

VAPAA KUIN LINTU

Yksityisilmailu on Kiinassa vain harvojen herkkua, sillä maan ilmatilaa valvotaan tiukasti. Se ei kuitenkaan estä lentämisen pioneereja. Heillä on itse rakennetut lentokoneet ja uskallusta.

Teksti **Xifan Yang** Kuvat **Xiaoxiao Xu**



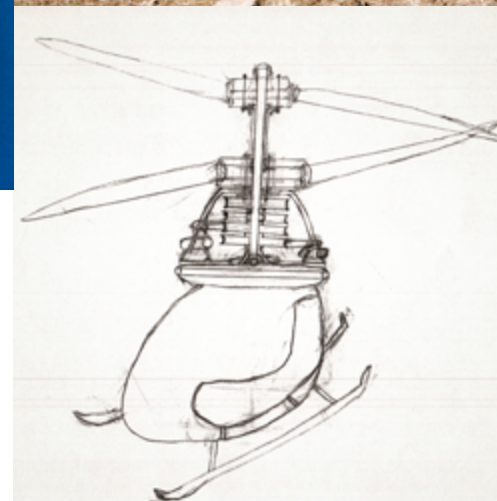
Wang Qiang ei osaa selittää sitä, miksi hänen on pakko lentää. "Ehkä se on vain evoluutiota – ihminen ratsastaa, pyöriilee, ajaa autolla ja lentää."



Vaativammasti varusteltu Wang Qiang 2 -kopteri on tullut maksamaan rakentajalleen 20 000 renminbiä eli noin 2 500 euroa. Monet harrasterakentajat käyttävät harrastukseen koko omaisuutensa.



He Dongbiaon tehtaassa (vas.) valmistetaan rakenneosia, joista ostajat kokoavat oman helikopterinsa. Zhang Dousan (alla) luonnostelee paperille myös siipiään räpytteleviä ilma-aluksia.



Su Guibin toivoo, että tästä päivästä tulee ihmeiden päivä. Vain vähää aiemmin hän istui vielä pyörätuolissa.

Eletään vuotta 2017, ja tänään on käännytty lokakuun puolelle. Kello on vähän yli kaksi iltapäivällä, tuuli on koh-talaista ja aurinko paistaa maissipeltojen yllä. Su laittaa lentäjänkypärän päähänsä. Hän kävelee ontuen pellolle rakennettua 400-metristä kiitorataa pitkin. Kiitorata on merkitty oransseilla muovilipuilla.

Kiitoradan alussa on vekotin, jolla Su Guibin aikoo tänään tehdä ihmeen. Vehje muistuttaa Vespa-skootteria. Siinä on linjakas pyöreä etuosa, joka on maalattu beigeiksi, kaksi istuinpaikkaa ja roottori pystysuorassa tangossa.

Laite on autogiro eli gyrokopteri, jonka Su Guibin on itse suunnitellut ja koonnut. Su nostaa jalkansa ohjaamoon. Hän käyn-nistää moottorin, tarttuu ohjauskahvaan ja painaa jalkansa kaasupolkimelle. Lento-vespa nyökkäilee kömpelösti nurmella.

Su pidättää hengitystään. Hänen sydämensä tykyttää. Onko hänestä vielä tähän?

Roottorit käynnistyvät lepattaen, ravistus tuntuu voimakkaana ohjaamossa. Su katsoo horisonttiin täydellisesti keskit-tyneenä.

Su oli pitkään ”kuollut mies”. Hän makasi selkärankavaurion takia sängyssä kuusi kuukautta ja istui sen jälkeen vuo-den pyörätuolissa.

Nyt hänen oikea jalkansa vapisee kaasupolkimella, ja lentovespa huojuu vuoroin vasemmalle ja oikealle.

Nouseeko Su ilmaan?

SU GUIBININ LENTOHARRASTUS on tietenkin sulaa hulluutta. Hän oli kuolla yrittäessään valloittaa taivaan itse rakenta-millaan koptereilla ja joutui vielä maksa-

maan siitä tuhannen euron sakon. Yksi-tyisilmailu on ollut sallittua Kiinassa vasta muutaman vuoden ajan ja vain rikkaalle eliitille. Kiinan valtio voi pian lähettää taikonautteja kuuhun, rakentaa jättimäisiä lentokenttiä ja kilpailla omilla matkusta-jakoneillaan Boeingin ja Airbusin kanssa, mutta harrasteilmailu on viranomaisista epäilyttävää.

Se ei haittaa Su Guibiniä. Hänen yk-sityinen lentokenttensä on neljän jalka-pallokentän kokoinen ja sijaitsee soratien päässä lähellä tuhannen asukkaan Shi-jiaoa. Sinne on tunnin ajomatka Kantonin miljoonakaupungin uudelta White Cloud International -lentokentältä.

Maissipellon keskelle on ajettu leikkuu-puimurilla 400 metriä pitkä kiitorata. Kopterihalli on koottu sinisestä aalto-pelistä. Tontilla on myös kaksi asuin-konttia ja yksi matkailuautoksi muun-nettu minibussi sekä talonkorkuinen vesisäiliö. Kahdeksanhenkinen tiimi koos-tuu palkatuista avustajista ja ihailijoista. Pölyn keskellä torkkuu kolme koiran-pentua. Tämä on Su Guibinin valtakuntaa. Improvisoidun lentokentän sijainti lähellä jokea on ihanteellinen. Joen leveää hiekka-penkkaa voi käyttää pakkolaskuissa. →



Su Guibin laskeutui vuonna 2014 päin puhelinpylvästä. Lääkärit sanoivat, että hän saattaa joutua istumaan pyörätuolissa loppuelämänsä. Su ei kuitenkaan luovuttanut.

Jin Shaozhi tarkistaa kopterinsa vielä kerran ennen lentoa. Useimmat rakentajat toimivat yksin, mutta nettifoorumeilla voi kysyä neuvoa muilta harrastajilta.



Jin Shaozhi työskentelee viikolla yksityisklinikallaan. Viikonloppuisin hän omistautuu lentokoneilleen. Hän haluaa lentää vielä 90-vuotiaanaikin.



Nelikymppinen Su ei vaikuta hurjapäältä. Hänen kädenpuristuksensa on kevyt ja välillä hän nauraa ujosti. Kun hän alkaa puhua, hänen äänestään aistii kuitenkin hiljaista voimaa.

Su Guibin haluaa lentää, vaikka hänen perheensä ja ystävänsä yrittävät jarruttaa häntä kaikin keinoin. Hän suunnittelee ja rakentaa gyrokopteereita, vaikka perusopinnotkin jäivät kesken. Lentolupakirjaa hänellä ei tietenkään ole.

Sun yksityinen kopterihalli on suunnitteen urheiluhallin kokoinen. Su ja hänen tiiminsä valmistavat itse lähes kaikki koneen osat: roottorit, hytit, kuoren. Ainoastaan moottorit hän tuo Saksasta.

”Ne ovat kaikkein luotettavimpia”, hän sanoo.

Stanssauskoneet ja laserleikkurit ovat käyttövalmiina, kaikkialla on renkai-

ta, johtoja ja työkaluja. Illalla keksijät kokoontuvat istumaan kirjaville muovituoleille ja hörppivät kalalla höystettyä riisikeittoa. Sen jälkeen taotaan, jyrsitään ja juotetaan vielä lisää myöhään yöhön.

”Vaimoni on halunnut erota jo monesti”, Su Guibin kertoo.

Hän tuli vuosi toisensa jälkeen kotiin öljyn tahrimissa vaatteissa iho ruhjeilla – mikäli hän ylipäättään tuli kotiin, sillä useimmiten hän vietti yöt hallissa.

Su Guibin vältti kuoleman täpärästi ensimmäisen kerran vuonna 2012. Hän oli kuljettanut muiden ilmailijoiden kanssa rakentamansa gyrokopterin peräkärryllään lähes 2 000 kilometrin päähän pohjoisessa sijaitsevaan Ningxiaan. Siellä, lähestulkoon asumattomalla alueella, hän yritti nousta kopterillaan tuhansien metrien korkeuteen, mutta happilaite meni epäkuntoon ennen tavoitteen saavuttamista. Ulkoilman lämpötila yläilmoissa oli reilusti pakkasen puolella. Su Guibinin oli tehtävä hätälasku, josta hän selvisi nipin napin vahingoittumatta.

Seuraava kohtalokas lento vuoden 2014 marraskuussa päättyi tuhoisasti. Su Guibin vieraili tuolloin toisen harrasterakentajan luona Jiangussa. Tämä pyysi Suta testaamaan ilma-alustaan, ja laskeutuessaan Su Guibin törmäsi puhelinpylvääseen.

Hän säilyi hengissä mutta hänen selkärunkansa vaurioitui törmäyksessä. Sun alaraajat halvaantuivat, ja lentoharrastus näytti olevan lopullisesti ohi. Hänen vaimonsa itki sairassuuteen äärellä: ”Näetkö, mitä olet tehnyt itsellesi!”

Su pyöri sängyssään. Jopa istuminen tuotti tuskaa. Hän harkitsi päivänsä päättämistä.

”Kerran minulla oli jo veitsi kädessä. Toisen kerran halusin hypätä ikkunasta. Käteni olivat kuitenkin liian voimattomat.”

Pyörätuolissa hän ajatteli kuumeisesti sitä kihelmöivää tunnetta, jonka hän oli

tuntenut kootessaan ensimmäistä ilma-alustaan. Tuolloin kaikki oli sujunut suunnitelmien mukaan. Su oli vain unohtanut nukkua ja syödä, ja lopulta hänen vaimonsa oli kiskonut hänet ulos hallista.

JO LAPSENA Su Guibin haaveili vovansa olla vapaa kuin lintu. Hänen vanhempansa kasvattivat hänet pienessä riisipellon ja kalalammen ympäröimässä kylässä. Täytettyään 17 vuotta Su matkusti Kantonin kaupunkiin ja kouluttautui mekaanikoksi. Ensimmäisessä työpaikassaan hän asensi hissejä kerrostaloihin, joita nousi korkeuksiin kaupungin joka nurkassa. Tehdessään asennustöitä hissikuiluissa hänen polvensa vapisivat: Su Guibinilla oli kamala korkean paikan kammo.

”Vihaan tavallisena matkustajana lentämistä. Se, että sinut ahdetaan valtavaan metalliputkeen, jossa istutaan tunteja satojen vieraiden ihmisten joukossa ja tuijotetaan 10 000 metrissä syvyyteen, ei liity mitenkään lentämiseen.”

Su kertoo, että lentämisessä kyse on ennen kaikkea kontrollista: vapaudesta kääntää ohjauspyörää milloin tahansa minne tahansa, ylös tai alas, oikealle tai vasemmalle, ympyrässä tai akselinsa ympäri. Lentäminen on myös sitä, että tuntee tuulen ihollansa.

”Lentäminen auttaa minua selättämään korkean paikan kammoni.”

Siksi Su Guibin viilettää tänä iltapäivänä itse rakentamallaan gyrokopterilla kiitorataa pitkin ja pitää kiinni vastaanhangoittelevasta ohjauskahvasta. Riittääkö kiitorata? Sen pää lähestyy.

MONI JAKAA Su Guibinin unelman omin käsin rakennetulla laitteella lentämisestä. Sadat harrasterakentajat kokoavat lentolaitteita eri puolilla Kiinaa ladoissa, kellareissa ja halleissa. ➔



Jin Shaozhi käyttää varastohallia telakkana. Siellä on pysäköitynä myös Sky Horse -niminen ilma-alus. Jin Shaozhi on rakentanut lentokoneita mallilennokkien rakenne suunnitelman pohjalta. Hän on suurentanut kaikki osat kuusinkertaisiksi ja koonnut ne käsin.

Useimmat harrasterakentajat pysyttelevät maan pinnalla, mutta heidän unelmansa elää. Yuan Xiangqiu rakentaa lennokkeja ja kutsuu lapsenlastaan ”Aamulennoksi”.



Edessä onkin paikan vaihto ja 90 minuutin lento Itä-Kiinaan Zhejiangin maakunnassa sijaitsevaan Hangzhouhun. Sieltä jatketaan junalla noin 300 kilometriä tunnissa pieneen Jiangshanin kaupunkiin, jossa Xu Bin odottaa ränsistyneessä Hondassaan.

”Meitä kiinalaisia ohjataan jo pienestä pitäen välttämään liioittelua. Olemaan uskaltamatta”, Xu Bin kertoo, kun olemme matkalla hänen kyläänsä.

”Leikeissä ei saa likaantua. Ei saa kastua. Puissa ei saa kiipeillä.”

Vanhemmat suojelevat lapsiaan kuin raakoja kananmunia. Riskejä ei saa ottaa. Monille kiinalaisille uinti oli vielä hiljattain ääriurheilua, ja yhä edelleen valtaosa Kiinan uima-altaista on korkeintaan 1,5 metriä syviä.

”Miksi haluat vaarantaa henkesi? Saatko siitä rahaa? Mikä on lentämisen tarkoitus?”, myös Xu Binin perhe kysyi.

”Mikä on elämän tarkoitus?”, kysyy puolestaan Xu.

Xu Bin on ylpeä siitä, että hän on ilmailualan harrasterakentajien pioneereja.

”Kiinan ensimmäinen siviili-ilmailumuseo” lukee koukeroisella kaunokirjotuksella vanhan tehdashallin sisäänkäynnin yläpuolella. Halliin on dokumentoitu Xun ilmailun historia. Kyltistä roikkuu haalistunut punainen rusetti kolme vuotta sitten pidettyjen avajaisten jäljiltä.

Xu on valinnut paikan taitavasti. Hallin ohi kulkee tie kylään, jossa Maon esi-isien kerrotaan eläneen. Xu suunnitteli museoon alun perin euron sisäänpääsymaksua, mutta vain harva oli halukas maksamaan sitä, joten hän hylkäsi suunnitelman.

Xun yksityismuseo on verstaas, kopterihalli ja elämäntyön näyttely yhdessä ja samassa. Hallin keskellä on hänen ensimmäinen itse rakentamansa lentokelpoinen malli. Sekin on gyrokoopperi, vuosimallia 2005. Vehje ei ole aivan yhtä sulavaraken-

teinen kuin Su Guibinin lentovespa, pikemminkin ylimitoitettu legorakennelma.

Xu Bin ja Su Guibin tutustuivat toisiinsa 1990-luvun puolivälissä harrastelentäjien Ilmailun ystävät -nimisessä nettifoorumissa. Nykyään he ovat ystäviä ja viestivät keskenään lähes päivittäin WeChat-pikaviestipalvelussa yhteistä projektia suunnitellen. Miehet ovat kuitenkin myös erilaisia. Su Guibin viilaa kaikessa hiljaisuudessa mahdollisimman täydellisiä laitteita, kun Xu Bin taas rakastaa lelujensa esittelemistä. Hänen rakentamansa gyrokoopperit ovat hyvin värikkäitä. Ne on koristeltu sarjakuvahahmoilla, ja hän on antanut niille sellaisia nimiä kuin *Tiger-shark* ja *Letter Bee*.

Nelikymppinen Xu Bin johdattaa vieraansa hallin läpi. Hän esittelee sen seinille kiinnitettyjä valokuvia, jotka kertovat hänen elämästään.

Yhteen julisteeseen Xu Bin on tallentanut sankaritarinansa. Hänen vanhemmiltaan oli pieni konealan yritys. Täytettyään 20 hän sai päähänsä rakentaa helikopterin. Ensimmäisen prototyypin ohjaamo oli kyhätty romumetallista ja sen köysillä kiinnitetyt roottorit puusta. Testilennostaan hän muistaa vain luokkatovereiden äänekkään naurun.

Kaksitoista vuotta myöhemmin, vuonna 2006, hän lopultakin kohosi ilmaan ja nousi tuhanteen metriin. Neitsytlento kesti 25 minuuttia, kunnes bensatankki oli tyhjä.

”HITAASTI VIRRRAN YLI kivi kiveltä tunnustellen.” Xu Bin on noudattanut lentämisessä Deng Xiaopingin Kiinan nousua kuvaavaa mottoa. Hän on viettänyt satoja tunteja netissä tietoa keräten. Hän on uppoutunut lentopioneereista kuten Otto Lilienthalista, Charles Lindberghistä ja Juan de la Ciervasta kerton viin kirjoihin. →



Xu Bin on avannut lentolaitteiden yksityismuseon. Hän toivoo voivansa jonain päivänä pitää rakennuksen edustalla lentonäytöksen.

Lopulta hän päätti rakentaa gyrokopterin. De la Cierva kehitti tämän helikopterin edeltäjän 1920-luvulla. Gyrokopterissa roottoria ei pyöritä moottori vaan ilmanvastus. Se tekee laitteen rakenteesta lentokonetta yksinkertaisemman, mutta helikopterista poiketen gyrokopteri ei voi nousta eikä laskeutua pystysuoraan.

Xu rakentaa alumiinisia ultrakevyitä ilma-aluksia. Useimmat hänen gyrokopteistaan painavat alle sata kiloa, ja niiden valmistamiseen voi kulu jopa 13 000 euroa. Aluksilla on kuitenkin yksi haikka. Painavan roottorin vuoksi vehje joutuu kiitoradalla helposti epätasapainoon. Xu on keksinyt tähän ratkaisun: hän kiinnittää ilma-alukseen köyden ja antaa lava-auton vetää sen nousuun.

Xu Bin käynnistää kopterinsa syrjäisillä peltoteilla ja asumattomissa laaksoissa,

missä häntä ei ole helppo nähdä. Xu Binin ja Su Guibinin kaltaisille ilmailijoille onkin Kiinassa nimi. Heitä kutsutaan luvattomiksi lentäjiksi.

Paljonko heitä sitten on? Xu Bin arvioi, että nettifoorumeilla noin 10 000.

Hän saa faneiltaan viikoittain WeChat-palvelussa paljon postia. He kysyvät, voisiko Xu Bin opettaa heitä. Nämä eri puolilta Kiinaa Jiangshaniin tulevat pyhiinvaeltajat vuokraavat läheisestä majatalosta huoneen pariksi yöksi.

Osa heistä on vauraita yrittäjiä, jotka haluavat kerskailla hienoilla leikkikaluilla. Osa on tavallisia kiinalaisia kuten He, neljääkymppiä lähenevä mies. Hän on Sichuanista oleva nuudelikojun pitäjä, jonka puheessa on vahva maalaisaksentti ja joka ottaa Xun verstaassa innokkaana mittoja ja räpsii valokuvia kännykällään.

Moniko näistä 10 000:sta tosiasiasa lentää?

”Parisataa onnistuu rakentamaan prototyyppin. Heistä vain reilu kymmenen on saanut mallistaan lentokelpoisen”, Xu Bin arvioi.

VALTIO EI OLE vielä päättänyt, mitä se aikoo tehdä luvattomille lentäjille. Xu Binin ja Su Guibinin tavoin moni muukin lentämisen pioneeri on joutunut maksamaan sakkoa tuhansia euroja.

Ilmailuviranomaiset eivät kuitenkaan suhtaudu valvontaan kovin vakavasti. Miehet kertovat, että valtio ummistaa silmänsä, kunhan luvattomat lentäjät noudattavat kolmea yksinkertaista sääntöä: älä lennä alueilla, joissa on kerrostaloja, pysytte pois sotilaslentokentiltä ja jää mieluiten alle 200 metriin, sillä sen yläpuolella alkaa hävittäjien ilmatila.

Halu lentää epäilyttää kuitenkin maan johtoa. Pekingissä pelätään kansalaisten oma-aloitteisuutta ja luovuutta ja että



Xu Bin rakentaa lentolaitteensa romumetallista ja jäännösosista.



Alkuvaiheen mallit joh-
tivat virheliikkeisiin ja
putoamisiin. Nytemmin
Xu Bin hallitsee gyro-
kopterinsa, esimerkiksi
kuvan ”Valkoisen lohikäärmeen” ohjauksen.



yhteiskunnalliseen kaaokseen. Xu Binin haastattelussa ovat läsnä myös paikallisten propagandaviranomaisten tarkkailijat.

Matkalla tuotantoyhteiskunnasta innovaatioyhteiskuntaan Kiina on kuitenkin riippuvainen Xu Binin ja Su Guibinin kaltaisista rohkeista kansalaisista.

Heidän mielestään lentämisestä pitäisi tulla Kiinassa aivan tavallinen vapaa-ajan urheilumuoto, kuten lännessäkin. Xu Bin ja Su Guibin korostavat, etteivät he ole vielä myyneet gyrokoptereitaan vaan ainoastaan välittäneet niitä muille ilmailijoille näiden omalla vastuulla. Molemmat toimivat ilman lupakirjaa tai todistuksia ja ilman vakuutusturvaa: Kiinan epämääräisen lainsäädännön vuoksi yksikään vakuutusyhtiö ei suostuisi tekemään sopimusta harrastelentäjien kanssa.

Toistaiseksi vakavin onnettomuus tapahtui vuonna 2015 Zhejiangissa, kun pyörivä propelli silpoi miehen, joka oli ollut auttamassa harrasterakentajattutavaansa. Mies kuoli kentällä verenhukkaan. Harrasterakentaja maksoi uhrin sukulaisille suuret korvaukset ja ajautui vararikkoon. Hänen perheensä ei päästä häntä enää päivisin ulos kotoaan. He pelkäävät, että mies voisi jatkaa len-toharrastustaan.

Vaikka Su Guibin on päässyt vasta hiljattain jälleen kävelemään, tämä Helmi-joen suistoalueen hiljainen keksijä on ajatellut jo pidemmälle. Hänen gyrokopterinsa voisivat levittää maaltapaon vaivamilla alueilla pelloille kasvinsuojeluaineita ja korvata näin työvoimaa. Kauppiaat voisivat käyttää laitteita tavarantoimituksessa syrjäisiin vuoristokyliin. Seuraavaksi hän haluaisi rakentaa pienilma-aluksia sarjatuotantona yhdessä Xu Binin kanssa.

Eräs virkamies rohkaisi häntä hiljattain epävirallisesti: ”Se, mitä teette, on laitonta. Maamme tarvitsee kuitenkin kaltaisia ihmisiä.”



”Minun isäni osaa rakentaa lentokoneita”, kertoo Wang Qiangin pieni poika. ”Mutta kun minä kasvan isoksi, rakennan raketin.”

Su Guibin on investoinut intohimoonsa tähän mennessä noin miljoonan euron verran rahaa. Hän pyörittä aiemmin menestyvää ohjelmistoyritystä ja teki kiinteistökauppaa. Nyt hän hyödyntää näitä kokemuksiaan päästäkseen alkuun yksityisilmailun maailmassa. Su tapaa sijoittajia, laatii mainosvideoita ja työskentelee ilma-alusten parissa kopterihallissaan auringonnoususta yömyöhään.

Miten hänen vaimonsa kestää tämän kaiken, varsinkin kun tämä oli jo kerran menettä miehensä?

Kun onnettomuudesta oli kulunut puolitoista vuotta, Su Guibin alkoi laatia uusia suunnitelmia, vaikka hän ei kyennyt

vielä nousemaan portaita. Hän vuokrasi kolme hehtaaria maata ja rakensi kaikessa hiljaisuudessa uuden kopterihallin. Hänen apujoukkonsa rakensivat kiitoradan.

Hänen vaimonsa ei tiennyt asiasta mitään.

SINÄ PÄIVÄNÄ, jona Su Guibin aikoo tehdä ihmeen, hänen vaimonsa seisoo kiitoradan reunalla ja seuraa pelokkaana, miten hänen miehensä rullaa kopterillaan kohti kiitoradan päätä. Nousee ilmaan.

Ja lentää.

Laskeutumisen jälkeen Su Guibin julkaisee WeChat-profilissaan 200 metrin korkeudessa ottamansa kuvan. Pellot näyttävät viivaimella vedetyiltä ja vuorten yllä näkyvät pilvet pallokuviolta.

”Päivä nro 1 039”, Su Guibin kirjoittaa kuvan alle. Hän ei ollut noussut maasta 1 038 päivään eli lähes kolmeen vuoteen. Tänäpä, ihmeiden päivänä, hän on saanut elämänsä takaisin.

Kiitoradalla hänen vaimonsa itkee ja manailee. Tällä kertaa onnesta. ●