



## Årets Flygupplevelse Bodö

Min flygklubb Hässlö Flygförening i Västerås brukar varje år arrangera en flygresa till något lämpligt resmål. Tidigare har vi besökt bla Tallin, Kumlinge och Läsö.

Av någon för mig obekant anledning blev jag tillfrågad om var årets resa skulle gå. Efter 2 sek betänketid föreslog jag Bodö. Jag kom att tänka på det fantastiska IFFR mötet vi hade i Bodö 1996 och det fina flygmuseet. Jag tog omgående kontakt med IFFR medlemmarna Ole Hjartøy och Per Strømhaug som lovade att hjälpa till med alla praktiska detaljer.

Resan lades upp så att första anhalt efter start i Västerås skulle bli Optands flygfält utanför Östersund. Där skulle vi tanka och besöka Jämtlands flyg och lottamuseum. Efter Optand skulle vi flyga ut till norska kusten och flyga längs denna till Bodö (ESNM - OSS - BNN - STO - STT - ENBO). Väl i Bodö stod Norsk Luftfartsmuseum som fyller 10 år högst på programmet. Detta var alltså programmet men sen tillkommer ju VÄDRET !



Bo Johnsson och Lars Wahlström

terås tills fronten flyttade på sig, Lancen och Cessnan flög till Borlänge för att tanka och sedan direkt till Bodö. Jag och mina passagerare beslöt att flyga till Östersund för att förvissa oss, om att vädret verkligen var så dåligt som metrologerna påstod. På final till bana 30 på Frösön fanns en stor glugg i molntäcket rakt över Optands flygfält. Vi antog erbjudandet och avbröt inflygningen till Frösön och landade i lätt regn på Optand. På Optandfältet fick vi hjälp av flygklubben att tanka. Därefter begav vi oss till Jämtlands Flyg och Lottamuseum. Museet har 10 årsjubileum i år och har en mycket fin flygplanssamling.

Forts. sida 3.



Harald Jochnick gör daglig tillsyn på Cessna

På fredagsmorgonen den 11 juni samlades 17 förväntningsfulla personer i Hässlö Flygförenings klubbhus på Västerås Flygplats. De 4 flygplanen som rullades ut ur hangarerna var, SE-LOE Piper Acher III, SE-GRZ Piper Lance, SE-LMY Cessna P210 och SE-ILP Piper Malibu.

Med blandade känslor hade vi spanat in vädret under dagarna före fredagen. När vi samlades såg läget inte särskilt ljus ut. I Västerås och Bodö var det CAVOK men mellan oss låg en front med regn och låga moln. På Frösön i Östersund rapporterades också regn och låga moln.

Vi beslöt oss för att angripa väderproblemet på tre sätt. Besättningen i Archern beslöt att vänta i Väs-



Tp 78, Noorduyn Norseman UC-64A på Jämtlands Flyg och Lottamuseum på Optand i bästa skick. Foto Bernt Olsson / SFF arkiv.

# Scandinavian IFFR

Informationsskrift för medlemmar i den Skandinaviska Sektionen av International Fellowship of Flying Rotarians.

## Redaktion:

**Koordinerande editor:** Sven-Erik Jönsson  
Stenhuggarevägen 36B,  
SE-310 42 HAVERDAL  
tfn bost. +46 35 51498  
tfn arb. +46 35 149000  
telefax arb +46 35 35791  
e-mail: [se.jonsson@telia.com](mailto:se.jonsson@telia.com)

**Editor Finland:** Bengt Hellsten  
Mariegatan 13B, FIN-22100 Mariehamn  
Tfn +358 18 12961  
040 738 6897  
e-mail: [bihellsten@aland.net](mailto:bihellsten@aland.net)

**Editor Norge:** Per Staff  
Bolgebakken 11, NO-6507 Kristiansund  
tfn bost. +47 7167-5384  
tfn arb. +47 7167-5384  
telefax: +47 7167-6902  
e-mail: [per.staff@c2i.net](mailto:per.staff@c2i.net)

**Scandinavian IFFR** avses utkomma ca 4 gånger per år med följande prel. utgivningsmånader: Mars, Juni, September och December. Manusstopp är den 20 i månaden före.

## Scandinavian Section of IFFR

### Styrelse och funktionärer 2004/2005

Chairman	Bo Johnsson
Secretary	Sven-Erik Jönsson
Treasurer	Øyvind Krokeide
Data-coordinator	Bo Nåsell
Editor	Sven-Erik Jönsson
Arkivarie	N.A Bergquist
Section Activity Leader	Matti Jyllinmaa
Country Leaders	DK vakant
	FIN Gustav Rosenlew
	NO Audun Johnsen
	SE Elisabeth Zander
Revisor	Arnulv Lemme
Valberedning	Audun Johnsen och Kurt Bjerneby.

Årsavgift IFFR år 2004 300,- SEK

Postgiro konto: Sverige: 4038407-5  
Danmark: DKK 270,-  
Norge: Konto NO30 7177 0554 998  
Bankens BIC: DNBANOKKXXX (IFFR Norge)  
v/Øyvind Krokeide. NOK 300,-  
Finland: IFFR konto Nordea Bank,  
konto 200518-44447 EUR 42,-

## Kalender

6 Feb 2005: Bairnsdale Rotary Airshow, Victoria, Australia..

4-6 mars 2005: Centennial Fly-in to Auckland, New Zealand.

6-8 May 2005: UK Spring Meeting and AGM. Cardiff, Wales, UK.

3-5 June 2005: Italina Section Meeting, Villa Vigoni in Menaggio (Lake Como) Italy

18-22 June 2005: Convention in Chicago, the birthplace of Rotary. Fly-around in North-East USA. Chicago - Niagara Falls - Portland, Maine - Groton, Conn. - Manassas, Virginia - Chicago.

12-14 Aug 2005: Scandinavian Section Annual meeting and Fly-In to Tikkakoski and Jyväskylä

17-18 Sep 2005: UK Section, Fly-in Norwich (EGSH) with visit to Radar Museum at RAF Neatishead

11-14 June 2006: Convention in Malmö/Copenhagen. Fly-around Scandinavia days after. More informations later.

Vi söker några rotarianer i regionen Malmö-Köpenhamn, som kan ta hand om IFFR-arrangemangen i samband med convention i Malmö-Köpenhamn juni 2006. Dessutom planeras ett fly-arround på 3-4 dagar och alla är välkomna med förslag på platser för besök och ev övernattnig. Det är en fördel om det är en rotaryklubb som står bakom arrangemangen på varje ort.

Påminnelse: Dags att betala medlemsavgiften!

\*\*\*\*\*  
**Vi önskar alla en  
God Jul och Gott Nytt År**  
\*\*\*\*\*

## Innehåll i detta nr

Årets flygupplevelses, till Bodø med fyra flygplan ...	1
Jyväskylä – staden som uppstod på en marknadsplats .....	5
General Aviation i våra nordiska länder - en jämförelse .....	6
Mellersta Finlands Luftfartsmuseum / Finnish Airforce Museum .....	7
Keski-Suomen Ilmailumuseo / Finnish Air Force Museum .....	8

Efter några pizzabitar i museets cafeteria tog vi av mot Bodø. Vi steg till FL160 genom molnen och kom igenom på FL095 där solen flödade Härligt!. När vi passerat norska gränsen försvann molnen och det bjöds på en underbar vy över norska fjäl- len. Flygning i Norge och inflygningen till Bodø över havet är bland det vackraste man kan tänka sig. Efter landning blev vi visade till Bodø Flygklubbs platta. Vi fick ett varmt välkomnande av Bodø flygklubb som dagen till ära hissat svenska flaggan.



*Wenche och Ola Hjartøy, Bodø*

En efter en anlände de övriga flygplanen och efter en landningsöl var vi beredda på kvällens höjdpunkt - valgryta. Flera av Bodø Flygklubbs medlemmarna tjänstgjorde i köket och tillagade en valgrytan enligt lokalt recept. Smakade väldigt gott! Efter så många upplevelser och trevliga flygare var det svårt att gå och lägga sig, speciellt som solen aldrig gick ned.



*Per Strömhaug, Bo Johnsson, Carl-Johan Hulden och Margot Johnsson smakar på valgryta.*

Lördagen tillbringades med att besöka Skandinavien, kanske Europas, bästa flygmuseum. Norsk Luftfartsmuseum firade 10 års jubileum och är byggt som en tvåbladig propeller. I spinnern finns ett trafikledartorn och i de två bladen är det civilflyg i den ena och militärflyg i den andra. Vi

fick förstklassig guidning av museets direktör Kjell Lutnes (Rotarian i Oles klubb). På museet finns det mesta tex spionplanet U-2. Temat på museet är "Drömmen om att flyga". Det finns en stor avdelning för (stora)barn där man genom olika experiment förklarar varför man kan flyga. Ni som inte varit där - ÅK DIT !

På lördagskvällen hade vi planerat en flygtur ut till Lofoten men den fick ställas in pga vädret. Det fick istället bli en tur till Saltstrømmen som är norra Europas kraftigaste tidvattenström. När tidvattnet går in och ut bildas det på grund av naturens utseende jättelika virvlar. Fisket blir också finfint.



*Amerikanarna använde Bodø som bas vid sina spionflygningar med spionplanet U-2 mot Sovjet under det kalla kriget. Det U-2 plan som blev nedskjutet över Sovjet den 1 maj 1960 skulle landat på Bodø.*



*Chefen för Luftfartsmuseet i Bodø, Kjell Lutnes, guidade besökarna från Västerås och berättar här om museets unika samlingar. Museet är byggt som en tvåbladig propeller och i ena propellerbladet finns civil flyghistoria och i den andra delen militär. Kjell Lutnes är medlem i Bodø rotaryklubb, där även Ole Hjartøy är medlem.*



På söndagen den 13 juni var det Luftsportens dag på Bodø flygplats, med utställningar och flyguppvisning. De svenska flygplanen fick då ställa upp sig på utställningsområdet framför museet där publiken kunde titta närmare på flygplanen. Till vänster har PA 32R-300 SE-GRZ parkerat intill en affärsjet. Vid flygplanet syns en av piloterna, PerAndren.

Söndagen var vikt för Luftsportens dag. Våra plan taxades till utställningsområde och blev uppställda på en gräsmatta utanför museet. Vi fick svara på en hel del frågor under dagens gång och fick också träffa en massa flygintresserade människor. I Bodø bor 43 000 människor. Av dessa arbetar 3 000 direkt med flyg. Självklart blir då intresset för en sådan här flygdag maximalt. Vi fick se masshopp med fallskärm, räddning från helikopter och uppvisning av två F-16. Allt mycket imponerande.



Klockan 1600 avslutades flygdagen och gästerna fick taxa tillbaka till ordinarie uppställningsplatser. Här taxar SE-LOE, en PA-28-181 av 2000 års modell från utställningsområdet vid museet.

Klockan 16 taxade vi tillbaka till flygplatsen och lämnade in våra färdplaner. Achern drog iväg direkt med sikte på Östersund för att tanka. Cessnan och Malibun flög direkt till Västerås på FL170. Kvar blev Lancen som fick problem med två sotiga tändstift på samma cylinder. Maskinen fick tas in på verkstad och medan stiften byttes försämrades vädret. Kartan blev alldeles full av streck och underliga symboler. Så förblev det i 3 dar och först på onsdagen kunde Lancen sätta kurs mot Sveg



Utanför flygmuseet i Bodø finns denna Spitfire.



Lars Wahlström, Peter Grahn, Mikael Brodin, K.G. Brodin och Per Andren framför SE-GRZ

och därefter Västerås. Så är alla tillbaka i Västerås efter en mycket spännande och minnesvärd helg. Jag är ganska säker på att de flesta deltagarna ställer upp på nästa klubbflygning. Men vart ska vi åka ? Bodø blir svårt att överträffa ! Ett stort tack till Ole Hjartøy och Per Strømhaug för all hjälp och alla transporter.

[www.hässlö.se](http://www.hässlö.se)

Text och foto: Bo Johnsson

## Jyväskylä – staden som uppstod på en marknadsplats

*Skandinaviska sectionens fly-in och årsmöte kommer att hållas i Jyväskylä den 12-14 augusti 2005. Section activity leader, Matti Jyllinmaa har därför skrivit om staden och dess historia, Bengt Hellsten har översatt från finska till svenska.*

Staden Jyväskylä befinner sig i hjärtat av Finland på en naturskön ås vid stranden av sjön Jyväsjärvi. Avstånden till Helsingfors, Åbo och Uleåborg är cirka 300 kilometer. Staden gränsar norrut mot Jyväskylä landskommun där Tikkakoski och flygfältet befinner sig och söderut mot Muurame kommun.

Staden grundades i tiderna på en gammal marknadsplats. Jyväskyläs läge i nordändan av sjön Päijänne i korsningen av tre betydande sjöleder har medfört att samfärdsel bedrivits i området sedan förhistorisk tid. Gamla hållristningar och fornfynd vittnar om dessa forntida resenärer. Traktens första invånare var Heikki Ihanninpoika, som i olika handlingar omnämns år 1506. År 1539 fanns i området sju gårdar. Befolkningen växte stadigt och år 1775 fanns redan 40 lägenheter och vid den tidpunkten byggdes också ett kapell.

År 1801 fick byn officiellt handelsrättigheter. Då dessa rättigheter begränsades år 1821 igångsattes anskaffning av stadsrättigheter varefter staden utropades år 1837. Så snart tomterna utstakats i enlighet med stadsplanen påbörjades bygget av staden. De dyraste tomterna i själva centrum inropades givetvis av handelsmännen.

Det viktigaste åtgärderna för staden Jyväskyläs utveckling visade sig vara grundandet av olika skolor på 1850 och -60 talet. Till utvecklandet av skolförhållandena i Jyväskylä hörde från första början ett speciellt drag som saknades i andra städer; finskspråkigheten. Genom Volmar Schildts insatser grundades ett finskspråkigt lyceum år 1858, ett lärarseminarium 1863 och en flickskola 1864. På grund av dessa händelser benämndes Jyväskylä ibland "Finlands Aten".

Skogsindustrin började utvecklas i Jyväskylä i slutet av 1800-talet. Vid den tidpunkten var emellertid ännu Fredrikssons hatt-, slips- och handskfabrik ortens största industri. På 1910-talet tog emellertid skogsindustrin över den ekonomiska dominansen. I fortsättningen, på 1920 och -30-talet kom försvarsmaktens vapenindustri att inta en betydande roll i Jyväskylä. Denna industrigren omformades efter krigen till en pappersmaskin- och en traktorfabrik. Utveckling av högteknologi och därtill hörande företagsverksamhet har idag en betydande position.

De mest framstående representanterna för den kulturella verksamheten i Jyväskylä är inom musiken P.J. Hannikainen som år 1899 grundade mans-

kören "Sirkat", inom arkitektur Alvar Aalto och litteratur författarinnan Minna Canth. Betydande kulturhändelser är de årliga evenemangen Jyväskylä Sommar och – Vinter. Ytterligare har Jyväskylä gjorts känt genom Metsos pappersmaskiner, Nestes bilrally, JYP ishockeylag, designern Annikki Karvinen och Harvias bastur. Numera är Jyväskyläs invånartal ca. 83000. Som universitetsstad utgör de ca. 20000 studenterna en betydande andel.

### Tikkakoski – en tätort kring industri och flygfältet

Landskapet kring tätorten Tikkakoski i norra Jyväskylä landskommun är till sin karaktär ett typiskt Sjöfinland. Den nästan fem kilometer långa sjön Luonetjärvi glimtar här och där. Till den strömmar vatten från småsjöarna norrom varefter vattenleden flyter vidare via några forsar söderut mot sjön Päijänne. Terrängen är till sin natur omväxlande med sandåsar, backar, åkrar och barrskogar. Denna jägarnas och fiskarnas forna vildmark fick fast bosättning på 1500-talet genom ett dekret av kung Gustav Vasa. Ännu i början på 1900-talet bildades utkomsten av jordbruk i olika former. Som ett minne från dessa tider står fortfarande gården Tikkamannilas stora stenladugård invid vägen till Tikkakoski. Gårdens ostar fann i tiden sina vägar ända till de europeiska marknaderna.

Då den 2200 hektar stora gården Tikkmannila år 1890 sålde kvarn och sågverk invid älven Jyväsjoki till nya ägare började en långsam men stadig industrialisering av orten. Vattenkraften började snart driva en metallindustri. Den växande fabriken började på 1920-talet tillverka vapen åt armén. För 1930-talets "Suomi" maskinpistoler öppnades stora marknadsmöjligheter också utomlands. Genom krigsutbrottet utvidgades verksamheten ytterligare och 1939 anlades också en ammunitionsfabrik. Då Tikkakoski Ab var som störst sysselsattes över ettusen personer. Efter fredsslutet försökte fabriken fortsätta sin verksamhet med nya produkter men trots goda försök blev misslyckandet ett faktum under 90-talets depression. Fabrikens betydelse för orten har varit stor. Dess tillväxt förvandlade byn Tikkakoski till en tätort.

För Tikkakoski har flygfältet och den därtill anslutna flygvapenverksamheten varit liknande motorer för tillväxt och förkovring som den fabrik som för drygt

*forts sida 6*

hundra år sedan anlades vid forsen. Då flygfältet, som byggdes på försvarsministeriets initiativ blev färdigt år 1939 och Fjärde Flygregementet med sina Blenheim bombplan flyttades till Tikkakoski uppstod här en garnison. Dess betydelse har under årens lopp tilltagit. Flygvapnets förbindelsebataljon flyttade år 1962 till Tikkakoski varvid garnisonens numerär fördubblades; kaserner fanns nu både på sjön Luonetjärvis östra och västra strand.

Garnisonens tyngd ökade ytterligare då flygvapnets stab år 1993 flyttade från Helsingfors till Tikkakoski. Samma utvecklingstrend kan fortfa-

rande noteras. Flygvapnets förbindelsebataljon omorganiserades till skolningsinstitut och är sedan början av 2000-talet en av Flygvapnets skolningsenheter. Som akademisk flygstridsskola ges här grundutbildning för Flygvapnets blivande officerare.

Tikkakoski är nu en tätort med ca. 5000 invånare i universitetsstaden Jyväskyläs närområde. Invånarna använder sig av den närbelägna stadens tjänster men är samtidigt beredda att utveckla sin egen ort, där de trivs i sina villor nära inpå naturen såsom i tiden deras jagande och fiskande förfäder.

Matti Jyllinmaa.

Översättning: Bengt Hellsten

\*\*\*\*\*

## General Aviation i våra nordiska länder - en jämförelse

Jag har med hjälp av Per Staff, Norge och Bengt Hellsten, Finland försökt få fram uppgifter om antal flygplan, antal certifikat samt uppgifter om de olika kostnader som myndigheter belastar flyget med i våra Nordiska länder. Undersökningen är inte vetenskaplig, men jag hoppas den ger en viss bild om hur det ser ut i våra olika länder.

Enligt uppgifter från respektive luftfartsmyndighets årsberättelse framgår att per den 31/12 2003 fanns i Danmark 1606 flygplan, i Finland ca 1200, i Norge ca 900 och i Sverige 1220 st. Av ca 300 småfly i Norge är ca 130 er klubbägda. I myndighetens uppgifter finns även trafikflygplan och segelflygplan. I Finland är ca 600 motorflygplan och resterande utgörs av helikoptrar och segelflygplan.

I den svenska statistiken för 2003 noteras 1220 luftvärdighetsbevis jämfört med 1402 för år 2002. Antal registrerade flygplan är 3323, vari ingår 515 st segelflygplan, 216 helikoptrar, 103 motorseglare, 225 ballonger och 439 ultralätta luftfartyg. Men ett luftfartyg kan vara registrerat utan att vara luftvärdigt, det kan till och med vara skrotat och i praktiken inte finnas alls, men ej avregistrerat.

Antal Certifikat	PPL	ATPL	CPL	Glider	UL	Helikopter
Danmark	2489	1065	1102	1558	368	161
Finland	ca 3500					
Norge	3887	1161	(incl ATPL)			
Sverige	5357	1735	1948	2248	548	537

### Kostnader.

I Sverige har under sista åren diskuterats och utan framgång protesterats mot svenska luftfartsverkets kraftiga höjningar av vissa avgifter. Det har varit höjningar på mer än 100 % vissa år. Veteranflygplan var tidigare befriade från årsavgift, men måste från 2004 betala samma avgift som andra flygplan.

Land	Luftvärdighetsbevis	Förnyelse PPL-cert	Landningskort/år (*)
Danmark	DKK 895,-	280,-	?
Finland	EUR 100,-	41,-	597,-
Norge	NOK 5250,-	720,-	5010,-
Sverige	SEK 6000,-	6800,-	6000,-

\*) Luftvärdighetsbevis avser enmotorflygplan max 2 ton. Kostnaden för landningskort avser flygplan med ca 1000-1200 kg max startvikt. Utöver kostnad för certifikat enligt ovan tillkommer läkarundersökning och Proficiency Check. I Finland kostar en medical • 41,- och i Sverige är avgiften 1000 – 1200 SEK.

Försäkringspremien är ganska lika i våra olika länder, men bränslepriset varierar. Avgas 100 är billigast i Sverige, där bränslet är skattebefriat. I Sverige är priset för närvarande ca 7 SEK per liter, i Norge ca 11,50 NOK per liter. I Finland är det än högre, ca • 1,44 per liter. I Sverige finns några entusiaster inom allmänflygorganisationerna, speciellt Lars Hjelmberg som framgångsrikt arbetat för att vi skall få behålla skattefriheten på flygbränsle. Många ser dock en stor risk att vi genom vårt medlemskap i EG med tiden måste anpassa oss även här.

Sven-Erik Jönsson

## Mellersta Finlands Luftfartsmuséum / Finnish Airforce Museum

Tanken på ett luftfartsmuseum i Finland vaknade redan år 1922 och genom årtiondena har det gjorts ett flertal försök att återväcka den. Först den 1 juni 1979 kunde emellertid Finlands första luftfartsmuséum, Mellersta Finlands Luftfartsmuséum öppnas i hangar 1 i Luonetjärvi. Restaurering av gamla flygplan hade i betydande utsträckning bedrivits vid flygvapnets olika enheter under 1960- och -70-talet. Slutlig hemvist saknades dock för resultaten av detta arbete, till vilka hörde ett flertal världsunika flygplan, bl.a. det franska 1920-tals jaktplanet Gordou-Leseurre B.3. Det fanns sålunda ett starkt behov av ett muséum. Beslutet blev att muséet grundades i form av en stiftelse till vilken hörde Jyväskylä landskommun, staden Jyväskylä, Jyväskylä universitet, Försvarsministeriet, Mellersta Finlands Landskapsförbund, Flygvapnets Gillen samt den lokala flygstationen. År 1987 utnämndes muséet till krigshistoriskt specialmuséum med särskilt uppdrag att bevara och upprätthålla flygvapnets traditioner. Av detta skäl profilerar sig muséet klart som ett muséum för flygvapenmaterial även om civil luftfart i någon mån finns representerad.

År 1989 fick muséet nya utrymmen i en gammal betongelementfabrik, vilken erbjuder betydligt bättre utrymmen för muséverksamhet än en flygplanshangar. I utställningshallen finns permanent 26 flygplan från 1920- till -90-talet utställda. Flygplansmotorer finns över 60 och täcker nästan alla förekommande typer och konstruktioner. Framlagt finns också annat till luftfart hörande material allt från räddningsutrustning och katapultstolar till förbindelsematerial och flygvapnets olika uniformer.

Utöver den permanenta utställningen uppbevarar muséet tusentals föremål som förevisas i roterande ordning. Temat för detta år har varit flygplansbeväpning, allt från maskingevär till kanoner och missiler. I muséets arkiv finns dessutom bl.a. 60000 fotografier från flygvapnets hela historia som står till forskarnas förfogande

I muséets verksamhet ingår också konservering och restaurering av gammalt flygvapenmaterial. Under arbete är för ögonblicket ett Breguet 14 A2 1920-tals spaningsplan. Restaureringen har pågått i tre år och åtminstone två till beräknas åtgå före planet är utställningsklart. Restaureringsarbetet är typiskt handarbete, tidskrävande men också synnerligen utmanande då till flygplanen använts allt tänkbart material såsom trä, metall, duk, gummi etc.

Till muséets verksamhetsätt hör en strävan att ge besökaren också andra upplevelser än att bara betrakta föremålen. Som ett led i detta hör att erbjuda möjlighet att sitta i förarsätet i såväl i grundskolnings- som i överljudsjaktplan.

Ett guidat musébesök speglar historien bättre än en rundvandring på egen hand; guidning fås på beställning, också under veckoslut. Stöd för muséverksamheten utgör också av en kaffeservering och en liten musébutik där man kan köpa modeller, luftfartslitteratur osv. Bredvid muséet finns en butik för flygvapnets överskottslager, "Kasinhäntä".

*Kai Mecklin  
Översättning: Bengt Hellsten*



*Ilyushin Il-28 använd som målbogseringsflygplan i Finland, finns nu i flygmuseet på Tikkakoski.*

*Foto: Nils-Arne Nilsson / SFF arkiv.*

## KESKI-SUOMEN ILMAILUMUSEO / FINNISH AIR FORCE MUSEUM

Ilmailumuseoajatus heräsi Suomessa jo vuonna 1922 ja sitä yritettiin herätellä henkiin vuosi-kymmenien kuluessa lukuisia kertoja. Vasta 1.6.1979 avattiin Suomen ensimmäinen ilmailumuseo, Keski-Suomen Ilmailumuseo, Luone-tjärvellä lentokonehalli 1:ssä. Vanhojen lento-koneiden entisöintiä harrastettiin ilmavoimien lentoyksiköissä melko runsaasti 1960- ja -70-luvuilla. Työn tuloksina suojaa vailla oli useita maailman mitta-puussakin ainutlaatuisia lentokoneita, mm. ranskalainen 1920-luvulta peräisin oleva Gourdou-Leseurre B.3 -hävittäjä. Niinpä paineet museon perustamiselle olivat melkoiset.

Museo päätettiin perustaa säätiöperustaiseksi, jolloin mukana olivat Jyväskylän maalaiskunta, Jyväskylän kaupunki, Jyväskylän Yliopisto, Puolustusministeriö, Keski-Suomen maakuntaliitto, Ilmavoimien kiltoja ja paikallinen lentoasema. Vuonna 1987 museo nimettiin sotahistorialliseksi erikoismuseoksi erikoisalanaan Ilmavoimien perinteiden tallen-taminen ja ylläpitäminen. Tästä syystä museo profiloituukin selvästi Ilmavoimien kaluston museoksi, joskin myös siviili-ilmailu on jossain määrin edustettuna.

Vuonna 1989 museo sai uudet tilat vanhasta betonielementtitehtaasta, joka tarjoaakin huomattavasti lentokonehallia paremmat tilat museotoiminnalle. Näyttelyhallissa on perusnäyttelyssä 26 lentokonetta 1920-luvulta 1990-luvulle saakka. Lentokonemootoreita on esillä yli 60 kattaen ilmailun lähes kaikki moottorityyppirakenteet.

Esillä on myös muuta ilmailuun liittyvää materiaalia pelastusvälineistä ja heittoistuimista viestimateriaaliin ja ilmavoimien eri asuihin. Näyttelyn lisäksi museolla on säilytettynä tuhansia esineitä, joita kierrätetään vaihtuvissa näyttelyissä. Tämän vuoden teemana on ollut lentokoneaseet konekivääreistä tykkeihin ja ohjuksiin. Museon arkissa on lisäksi mm. yli 60 000 valokuvaa tutkijoiden käytettävissä ilmavoimien koko historian ajalta



*Finskybyggd variant av Messerschmitt Bf-109 i trä. Flygplanet kallades för Pyörremyrsky och finns på museet. Foto: Nils-Arne Nilsson/SFF arkiv.*

Museolla konservoidaan ja restauroidaan vanhaa ilmavoimien kalustoa. Työn alla on parhaillaan Breguet 14 A2, 1920-luvun tiedustelukone. Konetta on entisöity noin kolme vuotta, ja arviolta ainakin kaksi vuotta menee vielä, ennen kuin kone on asetettavissa näytteille. Entisöintityö on tyypillisesti käsityötä, aikaa vievää ja toisaalta erittäin haasteellista, koska lentokoneissa on käytetty kaikkea mahdollista materiaalia, puuta, metallia, kangasta, kumia ym.

Museon toimintatapana on pyrkimys antaa kävijöille elämyksiä muutenkin kuin vain katselemalla esineitä. Tähän pyritään tarjoamalla mahdollisuus istua niin alkeiskoulukoneen kuin ylääänihävittäjänkin ohjaamossa.

Opastettuna museokierros avaa historian pelkkää omatoimista museoon tutustumista paremmin, opastuksia saa tilauksesta, myös viikonloppuisin. Museotoimintaa tukee kahvio ja pieni museo-kauppa, jossa myydään mm. pienoismalleja ja ilmailukirjallisuutta. Museon vieressä on Ilmavoimien ylijäämätavaran kauppa, Kasinhäntä.

*Kai Mecklin*



### KESKI-SUOMEN ILMAILUMUSEO FINNISH AIR FORCE MUSEUM

Avoinna päivittäin:

1.6. – 15.8. (pl. juhannusaatto ja -päivä) klo 10 – 20,

16.8. – 31.5. (pl. jouluviikko ja 31.12) klo 11–17.

Tikkakosentie 125 FIN-41160 TIKKAKOSKI

Puh: +358 14 375 2125

www.jiop.fi/ksimuseo

E-mail: [keski-suomen.ilmailumuseo@kolumbus.fi](mailto:keski-suomen.ilmailumuseo@kolumbus.fi)