



1

Näillä lennettiin Suomessa

Tekniikan Waiheita -lehden edellisessä numerossa kerrottiin kahdesta lentokoneveteraanista Keski-Suomen Ilmailumuseossa. Tässä artikkelissa kerromme lisää ilmailumuseossa esillä olevista koneista, joista monet ovat todella harvinaisia. Ilmailumuseossa onkin monta yksilöä, jotka ovat ainoita maailmassa. Lisäksi näytteillä on lentomoottoreita, pienoismalleja ym. lentämiseen ja ilmailuun liittyvää aineistoa.

Martinsyde ei ehtinyt 1. maailmansotaan

Museokoneiden esittely käy parhaiten kuvien avulla. Tarkastelkaamme ensin yleiskuvaa näyttelyhallista (Kuva 1). Äärimmäisenä vasemmalla näkyvät maailman tiettävästi ainoa jäljelle jäänyt Martinsyde-kone, Martinsyde F 4 Buzzard sekä Avro 504 K. Näistä edellinen on englantilaisvalmisteen puurakenteinen, kaksitasoinen, yksipaikkainen hävittäjä. Voimalaite on verhoiltu alumiinilla, mutta muualla on käytetty vaneria ja kangasta.

Kone suoritti ensilentonsa kesällä 1918. Se oli tuolloin ententevaltojen nopein sarjavalmisteen hävittäjä, vaikka se ei ehtinytkään mukaan sotateimiin. Tehokkaan moottorinsa vuoksi koneen suoritusarvot olivat huippuluokkaa.

Suomen ilmavoimilla kone oli käytössä vuosina 1923—1937. Aluksi oli yksi kone kokeiltavana ja vuonna 1927 allekirjoitettiin sopimus 14 koneen hankkimisesta maahamme. Koneet joutuivat vilkkaaseen käyttöön Hävittäjäeskaaderiin Uttiin. Vuonna 1931

ne siirrettiin Kauhavalle ilmasotakouluun harjoitushävittäjiksi.

Humusta ei tullutkaan kunnan konetta

Kuvan 1 oikeassa laidassa kolme parhaiten näkyvää konetta ovat Messerschmidt BF g-6/Y, VL Humu ja Hawker Hurricane Mk.1. Näistä Humu on suomalainen sekarakenteinen yksipaikkainen hävittäjä. Sen runkona on amerikkalaisen Brewster B-239-koneen runko, siivet ovat puuta ja ne on suunniteltu Suomessa. Voimalaitteenä on neuvostoliittolainen M-63 -tähtimoottori, joka on hankittu Saksasta. Melkoinen sekamelska!

Humun historia kuvaa niitä vaikeuksia, joita suomalainen lentokoneiteollisuus sai kokea sotiemme aikana. Silloin oli mm. käytettävä niitä materiaaleja, joita oli tarjolla tai joita joku suostui myymään. Ensilentonsa kone suoritti 1944, vaikka koneen sarjatyö oli lopetettu jo pari kuukautta aikaisemmin. Moottori ei antanut luvattua tehoa ja puusiipi lisäsi koneen painoa 250 kg. Polttoainesäiliöiden siir-

to siivestä runkoon taas vähensi koneen ketteryyttä. Loppukaneettina oli, että konetta ei kannattanut valmistaa, koska sen taisteluarvo olisi joka tapauksessa ollut vaatimatton.

Avrosta tuli suosittu

Kuvassa 2 on lentäjäveteraani, lentomestari Aatto Uotinen tullut tapaamaan vanhoja ystäviään Martinsydea ja takana näkyvää Avro 504 K:ta (AV-57), joilla hän on aikanaan lentänyt. Lentäjäveteraanien vierailut tuovat läheisyyttä paitsi välineistöön ja kalustoon, myös aikansa tapahtumiin. Avro on englantilaisvalmisteen kaksipaikkainen alkeiskoulutuskone, joka on ilmailumuseon tyypiltään vanhin kone. Koneen prototyyppi lensi jo 1913, ja Suomessa se oli käytössä 1926—1930.

Avron suunnittelija Sir Alliot Verdon-Roe ei odottanut koneesta kovinkaan suurta menestystä. Toisin kuitenkin kävi. Konetta valmistettiin lähes 10.000 kappaletta. Vanhennuttuaan rintamakäytössä 1. maailmansodassa, sitä alettiin käyttää koulukoneena hy-



2



3



4

Ylhäältä alas: Avro 504, Messerschmitt Br G-6/Y ja Hawker Hurricane Mk 1.

vien lento-ominaisuuksiensa vuoksi. Tässä tehtävässä Avro 504 saavuttikin legendaarisen maineen. Yksistään Englannin kuninkaallisilla ilmavoimilla oli käytössään yli 3.000 konetta kauan 1. maailmansodan jälkeenkin.

Suomen ilmavoimilla oli käytössään vain yksi Avro 504 -kone. AV-57 ostettiin ”kokeilutarkoituksiin” vuonna 1926. Laskutelineiden välissä oleva jalas esti potkuria tapaamasta maahan

sekä koneen nokilleenmenon. Talvela koneessa oli sukset.

Mersu oli vaarallinen vastustaja

Kuvassa 3 on saksalainen Messerschmitt Br G-6/Y, kokometallirakenteinen, yksitasoinen, yksipaikkainen hävittäjä. Messerschmitt on 2. maailmansodan kuuluisimpia lentokoneita. Se oli Saksan ilmavoimien pää-

kalustona koko sodan ajan. Koneen prototyyppi lensi vuonna 1935 ja konetta rakennettiin yli 33.000 kappaletta. Bf 109 oli teknisesti aikaansa edellä ja siitä kehitettiin satoja muunnoksia. Kone oli nopea, sillä oli hyvä nousukyky ja lakikorkeus.

Suomeen ensimmäiset Bf 109 G-2 -koneet saapuivat 1943. Kaikkiaan Suomeen ostettiin 162 ”Mersua”, mutta kolme jäi tulomatalla Saksaan. Koneella lennettiin aina 1950-luvun alkuun saakka. Tyypin viimeinen lento suoritettiin Utissa vuonna 1954, 11 vuotta ensimmäisten koneiden saapumisesta maahamme.

Kuuluisa taistelukone Hurricane

Kuvassa 4 odottaa Hawker Hurricane Mk. 1 entistämistä museon tiloissa. Korvikemoottori on saatu hankittua Englannista, samoin kolmannes mittaristosta. Hurricane on yksipaikkainen vapaastikantava alataso, jossa on sisäänkääntyvät päälaskutelineet. Verhous on etuosassa ja tasoissa metallia, takarungossa kangasta. Kone on rakenteeltaan erittäin luja ja sen ohjausominaisuudet ovat hyvät. Koneessa oli vahva aseistus.

Hurricaneilla lennettiin ensimmäisen kerran vuonna 1935. Siitä tuli kuuluisa kone taistelussa Saksan ilmavoimia vastaan. Konetta käytettiin monilla rintamilla ja sitä rakennettiin yli 14.000 kappaletta.

Suomeen ostettiin talvisodan aikana kaksitoista Hurricane-konetta. Kymmenen saapui maahamme, mutta ne eivät ehtineet mukaan talvisotaan. Jatkosodassa Hurricaneja käytettiin pääasiassa hävittäjätehtävissä. Konetta käytettiin Suomessa vuosina 1940–44.

Tietoja Keski-Suomen Ilmailumuseosta

Keski-Suomen Ilmailumuseon perusnäyttelyssä oli esillä vuoden 1985 lopussa 22 lentokonetta. Näistä seitsemän ovat ainoita jäljelläolevia yksilöitä maailmassa. Lisäksi on näyttelillä lentomoottoreita (40 kpl), pienoismalleja (300 kpl) ym. lentämiseen ja ilmailuun liittyvää materiaalia. Museossa kävi vuonna 1985, ilmaiskävijät mukaanlukien, yli 32.000 henkilöä. Kävijöiden määrä on edellisestä vuodesta vähentynyt 10 %.