

Juhani Heinonen:

Keltiäisen kova koe II

Tavoite täyttyy

H-hetken lähestyessä

Näin oli päästy maanantai-iltaan ja kaikki oli kunnossa. Olin päättänyt lähteä seuraavana aamuna paa-luulennoille, mikäli sää olisi suotuisa. Useana päivänä olin ollut yhteydessä kentän sääpalveluosaston meteo-ön ja pyytänyt heitä hankkimaan ennustuksen Suomen kenttiä varten Helsingistä, jonka meteon kanssa olin asiasta ennen lähtöä sopinut. Kun tiistaiaamuna klo 3 saavuin espanjalaisen ystäväni kanssa kentälle, ei sää-tietoja Suomesta kuitenkaan ollut hankittu. Tuk-holma oli viimeinen paikka, josta oli ennustus ja se lupasi pilviä 300—500 metrin korkeudessa. Koska olin aikaisemmin saanut kokemuksia sumusta, päätin olla lähemmällä liikkeelle, sillä sumun sattuessa olisi mat-kaani ollut turha.

Seuraavana yönä olin jälleen kentän meteoissa. Nyt he olivat ottaneet yhteyden SAS:n sikäläiseen edusta-jaan ja pyytäneet sääennustusta. Se olikin saatu ja se lupasi Norrtäljen kentälle kohtalaisen hyvää säätä ja Suomeen luultavasti samanlaista. Olin kyllästynyt näi-hin veikkauksiin ja kirjoitin sähköen Helsingin meo-teen. He lähettivät sen ja parin tunnin kuluttua oli ennustus taskussani. Ennustus lupasi hyvää ja niin päätin lähteä. Soitin eversti Luis Serrano de Pabolle ja hän lupasi tulla heti kentälle valvomaan lähtöäni. Join pari kuppi kahvia, koneeni tarkastettiin perus-teellisesti ja olin valmis lähtemään. Vielä jäähyväiset ystäväiltäni, jotka vilpittömästi olivat tehneet parhaansa matkani onnistumiseksi ja niin voin heittää moottorin käyntiin. Rullasin varovaisesti kiitoradan päähän.

Suuntana Suomi

Aamu alkoi hämärtää ja kiitoratavalot olivat syty-tyt, kun klo 5.08 paikallista aikaa avasin kaasun. Vaikka kenttä on 600 metrin korkeudessa ja vaikka koneessa oli 100 kg ylimääräistä painoa, nousi se hy-vin kentän pinnasta. Tiesin, että joutuisin vuoriston takia nousemaan ainakin 2 000 metriin ja niin annoin koneen hiljalleen kohota samalla vahtien, että moot-torin lämpötilat eivät pääse nousemaan yli sallittujen arvojen. Puolen tunnin kuluttua alkoi aurinko nousta ja samalla havaitsin edessä olevan vuoriston huippujen tasalla komeita pilviä. Sääennustuksessa tosin oli mer-kitetty pari hattaraa vuoriston yläpuolelle, mutta tämä näytti hankalammalta. Jonkin ajan kuluttua totesin, että hattarat kauempana muodostivat yhtenäisen pil-vepiteen, joka oli korkeimpien vuorenhuippujen ta-salla. Samalla huomasin, että ylätuuli, jonka piti olla sivumyötäinen, olikin sivuvastainen ja paljon ennus-tettua voimakkaampi. Biskajan lahden pohjukassa on espanjalaisilla lentokieltoalue, jonne en halunnut jou-tua. Otin näin ollen kompassisuuntaani runsaan tuuli-ennakon ja annoin koneen kiihtyä 3 000 metriin, joka tarvittiin pilvepiteen ylittämiseen. Lensin näin il-man maanäkyyvyyttä yli 200 km, kunnes vihdoin Bis-kajan lahdelta pilvet olivat sen verran repaleiset, että pääsin toteamaan sijaintini, joka oli silloin muutaman kymmenen kilometriä Biarritzistä länteen. Pilvet edes-säni Ranskan rannikolla näyttivät ulottuvan aina 4 000—5 000 metrin. Kaivoin vielä kerran sääennus-tuksen taskustani ja ihmettelin reittiennustusta, jossa



Espanjan Kuninkaallisen Ilmailuklubin pääsihteeri, eversti Luis Serrano de Pablo ja Keltiäinen Baraja-sin kentällä.

väl Biarritz—Pariisi oli merkitty pilvettömäksi. Paperi ei asiaa parantanut. Pilvien yli ei päässyt ja niin oli painuttava niitten alapuolelle. Näin menetin hyvän alkukorkeuden, joka polttoaineen kulutuksen kannalta olisi ollut edullinen. Ranskan rannikon päältä löytyi ensimmäinen sadekuuro, joita irtiin vielä pitkäksi ai-kaa. Toisin paikoin ulottuivat pilvenriekaleet aina maan pintaan asti. Oli pakko lentää muutama sadan metrin korkeudessa ja yrittää väistää epäystävällisiä pilvimöykkyjä.

Yksinäisiä ajatuksia

Tein tiliä alkumatkan onnistumisesta. Keltiäinen oli kulkenut pikkuisen yli 400 km kolmessa tunnissa ja lisäksi oli polttoainetta kulunut nopeamman kohtuuttoman paljon. Maanopeus oli tällä matkalla n. 140 km/h. Koska ilmanopeus oli ollut keskimäärin ehkä 165 km/h oli onneton tuuli aiheuttanut 25 km/h menetyksen nopeudessa. Alku näytti näinollen sur-kealta ja jatkokaan ei luvannut parempaa. Tuuli pu-halsi luoteesta, vaikka sen ennustuksen mukaan piti olla jossain lännen ja lounaan välillä. Näytti siltä, että mokomalla kyydillä en ehtisi ennen keskiyötä Suo-meen. Koska pelkäsin, että sääennustus pettäisi Suo-menkin kohdalta, raotin enemmän kaasua, että ehtisin valoisampaan aikaan perille. Tiesin, että näin toimi-malla en pääsisi yhtä pitkälle kuin pienemmällä no-peudella, mutta halusin päästä Suomen tuntumaan pa-remman näkyyvyyden vallitessa kuin mitä pilvinen kes-kiyö saattoi tarjota. Koneessa ei ollut radiota ja kenttä piti löytyä pelkästään silmien ja kartan avulla.



Keltiäinen ottaa korkeutta lähdön jälkeen Madridista. Kuva on otettu auringonnousun aikoihin. Korkeutta on jo n. 2000 m ja maasto alkaa olla pilvien peitossa.



Menu: suklaata ja sokeria

Matka jatkui läpi yksitoikkoisen Keski-Euroopan. Vaihtelua toivat vain sadekuurot, jotka näyttivät muodostavan yhtenäisen helminauhan reitilläni. Kierrin pahemmat ryöpyt, mutta kosteutta sai kone silti aivan tarpeeksi. Maisemia en viitsinyt enää katsella muussa mielessä kuin todetakseni, missä kulloinkin olin. Välillä pureskelin mukaani ottamani suklaata ja sokeria ja varsinkin alkumatkalla suorittelin taa- jaan muitakin arkisia askareita, jotka johtuivat ennen lähtöä nauttimastani kahvista ja kofeiinipillereistä.

Itäpäivällä, kun matka oli edistynyt Hampurin tienoille, alkoi näkyä merkkejä tuulen suunnan kääntymisestä matkanteolle otollisemmaksi ja samalla pilvikorkeus, joka vielä äsken oli paikoitellen ollut 500—600 m alkoi nousta. Ruotsin puolella, jonne saavuini klo 18 paikallista aikaa, oli sää jo mitä parhain. Tuuliakin antoi koneelle lisänopeutta 10—15 km/h. Samoihin aikoihin olin saanut pumputtua polttoainesäiliötä tyhjiksi. Pääsäiliön määrämittarin mukaan polttoaine näytti riittävän entisen ennätyksen särkemiseen. Mikäli moottori jaksaisi vielä pyöriä muutamana tunnina ja sää olisi siedettävä, tulisi yritys todennäköisesti onnistumaan.

Unisena — perheen pariin

Suunnistus Ruotsissa oli helppoa hyvän näkyvyyden ja järvien tarjoamien kiintopisteiden takia. Lentäminen ei enää siinä määrin kuin alkumatkalla pitänyt mielenkiintoa vireillä. Kaksi edellistä valvottua yötä alkoivat vaatia osaansa. Havahduin välillä miettimään, mitä tässä oikein oli tekeillä. Entisen ennätyksen raja-psykki jäi sitten Ruotsin rannikolla taakse, unisissa tunnelmissa kiersin kerran Maarianhaminan kentän. Siellä oli kiitoratavalot päällä ja lisäksi annettiin puinaista valoa. Se osoitti, että reitti oli selvä eteenpäin ja että tulosani oltiin tietoisia. Olin aluperin aikonut jatkaa Forin, mutta tiesin, että Turun lentoasema oli varmasti auki koko yön ja Forin suunnassa näytti pilvisemmältä. Näinollen, koeka nukkutti ja perhe oli lähellä Turkuja, päätin mennä sinne.

Teki ystävällisen vaikutuksen, kun jo ennen Naantalia näin kiitoratavalon vilkuttavan. Sain syntymään onnistuneen laskun ja hetken kuluttua olin tilaisuudessa oikomaan kalkojani 17 tunnin itsutuksen jälkeen. Matkaa oli kertynyt suoraan mitattuna 2 844 km. Kello oli 23.09 Suomen aikaa. Polttoainetta, jota lähtessä oli ollut 200 litraa, oli säilössä vielä jäljellä n. tunnin lentoa varten. Kentän henkilökuunta loihdi jostain ruokaa, joka kyllä maistui suklaa-amiaisen jälkeen. Sain myös nukkua yön lentoasemalla, joskaan aluksi en saanut unta, kun korvien humina ei ottanut loppuakseen. Seuraavana aamuna sain moitteita lennonjohtaja Melanderilta siitä, että en ollutkaan saapunut maanantai-iltaan kuten lehdistö oli kerrottua. Hänen niskansa oli jäänyt vääräksi, kun oli joutunut koko yön tähyilemään kiikarilla taivaalle Keltiäistä etsiessään!



Matka on päättynyt ja tavoite täyttynyt, kone ja mies ovat kotikentällä Malmilla. Ylhäällä vasemmalla Heinonen on joutunut tosin heti uudelleen ilmaan, tällä kertaa miesvoimin. Yllä kartat, carnet ja lukuisat muut paperit otetaan tarkkaan talteen ja tervetuliaiskukat ovat joutuneet siivelle.

"Parhaita romaaneja, mitä milloinkaan on kirjoitettu liikenneennosta." (The Times)

David Beaty

KOELENTO



315 siv. 600/870:—

Kiehtovan ajankohtainen tarina suuresta seikkailusta, lennosta, joka on valtavan työn ja valtavan kunnianhimon tulos ja jolla ei ole varaa epäonnistua.

Tekijän aikaisempi teos

VÄLILASKU AZOREILLA

Atlantin liikennelentäjien elämää kuvaava seikkailu- ja lentoromaani. Saavuttanut suurenmenestyksen ulkomailla. "...kaikki mikä kuuluu lentämisen saa innostuneen ja asiantuntevan kuvauksen." (Vilho Suomi, US)

"Hän osaa tosiaan kirjoittaa." (Dagens Nyheter)

272 siv. — 480/740:—

tammi