



OMAN KENTÄN ANSIOSTA VOI LÄHTEÄ LENTÄMÄHÄN SILLOIN KUN HALUAA JA KAUPUNKILAISTUTTAVILLE ON KIVA SANOA, NOTTA VAIKKA KORVESSA ASUTAHAN, NIIN KONEELLA PÄÄSÖÖ PIHAAN.

le, notta kaikki olisi niin turvallista kuin mahdollista. Suurin vastuuhan tässä lajissa on lentäjällä, ultrakone-onnettomuuksien syyt löytyvät lähes aina turhasta riskeeraamisesta, Nummijärvi kertoo.

Oma kone hankittiin vuonna 2000. Samaan aikaan aloitettiin myös kilometrin pituisen ja 12 metriä leveän kiitoradan rakennustyöt. Yrittäjäperheen traktorikalustolla sorapintainen rata pysyy hyvässä kunnossa ympäri vuoden.

– Talvella ei tarvitse sataa kuin sentti lunta, niin jo isä on auraamassa kiitorataa, Marko nauraa.

Nummijärven mielestä oma kenttä oli alusta alkaen kaiken A ja O.

– Pääsöo lentämähän viidessä minuutissa silloin kun haluaa, eikä tarvitse nousta ilmahan huonolla säällä. Kaupunkilaistuttavillekin on kiva sanoa, notta vaikka korvessa asutahan, niin koneella pääsöo pihaan, Nummijärvi hekkottelee.



EXPER

➊ Kuusikymmenvuotias Matti Nummijärvi innostui suorittamaan UL-lupakirjan poikansa Markon yllytyksestä. Harrastus on vienyt miehen totaalisesti mukanaan – hallista löytyy oma ultrakone, pihassa on kiitorata ja kerhotoiminta on tuonut tullessaan mielenkiintoista tekemistä ja uusia ystäviä.

Itseluottamus pilvissä

Uusi harrastus on innostanut mukaan myös Nummijärven ystäviä ja ikätovereita. Kauhajoen ympäristöön on hankittu viime vuosien aikana viisi ultrakevyttä lentokonetta. UL-harrastajien kerhotoiminta on vilkasta ja yhteishenki hyvä. Kunta on tukenut harrastajia lupaamalla kerholaisten käyttöön kunnan vanhan lentokentän lennonjohtotorneineen. Kerholaiset pitävät talloilla kiitotien auki.

– Minoon tuota emäntääkin opettanu sen verran ohjaamahan konetta, notta jos meikäläiselle tuloo sydänkohtaus taivahalla, niin päästähän turvallisesti alas. Kauhajoelle tästä pääsöo 6 minuutissa, kun autolla sinne ajaa puoli tuntia.

Nummijärvi on käynyt pari kertaa Eurostarilla Helsingissäkin. Malmi ruuhkainen lentokenttä ja kiivastahtinen radioliikenne pitävät pohjanmaalaisiännän kuitenkin

kaukana pääkaupunkiseudulta.

– Näillä lakeuksilla kun lentelöö, niin reittisuunnitelmat huikatahan vaan tuonne taivaan tuuliin muita ilmailijoita varten. Tällaisille maalaisille voisi lentokoulutukseen lisätä parin päivän radioliikennekursin, niin uskaltaisi paremmin lähteä solkottamahan lennonjohtajien kanssa tuonne etelään.

Parasta lentämisessä on Nummijärven mielestä itsensä voittaminen. Se, että tietää olevansa vastuussa tilanteesta sataprosenttisesti.

– Ilmassa elää täydellä teholla. Valmiiksihan tässä lajissa ei tule koskaan ja kehitystä tapahtuu vain silloin kun myöntää virheensä ja ottaa niistä oppia. Joka kerta kun laskeudun, ajattelen innoissani, notta nyt teen paremman laskeen kuin viime kerralla. Joskus on noustava heti uudestaan ilmaan ja tehtävä vielä parempi. Unelma on, että joskus oppisi tulemahan alas niin, nottei tuntisi lainkaan kun pyörät osuvat maahan, isäntä nauraa.

Nummijärven mielestä vanha sanonta, jonka mukaan kotikoivut ovat vaarallisimpia, pitää edelleen paikkansa.

– Monesti teköö niin mieli kaartaa tuosta hallien välistä siipi viinosa, kun vaimo on ripustelemassa pyykkejä alapuolella. Sitten tulee

kuitenkin aina järki mukaan, nottei tässä hommassa ruveta riskeeraamaan. Siitähän ne pahimmat onnettomuudet syntyvät, kun ruvetaan tai-toja näyttämähän.

Hirviä kiitoradalla

Entäs nyt, kun UL-lupakirja on hallussa, onko tarkoitus laajentaa osaa-

MONESTI TEKÖÖ MIELI KAARTAA SIIPI VIINOSSA TUOSTA HALLIEN VÄLISTÄ, KUN EMÄNTÄ ON ALHAALLA PYYKKEJÄ RIPUSTELEMASSA.

mista myös tyypikonepuolelle?

– Ei ole mitään hinkua siirtyä raskaampiin koneisiin. Riittää, kun koneeseen mahtuu yksi juttukaveri. Näitten kevytkoneiden tehoja, luotettavuutta ja edullisuutta ei voi kuin ihastella. Tähän mennessä lentotunteja on tullut lähes 300, eikä koneeseen ole tullut pienintäkään vikaa, Nummijärvi kehuu.

Marko on isänsä kanssa pitkälti samaa mieltä. Entinen tyypikoneen omistaja sanoo asenteidensa muuttuneen ensimmäisen ultralennon jälkeen.

– Yllätyin siitä, miten kehittyneitä tämän päivän ultrat ovat. Teho-painosuhte tekee kevytkoneesta ärhäkän tuntuisen ja moottoriteknologia on huippuluokkaa. Meidän käyttö-tarkoituksiin ultra on ehdottomasti tyypikoneetta parempi vaihtoehto. Sitäpaitsi Eurostarista on huomattavasti vähemmän kuluja kuin tyypikoneesta. Rahaa ja hermoja säästyy myös siinä, kun huollot saa tehdä pääosin itse. Pidän edelleen tyypipuolen lentolupakirjaa voimassa,



Mikä ihmeen ultrakevytilmailu?

Ultrakevytilmailu kuuluu yhtenä osa-alueena kevytilmailuun. Muita luokkia ovat mm. purjelento, riippuliito, moottoripurjelento, varjoliito ja kuuailmapalloilu. Kaikki luokat vaativat harrastajilta oman lupakirjansa, joskin osalla lisensseistä on toistensa suhteen tiettyjä korvaavuuksia.

Perinteisistä tyypihyväksytyistä pienkoneista ultrakevyet lentokoneet eroavat painorajoitusten ja

edullisemmän lupakirjahankintansa vuoksi. Mittarilento, taitolento sekä ansiolento ovat ultrakevyillä lentokoneilla kiellettyjä. UL-ilmailu (Ultra Light = ultra kevyt) onkin pääsääntöisesti harrastustoimintaa, jota ylläpitää aktiivinen, koulutus- ja koneen vuokrauspalveluita tarjoava järjestökulttuuri.

Tämänhetkinen harrasteilmailun kuumien kehitysvaihe koskee lähinnä ultrakoneiden B-luokkaa. Luokan koneet

määritellään enintään kaksipaikkaisiksi ja yksimoottorisiksi koneiksi, joiden lentoonlähöpaino pyöräkoneella on alle 450 kg ja kellukkeilla 495 kg ja joiden sakkauksenopeus on korkeintaan 65 km/h. Ultrakoneet ovat siis kevennettyjä versioita tavallisista, peräsimillä ja siivekkeillä ohjatuista lentokoneista.

B-luokka eroaa rinnakkaisesta UL-A-luokasta ohjauksensa suhteen. A-luokan ilma-alukset ovat

sauvan sijaan painopiste-ohjattuja, kuten esimerkiksi riippuliidin ja lentävä kumivene.

Kaikki ultralentokoneet kuuluvat harrasterakenteeseen experimental-luokkaan, jossa koneet on valmistettava yli 50 prosenttisesti itse esimerkiksi rakennussarjasta rakentamalla. Ultrat – joilla on oma kevyempi lupakirjaluokkansa – muodostavat kuitenkin poikkeuksen ja koneet voi ostaa myös tehdasvalmiina.

MITÄ OMA KONE MAKSAA?

- Esim. Skandinavian myydyin ultrakevyt lentokone, IKARUS C42 alk. 38 800 €
- Polttoaineet ja kulutus: autobensaa n. 11-15 l/h
- Huollot n.100 - 200 € / 50 lentotuntia
- Pakolliset vakuutukset n. 500 €/v + vapaaehtoinen kasko n. 5 % vak. arvosta
- Säilytyskulut (lumelta ja aurin-golta suojaava katos / peitteet)
- Maksuton katsastus 3 vuoden välein