

# Merkityslausunto: Eklund TE-1 -lentovene

*Kohde: Diplomi-insinööri, lentokonesuunnittelija Torolf Eklundin (1912-2000) suunnittelema vuonna 1949 ensilentonsa amfibiokoneena lentänyt Eklund TE-1 –lentovene*

*Kohteen omistaja: DI Torolf Eklundin perikunta, kuuluu Suomen Ilmailumuseon kokoelmiin*

*Aika: 25.9.2014*

*Tekijä: Tapio Juutinen (tutkija, Suomen Ilmailumuseo)*

*Lähteet: Koneen suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvä asiakirjamateriaali T. Eklundin henkilöarkistossa (SIM:n kokoelmat); Ilma-aluksen historiasta kirjoitetut artikkelit eri julkaisuissa; Ilma-aluksen kuntoarvio vuonna 2014*

## **Kohteen kuvaus**

Merkitysanalyysin kohde on diplomi-insinööri, lentokonesuunnittelija Torolf Eklundin (1912-2000) museoon vuonna 1981 tallentama, 1940-luvulla suunniteltu ja vuonna 1949 ensilentonsa amfibiokoneena lentänyt Eklund TE-1 –lentovene. Kone oli siviili-ilma-alusten rekisterissä tunnuksella OH-TEA vuodesta 1954 vuoteen 1969.

Vihreä-valkoisen koneen runko on rakennettu vanerilla päällystetyistä mäntyrimoista. Koneen karkiväli siivet lentoasennossa on n. 7,5 metriä. Viisi metriä pitkän lentoveneen siivet voidaan taittaa, puolitoista metriä leveän koneen mahtuessa tämän jälkeen esimerkiksi venevajaan. Koneen tyhjäpaino on 190 kg. Voimalaitteena lentoveneessä on 40-hevosvoimainen Continental A-40.

Ilma-aluksen säilytystä museolla on sittemmin Eklundin poismenon (vuonna 2000) jälkeen jatkettu perikunnan kanssa vuonna 2001 tehdyllä jatkuvalla säilytys sopimuksella.

## **Kohteen kontekstitiedot**

Eklundin koneen suunnitteluun liittyvän asiakirjajäämistön, koneen käyttöön liittyvän valokuvamateriaalin ja ilma-aluksen mukana kiinteästi kulkeneen matkapäiväkirjan ja viranomaisasiakirjojen ansiosta koneen vaiheet suunnittelupöydältä aina käytännön lentotoimintaan ja rekisteristä poistoon asti (vuonna 1969) tunnetaan verrattain hyvin. Koneen tuotanto jäi yhteen prototyyppiin eikä ilma-alustyyppiä siis ole tallennettuna muihin museoihin.

Valtion Lentokonetehtaalla (myöhemmin Valtion Metallitehtaat, Valmet) suunnittelijana vuosina 1935-62 toiminut Eklund sai alkuidean koneen suunnitteluun Henri Mignet'n suunnittelema, itse rakennettavasta yhden miehen lentokoneesta H.M. 14 *Pou du Cielista (Taivaan Kirppu)*. Huolimatta moottori-ilmailun historiaan liittyvästä ikonisesta maineestaan estivät koneen heikko moottori, ohjauksen monimutkaisuus ja ilmailuviranomaisen koneelle langettama käyttökielto koneen laajan harrastuskäytön 1930-luvulla.

Ajatus jokamiehen lentokoneesta jäi kytemään Eklundin mieleen ja ensimmäiset luonnokset ilman amfibio-ominaisuuksia toimineesta lentoveneestä hän teki jo vuonna 1935. Eklund näki vesikoneen suuren yleisön

kannalta käyttökuluiltaan edullisena ilmassa liikkumisen vaihtoehtona. Lisäksi hän koki kotilaiturin viereen soveltuvan vesikoneen maakonetta paremmin suomalaisiin luonnonolosuhteisiin sopivaksi ja olevan turvallisempi käyttää, moottorihäiriön sattuessa kun oli saatavilla laskupaikoiksi sopivia järviä. Talvella lentovene pystyi hänen mukaansa suorittamaan laskuja paksun lumen peitossa olevalle maanpinnalle rakenteellisesti vahvan pohjan vahingoittumatta. Sarjavalmistetun koneen hinnaksi hän toivoi edullista auton hintaluokkaa.

Toisen maailmansodan aikana koneen muoto muuttui suunnittelupöydällä laskutelineillä varustetuksi amfibiokoneeksi. Tavallisena tilaustyönä Kuoreveden lentokonetehaalla valmistunut kone sai jo vuonna 1949 tapahtuneisiin ensimmäisiin koelentoihinsa mennessä suunnittelijaltaan lempinimet *Kärpänen*, *Itikka* ja *Vesilintu*. Nimitykset kuvaavat hyvin ensimmäisen kotimaassa suunnitellun sekä veteen että maalle laskeutumaan soveltuvan amfibiokoneen fyysistä ja toiminnallista luonnetta.

Moottorin vaihduttua ranskalaisesta Poinardista raskaampaan ja tehokkaampaan 40 hevosvoiman englantilaiseen Continentaliin jouduttiin koneesta painon vähentämiseksi poistamaan laskutelineet ja amfibioista tuli lentovene. Samalla koneen aerodynamiikkaa muutettiin ja moottoria siirrettiin rungossa taaemmaksi.

Kone lensi lentoveneenä marraskuusta 1954 eteenpäin, aktiivisen elämänkaarensa loppuajan. Siviili-ilmailurekisteristä kone poistettiin vuonna 1969.

### **Kohteen merkitys**

Koneella oli syntymäajankohtanaan kokonsa puolesta arvoa myös maailman ilmailuhistoriassa. Ensilentonsa hetkellä TE-1 oli tiettävästi maailman pienin (sekä veteen että maalle laskeutuvaan kykenevä) amfibiokone, muutostöiden jälkeen (1954) maailman pienin lentovene, mikä antaa ilma-alukselle varsin suuren *historiallisen merkityksen*. Moottori sijoitettiin suunnitteluvaiheessa amfibiokoneelle poikkeuksellisesti ohjaajan eteen.

Fyysisenä objektina lentovene tuo esiin kotimaisen lentokoneenrakentamisen ja –suunnittelun taitoa ja tervehentäviä suomalaista hulluutta. Valtion Lentokonetehaan käytännössä lopettaessa lentokoneiden suunnittelun toisen maailmansodan jälkeen monet suomalaiset lentokonesuunnittelijan koulutuksen hankkineet miehet alkoivat suunnitella itselleen harrastekoneita. Ilma-alus soveltuu kontekstinsa (Suomessa suunniteltu ja rakennettu yleisilmailukone) vuoksi erinomaisesti museon tallentamalle harrasteilmailun osa-alueelle.

Käyttöfunktioltaan lentovene *edustaa* ilma-alusten roolia ennen muuta arkipäiväiseksi suunniteltuna liikennevälineenä. Ilma-aluksen muoto kertoo insinöörin ottaneen huomioon myös suomalaisen luonnonympäristön tuhansine järvineen. Suunnittelu- ja käyttöajan huomioon ottaen kone edustaa sodanjälkeistä, hiljaa yleistynyttä yksityistä moottori-ilmailua, tuoden ilmi täten myös ilmailun valtavirtaistumista.

Koneen *autenttisuus* on melko hyvä, sekä alkuperäisyyden että koneen syntyhistorian ja käytön tuntemisen myötä. Ilma-alus on säilynyt nimenomaan lentoveneenä (1954-) hyvin ilman merkittäviä entisöintitöitä. Amfibiovaiheessa käytössä olleet laskutelineet eivät ole päätyneet museon kokoelmiin. *Ideaalitilassa* laskutelineet olisivat toki näyttelyssä sijoitettuina näyttelykoneen viereen eivätkä koneessa kiinni,

muuttuihan koneen olemus merkittävästi Eklundin tekemien muutostöiden (amfibiosta vesikoneeksi) yhteydessä jo koneen aktiivisen elämänkaaren aikana.

Kokonaan uusi kulttuurinen merkitys koneelle on muodostunut museon toisen perusnäyttelyhallin keskeisenä näyttelykohteena, heti hallin ulko-oven tuntumassa olevana katseenkiinnittäjänä. Pitkän yli kolmenkymmenen vuoden näyttelyelinkaarensa aikana koneen *yhteisöllinen* merkittävyys on kasvanut museon henkilökunnan, viiteryhmiä ja yleisön keskuudessa nimenomaan museoesineenä.

Yleisössä kone herättää opaskierrosten aikana mielenkiintoa ja ihmetystä. Eklundin lentoveneen hyödynnettävyys on korkea juuri kertovuutensa ja tulkinnallisen monimuotoisuutensa vuoksi. *Elämyksellinen merkitys* rakentuu nimenomaan tarinasta: tulevaisuudessa näyttelyissä Eklundin lentovene voidaan liittää ennen muuta vapaa-ajan viettämisen aihealueeseen ja ihmisen ja veden väliseen symbioosiin – tematiikkaan, joka on läheinen etenkin kotimaassa kesäaikaan lomailuun suomalaisille.

Koneen ilme muuttuu riippuen siitä, onko koneen siivet avattu lentoasuun. Museologiikan kannalta lentovene on helposti siirrettävissä perusnäyttelyn sisällä ja sisään sekä ulos. Tästä johtuen konetta voidaan *hyödyntää* lukuisissa erilaisissa näyttely-yhteyksissä. Kesällä 2014 lentovene onkin ollut lainassa Forum Marinumin *Vedestä lentoon* –näyttelyssä.

