

# Suomen ilmailun virstanpylväitä

**Ohessa on kaksi kuvaa Keski-Suomen Ilmailumuseon uusimmasta kalustotäydennyksestä. Näillä lentokoneilla täydennetään ilmailumuseon näyttelyssä Suomen ilmavoimien historiaa.**

## Thulin typ D, F1

Thulin typ D -koneita tuli Suomeen kansalaissodan aikana kaksi kappaletta. Toinen lennettiin Uumajasta suoraan Vaasaan 6. 3. 1918 ja toinen saapui Tornion kautta vaiherikkaiden tapahtumien jälkeen junalla 17–18. 3. 1918. Varsinaiseen lentotoimintaan päästiin valkoisten puolella 18. 3. ja ensimmäisenä »sotakenttä» oli Kolhon Ukonselkä — talveahan silloin vielä elettiin. Lentokoneet siirtyivät 21. 3. Kolhoon ja viikkoa myöhemmin Vehmaisiin. Siirtolennolle lähdettyä tapahtui F4:n moottorissa räjähdys ja sen taival lentokäytössä päättyi räpsähtämiseen jälle. Tämä ei suinkaan ollut ensimmäinen kerta, jolloin lento ei sujunutkaan suunnitelmien mukaan. Thulinien taivalta sävyttivät useat pakkolaskut ja kuljetukset kotitukikohtaan junalla. Oli käynyt niin, että ilmavoimien ensimmäisen koneen, josta käytettiin nimitystä »Lentokone numero 1, kreivi von Rosen», siipi oli siirretty tähän toiseen koneeseen ja ehkä juuri sen takia säästyi jälkipolville. F1 nimittäin tuhoutui 16. 4. 1918. »Koneen ollessa n. 1000 m:n korkeudessa lähti se liukulentoon, mutta noin 800 m:n korkeudella murtuivat sen tasot, jolloin se syöksyi Näsjärven jälle tuhoutuen täydellisesti».

Siipi päätyi aikanaan varastoon odottelemaan tulevaa museokäyttöä, joka siinä vaiheessa ei nähtävästi ollut vielä täysin selkiintynyt, koska siipi tilantarpeen pienentämiseksi poltettiin. Tämä poltetun vaijerin ja lukkojen sekä helojen yhdistelmä palveli siten sekään aikanaan tämän nyt nähtävän koneen siiven rakentamista.

## Fokker D. XXI, FR-110

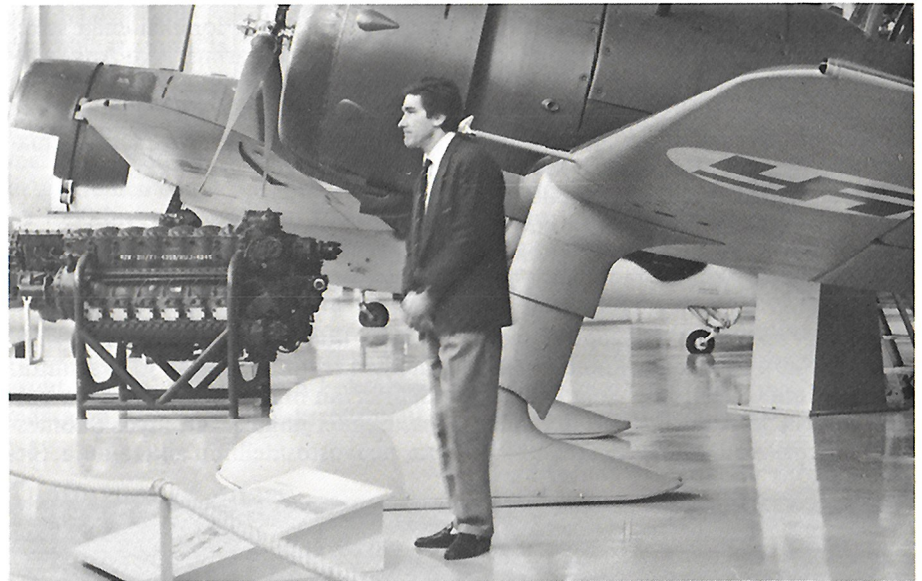
FR-110 valmistui kesäkuussa 1939 toisen suuren maailmanpalon pilvien jo kerääntyessä myös Suomen horisonttiin. Talvisodan syttyessä se kuului laivue 24:lle ohjaajana lentomestari Viktor Pyötsiä. Hän saavutti koneella ne seitsemän ja puoli ilmavoittoa, jotka on merkitty koneen sivuvakajaan. Laivue 32 ja 12:n kautta kone joutui elokuussa 1944 Karhumäen Hallin tehtaille moottorikokeisiin. Siihen asennettiin Perseus XII Mercury

VII:n tilalle. Syyskuussa 1944 FR-110 luovutettiin takaisin ilmavoimien varikolle ja poistettiin 1952 671,5 tuntia lentäneenä.

Ilmavoimien suurten romutusten taapahtuessa 1950-luvun alussa, FR-110:n runko, ilmeisesti kaupantekijäisenä, nostettiin jämsäläisen romuliike Lindroosin kuormaan ja kulkeutui Jämsän Heräkulmaan. Ulkosalla sää sitten teki tuhoaan liki neljännesvuosisadan. Syyskuun 1975 alussa Pertti Virtanen vieraili Heräkulmalla ja havaitsi muun rojun seassa rungon, josta oli sen huonokuntoisuuden takia paha sanoa, mikä tyyppi se oikein oli. Pian hän vieraili paikalla uudestaan

sotilasmestari Raimo Hurtan kanssa ja peräsimen-reppanaa sovitellen saivat tulokseksi, että »äfärrähän se siinä». 18. 9. 1975 suunnistauduttiin »hankintamatkalle» Jämsään — Hannu Valtonen oli mukana matkassa ja suoritettiin ankaraa tunnistusta kankaalla sikin sokin lojuvan ja loppuaan tekevän materiaalin seassa. Retken tuloksena tuotiin Tikkakoskelle kaksi Myrskyn runkoa, Fokker C.X-runko ja Fokker D.XXI:n osia, joista on ma kuasia sanoa, oliko siinä runko vai ei. Materiaalin »Pete» maksoi omasta pussistaan.

Thulin F1 ja Fokker D.XXI FR-110 jäävät Suomen ilmailun historiaan, paitsi merkittävänä näytteinä oman aikansa ilmailuteollisuuden tasosta ja tämän päivän rakentajien taidosta, myöskin osoituksena siitä, miten useisakin paikoissa suoritettujen samansuuntaiset toimet voivat lopulta kulminoitua kauniiksi lopputulokseksi pidemmälläkin aikavälillä suoritettuna.



FR-110 on kuvassa näyttelypaikallaan, jossa sitä esitellään yleisölle.



Thulin ulkoilee valokuvausta varten. Molemmista koneista valmistuu ulkona kuvatut postikortit.