

Suurin yksityinen ilmailumuseo

Pima Air Museum — Tucson, Arizona

Suomen teknillisen museoyhdistyksen pitkäaikainen toimihenkilö Ville-Paavo Aitola kävi taannoisella USA:n matkallaan suurimmassa yksityisessä ilmailumuseossa. Hän kirjoittaa seuraavassa vaikutelmistaan, todeten mm. talkoohengen vielä elävän ja sitä tarvittavan tässä materialisoituneessa maailmassa.

Kaakkois-Arizonan eli Pima Countyn aurinkoinen ilmasto on ollut ratkaisevana syynä siihen, että USA:n ilmavoimat ovat lentokoneiden ruostevaurioita välttääkseen rakentaneet sinne useita suuria varastoalueita ja tukikohtia. Jo vuosikausia palvelukäytössä olleiden, joskin edelleen huollettaviksi kerättyjen lentokoneiden lukumäärä on yksistään Tucsonin kaupungin lähellä sijaitsevassa Davis Montanin tukikohdassa noin 3 500 kpl. Osaa noista lentokoneista ylläpidetään jatkuvasti koulutus- ja palvelutehtävissä, osaa taas huolletaan siten, että ne ovat tarvittaessa nopeasti käyttöön otettavissa.

Tällaiset ilmavoimien varastoalueet ovat olleet oivallisena lähtökohtana ilmavoimien eversti R. Perkin'in ajatukselle saada aikaan yksityinen ilmailumuseo Pima Countyn alueelle. Hänen vuonna 1966 tekemänsä aloite sai heti laajan kannatuksen ja johti säätiön = Tucson Air Museum Foundationin — perustamiseen. Säätiö sai jo seuraavana vuonna lunastaa valtiolta n. 130 hehtaarin alueen, joka nimettiin puistoalueeksi. Tästä 15 km:n etäisyydellä Tucsonin keskustasta olevasta alueesta säätiö erotti ja aitasii 12 hehtaaria museon tarpeisiin alkuvaiheessa.

Tieto museon perustamisesta sai nopeasti osakseen kansainvälistäkin huomiota. Muun muassa jo keväällä 1969 museo sai Intian hallitukselta lahjaksi Consolidated B-24 J "Liberator"-tyyppisen pommikoneen, jollaisia toisen maailmansodan aikana oli USA:n ja liittoutuneiden käytössä yli 18 000. Syksyllä 1969 museo sai USA:n ilmavoimilta 35 kpl erityyppisiä lentokoneita, joten esinekokoelman arvokkaat "pesämunat" lisääntyivät vauhdilla.

Talkootöinä suoritettujen museoalueen valmistelutyöt vaativat kuitenkin aikansa, ja museo avattiin yleisölle vasta toukokuussa 1976, USA:n 200-vuotis-juhlavuonna. Sen jälkeen museon näyttelyesineistö on kasvanut nopeasti, ja nykyisin museo on kolmanneksi suurin USA:n kaikista ilmailumuseoista. Yksityisistä ilmailumuseoista se on ylivoimaisesti suurin. Sen siviili- ja sotilaskoneiden yhteismäärä ylittää jo 200.

Sisääntulo museoalueelle tapahtuu laajan hallirakennuksen läpi. Hallin etuosan aulassa on lippukassa, kahvio ja myymälä, jossa on edustava valikoima ilmailua koskevaa kirjallisuutta. Nuorisoa varten siellä on monipuolinen varasto muovisia koottavia lentokonemalleja. Aulan takana halli jakaantuu pituussuunnassa kahtia. Toisessa osassa on ilmailun historiaa koskeva näyttely, jossa on osastot lentäjien pukuja ja välineitä sekä sisätiloissa säilytettäviä arvokkaita lentokonetyppejä varten. Siellä on Wrightveljesten ensimmäisen kaksitasan jäljennös, uuden aikaisten siviili- ja sotilaskoneiden tarkkoja pienoismalleja sekä lukematon määrä muita ilmailualan hienouksia. Toisessa hallin puoliskossa on mm. tilava konservointisali.

Hallirakennuksen kautta tullaan ulkona olevalle laajalle näyttelykentälle, joka mykistää kävijän — ainakin ensikertalaisen. Täällä ovat edustavasti järjestettyinä nuo mainitut 200 siviili- ja sotilaskonetta, kaikki ulkoisesti hohtaviksi konservoituina. Edustettuna on useita monijäsenisiä lentokone-"perheitä", joista esimerkkeinä muistuvat mieleen: Boeing (ainakin 9 erityyppistä konetta), Douglas (15), Lockheed (11), North American (11), Grumman (8), Fairchild (4), Beech (4), Convair (3), Mc Donnell (4). Tässä oli lueteltuna vain noin kol-

Pima Air Museumin julkisivu.

Laaja hallirakennus on tehty yhdistämällä kaksi suurta sodanaikaista parakkia.



Lockheed C-121 "Constellation"

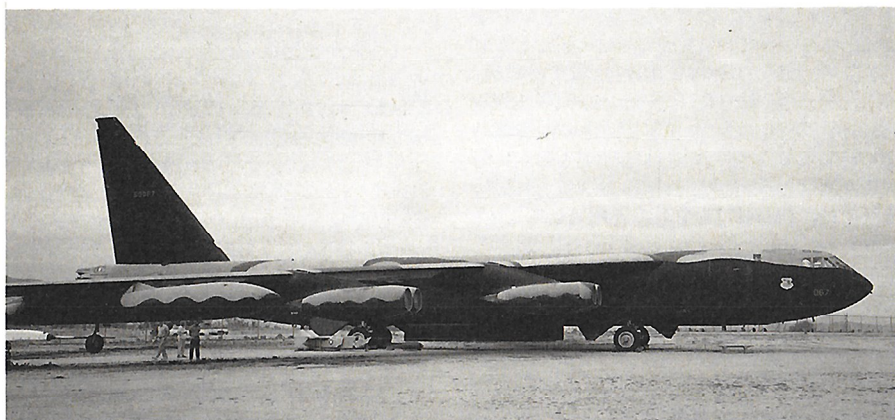
Tämä kone on ollut kenraali Eisenhowerin henkilökohtaisessa käytössä.





Douglas VC-118 A "Liftmaster"

Tämä kone on ollut presidenttien Kennedyn ja Johnsonin henkilökohtaisessa käytössä.



Boeing B-52 D "Stratofortress"

Tämä kone on kuljettanut 30 tonnin pommilasteja Kaakkois-Aasian sotanyttämällä.

mannes näyttelykoneiden koko lukumäärästä.

Presidenttien kone

Lentokoneet on sijoitettu köysiaidoilla erotetuille paikoilleen. Turvallisuuksista niihin ei pääse sisälle. Ainoan poikkeuksen tekee nelimoottorinen potkurikone Douglas VC-118 A "Liftmaster", joka on ollut aikanaan USA:n presidenttien Kennedyn ja Johnsonin henkilökohtaisessa käytössä. Tässä koneessa herättivät erityistä huomiota presidentin kirjoituspöydän vieressä olevat monet radiolaitteet. Pitihän hänellä toki olla koko ajan varmistettuna yhteysmahdollisuus sekä Valkoiseen taloon että Pentagoniin. Koneen sisustus ei muutoin ollut mitenkään luksusluokkaa, pikemminkin kenttäharmaan tuntuista. — Koneessa kanssani samanaikaisesti vieraillelle teini-ikäiselle nuorukaiselle, joka uteliaana tiedusteli: "Ennättivätkö presidentit lennon aikana levätä tuolla sohvalla", oppaana toiminut vapaaehtoinen (talkoolainen) USA:n ilmapvoimien reservin upseeri kertoi leppoisasti, että puuhakas presidentti Ken-

nedy lepäsi kirjoituspöydän ääressä istuen ja kallistaen selkänojaa, mutta iäkkäämmän presidentti Johnsonin lepoasento sohvalla muistutti vaakalentoa selällä. — Nuorukainen oli tyytyväinen saamaansa vastaukseen, samoin me muutkin.

Monilla muillakin näyttelyn koneyksilöillä, joista eräät olivat lisäksi ainoita jäljellä olevia, oli mielenkiintoinen historiansa. Niiden laajempi esittäminen ei ole tässä mahdollista. Kuitenkin seuraavassa kerrotaan "pikapaloja" eräistä konetyypeistä, jotka kiinnittivät erityisesti huomiotani: — Lockheed C-121 A "Constellation", nelimoottorinen potkurikone, oli ollut kenraali Eisenhowerin henkilökohtaisessa käytössä hänen johtaessaan Englannin kanaalin yli suoritettua maihinnousua ja sen jälkeisiä sotatoimia Ranskassa.

— Lockheed EC-121 H "Constellation", samoin nelimoottorinen potkurikone ja edellisen kanssa samasta "perheestä", oli nykyisten AVACStiedustelukoneiden edeltäjä, jossa oli jo (esitteen mukaan) sähköisiä mittareita ts. tutkalaitteita.

— Boeing B-29 "Superfortress" edusti tyyppiltään niitä kahta lentokonetta "Enola Gay" ja "Bockscar", jotka pudottivat ensimmäiset atomipommit Hiroshimaan ja Nagasakiin. Tästä tyyppistä kerrottiin, että se oli voimakkain 2. maailmansodan aikaisista korkealla lentäneistä pommikoneista.

— Convair B-58 A "Hustler" oli suihkukone, jonka neljä moottoria antoivat sille — pommikoneelle — jo 2 200 km:n tuntinopeuden. Tällä konetyypillä oli aikanaan (1959—69) hallussaan lento-ominaisuuksia ilmaisevia maailmanennätyksiä enemmän kuin millään muulla taistelukoneella. Se pystyi lisäksi kuljettamaan viisi ydinkärkipommia. — Museossa oleva koneyksilö on tyyppinsä viimeinen valmistettu kone.

— North American X-15 A-2 -tyyppiä edusti normaalikokoon lasikuidusta valmistettu jäljennös. Alkuperäinen kone oli varustettu rakettimoottorilla, ja se laukaistiin lentoon emokoneen "selästä". Vuonna 1967 se saavutti 7295 kilometrin huippunopeuden ja kohosi 107 kilometrin korkeuteen, joten sillä oli aikanaan ylivoimaiset ennätykset lentonopeudessa ja -korkeudessa.

— Boeing NB-52 A "Stratofortress" on 8-moottorinen suihkukone, jota on rakennettu vain kolme kappaletta erikoistehäviin. Se oli emokoneena ja laukaisualustana edellä mainitulle X-15:lle ja ehkä muillekin avaruuteen laukaistuille raketeille. Boeing 52-sarja on varsinaisesti palvellut pommikoneina, ja esitteen mukaan se on vieläkin voimakkain kaikista rakennetuista pommikoneista. Se lentää 18 km:n korkeudella ja yli 1000 km:n tuntinopeudella. Vuonna 1952 B 52 H lensi 20 140 kilometrin matkan non-stop-lentona Okinawalta Madridiin.

Pima Air Museumin oppaan kertoman mukaan ilmailla harrastavien henkilöiden ja yhteisöjen vapaaehtoinen ja ilmainen talkootyö on ollut alusta alkaen perustana ja edellytyksenä museon syntymiselle ja kehittymiselle. "Vaikka museomme tänään voikin iloita nopeasta kehityksestään suurimmaksi yksityiseksi ilmailumuseoksi, sen jatkuva ylläpito vaatii edelleenkin sitä ammattitaitoa, jota talkooväki tiedoillaan ja käsiensä taidolla edustaa, ja jota ei pystytä rahalla korvaamaan edes täällä USA:ssa". Näin tiivistä ajatuksensa museon oppaana toiminut reipas USA:n ilmapvoimien reservin upseeri toivottaessaan allekirjoittaneelle hyvää kotimatkaa Suomeen.

Teksti ja valokuvat:
Ville-Paavo Aitola