

# Varjon varassa taivaan tuuliin

## Kokemuksia ensimmäisestä laskuvarjohypystä

11.5. 30.8.60

Mielitekoja on monenlaisia, joskus vähemmän viisaalta vaikuttavia. On aina ollut ja tulee vapaa-ajan lisääntyessä yhä enemmän olemaan. Elämme harrasteiden ja erityisesti urheilun aikakautta. Lajiasteikko on laaja. Kukin hakee itselleen sopivaa vaihtelua, tyydytystä vai voisiko paremmin sanoa tyyntyytystä. Joka jälkimmäistä etsii — tietoisesti tai tiedottomasti — saanee tyyntyytystä helpommin karskien urheilulajien harrastamalta. Sääntönä lienee: mitä enemmän on valmis henkisesti ja fyysisesti antamaan, sen suurempi saanti. Sääntö sopii esimerkiksi ensimmäiseen laskuvarjohyppyyn.



Hyppääjän vieressä on apuvarjo, joka samoin kuin koko päävarjokin on avautunut ns. hihan sisällä. Viimeksimainittu nähdään maassa varjon suuntaisena.

hakemaan." Jatko kuvasi ensihyppääjän huolestuneita tunteita maata lähestyessä: "Kas vain, päävar-

jo ei auennut, kumma juttu! Ohoh, varavarjokaan ei ota toimiakseen! Vaikuttaa epäilyttävältä, onkohan se jeppikään edes vastassa!"

### Tehokasta teoriaa

Olin kuullut jutun, mutta tältä istumalta oli sillä entistä hengästyttävämpi vaikutus. Onneksi koulutus pistettiin tässä vaiheessa käyntiin ja siirryimme lennonjohtorakennuksen luokahuoneeseen. Ensimmäinen oppitunti kosketti hyppyturvallisuuksia hengen ja ruumiin näkökulmasta. Opetusta jaettiin asiallisesti ja suurena apuna olivat tehokkaat piirustukset, joista ensimmäisen tulen muistamaan lopun ikääni. Pahvitaalulle piirrettynä oli heleässä avonaisuudessaan ja valloittavassa värikylläisyydessään varjo ja sen varassa roikkuu — jättiläiskäärme. Sävähdyttävän taideteoksen mieleenpainuva selostus kuului: No compromise, sovitteluratkaisut kiellettyjä; laskuvarjo on kuin käärme, se odottaa sinun tulemistasi varomattomaksi käyttäkkeen tilaisuutta hyväkseen.

Teoriatunnin jälkeen oli väliaika. Seurasimme varjon pakkausta ja rupattelimme vanhojen tekijöiden kanssa. Eräs heistä oli juuri ostanut uuden varjon ja kärkeä kuumeisesti ilmaan pääsyä. Hän oli ajanut kolmen tunnin automatkan päästä parin minuutin hyppyä varten ja perhe odotteli kotona aamiaisen kanssa.

Toisen oppitunnin mittaan kosketeltiin itse hypyn suoritusta. Ilma-asentoa ennen varjon aukeamista esitettiin mallinukella ja piirustuksilla. Käsien ja jalkojen liikkeistä johtuvia seurauksia tutkittiin tarkoin ja päädyttiin lopulta ihanneasentoon, jossa kädet ja jalat ovat levällään ja koko ruumis mahdollisimman paljon kaarelleen taivutettuna, ohjeena oli tällä kertaa: vatsa esiin ja rinta, pää sekä muut ruumiinjäsenet taakse työnnettynä.

### "Rohkaisevaa" tekstiä

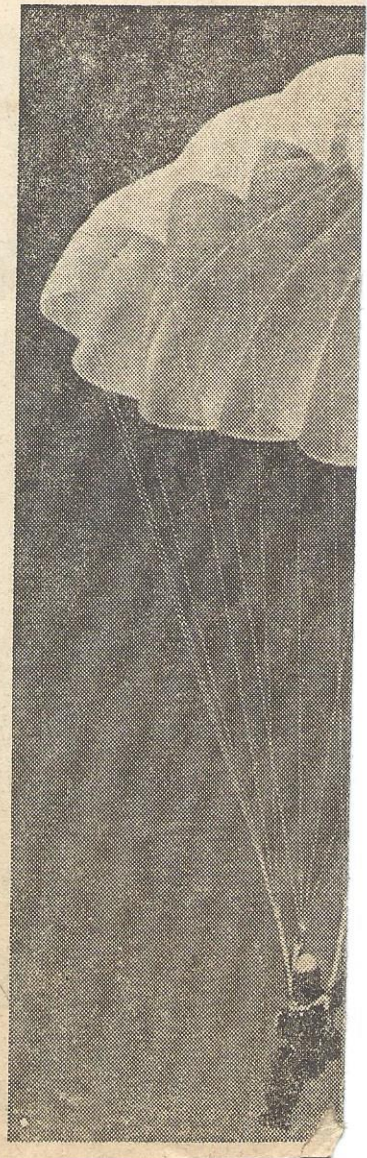
Taun aikana käteeni järjestyi tai järjestettiin edellämäinnittu sanomalehtiartikkeli, josta valui annos rohkaisua seuraavasti. Muutama päivä sitten oli 33-vuotias perheenäiti Kaliforniasta yksinkertaisesti jähmettynyt mallikelpoiseen putousasentoon ja aukaisuyrityskin jäi tekemättä. Isä ja lapset olivat katsomassa äidin hyppyä. New Yorkissa oli taas vanha veteraanihyppääjä pudonnut täydessä epäjärjestyksessä ja hallittua putousasentoa tavoittamatta aukaisten varjonsa vasta n. 50 m korkeudessa, mikä ei riittänyt. Hän oli ilmeisesti lyönyt päänsä lentokoneen pyörään heräten tajuihinsa liian myöhään.

Seurasii hyppyvarusteisiin sonnustautuminen. Kypärä, varsiken-

gät ja suojaapuku ovat pakollisia, mikä on varsin viisas pakko siinänsä. Irtonainen paita tai mtu vaatekappale saattaisi sotkeutua kannatusliinoin tai aiheuttaa muuta hämminkiä. Varsikengät suojaavat nilkkoja putousvaiheessa ja kypärästä saattaa olla tukea ja turvaa esim. metsälaskussa ja myös tasamaalle pudottaessa asiaankuuluvan nurinpyörähdysten käänteissä.

Käytännön oppitunnin aikana tutustuttiin koneesta poistumisen eri vaiheisiin. Tämän jälkeen otettiin seisoviltaan asento, jota ilmalennon aikana ennen varjon avautumista yritetään ylläpitää.

Kädet- ja jalat-levällään-asennossa, valmistaudutaan myös avaamaan varavarjo tarpeen vaatiessa



eli määräsekuntien lukemisen jälkeen.

Matkalla luentuhuoneeseen neljättä oppihetkeä varten sovittiin varjoa alustavasti. Pakkauksen suorittavat joko jäsenet itse tai ammattimainen pakkaaja, joka tässä kerhossa ei minun silmissäni ollut päiväikään yli 13-vuotias.

Oppitunnin aihe piti mielenkiinnon vireillä, puhuttiin laskuvarjon ohjattavuudesta ilmassa. Vajoamisnopeus on suuruusluokkaa n. 5.5m/sek. ja vaakasuora nopeus ilmaan nähden n. 12 km/t. Jälkimmäinen on aikaansaatu poistamalla kuvun alaosalta määrätty leveys kangasta, jolloin kiilan lävitse puskeva ilmavirta työntää varjoa eteenpäin kuin suihkukonetta konsanaan. Kulkusuunnan muuttamiseksi on

pään yläpuolelle asennettu kaksi ohjaussimaa, joista vätämällä varjo kääntyy haluttuun suuntaan jopa nopeudella 360° sek 61/2. Hyppäkorkeus on n. 800 m ja koko operaatio kestää koneesta maahan 1 min 50 sek varjon avautuessa normaalissa järjestyksessä. Matka taittuisi myös 16 sekunnissa, mutta tulos ei juuri hyppääjää ilahduttaisi!

### Tärkeimmät seikat

Viittä tärkeintä toimenpidettä hypyn aikana kerrattiin niin kauan, että niiden muistamisesta tuli alitajuinen hokema. Ensimmäiseksi, tarkasta avautuneen varjon kupu, jos se on vaurioitunut, aukaise vaaravarjo; toiseksi, määrittele maantieteellinen asemasi ja käännä varjo vastatuuleen; kolmanneksi, tarkasta tuulesta johtuva ajautuminen; neljänneksi, suuntaa varjo kentälle merkittävään maaliin; viidenneksi, valmistaudu laskuun ja käännä vastatuuleen. Päähän pänttäyksen tuloksena luulen muistavani nämä hokemat ja niitä seuraavat toimenpiteet kaikissa mielentiloissa ja tilanteissa juhlatunnelmasta kiivastuksen tiimoille asti.

Viimeinen oppitunti annettiin kentällä. Hyppäkoroketta hyväksi käyttäen tutustuttiin maakostruktuksen jälkeiseen kaatumaliikkeen. Jokainen hypy on tarkoitettu päättymään täydelliseen nurinmenoon. Kiertyvän liikkeen suunta on tavallisesti sivu-taakse, mutta se voi vaihdella. Kaatuminen koostuu sarjasta liikkeitä, jotka ovat yleensä samat: jalat yhteen, polvet koukkuun, päkiät maahan, käännähdys päkiöiden varassa, sitten osuvat maahan sääriosa, polven sivu, reisi, kylki ja selkä. Pää tempaavat varjon alaspäin putoaa eteen työnnettynä ja kädet mishekellä, jolloin maahantulonopeus pienenee.

Oppitunnin lomassa nähtiin kolmen kerhon jäsenen hypy, tarkastettiin varusteet ja vasta sitten asetuimme koneeseen, lentäjä ensin, opettaja sitten ja viimeksi kaksi ensikertalaista. Ulko-ovi on poistettu, jotta hyppääminen sujuisi helpommin. Ilmestyi siihen oviaukkoon konetta käynnistettäessä varjon numeroita kirjoihin vietäessä muuan nuori mies, jota opettaja tervehti. Nuorukainen ilmoitti lopettaneensa hyppäämisen ainakin toistaiseksi ja kuultuaan minun varjoni numeron hän loihe lausumaan virnistys kasvoillaan: "Ai, se on se varjo, joka ei ole koskaan auennut!", johon vierustoverini tietysti: "Sh, sh, älä nyt viitsi. Kas, kaveri luulee, että se aukeaa."

Kone nousi normaalissa järjestyksessä. Hyppääjän mieli oli rauhallinen, joskin ilmeisesti herkkä, koska voin vieläkin palauttaa mieleen lentomatkan maisemat ja vaiheet varsin selvinä kuvina. Tosin olin myös ensikertaa ilmassa

Uuden Mantereen yläpuolella, mikä oli nautinnon arvoista sinänsä. Lattialla istuva toverini vääntäytyi ensin lähtöasemiin ja haihtui sitten taivaan tuuliin. Tuli minun vuoroni. Ensinnäkin jalka ulos aukosta, sen oli potkurivirta heti viedä sen sileän tien. Sitten toinen jalka, vasen käsi siipitukioteeseen, oikea sen viereen. Kumartuneena kyykkyasentoon odotin vain lopullista tuomiota eli opettajan "Go"-huutoa ja läimäystä olkapähän.

### Hypy

Merkki tuli. Ponnistus jaloilla, työntö käsillä ja 800 m tyhjää oli kiertotähdän ja sitä lähestyvän ihmismöhkälän välissä. Tajusin olevani liian pystyissä asennossa ja yritin vaistomaisesti potkia jaloilla itseäni enemmän vaakatasoon. Siitä ei ollut tietenkään mitään hyötyä, ehkä päinvastoin. Samassa tuntui hyvälevä nykäisy ja putous muuttui riipunnaksi. Varjon aukaisu oli tosiaan vaimea — suurempikaan tempaisu olisi tuskin mieltä pahottanut! — eikä riipunnan riemussa ollut rajoja. Vallitsi vapautunut tunnelma, sinfoninen hiljaisuus, rauha ja autuus. Runon kirjoittaminen hetken inspiroimana olisi ollut maailman yksinkertaisiin asia, onneksi puuttui sekä kynä että paperia!

Huomasin ohjaussiiimat luvatuilla paikoillaan ja ryhdyin käännöstoimiin. Kulkuneuvo totteli kuuliaisesti painalluksiani. Tavoitin ensin suunnan, jota ainakin luulin tuulen vastaiseksi. Levitin jalkojani ja siellä näkyi kenttäkaista ja maalliristi. Yritin arvioida ajautumistani ja olin jotakin havaitsevinani, mutta en osannut ihmeempiä johtopäätöksiä ajautumisen voimakkuudesta rakentaa. Katsoin viisaammaksi pitää kurssia kenttää kohden, kunnes olin turvallisesti rajojen sisällä. Maali tuntui lähestyvän asianmukaisessa järjestyksessä.

Kuulin alhaalta kovaäänisen urahduksia, joita kypäriä kallistelemalla tavoitin korviini. Arvasin käännöksiä komennettavan, mutta en ymmärtänyt pyydetiinkö vasenta vai oikeaa. Painoin sitä ohjaussiiamaa, joka oli mielestäni opettajan antamia ohjeita lähinnä: "Hold, pidä suunta", jolloin tavallisesti lopetin. Liittämisen tunne oli tuttua purjeleonnosta, josta varmaan oli apua myös maaliinlaskussa. Ilmassa olo jätti kuitenkin vielä lintukohtaisemman vaikutelman kuin alkeiskoneen astinlaudalla istuminen.

Loppuvaiheessa maatarjotin työntyi, se suorastaan survastiin eteeni, ja maalin tienoo tulla tupsahti alleni. Tuskin olin saanut polvet ja jalat yhteen ja koukkuun kun jo olivat tapahtuneita tosiasioita: kosketus maahan, kumoon kie-

rähdyks ja — kannatusliinoin sote-keutuminen. Onnitteluja tyrkättiin käden täydeltä puolelta ja toiselta. Korvat olivat lukossa, jaettuinin kysymyksiin olisi kyllä muutenkin tullut tarjotuksi lähinnä sekavia vastauksia. Englanninkielen sokeltaminen jäi ymmärtämältä itseltäkin, saati sitten virallisilta. Kaikki tietenkin johtui pakahduttavasta onnen tunteesta.

### Jälkeenpäin

Kun jälkikäteen muistelen hypyn psykologista rakennetta, oli henkinen painopiste hypyä edeivänsä ajankohdassa. Varsinainen hypy oli puhtaasti fyysillinen toimeenpano, johon tosin liittyi liidon mittaan riemullisia henkikiineksia. Olin tehnyt lopullisen hypypäätökseni viikon päivät ennen kyseistä lauantaita ja löysin itseni silloin tällöin ajattelemaasta lähintä perhepiiriä, mikä oli terveellistä sekin! Yleiseen suhtautumiseen ilmaantui edellisen päivän ja illan mittaan mukamas jonkunlaista rauhallisuutta ja ehkä suorastaan fatalismia, noin niin kuin hienomman jälkeen.

Myöhempi tilanteen arviointi osoitti, että kaksi vaikeata asiaa operaation mittaan oli. Ensimmäkin koneesta poistuminen. Olin henkisesti valmistautunut uimahyppyyn pää edellä; olin halukas jättämään koneen ponnistamalla istuvaan asentoon; minulla ei ollut mitään esim. kylkisyökysyä vastaan. Olin aina kuullut puhuttavan hyppäämisestä, olin sen ajatuksen hyväksynyt; mutta en ollut koskaan edes kuvitellutkaan joutuvani ilmaelementtiin takaperin, jalat edellä ja käsivoimin työntämällä! Se oli käytännössä melko hankalaa ja mielestäni vähintään nurinkurista eile suorastaan arvoa alenavaa. Poistumistapa kuitenkin määräytyy konetyypin mukaan eikä tämä kuulema ole ikävin esiintyvä muoto.

Toiseksi vaikeinta oli hypyn jälkeen pidättyä kertomasta jokaiselle, että nyt se on tehty, se ensimmäinen laskuvarjohypy. Selvisin siitäkin kunnialla. En oma-aloitteisesti maininnut asunnossa, kanta-storessa enkä työpaikalla mitään poikkeuksellista tapahtui sinä ja sinä lauantaina sillä ja sillä hetkellä. Olen tyytyväinen itsehuitinän kestokyvystä. Olin tehnyt itselleni selväksi jo aikoja mennen, ettei hypy saanut minulle merkittävää sensaation tavoittelua tai uhkarohkeuden osoitusta tai kertomuksen aihetta kanssaihmisille. Hypypäsin oman itseni vuoksi, olin kiinnostunut reaktioista ennen hyppyä, hypyn aikana ja sen jälkeen. Olin tavallaan etsimässä itseäni, en uhmaa enkä sisua vaan annosta itseluottamusta, joka riittäisi hypyn suorittamiseen.

Kavo Laurila

