



Ilmavoimat

Ilmavoimien 1920-luvun lentokonetyypit

Caudron G.3



Caudron G.3 oli ranskalainen kaksipaikkainen koulukone, joka ensimmäisen maailmansodan alkaessa oli rintamakäytössä. Tyyppi pääsi sodan päätyttyä Suomessa vilkkaaseen koulutuskäyttöön, ja se kesti kovaakin käsittelyä. Eräskin yksilö korjattiin viidesti melko täydellisen vaurion jälkeen. Yksinkertainen rakenne mahdollisti sen. Koneen lempinimi oli niin meillä kuin muuallakin "Tutankhamon". Ilmavoimilla oli käytössä 19 konetta vuosina 1920–1924.

Kärkiväli: 13,4 m

Pituus: 6,4 m

Lentopaino: 630 kg

Suurin nopeus: 100 km/h.



Ilmavoimat

Spad S.34



Spad S.34 oli ranskalainen kaksipaikkainen koulukone. Ilmavoimien maakoneista se oli ensimmäinen, jossa oli rinnakkainistuttava ohjaamo. Koneet saapuivat Suomeen 1921 ja niillä lennettiin melko paljon vuosina 1922–1924, mistä johtuen niiden kunto huononi melko nopeasti. Spadien lento-ominaisuuksia pidettiin hyvinä. Ilmavoimien seuraava rinnakkainistuttava alkeiskoulukone olikin vasta vuonna 1958 käyttöön tullut Saab Safir.

Kärkiväli: 8,16 m

Pituus: 6,5 m:

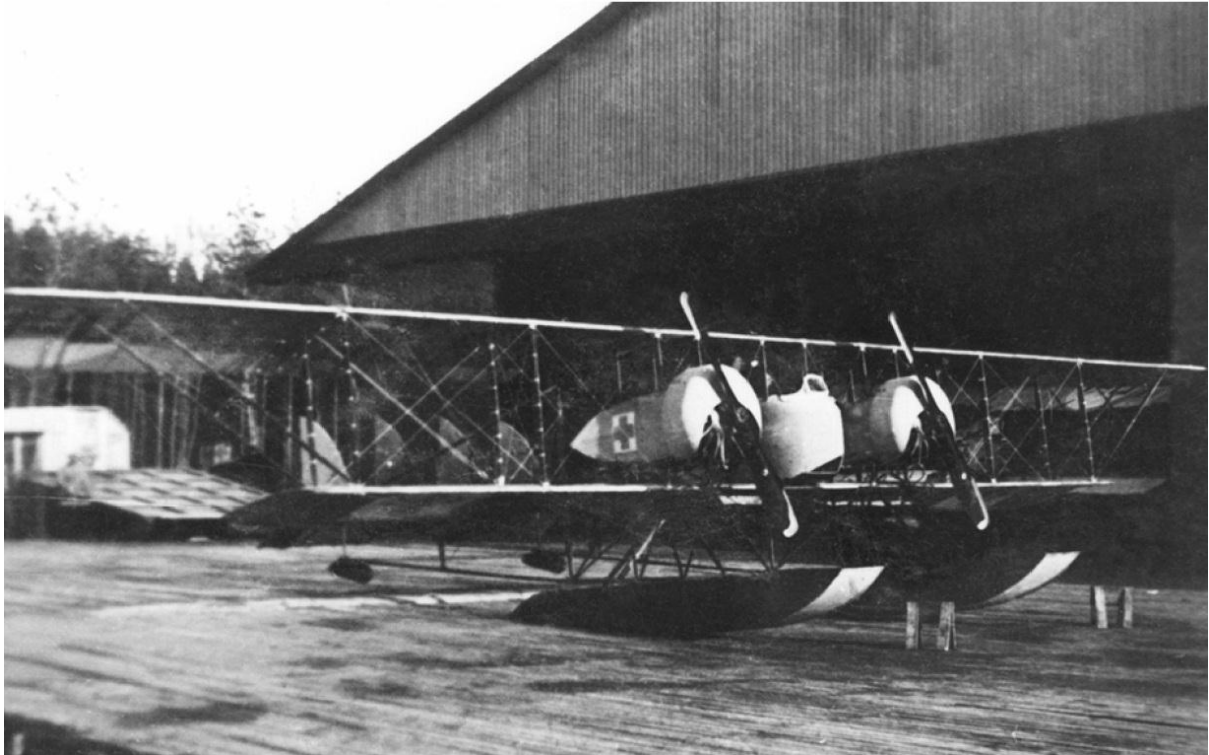
Lentopaino: 700 kg

Suurin nopeus: 130 km/h



Ilmavoimat

Caudron G.4



Caudron G.4 oli ranskalainen kaksimoottorinen ja kaksipaikkainen tiedustelu- ja pommituskone. Tyypin oli ensimmäisiä kaksimoottorisia maakoneita koko maailmassa. Sitä käytettiin ensimmäisessä maailmansodassa tiedusteluun ja päiväpommituksiin, kunnes Saksan paraneva hävittäjätorjunta ajoi sen pois rintamalta syksyllä 1916. Ilmavoimiamme ainoa G.4 saatiin yksityisen yhtiön vararikon seurauksena vuonna 1922, eikä sen lennoista ilmavoimissa ole tietoa.

Kärkiväli: 16,9 m

Pituus: 7,05 m

Lentopaino: 1 320 kg

Suurin nopeus: 130 km/h



Ilmavoimat

I.V.L. A.22



I.V.L. A.22 oli kaksipaikkainen meritiedustelukone, joka kehitettiin saksalaisen Hansa-Brandenburg W.33 -koneen piirustusten pohjalta. Tätä ilmavoimillemme erittäin merkittävää konetta tehtiin kotimaassa lisenssillä vuoteen 1926 mennessä 122 kappaletta. "Hansa" on Suomessa eniten valmistettu sotilaskone. Sen lento-ominaisuuksia pidettiin hyvinä, mutta ikääntymisen myötä paino nousi ja lentoonlähdössä tyynellä oli ongelmia. Tyypin käyttö oli vilkasta ja monipuolista, Ilmavoimilla oli 120 konetta vuosina 1922–1936.

Kärkiväli: 15,85 m

Pituus: 11,10 m

Lentopaino: 2 124 kg

Suurin nopeus: 170 km/h



Ilmavoimat

L.V.G. C.VI



L.V.G. C.VI oli saksalainen kaksipaikkainen tiedustelukone, joka valmistui rintamakäyttöön 1918. Kaksi konetta ostettiin Ruotsista Suomeen siviilikäyttöön, mutta toiminnan osoittaututtua kannattamattomaksi ne myytiin ilmavoimille vuoden 1922 lopussa. Toinen tuhoutui pian, käyttöajaksi jäi vain vajaa puoli vuotta. Toisen lennoista ilmavoimissa ei ole varmaa tietoa, mikä osoittanee koneiden teknisen kunnan tasoa niitä vastaanotettaessa.

Kärkiväli: 13 m

Pituus: 7,45 m

Lentopaino: 1 390 kg

Suurin nopeus: 170 km/h



Ilmavoimat

Gourdou-Leseurre GL-21 B2 ja GL-22 B3



Gourdou-Leseurre GL-21 B2 ja GL-22 B3 olivat ranskalaisia yksipaikkaisia hävittäjiä. Niistä muodostettiin ilmavoimien ensimmäinen täysivahvuinen hävittäjälaivue ja niillä luotiin suomalaisen hävittäjäkoulutuksen pohjaa. Lento-ominaisuuksiltaan hyvät "Gurduut" olivat vilkkaassa käytössä vuodesta 1923 lähtien, mutta rakenne ei ollut järin kestävä ja koneet siirrettiin harjoituskoneiksi 1927. Viimeinen kahdestakymmenestä koneesta poistettiin vuonna 1931.

Kärkiväli: 9,62 m

Pituus: 6,63 m

Lentopaino: 960 kg

Suurin nopeus: 190 km/h



Ilmavoimat

Martinsyde F.4 Buzzard



Martinsyde F.4 Buzzard oli brittiläinen yksipaikkainen hävittäjä, joka nipin napin jäi ehtimättä ensimmäiseen maailmansotaan ja jonka hävittäjien parhaimmiston se olisi ilman muuta kuulunut. Ilmavoimille tilattiin vuonna 1923 yksi kone vertailukoneeksi, ja vuonna 1927 hankittiin 14 lisää korvaamaan Gourdou-Lesurrea. "Martinsaikkari" tunnettiin hyvänä koneena. Suomen ilmavoimamuseossa Tikkakoskella oleva MA-24 on ainoa maailmassa säilynyt Martinsyde-lentokone koko tehtaan tuotannosta. Ilmavoimien 15 Martinsydea olivat käytössä vuosina 1923–1939.

Kärkiväli: 9,98 m

Pituus: 7,71 m

Lentopaino: 1 265 kg

Suurin nopeus: 230 km/h



Ilmavoimat

Fokker D.10



Fokker D.10 oli alankomaalainen yksipaikkainen hävittäjä, jota hankittiin ilmavoimille vuonna 1923 yksi kappale vertailuja varten. Koneen ketteryys todettiin huonoksi eikä rakenne kestänyt kaikkia taitolentoliikkeitä. Tähän mennessä ei Suomen Ilmavoimilla ole ollut hävittäjää, joka olisi ylittänyt Fokker D.10:n 14 metrin jännevälin. Fokker D.10 ja Martinsyde olivat Suomessa ensimmäiset lentokoneet, jotka vaakalennossa ylittivät nopeuden 200 km/h. "Faneeri-Fokkeri" tuhoutui vuonna 1926.

Kärkiväli: 14 m

Pituus: 8 m

Lentopaino: 1 246 kg

Suurin nopeus: 225 km/h



Ilmavoimat

Caudron C.60



Caudron C.60 oli ranskalainen kaksipaikkainen koulukone, joita oli Ilmavoimilla käytössä 64 kappaletta vuosina 1923–1936. Nämä merkittävät koneet olivat vilkkaassa käytössä, ja tyyppiä pidettiin turvallisena koulukoneena, joka oli vielä taitolentokelpoinenkin. Useat "Umpirunko-Caudronit" rakennettiin käytännössä uudestaan vaurioiden jälkeen jopa kahteen–kolmeen kertaan.

Kärkiväli: 10,24 m

Pituus: 7,8 m

Lentopaino: 862 kg

Suurin nopeus: 150 km/h



Ilmavoimat

Caudron C.59



Caudron C.59 oli ranskalainen kaksipaikkainen jatkokoulutuskone. Käytännössä se poikkesi C.60:stä vain painavamman ja tehokkaamman moottorinsa osalta. Edeltävään malliin verrattuna koneen nopeus kasvoi hieman, mutta nousunopeus huononi ja lentoaika lyheni. Suomen ilmavoimat sai kolme konetta vuoden 1923 lopulla. Ne tuhoutuivat numerojärjestyksessä niin, että viimeisen vuoro oli 1931.

Kärkiväli: 10,24 m

Pituus: 7,8 m

Lentopaino: 988 kg

Suurin nopeus: 170 km/h



Ilmavoimat

Adaridi



Adaridi oli insinööri **Boris Adaridin** suunnittelema kotimainen yksipaikkainen kevytkone, eli avionette. Se pohjautui osittain Gluhareffin veljesten liitokoneisiin, ja toinen heistä, **Mihail Gluhareff**, oli projektin taustahahmona. Pääsyyinä koneen täydelliseen epäonnistumiseen oli liian heikko 12 hevosvoiman moottori. Sen teho ei riittänyt alkuunkaan vuonna 1924 tehdyissä lentoyrityksissä.

Kärkiväli: 11,6 m

Pituus: 5,3 m

Lentopaino: 260 kg

Suurin nopeus: 106 km/h



Ilmavoimat

I.V.L. C.24



I.V.L. C.24 oli yksipaikkainen kotimainen hävittäjä, jonka suunnittelutyötä johti insinööri **K.W. Berger**. Tuloksena oli muuten lupaava ja laskennalliset arvot täyttävä prototyyppi, mutta kelvoton birotatiivimoottori pilasi koko projektin. Kun moottorin omituisuudet saatiin oiottua, oli mielenkiinto lentokonetta kohtaan jo loppunut. Ainoan koneen koelennot tapahtuivat vuonna 1924.

Kärkiväli: 9,5 m

Pituus: 7,14 m

Lentopaino: 870 kg

Suurin nopeus: 200 km/h



Ilmavoimat

I.V.L. C.VI.25



I.V.L. C.VI.25 oli I.V.L. C.24:stä kehitetty kotimainen yksipaikkainen hävittäjä. Ainoalla prototyypillä lennettiin vuonna 1925. Päätymisen samaan moottorityyppiin kuin edeltäjässä toi myös C.VI.25:lle saman kohtalon ja kohtelun. Myönteisiä kehitysnäkymiä ei koneelle ollut halpojen, mutta käytössä kelvottomien voimalaitteiden takia.

Kärkiväli: 9,5 m

Pituus: 6,9 m

Lentopaino: 843 kg

Suurin nopeus: 210 km/h.



Ilmavoimat

Morane-Saulnier M.S.50C



Morane-Saulnier M.S.50C oli ranskalainen kaksipaikkainen koulukone. Se oli tyypillinen Morane-Saulnier -tehtaan parasol-konstruktio, jossa siipi oli tuettu ylös rungosta. M.S.50. -koneen lento-ominaisuudet olivat hyvät ja se oli erittäin suosittu ohjaajien keskuudessa. Taitolentoa sen rakenne ei kuitenkaan kestänyt. Ilmavoimilla oli käytössä vuosina 1925–1932 kuusi konetta.

Kärkiväli: 11,7 m

Pituus: 7,6 m

Lentopaino: 860 kg

Suurin nopeus: 170 km/h.



Ilmavoimat

Koolhoven F.K.31



Koolhoven F.K.31 oli alankomaalainen kaksipaikkainen tiedustelukone. Ilmavoimat tilasi asiaan tarkemmin perehtymättä kuusi konetta ja hankki valmistuslisenssin. Koneet saatiin seuraavana vuonna ja todettiin välittömästi kehoiksi, rakenteeltaan heikoiksi ja hengenvaarallisiksi. Neljä kotimaista konetta valmistettiin ja ne olivat vielä koneen alkuperämaassa valmistettujakin huonompia. Poikkeuksellisen vähäisen sekä varovaisen käytön johdosta välttyttiin ihmishenkien menetyksiltä, ja vuonna 1926 alkanut 12 koneen käyttö päättyi 1932.

Kärkiväli: 13,7 m

Pituus: 8,1 m

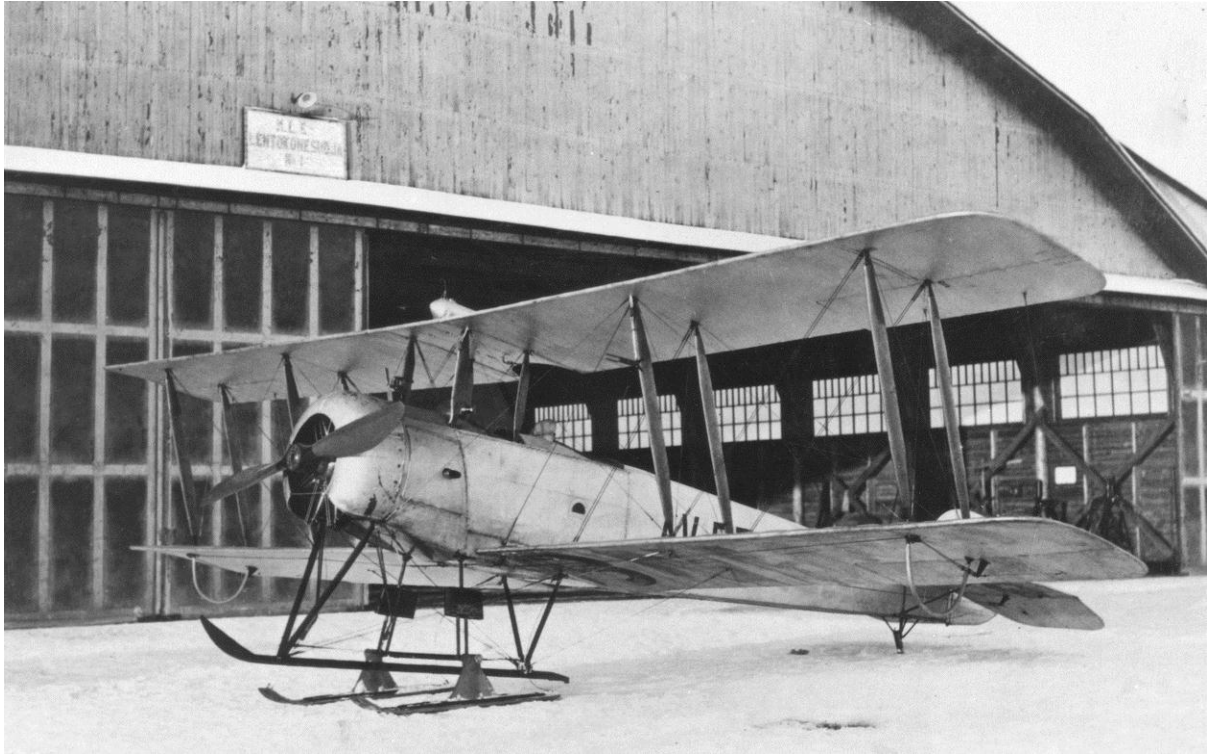
Lentopaino: 2 300 kg ja

Suurin nopeus: 185 km/h



Ilmavoimat

Avro 504K



Avro 504K oli brittiläinen kaksipaikkainen koulukone. Koneita valmistettiin Isossa-Britanniassa ensimmäisen maailmansodan aikaan yli 8000 kappaletta, ja lisäksi sitä tehtiin kuudessa maassa lisenssillä. ”Hullunvarmana” koulukoneena tunnettu Avro oli käytössä monissa maissa toiseen maailmansotaan saakka. Suomeen hankittiin yksi kone kokeilutarkoituksiin 1926, ja se oli käytössä vuoteen 1930.

Kärkiväli: 10,8 m

Pituus: 8,85 m

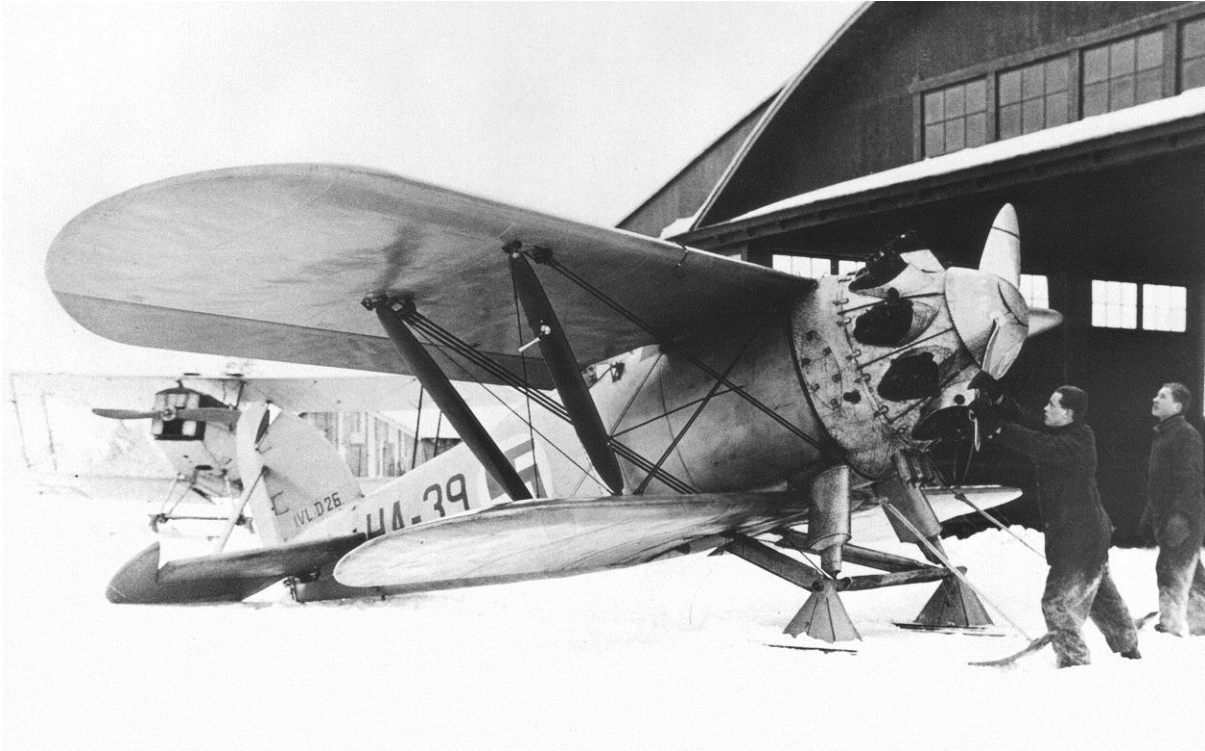
Lentopaino: 832 kg

Suurin nopeus: 153 km/h



Ilmavoimat

I.V.L. D.26 Haukka I



I.V.L. D.26 Haukka I oli yksipaikkainen, insinööri **K.W. Bergerin** suunnittelema kotimainen hävittäjä. Rakenteeltaan tämä pieni kone oli varsin omintakeinen. Runko oli edistyksellisesti vanerikuorirakennetta ja siivetkin oli verhottu vanerilla. Koneen lento-ominaisuudet, rakenneviat, huono näkyvyys ja taipumus vaikeasti oikenevaan lattakierteeseen olivat kuitenkin poistoon johtaneita ja varsin riittäviä syitä. Ainoan koneen lennot tapahtuivat vuonna 1927.

Kärkiväli: 9,6 m

Pituus: 6,6 m

Lentopaino: 1 290 kg

Suurin nopeus: 249 km/h



Ilmavoimat

I.V.L. K.1 Kurki



I.V.L. K.1 Kurki oli nelipaikkainen kotimainen kuljetus- ja koulutuskone. Insinööri **A. Järvisen** suunnittelemalla koneella lennettiin koelentoja vuonna 1927 yhteensä kolmetoista tuntia. Kurki ei osoittautunut kehityskelpoiseksi, ja niin ylipainoista "Järvisen laatikkoa" ei kehitelty sen pitemmälle.

Kärkiväli: 12,3 m

Pituus: 7,5 m

Lentopaino: 1 040 kg

Suurin nopeus: 140 km/h



Ilmavoimat

Gloster Gamecock II



Gloster Gamecock II oli brittiläinen yksipaikkainen hävittäjä. Vuonna 1927 hankittiin ilmavoimille malliksi yksi kone, jota seurasi keväällä 1928 vielä toinen sekä valmistuslisenssi 15 koneelle. Hankinta oli erittäin onnistunut, ja se loi pohjaa suomalaiselle hävittäjätoiminnalle Gourdou-Leseurren ja Martinsyden saappaanjäljissä. "Kukko" oli ensimmäinen Suomessa sarjana valmistettu hävittäjä. Tyyppeä oli ilmavoimilla käytössä 17 konetta vuosina 1927–1944.

Kärkiväli: 9,15 m

Pituus: 6,5 m

Lentopaino: 1 317 kg ja

Suurin nopeus: 230 km/h



Ilmavoimat

Aero A-11



Aero A-11 on kaksipaikkainen tshekkiläinen tiedustelu- ja harjoituskone, jota hankittiin kahdeksan kappaletta ja joka oli ilmavoimissa käytössä vuosina 1927–1939. Halvempana se ohitti valinnassa kalliimman ja paremman Fokker C.V:n. Aluksi tyyppi oli maalentoeskaderin kalustona, ja jo vuodesta 1929 lähtien oli "Hispano-Aeroilla" käyttöä harjoituskoneena Kauhavan Ilmailukoululla, mikä osoittaa tyyppin heikkoa soveltuvuutta sotakoneeksi

Kärkiväli: 12,8 m

Pituus: 8,1 m

Lentopaino: 1514 kg

Suurin nopeus: 218 km/h



Ilmavoimat

Potez 25 A2



Potez 25 A2 oli ranskalainen kaksipaikkainen tiedustelukonetyyppi, jota hankittiin ilmavoimille yksi vuonna 1927. Se oli Euroopan eniten valmistettuja sotakoneita vuosina 1925–1935 noin 4000 kappaleen tuotantosarjallaan. Ranskan Indokiinassa se oli käytössä vuoteen 1945 asti. Potez suoritti hyvän päivätyön Suomen ilmavoimissakin. Poistettaessa vuonna 1936 koneella oli takanaan neljä peruskorjausta ja 788 lentotuntia.

Kärkiväli: 14,2 m

Pituus: 9,4 m

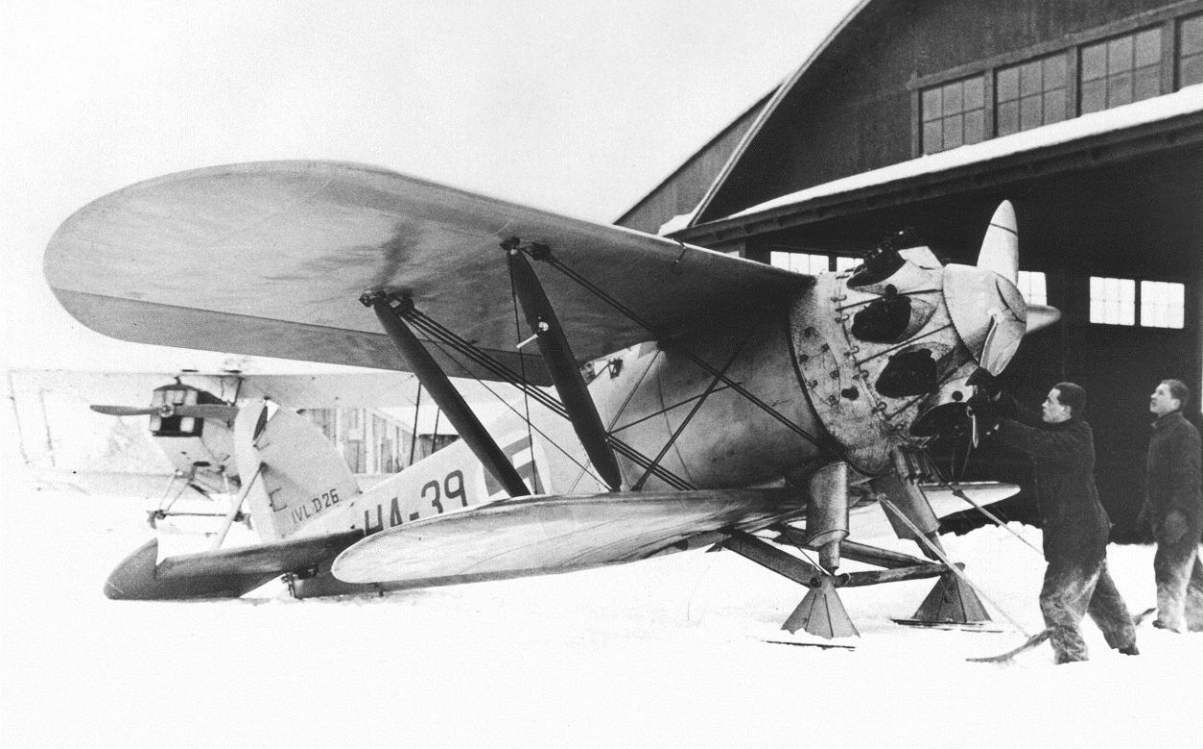
Lentopaino: 1 900 kg

Suurin nopeus: 214 km/h



Ilmavoimat

VL D.27 Haukka II



VL D.27 Haukka II oli suomalainen yksipaikkainen hävittäjä, joka kehitettiin epäonnisen Haukka I:n pohjalta. Siitä olisi voitu ehkä saada käyttökelpoinen kotimainen hävittäjä, mutta se jäi Britanniasta hankitun Gamecockin jalkoihin pystymättä tarjoamaan mitään oleellista etua siihen nähden. Työ Haukkojen parissa johti kotimaisen lentokonevanerin kehittämiseen, mikä oli merkittävää. Ilmavoimilla oli käytössä kaksi Haukka II:n prototyyppiä vuosina 1928–1930.

Kärkiväli: 9,6 m

Pituus: 6,7 m

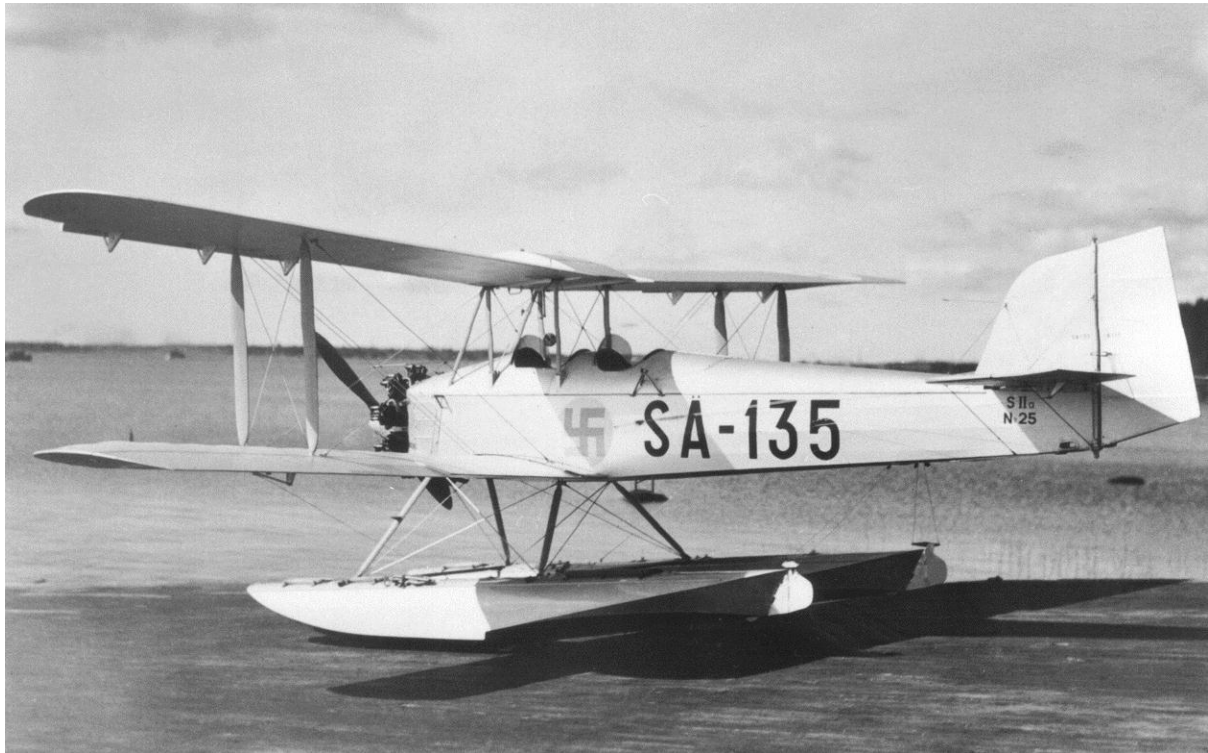
Lentopaino: 1 396 kg

Suurin nopeus: 240 km/h



Ilmavoimat

Sääski I, VL Sääski II ja IIA



Sääski I sekä VL Sääski II ja IIA olivat kotimaisia kaksipaikkaisia koulukoneita. Yksityishenkilöiden suunnittelema ja vuonna 1928 valmistunut Sääski myytiin ilmavoimille samana vuonna. Vuodesta 1930 lähtien Sääskiä valmistui lentokonetehtaalla kolme sarjaa. Kakkossarjasta lähtien jänneväliä lisättiin, mistä seurasi tyyppimerkintä IIA. Sääski on ensimmäinen suomalainen sarjavalmistettu konetyyppi, ja se osoittautui alkuvaikeuksien jälkeen kestäväksi ja turvalliseksi standardisointiasteen tosin jäädessä huonoksi. Sääskeä oli ilmavoimilla käytössä 33 kappaletta vuosina 1928–1943.

Kärkiväli: 9,9 m

Pituus: 7,4 m

Lentopaino: 913 kg

Suurin nopeus: 145 km/h



Ilmavoimat

De Havilland D.H.60 ja 60X Moth



De Havilland D.H.60 ja 60X Moth olivat brittiläisiä kaksipaikkaisia koulukoneita. Mothin lento-ominaisuudet olivat hyvät, mutta se oli hieman alitehoinen ja Sääskeä hentorakenteisempi. Toisen maailmansodan loppupuolella Mothit olivat käytössä yhteyskoneina. Ilmavoimien koneista 18 oli alun perin sille valmistettuja, loput saatiin ostamalla tai lahjoituksena. Mothilla samoin kuin Sääskellä oli oma tärkeä osuutensa lentotaidon ylläpitäjänä ilmavoimien kalustollisina niukkuusvuosina 1930-luvulla. Motheja oli käytössä vuosina 1929–1944 23 kappaletta.

Kärkiväli: 9,15 m

Pituus: 7,3 m

Lentopaino: 793 kg

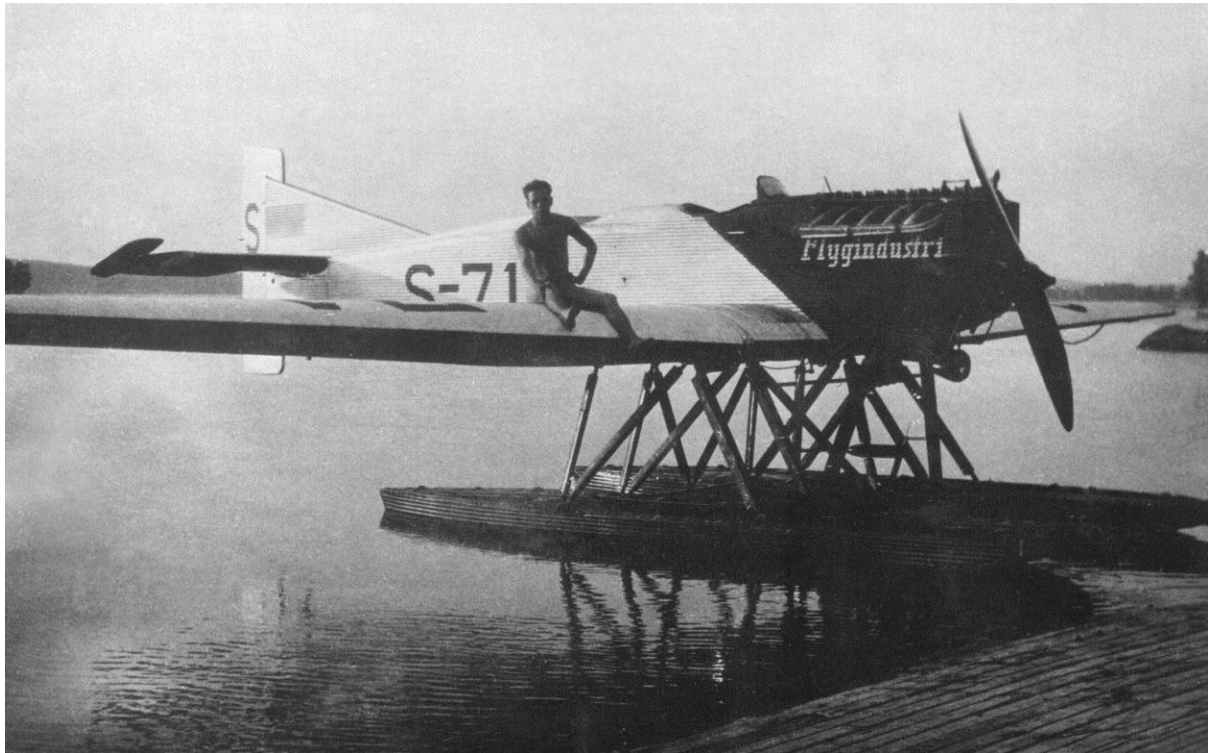
Suurin nopeus: 120 km/h

(Tekniset tiedot Hermes-moottorilla)



Ilmavoimat

Junkers A 35



Junkers A 35 oli saksalainen, Junkersin ruotsalaisen tytäryhtiö AB Flygindustrin valmistama kaksipaikkainen monikäyttölentokone. Lentoyhtiö Aero Oy vuokrasi yhden Junkersin 4.7.1928 ja se oli aluksi ilmavoimien käytössä 24.7. saakka tunnuksella S-71 ja hakaristeillä varustettuna. Aero käytti konetta postilentoihin 30.8.1928 asti siviili-ilma-alustunnuksella K-SALH. Kone palautettiin Suomesta noin 32 tuntia lentäneenä Ruotsiin ja se päättyi lopulta Kiinaan hävittäjäksi ja tiedustelukoneeksi.

Kärkiväli: 15,94 m

Pituus: 8,22 m

Lentopaino: 1 600 kg

Suurin nopeus: 205 km/h



Ilmavoimat

Aero A-32 GR



Aero A-32 GR oli tshekkiläinen kaksipaikkainen tiedustelukone, joka oli suunniteltu Aero A-11:n pohjalta. "Jupiter-Aeroilla" lennettiin ilmavoimissa paljon, ja tyyppi osoittautui luotettavaksi ja kestäväksi. Se oli harjoituskäytössä Kauhavalla vuodesta 1935. Kuten Aero A-11:kin, kesti A-32:n harjoituskoneena sotakonekäyttöä paljon pidempään. Ilmavoimilla oli käytössään 16 konetta vuosina 1929–1944.

Kärkiväli: 12,4 m

Pituus: 8,2 m

Lentopaino: 1927 kg ja

Suurin nopeus: 200 km/h



Ilmavoimat

Blackburn Ripon IIF



Blackburn Ripon IIF oli brittiläinen kaksipaikkainen meritoimintakone. Ilmavoimille ostettiin vuonna 1929 yksi Ripon sekä koneen valmistuslisenssi. Konetyypin kanssa oli paljon ongelmia. Ensimmäinen Suomessa valmistettu Ripon lensi joulukuussa 1929 ja sitä seurasivat 14 ja 10 koneen sarjat. Riponien käyttö oli varsin monipuolista, mutta ilmavoimien lentokaluston niukkuutta osoittaa, että niitä jouduttiin käyttämään vielä toisessa maailmansodassa sotalentoihin. Ilmavoimien käytössä oli vuosina 1929–1944 yhteensä 26 konetta.

Kärkiväli: 14,2 m

Pituus: 11,57 m

Lentopaino: 3 452 kg

Suurin nopeus: 180 km/h