



# SIRIUKSEN VIEHÄTYS

**JÄTTÄÄ KONKARILENTÄJÄNKIN SANATTOMAKSI**

Hymyssä oli pitelemistä, kun kaksi lentäjää testasivat uuden tsekkiläisvalmisteisen TL-3000 Siriuksen. TL-3000 Sirius on luokan B2 ultrakevyt lentokone, jonka paino on noin 360 kiloa. Tällä hetkellä kyseistä lentokonetta tuo maahan raahelainen Jari Lappi.



Rekisteritunnuksella OH-U691 kulkeva TL-3000 Sirius-ultrakevytlentokone on muotoiltu yksityiskohtia myöten mahdollisimman aerodynaamiseksi kokonaisuudeksi.

**J**ari Lapilla on ollut ultrakevytlentäjän lupakirja vähän vajaat kymmenen vuotta.

– Lentotunteja minulla on kertynyt noin 190, hän kertoo.

Lappi teki maahantuontisopimuksen joulukuussa 2020. Samaan aikaan hän tilasi TL-3000 Siriuksen demokoneen. TL-3000:sen lisäksi Lappi tuo maahan myös muita TL-Ultralightin valmistamia koneita, jotka kuuluvat nekin B2-luokkaan.

– Tuohon luokkaan kuuluvat myös ylätaaso Sirius ja alataso TL-2000 Sting S4.

Luokan B2 ultrakevyellä lentokoneella tarkoitetaan siis lentokonetta, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on yksipaikkaisilla maalentokoneilla enintään 450 kilogrammaa ja yksipaikkaisilla vesilentokoneilla enintään 480 kilogrammaa.

Kaksipaikkaiset maalentokoneet saavat lähteä ilmaan maksimissaan 600 kilogramman painoisina ja kaksipaikkaiset vesilentokoneet saavat painaa lentoon lähtiessään

650 kilogrammaa. Sakkausnopeus tai pienin vakaa lentonopeus B2-luokan lentokoneissa saa olla enintään 83 kilometriä tunnissa.

Tšekkiläisvalmisteisia TL-Ultralightin koneita on tehty jo vuodesta 1989, ja niitä on valmistettu yli 1000 kappaletta. TL-3000 Siriusta sen sijaan on valmistettu noin parisen sataa kappaletta.

– Saman tehtaan koneita on tuotu 1990-luvulla vain kaksi kappaletta Suomeen. Tällöin mallina oli TL-96 Star. Oma TL-3000 Sirius demokoneeni on ensimmäinen malliaan Suomessa, Lappi selvittää.

#### Ominaisuudet tekivät välittömän vaikutuksen

Lappi kertoo, että maahantuojan roolissa on vaikeaa kehua konetta, mutta hänen mukaansa kaikki, jotka ovat kyseistä konetta lentäneet, ovat kehuneet sitä erinomaiseksi.

– Itse kävin koelentämässä TL-3000 Siriusta Tšekissä koneen tehtaalla joulukuussa 2019, ja kone hurmasi välittömästi hienoil-

la lento-ominaisuuksillaan. Koelento kesti puolisen tuntia ja koneen ominaisuudet vakuuttivat minut välittömästi.

Lappia viehätti tuolloin koneessa erityisesti ohjauksen tarkkuus ja koneen vakaus. Kone käyttäytyy rauhallisesti myös tuulisesä säässä.

– Lisäksi koneessa on todella hyvät liukuominaisuudet.

Lappi innostui koneiden maahantuonnista tilatessaan ensimmäisen TL-3000 Siriuksen Suomeen omaan käyttöönsä.

– Samalla minulle tarjottiin tätä mahdollisuutta ja otin haasteen vastaan. On iso etu, että konetta voi koelentää Suomessa sen sijaan, että pitäisi matkustaa tehtaalle ulkomaille sitä varten.

Koneiden päämarkkina-alue on tällä hetkellä Keski-Eurooppa ja Yhdysvallat, mutta Norjassakin mallia on jo yhdeksän kappaletta verran. Tehtaalla, joka valmistaa TL-3000 Siriuksia on maahantuojia 40 ja koneita on myyty yli 40 maahan.

## "KONE HURMASI VÄLITTÖMÄSTI HIENOILLA LENTO-OMINAI- SUUKSILLAAN."

– Jari Lappi

– Osa maahantuojista myy koneita myös muihin maihin, esimerkiksi Baltiaan. Kaukaisin maa, johon tehdas on toimittanut koneita, on Uusi-Seelanti, Lappi selvittää.

### Sakkauksen rauhallisuus ihmettyä

Lappi kuvailee konetta lennettäessä helpon tuntuiseksi, sillä koneen käyttäytyminen kaarroissa, nousuissa ja laskuissa on täsmällistä.

– Konetta lennettiin tehtaan pilotin kanssa. Ihmetystä herätti tuolloin, kun koneella suoritettiin sakkaukset, niin kone lähti vain vajoamaan tasaisesti niin kauan kuin ohjaimissa oli vetoa, Lappi kertoo.

– Kun vetoa löysäsi kevyesti, vauhti nousi 140 kilometriin tunnissa ja kone laskeutui vaakalento.

TL-3000 Sirius ei ole taitolentokelpoinen, kuten eivät yleensä muutkaan ultrat pois lukien kaksitasoinen Renegade. Pienissä virheliikkeissään kone pyrkii itsenäisesti korjaamaan ja oikaisemaan asentonsa.

Jari Lapin koneen rekisteritunnus on OH-U691. Kyseisen kone on demomalli, josta löytyy lukuisia lisävarusteita, kuten siipi- ja laskeutumisvalot, tummennetut lasit, pelastusvarjo ja sähkölaipat. Myös transponderi, keinohorisontti ja lämmitys kuuluvat Lapin koneen varusteluun. Lappi kertoo, että koneeseen voidaan asentaa vielä edellä mainittujen lisäksi esimerkiksi autopilotti, säätöpotkuri, purjekoneen hinausvarustus sekä nahkasisustus.

Lapin mukaan kaikki koneen hallintalaitteet ovat sopivasti käden ulottuvilla.

– Kaasu- ja trimmivipu sijaitsevat penkkien välissä keskellä, laipat, rikastin ja lämmitys säädetään keskikonsolissa. Virta-, polttoainepumppu- ja valokatkaisijat sekä pitotputken lämmitinkatkaisija ovat keskellä tuulilasien yläpuolella ja lentomittarit suoraan edessä.



### TL-3000 Sirius kiinnostaa muuallakin Suomessa

TL-3000 Siriuksesta on kiinnostuttu myös Etelä-Pohjanmaan ilmailukerho ry:ssä, ja ilmailukerho teki jouluun päätöksen kyseisen koneen hankkimisesta käyttöönsä. Ilmailukerhon edustaja **Jani Haapaniemi** lensi konetta ensimmäisen kerran heinäkuussa 2021. Ensilento teki Haapaniemeen heti vaikutuksen.

– Kokemuksena kone tuntui heti luontevalta ohjata, sillä se tekee juuri sen, mitä käsketään. Päälimmäise-

☞ **Koneen istuimet tuntuivat Jani Haapaniemen mielestä erinomaisen mukavilta. Ne antavat sopivasti tukea joka puolelta.**

☞ **Jari Lapin mukaan koneen kaikki hallintalaitteet ovat sopivasti käden ulottuvilla.**

nä mieleen jäi luotettava tuntuma, ja rauhallinen sekä yllätyksetön käyttäytyminen, hän kuvailee.

Haapaniemen mukaan aikaisempiin ultrakevyisiin koneisiin tottuneena kone näytti hyvässä mielessä massiivisemmalta, ja tuntuma oli, että se on myös hyvin suunniteltu yksityiskohdiltaan ja viimeistelyltään. Itse koneen sisällä oleminen oli hänen mielestään miellyttävä kokemus.

– Koneen istuimet tuntuivat erittäin laadukkaalta ja hyviltä istua sekä tukea oli riittävästi. Polkimien pituus-





Cessna 172:sta. Kone tottelee sopivan herkkiä ohjaimia tarvittaessa nopeastikin, mutta sillä pystyy silti lentämään rauhallisiin liikkein, helposti ja mukavasti.

– Mukavaa Siriuksessa oli myös se, että se ei ollut likikään yhtä herkkä puuskaiselle kelille kuin aiemmat 450 kilogramman ultrat.

Lentoonlähdössä oli paljon samaa kuin Cessnassa: rauhallinen ja yllätyksetön maakiito, pieni veto sekä kevyisyys, ja kone oli ilmassa.

– Jalan tarve maakiidon aikana oli pieni. Ilmassa kone kulki helposti yli 200 kilometriä tunnissa ja maltillisilla kierroksilla. Lentolaitte oli luokkaan oloinen,

kuten muotoilu sekä yksityiskohdat antavat ymmärtää. Tehdas on kyllä saanut hiottua aerodynamiikan kohdalleen, Haapaniemi kiittelee.

Laskukierrosta sorvattaessa kierrokset sai pienentää hyvissä ajoin, jotta Sirius pääsi laippanopeusalueelle. Ykköslaihat otetaan käyttöön, kun koneen nopeus on 140 kilometriä tunnissa, ja tällöin laippojen kulma 15 astetta. Laskun loppuosalla käyttöön otetaan kakköslaihat, jolloin koneen nopeus on noin 120 kilometriä tunnissa, ja laippojen kulma 45 astetta. Laskuun tullaan 105 kilometriä tunnissa IAS-nopeutta.

– Itse laskeutuminen sujui pienistä puuskista huolimatta rauhallisesti ja yllätyksettömästi. Kone oli helppo tuoda päätelineille lähes täysin vedettyinä. Uutena tuttavuutena odotin kuitenkin koko ajan, että laskeutumisessa olisi jotain erityistä huomioitavaa, tai että koneella olisi joitain omia taipumuksia, mutta mitään ei tullut. Kone teki juuri sen, mitä siltä pyysi.

säätö onnistui vaikka kesken lennon. Väiden kiinnitys oli helppoa.

Näkyvyydestä puhuttaessa Haapaniemi haluaa muistuttaa, että kaartaessa kannattaa muistaa siiven taakseen peittämä alue.

– Näkyvyys oli cessnamaisen tuttua ylätasoa, mutta tähänään ei toki ole mikään ongelma. Ylätasoa kun on ollut maailmassa aiemminkin.

### Moottori hyrrää miellyttävästi

Moottorin käyntiääninä puolestaan oli Haapaniemelle tuttua nelitahti-Rotaxia. Koneen ohjaamossa oli sopiva hiljaisuus lennolla, mutta kuitenkin niin, että sisällä ollessa pystyi erottamaan mahdolliset moottorin sivuäänet.

– Äänimaailma oli juuri sellainen, mitä koneelta kaipaankin. Laihat olivat tässä koneessa sähkökäyttöiset, ja niiden äänimaailma muistutti paljon matkustajakoneiden laippojen ulosottoääniä. Ne olivat hieman kovaääniset, mutta eivät häiritsevät.

Haapaniemi arvelee äänen johtuvan ehkä siitä, että laippamoottorit ja niiden mekaniikka sijaitsevat lähellä lentäjän päätä. Toisaalta se voi olla hyväkin puoli, sillä kuunnellessaan laippamoottoreiden ääntä lähempää voi oppia tunnistamaan muutokset mekaniikassa, mikä on turvallisuuden kannalta hyvä asia.

Hän kuvaa TL-3000 Siriusta muistuttavan lento-ominaisuuksiltaan



## TEKNIKKAA

### OH-U691

- ▶ Siiven kärkiväli 9,4 m
- ▶ Rungon pituus 6,97 m
- ▶ Korkeus 2,26 m
- ▶ Siipipinta-ala 11,26 m<sup>2</sup>
- ▶ Tyhjäpaino 363 kg
- ▶ Maksimilentoonlähtöpaino 600 kg
- ▶ Moottori Rotax 912 ULS
- ▶ Moottorin teho 100 hp
- ▶ Potkuri DUC Swirl
- ▶ Polttoainetankit siipitankit 2 x 65 l
- ▶ Polttoaine E98
- ▶ Matkalentonopeus 180-220 km/h IAS
- ▶ Maksimivaakalentonopeus (Vne) 253 km/h IAS
- ▶ Maksimi toimintasäde 1400 km
- ▶ Maksimikuormituskerroin sileällä koneella +4 g ja -2 g
- ▶ Lentoonlähtömatka 185 m
- ▶ Lentoonlähtömatka 15 m esteen yli 395 m
- ▶ Laskeutumismatka 268 m

☞ **Matkatavaroille on tilaa koneen takaosassa.**

☞ **Siriuksen OH-U691 moottorina 100 hv Rotax 912 ULS.**

### Hyvä kone hymyilyttää

Kokonaisuutena Haapaniemi kertoo koneen yllättäneen hänet täysin.

– Laskeutumisen jälkeen oli valehtelematta hymyssä pitelemistä!

Vastaavan tunteen hän muistaa viimeksi vuodelta 2003, jolloin Etelä-Pohjanmaan ilmailukerho hankki ultrakevyen WT9 Dynamicin.

– Toki Siriuksen ulkonäkö muistuttaa paljon monelle lentäjälle tuttua ja turvallista Cessnaa ja ehkä tässä onkin jotain samaa, mutta uudella viehätöksellä ja miellyttävästi paketoituna, Haapaniemi hehkuttaa.

– Odotan innolla, että pääsen lentämään Siriusta uudelleen ja oppimaan lisää tämän koneen ominaisuuksista. Jäi hyvä fiilis! 🐣

