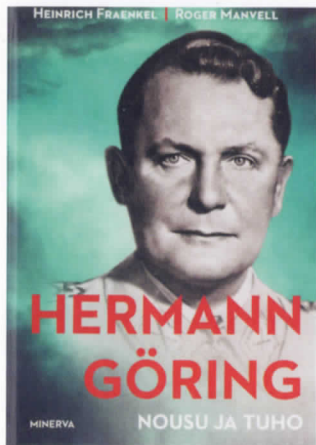




Heinrich Fraenkel ja Roger Manvell:

HERMANN GÖRING Nousu ja tuho

Minerva 2020, 504 s.

Kirjamaailmassa näyttää olevan Göring-buumi. Selviäisikö näistä uutuuksista jotain mielenkiintoista Saksan ilmavoimakomentajan vaiheista tai vaikutuksesta Suomen kohtaloihin? "Der Dicke" näyttäyty kahdessa kirjassa samalla kansikuvalla, mutta itse käsittely poikkeaa.

Fraenkel – Manvell kirjoittajaparin elämäkertakirja käsittelee "älykkään mutta häikäilemättömän **Hermann Göringin** toimintaa ja yksityiselämää, hänen nousuaan Luftwaffen ylipääliköksi ja Hitlerin oikeaksi kädeksi, omaisuuden rohumamista ja luottamuksen menettämistä. Se perustuu amerikkalaisiin ja saksalaisiin arkistolähteisiin".



Jack El-Hai:

GÖRING ja psykiatri

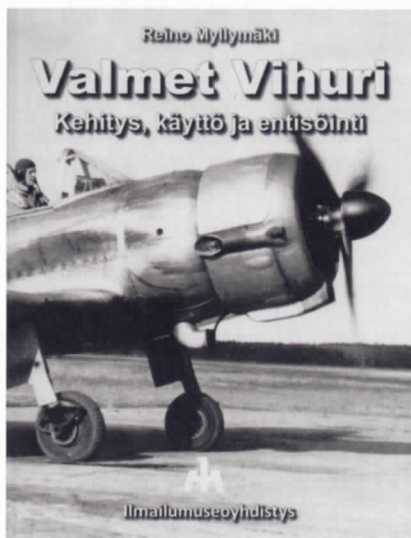
Minerva 2020, 313 s.

Lukija yllätty, kun lähdeluettelon mukaan kirja perustuu 1940 – 1950 luvuilla julkaistun kirjallisuuteen. **Tapio Kakko** on nyt kääntänyt alkujaan 1960 julkaistun teoksen. Göring-kirjallisuutta on paljon. Yksi tunnetuimpia on kyseenalaistakin mainetta saanut **David Irvingin** 1987 julkaistu saksalaislähteitä painottava elämäkerta. Uudempi olisi **Richard Overyn** "Goering, Hitler's Iron Knight" (2012). Vuosien mittaan tutkijat ovat päätyneet monissa asioissa uusiin tulkitoihin, mutta "Göringin nousu ja tuho" on kaikesta huolimatta iso koonnos sotahistoriasta kiinnostuneiden arvioitavaksi.

Toinen Minerva kustanne on tuorempi ja

julkaistu 2013 alkuperäisnimellä "The Nazi and the Psychiatrist". Se keskittyy sodan jälkeiseen aikaan, kun natsirikolliset olivat vangittuina Luxemburgissa ja sitten Nürnbergissä. Nuori Yhdysvaltain asevoimien psykiatri **Douglas M. Kelley** kutsuttiin arvioimaan heidät. Kelley uskoi saaneensa tilaisuuden selvittää, mikä piirre yhdistää näitä pahoja rikollisia ja mikä erottaa heidät muista. Kirja perustuu Kelleyin muistiinpanoihin, potilaskertomuksiin ja muuhun materiaaliin. Keskusteluissa vankien kanssa Kelleylle muodostui Göringiin läheinen ja luottamuksellinen suhde, jossa tämä uskoutuu psykiatrilta. Sopivissa väleissä kronologisesti etenevässä vankilatarinassa käsitellään myös muita natsijohtajia, mutta tuota puuttavaa piirrettä ei löydy. Journalisti **Jack El-Hai** tuo jonkin verran lisää Göringin henkilökuvaan. Aina on puhuttu morfiinista, joka olisi aiheuttanut hänen ruumiinrakenteensa pyylevöitymisen. Paljastuu, että kipulääke morfiinista oli vierouduttu, mutta 1937 alkoi hammaslääkärikäyntiin liittyen riippuvuus hermosto-opioidiksi luokiteltavasta dihydrokodeiinista, jota kului pahimmillaan 160 tablettia päivässä. Kaikkiaan El-Hain kirjaa voi pitää psykiatrin menetelmien esittelynä ja sivussa luonneanalyysina sekä kertomuksena kohti lopullista kohtaloaan kulkevista rikollisista. Ennen hirttotuomion täytäntöönpanoa Göring teki henkilökohtaisen ratkaisun syanidikapselilla, mutta yllättävää kyllä, samoin teki hänen psykiatrin Kelley kymmenkunta vuotta myöhemmin 1958.

Teksti: Janne Pauni



Reino Myllymäki:

Valmet Vihuri, Kehitys, käyttö ja entisöinti

Ilmailumuseoyhdistys ry ja Ketterät Kirjat Oy, 2020, 274 s.

Valmet Vihuri on kotimaisen lentokone-teollisuuden merkittävimpiä saavutuksia. Koneen syntyyn ja käyttöön Ilmavoimissa liittyy paljon epämääristä "totta ja tarua" keskustelua, mutta vaikka konetyypistä on kirjoitettu paljon, omaa Vihuri-kirjaa ei ole ollut. Nyt asia on korjattu. Ilmailuhistorian harrastaja, tietokirjailija ja kustantaja Reino Myllymäki on julkaissut yhdessä Ilmailumuseoyhdistyksen kanssa uutuuskirjan. Julkaiseminen liittyy ajatukseen, että lentokoneiden entisöintitoiminnan esiin nostamiseksi jokaisesta entisöidystä koneesta olisi tehtävä julkaisu. Viimeinen säilynyt Vihuri VH-18 on Ilmavoimamuseossa. Suomen Ilmailumuseossa on hienosti pitkäaikaisprojektina entisöity VH-25-koneen ohjaamo-osa. Reino Myllymäen kirja perustuu arkistomateriaaliin ja aikalaiskuvauksiin. Sen oli määrä ilmestyä marraskuussa 2019, mutta yllättäen projektille saatu runsas uusi materiaali siirsi julkaisemisen loppusyksyyn 2020.

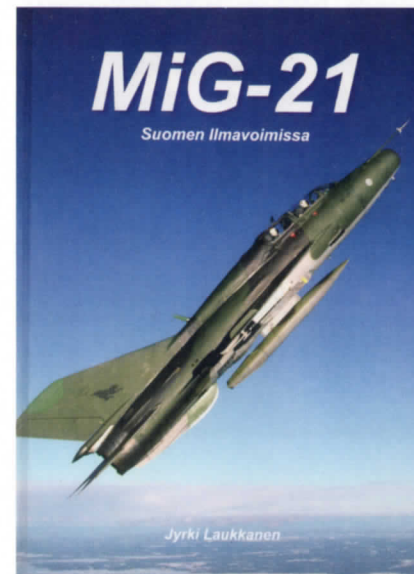
Kirja etenee alkuvaiheista suunniteluun, prototyypin rakentamiseen ja koelentoihin sekä protosta edelleen kehitettyihin

Vihuri II ja Vihuri III alatyyppeihin. Vihurin moottorikysymys on tärkeä käsiteltävä kokonaisuus. Vihurien käytöstä kerrotaan joukko-osastoittain. Oma mielenkiintoinen osio on onnettomuuksia käsittelevä luku. Yksilöhistoriat on esitetty, niistä museokoneet VH-18 ja VH-25 tarkemmin. Viimeisenä osiona käydään läpi tekniset tiedot. Mukaan on päässyt myös ohjaajan käsikirja. Sisältöjärjestys on looginen, mutta päätös aloittaa koneen käytön esittely sota- ja kertausharjoituskoulutuksesta tuntuu hieman omintakeiselta ratkaisulta kiintiöjoukko-osastoryhmittelyyn tottuunelle lukijalle. Se kuitenkin korostaa Vihurin merkitystä 1950-luvulla tilanteessa, jossa ensi kertaa sodan jälkeen oli taas mahdollisuus kasvattaa Ilmavoimien kriisijän ohjaajapohjaa.

Vihuri oli vankka kone, josta pidettiin ja jolla lennettiin. Koneen järjestelmissä käytettiin sotakoneista saatua kierrätysmateriaalia. Sen moottorit – Bristol Mercury - oli rakennettu eri aikoina eri tehtailla ja ne oli otettu käyttöön omista varastoista tai hankittu käytettynä Britanniasta. Reino Mylly-

mäki käytti moottorikirjojen parissa paljon aikaa selvittääkseen väittämiä ja moottorin osuutta onnettomuuksiin. Hän laskee koneelle sattuneen 74 onnettomuutta, kun mukaan otetaan varsinaisten lento-onnettomuuksien lisäksi isommat vauriot ja onnistuneet pakkolaskut. Tekninen vika oli pääsyy 39:ssä onnettomuudessa, ja 25 kertaa vika on ollut moottorissa. Yleensä paljon kohtalokkaampia olivat ohjaajan toiminnasta aiheutuneet onnettomuudet.

Vihuri-kirja osoittaa, että tyypin käyt-



Jyrki Laukkanen:

MiG-21 Suomen Ilmavoimissa

Koala-Kustannus, 2020, 256 s.

Jyrki Laukkanen on uudistanut Apalin 2004 kustantaman "Suomen Ilmavoimien lentokoneet 1, MiG-21 in Finnish Air Force". Alkuperäisversio oli nimensä mukaisesti kaksikielinen. Kun käännöstekstit on jätetty pois ja sivumäärää on kasvatettu 60:llä lisäsivulla, tekstisisältöä on voitu lisätä ja mukaan on saatu paljon uusia kuvia. Muutenkin vanhan version kuvia on pyritty korvaamaan uusilla, usein samaan kuvasarjaan kuuluneilla otoksilla.

Rakenteeltaan "MiG-21 Suomen Ilmavoimissa" noudattelee saman sarjan teosten tuttua kaavaa. Kehitysvaiheista ja versioista lähdetään liikkeelle taustoittaen asiaa jo edeltävillä konetyypeillä ja sarjatuotantokoneen synnillä tyyppimerkintöjä unohtamatta. Koneiden hankinta- ja koulutusvaiheen jälkeen esitellään kaikki Suomessa käytössä olleet MiG-tyypit eli MiG-15UTI, MiG-21F-13 ja MiG-21BIS sekä koulutusversiot MiG-21U ja MiG-21UM. Kaikista löytyy ensin tekninen selostus, minkä jälkeen päästään lentämiseen. Konetietojen jälkeen esitellään eniten

töönotto pelasti Ilmavoimat konepulasta ja mahdollisti sitten siirtymisen nykyaikaisempiin konetyyppeihin. VH oli selvästi vanhempia Smolikeja ja Pyryjä turvallisempi, mutta kun lennettiin, vaurioitakin tuli. 51 Vihurilla lennettiin 27 615 tuntia. 1959 koneet jouduttiin poistamaan käytöstä varsin vähän käytettyinä, uusimmat III sarjan koneet keskimäärin alle 400 tuntia lentäneinä. Poistaminen tapahtui äkillisesti ja poikkeuksellisen suuren mediakampanjan saattelemana. Siten siirtymävaihe

lentäneet MiG-21-ohjaajat. Oma osionsa on vielä maalauksille ja merkinnöille. Ennen lopun koneyksilöesittelyä kerrotaan kaluston poistosta ja säilytyksestä. Uusittu versio on kaikin puolin tyylikäs ja teksti luotettavaa luettavaa. Yksityiskohtia on tietysti valtavasti. Pikku virheenä huomasi, että sivun 198 alimmassa kuvassa vuodelta 1977 ei ole **Matti Hietanen** vaan **Pentti Hietanen**. Molemmat Hietaset kyllä löytyvät pari sivua aikaisemmin. Tämä jääköön "hiusten halkomisen" tasolle.

MiG-15-kone esitellään aluksi. Sen moottoreita valmistettiin kehitysversioineen Neuvostoliitossa noin 50 000 kappaletta. Kirjan alussa kerrotaan englanti- ja ranska-kielisen Rolls-Royce Derwent ja Nene -suihkumoottorien päätyemisestä venäläisille 1946. Itse moottorien lisäksi on hyvä tiedostaa, että hankintamatkallaan neuvostovaltuusunkunta onnistui kyseisten brittien vanhentuneina pitämien moottorien tekniikan lisäksi selvittämään niiden rakentamiseen liittyvää metallurgiaa. Tämä oli merkittävä askel moottorien käytettävyyden parantamisessa lyhytikäisiin saksalaismoottorien kopioihin verrattuna.

Laukkanen kertoo MiG-15-koneiden hankintayrityksestä Suomeen keväällä 1954. Tähän liittyen täydentävää lisätietoa on julkaistu **Mikko Virran** 2017 Helsingin yliopistossa laatimassa pro gradu -työssä: "Hävittäjäseikkailu 1954: Suomen MiG-suihkukonekaupan nousu ja tuho kylmän sodan kulisissa". Stalinin kuoleman jälkeen Sakari Tuomiojan johtaman puolipoliittisen toimitusministeristön pienessä sisäpiirissä, sotilaita kuulematta, päätettiin yrittää parantaa Suomen Ilmavoimien surkeaa kalustotilannetta selvittämällä Neuvostoliitosta kolmen ilmailuvontatutkan ja 3–6 MiG-15-suihkuhävittäjän hankintamahdollisuutta. Samalla parannettaisiin idänsuhteita ja tasapainotettaisiin ulkomaankauppaa. Seuraus oli sisä- ja ulkopoliittinen sotku. Hallitus ehti vaihtua. Tutkahankinta kiinnosti, eikä minimissään kolmen koneen ostohalua oikein voitu peruuttaa kesken kauppaneuvottelujen. Ilmavoimien komentaja **Reino Artola** ohjeisti **Lauri Pekuria** ja kuten Laukanenkin toteaa, Pekurin kesäkuussa teke-

seuraajatyypin eli Fouga CM 170 Magisteriin johti väliaikaiseen notkahdukseen Ilmavoimien lentotoiminnassa.

Lopussa myös kirjoittajalle näyttää tulleen kiire. Viimeistely on ollut hieman hätäinen, mikä näkyy joistain tekstinkäsittelyvirheistä. Pienine rosoineen "Valmet Vihuri" on ehdottomasti lukemisen arvoisen tietokirja.

Teksti: Janne Pauni

män koelennon perusteella kone todettiin jo vanhentuneeksi. Pekuri laati vertailun, jonka mukaan Vampiren hankinta suihkukoulutuskoneeksi olisi parempi vaihtoehto useasta syystä: hankintahinta, käyttökustannukset, kiihtöveaavimus ja koulutusmahdollisuudet. Neuvostoliittolaisten kanssa ei päästy eteenpäin tyyppikoulutuskysymyksessä ja lopulta helmikuussa 1955 ilmoitettiin, että kone ei meille käy. 1962 niitä sitten kuitenkin tarvittiin välityypiksi.

MiG-15 ja MiG-21 -koneiden pääsuunnittelijana oli **Anatoli Grigorevits Brunov**. Urallaan Brunov aloitti suunnitteluinsinöörinä lentokoneitehtaila edeten **Nikolai Polikarpovin** suunnitteluosastoon. 1940 Artem Mikojanin suunnitteluosasto eriytyi siitä omaksi OKB MiG -suunnitteluosastoksi ja Brunovista tuli MiG-1, MiG-3 sekä MiG-5 koneiden johtava suunnitteluinsinööri ja suunnittelija. Brunovia kiitetään kyvystä yhdistää projekteissa lukuisa määrä eri osaprojekteja toimivaksi kokonaisuudeksi. MiG-21F-13 konetta arvostetaan suoritusarvojen ja ohjusesteuksen takia isona harppauksena, mitä se meille Suomessa olikin. Läntisenä vertaiskoneena voi pitää alkuperäistä Starfighteria. Samalla on syytä muistaa, että hävittäjätkin puuttumisen takia kyseinen alatyypin oli jo 1960-luvun edetessä varsin vaatimaton hyvän sään päiväihävittäjä. 1980-luvulle tultaessa ja MiG-21BIS tyyppin käyttöönotossa Ilmavoimat joutui myös tyytymään itäihävittäjään, joka oli jo teknisesti jälkeenyäännyt ja torjuntahävittäjänä suorituskyvyllään rajoittunut. Neuvostoliiton omassa konseptissa MiG-21 oli ensisijaisesti hyökkäyssotatoimiin tarkoitettujen rintamailmavoimien kenttäkelpoista kalustoa, kun kotialueen ilmapuolustustehtävät hoidettiin raskaammilla ja paremmilla asejärjestelmillä varustetuilla konetyypeillä. Vajavaisuuksistaan huolimatta MiG-21 säilyy legendaarisena konetyypinä, jonka matkaan Jyrki Laukanen lennättää lukijan jälleen hienosti.

Teksti: Janne Pauni