

Ilmailumuseoyhdistyksen Tiistaikerhon työraportti

I.V.L. D 26. HAUKKA I (HA-39) KONSERVIOINTIPROJEKTI: KEVÄTKAUSI 2015

Lassi Karivalo



Haukka maaliskuussa 1927

JOHDANTO

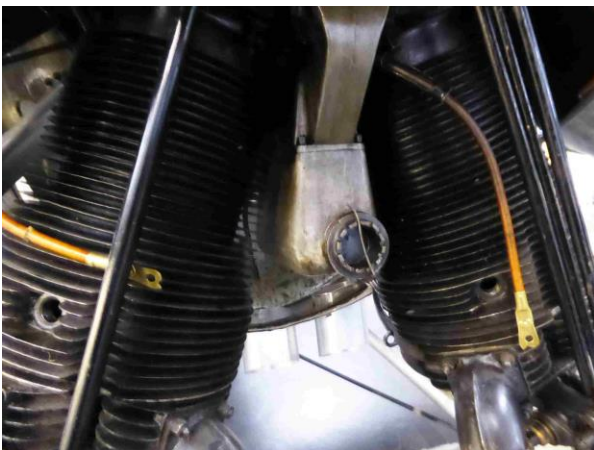
Jouluuun 2014 mennessä Haukan konservointi- ja korjausurakka oli saatu pääosin päätökseen. Kone oli tuolloin koottuna esillä Suomen Ilmailumuseon välihallissa ”Hylyistä helmiksi”-näyttelyssä. Silti Haukkaa varustettiin sen näyttelyssä ollessakin. Työtä oli vielä tehtävänä mm. moottorin osalta. Sen lisäksi Hau-

kasta puuttuivat mm. siipien lamellit. Jos Haukkaan sopivat lamellit löydettäisiin, ne asennettaisiin Haukassa nyt olevien siipiä kannattavien vaijerien tilalle. Myös nopeusmittariin venturiinputken asennus on vielä tekemättä.

MOOTTORI

Suojuspeltien asentaminen

Jatkettiin ennen joulua kesken jäänyttä moottorin suojuspeltien asentamista. Tuolloinhan kahta alimmaista suojuspeltiä ei saatu paikoilleen alimpien sylinterien välissä olevan paluuöljypumpun vuoksi. On siis todennäköistä, että Haukassa käytetyt Gnome et Rhone Jupiter -moottorit olivat tältä osin rakenteeltaan erilaisia, kun Haukkaan nyt asennettu moottoriyksilö.



Suomen Ilmailumuseon keskiviikkokerholaiset irrottivat paluuöljypumpun, jotta kaksi

alinta moottorin muotosuojuspeltiä saadaan asennettua paikalleen.

Pumpun irrottamisen jälkeen tiistaikerholaiset yrittivät asentaa kahta alinta suojuspeltiä, mutta pumpun poistamisesta huolimatta siinä ei kunnolla onnistuttu. Ikään kuin muotopeltien sylinteriä ympäröivä aukko olisi liian pieni.



Pohdittiin, ovatko käytössämme olevat suojuspellit oikeat. Haukasta otettujen valokuvien perustella oli kuitenkin ilmeistä, että käytössämme ovat Haukan moottorissa alun perin käytetyt suojuspellit.

Lopulta ongelma ratkesi. Suojuspellit oli laitettu paikoilleen väärässä järjestyksessä, vaikka ne oli kertaalleen esikoottu lattiaa vasten ja numeroitu. Järjestys oli kuitenkin väärä.



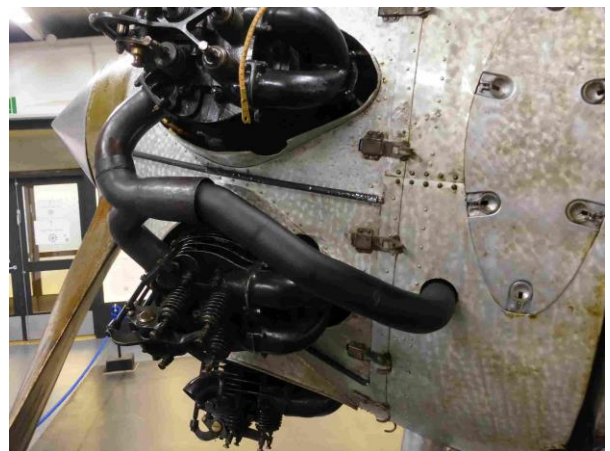
Kun pellit saatiin oikeaan järjestykseen, niiden asentaminen onnistui. Suojuspellit olisi pitänyt nyt merkitä sylinterien mukaan,

jotta niiden järjestys olisi tiedossa, kun seuraavan kerran suojuspeltejä asetetaan paikoilleen. Sylinterien mukaista numerointia ei kuitenkaan tehty, koska moottorin jo ollessa kiinni Haukassa sylinterien numerointi ei selvinnyt.



Kaasuttajan lämmönvaihdin

Keskiviikkokerholaiset kiinnittivät moottorin virranjakajan metalliset suojukset. Niin ikään he tekivät moottoriin siitä puuttuvan kaasuttajan lämmönvaihtimen. Malli alkuperäisen mukaisen lämmönvaihtimen tekemiseen saatiin Haukasta otetuista vanhoista valokuvista. Alkuperäinen lämmönvaihdin koostuu kahden sylinterin pakoaukoista lähtevästä pakoputkesta. Tämä pakoputki johdetaan moottoriputken läpi kaasuttajan vieritse. Kuuma pakoputki toimii Haukan moottorin kaasuttajan lämmittäjänä.



Uusi lämmönvaihtimena toimiva pakoputki valmistettiin auton pakoputken osista. Putki

oli läpimitaltaan juuri sopiva työnnettäväksi moottorin kahden sylinterin päistä lähtevään alkuperäiseen Y-muotoiseen putkiliitokseen. Tästä liitoksesta putki vietiin moottoripukissa olevan reiän kautta moottoripukin sisälle, jossa se yhdistettiin alkuperäiseen ja moottoripukin vastakkaiselta puolelta ulostulevan pako-putken päähän.

LAMELLIEN ASENTAMINEN

Käynti Hallinportti Ilmailumuseossa

Tammikuussa käytiin Hallinportti Ilmailumuseossa etsimässä Haukka I:n siipiin sopivia lamelleja, jotta nyt Haukan siivissä olevat vaijerit voitaisiin korvata aidoilla lamelleilla. Museon pihalla olevassa kontissa oli lamelleja useita nippuja ja niistä löydettiin lähes tarpeellinen määrä sekä lepo- että lentolamelleja Haukan siipiin asennettaviksi.



Jonkun verran asentamistyö tulee edellyttämään lamellien pituuksien ja kiinnikkeiden ”säättämistä”, mutta hyvä oli, kun lamelleja ylipäänsä löytyi. Lamellit eivät alkuperäisiä Haukassa käytettyjä, mutta malliltaan Haukkaan ajallisesti sopivia. Puhdistettiin kaikki Hallinportti Ilmailumuseosta tuodut lamellit liasta ja rasvasta.

KLG-sytytystulpat

Puuttuvia alkuperäisen KLG -sytytystulpan kopioiden tekemistä on jatkettu Haukan Gnome et Rhone Jupiter -moottoriin asennettaviksi.



Lamellien asentaminen Haukkaan

Tiistaina 27. tammikuuta aloitettiin lamellien asentaminen ”Hylyistä helmiksi” -näyttelyssä esillä olevaan Haukka I -hävittäjään. Lepo-lamelleja tulee siipien etureunaan kaksi ja takareunaan yksi. Lentolamelleja tulee puolestaan siipien etureunaan kaksi ja takareunaan kolme kappaletta. Lamellit kiinnitetään ala- ja yläpäästään siivissä ja rungossa oleviin korvakkeisiin. Todettiin, että lamellien kierrepäissä olevat ja siten säädettävät hahlopidikkeet olivat liian ahtaat, jotta siivissä ja rungossa olevat kiinnityskorvakkeet saadaan mahtumaan hahlon sisään. Sen vuoksi kaikkien lamellien päissä olevien pidikkeiden hahlot jyrksittiin avarammiksi.



Aloitettiin siipien etureunaan tulevien lepolamellien asennus, koska lamellit olivat jo valmiiksi pituudeltaan sopivat.



Lamellien alapäävät tulevat kiinni alasiivissä oleviin korvakkeisiin ja yläpäävät yläsiiven tyvessä olevan korvakkeisiin. Kävi ilmi, että vain vasemman siiven etummainen lepolamelli voitiin asentaa suunnitellusti. Sen sijaan muiden lepolamellien yläpäättä ei saatu kiinnitettyä rungossa yläsiiven tyvessä olevaan korvakkeeseen. Yläsiipien alapinta on niin lähellä korvaketta, ettei lamellin pään hahlopidikkeen lukitsevaa lukkotappia saada pujotettua paikoilleen. Lamelli olisi pitänyt kiinnittää paikalleen ennen yläsiipien asentamista, mutta sinä vaiheessa lamelleja ei vielä ollut käytettävissä. Tämän vuoksi jouduttiin nämä lamellit korvaamaan uudestaan vaijereilla.



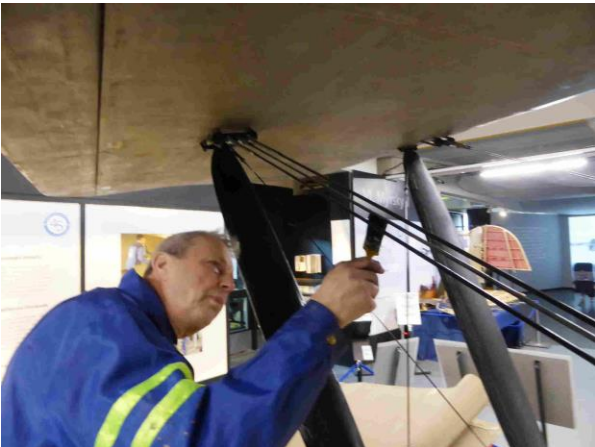
Takimmaisten lepolamellien asennus onnistui suunnitellusti, joskin ne jouduttiin ensin lyhentämään oikeaan pituuteensa. Onneksi lamellien kummassakin päässä oli niin pitkät kierteet, että lamelli saatiin oikeaan pituuteensa katkaisemalla pala lamellin kummastakin päästä. Tämän jälkeen lamellit saatiin asennettua paikoilleen. Kakkien lentolamellin asentaminen onnistui hyvin.



Tämän jälkeen laitettiin paikalleen siipien streevojen väliin tulevat ristikkäin menevät ohuemmat lamellit. Sitä ennen puhdistettiin lamellien päissä olevat kierteet, jotta kierteissä olevat pidikkeet toimisivat hyvin ja lamelleja voidaan kiristää kierteissään kiertämällä.



Lamellit olivat hieman liian pitkät, jonka vuoksi lamelleja lyhennettiin sopivan mittaisiksi. Tällä kertaa ei olisi riittänyt lamellin lyhentäminen kierrepäitä katkaisemalla, vaan lamelleista jouduttiin ottamaan pätkä pois ja hitsaamaan sitten lamelli ehjäksi. Lamellin päissä olevia hahlopidikkeitä jouduttiin vielä suurentamaan, ennen kuin ne saatiin asennetuksi streevassa oleviin korvakkeisiin.



VENTURIPUTKI

Haukasta puuttui oikeanpuoleisessa streevassa kiinni ollut nopeusmittarin venturiputki. Keski-Suomen Ilmailumuseosta saatiin ”venturiputkitarjokas” Haukkaan asennettavaksi. Venturiputki oli kuitenkin liian suurikokoinen eikä vastannut muutoinkaan Haukassa alun perin ollutta venturiputkea, joten sitä ei Haukkaan asennettu. Yllätykseksi Suomen Ilmailumuseon kokoelmista löytyi juuri Haukassa käytetyn näköinen venturiputki. Venturiputki asennettiin Haukan oikean puoleisten

Kun kaikki lamellit asennettu oli paikoilleen, ne maalattiin mustaksi Isotrol -lakalla. Lamellien pintaan tuli kaunis kiiltävä musta lakka-pinta.

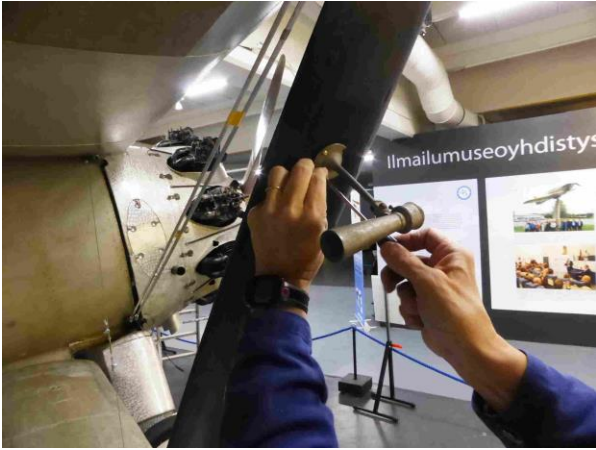
Lamellien resonanssia estävät tangot

Viimeisenä tehtiin lamellien värähtelyä estävät tangot pyöreästä 2 cm halkaisijasta pyöreästä puutangosta. Tanko asennettiin kummankin siiven lamellien risteyskohtaan yhdistämään lamellit toisiinsa. Puutankoon koverrettiin kullekin lamellille syvennys ja lamellit kiinnitettiin puutankoon syvennysten yli kiinnitetyillä alumiinilistoilla. Lopuksi puutanko maalattiin mustalla maalilla.



siipien etummaiseen streevan ulkosyrjään 1/3 streevan yläpäästä.

Pohdittiin, kuinka venturiputkesta saisi johdettua ohuen kupariputken Haukan ohjaamon nopeusmittariin. Ongelmana on se, ettei alaikä yläsiivestä löytynyt selviä merkkejä, kuinka alkuperäisestä venturiputkesta olisi vedetty yhdysputki ohjaamon nopeusmittariin.



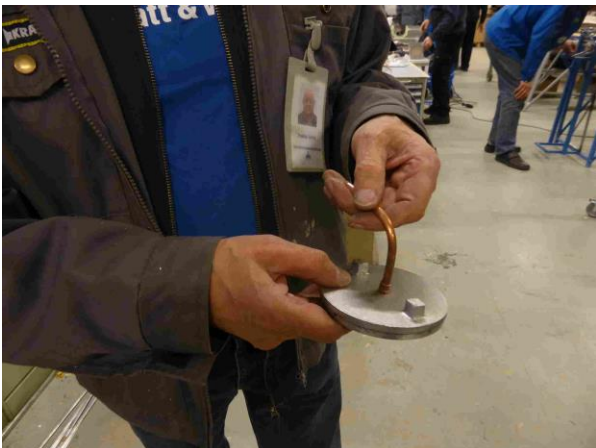
Oikean yläsiiven jättöreunasta löytyi muutama tyhjä ruuvinreikä, jotka saattaisivat olla yhdysputken kiinnityskorvakkeiden ruuvien jälkiä. Tällöin venturiputkesta vedetty kupari-putki olisi kulkenut ensin streevaa ylös ja sitten yläsiiven alapintaa pitkin siiven jättöreunan, jota pitkin putki olisi kulkenut suoraan kohti koneen runkoa ja rungossa olevasta pienestä reiästä ohjaamon nopeusmittariin.



Tultiin johtopäätökseen, että asennetaan venturiputkesta nopeusmittariin menevä putki paikoilleen vain alkupäästään eli ainoastaan venturiputkesta pitkin streevaa yläsiiven alapintaan, muttei siitä eteenpäin. Tämä siksi, koska meillä ei ole varmaa tietoa putken kulkusta sitä eteenpäin. Putkeksi löytyi sopivaa 4 mm paksu alumiiniputki. Se kiinnitettiin streevaan alumiinisillä pidikkeillä ja venturiputkeen kumimuhvilla ja maalattiin mustaksi.

POLTTOAINETANKKIEN HUOHOTINPUTKET

Haukasta otetuista valokuvista käy ilmi, että yläsiivissä sijaitsevien polttoainetankkien korkkien keskeltä lähtee huohotinputki. Putki kulkee korkista kohti siiven johtoreunaa ja siitä johtoreunan yli kaartuen johtoreunan alapuolelle s-kirjaimen muotoisena. Huohotinputki koostuu kolmesta osasta; korkissa kiinni olevasta alkupäästä, johtoreunaan kiinnittyvästä loppupäästä sekä näiden välisestä yhdyskappaleesta.



Putken alku- ja loppupää ovat saman paksuisia kupari-putkea ja yhdyskappale astetta suurempaa, jotta huohotinputken alku- ja loppupää saadaan tiiviisti yhdysputken sisään. Löydettiin tarkoitukseen sopivaa kupari-putkea, josta tarvittavat osat kummallekin huohotinputkelle.

Kiinnitettiin kumpaankin korkkiin tuleva putken alkupää korkin keskellä olevaan reikään siten, että korkkia pystyy kiertämään putken ympärillä. Näin korkki voidaan kiertää auki putken alkupäätä irrottamatta. Johtoreunan ylitse menevä noin 80 cm pitkän putken kaareva muoto saatiin Haukasta otetuista vanhoista valokuvista. Putken muoto vielä mallinnettiin tarkemmin siiven johtoreunaan taivutetulla kuparilangalla. Kuparilanka mallina taivutettiin huohotinputken loppupää lopulliseen muotoonsa.

Siiven etureunaan kiinnitettävä huohotinputken osa putki juotettiin kiinni putken välikap-

paleeseen. Sen sijaan korkissa kiinni oleva huohotinputken alkupää vain työnnettiin tiiviisti välikappaleen sisään. Näin putken pään saa irrotettua polttoainetankin korkkia avattaessa. Kun kaikki oli valmista, kiinnitettiin kummankin siiven huohotinputket messinkipelistä tehdyillä pienillä putken ympäri taivutetuilla kiinnikkeillä paikoilleen. Putkista tuli vanhoissa Haukan valokuvissa näkyvien alkuperäisten kaltaiset putket.



HAUKAN ETURUNGON ALLA OLEVA HUOLTOAUKKO

Haukan eturungon alapuolella heti moottoripukin takana on kannellinen huoltoaukko, jonka läpi ryömimällä pääsee Haukan ohjaimon ja moottoripukin väliseen tilaan. Kiinnitettiin kunnostettu ja aukkoa peittävä alumiinipeltinen kansi paikoilleen. Kansi toimii samalla eturungon alapinnan muotosuojuksena. Kansi lukittiin putkisokilla rungon alareunan alumiinisiin muotosuojuksiin. Putkisokat ja kannen kiinnitys olivat varsinaisesti viimeinen Haukka I -hävittäjän konservointi- ja korjaushankkeessa tehty työ.



HAUKKA I HÄVITTÄJÄN PURKAMINEN HYLYISTÄ HELMIKSI NÄYTTELYSSÄ

Haukan konservointisopimuksessa oli maininta, että Haukka I palautetaan konservointihankkeen päätyttyä takaisin Vesivehmaalle Päijät-Hämeen Ilmailumuseoon. Hylyistä helmiksi -näyttely päättyi 22. maaliskuuta ja Haukka I purettiin osiinsa takaisin Vesivehmaalle kuljetusta varten.

Siipien irrotus

Haukan osiinsa purkaminen aloitettiin yläsiivistä. Poistettiin ensin yläsiivistä polttoainetankkien huohotinputket ja irrotettiin lentolamellit. Poistettiin rungon sisäpuolella olevat siiven kiinnityskorvakkeiden kiinnityspultit, jotta yläsiiven voi vetää irti rungosta. Yläsiipi tuettiin alapäin trukin piikkien varaan laiteulla alustalla.



Kun siipi oli kokonaan trukin lavan varassa, irrotettiin streevat, vedettiin yläsiipi käsivoimin irti runkokorvakkeista ja laskettiin alas lattialle. Lopuksi siipi laitettiin siipipukeille.

Näin meneteltiin myös toisen yläsiiven kanssa.



Sitten irrotettiin alasiivet. Ne tuettiin alapuolelta, jonka jälkeen siivestä irrotettiin lepola-mellit/vaijerit sekä siiven tyven sisäpuolella avattavien luukkujen kautta irrotettavat siiven kiinnityskorvakkeiden pultit. Nyt siipi voitiin vetää irti rungosta ja laittaa sipipukeille. Sama toistettiin toisen siiven osalta.

Pyrstöosan irrotus

Irrotettiin rungosta teräsputkirakenteinen pystöosa. Irrotus aloitettiin irrottamalla ensin sekä pyrstön vaneriset muotosuojukset sekä sivu- ja korkeusvakaajan ja kannuslusikan vaijerit.



Tämän jälkeen kiinnitettiin pyrstön putkirakenteeseen vahva tuki lastulevystä. Tuen ansiosta pyrstön putkirakenne pysyy koossa sen ollessa irrotettuna koneen rungosta. Tuettiin pyrstöä pinoojalla ja samalla irrotettiin pyrs-

tön ja rungon liitoksen kuusi pulttia. Nyt pyrstö voitiin vetää rungosta irti ja laittaa tuettuna lattialle.



Pyrstön irrotuksen jälkeen runko tuli etupainotteiseksi saattaen mennä ”nokilleen”. Sen vuoksi rungon peräpää laskettiin lattian vaaraan.



Ilman pyrstöä olevan rungon siirtelyn helpottamiseksi rungon ja pyrstön liitoksen pulttien

korvakkeisiin kiinnitettiin jalaksi kaksi pystyä metallitankoa. Rungon peräpäähän kiinnitettiin varmuuden vuoksi painot koneen nokilleen menon estämiseksi.

Haukan siirtopyörät

Omilla pyörillään seisten Haukan runko on etuosastaan liian korkea mahtuakseen kuljettavaksi kuorma-auton umpinaisella siirtolavalla Vesivehmaalle. Tämän vuoksi Haukkaan tehtiin vanerista pienemmät 20 cm halkaisijaltaan olevat siirtopyörät. Näin Haukka saadaan mahtumaan lavalle.

Pyörät valmistettiin niputtamalla yhteen neljä säänkestävästä 2 cm paksusta vanerista sahattua kiekkoa. Kiekot kiinnitettiin toisiinsa neljällä kiekot lävistävällä pulilla. Vanerikiekkoihin sorvattiin akselin mentävä reikä, jonka jälkeen pyörät laitettiin Haukan akselille Haukan varsinaisten pyörien tilalle.



Haukan moottorista jouduttiin vielä irrottamaan potkuri, sillä potkurillisena Haukka ei myöskään mahtuisi umpilavalle.

Haukka oli nyt saatu valmiiksi kuljettavaksi Vesivehmaalle.



HAUKAN KULJETUS VESIVEHMAALLE

Keskiviikkona aamupäivällä 8. huhtikuuta saapui Puolustusvoimien katettu kuorma-auto (siirtolavallinen) Suomen Ilmailumuseon pihaan hakemaan Haukka I:n runkoa, pyrstöä, pyöriä, potkuria ja muuta irtainta osaa Vesivehmaalle.

Kolmen tunnin työskentelyn jälkeen Haukan runko, pyrstökokonaisuus, pyörät, potkuri ja muut osat oli saatu lastatuksi ja kiinnitetyksi

liinoilla kuorma-auton katetulle siirtolavalle ja lava nostettiin auton kyytiin. Lastin huolellinen sitominen kiinni lavaan oli tärkeää, sillä siirtolava nousi lähes 45 asteen kulmaan, kun se nostettiin kuorma-auton kyytiin ja matka Vesivehmaalle alkoi. Lastin purku Vesivehmaalla onnistui myös hyvin ja lasti siirrettiin turvallisesti hallin sisään.



Tiistaina 14. huhtikuuta puolustusvoimain kuljetus saapui uudestaan Suomen Ilmailumuseoon. Nyt Vesivehmaalle kuljetettavaksi lastattiin Haukan siivet. Samalla kuljetuksella vietiin Keski-Suomen Ilmailumuseoon hiek-

HAUKAN KOKOAMINEN VESIVEHMAALLA 7.5.2015

I.V.L. D 26. Haukka I -hävittäjän kokoaminen näytteille Päijät-Hämeen Ilmailumuseon Vesivehmaan halliin ei olisi ollut mahdollista, ellei museosta olisi viety viikkoa aiemmin Puolaan lainaan Caudron-Renault C.R. 714 -hävittäjä. Näin Haukalle vapautui museohallista paikka kuin tilauksesta.

Niinpä keskiviikkona 6. toukokuuta Tiistaikerhon rautainen iskuryhmä suuntasi matkansa kohti Vesivehmaata kootakseen Haukan yleisön nähtäväksi. Auton peräkärystä matkasi mukana Haukan kokoamisessa tarvittavaa varustusta mukaan lukien yläsiipien paikalleen nostamiseen välttämätön pinoojanosturi. Urakkaan oli varattu kaksi päivää, sillä kokoaminen oli tehtävä Vesivehmaan museohallin ahtaissa olosuhteissa. Urakasta selvittiin kuitenkin päivässä, joskin ilta-myöhään siinä meni ennen kuin reissulta oli kotiin palattu.

Haukan kokoaminen aloitettiin kiinnittämällä Haukan runkoon teräsputkirunkoinen pyrstöosa. Vaikka Tiistaikerhossa pyrstö oli jo kertaalleen runkoon liitetty, kesti tovin, ennen kuin pyrstö saatiin oikeaan asentoon, jolloin pyrstö ja runko saatiin liitettyä toisiinsa kuu-

kapuhalletut ja maalatut Myrskyn runkokehikko sekä moottoripukki. Sinne toimitettiin myös Haukan nokalla olevan Gnome & Rhone Jupiter (No 560) moottorin triplex-kaasutin ja moottorista irrotettu alaöljypumppu.



della pultilla. Tämän jälkeen voitiinkin kiinnittää pyrstön ohjainvaijerit sekä pyrstön putkirunkoa suojaavat vaneriset muotosuojukset.



Siipien paikalleen kiinnittämiseksi Haukan ympärillä olevia museokoneita ja näyttelyesineitä piti siirrellä aina tilanteen mukaan, jotta saatiin riittävä tila toimia. Välillä oli kysymys vain senteistä, mahduttiinko jatkamaan Haukan kokoamista. Onneksi mukana Vesivehmaalle tuotiin Haukan pyörien alle laitettavat rullin varustetut tasot, joilla Haukkaa pystyi siirtelemään hyvin joka suuntaan. Myös

pumppukärky ja pinoajanosturi olivat museokoneiden siirtelyssä ahkerasti käytössä.



Ensin asennettiin Haukan alasiivet ja niitä kannattavat lepolamellit. Nyt lepolamellinen asennus sujui mallikkaasti, kun yläsiipi ei ollut lamellien yläpäiden kiinnittämistä haittaamassa. Kun alasiivet olivat paikoillaan, nostettiin kumpikin yläsiipi vuoron perään pinoajan piikkiin kiinnitetyn tason varassa asennuskorkeuteensa, jolloin siiven päädyssä olevat kiinnityskorvakkeet saatiin työnnettyä rungon sisällä oleviin pidikkeisiin ja liitos lukittua kiinnityspulteilla.



Kun ala- ja yläsiipiä yhdistävät tuet eli streevat olivat paikoillaan, kiinnitettiin lentolamelit. Lopuksi asennettiin paikoilleen yläsiipiin tulevat polttoainetankkien huohotinputket, streevaan kiinnitettävä venturiinputki sekä lamelleja yhdistävät ja niiden värähtelyä estävät tangot.



Kun moottoriin vielä asennettiin potkuri ja potkuriin spinneri, urakka oli tehty. Haukka I -hävittäjä oli nyt valmiina odottamaan Päijät-Hämeen Ilmailumuseon avautumista kesäkauteen ja sen myötä museokävijöiltä saamaansa ihailua.



LEHDISTÖTILAISUUS PÄIJÄT HÄMEEN ILMAILUMUSEOSSA 25.5.2015

Maanantaina 25. toukokuuta pidettiin Haukka I:n virallinen ”luovutustilaisuus” Päijät-Hämeen ilmailumuseossa Vesivehmaalla. IMY:n hallituksen puheenjohtaja Janne Salonen piti IMY:n puolesta puheen, jolla Tiistaikerhon konservoima ja korjaama Haukka I luovutettiin takaisin Päijät-Hämeen Ilmailumuseoon. Haukan vastaanottopuheen piti Lahden Ilmasillan puheenjohtaja Hannu Iivarinen kiittäen lämpimästi Ilmailumuseoyhdistyksen Tiistaikerhoa Haukka I:n konservointityöstä.



Haukka I on ensimmäinen Päijät-Hämeen ilmailumuseosta konservoitavaksi ja kunnostettavaksi viety lentokone, joka on kunnostuksen jälkeen palannut takaisin Päijät-Hämeen Ilmailumuseoon. Tähän mennessä koneiden kohtalona on ollut konservoinnin tai restauroinnin jälkeen päätyä näytteille muihin ilmailumuseoihin.



I.V.L. D.26 HAUKKA I -HÄVITTÄJÄN KONSERVOINTIHANKE - YHTEENVETO

I.V.L. D 26. Haukka I -hävittäjä on Suomen ilmailuhistoriallisesti arvokas. Kone on ensimmäisiä Helsingin Suomenlinnassa 1920-luvulla toimineen Ilmavoimien Lentokonetehtaan suunnittelemlia ja rakentamia kotimaisia hävittäjiä.



Haukka I -hävittäjän prototyypin ensilento oli maalikuussa 1927. Kone ei päässyt sarjavalmistukseen, koska Ilmavoimat päätyi Haukka I:n sijasta brittiläiseen Gloster Gamecock -hävittäjään.



”Kukkoa” lentokonetehdas rakensikin 15 koneen sarjan. Haukan taru jäi sen vuoksi lyhyeksi ja kone poistettiin Ilmavoimien koneluettelosta vuonna 1931.

Haukka I siirrettiin 1948 monien muiden poistettujen koneiden kanssa varastoitavaksi Vesivehmaan lentokentän halliin, josta hallista eli nykyisestä Päijät-Hämeen Ilmailumuseosta on sittemmin moni kone otettu konservoinnin tai entisöinnin kohteeksi.

Jo huonoon kuntoon mennyt Haukka I -hävittäjä tuotiin Päijät-Hämeen Ilmailumuseosta Suomen Ilmailumuseoon Ilmailumuseoyhdistys ry:n Tiistaikerhon konservoitavaksi syksyllä 2012. Haukan konservointi- ja korjaustyö saatiin Tiistaikerhossa päätökseen maaliskuussa 2015. Haukka I:n konservointi oli yhteistyöhanke. Käytännön konservointityöstä vastasi Tiistaikerho, mutta konservoinnin museaalinen vastuu oli Keski-Suomen Ilmailumuseolla. Myös yhteistyö Suomen Ilmailumuseon ja Päijät-Hämeen Ilmailumuseon kanssa oli kiinteä.

I.V.L. D.26 Haukka I (HA-39) - konservointiprojektiin käytettiin Tiistaikerhossa noin 7500 työtuntia. Se koostuu useiden kymmenien tiistaikerholaisten työsuoritteista. Koska konservointityö tehtiin kokonaisuudessaan talkootyönä, projektin euromääräiset kustannukset jäivät pieniksi. Tarvikkeiden ja materiaalien hankintaan käytettiin Ilmailumuseoyhdistyksen ja Suomen Ilmailumuseon kustantamina yhteensä n. 3000 euroa.

Haukka I -hävittäjää ei kunnostettu upoudeksi kuin tehtaasta juuri tulleeeksi, puhumattakaan lentävästä museokoneesta. Haukka I konservoitiin ja korjattiin vuoden 1931 asuunsa, jolloin Haukka poistettiin Ilmavoimien koneluettelosta. Koneen pinnat puhdistettiin, korjattiin koneen saamat vauriot, rakennettiin tuhoutuneen tai hävinneen tilalle uutta, täydennettiin koneesta puuttuvaa mittaristoa ja laitteita, laitettiin hallintalaitteet pääosin toimiviksi sekä asennettiin koneeseen moottori.

Konservointi- ja korjaustyö aloitettiin alasiivistä. Sen jälkeen oli vuorossa runko ja viimeisenä pahasti vaurioituneet yläsiivet. Alasiivissä suurin työ oli siiven vaneriverhoilun kymmenien reikien ja vaurioiden korjaus. Kuorirakenteisen rungon vaneriverhoilussa oli vain muutama reikä ja maalipinta hyvin säilynyt. Suurin työ oli rungon pyrstöosan sekä ohjaamon ruostuneiden laitteiden kunnostamisessa ja toimintakuntoon saattamisessa. Työtä oli runsaasti myös moottoripukin, moottoripukin suojuksen sekä laskutelineen puhdistamisessa ja korjaamisessa. Koko konservointiprojektin suurin haaste olivat yläsiivet. Ne olivat pahoin lahonneet. Tämän seurauksena suurin osa yläsiipien vaneriverhoilusta ja osa siiven rakenteesta jouduttiin uusimaan. Koneen uusitut vaneripinnat maalattiin alkuperäisen mukaisesti alumiinipronssi-pigmentillä sävytetyllä lakalla. Viimeiseksi Haukkaan asennettiin alkuperäinen, muttei toimintakuntoinen Gnome et Rhône Jupiter IV 9 Ab moottori potkureineen.

Konservoitu ja korjattu Haukka I -hävittäjä on esillä Asikkalassa Päijät-Hämeen Ilmailumuseossa

(<http://www.lahdenilmasilta.fi/museo.html>)
Lahti-Vesivehmaan lentopaikalla (EFLA).

Haukka I:n konservointiprojektista löytyy runsaasti tietoa Ilmailumuseoyhdistys ry:n internetsivujen (www.imy.fi) Haukka I -hävittäjän konservointiprojektin sivulla ja Tiistaikerhon blogikirjoituksissa. Haukasta ja sen konservointihankkeesta löytyy tietoa myös Feeniks -lehestä niin ”Tiistaikerhon siivellä” - palstalta kuin lehdessä julkaistuista artikkeleista ”I.V.L. D 26. Haukka I – Kone, joka ei täyttänyt sille asetettuja toiveita” osat 1 ja 2 (numerot 3/2014 ja 4/2014) sekä artikkelista ”I.V.L. D 26. Haukka I -hävittäjän konservointi Tiistaikerhossa” (numero 2/2015).