

Kolmen vuosikymmenen takaa.

“Lentokone ja laskuvarjo“ v. 1894.

”Jos siivet sais” —
”jos olisiin lintu.”

Kyläkirjaston Kuvalehden N:ossa 9 v:lta 1894 on ensimmäinen, suomalaisissa lehdissä tapamaani, kuvallinen selostus sen ajan lentokoneesta ja laskuvarjosta. Kirjoituksen otsikkona on ”Lentokone ja laskuvarjo” ja alkaa se tämän kirjoituksen alussa olevilla, runollisilla säkeillä.

Mainittu Kyläkirjaston Kuvalehti ilmestyi Jyväskylässä maisteri ja lehtori K. J. Gummeruksen toimittamana ja kustantamana, ollen se aikanaan erittäin hyvin ja arvovaltaisesti toimitettu, m. m. avustajina sen ajan huomatuimmat kynä- ja tietomiehet. Siksi lienee mielenkiintoista nykyajan ihmisillekin tutustua lehden julkaisemiin kuviin ja arveluihin lentokoneesta ja lennon mahdollisuuksista kuudenneljäntä vuoden takaa katseltuna.

Kirjoituksessa tehdään ensinnä laajasti selkoa lentovälineiden ja ”lentoajatuksen” kehityksestä aina kreikkalaisesta Daidaloksesta ja hänen pojastansa Ikaroksesta asti, kunnes päädytään ajan lentotekniikan viimeisimpiin saavutuksiin. Kuka lieneekin nimimerkittömän kirjoituksen taakse kätkeytynyt kirjoittaja, ei hänellä ole uskoa lennon onnistumisesta, epäuskoaan perustellee

kirjoittaja m. m. näin: ”Ilma on niin ohutta ainetta, että se tekee liian vähän vastustusta hänen koneensa liikkeelle. On koetettu ottaa ihmisvoimain puutetta korvaamaan tuo kaikkivoipa höyry; mutta turhat ovat olleet kaikki nämäkin yritykset. Höyrykoneen ja lämmitysaineiden paino on suurempi kuin mitä koneen voima jaksaa liikuttaa.”

Tämän jälkeen kertoo kirjoittaja, miten kaikista epäonnistumisista ja pettymyksistään huolimatta, eivät ihmiset ole kuitenkaan heittäneet kaikkea menestyksen toivoa, mitä osoittaa seuraavakin: ”Lehtemme 69:llä sivulla oleva kuva näyttää erään saksalaisen Otto Lilienthal’in rakentaman lentokoneen. Berliinin läheisyyteen on hän kokeitaan varten rakentanut tornin, jonka katto on 10 metriä ympärillä olevaa tasankoa korkeammalla. Koneen siippipinta on 14 neliometriä; siivet ovat serttinkikankaasta, raamit ja muut niiden muodolle tarpeelliset osat pajusta. Ohjausta varten on koneessa 2 metriä pitkä pyrstö, jota nuoralla käännellään. Lentoyritykset tehtäessä otetaan tornin katolta vauhti ja tartutaan siipiä yhdistävään vaakasuoraan tankoon, jolla siipiä myös liikkeessä pidetään. Yhtä vähän kuin Besnierkään saa Lilienthal itseensä ilmassa pysytellyksi; hitaasti painuu kone maata kohti. Kumminkin on

hän tornistaan päässyt lentämään 50 metrin päähän, ja kun hän teki kokeita 80 metrin korkuisilla Rathenow-vuorilla, sai hän lentoratansa aina 250 metrin pituiseksi.”

Lopuksi siirtyy selostus ”laskuvarjoon”, minkä suhteen jo 36 vuotta sitten näyttään päästyn paljon pidemmälle, mitä olj asianlaita lentokoneeseen nähden, mutta antakaamme kirjoittajan itsensä kertoa: ”Jos ilman vastustusvoima, kuten näkyy, on liian pieni tehdäkseen mahdolliseksi koneita, joilla pääsisi ylöspäin, on se sitävastoin kylin suuri laitoksia varten, joilla hitaasti pääsee laskeutumaan alas. Yksinkertainen sellainen on n. s. laskuvarjo, joka ilmapallossa purjehtijoilla usein on mukana, voidakseen onnettomuuden sattuessa pelastua. Semmoisen kuvan näemme lehtemme 68:lla sivulla. Se on suuren — läpimitalleen vähintään 5 metrin laajan — sateenvarjon muotoinen. Keskipisteen alapuolelle on käyrästä tehty laitos, jossa pysytellään kiinni ja vaipan huipussa on pieni reikä, josta ilma pääsee virtaamaan pois; se on tarpeen, jotta koneen kulku tulisi vakavaksi. Ensimmäisinä sekunteina laskeutuu varjo hirveää vauhtia, mutta vähitellen se hiljenee ja käy tasaiseksi, tehden mahdolliseksi vaarattoman laskeutumisen.”

M. A. K.