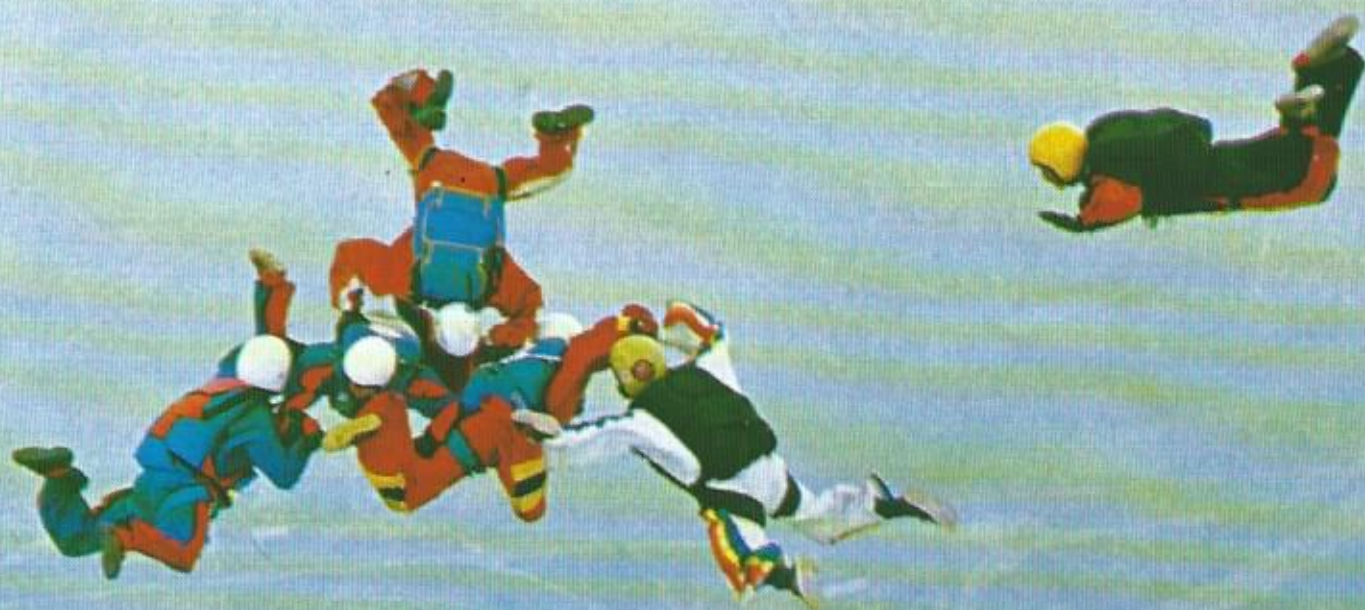
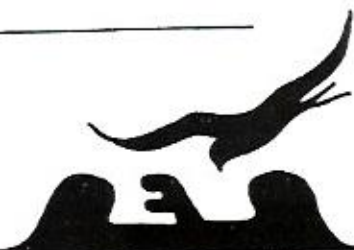


LASKUVARJOURHEILU

NO: 3 1978





ERKKI VAARA KY

ELEMENTTITIE 6
41160 TIKKAKOSKI
PUH. 941-751365

LASKUVARJOJEN OMISTAJAT

ILMAILUHALLITUS ON MYÖNTÄNYT 31.10.1978 ERKKI VAARA KY:LLE LUVAN LASKUVARJOJEN HUOLTO-, KORJAUS-, TARKASTUS JA MUUTOSTÖIHIN (LUPA NO 24)

LÄHETYS POSTI, MATKAHUOLTO, KIITOLINJA, LENTORAHTI, VR KIITO-TAI RAHTITAVARA, MAINITSE SAATTEESSA MYÖS MITÄ LÄHETYSTAPAA TOIVOT MEIDÄN KÄYTTÄVÄN, PAKETOI VARJOSI TUKEVASTI, LAITA VARJON MUKAAN LASKUVARJOKIRJA MAHDOLLISET AIKAISEMMAT TARKASTUSPÖYTÄKIRJAT, MAHDOLLINEN VARJON MANUAALI SEKÄ HENKILÖN NIMI JA OSOITE SEKÄ PUHELIN, JOKA HUOLEHTII VARJOSTA, USEAMMAN VARJON YHTÄAIKAINEN LÄHETTÄMINEN SÄÄSTÄÄ AIKAA JA KUSTANNUKSIA!

TYÖT KORJAAMOLLE LÄHETETYT LASKUVARJOT TARKASTETAAN, MIKÄLI TYÖN AIKANA ILMENEE VIKOJA TAI PUUTTEITA, JOTKA VAIKUTAVAT KÄYTTÖTURVALLISUUTEEN, NE KORJATAAN ILMAN ERILLISTÄ TILAUSTA, MIKÄLI KUSTANNUKSET LISÄTÖISTÄ NOSTAVAT KOKONAISKUSTANNUKSIA KOHTUUTTOMASTI, SOVITAAN NIISTÄ ASIAKKAAN KANSSA ERIKSEEN.

TERVEISIN

ERKKI VAARA KY

41160 TIKKAKOSKI

PUH 941-751365

**Julkaisija**

Publisher
Suomen Laskuvarjo Oy
Suursuontie 21
00630 Helsinki 63
Finland
tel. 90-740 021

Päätoimittaja

Editor
Eero Kausalainen
tel. office 90-378 077
home 90-333 253

Toimittajat

Assistant editors
Lars Bäckström
Jorma Öster

Taitto

Lay out
Jorma Öster

Sarjakuvat

Cartoons
Arto Mattila

Toimituksen osoite

Editorial office
Suomen Laskuvarjo Oy

Irtonumero FMK 5,50
Price of copy

Tilauhinta FMK 22,—
Yearly subscription

Neljä numeroa vuodessa
Published four times a year

Painatus

PAINOTALLI OY

APUA KROONISEEN RAHAPULAAAN?

Tavallisella keskivertolaskuvarjokerholla pääasiallisimmat tulonlähteet ovat hyppymaksut, kurssien tuotot ja näyttöshyppytulot. Näistä hyppymaksut yleensä suurin piirtein kattavat koneen käyttö- ja kiinteät kulut (mikäli kerho käyttää omaa konettaan). Lopputuloksena on useimmiten likimain + 0 mk (jos ei sitten mene vallan pakkasen puolelle).

Selvimmät tulonlähteet, joista jotain jää jopa käteenkin — eli täyttämään niitä muualla olevia pohjattomia reikiä — ovat kurssimaksut ja näyttöshyppyjen tuotot. Nämä tulot ovat keskiarvokerhossa jäsenmaksujen ohella jokseenkin ainoita "irtaimia" varoja, joilla voidaan esim. kattaa kaluston hankinnasta ja huollosta sekä myös muista toiminnan kannalta pakollisten ympyröiden aiheuttamia kuluja. Ne reijät kun ovat pohjattomia, niin eivätpä nämäkään tulot yleensä riitä. Kalusto ja toimitilat ne senkun vaan rapistuvat ja huonontuvat, kun ei ole sellaista kassaa, josta voisi kerralla irroittaa suurempia summia näihin tarkoituksiin.

Muita tulonhankintakeinoja kuitenkin löytyy. Ne vain edellyttävät työtä yhteisen asian eteen. Eräs tällainen vaihtoehto on kerhon pitämä puhvetti. Se on jopa ihan laillinen, mikäli toiminta tapahtuu yhdistyksen oman toiminnan puitteissa ja mahdolliset tuotot käytetään omaan toimintaan. Toiminnan tulee kuitenkin olla ns. pienimuotoista ja työvoiman tulee olla pääosin palkaton-

**Kansi
Cover**

PHOTO BY JORMA ÖSTER

LASKUVARJOURHEILU-lehti on riippumaton laskuvarjoalan lehti jota julkaisee Suomen Laskuvarjo Oy niminen rekisteröity osakeyhtiö. Toimitus ei vastaa artikkeleissa esitetystä mielipiteistä, vaan jokaisesta artikkelista vastaa kirjoittaja itse. Lehteä toimitetaan + — 0 periaatteella ja mahdollinen voitto käytetään lehden tai laskuvarjourheilun tukemiseen. Lehden toiminnasta päättää toimitusneuvosto johon kuuluvat lehden vakituiset toimittajat. Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa. LASKUVARJOURHEILU-Magazine is published by the Parachute Corporation of Finland four times a year. The publisher assumes no responsibility for the views expressed in submitted material.

SISÄLLYSLUETTELO

PÄÄKIRJOITUS

Eero Kausalainen	3
KUVIOKELLUNTA TANSKASSA	
Markku Heilimo	5
LAHTELAISET RUOTSISSA	
— Risto Koivisto	8
VINDELN 1978	
Satamo	10
JALBERTIN SUURENMOINEN KEKSINTÖ	
David Adams	12
TAMPEREEN RIIHIKUIVAT	
Eero Kausalainen	18
ENSIMMÄINEN SUOMALAINEN	
Eero Kausalainen	20
PÄTKELMIÄ KOTIMAASTA	
.....	22
PÄTKELMIÄ ULKOLAISISTA LEHDISTÄ	
.....	26

ta. Kisoissahan meillä on aina ollut puhvetti, mutta kyllä sellaista voi pyörittää muulloinkin. Eihän ne voitot tietenkään niin mullistavia ole — ainakaan pienemmissä kerhoissa — mutta kyllä voiton puolelle on erinomaiset mahdollisuudet päästä. Tietyvästi jatkuvia puhvettisysteemiä (sesonkien aikana) ei ole kuin muutamassa kerhossa. Kokeilkaapa.

Paljon muitakin varainhankintakeinoja on olemassa. Takavuosina niitä käytettiin, mutta lieneekö sivistyksen leviäminen sähkövalon myötä vienyt kaiken kiinnostuksen tehdä työtä yhteisen asian eteen ("vapaaehtoiset kuolivat talvisodassa...?") ennen kerättiin paperia taikka luotiin lunta katoilta tai sitten tehtiin jotain muuta. Eihän sitä rahaa tullut kuin rännistä — vaan jonkin verran kuitenkin.

Purjelentokerhoissa tämänlaatuinen tulohankinta on oivallettu yleensä erinomaisesti. Siellä näyttää riittävän viitseliäisyyttä yhteisen hyvinvoinnin parantamiseksi. Eräs esimerkki: muuan kerho täällä pääkaupunkiseudulla tekee monenlaisia urakoita, kuten esim. pesee ikkunoita tai suorittaa erilaisia maalaustöitä. Urakkahinta maksetaan kerholle, mutta jäsenet saavat itselleen korvaukseksi etuisuuksia, kuten halvenpia hinausmaksuja yms.

Olisikohan tässä opiksi otettavaa? Keinoja löytyy, mutta löytyykö viitseliäisyyttä?





1. Edustusjoukkueemme "uloshyppyä harjoittelemassa" paikallisen maanmainion hyppykoneen ovella. Kuvassa seisomassa (vas) Matti Veikkola ja Markku Heilimo, istumassa (vas) Esa "Mini" Mikkonen ja Ilari "Deekis" Degerlund.

KUVIOKELLUNTA TANSKAN ILMATILASSA

Kun RW-SM Utissa päättyi ratkaisemattomaan tilanteeseen, eikä mestaruuksia voitu jakaa, oli LuKT hiukan vaikeassa tilanteessa. Päätös joukkueen kokoonpanosta kuitenkin syntyi ja sen perusteella matkaan (joukkueenjohtaja ja varamies), Markku Heilimo, Esa Mikkonen, Ilari Degerlund ja Matti Veikkola.

Mikäli LuKT olisi tehnyt joukkueen kokoonpanoa koskevan päätöksensä heti RW-SM:n päätyttyä, olisi Malmilta lähtenyt joukkue myös 8-miehisessä lajiin, mutta kun se relatiivi ei suinkaan ole pelkkää hyppäämistä, niin oli tyytyminen vain 4-miehisessä lajiin.

SIL:sta saatiin sitten edustus-asut ja Suomen Auto Oy:stä yhtä näytöshyppyä vastaan auto ja eipä siinä sitten muuta kuin keula kohti Tanskaa.

Sunnuntai 30.7.78

Päivän ohjelmassa olivat papeiden tarkastus ja avajaiset. Viimeksi mainittu tilaisuus oli hyvin vaatimaton, mutta siinä kuitenkin selvisivät joukkueiden lukumäärät: Tanskalla, Norjalla ja Ruotsilla oli kullakin 8-miehinen joukkue. Norjalla ja Suomella oli vain yksi, Tanskalla ja Ruotsilla kaksi nelimiehistä joukkuetta. Avajaisten jälkeen loppupäivä oli vapaata, joka käytettiin auringon ottoon naapurikaupungin Vejlen uimarannalla.

Maanantai 31.7.78

Kone (C-47 eli DC 3 eli Dakota) tuli kello 9.00, jolloin aloitettiin uloshyppyharjoittelu. Harjoitukset alkoivat 8-miehisellä lajilla, jonka jälkeen välittömästi 4-miehiset harjoitukset.

UH:t olivat 8-miehisessä aivan samanlaisia, kuin aikaisemminkin, mutta nelimiehisissä kaikki joukkueet käyttivät erilaista lähtötapaa: norjalaiset hyppäsivät ulos valmiissa timantissa, tanskalaiset käyttivät kahta kellujaa ja molemmat ruotsalaisjoukkueet käyttivät yhtä kellujaa, mutta olivat kuitenkin irti toisistaan.

Itse käytimme samaa tyyliä, kuin kotisuomessa: takakelluja (Markku), pohja tiiviissä haitarissa (Matti ja Ilari) ja neljäs koneen sisällä (Esa). Harjoitus-hyppymme uloshyppy kuitenkin epäonnistui pohjan hajotessa ja teimme vain kaksi pistettä. Sarjana oli set 12. Muutkaan joukkueet eivät onnistuneet kovin hyvin, sillä vain yksi tiimi sai kolme muodostelmaa.

Harjoitus-hyppäjien jälkeen oli vuorossa muodostelmien ja sar-

jojen arvonta, jonka jälkeen tunnin kuluttua kisa käynnistyi. 8-miehiset hyppäsivät kolme kierrosta, jonka jälkeen johdossa olivat Tanska ja Norja, molemmilla kolme pistettä Ruotsin kahta vastaan. Vertailtaessa suorituksia Malmin 7-miehen esityksiin voidaan varmuudella sanoa, että tässä vaiheessa kilpailua emme olisi olleet ainakaan viimeisiä, jos meillä olisi ollut 8-miehen tiimi.

Iltapäivä ja ilta kuuluivat joukkueemme osalta kuvioiden harjoittelussa. Kisan ilmoitettiin jatkuvan aamulla 4-miehisellä, ensimmäisen startin ollessa klo 8.00.

Tiistai 1.8.78

Aamulla harjoittelimme vielä kuvioita, jonka jälkeen kiipesimme koneeseen klo 8.00. Hyppäsimme viidentenä ja tuloksena set 6 sarjasta kaksi pistettä, kolmas kuvio syntyi työskentelyajan päättymisen jälkeen. Toisella hypyllä oli vuorossa random-kuviot, joista saimme täsmälleen saman tuloksen. Uloshyppymme pysyi tällä hypyllä ensimmäistä kertaa kasassa ja se antoi uutta uskoa.

Hypyllä tapahtui myös se, mitä Matti oli odottanut yli 500 hyppyä: pikku sotku ohjauspunosissa, pääkupu irti ja varavarjolla maahan. No, siitä ei lannistuttu. Molemmat varjot vain joukolla pakettiin; ehdimme vielä mukavasti syömäänkin (teimme varmasti SST:n varavarjon pakauksen uuden PE:n).

Kolmannella hypyllä oli jälleen vuorossa set-sarja (13). Siitä saimme jälleen kaksi pistettä, kolmas kuvio syntyi (Inton mukaan) 0,1 sekuntia yli sallitun ajan. Päivän pistetili oli meidän osaltamme kuusi pistettä. Ruotsi ja Norja olivat tehneet kymmenen pinnaa. Suomi oli tässä vaiheessa jaetulla neljännellä tilalla yhdessä Ruotsin kakkosjoukkueen kanssa.

Hyppäämistä jatkettiin kolmen nelimiehisien kierroksen jälkeen 8-miehisin joukkuein, jota hypättiin loppupäivän kuluessa kolme kierrosta. Tähän saakka oli sää suosinut kilpailuja, mutta illalla se alkoi heiketä, muuttuen hiljaiseksi vesisateeksi. Aamulla oli määrä aloittaa nelimiehisellä, jota oli tarkoitus saada päivän kuluessa aikaan kolme kierrosta. Näin olisi molemmissa lajeissa

koossa minimi eli kuusi kierrosta, jolloin mestaruudet voitaisiin jakaa, jos sää alkaisi kenkuilla.

Keskiviikko 2.8.78

Yöllä satoi oikein kaatamalla, mutta herätessämme se oli jo lakannut ja aurinkokin pilkisteli korkealla olevan pilvikaton läpi. Startin piti olla kella kahdeksalta, mutta kun pilvikaton korkeudesta ei ollut täyttä varmuutta, lähti taivaalle pikkukone katsomaan tilannetta. Kone pääsi kolmeen kilometsiin ja niinpä lähdimmekin neljännelle kilpailuhypylle. Tällä kerralla teimme kolme hyväksyttyä muodostelmaa sallittuun aikaan ja neljännen muodostelman aivan aikarajan tuntumaan — valitettavasti kuitenkin rajan väärellä puolella. Kyseessä oli random-sarja.

Tunnin päästä lähdimme hyppäämään viidettä kierrosta (set 4). Hyppy meni mielestämme mukavasti ja maahan tultuamme olimme varmoja, että neljä pistettä oli taskussa — mutta ei: tuomariäänin 2—1 jäi neljäs piste saamatta. Viimeisessä kuviossamme oli tuomareiden mielestä jonkinlainen otevirhe, jota mieli-

pidettä emme hyväksyneet. Viideskin kuva oli ollut miltei valmis, mutta yksi ote petti.

Tässä vaiheessa olivat Ruotsi ja Norja johdossa tasatuloksillaan 18 pistettä. Meillä oli kaksitoista pistettä ja Tanskalla uusintahypyn johdosta yhtä hyppyä vähemmän hypänneenä vain kuusi pistettä. Tanskan ja Ruotsin kakkosjoukkueet olivat kanssamme lähes tasoissa (toim. huom: kilpailuissa kullakin maalla sai olla ainoastaan yksi virallinen nelimiehininen joukkue; kakkosjoukkueet eivät kilpailleet mestaruudesta).

Ruokailun jälkeen lähdimme hyppäämään kuudetta kierrosta, mutta sää alkoi oikutella. Yrityksestä kehkeytyi noin tunnin turistilento. Oli muuten kauniita pilviä lentopinnalla 90 — ja paljon. Tulimme koneella alas koko porukka, paitsi Tanskan 8-miehininen joukkue, joka hypäsi parista kilometristä ulos. Ruotsi ja Norja vähän protestoivat, kun heidän joukkueilleen ei suotu mahdollisuutta harjoitushyppyyn — mutta eihän siitä kuitenkaan mitään vakavampaa tullut.



2. Nelimiehisien mitalijoukkueet: Pohjoismaiden Mestarit eli Ruotsi (takana vas.), hopeajoukkue Norjasta ja (polvella) Suomi.

Tässä vaiheessa alkoikin siten sataa vettä, mikä jatkuikin koko iltapäivän. Kilpailua oli määrä jatkaa seuraavana päivänä. Ilta kului joukkueemme osalta kuivien harjoittelussa ja parakylän normaaleissa iltatoimissa — kunnes sitten loppujen lopuksi ihanainen rauha eli uni laskeutui parakylän ylle.

Torstai 3.8.78

Aamulla satoi ennusteesta huolimatta, jatkuen koko aamupäivän. Lounaan jälkeen sää kuitenkin parani ja nelimiehisten kuudes kierros pääsi taivaalle. Vuorossa oli jälleen random-sarja, jolla teimme kolme pistettä. Ruotsi teki viisi kuviota, ottaen näin ratkaisevan eron vain kaksi pistettä tehneeseen Norjaan. Tanska sai kaksi pistettä, mutta heillä oli edelleenkin yksi hyppy vähemmän, kuin muilla joukkueilla.

Iltapäivällä Tanskan ykkösjoukkue ja Ruotsin kakkosjoukkue lähtivät hyppäämään uusintahyppäysalustaan. Jälkimmäinen teki neljä pistettä, Tanskan joukkueen saadessa jälleen uusintahypyn. Vieläkään ei nelimiehisten lajin kuudes kierros ollut valmis.

Keli oli erittäin vaihteleva ja pilvikatossa olevat aukot pieniä. Ilta-ruokailun jälkeen lähdettiin kuitenkin taas yrittelemään. Hypyn ohjelmana oli tällä kerralla set-sarja (3). Nousimme hyppykorkeuteen, mutta jälleen sää yllätti. Pilvet valuivat hiljalleen kentän päälle ja maasta kävi käsky "Alas". Laskeuduttuaan satoi kaatamalla. Sää alkoi kuitenkin parantua nopeasti ja päätettiin jälleen lähteä yrittämään. Koneen kapteeni kuitenkin ilmoitti, että ei ole bensaa; tankki-auton kuljettaja oli lähtenyt kotiinsa. Mitään hätää ei kuitenkaan ollut: koko porukka lastautui koneeseen ja lensimme vieriselle siviilikentälle tankkaamaan. Sieltä oli määrä nousta suoraan hyppykorkeuteen.

Siinä olikin paikallisilla matkustajilla ihmettelemistä, kun sotilaskone laskeutui alas ja kaikki joukkueet hyppäsivät tankkauksen ajaksi harjoittelemaan uloslähtöä hyppyhaalarit päällään.

Tankkauksen jälkeen kiipesimme koneella hyppykorkeuteen. Kolme joukkuetta ehti hypätä, ennenkuin taas sää oli huonontunut niin, että kone käskettiin alas. Ehdimme kuitenkin hypätä,

vaikka meitä ei maasta nähtykään. Koko konelastin suoritukset mitätöitiin illalla briefingissä.

Tanskan ykkösjoukkueella oli edelleenkin kuudes kierros hyppäämättä, joten päätettiin että he lähtevät heti aamulla hyppäämään puuttuvan suorituksensa pikkukoneesta (C 182). Lisäksi päätettiin jatkaa kilpailua vielä lauantaina, mikäli siihen mennessä ei sitä saada loppumaan.

Perjantaina 4.8.78

Tanskalaiset saivat vihdoin ja viimein kuudennen hyppäyksen suoritettua. Tämän jälkeen hypättiin pari kierrosta kahdeksanmiehistä; kahdeksan kierrosta oli näin suoritettu.

Nelimiehisten aloitettiin jälleen. Teimme todella taistellen kolme pistettä. Näin meillä oli koossa yhteensä 18 pistettä seitsemällä kierroksella.

Sää oli todella huono, mutta se ei estänyt yrittämästä: täysitelmä ja joukkueet taivaalle. Pyörimme noin viisitoista minuuttia, hyppykorkeudessa, ennenkuin tuli hyppylupa. Kaksi kuvaa teimme näitesti, mutta sitten homma meni piirileikiksi.

Tanska sai jälleen uusintahypyn, jonka johdosta lajissa oli koossa vain seitsemän kierrosta. Hyppyjen jälkeen pidettiin briefing, jossa päätettiin, että nelimiehisessä huomioidaan vain seitsemän kierrosta. Kahdeksanmiehisten jäi tässä vaiheessa kahdeksaan kierrokseen. Tarkoituksena oli hypätä se loppuun seuraavana päivänä, mikäli sää sallisi.

Illalla pidettiin Vandel Kro:ssa päättäjaisjuhlat, joihin koko relatiivikansa innolla osallistui.

Luantai 5.8.78

Sää oli aivan onneton, joten kilpailuja ei voitu jatkaa. Puolelta päivin päättäjäistilaisuus olikin sitten seuraava ohjelmanumero. Tilaisuus oli yhtä vaatimatonta, kuin avajaisetkin. Mitalit eli mukit jaettiin. Saimme nelimiehisissä pronssin. Tavoitteenamme oli tehdä kolme pistettä per hyppy, mutta saimme kuitenkin hieman vähemmän. Päättäjäisten jälkeen pantiin tavarat autoon ja lähdettiin kotimatkalle.

Huomioita ja muuta ajateltavaa

Kisoissa käytetty lentokone oli hyvä. Tosin kaikilla nelimiehisillä joukkueilla oli alussa pieniä

vaikeuksia, mutta jo muutaman hypyn jälkeen olivat ulostautumiset melko mukavia. Ainoa haittapuoli oli: jos joutui hyppäämään viimeisenä, oli lentoaika noin 40 minuuttia ennen hyppyä.

Kenttä ja majoitustilat olivat erittäin hyvät. Muu lentoliikenne ei häirinnyt kisoja, sillä kenttä oli sotilaskenttä. Ruokailu oli järjestetty kentän ruokalaan.

Haalarit ja varjat olivat muilla samaa luokkaa, kuin itsellämmekin. Kaikki kilpailijat käyttivät tandemiteita, ja kaikilla oli myös neliövarjat. Suurin osa kilpailijoista käytti nahkahuuvaa. Oma joukkueemme oli ainoa, jonka kaikki hyppääjät käyttivät kunnan kypärää.

SIL:n rahallinen avustus joukkueellemme oli nolla markkaa. Ainoa avustus, minkä joukkue sai, oli Suomen Laskuvarjokerhon lahjoittama kilpailuavustus. Muilta osin hyppääjät joutuivat kustantamaan hyppäyksen ja matkansa itse. Matkan kulut per hyppääjää olivat noin 1000 mk. Vertailun vuoksi mainittakoon että Ruotsin liitto maksoi osallistujien hypymaksut, jokaiselle kilpailijalle päivärahaa 30 kruunua per päivä, oman auton käytöstä 30 öreä/kilometri bensarahaa ja vielä kaiken kukkuraksi joukkueiden viikon harjoitusleirin hypyt (18 hyppyä). Yritä siinä nyt sitten kilpailla tasapäisesti.

Jotain olisi rahoituspuolen suhteen tehtävä ja pikaisesti. Jos kerran rahaa riittää tarkkuuteen ja tyyliin, niin luulisi sitä riittävän myös relatiiviinkin. Vai olisikohan se niin, että niin kauan kuin relatiivivihegemonia on Helsingissä, ei rahaa tipu penniäkään.



Teksti: Risto Koivisto
Kuvat: Jorma Tamminen

LAHTELAISET LAHDEN TAKANA



Matka aloitettiin Lahdesta 11.05. 1978 klo 17.30. Siirtyminen sujui hilpeän tunnelman vallitessa kahdella henkilöautolla ilman mainittavimpia välikohtauksia. Perille päästyämme saatoimme todeta, että paikallinen sade oli juuri alkamassa siihen saakka pitkään jatkuneen poutasään jatkoksi.

Västeråsin kerho; SKF — Aros

Kerho vastaa hyvällä tarkkuudella SLK:a. Jäseniä on n. 250 ja hyppyjä (pääasiassa RW) suoritetaan vuosittain n. 3500. Oppilaskoulutusta annetaan alkeiskursseilla, jotka kestävät 1—2 viikkoa ennen ensimmäistä hypyä.

Kerholla oli Räyskälän tai Nummelan kenttään verrattavissa olevan alueen reunassa erinomaisen viihtyisästi sisustettu entinen (mutta ei vanha) kouluparakki, jossa on vuodepaikat 16 hengelle neljän hengen kerrosvuodehuoneissa, sosiaali-tilat, täydellinen keittiö, toimisto-, varasto-, korjaus-, pakkaus- ja oleskelutilat. Tulevat ja menevät vedet sähkön ja lämmityksen kera, yhdessä aistikkaasti sisustettujen tilojen kanssa muodostivat sellaisen kokonaisuuden, ettei heti saanut sanotuksi paljon mitään. Hollolan kentän laidalta lähteneille tuli mieleen, jotta olikohan tämä oikea osoite lainkaan?

Toiminta/toimettomuus

Iltaa vietettiin sangen pienellä joukolla seinien sisäpuolella, parempia aikoja odotellen sen vesisateen tuhnutessa ulkona. Todistimme myöskin, kuinka kerhon edustajat hyvästeltiin lähtemään Ruotsin B-mestaruuskil-

pailuihin lähelle Tukholmaa. Naisia ja miehiä kun olivat niin lähtevät kuin jäävätkin, oli vähällä ettei käväissyt mielessä käydä hyvästelijöitten mukaan. Toivottimme vain onnea ja menestystä.

Lauantaipäivän satoi — kuten saattoi odottaakin. Kaupungin liikkeisiin ja uimahalliin tutustuminen auttoi sentään päivän kulluttamisessa. Illalla katselimme jo merkittävän lisän saaneen väkijoukon kanssa hyppyfilmejä kuten "Masters of the Sky" ja lukuisia isäntäkerhon tuotteita: Keskimäärin ottaen Öster on hyvä ottamaan kuvia. Kuitenkin joukossa oli muutamia erittäin mallikkaita sekvenssisuorituksia — vaan filmaus ei aina. Ja kupurelatiivia jokapäiväisenä hupina perässä.

Kuva 2.
Paikallista lentokalustoa: BN Islander ja C-182.



Vuosina 1975—76 harrastetut yhteydenotot siirtyivät toiminnalliselle tasolle toukokuussa 1978 Lahden Laskuvarjokerhon kivi-kovan joukkion matkatessa Lahden taakse Ruotsiin osallistumaan Lahden sikäläiseen ystävyyskaupunkiin Västeråsiin ottamaan mittaa sikäläisistä alan harrastajista. Mitanotto tapahtui tietenkin kilpailun merkeissä. Kun kyseessä oli ystävyyskaupunkitoiminta, kustansi Lahden kaupunki joukkueen matkat. Matkasta kertoilee ja paikallisia olosuhteita esittelee itse asiasta kuultuna mukana ollut LLK:n puheenjohtaja Risto Koivisto.

Koneet

Kerholla oli konventionaalisia suorituksia ja oppilastoimintaa varten jo keski-ikää lähentelevä C-182, mutta oli ilo seurata ylipainoa lähentelevän ohjaajan koneenkäsittelyä. Jostain kummasta syystä Pohjanlahden itäisellä puolella on aina vaarassa venttiileiden palaminen ja jos vaikka minkälaiset moottorivauriot, joista joko lentäjämme ei tiennyt mitään tai oli oppinut selittämään itselleen asian jollain muulla tavalla. Joka tapauksessa kone nousi kuin vintturilla ja hypääjien ulostauduttua vaikutti siltä, että ilma loppui sillä sekunnilla siipien alta. Kypäri vain jäi tuuman verran koholle päänahasta koneen mukana alas-tulevalla, kun syöksy alkoi.

"82" oli varustettu meilläkin käyttöön otetun mallin mukaisella, siipeä vasten kääntävällä ovella. Erona oli se, että oven etureunassa sojotti ½-metrinen viisto tappi, jonka pään lentäjä asetti oviaukon reunassa olevaan reikään lukitessaan oven auki-asentoon ja josta vetämällä hän oven sulki.

Korkeita RW-hyppyjä varten on kerho voinut käyttää 2-moottorista. Islanderia (9 hyppääjällä). Tapana oli lastata 2x4 sekvenssiryhmiä. Koneen pitkä, mutta kapea runko vaikeuttaa pahasti suuren ryhmän nopeaa lähtöä. Sekvenssiharjoittelun yhteydessä kiinnitti huomiota, että pienet erilliset ryhmät harjoittelivat erittäin tiiviisti omia ohjelmiaan maassa koko sen ajan, mitä pakkaamiseen ja kuormaimisen väliin jäi.

Kerhon viime vuonna hankkima Twin Beech seiso i surullisen näköisenä kentän reunassa pressun alle, odotellen korjaamolle siirtämistä. Vahvistuksia sinne tänne tukirakenteisiin. Muuten hyvä kone, mutta tuli valitettavan kalliiksi ostaa ja panna kuntoon ennenkuin seuraavan kerra kelpuutetaan käyttöön.

Kilpailu

Valkeni sitten sunnuntai-aamu ja hyppykansa keräsi lajilleen tyyppillisiin askereisiinsa; aamutoimet, murkinat ja varusteiden kantaminen kentälle. Yli puolen päivän jatkunut kumpiaiskeli oli vähällä sotkea koko kisat, kun ei voinut jättää niitä kolmetonnisia-kaan hyppäämättä. Kisa käytiin olosuhteiden pakottamana siten, että kaikki ottelisivat kaikkia vastaan. Pienoismaaottelu yhdellä kierroksella, apuvälineinä sähköpläkä ja kansainväliset tuomarit.

Hyppääjille oli määritetty taosituskertoimet kokonaishyppymäärän perusteella siten, että: enintään 10 hyppyä — kerroin 0,1
enintään 20, 30, jne. hyppyä — kerroin 0,2; 0,3; jne
enintään 100 hyppyä — kerroin 1,0
vähintään 150 hyppyä — kerroin 2,0.

Tuloslaskenta ei vielä tätä kirjoitettaessa ole toimittanut lopputuloksia, mutta epävirallisesti voitti ottelun Pekka Kittelä Suomesta tuloksellaan 0,36 pis-



Kuva 1. Västeråsin kerhon "karu, mutta sitäkin vaatimattomampi" parakki.

tettä (kerroin 2, hypyn tulos 0.18) ja toisena oli Risto Koivisto pistemäärällä 0,40 (kerroin 2, hypyn tulos 0,20 m). Suomi voitti, Ruotsin tullessa kärjen osalta hyväksi kakkoseksi.

Yhden kierroksen jälkeen kisat sitten päättyivätkin. Sunnuntaina klo 15.30 lyötiin kamiskukkelit kasaan ja kotimatka alkoi klo 16.04.

teen aikoihin. Varusteista tulokoon mainituksi, että konservatiiviset varavarjotyyppit oli varustettu aina Sentineni-painelaukaisimelle. Alkeisvarjot olivat 32-kaistaisia rättejä, joiden pakolaukaisuhihnoissa käytettiin tarakiinnitystä apuvarjon punokseen, repussa vaijeri-sokka 'suljentoa' ja tehtaalla sekä itse tehtyjä narukartioita.

Haja-ajatuksia

Toimintaa pyritään kehittämään vastavuoroisuusperiaatteella toimivaksi tapahtumaksi. Yksityiskohtaiset sääntöluonnokset ovat kerhoilla pureskeltava. Kaikki mahdolliset hyppylajit voivat ajan mittaan tulla kysymykseen.

3000 metrin hypyllä oli hintaan 35 Skr, joka ei ole ihan vähän — meikäläisille jopa aika paljon. 182:sta hypyt maksoivat runsaat 20 mk. Majoittuminen kerhon vuoteissa on hinnoiteltu 10 Skr:ksi. Muut maksut sitten riippuivatkin henkilökohtaisista viehtämyksistä...

Naapurissa ei pidetty lainkaan epätavallisena 150 km:n matkustamista hyppykentälle. Suurin osa hyppääjistä tuli 50...100 km etäisyydeltä. Kirkkaan sään vallitessa suoritetaan hyppäämistä — pääasiassa m/RW — viikonloppuisin. Yleensä juhannuksesta kaksi tai kolme viikkoa eteenpäin on kentällä jatkuvaa hyppytoimintaa. Ruotsin mestaruuskilpailu pidetään heinäkuun jälkipuoliskolla, yleensä viikolla 29. Valmennusleiri järjestetään tavallisesti kesä-heinäkuun vaih-





Suomen (Oulun) voittoisa joukkue vastaanottamassa kiertopalkintoa. Kuvassa (oik.) Eero Kuotesaho, Tapio "Cekkeri" Satamo ja Reino Pikkarainen.

VINDELN 1978

Suomalaiset laskuvarjoureilijat ottivat jälleen kerran osaa pohjoiskalottakilpailuun (Nordkalott-räffen), jossa Ijina olivat tarkkuushypytt. Kilpailu pidettiin kesäkuun 2.—4. päivinä Ruotsissa, Vindeln nimisellä paikkakunnalla.

Matka aloitettiin Oulusta, jossa alkajaisiksi kiinnitettiin yksi peräkärryllinen varjoja "Cekkerin" Ladan vetokoukkuun. Takapenkille kipusivat Sutisen Jukka ja Pikkaraisen Reino sekä etupenkille pelkääjän paikalle Kuotesahon Eero. Sitten lähdettiin. Ajettiin Vaasaan autolautalle, jossa retkueeseemme liittyivät "mussu-Masa" alias Matti Heino ja Raimo Hankilanoja. Lautalla teimme päätöksen tuoda ne kultaiset popot (kisojen kiertopalkinto) tänä vuonna Suomeen. Päätös sinetöitiin juomalla purkilliset biiriä.

1. kilpailupäivä

Perjantai-aamuna se sitten valkeni — päivä nimittäin. Huomasimme olevamme Vindelnin sotilaslentokentällä (hylätyllä), jonka vieressä noin 500 metrin päässä jymisteli mahtava, vielä valjastamatta oleva koski — pelottavan leveänä ja lähellä kenttää. Kenttä oli vuonojen ympäröimä, päällystetty korpikenttä.

Tage, paikallinen moottorimies, toivotti meidät tervetulleeksi ja selvitti kilpailusysteemit. Koneena värjötteli siinä kiitoradan sivussa yksi Cessna 172, mutta iltapäivällä ilmestyi kuvaan mukaan myös Cessna 206, ruotsalaisella CP-pilotilla varustettuna.

Osanottajia oli näihin kilpailuihin isäntämaan ja meidän lisäksi saapunut Norjasta saakka, kokonaismäärän lähennelessä 50. Suurin osa kilpailijoista oli haalareista ja muista varusteista päätellen relatiivihyppääjiä tai hupihyppääjiä. Joukkoon kuitenkin mahtui myös muutama kivikova "tarkkuuschampionikin", joista mainittakoon mm. Norjan edellisen vuoden tarkkuuden voittaja Svein Johansen, Ruotsin Kenth Olsson ja tietenkin meidän kaksi kovaa kolmimiehistä konventionaalisten lajien joukkuettamme.

Pääsimme aloittamaan ennen puolta päivää elektronipläkan polkemisen — pelastusliivit kaulassa. Niitä ei tullut mieleenkään jättää pois. Sä oli hyvä koko päivän, tuulet tosin pyörivät vuonojen välissä ja vaihtelivat voimakkuuttaan. Finaalit oli jatkuvasti ajettava varman päälle, 50 metrin rinkiä ylittämättä.

Päivän kallistuessa iltaan olin kolmen hyppykierroksen jälkeen

johdossa tuloksella 0,06 m. Kuotesahon Eero oli toisena, hänen jälkeensä Norjan Johanssen ja Ruotsin Kent aivan lähituntumassa. Pikkaraisen Reino tipahti kuvioista heti ensimmäisellä hyppyllään. Hänen korkeusmittarinsa jäi "jumiin" ja hyppy jäi vakaaksi. Loput hyppyensä René sitten miltei rokottelikin.

Iltaa vietimme hyvän suomalaismenestyksen merkeissä paikallisen kerhon para-pubissa. Vaihdoin päivän kokemuksia ja maailman kuulumisia muiden kilpakumppaniemme kanssa — viittomakielellä, kynällä ja paperilla. Kukaan kun ei ymmärtänyt arabiaa.

2. kilpailupäivä

Lauantaipäivä valkeni hitaasti ja harmaana. Satoi vettä ja tuuli. Herättyämme totesimme, että suurin osa matkakassamme oli mennyt para-pubiin. Kruunustamme olivat vain rippeet jäljellä, mutta eihän se mitään — ystäviäkin oli tullut. Seuraavat päivät viettelimme sitten Eeron kylmälaukun lähellä, syöden näkkipöytä ja juoden lihalientä. Lauantaina ei sitten sään johdosta hypätty. Keskityimmekin sunnuntaihin.

3. kilpailupäivä

Sunnuntai-aamuna sään taas valjettua kilpailijoille otollisena kasaillimme joukkueita ennen joukkuetarkkuuden alkamista. Vaasan joukkue sai Heinon Matin ja Hankilanojan Raimon lisäksi vahvistukseksi Sutisen Jukan Oulusta. Meidän joukkueessamme hyppäsivät Oulun jäljelle jääneet Kuotesahon Eero, Pikkaraisen René ja allekirjoittanut.

Vaasan joukkue hyppäsi yhden joukkuehypyn, jonka jälkeen pojat sitten romahtivatkin henkisesti. Liekö tähän vaikuttanut suuri hajonta maalialueelle tullessa? "Mussu-Masa" ja Hankilanoja pakkasivat kampeensa ja lähtivät ajamaan kohti Umeåa. Me jäimme kuitenkin vielä jatkamaan — ja "pesimme" koko muun porukan perusteellisesti!

Joukkuehypyn loputtua kolmen kierroksen jälkeen hypättiin viimeisenä vielä neljäs kierros henkilökohtaista tarkkuutta. Kaikki kärkimiehet, lukuunottamatta allekirjoittanutta ja Ruot-

sin Kenth Olssonin, pitivät pintansa. Käännettyäni Para-Sledini finaaliin viimeisellä hypylläni olin varma sen päivän neljänestä nolla-nollastani. Ajattelin lopettavani todella kauniiseen polkaisuun. Pudotin loppulähestymiseni alakulmalle ja kuinka ollakaan: siihen valuttiin kädet puolijarruja pidellen loppuun saakka — 3 metriä ja 20 senttiä vajaaksi!

(Toimituksen lisäys: Ruotsin ja Norjan laskuvarjolehdet kertoivat tästä Cekkerin hypyn jälki-tilanteesta yhtäpitävästi seuraavaa: "Se oli ensimmäinen kerta, kun Lundin kentällä kuultiin niin harras suomalainen PERKELE...")

Palkintojen jaon jälkeen kiinnitettiin jälleen peräkärri Ladan vetokoukkuun. Kuuntelimme Tagen jäähyväiset, lastasimme suunnattoman palkintokokoelman kyytiin ja sitten menttiin. Suuntana ensin Umeå ja sitten koti-Suomi. Ensi vuonna teemme saman retken uudelleen. Oli

se niin hyvä reissu — evästä kuitenkin muistamme ottaa mukaan.



TULOKSIA

Henkilökohtainen tarkkuus

1. Svein Johansen	0,66
2. Tapio Satamo	3,26
3. Eero Kuotesaho	3,75
4. Kent Ohlsson	4,69
5. Kurt Anderzohn	5,85
8. Reino Pikkarainen	10,82
11. Matti Heino	14,41
17. Jukka Sutinen	21,44
24. Raimo Hankilanoja	28,30

Joukkutarkkuus

1. Oulu (Satamo, Kuotesaho, Pikkarainen)	4,70
2. Östersund	12,88
3. Bodö	31,62
4. Umeå	36,28
5. Söderhamn	38,30

MYYTÄVÄNÄ



Tällä osastolla julkaistavat ilmoitukset ovat ilmaisia lehden tilaajille. Lehden toimitus pidättää oikeuden lyhentää liian pitkiä ilmoituksia. Ilmoituksen voit jättää soittamalla lehden toimitukseen.

Myydään uudenveroiset SST-tandemit varustettuna käsikäyttöisellä apuvarjolla (P.O.P.) + MA-1 apuvarjo varavarjoon, hintaan 1300,—. Myös osamaksu saattaa tulla kysymykseen.

Kilauttele iltaisin numeroon 921-302947/Artsi

Myydään piggyback-kokonaisuus: reppu, valjaat, päävarjo (PC Mk II), varavarjo (ohjattava ylijäämä). Voidaan myydä joko konttikauppana tai myös osina.

Juha Kokkonen, puh. 90-801 1207 (k)

australian SKYDIVER

Thirty-two glossy pages of news, features and graphic photo coverage from Australia.

One year's subscription:
\$17 US airmail
\$11 US surfact mail

Post now: Australian Skydiver
po box 9, Kensington Park,
South Australia 5068

SPORTSPRINGER

ONLY EUROPEAN
PARACHUTING MAGAZINE
IN GERMAN LANGUAGE.
PUBLISHED BI-MONTHLY
ANNUAL SUBSCRIPTION
OVERSEAS \$10 AIRMAIL

SUBSCRIPTIONS TO:
SPORTSPRINGER
6083 WALLDORF
HAVELSTR. 4
FR OF GERMANY



Sport Parachutist

FOR THE BRITISH AND EUROPEAN
SCENE SUBSCRIPTIONS
BRITISH PARACHUTE ASSOCIATION
ARTILLER MANSIONS
75 VICTORIA STREET
LONDON, S.W.1.

Air Mail \$9.00
Surface \$4.60

Free Fall Kiwi

SIX ISSUES / YR.
SUBSCRIPTION:
SURFACE \$9.00
AIRMAIL \$11.00

FREE FALL KIWI
P.O. BOX 3603
WELLINGTON,
NEW ZEALAND

CANPARA



PUBLISHED BY THE CANADIAN
SPORT PARACHUTING ASSOCIATION
8 ISSUES YEARLY
RATES: \$8.00 CANADA
\$12.00 INTERNATIONAL
CSPA, NATIONAL SPORT CENTRE
333 RIVER ROAD
VANIER CITY, ONTARIO
CANADA K1L 8B9

Tilatessasi
käytä shekkiä
joka on nimet-
ty kyseisen
maan pankille

JALBERTIN SUURENMOINEN KEKSINTÖ

Domina Jalbert merkitsee Parafoiille samaa kuin Rogallo Delta II:lle ja Lemoigne PC:lle... yhdellä merkittävällä erolla: Missä sekä Rogallon että Lemoignen mielikuvitukselliset suunnitelmat perustuivat Leonardo da Vincin vanhaan periaatteeseen, Jalbertin idea oli vallankumouksellinen laskuvarjoalalla.



Artikkeli julkaistu Spotterissa maaliskuuhuhtikuun numerossa 1976 sepittänyt David Adams, käännetty Henrik Enbom.

Syyskuun 13, 1968 Life lehdessä oli artikkeli missä todettiin "Parafoil, aikoinaan pilkallisesti haukuttu lentäväksi patjaksi, on radikaalein tulokas laskuvarjosuunnittelussa Leonardo da Vincin vuonna 1495 tehdyn alkuperäisluonnoksen jälkeen". Domina Jalbert yhtyy hartaasti tuohon lausuntoon, yhtä kohtaa lukuunottamatta; hän ei pidä Parafoiia laskuvarjona. Äskettäin Jalbert kertoi Spotterille että Parafoil on siipi ja näin ollen tapa lentää.

Harvat patjalla hypänneet ovat eri mieltä. Jalbertin ram-air periaate joka on ilmaantunut hypykeskuksissa Sledien, Cloudien, Hornet'ien, Stari'en ja ParaPlane'ien muodoissa on mullistanut monia urheiluhyppäämisen näkökohtia ja vaatii hypääjien perinpohjaista uudelleensuhtautumista varjon käsittelyyn. Sen sijasta, että hypääjä jokseenkin passiivisesti roikkuu punoksissa tietäen varjon ohjautumisen määrättyyn pisteeseen olevan enemmän tai vähemmän sattumanvaraista, patjahyppääjän on

aktiivisesti lennettävä "koneensa" hyvin samantapaisesti, kuin pilotti laskussa. Matalat "koukut" on korvattava myötätuuliosuuksilla ja finaaleilla. Jarruttaminen ja loppuveto, jotka ennen vaativat rajuja liikkeitä ja kumminkin antoivat vähän vastineeksi, vaikuttavat nyt myös käytännössä; liitokulmalla on "suurempi merkitys".

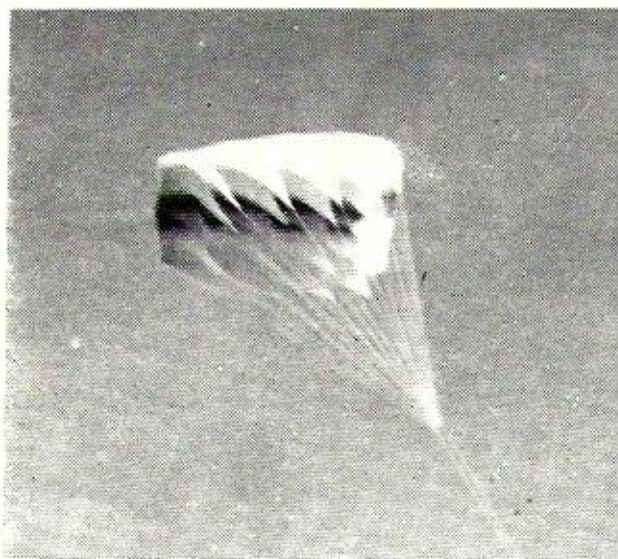
Uskotaan että sana Parafoil on saksalaisen tiedemiehen keksimä.

Jalbertin ram-air periaate on tehnyt tavanomaiset maahantulo-pyörähdykset vanhentuneiksi. "Patjakuski" oppisi lähestymistekniikan paremmin tarkkailemalla "Gooney" lintua (kääntäjälle tuntematon) kuin uskomalla oppilasaikoina saatuihin tietoihin. Alastulo nenälleen kai on tuttua jokaiselle hypääjälle. Maahantulojen osalta, varsinkin tarkkuuskisoissa, patja on radikaalisti muuttanut hyppäämistä. Ne ovat esimerkiksi kolmessa viimeisissä jenkkimestaruuski-

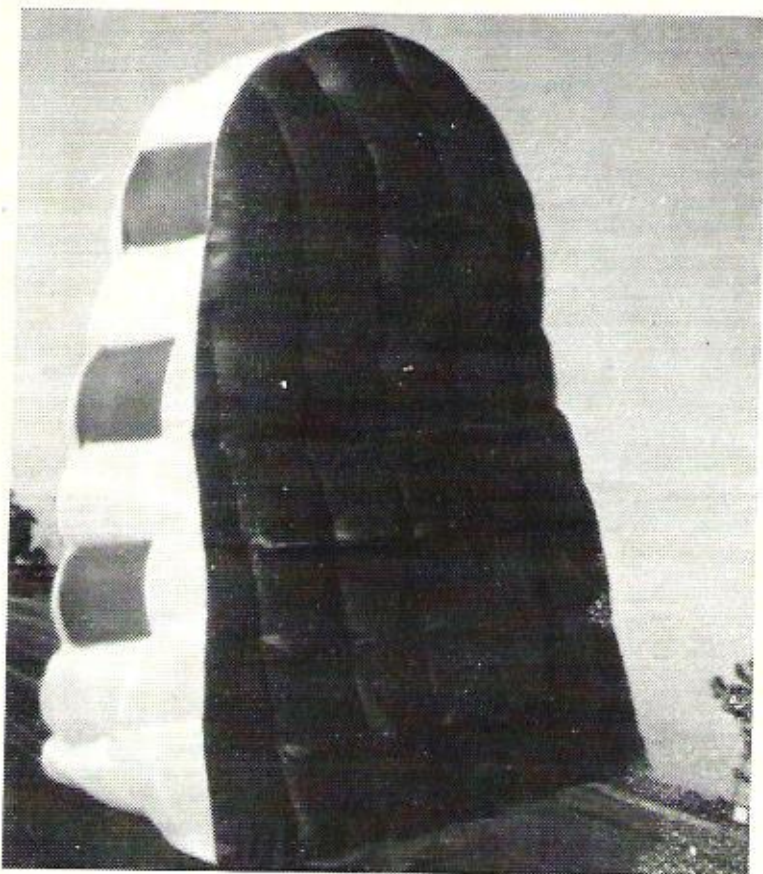
soissa olleet vallitsevina. Vuonna 1975 Jim Lowe ja Ron Walker, molemmat patjahyppääjiä, sijoituivat ensimmäisiksi — molemmat tuloksella 10 nolla-nollaa. Tämän seurauksena USPA hyväksyi säännön "suddendeth" jatkosta (toimitus: kisan jatkaminen, kunnes eroja syntyy) tulevaisuuden tasapeliteilanteissa. Puheet pienestä tai liikkuvasta pläkästä sekä elektronisesta mitausjärjestelmästä, ovat lähteneet liikkeelle varjojen — erityisesti patjojen — tullessa yhä tarkemmiksi taitavissa käsissä.

Ikivanha ongelma joutua kuvon vetämäksi alastulon jälkeen on kokonaan kadonnut ram-air kupujen tultua; ilman vaakavauhtia lysähtää kupu kasaan.

Patjakuume leviää jatkuvasti. Monet ovat valmiita vaihtamaan Pyöreät kupunsa ja suhteellisen turvallisuuden patjoihin, pidentäkseen hypyn jännitystä vaipanpuodotuksen jälkeenkin. Tämän he hyväksyvät huolimatta korkeammasta vaaratilanneker-



Kuva 1. Alkuperäinen "Ram-air", neitsytlento maaliskuussa 1964. Tämä "siipi" on esillä Smithsonian Institutessa Washington, D.C:ssä.



Kuva 2. Variaatio mehiläiskennon tyypistä. Yläpinnassa on liidon aikaansaamisessa tarvittavia aukkoja.

toimesta, ja yleensä vakavammista onnettomuuksista ohjausvirheitten seurauksena. RW-pokissa patjahyppääjä erottuu huoltomuudestaan hyppypaikkaa kohtaan ...ja syy... ainoastaan täysi mäntti katsoo hyppypaikan siten ettei patjamies pääse takaisin kentälle. Määrätyillä hyppypaikoilla patjat eivät ole tervetulleita RW-pokilla (vaikkakin tämä suhtautuminen onkin nopeasti häviämässä), joko patjojen erilaisesta avautumisesta johtuen, tai siksi että kyseinen patjamies käsittelee varjoaan kuin pallokupua, tai johtuen luonnollisesta epäluuloisuudesta uutta kohtaan.

Vaikkakin monet ovat kehittäneet ram-airia erikoisesti laskuvarjohyppäämiseen, niin hyppääjien on kuitenkin viime kädessä kiitettävä Jalbert Dominaa Boca Ratonista, Floridasta ideasta, joka mahdollisti kaiken. "Spotteri" (kuin myös "Laskuvarjourheilu") haluaa siksi kunnioittaa hänen osuuttaan urheiluhyppäämisen kehittämisessä.

Parafoilin tarina

"Eräänä päivänä lentäessäni Patrickin lentotukikohdasta Boca Ratonin, Floridassa, katselin kunnolla siipiä joilla lensin. Ymmärsin että siirtyäkseen paikasta toiseen on sen tapahduttava siivin. Ajattelin, ettei linnuilla ole kuppimaisia siipiä eivätkä suuret lentokoneetkaan lennä kuvuilla. Miksi siis ei voitaisi valmistaa siipeä kankaasta?"

Näin Domina Jalbert kuvailee tapahtumaa joka johti hänen kehittämäänsä kaikkaiseen siipiprofiiliin sekä mahdollisesti myös Jalbert Parafoiliin. Idea oli huipentuma viiden vuoden kalliille ja kovalle tutkimustyölle sellaisen kuvun valmistamiseksi, jonka liitoluku olisi parempi kuin 3:1. Vuonna 1952 D. Jalbert kehitti ensimmäisen täysin uudentyyppisen laskuvarjon, joka oli kuitenkin variaatio pallokuvusta. Ajan kuluessa Jalbert sit-

temmin totesi, että päästäkseen päämääräänsä kehittää varjo, jolla on parempi liitoluku kuin 3:1, oli hänen luovuttava vanhasta suunnittelusta ja lähestyttävä ongelmaa uudesta kulmasta. Suunnilleen näihin aikoihin, vuonna 1963, Jalbert katseli Beechcraftinsa siipiä uusilla silmillä.

"Ratkaisevana sysäyksenä Jalbertin ram-air keksinnön oli tarve keksiä parempi keino nostaa tavaroita maasta"

Jalbertin laskeutuessa Boca Ranielle hän otti mittatikun käteensä, avasi bensasäiliön kannen ja mittasi siiven paksuuden sekä muut yleiset mitat. Hän vei mittaustuloksensa laboratorioonsa jossa syntyi hänen ensimmäisensä — samalla myös maailman ensimmäinen — kankainen siipiprofiili jolta hän lensi maaliskuussa 1964.

Parafoil on siiven ja ilmapallon välimuoto.

Jos joku oli pätevä suunnittelemaan maailman ensimmäisen tondella erilaisten varjon, niin se oli Domina Jalbert. Vuonna 1904 Quebecissä, Canadassa, seitsemäntenätoista lapsena 21:stä syntynyt Jalbert muistelee äitinsä tekemää leijaa, hänen ollessaan tällöin viisivuotias. He asuivat maatilalla St Michel des Saintessa, Qubecin provinsissa. "Olin hyvin nuori lennätellessäni ensimmäistä leijaani", hän kirjoittaa myöhemmin, "mutta muistan vieläkin, että leijan eri lentosuunnat eri päivinä herättivät uteliaisuuttani".

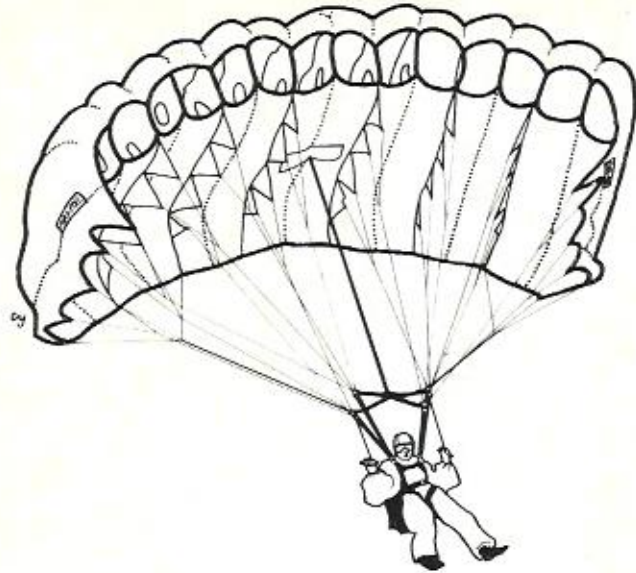
Leijojen suunnittelu ja lennättäminen ovat olleet Domina Jalbertin elinikäinen harrastus. Osittain tämä kiinnostus johti Jalbertin menestykseen yleisilmailun alalla. Vuonna 1927 Jalbert lensi lentonäytöksiä marshall kentällä Missouriissa.

Laman aikana Jalbert sai leipänsä suunnittelemalla leijoja jotja pystyivät hinaamaan taivaalle suuria mainoslauseita. Jalbertin ensimmäinen tunnuslasku ilmailluustyöstään tuli tähän aikaan hänen kehittäessään Kytoonin (yhdistetty ilmapallo-leija) jota vielä meidän päivinämmekin käytetään tieteellisellä alalla nostamaan kevyitä säähavaintovälineitä huomattaviin korkeuksiin.

Kolmekymmenluvun loppu-



Kuva 3.
Yksi ensimmäisistä hyppääjistä, jotka käyttivät Jalbertin Parafoilia kilpailussa, Ted Strong tulossa laskuun.



puolella Jalbert siirtyi Yhdysvaltain Kumitehtaiden palvelukseen Naugatukiin, Connecticutiin. Täällä hän käytti aikansa sulkupallojen suunnitteluun. Vaikkei Jalbert sitä silloin ymmärtänyt, ne kokemukset joita hän sai työskennellessään ilmapallojen parissa, olivat pohjana hänen 25 vuotta myöhemmin kehittämään Parafoiliin.

Todennäköisesti tulee yllätyksenä monelle hyppääjälle, jotka uskovat että ram-air kuvut kehitettiin heidän tarpeita silmällä pitäen, että sysäyksenä keksinnön takana oli tarve kehittää halpa ja tehokas tapa nostaa tavaroita maasta, tuulta hyväksi käyttäen. Tähän päivään saakka Parafoil on tehokkain nostolaite maailmassa kokonsa, painonsa ja pakkaustilavuutensa osalta. Lisäksi se kykenee nostamaan kuormia yli kolmen kilometrin korkeuteen sekä pysymään siellä — edellyttäen että tuulta riittää.

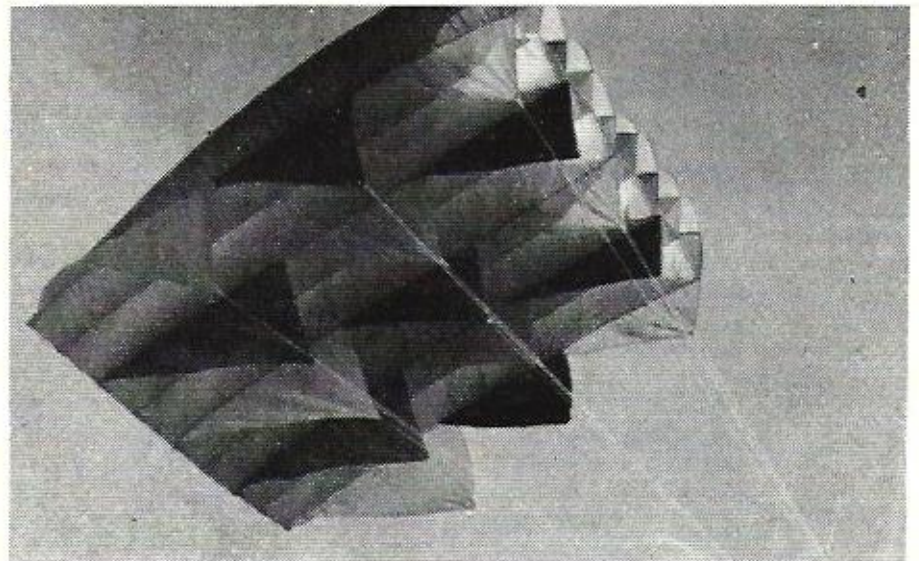
Viisikymmentäluvun keskivaiheilla laskuvarjousheilun yleistyessä USA:ssa Jalbert rupesi ratkomaan laskuvarjousuunnittelu ongelmia. "Vierailulla Langley'n kentällä", kirjoittaa Jalbert, "huomasin olevan kiinnostusta ja tarvetta sellaista kupua kohtaan, jonka liitosuhde olisi vähintään 3:1. Siksi suunnittelin ja valmistin lukuisia erikokoisia varjoja, joita kaksi palkkalistoilani olevaa pätevää hyppääjää kokeilivat. Seuraavien kahdeksan vuoden aikana Jalbert työsken-

teli erilaisten pallokupujen kanssa, mutta ei onnistunut näillä saavuttamaan liitolukua 3:1. Näin hän joutui luopumaan pallokuvuista ja siirtymään ram-air periaatteeseen ja kankaiseen profiloituun siipeen.

Tänään Domina Jalbert asuu ja työskentelee Boca Ratonissa, joka on Jalbert Aerology Laboratoryn sijoituspaikka. Huolimatta osittaisesta vetäytymisestä ammatistaan, Jalbert työskentelee jatkuvasti parantaakseen ram-air varjoaan. Äskettäin hän teki sarjan kokeita selvittääkseen mahdollisuuksia käyttää pieniä laip-

poja Parafoileissa parantaakseen sen ominaisuuksia laskeuduttaessa. Hänen muut yrityksensä ovat ram-air leijojen suunnittelu ja myynti, n.k. Kytfoils sekä syvänmerenkalastukseen suunnitellut leijat. Näissä malleissa on siimat ja koukut. Niitä voi lennättää veneistä kaukana moottorin äänestä ja tärinästä, tai rannalta (edellyttäen mannertuulta), kaukana virvelimiesten ulottuvilta.

Vuonna 1974 Jalbert allekirjoitti sopimuksen North American Aerodynamicsin kanssa, jonka tytäryhtiö on The Chute



Kuva 6.
30 neliöjalkanen Parafoil. Tätä mallia käytetään maailmanlaajuisesti tieteellisten laitteiden nostamiseksi, erityisesti yli 18 m tuulella.

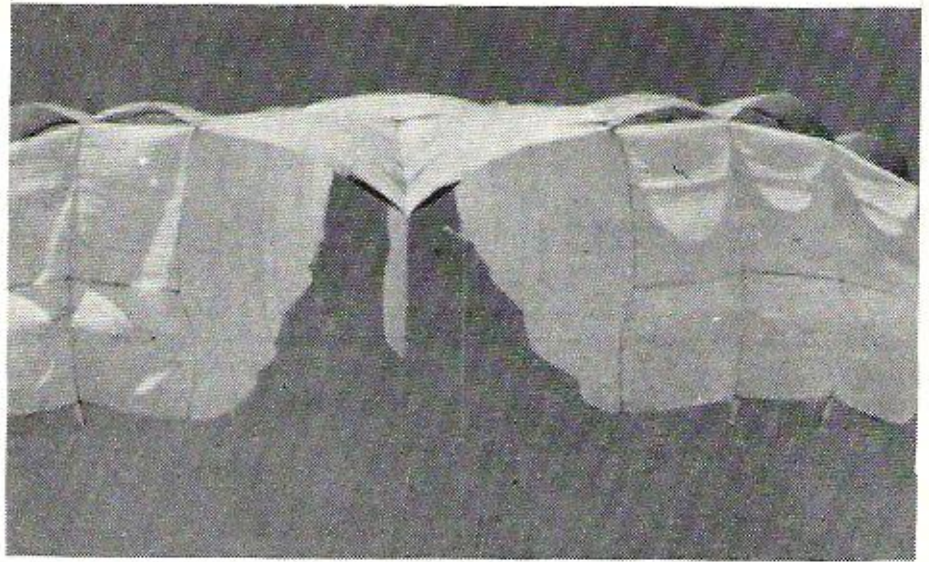
Shop of Flemington, N.J., Jalbert Parafoil henkilövarjon tuotannosta ja myynnistä. Viime vuosina markkinoilla ollut seitsemäntuntainen versio on saanut pikkusiskon (RW-varjo).

"uskon että on mahdollista saavuttaa atmosfäärin suihkuvirtoja hyvillä olosuhteilla ...Parafoilia"

(D. Jalbert puheessa II Planetologia ja Avaruustehtävä Suunnittelu Kongrehtävä Suunnittelu Kongressissa 4.9.1969)

RAM-AIRIN YMMÄRTÄMINEN

Tajutakseen ram-air teorian on ymmärrettävä kaksi erittäin tärkeää seikkaa. Toinen on siiven paksuus joka tarkoittaa tunnelien suuaukkojen kokoa etuhelmassa. Aukot on suunniteltu sallimaan mahdollisimman suuren sisäisen paineen siipimuodon ylläpitämiseksi (leveyssuunnassa). Ram-air siipi on riippuvainen aukoista sisään virtaavasta ilmasta. Tämän ilman on kehi-



Kuva 5. Eräs muunnelmä teemasta: tässä kaksi mehiläiskennotyypistä tunnelia on yhdistetty köyllä Delta-muotoiseksi varjoksi.

tettävä tarpeeksi sisäistä painetta säilyttääkseen varjon muodon myös erittäin pienillä nopeuksilla, esimerkiksi laskussa. On mahdollista pienentää tunneli-

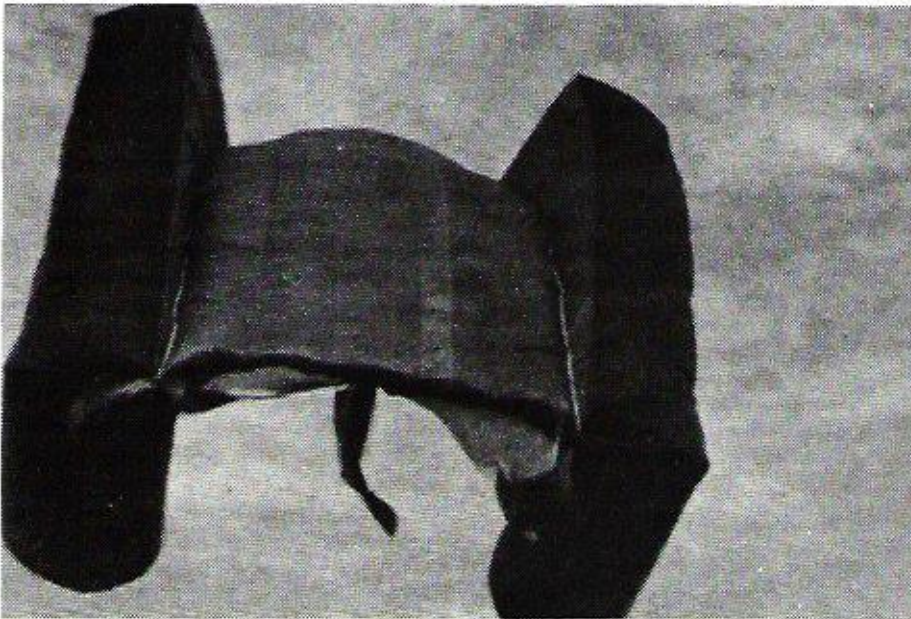
suiden kokoa jyrkentämällä kulmaa; tämä parantaa liitolukua. Kuitenkin: mitä kapeampi siipi on, sitä enemmän vauhtia tarvitaan siiven muodon ja suorituskyvyn ylläpitämiseksi. Lasku moisella patjalla voisi olla vaarallista.

"Parafoil on paksu varjo, koska tunnelisuiten on oltava tarpeeksi isoja kehittääkseen riittävän ilmapaineen varjon muodon ylläpitämiseksi, etenkin pienillä nopeuksilla".

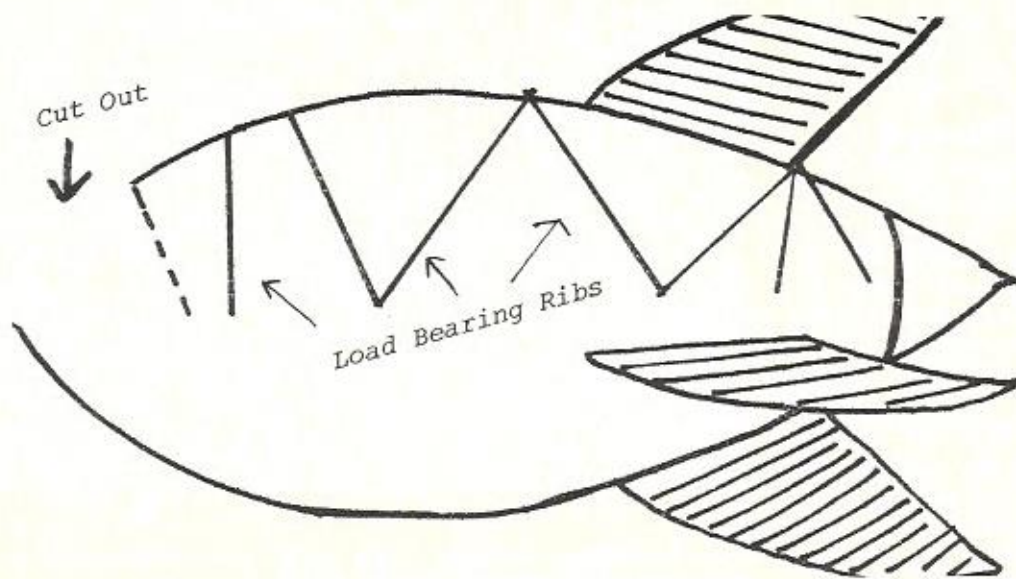
Toinen pääseikka ram-airin suunnittelussa on tasaisen paineen ylläpitäminen myös siiven alapuolella. Parhaan liidon saavuttamiseksi joustavan 'dynaamisen' pinnan avulla. Lentokoneissa tämä ei tuota vaikeuksia sillä rakenne on kiinteä, toisin kuin Parafoilissa. Kun hyppääjä vetää ohjauskapuloista, ei alapinta enää ole dynaaminen. Tämä tarkoittaa sitä, ettei hänen siipensä enää ole todellinen siipiprofiili, jossa pohjapinnan on oltava täysin "sileä". Tasaisuuden häviäminen ilmenee herkemmin syntyvänä heilurina sekä liitoluvun huononemisenä.

"Yksi suurimpia pulmia siiven suunnittelussa on pitää alapuoli tasaisena. Hyppääjän vetäessä ohjauskapuloista kuvun vakavuuden ja liidon kannalta tärkeä tasaisuus häviää.

Säilyttääkseen Parafoilin alapinnan tasaisena Jalbert lisäsi pieniä kolmionmuotoisia kangaspaloja punosten yläosaan.



Kuva 4. Eräs Jalbert Parafoilin edelläkävijöistä. Sivulla mehiläiskennotyypiset "ponttoonit".



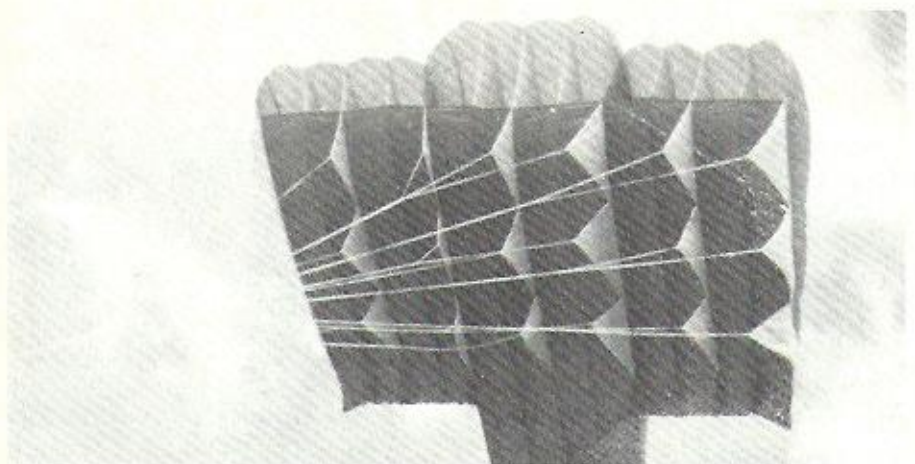
Kuva 7.
Luonnos joka näyttää, miten Jalbertin ram-air idea syntyi vuosien leija-ilmapallon tutkimusten tuloksena. Huomaa aukko ilmapallon etuosassa.

Nämä palat saivat aikaan tunne-
limaisia ilmavirtauksia, jotka
tuottivat kuvun muodon kannalta
tärkeän tasaisen ilmanpaineen.
Lisäksi nämä kolmiot toimivat
köleinä, parantaen, vakavuutta ja
antaen hyppääjälle mahdolli-
suuksia korjata kaikki sivuluisut.
Ilman näitä kolmioita Parafoilin
lento muistuttaisi hyvin paljon
sivuvakaajattoman lentokoneen
lentoa.

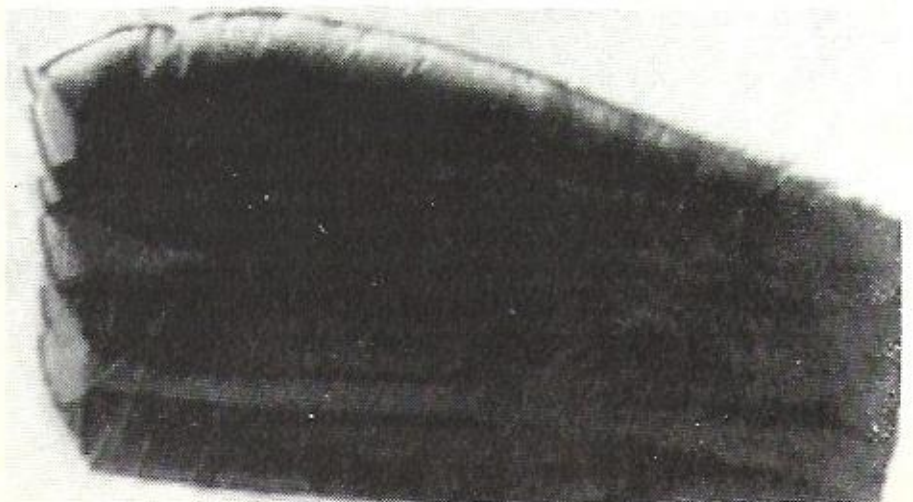
**Ram-air varjon alapinnassa on
oltava tasainen paineen "jakelu"
stabiiliteetin ja turvallisuuden
vuoksi.**

Ram-air kuvuilla on kiinteä
vajoamiskulma; tavallisesti noin
15–25 asteen negatiivinen koh-
tauskulma. Tämä saa aikaan
mahdollisimman suuren ilman-
paineen kuvun sisällä. Parafoil
on todellakin hyväliitoinen, siipi-
muotoinen laskuvarjo. Alastulot
ovat hyvin samantapaisia kuin
lentokoneen laskeutumiset täy-
sillä laipoilla.

**"Pohjaan asennetut kangas-
kolmiot vaikuttavat hyvin
samantapaisesti kuin
sivuperäsin lentokoneessa.
Ilman niitä hyppääjä ei pystyisi
"korjaamaan" sivuluisua".**

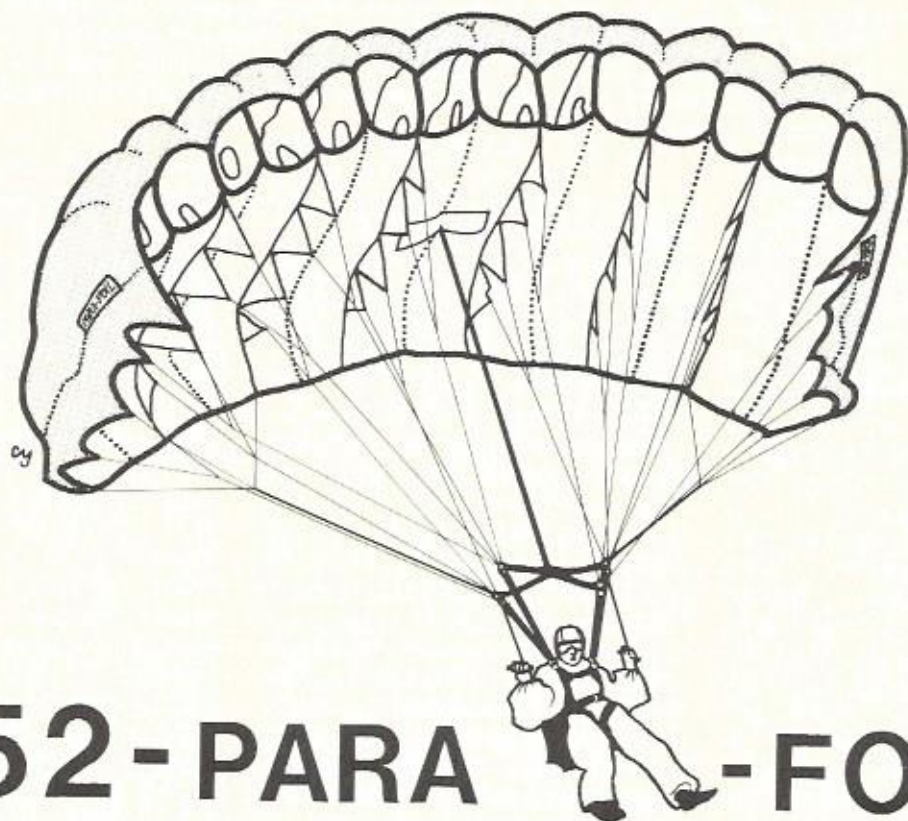


Kuva 9.
"The Bird" malli näytettiin USA:ssa erään uutisaseman ohjelmassa. Huomaa kol-
miomaiset kangaspalat, jotka oli suunniteltu antamaan lisää vakavuutta sekä
tasaisemman alapinnan. Neitsytlento v. 1965.



Kuva 8.
Parafoil mallia 1966. Se osoittautui hyvin epävakaaksi, johtuen osittain "stabilisaat-
toreiden" puutteesta.

PETO PATJALASU !



252-PARA -FOIL

Todella maailman uskomattomin urheiluvarjo, 252 Para-Foil on muuttanut "laatikko"varjojen maailman uskomattoman hiljaisine vajoamisnopeuksineen, pehmeine alastuloineen, loistavine lento-ominaisuuksineen ja pehmeine aukaisuineen.

EI RAJUJA AUKAISUJA, EI PALAMISIA: 252 Para-Foil ei ainoastaan anna sinulle pitempää aikaa varjon varassa, vaan se tuo sinut alas pehmeästi jopa tyyninä päivinä. Vaikkakaan emme voi taata sinulle höyhenlaskua joka kerta (sehän on sinusta itsestäsi kiinni), voimme taata sinulle jatkuvasti pehmeät ja miellyttävämmät laskeutumiset kuin millään muulla patjavarjolla.

HELPPO LENTÄÄ: Uskomme rehellisesti että 252 Para-Foil on maailman helpoin patjavarjo lentää. Patentoitu stabilisaattori systeemi tekee 252:sta uskomattoman vakaan lentää, tunneleiden välinen paineentasausjärjestelmä estää tehokkaasti tunneleiden tukkeutumisen. 252 saa myös korkeat pisteet käsiteltävyydestä ilmassa, tasaiset, vakaat käännökset, tavallista kevyempi ohjaus ja äärettömän kevyet jarrutukset.

PEHMEÄT, LUOTETTAVAT AUKAISUT: Sliderissa, 8 cm halkaisijaltaan olevat slider renkaat apuvarjoon kytkettynä antavat sinulle jatkuvasti pehmeät ja luotettavat aukaisut. Johtuen suurista slider renkaista, slider laskeutuu kantopunoksia pitkin rauhallisesti estäen varjon vahingoittumisen ja pehmentäen aukaisua. Kaikki 252-hyppääjät sanovat kupunsa aukeavan yhtä pehmeästi kuin PC.

Mutta vain tämän mainoksen lukeminen ei saa sinua uskomaan... hyppää 252:lla ja totea itse.

Jälleenmyyjä Suomessa: Suomen Laskuvarjo Oy

THE CHUTE SHOP
HIGHWAY 202, FLEMINGTON, N.J. 08822
(201) 782-5758

TAMPEREEN RIIHIKUIVAT

Tampereella — Mansessa nääs — järjestettiin kesäkuisena vlikonloppuna jo perinteeksi muuttuneet "Riihikuivat Kisat" kivikoville, tai sellaisena itseään pitävälle tarkkuushyppääjille. Heti näin jutun alkuun on kuitenkin todettava, että jos siellä Härmälän kentällä jotain riihikuivaa esiintyi, niin ei se jokin ollut ainakaan sää. Taisivatpa ne palkinnotkin hieman päästä likoamaan kilpailun kestäessä. Tuli näetsen vettä kuin Esterin — saavista.

Ensimmäisen kisapäivän — lauantain (10.06.1978) — aamuna oli paikalle kerääntynyt epämääräisen näköinen joukkio. Itse kullakin taisi olla tiettyä saaliin-himoa kannustimenaan — vai olikohan se useammassa kuin yhdessä silmässä nähty pilke sittenkin sitä puhtainta, pyyteetöntä urheilijan reipasta voiton-tontahtoa. Mene ja tiedä...

Kilpalun alkua jouduttiin jonkin verran odottelemaan sään jumalattaren normaaliin, inhoittavan kielteisen suhtautumisen johdosta. Hän kun ei (yli kymmenen vuoden havaintojen perusteella) näytä oikein olevan erityisemmin ihastunut jalojen ilmailu-urheilun suurtahtumien järjestämisiin. Vaan kylläpä Hän kuitenkin iltapäivän verran mieltään osoitettuaan sitten muuttui hieman suosiollisemmaksi: pääsimmä aloittamaan kisat.

Ensimmäisellä kierroksella tuulta oli ainakin riittävästi. Kukaan ei päässyt valittamaan liian tynnistä (patkahyppääjille) keleistä. Kisatapahtuman paikallinen isäntä oli kuitenkin ollut kaukaa viisas ja sijoittanut tuulimittarin parakin nurkalle. Siinä kun se oli paremmin katveessa tuulelta — näin saatiin kisat alkuun, kun mittari ei ylittänyt sallittuja lukemia.

Napakka tuuli aiheutti melkoista hajontaa ensimmäisellä kierroksella. Wanhat kisakonkarit eivät kuitenkaan menneet halpaan. Virkaiältään nuorempia sen sijaan meni jos vaikka mihin. Erityismaininnan ansaitsee se iloinen tyttöhyppääjä, joka ulostautui kaukana taivaanrannassa — jonne hän myös sitten jäi (kunnes sai autokyydin takaisin kentälle). Tähän ei kuitenkaan voitane pitää tuulta syyllisenä. Vaan vaatiihan se huippu-urheilukin "uhrinsa"...

Ensimmäisen kierroksen jälkeen johtivat A-sarjaa LJK:n Olavi "Enska" Kilpinen ja oman seurakunnan poika Veikko "Vexi" Korhonen. Molemmilla tulos 0,00 m. B-sarjassa pohjanoteraus oli 0,34 m. Tekijänä oman kerhon Mauri Niittymies.

Todettakoon tässä yhteydessä, että kilpailussa oli yhteensä 24 osanottajaa. SM-käytännön mukaan oli kilpailuissa kaksi luokkaa, joissa molemmissa oli täsmälleen yhtä monta osanottajaa.

Toinen kierros aloitettiin synkeiden pilvenmollikoiden varjosta taivasta. Pahat aavistukset säätilan kehittymisestä olivat kuin olivatkin tismalleen oikeat. Rupesi se jumalatar Esteri taas pottuilemaan. Kun kierrosta oli hypätty noin puolet, alkoi taivaalta rähmiä vettä — ajoittain vallan kauhiasti. Pienen neuvonpidon jälkeen päätti kisan "joh-toporsas" jatkaa kaikesta huolimatta, pilvikorkeuden puolesta ei nimittäin ollut esteitä (ei myöskään näkyvyyden). Päätöksen eräänä perusteena oli seuraavalle päivälle povattu sangen huono sääennuste.

Muutamit hyppääjät — ymmärrettävää kyllä — protestoivat sangen äänekkäästi varjojen kasutumiseen johtavaa päätöstä. Turhaan. Tuomaristo kaikessa inhoittavuudessaan lupasi palkita jokaisen hyppäämättä jättävän kauniilla kymmenmetrisellä. Kaikka hyppäsivät.

Ei se varmaan herkkua kuitenkaan ollut, sillä ajoittain vettä tuli todella ruskasti. Tuomaristo työskenteli maalialueella sateenvarjojen alla. Vasta hyppääjän ollessa finaalisissa vajaan viidenkymmenen metrin korkeudessa, syöksyivät he merkkitikkuineen ynnä muine hienoine instrumenteineen hyppääjän oletetun maa-

nantulopaikan tuntumaan, arktisen sateen ulottuville.

Seuraavana päivänä kisat aloitettiin myöhään. Koko aamun vallitsi täysi tymä. Sitäpaitsi: suurella osalla olivat varjot aivan märkiä. Sää kuitenkin pikkuhiljaa parantui ja karkelot päästiin jälleen aloittamaan. Tällä kerralla tuuli ei tehnyt kiusaa. Tulostaso parantui selvästi edellisestä päivästä. Kilpailua johtava "Enska" tekaisi kolmannen pläkänsä. "Vexi" oli jäänyt hyväksi kakkoiseksi tehtyään edellisellään 20 senttiä (josta muuten juteltiin pitkään...). Tällä kerralla hän kuitenkin jälleen polkaisi.

B-sarjassa johtomies oli vaihtunut Niittymiehen epäonnistumisen myötä. Johtopaikka kuitenkin säilyi perhepiirissä, sillä kärkitilaa pitävä Matti Sammatti oli myös kotikylän poikki...

Neljännän kierroksen jälkeen kilpailun johto päätti lopettaa koko tilaisuuden. Sää oli tosin lähes siedettävä, mutta päivän kuluessa oli tuhrattu niin paljon aikaa, että kisan jatkaminen olisi mennyt kohtuuttoman myöhään.

Eihän siinä sitten enää muuta ollut tehtävissä, kuin jakaa palkinnot... kenelle enemmän ja kenelle vähemmän. "Enskalle" ilmeisesti vähän enemmän, hän kun voitti "kuuman" sarjan suverenisti neljän hypyn yhteistuloksellaan 00,00 metriä. B-miesten (ja naisten) paksuimman palkinnon sai Sammatin Matti, joka ei Enskan tapaan hellittänyt johtopaikastaan, siihen kerran käsiksi päästyään. Palkintona sitten "vähän enemmän"...

Onnittelemme voittajia!

ENSIMMÄINEN SUOMALAINEN

ENSIMMÄINEN SUOMALAINEN

Ensimmäinen suomalainen siviililaskuvarjokorjaamo on aloittanut toimintansa Tampereella. Kyseessä ei ole mikään laskuvarjoalan uusi yrittäjä, vaan jo yli kymmenen vuotta urheiluhypääjien pääasiallisimpana parahankkijana toiminut Laskuvarjotarvike Ky.

Jo vuosikausia ovat useat yrittäjät Suomen maassa laskeskelleet, kannattaako, vaiko ei kannata. Nimittäin siviililaskuvarjojen korjaustoiminta. Yleensä ovat kannattavuuslaskelmat osoittaneet voimakkaasti miinusmerkkisiä lukemia, johtuen korjaamotoiminnan suhteellisen pienestä liikevaihdosta. Muina kantoina kaskessa ovat olleet korjaajien ja tarkastajien koulutuskysymys, sekä toiminnan vaatimat melkoisen suuret tilat ja investoinnit (jotka liittyvät tietenkin osaltaan myös kannattavuuteen).

Siviilivarjojen korjaustoimintaa aikaisemmin hoitanut sotaväki on jo vuosia ilmoittanut halukkuutensa luopua koko toiminnasta, sillä se on jatkuvasti haitannut sekä Tampereella toimivan Ilmavoimien varikon että Utissa toimineen Laskuvarjojääkärikoulun omaa toimintaa. Näillä kun ei ole ollut mahdollisuuksia palkata lisätyövoimaa hoitamaan jatkuvasti paisuvan siviilisektorin toimintaa. Korjaamojen käyttäjien, laskuvarjourheilijoiden, huolena on myös ollut rajoitettu korjaamokapasiteetti, jonka johdosta toimituksia on usein joutunut odottamaan jopa useita kuukausia. Pahimmillaan tilanne on ollut toiminnallisesti kiivaimpana kesä kautena, korjaamojen sulkiessa ovensa kokonaan monen kuukauden ajaksi.

Vaikea tilanne huipentui kuluvana vuonna ilmavoimien varikon sulkiessa ovensa kokonaan siviilivarjoilta. Näin joutuivat purjelentäjät hankalaan tilanteeseen pelastusvarjojen tarkastus- ja korjaustoiminnan päätyttyä. Myöskin Laskuvarjojääkärikoulu ilmoitti samaan aikaan, että urheiluarjojen korjaustoiminnan hoitamisessa tulee olemaan vaikeuksia lähitulevaisuudessa.

PERUSTETAANKO SIVIILIKORJAAMO

Tilanteen selvittämiseksi alkoivat kiivaat neuvottelut ynnä uudet laskelmat korjaustoiminnan kannattavuudesta. Maasta löytyi kaksi yrittäjää, Erkki Vaara Ky ja Laskuvarjotarvike Ky, jotka molemmat ilmoittivat ilmailuhallitukselle halukkuutensa ottaa laskuvarjojen korjaustoiminta yrityksensä ohjelmaan. Käytyjen neuvottelujen ja erinäisten anomusten jälkeen ilmoitti Pääesikunta, että tarkastus- ja korjaushenkilöstöä voidaan kouluttaa kertausharjoituksessa, joka järjestettäisiin LJK:ssa Utissa. Kun vielä IH hyväksyi koulutusohjelmat, oli henkilöstön osalta kysymys saatu päiväjärjestykseen.

Harri "Kitu" Toivosen ja Matti Ruuskasen pyörittämä Laskuvarjotarvike avasi korjaamonsa ovet siviililaskuvarjoille syyskuussa 1978. Korjaamotoiminta oli ollut suunnitelmissa jo pitkään; firma oli jo siirtynyt pois Tampereen keskustasta tarkoitusta varten ostamalleen Hervannan koululle.

Korjaamo toimii koululla alkuvaiheessa yhdessä, peruskorjaustöiden lopullisesti valmistuttua kahdessa kerroksessa. Toimintatilat ovat tällä hetkellä hyvät, joskin jatkossa toiminnan päästessä vauhtiin tarvitaan myös nyt rakenteilla olevaa pohjakerrosta.

"Verstas" ei suinkaan rajoitu ainoastaan laskuvarjojen korjaamo- ja huoltotoimintaan, sillä sen varassa korjaamo ei pysty elämään. Ohjelmassa merkittävällä osalla ovat myös muut kohteet, joita ovat mm. alihankinnat puolustusvoimille, vaatteet (pusserot, hyppyhaalarit yms.) sekä tilanteen mukaan paljon muuta.

HINNAT

"Kitun" kertoman mukaan eivät hinnat tule nousemaan niin

"päätahuimaaviksi", kuin laskuvarjopiireissä on eräillä tahoilla ehditty uumoilla. Tämä on mahdollista juuri noiden "muiden artikkeleiden" ansiosta, joilla pyritään saamaan täystyöllisyys ja tasaamaan kiinteitä kuluja (joita pelkkä laskuvarjojen korjaus- ja tarkastustoiminta ei pysty kattamaan). Lopulliset hinnoitteluperusteet muodostuvat vasta kun on jonkin aikaa toimittu. Alkuvaiheessa veloitus kuitenkin tulee olemaan suuruusluokkaa 60 mk/tunti ("tehokkaasta" työstä, eikä esim. 24 tunnin riiputuksesta). Summaa ei voitane pitää kohtuuttomana, jos sitä vertaa mihin tahansa korjaamoon. Lisänä tietysti tulee korjausten kyseessä ollen materiaali ja varaosat, sekä lähetyskustannukset.

Rahasta keskusteltaessa "Kitu" kuitenkin totesi: "Mitä huonompaa kalustoa kerho käyttää, sitä kalliimmaksi korjaaminen tulee. Olisi kerhoissakin epäilemättä syytä harkita tarkemmin, mitä kalustoonsa sijoittaa. Pieni alkusijoitus maksaa usein paljon jälkikäteen suurien korjaus- ja kunnossapitokustannusten muodossa."

Tästä sitten tulikin heti mieleen ULK:n käyttämä EFA-kalusto, jonka eräät yksilöt kestivät yli kymmenen vuotta todella tehokasta kerhokäyttöä. Vuotuiset korjauskulut jäivät erittäin vähäisiksi. Kalusto on tosin kalliimpaa, mutta kestää monin verroin halvimpia DL- ja TU-alkeisvarjoja kauemmin...

Edelliseen liittyen; hyväkuntoisen varjon tarkastukseen "Kitu" arvioi kaikkine toimenpiteineen kuluvan noin puolitoista tuntia. Ikälopon, kunnoltaan jo valmiiksi hylätyn ja naurettavan rajamailla olevan hyppyvälineen vaatima ajanhukka on sitten varmaan aivan toista luokkaa. Puhumattakaan siitä, että pitää

vaihtaa muutama punos, ynnä rakentaa uudelleen puolet kuvusta tms. Mikäli varjon korjauskustannukset näyttävän nousevan huomattavaksi, neuvottelee "Laskuvarjotarvike" kuitenkin aina ensin asiakkaan kanssa — suoritetaanko vaiko leimataanko.

KORJAAMON TOIMINTA

Korjaamo suorittaa laskuvarjoihin kaikkia normaaleja korjaus- ja huoltotoimia. Lisäksi voidaan suorittaa eri sopimuksen mukaan IH:n hyväksymiä muutostöitä. Varjoja ei yleensä pakata, ellei nyt sitten asiakas sitä erityisesti halua — kuten yleensä purjelentäjien pelastusvarjojen kohdalla. Korjaamolla on myös varjojen riiputus- ja kuivatuslaita, joten sekin tulee hoidettua korjaamokäynnin yhteydessä.

Korjaamossa työskentelee päätoimisesti viisi henkilöä, mutta tilapäinen ja oto-työvoima

huomioiden nuppiluku tarvittaessa nousee seitsemään.

Eipä näinä ammottavina aikoina ole juuri näkynyt uusia ilmailualan yrittäjiä, entistenkin jouduessa olosuhteiden pakottamana supistamaan tai lopettamaan kokonaan toimintaansa. Toivon mukaan nyt suoritettu toimintaluon laajennus onnistuu — laskuvarjoväen monista epäilyistä huolimatta — kaikkia tyydyttävällä tavalla. Ainakin yksi asia on tällä hetkellä varma: toimitusajat tulevat olemaan hyvin kohtuullisia. Kaupallisella yrityksellä ei ole varaa seisottaa rahaa jossakin verstaan nurkissa.

Jyväskylän Erkki Vaaran laskuvarjokorjaamon toiminnan aloittamisesta ei vielä ole tarkempaa tietoa. Ilmeisesti se kuitenkin tapahtunee syksyn kuluessa.

VARJON LÄHETTÄMINEN TARKASTUKSEEN

Lähetysosoitehan lienee useim-

pien tiedossa, mutta kerrataanpa se nyt vielä:


Laskuvarjotarvike Ky
(puh. 931-172616)
Matinlahti, Pl 26
33721 Tampere 72


Lähetystapana voi käyttää VR:n kiito- tai rahtivaravaa, matkahuoltoa, kiitolinjaa, lentorah-tia, postia, yms. Toki varjot voi viedä itse suoraan paikan päälle. Rahti tulee asiakkaan itsensä maksaa.

Varjo on paketoitava tukevaan kuljetuspakkaukseen (vahva varjokassi, pahvi- tai puulaatikko, jne.). Varjon mukana on oltava varjokirja, mahdolliset aikaisemat tarkastuspöytäkirjat, mahdollinen varjon käsikirja sekä mahdollisen yhdyshenkilön nimi, osoite ja puhelinnumero. Viimeksi mainittu siksi, että joissakin tapauksissa varjolle suoritettavista toimenpiteistä joudutaan neuvottelemaan tilaajan kanssa erikseen.

Subscribe to
SPORT PARACHUTIST
The Journal of the British Parachute Association
• NZ airmail subscription \$12 per annum
Write today to:—
BPA, Kimberley House, 47 Vaughan
Way, Leicester, LE1 4SG
Great Britain

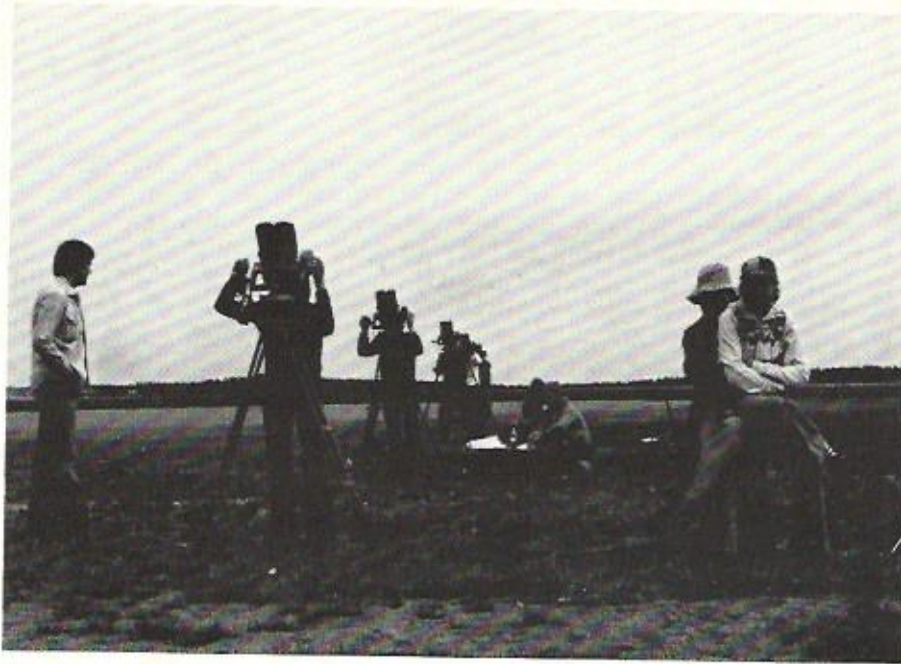
Spotter Magazine
SUBSCRIPTION: \$12 AIRMAIL
Write to: 654 Washington St.,
Braintree, Ma. 02184,
USA

CANPARA 
PUBLISHED BY THE CANADIAN
SPORT PARACHUTING ASSOCIATION
8 ISSUES YEARLY
RATES: \$8.00 CANADA
12.00 INTERNATIONAL
CSPA, NATIONAL SPORT CENTRE
333 RIVER ROAD, VANIER CITY,
ONTARIO, CANADA K1L 8B9

STARCREST

MAGAZINE
CLIMB AND DIVE LIKE AN EAGLE IN THE SUN.....
FLY WITH TIME THROUGH SPACE AND DISCOVER
THE REALM OF THE STARS.....
JOIN US NOW !! SUBSCRIBE TO STARCREST!!
P.O. Box 4277 - Bakersfield, CA 93307 U.S.A.
The magazine containing the past, present and future of skydiving.
1 year subscription (12 issues) \$8.00 for U.S.A., Canada & Mexico.
\$12.00 for South America & Overseas.
NAME _____
ADDRESS _____
CITY _____ STATE _____ ZIP _____
PHONE _____ AMOUNT ENCLOSED \$ _____
A new and different parachuting publication for the promotion of
relative work skydiving around the World.

PÄTEELMIÄ LOTIMAASTA

Koonneet Lars Bäckström
Eero Kausalainen
Jorma Öster



PARATUOMARIKURSSI

Tasavaltamme historian ensimmäinen kurssi laskuvarjotuomareille pidettiin Utissa 27.—28.05.1978. Tilaisuuteen osallistui ilahduttavan runsaslukuinen joukko tuomaroinnista kiinnostuneita. Kaksipäiväisen kurssin päätavoitteena oli antaa tuomarilta vaadittavat perustiedot. Kurssi toteutettiin pääasiassa teoreettisena opetuksena, mutta jonkin verran käytännön harjoitustakin saatiin; Jääskeläisen Markun pyöräyttäessä heti ensimmäisellä kurssilaisten arvostelemalla hypyllä sarjan seitsemän sekunnin pintaa, alkoi kysymysmerkkejä sinkoilla yhden jos toisenkin kiikarin yläpuolelle. Vaan alkoihan se siitä valjeta jo muuttaman hypyn jälkeen...

Kurssilaisten jatkoharjoittelu tapahtui kesän kilpailujen aikana (kaikkia osallistuneita ei kuitenkaan tuomaritehtävissä näkynyt miksiöhan ei?). Yksi kurssilaisista, OLK:n Petri Ahola, on parhaillaan harjoittamassa jatko-

opintoja MM-joukkueen mukana Zagrebissa. Kisan yhteydessä järjestetään kurssi FAI-tuomareiksi aikoville. Kurssia vetivät ansiokkaasti FAI-tuomarit Timo Nieminen ja Ralf "Affe" Norra. Kurssin oppilaina olivat: Risto Ylä-Outinen, Eero Kausalainen, Markku Paakkanen, Lauri Oksanen, Risto Tahvanainen, Esa Huusaari, Raimo Karhu, Petri Ahola, Mervi Ikola, Kari Tusa ja Risto Koivisto.

HYPPYMESTARIKURSSI

...järjestettiin SIL:n toimesta Räyskälässä 29.04.—05.05.1978. Kurssin vetäjänä toimi SIL:n paravirkailija Eero Kausalainen, apulaisenaan Lauri Oksanen SLK:sta. Kurssi noudatti opetussuunnitelmiltaan jokseenkin tarkoin aikaisemmin hyväksi havaittua käytäntöä. Kurssin jälkeen oppilaat veloitettiin harjoittelemaan hyppymestarin tehtäviä kerhoissaan. Kun riittävä määrä harjoitusheittoja on hy-

väksyttävästi suoritettu, on vuorossa teorian ja käytännön koe ns. tarkastushyppymestarielle. Tätä kirjoitettaessa muutamilla kurssilaisilla jo on upo-uusi mestarikelpuutus taskussaan. Oppilaita oli ainoastaan kuusi kappaletta (tilaa olisi ollut kahdeksalle), jotka kaikke läpäisivät kurssin hyväksyttävästi. Mukana olivat: Jari Saarinen (FLU), Seppo Korhonen (KaiLK), Esa "Mini" Mikkonen (SLK), Matti Veikola (SLK), Hannu Lahti (FLU) ja Mauno Sorsa (P-KLU).



RW-SM-78

Kilpailua vainosi todella murheellinen sää. Ainoastaan harjoitushyppyt sekä puolet ensimmäistä kierrosta saatiin kisaviikolla aikaseksi. RW-PM-kilpailuihin lähetettävä joukkue valittiin harjoitushyppyyden ja puolikkaan kilpailukierroksen perusteella. SLK:n "Shy and Pleasant" oli suoritettujen hyppyyden perusteella selvästi vähintään rinnanmitan edellä kansakilpailijoitaan ja tuli näin ollen valituksi (RW-

PM:stä toisaalla tässä lehdessä enemmän). Vesishowksi muutunut RW-kisa yritetään uusia 09.—10.09.1978 Utissa. Tällöin ei yhden viikonvaihteen aikana edes yritetä 8-miehen lajia, vaan tyydytään ainoastaan nelimiehiiseen.

KIRJE TOIMITUKSELLE

Zagreb, September 1978

I tried to come to Finland after the World Meet in Zagreb, Yugoslavia but unfortunately I did not have the money on the time, but maybe after the meet "MM" in Bulgaria 1980 I will come to Finland and say "Terve" to all my friends in this beautiful country. However, there is one condition, and that is: we must have a nice sauna and beer after jumping.

Regards especially
to Reijo Korpinen

Graeme Windsor
31 Denny St
Latham Act 2615
Australia



UUSI YRITYS

Järjestää RW-SM-78 meni myöskin pepuilleen. Tavallisesti asioista hyvin perillä olevat tahot ilmoittivat, että viikonvaihteessa 09.—10.09.1978 järjestetty nelimiehisen SM-kisa jäi myöskin yritykseksi. Kokoon saatiin ainoastaan 1,9 kierrosta (minimi oli 6). Kisaa yritetään vielä ker-

ran. Ajankohta on 23.—24.09.1978. Toivottavasti sää edes tällä kerralla suosii. Muussa tapauksessa ei RW-hyppyjen Suomenmestaria m/78 tulla näkemään lainkaan. Ellei nyt sitten joulukuuhun mennessä satu edes yhdeksi (ennalta sovituksi) viikonlopuksi kunnan keliä. Että vastatuulta piisaa...



KOLMAS KERTA TODEN SANOI...

Onnistuivat ne kisat sittenkin sinä viimeisenä mahdollisena viikonloppuna. "Tosin täytyi vähän soveltaa..." kuten ylituomari Affe Norra totesi. Ohessa 4-miehisen tuloksia (8-miehistähän ei hypäty lainkaan):

1. Shy and Pleasant
(Heilimo, Veikkola, Deger-Lund, Mikkonen) 5 2 3 4 14

2. Tikkuja (Tikkunen, Enbom, Heikkinen, Suonsilta)	2 2 0 0	4
3. Lentosuukko (Lappalainen, Ikola, Biaudet, Tusa)	0 0 1 0	1
3. Buskuri Boys (Jääskeläinen, Mäkinen, Tuominen, Parviainen)	1 0 0 0	1
5. Lotmidown	0 0 0 0	0
5. IIK Marlo	0 0 0 0	0

VALMENTAJAVIERAILU

Saksan Liittotasavallassa vaikuttava Helmut Schlecht vieraili Suomessa XXX taito- ja tarkkuusvalmennuksen merkeissä 17.—19.06.1978. Tilaisuus järjestettiin Utissa ULK:n (ja SIL:n) isännöimänä.

Valmennustilaisuuden ehkä suurimmat varjopuolet olivat useista yhteensattumista johtuen hankalahko ajankohta sekä vierailun lyhyys. Tilaisuus olisi varmasti ollut otollisempi Jugoslavian MM-kisoja ajatellen, jos se olisi voitu pitää aikaisemmin, ehkäpä jo hyvissä ajoin keväällä. Näin olisi saatuja oppeja voitu rauhassa sulatella ja paneutua pitemmällä aikavälillä havaittujen virheiden korjaamiseen. Tilaisuuden lyhyt kesto aika (viikonloppu) rajoitti henkilökohtaisella tasolla tapahtunutta hyppyjen arvostelua ja itse kunkin perusvirheiden korjaamista. Toisaalta — valmentajaa kutsuttaessa ei ollut täsmällistä tietoa hänen kyvyistään tms, joten ehkä näin ensimmäisellä kerralla oli parempi pelata varman päälle ja tutkia lyhyemmän vierailun puitteissa, olisiko kannattavaa satsata tällaiseen tarkoitukseen.

Viikonlopun ohjelmaan kuului



ensin luentojen tempu- ja tarkkuushyppystä. Näillä dioin ynnä piirroksin höystetyillä luennoilla Schlecht kertoi viimeisimpiä länsimaisia käsityksiä parhaista hyppymenetelmistä.

Luentojen lisäksi harrastettiin taito- ja tarkkuushyppyjä, joita Schlecht arvosteli. Hyppäjien määrä vain jäi lyhyestä ajasta johtuen valitettavan pieneksi. Ehkä kuitenkin jokainen mukana ollut sai jokakin käyttökelpoista oppia korvan taakse laitettavaksi ja myöhemmin sovellettavaksi käytännössä.

Tilaisuuteen osallistui vajaa kaksikymmentä konventionaalisten lajien harrastajaa. Enemmänkin olisi toki mahtunut. Eräitä ns. nimimiehiä tilaisuudessa kaivattiin, mutta he eivät voineet osallistua hankalan ajankohdan tai muiden yhteensattumien joh-

dosta. Toivottavasti kuitenkin seuraavalla kerralla — sellainen saatujen hyvien kokemusten valossa järjestettäneen — saamme mukaan mahdollisimman paljon sekä vanhoja kisakonkareita, että myös vereksiä voimia.

Etelä-Saksasta Altenstadtista kokoisin oleva Schlecht on kotimaassaan kokopäivätoiminen valmentaja. Hän tekee leipätyötään Saksan puolustusvoimissa ja arvoltaan kapteeni.

RW-hyppääjien mielenrauhan johdosta todettakoon, että kustannukset vierailusta olivat alle 300 mk (SIL:n pussista). RW-kisailijoille pyritään myös saamaan valmentajia, mahdollisesti ensi talven tai kevään aikana. Kuluvan syksyn aikana tullaan tätä asiaa kehittämään edelleen käytännön tasolle.



UUSIA LASKUVARJOHYPPÄJIÄ



Lupakirjan

n:o

- 228 Martti Karhu
- 229 Laukkanen Yrjö
- 230 Arponen Juhani
- 231 Biaudet Harry
- 232 Aittomäki Reijo
- 233 Viikman Pertti
- 234 Niittymies Mauri
- 235 Rutanen Pekka
- 236 Ikonen Jari
- 237 Väänänen Pertti
- 238 Töhönen kari
- 239 Pihlava Markku
- 240 Lehtinen Seija
- 241 Lappalainen Päivi
- 242 Ervasti Ermo
- 243 Huhtanen Harri
- 244 Rohkimainen Raimo
- 245 Kontio Matti
- 246 Raitio Tuire
- 247 Lahti Jouni

"A CANOPY FOR ALL SEASONS"

STRATO-CLOUD,
the quality and engineering of this
ram air parachute is second to none.
Write or call for a free color brochure.

Custom color pattern Strato-Cloud,
including risers, lines, your choice
PCR reefing system or slider,
quarter bag or free pack strap.
\$700⁰⁰ U.S.

Para-Flite Incorporated

5801 Magnolia Ave.
Pennsauken, N.J. 08109

(609) 663-1275

Para-Flite, Incorporated 1 in Skydiving for some very down to earth reasons.

PÄTKELMIÄ ULKOMAISISTA PARALEHDISTÄ

Koonneet Lars Bäckström
Eero Kausalainen
Jorma Öster

Free Fall Kiwi



Sport Parachutist

SPOTTER
SVENSK
FALLSKÄRMSSPORT

CANPARA



"PARACHUTIST"

Faldskaermsspringer

VANHIN 8-MIEHINEN?

Aiheesta kertoo Spotter May/June 1978.

Ovat tehneet Yhdysvalloissa melkoisen kahdeksanmiehisen tähden — tai oikeastaan tähdesä ei ollut mitään erikoista, hyppääjissä kylläkin. Tähdentekijöiden keski-ikä oli yli 50 (viisikymmentä) vuotta, nuorimman ollessa 41 ja vanhimman 72 (seitsemänkymmentäkaksi).

Kaikki hyppääjät kuuluvat USA:ssa vaikuttavaan epäviralliseen yhteenliittymään nimeltään POP (Parachutists Over Phorty = yli 40-vuotiaat laskuvarjoilijat).

Tähdessä olivat "Old Timer" George McCulloch, 72 (862 hyppyä), Tom Morrison, 54 (2868), Mike Efration, 52 (1340), Maximilian Miensoyust, 47 (2090), Lew Sanborn, 47 (1926), Harry Ervin, 45, (690), Jerry Thompson, 44 (700) ja nuorukainen Larry Cordeiro, 41 (1367).



Joukkue kuvassa hypynsä jälkeen. Kuvassa lisäksi polvillään oikealla lentäjä Jimmy Godwin, 44 sekä maahenkilöstöön kuulunut tyyppä Harriet Mc-

Culloch, joka vilpittömästi ilmoitti olevansa 70 (hän on myös hypännyt).

RELATIIVIA LENTOKONEEN KANSSA

Superputoaja Dar Robinsonin ("Laskuvarjourheilu" 3/77) viimeisin mittava hypysuoritus on RW-hyppy lentokoneen kanssa. Aiheesta kertoo "Starcrest" Jan-Feb—Mar. 1978.

Hyppy tehtiin erästä TV-filmiä varten. Dar'in oli määrä hypätä toisesta lentokoneesta syöksyvään, jarruvarjolla hidastettuun kaksitasoiseen Stearman'iin. Hyppy tapahtui 3600 metrin korkeudesta. Ensimmäisellä kerralla Dar oli miltei pudota edellään syöksyvän kaksitason potkuriin ja hän päätti yrityksensä vetäytymiseen takavasemmalle.

Vasta kolmas kerta sanoi toden. Dar telakoitui koneen siipeen 20 sekunnin vapaapudotuk-



sen jälkeen, päästen siitä kymmenessä sekunnissa koneen siivelle. Tämän jälkeen lentokoneen ohjaaja laukausi jarruvarjon irti ja kone laskeutui Darin seisossa siiven päällä. Kaksikymmentä minuuttia suorituksen jälkeen Dar lähti vielä uudelle yritykselle, joka oli yhtä onnistunut, kuin edellinenkin. Oheiset kuvat kertokoot lisää...

UUSIA TARKKUUSENNÄTYKSIÄ

...tehtiin Yumassa, Arizonassa maaliskuun -78. Aiheesta kertoo "Parachutist" June/78.

Ennätystehtailussa rikottiin vanha henkilökohtaisen tarkkuuden (päivä-) ennätys murskaluvulla $105 \times 0,00$ m. Tämän miehen maailmanennätyksen otti haltuunsa Dwight D. Reynolds.

Samassa yhteydessä oli mukana myös naisia, jotka hyvällä menestyksellä romuttivat vanhoja ennätyksiä. Naisten uusi ME kirjataan nyt luvuin $43 \times 0,00 + 0,51$ m. Ennätys tehtiin päivällä.

Yötarkkuudessa syntyivät kyllä uudet ennätyslukemat, mutta niitä jakamassa oli kaksi miestä. Bill Wenger ja Phil Munden hyppäsivät molemmat 43 perättäistä nolla-nollaa.

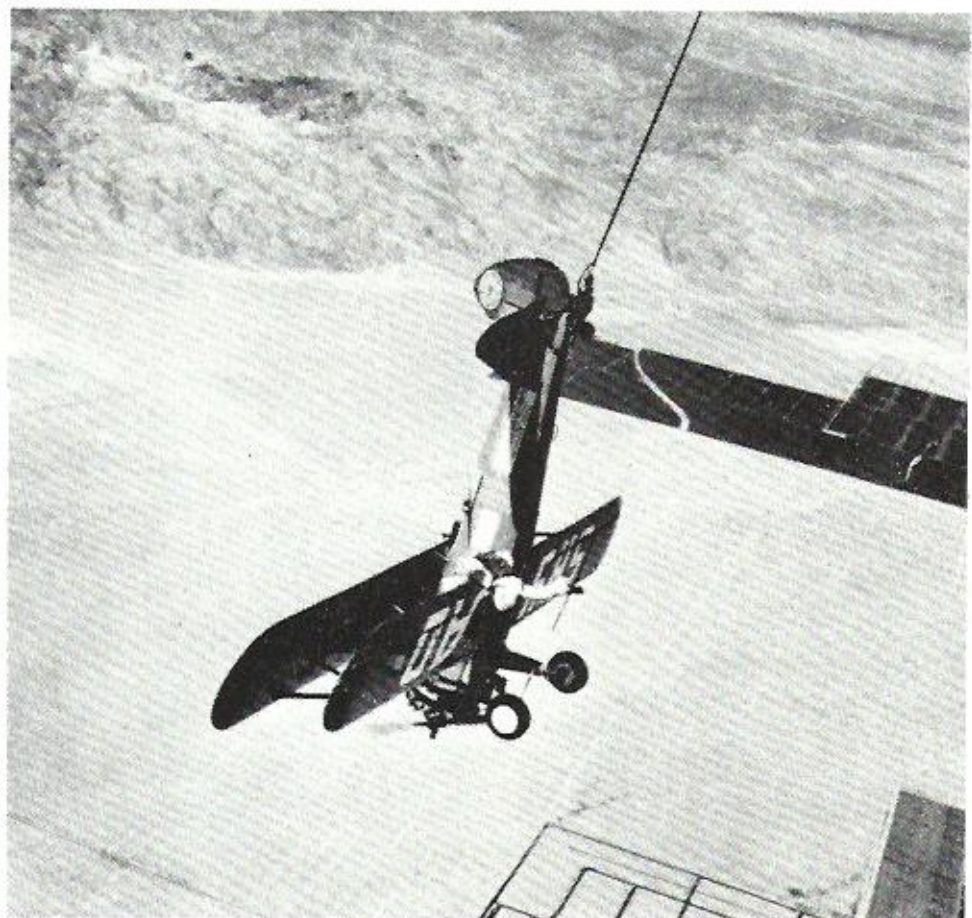
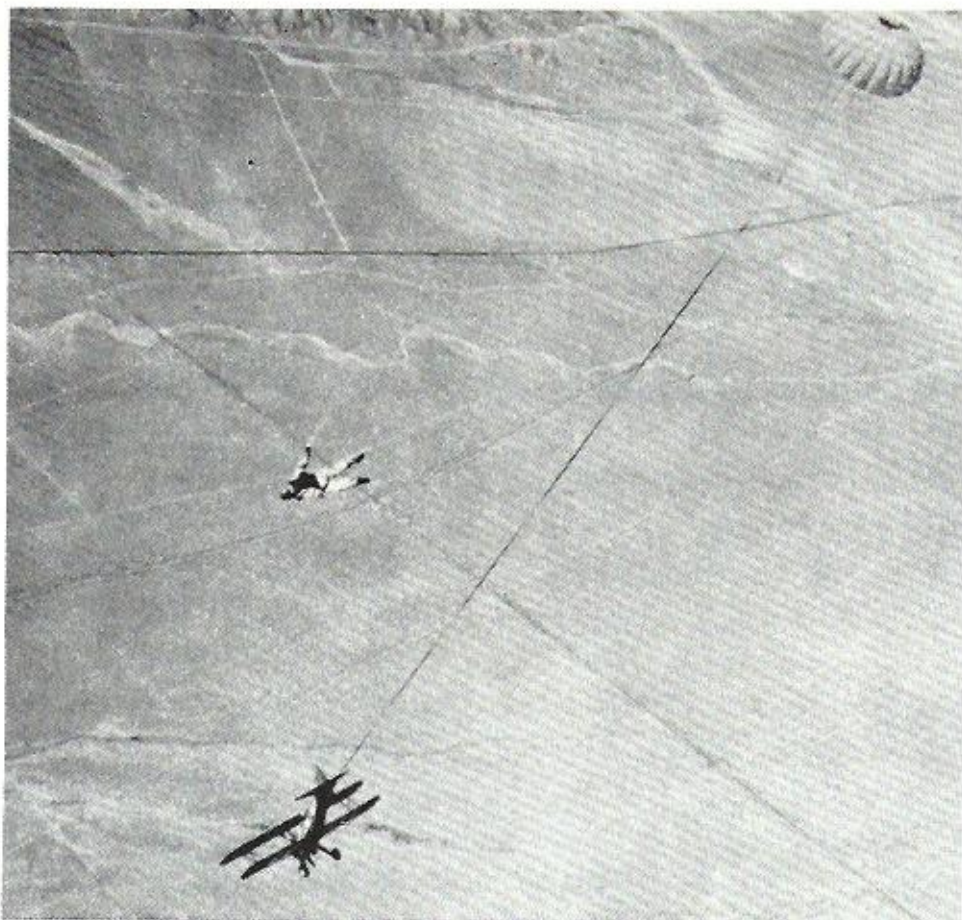
Joukkue-yöhypyillä sijoittui kaksi 4-miehistä samalle ennätysluvulle $11 \times 0,00$ m. 8-miehisten joukkueen yötarkkuushypyn uudeksi ennätykseksi kehkeytyi huikea lukema $10 \times 0,00$ m + 0,69 M.

Lehtijutusta ei kuitenkaan ilmennyt se mielenkiintoinen tieto, käytettiinkö sähköpläkkää eli ei? Toimittajan käsityksen mukaan sillä nimittäin on vaikutusta vaikeusasteen lisääjänä...

WALLYN VIISAITA SANOJA

("Sport Parachutist" Helmikuu 1978)

- Laskuvarjohyppääjillä on hausempaa kuin ihmisillä.
- Laskuvarjohyppääjät menevät paremmin alas.
- Laskuvarjohyppääjät ovat hyviä viimeiseen pisaraan.
- Painovoima on myytti — maa imee.



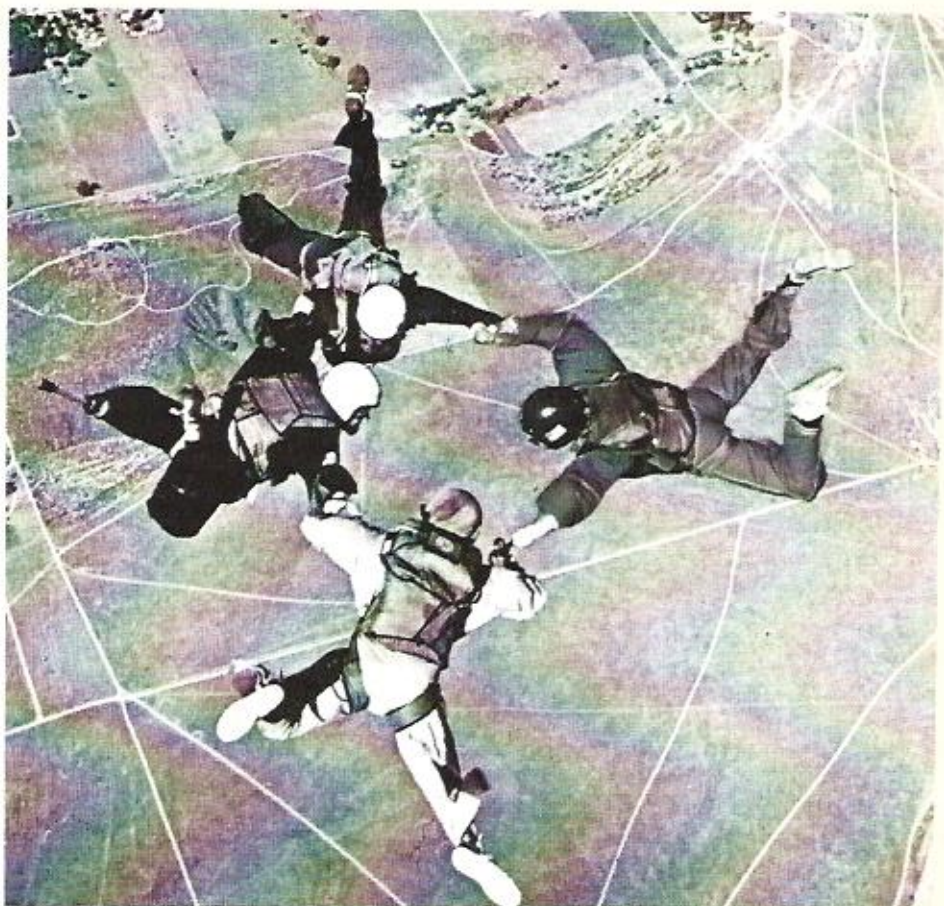
EI AIVAN TAVANOMAISTA TÄMÄKÄÄN...

Tarina on saksittu Uuden Seelannin lehdestä "Free Fall Kiwi" Jan/Feb. 1978.

Neljä iloista laskuvarjoveitikkaa päättivät relatiivihypyn, tavoitteenaan 4-miehen tähti. No, eihän siinä vielä mitään ihmeellistä ole. Onhan meilläkin vaikka kuinka monta neljän miehen ryhmää, jotka päättävät — ja myös onnistuvat — tehdä nelimiehisen tähden, tai vaikka sitten minkälaisen kuvion.

Lehden kertomassa tapauksessa oli kuitenkin kyse neljän enemmän tai vähemmän invalidin neljän tähdestä. Kahdelta puuttui toinen jalka ja kahdelta muulta toinen käsi. Kaikkien osalla ei siis tullut kyseeseen käsi-kädessä -ote, vaan kahdella veitkällä otetta voisi paremminkin kutsua koukku-koukussa...

Urhoth hypäsivät 3600 metristä, onnistuen erinomaisesti yrittelmässään. Kuviossa olivat mukana Al "Kapteeni Koukku" Grueger, Paul Henley, Chuck Andersson ja Larry Yohn. Muodostelmaa oli kuvaamassa laskuvarjopiiriin erinomaisesti tuntema Carl Boenish.



VAROITUS R-OLKALUKKOJEN KÄYTTÄJILLE

Jos käytät olkalukkotyyppejä R-2, R-3 tai R-2², varmistaudu, ettei niittiä (kuvassa osa A) ole kiinnitetty liian tiukalle sekä tarkista myös, että luisti ("X slider") pääsee liikkumaan vapaasti.



Varoituksen allekirjoittajana on "Rodriguez Parachute Systems, INC."

VARAVARJON PAKKAUSJAKSO USA:ssa

USA:n kansallinen ilmailuviranomainen FAA on muuttanut varavarjosten pakkausjaksoa. Aikaisempi oli 60 päivää — uusi 120 päivää, eli noin neljä kuukautta. Suomessahan vastaava luku on tällä hetkellä kolme kuukautta.

A.A.C.O.S. "RENTINEL"



3. Kun kuoriainen ohittaa ilmapinnan, avautuu potkurilaukku



5. Seikka tulee ulos reppu kartiosta

5. Juustoa pureskeltava hiiri kääntää pistoksesta niin, että hyppää korkealle ilmaan. Samalla se vetää laskuvarjolinan kiinnityksen narun avulla pois kartiosta, jolloin reppu avautuu.

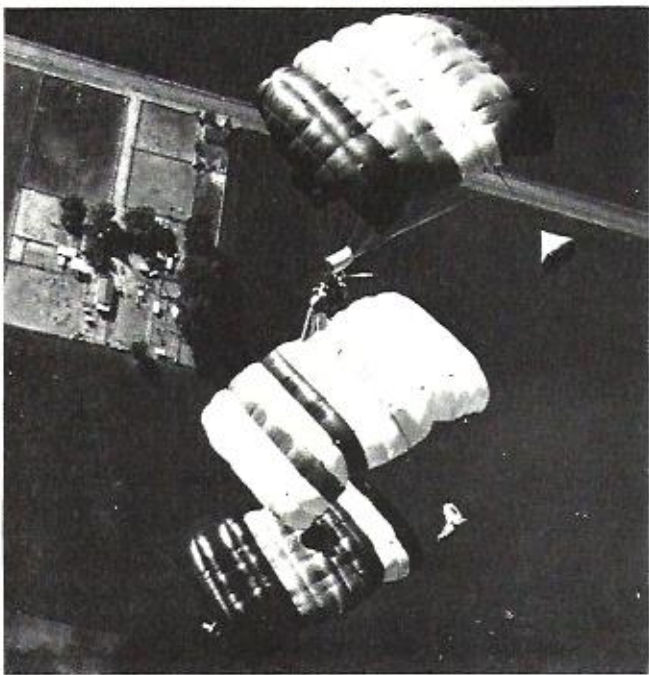
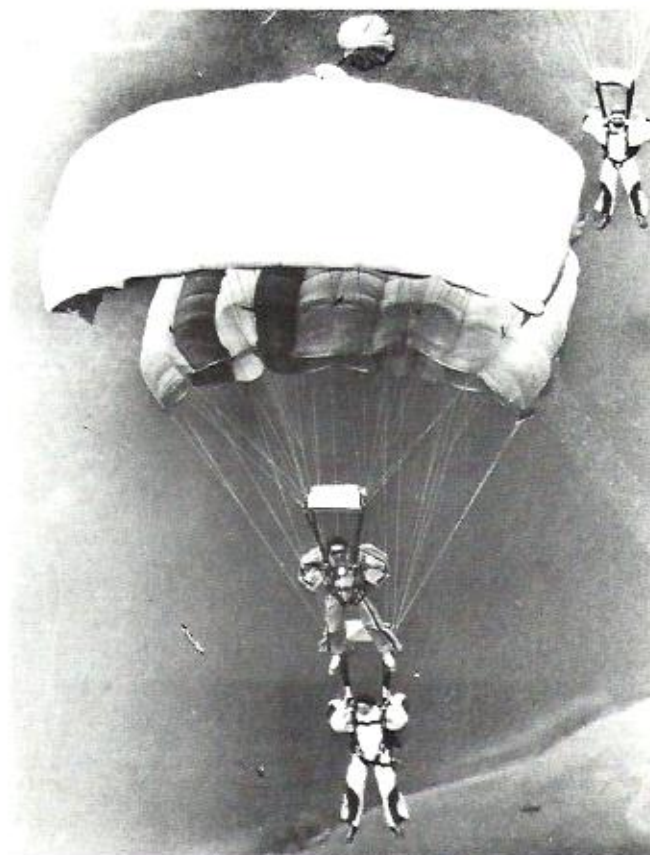
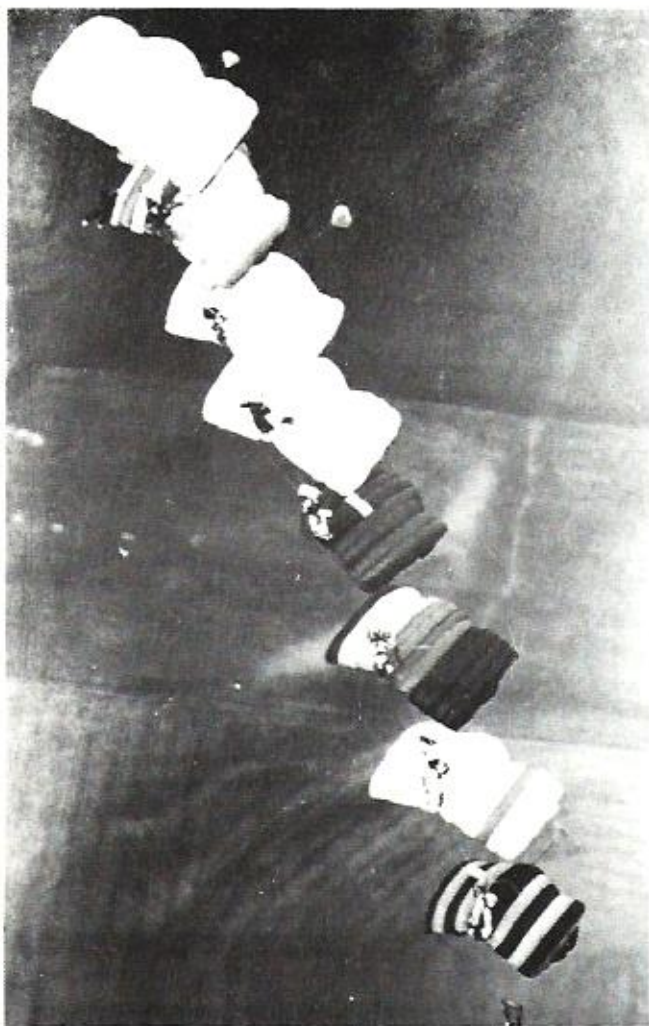
UUSI MULLISTAVA AUTOMAATTILAUKAISIN

"Automatic Animal Controlled Opening System"

- käytössä oppilas- ja RW-hyppijillä painelaukaisimen tapaan (varavarjon laukaisemiseksi)
- käyttöohjella noudatettavassa toimintavarmuus 100 %
- helppo huoltaa: ruokitaan kuoriainen ja hiiri säännöllisesti
- toiminta: kello viritetään ennen uloshyppyä soimaan haluttuna aikana. Jos sitä ei kytketä pois päältä 600 m:ssä, se toimii automaattisesti.

TEIDÄNKIN TURVAKSENNE A.A.C.O.S. "RENTINEL"

"KNOW SENSE" KUPU RW-JOUKKUE VALLOISTA



photos by Andy Keech

ERIKOISMUHKEAT RW HAALARIT

HINTA 350 MK + POSTIKULUT



- TEHTY AMERIKKALAISEN MALLIN MUKAAN.
- KANGASMÄÄRÄSSÄ EI OLE SÄÄSTETTY.
- USEITA KOKOJA SEKÄ USEITA VÄREJÄ.
- JOS TOIMIT NOPEASTI VOIT TILATA HAALARIT OMILLA VÄREILLÄSI ILMAN LISÄHINTAA.
- VÄRIVAIHTOEHDOT: Punainen
Sininen
Keltainen
Musta
(Myös muita värejä rajoitusti)

- HAALARIN RAIDAT MYÖS HALUTUILLA VÄREILLÄ.

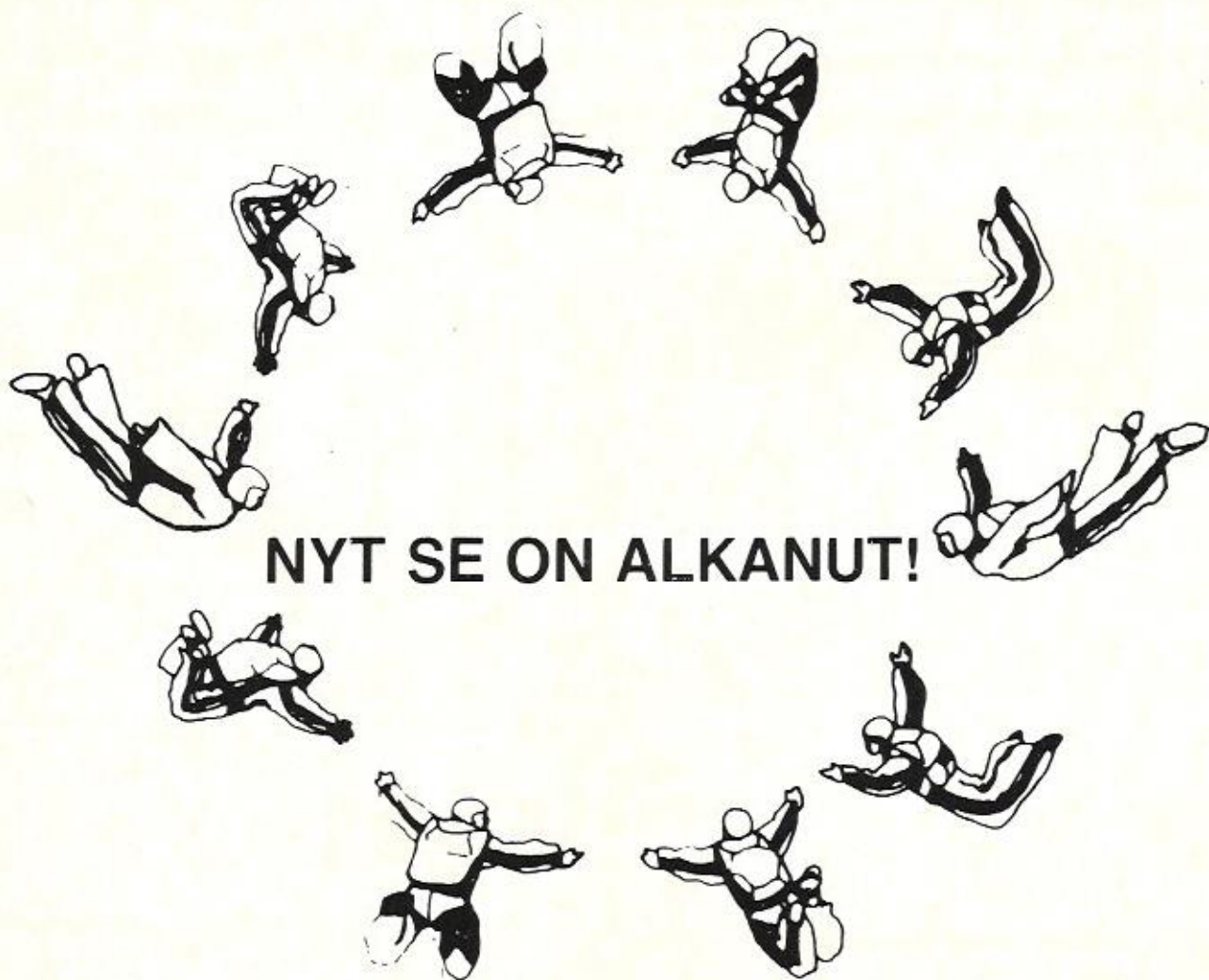
TILAA HETI!

SOITA PUHELIMELLA JA ILMOITA HALUAMASI VÄRIVAIHTOEHDOT.
TOIMITAMME VALMIIT HAALARIT SINULLE PIKA PIKAA.

EDELLEENKIN SUOMEN HALVIMMAT HINNAT JA NOPEIMMAT TOIMITUSAJAT.

MAAHANTUONTI JA MYYNTI
SUOMEN LASKUVARJO OY

BUURSUONTIE 21 • 00630 HELSINKI 63 • PUH. 90/740021



NYT SE ON ALKANUT!

OLEMME ALOITTANEET LASKUVARJOJEN TARKASTUS- JA KORJAUSTOIMINNAN UUSISSA NYKYAIKAISISSA TILOISSA. PALVELEMME TEITÄ NOPEILLA TOIMITUKSILLA, KORKEALAATUISELLA TYÖLLÄ SEKÄ ALHAISILLA HINNOILLA. MYÖNNÄMME KERHOILLE RYHMÄLÄHETYKSISTÄ ERIKOISALENNUKSET.

ERKKI VAARA KY

41160 TIKKAKOSKI
PUH. 941/751 365



LISÄTIETOJA SAA MYÖS SUOMEN LASKUVARJO OY:STÄ
PUH. 90/740 021



JOUKKOJULKAISU

Wonderhog

- USA:N YLIVOIMAISESTI SUOSITUIN SYSTEEMI
- KÄSIKÄYTTÖINEN APUVARJO
- KOLMIRENGAS OLKALUKOT



- MITTATILAUSTYÖNÄ TEHTY
- USEITA VÄRIVAIHTOEHTOJA
- SUOMESSA KÄYTÖSSÄ JO TOISTAKYMMENTÄ.

MAAHANTUONTI JA MYYNTI
SUOMEN LASKUVARJO OY

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