

ANNELI LINNA:

HYPPY TYHJYYTEEN

Kommelluksella se tarina alkoi. Olin silloin vasta 17-vuotias. Enkä uskaltanut hiiskua sanaakaan äidilleni, että olin lupautunut laskuvarjohyppääjäksi lentonäytökseen. Arvannette kai miksi.

Hän lienee kuitenkin jotakin aavistanut, koska ei herättänyt minua klo 5:n junalle, jolla minun piti sopimuksen mukaan matkustaa Kauhavalle. Tulin sinne runsaasti 5 tuntia myöhästyneenä.

Siellä oltiin jo sitä mieltä, että olin jänistänyt. Joku oli luvannut syödä hattunsakin, jos vielä ilmestyisin hyppyaaluisena paikalle. Sen kuitenkin tein ja niin sain ensimmäisen kerran eläessäni nähdä »hyppypussin» avattuna ja tutustua sen rakenteeseen. Voi sitä silkkimäärää! Muuta en siitä sillä kertaa nähnytkään.

Lentonäytös alkoi. Ohjelmaa ihmetellessäni tuli vuoroni esiintyä. Minut puettiin monen avustajan voimalla lentovarusteisiin, iskettiin raskas laskuvarjo selkään ja kiristettiin sen valjaat niin, että henkeä salpasi. Saman tien autettiin Stieglitz-koneen etuosaan ja ennenkuin kunnolla ehdin kaikkea tajuta, oltiin jo ilmassa. Olin ensimmäistä kertaa eläessäni moottorikoneessa. Etuoikealla näin peilin, ja siitä ohjaajan rauhalliset kasvot. Jonkinlainen luottamuksen tunne valtasi minut.

Yritin kurkistaa ohjaamon reunan yli nähdäkseen, miltä maa näyttää ilmasta. Se levittäytyi hieman hämyisenä ja epämääräisen näköisenä allamme. Houkutteliko se luokseen? — Tuskin, puristin lujin ottein runkoputkista. Kone kiipesi korkeutta ja tunteeni olivat perin sekavat. Tuli siinä äitikin mieleen. Viileä ilmavirta kuitenkin rauhoitti ja kaikki tuntui olevan sentään melko mukavasti. Olinhan lentämässä.

Oli saavutettu 600 m:n korkeus ja lennetty lentokentän yläpuolelle. Äkkiä ohjaaja keskeytti mietteeni. »Nousepas tyttö siivelle». — Konemaisesti tottelin ja aloin vaivalloisesti siirtyä ohjaamosta vasemman siiven astinlaudalle.

Helpommin sanottu kuin tehty. Saatuaani suurella vaivalla vasemman jalan siivelle potkurivirta tempasi niin että olin pudota. Tartuin molemmin käsin ohjaamon reunasta kiinni, lentolasini lensivät takaraivolle ja vesi alkoi kiehua silmissä. Olin tukehtua potkurivirran ahtautuessa suusta sisään. Oli siinä tilannetta kerrakseen, ja olisin jo ollut valmis luopumaan koko yrityksestä, jos olisin voinut päästä takaisin ohjaamoon. Sekin tuntui mahdottomalta ja niin alistuin. Sain molemmat jalat siivelle, pidin vasemmalla kädellä kiinni ohjaamon reunasta ja huomasin jo voivani oikealla haroa lasit niskasta silmien suojaksi.

Hoin hengessäni niitä ohjeita, joita minulle oli maassa annettu itse hypyn varalta ja koetin keskittyä. Samassa

sain ohjaajalta merkin irroittautua ja arvelematta annoin mennä. Oikea käteni oli kahvalla, vetäisin siitä. Vain pieni ajatuksen häive, aukeeko — ja samassa tunsin voimakkaan tempaisun. Varjo heilautti pari kertaa komeasti ja asettui sitten niin, että kasvoni näyttivät menosuuntaan. Oli ihana tunne. Riipuvin mukavantuntuksessa asennossa valjaista, ja maa läheni hiljaa. Huomasin olevani lentokentän yläpuolella. Edessä olivat lentohallit ja suuri yleisömäärä, joka heilutti käsiään ja heitteli hattujaan. — Tunsin voimakkaan sisäisen tunteen, joka herkisti silmät kosteaksi. Hermojännitystäkö — ei, vaan onnea. Olisipa äiti näkemässä. Olen neljäs suomalainen nainen, joka tämän nyt tekee ja lisäksi nuorin heistä. No, nämä olivat niitä nuoren tytön mietteitä.

Maa läheni, oli muisteltava, mitä oli opetettu maahan-tulohetken varalta. Vielä 5 metriä, nyt voimakas veto kantoköysistä ja samassa aikamoinen täräys takapuolen paikkeilla. Olin maassa ja kuulin yleisömeren hurraavan ja samassa oli suuri joukko avustajia paikalla auttamassa irti valjaista. Siis onnistuin ja olin yhtä elämystä rikkaampi.

*

Tällainen oli ensimmäinen hyppyni. Halusin kuvata sen siksi, että tiedän monenkin kanssasisareni hautovan hyppyaikaita.

Minulle ensimmäinen hyppy tiesi urani alkua. Yhdeksän kuukautta myöhemmin nimittäin sain Jämin Ilmailukoulun johtajalta kirjeen, jossa tiedusteltiin, haluaisinko tulla Suomen Ilmailuliiton palvelukseen ja hypätä lentonäytöksissä. Minun olisi kuitenkin käytävä Ilmavoi-
mien psykofysiologisen laitoksen tarkastus ja läpäistävä hyväksyttävästi tutkinto moottorilentäjälle.

Olin valmis yritykseen. Ainoa mitä jännäsin oli psykon tarkastus. Läpäisin sen kuitenkin ja pisteitäkin kertyi 37, millä määrällä olisin voinut päästä lentosotakoulun kursseillekin, jos olisin poika.

Sitten alkoi kova koulu. Sain oppia tuntemaan laskuvarjot, joilla tulisin hyppäämään. Ne olivat kotimaisia PAK palvelusvarjoja, vajoamisnopeus n. 5 m sekunnissa. Jouduin itse pakkaamaan varjoni hyppäämistä varten, sillä sellainen on määräys. Tosin pääasiallisen pakkauksen suoritti Raimo Aulio, joka oli hypännyt siihen mennessä 63 kertaa.

Lentotottumusta oli myös saatava, jotta liikehtiminen koneessa kävisi joustavammaksi. Jouduin lentämään useita tunteja harjoittelumielessä. Välillä olin mukana taitolentokeikoilla, jotta pää vahvistuisi. Voitte arvata, miten 17-vuotias tyttö tästä kaikesta nautti.

Fyysillisen kuntoni kohentamiseen jouduin kiinnittämään



Anneli Linna

myöskin huomiota. Esimieheni ja työtoverini tiesivät, mitä on tehtävä. Sain ravata Jämin kankailla ja soilla, pelata lentopalloa, roikkua nuoratikkailta, nostella puntteja ja vetää vieteriä. Notkeuteen oli kiinnitettävä erikoista huomiota ja se tiesi rankkoja voimisteluharjoituksia. Siinä sivussa minusta tehtiin »löylymies», mikä on melkein elinehto Jämillä.

Näin kuntouduin ja toukokuussa olin valmis esittämään toisen hypyn.

Olen hypännyt tähän mennessä kaikkiaan 42 laskuvarjohyppyä. Jokainen niistä on luku sinänsä, sillä koskaan ei tule kahta samanlaista. Koetan seuraavassa kuvailla 26:tta hyppyäni, kertoakseni millaisissa olosuhteissa laskuvarjohyppyjä voi joutua suorittamaan.

Oli tuulinen sää. Pahinta vielä, että oli puuskaista. Yleisö virtasi tasaisena jonona aitaukseensa. Tulee olemaan vaikeat olosuhteet ohjelman suorituksen kannalta. Matala oli selvästi nousemassa. Näin toverieni kasvoilla pientä huolestumisen ilmettä. Yritimme peittää sen parhaan mukaan. Joka tapauksessa vaikea ohjelma oli vietävä läpi. Minulla oli ehkä kaikkein vaikein numero, sillä kentän reunoja ympäröi korkea metsä, olipa yhdellä sivulla suurjännitelinjakin, vain 200 m:n päässä kentän reunasta. Jos arvioi tuulen väärin, voi joutua puuhun. Ajatus ei miellyttänyt. Tuulikin oli kentän poikkisuuntaan. Ja ne puuskat, ne ovat arvaamattomia.

Ohjelma alkaa ja kaikki näyttää sujuvan hyvin. Hypyni on ohjelman viimeisenä. Loikoilen yleisöaitauksen edessä. Olen hieman hermostunutkin. Sille ei voi mitään. Tunnen poskiani kuumottavan ja on vaikeata pysyä paikallaan. Kun tulisi pian Kantosen taitolentonumero, sen jälkeen olisi omani. — Ja tuleehan se. Tulipunainen Jungmeister pyrähtää käyntiin ja pian se tottuneeseen tapaansa vääntää taivaalla. Se on samalla lähtömerkki minulle. Nousen ja alan pukeutua. Toverini auttavat varjon selkään, lukitsen valjaitten lukon ja pojat auttavat vyöt kireiksi, ettei tempaisu repäisisi turhia mustelmia. Vielä valkoisen päähineen sovitus, lasit paikoilleen ja niin olen valmis.

Koneeni käy tasaista tyhjäkäyntiään. Vanhan kunnan Sirkus-Smolik! Kuinka monta kertaa oletkaan minut jo vienyt ylös. — Sinuun luotan! Kiipeän tottuneesti paikalleni.

Tuntuu mukavalta, kun ohjaajan paikalla istuu vanha kokenut veikko. Käden heilutus yleisöllemme ja niin rullaamme lentoonlähöpaikalle ja pian olemme taivaalla.

Seuraamme kiinteästi maastoa koneen ottaessa korkeutta. Koetan selvittää itselleni eri korkeuksissa puhaltavat tuulet. Niistä riippuu paljon. Ohjaaja näyttää pohtivan samaa asiaa. Keskustelemme. Mitä yleisöksi tulemme, sen suu-

remmaksi tuulen nopeus kasvaa. Onneksi se ei sentään vaihda suuntaansa, joten, jos onnistumme voimakkuuden arvioinnissa, voin osua kentälle. Alastulo pitäisi saada yleisöaitauksen eteen.

Nyt tulemme 600 m:n korkeuteen. Olen päättänyt hypätä 500 m:stä. Siivelle siirtymiseni aikana kone menettää korkeuttaan n. 100 m, koska ajamme pienillä kierroksilla. Näin siksi, että se helpottaa siirtymistä siivelle.

Saan merkin ja siirryn siivelle. Tällä kertaa tottuneesti tarkastan, että kaikki on kunnossa ja alan seurata tottuneesti taustaa allani. Päätän itse hyppyhetken. Kone lentää vastatuuleen ja heittelehtii aika tavalla puuskissa. — Se ei häiritse. — Kenttä lipuu alla hitaasti. Jos nyt irrottaudun, vie tuuli varmasti yli kentän ja metsään. — Nyt olemme jo kentän reunan yläpuolella — ei vieläkään — maltan vielä vähän aikaa. Keskityn vain tähän yhteen asiaan, oikeaan irrottautumishetkeen. Se on onnistumisen ehto. — Vielä hetki ja sitten vilkaisen ohjaajaan päin. Saan rohkaisevan hymyn ja pään nyökkäyksen. — Siis nyt. — Käänän katseen nopeasti jälleen maahan ja annan mennä. — Sukellan pää edellä. — Irroittautuminen on aina hypyn ihanin hetki ja sitä seuraavat 3–4 sek. ovat kuin unta. Annan ensin mennä vain, sillä tiedän kokemuksesta, että vasta lisääntyvä nopeus auttaa vartalon hallitsemiseen. Pyörähdän kerran, kaksi ja hidastuttavassa tempossa teen vielä kolmannen täysvoltagein, sitten yritän jännittää vartalon uimahyppiasentoon. Painan jalkani tiukasti yhteen ja vedän ne hieman koukkuun. Tämä siksi, etteivät varjon kantoköydet pääsisi kiertymään jalkojen ympäri ja kupu purkautumaan jalkojen välistä. Tämä on tärkeintä muistaa. Vihdoin saan vartalon varmaan hallintaan ja niin olen valmis laukaisemaan varjon. Olen jo ehtinyt pudota n. 200 m, joten alkaa olla kiire. — Sijoitan oikean käteni laukaisukahvalle, jonka löydän tutulta paikaltaan. Railakas tempaisu ja tunnen, kuinka kahva irtoaa suojuksestaan ja on seuraavassa hetkessä kokonaan kädessäni. Puristan, sillä sitä ei ole lupa hukata.

Takaani kuuluu tuo ihana silkin purkautumisen ääni. Se on suloista musiikkia, joka kuitenkin ennustaa hypyn vaikeinta hetkeä, nimittäin varjon aukeamisesta johtuvaa repäisyä. Samassa se tuleeekin ja tiedän riuhtaisun aiheuttaneen taas jonkin ylimääräisen mustelman. — Mutta seuraavassa hetkessä on taas kaikki ohi, keinun tuttuun tapaan varjon alla. Vilkaisen kupuun. Se on auki kauniisti tasaisen pyöreänä. Siis kaikki on kunnossa!

Olen n. 200 m korkeudessa ja tuuli ajaa minua voimakkaasti kohti lentokenttää. Taitaa painaa suoraan koneriviä päin. Meneekö yli? Varmaa ainakin on, että jään kenttäalueelle. — Mutta se konerivi. Sen sekaan joutuminen tietäisi kallista pamausta. Ei! Nyt on vedettävä köysistä, että putoamisnopeus kasvaisi. Kiskon voimieni takaa takimmaisista kantoköysistä ja saan kuvun kallistumaan sekä pieneneväksi. Tunnen, kuinka putomisenopeus kasvaa. Oikaisen välillä, ettei heiluminen tulisi liian suureksi. — Teen saman uudelleen ja huokaan helpotuksesta. Varmasti tulen nyt keskikentälle.

Korkeutta on enää n. 15 m. Keskityn maahantuloon, joka osuu hyvään paikkaan, aivan kentän keskelle, yleisöaitauksen puoliväliin. Vielä viisi metriä ja sitten koukistan jalkani yhdessä sekä tempaisen voimakkaasti kantoköysistä. Se keventää maahantuloiskua, sen olen jo oppinut. Tuuli on kuitenkin voimakas ja eteenpäinmenovuhti melkoinen. En mahda sille mitään, että maahantulo tapahtuu suurella nopeudella. Lennän kuperkeikkaa kaksi kertaa, ennenkuin vauhti pysähtyy. — Huh, mikä tälli! Onneksi kuitenkin kentän pinta on kimmoinen ja niinpä tunnen vielä kaikkien jäsenteni tottelevan, kun alan jarruttaa varjoni kupua, joka nyt on muuttunut voimakkaaksi purjeeksi. Pyristelyistä huolimatta se vetää minua perässään pitkin kenttää ja tunnen, kuinka kentän pöly ja hiekka tunkeutuvat suuhun, silmiin ja jopa suojapuvun kaula-aukosta sisään. Kenttään on ehtinyt tulla n. 20 m:n vako, ennenkuin avustajat ehtivät hätään ja päästävät palkkahästä.

Kansa hurrasi. Onnitteluja, kukkia. Painuin lähimman teltan ovesta sisään, olin tosiaankin puhdistuksen tarpeessa. Tunsin, että olin tehnyt laskuvarjohypyn, mutta tiesin, että mustelmat paranevat ja tuulikin tyyntyy. Seuraavan keran saattaa olla ihanteelliset olosuhteet. — Joka tapauksessa tämä on elämää, jota vain harvoille sudaan. Mutta 100:aan hyppyyä on vielä pitkä matka.