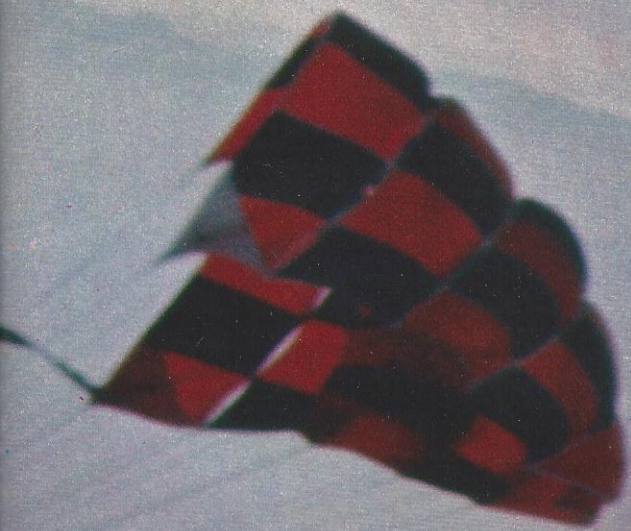


EERO KYLLIJOKI
HELGE HEINONEN
ARI HEINONEN

Näin liidetään laskuvarjolla Helsingistä Porvooseen



Mikkonen liitämässä
erikoisvarjollaan kohti
Porvoota. Takana on jo yli
20 km:n matka. Varjo
on tätä kuvaa otettaessa
noin 3 000 metrin
korkeudessa. Taustalla
utumaista pilviharsoa.



■ ■ Apu oli ainoana lehtenä seuraamassa kun Einari Mikkonen, helsinkiläinen linja-autonkuljettaja, teki Suomen hurjimman laskuvarjohypyn.

■ ■ Mikkonen hyppäsi Malmin lentokentän yläpuolella 7 500 metriin nousseesta koneesta, liiti tuulten mukana 40 kilometriä itään ja tuli maahan Hinthaarassa, Porvoon lähellä.

■ ■ Tämän kaltaista hyppyä ei ole koskaan aikaisemmin tehty Suomessa eikä Pohjoismaissa. Kerromme nyt miten se sujui.

– Älä hermostu jos varjo ei aukea ensimmäisellä nykäisyllä



Einari Mikkonen ja hyppykoneen pilotti Kalevi Nordman Malmilla vähän ennen yläilmoihin lähtöä. Varusteet tarkastettiin ensin tarkoin. Mukana tässä oli myös varjon omistaja lahtelainen Risto Ahonen, joka näkyy Mikkosen takana.

■ — Täytyy vielä käydä tornissa vilkaisemassa tuulen tarkka suunta, sanoo Einari Mikkonen, helsinkiläinen linja-autonkuljettaja, syyskuisena keskiviikkopäivänä Malmin lentokentällä.

Mikkonen on pukeutut ylleen laskuvarjohyppääjän hyppyhaalarin, jaloissa on raskaat alppimonoja muistuttavat hyppekengät. Tarkoitus on tehdä tänään hyppy jonka kaltaista ei ole aikaisemmin tehty Suomessa sen paremmin kuin muuallakaan Pohjoismaissa.

Pilatus Porter -merkkisen kartoituskoneen lattialla on pakkauksessaan valmiina erikoinen kolmiovarjo, jonka varassa Mikkonen aikoo liidellä 7 000 metrin korkeudesta maahan.

Tavallinen harrastelijoiden ja laskuvarjojääkäreiden käyttämä varjo on kupumallia, tämän varjon muoto on delta eli kolmio. Sen erikoisuutena on hyvä liitosuhde. Varjo toimii tavallan siipenä ja hyvissä olosuhteissa sen varassa voidaan liidellä pitkiä matkoja.

Varjo on kuitenkin sen verran oikukas tavalliseen verrat-

tuna, että sen käyttöä ei suositella aloittelijalle. Pitää olla takana parisataa hyppyä ja niiden tuoma rutiini ennen kuin pystyy hallitsemaan kolmiovarjon oikut.

Einari Mikkosella on takanaan 130 hyppyä tavallisilla kupuvarjoilla. Kaksi vuotta hän on harrastanut laskuvarjourheilu ja nyt hän on hypymestari, mies joka valvoo oman laskuvarjokerhonsa piirissä aloittelijoiden ja pitemmällekin ehtineiden hyppytoimintaa.

■ Mikkosella on haalarien alla neljä vaatekertaa ja hän kävelee tässä varustuksessa kömpelösti kuin kuukävelijä. Pitää olla lämmintä yllä, kun on aikomus päästä hyppykoneella 7 500—8 000 metrin korkeuteen. Näissä korkeuksissa on pakkasta 40 astetta, vaikka maan pinnalla nautitaan vielä 15 asteen lämmöstä.

Olemme odottaneet monta päivää kunnon hyppysäättä ja nyt taivas on lähes pilvetön. Vain siellä täällä näkyy ohuita harsomaisia pilvipälväitä, jotka eivät haittaisi hyppyä.

Kun Mikkonen ja hyppyko-



Tämän kuvan otti hyppykoneen ohjaaja Kalevi Nordman juuri sillä hetkellä, kun Mikkonen hyppäsi luukusta 7 500 metrin korkeudessa. Ulkona oli 40 asteen pakkanen.

neen ohjaaja Kalevi Nordman ovat käyneet tornissa, puetaan Mikkosen päälle koko varustus. Ensin kolmiovarjo, varometri eli painelaukaisija, vara-varjo, happinaamari, happipullo, päähän kypärä ja lasit. Yhteen nyyttiin on kiinnitettyä korkeusmittari ja sekuntikello, pakollisia varustuksia nämäkin.

Kolmiovarjon omistaja, lahtelainen Risto Ahonen, auttaa pukeutumisessa ja tarkastaa että joka kohta on kunnossa. Hän on hypännyt deltavarjolla yli 50 hyppyä, mutta kaikki pienemmistä korkeuksista, 3 000 metristä ja siitä alaspäin.

— Älä hermostu, jos se ei aukea heti. Sitä pitää nykäistä kunnolla, kyllä se siitä aukeaa.

Kalevi Nordman tarkistaa hänkin että kaikki on kunnossa. Hänellä on myös kypärä päässään.

— Älä kuule Einari pane mitään rasvaa naamaasi, hän sanoo. — Älä ainakaan happinaamarin alle, sillä voi polttaa kasvonsa kun se joutuu hapen

kanssa yhteyteen.

— Mutta jos mä panisin hiulenkkaan. Finnairillakin poltti kerran yks lentoemäntä huulensa kun se jossakin pelastusharjoituksissa pani huulipunaa huuliinsa ja sitten kokeili miltä tuntuu ottaa happea naamarilla.

— Ei panna sitten.

■ Kalevi Nordman tuntee Pilatus Porter -koneen paremmin kuin housujensa taskut. Hän on ollut sen ohjaimissa kymmenkunta vuotta, ilmalokuvananut Suomea ristiin rastiin. Onpa käynyt kartoituslennoilla aina Huippuvuorilla saakka. Pilatus Porter on niitä harvoja siivilikoneita, jotka pystyvät nousemaan Mikkosen tarvitsemaan korkeuteen.

Hän on kerran vienyt hyppääjän 9 000 metriin saakka koneellaan. Se oli silloin kun uttilainen Tommi Aaltonen hyppäsi Suomen ennätyksen ta-

vallisella kupuvarjolla. Tuli vaapaalla pudotuksella yhdeksästä kilometristä ja aukaisi varjon 700—800 metrissä. Suoritus sekin ja kova lajissaan.

Nordman ilmoittaa meille, että nousu hyppykorkeuteen kestäisi tunnin verran. Cessna, jonka kyydissä Helge Heinonen ottaisi kuvia Mikkosesta 3 000 metristä lähtien, voi lähteä ilmaan noin puolen tunnin kuluttua.

Pilatus Porter rämähtää käyntiin ja lähtee vierimään kohti kiitorataa. Nostamme peukkuja Mikkoselle ja Nordmanille ja lähemme kahville lentoaseman kahvioon.

■ Puolta tuntia myöhemmin lähtee Helge Heinonen Cessnan kyydissä ylälilmoihin. Minä istahdan Risto Ahosen viereen Mercedes Benzin etuistuimelle. Lähemme ajamaan maanteitse kohti Porvoota. Aikomuksemme on päästä mahdollisimman lähelle Mikkosen maahantuloa paikkaa ja ottaa hänet kyytiin,



Varjo ja tuuli vievät miestä. Taustalla näkyy Sköldvikin lahti. Matkaa on taittunut tähän mennessä noin 30 kilometriä.



Yli 40 kilometrin liito on päättyvässä. Mikkonen näkee allaan Hinthaaran suomenkielisen kansakoulun ja sen vieressä urheilukentän. Hän päättää laskeutua urheilukentän vieriselle pellole.

– Hyvällä tuulella voisi liittää varjolla Helsingistä Tallinnaan

jos osumme oikealle paikalle.

Ajamme Porvoon tietä Sipoon kirkonkylään erkanevaan tienhaaraan saakka. Meistä tuntuu että tuuli on kääntynyt lännestä lounaaseen ja katsomme parhaaksi lähteä ajamaan kohti Sipoon kirkonkylää, suoraan pohjoiseen Porvoon tieltä.

Hieman ennen Sipoon kirkonkylää pysäytämme auton ja alamme tiiraila taivaalle. Edessä on jännittävät hetket. Ovatko pojat päässeet haluamaansa korkeuteen, onko Mikkosen varjo auennut, onko Cessna löytänyt hyppykoneen ja hypääjän.

Kuluu ehkä kymmenkunta minuuttia jännittävissä odotuk-

ssa kun Ahonen huudahtaa:

—Tuolla on hyppykone, tuolla, tuolla.

Katselen ja tiirailen mutta en näe mitään. Sitten näen pienen pisteen.

— Ja tuolla on varjo. Se on auennut!

Sitten minäkin näen varjon. Ja kohta perään toisen koneen. Kaikki on OK tähän mennessä.

Varjo ja mies menevät hyvää vauhtia kohti itää. Korkeutta on vielä 3 000 metriä, ehkä hieman vähemmän. Maasta käsin ei sitä osaa sanoa. Tuuli tuntuu olevan hyvä ja liito jatkuu itään. Varjo on kuin lepakon siipi, se kantaa hyvin ja Mikkonen hallitsee hienosti sen

liikkeet.

Me kadotamme näkyvistämme kattilamaisessa maastossa varjon ja miehen ja ryhdymme etsimään häntä Sipoon kirkon ja lähikylien maastosta. Mutta hän on pudonnut paljon pitemmälle, Hinthaaraan. Sieltä on Porvooseen tietä myöten 11 kilometriä, linnuntietä vähän vähemmän.

■ Olemme Malmin lentokentällä jo kun Mikkonen palaa taksilla sinne. Onnittelijoita on ympärillä, hyppykoneen pilotti Nordman ensimmäisenä.

— Varjo aukesi kuin unelma, kertoo Mikkonen. — Se oli kuule hieno tunne siellä ylhäällä.

— Siinä ehti jo varmaan nähdä maisemiakin, sanoo joku.

— Ihan varmasti. Se liito kesti tasan puoli tuntia, suurin piirtein.

— Mutta minulta meinas loppua happi. Aloin ottaa liian

aikaisin omasta pullosta koneessa ennen hyppyä. Sitten kun hyppäsin niin se alkoi loppua jo jossakin 5 000 metrissä.

Myöhemmin illan kuluessa kertaamme vielä hypyn moneen otteeseen. Miltä se oli näyttänyt maasta, hyppykoneesta ja Cessnasta, miltä hypääjästä oli tunnut.

— Siellä oli helvetin kylmä, suoraan sanoen, sanoo Mikkonen. — Mä otin vapaata pudotusta vain 400—500 metriä, se kesti noin kolme—neljä sekuntia. Ja varjo aukesi heti ensi nykäisyllä.

— Mulla tuli vapaan pudotuksen aikana heti vedet silmiin, vauhti oli siinä 400—500 kilsaa tunnissa. Mutta varjo aukesi kuin enkeli. Se oli hiton hieno tunne.

— Että ihan kuin olisi pudonnut kivi sydämeltä...?

— Joo, jotain vastaavaa.

Olikos hienot maisemat?

— Oli kuule. Mä näin jo kaukaa Sköldvikin jalostamon



Ja tällaiselta se näytti maasta käsin, kun varjo alkoi lähestyä laskeutumisaikaa.

Maa on taas turvallisesti jalkojen alla, hetkeä myöhemmin Mikkonen ponnahtaa kyyryasennostaan juostakseen pois varjonsa alta. Takana on 40 kilometrin pituinen ilmapurjehdus, joka kesti puoli tuntia.



valot ja ohjasin liitoa niiden mukaan. Mä yritin kääntää enemmän niihin päin mutta tuuli oli pohjoiseen. Sitten kun ne valot oli ihan samalla tasolla, otin jyrkän kulman pohjoiseen.

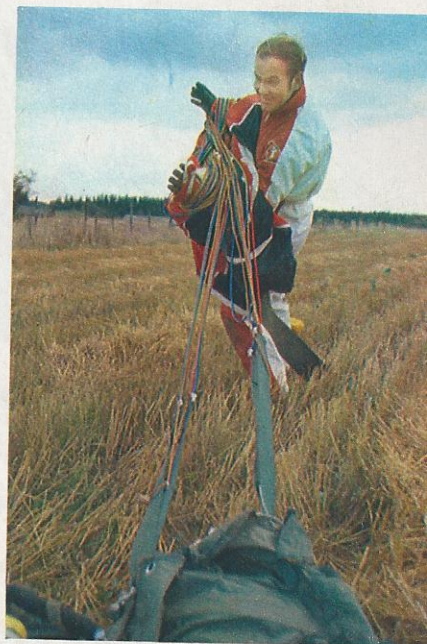
— Jos kuule olisi oikein hyvä tuuli, ihan passeli niin sitä pystyisi lentämään varjolla vaikka Helsingistä Tallinnaan. Kun hommaat kaikki luvat ja pumaskat, niin kyllä mä hypään vaikka sinne seuraavaksi.

— Ai, että jännittikö? Minä valehtelin jos sanoisin ettei yhtään. Tietysti se jännitti. Olihan tämä ihan toista kuin normaali hyppy. Eikä mulla ollut kokemusta tästä varjosta muuta kuin se mitä Ahonen oli kertonut.

— Se on kyllä hieno peli. Sitä voi kapuloilla säätää niin kuin haluaa. Voi vaikka vetää itsensä melkein samaan tasoon varjon kanssa.

Kartalla mitaten Mikkosen liitämä matka oli hieman yli 40 kilometriä. Ja liito kesti 25—30 minuuttia. Hienon suorituksen arvoa lisää se, ettei Suomessa ole koskaan varjoa avattu näin suuressa korkeudessa. Mutta kaikki meni hienosti, koska varjo avautui.

Kuin unelma. Tai enkeli. □



Kaikki meni suunnitelmien mukaan. Mikkonen voi olla tyytyväinen suoritukseensa. Miehen ilmeet kertovat, että kaikki sujui niin kuin pitikin.