

Taivaalla maalliset huolet haihtuvat

## Lentäminen on tiedon ja taidon liitto

Se oli lentotunnilla viitisen vuotta sitten. Sakari Korpelan lennonopettaja ilmoitti aivan yllättäen, että nyt kokeilet yksin lentämistä. Minä jään tänne kentälle odottelemaan, oli opettaja tuumannut.

Sakari oli tuolloin suorittamassa ultrakeveyeen lentokoneeseen vaadittavaa lupakirjaa. Vaikka hän oli opiskellut ahkerasti sekä teoriaa että käytäntöä, tieto ensimmäisestä yksin lentämisestä teki olon hetkellisesti kovin epämukavaksi. Mutta vain hetkellisesti.

— Siinä adrenaliini jylläsivät. Toisaalta luulen, että samanlaisen onnistumisen tunteen saavuttaminen, minkä se synnytti, ei ole minun kohdallani lentäessä enää mahdollista.

Sakariille lentäminen on kuin sopuisa liitto, jossa tieto ja taito kulkevat käsi kädessä. Samalla se tarjoaa huikaisevia elämyksiä.

— Kauniita maisemia, kauniita taivasta ja vapaudentunnetta.

### Ilmailun ahmija

Jalasjärven Jokipiissä asustava Sakari muistaa olleensa jo ennen kouluikää valtavan kiinnostunut ilmailusta. Hän ahmi kaiken aiheeseen liittyvää kirjallisuuden, mikä vastaan tuli. Armeijaankin hän hakeutui Kauhavan ilmapvoimiin. Varusmiesaikaa kului siellä apumekaanikkona.

— Samaan ajankohtaan ajoittuu suorastaan jättyvätkä kokemus, joka sinetöi lentämisen osaksi Sakaria lopullisesti. Hän pääsi istumaan harjoitushävitäjä Fougua Magisterin kyytiin.

— En unohtia sitä koskaan. Samalla se teki kovin nöyräksi. Huomasin, ettei lentäminen tai edes koneen kyydissä istuminen olekaan ihan lastenleikkiä.

Sakari painottaa, että onnistumisen lentomatka vaatii lentäjältä aina nöyryyttä. Eikä tuo nöyryys saa kadota, vaikka lentotunteja olisi takataskussa jo satamittarini.

— Tässä ei tule koskaan valmiiksi. Jatkuvasti on opiskeltava lisää ja aina on muistettava tehdä vain sellaisia asioita, jotka varmasti hallitsee. Niin taataan turvallisuus.

### Suomessa ja ulkomailla

Armeijan jälkeen Sakari suunnittelemaan koki Etelä-Suomea ja Finnairin ilmailuopistoa, josta valmistuttuaan siirrettiin lentokonekaanikkoksi.

— Olin valmistumisen jälkeen jonkun aikaa Finnairilla töissä, mutta sitten muut työt vievät mennessään, tänä päivänä tietokentistä ratkaisuja työkseni kehittävä Sakari toteaa.

Lentäminen jäi tauolle vuosikymmeniksi. Viitisen vuotta sitten elämäntilanne ja aika sallivat sen, mistä Sakari oli kiireisinä vuosina vain haaveillut. Hän viritteli ilmailuharrastuksen uudelleen henkiin.

Sakarin ensimmäinen, noin viisituhatta euroa maksava lupakirja oikeutti lentämään ultrakevyttä konetta, mutta mies halusi enemmän.

— Minua kiinnostavat pidemmät matkat, ylentäminen ja isoimmat lentokentät kuin mihin ultrakevyt soveltuu. Siinä paina-



**Kauhaajoen Air Pilot-seuraan ja Etelä-Pohjanmaan ilmailukerhoon kuuluva Sakari Korpela omistaa osuuden nelipaikkaisesta, 39-vuotiaasta hienosta koneyksilöstä, Piper Cherokeeesta.**

vin syy, miksi hankin lupakirjan nelipaikkaiseen moottorikoneeseen, ympäri Suomea sekä myös Ruotsissa ja Norjassa moottorikoneellaan lentänyt Sakari kertaa.

### Laskeutumisen vaikeus

Toki Sakari lentää ultrakevyellä koneella yhä, sillä siinä on ihan omaanlaisensa viehätyks. Kone painaa vain 280 kiloa, eikä sen kokonaispaino lastineen ja bensoineenkaan saa nousta yli 450 kilon.

— Ultrakeveyen ja nelipaikkaisen moottorikoneen suurin ero on painon lisäksi tekniikassa. Nelipaikkaisessa tekniset ratkaisut ovat pääosin peräisin 1950-luvulta, kun taas ultrakevyet lentokoneet edustaa tätä päivää.

Lentämisen turvallisuus painottuu Sakarin puheissa joka käännteessä. Hän toteaa, että vastuullinen lentäjä huomioi aina ennen lentoa säätilan, noudattaa annettuja ohjeita sekä huolehtii koulutuksensa ajantasaisuudesta.

— Vaikenta lentämisessä on laskeutuminen. Alussa laskeutumisesta sujuvat enemmän tai vähemmän huonosti, ja se tuntuu inhottavalta. Mutta mitä on vain treenattava. Pitkääntyneen harjoittelun tuloksena se tulee lopulta selkärangasta.

Pitkääntyneisyys onkin tekijä, joka Sakarin mielestä vain lisää lentämisen hienoutta. Kaikki ilmailuun liittyvä vaatii keskittymistä, harjoittelua, syventymisiä ja hionnista. Mutta kun taivaalle pääsee, huolet jäävät alas.

— Lentäminen on parasta pään ja stressin nollausta, mitä tiedän. Siinä ei ehdi miettiä mitään muuta.



**Piperin mittaristo on hämmäntävän runsas. Lisäksi ohjaamosta löytyy kaksi rattia. Kerrallaan koneen sipiin mahtuu 180 litraa bensa. Sen keskilentonopeus on 200 kilometriä tunnissa.**

Lentotunteja Sakarille kertyy vuodessa noin 70 ja hän lentää ympärivuotisesti. Toisinaan hän tekee koneellaan myös työmatkoja.

### Vähän meteorologiaa

Ihän sormia napsauttamalla ei taivaalle pääse.

— Jokainen lupakirja on kone-tyyppiäkohtainen ja vaatii aina

erikseen tenttimisen ja lentotunnit. Se myös maksaa. Moottoridun nelipaikkaisen lupakirja maksoi noin 107000 euroa.

Syynissä ovat myös tämän läsnä niin kone kuin mieskin. Viidenkymmenen ikävuooden jälkeen harrastajan pitää käydä tarkistuttamassa lentokuntonsa vuosittain.

Kone tulee huoltaa noin viidenkymmenen lentotunnin välein. Myös jokainen lento vaatii etukä-

teen laaditun lentosuunnitelman tuulilaskelmineen.

— Merkitävin tekijä säässä on pilvien korkeus. Se vaikuttaa siihen, voiko taivaalle lähteä.

— Se hyvä puoli tässä on, että harrastuksen myötä oppii tulkittamaan ja vähän ennustamaankin sääitä. Meteorologian perusteet kun tulee opeteltua vähän niin kuin siinä sivussa-sh.