

Kertomus lentsikasta: Corby Starlet OH-XEH



Koneeni on pieni, mutta tarinalla riittää pituutta. Olen saanut herätyksen ilmailijaksi jo hyvin nuorena. Ensimmäinen virallinen dokumentti kiinnostuksesta ilmailuun löytyy seitsemän vuotiaana ekaluokkalaisena kirjoittamastani ainekirjoituksesta. Nuoren miehen aika kului urheillessa ja pienoismalleja rakennellessa. Viranomaisen määräämän ikärajan tullessa täyteen alkoi oikea lentoharrastus purjekoneilla. Nopeassa tahdissa lupakirjat ja kelpuutukset lisääntyivät ja ammatin valintakin rupesi kohdistumaan ilmailuun.

Lennonjohtokurssin aikana tuli jo tehtyä päätös aloittaa puutöiden harrastaminen virkamiehen työn ohella. Samoihin aikoihin on ilmeisesti herännyt kiinnostus experimental-harrastukseen, sillä liityin Experimental Aircraft Association:iin vuoden 1981 alusta hyvin tuoreena ilmailuvirkamiehenä. Heti tammikuun 1981 Sport Aviationin numerossa oli kuva ja pieni juttu Corby Starletista, ja se oli ihastusta ensi silmäyksellä. Kuva koneesta jäi pyörimään mieleeni ja vähitellen sain ongittua lisää tietoa koneesta.

Vuodet vierivät virkauran, perheen perustamisen ja oman talon rakentamisen parissa, mutta ajatus oman koneen rakentamisesta ei kadonnut minnekään. Kesällä 1992 lähdettiin

Tammisen Arin kanssa Oshkoshiin katsomaan "ison maailman" lentotouhujä. Ari oli jo nuorena miehenä kerran käynyt paikalla, mutta minulle kerta oli ensimmäinen. Kokemus oli vavisuttava! Sattui vielä tuuriakin paikalle lentäneen Corby Starletin muodossa. Aikani kierreltyäni ja tutkittuani konetta rohkenin pyytää koneen rakentajalta lupaa sovittautua ohjaamoon. Varsin pitkän "rungan" omaavana olin ollut huolissani mahtuisinko ohjaamoon. Riittävän hyvin mahduin ja reissun seurauksena tilasin piirustukset syyskuussa 1992.

Ensimmäinen erä puutavaraa tuli jo syksyn aikana hankittua Haarajoen sahalta ja rakennuslupan sain joulukuun alussa 1992. Saarisen Asa suostui valvojaksi ilman suurempaa väkivaltaa. Touhu alkoi puutavaran sahaamisella ja höyläämisellä listoiksi. Varsinainen koneen rakentaminen alkoi helmikuun 3. päivänä 1993 toisen ja kolmannen lapsen syntymän välissä.

Corby Starlet on hyvin perinteinen, pieni puurakenteinen urheiluilmailukone. Koneen suunnittelija, nuori ilmailuinsinööri John Corby, osallistui suunnitelmallaan vuonna 1964 lentokoneen suunnittelukilpailuun Australiassa. John sai ykköspalkinnon ja kone suoritti ensilennon 1966. Koneita on sittemmin rakennettu yli 100 kappaletta eri puolilla maailmaa, ja tiedossani on ainakin kaksi tällä hetkellä työn alla olevaa yksilöä Euroopassa.

Haastetta rakentamiseen toi tuumamitoitus ja paikoin hiukan vaikeaselkoiset piirustukset. Koneen puumateriaali on muutamaa Okoume-vanerin palaa lukuunottamatta kotimaista mäntyä ja koivuvaneria. Siiven rakenne on hiukan työläs trapetsisiiven takia. Siipikaarien jigejä tarvittiin jo yksin yhdeksän kappaletta. Siipisalko on yksiosainen listoista liimattu umpipuuosasto. Siivessä on huomattava geometrinen kierto ja V-kulma. Runko ja peräsimet ovat varsin selkeitä rakenteeltaan. Puurakenteet olen rakentanut täysin suunnittelijan piirustusten mukaisesti, ei ole ollut mitään perusteltua syytä poiketa niistä.

Puuhaastelu koneen parissa eteni hiljalleen kaiken muun ohella. Välillä oli vuosia jolloin työ ei edistynyt ollenkaan. Oshkoshin reissuista ei kuitenkaan Arin kanssa liisitty. Päätettiin ensimmäisen yhteisen reissun jälkeen tehdä retki neljän vuoden välein Olympiavuosina. Reissuilla on tullut hommattua monenlaista tarviketta koneeseen. Koneen osien haaliminen muutenkin on varsin kansainvälistä touhua: kabiinin rakennussarja Uudesta-Seelannista, moottori Australiasta, potkuri Italiasta, radio ja transponderi Saksasta ja GPS, pyörät, jarrut ja mittarit Yhdysvalloista.

Koneen metalliosien valmistuksessa luotin alan ammattilaisiin. Laskutelineen ja ohjausjärjestelmän saranat on valmistanut Vic Boyce Floridassa USA:ssa. Vic välittää edelleen koneen piirustuksia korkeasta iästään huolimatta. Hannu Taupila on valmistanut alumiinisen polttoainetankin, ohjaussauvan ja lukuisan määrän ohjausjärjestelmän korvakkeita.

Rakentamiseen liittyy jatkuvan opiskelun vaatimus hyvin kiinteästi. Juuri kun on oppinut jonkin työvaiheen onkin jo aika siirtyä seuraavaan. Ilmailuliiton kursseilla on tullut ravattua ja kone on pääosin päällystetty Saariston Penan valvovan kotkansilmän alla. Muita käytyjä kursseja ovat punnituskurssit Penan käskytyksessä ja sähkötyökurssi Hakalan Jarmon opeissa. Kaikki todella tarpeellisia ja kaiken lisäksi mukavan yhteisöllistä touhua yksinrakentamisen vastapainoksi. Lentokoneen rakentaminen on melkoinen oppimisprosessi ja siksi niin mielenkiintoinen. Rakentaminen vaatii sitkeyttä ja pitkäjänteisyyttä, se on varsinaista pitkän matkan urheilua. Vaimon mielestä hullun hommaa!

Vuosituhat vaihtui ja kaikesta pelottelusta huolimatta Airbussit pysyivät taivaalla ja lennonvarmistusjärjestelmät pystyssä. Koneeni puuosat valmistuivat vähitellen ja eteen tulivat erilaiset asennus- ja räätilyshommat. Kone on räätily kokonaan, myös vanerilla verhoiltu runko ja vakaimet saivat ohuemman kankaan sääsuojaiksi.



Ohjaamon ergonomian suunnittelu oli haastavaa mutta samalla antoisaa. Pieneen tilaan piti sijoittaa järkevästi melkoinen määrä tavaraa ja koittaa saada sekaan mahtumaan suurehko rakentaja-kuljettaja. Homma onnistui varsin mukavasti ja tyydyttää jopa itseäni. Jabiru-moottorin asennus ja sähköjärjestelmän rakentaminen oli hyvin opettavaista ja mielenkiintoista puuhaa.

Lasikuitutyöt kabiinin, moottoripeltien ja siiven tyven muotokappaleiden kanssa olivat ehdottomasti ikävintä touhua. En kerrassaan nauti lasikuitutöistä, mutta väkisin oli väännettävä tuokin osa-alue.

Virka tuli päätepisteeseen eläköitymisen myötä ja lapsetkin ehtivät aikuistua ennen koneen valmistumista. Vaimon mielestä asiat menivät oikeassa järjestyksessä.

Koneen maalauksen suunnittelu oli pitkä prosessi, jonka aikana tuli väritettyä lukuisia määriä kolmitahokuvia koneesta. Oshkoshin reissut antoivat myös hyviä vinkkejä asiaan. Pieni ilma-alus on hyvin helppo maalata "tukkoon", toisin sanoen hukata aluksen muoto värien sekaan. Koneen maalaamisen suoritti Esa Virta vankalla ammattitaidolla.

Huhtikuussa 2014 kone vihdoinkin siirrettiin Mäkelän Jussin trailerilla lentokentälle Finavian halliin ja loppukokoonpano alkoi. Jussilta sain myös apua monen ongelman ratkaisemiseksi rakennustyön aikana. Kokoonpanon ja ohjaimien virittelyn ohella riitti kirjoitettavaa katsastusta varten. Roschierin Markku kävi kesäkuun alussa katsastamassa koneen ja antoi luvan koelentoihin pienillä huomautuksilla, jotka korjattiin ennen lentoja.

Saarisen Asa rupesi keskittymään ensilentoa varten. Olin jo hyvissä ajoin päättänyt, että en itse suorita ensilentoa vaan annan sen ammattilaisen hoidettavaksi. Kaikki lukemani kirjoitukset tukevat tämän tyyppistä ajattelua ja olen ollut tyytyväinen päätökseeni. Tunnekuuhu on melkoinen yli 21 vuotta kestäneen projektin jälkeen ja on viisasta seurata ensilentoa hiukan etäämmältä.



Viimein koitti kesäkuun 29. päivä ja kaikki oli valmista. Asa saapui junalla Rovaniemelle ja kelikin oli kohdallaan. Alkuillasta kone nousi kauniisti taivaan sineen mukavan mörinän kera, olipa herkkä ja iloinen tunne seurata koneen upeaa lentoa! Asa lensi vielä kolme lentoa parin seuraavan päivän aikana ja näin saatiin vakuutus voimaan. Oma vuoroni kavuta ohjaamoon koitti koneen viidennellä lennolla. Jännitti ja pelotti enemmän kuin nuorena poikana ensimmäisellä yksinlennolla purjekoneen ohjaimissa. Pian muuttui jännittynyt ilme kasvoilla iloiseksi hymyksi hienon pikkulentsikan ohjaimissa. Kone on miellyttävä ohjaimiltaan ja suorituskky on mahtava. Tammisen Arin lentäessä pari viikkoa myöhemmin koelentoja, kuvaili lennonjohtaja koneen nousukkyä seuraavasti: "Sehän nousee ku Hornetti".

Kone on toiminut koelentoilla odotusten mukaisesti, säätämistä on jouduttu tekemään hyvin vähän. Koneessa ei ole liikkuvia trimmejä, joten odotettavissa oli pientä virittämistä. Koneen oikeaan siivekkeeseen lisättiin pieni trimmilaippa ehkäisemään pyrkimystä kallistua vasemmalle. Koneen pituustrimmi vaati hiukan säätämistä matkalentoja ajatellen, joten korkeusvakaimen asetuskulmaa muutettiin asentamalla viiden millimetrin vanerisiivu etukiinityksen alle. Moottori on toiminut moitteetta, mutta kaasuttajaa on tuunattu vaihtamalla suuttimia ja neula. Näillä toimenpiteillä moottorin seokset on saatu säädettyä oikeiksi eri tehoastuksilla.



Koneen lento-ominaisuudet ovat juuri sellaiset kuin muutamat lukemani lehtiartikkelit ovat niitä kuvailleet. Kone on herkkä mutta vakaa ja suoritusarvot ovat vähintäänkin riittävät tämän kokoiselle ja tehoiselle ilma-alukselle. Koneessa ei ole ikäviä ominaisuuksia ja se on miellyttävä lennettävä, mutta vaatii tarkkuutta lentoonlähdessä ja laskussa.

Koneen koelento-ohjelma tuli pääosin valmiiksi 14.10.2016, jolloin Australiassa juhlistettiin koneen ensilennon 50-vuotispäivää ja koneen suunnittelijaa John Corbya. Itse lensin tuona päivänä koneella kauden viimeisen lennon upeassa kelissä nautiskellen ja ihaillen hienoja syksyisiä maisemia Lapin taivaalta.

Taas riitti syksypuhteiksi kirjoittelua ennen katsastusta. Piti laatia kertomus koelentoista sekä kirjoittaa lento- ja huolto-ohjekirjat koneelle. Trafin tarkastaja Sami Jänis saapui Rovaniemelle 15.12.2016 suorittamaan lentokelpoisuuden tarkastuksen ja myönsi luvan

ilmailuun. Aikaa projektin valmistumiseen meni hiukan yli 23 vuotta. Työtunteja autotallissa tuli tehtyä 3470 ja toinen mokoma tiedon hankinnassa, kursseilla ja osien hankkimisessa.

Kannattiko koko puuhastelu? Ehdottomasti!

Rovaniemellä 9.2.2017

Erkki Herva



Erkki Herva

erkki.herva@gmail.com

mob. +358 400 139717