sekä $K(E1 + Tn) / V1$ tai $K \cdot (E2 + Tn) / V2$ siispä on selvitettävä kumpi on suurempi $K \cdot (E1 + Tn) / V1$ tai $K \cdot (E2 + Tn) / 2$ saadaksemme selville kannattaako jarruttaa.

Cravellen on johtanut kaavoja ja päässyt seuraavaan tulokseen:

$K \cdot (E2 + Tn) / V2$ on suurempi kuin $K \cdot (E1 + Tn) / V1$
 jos $(E2 + Tn) / V2$ on suurempi kuin $(E1 + Tn) / V1$
 jos $V1 \cdot (E2 + Tn)$ on suurempi kuin $V2 \cdot (E1 + Tn)$
 jos $(V1 \cdot Tn) + (V1 \cdot E2)$ on suurempi kuin $(V2 \cdot Tn) + (V2 \cdot E1)$
 jos $(V1 \cdot Tn) - (V2 \cdot Tn)$ on suurempi kuin $(V1 \cdot E1) - (V1 \cdot E2)$
 jos Tn on suurempi kuin $(V2 \cdot E1) - (V1 \cdot E2) / (V1 - V2)$

Yksinkertaista eikö totta. Kyllä calculaattorit savuaisi kun itsekukin ilmassa ottaisi esineen esiin ja alkaisi laskea jarruttelujaan.

Käyhän tuo ohjaaminen ja jarruttelu tieteellisestikin, mutta eiköhän pitäydä ainakin toistaiseksi ihan käytännön antamien ja kokemusten tuomien oppien linjoilla. Vaikka joskus tulee mieleen että uloshyppypaikan katsoneelle virtuoosille voisi tarjota seuraavalla kerralla calculaattoria.

Tulevalle kesälle toivotan hyviä spottaus-paikkoja. Käännös by kenties

Heinzen mukaan kirjan painoasu tulee olemaan parempi kuin Andyn kuvateoksessa. Tarkoituksena on näyttää amerikkalaisille hyppääjille että myös euroopassa osataan hypätä ja voidaan tehdä hienoja hyppyjä.

Kirjan hinta on n. 130-140 mk. Kirjan nimi suomennettuna on "Täivän ja Maan Välillä".

Aina vaan Turun Sanomat laskuvarjoja

Olen innokas autoilija ja autourheilun ystävä. Tottakai olin siis viime sunnuntaina seuraamassa suurta tapahtumaa Artukaisissa.

Paikalle saapui myös laskuvarjohyppääjiä vaarallisesti toisiinsa takertuneina, eivätkä he päässeet irti toisistaan, ennenkuin ihan alhaalla. Oli tipalla, ettei historia toistanut itseään, kuten 30 vuotta sitten tapahtui lentonäytöksessä Artukaisissa.

Valvooko kukaan viranomainen, mitä ne nuoret rämmäpät oikein tekevät? Saavatko he mitään koulutusta? Osaavatko he vetää niistä ohjausnaruista oikein vai onko yleisö vaarassa silloin, kun laskuvarjo tulee maahan? **KK**

OIKAISU

Konventionaalinen SM-81

Laskuvarjourheilun numerossa 3/81 olleessa SM-tarinassa oli asiavirhe, jonka haluan enempien väärinkäsitysten välttämiseksi korjata. Joukkuetarkkuuden sekajoukkueista kirjoitettiin näin: "Joukkuetarkkuudessa oli ennakolta säpinää. LjK:n joukkueen kaatamiseksi LuKT:ssa oli runnattu läpi sääntömuutos, joka sallii myös sekajoukkueet..."

Tällaista sääntömuutosta ei ole ihan hiljakkoin tehty. Sekajoukkueet ovat olleet mahdollisia virallisten SM-sääntöjen mukaan jo vuonna 1977 sekä sen jälkeen. Kyseinen kilpailu oli siis viides kilpailu, jossa sekajoukkueiden osallistuminen tai vaikkapa lajin kotimaisen mestaruuden voittaminen on ollut niille sääntöjen mukaan täysin mahdollista.

Eero Kausalainen
 LuKT:n sihteeri

Laskuvarjourheilun uusi ennätysvuosi 1981

Lopullinen koko maan kattava toimintatilasto ei vielä ole valmis, sillä muutamien kerhojen tiedot puuttuvat tätä kirjoitettaessa (3.2.81). Joitakin noin – lukuja voitaneen kuitenkin mainita (sulussa sama luku vuodelta -80):

– laskuvarjohyppääjiä (väh. 1 hyppy 1981)	n. 950 (855)
– lupakirjahyppääjiä vuoden lopussa	n. 250 (225)
– hyppymestareita vuoden lopussa	n. 65 (60)
– alkeiskursseja	n. 58 (53)
– alkeiskursseilla oppilaita yhteensä	n. 435 (440)
– muita kursseja järjestettiin	n. 15 (13)
– pakkolaukaisuhypyjä	n. 3.300 (3.020)
– itselaukaisuhypyjä	n. 20.800 (20.577)
– hyppyjä kaikkiaan	n. 24.100 (23.597)

Tämän hetken tietojen valossa näyttää siltä, että ainoastaan alkeiskursseilla koulutettujen hyppääjien määrä on hienoisesti laskenut, kaikkien muiden lukujen noustessa edellisestä vuodesta.

Hyppymäärien osalta viime vuosi oli neljäs peräkkäinen ennätysvuosi.

Kerhoista aktiivisimmat (hyppymäärä huomioiden) olivat:

– Suomen Laskuvarjokerho	6.824 (6.419, -80)
– Utin Laskuvarjokerho	4.425 (4.479)
– Tampereen Laskuvarjokerho	3.183 (1.575)
– Oulun Laskuvarjokerho	2.567 (2.729)
– Turun Laskuvarjourheilijat	1.521 (1.454)
– Satakunnan Laskuvarjourheilijat	1.383 (770)
– Imatran Ilmailukerho	1.176 (1.716)

Laskuvarjourheilun keskustoimikunta 1982

Suomen Ilmailuliiton hallitus vahvisti vuoden 1982 ensimmäisessä kokouksessaan 19.1.1982 laskuvarjourheilun keskustoimikunnan eli LuKT:n kokoonpanon, joka on seuraava:

Ralf "Affe" Norra, puheenjohtaja	Helsinki
Erkki "Era" Kajala (u), varapuheenjohtaja	Kouvola
Petri "Pete" Ahola (u), jäsen	Oulu
Esa Huusari, jäsen	Kouvola
Rauno "Rane" Härkönen, jäsen	Imatra
Veikko "Vexi" Korhonen, jäsen	Viiala
Maurits Kouhia, jäsen	Turku
Hannu "Hantta" Leskinen, jäsen	Helsinki
Mauri Niittymies (u), jäsen	Tampere
Reino "Reiska" Suonsilta, jäsen	Helsinki
Matti "Masa" Veikkola (u), jäsen	Helsinki

LuKT:n sihteerinä toimii virkansa puolesta (ilman äänivaltaa) Eero Kausalainen ilmailuliitosta.

LuKT:n uunituore puheenjohtaja Affe Norra.

**Venäläiset tulevat**

Neuvostoliitto on esittänyt FAI:n hyväksyttäväksi laajan kokoelman erilaisia ennätyskysymyksiä joita heidän hyppääjänsä ovat tehneet.

Luettelo on seuraava:

10–miehen nopeus yötähti, 8 s.
10–naisen nopeus yötähti, 13,2 s
10–naisen nopeustähti 3,4 s.
4–miehen yösekvenssi 11 pist.
4–naisen yösekvenssi 11 pist.
4–miehen sekvenssi 21 pist.
4–naisen sekvenssi 19 pist.
8–miehen yösekvenssi 4 pist.
8–naisen yösekvenssi 2 pist.

Monet ennätyskysymykset ovat sellaisia ettei niitä ole ennen luokiteltu.

4–miehen sekvenssissä saavutettu 21 pistettä on uusi ME ja rikkoo Desert Heat joukkueen ennätyskysymyksen vuodelta 1981 kolmella pisteellä.

Moimen ennätystehtäviä herättää kuitenkin kysymyksen. Miksi neuvostoliittolaiset eivät osallistu ulkomaisiin kilpailuihin jos kerran ovat niin hyviä?

Eräänlaisena vastavetona ovat amerikkalaiset vieneet nimiinsä 10–miehen nopeustähden ajalla 0,56 s. Edellinen ennätys oli 2,7 s. venäläisten nimissä.

Mitenkähän moimen suorituksen ajanmittaus tapahtuu?

metallit mittojen mukaan



Järvenpää
puh 90-280122

Videokasetit

Amerikkalaisissa laskuvarjoalan julkaisuissa mainostetaan erilaisia hyppyaiheisia videokasetteja.

Moni eurooppalainen kasetteja tilannut on kokenut karvaan pettymyksen saatuaan tilaamansa kasetin.

Kasetit kyllä ovat yleisiä VHS tai Betamax kasetteja. Sattuu vain olemaan niin että euroopassa on erilainen televisiojärjestelmä kuin USA:ssa joten kasetit eivät näy eurooppalaisissa televisioissa. Eurooppalainen järjestelmä on niin sanottu PAL järjestelmä jossa on esim. huomattavasti enemmän juovia erottelukyvyn parantamiseksi.

Huhut kyllä kertovat että markkinoille on tulossa kasetteja jotka ovat VHS/PAL järjestelmälle. Olkaa varovaisia jos tilaatte.

Skies Call

Lehden toimitukseen on tullut useita kyselyitä Skies Call kirjan tilaamisesta. Sanottakoon nyt että kirjan voi tilata myös suoraan hyvinvarustetuista kirjakaupoista.

Kirjan tilaamiseksi vaaditaan tilausnumerot jotka ovat seuraavat:

Skies Call I = ISBN 0 9503341 0 3
Skies Call II = ISBN 0 9503341 1 1
Skies Call III = ISBN 9503341 2 X
Kirja on julkaistu Englannissa.

Onnettomuuksia

USA:ssa on tapahtunut kaksi vakavaa hyppyonnettomuutta. Ensimmäisessä tapauksessa 6 hyppääjää hypäsi vuorelta jonka nimi on Black Canyon ja sijaitsee Coloradon osavaltiossa.

Vuoren korkeus on noin 600 m mutta se ei ole pystysuora. Tästä johtuen toisena hypännyt Larry Jackson niminen hyppääjä iskeytyi vuoreen välittömästi aukaisuhetkellä saaden surmansa. Aukaisuhetkellä hänellä oli kupu kääntyneenä vuorta vasten eikä yhtään etäisyyttä. Kaikesta huolimatta 4 muuta hyppääjää hypäsi hänen jälkeensä laskeutuen onnellisesti kanjonin pohjalle.

Tämän jälkeen kaverukset pakenivat välittömästi paikalta jättäen ruumiin lojumaan rinteeseen.

Hyppääjät sanoivat pelkäävänsä että poliisi takavarikoisi heidän hyppyvarusteensa.

Paikalla ollut erään hyppääjän äiti suoritti hälytyksen avun saamiseksi.

Hyppy sai laajaa negatiivista julkisuutta kaikissa tiedotusvälineissä.

Toisessa tapauksessa 11 hyppääjää sai surmansa Hawaiiilla sattuneessa onnettomuudessa jossa näytöshypyllä ollut Twin Beech syöksyi mereen.



Liikentotilaukeskus
Business Flight Bookings

90-174 655 -174 630

Onnettomuudessa pelastui vain yksi hyppääjä. Lentokone oli jostain syystä mennyt hoitittomaan syöksyyn n. 600 m korkeudessa eikä enää ehtinyt oieta.

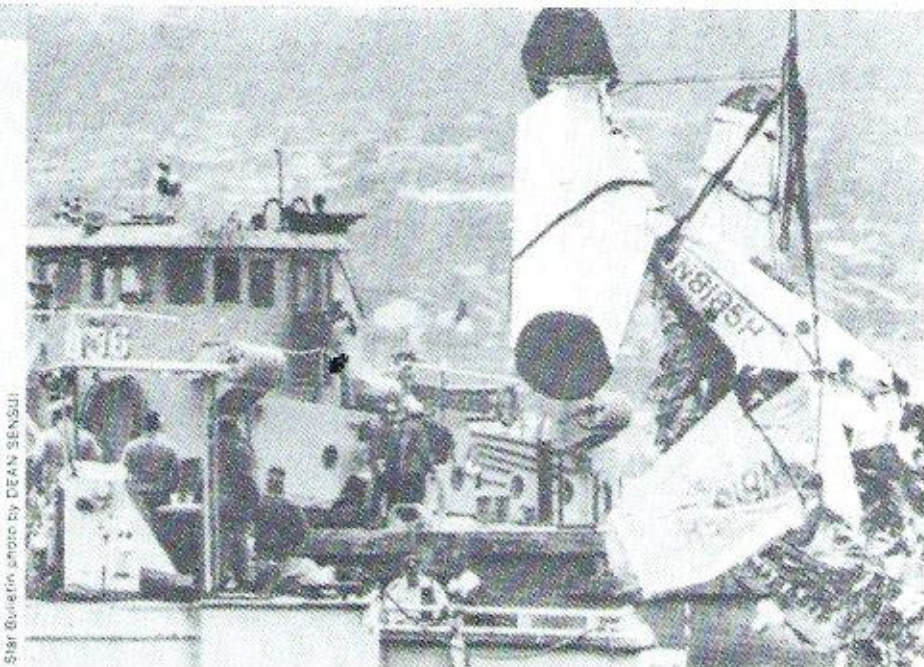
Oven luona ollut hyppääjä onnistui vääntäytymään ulos koneesta n. 150 m korkeudessa ehtien aukaista juuri ja juuri varavarjonsa. Onnettomuuden syy on tuntematon. Lentokone ei ollut ylikuormitettu ja sääolosuhteet olivat suhteellisen hyvät. Kyseessä saattoi olla tekninen vika.

Two Tragedies**Hawaiian Air Crash Claims 11**

At 7:07 p.m. on Dec. 5th the waters of Pearl Harbor claimed the lives of 11 of 12 jumpers on board the Jump Hawaii D-18 Twin Beech, which plunged suddenly into the bay as it turned on final for a demonstration jump into Honolulu's Aloha Stadium, 1½ miles northeast of the crash site.

The only survivor, Mike Salmons, 34, made it out the door moments before impact.

The aircraft came to rest in 3½' of water just off the north shore of Oahu, about 300



Star Bulletin photo by DEAN SENSUI

Workers pull the wreckage of BS-Hotel from the shallow waters of Pearl Harbor near Honolulu.

student at the University of
Hawaii from Colo-

hit some-

no pain,
saw

PÄTKELMIÄ

MM-JOUKKUEEN TUKI

RW-MM-joukkueen hyväksi järjestetty tuki jäi järjestetyssä keräyksessä odotettua selvästi pienemmäksi. Syynä lienevät olleet ainakin kovin myöhäiseksi jäänyt keräysajankohta, keräyksen kestäessä saatu tieto ettei joukkue osallistukaan itse kilpailuun ja mahdollisesti myös vähäinen kiinnostus lajin tukemiseen.

SIL:n kautta ovat joukkuettamme tukeneet seuraavat henkilöt tai Yhteisöt:

Räyskälä-säätiö
"RS"

Antti Kausalainen

Ylermi Uljas

Utin Laskuvarjokerho

Oulun Laskuvarjokerho

Keräyksen tuotto oli 620 markkaa. Joukkuetta avustivat lisäksi Suomen Laskuvarjokerho ja Suomen Ilmailuliitto.

KIITOS TUESTA!

VETOVARJOILUA

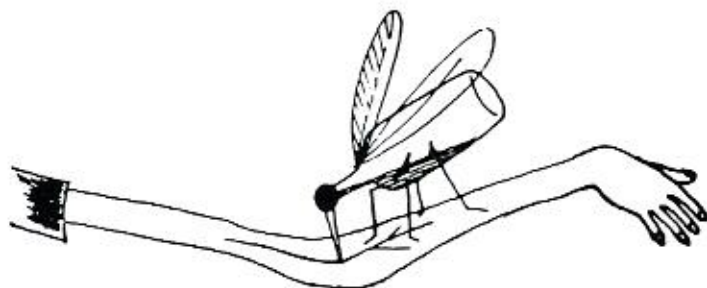
Englannissa on perustettu vetovarjoi-lyhdistys – The British Association of Parascending Clubs. Liiton tarkoituksena on ”kehittää vetovarjoilua ja säilyttää urheilun korkea turvallisuustaso, erityisesti mitä tulee koulutta-

jen tutkintoihin ja kelpoisuuksiin.”

BAPC:n lähettämien esitteiden mukaan lajissa järjestetään mm. tarkkuushyppykilpailuja. Vetovarjoina käytetään paitsi tehovarjokalustoa, myös tavanomaisia patjavarjoja (Foileja ja Cloudeja).

Tarkempia tietoja yhdistyksestä voi saada SIL:sta (Eero).

PIENI PISTO – PIENI VAIIVA



LIITY SINÄKIN VERIPALVELUUN

SUUREN YHTIÖN SUURET TAVARAMERKIT

ARKLONE

GENKLENE

PERKLONE

Arcton

BCF

MONNEX



SUOMESSA:

Suomen ICI Osakeyhtiö

PL 678

00101 HELSINKI 10

puh. (90) 585 500

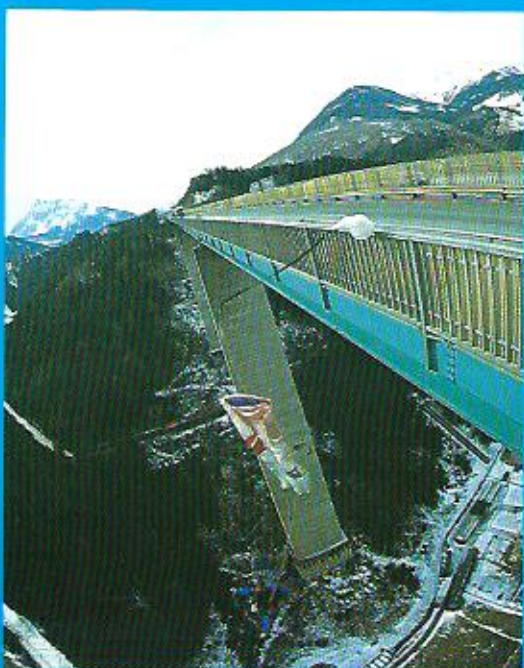
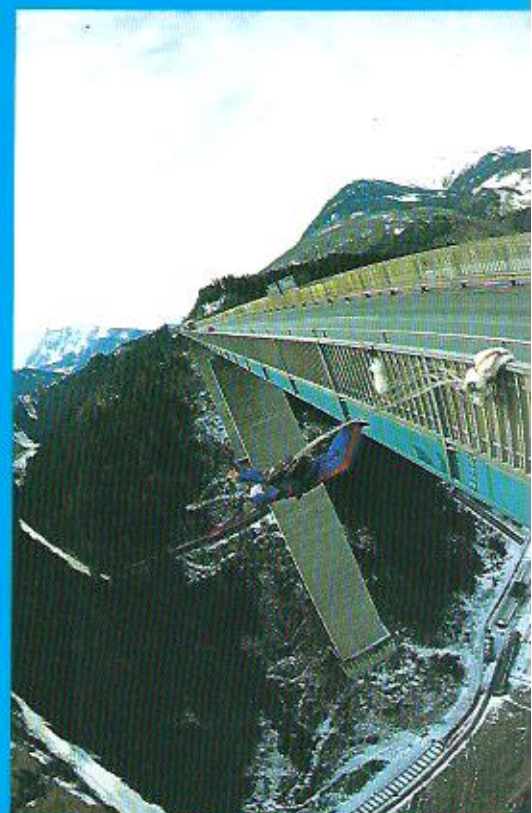
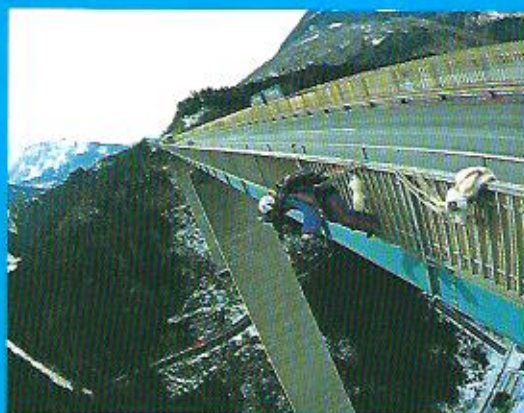
Kuukauden HYPPY

Europe-bridge, Austria

Norjalainen hyppääjä Per Arne Jeremiasen suoritti näyttävän hypyn euroopan korkeimmalta sillalta Insbruckissa Itävallassa.

Jeremiasenin reppu joka oli laitettu toimimaan pakkolaukaisu periaatteella aukesi vahingossa. Kaveri ei kuitenkaan asiasta hermostunut vaan kelasi varjon takaisin ja asetti sen sillankaiteelle. Hyppy sujui ihme kyllä hyvin.

Huomaa lukuisat yksityiskohdat esim. sillankaiteessa kiinni oleva aputatti. Sillan korkeus on 190 m.



UUDET LUPAKIRJAHYPPÄÄJÄT

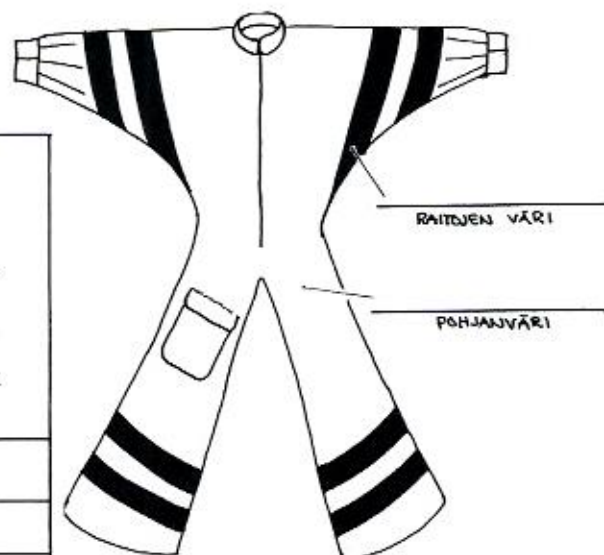
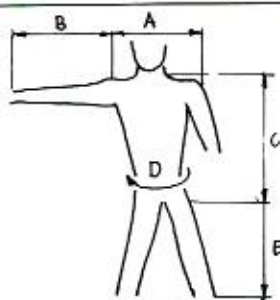
343/57	Kopra, Janne Pekka	15.12.80	365/22	Furuholm, Jyrki Erik	31.07.81
344/01	Hyppönen, Mikko Kalle Tapani	04.02.81	366/23	Ponto Risto Sakari	13.08.81
345/02	Pettersson, Paul Gustav	16.03.81	367/23	Olkkonen, Aapo Jukka	20.08.81
346/03	Torkko, Ismo Antero	19.03.81	368/24	Anttila, Anne Kaarin	25.08.81
347/04	Vieru, Martti Sakari	08.04.81	369/25	Keisanen, Pekka Akseli	04.09.81
348/05	Koistinen Jorma Tapio	13.05.81	370/26	Hiltunen, Jarmo Juhani	17.09.81
349/06	Nieminen, Sinikka Anneli	13.05.81	371/27	Aarimo, Kirsi Merja Hannele	22.09.81
350/07	Matalalampi, Petri Arvid	13.05.81	372/28	Ritonen, Juha-Matti	07.10.81
351/08	Teivainen, Markku Tuomo Antero	25.05.81	373/29	Karjalainen, Matti Tapani	13.10.81
352/09	Forstén, Anne Karita	25.05.81	374/39	Innanen, Juha Pekka	27.10.81
353/10	Linna, Merja Päivi Tuulikki	27.05.81	146/01	Laine, Raimo Antero	10.03.81
354/11	Hartikainen Mauno Tapio	26.05.81	147/02	Niittymies, Mauri Tapio	10.03.81
355/12	Selenius, Pentti Olavi	28.05.81	148/03	Takala, Hannu Jaakko	03.06.81
356/13	Eronen, Lasse Sakari	03.06.81	149/04	Kivinen, Pekka Juhani	05.06.81
357/14	Nivala, Kari Pekka	03.06.81	150/05	Ervasti, Ermo Antero	18.06.81
358/15	Koivuranta, Kari Pentti	10.06.81	151/06	Holopainen, Antti Jari Juhani	30.06.81
359/16	Seppä, Kimmo Sakari	11.06.81	152/07	Biaudet, Ali Harry	24.08.81
360/17	Sainio, Viljo Mikko Juhani	17.06.81	153/08	Rohkimainen, Raimo Kalervo	04.09.81
361/18	Lastunen, Seppo Sakari	27.07.81	154/09	Rutanen, Pekka Juhani	22.09.81
362/19	Kulmala, Kalle Tapani	03.08.81	155/10	Koponen, Ari Seppo Juhani	25.09.81
363/20	Pumpanen, Matti Kari Antero	28.07.81	156/11	Autti, Jukka Veli	31.07.81
364/21	Risu, Raimo Aarne	31.07.81			

HYPPYHAALARIT MITTATYÖNÄ

KANGAS 100 % PUUVILLAA. POHJAVÄRIT: VALKOINEN, PUNAINEN, SININEN
RAITOJEN VÄRI TILAAJAN MAUN MUKAAN. TOIMITUSAIKA n. 3 VIIKKOA
TILAUKSESTA. SUISSA JA LAHKEISSA PITÄVÄ TARRAKINNITYS

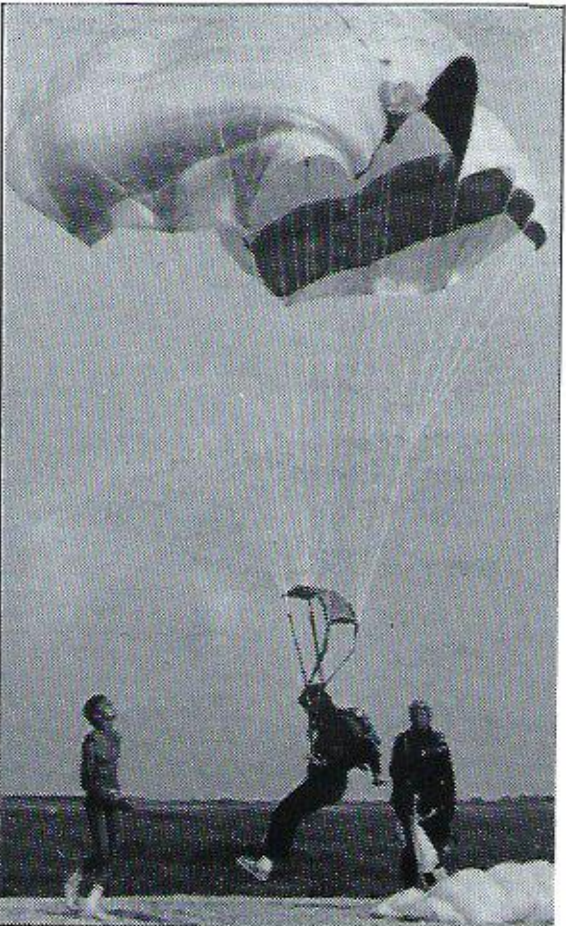
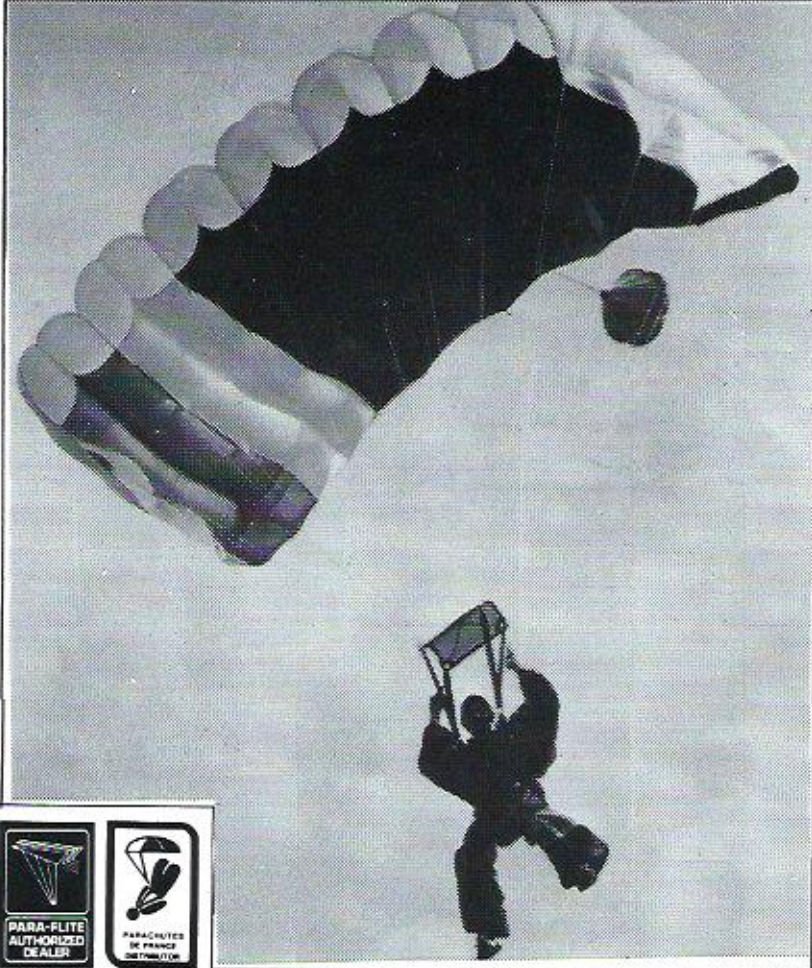
HINTA 380 MK

TILAAJAN MITAT:	
A	HARTIALEVEYS
B	KADENPITUUS
C	SELÄNPITUUS
D	VYÖTÄRÖ
E	JALANPITUUS
PAINO	
NIMI	PUH
OSOITE	
POSTINUMERO	POSTITOIMIPAIKKA



BBS TÖÖLÖNTORINKATU 1 00260 HELSINKI 26 PUH. 90-409 495

The SHARK Revolution has come!



For the first time in the parachuting history of Europe, an independant square parachute project has been developed successfully, - and you will be amazed by the result!!!

PARACHUTES de FRANCE proudly present the SHARK SYSTEM. The unique lightweight 3-ring/cordura tandem is offered in 6 attractive color combinations and 4 different sizes, able to contain any canopy on the market.

The smallest, thinnest and lightest combination you've ever seen, appears with the 222 sq.ft. 7-cell TURBO main canopy and the 184 sq.ft. 5-cell S.O.S. reserve.

The TURBO is especially designed to meet the most demanding requirements from the RW-people. Extremely soft openings and landings, very high forward speed, fully crossported and no cascade points are some of the outstanding features you find in the TURBO.

You will not know how easy it is to score a dead centre before you've tried the 255 sq.ft. MAGNUM canopy. This is the most advanced canopy available for accuracy and soft landings. Complete control and stable flight, even in the full brake mode. Like the world champion, Jean Dermine, you will love the MAGNUM, and discover how easy you can improve your accuracy average.

The reliability of the square reserve has not to be proven any more. It is a fact. Same as for TURBO and MAGNUM main canopies, the S.O.S. reserve is designed around the unique PF SOFT-WING AIRFOIL concept to offer the pilot the maximum safety and reliability. The free-bag system will never prevent deployment, and will always permit full canopy inflation.

All canopies are made from F-111 fabric and together with the special PF suspension lines it gives you the lowest obtainable bulk and weight figures.

The SHARK SYSTEM is now available in Scandinavia. Please feel free to contact us for further details.

Serious dealer inquires are welcomed.

scan para SCANDINAVIAN PARACHUTE SERVICE

Gershøj Havnevej 12 · DK-4050 Skibby, Denmark · Phone 45-2-32 86 86

KAUSALAINEN EERO
PUOTILANT 8 D 71
00910 HELSINKI 91

VUOKRATTAVANA:

Laaja valikoima hyppyfilmejä il-
lanviettoihin, esitelmätilaisuuksii-
n tai muuten vainkatsottavak-
si.

Kaikki filmit VHS tai Betamax
kaseteilla.

Trollveggen-filmi myytävänä nyt
myös kasettina **SOITA JA KYSY!**

MAAHANTUONTI JA MYYNTI
SUOMEN LASKUVARJO OY

SUURSUONTIE 21 · 00630 HELSINKI 63 · PUH. 90/740021

JOUKKOJULKAISU