



TAMPEREEN  
AMMATTIKORKEAKOULU

## **TEHDÄÄN UUSI LENTOPAIKKA!**

Tutkimus pienlentopaikkojen palveluista sekä  
Mänttä-Sassin harrasteilmailusta

Maarit Polvi-Malkki

Päivi Poskela

Opinnäytetyö  
Huhtikuu 2016  
Liiketalouden koulutusohjelma



## TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu  
Liiketalouden koulutusohjelma

POLVI-MALKKI, MAARIT & POSKELA, PÄIVI:

Tehdään uusi lentopaikka!

Tutkimus pienlentopaikkojen palveluista sekä Mänttä-Sassin harrasteilmailusta

Opinnäytetyö 92 sivua, joista liitteitä 21 sivua  
Huhtikuu 2016

---

Tämä opinnäytetyö toteutettiin Mänttä-Seura ry:n toimeksiantona Sassin kansanpuiston Master Plan -kehittämishankkeeseen. Mänttä-Vilppulassa on alkanut toiminnasta poistetun Mänttä-Sassin lentopaikan kehittämistyö, jonka tarpeeseen tehtiin tämä tutkimus. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tehdä vertailututkimus kotimaisten ja ulkomaisten 236 lentopaikan palveluprofiileista. Tutkimuksen tarkoituksena oli myös selvittää kotimaan harrasteilmailijoilta, mitä palveluja he arvostavat ja pitävät tärkeänä lentopaikalla ja tämän tutkimusaineiston pohjalta selvitettiin Mänttä-Sassin tuleva palvelukonsepti. Tutkimusongelmana oli siis Mänttä-Sassin lentopaikan palvelukonseptin luominen käyttäjiä kuunnellen. Tämä työ toteutettiin markkinatutkimuksena jonka tutkimusmenetelmänä käytettiin määrällistä kyselytutkimusta.

Kyselytutkimuksesta saatujen tulosten perusteella kotimaan harrasteilmailijat pitivät lentopaikoilla tärkeänä polttoaineen jakelua ja siipipainoja koneita varten, ja suurin osa vastaajista halusi operoida kestopäällysteiseltä kiitotieltä. Tuloksista ilmeni, että ilmailijat arvostivat myös lennonvalmistelutilan saatavuutta lentopaikalla. Kerhorakennuksen ja Internet-yhteyden saatavuus olivat myös tärkeitä palveluja vastaajille. Muita tärkeitä palveluja vastaajien mielestä olivat saniteettitilojen sekä kahvila- ja ravintolapalvelujen tarjoaminen ilmailijoille lentopaikalla. Myös jonkinlaista majoitusmuotoa arvostettiin, tärkeimmäksi majoitusvaihtoehdoksi kyselyn tulosten perusteella nousi mökkimajoitus. Vastaajat kokivat, että lentopaikalla olisi hyvä olla joitain kuljetuspalveluja lentopaikalta muualle kaupunkiin. Kyselytutkimukseen vastanneista suurin ryhmä oli moottori- ja ultrakevytlentäjät.

Tutkimuksessa selvisi, että ilmailijat ovat kiinnostuneita myös muistakin kuin suoranaisesti ilmailuun liittyvistä palveluista. Järjestämällä ilmailijoiden saataville kuljetuspalveluja taataan lentopaikan taso ja mahdollistetaan keskustan palveluiden käyttö Mänttä-Sassissa vieraileville ilmailijoille. Ilmailijoiden kiinnostus paikallisiin palveluihin tulee ottaa huomioon lentopaikkaa kehitettäessä. Tutkimuksen tuloksista voidaan havaita, etteivät ilmailijat kuitenkaan yksin riitä ylläpitämään palveluyrityksiä Mänttä-Sassissa, vaan alueelle tulee toteuttaa palvelukokonaisuus, joka tuo alueelle ilmailijoiden lisäksi myös muita matkailijoita sekä kuntalaisia.

---

Asiasanat: lentopaikka, kyselytutkimus, harrasteilmailu, palvelukonsepti

## ABSTRACT

Tampereen ammattikorkeakoulu  
Tampere University of Applied Sciences  
Bachelor of Business Administration

POLVI-MALKKI, MAARIT & POSKELA, PÄIVI:

Let us Build a New Aerodrome!

A Survey on the Services in Aerodromes and on Amateur Aviation in Mänttä-Sassi

Bachelor's thesis 92 pages, appendices 21 pages

April 2016

---

This thesis was commissioned by Mänttä-Seura ry for the Master Plan development project of Sassi kansanpuisto. The project was commenced in Mänttä-Vilppula to restart operating at an aerodrome that has been out of use, and this study was conducted for the use of the project. The purpose of this thesis was to carry out a comparative survey on the service profiles of 236 domestic and foreign aerodromes. The objective of the study was also to ask domestic amateur aviators about the services they value and find important for themselves in an aerodrome. This study figured out the future service concept for Mänttä-Sassi aerodrome. The research problem of this thesis was to create a service concept for Mänttä-Sassi aerodrome by listening to the amateur aviators. This survey was conducted as a market study that was carried out with an Internet questionnaire.

On the grounds of the results of the survey, domestic amateur aviators valued fuel distribution and wing weights at aerodromes. The majority of the recipients wanted to operate from asphalt runways. The results showed that aviators valued the possibility to use facilities for flight preparation. Club facilities and Internet access were also important services for the recipients. Other important services were toilet facilities and restaurant services. Some kind of accommodation was also valued. The results of the questionnaire revealed that the most highly appreciated type of accommodation was cottage accommodation. The recipients felt that some sort of transport service should be available from the aerodrome to the city nearby. The largest groups that answered the questionnaire were engine airplane aviators and ultra-light aviators.

The aviators also showed interest in other services than those directly related to amateur aviation. The high quality of Mänttä-Sassi aerodrome can be guaranteed by offering the visitors transport services to the city. The interest in using local services should be considered when developing the aerodrome. The results showed that aviators alone cannot support the services at Mänttä-Sassi. The service concept for Mänttä-Sassi should also attract other tourists and the locals to use the services.

---

Key words: aerodrome, questionnaire, amateur aviation, service concept

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	HARRASTEILMAILUN OMINAISPIIRTEET SUOMESSA JA ULKOMAILLA .....	7
	2.1 Harrasteilmailun yleispiirteitä.....	7
	2.2 Harrasteilmailumuodot ja -volyymit Suomessa.....	8
3	PIENLENTOPAIKKOJEN PROFILIT JA MÄNTTÄ-SASSIN KEHITYSKUVA .....	12
	3.1 Lentopaikkojen profiileista Suomessa ja ulkomailla .....	13
	3.2 Mänttä-Sassin lentopaikka ja sen toimijat .....	16
	3.3 Sassin kansanpuiston Master Plan -kehittämishanke 2016.....	23
4	KYSELYTUTKIMUS MÄNTTÄ-SASSIN TULEVAN LENTOPAIKAN PALVELUISTA .....	25
	4.1 Kyselytutkimuksen toteuttaminen .....	28
	4.2 Kyselyyn saadut vastaukset ja perustietojen jakauma .....	35
	4.3 Palvelut Mänttä-Sassin lentopaikalla.....	39
	4.4 Tulevaisuuden Mänttä-Sassi .....	51
5	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	56
	5.1 Tulosten analysointi .....	56
	5.2 Muita tuloksia .....	61
6	LOPUKSI .....	65
	LÄHTEET.....	68
	LIITTEET .....	71
	Liite 1. Suomen Ilmailuliiton tiedote lentopaikkakyselystä.....	71
	Liite 2. Kyselylomake .....	73
	Liite 3. Suomen viralliset lentopaikat.....	79
	Liite 4. Tutkittujen ulkomaisten lentopaikkojen luettelo .....	80
	Liite 5. Kyselytutkimuksen vapaakenttäkysymyksen vastaukset.....	84

## 1 JOHDANTO

Tämän tutkimuksen tavoitteena on kaksiosaisen tutkimuksen tekeminen, työssä toteutetaan tutkimus pienlentopaikkojen palveluprofiileista ja Mänttä-Sassin harrasteilmailusta. Työn tilaajana toimii Mänttä-Seura ry. Mänttä-Seura ry hallinnoi Sassin kansanpuiston Master Plan -kehityshanketta, jonka tarkoituksena on saada aloitettua Mänttä-Sassin lentopaikan kehitystyö. Tutkimuksessa keskitytään harrasteilmailuun, joka on osa yleisilmailua. Kaupallista lentotoimintaa ei työssä käsitellä.

Opinnäytetyön tutkimuskysymykseksi muodostui houkuttelevan palveluprofiilin selvittäminen kentän tulevia käyttäjiä kuunnellen. Tutkimusongelmana on Mänttä-Sassin lentopaikan palvelukonseptin luominen käyttäjiä kuunnellen. Tutkimuksen tarkoituksena oli saada selville juuri ne palvelut, joita tulevat käyttäjät pitävät tärkeinä. Tutkimuksessa tehtiin 236 lentopaikan palveluprofiilien vertailuselvitys, joka oli välttämätöntä tehdä koko tutkimuksen etenemisen kannalta. Työssä toteutettiin myös markkinatutkimus, jonka tutkimusmenetelmänä käytettiin määrällistä kyselytutkimusta.

Mänttä-Vilppulassa Sassin alueella on olemassa puitteet monenlaisten palveluiden luomiseksi, ja työssä kartoitetaan miten näitä olemassa olevia lähtökohtia hyödyntämällä alue saadaan rakennettua elinvoimaiseksi palvelukokonaisuudeksi. Lähtökohtana oli selvittää millaisia lisäpalveluita Mänttä-Sassin lentopaikkaan tulisi rakentaa, jotta siitä saataisiin ilmailijoita parhaiten palveleva ilmailukeskus, jonne on kiinnostavaa matkustaa ja jossa viettää aikaa.

Tässä tutkimuksessa selvitetään ensin yleisesti harrasteilmailua ja sen nykytilaa sekä kerrotaan harrasteilmailun tulevaisuudesta. Harrasteilmailusta on hyvä tietää, mitä eri ilmailulajeja ja keskeisimpiä lukuja se sisältää, joten eri lajit ja harrastajavolyymit on myös esitelty. Luvussa kolme edetään syvemmälle harrasteilmailussa ja selvitetään missä harrasteilmailu tapahtuu, mitä ilmailuharrastaminen vaatii lentopaikalla ja mitä palveluita löytyy ilmailuharrastuksen ympäriltä. Luvussa avataan myös tutkittuja lentopaikkaprofiileja sekä Suomesta että ulkomailta, ja käydään läpi selvitystyötä kokonaisuudessaan. Tutkimuksen selvitystyöhön kuului kartoittaa kaikki kotimaiset pienlentopaikat, suuri määrä pääasiassa eurooppalaisia lentopaikkoja sekä muutamia lentopaikkoja Pohjois-Ameri-

kasta ja Afrikasta. Taustaselvityksessä tutkittiin hyvätasoisten ja huonotasoisten lentopaikkojen eroja sekä Suomessa että Euroopassa. Luvussa selvitetään myös lentopaikkojen yleistä palvelutasoa. Luvussa käsitellään esimerkkinä Jämijärven lentopaikkaa toimivan palvelukonseptinsa puolesta. Luvussa kolme kerrotaan myös Sassin alueen historiasta ja nykytilasta sekä alueen toimijoista, ja pureudutaan Sassin kansanpuiston Master Plan -hankkeeseen ja alueen kehitysmahdollisuuksiin.

Luvussa neljä kerrotaan kyselytutkimuksen toteutuksesta, avataan tutkimuksen teoriaa ja sitä miten sitä on tässä työssä hyödynnetty. Myös kyselylomakkeen luominen ja kyselyn muodostumiseen liittyvä prosessi ja siihen liittyvä teoria tuodaan esille. Neljännessä luvussa käsitellään myös tutkimusmenetelmiä ja niiden teoriaa sekä kuinka tässä tutkimuksessa on näitä tutkimusmenetelmiä hyödynnetty. Luvussa kerrotaan myös, kuinka tehdään eettisesti luotettava tutkimus. Luvussa neljä käsitellään tutkimuksen tuloksia sekä teorian valossa että kyselyn tulosten perusteella.

Luvussa viisi kerrataan mitä työssä on tutkittu ja mistä tutkimus on muodostunut sekä tehdään johtopäätöksiä tutkimuksen kyselystä saaduista tuloksista. Luvussa arvioidaan myös tutkimuksen luotettavuutta ja onnistumista sekä reflektoidaan tutkimusprosessia. Luvussa viisi arvioidaan hyvän lentopaikan ominaisuuksia ja pohditaan tulevan Mänttä-Sassin lentopaikan palvelukonseptia. Luvussa kerrotaan vielä selvitystyöstä Internet-sivujen ominaisuuksista ja tähän tutkimukseen perustuen esitetään kehitysehdotuksia Sassin tuleviin Internet-sivuihin. Viimeisessä luvussa pohditaan tutkimustyön kulkua ja haasteita. Luvussa pohditaan myös miten tehtyä tutkimusta voi käyttää hyödyksi alueen tulevassa kehittämistyössä.

Sassin kansanpuiston alueesta on aikomuksena saada elävä ja monimuotoisen harrastamisen keskus. Kansanpuisto näin tukee myös alueen elinkeinojen ja matkailun kehittymistä. Tehdyn tutkimuksen pohjalta voidaan arvioida Sassiin tarvittavaa palvelukokonaisuutta ja sen käyttäjävolyymia. Työssä arvioidaan myös vaikutuksia alueen matkailuun ja elinkeinoelämään.

## 2 HARRASTEILMAILUN OMINAISPIIRTEET SUOMESSA JA ULKO-MAILLA

### 2.1 Harrasteilmailun yleispiirteitä

Ihminen on uneksinut lentämisestä jo tuhansien vuosien ajan. Kautta historian on ollut yksittäisiä lentämisen pioneereja, jotka ovat uskoneet lentämiseen ja kehittäneet lentokoneita ja vieneet ilmailua eteenpäin. Tässä tutkimuksessa ilmailulla tarkoitetaan yleisilmailua, joka on kaikkea muuta ilmailua kuin kaupallista ilmakuljetusta ja lentotyötä. Tutkimuksessa keskitytään harrasteilmailuun, joka on osa yleisilmailua. (Blatner 2005, 187.)

Euroopassa yleisilmailu kasvaa vuosi vuodelta, ja Suomessakin ilmailulla on pitkät perinteet. Yleisesti kaikkea ilmailua ajatellen Suomen sijainti ei ilmailulogistisesti ole syrjäinen. Suomen sijainti vähemmän liikennöidyllä alueella on etu ja tekee ilmailusta helpompaa. Ilmatila ja kentät eivät ole niin ruuhkaisia kuin esimerkiksi Keski-Euroopassa. (Sipilä & Haikarainen & Wahl 2008, 327–329.) Viime vuosina Euroopan komissiossa on havaittu, että harrasteilmailulla on merkittävä rooli ilmailun kehittämisessä ja tulevien lentämisen ammattilaisten koulutuksessa ja rekrytoinnissa. Europe Air Sports (EAS) on järjestö, joka edustaa ilmailijoita Euroopassa. Heidän tavoitteensa on erityisesti edustaa pienkoneiden lentäjiä ja omistajia yleisilmailun kehityksessä. Pitkän tähtäimen tavoitteena järjestöllä on lentourheilun ja harrastelentotoiminnan tukeminen. Fédération Aéronautique Internationale (FAI) on maailmanlaajuinen yleisilmailun kattojärjestö, jonka päätoimipaikka sijaitsee Lausannessa, Sveitsissä. FAI:n jäseniä ovat sekä EAS että kotimaassa toimiva Suomen Ilmailuliitto ry (SIL). (Europe Air Sports 2016.) SIL on urheilu- ja harrasteilmailun valtakunnallinen keskusjärjestö, joka on perustettu vuonna 1919. SIL:n päätoimipaikka sijaitsee Helsingissä. Liitossa on jäsenkerhoja yli 200 ja henkilöjäseniä noin 10 000 ympäri Suomea. (Suomen Ilmailuliitto 2016.)

Eurooppalaisen yleisilmailun kasvavista harrastajamääristä huolimatta on Suomessa haasteena harrastajamäärien, erityisesti nuorempien harrastajien, väheneminen. Varsinkin nuoret ilmailun harrastajat ovat aiemmin panostaneet harrastukselle ominaiseen toimintaan eli talkootyöhön. Tällä hetkellä harrastajat eri seuroissa tekevät samanlaisia asioita yhtä aikaa osaamatta hyödyntää osaamista muissa seuroissa. Talkootyössä on tärkeää yhteisöllisyys, joka on ilmailuharrastamisen keskeinen piirre. Yhteisöllisyys ilmenee

myös koneiden yhteisomistuksena. Harrastuksen korkeat kustannukset, esimerkiksi polttoaine sekä kaluston hankinta ja vuokraus, ja pitkät välimatkat harrastuspaikoille osaltaan vähentävät erityisesti nuorten osallistumista ilmailun harrastamiseen. Toisaalta nuoria houkuttelee harrastuksen pariin ilmailun elämyksellisyys. (Trafi 2016.)

Harrasteilmailun turvallisuus on ollut viime vuosien huolenaihe. Suomessa panostetaan jatkuvasti yleisilmailun turvallisuuteen. Suomen Moottorilentäjien Liitto ry:n puheenjohtajan Erkki Pulkkinen (2016) mukaan yleis- ja harrasteilmailun turvallisuus vaatii perusasioita, joita ovat muun muassa

- hyvän turvallisuustason tavoittelu oikeita toimintamalleja vaalimalla.
- sääntelyn kehittäminen mielekkääksi, selkeäksi, keveäksi ja olennaisiin asioihin painottuvaksi.
- taloudellisten mahdollisuuksien turvaaminen harrastuksen pitämiseksi kansan laajina.
- ympäristön huomioon ottaminen joustavuuden lisäämiseksi kaikkien tahojen välillä.
- hyvän ilmapiirin ja esimerkin esille tuominen jokaisen harrastajan sekä sidosryhmien tahoilta.

Muutoksen on tultava ympäristön ja olosuhteiden vaikutuksesta siten, että se johdattaa harrastuksen kestäväälle tielle. (Harrasteilmailun turvallisuusprojektin raportti 2016.)

## **2.2 Harrasteilmailumuodot ja -volyymit Suomessa**

Suomen Ilmailuliitto tukee ilmailuharrastamista Suomessa ja sen toimintaan kuuluvat kaikki harrasteilmailun muodot. Ilmailumuotoja ovat

- moottorilento
- ultrakevytlento
- purjelento
- moottoripurjelento
- riippuliito
- varjoliito
- laskuvarjourheilu



- experimental-ilmailu
- kuumailmapallolento
- lennokkitoiminta.

Moottorilento on vanhin ja perinteisin ilmailutoiminnan muoto Suomessa. Harrasteilmailu moottorikoneilla tarkoittaa lentämistä, jossa lentokoneet ovat yleensä alle 2000 kilon painoisia ja 2-4 paikkaisia. Moottorilento sisältää hyvin monipuolista lentokalustoa ja kaikenlaista lentotoimintaa vaihtelevissa olosuhteissa. Ultrakevyet lentokoneet puolestaan eroavat varsinaisista moottorikoneista suorituskyvyltään ja niiden enimmäispaino on 450 kiloa. (Suomen Ilmailuliitto 2016.)

Purjelentotoiminnassa kone hinataan ilmaan yleensä moottorikoneella tai vintturilla. Muutoin nousuun voidaan käyttää autohinausta tai omaa apumoottoria. Nousun jälkeen koneella liidetään korkeusenergiaa hyväksikäyttäen. Purjelentokoneet tarvitsevat lämpimän, nousevan ilmavirtauksen lentämiseen. Alueella, jossa on vaihtelevat maastonmuodot, kone voi käyttää hyväkseen myös rinnetuulta ja aaltoliikettä. (Suomen Ilmailuliitto 2016.)

Riippu- ja varjoliidolla on Suomessa useita satoja harrastajia. Nämä ilmailumuodot ovat helpoimpia tapoja aloittaa ilmailuharrastus. Lajeissa koulutus on lyhytkestoista ja kustannukset ovat maltilliset muihin ilmailumuotoihin nähden. Yhtäläisyyksistään huolimatta lajit ovat toisaalta hyvin erilaiset ja sen vuoksi koulutusohjelmissa on eroavaisuuksia. Lentoonlähtö varjoliitimellä tapahtuu joko omin jaloin, ajoneuvon avustuksella tai liidin voi olla myös moottoroitu. Kevytrakenteinen riippuliidin on painopisteohjattava lento-laite. Riippuliidin ei tarvitse ulkopuolisia voimanlähteitä, ainoastaan nousevia ilmavirtauksia. Myös riippuliidin voi olla moottoroitu. (Suomen Ilmailuliitto 2016.)

Laskuvarjourheilussa on tilaisuus kokea lentäminen ilman apuvälineitä. Lajin vetovoima perustuu vapaapudotuksesta saatavaan ainutlaatuiseen kokemukseen. Experimental-ilmailussa harrastaja rakentaa itse ilma-aluksensa. Tässä lajissa ei ole tärkeintä lentäminen, vaan aluksen rakentaminen omin käsin. Yhtymäkohtana lennokkiharrastukseen experimental-ilmailijat rakentavat koneensa käyttäen piirustuksia tai valmista rakennussarjaa. Kuumailmapallolento on vanhin lentämisen muoto. Lajissa pallo etenee vapaasti ilmavirtausten mukana, mutta on silti ohjattavissa, koska tuuli puhaltaa eri suuntiin eri korkeuk-

sisä. Lennokkiurheilu on yksi ilmailun monipuolisista ja edullisimmista lajeista. Edullisuutensa vuoksi se on usein ilmailusta kiinnostuneen ensikontakti alaan. Lennokkeja on monenlaisia vapaasti lentävistä siima- ja radio-ohjattaviin. (Suomen Ilmailuliitto 2016.)

Harrasteilmailun muutoksia Suomessa voidaan arvioida rekisteröityjen ilma-alusten ja harrastajien määrän perusteella (taulukko 1). Tätä uudempaa luetteloa ilma-alusrekisterin tiedoista ei ole saatavilla vuonna 2014 voimaantulleen ilmailulakimuutoksen vuoksi. Lakimuutos teki Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) tiedoista salaisia. Suurinta muutosta vuosien 2005 ja 2014 välillä on ollut purjekoneiden ja moottoripurjekoneiden rekisteröinnissä. Eniten rekisteröidyissä ilma-aluksissa on moottorikoneita, 567 kappaletta. Vuonna 2014 rekisteröityjä purje- ja moottoripurjekoneita oli 366 kappaletta ja ultrakevyitä lentokoneita oli rekisteröity 318 kappaletta. Taulukossa ilmaa kevyemmät ilma-alukset tarkoittavat muun muassa kuumailmapalloja. Rekisteröityjen ilma-alusten määrä Suomessa on noussut 12 % vuosien 2005 ja 2014 välillä. (Trafi 2015.)

TAULUKKO 1. Rekisteröityjen ilma-alusten määrä Suomessa 2005–2014 (Trafi 2015.)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Liikenneko-</b>										
<b>neet</b>	74	77	88	91	99	94	101	87	109	110
<b>Lentokoneet</b>	519	522	540	555	562	573	581	575	552	567
<b>Helikopterit ja auto-</b>										
<b>girot</b>	90	83	79	84	90	95	104	111	111	105
<b>Purje- ja moottori-</b>										
<b>purjekoneet</b>	386	390	402	404	406	403	400	396	390	366
<b>Ilmaa kevyemmät</b>										
<b>ilma-alukset</b>	61	59	62	64	68	64	58	56	54	52
<b>Ultrakevyet lentoko-</b>										
<b>neet</b>	221	217	239	274	292	315	318	320	318	318
<b>Yh-</b>										
<b>teens</b>										
<b>ä</b>	<b>1351</b>	<b>1348</b>	<b>1410</b>	<b>1472</b>	<b>1517</b>	<b>1544</b>	<b>1562</b>	<b>1545</b>	<b>1534</b>	<b>1518</b>

Vuonna 2015 harrasteilmailijoita oli yhteensä 3630 henkilöä (taulukko 2). Taulukosta puuttuu moottorilentoharrastajien määrä, joten harrastajien määriä on tarkasteltu vain niiden lajien tiedoilla, jotka on ilmoitettu Trafin sivustolla. Harrasteilmailijoiden määrä väheni 5,5 % vuodesta 2014 vuoteen 2015, 210 ilmailijalla. (Trafi 2016.)

TAULUKKO 2. Harrasteilmailijoiden määrät vuosina 2006–2015 (Trafi 2016.)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Purjelentäjät</b>	1816	1730	1693	1684	1574	1506	1437	1458	1582	1511
<b>Moottoripurjelentäjät</b>	894	850	831	824	749	728	704	733	801	794
<b>Ultrakevytlentäjät</b>	1065	1134	1208	1248	1290	1337	1351	1377	1373	1243
<b>Kuumailmapallo-lentäjät</b>	58	60	58	60	45	46	45	52	54	51
<b>Harrasteilmailijat yhteensä</b>	<b>3840</b>	<b>3781</b>	<b>3797</b>	<b>3827</b>	<b>3676</b>	<b>3641</b>	<b>3565</b>	<b>3652</b>	<b>3840</b>	<b>3630</b>

### **3 PIENLENTOPAIKKOJEN PROFIILIT JA MÄNTTÄ-SASSIN KEHITYSKUVA**

Ilmailulaki 7.11.2014/864 kertoo valvomattoman lentopaikan määritelmäksi seuraavan: ”Ilmailulaki määrittelee lentopaikan olevan määrätty maa- tai vesialue (rakennuksineen, laitteineen ja varusteineen), joka on kokonaan tai osittain järjestetty ilma-alusten saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten. Lentoasema eroaa lentopaikasta ilmailulain määritelmän mukaan paikkana, jossa lentotiedotuspalvelu, hälytyspalvelu, ilmaliikenteen neuvontapalvelu ja lennonjohtopalvelu on pysyvästi järjestetty.” (Finlex 2016.)

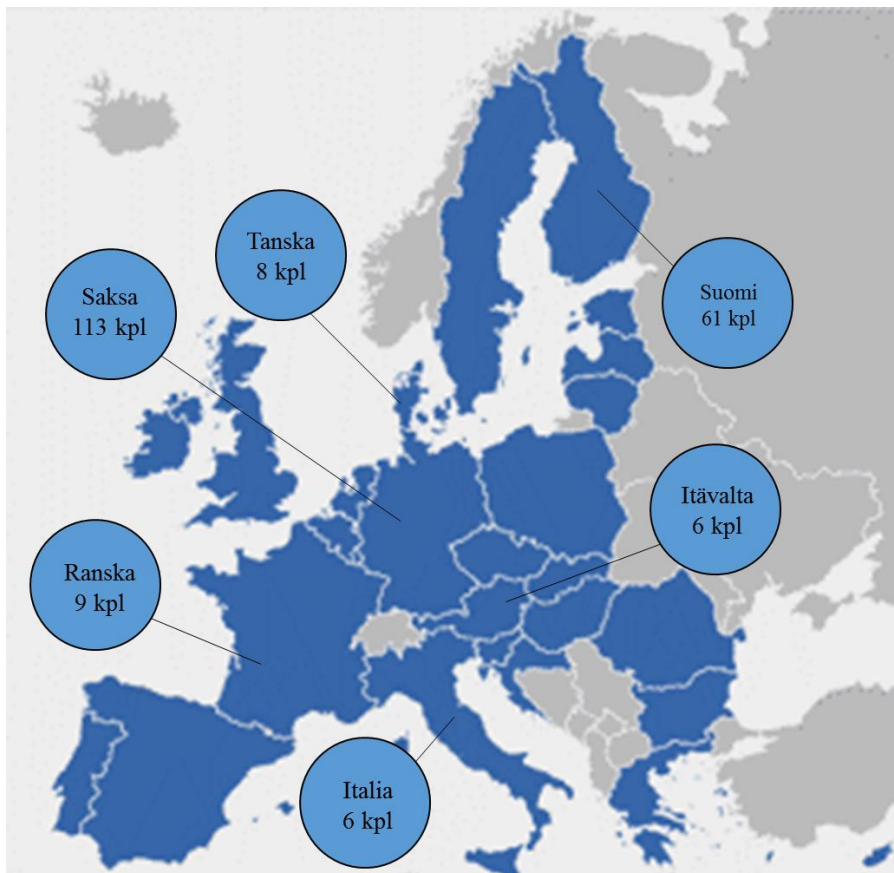
Suomessa on 61 virallista lentopaikkaa, joiden varustetasot poikkeavat toisistaan laajasti. Pienlentopaikat ovat Suomessa yleensä vaatimattomasti varusteltuja. Monilla lentopaikoilla on vain kiitotie, eikä mitään palveluita. Minimivaatimustaso lentopaikoilla on kiito- ja rullaustie sekä esteetön ilmatila. Lentopaikkojen palveluissa minimi vaatimustaso pitää sisällään wc- ja saniteettitilat sekä jonkin rakennuksen, joka toimii esimerkiksi lennonvalmistelutilana. Pääsääntöisesti lentopaikkojen ylläpidosta vastaavat paikalliset ilmailuyhdistykset. (Lentopaikat 2016.)

Kotimaisilla lentopaikoilla ei usein ole mitään palveluja ilmailijoiden saatavilla. Lentopaikalla vierailevat tarvitsevat esimerkiksi polttoainetta ja ovat kiinnostuneita ravitsemuspalveluiden ostamisesta. Taajaman läheisyys tarjoaa lentopaikalla vieraileville enemmän palveluja kuin mitä niillä yleensä on.

Vertailutiedon hankkimiseksi tutkimusta varten tutkittiin sekä kotimaisia että ulkomaisia lentopaikkoja. Selvityksessä kartoitettiin lähinnä keski-eurooppalaisia lentopaikkoja ja niiltä löytyviä palveluja. Tutkimuksessa oli olennaista vertailla keskieuropalaisia ja kotimaisia lentopaikkoja. Keskieuropalaiset lentopaikat ovat palveluprofiileiltaan korkeatasoisempia kuin suomalaiset. Selvityksestä saadun tiedon avulla saatiin tutkimukseen kattava aineisto lentopaikkojen tasosta.

### 3.1 Lentopaikkojen profiileista Suomessa ja ulkomailla

Tutkimuksessa kartoitettiin ulkomaalaisia lentopaikkoja yhteensä 175 kappaletta ja kotimaisia lentopaikkoja 61 kappaletta (kuva 1). Kartoituksessa keskityttiin tutkimaan keski-eurooppalaisia lentopaikkoja. Saksalaisia lentopaikkoja tutkittiin 113 kappaletta. Muualta Euroopasta kartoitettiin 47 lentopaikkaa, Pohjois-Amerikasta 9 ja Afrikasta 2 lentopaikkaa. Tietolähteinä edellä mainittujen lentopaikkojen kartoituksessa toimi ilmailijoille suunnattu saksalainen aikakausjulkaisu, *Flieger Spezial Magazin* ja saksalainen ilmailijoille tarkoitettu julkaisu, *Happy Landings*. Yhteensä selvitettiin 236 lentopaikan profiilit. Tietolähteenä selvityksessä käytettiin myös lentopaikkoja esitteleviä Internet-sivustoja. (Zeuner 2011; Borchert 2015.) Taustaselvityksen teko tutkimukseen oli olennaista koko työn edistymisen kannalta. Tutkimusta tehdessä taustaselvityksen tarkoitus on lisätä suunnitelmallisuutta ja terävöittää tutkimuksen tavoitteita. Lentopaikat luokitellaan varustuksen ja palveluiden mukaan. (Rissanen 2006, 27.)



KUVA 1. Pääosa Euroopasta selvitetystä lentopaikoista kartalla (Kuva: Eurooppatiedotus 2016)

Jokaisen lentopaikan osalta selvitettiin

- polttoaineen jakelu
- kiitotien päällysteen laatu (kestopäällyste, nurmi, sora)
- hallitilan saatavuus
- kerhotilan olemassaolo
- kahvilapalvelut
- ravintolapalvelut
- saunomismahdollisuus
- Internet-yhteyden saatavuus
- leirintämahdollisuus
- hotellimajoitus
- muu majoitus
- lääkäriasema
- kentällä operoivat ilmailulajit.

Tutkimuksessa selvitettiin myös minkälaisia tapahtumia tai nähtävyyksiä lentopaikalla tai sen läheisyydessä järjestetään. Kokonaisuudessaan selvitettiin jokaisen lentopaikan palvelukonsepti. Aineisto koottiin Excel-taulukoihin tiedon käsittelyn helpottamiseksi. Tutkimuksessa käytettiin myös haastatteluja ja sähköpostikyselyjä.

Lentopaikkaselvityksessä havaittiin, että lentopaikat voidaan luokitella palvelutasonsa mukaan kolmeen tasoon; vaatimattomaksi, perustasoiseksi ja palveluiltaan luksustasoiseksi lentopaikaksi. Ulkomailla vaatimattoman palveluprofiilin lentopaikka sisältää niukasti palveluita. Lentopaikalla ei ole polttoainetta, ravintolapalveluja tai erilaisia kuljetuspalveluja. Lentopaikka, jossa on perustason palvelut, sisältää polttoaineen jakelun, majoitusta, kahvila- tai ravintolapalveluja ja kuljetuspalveluja lentopaikalta läheiseen kaupunkiin. Myös erilaisia tapahtumia tai näyttelyitä on tapana järjestää useimmilla perustason lentopaikoilla. Palveluiltaan luksustasoinen lentopaikka maailmalla on jo itsessään elämys; lentopaikka jonka ympärille on rakennettu jotain erityistä, kuten lännenkylä tai luksuslomakohde.

Suomalaisia ja ulkomaalaisia kenttiä verratessa nähdään, että luokittelu hyviksi ja vaatimattomiksi lentopaikoiksi on varsin erilainen. Suomessa vaatimattoman palveluprofiilin lentopaikka on korpikenttä, jossa ei ole mitään palveluja. Kiitotiet ovat myös huonokun-

toisia osassa näitä kenttiä. Palveluiltaan perustasoiselta lentopaikalta on saatavilla polttoainetta. Hyvän palvelutason lentopaikalta löytyy majoitus- ja saunomismahdollisuuksia, kahvila- tai ravintolatoimintaa sekä polttoainetta. Myös Internet-yhteys ja hallitilaa saatavaa olla saatavilla. Jämijärven kenttäpäällikkö Taneli Äikäs (2016) toteaa, että ilmailijat yleensä arvostavat eniten kahvila- ja ravintolapalveluja, saniteettitilojen olemassaoloa sekä saunomismahdollisuutta, mutta ovat valmiita joustamaan esimerkiksi majoituksen tasosta. Ilmailun harrastajien kertoman mukaan yöpaikaksi voi vaatimattomimmillaan riittää pressu viritettynä siiven yli. (Äikäs 2016.)

Lentopaikkoja tutkittaessa haluttiin syventää tietoa ja kerätä lisää aineistoa aiheesta tutkimusta varten. Tutkimuksessa haluttiin tarkempi selvitys hyvän palvelukonseptin lentopaikasta kotimaassa. Satakunnassa sijaitsevassa Jämijärven lentopaikassa on aktiivista ilmailuharrastamista kaikissa sen muodoissa. Jämijärven kenttäpäällikkö Taneli Äikäs (2016) toteaa, että suurimmat harrastajaryhmät ovat lennokki- ja laskuvarjohyppyharrastajat. Jämillä on mahdollisuus ilmailun lisäksi hiihtoon, mönkijäsafareihin, salibandyyn, seinäkiipeilyyn, lento- ja sulkapalloiluun, lasketteluun, uintiin ja kuntosaliharjoitteluun. Alueella on myös hiihtoharrastukseen liittyen mahdollisuus hankkia ja huoltaa urheiluvälineitä. Jämille rakennettiin hiihtoputki vuonna 2002, joka mahdollistaa hiihtoharrastuksen lähes läpi vuoden. Jämi tarjoaa monipuolisia palveluja, kuten kauppoja, huoltoasemia, kauneus- ja hyvinvointipalveluja sekä taksi- ja kuljetuspalveluja. Alueella on monenlaisia majoituspalveluja joiden yhteydessä on myös runsaasti erilaisia kokoustiloja. Yöpymispaikkoja alueelta löytyy noin 500 kappaletta. Jämillä on mahdollisuus yöpyä hotellissa, mökissä, maatilamajoituksessa tai jopa korsussa. Vuosittain alueella myydään noin 22 000 majoitusvuorokautta. Jämillä on kahvila- ja ravintolapalveluiden lisäksi myös mahdollisuus tilausruokailuun. Jämillä vierailee vuosittain noin 150 000 kävijää. Jämikeskuksen myyntipäällikkö Sirpa Kuivanen (2016) tähdentää, että suurin osa palveluiden käyttäjistä muodostuu liikunnan harrastajista. Ilmailu on vain pieni osa alueen toiminnoista ja tulevaisuudessakin alueen kehitys keskittyy palvelemaan liikunnanharrastajia. (Jämikeskus 2016; Kuivanen 2016; Äikäs 2016.)

Airpark kuuluu omalta osaltaan toimivaan palvelukonseptiin. Airpark, asu ja ilmaile-konsepti on syntynyt Yhdysvalloissa. Eurooppaan konsepti rantautui 1990-luvulla. Airparkissa ilmailijat asuvat lentokentän yhteydessä joko ympäri vuoden tai lomaillessa, ja lentokoneella pääsee kiitotieltä rullaamaan suoraan omaan kotitalliin. Tällä hetkellä Yhdysvalloissa on noin 600 ja Euroopassa alle kymmenen Airparkia. Suomea lähin Airpark

sijaitsee Ruotsissa, Siljansnäsissä. (Siljan Airpark 2016.) Suomessa sekä Jämijärven että Räyskälän lentopaikoilla on suunnitteilla Airparkin rakentaminen (Yle 2016).

Ruotsalainen Siljan Airpark (kuva 2) on Euroopan suosituin Airpark, jossa on omistajia kymmenestä eri maasta. Alueella sijaitsee 41 tonttia, joilla on myös suomalaisia omistajia. (Siljan Airpark 2016.) Lentävät Museokoneet ry:n puheenjohtaja Tommi Myllärinen (2016) toteaa, että on realistista odottaa Mänttä-Sassiin ulkomaisia vierailijoita muualta Euroopasta, kunhan palvelukonsepti on tarpeeksi houkutteleva ja siitä on helppo löytää tietoa. Keskieurooppalaisten ilmailuharrastajien keskuudessa on suosiossa esimerkiksi Itämeren kiertäminen lentäen, pysähtyen eri lentopaikoissa. Jo pelkästään polttoaineen saatavuus houkuttelee kävijöitä kauempaakin, koska sitä ei ole saatavilla useimmilla lentopaikoilla Suomessa. Keski-Euroopassa ilmailijat ovat tottuneet lähes minne tahansa laskeutuessaan saamaan polttoainetta. Myllärisen (2016) mukaan kuitenkin venäläisten ilmailijoiden rajanylitys on tehty viranomaisten taholta melko mahdolliseksi, joten vaikka sijainti voi heitä houkuttaa, ei ole realistista odottaa heitä vierailemaan Mänttä-Sassiin, kuten ei muuallekaan Suomeen. (Myllärinen 2016.)



KUVA 2. Siljan Airpark Ruotsissa (Siljan Airpark 2016)

### 3.2 Mänttä-Sassin lentopaikka ja sen toimijat

Mänttä-Vilppulan kaupungissa Sassin alueella sijaitsee vanha lentopaikka, jonka kiitotie on pituudeltaan 735 metriä ja leveydeltään 18 metriä. Alueella on entinen teollisuustuhtan läjitysalue, omakotiasumista, metsäaluetta, Keurusselän rantaviivaa, venesatama



sekä sen välittömässä läheisyydessä Myllyrannan matkailualueen palvelut. Mänttä-Sassin lentopaikka rajoittuu etelässä Mäntän ratapihaan, lännessä Myllyrannan matkailu-, virkistys- ja liikealueeseen, pohjoisessa Finsilva Oy:n omistamaan metsäalueeseen ja idässä Keurusselän vesialueeseen. Lentopaikka sijaitsee kantatie 56:n länsipuolella lähellä Mäntän keskustajamaa aivan sen itäisen sisääntulotien tuntumassa. Sastamalan koulutus- ja lentokoneasentajakoulutuksen käyttöön valmistuu syksyllä 2016 Mänttä-Sassin kiitotien viereen uudet tilat. (Sassi Master Plan 2015.)

Sassissa on ollut toimintaa jo 1800-luvulla, jolloin siellä oli muun muassa G. A. Serlachiuksen tiilitehdas. Vuosisadan lopulla sinne perustettiin yhtiön saha. Saha toimi Sassisssa 1920-luvulle saakka, jonka jälkeen 1960-luvulle asti Sassinniemeä käytettiin puutarhan välivarastona (kuva 3). (Hedman & Sivonen 2004, 14; Pohja 2015, 198.) Sassin vanhalle halkovarastoalueelle rakennettiin 1970-luvun alussa sorapintainen lentopaikka G.A. Serlachius Oy:n yritystoiminnan tarpeisiin. Yhtiön pääkonttorin sijaitessa Mäntässä haluttiin nopeampia liikenneyhteyksiä Helsingin ja Mäntän välille. (Mönkkönen 1998, 145.) Lentopaikkaa käytettiin myös lannoituslentojen tukikohtana. Kentältä tehtiin metsätuhojen kartoitusta ja sähkölinjojen tarkastuslentoja sekä hirvilaskentaan kuuluvia lentoja. (Kuoppala, Kuoppala & Kuoppala 1999, 170.) Harrastuspienilmailu alkoi saavuttaa suosiota Mäntässä lentopaikan rakentamisen myötä. Lentopaikka oli virallinen vuosina 1974–1982, jonka jälkeen harrastajalentotoiminta on jatkunut maanomistajan luvalla lähes keskeytyksettä viime vuosiin saakka. Aiemmin kenttää ovat käyttäneet muun muassa Ilmailuyhtymä Tuorila ja Kumppanit sekä Keurusselän ilmailijat. Kentän perustamisen jälkeen alkuaikojen käyttäjänä on ollut myös Kauhavan Lentokoulu Oy. Kautta vuosien lentopaikalla on ollut lentokoulutusta, lannoituslentoja, yleisölennätyksiä ja yksityislentoja. Ajoittain on virinnyt mielenkiinto Mänttä-Sassin lentopaikan toiminnan uudelleen käyttöönottoon. Käyttöönoton esteenä ovat olleet muun muassa maanomistajuus sekä puutteet kentän kunnossa ja varusteissa, kuten kiitoalueissa, puustoesteissa ja siirtymäpinoissa. Myös tehtaan savupiippu on koettu ongelmalliseksi lentoturvallisuuden osalta. (Vänskä & Skogberg 2006; Sassi Master Plan 2015.)



KUVA 3. Sassi Serlachiuksen halkovarastoalueena 1930-luvulla (Kuva: T. Hedman 1997)

Vuosina 2005–2006 Mäntän kaupunki kävi Sassin alueen ostamisesta neuvotteluja, ja samanaikaisesti kentän kunnostamisen ja kehittämisen edellytyksiä tutkittiin Lentävät museokoneet ry:n hallinnoimassa Leader-rahoitetussa selvityshankkeessa. Alueen ostaminen kaupungille ei kuitenkaan silloin toteutunut. Sassin maa-alueen hankinta kaupungin omistukseen tuli ajankohtaiseksi uudestaan syksyllä 2014, kun Sastamalan koulutuskuntayhtymän (Sasky) ja Mäntän seudun koulutuskeskuksen (MSKK) lentokoneasentajakoulutuksen tarvitsemien uusien tilojen sijainti piti ratkaista järkevällä tavalla. Mänttä-Vilppulan kaupunki hankki lentopaikan sekä sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan teollisuustuhkan läjitysmaahan omistukseensa keväällä 2015 (kuva 4). Sassin siirtyminen kaupungin omistukseen vuonna 2015 edesauttoi harrastajalentotoiminnan uudelleen viriämistä. (Vänskä & Skogberg 2006.)



KUVA 4. Mänttä-Vilppulan kaupungin omistama 45 hehtaarin alue, vasemmalla tuhkan läjitysalue ja oikealla lentopaikka (Kuva: Mänttä-Seura ry:n arkisto, Huttunen, O. 2015)

Uuden koulutuskeskuksen sijaintipaikaksi valittiin vanha lentokenttäalue (kuva 5). Uuden koulutuskeskuksen rakennustyöt alueella alkoivat syksyllä 2015, ja koulutus aloittaa uusissa tiloissa syksyllä 2016. (Sassi Master Plan 2015.) Lisääntyvä harrastajalentotoiminta alueella luo yhtymäkohdan lentokoneasentajakoulutukseen. Jatkuvasti kehittyvän ilmailukulttuurin edellytyksenä on kenttien ja koulutuksen välinen synergia, koska koulutus ja logistinen osaaminen ovat kasvavan kysynnän alla. (Sipilä & Haikarainen & Wahl 2008, 327–329.)



KUVA 5. Sastamalan koulutuskuntayhtymän lentokoneasentajakoulutuksen sijaintipaikka Sassissa (Kuva: Mänttä-Seura ry:n arkisto, Huttunen, O. 2015)

Sassin lentopaikan läheisyydessä sijaitsevalla Myllyrannan liikealueella on useita kaupaliikkeitä ja kahvila-ravintolatoimintaa vain kävelymatkan päässä lentopaikasta. Sassin

alueen kehittymisen edellytyksiä voidaan rinnastaa Tuulaniemen (2011) esittämiin yleisten matkailualueen menestymisen edellytyksiin, joita ovat alueen toimijoiden yhteistyökyky ja kyky verkostoitua. Palvelujen muotoilussa on tärkeää, että noudatetaan keskeistä ajatusta siitä, että palvelumuotoilu on eri osapuolten osallistamista palvelun kehittämiseen. Tämän työn kyselytutkimus osallistaa tulevat Mänttä-Sassin käyttäjät kehittämään lentopaikan palvelutarjontaa. Tuulaniemen (2011) mielestä parhaita tuloksia saadaan aikaan jatkuvasti tunnistamalla kriittiset hetket ja vaiheet palvelun kuluttamisessa. Parhaiden tulosten aikaan saamiseksi tarvitaan jatkuvaa suunnittelua ja testaamista. Palvelumuotoilulla pystytään havaitsemaan Sassin alueen strategiset mahdollisuudet sekä kehittämään uusia ja olemassa olevia palveluita. Myllyrannan alueella on käynnissä osayleiskaavaprosessi, joka antaa mahdollisuuksia kehittää aluetta. Kaavoitus mahdollistaa esimerkiksi Airpark-alueen rakentamisen (kuva 6). Monet tahot ovat kiinnostuneita alueesta kalastus- ja luontomatkailun osalta sekä venesataman kehittämiseksi. Yrityksille mahdollisesti muodostettava toimintaa koordinoiva taho tukee alueen yritysten yhteistä toimintaa. Tuulaniemen (2011) mukaan tämänlainen toiminta on sekä taloudellisesti että ekologisesti kestävä. (Tuulaniemi 2011, 24, 116, 263, 265; Sassi Master Plan 2015.)



KUVA 6. Sassin osayleiskaavaehdotus, valkoisella merkityt AP-4-alueet ovat kaavoitettu rakentamiselle (Kuva: Mänttä-Vilppulan kaupunki 2015)

Mänttä-Sassin lentopaikalle tullaan hakemaan Trafista valvomattoman lentopaikan statusta. Teiskon lentopaikan sulkeminen ja Helsinki-Malmin lentopaikan lopetusuhka vaikuttavat negatiivisesti ilmailun harrastusmahdollisuuksiin Pirkanmaalla. Mänttä-Sassin lentopaikan uudelleen käyttöönotto vastaa harrastajien tarpeeseen sijainnillaan. Lentopaikkojen heikko tai jopa olematon palvelutaso on ilmailun harrastajien harmina. Myös

palvelun tarpeeseen Mänttä-Sassin lentopaikka voi vastata tarkkaan suunnitellulla palvelukonseptilla. Palvelukonsepti tarkoittaa, Teknologian ja innovaatioiden kehittämiskeskus Tekesin (2010) mukaan palveluidean kuvausta ja toimintaperiaatetta palvelutuotteen toteuttamiseksi. Palvelukonsepti sisältää palvelun keskeisimmät ominaisuudet, palvelun asiakkaalle tuoman arvon ja palvelun tuottamiseen tarvittavat resurssit. Tämän opinnäytetyön kyselytutkimuksesta saatujen tulosten mukaan tasokkaan palvelukonseptin omaavaa lentopaikkaa on harrastajien keskuudessa odotettu. (Tekes 2010.)

Kotimaan lentopaikkojen yleinen heikko palvelutaso antaa kilpailuedun Mänttä-Sassiin suunniteltavalle lentopaikalle. Suomessa ei ole monia pienlentopaikkoja, joissa on saatavilla esimerkiksi polttoainetta, majoitusta sekä ravintolapalveluja. Mänttä-Sassin tarjotessa käyttäjille tarkkaan suunnitellun palveluprofiilin, on alan kilpailuetu saavutettu. 143 kilometrin päässä sijaitseva Jämijärvi on lähin korkeamman palvelutason lentopaikka. Myllärisen (2016) mukaan kilpailutilannetta ei lentopaikkojen kesken juurikaan ilmene muuten kuin palvelujen osalta. Myllärisen (2016) näkemyksen mukaan Mänttä-Sassin lentopaikka (kuva 7) esimerkiksi kilpailisi säilytystilojen tarjoamisella läheisen Hallin lentopaikan kanssa. (Mylläinen 2016.)



KUVA 7. Mänttä-Sassin lentopaikka (Kuva: Tommi Mylläinen 2015)

Sassin alueen toimijoista Mänttä-Vilppulan kaupunki on maanomistajana tärkein. Kaupungin matkailustrategia antaa edellytyksiä alueen kehittämiseksi ja voimavarojen yhdis-

tämiselle sekä taidekaupungin perspektiivistä että matkailun hyväksi laajemminkin. Sassin alueen kehittämisen ja lentopaikan toiminnan aktivoitumisen myötä paikkakunnalle saadaan lisää matkailijoita ja siten lisätään kysyntää erilaisille palveluille. Mänttä-Vilppulan seudun palvelujen lisääntyminen tuo lisää työpaikkoja ja elinvoimaa alueelle. (Sassi Master Plan 2015.) Taiteella on ollut jo vuosikymmeniä merkittävä rooli Mäntässä Gösta Serlachiuksen taidekokoelman myötä (Mönkkönen 1998, 374). Teollisuuden murros johti Mänttä-Vilppulan kehittämiseen taidekaupunkina. Kulttuurikaupunkiajattelu vahvistui Mäntässä 1990-luvulla, jolloin kaupungin vahvuutena nähtiin kuvataideperinne ja Mäntän imago kuvataidekaupunkina voimistui. Mäntässä toimii valtakunnallisesti merkittäviä museoita, taidekeskuksia ja festivaaleja. (Huttunen & Pokki 2004, 168, 170.)

Sassiin rakenteilla oleva Saskyn ja MSKK:n yhteinen lentokoneasentajakoulutuskeskus valmistuu alueelle syksyllä 2016. Koulutuskeskuksen rakentaminen ja koulutuksen aloittaminen alueella tekee myös Sasky:sta ja MSKK:sta aktiivisia toimijoita Sassin alueella.

Paikallinen ilmailuyhdistys, Lentävät museokoneet ry, harjoittaa ilmailutoimintaa Mänttä-Sassissa. Lentävät museokoneet on perustettu vuonna 2005 tavoitteenaan saada Mänttä-Sassista virallinen lentopaikka. Yhdistyksessä on tällä hetkellä noin 30 jäsentä. Yhdistyksen intresseissä on lentopaikan kehittäminen ja lentoharrastuksen edistäminen alueella. Yhdistyksellä on tavoitteena saada Mänttä-Sassista kotikenttä lentotoiminnalleen. Tällä hetkellä Lentävät museokoneet ry toimii läheiseltä Hallin lentopaikalta käsin. Jo vuosina 2005–2006 yhdistys oli hallinnoimassa Leader-rahoitettua selvityshanketta, jonka aiheena oli kentän kunnostamisen ja kehittämisen edellytysten tutkiminen. Ilmailuyhdistys on yhteistyössä mukana alueen kehittämiseksi ja lentokentän toiminnan voimistamiseksi. (Sassi Master Plan 2015; Myllärinen 2016.)

Yhtenä toimijana Sassin alueella on kaupunkilaisten oma yhteisö, Mänttä-Seura ry, joka on paikallinen, sitoutumaton kotiseutuyhdistys. Mänttä-Seura ry on perustettu vuonna 1963. Yhdistys on osallistunut rakennusten ja erilaisten kohteiden entistämiseen sekä suojelun edistämiseen erilaisissa hankkeissa. Mänttä-Seuran puheenjohtaja Otto Huttunen (2016) kertoo, että toisin kuin useimmat kotiseutuyhdistykset, heidän yhdistyksensä toimii enemmänkin Mäntän kehittämisen työkaluna kuin historiaa vaalivana perinteisenä kotiseutuyhdistyksenä. Mänttä-Seura ry:n hallitus ja jäsenistö koostuvat aktiivisista monen erikoisalan paikallisista osajista, mikä on eduksi seuran toteuttamissa kehittämissä hankkeissa. (Sassi Master Plan 2015; Huttunen 2016.)

### 3.3 Sassin kansanpuiston Master Plan -kehittämishanke 2016

Tämä tutkimus kyselyineen liittyy Sassin kansanpuiston Master Plan -esiselvityshankkeeseen, jonka hallinnoijana toimii Mänttä-Seura ry. Seura on osallistunut aiemminkin investointi- ja kehittämishankkeisiin joihin on hankittu rahoitusta pääosin seuran ylläpitämän elokuvateatterin tuotoista. Mänttä-Seura on yksinään vastuullinen myös tämän hankkeen rahoituksesta. Seuran puheenjohtaja Otto Huttunen (2016) kertoo, että Mänttä-Vilppulan kaupunki ja Sasky kuuluvat aluetta kehittäviin tahoihin, mutta niiden resurssit ja motiivit eivät olleet riittäviä kokonaishankkeen eteenpäin viemiseksi. Mänttä-seura on sopivan neutraali taho viemään eteenpäin Sassin alueen kehittämistä ilman poliittisia tai taloudellisia kytköksiä. Hankekumppaneina toimivat Mänttä-Vilppulan kaupunki ja Lentävät museokoneet ry. (Huttunen 2016.)

Hankkeen avulla Mänttä-Seura saa koottua sekä alueen palveluntarjoajien että tulevien käyttäjien toiveet ja ideat yhteen alueen kehittämiseksi. Sassin kansanpuiston Master Plan -hankkeen tarkoituksena on Huttusen (2016) mukaan tehdä esiselvitys ja hakea tietoa seuraavaa alueen kehitysvaihetta varten. Hankeaika on tammikuusta syyskuuhun 2016. Esiselvityksellä voitetaan aikaa ja saadaan lentopaikka toimintaan nopeammin. Onnistuneen hankkeen edellytyksiä ovat vision ja tavoitteen tarkka määrittely ja niiden noudattaminen. Hankkeessa tulee vallita avoin ja luottavainen ilmapiiri sekä työntekijöiden kesken että suhteessa ympäristöön. Hankkeen etenemistä tulee seurata jatkuvasti ja olla valmiina tekemään tarvittaessa muutoksia. Työntekijöiden motivointi ja kuuntelu myös ristiriitailanteissa ovat menestyvän hankkeen tunnusmerkkejä. Hankkeen henkilöstöllä tulee olla hyvät yhteistyötaidot, joiden ansiosta jokaisen henkilöstön jäsenen ei tarvitse työskennellä fyysisesti samassa paikassa saavuttaakseen silti hyviä tuloksia ja päästäkseen hankkeen tavoitteeseen. Sassin kansanpuiston Master Plan -hankkeen tuottamien raporttien perusteella voidaan edistää myös asemakaavoitustyötä, joka jo osittain onkin valmiina Myllyrannan puoleisella alueella. (Rissanen 2006, 189–190; Huttunen 2016.)

Hankkeen yhteydessä tutkitaan mahdollisuuksia Myllyrannan ja lentopaikan välimaastoon sijoittuvan tuhkanläjitysalueen muuttamisesta maataidepuistoksi. Maataidepuiston avulla alue saadaan ympäristö- ja käyttäjäystävällisemmäksi. Tuhkanläjitysalueen käyttömahdollisuudet ovat rajalliset mahdollisten ympäristöriskien vuoksi. Maataidepuiston

alueelle on suunnitteilla myös muita toimintoja, muun muassa kiipeily- ja leikkialueita sekä muuta taidetta, kuten veistoksia. (Sassi Master Plan 2015.)

Pohjois- ja Koillis-Pirkanmaan maaseutua kehittävästä Leader-ryhmä PoKo ry:stä on haettu rahoitusta hankkeen toimintaan. PoKo ry:n päätarkoituksena on kannustaa maaseudun toimijoita omaehtoiseen toiminnan kehittämiseen hankkeiden avulla. Sassin Master Plan -hanke muun muassa lisää työllisyyttä ja vaikuttaa positiivisesti lähiyhteisöön ja sikäli vastaa hankkeiden valintaan asetettuja kriteerejä. PoKo ry:stä on myös mahdollista saada hanketukea yleishyödyllisiin investointeihin, yhdistystoiminnan kehittämiseen tai esimerkiksi toimijoiden laajempaan kouluttamiseen. Leader-rahoitusta saaneet hankkeet voivat toimia paikallisesti, koko seutukunnan alueella, alueiden välisinä hankkeina tai kansainvälisesti. (Pokory 2016.)

Sekä hankkeen sisäisen että ulkoisen viestinnän pitää olla jäsenneltyä ja tehokasta (Risänen 2006, 222). Sassin kansanpuiston Master Plan -hanke käyttää julkiseen viestintään Internet-sivujaan. Sivusto tiedottaa aktiivisesti hankkeessa tapahtuvista ajankohtaisista asioista. Sassin Master Plan -hankkeen projektipäällikkö Markus Lumenkehto (2016) toteaa, että Internet-sivuilla julkaistaan uutisia sekä uutislähetyksiä. Tiedottamalla voidaan poistaa asukkaiden mahdollisia epäilyksiä ja harhakäsityksiä hanketta kohtaan. Näin merkittävän ja laajan alueen kehittäminen ja käyttöönotto herättää paljon keskustelua asukkaiden keskuudessa. Lumenkehdon (2016) mukaan runsas näkyvyys paikallisissa medioissa edesauttaa hankkeen onnistumista ja asukkaiden myönteistä suhtautumista Sasia kohtaan. (Lumenkehto 2016.)



#### 4 KYSELYTUTKIMUS MÄNTTÄ-SASSIN TULEVAN LENTOPAIKAN PALVELUISTA

Tutkimusta aloittaessa valitaan tutkimusaihe, jonka tulee olla kiinnostava niin tekijälle kuin myös kiinnostavasti esitetty lukijaa ajatellen. Tässä työssä tutkimusaihe oli lähtöisin hankkeen tarpeesta saada tietoa ilmailun harrastajien toiveista lentopaikkojen suhteen. Tutkimusaiheen valittuaan kirjoittaja valitsee tutkimustehtävät ja -ongelmat. Nyt tutkimusongelmana oli Mänttä-Sassin lentopaikan palvelukonseptin luominen käyttäjiä kuunnellen. Tutkimusongelma ja tutkimustehtävä loivat pohjan aineiston hankinnalle. Edellä mainittujen seikkojen tarkoituksena oli rajata tutkittavaa aluetta ja tarkentaa mitä halutaan tutkia. Näiden perusteella valittiin myös menetelmät, joilla saatiin koottua riittävä aineisto. Joskus järjestys voi olla myös päinvastainen eli valitaan aineisto ja aletaan tutkia sitä määrättyllä menetelmällä uutta näkökulmaa etsien. Tässä vaiheessa viimeistään on syytä perehtyä tutkimisen teoriaan ja hakea aineistoa, jota voi työssään hyödyntää. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.) Tutkimuksen alussa selvitettiin mitä muut tahot ovat aiheesta aiemmin jo tutkineet ja julkaisseet. Tällaista taustatietoa löytyy esimerkiksi Theseus-tietokannasta. Theseus-sivustolta löytyivät kaikki aiemmin hyväksytyt ammatikorkeakoulujen opinnäytetyöt, joiden avulla aiheesta saatiin aiemmin havaittuja näkökantoja. Aiheeseen määritetty tutkimusongelma vaikuttaa vahvasti siihen, kuinka laaja aineisto kerätään ja mitä siitä halutaan löytää. (Antila 2015.)

Tutkimusta varten tehtiin perusteellinen selvitystyö olemassa olevista lentopaikoista ja tähän pohjatietoon nojaten luotiin kuva hyvästä lentopaikasta, jollaiseksi Mänttä-Sassi voidaan rakentaa. Tutkimuksessa oli tavoitteena saavuttaa mahdollisimman suuri joukko ilmailun harrastajia ja saada heidän tarpeensa selville. Mänttä-Seuran toimeksiantona toteutettiin markkinatutkimus, jonka tutkimusmenetelmänä käytettiin kyselytutkimusta. Kyselytutkimusta varten luotiin sähköinen kyselylomake, joka lähetettiin Suomen Ilmailuliittoon, josta se jaettiin jäsentiedotteen mukana yksittäisille harrastajille. Ilmailuliitosta saatu tuki edesauttoi tämän tutkimuksen onnistumista.

Tutkimukseen hankittiin myös teoriatietoa ilmailusta, palvelumuotoilusta, markkinoinnista, tutkimustyöstä ja hanketyöskentelystä useista eri kirjalähteistä. Tutkimuksessa käytetty teoreettinen viitekehys loi pohjan koko työlle ja ohjasi tutkimuksen etenemistä. Teo-

ria-termiä voidaan tutkimuksen tekemisen näkökulmasta käyttää ilmaisemaan jotain määrättyä näkökantaa todellisuuteen viitaten. Yksinkertaistettuna teoria voidaan nähdä näkökulmana jotain määrättyä aihetta kohtaan, eräänlaisena tiivistyksenä koko aiheesta. Tutkimusta tehdessä teorian on tärkeää kytkeytyä tutkimusongelmaan eli teorian ja tutkimustyön tulee olla loogisesti yhteydessä toisiinsa. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Tämän tutkimuksen suunnitteluvaiheessa hahmoteltiin sisällysluettelon avulla tutkittavaa aihetta. Sisällysluettelo toimi tutkimussuunnitelmana. Työn kuluessa alkuperäinen suunnitelma työn kulusta muuttui useaan otteeseen. Sisällysluettelo muuttui, kun työ eteni ja aiheeseen tutustuttiin enemmän ja saatiin uutta tietoa sekä omaa näkemystä tutkimukseen. Tutkimussuunnitelman tekeminen helpotti aiheen käsittelyä ja sai aiheen paremmin pysymään hallinnassa. Tutkimussuunnitelma voi olla joko laaja tai suppea tarpeesta riippuen. Tässä tapauksessa suunnitelma oli tutkijoiden omaan käyttöön tarkoitettu työsuunnitelma. Suunnitelma sisältää aikataulutusta ja mahdollista rahoituksen suunnittelua. Suunnitelma voi aluksi olla hyvin vapaamuotoinen, esimerkiksi ajatuskartta, ja se voi sisältää vaikka hahmotelman sisällysluettelosta. Uuden lähdemateriaalin löytäminen muuttaa myös sisällystä antaen uusia näkökulmia työn sisältöön. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 174.)

Tuloksekkaan tutkimuksen perustana ja lähtökohtana on onnistunut kehitystehtävän määrittely (Mäntyneva & Heinonen & Wrange 2003, 14). Sekä tutkijoilla että toimeksiantajalla oli yhteinen selkeä näkemys tutkimuksen tavoitteista ja sillä selvitettävistä seikoista. Täten tutkimuksen rajaaminen ja kysymysten muodostaminen oli helpompaa ja tuloksekkaampaa. Tässä tutkimuksessa keskityttiin markkinoiden tutkimiseen kartoittamalla ilmailijoiden tarpeita lentopaikalla. Kyselytutkimus oli osa tätä markkinatutkimusta, jolla pyrittiin tuottamaan lisäarvoa hankkeen markkinointipäätösten perustaksi. Markkinatutkimuksen ja markkinointitutkimuksen koetaan usein merkitsevän samaa. Markkinatutkimus selvittää markkinoita esimerkiksi niiden koon, jakaantumisen ja kehittymisen osalta. Markkinointitutkimus selvittää seikkoja, joiden perusteella tehdään päätöksiä markkinoinnista. Markkinatutkimus voidaan siis nähdä osana markkinointitutkimusta. Tehdyllä tutkimuksella voidaan edistää hankkeen kilpailukeinojen muodostumista. Tällainen toiminta on keskeinen osa markkinointitutkimuskenttää. (Rope 2005, 421.)

Teoreettisesti tutkimustyö jaetaan kahteen kategoriaan, kvalitatiiviseen tai kvantitatiiviseen tutkimusmenetelmään. Tutkimuskysymyksestä riippuen tutkija valitsee sopivamman lähestymistavan ja -menetelmän. Kun tutkimuksen aluksi on selvinnyt tutkimusaihe ja tutkimuskysymys, valitaan kummalla tutkimusmenetelmällä aiheeseen tartutaan. Tässä tutkimuksessa käytettiin kvantitatiivista tutkimusmenetelmää. Kvantitatiivinen tutkimus korostaa aineiston määrällisiä ominaisuuksia, kuten tässä työssä esimerkiksi ilmailijoiden vuosittaista lentotuntimäärää. Kvantitatiivisessa tutkimusmenetelmässä käytetään yleensä standardoituja tutkimuslomakkeita valmiine vastausvaihtoehtoineen. Tutkimuksesta saadut vastaukset ovat nimensä mukaisesti määrällisiä eli prosentteja, euroja tai kappaleita. Tällainen tutkimusmenetelmä palveli myös tämän työn tarvetta tutkimuksen tekemiseksi ja luotettavien tulosten saamiseksi. Kvalitatiivinen tutkimus puolestaan keskittyy saadun tutkimusaineiston laatuun ja ominaisuuksiin. (Antila 2015.)

Kvantitatiivista ja kvalitatiivista tutkimusmenetelmää voidaan käyttää myös rinnakkain, jolloin kvantitatiivisen tutkimuksen tuloksia voidaan laajentaa kvalitatiivisen tutkimuksen avulla, tai kvalitatiiviseen tutkimukseen saadaan luotettava tutkimusryhmä kvantitatiivisen menetelmän avulla (Rope 2005, 423). Luotettavan tutkimuksen sisältö kokonaisuudessaan on sekä kvalitatiivinen että kvantitatiivinen. Kahden tutkimusmenetelmän valinnalla saavutetaan tutkimukseen sekä joustavuutta että luotettavuutta. Sen sijaan, että pohdittaisiin suuntausten vastakkaisuuksia, ne kannattaisi nähdä toisiaan täydentävinä. Tutkimusmenetelmien yhdistämistä kutsutaan triangulaatioksi. Triangulaatio voidaan jakaa neljään eri tyyppiin. Tässä tutkimuksessa on hyödynnetty useita triangulaation tyyppisiä, kuten tutkijatriangulaatiota, aineistotriangulaatiota ja teoreettista triangulaatiota. Kun tutkimuksessa on useita tutkijoita, jotka keräävät aineistoa ja analysoivat tuloksia, on kyseessä tutkijatriangulaatio. Metodologinen triangulaatio tarkoittaa eri menetelmien yhdistämistä. Teoreettinen triangulaatio lähestyy tutkittavaa aihetta useiden eri teorioiden näkökulmasta. Kun tutkimuksessa käytetään useita erilaisia tutkimusaineistoja, on kyseessä aineistotriangulaatio. Tässä opinnäytetyössä eri triangulaatiotyyppien hyödyntämistä ei suunniteltu etukäteen, vaan työn kuluessa havaittiin, että eri menetelmiä oli hyödynnetty sitä varsinaisesti suunnittelematta. (Hirsjärvi & Remes & Sajavaara 2009, 135–137, 233.)

## 4.1 Kyselytutkimuksen toteuttaminen

Tutkimuksen perustana toimi lentopaikkaselvitys, jonka avulla kerättiin vertailutietoa lentopaikkojen palveluprofiileista. Tietoa kerättiin lentopaikkojen lentokenttäpalveluista, lähipalveluista, ympäristön palveluista ja ilmailun harrastajaryhmistä kyseisillä lentopaikoilla. Lentokenttäpalveluihin sisällytettiin polttoaineen saatavuus ja laadut, hallitilan ja kerhorakennusten käyttömahdollisuudet sekä millä kiitotie on päällystetty. Lentopaikkojen lähipalveluihin sisältyivät eritasoiset majoitukset, kahvila- ja ravintolapalvelut, Internet-yhteyden saatavuus sekä erilaiset kuljetusmahdollisuudet lähiympäristöön sisältyen auton ja pyörän vuokraus, taksipalvelut ja muut kuljetuspalvelut. Joillain lentopaikoilla majoituspalvelut sekä kahvila- ja ravintolapalvelut sijaitsivat lähiympäristössä, jolloin merkittiin kyseiset palvelut ympäristön palveluiksi. Myös muita palveluita kartoitettiin, jotka nousivat erityisesti esille tutkitun lentopaikan profiilissa, kuten museot, näyttelyt, yleisötaapahtumat sekä erilaiset yksityistilaisuudet. Harrastajaryhmistä kerättiin tietoa eri ilmailulajien harrastajista ja koulutusmahdollisuuksista lentopaikoilla. Edellä mainittujen seikkojen pohjalta kerättiin pohjatietoa kyselylomakkeen kysymysten laadintaan. Juuri näiden seikkojen tarpeellisuutta, joita tutkittiin olemassa olevista lentopaikoista, oli syytä selvittää kyselyssä. Kotimaisten lentopaikkojen kartoituksen jälkeen siirryttiin selvittämään vajaan kahdensadan ulkomaisen lentopaikan profiileja. Selvitystyö oli välttämättöntä tehdä, jotta tutkimukseen saatiin vertailupohjaa kotimaisten ja ulkomaisten kenttien välillä.

Laajan taustaselvitystyön perusteella laadittiin kyselytutkimusta varten joukko kysymyksiä, joilla selvitettiin ilmailijoiden tarpeita eri palvelujen suhteen. Taustaselvityksestä kerätty tieto palveluista, joita hyvin varustellulla lentopaikalla voi olla, määritteli kysymysten sisältöä. Kyselyssä haluttiin selvittää mitä näistä palveluista ilmailijat pitivät tärkeinä. Kyselylomake rakennettiin Tampereen ammattikorkeakoulun intranetistä löytyvään e-lomakkeeseen. Kyselystä luotiin monta testiversiota, jotta valmiista lomakkeesta saataisiin mahdollisimman kattavaa informaatiota, ja jotta kyselystä tuli mahdollisimman selkeä ja helppokäyttöinen vastaajalle. Testiversioita lähetettiin testattavaksi alan asiantuntijoille, muun muassa Suomen Ilmailuliittoon, josta saatiin arvokkaita korjausehdotuksia lomakkeeseen. On hyvin oleellista, että huolellisestikin tehty kyselylomake testataan kohdejoukkoa edustavilla henkilöillä. Pienikin joukko koevastaajia riittää, kunhan he huolellisesti vastaamalla varmistavat lomakkeen sisällön toimivuuden ja kysymysten selkeyden.

Paljon aikaa vievän muokkauksen jälkeen raakaversiosta saatiin luotua eheä ja helppota-juinen kokonaisuus. Vastaajien näkökulman huomioon ottaminen on lomakkeen luomissa tärkeää, koska vastausprosentti saattaa jäädä alhaiseksi, jos lomake ei ole käyttäjäystävällinen. (Rope 2005, 443–444.)

Kyselylomakkeessa ensimmäisessä kysymysryhmässä kysyttiin vastaajien perustietoja, ikää, kotikenttää, harrastuksen kestoja ja vuosittaisia lentotuntimääriä. Vastaajilta tiedusteltiin myös ilmailulajeja, joita he harrastavat ja mikä laji niistä on merkittävin. Perustieto-osiossa kerättiin tietoa siitä, minkälaisia kiitoteitä vastaajat käyttävät lentotoiminnassaan ja mitä polttoainetta he haluavat ostaa lentopaikalta. Kysymyksessä annettiin vaihtoehtoiksi Jet A1 lentokerosiini, joka on tarkoitettu suihkumoottorikoneille ja 100 LL lentopolttoaine, joka on tarkoitettu mäntämoottorisille lentokoneille. Kolmantena vaihtoehtona oli 98 E, autobensiini. Vastaajilla oli myös mahdollisuus ilmoittaa, ettei tarvitse ilmailutoiminnassaan lainkaan polttoainetta.

Suurimman joukon kysymyksistä muodostivat kysymykset liittyen lentopaikan ja sen ympäristön palveluihin. Kyselylomakkeen toisessa osiossa kartoitettiin kuinka tärkeänä vastaajat pitivät mainittuja lentokenttäpalveluja vieraillessaan Mänttä-Sassissa. Vaihtoehtoina olivat

- polttoaine
- hallitila
- lennonjohto
- lennonvalmistelutila
- kerhorakennus
- wc-/saniteettitilat
- siipipainot tai -ankkurit
- kahvila
- ravintola.

Vastaajilta tiedusteltiin kuinka tärkeänä seuraavia palveluja pidettiin liittyen ilmailutoimintaan. Vaihtoehtoina olivat

- hotellimajoitus
- mökkimajoitus
- leirintäalue
- yhteismajoitus kerhotilassa

- wi-fi
- sähköpiste.

Lomakkeessa kysyttiin kuinka tärkeänä vastaaja pitää mahdollisuutta liikkua vieraalla lentopaikalla. Vaihtoehtoina olivat

- vuokra-auto
- vuokrapyörä
- taksi
- vuokravene
- sisävesiristeily
- kuljetuspalvelu keskustaan.

Vastaajilta kysyttiin kiinnostusta Mänttä-Vilppulasta jo löytyvien palvelujen käyttämiin. Vaihtoehtoina olivat

- |                           |                                 |
|---------------------------|---------------------------------|
| - taidemuseot             | - shoppailu                     |
| - ravintolapalvelut       | - musiikkitapahtumat/ konsertit |
| - maatilamajoitus         | - sisävesiristeilyt             |
| - bed&breakfast -majoitus | - kalastus                      |
| - hotellit                | - melonta                       |
| - lomamökit               | - vesihiihto                    |
| - kotimajoitus (Airbnb)   | - uimaranta                     |
| - retkeilymajat           | - luontomatkailu.               |
| - leirintäalue            |                                 |

Lomakkeen viimeisessä osiossa kysyttiin vastaajilta kuinka todennäköisinä he pitivät kohdallaan seuraavia asioita. Vaihtoehtoina olivat

- vierailisin Mänttä-Sassissa
- käyttäisin Mänttä-Sassia kotikenttänäni
- maksaisin käyttömaksua Mänttä-Sassin palveluista
- vuokraisin talvisäilytystä kalustolleni Mänttä-Sassista
- olisin kiinnostunut asumaan lentopaikan läheisyydessä joko vakituisesti tai lomaa-asunnossa (Airpark-konsepti).

Kyselyssä vastaajat saivat kertoa tutkijoille myös omin sanoin mitä muuta tärkeää Mänttä-Sassin kehittämisessä pitäisi heidän mielestään ottaa huomioon. Viimeinen kysymys oli ainoa avoimen vastauksen mahdollistava kysymys. Lopuksi vastaajat saivat halutessaan jättää yhteystietonsa kilpailuarvontaa ja Mänttä-Sassin uutiskirjeitä varten.

Kyselylomakkeessa olevat kysymykset on ryhmiteltävä ja kysymysten järjestystä on pohdittava, jotta käyttäjän on helppo antaa vastauksensa. Kysymysten asettelussa pitää olla selkeä ja looginen järjestys. Lomakkeeseen luodaan jatkumo, jossa kysymykset sijaitsevat niin, että yksinkertaisimmat perustietokysymykset ovat ensimmäisinä. Tässä tutkimuksessa kyselylomake rakennettiin juuri edellä mainitulla tavalla. Kyselyn alussa olivat perustietokysymykset, jonka jälkeen oli joukko kysymyksiä liittyen palveluihin ryhmiteltynä kolmeen osioon. Lomakkeessa kysyttiin palveluista Mänttä-Sassin lentopaikalla, palveluista kaupungin alueella ja vastaajan mielenkiinnosta Mänttä-Sassin tulevaisuuden toimintoihin. (Mäntyneva & Heinonen & Wrangé 2008, 53–54.) Kyselyn loppupuolelle sijoitetaan enemmän vastaajan omaa panostusta vaativat kysymykset, kuten avoimen vastauksen vaativat kysymykset. Useita avoimen vastauksen vaativia kysymyksiä kannattaa välttää, koska niistä saatujen vastausten käsittely on työlästä ja niihin helpommin jätetään vastaamatta. Tämä vaikuttaa kyselyn luotettavuuteen. Tässä kyselyssä vältettiin laittamasta useita avoimen vastauksen vaativia kysymyksiä. Lomakkeen lopussa oli vain yksi tällainen kysymys. (Rope 2005, 442.)

On tärkeää perehtyä jokaiseen kysymykseen ja muotoilla kysymykset siten, että sekä tutkija että vastaaja ymmärtävät kysymykset samalla tavalla. Jo yhtä sanaa muuttamalla voi vaihtua koko kysymyksen sisältö ja näin ollen myös vastaukset. (Rope 2005, 442.) Kysymyksen väärällä asettelulla saatetaan saada epäluotettava tulos. Tässä tutkimuksessa esimerkiksi kysyttiin ilmailijoiden polttoaineen laatuja tarpeesta. Kysymällä vain polttoainelaatuja tarvetta olisi saatu epäluotettava tulos, mutta lisäämällä vastausvaihtoehdotteille polttoaineeseen ole tarvetta lainkaan, saadaan luotettava kuva polttoaineen laadun tarpeesta lentopaikalla. On tärkeää ottaa huomioon myös kaikki ne ilmailijat, jotka eivät ilmailutoiminnassaan tarvitse polttoainetta lainkaan, koska he muodostavat tärkeän osan vastaajajoukosta. Kysymyksen sisällön asettelussa pitää siis ottaa huomioon, että saadaan vastaus juuri siihen asiaan mitä tutkijat haluavat selvittää. (Lehti 2016.)

Jotta vastausten sisältöihin saadaan tarpeeksi syvyyttä, on hyvä vaihtoehto käyttää osassa kysymyksiä viisiportaista vastausmallia, Likertin asteikkoa. Tässä tutkimuksessa päädyttiin osassa kysymyksiä tällaiseen vastausmalliin, jotta aineistoa on mahdollista analysoida syvemmin. Kyselyssä käytettiin myös valitse tärkein-vastausmallia, jotta tutkijat saavat selville vastaajien tärkeimmät tarpeet. Merkittävää oli myös sisällyttää vastaajille lomakkeen loppuun mahdollisuus vapaaseen palautteen antamiseen kyselyn kohteeseen liittyvistä seikoista, jotta vastaajat kokevat, että heidän mielipidettään arvostetaan. (Hirsjärvi & Remes & Sajavaara 2009, 200.)

Kyselyn kannalta on tärkeää saavuttaa korkea vastausprosentti. Vastaajien määrään vaikuttaa koko kyselylomakkeen ulkoasu ja sisältö. Myös vastaajan henkilökohtainen tilanne voi vaikuttaa kyselyyn vastaamishalukkuuteen. Jos vastaajajoukosta herää tutkijoille epäily, että vastausprosentti jää alhaiseksi, voidaan kyselyyn vastaamiseen myös houkuttella siihen liitetyllä arvonnalla. Samalla saadaan kerättyä vastaajien yhteystiedot ja heidän luvallaan lähestyä heitä tulevaisuudessa markkinointitarkoituksessa. Ropen (2005) näkemyksen mukaan palkinto voi kuitenkin olla jopa haitallinen ja estää ihmisiä vastaamasta, koska he eivät halua jättää yhteystietojaan arvontaa varten. Tässä kyselyssä yhteystietojen jättäminen oli täysin vapaaehtoista. Tästä syystä tämän työn tutkijoiden näkemys palkintojen käytön haitallisuudesta kyselyssä eroaa Ropen (2005) mielipiteestä. Rope (2005) väittää myös, että palkinnoilla korvattaisiin huonoa tutkimussuunnittelua, ja hyvän tutkimussuunnittelun, motivoivan saatekirjeen ja selkeän kyselylomakkeen lisäksi ei olisi tarvetta keinotekoisesti houkuttella vastaajia. Tässä tutkimuksessa arvontaa ei lisätty kyselyyn siksi, että tutkimussuunnitelma olisi huonosti tehty tai lomakkeessa olisi puutteita, vaan muista syistä. Tässä tutkimuksessa tutkimussuunnitelman ja kyselylomakkeen huolellisesta suunnittelusta ei tingitty, vaan arvonta ja vastaajien palkitseminen nähtiin mahdollisuutena nostaa vastausprosenttia. Arvonnassa vastaajien kesken arvottiin neljä 50 euron arvoista K-ryhmän lahjakorttia. (Rope 2005, 446.)

Tiedonkeruuvaiheessa voidaan lähettää vastaajille muistutusviesti korkeamman vastausprosentin saamiseksi. Näin saaduilla lisävastauksilla saadaan tutkimukseen lisää luotettavuutta. Rope (2005) toteaa, että muistutusviestillä voidaan saada palautusprosentti nostettua noin 10 prosenttiyksikköä. Tässä tutkimuksessa kyselyyn annettiin vastausaikaa kymmenen päivää. Vastausaikaa kuitenkin päätettiin pidentää, koska haluttiin korkeampi vastausprosentti muistutusviestin avulla. Mahdollisuus muistutusviestin lähettämiseen oli



vasta varsinaisen kyselyn vastausajan päättymisen jälkeen jaetun Ilmailuliiton jäsenkirjeen mukana. Muistutusviestin lähettämisen jälkeen vastaajilla oli vielä kaksi päivää aikaa vastata kyselyyn. Muistutusviestiin voi yhdistää myös kiitoksen, jolloin vastaanottaja motivoituu vastaamaan kyselyyn ja kokee olevansa tärkeä tekijä aineiston hankinnassa. Tässä tutkimuksessa muistutusviestin lähettamisestä ei ollut juurikaan hyötyä. Vastausten määrä kasvoi vain noin viisi prosenttia. Muistutusviesti oli liitetty Suomen Ilmailuliiton jäsenkirjeeseen ja se siksi saattoi saada liian vähän huomiota. Jos muistutusviesti olisi lähetetty erikseen, olisi vastaajamäärä voinut nousta vielä suuremmaksi. (Rope 2005, 447.)

Yleensä tutkimuksessa kyselylomake koostuu kahdesta osasta, saatekirjeestä ja varsinaisesta kyselylomakkeesta. Saatekirjeellä voidaan selvittää kyselyn taustaa ja motivoida vastaamaan. (Rope 2005, 444.) Tässä tutkimuksessa ei kyselyyn liitetty varsinaista saatekirjettä vaan sellaisena toimi Suomen Ilmailuliiton tiedote. Liitosta ei haluttu lähettää jäsenille liikaa postia, jolloin tiedotteen lisäksi saate olisi ollut jo liikaa. Tiedote kuitenkin tehtiin yhteistyössä tutkijoiden ja SIL:n tiedottajan Riikka Tuomivaaran kesken. Tutkijat laativat tiedotteesta raakaversioon, joka hyväksyttiin liitossa. Tiedote täten ikään kuin korvasi perinteisen saatekirjeen. (Tuomivaara 2016.) Myös kyselylomakkeen alkuteksti ja johdanto on tärkeää muotoilla houkuttelevaksi ja ytimekkääksi, jotta niistä heti selviää vastaajalle mistä tutkimuksessa on kysymys. Teksti kannattaa muotoilla niin, että vastaajalle varmasti muodostuu kuva siitä, että osallistumisellaan hän pystyy vaikuttamaan, ja vastauksillaan on oikeasti merkitystä tutkimuksen lopputulokseen. (Rope 2005, 444.)

Mänttä-Sassin kyselyn kohdalla johdantotekstiä muokattiin useaan kertaan yhteistyössä hankkeen muiden työntekijöiden kanssa, jotta siitä saatiin halutun kaltainen. Kyselylomakkeen huoliteltu ulkoasu ja visuaalinen uskottavuus luovat vastaajalle kuvan tutkijoiden ammattimaisuudesta (Mäntyneva & Heinonen & Wrange 2008, 54). Liiton työntekijöiltä saatiin arvokasta apua myös kyselylomakkeen muokkaamisessa. Asiantuntijoiden tarkastus ennen lomakkeen julkaisua oli tarpeen, koska heiltä tuli hyviä huomioita lomakkeen viimeistelemiseksi. Lopulta kyselylomakkeen jakelu hoitui SIL:n tiedotteen mukana liiton jäsenistölle, joka koostuu kaikkien ilmailulajien harrastajista. SIL:n tilastotietoa kertoo, että tiedote lähetettiin 6 184 ilmailun harrastajalle ja viestejä avattiin 2 814, eli 45 % lähetetyistä viesteistä. Itse kyselylomakkeen avasi 371 henkilöä. Vastaajilla oli aikaa vastata kyselyyn 15 päivän ajan, kyselylomake oli vastaajien käytössä 4.-18.2.2016. Tehtyyn

kyselyyn vastasi 271 henkilöä, joten vastaajajoukoksi muodostui 10 %. (Tuomivaara 2016.)

Tutkimukset yleisesti, ja varsinkin tämän tutkimuksen kaltaiset työt, joissa käytetään aineistona kyselystä saatuja tuloksia, tulee olla eettisesti luotettavia. Kyselyyn osallistuneiden tietoja ei voi luovuttaa kenellekään. Vastaajille on tärkeää informoida kenelle tutkimuksesta saatuja tietoja annetaan sekä mihin tarkoitukseen niitä käytetään. Usein tästä onkin maininta kyselylomakkeen yhteydessä, jotta vastaaja kokee kyselyn olevan luotettava. Myös tämän tutkimuksen kyselylomakkeeseen liitettiin maininta siitä, että tuloksia ja henkilötietoja käytetään luottamuksellisesti. Tutkijalla on eettinen vastuu siitä mihin hänen tutkimuksensa tuloksia käytetään. (Mäntyneva, Heinonen & Wrangle 2008, 23–24). Tutkijan ja toimeksiantajan välillä tulee vallita myös keskinäinen luottamus tutkimusetiikan toteutumisesta. Tutkimuksen luotettava suorittaminen ja tulosten käsittely on tärkeä osa tutkimuksen etiikkaa. Joskus on herännyt epäilyksiä tutkimuksen rahoittajan suhteesta tutkimuksen tulokseen. Myöskään tällaisissa tapauksissa tutkimuksen eettinen luotettavuus ei saa kärsiä. Tässä tutkijan tekemät ratkaisut ovat keskeisessä asemassa. Tutkijan tulee muistaa, että eettisesti suoritettuun tutkimukseen kuuluvat uuden tiedon tuottamisen ohella riippumattomuus ja puolueettomuus. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

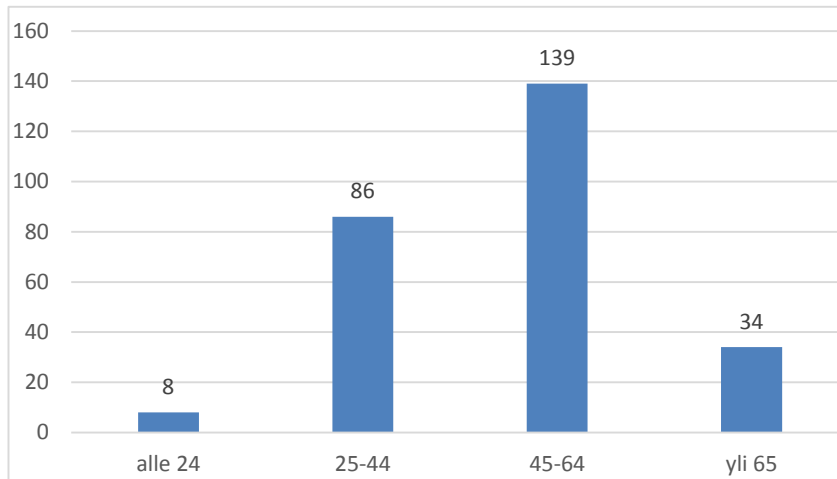
Tämän työn kaltaisissa kvantitatiivisissa tutkimuksissa on tärkeää, että validiteetti ja reliabiliteetti täyttyvät. Jos tutkimustulokset näyttävät, että saatu tieto vastaa teoriaa tai pysyy sitä tarkentamaan ja parantamaan, silloin tulos on validi. Validiteetilla eli tutkimuksen pätevyydellä ja luotettavuudella tarkoitetaan sitä, että tutkimuksen tuloksesta saadaan vastauksia juuri niihin kysymyksiin ja asioihin, joita on haluttu selvittää ja joilla tutkimusongelma selvitetään. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa mittauksen reliabiliteetti tarkoittaa mittaustuloksen toistettavuutta ja pysyvyyttä. Reliabiliteetilla siis tarkoitetaan tutkimusmenetelmän ja käytettyjen mittareiden kykyä saavuttaa tuloksia, joita tässä tutkimuksessa on haettu. (Rope 2005, 452.) Käytännössä tilanteessa, jossa tutkimus tehtäisiin uudestaan, saataisiin sama tulos kuin ensimmäisellä kerralla. Reliabiliteetti mittaa aina kokonaisuudessaan samaa asiaa, joten siihen ei vaikuta esimerkiksi olosuhteiden muutokset, kuten tutkimuksen ajankohta tai vastaajan mieliala. (Virtuaali Ammattikorkeakoulu 2007.)

Kvalitatiivista tutkimusmenetelmää käytettäessä luotettavuutta ei voi arvioida yhtä selkeästi kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimuksen luotettavuuteen liittyvät tekijät saavat usein erilaisia tulkintoja verrattuna määrälliseen tutkimukseen. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa täytyy luotettavuuden näkökulmasta pohtia erilaisia kysymyksiä. Tutkijan oma rooli tutkimuksessa, aineiston monipuolisuus ja käsitteiden selkeys ovat asioita joita tutkijan on myös pohdittava työn kuluessa. Tärkeä luotettavuutta lisäävä seikka on tutkijan kirjoittama tarkasti luotu tutkimusraportti. Tässä tutkimuksessa nämä seikat otettiin huomioon ja tutkimustuloksia tarkasteltiin kriittisesti ja pohdittiin tulosten sisältöä. Tutkimus ei aina vastaa siihen, mitä tutkija on ajatellut tutkivansa. Kyselyyn vastaaja on saattanut ymmärtää kysymyksen eri tavalla kuin tutkija on ajatellut kyselylomaketta laatiessaan. Jos tutkija käsittelee saatuja vastauksia edelleen alkuperäisen suunnitelmansa mukaan, eivät tulokset ole luotettavia. Tällöin tutkijan pitäisi osata muuttaa lähestymistapaansa, jotta tutkimustulos olisi validi. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 232; Satakunnan Ammattikorkeakoulu 2016.)

Kohderyhmänä tutkimuksessa on kaikki kotimaan harrasteilmailijat. SIL:n jäsenistö edustaa kaikkia ilmailun muotoja, joten heidän kautta tutkimuksessa tavoitettiin kattavasti kaikkien ilmailulajien edustajat. Hyvän palvelun kehittämisessä asiakkaat ovat tärkeimmät markkinatiedon lähteet. Tässä tutkimuksessa tulevilta käyttäjiltä kerätty markkinatieto oli olennaista. Luotettavaa tulosta tutkimukselle ei olisi voinut saada kuuntelematta heitä. Myös hankkeen onnistuminen edellyttää käyttäjiltä saadun markkinatiedon hyödyntämistä. Tällaiset markkinatutkimukset eivät koske pelkästään yrityksiä, vaan myös Sassin Master Planin kaltainen hanke, jossa on julkista rahoitusta, joutuu ottamaan huomioon asiakastarpeet. (Rissanen 2006, 45.)

## **4.2 Kyselyyn saadut vastaukset ja perustietojen jakauma**

Ensimmäisessä perustietokysymyksessä kysyttiin vastaajien ikää. Selvä enemmistö vastaajista oli 45–64-vuotiaita (kuvio 1). Heidä oli 52 % vastaajista. 25–44-vuotiaita oli 32 % vastaajista ja yli 65-vuotiaita 13 %. Selkeästi pienin ryhmä oli alle 24-vuotiaat. Heidän osuutensa vastaajista oli 3 %.

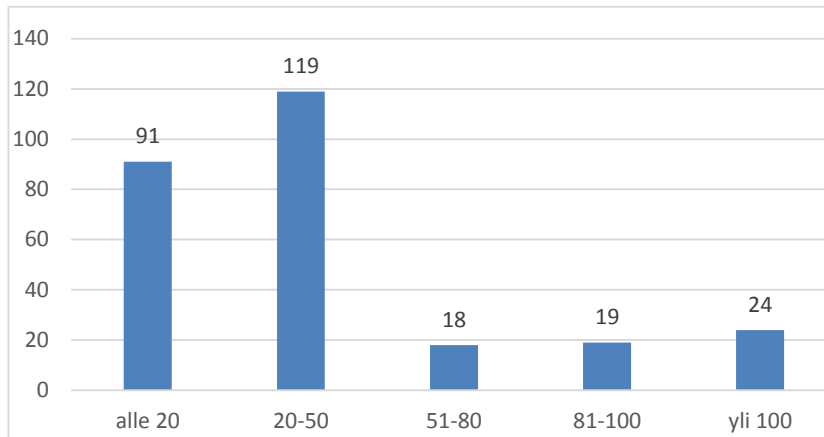


KUVIO 1. Vastaajien ikäjakauma, n=267

Kyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 63 lentopaikan ilmailuharrastajilta. Vastauksia saatiin eniten seuraavilta lentopaikoilta

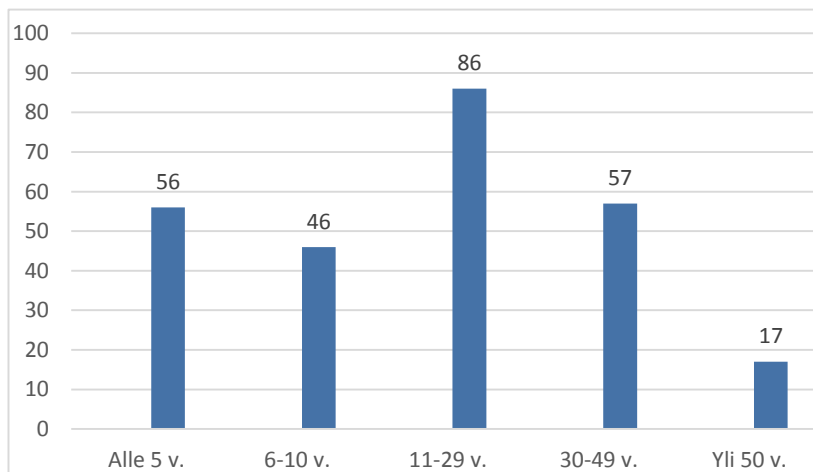
- Helsinki-Malmi, 49 vastausta
- Hyvinkää, 18 vastausta
- Pirkkala, 16 vastausta
- Tikkakoski, 15 vastausta
- Lahti-Vesivehmaa, 12 vastausta
- Jämijärvi, 11 vastausta
- Halli, 11 vastausta
- Pori, 10 vastausta
- Räyskälä, 9 vastausta
- Turku, 9 vastausta.

Vuosittaista lentotuntimäärää tiedusteltaessa selvisi, että huomattavan suuri osa vastaajista lensi vuosittain 20–50 tuntia (kuvio 2). Heidän osuutensa oli 46 % vastaajista. Toiseksi suurin ryhmä vastaajista lensi vuosittain alle 20 tuntia, heidän osuutensa vastaajista oli 35 %. Yli sataan vuosittaiseen lentotuntiin ylsi 9 % vastaajista.



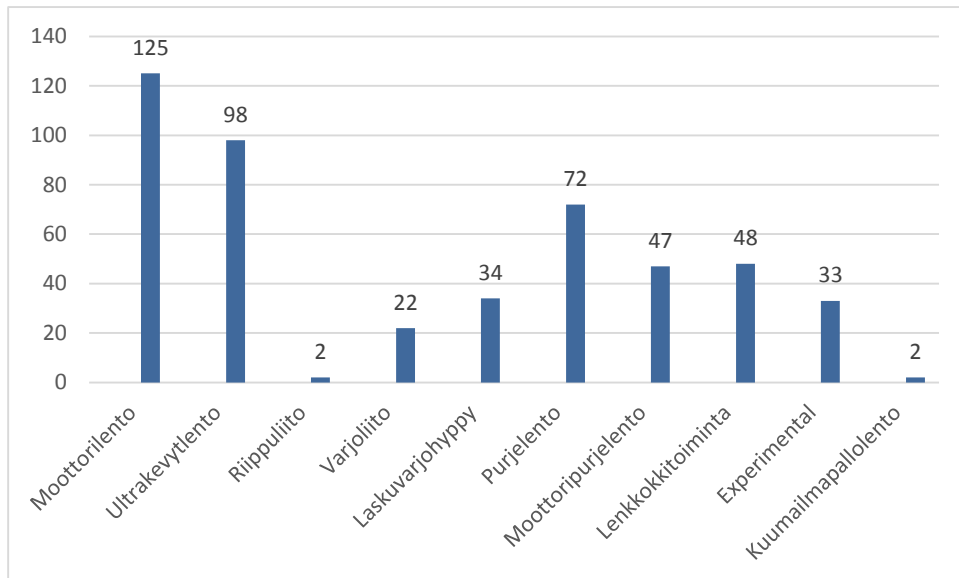
KUVIO 2. Vastaajien vuosittaiset lentotuntimäärät, n=257

Perustieto-osiossa kysyttiin vastaajien ilmailuharrastuksen kestoa vuosina. Suurin osa vastaajista, eli 32 % oli harrastanut ilmailua 11–29 vuotta (kuvio 3). Pienin ryhmä olivat yli viisikymmentä vuotta harrastaneet, joita oli 6 %.



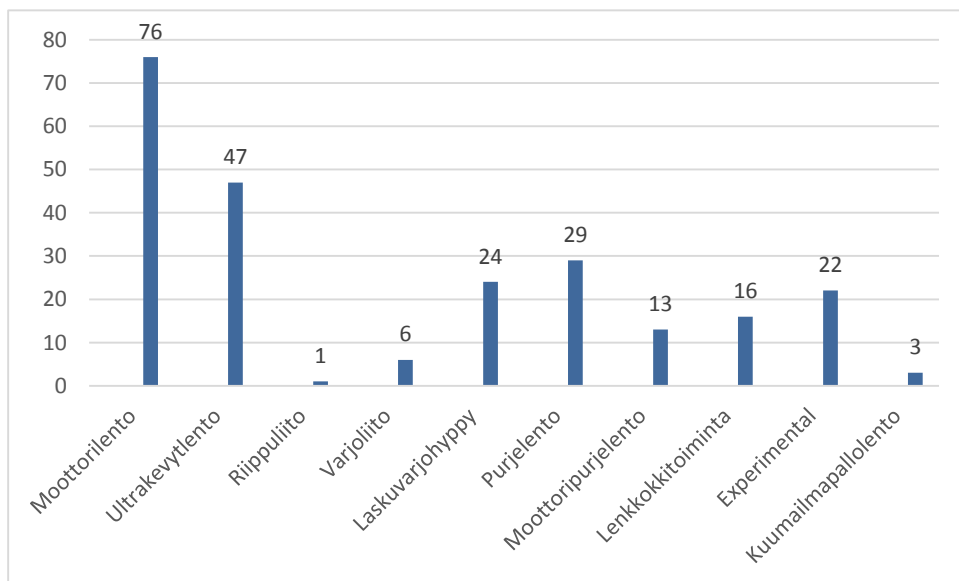
KUVIO 3. Vastaajien ilmailuharrastuksen kesto vuosina, n=268

Tutkimuksen tulosten perusteella kyselyyn vastaajien joukoksi muodostui suurimmalta osin moottorilento- ja ultrakevytlentoharrastajat (kuvio 4). Laskuvarjourheilijat, experimental-harrastajat, varjo- ja riippuliitoharrastajat sekä kuumailmapalloharrastajat muodostivat selkeästi pienemmät osuudet vastaajista. Moottorilentoharrastajia oli 46 % vastaajista ja ultrakevytlentoharrastajia 36 %.



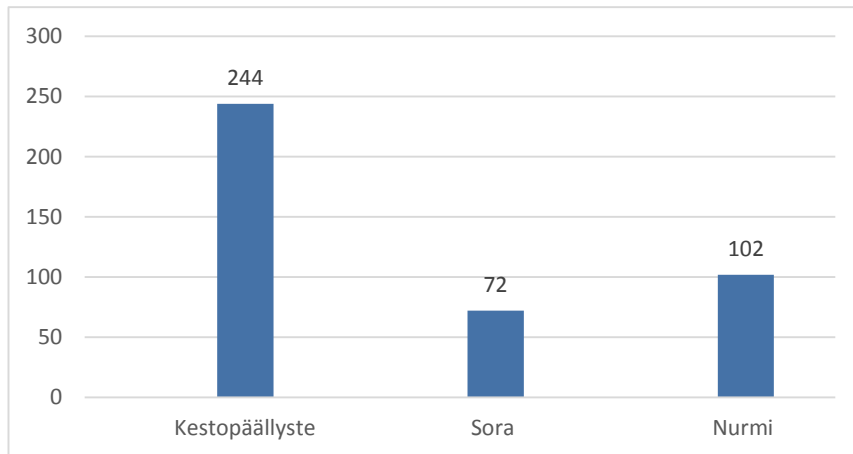
KUVIO 4. Vastaajat eri lajeittain, n=269

Kyselyssä selvitettiin myös mitä ilmailumuotoa vastaajat pitivät ensisijaisena ilmailuharrastusmuotonaan (kuvio 5). Suurin ryhmä harrastajista eli 28 % vastaajista oli valinnut tärkeimmäksi ilmailuharrastukseksi moottorilennon. Toiseksi suurin ryhmä, eli 23 % vastaajista oli valinnut tärkeimmäksi harrastusmuodokseen ultrakevytlentämisen.



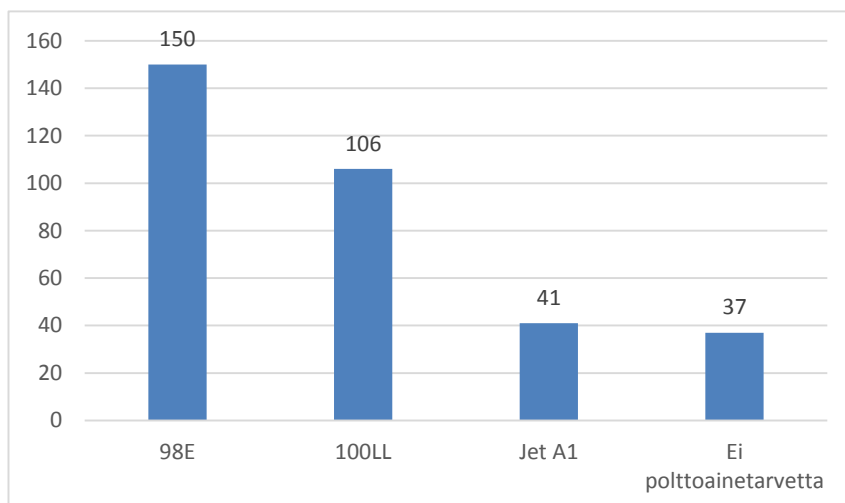
KUVIO 5. Vastaajien tärkein ilmailuharrastusmuoto, n=202

Lentotoiminnassaan kestopäällysteistä kiitotietä käytti 90 % eli selkeästi suurin osa vastaajista (kuvio 6). Nurmipäällysteistä kiitotietä käytti 38 % ja sorapäällysteistä 27 % vastaajista. Kysymykseen oli mahdollista valita useampi vaihtoehto. Selkeä enemmistö kyselyyn vastanneista haluaa operoida kestopäällysteiseltä kentältä.



KUVIO 6. Minkälaisia kiitoteitä vastaajat käyttävät lentotoiminnassaan, n=266

Myös polttoaineen ostamishalukkuutta tiedusteltiin (kuvio 7). Suurin osa, eli 55 % haluaisi ostaa kentältä 98 E autobensiiniä. Vastaajista 39 % oli kiinnostunut ostamaan 100 LL lentobensiiniä ja 15 % Jet A1 polttoainetta. Tästä nähdään, että polttoaineen saatavuus on äärimmäisen tärkeää. Vastaajista 13 % ilmoitti, ettei lentotoiminnassaan tarvitse lainkaan polttoainetta. Tutkimuksessa oli syytä kartoittaa myös niiden ilmailijoiden määrä, jotka eivät lainkaan tarvitse polttoainetta ilmailutoiminnassaan, kuten esimerkiksi liitolajien harrastajat ja lennokkiharrastajat sekä kuumailmapallolentäjät.

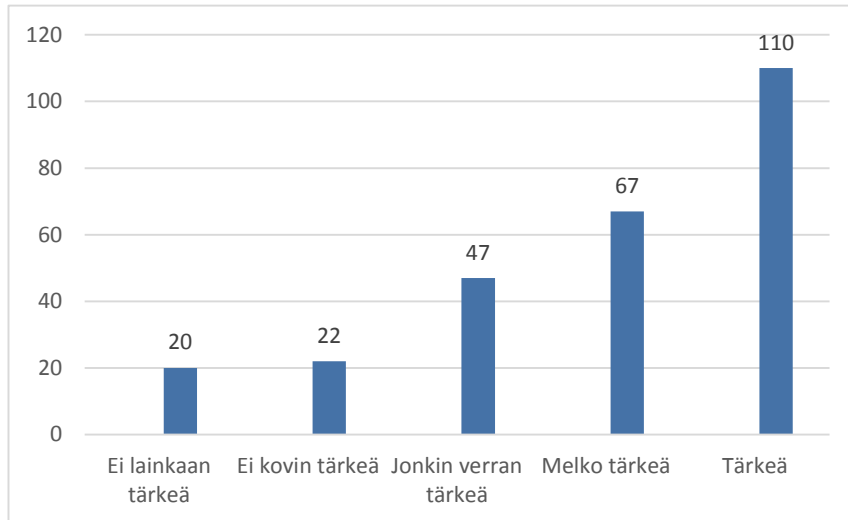


KUVIO 7. Vastaajien kiinnostus eri polttoainelaatujen saatavuuteen, n=268

### 4.3 Palvelut Mänttä-Sassin lentopaikalla

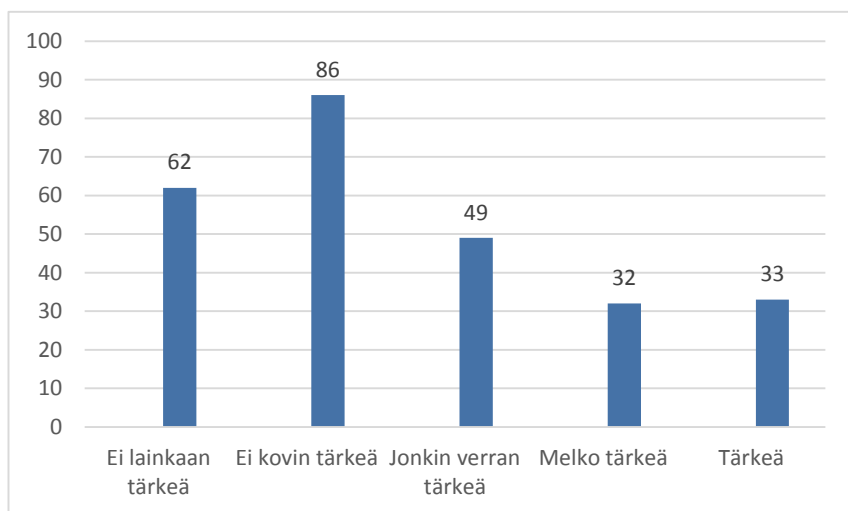
Kyselyssä oli olennaista selvittää vastaajien tarvetta polttoaineen saatavuuteen tulevalta Sassin lentopaikalta (kuvio 8). Vastaajista 41 % piti polttoaineen saatavuutta tärkeänä. 25

% vastaajista polttoaineen saatavuus oli melko tärkeää. Vastaajista 8 % oli sitä mieltä, ettei polttoaineen saatavuus ole lainkaan tärkeää.



KUVIO 8. Vastaajien kiinnostus polttoaineen saatavuuteen, n=266

Kyselyssä oli tärkeää selvittää vastaajien kiinnostus hallitilan käyttämiseen (kuvio 9). Vastaajista 24 % ei pitänyt hallitilan käyttömahdollisuutta lainkaan tärkeänä, ja 33 % ei pitänyt sitä kovin tärkeänä; yhteensä siis 55 % ei pitänyt mahdollisuutta käyttää hallitilaa lainkaan tai ei kovin tärkeänä. Vain 12 % vastaajista piti mahdollisuutta käyttää hallitilaa tärkeänä.

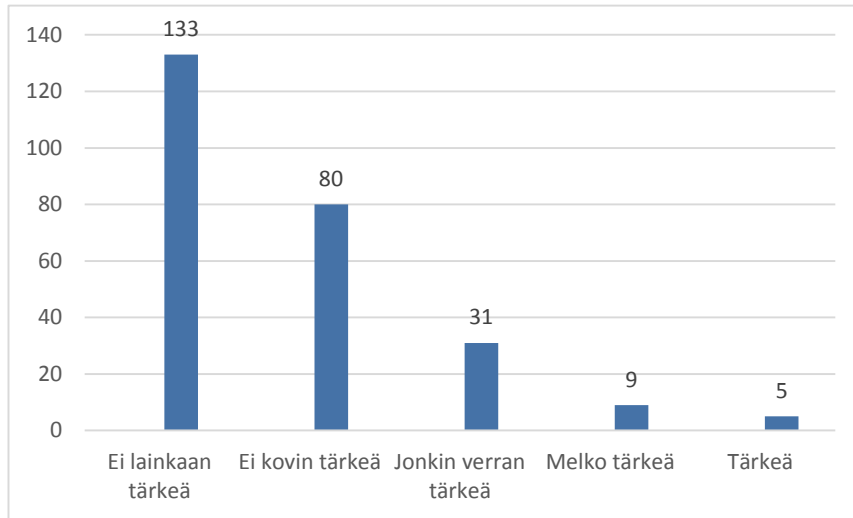


KUVIO 9. Vastaajien kiinnostus hallitilaan, n=261

Kyselyssä kartoitettiin vastaajien mielipiteitä lennonjohdon tärkeydestä Mänttä-Sassin lentopaikalla. Saadut vastaukset lennonjohdon tärkeydestä osoittavat, että ilmailijat eivät pidä lennonjohdon olemassa oloa tärkeänä käyttämällään kentällä (kuvio 10). Vastaajista

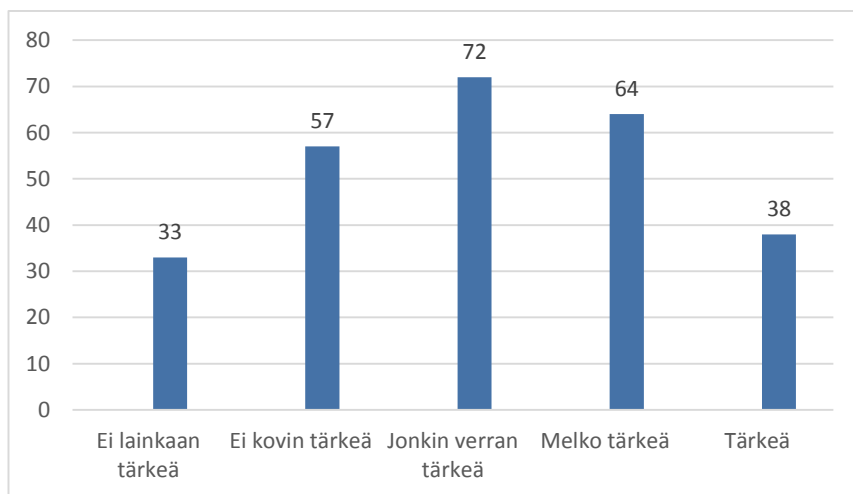


49 % ei pitänyt lennonjohtoa lainkaan tärkeänä ja 30 % ei pitänyt sitä kovin tärkeänä. Alle kaksi prosenttia piti lennonjohtoa tärkeänä.



KUVIO 10. Vastaajien mielipide lennonjohdon tärkeydestä, n=258

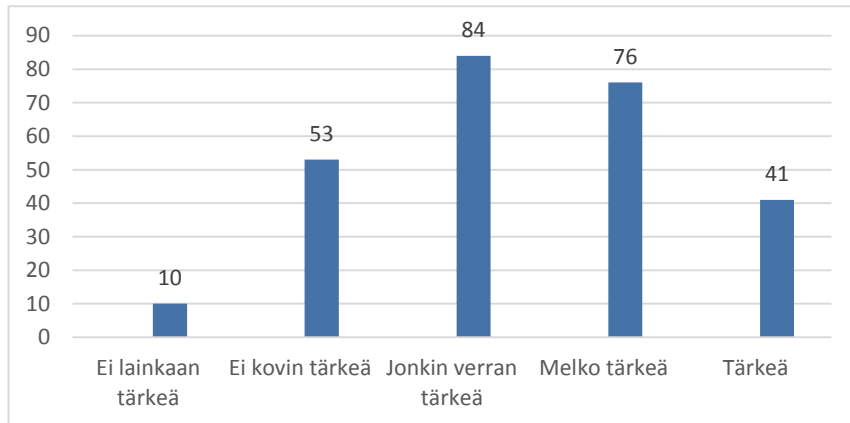
Kiinnostusta lennonvalmistelutilan käyttöön selvitettiin kyselyssä. Mahdollisuus käyttää lennonvalmistelutilaa jakoi jonkin verran mielipiteitä vastaajien keskuudessa (kuvio 11). 12 % vastaajista ei pitänyt lennonvalmistelutilaa lainkaan tärkeänä, kun taas 14 % vastaajista piti sitä tärkeänä. Vastaajista suurimmalle osalle eli 27 %:lle se oli jonkin verran tärkeä ja 24 %:lle melko tärkeä.



KUVIO 11. Vastaajien kiinnostus lennonvalmistelutilan käyttöön, n=264

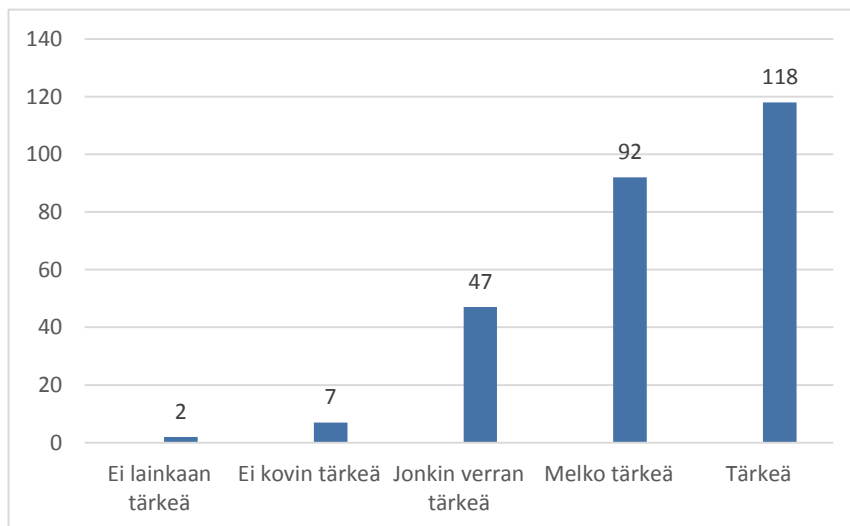
Kyselyssä haluttiin kartoittaa vastaajien kiinnostusta kerhorakennuksen käyttämiseen (kuvio 12). Vastaajista 15 % piti tärkeänä mahdollisuutta käyttää kerhorakennusta Mänttä-Sassissa. Melko tärkeäksi kerhorakennuksen käyttömahdollisuuden koki 28 %

vastaajista ja 31 % koki sen jonkin verran tärkeäksi. Vastaajista 4 % ei pitänyt kerhorakennuksen käyttömahdollisuutta lainkaan tärkeänä.



KUVIO 12. Vastaajien kiinnostus kerhorakennuksen käyttämiseen, n=264

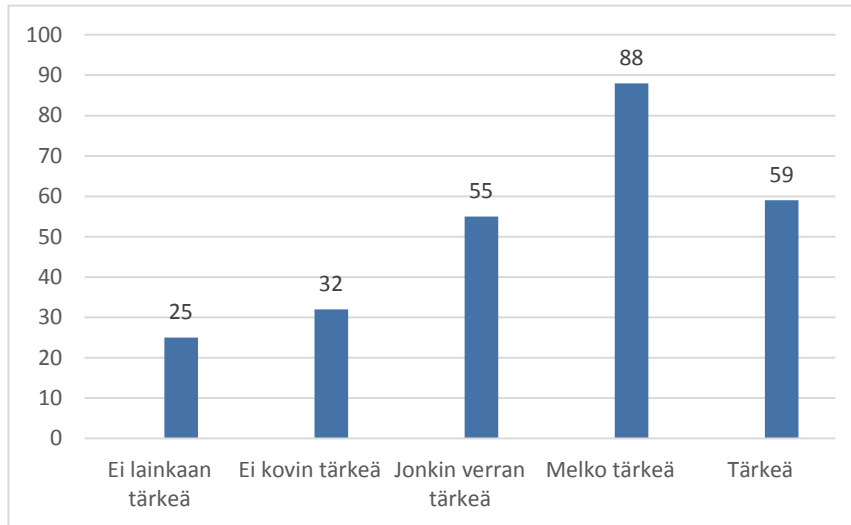
Oli olennaisen tärkeää sisällyttää kyselyyn kysymys wc-tilojen tärkeydestä. Joillakin tutkituilla suomalaisilla lentopaikoilla ei ole edes wc:tä vierailijoiden käytettävissä. Vastaajista 44 % piti wc-tilojen saatavuutta tärkeänä ja 35 % melko tärkeänä (kuvio 13). Yhteensä siis 78 % vastaajista on sitä mieltä, että wc-/saniteettitilojen olemassaolo on melko tärkeää tai tärkeää. Alle prosentti vastaajista ei pitänyt saniteettitiloja lainkaan tärkeänä.



KUVIO 13. Vastaajien mielipide wc-/saniteettitilojen tärkeydestä, n=266

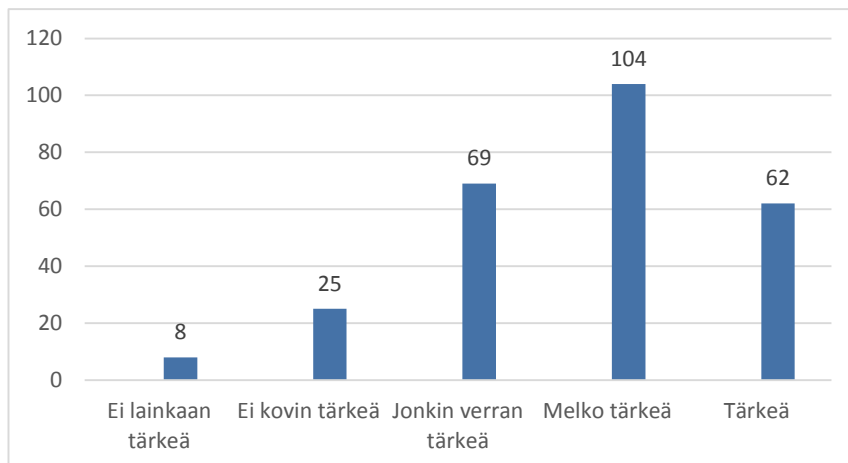
Kyselyssä tiedusteltiin vastaajien tarvetta käyttää siipipainoja tai -ankkureita (kuvio 14). Mahdollisuutta siipipainojen käyttöön kentällä piti tärkeänä 23 % vastaajista. Melko tärkeää se oli 34 % vastaajista. Yhteensä 22 % vastaajista ei pitänyt siipipainoja kovin tai

lainkaan tärkeänä. Tuloksista voi nähdä, että mahdollisuus käyttää siipipainoja lentopaikalla on tärkeää.



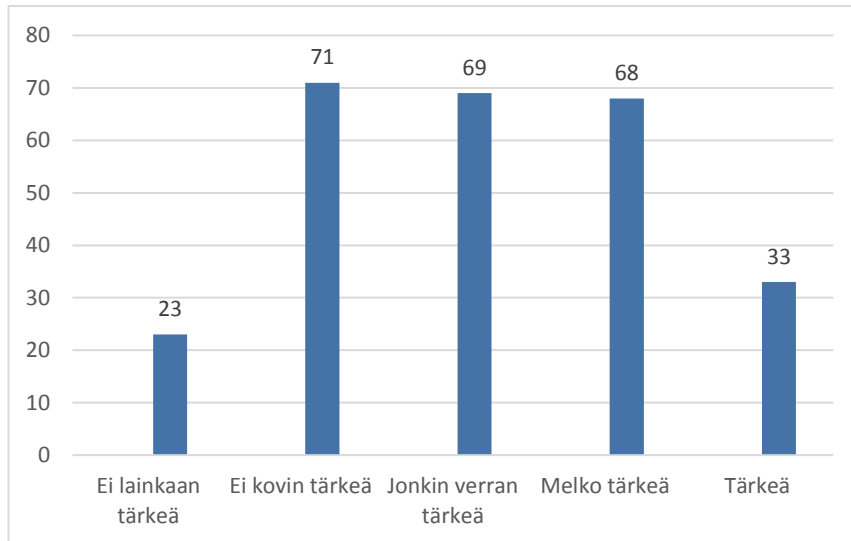
KUVIO 14. Vastaajien mielipide siipipainoista tai -ankkureista, n=259

Mänttä-Sassin lentopaikalle on ollut ajatuksena rakentaa eräänlainen terminaalirakennus, johon on suunniteltu tulevaisuuteen palveluja, kuten kahvila- ja ravintolapalveluja sekä lennonvalmistelutilaa. Tästä syystä haluttiin tiedustella vastaajien mielipidettä ravitsemuspalveluista. Kahvilapalvelut ovat kiinnostaneet vastaajia (kuviokuva 15). Vastaajista 23 % piti kahvilapalvelujen saatavuutta tärkeänä ja 38 % melko tärkeänä. Vastaajista 3 % ei pitänyt kahvilaa lainkaan tärkeänä.



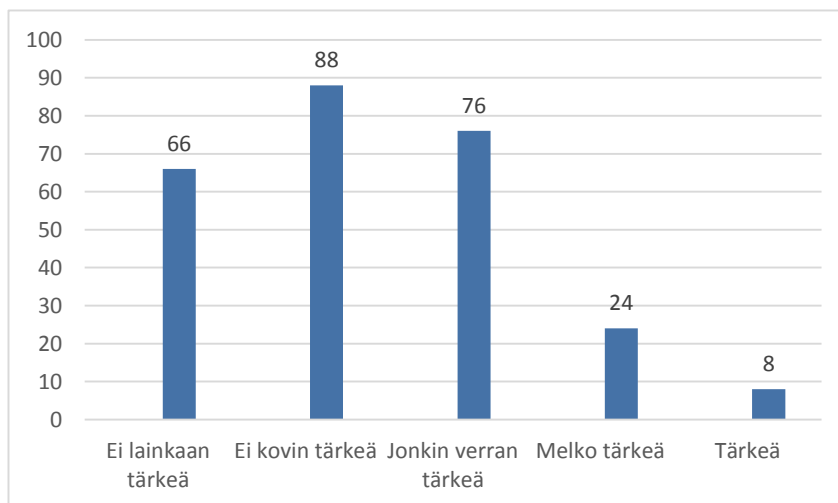
KUVIO 15. Vastaajien kiinnostus kahvilapalveluihin, n=268

Ravintolapalvelut herättivät selvästi myös kiinnostusta vastaajissa (kuvio 16). Vaikka 13 % piti ravintolaa tärkeänä, muodostaa melko tärkeäksi ja jonkin verran tärkeäksi ravintolan arvioineiden joukko 52 % vastaajista. Ravintolaa ei pitänyt kovin tärkeänä 27 % ja ei lainkaan tärkeänä 9 % vastaajista.



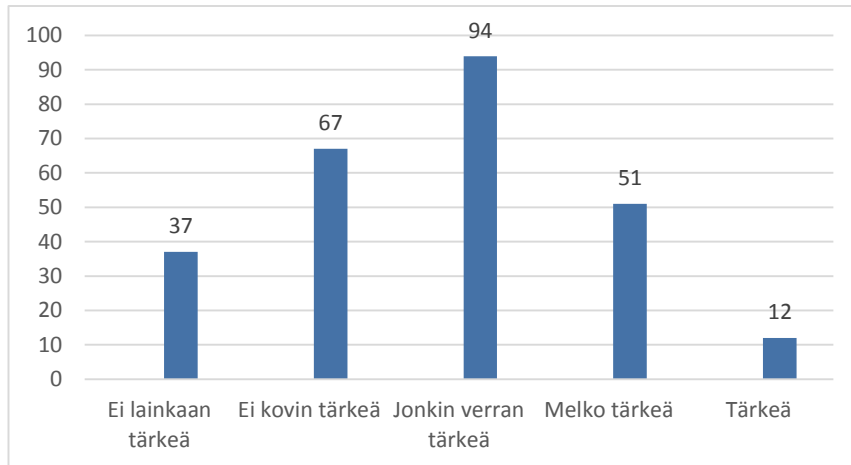
KUVIO 16. Vastaajien kiinnostus ravintolapalveluihin, n=264

Tuloksesta kysymykseen hotellimajoituksen kiinnostavuudesta voi nähdä, että hotellimajoitus ei ollut kovin kiinnostava majoitusvaihtoehto ilmailijoiden mielestä (kuvio 17). 25 % vastaajista ei pitänyt hotellimajoitusta lainkaan tärkeänä. Suurin osa vastaajista, 34 % ei pitänyt sitä kovin tärkeänä. Yhteensä 12 % vastaajista piti hotellimajoitusvaihtoehtoa melko tärkeänä tai tärkeänä.



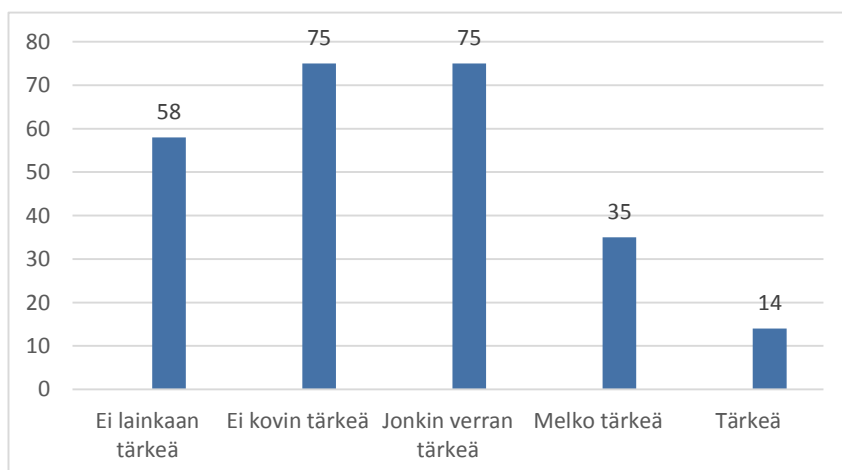
KUVIO 17. Hotellimajoituksen tärkeys vastaajille, n=262

Tuloksista havaittiin, että mökkimajoitus kiinnosti vastaajia enemmän kuin hotellimajoitus (kuvio 18). Yhteensä 24 % vastaajista piti mökkimajoitusta tärkeänä tai melko tärkeänä. Jonkin verran tärkeää mökkimajoitus oli 36 % vastaajista, ja 14 % oli sitä mieltä, ettei mökkimajoituksen saatavuus ole lainkaan tärkeää.



KUVIO 18. Mökkimajoituksen tärkeys vastaajille, n=261

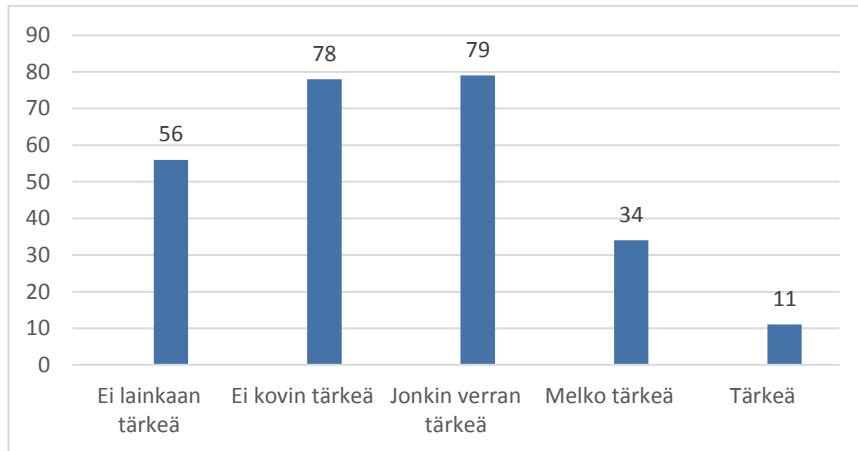
Mahdollisuus leirintämajoitukseen jakoi vastaajien mielipiteitä (kuvio 19). Vastaajista 23 % ei pitänyt leirintävaihtoehtoa lainkaan tärkeänä. Leirintäaluetta ei pitänyt kovin tärkeänä 29 % vastaajista. Melko tärkeää leirintämajoitusmahdollisuus oli 14 %:lle ja tärkeää 6 %:lle vastaajista.



KUVIO 19. Leirintäalueen tärkeys vastaajille, n=257

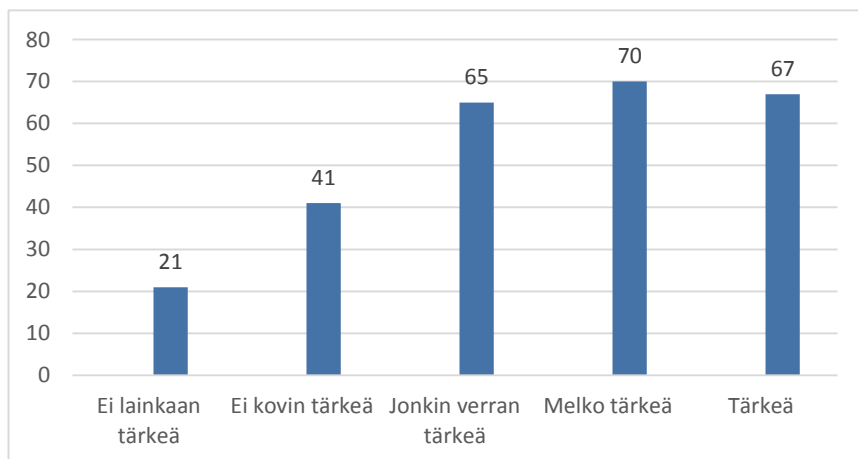
Joillain lentopaikoilla on yhteisiä kerhotiloja, joissa on vaatimaton yöpymismahdollisuus. Tehdyn lentopaikkojen taustatutkimuksen mukaan varsinkin saksalaisilla lentopaikoilla tällainen mahdollisuus on melko yleinen. Tässä kyselyssä vastaajista 22 % ei pitänyt tällaista majoitusmahdollisuutta lainkaan tärkeänä ja 30 % ei pitänyt sitä kovin tärkeänä

(kuvio 20). Jonkin verran tärkeää yhteismajoitusmahdollisuus oli 31 %:lle vastaajista ja melko tärkeää se oli 13 %:lle. Vastaajista 4 % piti vaihtoehtoa majoittua kerhotilassa tärkeänä.



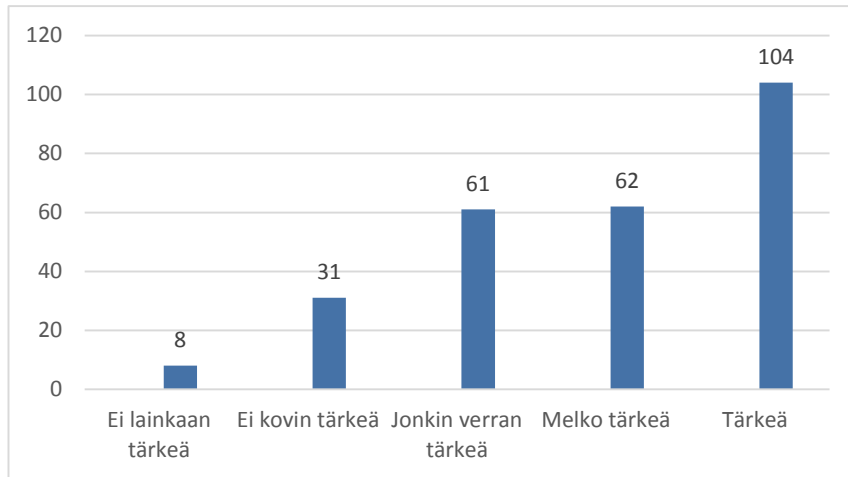
KUVIO 20. Yhteismajoitusmahdollisuuden tärkeys vastaajille, n=258

Muun muassa lennonvalmistelun vuoksi Internet-yhteys on ilmailijoille tärkeä. Tästä syystä kyselyyn sisällytettiin kysymys myös Internet-yhteyden tarpeesta (kuvio 21). Vastauksista nähdään, että 25 % piti Internet-yhteyden saatavuutta tärkeänä ja 26 % melko tärkeänä. Vastaajista 25 % oli sitä mieltä, että se on jonkin verran tärkeää. Vastaajista 8 % oli sitä mieltä, että Internet-yhteyden saatavuus ei ollut lainkaan tärkeää.



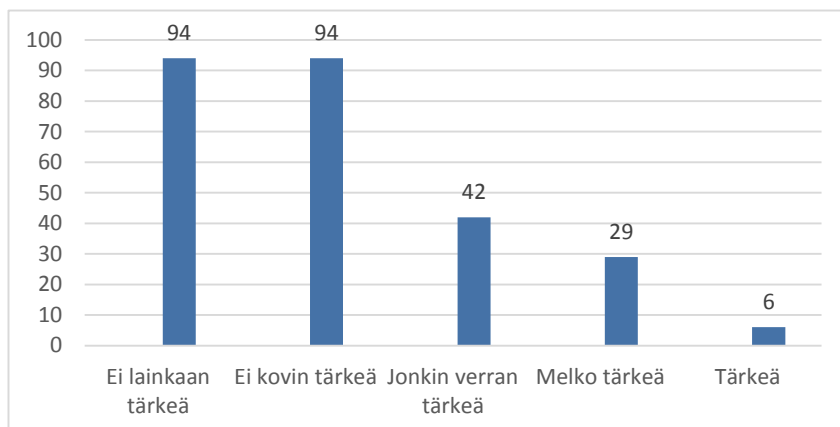
KUVIO 21. Internet-yhteyden tärkeys vastaajille, n=264

Vastaajilta haluttiin tiedustella tarvetta sähköpisteelle lentopaikalla (kuvio 22). Kysyttäessä sähköpisteen tärkeyttä voi huomata, että 38 % piti sitä tärkeänä ja 23 % melko tärkeänä. 3 %:lle vastaajista sähköpisteen saatavuus ei ollut lainkaan tärkeää. Ilmailijat tarvitsevat sähköpistettä muun muassa lentämisessä tarvittavien elektroniikkalaitteiden, kuten puhelimen ja tietokoneen lataamiseen.



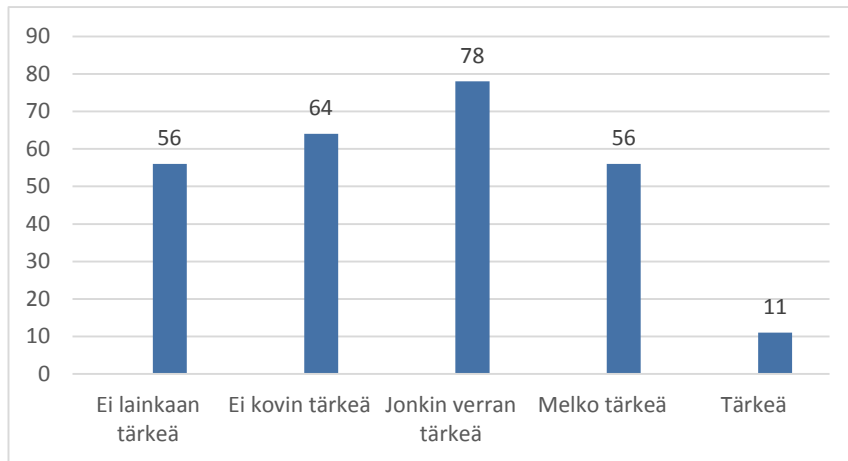
KUVIO 22. Sähköpisteen saatavuuden tärkeys vastaajille, n=266

Autonvuokrauksen tärkeyttä kysyttäessä huomattiin, että vastaajat eivät pitäneet sitä kovin tärkeänä (kuviot 23). Vastaajista 35 % oli sitä mieltä, ettei se ole lainkaan tärkeää ja myös 35 % ei pitänyt sitä kovin tärkeänä. Tärkeäksi autonvuokrauksen koki 2 % vastaajista.



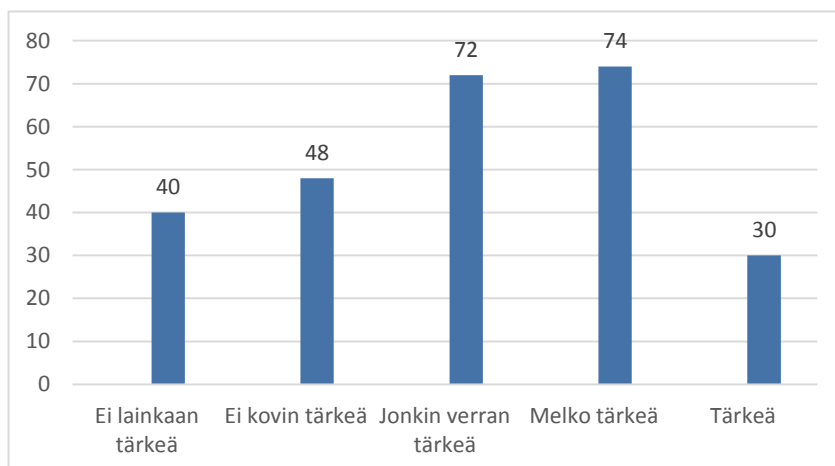
KUVIO 23. Vuokra-autolla liikkumisen tärkeys vastaajalle, n=265

Mahdollisuus vuokrata polkupyörä sai hieman positiivisempia vastauksia kuin auton vuokraus (kuviot 24). Pyörävuokrausmahdollisuus oli melko tärkeää 21 %:lle vastaajista ja jonkin verran tärkeää 29 %:lle. Vastaajista 21 % oli sitä mieltä, ettei se ole lainkaan tärkeää.



KUVIO 24. Vuokrapyörällä liikkumisen tärkeys vastaajille, n=265

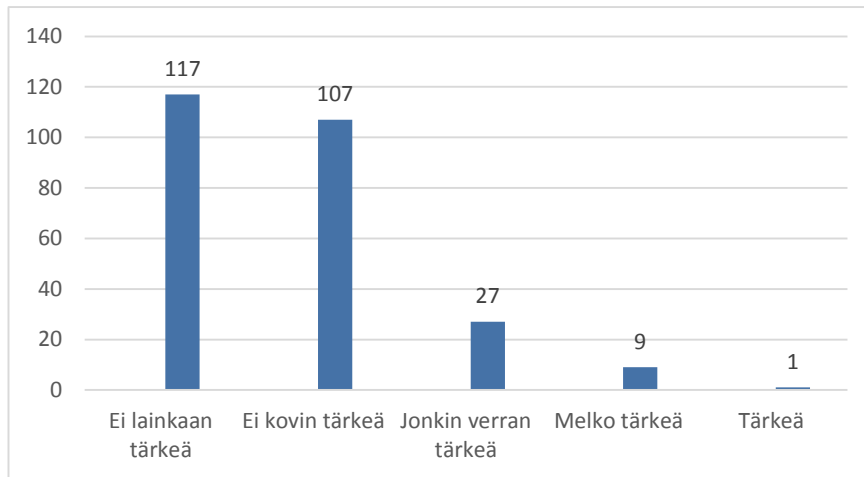
Vastaajilta kysyttiin myös tarvetta taksipalveluille (kuvio 25). Mahdollisuus taksipalvelun käyttöön oli tärkeää 11 %:lle vastaajista. Melko tärkeää taksipalvelu oli 27 %:lle vastaajista ja 27 % vastaajista piti sitä jonkin verran tärkeänä. Vastaajista 15 % ei kokenut taksipalveluja lainkaan tärkeäksi.



KUVIO 25. Taksipalveluiden tärkeys vastaajille, n=264

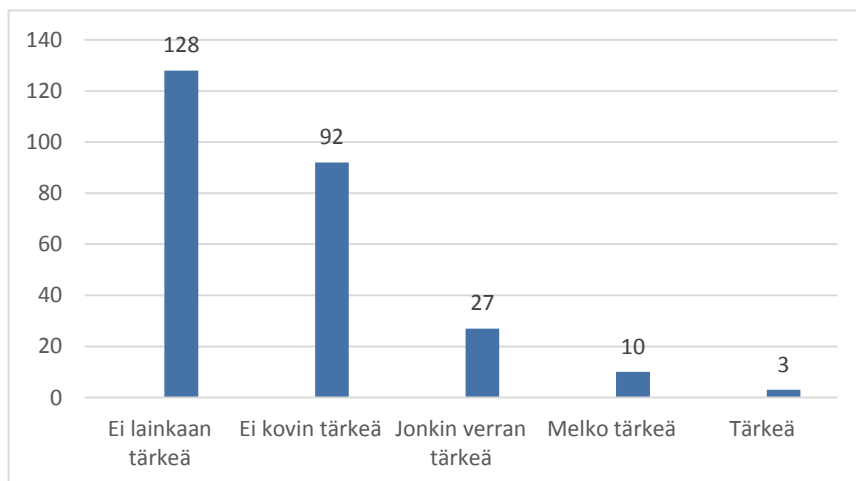
Tiedusteltaessa halukkuutta veneen vuokraamiseen, vastaajat eivät pitäneet sitä kovinkaan kiinnostavana vaihtoehtona (kuvio 26). Yhteensä 83 % vastaajista koki, että mahdollisuus veneen vuokraamiseen ei ole lainkaan tai kovin tärkeää. Vastaajista yksi henkilö oli sitä mieltä, että mahdollisuus veneen vuokraamiseen on tärkeää.





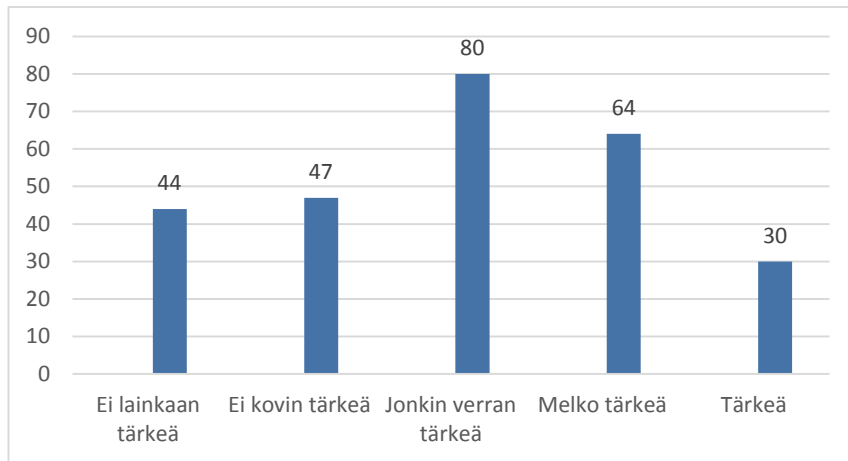
KUVIO 26. Vastaajien mielipide veneen vuokrauksen tärkeydestä, n=261

Kiinnostus sisävesiristeilyyn oli vastaajien keskuudessa yhtä vähäistä kuin kiinnostus veneen vuokraukseen. Suuri joukko vastaajista ei ollut kiinnostunut mahdollisuudesta sisävesiristeilyyn (kuvio 27). Vastaajista 49 % ei pitänyt sitä lainkaan tärkeänä ja 35 % ei pitänyt mahdollisuutta sisävesiristeilyyn kovin tärkeänä.



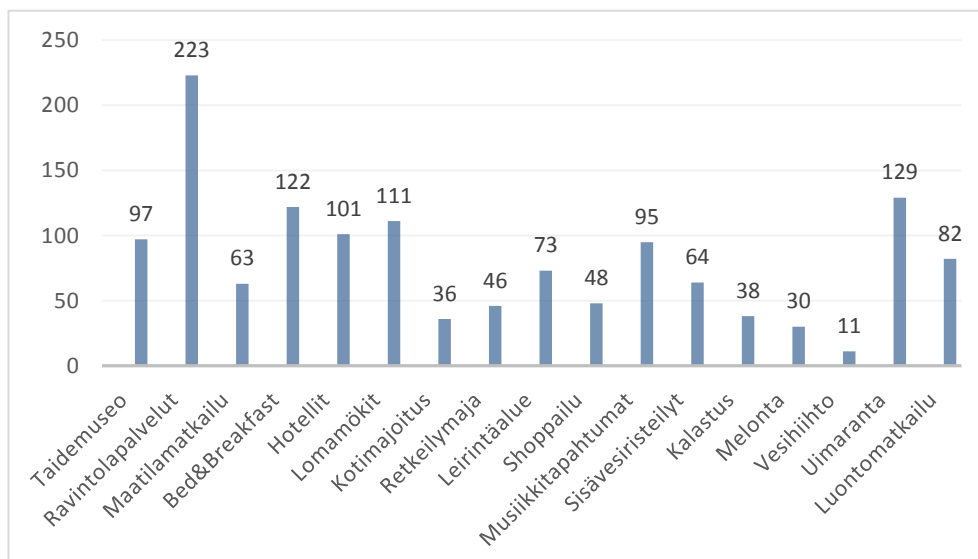
KUVIO 27. Sisävesiristeilyn tärkeys vastaajille, n=260

Mahdollisuus kuljetuspalveluun lentopaikalta keskustaan herätti enemmän mielenkiintoa vastaajissa taksipalvelun ja pyörän vuokrauksen ohella (kuvio 28). Vastaajista 11 % piti kuljetuspalvelua tärkeänä ja 24 % melko tärkeänä. Jonkin verran tärkeänä mahdollisuutta kuljetuspalveluun piti 30 % vastaajista. Yhteensä siis 64 % vastaajista piti tätä vaihtoehtoa vähintäänkin jonkin verran tärkeänä. Kotimaassakin joillain lentopaikoilla kuljetuspalvelu on hoidettu eräänlaisena talkootyönä lähistöllä asuvan henkilön toimesta.



KUVIO 28. Kuljetuspalvelun tärkeys vastaajille, n=265

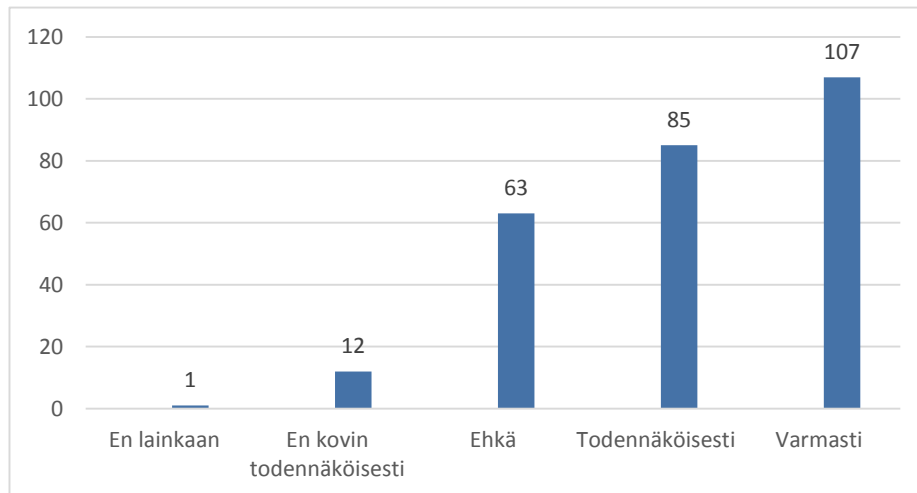
Kyselyssä kartoitettiin vastaajien halukkuutta käyttää myös Mänttä-Vilppulassa jo olemassa olevia palveluja (kuvio 29). Näitä palveluja on jo nyt saatavissa noin viiden kilometrin säteellä lentopaikasta. Vastaajalla oli mahdollisuus valita niin monta vaihtoehtoa kuin hän haluaa. Enemmistöä vastaajista eli 82 % kiinnosti käyttää ravintolapalveluja. Matkailupalveluista kysyttäessä eniten kiinnostusta herättivät bed & breakfast -majoitus sekä lomamökit. Bed & breakfast -majoituksesta oli kiinnostunut 47 % vastaajista ja lomamökeistä 43 %. Paljon kiinnostusta herättivät myös uintimahdollisuus ja taidemuseot sekä musiikkitapahtumat. Uintimahdollisuudesta oli kiinnostunut 49 % vastaajista ja taidemuseoista 37 %. Musiikkitapahtumat kiinnostivat 36 % vastaajista.



KUVIO 29. Kiinnostus Mänttä-Vilppulan palveluihin, n=261

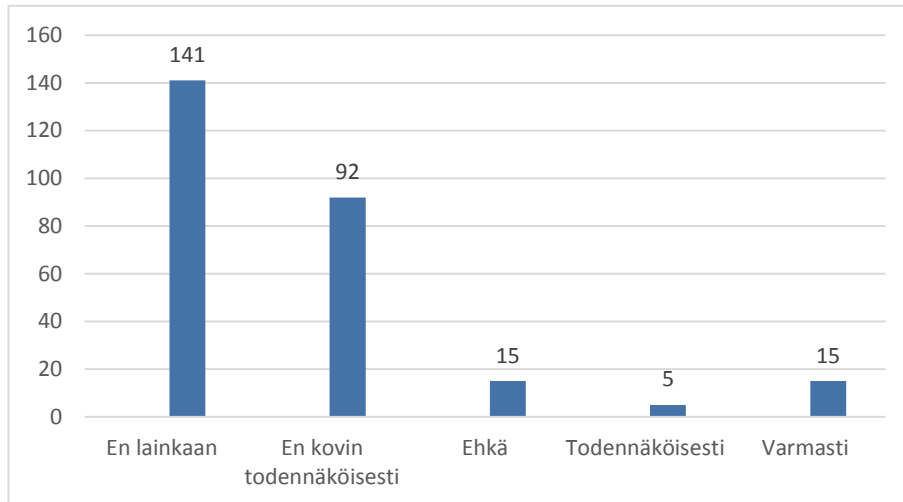
#### 4.4 Tulevaisuuden Mänttä-Sassi

Kysyttäessä todennäköisyyttä vieraillla Mänttä-Sassissa voi saaduista vastauksista nähdä, että kiinnostus Mänttä-Sassissa alkavaa lentotoimintaa kohtaan on suuri (kuvio 30). Vastaajista 40 % aikoo varmasti vieraillla Mänttä-Sassissa ja 32 % vastaajista todennäköisesti. Tässä tutkimuksessa on tehty laaja selvitystyö kotimaisista lentopaikoista ja niiden käyttäjistä. Suurin osa vastaajista aikoo vieraillla Mänttä-Sassissa.



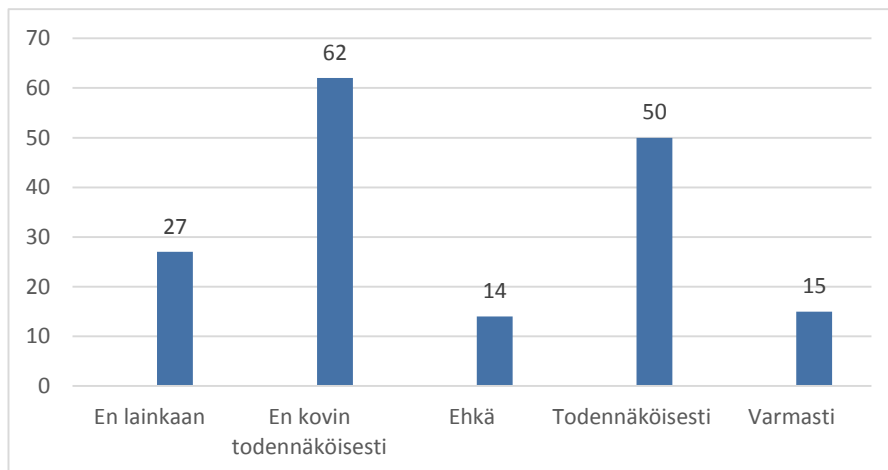
KUVIO 30. Kuinka todennäköisesti vastaajat vierailisivat Mänttä-Sassissa, n=268

Saadut tulokset kysymyksestä vastaajan halukkuuteen käyttää Mänttä-Sassia kotikenttänään eivät anna kovin positiivista kuvaa siitä, että jo muualta operoivat ilmailijat siirtyisivät Mänttä-Sassiin (kuvio 31). Vastaajista 6 % aikoo varmasti käyttää Mänttä-Sassia kotikenttänään. Kuitenkin suurin joukko vastaajista ei todennäköisesti tule käyttämään Mänttä-Sassia kotikenttänään. Vastaajista 53 % ei ole lainkaan kiinnostuneita mahdollisuudesta käyttää Mänttä-Sassia kotikenttänään ja 34 % ei ole kovin todennäköisesti siitä kiinnostuneita.



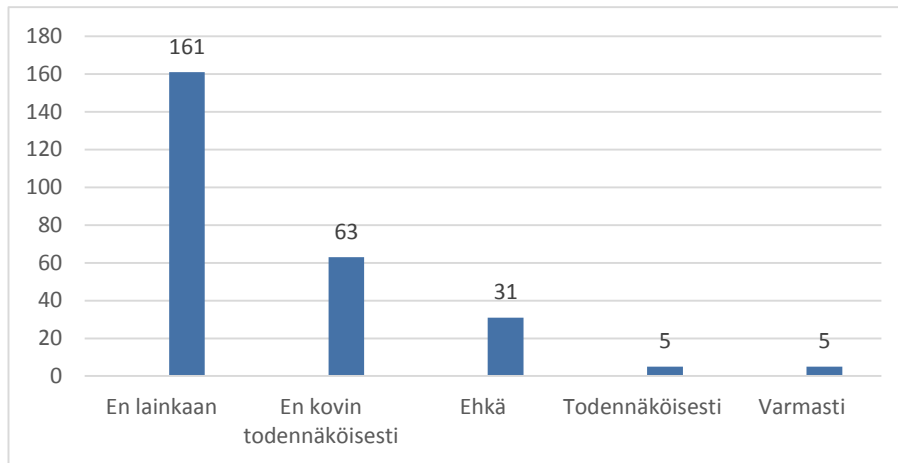
KUVIO 31. Kuinka todennäköisesti vastaajat pitäisivät Mänttä-Sassia kotikenttään, n=268

Monilla lentopaikoilla peritään laskeutumismaksu joko kertaluonteisesti tai kausikorttina halutulle kentälle. Mikäli Mänttä-Sassissa on saatavilla palveluja, on suurin joukko vastaajista halukkaita maksamaan niistä (kuvio 32). Vastaajista 6 % on varmasti halukkaita maksamaan käyttömaksua ja 19 % on todennäköisesti halukkaita maksamaan käyttömaksua.



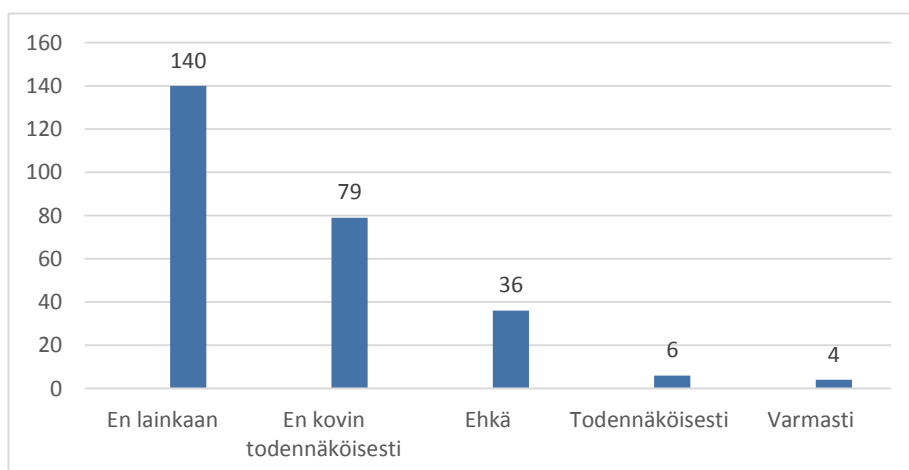
KUVIO 32. Vastaajien halukkuus maksaa käyttömaksua Mänttä-Sassin palveluista, n=265

Kysyttäessä kiinnostusta lentokaluston talvisäilytykseen Mänttä-Sassissa, se ei herättänyt kovin suurta mielenkiintoa vastaajissa (kuvio 33). 59 % vastaajista ei ollut lainkaan kiinnostuneita vuokraamaan kalustolleen talvisäilytystilaa.



KUVIO 33. Vastaajien kiinnostus vuokrata Mänttä-Sassista talvisäilytystä kalustolle, n=265

Airpark on maailmalla suosittu konsepti ja Euroopassakin saavuttanut kasvavaa suosiota. Suomessa ei ole nykyisellään vielä yhtään Airparkia. Kyselyn kautta haluttiin kartoittaa, onko Airpark-asumiselle kysyntää kotimaisten ilmailijoiden keskuudessa. Kyselyn tuloksesta voi nähdä, että Airpark ei ainakaan vielä herätä kovin suurta mielenkiintoa tässä vastaajajoukossa (kuviot 33 ja 34). Vastaajista kuitenkin yhteensä 4 % näkisi Airpark-asumisen Mänttä-Sassissa kohdallaan todennäköisenä tai jopa varmana. Vastaajista 13 % oli ehkä kiinnostuneita Airpark-asumisesta. Vastaajista 52 % ei ollut lainkaan kiinnostuneita Airparkista. Useat vastaajat, jotka olivat kiinnostuneita Airparkista, halusivat ilmaista kiinnostuksensa vielä erikseen kyselyn lopussa annetussa avoimessa vastauskentässä.



KUVIO 34. Vastaajien kiinnostus Airpark-asumista kohtaan, n=265

Kyselyn loppuun sisällytettiin mahdollisuus antaa kehitysehdotuksia Mänttä-Sassin lentoaikaa koskien. Vapaaseen kommenttikenttään viestinsä jätti 98 henkilöä. Kommentit

vaihtelivat erittäin positiivisesta synkkään pessimismiin. Useat vastaajat ilmaisivat kiitoksensa siitä, että lentopaikkaa aletaan kehittää. Jotkut vastaajat antoivat pitkiä seikka-peräisiä ehdotuksia lentopaikan tulevista toiminnoista. Vaikka kriittisiäkin kommentteja annettiin, suurin osa kuitenkin näki Mänttä-Sassin mahdollisuudet kehittyä toimivaksi lentopaikaksi.

Vastaajat halusivat tuoda esiin eri ilmailumuotoja koskevia kommentteja. Jokainen kommentin antanut korosti mahdollisuutta saada harrastaa omaa ilmailumuotoaan Mänttä-Sassissa. Tutkijoiden huomion herätti usean vastaajan toivomus swooppaus-harrastuksen mahdollistamiseksi Mänttä-Sassissa. Swooppaus on vauhdikas laskuvarjourheilun alalaji, jonka harrastusmahdollisuudet Suomessa ovat tällä hetkellä vähäiset. Monet vastaajat olivat kiinnostuneita lennokkiharrastamisesta ja kertoivat toivomuksistaan harrastuksen järjestämisestä lentopaikalla. Myös palveluihin liittyviä toiveita ja ehdotuksia tuotiin esille. Vaikka ravitsemuspalveluiden, polttoaineen jakelun ja kulkuvälinevuokrauksen tärkeyttä tiedusteltiin jo omina kysymyksinään, halusivat monet vielä korostaa niiden tärkeyttä tässä vapaakenttävastauksessa. Lentopaikan oman kerhon tarpeellisuutta tuotiin esille esimerkiksi koneiden vuokrausta varten. Vastaajat toivoivat tekemistä koko perheelle, niillekin perheenjäsenille, jotka eivät harrasta ilmailua. Jotkut vastaajat toivoivat koiraharrastamista, aktiviteetteja lapsille ja erilaisia liikuntamahdollisuuksia. Lentopaikan varusteluun liittyviä toiveita esitettiin paljon, esimerkiksi kiitoradan kunnossapito ja reunaesteiden poistaminen olivat aiheita, jotka tulivat esille.

Airpark-konseptiin ja matkailuun liittyviä kommentteja oli useamman henkilön vastauksissa. Airpark herätti kiinnostusta vastaajissa. Kentän läheisyydessä yöpyminen herätti myös kommentointia. Yöpymisen yhteydessä vastaajat halusivat harrastaa esimerkiksi uimista, kalastusta, melontaa ja soutelua. Yöpymisestä kiinnostuneet olivat myös halukkaita käyttämään saunaa ja kylpyaljua. Useat vastaajat antoivat kannustavia kommentteja. Toivomuksena oli erityisesti positiivinen asenne ja yhteistyö eri toimijoiden kesken lentopaikalla ja sen läheisyydessä. Myös joitain huolestuneita kommentteja esitettiin lähinnä lentopaikan suhteesta ympäröivään asutukseen ja eri toimijoihin.

Kyselyn yhteydessä kerättiin yhteystiedot niiltä, jotka olivat halukkaita vastaanottamaan uutiskirjeitä sähköpostiinsa. 38 % vastaajista olivat halukkaita kuulemaan lisää Mänttä-

Sassin lentopaikan tapahtumista. Mahdollisuudella osallistua lahjakorttiarvontaan houkutteltiin vastaajia osallistumaan kyselyyn ja siten saamaan korkeampi vastausprosentti. Arvontaan halusi osallistua 81 % kyselyyn vastanneista.

## 5 JOHTOPÄÄTÖKSET

### 5.1 Tulosten analysointi

Tehtyyn tutkimukseen sisältyi esiselvitystyö kotimaisista ja keskieurooppalaisista lento- paikoista sekä ilmailuharrastamisesta yleisesti. Tutkimuksessa selvitettiin lentopaikkojen palvelukonsepteja, joihin pohjaten kehitettiin tulevaa Mänttä-Sassin palvelukonseptia. Ilmailijoiden näkemys tässä selvitystyössä otettiin vahvasti huomioon. Selvitystyöhön kuului myös laaja perehtyminen tutkimisen teoriaan. Tutkimukseen sisältyi kyselytutkimus, jossa selvitettiin ilmailun harrastajien mielipiteitä tulevasta Mänttä-Sassin lentopaikasta ja sen palveluista. Esiselvitystyön pohjalta tehty kysymyslomake kartoitti ominaisuuksia, jotka muodostavat hyvin toimivan lentopaikan.

Sassin alueella on olemassa hyvät puitteet joihin voi rakentaa ja luoda monenlaisia palveluita. Tutkimuksen tarkoituksena oli kartoittaa miten näitä olemassa olevia lähtökohtia hyödyntämällä alueesta saadaan luotua ilmailijoita ja muita käyttäjiä palveleva kokonaisuus. Tämän tutkimuksen lähtökohtana oli selvittää, millaisia lisäpalveluita Mänttä-Sassin lentopaikkaan kannattaa rakentaa, jotta siitä saadaan ilmailijoita parhaiten palveleva ilmailukeskus, jonne on kiinnostavaa matkustaa ja jossa viettää aikaa.

Tutkimuksessa selvitettiin palveluprofiili tulevalle Mänttä-Sassin lentopaikalle kentän tulevia käyttäjiä kuunnellen. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää juuri ne palvelut, joita tulevat käyttäjät pitävät tärkeinä. Kyselyyn saatiin vastaajia satamäärin, mikä muodostaa suuren määrän vastauksia tämän tapaisessa kyselytutkimuksessa. Vaikka vastausmäärä jäi prosentuaalisesti alhaiseksi, ovat tutkimuksesta saadut tulokset siitä huolimatta vähintäänkin suuntaa-antavia. Kyselyn tuloksista voi todeta, että ne vastaavat täysin siihen mitä on haluttu tutkia. Myös tutkimusongelmaan saatiin vastaus odotetulla tavalla. Tutkittaessa kyselyn validiutta voidaan todeta, että edellä mainittujen kriteerien mukaan tutkimus on pätevä. Tutkimuksen toistettavuudesta voi todeta, että tutkimus on reliabeli. Jos tutkimus toistettaisiin myöhemmin, voi todeta, että olosuhteiden muutokset eivät vaikuta tutkimustuloksiin. Tutkimuksen voidaan todeta olevan monella tavalla luotettava. Vastaajien henkilötietoja käsiteltiin luottamuksellisesti ja informoidulla tavalla. Vastauksia käsiteltiin nimettömästi liittämättä niitä henkilötietoihin. Tutkimus on suoritettu riippu-



mattomasti ja puolueettomasti. Luotettavuuden takaamiseksi tässä opinnäytetyössä tutkijat perehtyivät siihen millä tasolla tutkimuksen uskottavuus on sekä perehdyttiin myös tutkimusraportin ja tulosten analysointiin.

Kyselyyn vastanneista suurimmat ryhmät olivat moottori- ja ultrakevytlentäjät, joiden tarpeisiin vastataan esimerkiksi järjestämällä polttoaineen jakelu lentopaikalla. Ristiintaulukointi osoitti, että vastaajista jotka olivat vastanneet, ettei polttoaineen saatavuus ole heille tärkeää, 60 % olivat ilmailijoita, jotka eivät lainkaan tarvitse polttoainetta lentotoiminnassaan. Polttoaineen jakelu on tänä päivänä järjestetty 34 % lentopaikalla kotimaassa. Verraten tutkittuihin saksalaisiin lentopaikkoihin, joissa polttoainetta on saatavilla 82 % lentopaikoista, on kotimaassa mahdollisuus saada polttoainetta kentiltä huomattavasti huonompi.

Kyselytutkimuksesta saadun tiedon perusteella suurin osa ilmailijoista suosii harrastuksessaan kestopäällysteisiä kenttiä. Mänttä-Sassin kiitotien kunnostuksen suunnittelussa kannattaa ottaa huomioon saatu tulos ja rakentaa kestopäällysteinen kiitotie. Kyselyyn vastanneissa ilmeni kiinnostusta lentokenttäpalvelujen osalta lennonvalmistelutilan saatavuuteen sekä kerhorakennuksen ja Internet-yhteyden olemassaoloon. Myös siipipainoja toivottiin koneita varten. Useilta lentopaikoilta puuttuvat saniteettitilat osoittautuivat vastaajille tärkeiksi. Edellä mainitun kaltaiset peruspalvelut ovat ilmailijoille tärkeimmät ja ne tulee olla Mänttä-Sassissa saatavilla.

Tutkimuksen mukaan myös kahvila- ja ravintolapalveluita sekä mökkimajoitusta kannattaa tarjota Mänttä-Sassissa vieraileville. Sassin lähistöllä on jo olemassa kahviloita mikäli ilmailijat niiden palveluita haluavat käyttää, mutta jonkinlainen vaatimatonkin kahvila tai kioski on suotavaa olla myös lentopaikalla. Mikäli lentopaikalle saadaan palveluja, ilmailijat varmasti vieraillessaan käyttävät niitä. Tutkimuksessa selvisi, että ilmailijat ovat kiinnostuneita myös muista kuin suoranaisesti ilmailuun liittyvistä palveluista. Järjestämällä ilmailijoiden saataville kuljetuspalveluja taataan lentopaikan hyvä taso ja mahdollistetaan keskustan palveluiden käyttö Mänttä-Sassissa vieraileville ilmailijoille. Mänttä-Vilppulassa on paljon kiinnostavia kohteita, joissa lentopaikalla vierailevat ilmailijat voivat käydä. Tarjontaan kuuluu niin nähtävyyksiä kuin kauppojen ja ravintoloiden palveluja. Kyselyn mukaan näitä palveluja halutaan käyttää. Ravintola- ja majoituspalvelut sekä taidemuseot herättivät eniten kiinnostusta. Ilmailijoiden kiinnostus paikallisiin palveluihin tulee ottaa huomioon lentopaikkaa kehitettäessä.

Kyselystä saadun tuloksen perusteella hotellimajoitusta ei kannata suunnitella ensisijaiseksi majoitusvaihtoehdoksi alueelle, jos ajatellaan pelkästään ilmailijoiden tarvetta. Mänttä-Vilppulassa on kuitenkin muutakin matkailua kuten esimerkiksi taidematkailua, jonka tarpeisiin hotellimajoitus soveltuu parhaiten. Luonnollinen sijainti hotellille saattaa olla juurikin lentopaikan läheisyydessä, jolloin saavutetaan synergiaetu eri matkailumuotojen välillä. Ilmailijoiden ollessa tässä määrin kiinnostuneita mökkimajoituksesta, Myllyrannan lähistölle Sassinniemeen jo valmiiksi kaavoitettu alue kannattaa hyödyntää tähän tarpeeseen. Sassiin tulevia ilmailijoita ajatellen kannattaa ottaa huomioon, että ilmailijoilla on kiinnostusta moneen eritasoiseen majoitukseen.

Vaikka useimmilla ihmisillä nykyään kulkee mukanaan liikkuva laajakaista puhelimesta tai tietokoneessa, on hyvää palvelua tarjota langaton Internet-yhteys ilmailijoille, joilla sitä ei ole käytettävissään. Erilaisten kuljetuspalvelujen mahdollistaminen lentopaikalla vieraileville ilmailijoille ei todennäköisesti vaadi suuria resursseja, mutta nostaa lentopaikan palvelutasoa olemassaolollaan. Sasia ympäröi Keurusselän laaja vesistö ja sitä myös kannattaa hyödyntää palvelukonseptia suunniteltaessa. Mahdollisuus vieraila Mänttä-Sassissa kiinnosti vastaajia. Kun Mänttä-Sassista saadaan kehitettyä monipuolinen keskus, houkuttaa se varmasti ilmailijoita vierailemaan paikalla. Tutkimuksen tuloksista voidaan havaita, etteivät ilmailijat kuitenkaan yksin riitä ylläpitämään palveluyrityksiä Mänttä-Sassissa, vaan muitakin asiakkaita tulee saada alueelle. On mietittävä mikä vetovoimatekijä saa muutkin kuin ilmailijat tulemaan Mänttä-Sassiin. Tavoitteena on toteuttaa alueelle palvelukokonaisuus, joka tarjonnallaan houkuttaa sekä ilmailijoita että muita matkailijoita ja myös paikallisia asukkaita.

Tutkijoilla oli käsitys siitä, että myös kerhorakennusta haluaisivat käyttää ne, jotka olivat kiinnostuneita käyttämään Mänttä-Sassia kotikenttänään. Ristiintaulukointi kuitenkin osoitti, että kerhorakennuskysymyksen tulos ei ollut riippuvainen vastaajien kiinnostuksesta pitää Mänttä-Sassia kotikenttänään. Vain muutama yksittäinen vastaaja oli sitä mieltä, että todennäköisesti tai varmasti olisivat kiinnostuneita kerhorakennuksen käytöstä, vaikka ilmaisivat kiinnostuksensa käyttää Mänttä-Sassia kotikenttänään.

Suomessa ilmailualalla on vallalla pikemminkin ilmiö, jossa kenttiä poistetaan käytöstä ja muutenkin lentopaikat ovat vailla palveluja. Helsingissä, Malmin lentokentän lopetusuhka on saanut koko ilmailuharrasteväen miettimään uusia ratkaisuja ja kehittämään

muita lentopaikkoja. Yleinen muutoksen ilmapiiri ilmailijoiden keskuudessa on hyödyksi Sassin Airpark-idealle. Sassin jo ympäröivä luonto ja Keurusselän vesistön läheisyys antavat edellytykset luoda alueelle korkeatasoinen Airpark. Kyselytutkimuksessa havaittiin, että Sassiin mahdollisesti rakennettavalle Airparkille on kiinnostusta jo nyt. Jos Sassiin tulevaisuudessa rakennetaan Airpark, kohde voi houkuttaa myös Euroopasta tulevia ilmailijoita esimerkiksi loma-asumiseen Mänttä-Vilppulassa.

Suomesta löytyy paljon niin sanottuja korpikenttiä, joiden palvelutaso on heikko tai jopa olematon. Lentopaikkojen kehittämiseksi ja uudelleen toiminnan käynnistämiseksi on maassamme laajaltikin tarve. Sassin kansanpuiston Master Plan ja tämä tutkimus osana sitä pystyy kehittämään Sassin aluetta. Sassin on valmiita palvelurakenteita, joita hyväksikäyttämällä ja kehittämällä lentopaikan palvelukonseptista saadaan kilpailukykyinen ja houkutteleva.

Kotimaisten ja ulkomaisten lentopaikkojen välillä on suuri ero. Keski-Euroopassa esimerkiksi polttoainetta saa laajalti verrattuna Suomen lentopaikkoihin. Myös ravintola tai kahvila löytyy lähes jokaiselta eurooppalaiselta lentopaikalta. Majoituksen saatavuus on myöskin erityisen hyvä eurooppalaisilla lentopaikoilla. Vaikka Euroopassa lentopaikoilta löytyy palveluita kattavasti, on silti lähes jokaisella lentopaikalla järjestetty useita eri kuljetuspalvelumahdollisuuksia.

Tehdyn tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että hyvä lentopaikka tarjoaa vierailijoille palveluja. Vähimmilläänkin on oltava polttoaineen jakelu ja saniteetitilat. Lentopaikka tulee olla aidattu sekä ilmailijoiden että muiden alueella liikkuvien turvallisuuden takaamiseksi. Hyvällä lentopaikalla tulee olla yöpymismahdollisuus ja ravitsemuspalveluja. Lentopaikan tulee tarjota sekä vierailijoille että paikallisille ilmailijoille kerhotilaa tai lennonvalmistelutilaa sisältäen Internet-yhteyden. Hyvin toimivalla lentopaikalla vierailijoiden on helppo liikkua kentältä muualle kaupunkiin erilaisilla kuljetusmuodoilla. Hyvällä lentopaikalla voi ajatella toimivan paikallisen ilmailuyhdistyksen, joka omalla toiminnallaan takaa lentopaikan toimivuuden. Ilmailuyhdistyksellä on myös suuri merkitys lentopaikan yleisessä ilmapiirissä ja vierailijoiden halukkuudessa tulla paikalle. Jos paikalla on hyvä palvelutaso, voidaan saada myös muutkin kuin ilmailijat vierailemaan lentopaikalla. Myös erilaisten tapahtumien järjestämisellä luodaan aktiivinen ja toimiva lentopaikka, joka tuo paikalle kävijöitä.

Kyselytutkimuksesta saadun aineiston perusteella ristiintaulukointi osoitti varmasti Mänttä-Sassiin vierailemaan tulevan harrasteilmailijan todennäköisen profiilin. Hän on iältään 45–64-vuotias ja harrastaa moottorikoneilentämistä tai ultrakevytlentämistä. Ilmailija käyttää harrastustoiminnassaan 98E-bensiiniä ja hänelle polttoaineen saanti lentopaikalta on tärkeää. Hän ei pidä kovin tärkeänä hallitilan saatavuutta, eikä lainkaan tärkeänä lennonjohdon olemassaoloa, kun taas lennonvalmistelutilan, kerhorakennuksen sekä siipipainojen tai -ankkureiden olemassaolo on melko tärkeää. Ilmailija pitää saniteettitilojen ja kahvilan olemassaoloa sekä sähköpisteen ja Internet-yhteyden saatavuutta tärkeänä. Ravintolan olemassaolo on kyseiselle ilmailijalle jonkin verran tärkeää. Majoitusvaihtoehdoista ilmailija pitää jonkin verran tärkeinä mökkimajoitusta, leirintäaluetta ja yhteismajoitusta kerhotilassa. Kuljetusmuodoista hänelle melko tärkeitä ovat vuokrapyörän, taksi- ja kuljetuspalvelun saatavuus. Hänelle tärkeitä kuljetusmuotoja eivät ole vuokra-auto, vuokravene tai sisävesiristeily. Mänttä-Vilppulan palveluista kyseistä ilmailijaa kiinnostavat eniten ravintolapalvelut, uimarannat, musiikkitapahtumat sekä taidemuseot. Ilmailija ei pitäisi Mänttä-Sassia kotikenttänään, eikä vuokraisi lentopaikalta kalustolleen talvisäilytystilaa, mutta olisi valmis maksamaan lentopaikan palveluista käyttömaksua. Tätä ilmailijaa ei Airpark-konsepti kiinnosta lainkaan. Mänttä-Sassin lentopaikan palvelukonseptin kehittämisessä kannattaa huomioida tutkimuksesta saatu tieto varmasti lentopaikalle saapuvan vierailijan profiilista.

Tutkittaessa Jämijärven lentopaikkaa tuli selväksi, että lentopaikan ympärillä on oltava palveluita, jotka houkuttavat kävijöitä muualtakin kuin ilmailijoiden piiristä. Jämillä tämä asiakasmassa tulee liikunnanharrastajista. Mänttä-Sassin tapauksessa on mietittävä mikä vetovoimatekijä saa muutkin kuin ilmailijat tulemaan Mänttä-Sassiin. Jämikeskus on esimerkki siitä, minkälaisen palvelukonseptin voi rakentaa lentopaikan ympärille. Sassin kansanpuiston Master Plan ja tämä tutkimus osana sitä pystyy kehittämään Sassin aluetta ottamalla huomioon miten Jämin alue on rakentunut. Sassissa on valmiita palvelurakenteita joita hyväksikäyttämällä ja kehittämällä lentopaikan palvelukonseptista saadaan kilpailukykyinen ja houkutteleva. Olennaista Mänttä-Sassin kehityksessä olisi saada rantautumis- ja tankkausmahdollisuus myös vesitasokoneille ja muutenkin taata polttoaineen saatavuus. Puuston raivaus kiitotien ympäristöstä on olennaisen tärkeää. Mänttä-Sassissa kannattaisi keskittyä ultrakevyt- ja moottorilentämiseen sekä lennokkitoimintaan. Kiitotie tulee aidata, jotta saadaan koirat ja muut luvattomat liikkujat pidettyä poissa lentotoiminnan tieltä ja mahdolliset vaaratilanteet minimoitua. Keskeinen sijainti sekä Suomen

mittakaavassa että paikallisesti on kilpailuvaltti. Alueella olevat puitteet, kuten esimerkiksi valmistuva koulutuskeskus, sataman läheisyys ja ympäröivä luonto edesauttavat Sassin alueen rakentumista.

## 5.2 Muita tuloksia

Mänttä-Sassin lentopaikan tilannetta voi pohtia myös SWOT-analyysin muodossa, jossa tarkastellaan lentopaikan vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia (taulukko 2). Sassin alueen kehittämiseksi on loistavat mahdollisuudet, joten paikan vahvuuksia ja mahdollisuuksia on helppo analysoida ja listata. Vaikeampaa on saada listattua alueen heikkouksia ja uhkia, koska tutkijat ovat itsekin niin innostuneita kyseisestä aiheesta ja näkevät alueen kehittämisessä suuria mahdollisuuksia. On kuitenkin tärkeää saada nostettua esille heikkouksia ja uhkia, että niistä oltaisiin tietoisia ja niihin voitaisiin varautua.

TAULUKKO 2. SWOT-analyysi

Vahvuudet	Heikkoudet
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sijainti</li> <li>- Imago kulttuurikaupunkina</li> <li>- Kaunis ympäröivä luonto</li> <li>- Synergia koulutuskeskuksen kanssa</li> <li>- Eläväinen kaupunki</li> <li>- Monipuoliset, jo olemassa olevat palvelut ympärillä</li> <li>- Tahtotila</li> <li>- Yhteistyö eri toimijoiden kanssa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kiitotien lyhyys eri lajeja ajatellen</li> <li>- Ei lupaa yölentotoiminnalle</li> <li>- Julkisen liikenteen puutteet</li> <li>- Hankkeen vastustus</li> <li>- Lentopaikan heikko tunnettuus</li> <li>- Alueen ympäröivillä yrityksillä ei ole olemassa olevaa kontaktia lentopaikkaan</li> </ul>
Mahdollisuudet	Uhat
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hankkeen olemassaolo</li> <li>- Ilmailun vahva esilletuominen, muu toiminta sen ympärille</li> <li>- Käyttäjäkunnan monipuolistaminen</li> <li>- Palvelukonseptin laajentaminen</li> <li>- Ympäristön hyödyntäminen, esim. luonto- ja muu matkailu</li> <li>- Kansainvälisyys</li> <li>- Tutkimustiedon hyödyntäminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lähistön omakotiasuja</li> <li>- Negatiivinen mielipideilmasto</li> <li>- Innostuksen laantuminen</li> <li>- Epävarmuus rahoituksen järjestyksessä</li> <li>- Hankkeen pituus</li> <li>- Kyselytutkimuksen riittämättömyys/epäonnistuminen</li> <li>- Yhteistyötahojen yhteistyön epäonnistuminen</li> <li>- Meluhaitta</li> </ul>

Taustaselvitystyötä tehdessä tutkittiin lukuisia lentopaikkojen sivustoja. Tutkimustyön kuluessa havaittiin, että sivustojen merkitys on suuri ja toimivilla sivustoilla saadaan kiinnostuneille vaivattomasti informaatiota koskien lentopaikkaa. Internet-sivujen sisältöön kannattaa kiinnittää erityistä huomiota, koska sivuston tärkein tavoitehan on saada vierailijoita Mänttä-Sassin lentopaikalle. Verkkosivuilla vierailija muodostaa välittömästi käsityksen siitä, mitä sivustolla tarjotaan, tarjoavatko sivut palveluja joita haetaan, ja ovatko sivut hyvät vai huonot. Verkon käyttäjä on nykyaikana jo niin harjaantunut verkkosivujen selaamiseen, että käsitys sivujen käytettävyydestä muodostuu todella nopeasti. Verkkosivuilla tärkein asia sijoitetaan vasempaan yläkulmaan. Ideaali sijainti johtuu siitä, että länsimaissa luetaan vasemmalta oikealle. Tärkein seikka on, että sivusto on suunniteltu siten, että se herättää käyttäjän mielenkiinnon ja on ammattimaisesti tehdyn näköinen. Kuvat ja hyvin suunniteltu värimaailma saavat käyttäjän pysymään sivustolla ja perehtymään kohteeseen paremmin. Koska kuvat ovat huomiota herättäviä, täytyy niiden liittyä olennaisesti Mänttä-Sassin toimintaan. Sivusto kannattaa suunnitella kansainväliseksi, joten useat vaihtoehdot kielivalinnaksi on ehdoton edellytys toimivien Internet-sivujen takaamiseksi. Kielivalinnat pitää olla osoitettuna lipputunnuksia käyttäen sivun oikeassa yläkulmassa, jotta ne löytyvät vaivattomasti. (Kananen 2013, 31–33, 35, 42.)

Tiedon hankkimisessa ulkomaisista lentopaikoista turvaututtiin Internet-lähteisiin. Useilla sivuilla ei ollut lainkaan kielivalinnan mahdollisuutta, joka olisi helpottanut tiedonhakua suuresti. Lentopaikkojen palveluista oli kerrottu monilla sivuilla varsin huonosti. Ilmailuharrastajat ovat kuitenkin kansainvälisiä, joten näiden tietojen tulee olla helppoja ja selkeästi saatavilla usealla kielellä, vähintään kuitenkin englanniksi. Monien sivustojen ulkoasu oli hyvin vaatimaton eikä varmasti herätä sivuilla vierailijoissa mielenkiintoa syventyä paikan palveluihin. Joillain sivustoilla oli hyvin vähän mitään tietoa, sivut näyttivät suorastaan tyhjiltä, kun niissä olisi voinut olla kerrottu yksityiskohtaisestikin lentopaikasta ja sen palveluista.

Osassa Internet-sivustoja oli mahdollisuus valita ainakin englannin kieli ja mahdollisesti myös muitakin kieliä. Hyväksi koettiin tapa merkitä kielivalinta lipputunnuksilla. Näin merkitsemällä vaihtoehdot olivat nähtävissä nopeammin ja helpommin kuin tekstimuodossa olevat. Tunnusten sijainti sivun oikeassa yläkulmassa on ihanteellisin koska Internet-sivujen havainnointi tapahtuu tiettyssä järjestyksessä. Myös majoituspalveluiden sekä

kahvila- ja ravintolapalveluiden saatavuus oli helposti löydettävissä. Käyttäjystävällisten sivujen ulkoasu ja värimaailma oli silmää viehättävä ja helpporakenteinen. Etusivun linkit olivat selkeät ja helposti nähtävissä. Hyvin toimivilta sivuilta löytyi myös helposti tietoa lähialueista ja alueen palveluista sekä nähtävyyksistä ja erilaisista tapahtumista lentopaikalla ja sen ympäristössä. (Kananen 2013, 33.)

Hyvien ja huonojen Internet-sivustojen välinen ero oli merkittävä. Yksi syy sivujen puutteellisuudelle voi olla se, että useimmilla eurooppalaisilla lentopaikoilla esimerkiksi majoituspalvelut, kahvila- ja ravintolapalvelut sekä polttoaineen jakelu ovat melkein aina saatavilla, ja sivujen ylläpitäjät eivät ehkä koe tarpeelliseksi palveluista erikseen mainita, koska ne ovat melkein itsestään selvyyttä. Ylipäätään saatettiin havaita, että kotimaisilla lentopaikoilla harvoin edes on omia Internet-sivuja, vaan kenttien tiedot olivat vain sivuhuomautuksena jonkin paikallisen ilmailuyhdistyksen sivuilla.

Taustatietoa etsittäessä havaittiin, että etusivulla kannattaa olla linkit tärkeimpiin sisältökohteisiin. Linkit kannattaa sijoittaa sivun yläosaan vaakatasoon, josta ne ovat helposti huomattavissa. Tätä sijaintia kutsutaan nimellä navigointipalkki. Navigointipalkista tulee löytyä ainakin palvelut, lentopaikkatiedot, yhteystiedot, yhteistyökumppanit ja tapahtumat sekä paikalliset ilmailuyhdistykset. Palvelut-linkin takaa tulee löytyä tietoa ainakin majoituspalveluista sekä kahvila- ja ravintolapalveluista, jotka sijaitsevat kentän välittömässä läheisyydessä sekä erilaisista kuljetuspalveluista, kuten taksipalvelusta ja auto- tai pyörävuokrauksesta. Lentopaikkatiedot-linkin takana tulee olla tekniset tiedot kentästä ja laskeutumisohje sekä polttoaineen saatavuus ja laadut. Yhteystiedoissa on oltava osoite ja ajo-ohje sekä lentopaikan päällikön ja/tai pitäjän tiedot puhelinnumeroineen. Kartta-linkki on myös oiva tapa kertoa käyttäjälle sijainnista. (Kananen 2013, 31.)

Tapahtumista alueella ja lähiympäristössä voi tiedottaa lentopaikan sivustolla. Sivustolla vierailevat tavoittavat paikalliset ilmailuyhdistykset yhdistyksille suunnatun linkin kautta. Etusivulle kannattaa linkittää tietoa myös yhteistyökumppaneista kuten esimerkiksi Myllyrannan liikekeskuksesta ja venesatamasta. Mänttä-Vilppulan asema taidekaupunkina kannattaa ehdottomasti tuoda esille sivustolla. Tästä on molemminpuolista hyötyä erityisesti matkailun kannalta ja yhteistyö lisää sekä ilmailun- että taiteen harrastajien tietoisuutta toistensa tarjonnasta. Mänttä-Sassin sivuston avulla voidaan luoda kokonaisuus, joka tuo yhteen lentopaikan ja sen ympäristöstä löytyvät palvelut ja Mänttä-Vilppulan kaupungin sekä Serlachiuksen taidemuseot ja muut taidetoimijat alueella. Mukaan

voidaan lukea myös luontomatkailu ja kalastusseudulla jo toimivien alan yritysten voimin. Myös muu vesillä liikkuminen linkittyy alueen toimintaan Keurusselän vesistön ja sataman läheisyyden ansiosta.



## 6 LOPUKSI

Monista tilatuista opinnäytetyöaiheista joita oli esillä, valikoitui tekijöille mielenkiintoisimpana Mänttä-Sassin lentopaikka-aihe. Koska tämän aiheen työstäminen kiinnosti tutkijoita suuresti, loi molemminpuolinen innostus aihetta kohtaan hedelmällisen pohjan parityöskentelylle. Vaikka ilmailuala oli tutkijoille entuudestaan aivan vieras, tartuttiin kuitenkin työhön ponnekkaasti ja valmiina kartuttamaan tietämystä alasta. Työn rajaus suunniteltiin niin, että tilattu tehtävä on riittävän laajuinen kahdelle opiskelijalle. Jatkuvasti kasvava ja kehittyvä ilmailuharrastus loi antoisan pohjan tutkia lentopaikkoja Suomessa ja muualla Euroopassa. Vaikka ilmailuharrastus on maailmalla kasvava, on Suomessa vallalla tilanne, jossa lentopaikkoja lakkautetaan ja harrastajamäärät pienenevät. Tällaisen uudelleen käyttöön otettavan lentopaikan kehittämishanke oli mielenkiintoinen tutkijoille.

Koko työskentelyprosessin aikana parityöskentely sujui vaivattomasti. Ennakkokäsityksistä huolimatta tutkijat olivat yksimielisiä työn etenemisestä ja sisällöstä. Molemmat tutkijat olivat varautuneet siihen, että työn edetessä saattaa tulla erimielisyyttä. Työn alkuvaiheessa käytiinkin alustava keskustelu mahdollisten konfliktitilanteiden ratkaisemisesta. Työn valmistuessa havaittiin, että työskentely oli sujunut ongelmitta ilman konflikteja ja erimielisyyksiä. Työskentely oli nopeaa ja tehokasta erityisesti tiedonkeruuvaiheessa, ja tämä huomattiin myös ohjaajien taholta. Mielenkiinto aihetta kohtaan edesauttoi työn jouhevaa etenemistä.

Tutkimuksen tekninen toteuttaminen oli osaltaan helppoa ja osaltaan aiheutti haasteita. Tekstinkäsittelyohjelman ja opinnäytetyöpohjan käyttö sujui ongelmitta, koska näistä oli kummallakin tutkijalla jo aikaisempaa kokemusta. Enemmän haasteita aiheutti Tampereen ammattikorkeakoulun intranetistä löytyvä e-lomake-työkalu ja diagrammien teko Excelissä vaadittuun muotoon. Kumpikin tutkija käytti e-lomaketta ensimmäistä kertaa ja intranetin ohjeistus lomakkeen rakentamiseksi tuntui hieman monimutkaiselta ensikäyttäjille. Excelin peruskäyttö oli hallussa molemmilla tutkijoilla, mutta esimerkiksi ristiintaulukointi aiheutti hieman haasteita.

Selvitystyötä aloittaessa ilmailuala ja alan termistö olivat tuntemattomia. Tämä aiheutti haasteita koko projektin aloituksessa. Oli tärkeää ensin tutustua ilmailualan, jotta oli

edes mahdollista saada työtä alkuun. Tehokas tapa tutustua alaan oli aloittaa lentopaikkojen kartoittaminen. Kotimaisten ja eurooppalaisten lentopaikkojen kartoitustyön kuluessa myös alan termistö alkoi tulla tutuksi. Työn edetessä koko ilmailuala tuli tutummaksi ja kokonaisuuden hahmottaminen oli helpompaa, kun aiheeseen saatiin syvennyttyä tarpeeksi.

Selvitystyössä ongelmaksi muodostui heikko saksan kielen taito, koska aikakausjulkaisut sekä useimmat Internet-sivut olivat saksankielisiä. Paremmalla saksan kielen taidolla työ olisi sujunut ehkä nopeammin. Sanaston kääntäminen saksan kielestä, ja välillä muistakin kielistä suomeksi hidasti selvitystyötä ja oli melko työlästä. Ilmailuala ilmeni kuitenkin yhtä mielenkiintoiseksi kuin miltä se oli vaikuttanutkin opinnäytetyön aihetta valitessa. Yhteistyöstä Suomen Ilmailuliiton kanssa oli suuri apu tämän tutkimuksen tekemisessä. Liitosta saatiin taustatietoa ja asiantuntija-apua lomakkeen luontiin sekä myös kyselyn jakelu hoitui heidän kauttaan.

Eräänä haasteena tutkimuksen teoriaosuuden luomiseksi koettiin valikoiman puutteellisuus kotipaikkakuntamme, Jämsän kirjastossa. Taustamateriaalin hankinta oli haastavaa lähikirjaston sijaitessa väistötiloissa, josta johtui valikoiman suppeus. Kirjasto oli kokonaan suljettuna kolme kuukautta, joka osaltaan hieman hankaloitti työn alkuun saattamista ja teorian tiedon hankkimista kyseisestä kirjastosta. Kattavan lähdeaineiston hankkimiseksi tutkijat kuitenkin käyttivät myös muiden paikkakuntien kirjastoja.

Myös useilta Internet-sivuilta oli haastavaa saada tietoa haetusta lentopaikasta, koska sivut eivät olleet kovin käyttäjäystävällisiä. Kielivalinta esimerkiksi puuttui monilta sivustoilta eivätkä linkit toimineet odotetusti. Tiedonhankintataidot kehittyivät kuitenkin nopeasti, ja kun tiedon siirto itse opinnäytetyöhön alkoi, koko tietomassan käsittely helpotui.

Hankkeen vaikutus liike-elämän vilkastumiseen luo positiivisen vaikutuksen koko seutukuntaan ja sen vetovoimaisuuteen. Ilmailutoiminnan lisäksi Sassin alueelle on mahdollista kehittyä uutta matkailua, liikenneyhteyksiä, koulutusta ja erityyppisiä palveluyrityksiä. Vaikka lentopaikkoja Suomessa ennemminkin lopetetaan, Mänttä-Sassissa on nähty mahdollisuus saada lentopaikka virallisesti toimintaan. Hiukan negatiivisenkin yleisen ilmapiiirin vallitessa Sassin kansanpuiston Master Plan -hankkeen ympärillä toimiva ydinjoukko uskoo asiaansa innokkaasti. Näihin puitteisiin pystyy rakentamaan myös elävän

kansanpuiston, eikä ole mitään syytä miksei Mänttä-Sassin lentopaikasta täten tulisi menestystarinaa. Toivottavasti tekemästämme työstä on apua ja sitä voidaan hyödyntää alueen kehittämisessä.

Tekemämme tutkimus on ollut osa esiselvitystä Sassin alueen kehittämiseksi. Tämän tutkimuksen tuloksia on mahdollista hyödyntää alueen varsinaisen kehityksen alkaessa. Eri-tyisesti lentopaikan kehittämisen kannalta tutkimastamme tiedosta on hyötyä, koska tietoa on haettu nimenomaan ilmailun harrastajilta. Olemme luoneet kuvan Mänttä-Sassin lentopaikalle tavoiteltavasta profiilista palvelujen osalta, joka on juuri sellainen mikä kiinnostaa ilmailijoita. Sassin alueen kehittämisryhmä voi jatkossa tehdä lisätutkimuksia konkreettisten toimenpiteiden osalta ottaen huomioon tästä tutkimuksesta saadut aineistot.

## LÄHTEET

- Antila, H. 2015. Tutkimusmenetelmät. Luentomateriaali. Tampereen ammattikorkeakoulu. Mänttä-Vilppula.
- Blatner, D. 2005. Lentoon! Kaikki mitä olet halunnut tietää lentämisestä. Suom. Nivala, L. & Laine, L. Hämeenlinna: Karisto Oy Kirjapaino.
- Borchert Thomas. 2015. Flieger Spezial magazin. 1/2015.
- Eurooppatiedotus. 2016. Ulkoasiainministeriö. Luettu 6.4.2016. <http://www.eurooppatiedotus.fi/Public/default.aspx?>
- Europe Air Sports. 2016. History. Luettu 9.2.2016. [www.europe-air-sports.org/about-us/history/](http://www.europe-air-sports.org/about-us/history/)
- Hedman, T. & Sivonen, P. 2004. Museo jalkautuu kaupunkiin. Lievestuore: ER-paino
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy.
- Huttunen, O. Puheenjohtaja. Mänttä-Seura ry. 2016. Haastattelu. 7.3.2016. Haastattelijat Polvi-Malkki, M. & Poskela, P. Mänttä-Vilppula.
- Ilmailulaki. 2016. 7.11.2014/864. Luettu 18.1.2016. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2014/20140864>
- Jämi Fly In. 2015. Luettu 16.2.2016. <http://www.jamiflyin.com/ajankohtaista/?issue=78>
- Jämikeskus. 2016. Luettu 16.2.2016. <http://www.jamikeskus.fi/?gclid=CMfdr-Lr-8oCFefFcgodzB8Fmw>
- Kananen, J. 2013. Digimarkkinointi ja sosiaalinen media liiketoiminnassa. Tampere: Suomen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.
- Kuivanen, S. Myyntipäällikkö, Jämikeskus. 2016. Yritysesittely. 24.2.2016. Jämijärvi.
- Kuoppala, M., Kuoppala, T. & Kuoppala, J. 1999. Sata vuotta Sassinniemeä. Jyväskylä: Jyväskylän tekninen ammattioppilaitos.
- Lehti, J. Lajipäällikkö. Suomen Ilmailuliitto ry. 2016. Kyselytutkimuksesta. Sähköposti-viesti. [jari.lehti@ilmailuliitto.fi](mailto:jari.lehti@ilmailuliitto.fi). Luettu 2.2.2016.
- Lentopaikat. 2016. Luettu 20.1.2016. <http://lentopaikat.fi/>
- Lumenkehto, M. Projektipäällikkö, Sassin Master Plan. 2016. Haastattelu. 18.2.2016. Haastattelijat Polvi-Malkki, M. & Poskela, P. Mänttä-Vilppula.

Myllärinen, T. Puheenjohtaja, Lentävät museokoneet ry. 2016. Haastattelu. 24.2.2016. Haastattelijat Polvi-Malkki, M. & Poskela, P. Jämijärvi.

Mäntyneva, M., Heinonen, J. & Wrangé, K. 2008. Markkinointitutkimus. Helsinki: WSOY Oppimateriaalit Oy.

Mönkkönen, M. 1998. Mäntän historia 1948–1992. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Pohja, M. 2015. Mäntän paikat ja paikan nimet. Orivesi: Oriveden Kirjapaino.

Pokory. 2016. Leader-rahoitus. Luettu 2.2.2016. <http://pokory.fi/index.php?k=9967>

Rissanen, T. 2006. Hyvän palvelun kehittäminen. Vaasa: Fram.

Rope, T. 2005. Suuri markkinointikirja. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Luettu 27.1.2016. <http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>

Satakunnan Ammattikorkeakoulu. 2016. Virtualia. Verkko-oppimisympäristö. Luettu 28.1.2016. <http://hui01.bh.spt.fi/vk/sotepo/tmrt.nsf/html-view/2D579D95230C0303C225713000247885>

Sipilä, S., Haikarainen, R. & Wahl, H-M. 2008. Malmi – Helsingin lentoasema. Hämeenlinna: Karisto Oy:n Kirjapaino.

Huttunen, O. & Pokki, N. 2004. Laman kourista taiteen pieneksi suurkaupungiksi. Teoksessa Sivonen, P. (toim.) Kotkan siipien suojassa. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy, 165–190.

Suomen Iltailuliitto. 2016. Luettu 5.2.2016. <http://iltailu.fi/>

Suomen Iltailuliitto. 2016. Uutiset. Luettu 16.2.2016. <http://iltailu.fi/uutiset/suihkumoottorilennokkien-mm-kisat-lennetaan-jamijarven-jamalla-0>

Tekes. 2010. Palveluliiketoiminnan sanasto. Vocabulary of Service Business. Luettu 18.2.2016. [http://www.tekes.fi/globalassets/julkaisut/palveluliiketoim\\_sanasto.pdf](http://www.tekes.fi/globalassets/julkaisut/palveluliiketoim_sanasto.pdf)

Trafi. 2016. Iltailu. Harrasteiltailun turvallisuus. Luettu 9.2.2016. [http://www.trafi.fi/iltailu/harrasteiltailun\\_turvallisuus](http://www.trafi.fi/iltailu/harrasteiltailun_turvallisuus)

Trafi. 2016. Harrasteiltailun turvallisuuden kehittäminen. Projektin loppuraportti. Luettu 9.2.2016. [http://www.trafi.fi/file-bank/a/1452602260/d22d82ec820104f36737f7c676b8b56f/19477-Harrasteiltailun\\_turvallisuusprojektin\\_loppuraportti\\_1\\_2016.pdf](http://www.trafi.fi/file-bank/a/1452602260/d22d82ec820104f36737f7c676b8b56f/19477-Harrasteiltailun_turvallisuusprojektin_loppuraportti_1_2016.pdf)

Trafi. 2016. Tietopalvelut. Tilastot. Iltailu. Koulutus ja lupakirjat. Luettu 10.2.2016. [www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/iltailu/koulutus\\_ja\\_lupakirjat](http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/iltailu/koulutus_ja_lupakirjat)

Trafi. 2016. Tietopalvelut. Tilastot. Ilmailu. Rekisteröinti. Luettu 10.2.2016.  
[www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/ilmailu/rekisterointi](http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/ilmailu/rekisterointi)

Tuomivaara, R. Tiedottaja. Suomen Ilmailuliitto ry. 2016. Kyselytutkimuksesta. Sähköpostiviesti. [riikka.tuomivaara@ilmailuliitto.fi](mailto:riikka.tuomivaara@ilmailuliitto.fi). Luettu 2.2.2016.

Virtuaali Ammattikorkeakoulu. 2007. Tutkimuksen validiteetti. Luettu 28.1.2016.  
<http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojak-sot/0709019/1193463890749/1193464185783/1194413809750/1194415367669.html>

Vänskä, L. & Skogberg, P. 2006. Mäntän kentän selvitystyö. Lentävät Museokoneet ry. Raportti.

Yle. 2016. Uutiset. Luettu 17.4.2016.  
[http://yle.fi/uutiset/lopelle\\_puuhataan\\_airpark-kylaa\\_intohimoisille\\_ilmailijoille\\_oma\\_lentokone\\_parkkiin\\_asunnon\\_viereen/7733653](http://yle.fi/uutiset/lopelle_puuhataan_airpark-kylaa_intohimoisille_ilmailijoille_oma_lentokone_parkkiin_asunnon_viereen/7733653)

Zeuner, J. 2011. Happy Landings: Reiseführer für Hobbypiloten. Norderstedt: Zeuner Publishing.

Äikäs, T. Kenttäpäällikkö, Jämijärvi. 2016. Haastattelu. 23.2.2016. Haastattelijat Polvi-Malkki, M. & Poskela, P. Ikaalinen.

## LIITTEET

Liite 1. Suomen Ilmailuliiton tiedote lentopaikkakyselystä

ILMAILULIITTO TIEDOTTAA 4.2.2016:

1 (2)

**MÄNTTÄ-VILPPULAN SASSISTA SUOMEN UUSIN ILMAILUKESKUS – VASTAA KYSELYYN JA VAIKUTA. VOIT VOITTA LAHJAKORTIN!**

Mänttä-Vilppulassa Ylä-Pirkanmaalla on käynnistynyt Sassin vanhan lentopaikan sekä kansanpuiston idea- ja yleissuunnitteluhanke. 45 hehtaarin laajuinen alue Mäntän keskustan tuntumassa on harvinainen tilaisuus kehittää nykyaikainen ja monipuolinen ilmailukeskus, joka täydentää harrastelentopaikkojen valtakunnallista verkostoa.

1970- ja 80-luvuilla virallisena lentopaikkana tunnettu Sassi on ollut aktiivikäytössä lähes keskeytyksettä tähän päivään. Nyt tekeillä olevassa yleissuunnitelmassa alueelle hahmotellaan runsaasti uusia toimintoja, kuten hallitiloja ja polttoainejakelua. Kiitoradan päällystäminen ja pidentäminen reiluun 800 metriin ovat lentopaikan elvyttämisen keskeisiä toimia. Vilkkaan matkailukaupungin palvelut, kuten ravintola- ja kokouspalvelut, ovat jo nyt kävelymatkan päässä lentopaikasta.

Mänttä-Seura ry:n vetämän hankkeen kumppaneita ovat paikallinen ilmailuyhdistys Lentävät museokoneet ry sekä Mänttä-Vilppulan kaupunki. Suomen ilmailuliitto on tuke-  
massa hanketta ja antaa käytännön apua muun muassa tiedottamisessa kotimaisille ilmailuharrastajille.

Hankkeessa toteutetaan kahden liiketalouden opiskelijan opinnäytetyönä markkinatutkimus, johon toivotaan mahdollisimman monen ilmailijan vastauksia lajista riippumatta.

Oheen liitettyllä kyselyllä kartoitetaan lähinnä seuraavia asioita:

- Miten ilmailijat voisivat parhaiten hyödyntää jo olemassa olevia palveluita.
- Millaisia lisäpalveluita Sassin lentopaikkaan tulisi rakentaa, jotta siitä saataisiin ilmailijoita parhaiten palveleva ilmailukeskus, jonne olisi kiinnostavaa matkustaa ja jossa viettää aikaa.

Lyhyesti:

Vastaamalla kyselyyn annatte arvokasta tietoa lentopaikan kehitystä varten.

Kysely vie aikaa noin 10 MINUUTTIA.

(jatkuu)

Vastausta toivotaan 15.2.2016 MENNESSÄ.

2 (2)

Jättämällä yhteystietonne olette mukana NELJÄN 50 EURON ARVOISEN LAHJAKORTIN ARVONNASSA K-RYHMÄN OSTOSPAIKKOIHIN.

Oheisesta linkistä pääsette vastaamaan kyselyyn:

<https://lomake.tamk.fi/v3/lomakkeet/20581/lomake.html>

Kehittämistyölle voi antaa ideoita ja sen edistymistä voi seurata osoitteessa sassiin.fi

Lisätietoja tutkimuksesta saatte hankkeen markkinatutkijoilta:

Maarit Polvi-Malkki ja Päivi Poskela

[maarit.polvi-malkki@sassiin.fi](mailto:maarit.polvi-malkki@sassiin.fi)

[paivi.poskela@sassiin.fi](mailto:paivi.poskela@sassiin.fi)

Kiitos etukäteen vastauksistanne!



## Liite 2. Kyselylomake

1 (6)

Kysely koostuu 13 kysymyksestä ja vastaamiseen menee n. 10 minuuttia.

Yhteystietonsa jättäneiden kesken arvotaan neljä 50 € arvoista lahjakorttia K-ryhmän kaappoihin.

Kaikki yhteystiedot käsitellään luottamuksellisesti, eikä niitä välitetä muille tahoille.

### **Mänttä-Sassin lentopaikasta Suomen uusin ilmailukeskus!**

Lomake on ajastettu: julkisuus alkaa 4.2.2016 9.20 ja päättyy 15.2.2016 23.59

Mänttä-Vilppulassa Ylä-Pirkanmaalla on käynnissä Sassin kansanpuiston kehittämiss-hanke, jonka osana on tarkoitus elvyttää Mänttä-Sassin lentopaikka.

Vastaamalla kyselyyn annat meille tärkeää tietoa siitä, millaiseksi Suomen uusin ilmailu-keskus tulee rakentaa!

Lentopaikka Mänttä-Sassi: Sassiin suunnitellaan n. 800 metrin pituista kestopäällystettyä kiitorataa, lentokonesuojia sekä yleistiloja mm. kerhokäyttöön.

Kävelymatkan päässä kentästä sijaitsee jo monenlaisia palveluja mm. kahvila- ja ravinto-latoimintaa sekä ostosmahdollisuuksia. Autobensiinin ostomahdollisuus on myös lähis-töllä.

Pian ilmaillaan Suomen taidekaupunkiin!

Terveisin markkinatutkijat

Maarit Polvi-Malkki ja Päivi Poskela

Sassin kansanpuiston Master Plan -hanke

[www.sassiin.fi](http://www.sassiin.fi)

### **Perustiedot**

Minkä ikäinen olette?

\_\_\_Alle 24 vuotta

(jatkuu)

25-44 vuotta

2 (6)

45-64 vuotta

Yli 65 vuotta

Mikä on kotikenttänne? Mitä kenttää useimmiten käytätte?

\_\_\_\_\_

Kuinka monta vuotta olette harrastanut ilmailua?

\_\_\_\_\_

Kuinka paljon teille kertyy vuosittaisia lentotunteja?

\_\_\_\_\_

Mitä seuraavista ilmailulajeista harrastatte?

Moottorilento

Ultrakevytlento

Riippuliito

Varjoliito

Laskuvarjourheilu

Purjelento

Moottoripurjelento

Lennokkitoiminta

Experimental-ilmailu

Kuumailmapallolento

Jos valitsitte useampia lajeja, mikä lajeista on merkittävin?

Moottorilento

Ultrakevytlento

Riippuliito

Varjoliito

Laskuvarjourheilu

Purjelento

Moottoripurjelento

Lennokkitoiminta

Experimental-ilmailu

Kuumailmapallolento

Minkälaisia kiitoteitä käytätte lentotoiminnassanne?

3 (6)

\_\_\_Sora

\_\_\_Nurmi

\_\_\_Kestopäällyste

Mitä polttoainetta ostaisitte kentältä?

\_\_\_Jet A1

\_\_\_100 LL

\_\_\_98 E

\_\_\_En tarvitse polttoainetta ilmailutoiminnassani

### Palvelut Mänttä-Sassin lentopaikalla

Kuinka tärkeänä pidätte seuraavia lentokenttäpalveluja vieraillessanne Mänttä-Sassissa?

	<b>Ei tärkeä</b>	<b>lainkaan tärkeä</b>	<b>Ei kovin tärkeä</b>	<b>Jonkin tärkeä</b>	<b>verran Melko keä</b>	<b>tär- Tär- keä</b>
<b>Polttoaine</b>	___	___	___	___	___	___
<b>Hallitila</b>	___	___	___	___	___	___
<b>Lennonjohto</b>	___	___	___	___	___	___
<b>Lennonvalmistelutila</b>	___	___	___	___	___	___
<b>Kerhorakennus</b>	___	___	___	___	___	___
<b>WC-/saniteettitilat</b>	___	___	___	___	___	___
<b>Siipipainot tai- ankkurit</b>	___	___	___	___	___	___
<b>Kahvila</b>	___	___	___	___	___	___
<b>Ravintola</b>	___	___	___	___	___	___

4 (6)

Kuinka tärkeänä pidätte seuraavia palveluja liittyen ilmailutoimintaanne?

	<b>Ei tärkeä</b>	<b>lainkaan tärkeä</b>	<b>Ei kovin tärkeä</b>	<b>Jonkin tärkeä</b>	<b>verran Melko tärkeä</b>	<b>Tär- keä</b>	<b>Tär- keä</b>
<b>Hotellimajoitus</b>	___	___	___	___	___	___	___
<b>Mökkimajoitus</b>	___	___	___	___	___	___	___
<b>Leirintäalue</b>	___	___	___	___	___	___	___
<b>Yhteismajoitus ker- hotilassa</b>	___	___	___	___	___	___	___
<b>Wi-Fi</b>	___	___	___	___	___	___	___
<b>Sähköpiste</b>	___	___	___	___	___	___	___

Kuinka tärkeänä pidätte, että pääsette liikkumaan vieraalla lentopaikalla:

	<b>Ei tärkeä</b>	<b>lainkaan tärkeä</b>	<b>Ei kovin tärkeä</b>	<b>Jonkin tärkeä</b>	<b>verran Melko tärkeä</b>	<b>Tär- keä</b>	<b>Tär- keä</b>
<b>Vuokra-autolla</b>	___	___	___	___	___	___	___
<b>Vuokrapyörällä</b>	___	___	___	___	___	___	___
<b>Taksilla</b>	___	___	___	___	___	___	___
<b>Vuokraveneellä</b>	___	___	___	___	___	___	___
<b>Sisävesiristeilyllä</b>	___	___	___	___	___	___	___
<b>Kuljetuspalvelulla keskustaan</b>	___	___	___	___	___	___	___

### **Palvelut Mänttä-Vilppulassa**

Seuraavat palvelut löytyvät Mänttä-Vilppulassa noin viiden kilometrin säteellä lentopaikasta. Mitkä seuraavista palveluista kiinnostavat teitä? Voitte valita niin monta kuin haluatte.

\_\_\_Taidemuseot

\_\_\_Ravintolapalvelut

\_\_\_Maatilamajoitus

\_\_\_Bed&breakfast majoitus

___ Hotellit	5 (6)
___ Lomamökit	
___ Kotimajoitus (Airbnb)	
___ Retkeilymajat	
___ Leirintäalue	
___ Shoppailu	
___ Musiikkitapahtumat/konsertit	
___ Sisävesiristeilyt	
___ Kalastus	
___ Melonta	
___ Vesihiihto	
___ Uimaranta	
___ Luontomatkailu	

### **Tulevaisuuden Mänttä-Sassi**

Kuinka todennäköisinä pitäisitte kohdallanne seuraavia asioita?

	<b>En lain- kaan</b>	<b>En todennä- köisesti</b>	<b>En kovin Ehkä näköi- sesti</b>	<b>Toden- näköi- sesti</b>	<b>Var- masti</b>
<b>Vierailisin Mänttä-Sassissa</b>	___	___	___	___	___
<b>Käyttäisin Mänttä-Sassia kotikenttänäni</b>	___	___	___	___	___
<b>Maksaisin käyttömaksua Mänttä-Sassin palveluista</b>	___	___	___	___	___
<b>Vuokraisin talvisäilytystä kalustolleni Mänttä-Sassista</b>	___	___	___	___	___
<b>Olisin kiinnostunut asumaan lentopaikan läheisyydessä joko vakituisesti tai loma-asunnossa (Airpark-konsepti)</b>	___	___	___	___	___

Mitä muuta tärkeää Mänttä-Sassin kehittämisessä pitäisi mielestänne ottaa huomioon?

---



---



---

**Yhteystiedot**

6 (6)

Jätän yhteystietoni kilpailuarvontaan ja/tai Mänttä-Sassin uutiskirjeitä varten:

\_\_\_Kilpailuarvonta (23.2.2016 arvomme 4 kpl 50 euron arvoisia K-ryhmän lahjakortteja)

\_\_\_Uutiskirje

Nimi \_\_\_\_\_

Katuosoite \_\_\_\_\_

Postinumero ja postitoimipaikka \_\_\_\_\_

Puhelinnumero \_\_\_\_\_

Sähköpostiosoite \_\_\_\_\_

Kiitos vaivannäöstänne! Vastauksistanne on suuri apu selvitystyöhömme.

© Eduix Oy

## Liite 3. Suomen viralliset lentopaikat

## SUOMEN VIRALLISET LENTOPAIKAT 61 KPL

Aavahelukka EFAA	Selänpää EFSE
Ahmosuo EFAH	Sodankylä EFSO
Alavus EFAL	Sulkaharju EFVT
Eura EFEU	Suomussalmi EFSU
Forssa EFFO	Teisko EFTS (suljettu)
Genböle EFGE	Torbacka EFTO
Haapavesi EFHP	Ummeljoki EFKW
Hailuoto EFHL	Vaala EFVL
Hanko EFHN	Vampula EFVP
Hyvinkää EFHV	Viitasaari EFVI
Hämeenkyrö EFHM	Wredeby EFWB
Ii EFML	Ylivieska EFYL
Iisalmi EFII	Ähtäri
Ilvesjoki EFIJ	
Immola EFIM	
Jämijärvi EFJM	
Kalajoki EFKO	
Kannus EFKN	
Kauhajoki EFKJ	
Kauhava EFKA	
Kemijärvi EFKM	
Kiikala EFIK	
Kitee EFIT	
Kiuruvesi EFRV	
Kivijärvi EFKV	
Kuhmo EFKH	
Kumlunge EFKG	
Kymi EFKY	
Kärsämäki EFKR	
Lahti-Vesivehmaa EFLA	
Lapinlahti EFLL	
Lieksa-Nurmes EFLN	
Menkijärvi EFME	
Mäntsälä EFMN	
Nummela EFNU	
Oripää EFOP	
Pieksämäki EFPK	
Piikajärvi EFPI	
Pokka EFPA	
Pudasjärvi EFPU	
Punkaharju EFPN	
Pyhäsalmi EFPY	
Raahe-Pattijoki EFRH	
Rantasalmi EFRN	
Ranua EFRU	
Rautavaara EFRA	
Räyskälä EFRY	
Savikko EFNS	

## Liite 4. Tutkittujen ulkomaisten lentopaikkojen luettelo

## SAKSALAISET LENTOPAIKAT 113 KPL

1 (4)

Allstedt	Kempton-Durach
Altenburg/Nobitz	Klix bei Baultzen
Anklam	Koblenz-Winningen
Arnstad/Alkersleben	Konstanz
Auerbach	Kyritz
Bad Berka	Köthen
Bad Dürkheim	Lahr
Bad Frankenhausen	Langeoog
Bad Langensalza	Laucha
Ballenstedt	Magdeburg City
Barth	Mellenthin
Bautzen	Mengen-Hohentengen
Berlin	Merseburg
Bienenfarm	Mosbach-Lohrbach
Bremgarten	Müritzflugplatz Lärz
Bronkow	Nardt
Böhlen	Neubrandenburg
Chemnitz-Jahnsdorf	Neuhardenberg
Cottbus-Drewitz	Neustadt-Glewe
Cottbus-Neuhausen	Nordhausen
Dessau	Oberschleissheim
Dolmar-Kühndorf	Oehna
Dresden	Oschersleben
Eberswalde/Finow	Pasewalk
Eggersdorf	Peenemünde
Eisenach-Kindel	Pennewitz
Eisenhüttenstadt	Pirna-Pratzschwitz
Finsterwalde	Radolfzell-Stahringen
Gera-Leumnitz	Rapsblüte
Greiz-Obergrochlitz	Rendsburg-Schachtholm
Grossenhain	Renneritz
Grossrückerswalde	Rerik-Zweedorf
Güstrow	Rhein & Mosel
Görlitz	Riesa-Göhlins
Halle/Oppin	Rostock-Purkshof
Hamburg	Rothenburg-Görlitz
Hannover	Ruppiner Land
Hasselfelde	Rügen
Heide-Büsum	Saarmund
Helgoland	Sankt Peter-Ordnung
Heringsdorf	Schmoldow
Hodenhagen	Schwerin/Pinnow
Itzehoe Hungriger Wolf	Schönebeck-Zackmünde
Jena- Schöngleina	Schönhagen
Juist	Sierksdorf
Kamenz	Speyer
	Stadtlohn

(jatkuu)



Stechow-Ferchesar	
Stendal Borstel	2 (4)
Stralsund	
Strausberg	
Stölln-Rhinow	
Suhl Goldlauter	
Sylt	
Sömmerda-Dermsdorf	
Tannheim	
Taucha	
Torgau-Beilrode	
Traben-Trarbach	
Trier-Föhren	
Usedom: Peenemünde & Heringsdorf	
Waren/Vielist	
Wasserkuppe	
Wattenmeer	
Weimar	
Welzow/Spremberg	
Vilshofen	
Wismar	
Zwickau	

## EUROOPPALAISET LENTOPAIKAT 47 KPL

3 (4)

Aero (Tanska)  
Alderney  
Alpengipfel (Itävalta)  
Avignon (Ranska)  
Barcelona (Espanja)  
Belle-Île (Ranska)  
Belluno (Italia)  
Billund (Tanska)  
Budapest (Unkari)  
Colmar (Ranska)  
Courchevel (Ranska)  
Dankern (Tanska)  
Danzig (Puola)  
Duxford (Englanti)  
Dänische Südsee (Tanska)  
Elba (Italia)  
Endelave (Tanska)  
Friedrichshafen (Ranska)  
Hertelendy Kastély (Unkari)  
Hohenems-Dornbirn (Itävalta)  
Innsbruck (Itävalta)  
Jersey  
Kopenhagen (Tanska)  
Lagos (Portugali)  
Lelystad (Alankomaat)  
Lienz-Nikolsdorf (Itävalta)  
Locarno (Italia)  
Losinj (Kroatia)  
Meaux Esbly (Ranska)  
Nordkap (Norja)  
Paris (Ranska)  
Poprad-Tatry (Slovakia)  
Prag (Tšekki)  
Quiberon (Ranska)  
Rom (Espanja)  
Salzburg (Itävalta)  
Samedan (Sveitsi)  
Schlösser Der Loire (Ranska)  
Stauning (Tanska)  
The Great Glen (Skotlanti)  
Tivat (Montenegro)  
Vejro (Tanska)  
Venedig (Italia)  
Zell Am See (Itävalta)

4 (4)

## POHJOIS-AMERIKKALAISET LENTOPAIKAT 9 KPL

Alaska  
Bahamas  
Bryce Canyon  
Florida Keys  
Grand Canyon  
Indian Summer  
Kanada  
New York  
Oshkosh

## AFRIKKALAISET LENTOPAIKAT 2 KPL

Namibia  
Okavango-Delta

## Liite 5. Kyselytutkimuksen vapaakenttäkysymyksen vastaukset

1 (9)

Mitä muuta tärkeää Mänttä-Sassin kehittämisessä pitäisi mielestänne ottaa huomioon?

**Eri ilmailumuotoihin liittyvät toiveet ja ehdotukset**

-Kentän yhteyteen olisi hyvä saada myös virallinen lennokinlennätyspaikka jolle omat paikalliset alueensa ja sääntönsä. Tutustukaa Trafi sivuilla ilmailumääräykseen OPS M1-32

-Että mille ilmailun kohderyhmälle kenttää ensisijaisesti aluksi aiotte kehittää.

-Vesilento- ja suksilentotoiminta mietintään.

-hyvät edellytykset laskuvarjohyppytoiminnalle

-Erittäin tärkeää on rajoittamaton ilmatila joka mahdollistaa liidinlajien harrastamisen.

-Lennokkiharrastajat olisi hyvä ottaa huomioon. Sillä saadaan kentälle lisää käyttöastetta ja näin ollen kentän tulevaisuus on vakaammalla pohjalla.

-Laskuvarjourheilussa Swoop -alalaji on nousussa. Se on myös ehdottomasti yleisöystävällisin laskuvarjohyppäämisen muoto, vauhtia ja vaarallisia tilanteita. Suomessa vain aniharva kilpailee/ määrätietoisesti harjoittelee tätä kilpailumuotoa varten. Tärkein syy tähän on se, että kilpailumuoto vaatii tarkasti määritellyn "radan" laskeutumisalueelle, mm. vesialtaan turvallisuussyistä. Yhtäkään tällaista aluetta ei suomen kenttäalueille ole rakennettu, eikä ole käsittääkseni rakenteillakaan. Yksi syy rakentamattomuuteen lienee vastahakoiset kenttäoperaattorit. Tehtävänne on seuraavanlainen: lobatkaa Sassin kentälle joku lähialueen laskuvarjokerhoista, esimerkiksi Jyväskylän kerho (tai Tampereen, vaikka tokkopa Jämiltä ovat mihenkään lähössä), ja rakentakaa yhteistuumin suomen ensimmäinen Swoop -rata! Hyppääjät, jotka haluavat suuntautua ko. lajiin, muuttavat pysvästi alueelle, ja radan ansiosta Sassin kentällä järjestetään kesäkausina useampia kansallisia/ pohjoismaisia/ kansainvälisiä Swoop -osakilpailuja. Boom! Instant level 100!

-Lennokkitoiminta

-Valmius kellukekoneille Myllyrantaan tai kiitotien 07 loppupäähän. (mustalahteen)

-Laskuvarjokerho! Kuumailmapallolento-mahdollisuus

-Kentän pohjoisivulle pitäisi saada nurmipintainen purjekoneiden laskeutumispaikka , jota voisi käyttää muutkin siihen sopivat ilmailulajit. Tässä muutama vnhan höperön yksisilmäisiä ajatuksia . Lähetellään savumerkiä Terv.Antti

-Ottaa huomioon kaikenlaiset ilmailuun liittyvät harrastukset (jatkuu)

2 (9)

-Laskuvarjourheilijoiden vauhditettuun laskeutumiseen (swooppaamiseen) varattu vesi-alue rannalta tai oma riittävän kokoinen matala tekolammikko läheltä laskeutumisaluetta.

-Sähköä lennokiakkujen lataukseen katoksessa/katon alla, pöytätilaa lennokkien huoltoon lennätysten välillä, lennokkitoiminta otettava huomioon tasavertaisena ilmailulajina, pysyvä ilmatilan korkeusvaraus lennokkitoimintaan >1500ft, sähkölennokeille kentän käyttö 24/7. Vierailleville lennättäjille kertamaksu ok, oltava maksettavissa paikan päällä sään ja muun liikenteen perusteella, ei enakkoon. Tarkennan mielelläni pyydettyä, yhteystiedot alla.

-Lajivaihtoehtoista puuttui mova jota itse harrastan. Sen tarpeet ovat hyvin erilaiset vaapaalentoon nähden, lähinnä siten että lyhyempikin baana riittää mutta naapuruston melunsietoa vaaditaan enemmän.

-Mahdollisuus tulla kentälle 4-paikkaisella vähän nopeammalla moottorikoneella (Piper Arrow tms.)

-Purjelentäjälle tärkein asia on hinauspalvelut ja toiseksi tärkein hallitila.

-Hyvä laskeutumisalue laskuvarjo-urheilulle! Sauna (ja palju) kerhotilojen ohessa olisi ihana extra.

-riittävästi tilaa vapaasti lentävien lennokkien kilpailuita varten kuten Kaanaassa oli

-Liidinlajien ja moottorikoneiden toiminnan yhteensovittaminen.

-Talvilentotoiminta

-Selvät säännöt ja rajat eri harrastuksille alueella, jotta välttyttäisiin ikäviltä "yhteentörmäyksiltä"!

### **Palveluihin liittyvät toiveet ja ehdotukset**

-Hallin kentän läheisyys ja sen tarjoamat palvelut.

-Hyvät liikenneyhteydet kentältä palveluiden luokse ja helppo tapa mennä kentälle ja pois harrastelijoille.

-Jonkinlaista huoltotoimintaa voisi yrittää houkutella. Samoin koneiden talvisäilytystilojen vuokrausta.

-Matkalentäjän polttoainetankkauspaikka. Mutoin ei liene kenelläkään suuria odotuksia Mäntältä

-Vesilentolaituri tankkauspaikka 100 LL 98E

-Polttoaine on erittäin tärkeä

## 3 (9)

-Kenttä on järven rannalla. Kalastus, melonta, soutelu, uiminen ym. ovat mahdollista. Kesällä ja talvella. Laskuvarjohyppääjät olisivat varmasti kiinnostuneita järjestämään hyp-pyleirejä jos olosuhteet olisivat toimintaan kunnossa. Esimerkiksi swooppausrata ran-nassa olisi ainutlaatuista. Paikallisia ravintolayrittäjiä ei varmaan haittaisi ollenkaan, jos 100 hyppääjää pitäisi leiriä kentällä, vaikka viikon ajan joka vuosi.

-Kulkuväline vuokraus olisi tarpeellinen.

-Valaistus yölentotoimintaan Auraus talvikäyttöön.

-Vierailijaystävällisyys on erittäin tärkeä asia. Monet harrasteilmailijat eivät radiopelkoi-sina uskalla mennä valvotuille lentopaikoille, joten valvomattomat kentät ovat houkutte-leva vaihtoehto. Tällöin korostuvat kentän palvelut (polttoaine, nuotiopaikka, ruoka, ase-mataso ja kerhotilat). Kenttä tulee saada ilmailukarttaan mahdollisimman pian, ellei se siellä jo ole.

-Vastasin kysymyksiin Jyväskylän laskuvarjokerho ry:n näkökulmasta. Tällä hetkellä ti-lanteemme kotikentällämme EFJY:llä on hyvä, mutta laskuvarjoleirikohtena Sassi voisi olla mielenkiintoinen. Silloin oleellista olisi erityisesti majoitustilat n. 50:lle läheltä ken-tää, sauna(!) sekä polttoaineen saanti. Tietoja kerhosta: Lennämme Cessna 182 SMA:lla (JET A) vuosittain noin 650 hyppylentoa joka tekee noin 250 tuntia ja 2500 hyppyä. Ter-veisin Esa-Matti Suuronen, PJ. [pj@skydivejkl.fi](mailto:pj@skydivejkl.fi)

-Pienintä yksityiskohtaa myöten yleisilmailijan lentotoimintaa tukevia toimia, polttoai-neet, lennonvalmistelu, internet-yhteydet, juoheva yhteys kaikkiin palveluihin (ei mikään pölyinen riitelevien äijien sulkeutunut ylijäämäkenttä, vaan OIKEASTI nykyaikainen ai-nutlaatuinen ja jäljittelemätön pienlentokenttä), valmistautukaa iänikuisiin valittajiin, jotka pitävät krapulapäivinä autojen liikennemelua vaimeampaa lentomelua beel-sebubin äänenä harmagedonista tyyliin "taas siellä porataan reikiä taivaalle verorahoilla", kehittäkää "Sassin ilmailukonsepti", vuokrakoneita (C152 riittää myös), kaupungin palk-kaama näkemystä omaava lentokenttävahtimestari, muutakin korkeateknologiaa kentän liepeille: GPS, Ilmavoimat, Ilmatieteenlaitos, Finavia, koulutustoimintaa, Vaisala, Len-topelastusseura, VAPEPA,

-Airpark kenttäalueelle, lämmintä hallitilaa talvisäilytystä ja huoltoja varten. Pysäköinti-paikka ilma-aluksille. Ruohokenttä järkevin ratkaisu jos pohjatyöt muuten tehty hyvin. Lentokentälle omat sivut joissa linkit saatavilla oleviin palveluihin.

-Hyvä kiitotie ja parkkitilaa koneelle. Tietoa alueen palveluista ja hyvä ruokapaikka.

-Tämä toisi loistavan mahdollisuuden käydä tekemässä retki lentoja sinnepäin. Mikäli olisi jokin ns. kerhotila vuokrattavana yöpymiseen niin voisi suunnitella reitin että olisi

4 (9)

Mänttä- Sassi kentällä yötä. Todennäköisesti kävisi myös kaupungilla, syömässä ja juomassa (alkoholittomia tietenki).

-Tarviisin lämmintä huoltotilaa, jossa voisin huoltaa/korjata asiakkaideni ultra-koneita. Mänttä-Sassi vois olla yksi palvelupiste minun huoltoyritykselleni (Tmi K Aspiola Y-1704813-1)

-Paikoitustilaa vieraileville koneille. Mahdollisuus päästä kentältä palveluiden lähistölle tai palvelut kentän lähellä.

-Digitalisoituvat ilmailupalvelut

-Tankkausmahdollisuus: Kerosiini. Laskuvarjourheiluun käypä turvallinen laskeutumisalue tuulipussilla, sekä swooppi-allas. Leirintäalueelle sauna ja palju. Siitä keskeisellä paikalla oleva Suomen paras Laskuvarjokerho!!

-AUTOBENSA SAATAVUUS ILMAILUN KESÄTAPATUMA

-Hei, vaikka mainitsinkin, että kahvi/ravintolapalvelut ovat tärkeitä kentän välittömässä läheisyydessä, niin haluan silti korostaa sitä lisää. Valvomattomista lentokentistä Jämin lentokenttä on lähes ainoa, jonka välittömässä läheisyydessä on kahvio/ravintola. On mielekästä lentää toiselle lentokentälle kahville tai syömään ja sitten takaisin. On siis hyvä olla jokin määränpää ja lentoetäisyytenä Jämiltä Mänttään on ihanteellinen matka. Odotan innolla uutta kenttää näinkin loistavalle sijainnille ja myöhemmin harkitsisin koneen sijoittamista juuri ko. kentälle. Kiitos, että meitä kuullaan ja uusia mahdollisuuksia harrasteilmailuun luodaan!

-Lapset pitäisi huomioida, veneilijät, mahdollisuus valmistaa/lämmittää itse ruokaa/paista makkaraa, paikalliset koiraharrastajat tulisi ottaa huomioon samoin kuin rc-lennokkiharrastajat.

-Parkkialue, turvallinen ja läheinen.

-Ilmailutapahtumien järjestäminen ja ilmailuun liittyvät muut aktiviteetit, museot, yms. lisääisivät kiinnostusta vierailta kentällä.

-Mahdollisuus vuokrata lentokonetta, tai liittyä kerhon jäseneksi jossa voi lentää kerhon koneella.

-Ilmailijoiden lupakirjaopetus!

-Hyvä viestintä/info netissä

-Ensiapuvalmius

-Lentokoulutus UPL, PPL

**Lentopaikan ominaisuuksiin esim. kiitotiehen liittyvät toiveet**

-Vinkki: jos kenttää lähdetään päällystämään, kannattaa tsekata jos sen saisi 1000 metrin pituiseksi. Tällöin sinne pääsisi esim. Go! Aviationin Pilatuksella. "Harrasteilmailijoille" tuo kenttä on jo nykyisellään ok, yleisilmailijat yleisesti haluavat päällysteen hienoille koneilleen. On kuitenkin turha luulla, että arabisheikit ryntäisivät kentän kautta golflo-mille, pitääkää järki kädessä. Hienoa että asian kehittämistä mietitään! Tyypillinen oma tapani on lentää kentälle, tankata (vaivaton pääsy autobensa-asemalle riittää, bensan siirto tietenkin pitää ratkaista), käyn mielellään kahvilla/syömässä ja jatkan matkaa. Järkätäkää siellä ohjelmallinen fly-in jo 2016 kesällä niin ihmiset tulevat tutustumaan.

-Tärkeintä on raivata reunaesteet kiitotien päädyistä ja sivuilta. Kiitotien sivuilla nurmi-alue on saatava leveämmäksi molemmin puolin. Kiitotien sivuilla kasvaa korkeaa metsää aivan liian lähellä. Turvallisuusriski.

-Ympäristötekijät otettu etukäteen huomioon (ei tiukkoja ympäristölupavaatimuksia esim. toiminta-aikojen suhteen).

-Palautetta kyselystä; sen sijaan että kysytään minkälaiselta kiitotieltä lennätte, Mäntän paikan kannalta tärkeämpi tieto mielestäni olisi, minkälaiselta päällysteeltä voisitte mini-missään lentää. Nurmi-pinta hyvin hoidettuna olisi kelirikkaa lukuunottamatta kaikkeen ilmailuun soveltuva. Polttoainelaaduista puuttuu nykyisin useassakin koneessa käytettävä pienkonebenssiini. Lennonjohtoa ei kukaan harrastaja kaipaa eikä sellaisen tavoittelu/saa-minen ole kovin realistista.

-Ympäristölujat ja niiden pysyvyys tulevaisuudessa

-Jos kiitorata on vaan 800 m, niin reunaesteet tulisi olla minimoidut

-Mielestäni paras vaihtoehto kiitotien pinnaksi olisi nurmi

-Tällä hetkellä reunaesteet ovat liian korkeita ja vaarallisen lähellä kiitotietoa varsinkin pitkäsiipisille aluksille (voimakkaat pyörteet ja tuuligradietti).

-Liidinhinaukseen riittää vasta n. 1 km mittainen väylä.

-Kiitotien pinta oltava asfalttia tai nurmea potkurin takia.

-Kiitoradan laajennus

-kentän järven puoleiseen päähän luiska vesille laskua varten. Tarvittaessa pyöräkelluke koneella voi rullata ylös järvestä.( katso kuvat OH-MAE)

-laskeutumisalue laskuvarjolla ja autoille tarpeeksi parkkitilaa (ihan vaikka hiekkaparkki, mutta metsä on vähän epäkäytännöllinen)

-Yhteistyö ilmailumuseon kanssa Ympäristölupa / lentomelu



6 (9)

- Kiitotien reunapuuston poisto tarpeeksi leveältä alalta (mopun siipien kärkiväli 15,5 metriä, nykyisellään kenttä on ahdas reunaesteiden tähden
- Kiitotien viereen nurmialue laskeutumista varten (koko kiitotien mittainen ja levyinen). Riittävän laaja alue ilman reunaesteitä.
- Kiitotien pitäisi olla pidempi tai sitten lentoesteet minimoitava molempiin suuntiin kiitotien jatkeelta
- Kiitoradan päällystäminen on välttämätön moottorilentotoiminnalle
- Reunaesteet kiitotien sivuilta ja päädyistä saatava raivattua pois. Puusto sivuilla on korkea ja liian lähellä kiitotietä. Nurmialuetta on levennettävä kiitotien sivuilta melko paljon jotta olisi turvallinen paikka toimia. Kiitotien sivulla oltava myös jossain kohdassa reilusti tilaa parkkeerata koneita.
- Nykyisin Sassilla ei taida olla pitolupaa (lienee kevytilmailupaikka?). Eri toiminnoille tarkoitettu lentopaikka on laajennettava kiitoalueiltaan ja esterajoitusalueiltaan AGA M1-1 vaatimukset täyttäväksi, jottei se ole moottori- ja purjelentokoneille vaarallinen. Pelkkä kiitotien pituus ei ole riittävä kriteeri.
- Ympäristönäkökohdat

### **Airparkiin ja matkailuun liittyvät kommentit**

-Air Park -hanke on ehdottoman suositeltava ja harkitsemisen arvoinen. Hankkeita on ollut lukuisia vuosien varrella (mm Kivijärvi, Hailuoto, Kumlinge, Mäntsälä, Jämi ja nyt juuri Räyskälä). Kaikki ovat epäonnistuneet (Räyskälä on päällä, siitä ei vielä tiedä). Ottaa selville miksi, ja välttää samat virheet. Itse kyllästyimme odottamaan, ja päädyimme pohjoismaiden ainoaan Air Parkiin, Siljansnäsiin Taalainmaalle (SAP). Paikka ja konsepti on loistava. Saattaisimme silti harkita pientä viikonloppumökkiä itselle Sassiin. Paikka on upea ja luonnonkaunis. Sijainti on myös loistava. Tämä olisi paratiisi myös esim saksalaisille harrastelentäjille. Rahaa ja erilaisten palveluiden kysyntää olisi rajatta tarjolla, jos asia hoidetaan oikein. Määrittäkää tarkka focus, ja seurakaa sitä. Älkää sortuko kuppikuntien välisiin skismoihin. Tehkää kunnolla eikä vain sinne päin. Tämä tarkoittaa sitä, että esim romuläjät, epämääräiset rakennelmat, sotkut ja rantapusikot pois (eli kaikki se, mikä on niin tyypillistä ja kuvottavaa Suomessa [paitsi länsi-rannikolla]). Olemme tässä projektissa mielellämme mukana. Kentästä on takavuosilta mukavia muistoja!

7 (9)

-Vesilentosatama polttoainejakeluineen olisi erinomainen lisä kokonaisuuteen. Ensimmäinen kunnan airpark, jossa olisi vuokrattavia mökkejä veden rannalla kiinnostaa. Voisin jopa harkita mökin ostamista, mikäli mökeille pääsisi rullaamaan koneilla tai kävelemään.

-Maataide, koira-, leikki- ja liikuntapuistot lisääisivät kävijöitä.

-Airpark konsepti on mielenkiintoinen. Silloin kentän lähellä asujat olisi myös ilmailijoita, ja heillä olisi todennäköisesti positiivinen suhtautuminen lentokenttään.

-Oulussa asuvana en ole kiinnostunut muuttamaan tai hankkimaan kesäasuntoa Mänttä-Sassin alueelta. Karavaanarina voisin kuitenkin olla hyvin kiinnostunut tulemaan kesäksi matkailuajoneuvolla kentän lähelle ja yhdistämään kesälomailun lentolomailuun. Tämä edellyttäisi että kentällä toimisi esim. lentokerho, johon voisi liittyä ja jonka koneita voisi siten vuokrata.

-Ilmailuperheet lapsineen

### **Kannustavat kommentit**

-Monipuolisuus ja läheinen sijainti taajamaan ovat todella hyviä asioita! Tärkeintä: Jos Helsinki tajuaisi säilyttää Malmin kentän ilmailukäytössä, Suomen suurimmalla lupakirjapotentiaalilla olisi suora lentoyhteys Mänttä-Sassiin

-Kiitos.

-Tärkeintä on että kenttä on ilmailukäytössä. Olen käynyt siellä useasti silloin kun se aiemmin vielä oli ilmailukäytössä ja paikkahan on mitä mahtavin!

-Hieno että olette tekemässä tätä!

-Sassi erittäin hyvä pienlentopaikka ,jossa yleisö pääsee lähietäisyydeltä seuraamaan lentotoimintaa.Esim. Hallin kenttä on vaikea , kun ollaan lukkojen takana sadanmetin päässä kentästä , kulkulupien varassa , ei se yleisöä kiinnosta se.

-Edullisesti eteenpäin, rahaa on vaikea saada. joten talkoohenkeä korostaen kotikenttäni kukoistaa !!

-Positiivinen vire auttaa paljon (vrt. EFLA), keinotekoiset rajoitukset voivat vastaavasti haitata (esim. EFRY moottorilentorajoitukset)

-Onnea kehittämislle, en osaa sanoa vieras paikka minulle

-Ottakaa Utista mallia!

-Fiilis

8 (9)

-Hyvä koulutuskenttä siitäkkin syystä , kun hallin kenttä on 20 km päässä, josta saa tärkeitä lennonjohtopalveluita, vaikka tekemällä ylilentoja lennonjohdon valvonnassa, jos ei satu olemaan laskeutumiskortia voimassa ja virka-ajan ulkopuolella voi harjoitella ison kentän ahaa elämyksiä ilman rahan menetystä.

-Sassisa on vanha rautatie kentän länsipäästä lähimpään kauppapaikkaan ja kahvilaan , joka pitäisi ehdottomasti restauroida , vaikka resinoilla kuljetus kentältä noin 500 metriä.

### **Huolestuneet kommentit**

-Lentokentän lähialueen asukkaiden viihtyvyys ja hyvät suhteet heihin.

-PITÄKÄÄ YHTEYTTÄ MUIHIN LÄHI ALUEEN KENTTIIN MM. HALLI, JÄMI, HÄMEENKYRÖ (???TEISKO???). SAMA JUTT LÄHIALUEIDEN KERHOT JA SMLL.

-jälleen uusi korpikenttä, ennuste ei hyvä. Liian kaukana kaikesta, niinkuin lähes kaikki kentät.

-Haasteena löytää rahoitusmalli, jolla kentän käyttökustannukset peritään käyttäjiltä. Harasteilmaimussa on perin vaikeaa löytää malli satunnaisten käyttäjien kohdalla.

-Sellainen porukka "vetämässä" joka tulee hyvin keskenään toimeen. Usein ilmailutoiminnassa kovasti erimielisiä jopa riittäisiä henkilöitä. Foorumeita seuraamalla tullut tähän tulokseen.

-Realismi

-Hallin kentän tulevaisuus. Jos Halli saadaan laakemmin yleisilmailukäyttöön niin minulle se on ehdoton valinta.

-Hallin kentän aktiivisuus, voiko olla yhtäaikaista toimintaa lennonjohdon ollessa aktiivinen?

-Ilmailuviranomainen vois kyllä vaikka puolittaa noi kenttämaksut , saisivat edes jotakin kulukorvausta palveluista , kun se lennonjohtaja kuitenkin möllöttää siellä johdossa vaikei kävis ainuttakaan pikku häkkyrää kentällä , eikä se asvaltikaan siitä utrasta paljon kulu.

-Asun vakituisesti Mäntässä ja se kannattaa ottaa huomioon vastauksiani luettaessa. Sassin lentokentän kiitotie ja seisonta-alue tulee aidata, että ilmailijat uskaltaisivat pysäköidä lentolaitteensa yön yli. Jos aluetta ei aidata, vähenee lentokentän käyttö käsittääkseni merkittävästi. Varmaan lähiaikoina kannattaisi aloittaa liian pitkien puiden kaataminen sivusektorista, sillä sen joutuu joka tapauksessa tekemään, kun lentopaikkalupaa haetaan.

9 (9)

Ympäristölupahakemustakin kannattaa alkaa valmistella ja kaavoitusta kiirehtiä. Sassin aluetta ei saisi pilata kaavoittamalla sinne uusia rantatontteja. Niitä varten tarvittaisiin kallista kunnallistekniikkaa ja siten rakentaminen tulisi kohtuuttoman kalliiksi. Kaupungissamme on jo ennestään aika hyvä tonttitarjontatilanne, sisältäen mm rannanläheisiä tontteja eri puolilla. Uusien asukkaiden ilmaantuminen Sassiin saattaisi jatkossa heikentää ilmailuharrastuksen mahdollisuuksia. Tulisiko alueelle sitä kautta ilmeisiä valittajia aivan suotta? Sen sijaan alueelle voisi kaavoittaa tontin kerhorakennusta ja hallitilaa varten. Mielestäni maastossa oleville tuhkan läjitysalueille ei kannata tehdä mitään, vaan jättää ne koskemattomiksi esim. kaavoittamalla ne puistoalueiksi. Mitä muuta tärkeää pitäisi ottaa huomioon? Tietenkin se, että Sassi on jo sijainniltaan hieno alue, joka sisältää paljon tulevaisuuteen ulottuvia harrastus- y.m. mahdollisuuksia!

-Huomioida yhteistoiminta Hallin tukikohdan kanssa.

-Eipä tuu mieleen, mutta hyviä ideoita.

-Helsinki-Malmin lentoaseman jatkuminen ilmailukäytössä on lentämisen jatkumisen kannalta elintärkeä kysymys. Mikäli kentän toiminta lakkautetaan, pahimmillaan jopa 40 % Suomen yleisilmailijoista tai suuri osa näistä joutuu lopettamaan ilmailun kokonaan, koska korvaavaa lentokenttää ei ole riittävän lähellä eli järkevästi saavutettavissa. Tällä on varmasti suuri merkitys myös Sassin tulevan lentopaikan vieraileviin lentoasiakkaisiin. Tietysti tällä on myös erittäin merkittävä negatiivinen vaikutus myös Suomen yleisilmailulle ja sen turvallisuudelle.