

Toinen „elämänhyppy“ laskuvarjolla Suomessa.

Kuten tunnettua, sattui tammik. 29 p:nä Sipoossa meillä tähän asti sattumattomanlainen lentovaurio, joka koneen tosin tuhoutuessa päättyi kuitenkin lentäjän ”elämänhyppyyn” engl. Irvin-laskuvarjolla. Kone oli uusi, Valtion lentokonetehdaalla ins. A. Ylisen konstruoimana rakennettu harjoituskone ”Tuisku”. Lentäjä tehtaan koelentäjä, res. luutn. vp. Uuno Mäkelä.

Tämä kone oli ensimmäinen tyyppiään ja valmistui se vuoden vaihteessa. Sillä oli tähän mennessä suoritettu noin 20 tuntia koelentoja koneen lento-ominaisuuksien ja lentosaavutusten selville saamiseksi. Kokeissa saadut tulokset osoittivat koneen olevan lento-ominaisuuksiltaan ja lentosaavutuksiltaan hyvän. Varsinaisista tyyppikokeista oli jäljellä enää syöksykokeet, joita suoritettaessa vaurio tapahtui. Luutnantti Mäkelä suoritti kokeet saamiensa ohjeiden mukaisesti ensiksi pienemmillä nopeudella lisäten sitä toisessa syöksyssä 340 kilometriin asti. Todettuaan koneen toimivan moitteettomasti, ryhtyi hän suorittamaan kolmatta syöksyä 2,000 metrin korkeudessa ja noin 80 asteen kulmassa. Nopeuden noustua 350 kilometriin asti tunnissa tunsii ohjaaja, että siivissä syntyi hyvin nopea-jaksoinen värähdysliike. Tämän johdosta hän ryhtyi oikeasemaan konetta syöksystä tarkastaen samalla siivissä tapahtuvia ilmiöitä. Tällöin totesi hän värinäliikkeen kasvavan silmänräpäyksellisen nopeasti niin suureksi, että siiven keskiosassa syntyvä aaltoliike näytti olevan noin 10 sentin laajuisen. Välittömästi tämän jälkeen alkoi luutnantti Mäkelä valmistautua hyppäämään tarpeen tullen pois koneesta, mutta ei ehtinyt vielä avata syöksyvyötä ennenkuin voimakas svssä heitti hänet ulos koneesta. Ennen koneesta pois sinkoutumistaan ehti ohjaaja nähdä siivistön murskautuvan. Todettuaan

sinkoutuneensa ilmaan hän turvautui laskuvarjoon jonka avulla tuli vahingoittumattomana alas.

Sen kautta, että ohjaaja pelastui vaurioitta, voitiin tapaus selvittää hänen antamansa kuvauksen perusteella. Ohjaajan selostuksesta käy ilmi, että koneen saavutettua 350 km tunti-nopeuden sen siivistöön syntyi värähdysliike, joka johtuu eräitten aerodynaamisten seikkain ja koneen rakenteen keskinäisestä vuorovaikutuksesta. Ilmiö tunnetaan lentokonerakennuksessa nimellä ”flutter”. Se esiintyy suurilla nopeuksilla lennettäessä, siis erikoisesti syöksyissä, ja on sen selvittämiseen alettu kiinnittää enemmän huomiota vasta viime vuosina suurten lentonopeuksien tultua yleisemmiksi.

Tätä ilmiötä koskevat tiedot perustuvat toistaiseksi pääasiassa kokemuksiin sellaisissa vaurioissa kuin meillä nyt on sattunut.

Tehden havaintojaan tarkasti loppuun asti, on ohjaaja toiminut erikoisen kylmäverisesti.

*

Luutn. Mäkelä on näin ollen toinen varsinaisen ”elämänhyppyn” suorittamaan joutunut lentäjämme. Ensimmäinen on kuten muistetaan, luutn. Blomquist, joka ohj. koulussa ollessaan parisen vuotta sitten joutui jättämään koneen ja turvautumaan laskuvarjoonsa.

Ensi numerossa tulee luutn. Mäkelä omakohtaisesti selostamaan tapauksen lentäjän kannalta huomioituna. Samoin saamme tilaisuuden erikoiskirjoituksessa selostaa k.o. flutter-ilmiötä tarkemmin.

Mainittakoon, että jokseenkin samoihin aikoihin sattui Englannissa Avro-koneella täsmälleen samanlainen lentovaurio.