

*Tiira Sanginjoen taivaalla talvella 1977/78. Koneen siipien verhoiluaineena on muovi (myöhemmin kangas). Verhoiluaineen paikallaan pysymisen varmistamiseksi on jokaisen siipikaaren väliin solmittu puotinarusta siiven pituussuuntainen lenkki.*

## Omatekoiset lentokoneet Taivaan Kirppu ja Tiira Keski-Suomen Ilmailumuseossa

Hannu Valtonen

**Keski-Suomen Ilmailumuseo Tikkakoskella Jyväskylän maalaiskunnassa on säätiön ylläpitämä. Tilapäisenä toimitilana on vuodesta 1979 lähtien ollut lentokonehalli, jossa näyttelytilaa on n. 2 000 m<sup>2</sup>. Uusi museorakennus saataneen parin vuoden kuluttua.**

Näyttelyesineistön pääosan muodostavat 20 lentokonetta ja 40 lentomootoria. Muusta esineistöstä mainitakoon pienoismallit sekä lentokoneiden varusteet ja aseistus. Konekannasta esimerkkinä esitellään seuraavana kaksi omatekoista lentokonetta. ”Taivaan Kirppu” johti aikoinaan laajempaankin valmistukseen — Tiira taas on kotipoltoista kuten pontikka.

### Radioamatööri löysi Taivaan Kirpun

Pou du Ciel — Taivaan Kirpuksi englantilaisesta nimestään ”Flying Flea” virheellisesti suomennettu (Pou on nimittäin ”täi”) — on omatekoisen lentokone, joka on kuulunut Keski-Suomen Ilmailumuseon kokoelmiin syksystä 1981. Suolahtelainen

Rauno Virtanen löysi koneen radioamatööriyhteydellä. Vastaava harrastaja Itä-Suomesta oli kertonut hänelle ladossa piilossa olevasta lentokoneesta.

Tieto kantautui myös museoväen korviin, ja kuukauden kuluessa kone oli museolla. Feliks J. Riikosen työ oli jäänyt talvisodan syttymisen takia kesken ja tiettyjä viimeistelyjä on jouduttu tekemään mm. siiven kiinnityksen vuoksi. Voimalaite kuitenkin puuttuu. Sattuisiko jollakin olemaan ylimääräinen 20 hp Harley-Davidson -mootoripyörän voimalaite?

### Väysi ohjaimiin

Aloittaessaan lentäjän uraansa koneen suunnittelija ranskalainen Henry Mignet totesi, että lentokoneessa

sellaisenaan on liikaa ohjaimia. Niiden vemputtelu kolmessa suunnassa osoitautui hänelle ylivoimaiseksi. Kolmesti hän veti koneensa syöksykierteeseen, ja siihen hänen koulutuksensa loppuikin.

Siispä Mignet suunnitteli lentokoneen jossa on ohjaimet vain kahdessa tasossa tapahtuvaa ohjaintoimintaa varten! Siivekeohjaus tuntui vähiten tarpeelliselta ja siksi se hylättiin. Rakentamalla kone ylivakavaksi, ts. sijoittamalla painopiste kyllin alas, taattiin koneen pysyminen ilmassakin oikein päin. Koneen rakenteen piti muutenkin olla mahdollisimman yksinkertainen soveltuakseen kotitekoiseksi. ”Jos osaat naulata kasaan pakkiläätikon, osaat tehdä lentokoneen”, siinä tunnuslausetta kylliksi. Rakenneai-nekset piti nekin löytää kotoa tai rautakaupasta. Ilmeisesti Mignet ei oppi-

nut käsittelemään alumiinia, koska hän halveksi sitä syvästi. ”Alumiini — sehän on vain jalostettua mutaa”.

Kokemuksistaan Mignet kirjoitti kirjan, joka aikanaan suomennettiin. Kirja oli Felix J. Riikosella ohjenuorana kun hän rakensi Felix 1:n. Harvoin on saanut lukea niin kiintymyksellä ja omakohtaisella kokemuksilla ryyditettyä teosta ja ohjetta. Riikosen kone on tiettävästi neljäs Suomessa rakennettu. Muilla koneilla ei Suomessa ehditty lentää paljoakaan, ennenkuin Kirput pantiin vaarallisina lentokieltoon 1939. Koneella on nimittäin eräs turmiollinen ominaisuus: jos se liu’ussa pääsee jyrkentämään syöksykulmaansa liikaa, se jyrkentää sitä yhä enemmän, kunnes maa tulee vastaan. Nämä kohtaamiset ovat tietysti olleet tuhoisia — kerrotaan, että noin 20 henkilöä on menettänyt henkensä tämän tyyppisissä onnettomuuksissa.

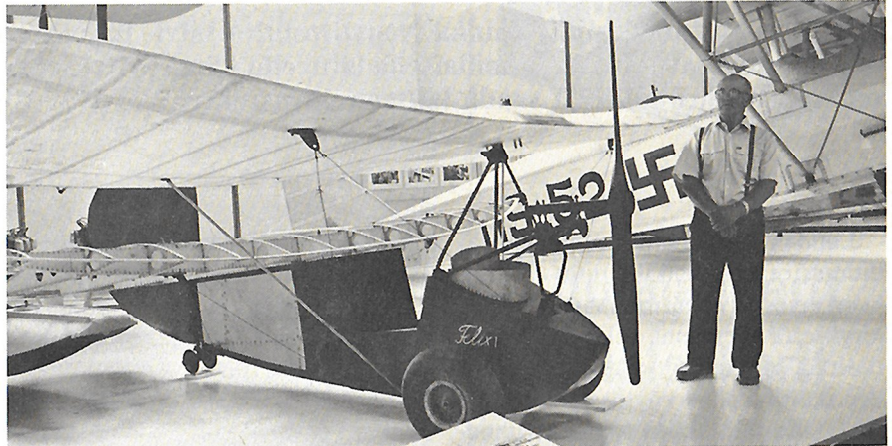
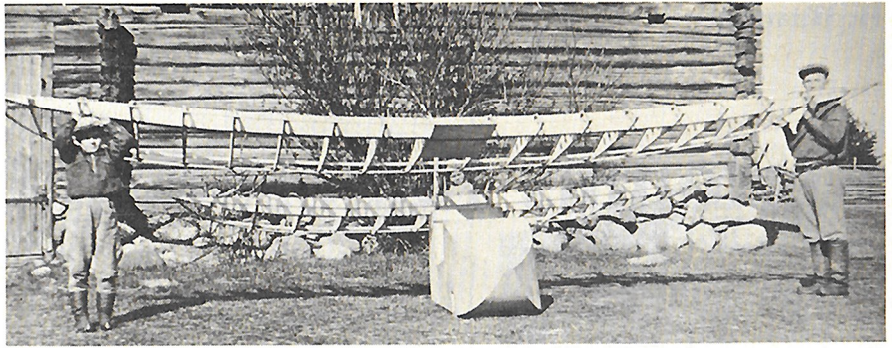
Taivaan Kirppu kertoo paitsi Mignetin sitkeydestä ja voimakkaasta halusta tehdä ilmailusta jokamiehen harrastus, myös ihmiskunnan ikivanhasta unelmasta päästä siivilleen ilmaan.

### Tiira on museon hohdokkaimpia yksilöitä

Tiiraja on ollut kaksi kappaletta. Toinen niistä syntyi Keljonlahdella 1929 Veljekset Karhumäen toimesta ja toinen lähes 50 vuotta myöhemmin Oulun Sanginjoella. Jälkimmäinen kuuluu tällä hetkellä Keski-Suomen Ilmailumuseon konekantaan eräänä sen hohdokkaimmista yksilöistä.

Jos oli Mignetillä voimakas halu ilmaan, niin ei Raimo Päättalo jäänyt Henryä huonommaksi. Ohjainratkaisussaan hän päätyi samaan kuin ranskalainen ystävämmme — siivekkeet joutivat pois. Voimalaitteeksi valittiin VW:n 1 600 cm<sup>3</sup> kone. Sitä on hieman viritetty ja siihen on mm. lisätty painelaakeri vauhtipyörän paikalle ottamaan vastaan akselin suuntaisen vedon.

Runko on rakennettu neljästä mänyn rungosta ja huonekaluputkesta. Verhoilumateriaali on kasvihuone- muovia — kumottakoon täten koneeseen liittynyt väärä tieto, että aines olisi ollut lannoitesäkkimuovia! Siiven verho on myöhemmin vaihdettu kankaiseksi. Laskutelineen tukivarret on otettu kuorma-auton lehtijousista.



Yläkuvassa ”Kirppu” valmisteilla Jakokoskella ennen sotia. Koneen nimi ”Felix 1” antaa olettaa, että tarkoituksena ei ollut tyytyä vain tähän yhteen kappaaleeseen. Felix J. Riikonen kannattelee siipeä oikealla. — Alakuvassa tekijä Felix J. Riikonen ja ”Felix 1” kohtaavat Ilmailumuseossa 1984.

Kaikkiaan rakenne on ällistyttävän yksinkertainen. Siipirakenteessa on seurattu kuuluisan lentokoneenrakentajan Hugo Junkersin linjoja — siives-tä puuttuu pääsalko kokonaan.

### Viranomaiset kielsivät hovin

Tiiran rakentaminen alkoi joskus vuoden 1973 paikkeilla. Virittelyyn ja hienosäätöön meni neljä tai viisi vuotta ja vasta 1977 alkoivat pitkät lennot. Siitä naapurit päätyivät nimittämään laitetta ”Leko 77:ksi”. Tulihan asia sitten lopulta viranomaistenkin korviin — lopputulos oli hyvin arvattavissa. Niukalle tyylilleen uskollisina kielsivät koko hovin ja toukokuussa kone siirtyi oston kautta Merkomark Oy:lle Helsinkiin. Siellä heräsi ajatus, että harvinaisuus on saatava museoon. Merkomark myi koneen Helsingin Nuorkauppakamarille, joka toimi muodollisena lahjoittajana. 6.5.1982 Tiira siirtyi Keski-Suomen Ilmailumuseon omaisuudeksi ja merkittäväksi nähtävyydeksi.

Tiiran luonteenomaisin piirre on sen tavattoman viimeistelemätön rakenne. Kone on kauempaa katsottuna siron

ja jopa viehättävän näköinen. Vasta lähempi tarkastelu paljastaa valmistustekniikan. On luultavaa, ettei maailmasta tule koskaan löytymään lentokonetta, joka lentäisi 70—100 tuntia ja olisi tehty vastaavalla tekniikalla, tai paremminkin sen puutteella!

### Suojelusenkeleitä piti olla paljon

Asian eräs varsin varteenotettava puoli on lentoturvallisuus. Kun kaikki on käynyt hyvin ja suojelusenkelit (heitä on pitänyt olla paljon) ovat tehneet tehtävänsä, on helppoa oleilla koneen ääressä ja mietiskellä ilmailumantiikkaa. Kuitenkin olisi syytä muistaa, kuinka olemattoman pieni mahdollisuus tällaisella luomuksella on selvitä hengissä. Päättalon tapaus-ta huipentaa vielä se, ettei hän saanut lentokoulutusta sanan varsinaisessa mielessä ollenkaan. Innokkaana lennokkipoikana hän tietysti hallitsi asian perusteet.

Tiira siis puhuttelee ilmailun harrastajaa monella tavalla. Se kertoo innosta ja onnistuneesta yrityksestä, mutta siihen sisältyy samalla varoitus. Samankaltainen yritys ei voi toistamiseen päättyä hyvin.