

LASKUVAJRJO URHEILU

No 1 - 1981
5. vuosikerta



3 DC-3:sta, 2 Twin-Beechiä, Cessnoja. Auki joka päivä. Hyppy-päiväkirjat vaaditaan. RW-seminareja Pat Worksin ja muiden eksperttien johdolla. Toimivat järjestelyt, uima-allas, suihkut, ravintola-baari, majoitustila, telttailu-keittomahdollisuudet. 3 km motelleihin. Vuokra-PC:itä, täydellinen varustekauppa jossa alhaiset hinnat. Pyydä hinnasto, tilaa etukäteen ja varustuksesi on valmiina tuloasi varten. Hyppykursi joka päivä. Boogiet useimpina juhlapyhinä. Paikalle pääsee Greyhound-bussilla Los Angeles—Riverside—Perris. 70 mailia Los Angelesista. Lisätietoja:

Perris Valley Paracenter
2091 Goetz Road,
Perris, CA 92370
USA

Puh. (714) 657-8727 tai 657-3904



PERRIS VALLEY

the
"CHOICE OF THE MAJORITY"

2091 Goetz Rd., Perris, CA 92370

(714) 657-3904

para-gear equipment co.

has the most complete line of parachuting equipment in the world. The largest selection from the largest inventory to serve your parachuting needs.

No one sells more equipment, worldwide every day.

FIND OUT WHY!

Write for information on how you can get our 144 page 79-80 catalog of fun. Over 800 items pictured.

Catalog \$1.00
Add \$3.00 Airmail Postage

para-gear equipment co.

DIVISION OF SACHMAN ENTERPRISES, INC.
3839 W. OAKTON STREET • SKOKIE, ILLINOIS 60076 USA • (312) 679-5905 • TELEX 724438

No 1 - 1981

finnish magazine
of sport parachuting

**tässä
numerossa**

EIRA DO SERRADO
EL CAP - TROLLVEGGEN
VARJONSA VANKI
KAAMOS ON VOITETTU!
Laskuvarjo-onnettomuus
Ruotsissa
"WHO CAN RESIST
THAT PLANE!"
SUOMEN ILMAILULIITTO
AERODIUM
HASARDIHOMMIA
PARASKOOPPI



KANST:
Tilannekuva
PARA-SKI WORLD CUPista
Sveitsin Arosasta.
KUVA, PHOTO BY:
PJA HARMAINEN, Tamlik

TILAA LASKUVAR- JOURHEILU!

Maksa 40 mk PS-tilille
4276 02-1.

Merkitse postisiirtolomak-
keelle myös nimesi ja osoit-
teesi

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

**PÄÄTOIMITTAJA
EDITOR-IN-CHIEF:**
REINO SUONSILTA
PUH. TYÖ 90-75 36 111
KOTI 90-30 11 19
Vellikellontie 5 C 29
00410 HELSINKI 41
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.L.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)
— (työ)
RISTO TAHVANAINEN, Imatra
Puh. 954-37 110 (koti)
954-21 199 (työ)

KEN QUEST, England
TALOUS, ILMOITUKSET:
Pekka Palotie
Puh. 90-382 302 (koti)
Jakomäentie 6 b A
00770 HELSINKI 77
**TAITTO JA VALMISTUS
LAY-OUT & PASTE UP:**
ARTO MATTILA &
ARI MIKKOLA
**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), sisäsiivulle 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.



TUOMARI SAA PAIKAN

Hyppääminen on hauskaa!

Mutta aina ei pelkkä arkiinen lotkiminen riitä, vaan halutaan tyydyttää syvällä huuvan alla lymyävää saalistusviettiä kilpailemalla. Kilpaileminen tuo harrastukseen uutta jännitystä ja väriä. Kilpaileminen on voimakas kannustin taitojen karsittamiseen ja hyvä kiinnikekohta kehittymisen seuraamisessa. Ja on se joskus mukava vähän näyttää naapurille mitä osataan.

Mutta kilpailuissa tarvitaan myös tuomaria. Jaloinkin kilpa ajautuu ennenpitkää ilmiin, ellei kisailijoiden välissä ole asiaansa tuntevaa tuomaria. Tuo kiikarinsa takana hassusti kyökkivä, tai tikku ja mittanauha kourassa hiekkalaatikossa sukeltava parjauksen kohde on sitenkin aivan välttämätön.

Tosin tuomarista huolimatta ei aina selvitä ilman kiistoja. Tällöin tuomariparka joutuu valitettavan usein rystyset valkaisevan ja niskaa punastuttavan arvostelun kohteeksi. Tällöin on hyvä muistaa että: "Pieni asiallinen arvostelu kannustaa parempiin suorituksiin (pudon ja toisin)" ja "Tuomari on aina oikeassa!"

Viime vuosina ovat tuomarit huolestuttavasti vähentyneet. Molemmissa SM-kisoissa ahertavat vuodesta toiseen samat vanhat ja uskolliset.

Näille harraille tehtävät ovat hyvin raskaita. On oltava jokaisena kilpailupäivänä tarkkana ja tekevänä aamusta iltaan, koska vaihtomiehiä tai -naisia ei ole.

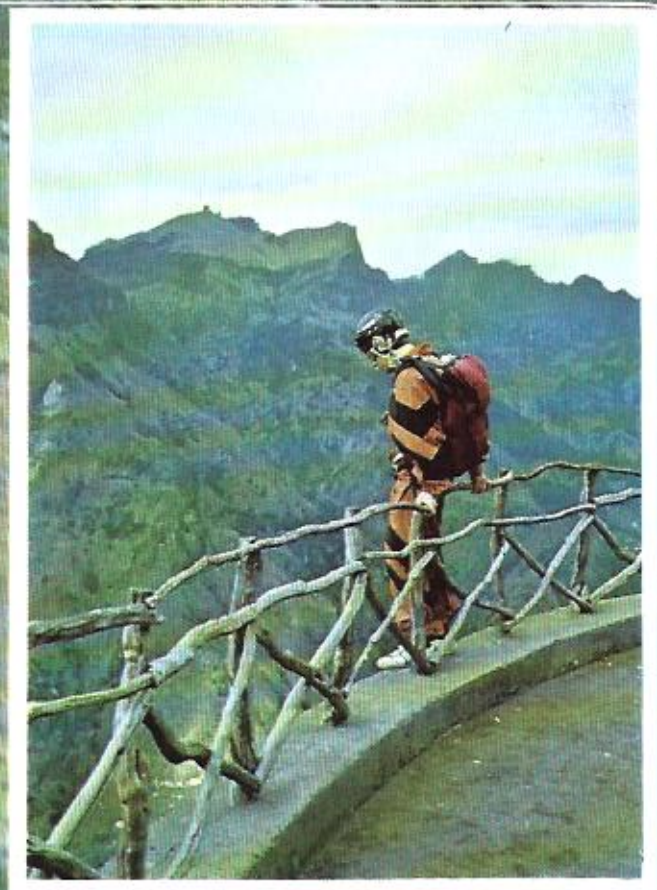
Toisaalta tuomarointi on mielenkiintoista ja outoisaa. Tuomarina pääsee seuraamaan tapahtumia aitiopaikalta, näkemys hyppäämisestä avartuu ja usein on ylöspäin kisajärjestäjän puolesta. Tuomarina voi myös päästä mukaan kansainväliseen kilpailutoimintaan jo oppilasvaiheessa.

Nyt vain kaikki asiasta kiinnostuneet EX-RW-, tyyl- ja tarkkuuskoukarit tuomarikursseille. Tuomarina pysyy mukavasti ajan hermolla vaikka aika ei enää riitä aktiivihyppäämiseen. Tuomarointi sopii myös vähemmän hypänneille ja jopa ennen hyppäämättömillekin.

Tämän kevään kuluessa on tarkoitus pitää koulutusilaisuus asiasta innostuneille.

Lisätietoja ja tuomarikurssin ajankohdan saa Eero Kausalaiselta (puh: 90-378 077).

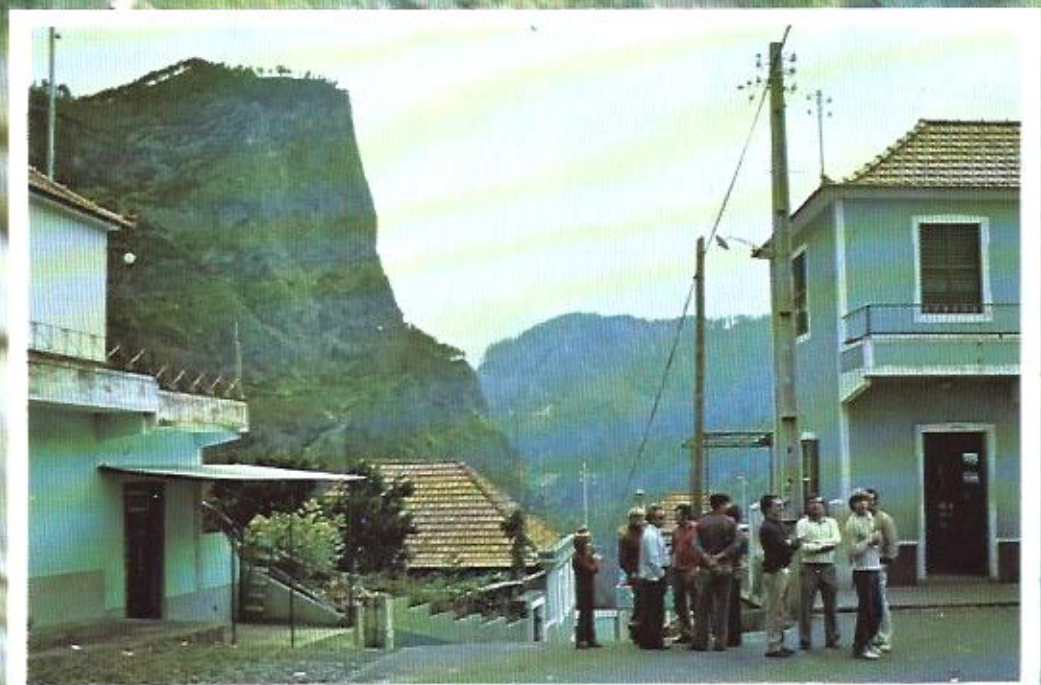
REISKA



Kun maailmalla tapahtuu on yleensä mukana vähintään yksi suomalainen. Laskuvarjohypyissä ja erityisesti vuorihypyissä tuo sääntö ei näytä oikein pitävän paikkaansa. Tämän uutuuden pariin näyttävät erityisesti suomalaiset kotiutuneen poikkeuksellisen monilukuisesti.

Viimeisin uutinen tulee Madeiralta, pieneltä saarelta lähellä Afrikan rannikkoa, vastapäätä Marokkoa.

1981-01-07 suoritti suomalainen hypääjä Timo Saarinen (34v) ikimuistoisen vuorihypyn vanhaan tulivuoren kraateriin.



EIRA DO SERRADO

– Hyppy Madeiralla –

Vuoren nimi on Eira Do Serrado ja se sijaitsee Nunalaakso nimisessä paikassa. Hyppy tapahtui korkealta näköalatasanteelta jonne, poikkeuksellista kylä, ei tarvinnut kiivetä vaan sinne on rakennettu tie. Timo Saarinen ystävänsä Kai Tervapuron kanssa saapui paikalle taksilla. Timon tarkoituksena oli suorittaa paikalta 5 hyppyä. Alastuloalue oli tutkittu etukäteen ja kohtalaiseksi todettu (pieniä peltotilkkuja). "Ei tarvitse odottaa, me tullaan toista kautta" kaverukset opastivat taksia. Kaveri kaasutteli pois paikalta mieli epämääräisiä kysymyksiä täynnä.

Näköalatasanteelle oli rakennettu puinen kaide. Saarinen aloitti paikalla kivistien suorittamisen. "Huomasimme heti, että paikka ei ole aivan pystysuora, sillä ensimmäiset 150 m vuori on hieman loiva. Silmämääräisesti tarkasteltuna paikka tosin näyttää täysin pystysuoralta. Heitimme useita kiviä. Suoraan pudotetut kivet osuivat kalioon pudottuaan vain 3–4 s. Hieman kovempaa heitetyt kivet putosivat vuoren juurelle asti". "Olin kahden vaiheilla: hypätä vai eikö, kas siinäpä pulma". Tuuli oli lähtötasanteella nollassa. Timo päätti yrittää. "Heitettyäni kymmeniä kiviä olin lopulta täysin vakuuttunut että selviytyisin ensimmäisestä 150 metristä".

Annoin kameran Kai Tervapurolle ja puin varusteet päälleni. Näköalatasanteella ei ollut muita ihmisiä kavutessani puisen kaiteen ylitse. Kuilun syvyys oli noin vajaa 700 m.

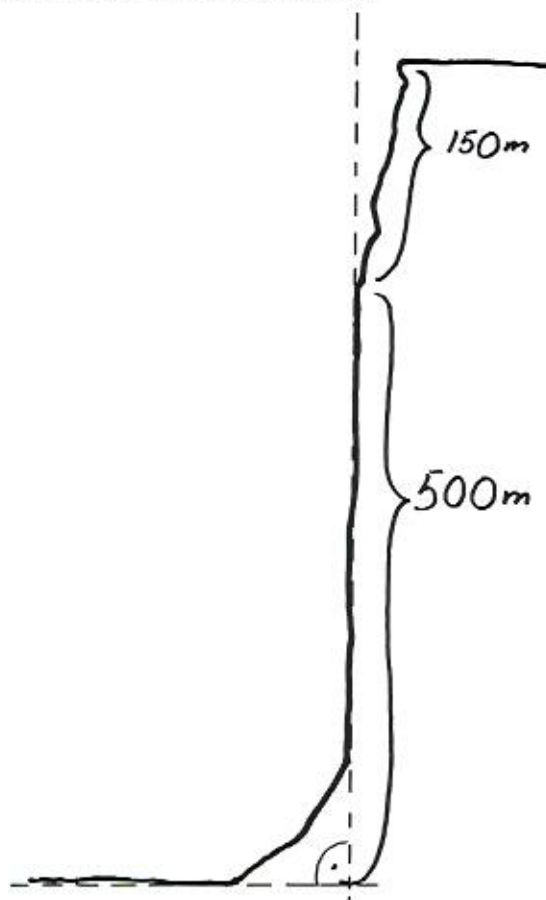
Kello oli kaksi iltapäivällä. "Asetuin seisomaan tukevasti aivan kuilun reunalle. Pidin tiukasti kiinni puisista kaiteista". Pienen keskittymisen jälkeen Timo suoritti voimakkaan tasajalkaponnistuksen ja oli heti ilmassa.

"Huomasin välittömästi etten pääse irti vuoresta. Vuori lipui takanani kiihtyvällä nopeudella. Kenkäni koskettivat vuorta. Yritin tehostaa liukuani. Siitä huolimatta en saanut kasvatettua etäisyyttä vuoreen.

Lopulta, kuin ihmeen kaupalla selviydyin ensimmäisestä 150 metristä ja aukaisin varjoni, joka aukesi normaalisti ja poispäin vuoresta. Aukaisuhetkellä oli etäisyyteni vuoreen vajaa 10 m. Ongelmat eivät kuitenkaan loppuneet tähän. Voimakas pyörteinen tuuli painoi kupua kohti vuorta. Vedin etummaisista viilekkeistä mutta kupu alkoi heittelehtiä voimakkaasti puolelta toiselle. Pyörteet ja tuuli olivat erittäin voimakkaita. Etäisyyteni vuoreen kutistui muutamaksi metriksi. Olin varma etten selviäisi hypystä hengissä!

Laskeuduin hitaasti yhä alemmaksi. Lopulta huomasin lähestyvänä vuoren juurta ja onnistuin laskeutumaan vahingoittumattomana 45 asteen osittain kivikkoiseen rinteeseen. Olin hengissä. En enää ikinä hyppää näin matalalta ja vaaralliselta vuorelta.

Älkää missään tapauksessa hypätkö tältä vuorelta! Seuraavasta yrittäjästä tulee varmasti vainaja!



Moitimme:

- Hyppyyn kelpaamaton vuori
- Hyppy suoritettu "Kun kerran tänne asti on tultu" periaatteella.
- Tietämättömyyttä ja informaation puutetta.

Kiitämme:

Paikallista taksia
Hyppääjän henkiinjäämistä.
Hyppyn varoittavaa esimerkkiä

"Ei oo kaverit mulla niin suuri kunnianhimo että viitsisin yhden helkkarin vuorihypyn takia kuolla"

Pentti "Parooni" Pukkila TW2
Prekestolen 1980

WARNING!

THIS MOUNTAIN, EIRA DO SERRADO IN MADEIRA, IS EXTREMELY DANGEROUS AND NOT SUITABLE FOR CLIFF-JUMPING IN ANY WAY. DO NOT JUMP! THE NEXT JUMPER IS SURE TO DIE!

MOUNTAIN
SPECIALEL CAPITAN-
TROLLIV

photo: MARIE KEECH

EL CAPITAN-TROLL-
VEGGEN
Laskuvarjourheilun
murheenkröynit.

Viimeisin uutinen Walloista kertoo seuraavaa: 18 hyppääjää erotettu US-PA:sta rikottuaan erilaisia määräyksiä Yosemitein luonnonpuistossa Californiassa. Osa ryhmästä on erotettu liitosta vain yhdeksi vuodeksi, osa lopullisesti. Syyteluettelo hyppääjiä kohtaan oli moninainen. Isohko porukka oli yrittänyt päästä Capitanille ajamalla metsän läpi isolla kuorma-autolla (ettei tarvitse kävellä), toinen ryhmä oli hypännyt laittomasti yöllä sekä eräät olivat hypänneet relatiivisia. Tästä johtuen, ja vakuuttaakseen puistopalvelulle että se pystyy kontrolloimaan hyppääjien toimia, suoritettiin hyppääjien erottaminen liitosta. Siitä huolimatta Puistopalvelu päätti sulkea Capitanin hyppytoiminnalta toistaiseksi. Hyppääminen saattaa alkaa aikaisintaan myöhään keväällä 1981 jos silloinkaan. Vuorelta on ehtinyt hypätä tähän mennessä 380 hyppääjää, joista osa laillisesti, osa laittomasti.

Puistopalvelu painottaa voimakkaasti seuraavia syitä, jotka ovat johtaneet hyppytoiminnan kieltämiseen.

1. Turvallisuusmääräyksiä, jotka oli sovittu Puistopalvelun kanssa oli jatkuvasti rikottu törkeästi.
2. Hyppytoiminta oli vetänyt puoleensa paljon matkailijoita, jotka olivat aiheuttaneet alukavillisuudelle vakavaa vahinkoa. Alastulopaikalla oli parhaimmillaan ollut satoja katselijoita.
3. Määräyksien rikkomisista johtuen oli useita vakavia onnettomuuksia päässyt sattumaan.
4. Ja yksi tärkeimmistä syistä. El Capitan sijaitsee luonnonpuistossa, joka on tarkoitettu ihmisille rentoutumista ja luontoon tutustumista varten. "Te hyppääjät olette tehneet El Capitanista graniittisen sirkusen" sanoo puistopalvelun johtaja Bill Wendt.

Jotta El Capitan saataisiin vielä avatuksi hyppytoiminnalle, täytyy hyppääjien asenteissa tapahtua valtava muutos. On kuitenkin vaikea kuvitella, että tällainen muutos saataisiin aikaan nyt kun kerran siihen ei ole pystytty aikaisemminkaan. Amerikkalaiset kun ovat tunnetusti maailman ainoa "vapaa" kansa ja kaikki joka haiskahtaa määräyksille on yksilönvapauden rajoittamista ja tuomittavaa. Yksi asia on ainakin varma. Hyppyt jatkuvat ja häkki kolisee.

GRANIITTINEN SIRKUS??? Mistäköhän Puistopalvelu on saanut moisen ajatuksen?



VEGGEN: Laskuvarjoilun "kompastuskivet"



photo: MAX DERETA

Mitä isot edellä sitä pienemmät perässä

8. 9. 1980 oli jälleen historiallinen päivä Trollveggenillä Norjassa. Tällöin onnistui 24-vuotias norjalais-hyppääjä Johan Aglen suorittamaan tosi hiuksianostattavan laskuvarjohypyn tältä Euroopan korkeimmalta pystysuoralta seinämältä. Hyppy kirjattiin

muistiin todellisena painajaisena paikallisen ilmailuliiton kirjoihin esimerkkinä siitä, kuinka "yksi mies tuhoaa yhden hypyn aikana kaiken sen minkä muut ovat 10 vuoden aikana rakentaneet", kuten paikallisen liiton edustaja asian ilmaisi. Hyppy oli malliesimerkki siitä, kuinka lähdetään "soitellen sotaan" mistään piittaamatta ja mitään ajattelematta.

Ohessa lyhyt kuvaus tapahtumista.

Johan Aglen oli ystävänsä kanssa saapunut Trollveggenille tarkoituksenaan suorittaa hyppy siltä. Jotta hypyssä olisi riittävästi jännitystä päättivät kaverukset suorittaa relatiivihypyn. Toinen jätti vielä varmuuden vuoksi kypärän pois, jotta voisi paremmin aistia ilmapirran hiuksissa. Päätettiin hypätä relatiivista ja lähtö suunniteltiin tapahtuvaksi käsi kädessä.

Kello läheni jo viittä illalla ja hämärä tuntui laskeutuvan. Kun kaikki tarpeelliset valmistelut oli suoritettu (eli: laitettiin varjot selkään) päätettiin suorittaa hyppy.

Lähtö tapahtui käsi kädessä ja välittömästi irtautumisen jälkeen alkoivat molemmat hyppääjät pudota täysin epästabiilisti tehden kuperkeikkoja sekä muita kuvioita. Ilmapirta tarttuikin hyvin hiuksiin saaden ne nousemaan pystyyn. Jännitys tiheni.

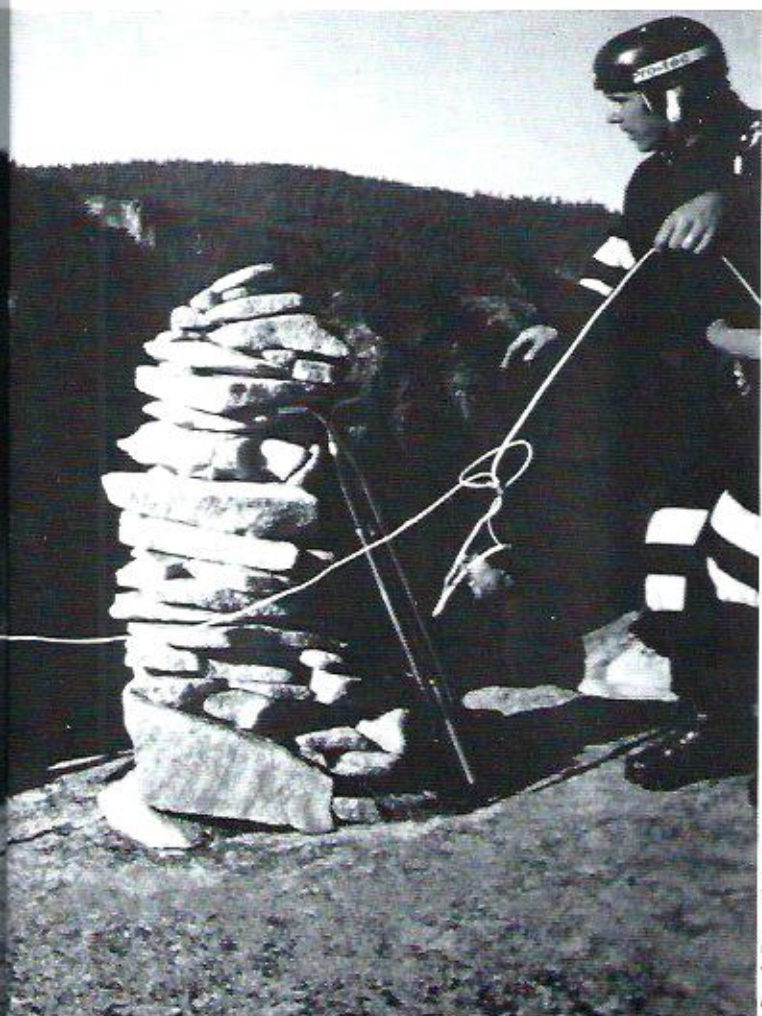
Miehet irroittivat otteensa, jonka jälkeen Johan Aglen stabiloi ja aloitti liun. Liukumissuunta vain oli suoraan kohti vuorta, johon hän iskeytyi satuttamatta kuitenkaan itseään. Iskun voimasta hän ponnahti hieman irti vuoresta ja suoritti varjon aukaisun. Aikaa oli kulunut jo n. 12 sek. Päävarjo tuli hyvin ulos repusta, mutta jäi kuitenkin streameriksi eikä tullut ulos BODista.

Johan Aglen tiesi olevansa jo matalalla eikä aikaa varavarjon käyttöön olisi. Johan luuli loppunsa tul-

leen. Hän yritti vetää kantoviilekkeistä saadakseen varjon aukamaan. Tämä tuntui auttavan ja samalla hetkellä kun kupu rävähti auki iskeytyi hän päin vuoren seinämää. Hän iskeytyi vuoreen kohdalla, jossa oli yksi pieni ulkonema: 50 x 100 cm. Johan tarrautui ulkonemaan epätoivoisesti ja onnistui pääsemään istumaan sille. Hän oli ollut avonaisen kuvun varassa vajaan sekunnin. Maasta ei hänen kupunsa aukeamista havaittu. Samoin hyppytoveri, jonka kupu aukesi 60 m korkeudessa ei havainnut toverinsa kuvun aukaisua. Johan Aglen katsottiin poistuneeksi elävien kirjoista. Oli tullut jo pimeä, joten ruumiin haku päätettiin suorittaa vasta aamulla. Johan oli n. 200 metrin korkeudessa pienellä kielekkeellä vahingoittumattomana ja ypyöksin. Hän yritti huutaa, mutta totesi sen turhaksi. Kukaan ei kuulut. Yöstä tuli kylmä ja hän kääriytyi laskuvarjoon, joka ei paljon lämmittänyt.

Seuraavana aamuna lähti ryhmä pelastusmiehiä kipuamaan ylös rинnettä. Yllätys oli melkoinen kun he huomasivat hyppääjän korkealla vuorensinämässä vilkuttamassa ja huutamassa heille.

Päätettiin aloittaa pelastusoperaatio. Tilattiin iso Sea King Helikopteri. Pelastusoperaatio oli äärimmäisen vaikea ja vaarallinen. Se kesti neljä tuntia, jonka aikana tehtiin useita yrityksiä. Helikopteri joutui lentämään roottorin lavat vuorensinää hipoen. Myös mahdolliset kivivyöryt aiheuttivat oman vaara-



Carl Boenish

tekijänsä. Lopulta Johan saatiin pelastettua helikopterista ammuttujen köysien avulla.

Pelastumisen jälkeen Johanin ympäröivät lukuisat lehtimiehet, radio sekä televisio, jotka olivat saaneet ensiluokkaista materiaalia itse pelastusoperaatiosta. Johan oli joutunut viettämään kielekkeellä kaikkiaan 16 tuntia.

Ohessa koottuna osa lehdistä olleista otsikoista. Hyppy sai poikkeuksellisen paljon palstatilaa lehdissä. Sokerina pohjalla oli Johanin lausunto, jossa hän tuomitsi jyrkästi vuorihyppäämisen sekä ilmoitti lopettavansa myös tavallisen hyppäämisen. Koko laskuvarjourheilu tuomittiin lehdistössä vaarallisena "hullujen huvina", joka tulisi estää kaikin keinoin.

Paikallinen ilmailuliitto kielsi norjalaisia hyppääjiä hyppäämästä toistaiseksi vuorelta. Kiertokirjeessä, joka lähetettiin eri maiden ilmailuliitoille tiedoksi, pyydetään hyppääjiä maltillisuuteen ja pidättäytymään toistaiseksi hyppäämisestä.

Hyppytoiminta Norjassa tapahtuu kokonaisuudessaan armeijan kentillä. Paikallinen kenraali voi tarvittaessa kieltää tavallisen hyppäämisen kokonaan jos

huimat hyppysuoritukset vuorelta jatkuvat. Norjan ilmailuliitto suunnittelee parhaillaan tiukoja turvallisuusmääräyksiä vuorihyppäämiselle. Määräykset on tarkoitus saada voimaan reilusti ennen ensi kesää.

Mainittakoon vielä lopuksi, että allekirjoittanut on saanut kyselyitä Trollveggenistä n. 80 kirjettä Englannista sekä useita kymmeniä muista maista. Ensi kesänä Trollveggeniltä hyppää arviolta 300-400 hyppääjää eri maista. Jouk-

koon mahtuu jos jonkinlaista ja -tasoista hyppääjää. Toivoa sopii, että ainakaan Suomesta lähtevät eivät paikalla törttöile vaan käyttävät tervettä järkeä hypätessään. Tulee aina muistaa: ENSIN TURVALISUUS, SITTEN HUVI.



NORGES LUFTSPORTSFORBUND
NLF

FORBUND FOR GYLDINGE, FALLESKJEMSPORT OG HJØI KLINGE

Olekt. 5. December 1980
BIBU/736

To:

Fédération Aéronautique Internationale
United States Parachute Association
British Parachute Association
Dansk Faldskjærs Union
Svenska Fällskjærklubben
Finnlands Flygförbund, Fällskjærseksjonen
Luftfartsverket

For information:

Fällskjærseksjonen's styre og koordinator
Generalløjtnant B. E. Nermansen, FIS
Generallinspektør for Luftfartsverket
Leinmannen i Rygge
320 skv. Orland og Laria
Sport Parachutist Magazine
Parachutist Magazine
Fällskjærseksjonen
Svenska Fällskjærseksjonen
Skydiving Parachute News Magazine
Crest Fall
Fly Nytt
Anse Randers Heen
Zornia Dyster

CLIFF JUMPING - TROLLVEGGEN NORWAY.

In August 1980 a group of Finnish jumpers ascended the Trollveggen massif in Western Norway and made a series of jumps from the 5,000 ft. (1,500 m) cliff. Following this, a number of Norwegian jumpers have performed the same feat. These activities have been extensively reported in parachuting media throughout the world.

This Norwegian version of Cliff Jumping has created widespread interest and comment, and has been presented as being in line with the Cliff Jumping activity.

According to Norwegian Federal regulation definitions, these jumps are not parachute jumps, since they have been performed from solid ground and not from aeroplanes. Accordingly, they are outside the jurisdiction of existing parachute regulations in this country, and neither civil authorities nor our own organizations exercise power to control or regulate this activity.

Contrary to the conditions existing in the U.S., where it has proven possible to achieve public and legislative acceptance of cliff jumping, the public reaction in Norway has been negative to the extreme. Both in news media and among the authorities to that extent that our normal parachuting activities have been ridiculed. In short, the public reaction to cliff jumping has caused our organization great harm.

Particularly, an exceptionally poor performance by two jumpers displaying incompetence and harebrained conduct, resulted in one jumper being stranded on a shelf on the cliff face. He had to be rescued by an SAR helicopter, whose crew performed an outstanding feat of helicopter rescue in the face of extreme hazard from continuous stone avalanches.

This particular incident invoked a sharp reaction from the Commanding General, Royal Norwegian Air Force.

In our country we are entirely dependent on permissions to use the Norwegian Air Force bases as drop zones.

The above mentioned factors should illustrate the position in which our Association finds itself as a result of the Trollveggen cliff activities.

Accordingly, our organization have issued a warning to all its members that they may face loss of membership if they engage in any form of cliff jumping in Norway. We emphasize strongly that this does not represent a condemnation of cliff jumping as such. It is a step to protect the broad interests of the Norwegian parachuting community from the adverse effects of drawing publicity.

The Norwegian Sport Parachuting Association request that this situation be presented to the international parachute community and that the various national organizations do their utmost to convey to their respective memberships that the performing of cliff jumps in Norway may do irreparable damage to the basis of existence of the Norwegian jumpers.

We sincerely hope that our situation will be understood by the individual candidate cliff jumpers, and that they will abstain from engaging in this kind of activities in the name of consideration for their fellow parachutists.

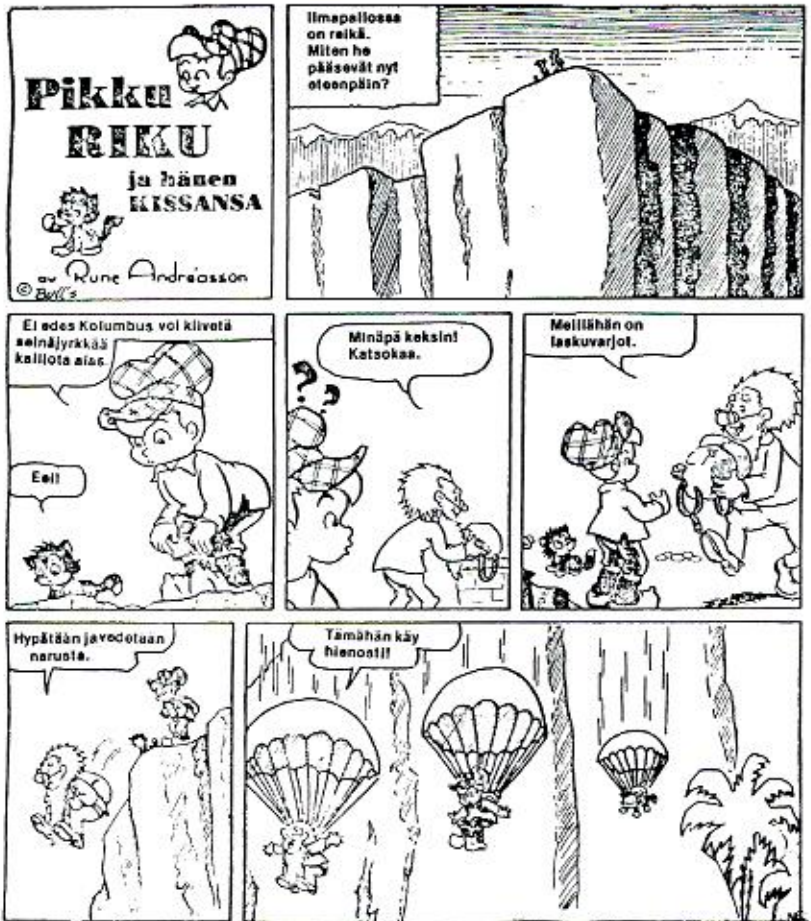
If, in the future, these activities in the Norwegian mountains should become acceptable and legalized, we should be the first to inform you.

In the meantime, please help us survive.

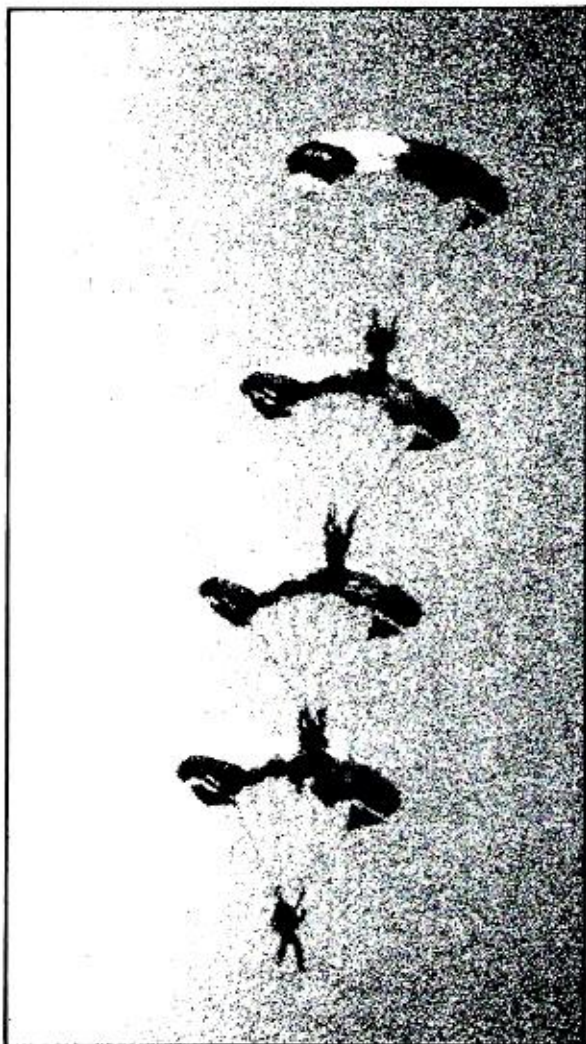
Yours sincerely
NORWEGIAN AIR SPORTS ASSOCIATION

Nytt hopp-ue
i Tro'veggen
Sea King
flyvere mot
åring over. evu
skjerm-drama!

- Uakseptabelt moralsk press på flyverne i redningsskvadronen fra Trollhindene
Galskap å hoppe
Lykkeelig utgang på uheldige fallskjermhopp
Årsaken nær det uforsvarlige



Oletko jo uudistanut
LASKUVARJOURHEILU-
lehdessä tilauksesi



Heti varastosta edullisesti
Strato-Cloud, Cruisair.
Unit. 3-rengas tandemit,
Safety Flyer. 26' Lopo.
Soittele 941-751365

ERKKI VAARA KY
Elementitie 6 ● tarkastus
41160 ● korjaus
TIKKAKOSKI ● myynti

Sveitsin pelastuslentopalvelun taidonnäyte

R. Jenzer. Kääntänyt: Päivi Lappalainen

Sunnuntai, 28. syyskuuta 1980, kello 14.40 iltapäivällä: hälytys hälytyskeskuksesta Zürichistä. Andreas Haefele, joka oli sunnuntaiapäivystysvuorossa Sveitsin pelastuslentopalvelussa, nosti puhelimen kuulokkeen ja vastasi kuten tavallisesti: "Pelastuslentopalvelu, Basis Bern, Haefele". Kollega Pedrini, hälytyskeskuksen valvoja Zürichistä kysyi vähin lausein miehistöä Bernistä. Hän halusi varsinkin tietää kaiken virantoimituksessa olevasta ilmapelastuksen erikoismiehestä. Miksi näin — mitä oli tapahtunut?

Palatkaamme takaisin: kello 14.29 oli Zürichin saapunut ilmoitus, että Yverdonissa, lähellä Neuenburger-järviä, kiersi Pilatus Turbo-Porter ympyrää. Turbo-Porterin "hinauksessa", noin kahdeksan metrin etäisyydellä koneesta, roikkui oppilaslaskuvarjohyppääjä, joka suoritti elämänsä ensimmäisen hypyn. Selittämättömästä syystä varjo oli auennut liian aikaisin ja sotkeutunut sitten Pilatuksen kannuspyörään. Onni onnettomuudessa: koneella oli polttoainetta vielä n. 1½ tunniksi, tarpeeksi aikaa pelastusoperaatiolle, mutta riittäisikö aika myös pelastavan idean löytämiseen! — Todella uskomaton tarina. Miten olisi mahdollista auttaa hyppääjää??

Vajaassa 10 minuutissa kiireesti kokoonkutsuttu kriisitoimikunta oli löytänyt mahdollisen ratkaisun. Tämän ilmoituksen jälkeen esitti helikopterilentäjä Andreas Haefele näkökantansa: Ilmasta käsin pelastus näytti olevan ainoa mahdollinen vaihtoehto. Epäonnistuttaessa täytyy hyppääjän tosin varautua pahimpaan. — Ja: miten oppilashyppääjä oli selviytynyt tähänastisesta lennostaan? Olisiko hän mahdollisesti loukkaantunut?

Haefele antoi varmuuden vuoksi tankata vielä kerran Alouette III:n, jonka tunnusmerkki oli HB-XIX. Tällä välin oli lähetetty Adolf Rüfenacht, joka oli

VARJONSA VANKI

Jännitysfilmin ohjaajakaan ei olisi osannut lavastaa tilannetta paremmin. Hypätessään laskuvarjohyppääjä oli tahtomattaan jonkun virheen takia joutunut Pilatus Turbo-Porterin vedettäväksi. Varjon kupu oli kietoutunut toivottomasti koneen kannuspyörään. Hyppääjä ei voinut vapautua tästä tukalasta asemasta omin voimin, eikä pilotti toki voinut auttaa häntä. Porterin jäljellä olevan lentoajan rajoitti koneen polttoaine. Tässä melko toivottomassa tilanteessa saapui hätäsanoma Sveitsin pelastuslentopalveluun. Yksi Sveitsin pelastuslentopalvelun, ehkä koko maailman, uskomattomimmista pelastusoperaatioista oli alkanut.

Sveitsin pelastuslentopalvelun kokencin ilmapelastuksen erikoismies. Hänet muistetaan monien uskomattomien vuoripelastusoperaatioiden yhteydestä. 11 minuuttia myöhemmin oli päästy näin pitkälle: Alouette III starttasi Bern-Belpmoosta klo 14.54. Sää oli huono. Näkyväisyys vain n. 3 kilometriä, oli usvaista. Basiksessa pilvet roikkuivat n. 600 metrissä. Tarkempaa meteoraporttia ei ollut tällä välin yliuorimitetulta keskukselta enää nopeasti saatavissa. Haefele päätti kuitenkin yrittää nousta pilvipeitteen läpi. Lento Yverdoniin kesti tasan 25 minuuttia. — "Miltä tämä näytti? Elävä ihminen vyöttäytyneenä laskuvarjoon Pilatus-Porterin vetämänä, kahdeksan metriä koneen takana, tarkalleen

ilmavirrassa?" — "Miltä Yverdonissa näyttäisi? Olisiko Porter edes näkyvissä, löytyisikö se tarpeeksi nopeasti?" Näiden ajatusten kanssa Andreas Haefele kamppaili läpi sumun ja pilvenriekaleiden. Laskeutuminen Yverdoniin tapahtui 15.19. Heti tämän jälkeen saapui Sveitsin pelastuslentopalvelun toinen pelastushelikopteri. Kopterissa oli Adolf Rüfenacht, joka oli erikoistunut pelastustilanteissa laskeutumaan köyden



varassa helikopterista pelastuspaikalle. Lentokentällä olivat myös jo poliisi, ambulanssi ja kokeneita laskuvarjohyppääjiä. Lyhyen keskustelun jälkeen laskuvarjohyppääjätoiminnan ohjaajan Pierre Jominin kanssa Lausannesta, oltiin valmiita yrittämään pelastuslentoseikkailua. HB-XIX vapautettiin kaikesta tarpeettomasta painolastista, (jotta esineet eivät lentelisi ilmapirran vaikutuksesta kapiinissa).

Pelastuslennon miehistö, joka muodostui helikopterilentäjä Andreas Haefelestä, Andreas Rüfenachista ja Pierre Jominista, olivat valmiita. Klo 15.32 Alouette III starttasi uudestaan etsiäkseen usvan yläpuolella n. 600 metrin kiertävää Pilatusta. Heillä oli onnea, äkkiä — nopeammin kuin he odottivat — sukelsi Pilatus esiin, hyppääjä kuin tuuliviirinä roikkuen perässä. Andreas Haefele hapuili varovasti hieman korkeammalle ja sivuun siirtyen samalla lähemmäksi Pilatusta.

Nyt alkoi uskomaton tarkkuustyö: Adolf Rüfenacht kiinnitti vintturikyöden Pierre Jominin valjaisiin ja antoi hänen, ensimmäistä kertaa elämässään, hitaasti liukua alas. 15 metrin jälkeen hän saavutti saman korkeuden kuin ilmassa kieppuva 20-vuotias laskuvarjohyppääjäoppilas Ch. Roux. Hapuillesaan lähemmäksi Pilatusta, pilotti Haefele kadotti Roux'n näkyvistä helikopterin alle. Ainoana kiinnitteenä hänellä oli oikea

siivenpää. 75 kilometrin tuntivauhdissa kävi kaikki nyt hyvin nopeasti:

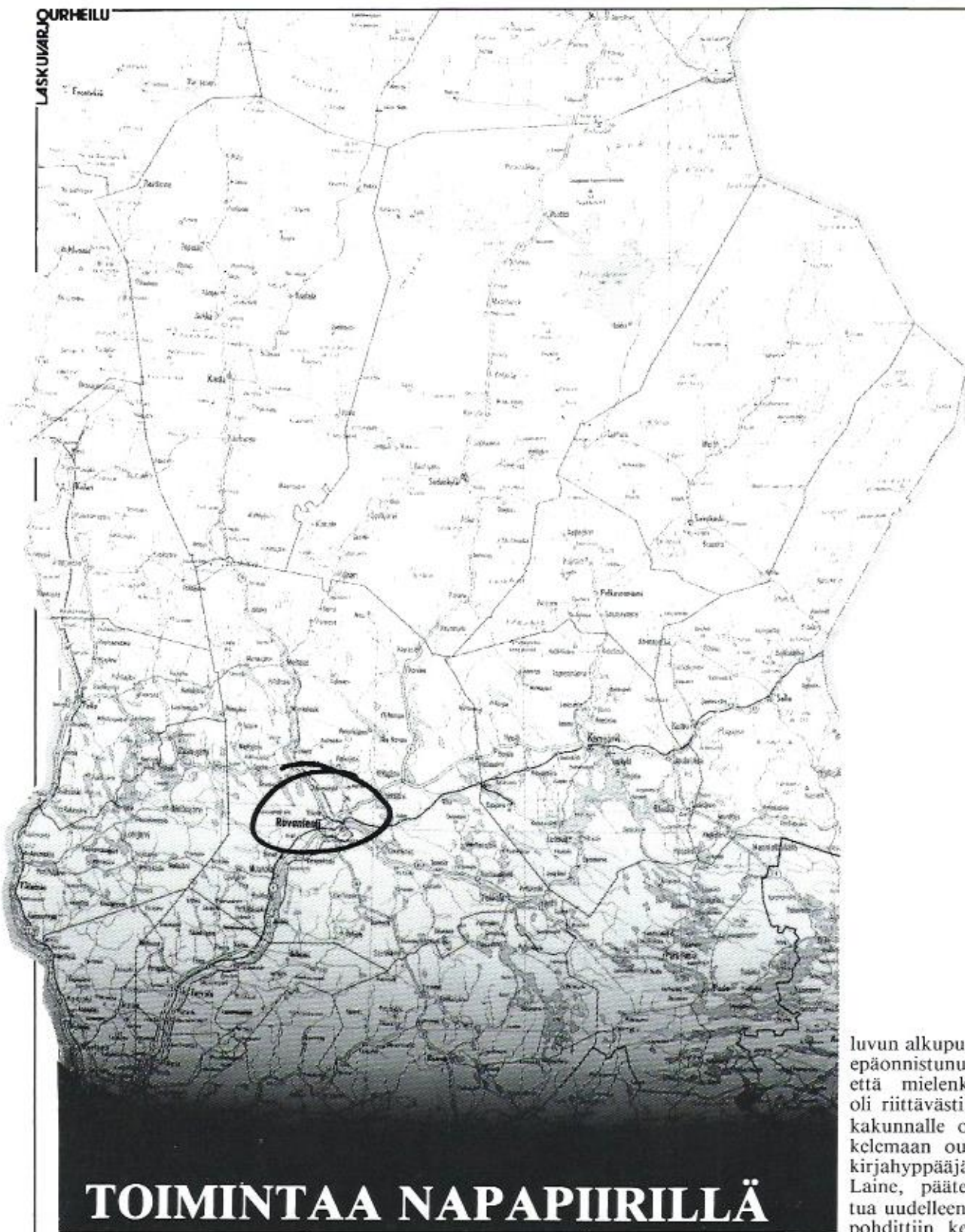
Adolf Rüfenacht ohjasi Haefelen tuulesta oikeaan asemaan. Pierre Jomini totesi helpottuneena, että oppilas oli vielä täysin tajuisaan. Kolmannen lähestymisen jälkeen hänen onnistui ottaa kiinni varjon valjaista. Jomini karjui pelästyneelle Roux'lle, että hän irrottaisi tämän nyt valjaista, Roux'in pitää aukaista varavarjo kolmen sekunnin kuluttua. — Jos Roux olisi sittenkin ollut tajuton, olivat he suunnitelleet kiinnittävänsä hänet apuköydellä pelastajan vyötäröön. Roux nyökkäsi vapauttavasti. Veitsen terä välähti, Jomini katkaisi nopeasti varjon punokset ja Roux putosi kuin kivi alaspäin. Tarkalleen kolmen sekunnin kuluttua hän aukaisi varavarjonsa.

Koko toimenpide oli kestänyt tähän mennessä kokonaista viisi minuuttia. Helpottuneena Haefele näki kuinka Pilatus hänen alapuolellaan kääntyi. Hän tiesi, että tehtävä oli onnistunut. Hän vähensi heti nopeutta, jotta Jomini voitaisiin vetää ylös ja nostaa helikopteriin. Kun miehistö oli jälleen täydellisenä koneessa, "sukelsi" HB-XIX mennäkseen ottamaan laskuvarjohyppääjän vastaan. Tämä laskeutui — ensimmäistä kertaa — erittäin hyvin keskelle perunapelttoa. Haefele laskeutui varovasti, jotta laskuvarjo ei yht'äkkiä täytyisi tuulenpuuskasta uudelleen ja vetäisi hyppääjää jäljessään.

Roux oli o.k., vaikka hänen jalkansa olivat tunnottomat. Tuskin kukaan toinen oli ennen kokenut laskeutumista "nukahtaneilla" jaloilla. Tunto palasi nopeasti jalkoihin ja Roux pystyi nousemaan yksin helikopteriin. Hänet lennätettiin heti takaisin lentokentälle.

Klo 15.43 oli koko painajainen ohitse. Parasta pelastuksessa: sairaalassa todettiin, että hyppääjä oli täysin vahingoittumaton lukuunottamatta lievää paleltumista. Pieni yksityiskohta Pilatuksesta: — polttoaine olisi riittänyt vielä 15 minuutiksi...





K VO

TOIMINTAA NAPAPIIRILLÄ

Vuosi 1980 oli merkittävä ajanjakso Lapin ilmailun historiassa. Tuolloin perustettiin Rovaniemelle Lapissa melko vähän tunnettua ilmailun sektoria, laskuvarjourheilua, edustava ilmailukerho, Napapiirin Laskuvarjourheilijat. Aikaisemminkin kokeiltu yritys oli nyt onnistunut. — Mutta palataanpa vielä perustamisvaiheisiin.

Syksyllä 1979 kokoontui aikaisemmin laskuvarjolla hypänneitä sekä muita laskuvarjourheilusta kiinnostuneita Jouko Halvarin aloitteesta Rovaniemen lentoasemalle keskustelemaan mahdollisuuksista perustaa laskuvarjokerho Rovaniemelle. Kokouksessa päätettiin, että otetaan selvää riittääkö kiinnostus paikkakunnalla kerhon perustamiseen. Tiedettiin, että 1970-

luvun alkupuolella yritys oli epäonnistunut. Kun ilmeni, että mielenkiintoa asiaan oli riittävästi, ja että paikkakunnalle oli tullut opiskelemaan oululainen lupa-kirjahyppääjä Raimo Laine, päätettiin kokoontua uudelleen. Kokouksessa pohdittiin kerhon perustamiseen, alkeiskurssin järjestämiseen ja hyppymestari-koulutukseen liittyviä asioita. Kerhon perustaminen siirtyi kuitenkin vielä seuraavalle vuodelle.

Keväällä 1980 muutaman epävirallisen kokoontumisen jälkeen päätettiin sitten perustaa laskuvarjokerho Rovaniemelle. Perustava kokous pidettiin Polar Ounasvaaralla 23. 2. Paikalla oli parikymmentä nais- ja

AAMOS ON ITETTU!



miespuolista asiasta kiinnostunutta. Uuden kerhon nimeksi tuli Napapiirin Laskuvarjourheilijat. Kerhon toimintaa valittiin johtamaan laskuvarjojääkärikoulussa hyppykokemusta saanut ja yksityislentäjän lupakirjan omistavana sekä ilmavoimien palveluksessa toimivana ilmailla laajasti tunteva Timo Härmä.

Seuran toiminta lähti alusta alkaen reippaasti käyntiin. Niinpä ensimmäinen alkeiskurssi järjestettiin välittömästi perustavan kokouksen jälkeen Raimo Laineen vetämänä. Reippaaseen alkuun oli myötävaikuttamassa Oulun Laskuvarjokerhon huolenpito uuden naapurikerhon toiminnan käyntiin lähtemi-

sestä. Ensimmäiset hyppyt päästiin hyppäämään Rovaniemellä oululaisten hypymestarien ja -kaluston turvin jo 15. 3. Närhen Mikko, Aholan Raimo ja Kempvaisen Raimo ovat varmasti harvoin pudottaneet niin innokkaita hyppääjiä kuin Rovaniemellä 15. 3. 1980. Takaiskukin koettiin. Napapiirin Laskuvarjourheilijoiden historian ensimmäisillä hypyillä sattui myös tapaturma, jossa eräs hypääjä katkaisi alastulossa jalkansa.

Mainitusta tapaturmasta ja kaluston sekä hypymestarin puutteesta huolimatta toiminta jatkui vilkkaana. Seuraava kurssi pidettiin alkukesällä ja vielä kolmas syksyllä. Alkeiskursseille

osallistui vuoden aikana kaikkiaan 36 henkeä. Into hyppäämiseen oli niin kova, että muutamat kävivät Oulussa hyppäämässä lähes joka viikonloppu koko kesän ajan omia varjoja ja hypymestaria odoteltaessa. Oulun Laskuvarjokerhon järjestämällä hypyleirilläkin oli parhaimmillaan puolet rovaniemeläisiä. Innokkuus tuotti myös tulosta. Heikinheimon Riku sai lupakirjan jo loppukesällä, vaikka oli käynyt alkeiskurssin vasta keväällä. Lisäksi Oulun Laskuvarjokerhon loppukesällä järjestämässä tarkkuushyppykilpailuissa oli rovaniemeläisiä alkeis- ja tehovarjosarjoissa palkintosijoilla.

Kalustohankintoihin ryhdyttiin alkeiskurssimaksujen ja pankkilainan turvin heti keväällä. Oma kalustoa olikin syksyllä jo melkoisesti alkeiskurssihyppäjä ja myös lupakirjaan tähtäävään koulutukseen liittyviä hyppäjä varten. Vuonna 1981 Napapiirin Laskuvarjourheilijat onkin varjokalustonsa puolesta omavarainen. Hyppykone joudutaan kuitenkin toistaiseksi vuokraamaan, vaikka pitkän tähtäyksen suunnitelmassa oman koneen hankinta luonnollisesti on.

Rovaniemen lentoaseman kanssa yhteistyö on lähtenyt alusta asti hyvin käyntiin. Kursseja järjestettäessä on lentokonehalli ollut aina vapaasti käytettävissä pakkaus-, varavarjonheitto- ym. harjoituksiin. Syksyllä saatiin myös käyttöön parakki kentän laidalta. Parakki on vanhuudestaan huolimatta osoittautunut erittäin käyttökelpoiseksi valoisuutensa ja tilavuutensa vuoksi. Parakkiin rakennettiin pakkauspyödyt talikoovoin syysateiden aikana. Laskuvarjourheilun harrastuspaikoille ominainen "hirsipuu" ilmestyi myös parakin pihaan ennen lomia.

Konkreettisina ensimmäisen toimintavuoden saavutuksina voidaan pitää ainakin seuraavia:

- hankittiin alkeis- ja jatkokoulutuskalusto hyppytoimintaa varten
- kunnostettiin parakki kentällä tapahtuvan toiminnan tukikohdaksi

- järjestettiin kolme alkeiskurssia, joilla koulutettiin yhteensä 36 hyppääjää

- suoritettiin yksi hypymestarikurssi ja yksi laskuvarjohyppääjän lupakirja

- seuran jäsenet hyppäsivät yhteensä noin 550 hyppyä, joista 150 Rovaniemellä

- jäsenmäärä on yli 40.

Luettelosta voitaneen todeta, että Napapiirin Laskuvarjourheilijoiden ensimmäinen toimintavuosi on ollut täynnä toimintaa ja melkoisen tuloksellinen. Kiitokset tästä kuuluvat luonnollisesti oma-aloitteelle ja aktiiviselle jäsenkunnalle. Välttämättömät vilkkaan toiminnan edellytykset on kuitenkin taannut Oulun Laskuvarjokerhon antama veljellinen apu, joten kiitokset kuuluvat ainakin yhtä paljon myös oululaisille.

Toimintaa on luvassa myös tulevaisuudessa. Vuoden 1981 aikana järjestetään ainakin kolme alkeiskurssia. Oman varjokaluston avulla voidaan tehostaa myös lupakirjaan tähtäävää koulutustoimintaa. Ensimmäinen lupakirja vuonna 1981 on jo suoritettukin. Keväällä järjestetään Ounasvaaralla para-ski:n SM-kilpailut, joissa hypätään myös rinteeseen. Pyrkimyksenä on kouluttaa vuoden aikana myös ainakin yksi uusi hypymestari. Alastulopaikan kunnostus Rovaniemen kentällä kuuluu myös vuoden ohjelmaan.

Edellä olevasta voitaneen tehdä se johtopäätös, että laskuvarjohyppytoiminta on tullut Rovaniemelle jädäkseen. Jos intoa ja aktiivisuutta tulevaisuudessa riittää, niin kuin todennäköistä on, yhtä paljon kuin ensimmäisenä toimintavuonna, Rovaniemi nousee yhdeksi laskuvarjourheilun Mekaksi muiden rinnalle. Siispä loma- tai työmatkaa napapiirille suunniteltaessa on autoon syytä varata tilaa myös hyppyvarusteille.

Mikko Hyppönen

SUOMEN ILMAILULIITTO

SIL pähkinäkuoressa

Vuonna 1919 perustettu Suomen Ilmailuliitto ry — SIL — on urheilu- ja harrastusilmailun valtakunnallinen keskusjärjestö Suomessa.

Liittoon kuului vuoden 1980 lopussa 150 ilmailukerhoa ja n. 10.000 jäsentä. Kerhot ovat jakaantuneet melko tasaisesti ympäri maata Hangosta Ivaloon ja Vaasasta Joensuuhun.

Liiton organisaatioon kuuluu liittokokouksen valitsema hallitus ja sen asiantuntija-apuna toimivat eri alojen keskustoimikunnat, joita on kuusi kappaletta. Näiden lisäksi liitossa toimii riippuliitotyöryhmä, joka eräiden suunnitelmien mukaan on määrää nimetä keskustoimikunnaksi vuoden 1982 alusta lukien.

Liiton keskustoimistossa toimivat toiminnanjohtajan alaisuudessa eri harrastusalojen ohjaajat, jotka mm. kehittävät oman alansa koulutusta ja turvallisuuskysymyksiä usein kiinteässä yhteistyössä ilmailuviranomaisten kanssa.

Liitolla on oma ilmailuopistonsa Räyskälässä Kanta-Hämeessä, jossa mm. koulutetaan kaikki purjelennon opettajat ja laskuvarjokerhojen hyppymestarit. Räyskälässä koulutetaan myös lennokihojaajia sekä järjestetään purjelennon alkeis- ja jatkokoulutusta.

Liitto julkaisee maan suurinta ilmailualan lehteä nimeltä Ilmailu. Lehti ilmestyy 11 kertaa vuodessa ja käsittelee liiton omien harrastealojen lisäksi laajasti myös ilmailuteollisuuteen, liikenne- ja sotilasilmailuun sekä lentoturvallisuuteen liittyviä aiheita.

Jäsenmaksuetuihin kuuluvan Ilmailun sijaan on vuoden 1981 alusta lukien mahdollista tilata joko Lennokki- tai Laskuvarjourheilulehti. Nämä ovat nimensä mukaisen harrastusalan erikoislehtiä.

Liitolla on oma lennokkipakkaamo, joka tuottaa lennokkisarjoja ja myy niiden ja lennokitarkvikkeiden lisäksi mm. kirjallisuutta,

Laskuvarjoväen keskusjärjestönä



karttoja ja muuta lentämiseen kiinteästi liittyvää materiaalia. Liitto myös kustantaa ilmailuaiheisia oppikirjoja.

Toimintaansa liitto rahoittaa sekä edellä esitetyllä liiketoiminnalla että opetusministeriön liikuntalain perusteella myöntämällä avustuksilla. Eräiden erityiskohteiden rahoitukseen voi liitto saada varoja myös liikenneministeriöltä.

Jäsenmaksujen osuus liiton tuloista on alle viisi prosenttia.

Suomen Ilmailuliitto on kansainvälisen ilmailuliiton FAI:n (Federation Aeronautique Internationale) jäsenjärjestö Suomessa. Näin ollen liitto mm. myöntää ilmailu-urheilun kansainväliset kilpailulisenssit, tarkkailee ja rekisteröi ennätyskiä ja lähettää joukkueita urheiluilmailun kansainvälisiin kilpailuihin. Liitto on järjestänyt tällaisia kilpailuita myös itse,

mm. Räyskälässä kesäkuussa 1976 pidetyt purjelennon- sekä useita lennokkiurheilun maailmanmestaruuskilpailuja.

Laskuvarjourheilijat / SIL

Suomen Ilmailuliitto ry:n noin 150:stä jäsenkerhosta yhdeksäntoista on ilmoittanut laskuvarjourheilun kuuluvan toimialaansa. Laskuvarjourheilun vuonna 1981 pääharrastusalakseen ilmoittaneita liiton jäseniä näyttää ennakkotietojen mukaan olevan noin 800. Tässä valossa näyttää järjestäytymisprosentti lähentelevän sataa, kun vertailukohteena käytetään ilmailuhallituksen tilastoja laskuvarjohyppääjien määrästä (vähintään 1 hypy/vuosi).

Laskuvarjoasioita liitossa hoitavat 1964 perustettu laskuvarjourheilun keskus-toimikunta LuKT, jonka kokoonpano vahvistetaan

vuosittain, sekä vuodesta 1975 alkaen päätoiminen laskuvarjotoiminnanohjaaja.

LuKT on muodollisesti liiton hallitukselle neuvoa antava elin — käytännössä se on kuitenkin oman alansa erikoiskysymyksissä hyvinkin itsenäinen. Toimikunnan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan valitsee SIL:n syysliittokokous. Valittu puheenjohtaja voi liiton sääntöjen mukaan yksin nimetä keskustoimikunnan kokoonpanon, jonka hallitus vahvistaa. Käytännössä kuitenkin kerhoilta on viime vuosina pyydetty esityksiä toimikunnan jäseniksi, jotka esitykset on pyritty mahdollisuuksien antamissa rajoissa myös huomioimaan.

Kuten edellä esitetystä ilmenee, ei LuKT ole varsinaisesti "kansanedustuslaitos", vaan lähinnä asiantuntijoista koottu työryhmä. LuKT:n toimintape-



riaatteista ja eräistä sen toimintaan liittyvistä seikoista on kerrottu myös Laskuvarjourheilun numeroissa 1/79 ("LuKT:n kokouskuulumisia") ja 3/80 (pääkirjoitus).

LuKT:n aikaansaannosten luettelo vuosien varrelta on mittava, joskin toimikunnan aktiviteetissa on aika ajoin ollut merkittäviä eroja. LuKT on vaikuttanut suuresti mm. seuraavien asioiden suunnittelussa tai toteutuksessa:

- turvallisuus- ja lupakirjamääräykset
- koulutusohjelmat alkeiskoulutusohjelmasta hyppeimestarikoulutusohjelmaan saakka. Todettakoon, että kaikki Suomen laskuvarjokerhot noudattavat LuKT:n vahvistamia koulutusohjelmia.
- asiantuntija-avun antaminen ilmailuhallitukselle, kuten esimerkiksi vastaaminen erilaisiin lausuntopyyntöihin. Yleisesti ottaen ilmailuhallitus on ottanut tyydyttävästi huomioon LuKT:n näkemykset, joskin eräitä valittavia poikkeuksiakin on.
- kilpailusäännöt sekä tuomarien koulutus
- ennätysäännöt
- turvallisuusustyö, josta esimerkiksi voidaan mainita useat varjokalustoon ja koulutusmenetelmiin tehdyt muutokset.

LuKT:n sihteerinä toimii muiden tehtäviensä ohella liiton laskuvarjotoiminnanohjaaja, joka on kokenut

hyppääjä ja hyppeimestari. Sihteerin tehtävänsä lisäksi toiminnanohjaaja hoitaa alan rutiinitehtäviä sekä tekee usein huomattavia osia erilaisista LuKT:n projektien edellyttämistä valmistelutöistä ja hoitaa tarpeelliseksi katsomiaan muita tehtäviä.

Toiminnanohjaajan toimeen kuuluvista jatkuvista tai projektikohtaisista tehtävistä voitaneen mainita mm.

- merkittävä panos hyppeimestarikoulutusjärjestelmän luomisessa sekä edelleen kehittämisessä ja toiminta HM-kurssien pääkouluttajana 1975 lähtien
- alan kehityksen seuranta meillä ja muualla
- tiedottaminen kaikilta laskuvarjotoiminnan aloilta (Laskuvarjotiedote, artikkelit ja kirjoitukset ilmailualan julkaisuissa)
- yhteydenpito kerhoihin
- käytännön päävastuu erilaisten koulutustilaisuuksien suunnittelusta ja toteutuksesta (esim. syyspaneeli)
- lisäksi tehtävään kuuluu harrastealan päävirkaileijan toimeen liittyviä muita töitä (rutiinit, toiminnanjohtajan osoittamat tehtävät, käännöstyöt, jne.).

Edellä oleva huomioiden voidaan sanoa, että jokainen hyppääjä alkeiskurssin alusta lupakirjan tai HM-kelpuutuksen saamiseen saakka on nauttinut SIL:n

palveluksia. Kaikki noudatettavat koulutusohjelmat ovat SIL:n laatimia, kaluston käytössä noudatetaan jatkuvasti useita SIL:n tekemiä muutosesityksiä, SIL on osallistunut merkittävästi laskuvarjotoimintaa koskevien ilmailuhallituksen määräysten laatimiseen. Lisäksi lähes kaikki nykyisin kelpuutuksen omaavat hyppeimestarit ovat saaneet HM-peruskoulutuksensa SIL:n järjestämällä kurssilla sekä koulutuksen loppuvaiheessa suorittaneet asiaan kuuluvat kokeet liiton nimeämälle tarkastushyppeimestarille.

Edellä esitettyjen liiton töiden tai aikaansaannosten arvonnäkökulma vaikkapa rahalla (vrt. jäsenmaksu) on täysin mahdotonta. Sitäpaitsi ne ovat myös usein luonteeltaan sellaisia, ettei niitä edes juuri käytännössä havaitse, ellei pysähdy ajattelemaan asiaa. Näiden enemmän tai vähemmän "henkimaailman" asioiden lisäksi on SIL:lla toki hyvinkin konkreettisia aikaansaannoksia ja toimia laskuvarjourheilun hyväksi:

- SIL tukee laskuvarjourheilua mm. selvällä rihi-kuivalla rahalla. Esimerkiksi vuoden 1981 laskuvarjobudjetin loppusumma (100.000,- +) on lähes kaksinkertainen laskuvarjoilijoilta saataviin jäsenmaksutuloihin verrattuna (joista tuloista pääosa todellisuudessa menee jäsenmaksuun kuuluvan lehden tuottamiseen). Toisin sanoen: jokaista liiton laskuvarjoilevalta jäseneltään saamaa kymppiä vastaan maksetaan noin kaksikymppiä jonkin laskuvarjourheilun alan tukemiseen. Tämä summa voi jäsenmaksutuloihin verrattaessa olla vieläkin suurempi niinä vuosina, jolloin saadaan opetusministeriöltä projekti-kohtaista avustusta esimerkiksi kilpailumatkaa varten.

— Rahan lisäksi ovat laskuvarjourheilijat hyötynneet liitosta myös mm. erilaisen kalustoavun muodossa. Liiton kautta ovat eräät kerhot saaneet

käyttöönnsä veloituksetta puolustusvoimien kiikareita, jollaisten hankkimista SIL:lle parhaillaan vakavasti tutkitaan. Lisäksi on liiton avulla saatu käytettäväksi myös muuta kalustoa, alkaen Fokkerin tarvitsemasta maakäynnistyslaitteesta aina DC-3:een saakka.

SIL / laskuvarjourheilun lähitulevaisuus

SIL:n rooli laskuvarjourheilun kentässä näyttää parhaillaan olevan selvässä käymistilassa. On ilmeistä että liiton asema laskuvarjoilevan kansanosan etujärjestönä tulee saamaan aivan uudenlaisia piirteitä. Eräs ilmailuhallituksen varsin arvovaltainen edustaja aivan hiljattain totesi viranomaisen haluavan siirtää koko laskuvarjourheilun hoitamisen SIL:n tehtäväksi. Samaan suuntaan viittaavat ne ennakkotiedot, joiden mukaan näyttää ilmeiseltä ettei ilmailuhallituksen harrasteilmailun tarkastajaksi tulla valitsemaan laskuvarjourheilijaa.

Lyhyesti

Edellä esitetystä voidaan tiivistää liiton tehtävät ja palvelumuodot seuraaviin pääkohtiin (jotka tosin voivat läheisessä tulevaisuudessa muuttua):

- toimii alan keskusjärjestönä, ajaa yhteisiä asioita
- kehittää, valvoo, tutkii, informoi
- kouluttaa
- rahoittaa ja tukee
- hoitaa yhteyksiä.

Laskuvarjourheilua harrastavan kannattaa kuulua Suomen Ilmailuliittoon. Tulevasta kehityksestä tiedämme ainakin sen, että liiton asema entisestäänkin korostuu.

Suomen Ilmailuliitto ry on myös laskuvarjourheilijan palveluksessa. Aiheen ilmaantuessa älä epäoiki ottaa yhteyttä liittoon. Soittamalla virka-aikana numeroon 90—378 077 ja kysymällä Eeroa (Kausalainen) tavoitat SIL:n laskuvarjoammattilaisen, joka palvelee mieliihyvin kaikissa toimialansa asioissa.

miä } pätkelmiä } pätkel



UUDEKSI 1980 LASKUVARJOURHEILUJA

Viime vuoden lopulla suoritettua vuoden urheilijain äänestyksissä valittiin Olavi Kilpinen vuoden ilmailijaksi.

"Enska" Kilpinen on jo monien vuosien ajan kuulunut tyyli- ja tarkkuushyppyissä maamme terävimpään kärkeen. Viime syksyn konventionaalisten lajien MM-kilpailuissa Kazanissa hän sijoittui tarkkuudessa mainiosti jactulle kahdeksannelle sijalle. Kymmenen hypyn yhteistulos oli vain kolme senttiä!

Onnea Enskalle ja tiukoja tuloksia jatkossakin! (RS)

UUSI ASTIN (RS) TURBOON

Suomen Laskuvarjokerhon Turbo-Pilatus on saanut suuren liukuovensa alle erityisesti relatiivihyppäämiseen suunnitellun astinlaudan. Leskisen Hannun suunnittelema ja rakentama täyspitkä astuntalaite helpottaa huomattavasti uloshyppyä, tehden valmiin 8-10 hyppääjän kuvion uloshyppyt helpoiksi ja turvalliseksi suorittaa. Uusi astin sallii hyppääjien sijoittua väljempiin ja parempiin uloshyppyasentoihin ja oviaukon yläreunassa oleva tartuntalista mahdollistaa tukevat otteet, ehkäisten näin ennenaikaisen tipahtamisen vaaraa.

Alumiinirakenteinen alle 8 kiloa painava astin on varustettu asiallisilla karhennuksilla ja teräsvahvistuksilla. Kustannukset jäivät rakentajan mukaan noin 50 markkaan, josta lähes puolet hupeni suojalakkaukseen. Astin on ilmailuviranomaisten hyväksymä. Vink-

LUKT

Uusi hyppykausi tuo tullessaan myös uudet kasvat Laskuvarjourheilun Keskustoimikuntaan. Suomen Ilmailuliiton hallitus vahvisti tämän kilpailu-, turvallisuus- ym. asioita käsittelevän luottomieselimen kokoonpanon vuodelle -81 seuraavanlaisiksi:

Timo Nieminen, puheenjohtaja VaaLK, Vaasa
Hannu Laitinen, varapuheenjohtaja ULK/IJK, Utti
Ralf Norra, jäsen SLK, Helsinki
Esa Huusari, jäsen ULK, Utti
Harri Toivonen, jäsen TamLK, Tampere
Veikko Korhonen, jäsen TamLK, Tampere
Seppo Korhonen, jäsen KaiLK, Kajaani
Hannu Leskinen, jäsen SLK, Helsinki

Maurits Kouhia, jäsen TLU, Turku
Rauno Härkönen, jäsen IIK, Imatra
Reino Suonsilta, jäsen SLK, Helsinki

Jos sinulla on epäselvyyksiä, ehdotettavaa tai kysyttävää asioista, jotka mielestäsi kuuluvat LuKtin tehtäväkenttään, niin ota yhteys lähimpään toimikunnan jäseneseen. LuKt ei ole tarkoitettu miksiäkään entisten hyppääjien jäähdyttelykaapiksi tai kilpailu- ja turvallisuusasioista määrääväksi diktaattoritoimistoksi, vaan sen on tarkoitus toimia mm. asioita tutkivana ja suosittelavana asiantuntijaelimenä. Hyvistä yhteyksistä kentän ja LuKtin välillä on molempipuolista hyötyä. Samaa hiiltähän me kaikki olemme kohentamassa. (RS)

kejä astimenrakentajille voi kysellä Leskisen Hantalta SLK:sta.

Tervetuloa kokeilemaan.

Oletko jo nudistanut LASKUVARJOURHEILU-lehden tilauksesi!



OHJEITA MALMILLE MATKAAVILLE

Suomen Laskuvarjokerho on selventänyt hyppymaksukäytäntöään. Koska SLK:laisten on maksettava hyppynsä etukäteen, on myös ulkokerholaisten maksettava hyppynsä etukäteen joko kerhon pankkitilille (SYP Hki-Fredrikin-tori 205838-4161) tai käteisellä kerholle. Hyppyhinnat ovat Suomen kaikille hyppääjille samat.

Malmille aikovien on syy-

tä tarkastaa, että kaikki lakisäätöiset paperit ovat mukana. Kaikkien (myös SLK:laisten) hyppääjien varjokirjojen (pää + varavarjo) tarkastusjaksojen sekä lupakirjojen ja koulutuskorttien voimassaoloajat tarkastetaan ennen hyppäämistä.

PS. Kesän RW-SM-kilpailut ovat Malmin taivaalla. Hyppykoneena käytetään Turbo-Pilatusta, joten tulkaahan ottamaan tyypit ennen kisoja. (RS)



MANSESSA MUHII

TamLk järjesti 5. 12. harrasteilmailijoille pikkujoulu-uusissa tiloissaan. Tilaisuus oli tiettävästi ensimmäinen laatuaan Tam-

pereella, sillä aiemmin eri lajien edustajat eivät ole kerääntyneet niin runsaslukuisesti samaan tilaisuuteen. Vierailijoita oli ilahduttavan runsaasti — ainakin Helsingistä, Utista ja Töysästä. MH



SAFETY

MUOVIKAHVOISTA

Viime aikoina on sattunut useasti, että muovinen varavarjon kahva on murtunut siitä vedettäessä. Kokeiluissa ei ole todettu mitään erityistä syytä; aiheuttajana on saattanut olla vanheneminen ja/tai liika lämpö (säilyttäminen auton tavaratilassa), tai kemikaalien vaikutus.

Jos omistat reppu/valjaskokonaisuuden, jossa on käytetty muovista varavarjon kahvaa, voit kokeilla kahvaasi taivuttamalla sitä pois päin itsestäsi sen ollessa vielä taskussaan ja valjaiden ollessa päälläsi.

Hyppääjien, joilla on muovikahvalla varustettu varavarjo, kannattaa harkita metallikahvaan siirtymistä.

R2/R3-OLKALUKOISTA

Hiljattain sattui tapaus, jossa R3-olkalukkoja käyttävälle hyppääjälle tuli patjaansa pyörivä vajaatoiminta. Kuvun irtipäästön yhteydessä tuli R3:een vika, joka aiheutti toisen kantoviillekkeen kiinnijäämisen. Hänen varavarjonsa takertui päävarjoon ja lopputuloksena oli murtunut jalka.

R3:n vika johtui laukaisuhinnan irtoamisesta luistinsiirtäjästä, joka vetää lukitusluistin alas irrottamalla kantoviillekkeen. Alumiini-

niitit, jotka kiinnittävät hinnan luistinsiirtäjäan, olivat oienneet viallisiksi johtuen toistuvista käytöistä. Vaikka alunperin R2:n (R3:n edeltäjä) piti korvata kaikki 800-lukot, on mahdollista että ne väsyvät milloin tahansa johtuen alumiinin pehmeudesta ja taipuisuudesta. Uhmaava vika voidaan havaita mekaanisella tai visuaalisella tarkastuksella.

Kaikki vuoden 1979 toukokuun jälkeen toimitetut R3-olkalukot voivat olla jossain määrin alttiita väsymisvaurioille.

Suosittelava korjaustoimenpide on vaihtaa alumiiniset niitit teräksisiin. Ruostumatonta terästä olevilla niiteillä saadaan kiinnitys, joka on lujempi kuin kiinnitettävä hihna. Jos olkalukossasi näkyy merkkejä niittien kulumisesta, kuten niiden pään oikenemistä, tai jos voit vääntää tai vaurioittaa niittejä n. 20 kilon vedolla laukaisuhinnasta, ota yhteys lähimpään varustekorjaajaan, teräsnittien vaihtoa varten.

USPA SAFETY + TRAINING COMMITTEE
Parachutist, April 1980

LISÄÄ R2:STA

Cliff Lloydin R2-olkalukko vikaantui, hänen suorit-

taessaan ennaltasuunniteltuna kuvun irroitusta eräällä näytöshyppyllä, aiheuttaen toisen kantoviillekkeen kiinnijäämisen. Tämä pakotti hänet hankalaan, mutta väistämättömään päätökseen avata varavarjo streamerina olleen irroitettavaksi tarkoitettun päävarjon sekaan.

Varavarjoon tuli aukaisussa puolitoista kierrosta kierrettä ja ohjausaukot jäivät tietysti eteenpäin. Mukanaroikkuneen päävarjon vuoksi hän ei pystynyt potkimaan kiertettä pois. Niinpä hänen oli ohjattava varavarjoa vetämällä ohjauspunoksista kierteidensä yläpuolelta. Näin hän sai ohjattua itsensä ruohoalueelle, johon hän teki pomppulaskun myötä tuleen.

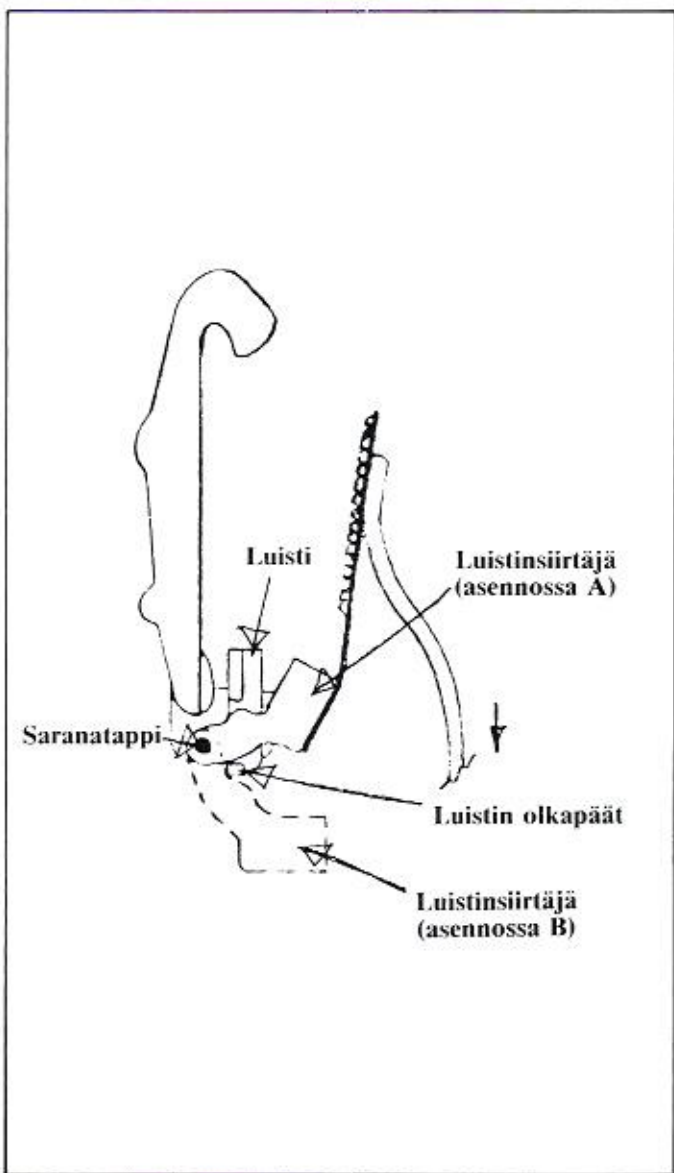
Kuva näyttää R2-lukon (asennossa A), kun luistinsiirtäjä alkaa työntää luistin

olkapäää, joka vuorostaan irroittaa kantoviillekkeen urospuolen. Tässä tapauksessa luistinsiirtäjä oli luistanut olkapäiden yli (asentoon B) jättäen luistin kiinni (lukiten sen). Tämä johdettiin seuraavista syistä:

1. Luistin olkapäät olivat kuluneet
2. Saranatappi oli kulunut
3. Luistinsiirtäjän varret olivat kuluneet
4. Melko tiukasti istuva uroskappale.

Vioittunutta R2-systeemiä ei oltu käytetty kovin paljoa, sillä näitä valjaita käytettiin vain harvoissa näytöksissä. Cliff Lloydin neuvo R2- ja R3-olkalukkojen käyttäjille kuuluu: A) Tarkasta hyvin huolellisesti kohdissa 1-3 kerrotut alueet tai B) Vaihda toisenlaisiin olkalukkoihin.

Sport Parachutist, 4/80



Laskuvarjo-onnettomuus Ruotsissa

ONNETTOMUUS-TAPAHTUMA

Onnettomuuslento tapahtui Cessna 206:lla, jossa oli ruotsalaisen ohjaajan lisäksi yksi tanskalainen hypymestari ja viisi niinkään tanskalaista hyppääjää. Ensimmäinen hyppääjä poistui koneesta normaalisti, suorittaen pakkolaukaisuhyppyn 750 metristä. Tämän jälkeen hypymestari veti laukaisuhihnan sisäpusseineen takaisin koneeseen.

Hypymestari ei toisena hypänneen tytön lähdettyä huomannut mitään epänormaalia, ennenkuin hän alkoi vetää sisäpusseja takaisin koneeseen. Sen sisäänveto vaati huomattavasti enemmän voimaa, kuin edellisellä kerralla.

Parin sekunnin vaakalennon jälkeen kone muljahti selälleen ja aloitti selkäsyöksykierteen, joka jatkui maahan saakka.

Koneesta toisena hypänneen tytön varjo oli repinyt koneen peräsimen kokonaan irti. Tämä aiheutti koneen joutumisen ohjauskyvyttömään tilaan.

Koneeseen takertunut varjo repeytyi, jonka johdosta hyppääjä päätti käyttää varavarjoa, jota hän ei kuitenkaan saanut kehittymään. Maahantulo tapahtui vauriotta rikkoutuneella päävarjolla.

Koneessa ollut hypymestari onnistui hyppäämään ulos noin 250 m:ssä. Muilla ei ollut kierteen aiheuttamien suurien G-voimien johdosta mahdollisuuksia päästä ulos. Lentäjä ja kaikki kolme koneeseen jäänyttä hyppääjää saivat surmansa.

TUTKIMUSRAPORTIN LOPPUPÄÄTELMÄT

Tutkimusraportti esittää onnettomuuden syistä mm. seuraavaa: "Onnettomuus aiheutui lentokoneen pyrstön irtirepeytymisen aiheuttamasta ohjauskyvyn menetyksestä. Peräsimen irtaaminen johtui voimista, jotka syntyivät laskuvarjon takertumisesta korkeuseräsimen toiseen vastapäin.

Laskuvarjohypyn kanalta sopimaton lentokoneen korkeuseräsimen yhdessä tanskalaisen laskuvarjojärjestelmän virheellisen oikemisen kanssa on todennäköisesti aiheuttanut laskuvarjon takertumisen. Lentokoneen nopeus ja potkurinvirta uloshypyn aikana ovat saattaneet vaikuttaa laskuvarjon takertumiseen."

Edellä esitettyjen johtopäätelmien lisäksi tutkijalautakunta katsoo tarpeelliseksi tehdä suosituksia, jotka kuuluvat seuraavasti (huom. suluisia olevat sanat toimituksen lisäyksiä):

"Itsestäänselvyytenä ei turvallisuuden näkökulmasta voida hyväksyä, että laskuvarjolla hyppääminen aiheuttaisi vakavia riskejä sekä lentokoneelle että matkustajina oleville hyppääjille. Edellytyksenä vaaratekijöiden minimoimiseksi on, että ilma-alus, josta pakkolaukaisuhyppyä suoritetaan, on asultaan sellainen, että laskuvarjosysteemi riippumatta ei ole mahdollisuutta sen takertumiseen mihinkään lentokoneen osaan avautumistapahtuman aikana. Tästä johtuen lentokoneissa, joita käytetään pakkolaukaisuhyppyihin, ei saa olla (aerodynaamisella) vastapainolla (hornbalans) varustettua korkeuseräsimen. Vaihdoiteisesti täytyy sellaisiin lentokoneisiin, joissa takertumisriski muutoin on kyseessä, asentaa punoksien tai kuvun osien takertumista estävä suojuus."

SYISTÄ JA SEURAUKSISTA

Tutkijalautakunnan loppupäätelmät ja suositukset joutuvat erikoiseen valoon tutustuttaessa tarkemmin selvityksiin siitä mitä lennolla tapahtui ja miksi, erityisesti kun otetaan huomioon sisäpusseittymisen pakkolaukaisuvarjon hypymenetelmille asettamat erityisvaatimukset. Sisäpusseiden käyttöperiaate esitetään tarkemmin toisaalla tässä lehdessä.

Teksti: Eero Kausalainen

Kuten yleisessä tiedossa lienee, tapahtui Ruotsissa Rinkabyssä viime vuoden pääsiäisenä laskuvarjo-onnettomuus, jossa hyppylenolla ollut kone syöksyi maahan, surmaten samalla ohjaajan sekä kolme koneessa ollutta hyppääjää. Onnettomuuden syiden tutkiminen on kannaltamme erittäin tärkeää, sillä se aiheutui sisäpusseihin pakatun pakkolaukaisuvarjon takertumisesta koneen peräsimen — meidän olemme vasta aivan hiljakkoin alkaneet käyttää em. pakkolaukaisuvarjojärjestelmää.

Jäljempänä esitetyt näkemykset, kannanotot ja mielipiteet pohjautuvat Ruotsin viranomaisten laatimaan tutkimuskertomukseen, keskusteluun kokeneen hyppylentäjän kanssa sekä puhelinkeskusteluun Ruotsin laskuvarjoilijain SFF:n puheenjohtajan Bengt Eric Fonsellin kanssa. Todettakoon, että sekä allekirjoittaneen että puheenjohtaja Fonsellin näkemykset eivät yhdy raportissa esitettyihin loppupäätelmiin.

Tutkimusraportin perusteella voidaan olettaa onnettomuuslennolla tapahtuneen seuraavaa:

— hyppykone lensi poikkeuksellisen kovaa. Tähän viittaavat mm. hyppääjän koneeseen nähden loiva putoamiskulma (alle 45°) ja sisäpusseiden sisäänvedon vaatima normaalia suurempi voima. Näyttää ilmeiseltä, että on saatettu jopa ylittää Ruotsin suositus 90—95 mailin tuntinopeudesta hyppyhetkellä. Todettakoon, että meillä yleensä käytetään huomattavasti pienempiä nopeuksia. Esim. kyseisellä konetyypillä voidaan turvallisesti lentää

80—85 mph, jopa sen allekin. Hyppykoneen 60-vuotias ohjaaja oli miltei joutunut onnettomuuteen viisi vuotta aiemmin hänen ohjaamansa koneen sakattua juuri hyppylinjalla. Tästä johtuen hänen tiedettiin yleensä pitäneen reilun turvallisuusmarginaalin sakaussuorituksen.

Tässä yhteydessä myös korjataan Laskuvarjotiedote 5/80 (3. l.) esitetty väärä tieto, jonka mukaan kone olisi alkanut sakata.

— kone lensi hyppyhetkellä ilmeisen suurella moottoriteholla. Kukaan ei havainnut mitään merkittäviä moottoritehon

vähentämisestä uloshyppyhetkellä.

— Koneeseen takertunut varjo PTCH-CM ei ollut Ruotsissa hyväksyttyä tyyppiä. Sen yläosassa on kolmikulmainen kangaskaistale (kuva 1), jo-

Kuva 1



ka saattaa — erityisesti suurella nopeudella lennetessä ja/tai milloin potkurinvirta on voimakas — aiheuttaa melkoisen nostovoiman. Tämä saattaa nostaa sisäpussin hyvinkin korkealle. Lisäksi varjosta todettiin, että siinä käytetyt kumilenkit olivat heikot, jonka seurauksena saattaa olla varjon purkautuminen liian helposti ja nopeasti, mahdollisesti jopa väärässä järjestyksessä. Tutkimuksissa todettiin, että laukaisuhihnan pituus oli oikea.

Edellä kerrotut seikat yhdessä ovat aiheuttaneet sisäpussin nousemisen avautumisprosessin aikana liian korkealle, joka on luonut mahdollisuuden varjon kuvun tai punosten osumiselle peräsiimiin.

Takertuminen korkeusperäsimen vastapainoon onkin sitten jo luku erikseen. Punoksen tai kuvun osan tunkeutuminen vastapainon ja korkeusvakaajan väliin on ko. tapauksessa teoriassa mahdollista kahdella tavalla: joko siten, että esim. punos tunkeutuu korkeusperäsimen kärjessä vakaajaosan ja vastapainon väliseen rakoön, jolloin punoksen kulkusuunnan takertumishetkellä pitäisi poiketa huomattavan paljon vakaajan kärjessä vallitsevasta ilmavirtauksesta sekä onnistua osumaan hyvin kapeaan rakoön. Teoriassa tämä on mahdollista, mutta tuntuu sängen epätodennäköiseltä.

Toinen vaihtoehto takertumiselle voi olla korkeusperäsimen poikkeutus normaalista vaakalentoasennosta, toisin sanoen veto tai työntö ratista. Koneen lentäessä huomattavan suurella nopeudella tarvitaan kuitenkin todella suuri poikkeama ohjaimissa, ennenkuin vastapaino nousee niin ylös (tai painuu alas) että siihen voisi mikään laskuvarjon osa tarttua (kuva 2).

Kuva 2



Näin suurta ohjainpoikkeutusta ei kuitenkaan lentokoneen kyydissä oleva voi olla havaitsematta — koneen liikeraata muuttuu erittäin voimakkaasti. Mitään tähän viittaavaa ei tutkimusraportista kuitenkaan ilmene.

Tällainen suuri ohjainpoikkeama voi kuitenkin syntyä myös siten, että varjon peräsiimeen takertumisen aiheuttama nykäys on saanut ohjaajan vaistomaisesti vetämään voimakkaasti ohjaimista, joka vasta on aiheuttanut peräsiimeen osuneen kuvun tai punosten takertumisen näin "esille" tulleeseen vastapainoon. Tämän teorian mukaan siis varsinainen kohtalokkaaksi muodostunut vastapainoon tarttuminen olisikin tapahtunut vasta hieman sen jälkeen, kun varjo on osunut vakaajaan. Tässä yhteydessä todettakoon, että suuri osa kuvusta meni vakaajan yläpuolelta.

Asiantuntijana ollut hyppylentäjä kertoi, että eräällä hänen lentämällään "hypykeikalla" hyppääjän varjo osui peräsi-

meen avautuessaan ennenaikaisesti (itseaukaisuarjo). Se aiheutti selvän nykäyksen, jonka vaistomaisena korjausliikkeenä oli veto ohjaimista.

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Ruotsin onnettomuusraportti näyttää työntävän syyn pääasiallisesti teknisiin seikkoihin, kuten lentokoneen varustukseen (esitetään sellaisten koneiden kieltämistä, joissa on peräsiimessä vastapaino, tai rakennetaan suojus) sekä käytettyyn varjon avautumisjärjestelmään.

Onnettomuuden pääsyy ja lähtökohta on nähdäkseen kuitenkin muualla. Karkeasti ilmaistuna voidaan sanoa, että tapauksessa tehtiin kaikki voitava, jotta varjo saataisiin peräsiimeen. Varjotyyppillä on toki tässä tapauksessa erittäin suuri merkitys — kolmiolla varustettu sisäpussi pitäisi ehdottomasti kieltää muuallakin kuin Ruotsissa (ja nykyisin myös Tanskassa) — lisäksi on kuitenkin tehty kaksi muuta virhettä sisäpussin käytön perussääntöjä vastaan: lennettiin liian suurella nopeudella eikä kierroksia vähennetty. Nämä molemmat vaikuttivat samaan suuntaan, kuin sisäpussin ylimääräinen kangaskaistale: nostivat kukin sisäpussia lähemmäs ja lähemmäs peräsiimiä.

Vasta näiden perusvirheidensä jälkeen astuu kuvaan mukaan koneen ulkoasu. Toki voidaan tutkia mahdollisuutta suojata vastapainon rakokset tai harkita sellaisten konetyyppien kieltämistä sisäpussihypyissä, joissa vastapaino ulottuu vakaajan etureunaan saakka. Oleellista kuitenkin on, että ennenkuin tarvitsee pohtia varjon osien takertumista vastapainoon, on jo jollain keinolla täytynyt saada varjo yleensä peräsiimiin. Ja kun varjo on sinne saatu, se voi kyllä jäädä kiinni vakaajaan muutoinkin kuin vastapainoon takertumalla. Eikä tarttuminen ole mahdollista vain va-

kaajaan: joissain koneissa on se pieni pyörä siellä takana... (Pilatus C-185, C-170, jne).

Meillä käytettävä sisäpussijärjestelmä on oikein käytettynä hyvä ja luotettava. On kuitenkin aina pidettävä kirkkaana mielessä, että ellei perussääntöjä noudateta, saattaa varjo olla todellinen pommi.

Surulliselta kuitenkin tuntuu se, että ainakin joidenkin hyppylentäjien tuntuu olevan vaikeaa uskoa, että lentokoneesta voi lennon aikana pienentää kierroksia (tehoja) ja että naruhyppyillä voi lentää pitkiäkin aikoja suhteellisen pienellä nopeudella, turvallisuusmarginaalin silti säilyttäen. Korkeuttahan voi aina varata hyppylinjalle vaikkapa satakunta metriä reilummin, näin sen vähäinen menetyksen em. lentotavan johdosta ei muodosta mitään ongelmaa. Näin lennettäessä ei myöskään tarvitse pelätä moottorin liian nopeaa jäähtymistä.

SISÄPUSSIJÄRJESTELMÄN KÄYTTÖ PAKKOLAUKAISUHYPPYILLÄ

Teksti: Eero Kausalainen
Kuvat: Sport Parachutist/BPA

TAUSTAA

Uloshypyssä oppilas puotaa koneeseen nähden kullmassa, joka riippuu oppilaan painosta sekä lentonopeudesta. Mitä painavampi oppilas on ja mitä hitaammin kone lentää, sitä lähempänä pystysuoraa on putoamiskulma.

Reppu avautuu ja sisäpussi jää laukaisuhihnan päähän. Sisäpussi alkaa välittömästi keventyä kun ensin punokset ja sitten kuvu purkautuvat siitä ulos. Ilmavirran vaikuttaessa sisäpussiin se koko avautumisprosessin ajan kohoaa ylöspäin. Nousun määrä riippuu koneen nopeudesta ja potkurivirrasta. Kun ku-

pu on purkautunut sisäpussista ja huippusidos katkenut ovat laukaisuhihna ja sisäpussi vaakasuorassa.

KÄYTÄNNÖN OHJEITA

Laukaisuhihnan (+sisäpussin) pituus määräytyy hihnan kiinnikkeen ja peräsimen etureunan välisestä pituudesta (vaihtelee eri konetyypeissä)

Laukaisuhihnan tulee olla niin pitkä kuin mahdollista, jotta se aloittaisi kuvun purkautumisen aikana tapahtuvan nousunsa mahdollisimman alhaalta ja näin vältetään mahdollisuus kuvun tarttumisesta koneen peräsiimiin. Hihnan tulee olla mahdollisimman pitkä, mutta se (+ sisäpussi) ei saa ulottua peräsiimiin.

Toisin kuin sukka-pakolaukaisujärjestelmässä laukaisuhihnaa ei saa "lyhentää" pitämällä sitä kädessä.

Sukkajärjestelmää käytettäessä on hyppymestarin joissakin tapauksissa "lyhennettävä" laukaisuhihnaa repun avaamiseksi tavallista aikaisemmin (selälleen kaatuminen, tms.) Sisäpussijärjestelmää käytettäessä "lyhentämisestä" ei ole hyötyä ja se on kiellettyä, sillä sisäpussi nousee lähemmäs peräsiimiä hihnaa lyhennettäessä.

Pudotushetkellä koneen ilmanopeuden ja moottoritehon on oltava mahdollisimman pieni.

Mitä suurempi on koneen nopeus sitä korkeammalle nousee sisäpussi. Tästä johtuen nopeus on pidettävä mahdollisen alhaisena, vaikkapa laippojen avulla (ei käy kaikissa koneissa). Hidaslentoa ei saa suorittaa 'moottorilla roikuttamalla' sillä tällöin aiheutetaan voimakas potkurivirta. Ylläolevat seikat suosivat "ku-

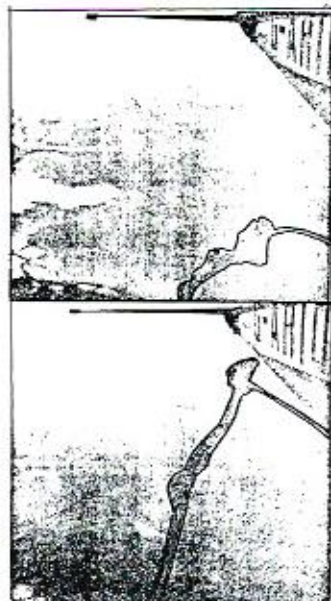
peen" käyttöä. Esim. Englannin määräyksissä suositellaan minimilentonopeudeksi Vs 1.1 (Vs = sakkausnopeus).

Lennettäessä lähellä nopeutta Vs 1.1 varoittaa sakkaussummeri ja useimmat koneet menettävät korkeuttaan (kun moottorilla ei vedätetä). Korkeuden menetys voidaan korvata ajamalla linjalle vähän reilummassa korkeudessa.

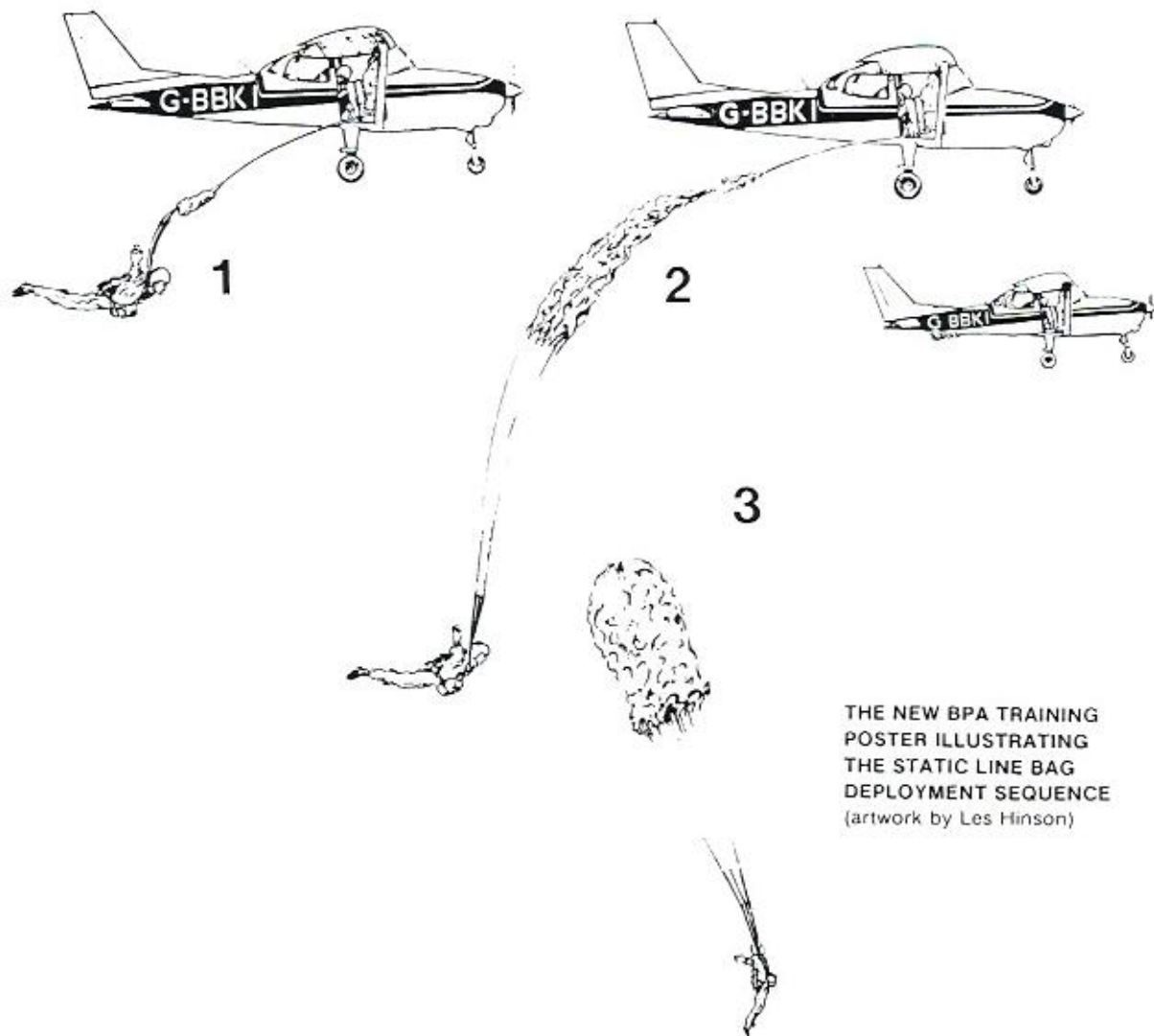
Paitsi että jokaisen hyppymestarin on tunnettava järjestelmä ja sen toiminta, on myös lentäjille riittävän tarkoin selvitettävä lentosysteemi ja sen syyt.

Kerrataan vielä perussäännöt:

1. Laukaisuhihnan pituus oltava ko. konetyyppiin sopiva/oikea
2. Hihnaa ei saa "lyhentää"
3. Lentonopeus mahdollisimman lähellä 1.1 Vs:ää, kaasua pienellä.



Koneen ilmanopeus pudotushetkellä on ratkaisevan tärkeä. Näissä kahdessa kuvassa, jotka on otettu juuri ennen kuvun irtautumista sisäpussista, osoitetaan selvästi nopeuden merkitys: yläkuvassa mittarinopeus on 60 mailia ja alakuvassa 70 mailia tunnissa.



THE NEW BPA TRAINING POSTER ILLUSTRATING THE STATIC LINE BAG DEPLOYMENT SEQUENCE (artwork by Les Hinson)



Aika on Lahden

Uusi, raikas ja hieman
pehmeämpi
Lahden Ykkönen
on pantu taidolla
ja sydämellä
suomalaiseen
makuun.



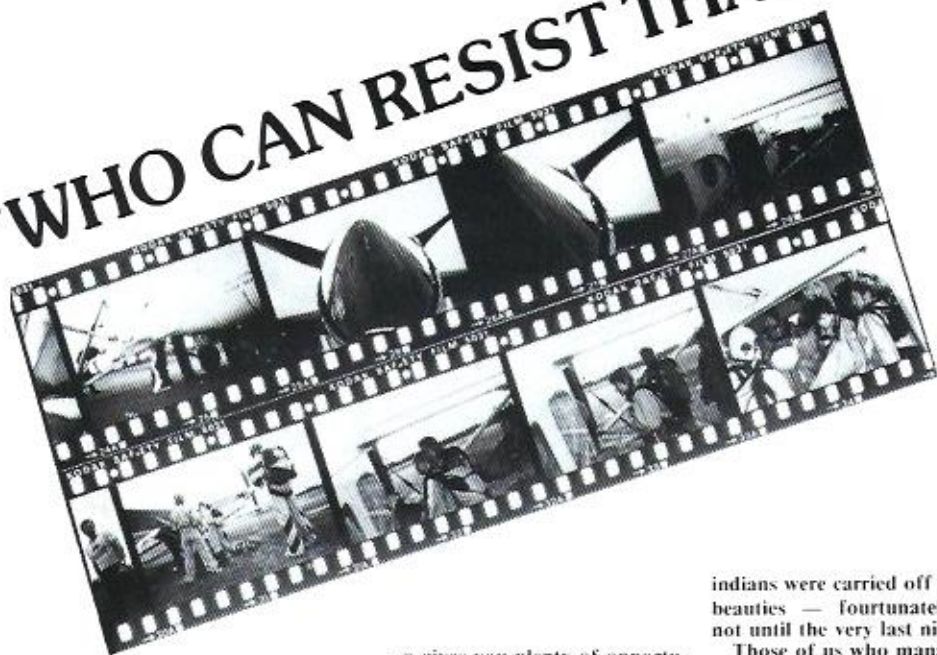
EI OO VOITTANUTTA

TÄYDELLISESTI UUSI FORD ESCORT.





WHO CAN RESIST THAT PLANE?



Who Can Resist a Turbo Pilatus?

We couldn't. I mean, seriously, if you are a team of nine people who want to practice eight-way formations you're pretty much at a loss with a Cessna 206. You could use two Cessnas of course, which we had done for the better part of the season. But still, it was cumbersome. Especially since there were usually about 30 other people waiting in line to use the planes too. We didn't get more than three or four dives together in a day at the most, but boy were we experts on dirt-diving and the arithmetics of planning loads.

It didn't take long to realize that if we were to get any serious work done, we would have to look around for another plane. Sweden is deplorably short of good sky-lifts. (Who was under the impression that we Swedes are living in a civilized country?) Fortunately, our close-by neighbours are much better equipped. Have you ever thought of how short a distance there is between our two countries? Just a twelve hour boat-ride, a sniff of sea air, three beers and a slight headache away — all for a pittance of a couple of hundred crowns, return beer included.

One of our Finnish friends met us at the ferry landing and piloted us to Malmi Airport approximately two blocks away. Hardly had we arrived at the cosy clubhouse (who wouldn't find an RW SKY DIVE-barrack cosy) before we found out that every Finnish sky-diver is your bosom friend after 15 seconds of conversation. We dumped our gear and eagerly galloped down to the field to stand drooling around that queen of planes: the Turbo Pilatus Porter. She is a wonder! A barrel-chested, long-nosed, over-size mosquito with the musical engine sound of an over-boost vacuum cleaner — and superior performance. In planes as in people, it's the inner qualities that counts.

We spent a full half-hour dirt-diving speed-star exits and floater positions. Although a couple of us had jumped from a Pilatus before, none had any experience of a Turbo model, and this door was so wide and welcoming that it took some time to familiarize ourselves with it. Then we climbed aboard, trying, to ignore the weather (it was in fact lousy but our marvelous Finnish hosts and the skilled pilots managed to conjure the clouds away and make a big enough hole for us right above the drop zone).

The Turbo Pilatus is very obliging to exit. There is no slipstream to talk of, and she will easily slow down to a lazy 80 miles if you like. You just tumble out in one big cluster and find yourself right in the middle and on top of your pals and can start working immediately. Well, that is, if you don't do like we did in our first try.

Our back and front floaters were sharing the 20 centimeter footstep with our base. An elegant tangotwist of the base's foot sent our floaters adrift, alone in the cosmos. Nobody noticed — except the guy who sat farthest back in the plane. So he just bundled up the rest of us from behind and shoved us out — the well-known surprise exit. After our first jump, not even the warm Finnish hospitality could disperse the dense overcast. We had to wait until next morning.

Which dawned sunny and bright. We did seven jumps that day, and stumbled up to the grill for the evening's makkara feasting fired but content. We could sum up our experiences of the day like this:

The Turbo Pilatus more than measured up to our expectations. We all agreed that after that many jumps in a day from a Cessna 206, most of us would have been dead. Now we were just happily exhausted. The slide door is a blessing in chilly Nordic summers.

The view over Helsinki is breathtaking. It makes the 10-15 minute ride up to 3,500 metres seem like half the time (as compared to the 25-30-minute Cessna ride which seems like at least an hour).

This also enabled us to fulfill one of our team mates hottest inner desires: jumping from 4,000 metres now and then.

You sit very snug. You have to breathe in cadence, which makes a good team practice. It al-

so gives you plenty of opportunities for practical jokes — such as tying your next pal's shoe-laces together into an unsolvable knot. (Hilarious result at line up guaranteed.)

We loved the wide door, once we had learnt how to use it. We took out a gripped four-man base, with two of us standing in the door sharing the footstep (no tangotwists allowed) and two others on their knees hanging on to them and trying to leave as much room as possible for the three guys behind who exit in a line. We also had a back floater and a front floater. In order to get a stable exit we discovered that we needed some slipstream to fly on, so we asked the pilot to increase the velocity to 90-100 miles. This exit functioned very well after a couple of trials. It was fast and stable, and we could build from all directions without having to wait for the guy in front of you to get out of the way first. So the exit was okay. It was the rest that gave us a bit of trouble. On our first day of practice from a ten-man plane, we discovered that we really should have started long ago — accordingly we needed a couple of more years of practice. But still, we were on our way.

For the rest of the week we tried hard to catch up on this practice, although the weather was not always on our side. We also experienced the 10-little-indians-syndrome. One little indian got a bad backache. Another little indian had a rotten canopy and was forced to spend every second jump busily mending it. Yet another little indian made his 1000th jump and was thrown into a convenient pool, just for celebration, and managed to drag down another eagerly assisting little indian with him. A fifth little indian caught a bad cold. The sixth and seventh little

indians were carried off by Finnish beauties — fortunately enough not until the very last night.

Those of us who managed to resist the evil spell of the old nursery rhyme did 25 jumps and a very memorable ten-man star with trap door exit together with our Finnish friends. Never tried a trap door exit? Go to Malmi Airport! —

Which is something that we will recommend to everybody. The hospitality is outstanding. How on earth are we going to match it when you Finns come to Sweden — which we hope will be very soon. The Turbo Pilatus is an RW jumper's dream — do take it with you when you come. And bring your excellent pilots too, who arrived early in the morning and left late at night and always seemed to be able to find an opening in the clouds.

Naturally, our last night at Malmi was somewhat melancholy. After discotheque, one or two cases of beer, and as many makkara as we could eat, half of our team stumbled to bed at four o'clock in the morning. The other half wandered around in the outskirts of the clubhouse and tried some hoo-hoo-ing into the chimney, just to see if they could awake all the others. When this did not succeed, they reportedly climbed the door of the hangar. Sitting on top of it, dangling their legs, they spent the remaining hours composing and sensitively performing a lovely song of farewell. As the sun rose and cast liquid gold over the air-field, bits of the heartwarming refrain could still be heard by the tormented souls in the clubhouse who were trying to get some sleep: "tadada tidum, he was a jolly jumper in the town of Helsinki!"

When the Viking-line ferry left Helsinki harbour, escorted by a small boat carrying a load of Finnish friends who had come along to wave goodbye, we were nine Swedish jumpers converging on one thought: Why not move to the town of Helsinki?

Ulla-Stina
Östberg

Tunneli muodostuu suunnilleen 35 jalkaa (n. 10,5 metriä) korkeasta ja yhtä leveästä sylinterinmuotoisesta rakennuksesta, joka on täysin suljettu ulkopuolelta. Tämän sylinterin sisäpuolella on toinen sylinteri, joka on avoin molemmista päistään. Tämä sisempi sylinteri on halkaisijaltaan 20 jalkaa (n. 6 m) ja korkeutta sillä on 25 jalkaa (n. 7,5 m). Ilmavirta saadaan aikaan DC-3:n potkurilla, jota pyörittää 450 hevosvoiman diesel-moottori. Moottori on sijoitettu omaan paikkaansa pääsylinterin ulkopuolelle ja se on yhdistetty potkuriin pitkällä akselilla.

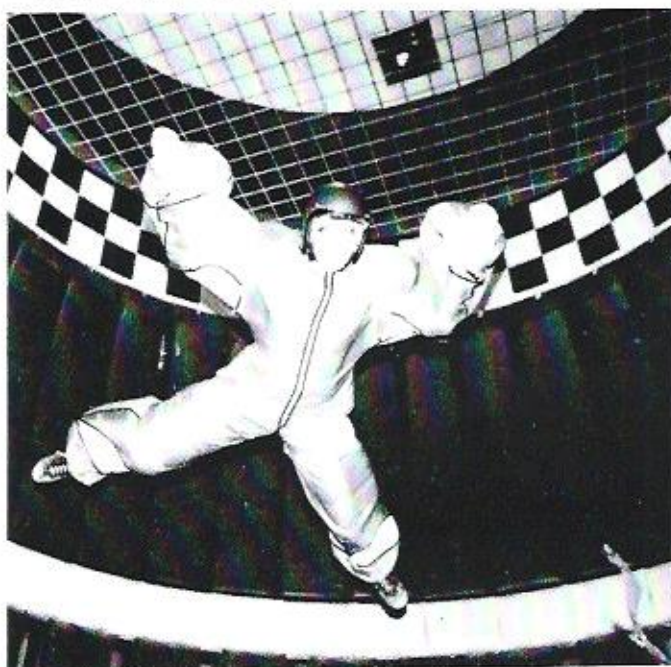
Potkuri työntää pyörisesään ilmaa tunneliin alhaalta ylöspäin. Ilma kiertää takaisin alas sylinterien seinien välistä ja menee taas uudelleen tunneliin. Näin sama ilma kiertää jatkuvasti ja mahdollistaa ympärivuotisen käytön. Ilmailijat on erotettu potkurista metalliverkolla, joka on kiinnitetty seiniin samantyyppisillä jousilla kuin trampoliinissa. Myös tunnelin yläosassa on verkko estämässä pauskautumista sementtikattoon. Varsinainen työskentelytila on näin halkaisijaltaan ja korkeudeltaan 20 jalkaa (n. 6 m). Käytön aikana käynnistetään lisäksi muutamia puhaltimia ilmanpaineen ja noston lisäämiseksi.

Hyvältä näyttää, mutta toimiiko se myös käytännössä? Kyllä toimii! Viralliset avajaiset olivat marraskuun puolivälissä, mutta ennen sitä suoritettiin jo monia koelentoja. Pienellä harjoittelulla voit pysyä "vapaassa pudotuksessa" niin pitkään kuin haluat. Voit tehdä käännöksiä, tynnyreitä, voltteja ja relatiivia. Helppo juttu? Ei aivan. Se, että olet hypännyt tuhat hyppyä ei vielä tee sinusta tunnelihyppääjää. Se on hieman konstikasta koska ilmavirta on keskittynyt enemmän tunnelin keskelle ja laidoilla ei ole riittävä virtausta kannattamaan hyppääjää. Ensimmäiset kokemuksesi tulevat todennäköisesti olemaan seuraavankaltaisia: Hyppäät ronskisti ilmavirtaukseen, häm-

AERODIUM

Tuulitunneli hyppykäyttöön! Kyllä!

Nyt voit ottaa vapaata pudotusta ja kehittää hyppytaitojasi ilman huolia korkeuksista, vaaja-toiminnoista tai pakkaamisen vaivoista.



Carole King tunnelivapaassa.

Carole King kertoi vuoden ensimmäisessä Canpara-lehdessä, Kanadassa, Montrealin lähistöllä sijaitsevasta Jean St-Germainin suunnittelemaasta vapaan pudotuksen harjoitteluun tarkoitettusta tuulitunnelista!

mästyksesi huomaat olevasi ilmassa, unohtat pysäyttää eteenpäin suuntautuneen liikteesi, törmäät vastakkaiseen seinään, jossa virtaus on heikompi ja putoat suoraan naamallesi. Onneksi seinät ja osa lattiasta lähellä reunoja on hyvin pehmustettu ja ainoa kolauksen saanut on ylpeytesi. Tämän jälkeen voitkin astua sivuun ja nauraa vuo-

rostasi kavereillesi kun he toistavat samat kuviot.

Noin 30 minuutin lentämisen jälkeen alat saada tilanteen hallintaasi. Kaikkein turhauttavinta on huomata, että mukanasasi tulleet ennen hyppäämättömät henkilöt edistyvät lähes yhtä nopeasti ja usein nopeamminkin kuin sinä. Tämä johtuu siitä, että heillä ei ole asennossaan samo-

ja virheitä kuin sinulla on saattanut huomaamattasi aina olla. Väärän asennon korjaaminen on vaikeaa ja vaatii paljon keskittymistä. Esimerkiksi käännökset on tehtävä aivan vaaka-asennossa tai siirryt pois keskeltä tai menetät korkeutesi. Käyttämäsi asento saattaa olla hyvä omille hyppyhaalareillesi ja varusteillesi, mutta pallohaalareilla ja ilman varjoja tarvitset todennäköisesti hieman hiomista.

Tätä kirjoitettaessa suurin ilmanopeus on noin 85 mailia tunnissa (n. 135 km/h). Nopeutta on mahdollista lisätä moottorin ja potkurin välitystä muuttamalla ja tätä luettaessa saattaa suurin ilmanopeus olla jo paljon suurempi. Tällä hetkellä tehdään vielä lähes viikottain muutoksia ilman tasaisuuden ja nopeuden lisäämiseksi.

Ennen kun astut tunneliin, sinut varustetaan parakengillä, polvi- ja kyynärsuojilla, pallohaalareilla, suojalaseilla, kypärällä ja käsineillä. Tämän jälkeen saat kortin, jossa on samaan aikaan lentävien ystäväsi nimet (kolmen ryhmät ovat sopivia) ja aika, jonka haluat viipyä tunnelissa. Kymmenen minuuttia on täysin riittävä aika kolmelle henkilölle, erikoisesti ensimmäisellä kerralla ja odotettavissa on kipeytenä lihaksia seuraavana päivänä. Usko tai älä, mutta viisi minuuttia riittää viemään yksinlentovalta viimeisetkin voimat. Paikalla on ohjaajia, jotka neuvovat sinua tekniikkasi kehittämisessä. Saamasi kortti toimii eräänlaisena lentopäiväkirjana ja taitojen karttuessa lisätään potkurin kierroksia edistymisen mukaan.

Hinta on tällä hetkellä 5 dollaria varusteiden vuok-rasta ja yhden dollarin henkilöltä minuutissa, jos kerralla lentele kolme persoonaa. "Aerodium" on avoimena keskiviikosta sunnuntaihin. Paikalla on myös ravintola.

Näin siis Quebecissä. Kukaan rakentaa Suomeen ensimmäisen paratunnelin. Käyttäjät varmaan löytyisi.

Carole King, CANPARA Jan. -81

käänsi: Reino Suonsilta



Dear Sir

I am a keen sport parachutist and interested in collecting any airborne badges including sport para-club - badges. Could you possibly put me in touch with anyone with a similar interest with a view to exchanging or buying and selling badges. Thanking you for your time and trouble.

I remain
Yours faithfully,
CPL. R. S. MOBSBY
I. Armd. Div. Fd. Amb.
BFPO 30
Great Britain

myydään

Myydään PC Mk I Stylemaster repulla ja De Luxe valjailla.

Tiedustelut

Auli Myllymäki

SLK 90—378 827

kotiin 90—356 182

OSTETAAN

UUDET TAI KÄYTETYT KAMAT

tandemit

varavarjo

patja

yhdessä tai erikseen.

Tarjoukset ja tiedustelut:

Jukka Heikkinen puh: 90—378 827 (SLK:n parakki)

UUDET TAI KÄYTETYT KAMAT

tandemit

varavarjo

patja

yhdessä tai erikseen

Tarjoukset ja tiedustelut:

Ilari Degerlund puh: 90—378 827 (SLK:n parakki)

HALUTAAN VUOKRATA

HYPPYKUNTOINEN VARJOKOKONAISUUS (tandemit + 5—7 putkinen päävarjo + varavarjo)

Älä myy rakasta varjostintasi satunnaisen hyppysteen vuoksi. Vuokraa tandemisi luotettavalle, siististi pakkaavalle relativistille hyppykaudeksi -81 (= kevät—kesä).

Ystävälliset tarjoukset: Reino Suonsilta 90—753 611 (työ), 533 011 (koti)

Lehti ottaa mielellään julkaistavaksi lukijoiden juttuja, piirroksia ja valokuvia. Materiaali palautetaan lehden ilmestyttyä. Julkaisupalkkioita ei valittavasti voida maksaa. Käsikuviksi tarkoitettujen kuvien tulee olla värikuultokuvia (dia), sisäisivuile tarkoitettujen mieluiten mustavalkoisia paperikuvia. Toimitus ei vastaa artikkeleissa esitetyistä mielipiteistä, vaan jokaisesta artikkelista vastaa kirjoittaja itse.



YOUR SKYDIVING STORE

We stock products by Para-Flite, Pioneer, GD 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. Lovington Ave., Suite 105C
DeLand, Florida 32720 U.S.A.
(904) 734-9641

SÄÄTIEDOTUS

IDÄSSÄ ON KEHITTYNUT SYVÄ ANTONOV MATALAPAINE JOKA EI AINAKAAN TOISTAISEKSI VAIKUTA TÄÄLLÄ

NORJAN YLLÄ VALLITSEE FOKKER KORKEAPAINEN JOSTA HAVAITTAVISSA LIEVEILMIÖITÄ MYÖS SUOMESSA

ODOTETTAVISSA TÄNÄÄN MALMILLA: KEHÄ KOLMOSEN POHJOISPUOLELLA ROIKKUU HEIKKO CESSNA RINTAMA JONKA KUITENKIN PITÄÄ POISSA MALMILLA VALLITSEVA PILATUSTYYPINEN KORKEAPAINEN, AIHEUTTAEN MALMIN TAIVAALLE VARJOMAISIA HATTAROITA.

ODOTETTAVISSA HUOMENNA: KAIKEN TODENNÄKÖISYYDEN MUKAAN JLOUDUMME VAHTAMAAN LASKUVARJOT SATEENVARJOIHIN.

Puuta heinä

Kysymys: Mitä hypääjä voi tehdä pilvisenä päivänä?

Vastaus: Ei ongelmia.

Heittäydy alas rappusia kolme tai neljä kertaa. Heitä muutama sata markkaa ulos ikkunasta. Tunge hiki-nen sukka suuhusi. Et huomaa mitään eroa.

Tilaa ystäväillesikin
LASKUVARJOURHEILU

Oletko jo uudistanut
LASKUVARJOURHEILU-
lehden tilauksesi

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

HASAR DIHOM MIA



Toimittanut:
Eero Kausalainen

1. Hyppymestari, 330 itselaukaisua, Kruisair

Aukausen jälkeen voimakas pyörimisliike oikealle, synnä toisen jarrun ennenaikainen avautuminen ja punoksissa ollut kierre. Millaista jarrusysteemiä käytettiin ei ilmennyt raportista. Turvautui varavarjoon.

2. Hyppymestari, 850 itselaukaisua, 7-tunnelinen

Ohjauspunokset sekaantuneet sliderin yläpuolelle. Kupu alkoi pyöriä vasemmalle. Sotku ei avautunut punoksista tempomalla. Käytti varavarjoa.

3. Lupakirjahyppääjä, 575 itselaukaisua, Strato-Cloud

CRW:n aikana kolmantena triplanen yrittävä ajoi alta ohi, n. 10 m bi-planen eteen, painoi jarruja "nousten" suoraan muiden eteen. Hyppääjä n:o 2 joutui viimeisen tulijan punosten väliin. Ylin hyppääjä poistui kuvioista ja alempien kahden hyppääjän kuvat sotkeutuivat keske-

nään. Neuvottelun jälkeen päästettiin kupu. Raportin laatijan varavarjo oli auki n. 200 metrissä.

Kupujen sotkeutuminen johtui hyppääjä n:o 3:n virheellisestä toimenpiteestä.

Varavarjon aukaisua vaikeutti merkittävästi se, että kahva oli hyvin tiiviisti varataloa vasten, eikä sitä tahatonut saada käteen. Lisäksi häneltä puuttui korkeusmittari, jonka seikan mahdollinen vaikutus tapahtumasarjaan ei ole tiedossa. Väljää hyppypukua käytettyessä on aina varmistettava ennen uloshyppyä, että "kammet ja pampulat" (yms.) ovat saatavilla eivätkä esim. kätöksissä hyppypuvun ylimääräisen laskoksen alla. Raportin laatija itse ehdottaa: "CRW-koulutusta lisää, ehkä jonkinlainen CRW-kelpuutus".

Laita varjosi kuntoon!

- Tarkastukset
- Korjaukset
- Modifioinnit
- Kaikki varaosat

Kaikki hyppääjän tarvitsemat välineet meiltä:

- Kaikki kuvat, pää- ja varavarjot
- esim. sst-racerit
- -sisustus
- Hyppyaalarit, -välliset
- Korkeusmittarit — piipparit — painelaukaisijat
- Hyppykengät: Paraboootit (ranskalaiset)
- LJK:n hyppy- ja maastokengät

- Kypärät — nahkahuuvat
- Apuvarjot — popit
- Suojalasit — hanskat
- Varjokassit — lippikset
- Laskuvarjoverryttelypuvat — t-paidat
- -housut, -puserot, -punainen, -alassa
- -tikortit
- Kirjat esim. SKIES-2
- Filmejä vuokrataan YM. YM.

PS: OSTETAAN KAIKKI VAHAT PARA-COMMANDERIT! SOITTELE



LASKUVARJOTARVIKE KY

Matinlahti, PI 26 33721 TAMPERE 72 Puh. 931-172 616

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

Skydiving

USPA, other groups challenge FAA's NPRM



Blast handles jerked from Nationals

INSIDE Skydiving

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.

MEDICEM OY

Siivousalan ammattilainen

Mäntyte 23, 00270 H:ki 27.
Puh: 90-480 055.



KYSY JUHLABONUSTA.

Juhlavuoden kunniaksi Pohjola antaa Moniturva-asiakkailleen Juhlalonuksen. 5-7 %:n Moniturva-alennuksen lisäksi saat vielä 10 %:n Juhlalonuksen. Se merkitsee sinulle 15-17 %:n alennusta vuoden -81 koti-, liikenne-, auto-, vene-, maatila- ja muista vahinkovakuutusmaksuista.



POHJOLA-YHTIÖT
90 VUOTTA

Prodused änd pubpilsnered pai ässälkoo

SKAIDAI VOR

TUOMO TÄHTI WALI

TIPPUU TAAS

SPEKIAL KEST STAR
ARIEL
PARTIOLAINEN

ERÄÄNÄ KAUNIINA LAUANTAIAMUNA TUOMO TÄHTI
LEE TAIVANRANTAAN MIITTELIÄNÄ
EINÄY PILVII, EINÄY... JA
AURINKOKIN PAISTAA MYÖS!



JUUNTUREENA LUPAKIRJA HYPPÄ-
JÄNÄ PÄÄTÖS HYPPYTOIMINNAN
ALOITTAMISESTA KEUENKÄÄN
KÄSKEMÄTTÄ ON VAIKEA, MUTTA
AIKAUSA PUNTAOITUAAN ANKARIA
SÄÄDOJUHTEITA, MIÄN TEKEE
SEN.....

MÄÄRÄTITTOISENA TUOMO KIIRENTÄÄ PARAKILLE JA KIIHÄÄ POKA-
LISTASSA ENSIMMÄISEKSI. KÄHRESTÄÄN ARIEL PARTIOLAISEN
KANSI POJAT PÄÄTTÄVÄT HYPPÄTÄ OIKEIN ISOA ARVEE-
TÄ. JA VIIMESEN PÄÄLLE PIKKUTARCKKA KUIVAHARJOIT-
TELU JA HYPPYN MIONTA ALKAA



PIRÄ SÄÄ MUA
KÄRESTÄ JA SIT YHT
AIKAÄ IROTEAAN
KUMÄ NÄYTÄN JA
SIT KU MÄ.....

EIKUN MÄ TIKRÄN KUN
JÄ MEET MI MÄ TUUN
TÄLLÄI JA OTANKII, SIT
IETI JA SÄ TUUT TAAS...

LOPULTA KAIKKI SAATIIN KONEISEEN JA CHI KIINNI



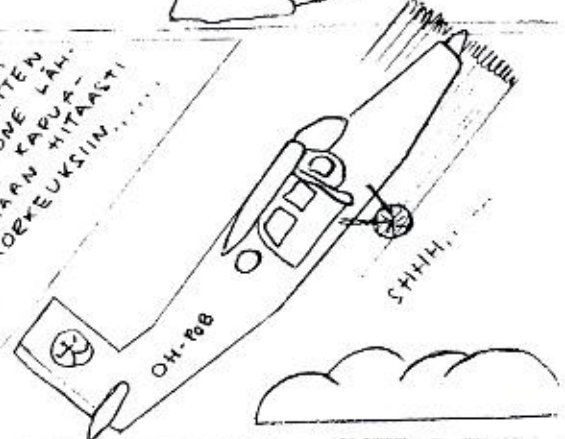
TRUBO
PORTER
LENTOKONE

JOS ON ASIAA
KOPUTA
ÄLÄ TALLA
HYPPÄJÄN
NAAMALLE

ÄLÄ AVAA
LENNON
AIKANA

VII PIDETÄ
VÄ SULJETTUUN
HYPPYN AIKUN
VIIMEISEN
SULKEE
SVEN

JA
SITTE
TI KONE LÄH-
MÄÄN KAPU-
KORKEUKSIIN.....



KONE
NÄKY
MAASTA
AINA
VAIN
PIENEM-
PÄNÄ JA
PIENEM-
PÄNÄ.
MAA

VIHDIOINKIN NELJÄSSÄ TONNISSA! RIEMUITSEVAT
TUOMO JA ARIEL IKUISUDELTA TUUTUKSEN
KYMMENTTUUTISEN JÄLKEEN. TUOMO KATSOO
PAIKAN JA ARIEL ALOITTAÄ LÄHTÖLASKUNNAN.



VALAMIINA!
PREKOELLANNE!

JA HEP!

TYYLIIKÄÄSTI HE
POISTUVAT KONEI-
TA YHTÄAIKAA



SEURAAVAN KERRAN POJAT NÄKIVÄT TOISENKA
ILLANSUUNSSA PARAKILLA HYPPYPAIKKA OLI OLLUT
AIVAN OIKEA, MUTTA ARIEL OLI HÄTÄÄNTYNYT
TOISEN MOMON IROTTUA JALASTA. LISÄKSI TOINEN
OLI IRTOAMAISSILLAN, MOMOT OLIVAT KALLIIT, EIKÄ
NÄINOLLEN OLLUT AIKAA OHJAILUUN.

TUOMOKAAN EI PÄÄSSYT
POLKALISE MAAN. MUSTAMAN
HÄTÄÄNTÄVÄN AUSEVIL III
TAKIA TAAS PUHUN.
AVUNKUUJUT HYKKUIVAT
KOIVIKKON, EIKÄ EDES KEKHOITA
LÄHITTEYI, ESIINTAPAKTIOTA,
OLI JO TOTUTTU TUOMON
USEITA LAIVIA KESTÄVIIN
HYPPYREISSUIN.



LOPULTA TUOMO PÄÄSI KUNTESKIN
ONNELLISESTI TAKAISIN KER-
HOLLE, VETÄISI VARJON PAKET-
TIIN JA YÖLISEN PAKKAILUN
JÄLKEEN OLI TAAS VALMIS KOHTAAMAAN UUSIA,
HUIMIA SEIKKAILUJA MALMIN SINISELLÄ TAI-
VAALLA

LSINKI 31
MALMI AIRPORT 20



T. TÄHTI WÄLLIN AUTENTINEN LAUSANDUS!
"TUNNEN TOBELLA ELÄVÄMI VAPAASSAPUTOUKSESSA
TAI VARJONI ALLA"

Tilaa ystävillesikin
LASKUVARJOURHEILU

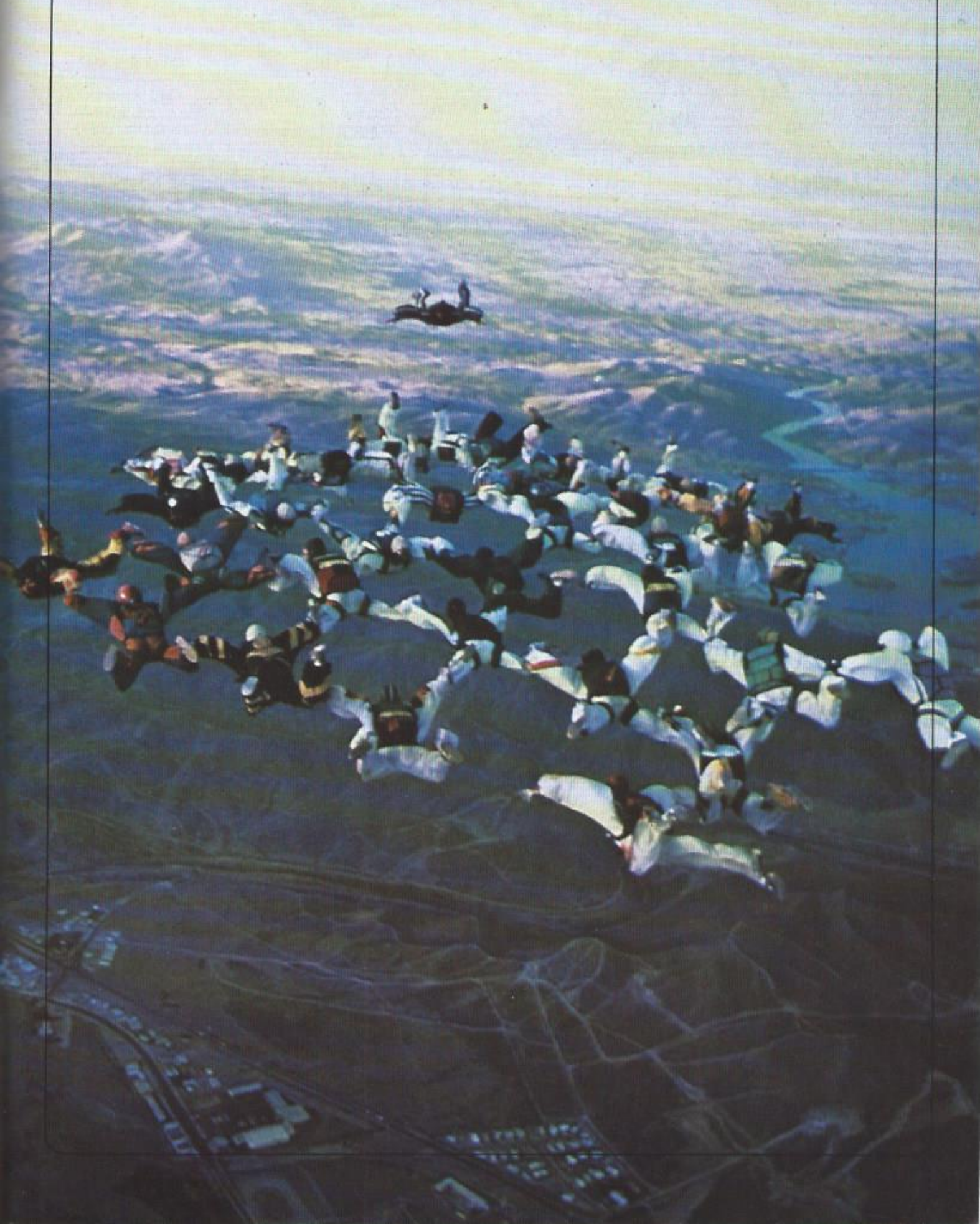
filmille tallennettua

photo: KEM QUENT



filmille tallennettua

photo MAX DERETA



KAURIS
(21. 12.—19. 1.)

Muista kuunnella vanhempien hyppääjien neuvoja, ne tulevat olemaan sinulle tällä jaksolla tarpeen. Tähti-merkkisi takia joudut vuoden alkukuukausina hankaluuksiin varjosi kanssa, mutta älä anna tapahtumille liian suurta painoa. Muuten asiasi menevät hyvin.

JOUSIMIES
(22. 11.—20. 12.)

Joudut epäsuosiin, mutta vain hetkeksi. Olet antanut itse aiheita, joten lopeta mussutus, äläkä enää tilanteen normalisoiduttua palaa aiheeseen. Rahaasioissa sinulla tulee olennaisia häiriöitä, mutta tuottava liiketoimi palauttaa pian asiat oikeisiin uumiin.

SKORPIONI
(23. 10.—21. 11.)

Onnistut jossain kilpailuissa tai arvonnissa. Saat ostetuksi jotain, mitä olet jo kauan haaveillut. Tulet viettämään paljon aikaa ystäväsi seurassa. Varjon voisit pakata erityisellä huolella, olet ollut leväperäinen sen suhteen.

VAAKA
(23. 9.—22. 10.)

Sinulla on hyvä fyysinen kunto ja luotat sitten liikaakin siihen. Älä rasita itseäsi henkisesti, vaan lähde sensijaan lenkille kentän ympäri keräämään streamerit. Varo nilkkosasi.

PARASKOOPPI**HÄRKÄ**
(20. 4.—20. 5.)

Sinua odottaa lupaava kausi, saat laskut maksettua ja hyppääminen sujuu. Varo kuitenkin pieniä revähtymiä. Saat arvostusta taholta, jolta sitä et osaa toivoakaan ja tunnet olevasi todellinen SKYDIVER!

OINAS
(20. 3.—19. 4.)

Tulet tekemään tärkeän matkan, jolla kohtaat ystävällisen parasutistin, joka tarjoaa apuaan, älä torju sitä. Koet jonkin vaaratilanteen, mutta selviät siitä vähäisin vaurioin. Pian sen jälkeen alkaakin tapahtua...

KALAT
(19. 2.—19. 3.)

Selittelyt eivät nyt auta ja alat jo masentua. Kätevä ystäväsi kerholta tulee kuitenkin avuksesi. Yhdessä onnistutte sepittämään jutun puuhuntulon hienouksista ja sen arvosta koulutuksessa... Kiinnitä huomiota erityisesti suhteiden hoitoon, kalustonhoitaja on tietenkin etusijalla.

VESIMIES
(20. 1.—18. 2.)

Luota charmiisi. Tavitut puolellesi hankaluuksia tuottaneen henkilön ja vastakkaisen sukupuolen edustajat ovat sinusta erityisen kiinnostuneita. Älä kuitenkaan ahnehdi, kilpailijoita kun ei ole näkyvissä pitkään aikaan.

NEITSYT
(23. 8.—22. 9.)

Todella surkeaa. Tymä on roikkunut päälläsi jo viikkokausia, ja nyt eivät haalaritkaan enää mahdu! Kysy neuvoa joltain ulkopuoliselta, mutta varo lavertelemasta asiasta tai et ehkä olekaan seuraavassa pokassa...

LEIJONA
(23. 7.—22. 8.)

Suunniteltu matka peruuntuu. Saat kuitenkin kutsun illanviettoon. Esität silloin parastasi ja saat lisää arvostusta osaksesi. Näkyvissä on myös kirje, jota et osaa odottaa. Leijonan merkeissä syntyneiden olisi syytä pitää hyppykengät kunnossa ja hihat tiukalla.

RAPU
(21. 6.—22. 7.)

Tapaat uusia ihmisiä, joiden kanssa tulet viettämään iloisia hetkiä. Sinulle on tulossa hankaluuksia taksikukin kanssa toukokuun alussa. Paikka, jossa tulet onnistumaan on korkea ja kaukana merenpinnan yläpuolella...



KAKSOSET
(21. 5.—20. 6.)

Tällä jaksolla jätät joltain vanhaa taaksesi. Pidä nyt hyvä huoli terveydestäsi, viikonloput tulevat erityisen rasittaviksi. Tarkasta varusteesi erityisellä huolella, ne ovat vaaravyöhykkeellä.

VIHDOINKIN, ODOTETTU, KAIVATTU PARARISTIKKO

OIKEIN VASTANNEIDEN KESKEN ARVATAAN SEURAAVAT PALKINNOT:

1. P. VÄHÄN KÄYTETTY MA-1 -48 (SUOSITELLAAN LAMPUNVARJOSTIMEKSI)
2. P. KÄYTETTYÄ PYYKKINARUA 110 m. ("TEE SE ITSE"-REEFING-LINE)
3. P. PINO TALLATTUJA PLAKIÄ (SOPIVIA ESIM. LASINALUSTOIKSI)

<p>ESTÄÄ VIERTAUS </p> <p>KAUPUNGI NEUVOSTONITÖSSÄ</p> <p>TARVKA PEKKA SLE:STA</p> <p>ITÄINEN MOPO</p> <p>SADON-PAÄMIEHET</p> <p>RISTIKOISSA</p> <p></p>											
2x5 SM 80			1975- JÄRJESTÖ					OSASTO		H ISTA	
			LAULAJA TYTÖ					AKRO-ALUS			
2x5 SM 80			LAULAJA TYTÖ		PAKKA						
1975- JÄRJESTÖ								ROTTI S		PARHEEN VEIKKO	
L I					L			U T		S KOSKEN- NIEMI SANKE- DUA	
DIVION JÄRJESTÖ			SITROUNA SUOMA		PIIKKURIN- SORJAN VÄRIÄ TUUPAKKA			DEKEI- NIN OI- VUARA		K A R I K O T	
2x5 SM 80								ALLEK OMAITIA TYÖNT- TAIA		W O O D Y	
RAASTURA			L U P A K A U S I					K		A R I S L K	
A L I O I K E U S			ARVIOITU TULOAIKA		E T A			P I L O T T I		A S I A T	
KROOD SITTEN			A M M O I N		E T A			P I L O T T I		A S I A T	
JÄÄNÄN RAJAN PÄÄNÄN KÄRSÖJÄ			H E E T I T		S			S O R S A T		E	
AAMU- PÄIVÄ 20.3			O N		L O P I N A H J O			KOKKONEN SUUNTTAAN AKTI		EXIT U H	
A K I			L A S K U V A R J O K E R H O								
M E T E O R I			T A N H E		T E T U A N			A T L A S		R A O T	
VIROSTA KELEÄÄ			L A T V I A		K I S S A N K E					T O	
O L U E T			K O I V U		V I S A			J A A		A N	
ELECTRONIEN OPAHISTAJA			I T T I		L E L U			MUSCA- TIL		P A T R A S	
KITÄÄN EX- JOKIÄ			M A O		K U W L O			A S K P A U S S I		T A U K O	
LAUKUKU			K I N G C O L E		P E			L A S T U S			
PARATOU			Y O U N G		N E L L			R A A S T O K U L T A		S I T R A	
PARASIL			A S T I		L A T			A N G L I - T O O O L K O P O - L L I		A U T	
A P U T A T T I			S Ä I L Ä K A L A A		S U O L A T A						

Additional text in the original image: "HARJOESI-JERU" near a parachute illustration.

KAUSALAINEN EERO
PUOTILANTIE 8 D 71
00910 HKI 91

UUDET HYPPY FILMIT

- El Capitan vuorihyppy
- Royal Gorge siltahyppy
- Coronado Bridge
- Pine Valley Bridge
- Half Dome riippuliito/Skydiving

Vuokrattavana kuvanauhana tai filminä.

MAAHANTUONTI JA MYYNTI
SUOMEN LASKUVARJO OY

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