

# Propelli pyöräilyä

Aimo Suomalan rakentama kevyt-helikopteri saatiin näytille Karhulan Ilmailukerhon Lentomuseoon.

## VILLE VANHALA

**KOTKA.** 80-kiloinen kevythelikopteri nuaa hieman jalaksillaan, kun kotkalainen Aimo Suomala istahtaa pitkästä aikaa sen ohjaimiin. Jalat painelevat polkimia ja peräroottorin lavat kääntyvät. Suomala kiskaisee ohjaussauvasta. Nyt heilahtavat isomman roottorin pitkät lavat.

Helikopterin kommervenkkit ovat miehellä hyvässä muistissa, vaikka hän on viimeksi lentänyt sillä yli kolme vuosikymmentä sitten. 76-vuotias Suomalainen on itse rankentanut lentopelinsä: moottori on moottorikelkasta ja kaasukahva moposta. Kevyt runko on metallia ja potkureiden lavat puuta. Hei-

kompaa hirvittäisi nousta keikutuolia muistuttavalla kopterilla taivaille, mutta Suomala ei aikanaan hirvittänyt.

Eikä hirvitä nytkään.

– Vissiin sitä osaisi vieläkin lentää, Suomala tuumii.

**Kun Aimo Suomalala** näki 1960-luvun puolivälin paikkeilla helikopterin laskeutuvan Ahlströmin pihalle, hän tuumii, että pystyisikö sellaisen rakentamaan itse.

Pystyihän sitä, mutta helpoaa se ei ollut.

Suunnittelu ja laskelmat veivät suurimman ajan. Itse rakentaminen oli vain toteutustaita. Ennen kuin helikopteri sai lopullisen muotonsa Suomala oli rakentanut jo kaksi prototyyppiä. Toimiva kokonaisuus saatiin siis aikaiseksi kokeilemalla.

Neljä metriä pitkä ja puoli-toista metriä korkea kevythelikopteri valmistui 1975. Sillä lennettiin Kymyn lentokentän lisäksi Suomalain vaimon kotipaikkakunnalla Kalajoella.

– Lentolupakirjaa ei ollut, kun ei siihen riittäneet rahat. Lennettiin vähän niin kuin salaa.

Suomala ei koskaan kokeillut, miten ylös oma kevythelikopteri nousee. Ylimmillään korkeutta otettiin 50 metriin saakka.

– Ilmaan pääsi helposti eikä laskeutumissakaan ollut vaikeuksia. Kertaakaan en kopterilla pudonnut.

**Karhulan** ilmailukerholaitosten kunnostama Aimo Suomalain lentopeli on ainoa 1970-luvulla Suomessa itse rakennettu kevythelikopteri. Eilisestä lähtien



**Aimo Suomalala** istahti vuosikymmenten jälkeen itse rakentamansa kevythelikopterin ohjaimiin Karhulan Ilmailukerhon Lentomuseossa.

Sen lisäksi museoon on saatu Puolassa vuonna 1965 rakennettu ja seuraavana vuonna Suomeen tuotu purjelentokone SZD-9 bis 1D Boccia.

Suomalain kevythelikopterista poiketen Janne ja Oiva Lehtisen omistama purjekone on täydessä lentokunnossa. Ensimmäiset koelennot lennettiin 7.päivänä kuluvaan kuuta.

– Kone katsastetaan lähiaikoina. Museokone ei pääse rapistumaan, kun sitä pidetään katsastuskunnossa. Tarkoitus on, että koneelle riittää mvös

käyttöä, Oiva Lehtinen kertoo.

Lehtisten koneen kaltaisia puolalaisia purjekoneita on lentänyt Suomessa kaikkiaan 13 kappaletta. Nyt niistä on jäljellä ainoastaan kaksi. Lenonopettaja Oiva Lehtinen on itse lentänyt opetuslentoa ”laajaruunkoisella” vuonna 1962.

– Sitä ennen tämä kone ehti lojua peräti 29 vuotta lentäviiden vuoden ja 2000 työtunnin urakka.

**Painoa** puolalaispurjekoneella on 353 kiloa ja suurin sallittu lentopaino on 540 kiloa. 2-paikk-

kaisen koneen siipien kärkiväli on 18 metriä ja suurin sallittu lentonopeus tyynessä säässä 200 kilometriä tunnissa.

– Tätä konetta käytettiin aikoinaan perus- ja jatkokoulutuskoneena. Sitten lasikuitukoneet syrjäyttivät nämä koivuvaerista ja männystä rakennetut koneet.

SZD-9 bis 1D Boccia on purjelentopireissä haluttu kone. Lehtisten ”pitkäruunkoinen” onkin näillä näkymin lähös-

sä ensi kesänä Saksan suureen purjelentokonekatselmuksen. Pelkästään näyttille. Ei tu- le heti mieleen, että näin ison

urakan jälkeen kone pantaisiin myyntiin, Lehtinen tuumii.

Aimo Suomalain kevythelikopteri on ja pysyy Kotkassa ja sen jalakset pysyvät tuuksi museohallin betonilattiasa. Mutta mikä sai miehen luopumaan lentämisestä reilu vuosi sen jälkeen, kun kopteri oli valmistunut? – Piti ruveta rakentamaan katamariniivenettä, Aimo Suomalala toteaa.

■ Karhulan Ilmailukerhon Lentomuseossa on esillä 14 lentokonetta ja yksi kevythelikopteri. Museo on avoinna syyskuun ajan joka päivä klo 10–18. Muulloin sopimuksesta.