



NEUVOSTOJUHTA AN-2

TEKSTI & KUVAT: ERKKI NÄÄTÄNEN

Antonov An-2 sai ilmaa siipiensä alle ensimmäisen kerran elokuun lopussa vuonna 1947, jolloin Paul Wolodnin suoritti uuden venäläisen maanviljelyskoneen Skh-1:den ensimmäisen koelennon. Prototyypissä oli tällöin vielä pieni 630 hv:n ASH-21 moottori, joka sarakoneissa muutettiin nykyisin käytössä olevaksi ASH-62IR moottoriksi, jonka starttiteho on noin 1000 hv. Koneen suorituskykyesimerkinä mainittakoon sen vuonna 1954 saavuttama luokkansa korkeusennätys, 10700 metriä (35088 ft).

An-2 on metallirakenteinen ja se on päällystetty osittain metallilla, osittain kankaalla. Runko on kokonaan metallia — päällystys on niitattu kaariin ja runkosalkoihin ja se muodostaa kantavan kuorirakenteen. Suuri rahtiovi, jossa on myös normaali matkustajaovi on rungon vasemmalla puolella, ja se on irroitettavissa tarvikkeiden tai laskuvarjohyppääjien pudotamiseksi. Peräsimet ovat kangaspäällysteiset metallipäällysteisiä johto- ja jättöreunoja lukuunottamatta.

Siivet ovat kaksisalkorakenteiset, kangaspäällysteiset ja niiden profiili on 14 % paksu R-11S. Automaattiset, 15 % leveät koko kärkivälillä olevat solasiivekkeet mahdollistavat yhdessä suurten laskusiivekkeiden kanssa erinomaiset hidaslento-ominaisuudet. Ylätasossa on kuusi polttoainetankkia, joiden sisällöllä kone lentää täysin kuormattuna noin 900 km.

Ohjaamossa on kaksoisohjaimet ja tilat normaalin kahden hengen miehistön lisäksi myös matkamekaanikolle. Mittarivarustus on melko hyvä, sillä vakiovarustukseen kuuluu täydellinen sokkolentolaitteisto. Sisäpuhelin ja laskuvarjohyppääjien käyttämät merkkivalot kuuluvat hyppykoneen erikoisvarustukseen.

Yhdessänsyllinterinen ja tuhathevosvoimainen Shvetsov ASH-62IR pyörittää nelilapaista säätöpotkuria, joka ainakin joissakin koneissa on valmis-

Yksi maailman suurimman lentoyhtiön Aeroflotin tärkeimmistä konetyypeistä on An-2, tukevatekoinen yleistyökalu moniin käyttötarkoituksiin. Yksi sovellysmuutoksista on laskuvarjohyppy, jotka mielessään koneeseen tutustui Malmilla myös Erkki Näätänen.

tettu laminoimalla teräsverkkovahvisteisesta puusta.

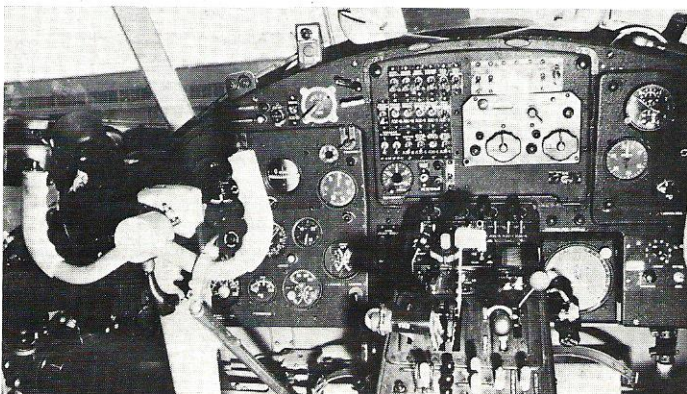
— Kärkiväli 18,2 m, — Pituus 12,8 m, — Korkeus (lentoasennossa) 5,5 m — Siipipinta-ala 70 m² — Paino (täysin kuorm.) 5.500 kg — Max.nopeus (merenp.) 233 km/h — Starttikiito 150 m — Min.nopeus 85 km/h — laskukiito 170 m

Itä-Saksan laskuvarjohyppääjien joukkue vieraili Nummelassa kolme vuotta sitten An-kakkosella, jolloin Suomen Laskuvarjokerhon siellä ollut lentäjä, Pekka Lapinkivi, tutustui koneeseen hieman lähemmin kuin varovaisesti katselemalla. Parikymmentä minuuttia kestänyt pudotuskeikka ei luonnollisesti antanut muuta kuin tuntuman koneeseen ja sen käyttäytymiseen, mutta senkin perusteella voi päätellä jotain tästä erikoislautaisesta leijasta.

Tästä suomalaislentäjille melko harvinaisesta lennosta

▲ An-12 laskussa. Ujkomuodon merkittävimmät piirteet ovat suuret, kiinteät etureunasolakat, iso nelilapainen potkuri ja joka suhteessa tukevatekoinen rakenne.

▼ Ohjaamo muistuttaa lasiverantaa, mikä takaa hyvän näkyvyyden. Laitteet vastannevat meikäläistä kesä-IFR-varustusta.



Pekka kertoi seuraavaa:

— Koneessa oli kahdeksan hyppääjää matkalla kahteen tonniin, ja istuin perämiehen pallilla tarkoituksena lentää mahdollisimman paljon tämän heittokeikan aikana. Koko touhusta (tarkoittaa mittareiden tekstejä) en ymmärtänyt paljon mitään, mutta ajoin koneen ylös, missä koneen kippari lensi ensimmäisen heittokaarron malliksi ja sen jälkeen hoitelin koko homman itse. Kone oli aika painavan tuntuinen ohjata, vaikka siinä onkin kaikille kolmelle ohjaimelle trimmit. Siitä huolimatta se on ketterä hyvienhidaslento-ominaisuuksiensa ansiosta. Isossa koneessa on ison koneen tuntu, mutta kaarrossakin se käyttäytyi kiltisti ja pysyi varmasti käsissä, vaikka nopeusmittari näytti reippaasti alle satasta.

— Koneesta näkee erinomaisesti ulos, sillä siinä on laajennettu ohjaamo, jonka vinoista

siivikkunoista näkyy jopa miltei suoraan alas. Lennon aikana herätti huomiota se, että trimmimuutokset olivat suuria — korkeusperäsiintä sai trimmata jatkuvasti. Tähän saattoi olla syynä se, että kone ei alun alkujaankaan ollut oikein trimmattu. Kun kaikki hyppääjät oli heitetty ulos, tulin alas tarkoituksena tehdä maaliinlasku, mutta kone vajosi odotettua nopeammin ja niin siinä sitten vedäteltiin moottorilla perille. Laskun loppuvaiheissa olin vain mukana ohjaimissa — kippari hoiteli sen.

— Maassa koneen käsittely vaatii jonkin verran tottumusta. Näkyvyys on hyvä, paljon parempi kuin kerhon Sierra-Ekosta (Cessna 195), mutta kääntyileminen vaatii käsien ja jalkojen yhteistyötä. Sauvassa on vipu, joka päästää painetta jarruihin ja jalkakartulla valitaan, kumpaan pyörään jarrutus vaikuttaa ja minne kone kääntyy.

— Laskuvarjotouhuun tämä kone on mielestäni ihanteellinen. Se kiipeää melko nopeasti ja sen hidaslento-ominaisuudet ovat hyvät. Kenttä kuin kenttä kelpaa — hieman sorapäällysteistä kiitorataa riittää, sillä se irtoaa jo alle satasen ja sen nopeuden se saavuttaa noin kymmenessä sekunnissa. Korpikentiltä toimiville kerhoille se soveltuisi erinomaisesti.

— Toisaalta kun tulee kysymys hinnasta, huollosta ja taloudellisuudesta, sietää asiaa pohtia pitkään ja perusteellisesti. Kone on kallis, iso moottori syö paljon polttoainetta ja tarvitaan paljon hyppyä ennen kuin se kannattaa. Peruskorjausjakso on tietääkseni 600 tuntia, ja varaosien saannista ei kukaan ainakaan silloin tiennyt mitään.

— Hyppääjien keskuudessa An-kakkonen oli niin suosittu, että Ekko jäi täysin varjoon. Koneesta on helppo lähteä — on kuin astuisi ulos heinäladosta ja erityisen huomionarvoisena seikkana pidettiin tyhjäkäynnillä lähes olematon potkurivirtaa.

LUMMILU 3/1972