



# Suomen ilmailun historia elää Vantaalla

**Ilmailumuseoyhdistys ry:n puheenjohtaja, dipl.ins. Carl-Fredrik Geust piti tervehdyspuheen Suomen Ilmailumuseon II-hallin avajaistilaisuudessa 26. 9. 1989. Kirjoitus pohjautuu hänen puheeseensa.**

Lähes 20 vuotta sitten, 4. joulukuuta 1969, kokoontui Ilmavoimien Esikunnassa, joka silloin sijaitsi Helsingin Munkkiniemessä, joukko ilmailun historiasta kiinnostuneita henkilöitä. Kokouksessa perustettiin tähän »yhdistysten luvattuun maahan» jälleen uusi aatteellinen yhdistys: Ilmailumuseoyhdistys ry, joka yksimielisenä otti tehtäväkseen aikaansaada valtakunnallinen ilmailumuseo Suomeen.

Jälkimaailmalle välitettävistä perinteistä ja museoitavasta materiaalista ei ollut pulaa, onhan Suomen ilmailun historia käytännöllisesti katsoen yhtä pitkä kuin muidenkin kulttuurimaiden — apteekkari Julin rakensi Pohjoismaiden ensimmäisen kuumailmapallon Oulussa jo 1784, Suomen moottorilennon pioneeri Adolf Aarno suoritti ensimmäisen lentonsa Pyhäjärven jäältä 1910. Pian oli Wäinö Bremer saavuttava kansainvälistä kuuluisuutta kiertämällä maapalloa Junnu-koneellaan.

Ilmailumuseoyhdistystä perustettaessa olikin yllättävän paljon vanhoja lentokoneita säilynyt eri puolilla maata, vaikka luonnollisesti oli myös korvaamatonta materiaalia tuhoutunut ja tuhotu ilmailumuseon puuttuessa. Ennen kaikkea oli suuri määrä 1920- ja 1930-luvun koneita säilynyt Lahden Ilmasiljan hoidossa olleessa ns. Vesivehmaan varastohallissa. Nämä — sittemmin suurella pietteillä entisöidyt Vesivehmaan koneet — muodostavatkin nykyään eri ilmailumuseoittemme kokoelmien rungon.

Ilmailumuseoyhdistyksen perustajajäsenten herättämän innostuksen seurauksena voitiin Suomen Ilmailumuseon ensimmäisenä vaiheena avata ilmailuhistoriallinen näyttely Helsinki-Vantaan lentoaseman tiloissa jo kesäkuussa 1972.

Yhdistyksen esityksestä asetettiin vuonna 1975 laajajohjainen työryhmä selvittämään valtakunnallisen ilmailumuseon aikaansaamista. Työryhmän selvityksen perusteella liikenneministeriö ilmoitti tammikuussa 1978, että valtakunnallisen ilmailumuseon sijoituspaikka oli oleva Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella. Tämän jälkeen Ilmailuhallitus luovutti tontin tulevaa



museota varten 1. elokuuta 1978 ja Ilmailumuseoyhdistys käynnisti rohkeasti Ilmailumuseon rakennusprojektin.

Valtiovalan, Vantaan kaupungin, elinkeinoelämän sekä monien yksityishenkilöiden tuella rakennettu Suomen Ilmailumuseon ensimmäinen oma näyttelyhalli avattiin 24. syyskuuta 1981 — melkein päivälleen kahdeksan vuotta sitten. Senkin jälkeen Suomen Ilmailumuseon rakennustoiminta on jatkunut miltei keskeytyksettä.

Museo ei luonnollisestikaan ole pelkkä rakennuskokonaisuus, vaan rakennuksen tekevät museoksi vasta siinä olevat kokoelmat, niiden esitleminen erilaisina näyttelykokonaisuuksina ja talossa suoritettava tutkimustyö. Suo-

men Ilmailumuseo pyrkii nimensä mukaisesti olemaan Suomen ilmailun museo, johon on tallennettu niin siviili- kuin sotilasilmailumme historia. Sekä ammatti- että harrastusilmailun eri muodot ovat esillä. Niin nuorisoa jatkuvasti kiehtovan ilmailu-urheilun kehitys kuin myös lentämisen edellytyksenä oleva moninainen tieto, taito ja tekniikka on nähtävillä. Muistakaamme, että se mikä eilen oli uusinta uutta on tänään korvaamatonta historiaa.

Jo ykköshallin valmistuessa vuonna 1981 voitiin suurelle yleisölle asettaa näytteille eräitä Suomen ilmailun historian harvinaisimpia ja arvokkaimpia aarteita. Nyt kakkoshallin valmistuttua Suomen Ilmailumuseossa on näytteillä



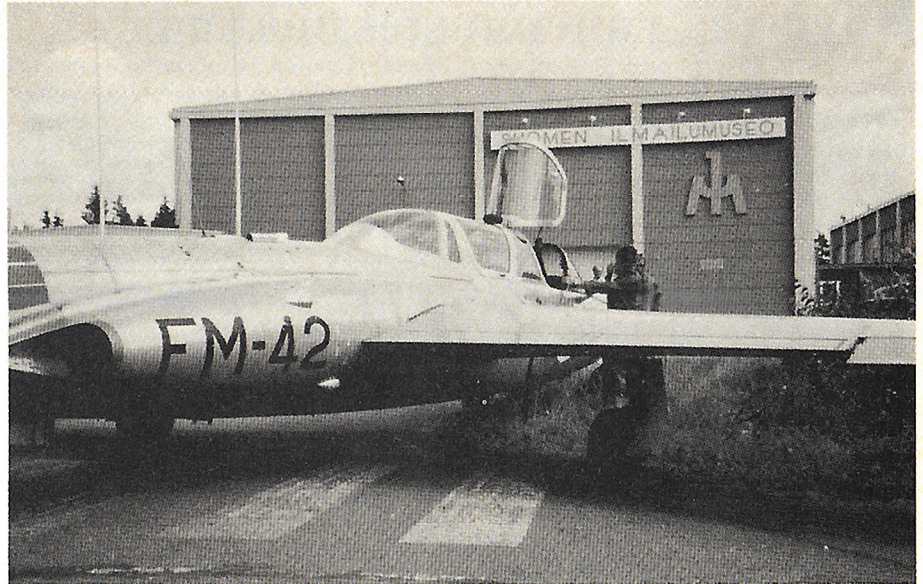
30 moottorilentokonetta ja 15 purjekonetta, minkä lisäksi muutamia koneita on tällä hetkellä entisöitävänä. Museon yhteydessä olevassa Suomen suurimmassa ilmailuhistoriallisessa kirjastossa ja arkistossa on yli 12 000 kirjaa ja 35 000 aikakauslehtinumeroa — ja koelmat kasvavat lähes päivittäin.

## Eilen uusinta, tänään historiaa

Vaikka Suomen Ilmailumuseon kakkoshalli on pinta-alaltaan lähes kaksi kertaa ykköshallin kokoinen, se on jo nyt ahdas. Se täyttyi miltei silmänräpäyksessä, joskin vauhdista saattaa olla eri mieltä museoyhdistyksen reipas talooporukka, joka hitaasti mutta varmasti ja ennen kaikkea varsin varovasti, ainutlaatuisia lentokoneita kolhimatta, on työntänyt lentokoneet yksitellen paikoilleen. Toistaiseksi on ollut pakko jättää museon suurin helikopteri, Mi-8, museonportin vartijaksi. Tämän lisäksi on edelleen kymmeniä koneita eri puolilla Suomea odottamassa museointia.

Kakkoshallia ovat rahoittaneet valtiolta (liikenneministeriö, opetusministeriö ja museovirasto), Vantaan kaupunki, Helsingin kaupunki ja lukuisat likeyritykset — osin Ilmailumuseosäätiön kautta. Suomen Ilmailumuseo ei ole tietenkään valmis vielä. Suurin puute on tällä hetkellä tutkimus- ja kirjastotiloista. Alustava suunnitelma välttämättömän tutkimus- ja kirjastosiiven rakentamisesta on jo tehty ja Ilmailumuseoyhdistys odottaa rahoitusjärjestelyjen ratkaisua. Museon jatkuva perusrahoitus odottaa myös päätöstä.

Tutkimustilojen puuttumisesta huoli-



matta voitiin jo tämän vuoden alussa julkaista Suomen Ilmailukirjallisuuden Bibliografia. Olosuhteiden pakosta tämän lajissaan ensimmäisen bibliografian vapaaehtoinen toimitus- ja kokoa-mistyö on jouduttu tekemään museon ulkopuolella. Museon kokoelmissa voidaan nähdä monia — nykyihmiselle ehkä hassunnäköisiä, kreivi von Rosenin onnenmerkillä, hakaristillä, merkittytjä koneita, joilla 1930-luvulla koulutettiin tulevia taistelulentäjiämme.

Talvisodan 50-vuotismuiston kynnyksellä on myös haluttu muistaa sotilaslentäjiämme, jotka suurin uhrauksin puolustivat ja suojasivat isänmaatamme ylivoimaista hyökkäystä vastaan. Vähä-

lukuisten ilmavoimiemme avuksi riensi silloin kourallinen vapaaehtoisia lentäjiä naapurimaastamme Ruotsista. Tämä jo lähes unohtunut asia voitiin viime vuonna dokumentoida yhdessä ruotsalaisen veljesjärjestömme Svensk Flyghistorisk Föreningin kanssa julkaistussa, suurta huomiota herättäneessä F19-kirjassa. Apteekkari Julinilla ja kuvanveistäjä Aarnolla oli varmasti visioita lentämisen kehityksestä, mutta pystyivätkö he edes uneksimaan siitä valtavasta nopeudesta, jolla heidän vaatimatonta ilmahyppystään on edetty nyky-päivän avaruuslentoihin?

*Mig-21 F-13 -muistomerkki (MG-) Kuopion lentoasema 2.6.1983.*

*1-paikkainen torjuntahävittäjä*

*Karjalan Lennosto/HävLv 31 1963—1982 Rissala. Hämeen Lennosto/HävLv 11 1963—1973 Luonetjärvi.. Tiedustelulentolaivue 1973—1986 Luonetjärvi*



## Talvisota taivaalla

Suomen Ilmailumuseossa Helsinki—Vantaan lentoaseman alueella (Tietotie 3, puhelin museoon 90-821 870) on avattu 30. 11. 1989 erikoisnäyttely »Talvisota taivaalla». Näyttelyssä esitetään esineiden, tekstien, pienoismallien, valokuvien ja piirrosten avulla varsinaisen lentotoiminnan lisäksi talvisodan taustaa, ilmatorjuntaa, ilmavalvontaa, huoltoa ja tukikohtia. Aihetta esittelevää kirjallisuutta on myös näytteillä.

Erikoisnäyttelyyn voi tutustua päivittäin klo 12.00—18.00 (jouluaattona ja -päivänä museo on suljettuna). Museon pääsymaksut ovat lapsilta, eläkeläisiltä ja opiskelijoilta 10 mk, aikuisilta 20 mk ja perhelippu 40 mk.