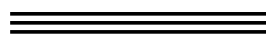


KOE- LENTÄJÄ

Jukka Harajärvi



Vuoteni Ilmavoimien melunenkelinä



Helsingissä Kustannusosakeyhtiö Otava

© Jukka Harajärvi ja Kustannusosakeyhtiö Otava 2025

Kuvaliitteen kuvat ovat Jukka Harajärven kotialbumista, ellei toisin mainita.

Tekstin- ja tiedonlouhinta kielletty.

ISBN 978-951-1-49865-0

OTAVA
KIRJAPAINO
Keuruu 2025



Sisällys

Prologi	7
UNELMA LENTÄMISESTÄ	13
Täynnä virtaa	15
Ensimmäinen yksinlento	20
ENSIASKELEET KOHTI UNELMAA	27
Elämyshakuisuus pääsee pintaan	31
Tynnyriin kasvanut	32
Liian suurissa saappaissa	39
ALOITTELIJASTA AMMATTILAISEKSI	44
Viimein oikeisiin töihin	51
Lohikäärmettä kesyttämässä	57
Supersakkaus	61
OPETTELEN OPETTAMAAN	66
Takaisin kolmipyöräisiin	69
Läheltä piti	72
Uusia perinteitä luomassa	77
Paluu kotikulmille	85
Lensin matalalla	99
KOELENTOKURSSI 10	105
Lopputyö itärannikolla	114
Muutakin kuin lentämistä	125

KOELENTOKESKUS	129
Maisemanvaihdos	133
Silmukan laella viheltävä Vinka	138
Espanjalaisten koelentäjien vierailu	144
UUDEN KULJETUSKONEEN VALINTA	150
Appelsiineja ja mustaamakkaraa Espanjassa	152
Kulttuurista ja käärinliinoja Italiassa	163
Talvikokeita Kittilässä	170
Seikkailu Madridissa	172
ARKI KOITTA KOELENTOKESKUKSESSA	176
Kaatuileva Piikkisika	179
Liukastelua Learjetillä	186
Kolmen insinöörin luovuttaminen	197
Pyörimistä Helsinki-Vantaalla	205
HAWKIN LASIOHJAAMO	209
Suihkarilla poliisin tutkaan	214
Aamukirkko ja arvojen auringonpimennys	221
Tuska tähtäimestä	230
Viimeinen lentoni	239
AZKABAN	244
LOPUKSI	247
Kiitokset	256

Prologi

Torstai 3. syyskuuta vuonna 2009 on kuulas ja aurinkoinen. Hallin tukikohdassa Patrian lentokonetehtaan lentokoneiden seisontalueella parveilee tavallistakin enemmän ihmisiä. He eivät ole kuitenkaan tulleet ihastelemaan kaunista päivää, vaan Ilmavoimien ensimmäisen lasiohjaamolla varustetun sarjatuotannosta valmistuneen Hawkin HW-355:n ensimmäistä koelentoa. Paikalla on monia lasiohjaamohankkeeseen osallistuneita Patrian työntekijöitä ja joitakin Ilmavoimien edustajia Ilmavoimien esikunnasta ja Lentotekniikkalaitokselta, jotka seisoskelevat ja jutustelevat koneeni lähistöllä vielä nyt, kun suihkumoottorin ujellus ei ole pilaamassa tunnelmaa. Itse saan seurata tulevaa lentoa aivan eturivistä, koneen lentäjän paikalta, koska toistaiseksi olen ainoa ohjaaja, joka on kelpuutettu lentämään kyseisellä modifioidulla koneella.

Laajoista modifikaatioista huolimatta kone on minulle jo tuttu, koska kuluneen vuoden aikana olen lentänyt kymmeniä vastaavia lentoja koneen prototyypillä. Olen käynyt sillä aina Pariisissa asti, joten tuleva lento kaikkine valmisteluineen on minulle puhdasta rutiinia sen kaupallisesta merkittävydestä huolimatta. Minun kannaltani merkittävin muutos aiempiin prototyypillä lentämiini koelentoihin verrattuna ovat tällä lennolla jo ennen lentoonlähtöä tehtävät lukemattomat järjestelmäkokeet. Koska luvassa olisi ensimmäisen tehtaan tuotantolinjalta valmistuneen sarjatuotantokoneen ensimmäinen lento, kaikki järjestelmät ja lähes kaikki ohjelmistojen tarjoamat valinnat on käytävä läpi ennen kuin pääsemme seisontapaikalta liikkeelle.

Minä ja koneen takaohjaamossa istuva koelentoinsinööri olemme jo istuneet koneessa yli tunnin testaten lähinnä näyttölaitteiden ja ohjelmistojen toiminnallisuuksia, koska ohjelmistovirheet on karsittu minimiin ja toivotut parannukset tehty jo kymmenien prototyypikoneella lennettyjen koelentotuntien aikana. Työmääräämme ovat lisänneet eräät ilmataisteluiden opettamiseen tarkoitetut erityispiirteet, joissa takaohjaamon valinnoilla voidaan ohittaa etuohjaamosta tehtyjä valintoja ja joiden oikea toiminta on varmistettava ennen ensimmäistä lentoa. Koelentoinsinöörini lyhytsanaisuus ja sadat aikaisemmin yhdessä tekemämme kokeet ovat helpottaneet tätä työtä. Koelentoilla koelentoinsinöörin tehtäviin kuuluu kokeiden johtamisen lisäksi toimia vähän samaan tapaan kuin ralliauton kartturi, joka oikea-aikaisesti kertoo kuljettajalle, mitä seuraavaksi on tulossa. Tulevista kokeista huolehtimisen lisäksi koelentoinsinööri tekee muistiinpanot ohjaajan luettelemista arvoista ja havainnoista, tekee mittareiden ristiintarkkailua etuohjaamon arvojen kanssa ja vastaa siitä, että suunnitellut kokeet tulee tehtyä. Keskustelu ohjaajan ja koelentoinsinöörin välillä on kokeita tehtäessä äärimmäisen pelkistettyä, koska aikaa tai kapasiteettia ylimääräiselle höpöttelylle ei ole.

Toisin kuin yleensä, tässä koneessa on perinteisten kellotaulua muistuttavien mittareiden sijasta vihertävien numeroiden, kirjainlyhenteiden ja symboleiden täyttämä HUD eli Head Up Display, heijastusnäyttö tuulilasilla, jonka läpi katsoessani näen tärkeimpien lentoarvojen lisäksi horisonttiin jatkuvan lentokenttäaukean. HUDin alapuolella on etäisesti digitaalista näppäinpuhelinta muistuttava UFCP eli Up Front Control Panel, jonka näppäimillä, pikavalinnoilla ja valikoilla pystyy kontrolloimaan koneen hallintalaitteita asevalinnoista radioihin ja radiosuunnistuslaitteisiin. Alimmaisena keskellä, osittain ohjaajan jalkojen välissä olevan ohjaussauvan takana, on monivärinen monitoiminnäyttö, johon saa valittua näkyviin lennonvalvontamittarit, erilaisia karttoja, simuloitua asenäytöt tai järjestelmätiedot.

Puuduttavien järjestelmäkokeiden aikana suurin osa seisontapaikalla parveilleesta yleisöstä poistuu muihin töihinsä; yli tunnin sei-

sominen kimeästi viheltävän suihkumoottorin vieressä ei ole mukavaa missään tilanteessa. Minä en sitä pahemmin huomaa. Käsillä oleviin kokeisiin keskittyneenä, minulle valetut Omara-erikoiskuulosuojaimet kypärän alla korvissani ja happinaamari kasvoillani olen koko tuon ajan eräänlaisessa kuplassa koelentoinsinöörini kanssa, emmekä huomaa ajan kulumista tai mitään muutakaan ympärillämme tapahtuvaa. Emme ennen kuin olen valmis pyytämään lennonjohdolta rullausohjeita, jolloin siirryn henkisesti lennon seuraavaan vaiheeseen.

Saamme ohjeet rullata kiitotiellä reilun kilometrin etäisyydellä olevalle mittapisteelle, jossa tarkastamme koneen suunnistusjärjestelmien ja korkeusmittareiden tarkkuuden. Nuo viimeiset tarkastukset tehtyämme rullaamme kiitotietä takaisin lähtöpaikalle. Matkalla mutkitellessani varmistan, että kaikki näytöt seuraavat koneen liikkeitä takertelematta.

Kiitotien päässä saan lennonjohdolta lentoonlähtöselvityksen: ”Try-Out One, Wind 190 degrees three knots, cleared for take-off.” Toistan kuulemani lennonjohtajalle, minkä jälkeen lisäksi moottoriin täyden tehon ja vapautan jarrut. Kun lentoonlähdön jälkeen suuntaan koneen Keuruulta Kihniölle ulottuvalle kahdeksankymmentä kilometriä pitkälle toiminta-alueellemme, päälleni alkaa vyöryä tarkastettavia asioita ja numeroarvoja hengästyttävällä nopeudella – ja tätä jatkuu aina siihen asti, kunnes saavutamme yhdeksän kilometrin korkeuden. Yhdeksän kilometrin läpäisyn jälkeen keskityn lähinnä koneen tarkkaan lentämiseen, jotta saavuttaisimme mahdollisimman nopeasti tavoitekorkeutemme.

Tuolla ylhäällä 12,5 kilometrin tavoitekorkeudessa näen helposti, miksi joskus puhutaan Suomen niemestä. Ilma ympärillämme on kristallinkirkasta, ja muutamista alapuolellamme olevista pilvenhattaroista huolimatta Suomen rannikko piiryy horisontissa Kokkolasta Vaasan, Turun ja Helsingin kautta Kotkaan asti selkeänä kuin kartassa muodostaen selvästi näkyvän, mereen työntyvän niemimaan. Näkisin yhdellä vilkaisulla koko Perämeren, Pohjanlahden, Selkämeren ja Itämeren Saarenmaalle asti sekä Suomenlahden kaikkine rantoineen, jos jaksaisin katsoa niin kauaksi. Minulla ei ole kuitenkaan aikaa ihailla maisemia,

vaan käännän koneen selälleen ja vedän ohjaussauvasta nokan syöksyyn –55 asteen liukukulmalle, koska nousun jälkeen koelentoprofilissa tehdään syöksy lähes äänen nopeudelle eli Machin luvulle $Mi\ 0,98-0,99$.

Annan koneen kiihtyä täydellä teholla ja tarkkailen moottoriarvojen lisäksi koneen käytöstä, jossa odotetusti ilmenee äkillisiä muutoksia nopeuden kiihtyessä lähelle äänen nopeutta. Puhun havaintoni ääneen tehtävätallentimelle ja takanani istuvalle koelentoinsinöörille, joka kirjaa ne muistiinpanoihinsa. Hawk on aerodynaamisesti aliäänikone, joten sen lentäminen lähellä äänen nopeutta on vähintäänkin työlästä. Syöksyn aikana koneessa ilmenee ensin voimakkaita kallistushäiriöitä, joiden korjaaminen vaatii joskus ohjainten järjenvastaista ristiin käyttöä. Sitten nopeuden edelleen kiihtyessä ilmenee nopea syöksykulman jyrkkeneminen, joka johtuu siiven aerodynaamisen keskiön siirtymisestä taaksepäin. Nopeuden hidastuessa syöksystä oikaisussa kone kiristää äkillisesti itsestään oikaisuvetoa viiteen geehen, mikä johtuu siiven aerodynaamisen keskiön hyppäämisestä takaisin alkuperäiselle alisooniselle alueelle.

Maan pinnalla meihin vaikuttaa maan vetovoimasta johtuva yhden G:n kiihtyvyys. Huvipuistolaitteissa ja lentokoneissa meidän on mahdollista kokea suurempia kiihtyvyyksiä keskipakovoimasta johtuen.

Meihin äkillisesti kohdistunut viiden geen kuormitus ei hävittäjälentäjälle ole normaalitilanteessa millään tavalla suuri kuormitus, koska ilmaisteluissa käytetään jatkuvasti seitsemän ja kahdeksankin geen kuormituksia. Tässä tilanteessa kuormituksen viisinkertaistuessa alle sekunnissa painoni lentovarusteissa nousi hetkessä 600 kiloon. Tilannetta voi kansantajuistaa siten, että koehenkilö istuu liian matalalla tuolilla alaselkä köyryssä, jalat suorana ja täysin liikkumattomana. Yli tunnin kestäneen paikallaan istumisen jälkeen hänen hartioilleen lasketaan alle sekunnissa noin 400 kilon kuorma. Tämä vastaa esimerkiksi kymmentä sementtisäkkiä, viittä 80 kilon lannoitesäkkiä tai yhtä keskikokoista hevosta.

Kun tällä kertaa oikaisen syöksystä ja kuormituskerroin kasvaa äkillisesti, tunnen yhtäkkiä alaselässäni voimakkaan vihlaisun. Mainitsen asiasta lyhyesti koelentoinsinöörille, joka yhtä lyhyesti kysyy: ”Jatke-

taanko?” Olen lentänyt hänen kanssaan satoja kokeita, ja olemme ennenkin keskustelleet kuormituksen vaikutuksesta selkärankaani. Hänen seurassaan olen myös pohtinut ääneen, kuinka kauan minun on järkevää jatkaa tämän tyyppisiä lentoja. Vuosittaisissa tarkastuksissa minut todettu aina täysin terveeksi ja lentokelpoiseksi, mutta viimeiset vuodet olen ollut tuskallisen tietoinen raskaiden lentojen vaikutuksesta terveyteeni. Intensiivisen lennon aikana tuollaisiin mietteisiin ei kuitenkaan ole aikaa, vaan kaikki keskittyminen menee käsillä olevien tehtävien laadukkaaseen toteuttamiseen. Päätän jatkaa lentoani. Eihän kipu ole kuitenkaan jatkuvaa.

Toinen syy päätökselleni jatkaa koelentoa on se, että koelentoprojektin edistymiseen kohdistuu suuria paineita Ilmavoimien esikunnan ja lentokonetehtaan suunnalta, enkä halua olla heikko lenkki ilmavoimallisesti merkittävän hankkeen etenemisessä. Jatkamme siis koelentoa suunnitelman mukaisesti vielä noin puolen tunnin ajan, kunnes koneen vakautuskokeissa ilmenee vika, joka vaatii joka tapauksessa uusintalentoa. Matalalla konetta maksiminopeudelle kiihdytettäessä sivuperäsimen trimmaus ei pysy sallituissa rajoissa, eikä asialle ole lennon aikana mitään tehtävissä, joten keskeytämme tehtävän ja minä pyydän lennonjohtajalta lähestymisselvityksen takaisin Hallin tukikohtaan.

Hiljaa mielessäni olen tilanteen saamasta käänteestä mielissäni. Se kohta selässäni, jossa vihlaisu aiemmin tuntui, ei tunnu enää normaalilta vaan on lennon edetessä alkanut todella vaivata. Nopeilla suihkukoneilla lennettäessä aivan tavalliset suunnanmuutokset vaativat monen G:n kuormituskertoimia ja jokaikinen näistä on ensimmäisen vihlaisuun jälkeen tuntunut todella pahalta.

Lähestymisen ja laskeutumisen pystyn lentämään normaalisti, koska niiden aikana ei tarvitse käyttää merkittäviä kuormituskertoimia. Koelentoinsinööri on kuitenkin selvästi ymmärtänyt, että jotain on edelleen pielessä. Paluulennon aikana hän varmistelee pari kertaa huolestuneen kuuloisena, että pystynhän tuomaan koneen

normaalisti laskuun. ”Olen aivan kunnossa”, vakuutan hänelle ja tunnustelen samalla jalkojeni liikettä ja voimaa, jotta lisääntyvästä kivusta huolimatta kaikki varmasti toimii normaalisti.

Saamme laskeuduttua ongelmitta. Laskeutumisen jälkeen teemme normaalit koelennoille kuuluvat toimenpiteet ja tarkastukset, ja kun olemme päässeet takaisin lentokonetehtaan seisontapaikalle, sammutan moottorin. Tällä kerralla paikalla ei ole ylimääräisiä katselijoita, koska työaika on päättymässä ja ihmiset ovat valmistautumassa kotiinlähtöön. Minun päiväni venyisi kaikkine paperitöineen vielä reippaasti yli virka-ajan, mutta koelentäjälle se on aivan normaalia.

Kun avaan kuomun ja nousen koneesta, alaselkäni muistuttaa välittömästi itsestään. Vihlaus. Heittoistuilma ohjaamon reunuksen yli koneen viereen tuoduille tikkaille harpatessani tulee toinen, ja jalkani meinaavat pettää alta. Jokaisella neljällä askelmalla tukeudun varuiksi tikkaiden kaiteeseen. Onnekseni uusia vihlausuja ei kuitenkaan tunnu. Vähän myöhemmin, kävellessäni lennon jälkeisiin paperitöihin, huomaan kuitenkin varovani askeleitani ja alan puntaroida kiivaasti, pitäisikö minun tehdä tuntemuksistani virallinen raportti. Jostain syystä kuitenkin hylkään ajatuksen. Sen sijaan päädyn täyttämään normaalit lennon jälkeiset paperityöt ja päätän arvioida tilannettani uudelleen viikonlopun aikana.

Olen ehtinyt olla sotilaslentäjänä kaksikymmentä vuotta ja työskennellä hävittäjälentäjänä, lennonopettajana ja lentueen päällikkönä ennen koelentäjän uraani. Tämänpäiväinen lento on vain yksi yli sadalla koneetyypillä lentämistäni, ja lennon raporttia kirjoittaessani tiedän olevani yksi kaikkein kokeneimmista Hawkilla lentävistä Ilmavoimien ohjaajista.

Täytän lentosuoritusilmoituksen, aivan kuten tuhansia kertoja aiemminkin. Sitten kävelen jo illaksi hiljentyneestä Koelentokeskuksesta autolleni. Istun autoon selkääni varoen, mutta liikkeelle päästesäni ajatukseni siirtyvät jo edessä olevaan pitkään viikonloppuun ja suunniteltuihin pihatöihin. Minun pitäisi levittää kuorma multaa ja kylvää uusi ruoho aiemmin kesken jääneeseen pihan nurkkaan. Viikonloppua miettiessäni en osaa arvata, että multa jää minulta levittämättä.

UNELMA LENTÄMISESTÄ

Olen halunnut hävittäjälentäjäksi niin pitkään kuin muistan. Itse asiassa pidempäänkin. Vanhempani ovat kertoneet, kuinka jo kolmevuotiaan päättäväisyydellä kerroin, että minusta tulee taistelulentäjä. Asuimme tuolloin perheeni kanssa Tampereen Tesomalla, jossa rakentelin lentokoneen ohjaamoita ja lentokoneita keittiön tuoleista ja autoradan paloista. Eivätkä ne olleet mitä tahansa lentokoneita, vaan aina erilaisia hävittäjiä. Itse olin hävittäjälentäjänä kyhäämässäni etuohjaamossa vihreä Jofan jääkiekkokypäriä päässä uninallan toimitaessa perämiehen virkaa takaohjaamossa.

Aivan kaikki lentämiseen liittyvä kiinnosti minua tavattomasti, ja isäni saikin olla yhtenä askartelemassa paperilennokkeja ennen kuin opin taittelemaan niitä itse. Myös leijat, balsalennokit, lentävät propellit ja monet laskuvarjohahmot tulivat tutuiksi. Henkilökohtaisen tuntuman laskuvarjohyppyyn sain, kun hyppäsin omakotitalomme katolta äitini Italiasta tuliaiseksi saama designsateensuoja laskuvarjonani. Hyppykokeilu päättyi haavereita, vaikka sateensuojasta tuli sen seurauksena entinen. Toimintani kyseenalaistaneille vanhemmilleni kerroin sateensuojan jarruttaneen hyvin pudotusta.

Ennen katolta hyppäämistä aiheutin huolta kiipeämällä jo taaperona kaikkiin mahdollisiin paikkoihin, ensin keittiön pöydälle ja kirjahyllyyn ja vähän myöhemmin lyhtypylväisiin ja kerrostalojen katoille. Mitään varsinaista syytä en kiipeilemiseeni koskaan tarvinnut, jännityksessä ja näkökulman avartamisessa oli minulle palkintoa riittävästi. Aktiivinen kiipeily ja korkeista paikoista hyppiminen

ei aina mennyt suunnitelmieni mukaan, ja minusta tuli säännöllinen vieras kotipaikkakuntani terveyskeskuksessa ja röntgenvastaanotolla. Onnekseni en kuitenkaan koskaan lapsuudessani murtaanut isompia luita ja selvisin lukuisista tapaturmista nyrjähdyksillä ja venähdyksillä. Arvelen kuitenkin aiheuttaneeni huolta vanhemmilleni, jotka eivät olleet kovinkaan ihastuneita ilmiselvistä elämyshakuisuudestani.

Varttuessani lentäminen ja lentokoneet kiinnostivat minua aina vain enemmän, ja suureksi onnekseni paras lapsuudenkaverini jakoi kiinnostukseni. Kaiken lisäksi kaverini isä Harri oli purjelennon pioneereja Tampereella ja harrasti edelleen innokkaasti purjelentoa minun ja kaverini ollessa alakouluikäisiä. Harrin kanssa pääsimme aina lentokentän laidalle koneita katselemaan ja erilaisten koneiden ohjaamoihin istumaan. Parhaimpia reissuja olivat tietysti ne, jolloin pääsimme siirtolennolle purjekoneiden hinauskoneen kyytiin. Hinauskoneita Tampereen ilmailuyhdistyksellä oli kaksi, joista molemmat olivat kaksipaikkaisia. Vanhempi koneista oli kangasverhoiltu Piper Super Cup ja uudempi oli lentokerholaisten omin käsin rakentama puurakenteinen PIK-15 Hinu. Kaksipaikkaisuus ei noihin aikoihin haitannut kahden kaveruksen kyytiin ottamista, koska mahduimme ystävänä kanssa istumaan samalle penkille ja turvavyö ylettyi vaivatta meidän molempien ympärille.

Eräs hienoimpia lapsuuden kokemuksiini oli, kun kesäisin pääsimme Harrin mukana Jämijärven lentopaikalle viikoksi seikkailemaan. Teimme näitä reissuja Jämijärvellä monina peräkkäisinä kesinä, ja ohjelma oli aina samantyyppinen. Harri lensi purjekoneilla aina sään salliessa, ja me seikkailimme kaverini kanssa metsissä, hiekkaharjulla, lentokentän laidalla ja tietysti lentokonehalleissa. Jo kuusi- ja seitsemänvuotiaina saimme käytännössä touhuta mieleemme mukaan, ja syömisetkin hoidimme omaan tahtiimme ja tyyliimme lentopaikan ravintolan tarjoamassa noutopöydässä.

On varmaankin helppoa arvata, että kaikki keksimämme tekemiset eivät olleet ihan loppuun asti ajateltuja, mutta kaikesta huolimatta välttyimme isommilta haavereilta. Päivät Jämillä kuluivat kahdestaan

seikkaillen aina siihen asti, kun purjelentokeli illalla hiipui auringon laskiessa ja koneet viimein palasivat kotitukikohtaansa. Aina illalla lento-kerholaiset lämmittivät nykyisen seikkailupuiston hiihtoputkea vastapäätä olevan punamullalla maalatun saunan. Saunan erikoisuutena oli kiuaskivinä olleet hiidenkirnuista löydetyt sileät pyöreät kivikuulat ja löylynheitto, joka tapahtui hanasta kääntämällä. Saunan hämärässä istuin hiirenhiljaa kuunnellen, kun oikeat purjelentäjät kertoivat päivän tapahtumia ja kertoivat muita lentojuttuja.

Uskon, että meille osoitettu luottamus ja kokemamme vapaus määritteli ainakin minua ihmisenä vuosiksi eteenpäin. Lisäksi lentokoneisiin tutustuminen, purjekoneissa istuminen ja hinauskoneiden kyytiin pääseminen oli äärettömän arvokas kokemus jo valmiiksi lentämisestä kiinnostuneelle pikkupojalle.

Täynnä virtaa

Olin hyvin energinen lapsi, ja viisaat vanhempani alkoivat kanavoida tuota energiaa erilaisiin urheiluharrastuksiin. Jääkiekkoa aloin pelata neljän vanhana Tampereen Ilveksessä, ja jalkapalloharrastuksenkin aloitin ennen kouluikää. Ennen seurajoukkueeseen liittymistä pelasimme jääkiekkoa Tampereen Tesomalla kentällä, jonka vanhemmat olivat itse jäädyttäneet kerrostalojen sisäpihalle. Peleihin osallistuin aluksi tavallisilla talvikengillä, mistä oli seurauksena aivotärähdys tai pari, kun saappaat lipesivät liukkaalla jäällä. Yhden tällaisen kerran jälkeen minua kymmenen vuotta vanhempi Outi-siskoni joutui tiukkaan paikkaan, kun kaatumisen jälkeen sain kiekon kasvoihini sellaisella voimalla, että se jätti jälkeensä ompelemista vaatineen haavan.

Matkapuhelimia ei tietenkään vielä ollut, ja 14–15-vuotias siskoni joutui turvautumaan julkisiin kyyteihin, kun vanhemmat olivat vielä töissä. Palasin siis kotiin kasvot verta valuen, eivätkä mitkään laastarit tai siteet tuntuneet tyrehdyttävän verenvuotoa, joten jotakin oli keksittävä. Lähdimme kävellen läheiseen terveyskeskuksen etätoimi-paikkaan ja ehdimme perille juuri ennen ovien sulkemista. Kello

oli tosin jo niin paljon, että paikan ainoa lääkäri oli ehtinyt poistua paikalta.

Ystävällinen sairaanhoitaja otti meidät kuitenkin vastaan, mutta totesi pahoitellen, että hän ei voi tehdä oikein mitään, sillä hänellä ei ole lupaa antaa puudutusta haavan ompelemista varten. Vaihtoehtoinamme oli siis matkustaa linja-autoilla Tesomalta kaupungin toiselle laidalle keskussairaalaan, jossa haava ommeltaisiin asianmukaisesti puudutettuna, tai sitten hän voisi ommella haavan ilman puudutusta. Siskoni kannustamana päädyimme ompeluun ilman puudutusta, ja minulla on elävä muistikuva tikkauksen jälkeisistä ”kyllä olit reipas poika” -kannustuksista.

Luistelun aloitin siskolta perityillä valkoisilla kaunoluistimilla, joissa oli pehmeä karvakaulus varren suussa. Kun muut lapset pilkkasivat minua kutsumalla luistimiani tyttöjen luistimiksi, huusin pihalta kolmanteen kerrokseen: ”Äiti, äiti, tuu ikkunaan, täällä huutaa Jukka.” Äidin ilmestyttyä huolestuneena parvekkeelle kysyin edelleen huutamalla: ”Noi sanoo näitä likkojen luistimiksi – eihän nää oo likkojen luistimet?” ”Ei ole likkojen luistimet”, kuului vastaus, ja minä palasin tyytyväisenä pelaamaan jääkiekkoa valkoisissa karvakaulusluistimissani.

Jääkiekkovarusteiden saatavuus oli kai heikompaa 1970-luvulla kuin tänä päivänä tai sitten neljävuotiaan orastavaan kiekkokiinnostukseen ei haluttu heti investoida, koska ensimmäisen kiekkokauteni Ilveksessä pelasin isosiskoni ja äitini yhteistuumin vanhoista tummansinisistä samettihousuista räätälöimissä ”jääkiekkoshortseissa”, joihin oli reiden sivuun ommeltu keltaiset vauhtiraidat. Oikean näköiset hokkarit olin kuitenkin ehtinyt saada.

Järkähtämätön ja joskus jääräpäinen asenteeni sai minut jatkamaan jääkiekkoharrastusta vastoinkäymisistä ja ulkopuolisten mielipiteistä huolimatta. Vain muutamaa vuotta myöhemmin haluni kehittyä ja jatkuva pyrkimys parempaan johtivat siihen, että jääkiekosta tuli koulun ohella lähes päivätyö itselleni ja vähintään puolipäivätyö vanhemmilleni. Tultuani valituksi Tampereen Ilveksen ikäkausijunioreiden edustusjoukkueeseen varusteiden laadussa tai määrässä ei ollut

valittamista, mutta juniorien vanhemmat kantoivat varustehankinnoista edelleen huomattavan taloudellisen taakan. Erilaisia talkoo- ja rahankeruutapahtumia oli tämän tästä. Itse myin ovelta ovelle tarroja, arpoja, pikkuleipiä ja joulukalentereja. Monien vapaaehtoistöiden lisäksi vanhempani toimivat autonkuljettajina ja joukkueen huoltajina sekä möivät teatterilippuja työpaikallaan. Uurastuksen seurauksena joukkueemme oli sen verran rahoissaan, että sille ostettiin oma linja-auto, jolla matkasimme viikoittain peleihin ja leireille ympäri eteläistä Suomea.

Jääkiekon ja jalkapallon lisäksi pelasin pesäpalloa ja lentopalloa, kun levottomalle aktiivisuudelleni haettiin purkautumiskanavia. Teini-iässä joukkuelajien asettamat tiukat aikatauluvaatimukset alkoivat kuitenkin tuntua ahdistavilta, koska olin jo tutustunut lasketteluun ja purjelautailuun, jotka molemmat tarjosivat uudenlaisen vapauden tunteen. Jääkiekon pelaaminen seuran edustusjoukkueessa tarkoitti huomattavien taloudellisten ja ajallisten uhrausten lisäksi jatkuvaa kilpailua pelipaikasta. Lisäksi se vaati sitoutumista ympärivuotiseen harjoitteluun ja omatoimisten harjoitteiden tunnollista suorittamista. Omatoimisen jääkiekkoharjoittelun sijasta olin jo suunnannut kiinnostukseni intohimoiseen purjelautailussa ja laskettelussa kehittymiseen, ja niinpä minut pudotettiin viidentoista vanhana pois Ilveksen jääkiekk junioreiden edustusjoukkueesta. Se oli hyvin ristiriitainen kokemus, olinhan pelannut ryhmässä kuusi tai seitsemän vuotta ja kaverit olivat tulleet tutuiksi. Edustusjoukkuepaikan menettäminen tuntui henkilökohtaiselta epäonnistumiselta, kun pelipaikasta oli tottunut taistelemaan onnistuneesti useampana vuotena peräkkäin. Edustusjoukkue rakennettiin tuolloin joka vuosi uudelleen, joten mitään pysyviä kiinnityksiä joukkueeseen ei kenelläkään ollut. Seuraavan kauden pelipaikka piti ansaita edeltävän kauden näytöillä ja kesän aikana järjestetyillä harjoitus- ja valintaleireillä.

Kiekkojoukkueesta ulos joutumisen jälkeen samassa tilanteessa ollut kaverini ehdotti, että liittyisimme johonkin toiseen joukkueeseen, hakisimme yhden talven vauhtia sieltä ja pyrkisimme sitten

uudelleen Ilveksen edustusjoukkueeseen. Ensimmäisen pettymyksen hälvennyttyä uusi tilanne tuntui kuitenkin vapauttavalta, enkä hakeutunut uuteen joukkueeseen. Sen sijaan keskityin purjelautailuun ja lasketteluun ja aiheutin jälleen harmaita hiuksia vanhemmilleni juuri, kun he olivat vapautuneet aikaa vievän ja kalliin jääkiekkoharrastuksen tukemisesta.

Minulle purjelautailu ja laskettelu avasivat kokonaan uudenlaisen elämysmaailman ja mahdollisuuden haastaa itseäni. Vauhdikkaat, fyysiset ja ajoittain hurjapäisyyttä vaativat lajit tuottivat sellaisen vapaudentunteen, jota en ollut aiemmin kokenut. Kiinnostuksen kohteisiini intohimoisesti suhtautuvana olinkin purjelaudallani vesillä reilusti ennen kuin jäät olivat rannoilta sulaneet ja jatkoin kautta aina siihen asti, kunnes järvi jäättyi uudestaan. Talvella hankiuduun laskettelumäkeen keinolla kuin keinolla, ja tarvittaessa köytin varusteeni polkupyörän runkoon kiinni ja suoraan koulusta päästyäni poljin vajaan kymmenen kilometrin matkan lähimpään laskettelurinteeseen. Molempien lajien kehitystä ja uusimpia tuulia seurasin tiiviisti sekä koti- että ulkomaisista alan julkaisuista ja yritin parhaani mukaan ottaa vaikutteita ja opetella uusia temppuja lajien uranuurtajien esimerkkiä seuraten. Jälleen sain olla vanhemmilleni kiitollinen harrastusteni tukemisesta, koska palavan innostukseni seurauksena välinepäivityksiä piti tehdä melko usein.

Suomalainen purjelautailu oli 1980-luvun puolivälissä murroksessa, kun siihen tuli uusia vaikutteita maailmalta. Perinteiseen kolmioratapurjehdukseen tarkoitettujen pitkien ja raskaiden lautojen rinnalle alkoi tulla pieniä kölittömiä ”fun-lautoja”, jotka oli tarkoitettu kovassa tuulessa hyppimiseen, aalloilla ajeluun ja hurjapäiseen hauskanpitoon. Tämä uusi tapa purjelautailla puhutteli minua, ja vaihdoin välineeni nopeasti tämän uuden suuntauksen mukaisiksi.

Pahaksi onneksi kaikki markkinoiden uudet harrastusvälineet eivät olleet muuttuneiden vaatimusten tasolla, ja aluksi uusien, rajumpan menoon tarkoitettujen purjelautojen peräsimet tahtoivat re-

peytyä hypyissä irti. Useamman kerran olin suoranaudessa merihädässä ohjauskyvyttömän laudan kanssa keskellä myrskyävää Tampereen Pyhäjärveä. Onneksi huolehtivaiset vanhempani kävivät tarkastamassa tilanteeni, ellen ilmaantunut sovittuna ruoka-aikana kotiin, ja aina sain hinauskyödin kotirantaan.

Minulle merihätää suurempi harmi oli se, että rikkoutumisten jälkeen purjelautailuvälineet seisoivat joskus viikkoja odottamassa takuukorjausta, enkä silloin tietenkään päässyt harrastamaan.

Laskettelua ravisteli vastaava murros, kun perinteisten tekniikoiden ja ratalaskun rinnalle tuli freestyle, jossa laskettiin kumpareita ja hypittiin hyppyreistä. Kulttuurin muutos laskettelussa oli melkoinen, ja hyppyreitä laskettelurinteeseen rakentaessamme jouduimme uhmaamaan rinteiden sääntöjä. Minuakin uhattiin kausikortin menetyksellä, mikäli vielä yrittäisin edistää laskettelun uusia tuulia hypyreitä rakentamalla. Tänä päivänä ei taida olla olemassa niin pientä laskettelukeskusta, etteikö siellä olisi muutamaa tarkoituksella rakennettua hyppyriä ja muuta suorituspaikkaa hauskan pitämiseksi.

Myöskään kaikki lasketteluvälineet eivät vastanneet uuden freestylen vaatimuksia. Laskettelumononi särkyivät hyppyjä harjoittellessani tai kumpareita laskiessani lukemattomia kertoja, ja jokainen särkyminen tarkoitti aina taukoa harrastamisessa, kun monet lähetettiin maahantuojoille ja sieltä toimitettiin uudet särkyneiden tilalle. Joskus hajosivat myös sukset, mutta niiden kohdalla en ollut yhtä onnekas maahantuojan kanssa, joka ei korvannut itse aiheutettuja hajoamisia.

Kun olin kavereideni kanssa Iso-Syötteellä laskettelemassa, näin ensimmäistä kertaa tarkoituksella rakennettuja kumpareikkoja. Olin tietenkin pakahtua innostuksesta, vaikka Kästle-merkkiset suurpujottelusukseni eivät oikein hyvin kumpareiden laskemiseen soveltuneetkaan. Kumpareikkoa laskiessani kaaduinkin toistuvasti, kun jompikumpi sukki irtosi jalastani, mielestäni turhan helposti ja aivan aiheetta. Tilanteeseen turhautuneena kiristin siteeni niin sanotusti tappiin eli niin kireälle, etteivät siteiden turvallisuusmekanismit aukaise siteitä missään tilanteessa. Idea ei ollut niin hyvä kuin miltä se ensin tuntui.

Parin laskun jälkeen suksien pysyessä jalassa itsevarmuuteni lisääntyi, samoin vauhti. Lopputuloksena oli näyttävä kaatuminen keskellä kumpareikkoa ja suksien irtoaminen jalasta. Siteet eivät kuitenkaan olleet auenneet, vaan ne irtosivat suksista tehden lasketteluvälineistäni samalla haitaria muistuttavan nipun repsottavia puunsäleitä. Loppuloman laskettelin vuokrasuksilla. Valitettavasti tämä ei ollut viimeinen kerta, kun uuden laskettelukulttuurin edistäminen koitui suk-sieni tuhoksi.

Ensimmäinen yksinlento

Viimein kuusitoista täytettyäni pääsin toteuttamaan kaikkein suurinta intohimoani lentämistä, kun suoritin purjelentolupakirjan hiukan tavallisuudesta poikkeavin järjestelyin. Kaverini isä saattoi opetuslupansa vuosien tauon jälkeen voimaan ja järjesti minulle ja pojallensa Ilmailulaitoksen siunauksella oman purjelentokurssin. Intensiivisen ja samalla filosofisen lentokoulutuksen mahdollistaneella kurssijärjestelyllä oli merkittävä vaikutus tulevaan lentäjän uraani ja ajatteluuni lentämisestä.

Ennen kurssin aloittamista Harri laittoi meidät lukemaan Richard Bachin *Lokki Joonatanin*, ja se teki minuun suuren vaikutuksen. *Lokki Joonatanin* viesti yksilöllisestä ajattelusta ja täydellisyyteen pyrkimisestä osui lentämisen ja aerodynaamisten ilmiöiden täyttämään mieleeni, enkä missään vaiheessa työuraani unohtanut kirjan sanomaa. Harrilla oli erinomaisen lennonopetuksen lisäksi myös aina aikaa syvälliseen pohdiskeluun lentämisen olemuksesta. Aina tilanteen salliessa Harri laajensi kurssimme oppimäärää ja opetti taitolentoa ja muita erikoistaitoja laajemmin kuin virallinen lentokoulutusohjelma edellytti.

Unohtumattomimpia kokemuksia purjelentokurssilta taitolennon lisäksi olivat ensimmäiset yksinlennot kaksipaikkaisella purjekoneella kesäisen illan tyyneydessä auringon ollessa jo hyvin matalalla. Ensimmäiselle yksinlennolle lähteminen oli niin jännittävää, että tuskin muistan koneeseen vyöttäytymisestä tai lentoonlähdestä mitään.

Tampereen Teiskon lentopaikalla oli 1980-luvun puolivälissä käytössä lentokonehinaus, eli moottoriton purjekone kytkettiin kiitotiellä hinausköyteen, jota veti tätä tarkoitusta varten rakennettu hinauskone. Määrätyn korkeuden saavutettuaan, eli koululentojen kohdalla viidessäsadassa metrissä, purjekoneen ohjaaja kertoi radiolla irrottautuvansa hinauksesta. Ilmoituksen jälkeen hän irrotti hinausköyden ja aloitti vasemman kaarron hinauskoneen kaartaessa oikealle.

Harrastuspaikan hankalasta sijainnista johtuen en pystynyt lentämään purjelentokoneilla niin usein kuin olisin toivonut, mutta jonkin verran ilmailukokemusta ehdin silti hankkia. Kurssin jälkeiset yksinlennot olivat minulle unohtumattomia, koska niissä yhdistyi oman epävarmuuden aiheuttama jännitys ja omin päin lentämisen tuottama riemu.

Ensimmäisellä yksinlennollani huomasin säätäväni hinauksen aikana koneen kuomussa olevaa tuuletusaukkoa. Olin aikaisemmin kuullut kahden kokeneen purjelennonopettajan keskustelevan oppilaistaan ja toisen toteavan, että lentokonehinauksessa haluttu koulutustaso on saavutettu silloin, kun oppilaat voivat koneen ohjaamisen ohella keskittyä muihinkin asioihin ja alkavat säätää tuulettusta hinauksen aikana. Havainto rauhoitti mieltäni ja loppulento oli mahtava kokemus. Aloittelevalle purjelentäjälle hinauksessa oleminen oli stressaava ja tarkkuutta vaativa suoritus, ja jos kapasiteettia riitti ohjaamisen lisäksi muihin touhuihin ohjaamossa, oppiminen oli hyvällä mallilla.

Ensimmäisen yksinlentoni purjekoneella lensin 20.7.1986 kello 20.41, ja lento kesti kaksitoista minuuttia. En ollut uskoa todeksi, että ohjasin konetta yksin ja olin todellakin lentämässä. Tunnustelin koneen liikkeitä ja katselin ympärilläni levittäytyvää maisemaa ihmetyksen vallassa – lännessä matalalta paistava aurinko kimalsi Näsijärven selällä ja idässä oli jo nähtävissä illan tummeneva sinerrys. Ilma oli leuto, tuulenvirekään ei tuuppinut konettani ja ympärillä kuului ainoastaan ilmavirran suhina koneen rakenteissa ja kuomun ympärillä. Lennon harjoittelun aiheina olivat kaarrot oikealle ja vasemmalle,

mutta tosiasiasa lento oli eräänlaista mäenlaskua tai liukua kohti laskeutumista heti hinauksesta irrottautumisen jälkeen.

Ellei tarjolla ole nousevia ilmavirtauksia, purjekone liukuu loivasti, mutta vääjäämättömästi takaisin kohti maanpintaa. Suomessa nousevia ilmavirtauksia syntyy ensisijaisesti auringon lämmittäessä maanpintaa, jolloin ympäröivää ilmassa enemmän lämmennyt ilma alkaa nousta ylöspäin. Tästä syntyy pystysuoria ilmavirtauksia, joita kutsutaan termiikeiksi tai purjelentäjien keskuudessa nostoiksi. Nostot ovat kuin näkymättömiä joitakin kymmeniä metrejä läpimitaltaan olevia torneja, joita tuuli painaa jonkin verran kallelleen. Oikein kuivana kesäpäivänä taivas pysyy kirkkaana, mutta tavallisesti niiden nostojen tai termiikkien yläosa on tunnistettavissa kukkakaalia muistuttavasta cumuluspilvestä, joka muodostuu termiikin yläpään ilmassa olevan veden tiivistyessä näkyväksi vesihöyryksi.

Purjelentäjä voi pysytellä lähes koko päivän ilmassa liukumalla termiikistä tai nostosta toiseen ja kaartamalla ja keräämällä aina korkeutta sopivan noston löytäessään. Sopivassa nostossa ilmavirta ylöspäin on nopeampi kuin purjekoneen vajoamisnopeus, jolloin purjekone nousee erotuksen suuruisella nopeudella ylöspäin. Tätä samaa ilmiötä linnut hyödyntävät silloin, kun näet esimerkiksi kurkien tai haukkojen keräävän korkeutta kaartelemalla paikallaan siipiään räpyttämättä. Ei ole suuri yllätys, että linnut ovat aina tehokkaampia nostojen hyödyntäjiä kuin purjelentäjät koneineen.

Purjelentoa harrastaessani sain kaksi kertaa kaartaa samassa nostossa lintujen kanssa, ja molemmilla kerroilla kokemus tuntui aivan epätodelliselta. Ensimmäinen kerta sattui yhdellä ensimmäisistä yksinlennoistani, kun minulla oli lennonopettajaltani lupa etsiä ja hyödyntää termiikkejä kentän välittömässä läheisyydessä.

Hinauksessa seuraan korkeuden lisääntymistä ja tarkkailen oman koneeni ja hinauskoneen liikkeitä, koska ne kertovat koneen mitareita nopeammin nousevista ja laskevista ilmavirtauksista. Irrotan koneeni hinauksesta kolmensadan metrin korkeudessa kiitoradan

lounaispuolella Teiskon moottoriradan yläpuolella, ja heti irrottautumisen jälkeen huomaan koneeni osuneen nousevaan ilmavirtaukseen, minkä myös mittarit vahvistavat. Aloitan vasemman kaarron ja yritän löytää termiikistä sen voimakkaimmin nousevan kohdan pyörteilevien ilmavirtausten tuuppiessa konettani ylös ja alas noston reunoilla. Näkökenttäni koneen kuomun ulkopuolelle on teipattuna punainen villalanka, joka heiluu oikealle ja vasemmalle koneen töyssyessä eteenpäin, ja joudun kiinnittämään erityistä huomiota ohjaamiseen pitääkseni villalangan vakaasti keskellä kuomua. Varsinkin aloitteleville purjelentäjille kuomuun teipattu villalanka on kaikessa yksinkertaisuudessaan yksi koneen tärkeimmistä mittareista, koska se näyttää välittömästi, kuinka suoraan ja puhtaasti kone lentää.

Pian meno tasoittuu, kun onnistun kaartoa vuoroin jyrkentämällä ja loiventamalla pääsemään noston keskelle. Koneeni nousunopeusmittari eli variometri vakiintuu näyttämään kolmea metriä sekunnissa nousua, ja pystyn keskittymään maisemaan ja ilmatilaan ympärilläni. Olen päivän ensimmäinen kone Teiskon taivaalla, joten minulla olisi hyvinkin kymmenkunta minuuttia omaa ilmatilaa käytössä ennen kuin hinauskone toisi seurakseni seuraavan purjekoneen. Nostossa kaartaessani seuraan kentän tapahtumia ja huomaan lounaistuulen ajavan minua hitaasti itäänpäin. Tilanne on hiukan epämurkava, koska purjelennolle varattu ilmatila loppuu vain muutama kilometri kentän itäpuolella, joten minun on pian pakko luopua nostostani ja liittää takaisin länteen päin etsimään seuraavaa nostoa.

1 200 metrin korkeuteen noustuani alan lähestyä cumuluspilvien alareunassa olevia pilvenhapsuja samalla, kun olen tullut aivan purjelentotoiminnalle varatun alueen rajalle. Teen päätöksen irtautua nostosta ja suuntaan lounaaseen kohti Velaattajärveä ja kauempana näkyvää Näsijärven selkää. Muistaen opettajaltani saamani kehotuksen pysyä kentän välittömässä läheisyydessä pidän kentän koko ajan näköpiirissäni ja päätän kaarta takaisinpäin, ellen löytäisi uutta nostoa alle viiden kilometrin etäisyydeltä kentästä. Seitsemänsadan metrin

korkeuteen liu'uttuani nousunopeusmittarini kertoo taas selvästi nousevasta ilmapvirtauksesta ja aloitan vasemman kaarron.

Tällä kerralla osun noston keskelle ensimmäisellä yrittämällä ja tunnen pientä tyytyväisyyttä suorituksestani. Muutaman ympyrän kaarrettuani huomaan liikettä alapuolellani, ja tarkemmin katsoessani näen suuren harmaan linnun kaartavan samassa nostossa kanssani. Aivan innoissani seuraan lintua samalla, kun yritän lentää mahdollisimman hyvin noston keskellä ja tarkkailla ilmatilaa muiden koneiden varalta. Lintu nousee nostossa selvästi minua nopeammin ja tunnistan sen pian kurjeksi. Samalla huomaan, että lintuja on kaksi. Kurjet kaartavat nostossa minun kiertämäni ympyrän sisäkehällä ja korkeuteni saavutettuaan katselevat minua päätänsä kallistellen vain reilun kymmenen metrin etäisyydeltä. Linnut ovat niin lähellä, että näen selvästi niiden punaiset pääläet ja silmien takana olevat valkoiset raidat, kun ne siipiä räpäyttämättä nousevat ohitseni. Olen jälleen päätynyt lähelle pilven pohjaa ja katselen ihmetellen, kun kurjet jatkavat muutta mutkitta nousuaan suoraan pilveen. Minulla ei lentosääntöjen puolesta ole pilveen asiaa, mutta ei myöskään siksi, että olen kuullut aloittelevan lentäjän eliniänennusteen olevan alle kaksi minuuttia sen jälkeen, kun hän on tahtomattaan päätynyt lentämään pilven sisään. Oikaisen koneeni hyvillä mielin kohti kenttää yhtä unohtumatonta kokemusta rikkaampana.

Tiesin jo taaperoikäisenä, mikä ammattini tulisi olemaan, ja minulla oli myös melko varhain koululaisena omasta mielestäni hyvä käsitys tulevaan ammattiini vaadittavasta opiskelusta. Käsitökseni mukaan koulussa ei juurikaan opetettu sellaisia aineita, joista olisi hävittäjälentäjän työssä hyötyä, joten opiskelumotivaationi kouluvuosinani ei ollut kaksinen. Englannin sanoja opiskelin pääasiassa vanhempieni pakottamana, samoin kuin kertotauluja ja muuta matematiikkaa.

Kotona opiskelumotivaatiani yritettiin kohentaa erilaisilla kannustuspuheilla siitä, että tulevassa ammatissani tarvitsisin kielitaitoa ja matematiikkaa, mutta itse tiesin paremmin. Ironia ei olisi voinut

olla suurempi, kun vuosien myötä paljastui, että matematiikka oli ammatissani elinehto ja työkielikin vaihtui lopulta lähes täydellisesti englanniksi. Onnekkaisesti jotkin asiat tarttuivat päähäni luontaisesta uteliaisuudesta johtuen ja pääsin lukioon 8,7:n keskiarvolla. Lukioista kirjoitin itseni ulos 8,1:n keskiarvolla ja magnan ylioppilastodistuksella, jotka onnekseni riittivät lento-RUKin pääsykokeisiin pääsemiseen.

Lukioaikani seurustelin jonkin aikaa samalta kylältä olleen tytön kanssa, ja ensimmäisiä kertoja hänen kotonaan vieraillessani kävi ilmi, että hänen isänsä työskenteli Hävittäjälentolaivue 21:n Hawk-lentueen teknisenä johtajana Pirkkalan tukikohdassa. Minusta oli äärettömän jännittävää nähdä Ilmavoimien siniset virkavaatteet roikkumassa eteisen naulakossa, vaikka tuolloin en arvomerkeistä tai muistakaan sotilasvaatteissa käytettävistä merkeistä mitään ymmärtänytkään. Tietämättömyydestäni huolimatta ymmärsin sen verran, että tämä mies oli päivittäin tekemisissä hävittäjäkoneiden ja sotilaslentämisen kanssa. Yritin hienovaraisesti udella hänen töistään, ja pian esille tuli myös oma pitkäaikainen unelmani hävittäjälentäjän urasta sekä aikaisempi ilmailukokemukseni purjelentokoneilla.

Kertoessani hävittäjälentäjäunelmastani tyttöystäväni isälle kuvittelin meidän löytäneen yhteistä maaperää. En ymmärtänyt lainkaan, kun suuresti arvostamani mies murahti vain lyhyesti, että ”vai sillä tavalla”, ja poistui omiin puuhiinsa. Vähän myöhemmin palasimme asiaan, ja yllätyksekseni hän suhtautui varsin kielteisesti unelmaani eikä salaillut mielipidettään. Hän kertoi vakuuttavasti, kuinka stressaavaa ja fyysisesti äärimmäisen rasittavaa hävittäjälentäjän työ on. Lentäjien selkä- ja niskavaivat tuli käytyä läpi, ja siihen aikaan käytössä oli sellainenkin termi kuin ennenaikainen vanheneminen tai keinovanheneminen. Tuolloin hävittäjälentäjien eläkeikä oli alimmillaan 39 vuotta, ja hän kertoi, minkälaisia asioita sellaisen eläkeiän asettamisen takana piileskeli.

Minä olin 17-vuotias ja tietysti kuolematon, joten kaikki varoituspuheet valuivat kuin vesi hanhen selästä – pisaraakaan ei tarttunut

höyheniin. Viimeisenä vaikutuskeinonaan tyttöystäväni isä järjesti minulle vierailun Pirkkalaan sijoitettuun hävittäjälentolaivueeseen ja toimi itse esittelijänä.

Kuljimme läpi kaikki lentokonehallit sekä ohjaajien ja mekaanikkojen oleskelu- ja taukotilat. Tutustuimme tietysti myös halleissa olleisiin koneisiin, joista en olisi millään saanut kyllikseni. Huolimatta sydämellisestä ajatuksesta ja selvästi varoittleviksi värittyneistä esittelypuheista laivuevierailu vaikutti minuun täsmälleen päinvastoin kuin oli tarkoitus. Palaneen kerosiinien tuoksu koneiden seisonta-alueella, synkät ja voimaa uhkuvat Drakenit sekä sulavalinlaiset Hawkit saivat mielikuvitukseni laukkaamaan, puhumattakaan lentovarusteista – kypäristä, happinaamareista, liiveistä ja G-housuista, joita roikkui ohjaajien pukuhuoneiden naulakoissa. Vierailun jälkeen en olisi voinut olla varmempi tulevasta ammatinvalinnastani.

ENSIASKELEET KOHTI UNELMAA

Vuonna 1988 Ilmavoimien lentäjäksi haettiin vapaaehtoisena, ja koska hakeminen tapahtui viimeisen lukiovuoden aikana, koulutodistuksena käytin lukion toisen luokan todistusta. Hakulomakkeen täyttäminen ja siihen aikaan ihan oikeiden papereiden lähettäminen oli jännittävä kokemus, koska mielessäni ei ollut edes käynyt mitään vaihtoehtoa Ilmavoimien lentäjän uralle, enkä ollut uhrannut ajatus-takaan sille, mitä tekisin, jos en pääsisikään lentäjäksi tai tulisi hyväksytyksi edes pääsykokeisiin. Kuukauden odottelun jälkeen huokaisin kuitenkin helpotuksesta, kun posti toi kutsun lento-RUK 64:n valintakokeisiin sotilassairaala Tilkkaan Helsinkiin.

Ensimmäisen pääsykoepäivän aamuna tunnelma Tilkan Ilmailuosastolla oli aivan erityinen. Työhönsä harjaantuneet hoitajat ja sihteerit toimittivat omia asioitaan vähäeleisen tehokkaasti, ja tuloaulan seinien vieressä roikuskeli noin viisitoista pelottavan hyväkuntoisen ja fiksun näköistä nuorta miestä hermostuneisuuttaan peitellen. Täsmällisesti ennalta ilmoitettuna aikana valintakokeet alkoivat valintasihteerinä toimineen Ilmasotakoulun kapteenin lyhyellä puhuttelulla.

Paikallaolijat käskettiin vuorollaan verikokeisiin, röntgenkuviin, näkötesteihin, kyky- ja taitokokeisiin, hammastarkastukseen, haastatteluihin ja moniin muihin testaustilaisuuksiin. Hyvin pian ensimmäisten kykytestien jälkeen selvisi, mikä olisi päivän teema, kun ensimmäiset kokelaat keräsivät tavaransa ja poistuivat paikalta allapäin. Useimmille mitattaville fyysisille ominaisuuksille oli asetettu rajat, joiden sisällä kokelaan piti olla tullakseen hyväksytyksi. Kykytesteistä annettiin pisteitä, ja liian alhainen