

Kavo Laurila

The United States Air Force Museum — maailman vanhin ja suurin lajissaan

Maailmankirjeenvaihtajamme Kavo Laurila on kiertänyt asiantuntijan katsein USA:n suurissa ilmailumuseoissa kynä ja kamera mukanaan.

Sotilasilmailusta puhuttaessa tulee mieleen kaksi tokaisua. Äärikysyjä tuumaa: Olisiko siviili-ilmailua ollenkaan ilman sodan jauhinkiviä? Laittimainen ilmaisu toiselta reunalta voisi kuulostaa tällaiselta: Sotilaallisen lentämisen ainoa olemassaolon oikeutus on hyödyttää rauhanaikaista ilmassa liikkumista.

Totuus asettuu tietenkin välimaille, mutta sittenkin lähemmäksi ensimmäistä vaihtoehtoa. Ilmavoimat niin sotaa käyneessä kuin käymättömässäkin maassa ovat tärkeä tekijä. Merkitys on jatkuvassa suhteellisessa kasvussa — se opittiin viimeksi Persianlahdella. Sodan eräänlaisina hyväksikäyttäjinä ovat ilmailu yleensä ja sen tekninen kehitys erikoisesti.

Juuri sodan puntari mittaa ankarimman totuuden. Sotilaiden vaatimuksesta on edistys käynyt korkeita kierroksia niin rauhan kuin eri toten myllerryksen päivinä. Merkityksen mahdollittaminen prosentteihin on mahdotonta. Riittää kun tunnustetaan, että päällepälmäriin sotilasilmailu on ollut ja on vieläkin ylivoimainen.

Ellei joku ole vielä vakuuttunut, tarvitsee vain mennä lähimpään ilmailumuseoon todetakseen sotakoneiden määrän ja sodanaikaisen lentämisen painon.

Dayton Ohio yllättää. Maailman vanhin ja suurin sotaan viittaavan lentämisen näyttöpiste toi tietenkin esille ilmailun kehityskaaren huikeuden. Se onkin vain lähtöpaalu. Museonjohdon kanta ilahduttaa tuoreudellaan:

»Tarkoituksemme on kertoa ilmavoimien historia ihmisen kannalta katsottuna. Mikäli ihminen poistettaisiin ilmavoimista, ei jäisi mitään jäljelle. Tämä ei ole tekninen museo. Tämä ei ole huone, joka on täytetty lentokoneen moottoreilla. Ei historiaa ja tekniikkaa voi erottaa, mutta me emme lähesty asiaa teknisen museon suunnasta. Sekoitamme ihmiset ja tekniikan. Pyrimme kertomaan lihaa ja verta sisältävän tarinan. Sitä kertomusta ehostamme esineillä. Esimerkkinä

vaikka virkalakki: tällainen se on, tälle henkilölle se kuului ja tässä on valokuva miehestä ilmavoimien koppelakki päässä. Hänen kertomuksensa kuulostaa seuraavalta.»

Sijainti ja historia

Lensin paikalle liikennesuihkulla lähtökaupunkina Washington DC. Aikaa kului 1 t 20 min. Valtio on Ohio ja kaupunki Dayton, josta 10 km koilliseen sijaitsee Wright-Patterson Air Force Base lyhennettynä WPAFB.

Avoinna museo on joulupäivää lukuun ottamatta arkena klo 9.30—15.00 ja viikonloppuna klo 9.30—16.00. Pääsymaksua ei kanneta.

Perustamisvuosi 1923 tekee iäksi 69 vuotta. Nimi ja kentät ovat ajan virrassa vaihtuneet vaan ei kaupunki. Alun kokoelma käsitti ensimmäisen maailmansodan osapuolten koneita ja laitteita. Toisen maailmansodan alkuvuonna 1939 oli koossa 2 000 esinettä, joita oli katsellut yli puoli miljoonaa kävijää.

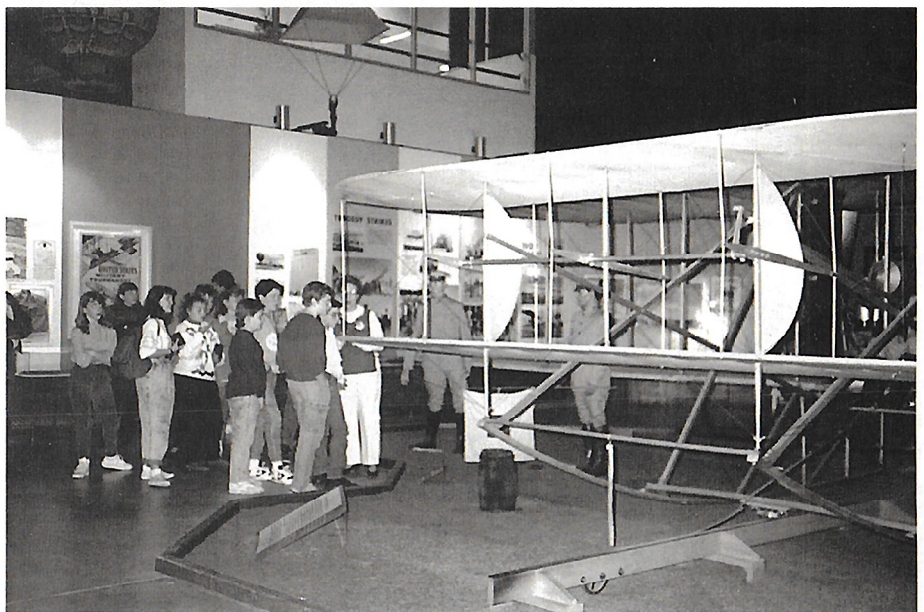
Sodan päätyttyä laitoksesta tuli

1948 ilmavoimien teknillinen museo, joka avattiin uudestaan yleisölle 1954 ja nimettiin virallisesti Amerikan ilmavoimien museoksi 1956.

Merkittävimmän kehityssysäyksen antoi museosäätiön synnytyks 1960. Nykytilat avattiin 1971 ja lisärakennus 1977. Säätiön ansiota on viime vuosikymmenen viireys ja sen kaitsennassa myös tulevaisuus lupaa hyvää.

Alueelliset sidokset menneisyyteen ovat vahvat. Seutu suorastaan tihkuu ilmailun alkuhistoriaa. Museon läheisellä tasangolla — nimeltään Huffman Prairies — ja sen viereisellä kummulla tunnustivat Daytonin omat pojat Orville ja Wilbur Wright oppineensa lentämään 1904—1905.

Muodollinen kaari moottorilennon aikakirjoihin — 40 m 12 sek — piirtyi taivaisiin 17. 12. 1903. Se meni Orvillen piikkiin, vaikka samana päivänä suorittivat molemmat kaksi ilmapiipahdusta, viimeinen jopa 58 sek ja kerrassaan 284 m. Kone kyllä kukistui ja kunnolla sittenkin. Veljekset jätivät paikan Kitty Hawk, North Carolina ja siirtyivät karttalehdelleen Dayton, Ohio.



Ilmaa raskaampi sotilasilmailu alkoi tästä koneesta: Wright 1909 Flyer. Sen 4-sylinterinen moottori 30.6 hv kehitti nopeuden 68 km/t. Pisin lentoaika oli 1 t ja painoa 335 kg. Kone on rakennettu museossa paljolti alkuperäisistä osista. Moottorin lahjoitti Orville Wright. Koneen ääreltä sopii oppaan hyvin aloittaa koululaiskiertue.

Tältä se näyttää ja näin se on koottu

On näyttelyareenaa ja esiteltävää. Museo itse määrittelee pinnakseen 42 500 m². Lentokoneita ja ohjuksia on yli 200. Henkilökohtaisia esineitä, asiakirjoja, valokuvia ja vastaavaa on yli 6 000. Päärakennuksia on kolme. On myös lisätiloja ja parkkitilaa ulkona oleville koneille. Museosta saamani inventaarin mukaan siellä oli 1989 yhteensä 212 konetta, sisällä 150 ja ulkona 37, eli yleisön nähtävissä 187 lentokonetta. Tämä luettelo ei käsitä ohjus- ja avaruuskalustoa.

Erikoiskuljetuksella pääsee puolen-toista kilometrin päässä sijaitseviin kahteen lisähalliin, joissa on 35 konetta. Niistä osa on kunnostuksen alaisena.

1990 pantiin ennätysluku kirjoihin: 1 630 000 vierailijaa. Keskiarvoksi lasketaan nykyisin 1,5 miljoonaa vuodessa. Ohion osavaltio nimeää museon eikaupalliseksi pääkohteekseen. Pääsyhän on vapaa.

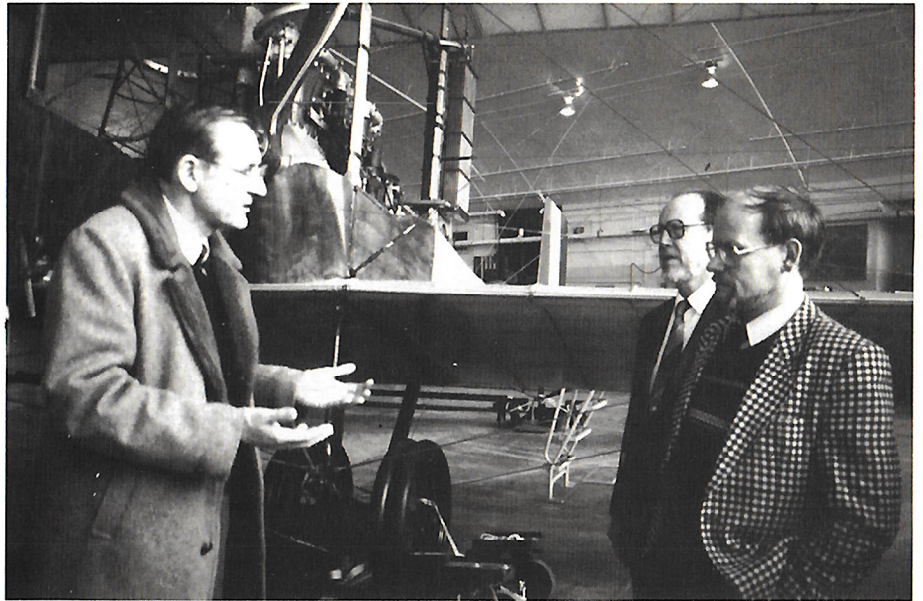
Tutkimuksen mukaan kävijät jakautuvat kahteen pääryhmään. Suurin osa poikkeaa taloon muista kuin ilmailun syistä eli ohi ajaessaan. Laajassa maassa kun on autoliikkujaa ja on yleistä mielenkiintoa ilmailun asioihin. Kävijät jäävät tiloihin 3—4 tunniksi. Toisen ryhmän muodostavat ilmavoimien sinisissä väreissä palvelevat tai palvelleet. Huomattava joukko on toisen maailmansodan taisteluihin osallistuneita, joiden silmäkulmaan helposti valahtaa kyynel menneitä ankeita vaan kuitenkin rakkaita aikoja muistellessa. Ehkä mieleen palaa jokin läheltä-piti tapaus. Ehkä ystävää ei koskaan palannut sieltä jostakin.

Museon johto sanoo, ettei koneita ole ostettu, ei ainakaan kalliisti. Veronmaksajien rahaa on kulunut korkeintaan metalliromun kilohinnan verran. Uudet koneet napataan toimintalinjalta juuri ennen kuin ne poistetaan kirjoista. Vanhoihin koneisiin museolla oli aikanaan etuoikeus. Entinen kilotavara on nyt arvossa ankarassa.

Erikoisuuksista kokoelma tunnetaan

Museon suhdetta yleisönsä kuvastaa myös valokuvaus. Muiden pyhätoiden tiloissa se kielletään ainakin keinovalolla. Täällä lähtöohje on: museo on suunniteltu niin että sen kiertäminen onnistuu antoisasti myös ilman opasta ja henkilökohtaista valokuvausta rohkaistaan »vaikka niukka valaistus monessa paikassa pakottaa käyttämään keinovaloa»!

500-paikkaisessa auditoriossa pyörii ilmaisten historiallisten ilmailufilmien paraati. Samoin luentojen sarja



Museon PR-mies Nick Apple selosti suomalaisille kuulijoille, miten 3-moottorinen Caproni Ca 36 teki pommitustöitä Italian Kuninkaallisissa ilmavoimissa 1914—1929. Sitä lensivät myös amerikkalaiset lentäjät 1918.



Douglas C-133 A »Cargo Master» toimitteli pitkään strategisen rahtikoneen virkaa eli ensi lento 1956 ja poisto kirjoista 1971. Siiven alla kiitoradan toisella puolella näkyy hallirakennuksia, joissa vanhaa kalustoa kunnostetaan. Seinämaalaukset esittävät Wright-veljeksiä ja heidän konettaan.

jatkuu ja jatkuu. 1991 valmistunut 500-paikkainen IMEX-erikoisteatteri näyttää erikoisfilmejä valtavalla kankaalla mm. avaruuden valloittamisesta. Puseroon tarttuu aito tunne omasta mukana olost ja myötävaikutuksesta avaruuslennolla. Harvinainen kokemus, jota suositellaan on tämä IMEX.

Kirjakauppaansa museo mainostaa vaatimattomasti »parhaaksi ilmailukirjakaupaksi maailmassa». 1976 vihittiin käyttöönsä lahjakauppa, harrastemyymälä ja mm. odotussali. Säätiön toimekkaasti keräämää rahaa kului sattumalta \$ 1 milj.

Tunnetuille henkilöille omistettuja osastoja tai lohkoja on tietenkin paljon. Kuuluisin lienee Glenn Miller

-näyttely, jossa yleisön nähtävissä on majurin omaisuutta alkaen kuulusta pasuunasta. Muitakin ilmavoimien kuuluisuuksia muistetaan kuten filmitähtiä Jimmy Stewart, Clark Gable, Bing Crosby, Joe Lewis, Jackie Coogan. Entinen presidentti Ronald Reagan on lahjoittanut mm. ilmavoimien päällystakkinsa. Jotakin saadaan myös nykyiseltä presidentiltä ja entiseltä sotalentäjältä nimeltään George Bush.

Tavallaan oman lohkonsa muodostavat presidenttien koneet, joita nykyvuosikymmenet kutsuvat nimellä 'Air Force One'. Ensimmäinen hovikyödyttäjä oli käynnin aikana kunnostettava. Presidentti Rooseveltin kone totteli lempinimeä 'Sacred Cow'. Tru-



Seudulla on perinteitä. Wright-veljesten ensimmäinen lentokonehalli oli juuri Daytonissa. Kitty Hawk'n menestyksen jälkeen joulukuussa 1903 he pitivät tutkimuslaitostaan, valmistustaan ja lentokenttäänsä muistomerkin kohdalla. Kentän ja tukikohdan nimihän on nykyään Wright-Patterson Air Force Base.



manin kone oli 'Independence' ja Eisenhowerin 'Columbine III'.

Erikoisuudeksi voitaneen laskea myös lähellä sijaitseva 'Memorial Park', johon on kerätty patsaita, laattoja ja jopa yksiköille tai yksilöille omistettuja puita.

Tutkijoiden käytössä on tietenkin poikkeuksellisen laaja ja ilmeisen hyvin järjestetty arkisto, jonne pääsy on vapaa ja jäljennösten ottaminen hyvin halpaa.

Pohdintoja

Suomalainen kävijä ei yritäkään

väistää muutamaa ajatusta käynnin mittaan. Ilmailumuseon toimenkuvan peruselementti on yleisön rohkaiseminen lahjoituksiin. Näin tehdään Suomessakin. Yleisöltä pyydetään museon parannusehdotuksia. Amerikassa niitä varmasti ilmaantuukin. Pyydetään niin ikään esinelahjoituksia kuten valokuvia, virkapukuja, asiakirjoja, esimerkiksi lentopäiväkirjoja. Samoin tehdään Suomessa.

Suuruus on se arvo, johon meillä ei ole mahdollisuuksia, eikä tarvetta-kaan. Pinta-alaltaan ja esineistöltään ehtymättömään nähtävään lähes hukkuu.

Suuruuden vaivoista sai Amerikan matkalla muitakin vihjeitä. Viralliset lautakunnat ovat puntaroineet manteeen ilmailumuseoiden annin ja päätyneet 'Viiteen Suureen'. Niistä Dayton, Ohio on tietenkin yksi. Toinen on läheinen Smithsonian Institute, paikka Washington DC. Kolme muuta sijaitsevat länsirannikolla ja niistä näin kaksi eli Los Angelesissa ja Seattlessa olevat. On siis aihetta tyytyväisyyteen.

Dayton lainaa muille ilmailumuseoille omaa aineistoaan, myös lentokoneita. USA:n varsinaisten ilmailumuseoiden lisäksi siellä on ilmavoimien tukikohdissa peräti 32 ns. satelliittimuseota. Päävastuullisen Daytonin suurin vaikeus on kuuleman mukaan yrittää pitää satelliitit paikallisina. Jokainen vuorollaan näkee tarvetta ja mahdollisuuksia pullistua valtakunnalliseksi. Huolensa kullakin.

Yksi huoli ja toinenkin. Tärkeimmät museoitavat koneet tulevat ajallaan ilmavoimien päämuseon sekä tietoon että haltuun. Voimallisin kilpailija naapurissa pitää joskus pintansa. Seuraava 'Air Force One' liukuu käsistä. Sen tuleva näyttöterassi on Smithsonian.

Käynnistä jäi kaikumaan lausunto: »Ellemme jostakin syystä saa itsellemme jotakin tärkeää koneyksilöä, museomme tekee sen vaikka tyhjästä!» — Ehkä ei sentään 'Air Force One'a'! Vaikka kuka tietää.

Aina ei tarvitse alkaa metallilevystä ja niitistä, sillä: »Hetimitä murhasta lähtien olemme pitäneet tähtäimessä varakonetta, jolla presidentti Kennedyn ruumis tuotiin Dallasista ja jolla myös lennätettiin Nixon Kiinaan.» — Eiköhän se siitä! □



Tähän loppui toinen maailmansota. Boeing B-29 »Superfortress» lempinimeltään »Bockscar — Olutrattaat» pudotti toisen atomipommin Nagasakiin. Konetta ei muuten koskaan käytetty Euroopan rintamalla. Pitkän, 6 000 km:n kantamansa ansiosta se soveltui parhaiten Tyynen valtameren sotatoimiin.