

Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti



***Aero Oy:n turha toive - Focke-Wulf Fw 200 Condor**
***LeLv 34 MT-koulutusyksikkönä vuonna 1943**
***Varakreivi Carlow Suomessa** **3/2017**

Aero Oy:n turha toive

Focke-Wulf Fw 200 "Condor"



Günther Ott

Saksan ilmailuhistorian työryhmä (ADL)

Fw 200 V1 koelennolla tunnuksella D-AERE. Kuvasta näkyy hyvin siiven lähes suora johtoreuna. Kuva: via Günther Ott.

Lähes 80 vuotta sitten, 6. syyskuuta 1937, elegantti nelimoottorinen lentokone nousi ensilennolleen Neuenlanderfeldin lentokentältä Saksan Bremenissä. Tämä kone oli Focke-Wulf Condorin ensimmäinen prototyyppi Fw 200 V1, jonka ohjaimissa olivat Focke-Wulfin teknillinen johtaja Kurt Tank ja pääkoelentäjä Hans Sander. Tämä vuosipäivä antaa aiheen tarkastella lähemmin Fw 200:n kehitystyötä ja konetyypin yhteyttä myös Suomen ilmailuhistoriaan.

Varhainen kehitystyö ja menestys

Sensaatiomainen uutinen kiiri maailmalla 11. elokuuta 1938: Ensimmäinen maakentiltä toimiva liikennelentokone oli tehnyt välilaskuttoman Atlantin ylityksen reitillä Berliini-New York. Lufthansan lentokapteenin ja diplomi-insinöörin Alfred Henken ohjaama Focke-Wulf Fw 200 V1 D-ACON lensi Berlin-Staakenin ja Floyd Bennet Fieldin (NY) 6.371 km:n välimatkan maailmanennätysajassa 24 tuntia, 36 minuuttia ja 12 sekuntia.

Huolimatta tästä hienosta suorituksesta, täytyy pitää mielessä se tosiasia, ettei Condoria oikeastaan alunpitäen suunniteltu erityisesti pitkänmatkan lennoille. Tälle ennätyslennolle varta vasten modifioitu lentokone Fw 200 V1 ei ollut juuri muuta kuin lentävä polttoainesäiliö. Sillä ei voinut kuljettaa lainkaan hyötykuormaa - ei matkustajia tai rahtia. Todellisessa elämässä Lufthansa (DLH) ja muutkin isot lentoyhtiöt käyttivät tällaisilla mannertenvälisillä kaukoreiteillään pelkästään lentoveneitä. Focke-Wulf Fw 200:n suunnittelu aloitettiinkin pääasiassa siksi, että Lufthansan käyttämät Junkers Ju 52 -koneet eivät olisi enää pitkään pärjänneet kilpailussa Euroopan päälentoreiteillä.

Siviilimatkustajakoneiden kehitystyö oli Saksassa käytännössä lopetettu vuonna 1933. Sotilaallinen uudelleenvastustautuminen oli etusijalla. Ainoastaan sellaisilla projek-

teilla, joilla oli sotilaallista potentiaalia, oli mahdollisuus päästä jatkokehittelyyn ja tuotantoon asti. Sotilaskäyttöön tarkoitetut konetyypit Dornier Do 17, Heinkel He 111 ja Junkers Ju 86 olivat liikennekoneina sopivia vain suorituskyvyiltään, mutta eivät matkustajakapasiteetiltaan tai -mukavuudeltaan. Lokakuusta 1933 lähtien siviilikäyttöön muutetut pommituskoneet lisääntyivät vielä yhdellä - nelimoottorinen matkustajakone Junkers Ju 89 V3, joka perustui saman perustyyppin pommituskoneen prototyyppeihin Ju 89 V1 ja V2. Tämänkin liikennekoneen heikkous oli sen sotilastausta. Kaikkien näiden siviilimuunnosten taustalla oli Saksan valtakunnan itsevaltainen ilmailuministeriö (Reichsluftfahrtministerium, RLM).

Junkers Ju 52/3m oli edelleen Lufthansa pääasiallinen työhevonen, kun muut eurooppalaiset lentoyhtiöt ottivat jo käyttöönsä ensimmäiset Douglas DC-2 -matkustajakoneet. Pian sen kannoilla seurasi vieläkin tehokkaampi ja mukavampi Douglas DC-3. Kaiken huipuksi USA:sta saatiin tieto, että viisi suurinta lentoyhtiötä olisi osallistumassa suuren nelimoottorisen matkustajakoneen Douglas DC-4:n kehitystyöhön. Tämä konetyyppi perustui DC-3:sta saatuihin kokemuksiin ja sen arvioitiin tulevan käyttöön Euroopassa vuoden 1938 aikana. Tämä oli sellainen uhka eurooppalaiselle ilmailuteollisuudelle ja alan uskottavuudelle, että RLM lopulta päätyi ensimmäistä kertaa melkein viiteen vuoteen hyväksymään pelkästään liikennelentokoneeksi suunnitellun konetyypin kehittämisen ja valmistamisen. RLM:n kehitysryhmä sai valmiiksi uuden matkustajakoneen spesifikaation helmikuussa 1936 ja se annettiin saman tien teollisuudelle.

Samaan aikaan metallirakenteisten lentokoneiden kokeet ja maineikkaat valmistajatehtaat Dornier, Heinkel ja Junkers olivat suunnanneet toimintaansa ja kapasiteettinsa sotilaskoneiden valmistamiseen. Ainoastaan vain Junkers yritti enää muuntaa Ju 89 V3:sta edelleen Ju 90 V1 -matkustajako-

neen prototyyppiä. Näillä tehtailla ei ollut vapaana kapasiteettia uusiin projekteihin, mutta bremeriläisellä Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH:lla sellaista oli vuonna 1936. Tämä on voinut johtaa siihen, että RLM antoi vain sille tehtävän suunnitella moderni kokometallinen liikennelentokone.

Diplomi-insinööri Kurt Tank oli Focke-Wulfin teknillisen johtaja ja hänen rinnalleen oli vuonna 1933 tullut suunnitteluosaston johtajaksi yli-insinööri Andreas von Faehlmann. Tank itse oli saanut kokemusta suunnittelijana Rohrbach Metall-Flugzeugbau GmbH:lla ja Faehlmann vastaavasti projekti-insinöörinä Arado Flugzeugwerke GmbH:lla. Vaikka Tank itse otti julkisuudessa kunniaa kuuluisista Focke-Wulf-konetyypeistä, Faehlmann oli todellisuudessa se, joka oikeasti niitä suunnitteli. Vain 45-vuotiaana 10.4.1943 kuolleen suunnittelijan työnantajan julkaisemassa muistokirjoituksessa Focke-Wulfin tyypeistä Fw 56, Fw 58, Fw 187, Fw 189, Fw 190 ja erityisesti Fw 200 mainitaan olleen Faehlmannin suunnittelukäsialaa. Jopa englantilainen ilmailulehti Flight-magazine, huolimatta sota-ajasta, julkaisi artikkelin Faehlmannista syyskuussa 1943. Sodasta selvinnyt Kurt Tank vain omi Faehlmannin ansiot itselleen.

Yli-insinööri Andreas von Faehlmann (27.6.1898 - 10.4.1943) oli Focke-Wulfin suunnitteluosaston johtaja. Faehlmann suunnitteli Fw 200:n ja hänen suunnitteluryhmänsä aerodynaamikko DI Georg Jegorow suunnitteli uudelleen Fw 200:n ulkosiivet vuonna 1938. Tämä paransi suorituskykyä ja stabiliteettia. Faehlmann ja Jegorow olivat kotoisin Tallinnsta, mutta he opiskelivat ja työskentelivät Saksassa.

Kaksi prototyyppiä tilattiin

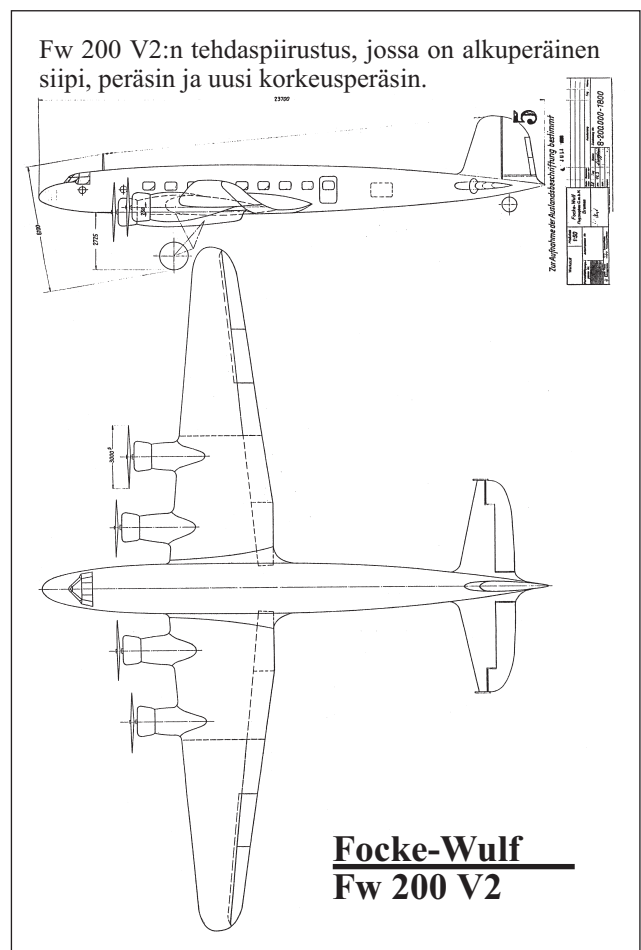
Focke-Wulf sai tietää suunnittelutehtävästä jo 19.1.1936 ja tehdas aloitti vaativan työn heti. Jopa kahden ensimmäisen koneen valmistusnumerot määrättiin samantien, valmistenumerot (Werknummer; W.Nr.) 2000 ja 2484.

Focke-Wulfille annettu suunnittelutehtävä oli RLM:n vastaus Lufthansan spesifioimalle nopealle nelimoottoriselle ja 25 matkustajaa kuljettavalle liikennekoneelle. Miehistönä olisi kolme lentävään henkilöstöön kuuluvaa ja yksi matkustamohenkilö. Moottorityypiksi valittiin BMW 132 G ja näillä moottoreilla koneella laskettiin olevan 1.200 km:n toimintamatka 300 km/t matkalentonopeudella. Mikäli suunnitelma olisi riittävän lupaava, tehdas saisi tilauksen kahdesta prototyyppistä. Focke-Wulf toimitti ehdotuksensa No. 760 jo 9.7.1936 RLM:lle ja 13.8.1936 ministeriö teki tilausvarauksen kahden koneen suunnittelemiseksi ja valmistamiseksi. Uusi tyyppi sai nimen Condor ja RLM määräsi sille tyyppinimen Fw 200.

Diplomi-insinööri Wilhelm Bansemirin johtama rakennusryhmä tarttui pian toimeen ja työ edistyi tehtaalla vakaasti ja tehokkaasti. Ensimmäisen prototyyppin Fw 200 V1:n ensilento oli jo 6.9.1937 kuten jo alussa mainittiin.



Fw 200 lähti ensilennolle 6.9.1937. Kuva: via Günther Ott.



Fw 200 V2 D-AETA, jossa on uusi korkeusperäsin, alkupe-
räinen sivuperäsin ja siipi. Kuva: via Günther Ott.



Myös toinen prototyyppi W.Nr. 2484 valmistui nopeasti. Sen lentoranka oli valmis lokakuussa 1937. Kuukautta myöhemmin 27. marraskuuta molemmat prototyypit esiteltiin Lufthansan pääkennällä tunnetulla Berlin-Tempelhofin keskuslentoasemalla. Vuoden loppuun mennessä ensimmäinen prototyyppi D-AERE Brandenburg ja toinen prototyyppi D-AETA Westfalen olivat lentäneet vastaavasti 90 ja 60 lentoa.

Koska Lufthansa aikoi asettaa uuden konetyypin Euroopan reiteille jo kesällä 1938, Focke-Wulffille annettiin 5.4.1937 ohje hankkia materiaalit kolme lisäkonetta varten. Lentoyhtiö lupasi ostaa nämä kolme konetta vain, jos kaksi prototyyppiä ensin täyttäisi luvut suoritusarvot. Focke-Wulffille tämä oli ilouutinen, koska ensimmäiset sarjakoneet oli jo tilattu ennen prototyypin valmistumista. Tilanne näytti lupaavalta myös Lufthansan näkökulmasta, kun se tilasi sitovasti vielä toiset kolme Fw 200 -konetta 9.12. 1937.

Kahden prototyypin koelentojen lennättäminen ja samanaikainen kuuden sarjakoneen valmistaminen ei ollut ongelmaton. Koelentojen tuloksia käytettiin hyväksi ensimmäisen sarjakoneen (S1), W.Nr. 2893 D-ADHR Saarland, valmistamisessa suoraan lopulliseen Fw 200 A-0 -versioon. Tässä koneessa oli mm. ulkosiipien nuolikulmaa ja sivuvakautinta muutettu. Nämä muutokset tehtiin prototyyppikoneisiin V1 ja V2 vasta myöhemmin.

Ensimmäinen prototyyppi Fw 200 V1 D-AERE Brandenburg lensi täyteen 200 tunnin koelento-ohjelman 6.2. 1938 mennessä DLH:n teknillisessä keskuksessa Staakenissa lähellä Berliiniä. Kone palautettiin valmistajalle muutostöitä varten. Vastaavasti toinen prototyyppi Fw 200 V2 D-AETA Westfalen aloitti Lufthansan lentoreittien kokeilulennot 6.5.1938 ja samalla mainosvierailut Euroopan isoimmissa pääkaupungeissa.

Tanskalainen DDL tilasi 5.3.1938 kaksi Fw 200 -konetta. Ensimmäinen piti toimittaa jo heinäkuussa ja toinen marraskuussa 1938. Kireä toimitusaikataulu vaati Lufthansan tilaamien 2. ja 4. Fw 200 A-0 -sarjakoneiden toimittamista Tanskaan. Nämä koneet saivat tyypimerkinnän Fw 200 KA-1 ja ne rekisteröitiin tunnuksilla OY-DAM Dania (W.Nr. 2894) ja OY-DEM Jutlandia (W.Nr. 2993).

Kurt Tank lensi ennen Lufthansalle luovuttamista D-ADHR Saarlandilla erityisen matkustajalennon 27.6. 1938. Kyseessä oli maailmanennätysyritys lentää edestakaisin 24:ssä tunnissa reitillä Berliini-Kairo-Berliini. Menomatka onnistui loistavasti, mutta paluumatkalla Condorin matka katkesi Salonikissa kannustelineen vaurioon.

Suunnitelma lentää maailman ympäri

Seuraava pitkämatkanlento olisi ollut ympäri maail-

man. Fw 200 V1:een tehtiin erityisiä modifikaatioita tätä yritystä varten. Lisäpolttoainesäiliöt putkistettiin täyttivät matkustamon kokonaan. Painon pienentämiseksi kaikki tarpeeton karsittiin koneesta rungon sisäpanelointia myöten. Ennätyslentoon tähtääviä koelentoja lennettiin 4. - 18. heinäkuuta 1938 Lufthansan Staakenin tukikohdasta käsin. Kone sai myös uuden rekisterin D-ACON, joka korvasi aiemman D-AERE:n.

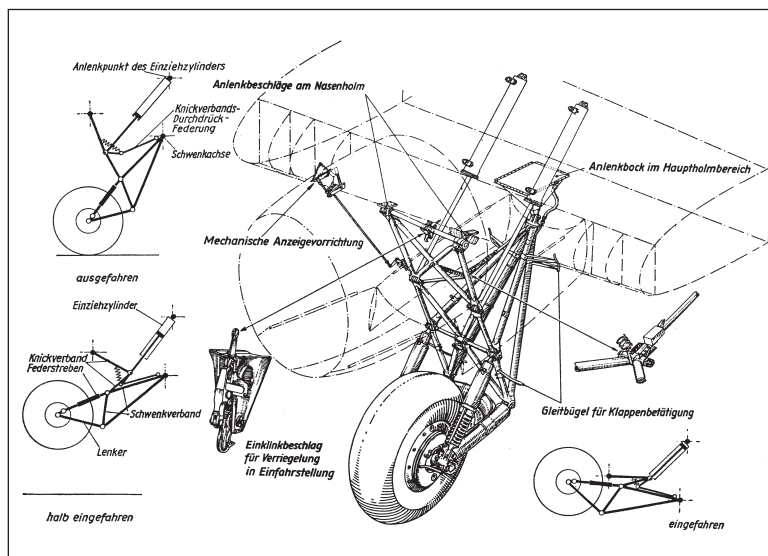
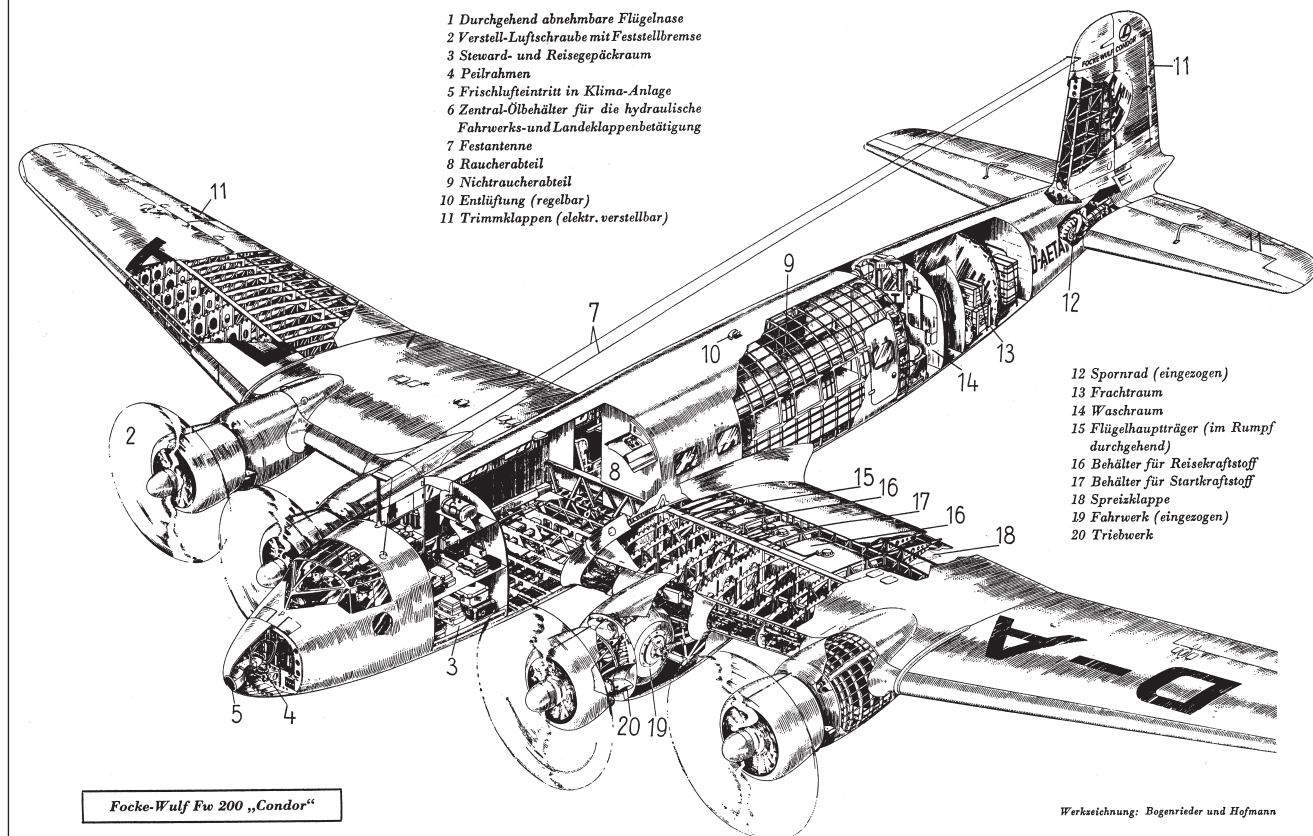
Condorin lento olisi kulkenut idästä länteen reittiä Berliini-New York-USA:n länsirannikko-Honolulu-Tokio. Paluu Berliiniin olisi ollut Kaakkois-Aasian kautta. Tämä lento jouduttiin kuitenkin perumaan, koska protektionistinen USA ei sallinut tällaista markkinointivaltia Saksan teollisuudelle. Muitakin vastaavia kieltoja oli Saksalle asetettu, vaikka ylilento- ja välilaskuoikeuksien evääminen oli tuolloin vastoin kansainvälistä käytäntöä.

Kun D-ACON lensi Berlin-Staakenista New Yorkiin 10.-11.8.1938 ja ansaitsi paikkansa ilmailuhistoriassa, ei lento johtunut USA:n viranomaisten heltynneestä asenteesta, vaan pienestä huijauksesta. Lufthansalle oli annettu lupa lentää 28 ei-kaupallista Pohjois-Atlantin ylityslentoa. Normaalisti Lufthansa käytti näihin lentoihin Blohm & Voss Ha 139 -kellukekoneita, mutta lentolupa ei rajannut pois mitään toistakaan lentokonetyyppejä. Niinpä se oli helppoa Lufthansalle ilmoittaa USA:n viranomaisille lyhyellä varoitusaajalla Condorin vuoden 1938 reittikokeilulennoista



Yllä: Lisäsäiliöillä varustettu Fw 200 V1 D-ACON New Yorkissa 11.8.1938. Alla: DDL:n Fw 200 KA-1 OY-DAM Dania 14.7.1938. Kuvat: via Günther Ott.





Fw 200:n protyyeissä ja esisarjakoneissa oli piirroksen esittämä päälaskuteline, jossa oli yksi iso pyörä. Aero spesifioi omiin koneisiinsa C-mallin kaksipyöräisen telineen.

No.8 ja No.9 New Yorkiin ja paluusta Berlin-Tempelhofiin.

Heti New Yorkista paluun jälkeen D-ACON:in piti lentää Tokioon, mutta suunnitelma peruuntui Sudeetti-kriisin takia loppukesästä 1938. Koneelle määrättiin myös muita tehtäviä, joten omistajan RLM:n ohjeistamana lisäpolttoainesäiliöt poistettiin ja syyskuussa 1938 D-ACON luovutettiin kuljetuskoneeksi Luftwaffen Lehrschwaderille Jüterbogiin. Vasta 28. marraskuuta 1938 D-ACON starttasi Tempelhofista lennolle Tokioon. Tachikakawan kentälle piti saapua 54:ssä tunnissa. Miehistö oli sama kuin New Yorkin lennolla ja koneen päällikkönä toimi Alfred Henke. D-ACON lensi kolmen välilaskun taktiikalla 13.844 km:n matkan (8.602 mailia) 48 tunnissa, 18 minuutissa ja 19 sekunnissa. Polttoainetta otettiin Basrassa, Karachissa ja Hanoissa. FAI:n pitkämatkan ennätyslento kirjattiin keskinopeudella 192,308 km/t (119,495 mph).

Lennolla mukana matkustanut Focke-Wulf:n myyntijohtaja Heinz Junge kirjasi myös menestystä: 17. joulukuuta

ta 1938 Japani tilasi viisi Fw 200 -konetta, joita operoisi Manchukuon nukkehallituksen Manchurian Air Transport Company MKKK kesästä 1940 alkaen. Japanilaiset tekivät tilauksen huolimatta paluulennolla 6.12.1938 tapahtuneesta onnettomuudesta. Manilan jälkeen D-ACON:in oli suunniteltu lentävän Bataviaan (nyk. Jakarta) palatakseen sieltä Saksaan käyttäen KLM:n Itä-Intian lentoreittiä. Focke-Wulf piti hollantilaisten lentoyhtiötä mahdollisena Condorin ostajakandidaattina. Tapahtumien kulku kuitenkin muutti näitä ajatuksia. Melkein 11 tunnin lennon jälkeen D-ACON saavutti Cavite Bayn lähellä Manilaa ja lentokenttäohjeiden mukaisesti kone laskeutui 100:aan metriin loppulähestymistä varten, kun molemmat oikean puolen moottorit pysähtyivät lyhyin väliajoin. Kone ei pystynyt kahdella moottorilla jatkamaan lentokentälle asti muuttaman kukkulan ylitse. Lentokapteeni Henkellä ei ollut muuta mahdollisuutta kuin laskea koneella mereen lähelle Rosario Pointin hiekkatöyrästä.

D-ACON kärsi pakkolaskussa vain pieniä vaurioita ja vaikutti helposti korjattavalta. Paikallinen pelastusrymä aiheutti kuitenkin osaamattomuudellaan lisävaurioita. Kone laivattiin Hampuriin, jonne se saapui 1.2.1939. RLM:n onnettomuustutkinnan jälkeen D-ACON hylättiin romuna ja Focke-Wulf Fw 200 A-0:n kymmenes tuotantokone W.Nr. 3324 D-ABOD Kurmark viimeisteltiin korvauskoneeksi Lufthansalle.

Condoreja Hitlerille ja vientiin

Jo tammikuussa 1939 kaksi Fw 200 A-0 -esisarjankoneista, W.Nr. 3098 ja 3099 (8. ja 9. A-0), päätettiin luovuttaa niiden alkuperäisen tilaajan Lufthansan sijasta Regierungstafelin (Saksan hallituksen lentolaivue) käyttöön. Koneitten tunnuksat olivat D-ACVH Grenzmark ja D-ARVU Ostmark. Jälkimmäisestä tuli Adolf Hitlerin henkilökohtainen matkakone rekisterillä D-2600 Immelmann III. Valtakunnanjohtajan käyttöä varten koneeseen tehtiin erityisiä muutoksia. Hitler saattoi käyttää hätätilanteessa istuimensa laskuvarjoa. Laskuvarjojohppyä varten Hitlerin saranoitu työpöytä voitiin nostaa ylös ja sen alla rungon lattiassa olevan avatun hyppyluukun kautta hän olisi poistunut koneesta. Laskuvarjossa oli pakkolaukaisunauru, joka avasi varjon automaattisesti. Kaik-

ki muutokset kokeiltiin ensin erityisessä runkomaketissa ennen varsinaista lentokoetta.

RLM:n tyyppi hyväksyntäkokeisiin lähetetty kone sai tunnuksen Fw 200 V3. Kaikki muut V-numerot numeroon 10 asti olivatkin tyyppin Fw 200 B koekoneita. Näiden joukossa oli mm. V9, joka oli koekone tilapäiselle RLM:n suunnitelmalle 181:n Fw 200 sotilaskuljetuskoneen tuotantoerälle, joka oli määrä valmistaa Luftwaffelle alkaen alkuvuodesta 1939.

Vientiversioita varten Focke-Wulf valitsi yhdistelmämerkinnän, jossa RLM:n antamaa tyyppinumeroa seurasi kirjain K ja sitä seuraava kirjain alkaen A:sta osoitti yksittäisen asiakkaan ja numero ilmoitti valitun asiakasversion. Kuten jo aiemmin on todettu, kaksi tanskalaiselle DDL:lle myytyä Fw 200 A-0 -konetta saivat vientiversiomerkin Fw 200 KA-1. Aero Oy:n 27.1.1939 tilaamat kaksi Fw 200 B -konetta olivat puolestaan vientiversiota Fw 200 KB-1. Japaniin myydyt viisi konetta olivat Fw 200 KC-1, mutta poikkeuksena säännöstä olivat kesällä 1939 Lufthansan Brasilian filiaalille Syndicato Condorille luovuttamat kaksi Fw 200 A-0 -konetta. Ne säilyttivät alkuperäisen tyyppimerkin.

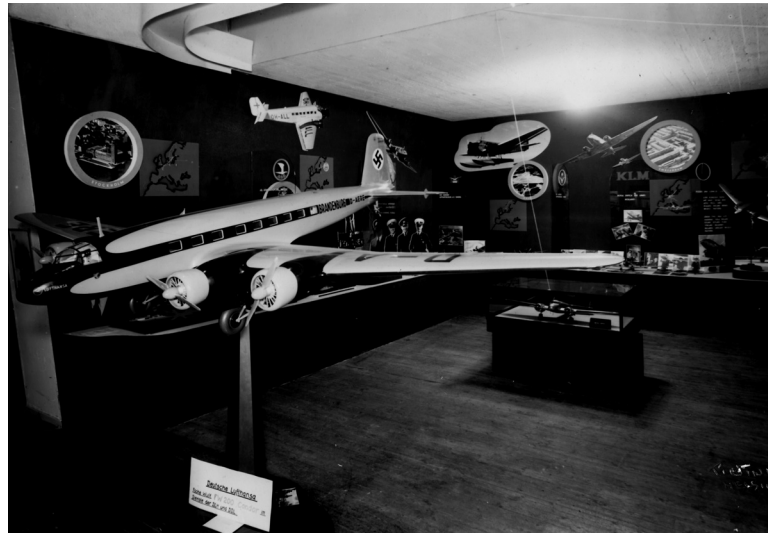
Elokuuhun 1939 mennessä Focke-Wulf oli jo saanut 46 tilausta uudesta tuotantoversiosta Fw 200 B. Pääosa näistä oli tarkoitettu Lufthansalle ja sen brasilialaiselle ja kiinalaiselle filiaalille Syndicato Condor ja Eurasia. KLM oli perunut optionsa yhdeksästä Fw 200 B -koneesta D-ACON:in onnettomuuden takia ja suunnannut kiinnostuksensa nelimoottoriseen Boeing 307 Stratolineriin pääasiassa sen paineistetun matkustamon takia. KLM:n kiinnostus Boeingiin loppui kuitenkin 18.3.1939, kun Boeing 307 syöksyi maahan kaikkien mukana olleiden kuollessa. Menetyneiden joukossa oli mm. KLM:n teknillinen johtaja. KLM aloitti Focke-Wulfin kanssa toistamiseen hankintaneuvottelut, mutta tällä kertaa uuden paineistetun Fw 200 -version pohjalta.

Aero Oy kiinnostui

Vaikka Aero Oy teki sitovan tilauksen Condorista 27.1.1939 on syytä tarkastella vähän yhtiön operatiivista tilannetta aikaisemmilta vuosilta. Aero Oy oli siirtynyt vasta vuonna 1937 kokonaan maalentokentille ja lentoliikenne oli samalla muuttunut ympärivuotiseksi. Yhtiöllä oli käytössään kansainvälisille reiteille kaksi Junkers Ju 52/3m -konetta OH-ALK (W.Nr. 4014) ja OH-ALL (W.Nr. 5494). Niitä se käytti reitillä 231 Riika-Helsinki-Turku-Tukholma yhteistyökumppaninsa ruotsalaisen AB Aerotransportin (ABA) kaluston kanssa. Kotimaan reiteillä käytettiin yhtä de Havilland D.H. 89 Dragon Rapide -konetta OH-BLA (W.Nr. 6347). Tämä vaatimaton liiketoiminta ei olisi vaatinut lisäkapasiteettia konekaluston matkustajapaikkojen tai lukumäärän suhteen.

Euroopan lentoliikenteessä oli kuitenkin tapahtumassa suuria muutoksia, eikä vähiten nopeampien ja isompien lentokonetyyppien käyttöönoton myötä. Vuoden 1937 reittiliikenteessä Lufthansa oli jatkanut 1.5. lähtien reittinsä 33 Königsbergistä Helsinkiin asti Kaunasin, Riikan ja Tallinnan kautta. Liikennetilastoista löytyy Lufthansalle 169 lähtöä Helsingistä vuodelle 1937. Hollantilainen KLM ja ruotsalainen ABA olivat ottaneet käyttöön ensimmäiset Fokkerin markkinoimat ja Amsterdamissa kokoamat modernit Douglas DC-3 -matkustajakoneet. Fokker piti Aero Oy:tä potentiaalisena DC-3:n ostajana, kuten myös Focke-Wulf 27.11.1937 Tempelhofissa esitellylle Focke-Wulf Fw 200 Condorille.

Condoriin pääsivät Berliinissä lehdistön lisäksi tutustumaan potentiaaliset asiakkaat maassa ja ilmassa. Kurt Tankin mukana esittelylennolla olivat mm. tanskalaisen DDL:n



Fw 200 V1:n pienoismalli vuoden 1938 SILI-näyttelyssä. Kuva: Pietinen.

lentokapteeni Charles Bramsen ja ABA:n Gunnar Lindner. Tank teki lentoonlähdon kolmella moottorilla ja kone nousi 3 m/s neljä minuuttia, kunnes tyhjäkäynnillä olleeseen moottoriin lisättiin tehot ja Condor suuntasi kohti Bremeniä. Varmaa tietoa siitä, oliko paikalla myös Aeron johtoa tai lentäjiä, ei ole löytynyt. Todennäköisesti näin oli asian laita, koska Aero Oy tiedusteli suoritusarvolaskelmia Condorista Pratt & Whitney Wasp S3H1G -moottoreilla. Focke-Wulf lähetti tiedusteluun vastauksen Aerolle 8.12.1937.

Vuosittaisessa aikataulukonferenssissa Focke-Wulf käytti Berliinissä tammikuussa 1938 tilaisuutta hyväkseen uuden koneensa markkinoinnissa lentoyhtiöiden johtohenkilöille. Joukossa oli tietysti Aero Oy:n johtaja Gunnar Stähle. Lobbauksessa olivat Focke-Wulfin myyntijohtaja Heinz Junge, Wirtschaftsgruppe Luftfahrtindustrien (Saksan ilmailuteollisuuden vientiorganisaatio) Pohjoismaiden ja Baltian edustaja Alexander von Bentheim. Bentheim oli Stählen pitkäaikainen sinuttelututtu ja ystävä jo Junkers-Luftverkehrin ajoilta 1920-luvulta. Tällaista henkilösuhdetta ei ollut Aeron suuntaan esimerkiksi Douglas DC-3:a kauppaavalla Fokkerin myyntijohtajalla.

Stähle kutsuttiin vierailulle Focke-Wulfin tehtaille Bremenin. Hänen palattuaan Helsinkiin saapui Aeron konttoriin sinne 25.1.1938 lähetetyt Focke-Wulfin lahjavalkuvat -albumit. Toinen oli täynnä virallisia Condorin mainosvalokuvia, mutta toinen oli henkilökohtaisempi -muistokuvia vierailusta Bremenissä ja Condorin lennosta sinne.

RLM oli tässä välissä päättänyt 20.1.1938, että Fw 200 otettiin sellaisten konetyyppien joukkoon, jota valmistettaisiin kotimaisten tilausten lisäksi vientiin ulkomaisille asiakkaille. Condorin kohdalla sen 20:n koneen vientivalmistusarja varustettuna BMW 132 Dc -moottoreilla (myös vientiversio) maksoi RM 530.000,- kappaleelta.

Mitään merkittävää ei tapahtunut muutamaan kuukauteen. Focke-Wulf informoi 2.5.1938, ettei Aeron toivoma moottori Wasp S3H1G ollut enää mahdollinen voimalaite. BMW 132 Dc tai vastaavantehtoinen amerikkalainen moottorityyppi kävisi. Aerolle toimitettiin Condorin suoritusarvolaskelmat 760 hv:n Hornet S1EG:llä. Tämän lisäksi Stählelle kerrottiin, että johtajat Kurt Tank ja Heinz Junge saapuisivat käymään Aero Oy:llä SILI-näyttelyn yhteydessä 14.-22. toukokuuta 1938. Arvattavastikin Fw 200 myyntiponnisteluja Aeron suuntaan lisättiin entisestään.

Jatkuu seuraavassa numerossa.

Aero Oy:n turha toive

Focke-Wulf Fw 200 "Condor"



Günther Ott

Saksan ilmailuhistorian työryhmä (ADL)

Osa 2

Focke-Wulf Fw 200 V2 D-AETA Malmilla 30.6.1938. Lufthansan lentokapteeni Siegfried Graf Schack von Wittenau lensi tällä koneella päivässä Itämeren ympäri Focke-Wulfin markkinointitempauksessa. Kuva: Pietinen via Museovirasto.

Fw 200 V2 D-AETA mainosvierailulla

Focke-Wulf veti 30. kesäkuuta 1938 ns. vaihteen kakoselle Fw 200:n markkinoinnissa Baltiaan ja Skandinaviaan. Fw 200 V2 D-AETA Westfalen lähti Itämeren-turneelle reittiä Königsberg-Kaunas-Riika-Tallinna-Helsinki-Tukholma-Berliini. Koko reitti lennettiin läpi yhdessä päivässä. D-AETA:n ohjaimissa oli Lufthansan lentokapteeni Siegfried Graf Schack von Wittenau, joka oli reissanut D-AETA:lla ympäri Eurooppaa ja saanut kuluksutta tekemällä silmukoita Aarhusin yläpuolella Tanskassa 29.5. 1938.

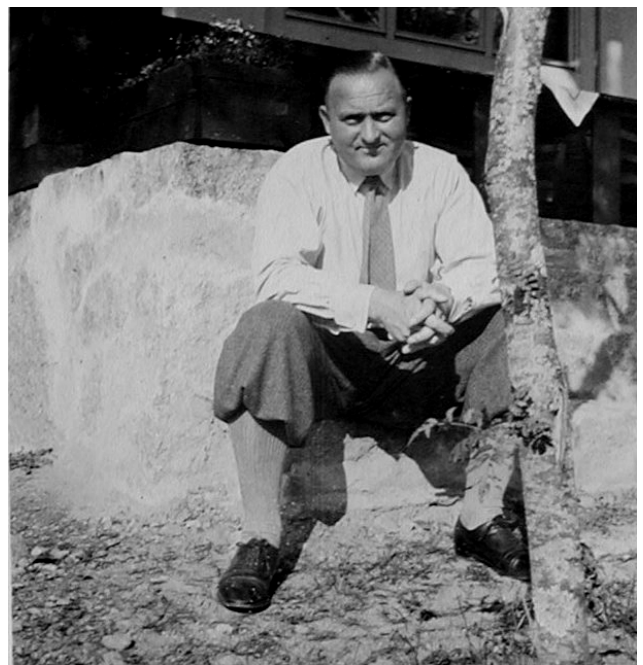
Tällä kertaa kyseessä oli vain nopean ja miellyttävän lentomatkan esittely 17:lle lennolle kutsutulle saksalaiselle lehtimiehelle. Matkustamossa tarjoi lentoemäntä. Jokaisessa pysähtymispaikassa esiteltiin konetta maassa ja ilmassa paikallisille VIP-henkilöille. Lennolla oli mukana myös Focke-Wulfin johtaja Franz Haberstolz. Hän tapasi Malmilla Aero Oy:n teknillisen johtajan Bertel Aulinin - luovuttaakseen henkilökohtaisesti teknillistä informaatiota - ja lentokapteeni Bo von Willebrandin. Samalla sovittiin, että Willebrand saa lentää perämiehenä DDL:lle ensimmäiseksi luovutettavalla Condorilla.

Elokuun 28. päivänä 1938 Gunnar Stähle sai tarjous-sähkeen Focke-Wulfilta. Sen mukaan von Bentheimilta saadun pyynnön perusteella tehdas tarjoaa Fw 200 A-0:n suoravetoisella BMW 132 G -moottorilla varustettuna ja toimitusajankohdaksi taataan toukokuu tai peräti maaliskuu 1939, mikäli tähän tarjoukseen tartutaan heti. Hintapyyntö oli RM 510.000,-. Johtaja Junge olisi matkustanut Helsinkiin jo seuraavalla viikolla sopimaan asioista tarkemmin. Erikoista kiirehtimistä, kun otti huomioon tehtaan ja Aeron kuukausien keskustelut sopivasta amerikkalaisesta moottorista. Tietysti taustalla saattoi olla D-ACON:in - joka oli pe-

riaatteessa Fw 200 A-0 - positiivisesta julkisuudesta lennolla Berliinistä New Yorkiin.

Takuu toimituksen ajankohdasta saattoi olla Stählen pelkoja ulkomaisesta kilpailusta Helsingin-liikenteessä uusilla Douglas DC-3 -koneilla jo seuraavana vuonna. Toimitusehtojen parantaminen von Bentheimin ystävyyttä hyödyntäen oli tietysti toinen motivaatio ja kolmas Lufthansan tarve päästä eroon sitovasta Fw 200 A-0 -tilauksesta, jonka se olisi mielellään korvannut B-mallin koneella. Samaa kaavaa oli jo hyödynnetty DDL:n kahden Fw 200 KA-1 -koneen kohdalla, sekä siirtämällä kaksi samanlaista konetta Brasiliaan vuonna 1939.

"Vänner Alexander" eli Alexander von Bentheim istumas Gunnar Stählen huvilan rappusilla Bodominjärven rannalla. Kuva: via Carl-Fredrik Geust.



Oli oikea syy sitten mikä tahansa, tosiasia oli se, että myyntijohtaja Junge saapui 30.8.1938 Malmille tavataksseen Stählen. Junge matkusti tanskalaisen Condorin OY-DAM:in kyydissä suoralla lennolla Kööpenhaminasta. Salkussaan Jungella oli mukana Focke-Wulfin tarjous No.85 yhdestä Fw 200 A-0 -koneesta perustuen 26.8.1938 Baubeschreibung No.1037. Seuraavana päivänä 1.9.1939 oli vuorossa Condorin esittelylento Malmilta Turkuun ja Bo von Willebrand sai lupauksen mukaisesti lentää perämiehenä. Hänen kommenttinsa lento-ominaisuuksista olivat erittäin positiivisia; kone pystyi mm lentämään ja säilyttämään lentokorkeuden pelkästään kahden käyvän moottorin voimalla. Tätä pidettiin poikkeuksellisenä etuna verrattuna Fokkerin edustamaan Douglas DC-3 -koneeseen. Ominaisuudesta tehtiin jopa postikortti, jossa punainen paholainen istuu vasemman puolen sisimmän moottorin päällä ja estää molempien potkureiden pyörimisen. Ohjaaja heiluttaa pörrällä kättään ja huutaa: "Turhaan yrität, pystymme lentämään helposti vain kahdellakin moottorilla."

OY-DAM toi Malmille 30.8.1938 Jungen kanssa samalla lennolla tanskalaisen jalkapallojoukkueen Kööpenhaminasta. Suomen joukkue voitti tässä Pohjolan-turnauksessa Tanskan 2 - 1! Voittaja oli myös Focke-Wulf, joka saattoi käyttää lentoa omista mainoksistaan.

Jungen vierailun jälkeen Focke-Wulf toimitti Bertel Aulinille 31.8.1938 yksityiskohtaisen laskelman Fw 200 A-0:n pottoaineen kulutuksesta ja painoista 1.500 km:n lentomatkaa varten, joka varmaan ihan sattumalta on Amsterdamin ja Helsingin välimatka - Aerolla oli oma suunnitelma Helsinki-Amsterdam reitille kesälle 1939 vastavetona KLM:lle. Stählen haikailemaan Lontooseen olisi silti tarvittu vielä 300 km lisää toimintamatkaa.

Focke-Wulfin menestys houkutti Aeroa

Fw 200 A-0 -koneen pikamarkkinointiyritys Aero Oy:lle kuopattiin nopeasti ennen tarjouksen umpeutumista 1.10.1938. Ei kuitenkaan siksi, että Aeron johdon kiinnostus olisi kohdistunut DC-3:een. Päinvastoin.

Fokkerin myyntiedustaja J.D.G. Hellebrekers oli myös sattumalta Helsingissä 31.8.-1.9.1938, jolloin tanskalainen Condor esiintyi edukseen siellä. Hän tapasi Stählen, joka kertoi DC-3:n mahdollisuuksien Fw 200:aa vastaan olevan vielä 50:50. Hellebrekers informoi kuitenkin Amsterdamiin, että Condor oli tehnyt vaikutuksen paremmalla turvallisuusmarginaalillaan. Erityisesti sen kyky startata turvallisesti yksi moottori pysähtyneenä oli iso etu. Moottorihäiriöt DC-3 -koneilla olivat herättäneet paljon huolta USA:ssa, kuten myös naapurimaassa Ruotsissa, jonka ABA operoi jo tällä konetyypillä. Yhden moottorin häiriö pudotti



Piru moottoreiden kimpussa. Kuva: via Günther Ott.

Fw 200:n nousunopeuden 3 m/s:iin ja DC-3:lla vain 0,83 m/s:iin.

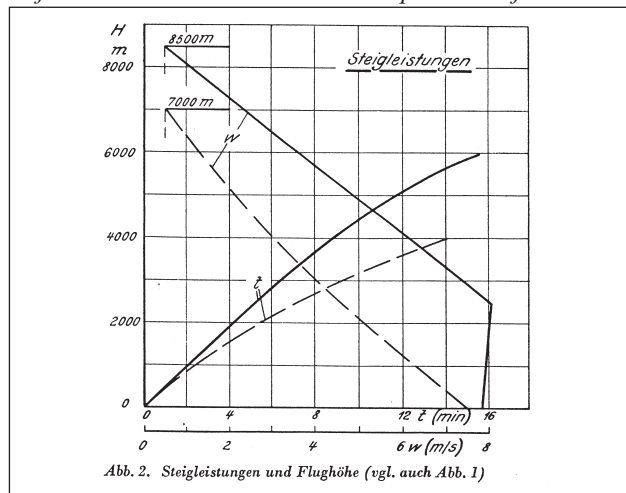
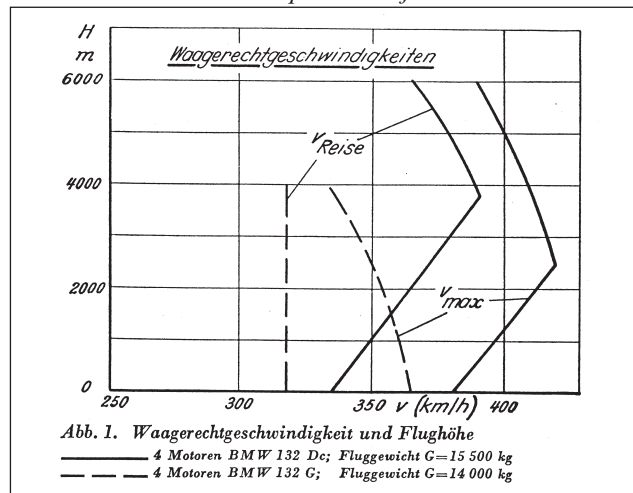
Aero Oy:llä ja KLM:llä oli eriävät käsitykset liikenteen hoitamisesta Amsterdamin ja Malmin välillä. KLM olisi halunnut tiheämpää vuoroliikennettä ja Aero Oy puolestaan harvempaa, mutta isommilla koneilla. Fw 200:n 26 matkustajapaikkaa oli etu DC-3:n 21:een paikkaan nähden ja Condorilla oli myös melkein 20% edullisempaa operoida per 100 istuinkilometriä.

Yhteydenpito Aero Oy:n ja Focke-Wulfin johdon ja asiantuntijoiden välillä tiivistyi. Syyskuun 16. päivänä 1938 Aero lähetti sähkeen, että Stähle ja Aulin saapuisivat Berliiniin 19. päivänä ja Aulin palaisi uudelleen tutkimaan uuden Fw 200 B -version varustettuna BMW 132 H -moottoreilla. Aulin jatkoi tietojen keruuta valmistajalta seuraavista erityistapauksista:

1. Painolaskemat 1.000 km:n toimintamatkalla ja 1.350 kg:n polttoainemäärällä sekä vastaavasti 1.500 km ja 1.900 kg:n polttoainemäärällä,
2. Polttoaineen kulutus eri tehoasetuksilla tai kierrosluvuilla,
3. Starttimatka ja kohoamisnopeus neljän ja kolmen moottorin käydessä,
4. Taloudellisuuslaskemat sisältäen polttoaineen kulutus per 100 matkustajaistuinkilometriä,
5. Suoritusarvolaskemat moottoreille BMW 132 H ja Hornet SIEG lentopainolla 16 tonnia.

Kaikki Aulinin pyytämät tiedot toimitettiin Aero Oy:lle 16.10. ja tätä ennen 10.10.1938 Focke-Wulf oli lähettänyt uuden tarjouksen No. 105, joka perustui Baubeschreibung No. 1044 ja koski Fw 200 B -konetta BMW 132 H -moottoreilla sekä VDM -vakiokierrossäätöpotkureilla hintaan RM 510.000,-. Vaihtoehtoisesti, mikäli Aero Oy toimittaisi valmistajalle omat amerikkalaiset moottorit ja potkurit, hinta

Vasemmalla: Fw 200:n nopeuskuvaajat moottoreilla BMW 132 Dc ja G. Oikealla: vastaavat nousunopeuskuvaajat.





DDL:n Condor OY-DAM lennolla. Kuva: via Günther Ott.

oli RM 420.000,-. Tarjoushinnat eivät sisältäneet Aeron vaatimaa jäänpoistolaitteistoa, joka haluttiin ABA:n ja amerikkalaisten kokemuksen takia DC-3 -koneiden kanssa. Toimitusajakohta ensimmäiselle koneelle olisi ollut syyskuu/lokakuu 1939 ja toiselle alkuvuosi 1940. Tarjous oli voimassa 1. marraskuuta 1938 asti.

Henkilökohtaisessa "Hyvä Gunnar"-saatekirjeessään 7.10.1938 Heinz Junge selitti hinnan RM 510.000 sisältävän alennuksen -30% verrattuna listahintaiseen tarjouslaskelmaan. Kaiken tämän lisäksi Heinz-ystävä lupasi Gunnarille vielä käyttöön liisatun Fw 200 -koneen siksi aikaa, kunnes Aeron tilaama ensimmäinen kone olisi toimitettu. Liisaus olisi hoidettu Lufthansan kautta sopimalla siitä johtaja Walter Luzin kanssa Berliinissä:

1. DHL tekee vuosiperusteisen poolisopimuksen Aeron kanssa ja saksalainen yhtiö lentää reittiä lokakuuhun asti, kunnes Aero Oy voi siirtyä lentämään reittiä yksin omalla Fw 200 -koneellaan.
2. DHL liisaa Junkers Ju 52:n Aero Oy:lle siihen asti kunnes tilattu Fw 200 voidaan toimittaa sille.
3. Focke-Wulf toimittaa koneen D-ACON halvimalla mahdollisella Saksan viranomaisten hyväksymällä vuokralla Aero Oy:lle.

Nämä ehdotukset osoittivat ainakin sen, että 1.000 km lentomatalle lasketut vuokrahinnat tarkoittivat Fw 200 -konetyypin asettamista Helsinki-Berliini -reitille.

Samanaikaisesti Focke-Wulf in kanssa myös Fokker esitti tarjouksensa Douglas DC-3:sta Aero Oy:lle. Vaikka samassa yhteydessä esitettiin kutsu Stählelle ja Aulinille saapua seuraamaan uusien Hamiltonin reverssipotkurin ko-keita, siihen vastattiin lähes heti kieltävästi. Ylimmän joh-

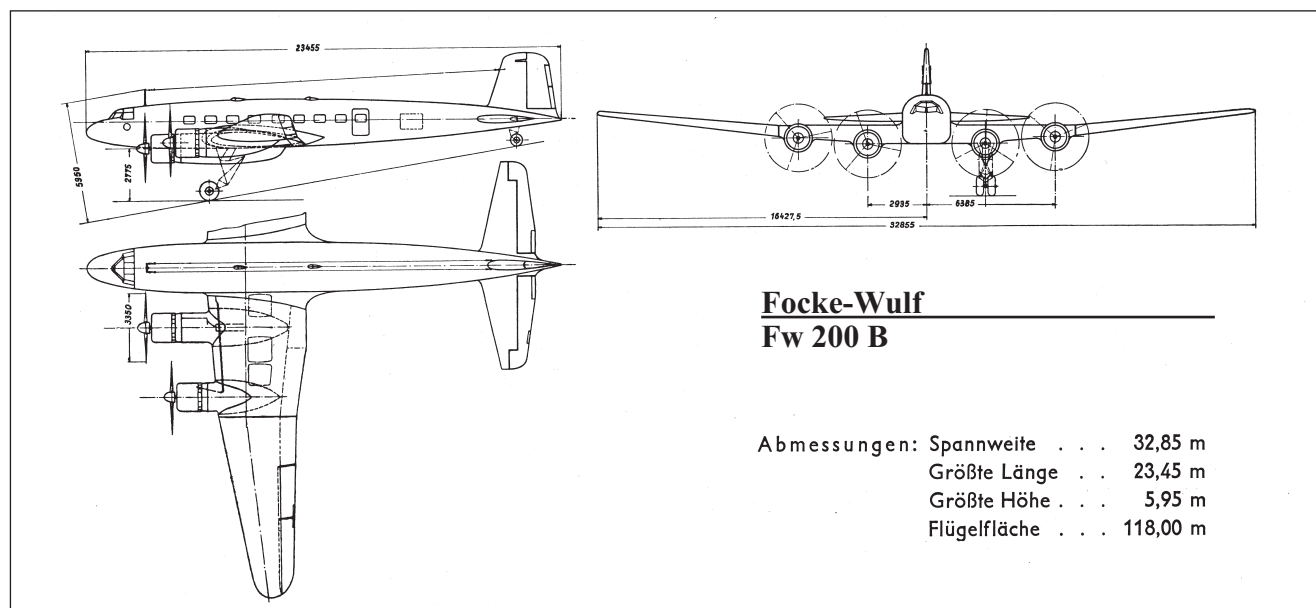
don sijasta saapuisivat koetta seuraamaan lentokapteenit von Willebrand ja Leppänen. Vielä enemmän irtiottoa Fokkerista tehtiin, kun Aero Oy lähetti lakimiehensä C.J. Ehrnroothin nimissä ja Stählen sijasta Fokkerin myyntijohtajalle Friedrich Wilhelm Seekatzille kutsun kuulemaan lopullista valintapäätöstä.

Päätös tilata kaksi Condoria

Focke-Wulf in delegaatio saapui yhtiön Fw 58 -lentokoneella D-ALEX Malmille 31.10.1938. Koneessa matkustivat teknillinen johtaja Kurt Tank, hänen assistenttinsa Willy Kaether, myyntijohtaja Heinz Junge ja Alexander von Bentheim. Aero Oy:n johtokunta äänesti kahden Fw 200 B -koneen hankkimisen puolesta. Moottorit ja potkurit koneisiin ostettaisiin kuitenkin USA:sta. Virallisesti äänestyksen ratkaisi Fw 200:n hyväksi nelimoottorisen koneen parempi turvallisuus. Fokkerin myyntiedustajan J.D.G. Hellebrekersin 4.11.1938 tekemän raportin mukaan lentoonlähetyksessä kolmella käyvällä moottorilla vakuutti Aeron johdon. Silti yleisillä talousasioillakin oli suuri merkitys tässä tilauksen luisumisessa Saksaan. Fokkerilta tehtävä DC-3 -hankinta olisi pitänyt maksaa kokonaan kalliilla Amerikan dollareilla, mutta Fw 200:n tapauksessa lentorankojen RM-osuus voitiin kuitata valtioiden clearing-sopimuksen kautta. Kolmas tekijä Fw 200:n puolesta oli koneen isompi kapasiteetti, josta arveltiin olevan etua varsinkin vuoden 1940 Helsingin Olympialaisia ajatellen.

Ehkä kaikkein merkittävin peruste Fw 200:n hankinnalle tuli yllättävästi Hollannista. Kansallinen lentoyhtiö KLM ei suosinutkaan enää Fokkeria vaan päätti tehdä osto-varauksen peräti yhdeksästä Fw 200 -koneesta. KLM oli selvästi päättänyt hoitaa reittiä Amsterdam-Helsinki yhdes- sä Aeron kanssa samanlaisella Fw 200 -kalustolla. Aeron ti- laamat koneet olivat Focke-Wulf in tuotantolistalla val- mistenumerot (W.Nr.) 0006 ja 0007 sekä vastaavat toimi- tusajankohdat 30.11. ja 15.12.1939. KLM:n varaamat ko- neet olivat vastaasti W.Nr. 0013-0016 ja 0020-0024. Toimitusajankohdat näille koneille olivat 15.3.-20.7.1940. Suomalaisten koneiden toimitusajoista lipsuttiin jo 1.11. 1938, kun Stähle ehdotti ensimmäisen Condorin toimitta- misen siirtämistä vuoden 1940 puolelle, jotta yhtiö saisi tie- toonsa toisten käyttäjien kokemuksia ennen oman lii- kennöinnin aloittamista. Valmistaja suostui tähän pyyntöön heti.

Jatkaa seuraavassa numerossa





Aero Oy:n turha toive

Focke-Wulf Fw 200 "Condor"

Aero Oy:n tilaamista Focke-Wulf Fw 200 KB-1 -koneista myös W.Nr. 0010 viimeisteltiin Luftwaffelle kuljetuskoneeksi tyypinimellä Fw 200 D-1. Kone sai kantatunnuksen VB+UA ja se luovutettiin K.Gr.z.b.V. 172:lle. Kuvassa VB+UA on Darmstadt-Griesheimissa valmisteltavana lennolle miehitettyyn Ranskaan kesäkuun lopulla 1940. Kuva: via Günther Ott.

Hankintasopimus allekirjoitettiin

Hankintapäätöksen jälkeen Aulinilla riitti töitä teknillisten yksityiskohtien selvittelyssä. Sopimusluonnokseen tehtiin muutoksia ja säätöjä koko ajan. Virallisesti 12:sta Fw 200 B Condorin sarjavalmistus laitettiin alulle 12.1.1939, kun Focke-Wulf haki Luftfahrt-Kontor GmbH:lta Berliinissä RM 6 miljoonaa rahoitusta ajalle toukokuu 1939 - huhtikuu 1940.

Sitova hankintasopimus allekirjoitettiin Focke-Wulfin ja Aero Oy:n välillä 27.1.1939. Aero Oy ei ollut hätkähtänyt Manilasta kantautuneita tietoja Fw 200 V1 D-ACON:in pakkolaskusta mereen moottorihäiriön takia. Toisin kuin KLM, joka perui yhdeksän koneen tilausoptionsa heti.

Aeron koneet spesioitiin Baubeschreibung No.1044:n mukaan ja ensimmäinen kone luovutettaisiin tilaajalle Bremenissä joulukuussa 1939. Toisen koneen luovutus olisi vuorossa huhtikuussa 1940 samoin ehdoin kuin ensimmäinen, mikäli sitova sopimus olisi voimassa Focke-Wulfin kanssa 1.6.1939 mennessä.

Focke-Wulfille maksettava kokonaissumma yhdeltä koneelta oli RM 420.000,-. Tästä piti maksaa 10% allekirjoitettaessa, RM 105.000,- kuuden kuukauden kuluessa, RM 168.000,- luovutuksen yhteydessä ja loppuerä RM 105.000,- kolme kuukautta toimituksen jälkeen. Ensimmäinen maksuerä RM 147.000,- siirrettiin Focke-Wulfin tilille 14.2.1939. Sopimuksessa mainitut moottorit, potkurit ja laitteet Aero sitoutui hankkimaan itse ja toimittamaan sovituksi ajoissa Breminiin. Moottorityyppi oli vaihdettu alkuperäisestä Pratt & Whitney S1EG:stä uudempaan S1E2G:hen.

Vaikka Aeron koneet olivat Fw 200 B -tyyppiä, Focke-Wulf antoi niille vientiversion tyypimerkinnän Fw 200

KB-1 samaan tapaan kuin tanskalaisten KA-1 -koneille. Suomalainen rekisteritunnus OH-CLA ilmoitettiin ensimmäiselle Condorille jo 1.12.1938 ja heti perään toisen koneen tunnus OH-CLB. Edelliselle varattiin ilma-aluksen nimi Karjala ja jälkimmäiselle Petsamo. Koneiden valmistenumerot muuttuivat alkuperäisistä ja olivat nyt 0009 ja 0010.

Gunnar Stähleen hyvät suhteet luonut ja Aeron Fw 200 -kaupat Focke-Wulfilla loppuun vienyt myyntijohtaja Heinz Junge siirtyi Wirtschaftsgruppe Luftfahrt-Industrien palvelukseen vastuualueena ja asemapaikkana Etelä-Amerikka. Insinööri Wolfgang Stieda Focke-Wulfin ulkomaaosastolta jäi jatkossa Aero Oy:n pääasialliseksi yhteyshenkilöksi Bremenissä.

Fw 200 V4 valmistettiin tiedustelukoneeksi (Fw 200 V10).





virkailija pitelee UntoHokkasen rakentamaa parimetristä mallilennokkia. Uutta konetyyppejä mainostettiin myös Focke-Wulfin esittelyviikkosilla sekä ABA:n ja Aeron yhteisillä Olympialento-mainoksilla vuodelle 1940. Kuvat: via Günther Ott.



Aero Oy panosti reippaasti Condorin mainontaan. Pääkonttorin pöydällä on kuvassa pieni Fw 200 -pienoismalli ja

Aeron Fw 200 -koneiden spesifikaatiota muutettiin jälleen. Uusi kirjoitettiin Baubeschreibung No.215 pohjalta, joka oli Fw 200 KB-1 kaikkine muutoksineen ja lisäyksineen perusmalliin Fw 200 B. Pääasialliset erot olivat uudet Hornet Model S1E2G -moottorit ja lisätyt polttoainesäiliöt.

Aero allekirjoitti 19.5.1939 muutoksen alkuperäiseen sopimukseen (27.1.1939) ja vahvisti samalla toisen koneen tilauksen. Tämän toisen KB-1 -koneen lisäksi Aero ilmoitti Focke-Fulille aikeestaan hankkia vielä kolmaskin KB-1, jonka toimitusajankohdaksi toivottiin syksyä 1940. Sitova sopimus tämän koneen ostamiseksi oli tehtävä vuoden 1939 loppuun mennessä. Focke-Wulf lähetti sopimusluonnoksen Helsinkiin 24.7.1939 ja ilmoitti 15.8., että Saksan viranomaiset olivat jo hyväksyneet tämän kaupan ja siksi oli riittävä peruste ilmoittaa valmistenumero 0046 Aeron kolmannelle koneelle. Tämä olikin sitten viimeinen Fw 200 -siviilikoneelle annettu valmistenumero ennen maailmansodan alkamista 1.9.1939.

Suomalaisten koneita rakennettiin sodasta huolimatta

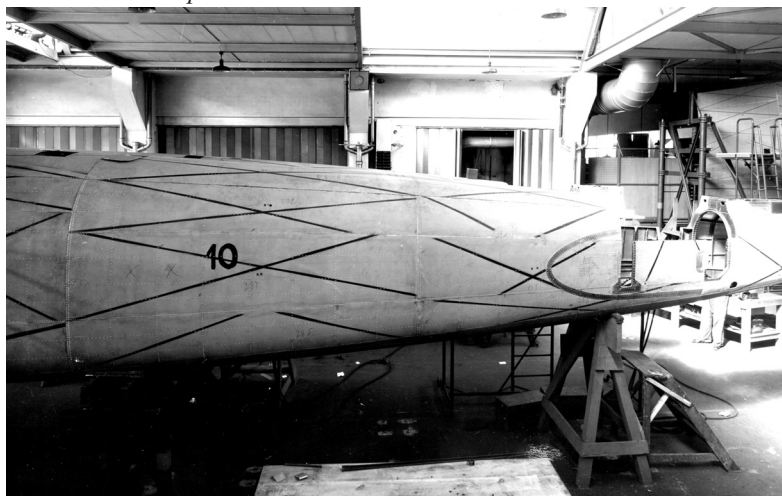
Ensimmäisen Fw 200 KB-1:n osakokoonpanojen valmistus oli hyvässä vauhdissa ja kesäkuussa 1939 Aero Oy sopi DHL:n kanssa kokoonpanotyön valvonnasta. Syyskuun 5. päivänä Stieda lähetti kirjeen Aero Oy:lle, jossa hän vakuutti töiden jatkuvan normaalisti, vaikka Saksa oli sodassa Puolan, Ranskan ja Englannin kanssa. Focke-Wulf pitäisi sitoumuksensa täysimääräisesti, mutta toimitusaikatauluihin saattoi tulla muutoksia sopimuksen force majeure

-klausuulin perusteella.

Focke-Wulfin sisäinen tiedote 13.9.1939 varmisti, että valmistenumerojen 0009 ja 0010 kokoonpanotyöt olivat vauhdissa ja toimitusosoite oli Suomi. Seuraavana päivänä Aerolle ilmoitettiin, että ensimmäisen Fw 200 KB-1:n osakokoonpanojen työt alkaisivat seuraavalla viikolla. Aeron kanssa oli sovittu, että jokin määrä Aeron teknillistä henkilökuntaa saapuisi koulutettavaksi Fw 200:n rakenteisiin ja järjestelmiin. Samalla he osallistuisvat koneen kokoonpanotöihin. Aerolta valittiin tähän työhön insinööri Fjalar Semenius ja mekaanikot Emil Olli ja Ville Saarisalo, jotka saapuivat Breмениin 2.10.1939. Myös Aeron teknillisen johtajan Aulinin ja päämekaanikko Fagerströmin oli määrä saapua kokoonpanotyön edistessä Focke-Wulfin tehtaille Bremen-Hastedtiin.

Stieda saapui lokakuun puolivälissä 1939 Helsinkiin neuvottelemaan Stählen kanssa. Tuolloin arveltiin ensimmäisen koneen olevan koelentokunnossa joulukuun alussa. Moottoreiden lentotestit veisivät sen verran aikaa, että Aero saisi koneen tammikuun puolivälissä 1940. Suomen ja Neuvostoliiton poliittinen jännite aiheutti huolta ja ensimmäisen koneen luovutuspaikaksi ajateltiin Helsingin sijasta Kööpenhaminaa. Samaan aikaan Focke-Wulf sai RLM:n määräyksen, että kaikki Fw 200 B -koneet, paitsi Aero Oy:lle Suomeen toimitettavat, muutetaan ja viimeistellään sotilaskäyttöön sopiviksi tyyppinimellä Fw 200 C. Työt Aeron koneiden kohdalla siis jatkuivat entiseen malliin. Valmistenumero 0009 siirrettiin 15.11.1939 loppukokoonpanoon päätehtaalte Neuenlanderfeldin lentokentälle. Kolme päi-

Toisen Aerolle tilatun Fw 200 KB-1 -koneen W.Nr.0010 siipi ja perärunko kokoonpanossa. Kuvat: via Günther Ott.



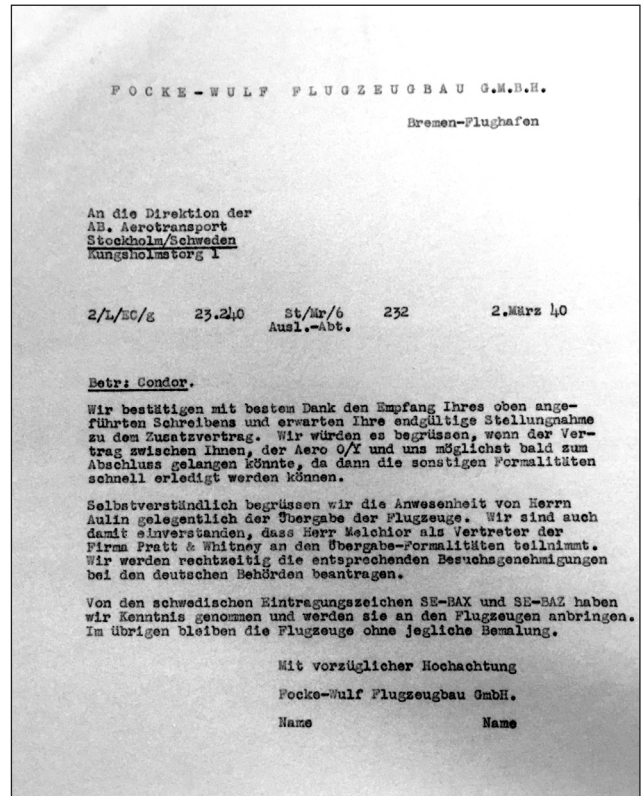
tokunta käsitteli asian kokouksessaan 24.2.1940.

ABA oli ottanut varaslähdön jo edellisenä päivänä ilmoittamalla Focke-Wulfin Bremenin tehtaille, että Aeron entisille Fw 200 -koneille oli jo myönnetty ruotsalaiset siviilirekisterit SE-BAX ja SE-BAZ. Koneet tulisi toimittaa ABA:lle vain siviilitunnuksin merkittyinä ja muuten maa-laamattomina. Focke-Wulf ilmoitti toimivansa rekisteriasiaassa uuden tilaajan toiveiden mukaisesti. Koneiden luovutustilaisuuteen ABA:lle tehdas halusi kuitenkin paikalle Aerolta Bertel Aulinin ja moottoritoimittaja Pratt & Whitneyltä herra Melchiorin.

Carl Flormanin päiväkirjoista selviää, että Aero Oy:n lakimies C.J. Ehrnrooth saapui 13.3.1940 Tukholmaan. ABA:n kone toi samana päivänä Tukholmaan myös Suomen rauhanvaltuuskunnan Moskovasta, jossa oli allekirjoitettu talvisodan lopettanut rauhansopimus. Valtuuskunta jatkoi saman tien Suomeen.

Aero Oy:n ja ABA:n välinen sopimus antoi ABA:lle täyden omistusoikeuden Condoreihin. Koneet rekisteröitiin Ruotsissa. Aero Oy puolestaan sai oikeuden vuokrata koneet ja lunastaa ne itselleen kahden vuoden kuluessa. Koska sotatoimet Suomen ja Neuvostoliiton välillä taukosivat, ABA:n ja Aero Oy:n sopimus ilmeisesti jäi vain paperille.

Condoreiden ruotsalaiset rekisterit jäivät ”koipussiin” aina vuoteen 1946 asti, jolloin niitä käytettiin USAAF:n ylijäämästä hankittuihin kuljetuskoneisiin. Tunnuksella



Focke-Wulfin ilmoitus, että toimitettvat koneet merkitään tunnuksin SE-BAX ja -BAZ. Kuva: via Günther Ott.

SE-BAX rekisteröitiin Douglas C-53 c/n 11726, josta konvertoitiin ABA:lle matkustajakone DC-3A-457. Jostain syystä tälle koneelle annettiin kuitenkin vanha tunnus SE-BAL ja SE-BAX jäi lopulta käyttämättä. Toinen "Condor"-tunnus jäi kuitenkin elämään, kun Douglas C-47 -kone c/n 20135 muutettiin matkustajakoneeksi tyyppiä Douglas DC-3A-456 ja rekisteröitiin ABA:lle tunnuksella SE-BAZ.

Aero lähetti 8.4.1940 Focke-Wulfille viestin, että tilattujen Condorien nimet Karjala ja Petsamo jätetään maalattavasta koneisiin OH-CLA ja OH-CLB. Nämä nimet otettiin vasta jatkosodan aikana käyttöön Aeron uusien Junkers Ju 52/3m -koneiden OH-LAM ja OH-LAP niminä.

Takavarikointi Luftwaffelle

Tilanne näytti muutaman päivän ajan hyvältä Aeron kannalta. Saksan hyökkäys 9.4.1940 Tanskaan ja Norjaan muutti kaiken. Generalluftzeugmeister Erns Udet julisti 11.4. Condorit Saksan valtion takavarikkoon. Alkuperäisen määräyksen mukaan ne olisi pitänyt muuttaa aseistetuiksi apupommittajiksi Fw 200 C -standardiin samalla tapaa kuin



kaikki muutkin Fw 200 B:t. Päivää myöhemmin käsky muutettiin niin, että koneet varustellaankin pitkän matkan kuljetuskoneiksi. Saksan joukot olivat pulassa Norjassa Narvikissa ja sinne tarvittiin ilmakuljetusapua.

Aerolle ei ilmoitettu takavarikosta ainakaan heti. Suomen Berliinin lähetystö ilmoitti vain muutetuista toimituspäivistä. Ensimmäinen kone saapui toukokuun puolivälissä ja toinen pari viikkoa sen jälkeen. Aero Oy tiedusteli 25.4.1940 ensimmäisen koneen vastaanottotarkastuksen ajankohtaa Focke-Wulfilta. Todellisuudessa pääkoelentäjä Hans Sander oli tehnyt juuri päivää aikaisemmin ensimmäisen koelennon Fw 200 V5:llä (Aeron 1. kone). Sanders oli startannut klo 18:47 ja laskeutui 49 minuuttia myöhemmin.

Toukokuun 14. päivään mennessä Fw 200 V5 oli lentänyt 16 koelentoa ja tehtaan oman tarkastuslennon jälkeen se siirtolennettiin 28.5. Erprobungsstelle Rechliniin Luftwaffelle vastaanotettavaksi ja heti takaisin tehtaalle Bremeniin. Askanian autopilotin asennuksen koelennon jälkeen 28.5.1940 Fw 200 -kone luovutettiin lopullisesti Luftwaffelle. Condorilla lennettiin 15,3 tonnin painoisena, mutta maksimi starttipaino oli 19,6 tonnia. Maksiminopeus oli 335 km/t ja laskunopeus 185 km/t. RLM:n määräyksestä molempiin koneisiin haluttiin vielä liitokoneiden hinauslaitteet.

Toukokuun 9. päivänä 1940 Aero Oy:n Condor-kaupoille laitettiin piste. Berliinissä pidettyyn kokoukseen saapuivat RLM:n, Wirtschaftsgruppe Luftfahrt-Industrien, Aero Oy:n ja Focke-Wulfin edustajat. Kaikki osapuolet hyväksyivät Condorien hankintasopimuksen raukeamisen. Aero Oy saisi palautuksena Saksan valuutalla tehdyt etumaksut ja Amerikan dollareissa maksetut moottorit ja laitteet korvattaisiin samassa valuutassa. Takaisinmaksut veivät aikansa, viimeinen maksuerä saapui Aeron tilille 26.10.1940.

Takavarikoidut koneet eivät olleet Luftwaffellekaan ilmaisia. Muutostöiden kanssa koneet maksoivat RM 947.349,-, mikä summa hyvitettiin Focke-Wulfille vasta syyskuussa 1941.

Pitkän matkan kuljetuksia Luftwaffelle ja Lufthansalle

Molemmat Aerolta takavarikoidut Condorit saivat Stammkenzechenin (kantatunnuksen). Valmistenumero 0009:sta tuli VB+TZ ja 0010:sta vastaavasti VB+UA. Molemmat koneet luovutettiin 4./K.Gr.z.b.V. 107:lle Pohjois-Norjaan suntautuvia huoltolentoja varten tukikohtana Oslon Gardermoen. Molemmissa koneissa oli lentueen tun-

Lufthansan Fw 200 D-1 W.Nr.0009 D-AEQP "Kurmark" rungon rahtiovi avoinna. Koneen nokassa oli mustalla tekstit "KURMARK" ja LUFTHANSA. Kuva: via Günther Ott.



Fw 200 VB+UA Gardemoenissa. Kuva: via Günther Ott.

nuksena valkoinen veturi ohjaamon sivuikkunan alapuolella. Ennen Luftwaffelle luovuttamista Focke-Wulf pyysi Aero Oy:ta lähettämään pikaisesti lentorahtina 200 syytystulppaa Bremeniin. Näistä jaettiin koneiden miehistöille 12 tulpan erä kullekin. Ensimmäinen kone VB+TZ saapui joukko-osastonsa 14.6.1940, jolloin Norjassa ei ollut juurikaan tehtäviä jäljellä norjalaisten antauduttua ja brittien ja ranskalaisten joukkojen poistuessa maasta. 4./K.Gr.z.b.V. 107 lakkautettiin tarpeettomana ja koneet osoitettiin K.Gr.z.b.V. 172:lle Darmstadt-Griesheimiin. Toinen kone VB+UA saapui sinne vasta 13.7.1940, jolloin Ranska oli jo kukistunut. Tämäkin sotatoimi jäi siis koneilta väliin, mutta muita kiehtovia tehtäviä ilmaantui pian.

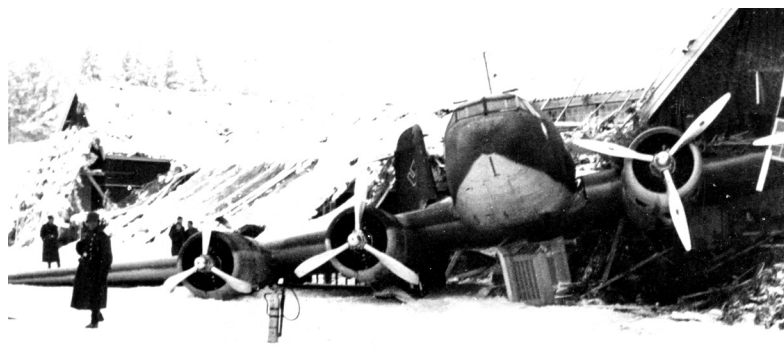
Saksan länteen tekemän hyökkäyksen takia suuri osa Ranskan ja Belgian kultavarannosta oli evakuoitu Dakariin Ranskan siirtomaassa Senegalissa. Ranskan ja Belgian antauduttua Saksa vaati kunnan palauttamista kompensationsa sota- ja miehityskuluista. Ranskan tilapäishallitus vaati evakuointilentojen suorittamista Lufthansan piikkiin ja siviilitunnuksin lentävien Fw 200 -koneiden toimesta. Tämän takia kaikki saatavilla olleet matkustajaliikenteeseen valmistetut Condorit siirrettiin Luftwaffelta Lufthansalle. Joukossa olivat myös valmistenumerot 0009 ja 0010, joille oli 15.8.1940 ehditty antaa uudet tyyppitunnukset: Fw 200 D-1. Koneet rekisteröitiin siviilikoneiksi ja rekisteritunnukset muutettiin vastaavasti D-AEQP Kurmarkiksi ja D-AFTST Westfaleniksi - nimet olivat kierrätystavaraa Condoreista D-ABOD ja D-AETA, jotka olivat tuhoutuneet Luftwaffen käytössä huhti- ja toukokuussa 1940. Koneisiin maalattiin nyt myös Lufthansan yhtiötunnukset.

Ennen kunnan lentokuljetusten aloittamista Dakarista, hyökkäsi Iso-Britannian laivasto sinne aamulla 23.9.1940. Brittien maihinnousu torjuttiin, mutta aseistamattomien Condorien lähettämistä Länsi-Afrikkaan pidettiin liian vaarallisena. Operaatio peruutettiin ja ranskalaiset siirsivät kunnan sisämaahan turvaan briteiltä ja saksalaisilta.

Huolimatta tämän operaation peruuntumisesta Lufthansa lensi saksalaisten merimiesten evakuointilentoja Casablancaan ja Algeriaan. D-AEQP teki välilaskun menomatkallaan 24.9.1940 Madridissa sekä uudestaan seuraavana päivänä paluumatkallaan Stuttgartiin. D-AFTST lensi Stuttgartista 19.9.1940 mutta palasi Marseillesin kautta. Viimeinen evakuointilento D-AFTST:llä oli 2.10.1940 Algeriin Marseillesin kautta ja paluu neljä päivää myöhemmin välilaskutta Saksaan Stuttgartiin. Koneiden päällikköinä oli joka lennolla lentokapteeni Fritz Führer.

Lopulliset kohtalot

Kun evakuointilennot oli suoritettu, palautettiin molemmat koneet Luftwaffelle lokakuussa 1940. Koneet saivat vanhat tunnuksensa VB+TZ ja VB+UA. Ensimmäinen



VB+UA yritti laskeutumista Gardemoeniin 14.12.1940, mutta suistui ulos jäiseltä kiitoradalta. Kuvat: via Günther Ott.

luovutettiin I./K.G. 40:lle tukikohtanaan Bordeaux-Merignac Länsi-Ranskassa. Sillä se tuhoutui RAF:n pommihyökkäyksessä 23.11.1940. Toinen konekaan ei selvinnyt kovin pitkään sodan pyörteissä. Se palasi Gardemoeniin liittyäkseen 2./K.Gr.z.b.V. 108:n vahvuuteen. VB+UA yritti laskeutumista Gardemoeniin 14.12.1940, mutta suistui ulos jäiseltä kiitoradalta törmäten kentän rakennuksiin. Condorin runko murtui ja vasen siipi irtosi osittain, joten kone poistettiin 70% vaurioiden takia korjauskelvottomana.

Jotta tarina olisi täydellinen, pitää Aero Oy:n optiokonekin käsitellä. Valmistenumero 0046:n piti olla alunperin tyyppiä Fw 200 KB-1 rekisteritunnuksella OH-CLC. Tämä kone kuitenkin viimeisteltiin Fw 200 C-3 -standardiin kantatunnuksella DE+OB. Kone luovutettiin K.G. 40:lle Atlantin aseistettuihin laivatieudustelutehtäviin.

Ensimmäinen joukko-osasto tällä koneella oli maaliskuussa 1941 3./K.G. 40, jossa se sai operatiivisen joukko-osastotunnuksen F8+EL. Tälläkin koneella riitti huonoa onnea: 9.7.1941 se teki kovan laskun Cognaciin ja seurauksena oli 30% vauriot, jotka korjattiin. Uusi joukko-osasto oli III./K.G. 40, mutta rullausonnettomuudessa Rennesissä tuli 15% vauriot. Uudelleen korjattuna 0046 ilmaantui tunnuksella F8+DW 12./K.G. 40:n vahvuuteen, joka oli Fw 200:n operatiivinen täydennysyksikkö Condor-miehistöille. Sieltä F8+DW lähetettiin itärintamalle Stalingradin huoltotehtäviin 6. Armeijan avuksi K.Gr.z.b.v. 200:n riveissä 2.1.1943. Siellä tämä Fw 200 tapasi kohtalonsa Luftwaffen näkökulmasta. Stalingradin Pitomnikin kentällä koneen F8+DW moottoreita ei saatu käyntiin 10.1.1943. Huolimat-

ta käskystä tuhota kone, luutnantti Stoye ei tehnyt näin ja hän pääsi onnekaasti vielä viimeisessä lentokoneessa myös pois Stalingradin saartorenkasta 15.1.1943.

Taistelujen tauottua venäläiset joukot löysivät F8+DW:n toisen Fw 200 C-3:n W.Nr. 0034:n vierestä, joka oli vielä helposti korjattavissa lentokuntoon. Se lennettiin NII VVS koelentokeskukseen tutkimista varten. Venäläisillä oli vielä käyttöä myös F8+DW:lle ja se asetettiin puuparuiilla tuettuna kesällä 1943 näyttille sotasaalisnäyttelyyn Moskovon Gorki -puistossa. Näyttelyyn tuotiin myös lentokelpoinen W.Nr. 0034 -näyttelyn Fw 200 -koneet tunnistaa parhaiten spinnereiden väristä: W.Nr. 0034 mustanvihreät ja W.Nr. 0046 valkoiset.

Vaikka kaikki kolme Condoria oli Aeron näkökulmasta menetty jo vuonna 1940 ja maksetut etumaksut palautettu, oli Aeron johdolla edelleen pieni, vaikkakin turha toivon kipinä, että Condoreita vielä joskus tulevaisuudessa saataisiin. Vuoden 1942 toimintakertomuksessa kerrottiin toiveikkaasti, että Focke-Wulf -suurliikennekoneiden toimituksia on edelleen lykätty.

* * *

Tämän artikkelin kirjoittaja haluaa kiittää Pentti Mannista ja Mikael Olrogia Aero Oy:n Fw 200 Condoreihin liittyvien dokumenttien etsimisestä suomalaisissa ja ruotsalaisissa arkistoissa.

Vasemmassa: Aero Oy:n kolmannen Fw 200 KB-1 -koneen sijasta W.Nr. 0046 valmistui Fw 200 C-3:ksi. Kuvassa tämä kone on K.Gr.z.b.v. 200:n riveissä tunnuksella F8+DW Pitomnikin lentokentällä. Oikealla: F8+DW ei ollut enää lentokunnossa, mutta sillä oli vielä käyttöarvoa sotasaalisnäyttelyssä Moskovon Gorki -puistossa vuonna 1943. Kuvat: via Günther Ott.

