

Ikaroksen seuraajat.

Nuorukaisemme lentokoneenrakentajina.

Sanottakoon nuoren polven harrastuksista sitä tai tätä, yksi asia on kuitenkin varma: Ikaros-veri pulppuulee terveenä ja voimakkaana nuorten miestemme parhaimmiston suonissa. Sen, minkä vanhempi polvi päätyi puistellen pitää jossain määrin arveluttavan riehakkaana, sen nuorukaisemme toimintatarmoissa omaksuvat ja ohjaavat määrätietoisesti kiteytettyihin muotoihin. Salassa, peitettynä piilut kaipuu ylös, korkeammalle, on uuden ajan mukana puhjennut esiin lentomielensä. Se on tulevaisuutemme lupaus ja tae, vakuus voitosta. Kansamme on kerran tosi ilmailukansa.

Ikaroksen seuraajat! Me tiedämme heitä olevan monta. Ja kaikissa heissä on loppumattomasti intoa ja uskallusta. Meidän, vanhempien, on tuettava heitä, neuvottava, ohjattava ja autettava heitä. Meidän on ylläpidettävä heidän tarmonsaa tulta. He ovat oikeutetut sitä meiltä vaatimaan.



Mikko Kulhia koneineen.

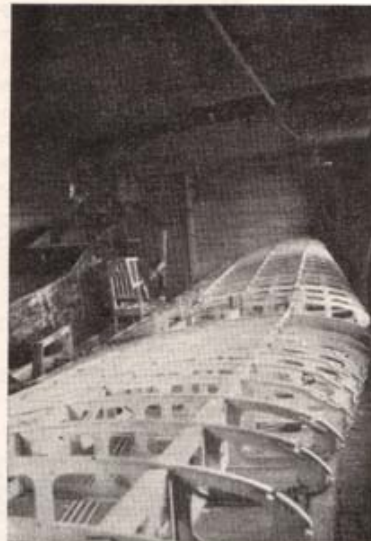
Eräänä kauniina esimerkkinä meidän päiviemme Ikaros-pojista on nuori hämäläinen ylioppilas Mikko Kulhia, jonka puuhista olemme jo aikaisemmin kuulleet. Olemme saaneet häneltä vilkkaan kuvauksen hänen puuhistaan lentokoneenrakentajana ja lentäjänä ja julkaisemme sen tässä lähinnä menneenä kevättalvena lentokasteensa saaneiden „Lintujen” luettavaksi. Mutta meille muillekin se varmaan on hupaisa, siitähän huolimatta, vaikka, kuten kirjoittaja kirjessään sanoo, että hänellä, kun hän jo kolmatta kertaa ryhtyy esittämään samaa asiaa, ei ole esitettävänä ainoatakaan uutta käännettä. Toivottavasti siitä saamme kuitenkin aihetta huomamaan, mitä ja miten me voimme neuvoa ja auttaa näitä nuoria harrastajia, lentoveljiä.

Luovutamme siis vuoron nuorelle rakentajalle, joka itse par'aikaa on opintomatalla Ranskassa. Näin hän kertoo . . .

Jo vehreimmässä nuoruudessa minulla oli mitä mielikuvituksellisimpia laitoksia ja toimia. Näillä oli se kieltämättä rakastettava ominaisuus, että ne houkuttelivat katsojan (ymmärtävään) hymyyn. Itse olin ehdottaman vakuutettu „ilmailun tulevaisuudesta”. Omasin kerta kaikkiaan valoisan toivehikkuuden, huolimatta siitä, että rakennelma toisensa pe-

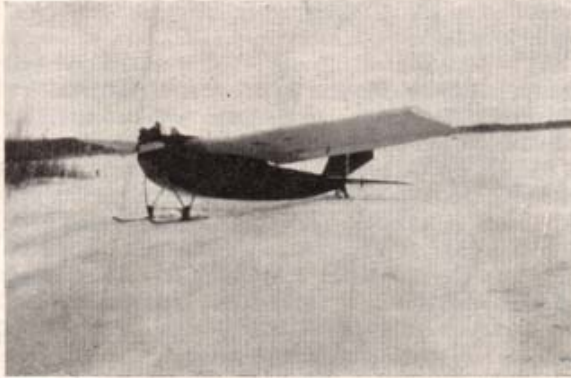
rästä epäonnistui häpeällisesti jo lentoon lähtöhetkellä. Tutustuin vähitellen painetun sanan välityksellä varsinkin liite-lentokoneisiin. Veljineni päätin rakentaa sellaisen. Tämän koneen konstruoinnissa piili se suuri viisaus, että runko oli varustettu kantamaan konetta vedessä. Aikomus näet oli heittäytyä tämän pyydyksen varassa eräältä jyrkänlehtä ilmoihin, ja suoriutua siitä sitten alla olevaan jokeen. Tällä koneella oli se edeltäjiltään peritty luonteenheikkous, että se sangen kylmäkiskoisesti suhtautui varsinaiseen elämäntehtäväänsä — lentotoimeen. Pyrstö tuhoutui eräänä myrskyisenä yönä, ja päätimme toimittaa koko laitoksen esi-isiensä luo.

Seuraava kone päätettiin varustaa pyörämoottorilla. Ja koska koneen tuli olla sopiva „meidän olosuhteisimme”, täytyi sen siis pystyä nousemaan vedestä. Päätettiin, että kun nyt lentokoneessa tulee olla runko, niin on se parasta valmistaa samalla kellukkeeksi. Siten jäisivät varsinaiset ponttoonit pois painoa ja ilmanvastusta lisäämstä. Moottori oli suunniteltu olevaksi kiinni kehyksessä ja potkuri tarpeeksi korkealla sen yläpuolella yhdistettynä ketjuvedolla. Runkoa ja tasoa rakennettiin samanaikaisesti, sillä meillä oli käytännössä erittäin suurisuuntainen järjestelmä. Ikävä vain, että siihen oltiin pakoitettuja tekemään pieniä muutoksia. Tämä runko oli ääriivoiltaan ihmeellisen sulava — nähdäksemme suorastaan elegantti. Me kyllä hienokseltaan arvailimme, että sen rakentaminen tuottaisi erinäisiä vastuksia, mutta suuri mielenkiintomme juuri näitä piirteitä kohtaan pidatti kaikki muutokset. Kun sitten rungon jäykistyssuunnikkaat ja eräitä muita osia oli saatu valmiiksi ja piti taivuttaa listoja, osoittautui se tuiki mahdottomaksi. Suunnitelma oli pakostakin hyljättävä. Kaikki huomio kohdistettiin tasoon, joka saatiinkin valmiiksi ennen kesän loppua. Tämä laitos ei ollut mikään karpäsensiipi. Pintaa oli parikymmentä neliö-



Kuten suuressakin tehtaassa nähdään tässä tason uutuuttaan hohtava „luusto”.

metriä, ja paino läheni sataa kiloa. Sitä täytyi säilyttää seuraava talvi lumelle ja tuulelle alttiina eräässä sahankatoksessa, josta se pari kertaa putosikin. Sitäpaitsi se sai kokea muutakin yllättävää. Eräät nuoret ystävät sattuiivat nimitään pitämään tanssiaisia tason päällä. Tällainen taitamaton koekuormitus aiheutti kuitenkin meille melkoisia restauroimistöitä. Puheena olevana talvena rakennettiin muuten runko uusien suunnitelmien mukaan, ja hankittiin siihen engl. lentomoottori. Kun sitten jälleen järvet jäätyivät, ryhdyttiin konetta kokeilemaan. Nämä yritykset loppuivat tason ja pe-



Ahkeran työn tulos-itserakennettu lentokone.

räsimen miltei pä perinpohjaiseen tuhoutumiseen. Se huomio ennätettiin tehdä, että benziinisyöttö vaati muutosta. Kaasuttajan päälle konstruointiin erikoinen imurikammio, joten, olipa paine tankissa mikä tahansa, kaasuttajan sulkijaventtiiliä rasittaa aina sama paine. Tämä menetelmä johti mukavimmin ja suoremmin tuloksiin kuin vakumijärjestelmä, joka sitäpaitsi olisi vielä jossain määrin inenyt moottorin tehoakin. Jo aikaisemmin oli moottorin magneettion rakennettu yksinkertainen laite, jonka avulla primäärivirtaa vahvistetaan puristuskohdassa akkumulaattorivirralla, joka sitä ennen kulkee katkojan kautta. Täten on käyntiainepano saatu helpoksi ja vaarattomaksi.

Koneen tuhoutuneen tason tilalle rakensin veljeni myötävaikutuksessa viime kesänä uuden. Se on vapaastikantavaa tyyppiä. Kiertymisen estämiseksi varustettiin se kolmella kantosalolla, jotka kukin juoksevat yhtenäisenä tason kärjestä kärkeen (10 m). Ne ovat rakennetut jousimäntylistoista ja faneerista. Taso on sekä V (5°) että nuolimutoinen. Syvyys rungon lähellä 1,80 sm. ja pienin 112 sm. Profiilit, jotka ovat 30 cm. etäisyydellä toisistaan, valmistettiin 2 mm faneerista, sekä kantattiin listoilla. Niiden muotona on Gött. 430. Päällystys on kangasta, jonka alla johtoreunassa on 1 mm. lentokonefaneeri. Siivekkeet liinaohjauksella.

Runko, joka siis valmistui keväällä 1928 oli aluksi jännitetty teräslangoilla (pyrstö-osastaan) ja päällystetty kankaalla. Mutta kun tehtaamme koeentäjä erään kerran ylti koettelemaan pitävätkö koneen korkeimmassa t. s. sotahävittäjäluokassa suoritettut laskelmat paikkansa, ja ohjasi koko vekottimen komeasti kaartaa leppätiheikköön aiheutti tämä suuria repeämiä päällyskankaaseen ja eräitten poikkitukien murtumiseen, niin päätettiin rungon perusteellisen korjauksen yhteydessä poistaa entiset jännityslaitteet ja päällystää loppu-

kin rungosta faneerilla — etuosan suhteen asianlaita on niin ollut alunperin. Muuten on tämä runko ylettömän vankka (ja raskas). — Etuosan päällystys on 3 mm. ja takaosan 2 mm. paksua. Runko kätkee sisäänsä 4 kpl. „hirmujäykistysuunnikkaita”, jotka ovat valmistetut faneerista. Nämä suunnikkaat, joihin taso kiinnitetään, ovat kantatut 23×23 mm. listoilla. Muut jäykistysuunnikkaat ovat 33 mm. faneeria. Bensiinitankki on ohjaajan takana. Laskuteline valmistettu 1" putkesta. Siihen voi helposti kiinnittää joko sukset tai pyörät, joiden halkaisija on n. 50 cm. ja ilmakumeilla varustettuna 65 cm. Koko laitos painaa tyhjänä 230 kg. Alkuunsa se oli varustettu myös matkustajan istuimella, mutta kun tuon ylimääräisen tuolin täyttämisen huomattiin herättävän levottomuutta painopisteessä, päätettiin koko istuin sahata pois. Moottorina on engl. ilmajäähdytetty lentomoottori, varustettu



Ennen lentoja tarvitsee tätäkin konetta „juottaa”

kaksoisventtiileillä (2 imu- ja 2 pakoventt. kussakin sylint.) — teholtaan 33 hv. Tehdessäni lyhyitä lentojani on kone ollut kuormitettu noin 110 kg. ja nousee se edellytyksiin nähdä keveästi.

Mitä piirustuksiin tulee, niin olin hiljattain tilaisuudessa eräästä lehdestä toteamaan, että olin „löytännyt piirustukset saksalaisesta ammattikirjallisuudesta”. Pitää paikkansa, että mainitusta kirjallisuudesta olen vähäiset teoreettiset tietoni saanut, mutta nimenomaan tämän koneen piirustukset ovat omaa käsialaani joka pisteeltään.

Meidän aikomuksemme on seuraavaksi työksemme rakentaa runko nykyiselle tasolle. Suunnitelma on jo valmis ja työ aloitettu jo viime kuussa. *Mikko Kulhia.*



Gunnar Lih. Aero O. Y:n vanhin lentäjä. Hänen lentokilometrimerkkinsä on yli 300,000 km. siis enemmän kuin kolmannes Aero O. Y:n koko lentokilometrimerkkinä. Tämä kelpo lentäjä, taitava ohjaaja, on erikoisesti kuulu Nobilen retkikuntaan osallistuneen kapt. Sora'n pelastajana.