

↑ Erik Palolle ilmailuharrastus on avannut kotikaupunkiin aivan uuden ulottuvuuden. Samalla kotimaan mittasuhteet ovat pienentyneet – kerhon vuokrakoneella voi viikonlopun aikana lentää vaikka lvaloon.

HARRASTUS ALKAA KERHOSTA

Kevytilmailukerhot järjestävät lupakirjakursseja ja tarjoavat jäsenilleen ultrakoneiden vuokrauspalveluita.

KILA:n ilmailukerholla on vaikea olla törmäämättä Eerik Palolaan. Ultralentämiseen hurautunut, yrittäjänä työskentelevä nuorimies vuokraa kerhon koneita keskimäärin kerran viikossa. Lupakirjan suorittamisen hän aloitti tasan vuosi sitten.

– Ensin opiskelimme kahden kuukauden ajan teoriaa. Tunnit olivat iltaisin pari kertaa viikossa ja lisäksi luettiin kotona. Teoriakokeen jälkeen jokainen kurssilainen teki lentotuntien aikataulusta henkilökohtaisen suunnitelman lennonopettajan kanssa. Lentotuntien minimimäärä on 20 tuntia, mutta käytännössä opettaja määrittelee lopullisen lentomäärän kokelaan taitojen mukaan. Itselleni lentotunteja kertyi 28. Vähimmäismäärällä selviytyy noin parikymmentä prosenttia luvan suorittajista, Palola sanoo.

Yksinentoon oikeuttavan lupakirjan mies sai haltuunsa neljän kuukauden kuluttua koulutuksen alkamisesta. Ylitettyään vaaditun 35 tunnin kokonaislentomäärän, Palola suoritti myös matkustajakelpoisuustutkimuksen. Jäsenenä hänellä on oikeus vuokrata kerhon omia koneita.

– Jokaisella koneella on oma vastuuhenkilö, jolta varataan lentoaika. Tuntivuokra on koneesta riippuen bensoineen 66–86 euroa ja viikonloppumatkoillakin vuokraa maksetaan pelkistä lentotunneista. Käytännössä lentämään pääsee lähes aina silloin kun haluaa ja mikä parasta, lentää saa aina parhaalla mahdollisella kalustolla. Ainoastaan painorajoitukset aiheuttavat joskus päänsärkyä. Jos tankki on täynnä bensaa, kyytiläiseni

saisi painaa enintään 34 kiloa. Matkatavaroista on siis pakko tinkiä ja pidemmät lentoreitit on suunniteltava tankkauspaikkojen perusteella.

Tähän mennessä Palolalle on kertynyt kuutisenkymmentä lentotuntia. Seuraavaksi mies aikoo suorittaa 5 lentotuntia vaativan, vesikoneelentoon oikeuttavan lisätutkimuksen.

– Tarkoituksena olisi joskus tulevaisuudessa hankkia kavereiden kanssa yhteinen vesikimppakone, Palola suunnittelee.

Helsingin Malmilla toimiva kevytilmailuyhdistys KILA ry on yksi Suomen noin 15:sta lupakirjakursseja järjestävistä ilmailukerhoista. Sen kautta ultralentäjän lupakirjan suorittaa vuosittain 30–50 oppilasta. KILA:n puheenjohtajan, Viljo Levelän, mukaan kaikki koulutuksen aloittaneet ovat saaneet lupakirjan.

– Toisaalta kurssille hakeutuu harvoin ketään sellaista, joka ei soveltuisi alan harrastajaksi. Lupakirjan hinta on 3 500 euroa. Ainoat rajoitukset ovat käytännössä 17 vuoden ikä ja riittävä värinäkö. Kurssilaisista suurin osa on 45–50-vuotiaita, joskin nuorten ja naisten osuus kasvaa koko ajan, Levelä sanoo.

KILA tarjoaa vasta-alkajille 80 euron hintaisen tutustumiskurssin, jossa lajiin perehdytetään sekä maalla että ilmassa. Hinta hyvitetään lupakirjakustannuksista, jos harrastus vie mukanaan. Suomen ilmailukerhot:
www.ilmailuliitto.fi/ultrakevyt/index.htm
 KILA:n harrastajafoorumi:
www.kevytilmailu.net
 Koneiden maahantuonti:
www.tradeaid.fi
 UL-luontolentoa:

mutta lennän kuitenkin pääasiassa ultrilla. Tyypikkoneisiin palaaminen tuntuisi näissä olosuhteissa samalta kuin vaihtaisi nykyauton 70-luvun malliin, Marko muotoilee.

Tulevina vuosina Nummijärvillä riittää puuhaa kiitotien parannuksessa. Rataa on parin vuoden sisällä tarkoitus leventää 15-metrisellä nurmikiitotiellä.

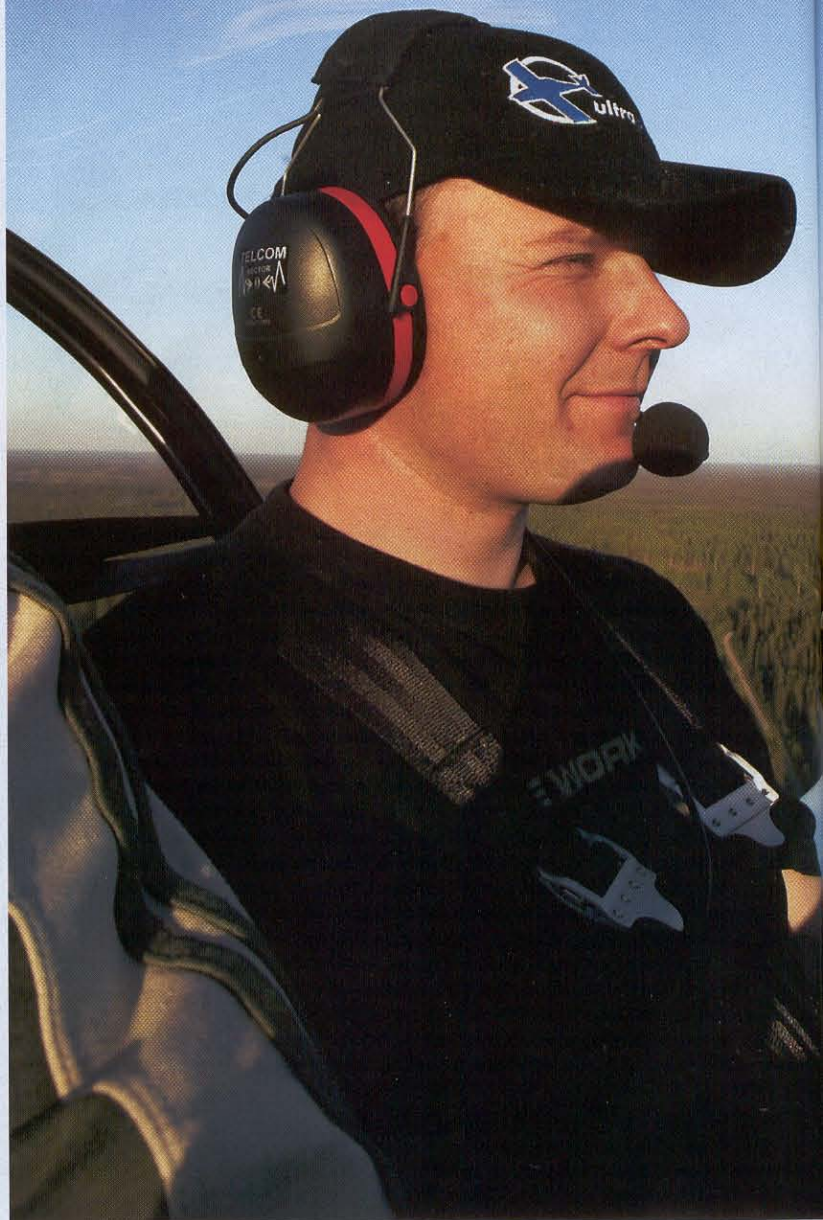
– Kenttää ja ilmailuradiota pidetään meillä koko ajan auki, notta jos joku lentelööstä yli, niin toivote-

tahan tervetulleeksi kahville, isäntä sanoo.

Nummijärven kentälle laskeutuminen ei kuitenkaan ole mikään läpihuutojuttu, vaikka Malmin radioliikenne olisi hallussa etu- ja takaperin. Kaupunkilaislentäjien on muistettava yksi asia:

– Varsinkin iltahämärissä kannattaa olla tarkkana, ettei radalla juoksentele hirviä – niitten kulkureitti kun sattuu menemään suoraan kiitotien poikki, Nummijärvi varoittaa.

**TUNNE OMAN ELÄMÄN
HALLITSEMISESTA NOUSEE TAIVAALLA
HUIPPULUKEMIIN.**



AMMATTILENTÄJÄ ULTRAN OHJAIMISSA

Eurostar teki vaikutuksen MD80-lentokapteeniin ja lennonopettajaan.

Suurimman osan ilmailukokemuksistani raskailla ilma-aluksilla hankkineena ennakko-odotukset eivät ole korkealla kiiwetessäni 272 kilon painoisen Eurostar EV-97:n kuskin paikalle. Mieltäni rauhoittaa perinteistä alatasolentokonetta muistuttava olemus, kokonaan uusista lähtökohdista on päädytty samankaltaiseen lopputulokseen mukaan lukien alumiinin käyttö niin siiven rungonkin materiaalina. Joko pienkoneiden perusasiat lienevät olleet kohdallaan jo 40-luvulta asti tai sitten mielikuva oikean lentokoneen muodosta on parempi myyntivaltti kuin mielikuvituksellinen uusi innovaatio.

Itse koelento koostuikin sitten pe-

rättäisistä positiivisista yllätyksistä. Tilaa on huomattavasti enemmän kuin yleisimmissä kaksipaikkaisissa perinteisissä koulukoneissa, joihin Eurostaria tulen väkisininkin verranneeksi. Sisäänkäynti on helppoa ja näkyvyys on erinomainen. Kaikki tarvittava löytyy helposti ensimmäisellä silmäyksellä, hallintalaitteet sattuvat hyvin käsille. Nelitahtisen Rotaxin pörähtäessä avaimesta käyntiin ilman vanhojen lentokoneemoottorien temppuilua viimeiset ennakkoluulot alkavat karista. Taivaalle on päästävä.

Hyvä tehopainosuhte saa Eurostarin kiihtymään nopeasti, kone on taivaalla ennen kuin saan kaasun kierrettyä täysin auki. Pystynopeus nousussa pesee useimmat Malmilla majaansa pitävistä koneista. Vaikka olin maassa naureskellut pieniä ohjainpintoja, yliohean kevytliikkeistä konetta aluksi. Herkkään sauvaohjaukseen tottuu nopeasti, ohjainvoimat muuttuvat loogisesti nopeuden mukaan. Nopeutta Eurostar kerää helposti 200 km/h, jolloin kulutus on noin 15 l/h. Kulutuksen ohella

myös melutaso on lentolaitteeksi miellyttävän alhainen. Ketteryyttä ja tehokkuutta syyhyttäisivät taitolentoon, mutta maksimikallistuskulmaksi on määritelty 60 astetta. Se on määriteltävä silmämääräisesti painavien hyrrämittarien puuttuessa. Sakkaukset sujuvat yllätyksittävästi eikä laskujen tekokaan tuota

ongelmia, kunhan huomaa, että suositeltu laskeutumisnopeus on asetettu ilmeisesti turvallisuusyistä liian korkeaksi. Eurostarin helppo käsiteltävyys tuo nopeasti onnistumisen elämyksiä niin vasta-aloittaneelle oppilaalle kuin vanhemmallekin konkarille.

Petri Munukka



ULTRIEN ULTRA

Kevytilmailussa teknologian kokonaislaadun huippua edustaa Eurostar EV-97. Tunnetun tsekkiläisen lentokoneetehtaan valmistaman, kokometallisen koneen lento-ominaisuudet vertaansa vailla.

Eurostar EV-97

Hinta 52 000 € (rakennussarja 18 900 €)

Huippunopeus 270 km/h

Matkanopeus 160-200 km/h

Maksimikorkeus 4-5 km

Mitat Kärkiväli 8,1 m, pituus 5,98 m, siippinta-ala, 9,84 m

Istuimet kaksi rinnakkain

Moottori Rotax 912 uls, 100 hv

Runkomateriaali 0,6 mm lentokonealumiini

Tyhjäpaino alk. 272 kg

Max lentomassa UL-määräys: 450 kg, tehdas 480 kg

Liitä kilometristä ilman moottoria 11 km

Sakkausnopeus laskuasussa 65 km/h

Kohoamisnopeus 5 m/s max.painoin

Toimintamatka 600-700 km (1 hlö täydellä tankilla)

Tankki 65 litraa

Polttoaineet 95E, 98E, 100LL

