

Ilmailusta on tullut halpaa ja hauskaa

Lentoon vaikka mökkiläiturista



Suuresta kuplakuomusta avautuu avara näkymä yli

Teksti ja kuvat: Lauri Lehtinen

■ *Lentämisestä on tullut uusien kevytilmailun lentokoneiden myötä harrastus, joka kilpailee monen perinteisemmän lajin kanssa.*

Nykyiset koneet ovat turvallisia, suorituskykyisiä sekä edullisia hankkia ja käyttää. Kenttäkin löytyy lähes mistä tahansa: järvestä, pelloilta ja talvisin kaikilta lumiaukioilta.

Kevytilmailun käsite syntyi pari vuosikymmentä sitten, jolloin riippuliitimiin alettiin asentaa kevyitä kaksitahtimootoreita. Alkuaikojen lentimet olivat hauskoja, mutta lentokoneiksi niitä ei voinut kutsua. Uusi ilmailun alue sai kuitenkin sääntöjä, ja

niinpä ryhdyttiin rakentamaan yhä enemmän oikeita lentokoneita muistuttavia laitteita.

Muutaman viime vuoden aikana harrastuksessa on tapahtunut selkeä murros: kevytilmailun koneet ovat voineet hyödyntää uusinta materiaali- ja suunnittelutekniikkaa. Ne ovat lähestyneet varsi-



Suomen ilmatila sopii erityisen hyvin lentämiseen, sillä säännöllistä reittiliikennettä on vähän. Pienkoneilla on vapaus lentää kukasta kukkaan.



kesäisen maiseman. Markku Lahtinen leijuu Pirkkalan yli kohti Tamperetta.

naisia pienkoneita suorituskyvyssä ja turvallisuudessa, mutta kustannukset ja harrastamisen helppous ovat pysyneet harrastelijamaisen matalina. Joiltakin osin uudet konetyypit ovat selkeästi parempia kuin perinteiset pienkoneet.

Ultrakevyiden merkittävä etu vähäisempien kustannusten lisäk-

si on niiden luonnonläheisyys. Ilmavirtaukset keinuttavat konetta, joten niillä sääilmiöt tuntuvat selkeästi. Lentämiseen säilytakapuolituntuma. Lisäksi lyhyet nousu- ja laskumatkat tekevät mahdolliseksi lentämisen vaatimattomammilta kentiltä ja kellelukeilla toimimisen.



"Muista nostaa siipeä ladon kohdalla!" Tämä kone on tulossa laskuun Kemiöläiselle pellolle perustetulle lentokentälle.

Lentoon kotipihalta

Ultrakevyet koneet ovat enintään kaksipaikkaisia ja lentoonlähtöpaino on korkeintaan 450 kiloa, kellelukeilla 500 kiloa. Koneen tulee pysyä ilmassa vielä 65 kilometrin

tuntinopeudella (sakkausnopeus). Rajoituksena on, että niillä voi lentää vain hyvällä lentosäällä, joskin Suomen kesässä hyvää säätä voi olla lähes kellon ympäri. Vastaavasti mittari- ja muu varustus saa olla

Ultrat ja turvallisuus

Lentokoneen turvallisuus on monen tekijän summa. Peruspiirteenä on, ettei yli viiden metrin korkeudesta ole turvallista tulla hallitsemattomasti alas. Siksi lentokoneiden, riippuliitimien ja laskuvarjojen kanssa tapahtuva harrastaminen on aina riski, jota pyritään hallitsemaan huolellisuudella.

Uusimmat, kolmannen sukupolven koneet ovat peruslentoaluetta erittäin turvallisia. Niiden moottorit, aerodynamiikka ja runkorakenne ovat teknisesti huippuluokkaa. Modernin ultrakevyen pitäisi selvitä rajustakin, hallitusta pakkolaskusta, koska nopeus on pieni ja matkustamo on lujaa tekoa.

Viime vuosina on sattunut useita onnettomuuksia, joissa koneita on tuhoutunut. Ihmishenkiäkin on menetetty. Monissa tapauksissa kone on tullut maahan hallitsemattomassa lentoasennossa, eikä tapahtumien kulkua ole aina luotettavasti selvitetty. Toisen sukupolven koneille sattui myös paljon pahoja tilanteita siksi, etteivät kaksitahtimoottoreiden ongelmat ilmailukäytössä olleet vielä täysin selvillä.

Selvää on, ettei ilmassa voi tehdä mitä tahansa – esimerkiksi pysäyttää pientareelle sairaskohtauksen tai teknisen vian sattuessa. Toisaalta samat ongelmat vaanivat tavalla tai toisella muissakin liikkumis- ja harrastusmuodoissa. Lento-onnettomuus on kuitenkin niin harvinainen, että se päättyy lähes poikkeuksetta uutisiin. (LL)



Jukka Sulku nykyaikaisen kevytkoneen kellukkeella. Kelluke on täytetty ilmalla autonrenkaan tapaan. Kevyen koneen alla se kestää melkoisia rasituksia.

► yksinkertaisempi kuin tavallisessa pienkoneessa.

Näillä reunaehdoilla ja uutta tekniikkaa käyttäen koneet nousevat ilmaan 20–150 metrin matkalta ja kykenevät 120–200 km/h matkanopeuksiin. Ne ovat hiljaisia, luotettavia ja erittäin edullisia käyttää ja huoltaa.

Uuden koneen hankintahintakin on suhteellisen matala, noin 50 000–70 000 euroa; varustelu ja konetyyppi vaikuttavat kuitenkin paljon asiaan. Koneessa on tekniikkaa vähemmän kuin pienessä

Nykyaikainen lentomoottori on ilma- ja vesijäähdytteinen, nelitahtinen ja nelisylinterinen, satahevosvoimainen boxer. Pari pyöräytystä potkurista pumppaa öljyn kampikammion pohjalta öljysäiliöön.

autossa, mutta pienet sarjat ja korkea laatutaso nostavat hintaa.

Lyhyt lentoonlähtö merkitsee kellukekoneelle kymmeniä tuhansia suomalaisia pienkenttiä sekä suurta Itämeren kaupanpäälisiksi. Samat kellukkeet sopivat talvisin myös suksiksi, jolloin käyttö laajenee entisestään. Pyöräkone taas voi toimia pelloilta tai muulta sopivalta aukiolta.

Edullista, melkein halpaa

Ultrakevyen koneen hankinta ja käyttö on halpaa, kun kuluja vertaamalla normaaleiden lupakirjakoneiden tasoon. Kurssin hinta on noin 3 000 euroa, vajaa kolmasosa pienkoneen lentolupakirjan hinnasta. Kerhot veloittavat jäseneltään tyypillisesti 60–80 euroa lentotunnilta, jolloin harrastuksen kulut voi sovittaa myös asuntolainan kanssa samaan elämänvaiheeseen.

Touhu ei siis ole ilmaista, mutta jos hintoja vertaa vaikkapa veneen tai moottoripyörän pääoma-, vakuutus- ja käyttökuluihin, ero ei kokonaisuutena olekaan suuri – eikä aina edes lentämisen tappioksi. Eräs harrastaja kertoi, että tupakoinnin lopettaminen antoi rahat kohtuullisen tiheään lentämiseen.

Koneiden ylläpito on myös mahdollista normaaleilla työkaluilla ja huoltamisen kokemuksella, kunhan työhön suhtautuu huolellisuudella. Kallista lentokonemekaanikkaa ei tarvita, omistaja vastaa itse koneestaan. Polttoaineeksi sopii yleensä tavallinen 98-oktaaninen autobensiini, ja kulutus on noin kymmenen litraa tunnissa.

Harrastus leviää räjähtäen

Kevytilmailu on erittäin nopeasti kasvava harrastus lähes kaikkial-





Harrastus sopii myös ketterälle naiselle.

la länsimaissa, esimerkiksi Saksassa. Nopean suosion salaisuus piilee uusissa moottoreissa ja lentokoneissa. Kun koneissa on voitu käyttää uusimpia materiaaleja, muotoilu on voitu toteuttaa ilmvirtauksen ehdoilla.

Moottoreissa on siirrytty moderneihin, tehokkaisiin nelitahetikoneisiin. Aiemmin päätyyppeinä olleet kaksitahtimoottorit saivat huonoa mainetta, sillä ne vaativat huoltajaltaan ja käyttäjältään paljon teknistä osaamista toimiakseen luotettavasti.

Kevytilmailun uusiin mahdollisuuksiin tutustuneitten kommen-

tit ovat paljon puhuvia. Yleisimmin ällistellään sitä, ettei asiaa tunneta laajemmin, vaikka harrastuksen edut ovat ilmeiset. Tuntuukin aika varmalta, että tiedon leviäminen puhalttaa ilmaa esimerkiksi kerhotoiminnan ja yritysten ilmailupiirin siipien alle.

Purjekoneesta moottorilentoon

Helsinkiläinen, yrittäjänä toimiva diplomi-insinööri **Jukka Sulku** harrasti purjelentoa jo lukioaikana. Polille päästyään hän liittyi PIKin, Polyteknikkojen Ilmailukerhon jäseneksi. Harrastus oli

työläs siinä vaiheessa, kun elämään tuli yhä enemmän työ- ja muita menoja. Lentäminen jäi välillä 20 vuodeksi.

– Purjelennossa on paljon oheistoimintoja, jotka vievät aikaa itse lentämisen lisäksi. Ongelmana oli myös se, että purjelento on vahvasti riippuvaista sopivista keleistä. Kun sää on otollinen, kentän laidalla on paljon harrastajia konetta odottamassa, Sulku sanoo.

Sulku kertoo kyselleensä moottorilenton kurssia viitisen vuotta sitten, mutta noin 65 000 markan hinta ei houkuttanut. Kaksi vuotta sitten hän suoritti ultran lupakirjan, sen hinta Mäntsälän Ilmailukerhossa jäi noin 3 000 euroon. Hän pitääkin ilmailukerhojen toimintaa erittäin keskeisenä harrastuksen leviämiseksi.

Lentokoneen vuokra kerholaisille on noin 60 euroa tunnilta. Hinta on jo varsin kilpailukykyinen esimerkiksi moottoripyöräilyn kanssa. Lisäksi se on vain murtoosa sertifoidun moottorikoneen vuokrasta. Lisäksi on huomattava, että nelipaikkainen pienkone kuluttaa 40–60 litraa lentobensiiniä tunnissa, ultra vain neljäsosan tästä, ja sekin voi olla 98-oktaanista autobensiiniä.

– Itse lennän enemmän kuin harrastajat yleensä, noin 50 tuntia vuodessa. Vaikka sää ja näkyvyys rajoittavat ajoittain ultrankin lentomahdollisuuksia, sillä voi lentää loistavasti esimerkiksi talvella, jolloin purjekoneet eivät kohoa.”

Oma kone kullin kallis

Jos löytää muutaman samanhenkisen harrastajan ryhmän, koneen voi ostaa myös omaksi. Tampereen teknillisen ammattikorkeakoulun rehtori **Markku Lahtinen** hankki vuosi sitten kevyen ja nopean, tsekkiläisen alumiinirakenteisen Eurostarin yhdessä tamperelaisen Koja Oy:n toimitusjohtajan **Vesa Sorkion** kanssa.

Miehet suorittivat lupakirjat 2003 kesällä, kone hankittiin lokakuussa. Sen jälkeen kummallekin on kertynyt vajaat 80 tuntia omalla kimpapakoneella. Konetta huolletaan itse, ja sitä varten kumpikin kävi huoltokurssin.

Koneen rutiinihuolto on 50 käyttötunnin jälkeen, jolloin vaihdetaan öljyt ja suodattimet. Lisäksi tulpat ja joitakin kaasuttimien kalvojen tapaisia osia vaihdetaan aina 100 tunnin huollossa.

– Harrastuksena tämä on sekoi- tus vapautta ja vastuuta. Huollossa ja lentämisessä on oltava huolellinen, joten se irrottaa tehokkaasti ajatukset arjesta, Lahtinen sanoo.

Hän kertoo myös, että Suomessa on aivan erityisen hyvä ympäristö lentoharrastukseen. Vapaata ilmatilaa on paljon, sillä reittiliikenne ei juuri pienkoneita haittaa. Lisäksi Järvi-Suomen ja saariston tapaiset ympäristöt näyttävät ilmasta uskomattoman upeina. Seuraava suunnitelma on koota kokonaan uusi kone rakennus-sarjasta. Mikäpä tekniikan miehelle paremmin sopisikaan. □

Joukko koneita on juuri laskeutunut pellolle Kemiössä. Paikallinen ilmailuharrastaja on leikannut pakettipellolta heinät, joten kiitorata on valmis.

