

Ummeljoelta lennetaan

Pienlentokentällä yli kilometrin kiitorata

MARTTI KIVISTÖ

Hevosten hiittisuora tai Ummeljoen pienlentokenttä – miten vain. Molempia tarvitaan. Yhteistä molemmille harrastuksille on, että maisema vilistää villinä silmien editse ohjaksia tai lentosauvaa puristaessa.

Tuomo Salosen intohimo katsella koti- ja muitakin tanshuvia yläilmoista on poikinnut Ummeljoen Metsolantielle uutta aktiviteettia.

Muutoksen merkitys pienkentän ympäristölle kirkastuu vähitellen, kun Metsolantien nimi vaihtuu ensi vuonna

Kiitotieksi ja Tuomo saa rakennetuksi kevytkoneelleen suojarahallin. Kenttä saa myös oman viitoituksen, ja lähistön sähkölinjoihin kiinnitetään varoituspullukat.

– Armeijan väki on myös käynyt paikkaa katsomassa ja uskon, että jatkossa myös lähikenttien kiinnostus Ummeljokea kohtaan kasvaa, Salonen veikkaa.

Kentällä mittaa 1040 metriä

Pienkentän maa-alue on kaikkiaan viisi ja puoli hehtaaria. Hankkeen toteutusta

varten Salonen osti hieman maata lisää.

Ummeljoen kenttä on Salosen omia tarpeita ajatellen jopa keskimääräistä pitempi, 1040 metriä.

– Monet muut ovat 400-metrisiä ja tarkkaan ottaen noin kaksisataa metriäkin jo riittäisi kevytkalustolla nousuun ja laskuun.

Länsi-itä-suuntaan asetettu kiitorata on 30 metriä leveä. Pohjaa on työstetty maansiirtokoneilla. Salaojituksella varmistetaan, ettei kentän maapohja pääse liikkua vetyymään.

– Pohjaa on vahvistettu murskeella, mutta ajan oloon

korpikentän pintaa koristaa nurmi.

Kevytilmailu on nopeasti kasvava harrastus, joten Salonen uskoo, ettei ratojen tarvitse jatkossakaan ruohottua.

Kentän tekoprosessi oli monivaiheinen. Luvat piti kerätä naapureilta, ympäristökeskukselta, rakennuslaitokselta ja ilmailulaitokselta.

Takasivu.



Yläilmoissa aika pysähtyy. Kymijokikin tuntuu suikertavan useammalle kiemuralle kuin ruohonjuurelta tarkasteiltuna.

Ylhäältä näkee

MARTTI KIVISTÖ

Jatkoa etusivulta.

Ilmaan pääsy edellyttää myös lentäjältä lupakirjaa. Salonen opiskeli teoriaa 60 tuntia ja sai Vesiveh- maalla käytännön lennonopetus- ta 25 tuntia.

– Ensi kertaa pääsin yksinlennol- le 29.7. 2006. Totta kai se hirvitti, Tuomo nauraa ja myöntää, että ai- van kaikki tutut eivät ole rohjen- neet kyytiin.

Nyttakana on 170 tuntia lentämis- tä ilman yhtään pahaa tilannetta.

Kevytkoneen ohjailua monet pi- tävät jopa vaativampana kuin paina- varunkoisilla moottorikoneilla pö- ristelyä. Kone reagoi herkemmin muuttuviin ilmavirtauksiin.

Vain kerran on Salosen reissuun osunut todella kuoppaista keliä.

– Tulin Varkaudesta työasioilta. Se ei tuntunut enää kivalta...

– Kun kaikki on kunnossa, ylös nouseminen on suorastaan uskomat- ton tunne. Kaikki työpaineet unoh- tuvat, Tuomo maalailee.

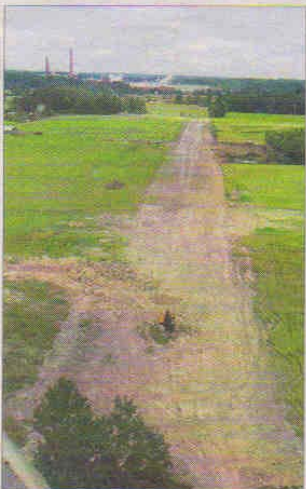
Normaali maassa eläjä ei voi ku- vitellakaan, mitä kaikkea ilma- sta näkee.

Koneella oma varavarjo

Lentämisen vaarallisin vaihe on Tuomon mielestä lasku. Sen pitää onnistua.

On kevytkoneella toinenkin tapa selviytyä maahan. Tuomo ei muis- ta kuitenkaan yhtään tilannetta, jos- sa menetelmän toimivuutta olisi jouduttu käytännössä testaamaan Suomessa.

– Jos kone joutuu pahaan sakkauk- seen tai muuten hallitsemattomaan tilaan veto kahvasta laukaisee räjähd- dyspanoksen. Se sinkauttaa taivaalle



Laskeutuminen menossa. Työko- neet kentän reunolla kertovat, että tekemistä on vielä edessäkin päin.



Myllykosken päällä. Alhaalta pilkottaa taajaman kirkko ja tehdasalue.



Maltilla matkaan. Ennen lähtöä tehdään mittaritark- kistukset.

varjon, jonka avulla koko kone lei- jallee turvallisesti alas.

Anjalankoskella ilmailuharras- tuksella on pitkät perinteet, joten ennen oman kentän rakentamista Salonen asioi Wredebyssä.

– Se on hieno kenttä, kerta kaik- kiaan! Yksi Suomen kauneimmista. Ja kun kentän päälliköllä, vapaaher- ra F.G. Wredellä, on tapana toivot- ta tulijat tervetulleeksi ja lähtijöil- le hyvää matkaa, on Wredebyttä mu- kava käyttää.

Lehdistä on voitu lukea, että ke- vytkoneille voi myös sattua kaiken- laista. Salonen muistelee, että jois- sain tapauksissa on osuttu sähkö- linjoihin. Hiljan oli myös uutinen, jossa kevytkone anastettiin ja se pää- tyi kentän vierelle ojaan.

Pyörin, suksin tai kellukkein

Koneen kylkeen on maalattu tun- nus OH-U514. Kirjain U kertoo sii-



Kevytkalustoa. Kone, jonka moot-

tä, että kyseessä on kevytlentokone. Saksalaista ilmailutuotetta käyte- tään paljon peruskoulutuksessa ja koneen monipuolisuutta lisää se, että pyörät voidaan vaihtaa suksiin tai vesikellukkeisiin.

Ominaisuudet ovat Saloselle tar- peen, sillä koneella lennetään eri vuodenaikoina muun muassa mök- kimatkoja Savoona.

Haastattelupäivänäkin Salonen oli lähössä viemään postia mö- kille ja takaisin ajettaisiin vielä en- nen pimeän tuloa. Sää on seurat- tava tarkkaan, sillä kone tarvitsee ilmassa ainakin viiden kilometrin näkyvyyden.

– Pilven sisälle ei pidä mennä. Siellä ympäristön arviointi helpos- ti katoaa.

Hyvät liito- ominaisuudet

Ultrakevyyden liitokyky on 1:10. Jos koneen moottori sattuisi mat-

enemmän



carus on rinnakkain istuttava ylätasorista löytyy sata hevosvoimaa.

kalla sammumaan, kone pystyy liittämään kilometrin korkeudesta yksitoista kilometriä ennen kuin maa tulee vastaan. Normaalisti siinä ajassa sopiva laskeutumispaikkakin löytyy.

Metalli-lasikuituisen koneen nokalla murisee voimanlähteenä nelitahtinen Rotaxin kevytlentokone moottori, joka kehittää sata hevosvoimaa. Maksimi lentopaino lähentelee 500 kiloa. Siipien kärkiväli on vajaat kymmenkunta metriä. Tavallista ysisivostä mahtuu tankkeihin 65 litraa. Keskikulutus on 13,5 litraa tunnissa, joten toimintamatka on vähän yli 500 kilometriä. Koneen huippunopeus on yli kaksisataa kilometriä, mutta realistisempaa on puhua matkanopeudesta, joka vaihtelee 140–160 kilometriin.

Ja sitten yläilmoihin

– Lähdetäänkö lenkille? Tuomo kysäisee.

– Mikäpä siinä.

Koneessa on hyvin tilaa kahdelle. Turvavyöt päälle ja kuulokemikrofonit korville, sillä Rotax pitää pienen jyrinän.

Tuomo kaivaa esiin käynnistyslistan, jolla varmistetaan, ettei mitään tärkeää unohdu.

– Ovet ja vyöt kiinni, polttoainehana auki... Jarru päälle, kaasuvipu hallintaan, kaasu pois, päävirta päälle, Strobe päälle, bensapumppu päälle ja pois, magneetit päälle...

Koneen radio käynnistetään ja ja Tuomo tekee asiaankuuluvan lentoilmoituksen Kymin kentälle, jossa purjelentäjät ovat ilmassa.

Moottori ehtii lämmetä, kun rullataan kiitoradan länsipäähän. Pyörähdys Myllykosken suuntaan ja kaasu päälle. Kone on miltei heti ilmassa ja kiskoo nopeasti korkeutta. Ummeljoen Ohitien risteykset jäävät alle ja maisemaan levittäytyy Kymiin Koivusaari.

Inkeröisten suoraa seuraillen vilkaistaan, minkä verran tehtaan laanilla on puuta varastossa.

Etäisyydet kutistuvat

Ensimmäinen kokemus pienkoneessa kertoo, että yläilmoissa etäisyydet oudosti kutistuvat. Inkeröinen on alla, mutta lähituntumassa hämmöttävät niin Kotka kuin Haminaakin. Suursaarikin pilkottaa mereltä.

Toinen hämmästyksen aihe Kymijoki, joka ilmasta näyttää paljon mutkaisemmilta kuin rannalla ajellen.

Silmiin osuu tutuissa maisemissakin suolänttejä, joista maalla ei tiedä mitään. Harmittelen vain sitä, ettei hyviä mustikkapaikkoja voi puupinojen tapaan tältä korkeudelta nähdä.

Kuulokkeissa särähtelevät purjelentäjien kommentit. Nyt on poikkeuksellisen tyyni lentosää.

Käymme katsomassa Ahvionkosket ja Junkkarinvuoren, sitten suuntaamme Myllykosken päälle.

Joen päällä pyörteet heiluttelevat vähän konetta, mutta kaiken kaikkiaan kulku on vakaata.

Koneessa on kahdet polkimet ja ohjaussauvat, joten Tuomo heittää, että toinenkin voi tuoda koneen maahan, jos kuljettajalle sattuisi jotain.

Vakavasti ottaen Tuomo myöntää, että lentäminen on harrastus joka edesauttaa omasta fyysisestä terveydestä huolehtimista. Painoindeksikään ei saa kivuta liian korkealle.

Kolmen vartin kierros on takana, joten alamme laskeutua Ummeljoelle. Lasku on pehmeä ja pian kenttä jurisee pyörien alla. Koneen annetaan rullata ilman turhia jarruteluja.