



Flying Fish Hovercraft Marlin II

MELKEIN LENTÄVÄ ENGLANTILAINEN

Jää ei kestä, mutta sohjoa ja jäälauttoja on sen verran, ettei venekään pääse. Helikopterista ei ole apua, jos laskeutumispaikkaa ei ole. Tällaisissa olosuhteissa ainoa keino päästä saareen on ilmatyynyalus.

■ Teksti ja kuvat: Visa Vilkuna
Testiryhmä: Olli Toivonen,
Timo Mutonen

Rescue And Fun R.A.F. Hovercraft Oy tuo maahan englantilaista Flying Fish Marlin II -ilmatyynyalusta. Alus poikkeaa monin tavoin perinteisestä ilmatyynyaluksesta.

Marlin II on kevyt: kuivapainoa lasikuiturunkoisella laitteella on vain 210 kiloa. Leijun pituus on 3,1 m, leveys 2 m ja korkeus 1,5 m. Näin ollen aluksen liikuttelu onnistuu köykäiselläkin henkilöauton perävauhdilla.

Monissa pienissä ilmatyynyaluksissa käytetään keveitä kaksitahtimoottoreita, mutta Marlin II on päätyntä Briggs & Strattonin nelitahtiseen V2-moot-

toriin. Tehoa koneelle luvataan 35 hevosvoimaa 3 800 kierroksella. Toinen erikoisuus on se, että yksi ja sama moottori nostaa aluksen irti alustasta ja työn-
tää eteenpäin.

Nelitahtisen laitteen polttoainetalous lienee kohdallaan, sillä esitteen mukaan 25 litran polttoainesäiliöllä toimintasäde on noin 160 kilometriä. Silloin 70 kilometrin huippunopeus tosin jäänee haaveeksi. Matkanopeudeksi luvataan noin 40 km/h.

Aluksen helman muodostavat 72 neopreenilla päällystettyä, nailonista valmistettua pussia. Pussit ovat helposti vaihdettavia, sillä ne kiinnitetään run-

koon tavallisilla nippusiteillä.

Heti ensimmäisen pussin rikkoonnuttua ei tarvitse rynnätä remonttiin. Valmistajan mukaan vasta viiden hajonneen pussin jälkeen kannattaa miettiä telakalla käyntiä.

Valmistajan mukaan aluksen kantavuus on lähtöalustasta riippuen 200–250 kiloa. Kuskin penkinä on satulatyylinen pitkä istuin, jonka päällä istutaan hajareisin. Pitkä istuin tarjoaa kohtuulliset tilat kolmelle normaalikokoiselle ihmiselle.

Jatkuu seuraavalla aukeamalla ►



↑ Kaksisylinterinen V2-moottori on aluksen pohjalla, jolloin painopiste on saatu alemmaksi ja vakaus paremmaksi. Voima potkurille välitetään hihnalla.



↑ Potkurin takana olevat tuuliohjaimet kompensoivat potkurin vääntövoimaa.

➔ Ohjaustangon oikeanpuoleinen kahva on kaasusu. Nappuloita ohjaamossa juuri sen verran kuin tarvitsee: käynnistys, valot, pilsipumppu ja virran ulosotto.



Vedestä maalle tai maalta veteen mentäessä ei alustan vaihtumista huomaa.



↑ Täydellä lastilla Marlin II ei pääse vedestä liukuun. Keula-aallon takana olevasta kuopasta karkaava ilma tekee yrityksen tyhjäksi.

Istuinkaukalon takaosassa on pieni poikittainen penkki lähinnä lapsia varten.

Matkaan!

Aluksen pelkistetystä ohjaamosta löytyy ainoastaan virtalukko sekä muutama katkaisija valoille ja pilssipumpulle. Ohjaustangon oikeanpuoleisella kahvalla annetaan koneelle kierroksia ja tangosta ohjataan. Jarrua ei laitteesta löydy sen kummemmin jalalle kuin kädellekään. Näillä eväillä kokeilemaan!

Kone pärähtää nöyrästi tulille, kun ryyppy kytketään päälle moottorin kyljessä olevasta vivusta ja virta-avainta käännetään lukossa.

Kone käy heti starttaamisen jälkeen nätisti ilman ryyppyä. Kaasua lisättäessä pieni värinä resonoi alusta ennen kuin ilmapussit alka-

vat pullistua. Kovalla maalla alus nousee irti alustastaan ja alkaa lihua eteenpäin.

Kaasua lisättäessä vauhti kiihtyy varsin reippaasti. Siirtymistä maalta veteen ei takapuolituntumalla havaitse. Vauhti kiihtyy ja kuski viihtyy entistä paremmin.

Paluu takaisin rantaan on hiuksia nostattava kokemus. Ohjaustangon kääntäminen ei ohjaakaan alusta veneen tapaan, vaan saa aikaan erittäin pitkän sivuluisun. Kun kaasua annostelee reippaasti ja alusta kallistaa hieman sisäkurviin, keula alkaa viimein osoittaa kohti lähtöpaikkaa.

Toinen yllätys tulee alusta veteen pysäytettäessä. Jos kaasua vähentää nopeasti, keula laskee ja ilmatyyny aluksen alta karkaa perän kautta. Keulan haukkaa-

minen saattaa tietystä tilanteesta säikäyttää kuskin pahanpäiväisesti. Varsinaista vaaraa ei liene, sillä aluksen luvataan kelluvan.

Liikkeelle lähteminen ja liukuun pääsy vedestä ottaa huomattavasti enemmän aikaa kuin maalta. Alus puhalttaa pussit täyteen ja yrittää samalla eteenpäin. Pienen keula-aallon takia aluksen keskivaiheille syntyy veteen kuoppa, josta ilma pääsee karkaamaan. Yksin ajettaessa liukuun toki päästään, mutta yli 200 kilon lastilla alus ei pääse ylös ”kuopasta”.

Testiryhmän arvion mukaan tilannetta voisi parantaa sillä, että nostoon menevän ilman määrää voisi lisätä, ennen kuin potkuri alkaa työntää alusta eteenpäin. Ratkaisu olisi kohtuullisen help-

po toteuttaa asentamalla potkurin eteen mekaanisesti säädettyvät ohjainlevyt.

Huolelliselle kuskillle

Vaikka aluksessa ei jarruja olekaan, sen saa pysähtymään varsin nopeasti. Kovalla maalla kaasun hölläminen pudottaa aluksen kahden pohjassa olevan metallikiskon varaan. Veteen pysäytettäessä reunoilla olevat ilmapussit ovat yllättävän tehokkaan tuntuinen jarru. Sileällä jäällä tilanne saattaa olla hieman hankalampi.

Marlin II:ta täytyy kallistella kaarteissa moottoripyörän tapaan, mutta sen lisäksi kuskin on osattava siirtää painoaan myös aluksen pituussuunnassa. Vauhtia hidastettaessa painoa on siirrettävä taakse, jotta keula ei haukkaa ja ilmatyyny pääse karkaamaan.

Liikkeelle lähdetessä on seurattava, mistä ilma meinaa karata ja pyrittävä painoa pituusakselilla siirrellen saamaan ilmatyyny pysymään aluksen alla. Sen verran summittaista aluksen ohjaaminen on, että vasta harjoitus tekee mestarin.

Testiryhmän yksimielisen arvion mukaan aluksella kannattaa ehdottomasti opetella ajamaan rauhallisilla vesillä, ennen kuin lähtee esittelemään taitojaan vilkkaammille alueille.

Ilmatyynyalus on oikeastaan ainoa mahdollinen kulkupeli karikkoisten vesien onkimatkoille, kelirikon saartamaan saaristoon sekä tulva-alueiden tutkimus- ja pelastustöihin. Laitetta ei voi verrata muihin maasto- ja vesikulkuneuvoihin, sen verran ainutlaatuisen se on.

Jokainen voi itse miettiä, onko täydellisesti varustellun Flying Fish Hovercraft Marlin II:n 22 800 euron verollinen hinta kohdallaan. ■



↑ Tasapohjaisen kelluvan rungon alla on kaksi metallikiskoa, joiden varassa alus lepää kovalla alustalla.

Tekniset tiedot: Marlin II

Runko	lasikuitua
Kuivapaino	210 kg
Kantavuus (lähtöalustasta riippuen)	200–250 kg
Mitat (p x l x k), m	3,1 x 2,0 x 1,5
Moottori	4-t, Briggs & Stratton 35 hp V-Twin, 3800 rpm, kuusilapainen potkuri
Ääni	75 dbA 25 metrin päässä ohitettaessa matkanopeudella
Polttoainesäiliö	25 l
Toimintasäde tankillisella	Noin 160 km
Huippunopeus	Noin 70 km/h
Matkanopeus	Noin 40 km/h
Helmat	72 vaihdettavaa neopreenipäällysteistä nailonpussia
Valot	Kaksi ajovaloa, navigointivalot, vilkkuvalo
Sähköstartti, 12 V sähköjärjestelmä, virran ulosotto, käyntituntimittari, pilssipumppu, uppoamaton rakenne; kelluu ja nousee vedestä	