

LENTOA ROVANIEMELLÄ

E. ALM (SUOMEN MOOTTORILEHTI 1931)

Jo vuonna 1925 oli Rovaniemen Apukassa nuorimies J. Lindström saanut innoituksen lentää itse valmistamallaan lentokoneella. Asia jäi kuitenkin toteuttamatta osaksi rakenteen (moottori Harley Davidson) takia ja osaksi tekijän sotapalvelukseen lähdön takia. Palveltuaan ilmailuvoimissa, hän alkoi kuitenkin rakentaa yhden hengen urheilukonetta, jossa hän aikoi käyttää vanhan kuormavaunun nelisyylinteristä moottoria. Nyt onkin mestarimme jo niin pitkällä, että on jo suorittanut useita komeita lentoja. Onnettomuuksiakin on sattunut runsaasti. Koska moottorialaa harrastava lukija voi tuntea mielenkiintoa sitä "puoskarointia" kohtaan, jota on luonnollisesti täytynyt harrastaa ennenkuin "letukan" moottori oppi lentämään, koetan tässä nyt hieman selostaa sitä.

Ensin rakentajamme poisti moottorista tarpeettomat osat: vauhtipyörän, pakoputkisarjan, generaattorin, käynti- ja nostamoottorin ja käynti- ja nostokamman y.m. lentomoottorille vieraat osat. Poistojen syynä ei ollut se, että se näyttäisi enemmän lentokoneelta, vaan tarkoituksena oli ratkaista tehokysymys. Kun ajatteli mielessään niitä eroja, mitkä vallitsevat tehon ja painon välillä, se sai korvalliset syyhyämään. Tulipa siinä kai käytettyä sitä vanhan ikiliikkujan keksijäin keinoa, että ei ajatella sitä kohtaa, joka näyttää nostavan tien pystyyn.

Olihan siinä sylinterissä aina joku joutilaan näköinen nystyrä, joka piti hakata meisselillä pois, porata, sahata, viilata jne. Rungon valmistamista jatkettiin, mutta mieltä jäyti edelleen ajatus tehon vähyydestä. Tästä Lindström valitti jo minullekin ja innostusta kun oli, niin aloimme yhdessä tutkia, eikö tehoa voisi lisätä.

Siinä mitattiin ja arvioitiin, olisiko sylinterissä varaa porata paljonkin. Automiehinä näet tiesimme, että Fordin osilla on taipumus päästää pulasta. Ajattelimme tietysti A-mallin mäntiä, mutta näytti epätoivoiselta, kun mitta osoitti männän ja sylinterin ulkoisen läpimitan eroksi vain kuusi mm. Sylinterin seinämä jäisi kolmen

mm:n vahvuiseksi, jos ainetta olisi yhtä vahvasti joka puolella.

Tuntuipa jo, niinkuin lentäminen olisi ollut General Motorsin keernapojan vallassa. Kun muutakaan keinoa ei ollut käden ulottuvilla, niin ei muuta kuin Fordin käsinveivattava sylinteripora pyörimään. Siitä muodostui ihana näky, kun valuraudan lastut tippuivat raskaina lattiaan. Voimaa lisää! Painoa vähemmäksi! Kun ei vaan ajatellut seinän puhkeamista vesivaippaan. Mutta näkyipä siellä rautaa riittäneen, koska ei reikää tullut.

Pajan nurkasta löytyivät väljyyden takia hyljätyt A-mallin männät. Väljyyden takia! Ei siis tarvinnut porata sylinteriäkään niin suureksi. Asiaa se teki tarkassa paikassa sekin. Entäs tiivistysrenkaat. Jos olisimme ostaneet uudet, olisi kärjen välistä pitänyt viilata pois ja rengas olisi menettänyt pyöreytensä. Olipa niitä kuitenkin hyljättyjä renkaitakin - näin vanhat olivat paremmat kuin uudet ja uusi sylinterin seinämä kulutti pian itseensä vanhat renkaat. Menestys seurasi toistaan: romulaatikossa oli myös jonkun rikkaan Fordin omistajan hylkäämiä männän tappeja. Niitäkään ei siis tarvinnut ostaa, mutta mitenkä paksu Fordin tappi voitiin sijoittaa Chevroletin kiertokangen yläpäässä olevaan pieneen reikään?

Tässä näyttivät ensin nämä "kilpakamraatit" aivan kesyttämättömiltä, mutta urheilulentäjältä vaaditaan rohkeutta. Siis rohkeutta vaan! Reikä suureksi, painoa pois. Lentodieselin arvostelija on syyttänyt amerikkalaisia radikaalisen moottorinsa lujusrajojen alittamisesta, mutta mitä hän sanoisi, jos näkisi minkä verran tähän kiertokankeen jäi ainetta tapin siteeksi. Tukilaakeri sijoitettiin etummaisesta raamilakerin ja hammaspyörän väliin ottamaan vastaan potkurin paineen. Kierrosmittarille kuului nokka-akselin pää. Hihnan kiristäjäksi tuli vain pieni rissa. Potkurin valmistivat Karhumäen Veljekset Jyväskylässä ja se olikin kai tasapainoltaan ja mitoiltaan oikea, koska tehtävänsä teki. Kierroksia se nosti 2000 asti paikoillaan seistessä.

Sitten alkoivat lopulta lentokokeet Olkkajärven jäällä. Ensimmäisellä yrityksellä noin 30 metriä pitkä hyppy, lasku toiselle sukselle ja vasen taso hipaisi maata. Ei vaurioita. Sitten seurasi sarja eri pitkiä "kenkurahyppyjä" sekä noin kaksi km pitkä ja 30-40 m korkea lento. Lasku tältä lennolta osittain epäonnistui. Laitatuuli painoi peräsintä alas tultaessa syrjään ja katkaisi kannuksen. Kun kannus oli uusittu, pääsi uutera miehemme lo-pultakin nauttimaan siitä, mitä ihminen tuntee katsellessaan linnun silmillä maataan. Myös laskut onnistuivat.

Tämän jälkeen oli tarkoitus lähteä käymään noin 16 km:n päässä olevan Rovaniemen yläpuolella. Mutta laitoimme moottoriin liian vahvasti ylimääräistä öljyä ja se ei jaksanutkaan kiertää tarpeeksi eikä saanut korkeutta kuin 25-30 m. Vallitsi navakanpuoleinen tuuli, mutta hän kiertelee tässä kriittisessä korkeudessa edestakaisin. Sitten tuulenpuuska painoi myötätuulella koneen alas, jolloin laskulinie särkyi, molemmat tason päällystyksiset rikkoutuivat jonkin verran ja potkurista jäi jäljelle vain napa. Lentäjä ei loukkantunut.

Korjaus kesti pari viikkoa, mutta tällä kertaa potkuri ei ollutkaan onnistunut. Sen aiheuttama värinä oli hajottaa koneen. Ei olisi luullut, että kukaan olisi ajatellutkaan lentämistä tällä, ennekuin tasapaino "heijattaisiin". Kun olimme kaikki poistuneet, Lindström lähti kuitenkin yrittämään. Kaikki paikat eivät kuitenkaan kestäneet moottorin värinää. Lentäjän piti sulkea kaasun ja siitä seurasi pikainen pakkolasku, joka oli edellisiä tuhoisampi. Runko katkesi istuimen kohdalta, moottori irtosi kiinnityksiltään ja kone särkyi muutenkin pahoin. Lentäjä sai päähänsä ja selkäänsä vammoja, mutta hän kykeni kävelemään itse paikalta.

Kun tätä kaikkea ajattelee pintapuolisesti, niin tuntuu kuin tämä olisi huonoa mainosta lentoasialle. Niin ei kuitenkaan ole, sillä asiaa tutkittuaan huomaa, ettei puuhasta voinut muuta seuratakaan. Ei näitä "onnettomuuksia" ole verrattavakaan siihen käsitteeseen, jota sanotaan onnettomuudeksi.