# Ilmailun kulttuuriperintö maassa ja taivaalla

Taneli Pyysalo

Pro gradu –tutkielma

Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelma

Kulttuuriperinnön tutkimus

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Humanistinen tiedekunta

Turun yliopisto

Huhtikuu 2024

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

Pro gradu -tutkielma

**Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelma,**
**Kulttuuriperinnön tutkimus**
**Taneli Pyysalo**
**Ilmailun kulttuuriperintö maassa ja taivaalla**
**Sivumäärä:** 100 sivua

**Abstract**.

Tutkimus käsittelee suomalaisen ilmailun kulttuuriperinnön syntymiseen, säilymiseen ja säilyttämiseen liittyviä kysymyksiä. Millaisista menneisyyden aineellisista jäänteistä suomalaisen ilmailun kulttuuriperintöä voidaan tuottaa, miten sitä ylläpidetään ja ketkä tuota työtä tekevät?

Vaikka kulttuuriperinnön tuottamista menneisyyden jäljistä voidaan pitää tietoisena toimintana, voidaan sitä tuottaa vain niistä jäljistä jotka ovat säilyneet. Ilmailun materiaalisten jälkien kadotessa unohtuvat nopeasti myös tapahtumat ja ilmiöt, joista ne olisivat voineet todistaa. Ilmailun menneisyyden jälkien säilyminen tai häviäminen ei kuitenkaan riipu vain ilmailijoiden tai museoiden halusta ilmailun menneisyyttä tallettaa. Ilmailuun liittyvän irtaimiston, ennen kaikkkea erilaisten vanhojen ilma-alusten säilyminen tai tuhoutuminen on monesti täysin sattumanvaraisten tapahtumien seurausta. Lentokoneiden suuri koko myös vaikeuttaa niiden säilyttämistä ja koneiden konservointi tai restaurointi on hidasta ja kallista. Ilmailuun liittyvien kiinteistöjen säilymisessä mukaan tulevat lisäksi maankäytölliset kysymykset, joihin liittyy myös poliittinen päätöksenteko.

Tutkimus tuo esille millaisten prosessien seurauksena ilmailun kulttuuriperinnöksi tuotettavat menneisyyden aineelliset jäljet voivat säilyä sekä pyrkii avaamaan laajemmin sitä, mitä suomalaisen ilmailun kulttuuriperintö on. Tutkimuksen alkuperäisaineisto koostuu haastatteluista, joissa niin ilmailijat kuin museoammattilaiset pohtivat ilmailukulttuuria ja kulttuuriperintöä sekä arvioivat miten kulttuuriperintöä voidaan ylläpitää. Tutkimuksessa pohditaan myös, miten suuri yleisö käsityksensä ilmailun kulttuuriperinnöstä muodostaa ja minkälaisia vaikutuksia näillä käsityksillä kulttuuriperinnön säilymiseen on.

Tutkimuksen perusteella ilmailun kulttuuriperintöä voi pitää aavistuksen uhanalaisena. Ilmailua ei osata ajatella kulttuurisena ilmiönä, eikä koko sanaa kulttuuriperintö ole ilmailun kohdalla otettu edes kunnolla käyttöön. Akateeminen tutkimus ei ole toistaiseksi ilmailusta kulttuurisena ilmiönä kiinnostunut, eivätkä ilmailijat itse ole osanneet omaa kulttuuriperintöään yhteisönsä ulkopuolisille sanoittaa. Tämän seurauksena ilmailun kulttuuriset ulottuvuudet eivät myöskään avaudu suurelle yleisölle. Ilmailun kulttuuriperinnön määrittely onkin tapahtunut paljolti siihen liittyvien rakennettujen ympäristöjen kautta, eikä ilmailua itsessään ole osattu pitää kultuuriperintönä. Ilmailun mainetta ovat myös rasittaneet viime vuosina julkisuudessa paljon esillä olleet lentoliikenteen ympäristövaikutukset, mikä on edelleen voinut vaikuttaa ilmailun kulttuuriperinnön arvostukseen ja siihen, ymmärretäänkö ilmailuun kulttuurisia merkityksiä edes liittyvän. Ilmailun kulttuuriperintöä tutkittaessa ja määriteltäessä huomio pitäisi kiinnittää erityisesti siihen, että ilmailijoiden omat ja toistaiseksi huonosti sanoitetut käsitykset omasta kulttuuriperinnöstään tulisivat paremmin ymmärreytyiksi ja kuulluiksi.

**Avainsanat:** Ilmailu, Ilma-alukset, Lentokenttä, Kulttuuriperintö

## Sisällysluettelo


Alkusanat 4

1. Ilmailun monet vaikutukset 6

2.Taustaa tutkimukselleni 10

2.1 Euroopan taivaalla – Ilmailun kulttuuriperinnön tutkimus meillä ja muualla 12

2.2 Suomalaisen ilmailun yleisiä kehityskulkuja 14

2.3 Lentokoneenrakennus Suomessa 17

3. Tutkimuskysymykset 19

4. Alkuperäislähteet ja tutkimuskirjallisuus 21

4.1 Alkuperäisaineiston hallintaan liittyviä tutkimuseettisiä kysymyksiä 25

4.2 Alkuperäisaineiston hankintamenetelmien arviointia 26

5. Aineellisen kulttuuriperinnön syntyminen ja säilyminen 31

5.1 Harrastajat ja museot ilmailun aineellisen kulttuuriperinnön tallentajina 32

5.2 Ilmailuirtaimisto – Mitä voidaan säilyttää? 35

5.3 Museoidut ilma-alukset 36

5.4 Lentävät perinneilma-alukset 38

5.5 Ilma-alusten aitous, alkuperäisyys ja ihmeellinen identiteetti 46

5.6 Museoon vai taivaalle? 53

6. Malmin lentokenttä – Kulttuuriperintöä, reaalipolitiikkaa, arvoja 55

6.1 Malmin lentokentän lyhyt historia 55

6.2 Malmin kulttuuriperinnön määrittelyä 57

6.3 Reaalipolitiika ja kulttuuriperintö 61

6.4 Lentokenttä arvomaailman heijastajana 63

6.5 Ketä vanha lentokenttä kiinnostaa? 66

7. Kauhavan lentokonepuisto ilmailun kulttuuriperinnön monumenttina 69

8. Mitä on ilmailun kulttuuriperintö? 71

8.1 ”Ei ilmailijat mitään mistään kulttuurista ymmärrä” 71

8.2 Ilmailijat kulttuuria ja kulttuuriperintöä sanoittamassa 75

8.3 Säilyykö ilmailun kulttuuriperintö? 77

9. Tuloksia ja johtopäätöksiä 81

9.1 Kuka saa tai voi ilmailun kulttuuriperinnön omakseen kokea? 81

9.2. ”Tässä oli kiitotie, tässä oli sitä ja tätä…” 87

9.3 Loppusanat 90

LÄHTEET 92

## Alkusanat

Varhaisimmat tunnetut ilmailijat lienevät kreikkalaisen mytologian Daidalos ja Ikaros, jotka pakenivat Kreetalta kuningas Minoksen labyrintista lintujen sulista ja vahasta rakentamillaan siivillä. Tämä varhainen lento päättyi Ikaroksen osalta syöksyllä mereen hänen lennettyään isänsä Daidaloksen varoituksista huolimatta niin lähelle aurinkoa, että sulkien liimaukseen käytetty vaha suli. Ikaroksen mukaan on sittemmin nimetty paitsi Ikerian meri myös useita ilmailualan yrityksiä. Mikäli antiikin tarina on tuttu, voi Ikaros-lentoyhtiön kyytiin astuminen kokematonta matkustajaa hieman hämmentää, varsinkin jos on luonteeltaan varovainen.

Suomen ensimmäinen lintuihminen oli puolestaan Pohjolan emäntä Louhi, joka kyhäsi itselleen siivet, pyrstön ja aseistuksen särkyneestä veneestä ja maataloustyökaluista, muuttui kotkaksi ja hyökkäsi sitten toista tuhatta miestä mukanaan kantaen Sammon ryöstäneiden Väinämöisen ja Lemminkäisen veneen kimppuun. Kyseessä oli samalla myös maamme ensimmäinen matkustajalento, ilmahyökkäys ja sen torjuntataistelu sekä lentoturma, sillä useita matkustajia tipahti mereen, kuten lopulta myös tavoiteltu Sampo. Monipuolisesta suorituksesta huolimatta on Louhi tiettävästi lainannut nimensä ilmailun puolella ainoastaan Helsingin Ilmapuolustusyhdistyksen naiskerhon rakentamalle alkeisliitokoneelle vuonna 1936 [1].

Vaikka haave ilman valloittamisesta onkin ikivanha ja ilmapalloilla lennetty jo 1700-luvulla, tuli lentämisestä käytännöllistä vasta kun Wrightin veljekset onnistuivat nousemaan maasta ilmaa raskaammalla aluksella eli lentokoneella 1903. Ilmailu, sellaisena kuin se nykyään ymmärretään on hyvin nuori ilmiö ihmiskunnan historiassa, mutta se on silti ehtinyt tehdä maailmankuvastamme aivan erilaisen kuin aiemmilla sukupolvilla. Kulttuurimaantieteilijä Peter Adeyn mukaan nykyaikaiset länsimaiset yhteiskunnat suorastaan perustuvat sosiaalisiin suhteisiin ja verkostoihin, joita rakennetaan ja ylläpidetään tai toisaalta myös tuhotaan ilmailun avulla [2].

Nykyaikaisen ilmailun laajempia yhteiskunnallisia merkityksiä ja sen aineetonta- tai aineellista kulttuuria ja kulttuuriperintöä ei kuitenkaan ole juurikaan tutkittu Suomessa eikä

---

[1] HS 1.11.1936.

[2] Adey 2010, 6.

erityisen paljon muuallakaan. Ilmailuun liittyvät humanistiset tutkimukset liittyvät ensisijaisesti historiaan ja tietokirjallisuudesta ainakin kotimainen valtaosa käsittelee erityisesti sotien ilmailuhistoriaa. Kiinnostuksen puutetta ilmailun kulttuurisen merkityksen tutkimukseen voi pitää hieman merkillisenä, sillä ilmailun vaikutus maailmankuvaamme on ollut valtava, ja ilmailu koskettaa tavalla tai toisella lähes meitä kaikkia, halusimme tai emme.

Tarkoitukseni on tässä tutkielmassa selvitellä minkälaisista aineellisista menneisyyden jäänteistä ilmailuun liittyvää kulttuuriperintöä Suomessa rakennetaan, ketkä tätä työtä tekevät ja millainen kuva suomalaisen ilmailun kultturiperinnöstä tämän työn tuloksena välittyy. Haluan tuoda esille ilmailun parissa eri tavoilla toimivien tai toimineiden käsityksiä siitä mitä ilmailun kulttuuriperintö heidän mielestään on, miten sitä ylläpidetään ja vertailen heidän ajatuksiaan kulttuuriperinnön akateemisten ammatilaisten ajatuksiin. Pyrin myös arvioimaan miten suuren yleisön mielikuva ilmailusta vaikuttaa ilmailun kulttuuriperintöön ja sen säilymiseen Suomessa. Ilmailuun liittyvissä, kuten muissakin kulttuurioperintöprosesseissa on viime kädessä kysymys siitä kuka tai ketkä saavat määritellä mitä kulttuuriperintö on ja kenelle se kuuluu.

## 1. Ilmailun monet vaikutukset

Ilmailun historia tai vaikutukset eivät ole tutkimukseni kohteena eikä niitä pysty kattavasti tiivistämään muutamaan sivuun. Tämän lyhyen alustukseni tarkoitus onkin auttaa lukijaa hahmottamaan minkälaisen ilmiön kulttuuriperintö on tutkimukseni kohteena ja osaltaan myös perustella tutkimustani. Koska ilmailu on niin monella tavalla vaikuttavaa ja lähes jokaista koskettava ilmiö, on se myös merkityksellistä, ja siksi sitä on myös syytä tutkia.

Varhaisilmailua kutsutaan usein pioneeriajaksi. Tietoa ja kokemusta vasta kerättiin, ja lentäminen millä tahansa laitteella oli vaarallista puuhaa eikä turvalaitteita tunnettu. Pelkästään Berliinin Johannesthalin kentällä sattui ensimmäistä maailmansotaa edeltäneiden neljän vuoden aikana 24 kuolemaan johtanutta onnettomuutta ja USA:ssa jopa yli 30% lentäjistä sai surmansa onnettomuuksissa vuosien 1910 ja 1915 välillä [3]. Vaikka varhaiset lentokoneet olivat kuolettavia lähinnä niiden lentäjille, ryhdyttiin keksinnön sotilaallista potentiaalia hyödyntämään heti kun se oli mahdollista. Jo reilut kymmenen vuotta Wrightin veljesten ensilennon jälkeen tuhannet hävittäjälentokoneet jahtasivat toisiaan Euroopan taivaalla, ja pommittajien kuormat kylvivät tuhoa kaupungeissa kaukana vihollisen maaperällä. Taistelutoiminnan lisäksi lentokoneita hyödynnettiin tiedustelussa, ja ilmavalokuvauksesta alkoi vähitellen kehittyä yhä käyttökelpoisempi kartoitusmenetelmä. Mittavaan matkustaja- tai rahtiliikenteeseen varhaisimmista lentokoneista ei vielä ollut, sillä moottorit olivat epäluotettavia eikä matkustajaliikenteelle sodan takia ainakaan Euroopassa ollut tarvettakaan. Sodan aikana lentokoneet ja niiden voimanlähteet paranivat kuitenkin valtavasti.

Sodan jälkeen Euroopassa oli suuri joukko uutta työtä etsiviä ilmailun ammattilaisia insinööreistä lentäjiin ja heidän osaamisensa voitiin valjastaa siviili-ilmailun käyttöön. Kaupallinen lentoliikenne kehittyikin ripeästi, ja 1930-luvulle tultaessa lentoreittien verkosto kattoi lähes koko maailman suurkaupungit. Säännöllisen matkustajaliikenteen myötä lentämisestä tuli nopeasti nykyaikaisen elämäntavan symboli [4], jota oman aikansa modernit vaikuttajat hyödynsivät myös oman imagonsa rakennusaineena. *Aamukahvi Pariisissa, aamiainen Amsterdamissa, päiväkahvi Hamburgissa ja päivällinen Malmössä* otsikoi

[3] Pongratz 2014, 47.

[4] mm. London 2007, 66-67, 85.

sanomalehti Sisä-Suomi arkkitehti Alvar Aallon kertoessa hiljattaisesta ulkomaanmatkastaan 18.8.1928. Maailmanmies Aalto, kuten toimittaja ”Jammu” arkkitehtia nimittää antaa ymmärtää, ettei hänen asemassaan toki muulla tavoin kuin lentäen voi matkustaakaan:

> […] Kun on paljon työtä, on aikaa vähän. Siksi käytimmekin matkavälineenä lentokonetta. Koko matkalla emme käyttäneet junaa kuin tullessa Malmön-Tukholman välillä, kun ei sattunut sopivaa lentovuoroa. […] Lentomatkustus on nykyään ainoa kulttuuri-ihmisen matkustustapa. Junat ja laivat ovat täynnä kaiken maailman sekakansaa, mutta lentokoneissa tapaa vain valittua väkeä, jonka seurassa ei koskaan tunne vaivautuvansa. [5]

Tämän päivän näkökulmasta 1920-30 lukujen ilmailu oli tietysti kaukana nykyaikaisesta. Suunnistuksessa saatettiin käyttää apuna karttaa ja kompassia, mutta enimmäkseen lennettiin näkyviä maamerkkejä seuraten. Matka Englannista Intiaan kesti välilaskuineen ja koneen vaihtoineen kuusi päivää [6], ja suorat mannertenväliset lennot tai sellaisten yrittäminenkin lentokoneella olivat pitkään uhkayrityksiä. Monet lentäjät saivat surmansa uusia matkalentoennätyksiä tavoitellessaan. Atlantin ylittäminen lentokoneella onnistui ensimmäisen kerran jo vuonna 1919, mutta turvalliseen tai kannattavaan mannertenväliseen matkustajaliikenteeseen soveltuvia lentokoneita piti odottaa 1930 -luvun loppupuolelle asti. Matkustajaliikennettä valtamerien yli ei kuitenkaan päästy kunnolla aloittamaan ennen uuden sodan syttymistä vuosien 1939-1945 väliseksi ajaksi. Kuten edellinen, tämäkin sota vauhditti tuotekehitystä, ja muutamissa lentokoneissa tuolloin käyttöön otetut suihkumoottorit yleistyivät 1950-luvulta alkaen myös yhä useammassa matkustajakoneessa. Tehokkaat ja tekniikaltaan mäntämoottoreita yksinkertaisemmat suihkumoottorit mahdollistivat nopeammat, luotettavammat ja kapasiteetiltaan suuremmat koneet, joiden ansiosta lentämisestä tuli kannattavampaa yhtiöille ja edullisempaa matkustajille. Suihkukoneiden myötä matkat kaukomaihin olivat yhä useamman ulottuvilla.

Kulttuurimaantieteilijä Peter Adeyn mukaan lentokoneet ovat aina olleet lupaus tulevasta [7]. Jatkuva kehittyminen onkin ilmailun oleellinen piirre. Lentokoneiden turvallisuus ja taloudellisuus on jatkuvasti parantunut ja lentomatkustaminenkin on jo pitkään ollut

---

[5] Sisä-Suomi -lehti 18.08.1928.

[6] London 2007, 46-47.

[7] Adey 2010, 208-209.

mahdollista valitun väen lisäksi myös kaiken maailman sekakansalle, joskin jälkimmäisille on yleensä tarjolla hieman vähemmän mukavuuksia niin lentoasemilla kuin -koneessakin.

Lentäminen on nykyään kansainvälisessä matkustajaliikenteessä yleisin kulkumuoto, ja pääasiallinen syy tähän on lentämisen nopeus. ”Ensinnäkin on ymmärrettävä, että ilmaliikenteen näkymätön myyntiartikkeli on aika” [8], tähdensi yhdysvaltalainen insinööri Francis R. Meisch sodanjälkeisen ilmailun tulevaisuutta hahmottelevassa artikkelissaan vuonna 1943. Ilmailu on lyhentänyt etäisyyksiä ja muuttanut tapaamme käsittää niitä. Tuhannet maan- tai merenpäälliset kilometrit ja niihin kulutetut päivät muuttuvat taivaalla tunneiksi ja minuuteiksi. Aika on arvokasta niin liikematkustajalle kuin lomapäiviensä määrää laskevalle turistillekin. Lentorahdin kannattavuus perustuu niinikään nopeuteen, vaikka hinta on maa- ja merikuljetuksia paljon kalliimpi ja tonnimäärät niihin verrattuina vähäisiä. Tyypillisiä lentorahtina kuljetettavia tuotteita ovat monenlaiset teollisuuden varaosat ja tuoreet elintarvikkeet [9]. Meillä vielä vain muutamia vuosikymmeniä sitten tuntemattomien eksoottisten elintarvikkeiden nykyinen kysyntäkin on paljolti seurausta siitä, että ihmiset ovat lentomatkustamisen myötä päässeet ja ehtineet tutustumaan yhä uusiin maihin, kansoihin ja kulttuureihin. Ilmailu on vaikuttanut ja vaikuttaa lähes kaikkien elämään tavalla tai toisella, huomasimme sitä tai emme.

Myös ilmailun varjopuolet koskettavat kaikkia. Viime vuosina ilmailu on näkynyt medioissa varsin paljon erilaisten ympäristöongelmien aiheuttajana, ja akateemisesta tutkimuksesta melkoinen osa käsittelee näitä ongelmia. Tutkielmani aineistoa etsiessä totesin, että hakusana *aviation (suom. ilmailu)* antaa Turun yliopiston kirjaston artikkelihaussa viimeisen kymmenen vuoden ajalta tulokseksi aivan ylivoimaisesti eniten ilmailun hiilidioksidipäästöihin ja muihin ympäristövaikutuksiin liittyviä, lähinnä luonnontieteellisiä tutkimuksia ja raportteja. Suomen ilmailumuseon intendentti Matias Laitisen arvion mukaan suuren yleisön kokemasta ”lentoahdistuksesta” tai ilmiön laajuudesta saattaa tosin tiedotusvälineiden kautta saada hieman liioitellun kuvan [10], mutta tällaiselta uutisoinnilta tuskin kukaan on voinut välttyä.

---

[8] Meisch, Francis R: Architecture and Air Transportation. New Pencil Point no 11. November 1943, 33-69.

[9] Logistiikan maailma -verkkosivut.

[10] Matias Laitisen haastattelu 2021.

Ilmailu näkyy julkisuudesssa myös terrorin ja sodankäynnin välineenä ja on tämän seurauksena vaikuttanut turvallisuudentunteeseemme. Vuoden 2001 World Trade Centerin terrori-iskujen seurauksena kaikenlainen kameravalvonta ja monenlainen turvallisuudella perusteltu kontrollointi on yleistynyt valtavasti eikä ainoastaan lentoliikenteessä. Sodissa tiedusteluun ja ilmahyökkäyksiin käytetään yhä enemmän drooneja eli miehittämättömiä kauko-ohjattuja tai itse-ohjautuvia ilma-aluksia, joita on vaikea havaita. Suomessa kansalliseen turvallisuuteen liittyviä keskusteluita on käyty lisäksi ilmavoimien viimeisimmistä hävittäjähankinnoista, joka on maamme kaikkien aikojen suurin asekauppa.

## 2.Taustaa tutkimukselleni

Ilmailu ei ole saavuttanut lähellekään samanlaista asemaa kulttuurien tutkimuksessa kuin esimerkiksi merenkulku, jonka historia ulottuu ihmiskunnan alkuhämäriin. Tutkijoilla on merenkulussa toki ollut melkoisesti valmista materiaalia mistä ammentaa, sillä jo satoja (ellei tuhansia) vuosia ennen lentokoneen keksimistä oli merestä, merimatkoista ja löytöretkistä, laivoista sekä niiden kapteeneista ja miehistöistä ehditty kirjoittaa kirjoja, säveltää teoksia, sepittää lauluja sekä maalata kuvia niin paljon, ettei niitä kukaan pysty laskemaan. Merenkulku on jättänyt jälkeensä myös valtavan määrän monenlaista inhimillisenä käsityönä syntynyttä todistusaineistoa, joka on kiinnostanut varsinkin arkeologeja ja etnografeja.

Suomen ilmailumuseon intendentti Matias Laitisen mukaan ilmailu ei sijoitu tavallisesti ”yleiseen kulttuurihistorialliseen maisemaan”, vaan ilmailun kulttuurimaisema on tekninen ja sijoittuu taivaalle, minkä takia se ei näy maassa niin paljon [11]. Kenties ilmailuun elimellisesti liittyvä tekniikka, insinööriosaaminen ja niihin liitettävät kovat luonnontieteet ovat pitäneet humanistit aiheesta loitolla. Aivan kaukaa haettu tällainen ajatus ei ole, sillä hämmästykseksenі olen omien opintojeni aikana useasti kuullut paitsi muutamien opettajien myös paljon nuorempien opiskelijoiden puoliksi tosissaan kertovan, etteivät he humanisteina mitään numeroista eli matemaattisista, kaupallisista tai teknisistä aloista ymmärrä.

Ilmailua suunnilleen sata vuotta vanhempien rautateiden historian kirjoituksessa on kuitenkin professori Timo Myllyntauksen mukaan alkanut jo 1970-luvulta lähtien versomaan ns. uusi rautatiehistoria, joka teknisen historian sijasta tai lisäksi keskittyy rautateiden yhteiskunnalliseen kontekstiin [12]. On siis mahdollista, että vastaavaa versoamista tapahtuu ilmailunkin kohdalla, ollen tämäkin tutkimus kenties viite sellaisesta. Syy ilmailun kulttuuristen merkitysten vähäiseen tutkimukseen saattaakin selittyä nimenomaan ilmailun nuoruudella ja nykyaikaisuudella. Professori Anna Sivula kirjoittaa, että ennen 1970- lukua Suomessa ei ollut teollista kulttuuriperintöä, sillä tehtaat eivät olleet vielä aiemmin kuuluneet historiaan, vaan olivat työpaikkoja ja tuotantolaitoksia.[13] Mikäli sovellamme tätä huomiota

---

[11] Matias Laitisen haastattelu 2021.

[12] Myllyntaus 2016, 39.

[13] Sivula 2013, 161-162.

ilmailuun, voisi hieman kärjistäen todeta, ettei Suomessa ole ilmailun kulttuuriperintöä vieläkään. Sivulaa lainaten ilmailu ei ”kuulu historiaan”, vaan on vahvasti nykyajassa kiinni.

Ilmailusta pääseekin asiaa harrastamaton näkemään lähinnä nykyisyyden ja tämä näkymä on varsin arkinen, vaikka ei säännöllisesti työnsä puolesta lentäisikään. Lentomatka lomakohteeseen ei välttämättä ole elämyksellisempi kuin jokapäiväinen kulkeminen paikallisjunassa. Useimmille – myös kulttuuriperinnön tutkijoille ja opiskelijoille – ilmailu on seisomista turvatarkastuksessa, yritystä saada laukku lokeroon ennen kuin se täyttyy ja muutaman tunnin istumista melko ahtaasti jollakin tavalla aikaa tappaen. Ikkunapaikkoja lukuunottamatta näköalatkin rajoittuvat edessä olevan penkin selkänojaan. Nykyajan lentomatkustaja ei välttämättä huomaa tai ymmärrä olevansa paljoakaan tekemisissä ilmailuksi kutsuttavan toiminnan kanssa.

Suomen Ilmailumuseon kokoelma-amanuenssi Tapio Juutinen arveli häntä haastatellessani, että ilmailu saattaakin näyttäytyä suurelle yleisölle tarpeellisena funktionaalisena osana inhimillistä toimintaa, mutta on vaikea sanoa nähdäänkö siinä muuta kuin tekniikkaa, joka mahdollistaa lentämisen. Helsinki-Vantaan lentokenttäkin on ollut pitkään jatkuvassa muutoksessa, jonka aikana kenttä on laajentunut ja 1950-60 -luvuilla rakennettuja lentokonehalleja on purettu sekä terminaaleja uudistettu. Jatkuvan muutostilan takia on Juutisen mukaan ehkä vaikea nähdä tässä ilmailulle rakennetussa ympäristössäkään mitään sellaista, joka ilmentäisi pitkäjänteistä toimintaa. [14]

Ilmailualan kaupalliset toimijat ovat halunneet ilmailun nykyaikaisuutta myös tarkoituksellisesti korostaa. Kotimainen lentoyhtiömme Finnair ilmottaa kotisivuillaan, että sen laivasto[15] on yksi Euroopan nykyaikaisimmista ja osa koneista edustaa uusinta tekniikkaa, jonka ansiosta matkustaminen on mukavampaa ja myös päästöjä on saatu vähennettyä [16]. Yhtiön verkkosivuilla julkaistussa tiivistetyssä 100 -vuotis historiikissa mainitaan erikseen kerrat, joissa yhtiö on ollut uusien koneiden, laitteiden tai reittien käyttöönotossa maailman-

[14] Sundman, Mikael: Liikenteen ohikiitävä vaikutus ympäristössään. Rakennustaiteen seuran jäsentiedote 4/2006, myös Tapio Juutisen haastattelu 2021.

[15] Lentoyhtiöiden kalustoa kutsutaan usein laivastoksi ja monet muutkin ilmailussa käytetyt termit sekä mittayksiköt on omaksuttu käyttöön suoraan merenkulussa käytetyistä.

[16] Finnair -verkkosivut.

tai Euroopan ensimmäinen [17]. Ajanmukaisuudellaan lentoyhtiö halunnee viestiä myös turvallisuudesta, vaikka sitä ei erikseen mainitakaan. Turvallisuuden tunteen luominen monenlaisin epäsuorinkin keinoin on ollut matkustajaliikenteen alkuvuosilta asti osa niin lentokoneiden, lentokenttien kuin lentoyhtiöiden markkinoinnin suunnittelua. Lentämisen on haluttu olevan miellyttävää ja helppoa, koska tällaisten tuntemusten on oletettu rauhoittavan ihmisiä. [18]

Ilmavoimat verkkosivujensa mukaan sodanjälkeisen jälleenrakennusvaiheen jälkeen nykyaikaisen tason vasta 1970-luvulla, mutta sittemmin Ilmavoimienkin kalustosta on saanut modernin vaikutelman [19]. Ilmavoimien uusimman hävittäjäkaupan yhteydessä päätymistä tarjoilla olleista kalleimpaan, Locheed Martin F-35 hävittäjään on perusteltu julkisuudessa muiden ominaisuuksien lisäksi tulevaisuuden kehittämispotentiaalilla [20]. Perustelu ei vaikuta pelkästään järkevältä, vaan se samalla antaa ikäänkuin lupauksen mielikuvitella vielä edistyksellisempää tulevaisuutta aivan kuten kulttuurimaantieteilijä Peter Adey esittää [21].

Ilmailun ainakin näennäisen arkisen nykyaikaisuuden takia siihen on siis mahdollisesti vaikeaa liittää kulttuuriperinnön käsitettä. Tämä lisää riskiä, että säilyttämisenkin arvoiset kohteet ovat vaarassa hävitä ennen kuin niiden arvo menneisyyden todisteina ymmärretään. Ilmailun kulttuuriperintöä on siis syytä ryhtyä tutkimaan viimeistään nyt.

## 2.1 Euroopan taivaalla – Ilmailun kulttuuriperinnön tutkimus meillä ja muualla

Euroopan maista ilmailun kulttuuriperinnön saama huomio lienee suurinta Britanniassa, jossa ilmailuun liittyy  laajan ilmailuteollisuuden, siirtomaa-ajan ja sotien kautta jopa maan tai kansakunnan identiteetin rakentamiseen ja maan selviytymiseen liittyviä merkityksellisiä tarinoita. Myös kymmenittäin ilmailun historiaan liittyviä kohteita on Britanniassa suojeltu

[17] Finnair -verkkosivut.

[18] Esim. London 2007, 95; Dümpelmann 2014, 31-32.

[19] Ilmavoimien verkkosivut.

[20] Puolustusministeriön verkkosivut, Hankintapaatoksen julkinen perustelumuistio.

[21] Adey 2010, 208.

kulttuuriperintökohteina, mukaan lukien vanhoja lentokonetehtaita ja lentokenttiä [22]. Briteille hävittäjälentäjien panos taistelussa Englannista on muodostunut myytiksi, jota pääministeri Winston Churchill alkoi historioitsija Stephen Bungayn mukaan aivan tietoisesti rakentamaan jo taistelujen aikana. Churchill loi elokuussa 1940 parlamentissa pitämässään puheessa käsitteen ”the Few”, jolla hän viittasi pieneen joukkoon hävittäjälentäjiä, joiden ansiosta maa pelastui: *Never in the field of human conflict was so much been owed by so many to so few* [23]. Myyttiin kuuluu olennaisena osana Supermarine Spitfire -hävittäjä, jota Bungay vertaa kuningas Arthur -legendan Excalibur miekkaan. [24] Spitfire onkin nostettu jopa kansakunnan ikoniksi ja muitakin maan oman ja suuren lentokoneteollisuuden tuotteita käytettiin kansalaisten moraalin kohottamiseen jo sota-aikana [25]. Englannin taistelun muistopäivinä II-maailmansodan aikaisten lentokoneiden näytös- ja ylilennot ovat edelleen suosittuja yleisötapahtumia kaiken ikäisille [26]. Maassa on runsaasti ilmailumuseoita ja kokoelmia, joista muutamat ovat keskittyneet pitämään vanhoja ilma-aluksia lentokelpoisina ja järjestämään niillä tehtäviä näytöksiä.

Myös muissa suurissa ilmailumaissa ilmailun kultturiperintö on yhteiskunnallisesti ja julkisesti tunnustettua. Ranskalaiset ovat aina olleet ilmailussa monella tavalla varsin ”omavaraisia”. Esimerkiksi koko Toulousen kaupungin kehitys liittyy niin vahvasti ilmailuun ja lentokoneteollisuuteen (nykyisin myös avaruusteollisuuteen), että ilmailu on 1900-luvun alkuvuosista asti muodostunut tai suorastaan rakennettu osaksi kaupungin ja sen asukkaiden identiteettiä [27]. Saksalainen ilmailuteollisuus on ollut hyvin suurta ja maan panos niin siviili-, kuin sotilasilmailun kehittämisessä on ollut erittäin merkittävä. Sotilasilmailun menneisyyden käsittelyssä maa poikkeaa kahden (hävityn) maailmansodan ja natsi-ajan painolastin takia jonkin verran monista muista maista, mutta tätäkin puolta kulttuuriperinnöstä tuodaan esille esimerkiksi museoissa. Saksassa ilmailun kulttuuriperintö on myös julkisesti tunnustettua [28],

---

[22] Historic England -verkkosivusto.

[23] Britannian parlamentin verkkosivut.

[24] Bungay, 2001, XII.

[25] Esim. Rendall, 2008, 7-12; Falconer 2015, 5.

[26] Phil Lawtonin haastattelu 2021.

[27] Wakeman 1992, 769-770.

[28] Esim. Kreiszeitung Böblinger Bote 25.09.2023.

ja maassa toimii useita museoikäisten lentokoneiden ylläpitoon erikoistuneita yrityksiä [29]. Myös Italia kuuluu eurooppalaisen ilmailun pioneereihin ja ”suurmaihin”. Tsekissä, Puolassa ja Ruotsissa on niinikään merkittävää omaa lentokoneteollisuutta. Muutamissa Euroopan maissa vanhojen ilma-alusten ylläpitoon liittyvää tutkimusta tehdään myös korkeakouluissa ja niiden välisissä Procraft -yhteishankkeissa, joissa on mukana useita ilmailualan yrityksiä [30]. Ruotsalaisen historioitsija Peter Aronssonin tekemän erottelun mukaisesti [31] näyttäisi siis siltä, että ilmailun suurmaissa ilmailun historiasta tehdään tulkintoja niin akateemisella, harrastajien kuin yksityiselläkin kentällä eli ilmailun kulttuuriperintöä tuotetaan laaja-alaisesti monenlaisissa ympäristöissä.

Suomen kohdalla tilanne on hieman toisenlainen, sillä meillä ilmailun kulttuuriperintöä on rakennettu lähinnä yksityisistä ja yhteisöllisistä identiteeteistä nousevien merkitysten varaan. Talvi- ja Jatkosodan tunnetuimmat lentäjä-ässät ja heidän koneensa ovat mahdollisesti olleet tuttuja muillekin kuin harrastajille, mutta yleisesti ottaen ilmailun historialla ja kulttuuriperinnöllä ei ole ollut kovinkaan suurta julkisuusarvoa, eikä ilmailuun liittyviin menneisyyden jälkiin välttämättä osata tai haluta liittää kulttuuriperinnön käsitettä. Suomi on myös maaana ja siten myös ilmailumaana varsin pieni. Oma lentokoneteollisuutemme on ollut varsin vähäistä, eikä sen tuotteita tunneta ulkomailla – eikä juuri meilläkään – kuin alan ammattilaisten ja harrastajien piirissä. Kansallisiksi ikoneiksi ne eivät ole nousseet.

## 2.2 Suomalaisen ilmailun yleisiä kehityskulkuja

Kuten kaikkialla maailmassa, on meilläkin eri aikojen maailmanpolitiittinen tilanne vaikuttanut melkoisesti maamme ilmailuun. Tämä vaikutus näkyy luonnollisesti siinä millaisista aineettomista ja aineellisista elementeistä ilmailun kulttuuriperintöä kussakin maassa rakennetaan. Suomalaisen ilmailun alkuvaiheet ovat varsin sotilaalliset. Ennen itsenäistymistä maassamme oli muutamia yksittäisiä lentokokeiluja, mutta 1. maailmansodan sytyttyä 1914 lentäminen salliittin ainoastaan venäläisille sotilaskoneille. Sodan aikana

[29] Phil Lawtonin haastattelu 2021.

[30] Heritage Research Hub -verkkosivut.

[31] Aronnsson 2004, 43.

venäläiset rakensivat maamme rannikolle muutamia lentotukikohtia, ja itsenäistymisen jälkeisessä sisällissodassa punakaartilla oli käytössään muutamia venäläiskoneita [32]. Maaliskuussa 1918 ruotsalainen Kreivi von Rosen lahjoitti hallituksen joukoille sen ensimmäisen lentokoneen ja ylipäällikkö Mannerheimin katsotaan 12.3.1918 määränneen perustettavaksi hallituksen joukoille erilliset ilmavoimat. Kesti aikansa ennen kuin sanaa ilmavoimat ryhdyttiin käyttämään, koska käsitettä erillisistä ilmavoimista ei vielä ollut olemassa. Kovin suuresta voimasta ei kyllä voinut puhua, sillä käytössä oli aluksi vain kaksi alkeellista lentolaitetta. Suomen ilmavoimien katsotaan kuitenkin olevan maailman vanhimmat erillisenä aselajina toimineet ilmavoimat, sillä muualla maailmassa lento-osastot olivat toimineeet maavoimien tai laivaston alaisuudessa. [33]

Ensimmäiset kaksi lentoyhtiötä perustettiin maahamme 1920. Ne suorittivat lähinnä erilaisia yleisölennätyksiä Helsingin seudulla ja niiden toiminta jäi lyhyeksi. Vuonna 1923 perusti konsuli Hugo Lukander saksalaisen lentokonetehtailija Hugo Junkersin tuella lentoyhtiön, joka aloitti lennot Helsingin ja Tallinnan välillä Junkersin valmistamalla neljän hengen koneella. Tämä AERO-nimellä perustettu yhtiö jatkaa edelleen toimintaansa nimellä Finnair ja on maailman viidenneksi vanhin edelleen toimiva lentoyhtiö.

Siviili-ilmailun edistämiseksi perustettiin vuonna 1925 Suomen ilmapuolustusliitto. Kuten liiton nimikin jo antoi ymmärtää, oli sillä maanpuolustukselliset tavoitteet, vaikka kyseessä olikin siviili-ilmailuorganisaatio. Liiton tehtävänä oli tehdä ilmailupropagandaa ja tukea sotilasilmailua. [34] Siviili-ilmailun edistäminen tähtäsi ilmavoimien lentäjäreservin kasvattamiseen [35]. Myös purjelennon katsottiin edistävän tätä tavoitetta ja oppia haettiin Saksasta, jossa laji oli edistynyt pitkälle ennen kaikkea siksi, että edellisen sodan rauhanehdoissa moottorilentäminen oli siellä pitkään kielletty. Ilmailuyhteydet Saksaan säilyivät tiiviinä Jatkosodan loppuun asti. Saksalaisen retkikunnan vuonna 1934 Suomessa antamien näytösten seurauksena koettiin suoranainen purjelentobuumi. Kiinnostusta edesauttoi, että purjelentoon ei tarvittu paljon rahaa ja koneen saattoi rakentaa itse.

---

[32] Uola 1994, 14-15. ja 2018, 13.

[33] Uola 2018, 26-32.

[34] Uola 1994, 30-34.

[35] Uola 1994, 56.

Ilmapuolustusliiton alaisen Jämijärven purjelentokoulun rakennustyöt aloitettiin vuonna 1935. Jämijärvi oli valittu purjelentokoulutuksen keskeiseksi opetuspaikaksi tuon ajan koulutukseen soveltuvan maastonsa ansiosta. Oppilaat aloittivat lentoharjoittelun yksipaikkaisilla alkeiskoneilla liitelemällä alas Jämin harjua pitkin. Kouluttaja ei istunut kyydisssä, vaan seurasi oppilaan suoritusta maasta tarkkaillen. Vasta riittävän pitkälle edistyneen oppilaan purjekone voitiin hinata taivaalle autovintturilla tai viime vaiheessa lentokoneella. Koulutus oli oppilaille ilmaista, mutta edellytti satojen tuntien osallistumista ilmapuolustusliiton rahoittaman purjelentokoneen rakentamiseen liiton alaisessa kerhossa ja kone piti myös antaa kesäaikana Jämillä järjestettävien kurssien käyttöön. Kursseille oli alusta asti enemmän pyrkijöitä kuin voitiin ottaa ja ahkerimmat koneen rakentamiseen osallistuneet olivat etusijalla, mikä varmasti motivoi ahertamaan. Myös Jämin lentokentän vaatima valtava puiden raivausurakka toteutettiin enimmäkseen oppilas- ja talkootyönä. Jämistä kasvoi 1930-luvun loppuun mennessä pohjoismaiden merkittävin purjelentokeskus. [36]

Kaikenlainen ilmailu oli 1930-luvulla muutenkin paljon esillä lehdistössä ja kiinnostus siihen suurta. Varsinkin Suomen Kuvalehti piti ilmailua esillä julkaisemalla vuosien 1930-39 välillä yli 120 ilmailuaiheista artikkelia tai kuvakertomusta [37]. Ilmapuolustusliitto pyrki monenlaisella ilmailupropagandalla edistämään harrasteilmailua ja nostamaan ilmailuhenkeä maassamme. Liitossa todettiin että *”Nuori polvi on kasvatettava ilmailun henkeen ja siten luotava kansaan lentomieli”* [38]. Puolustusneuvoston puheenjohtajaksi v. 1933 nimitetyn marsalkka Mannerheimin varauksettoman myönteinen suhtautuminen ilmavoimien kehittämiseen antoi Ilmapuolustusliiton työlle myös vahvan henkisen selkänojan. Puolustusneuvoston puheenjohtajana Mannerheimilla oli myös mahdollisuus pitää ilmailua esillä valtion ja puolustusvoimien ylimmän johdon parissa. [39]

Siviili- ja sotilasilmailun tiivis symbioosi jatkui meillä aina jatkosodan päättymiseen asti. Sodan jälkeen Ilmapuolustusliitto jouduttin rauhanehtojen takia lakkauttamaan ja liiton omistamat lentokoneet sekä Jämin koulutuskeskus siirtyivät uudelle Suomen Ilmailuliitolle,

---

[36] Uola 1994, 75-88.

[37] Eero Pakarisen arkisto.

[38] Uola 1994, 91.

[39] Uola 1994, 34-45.

jolla ei saanut olla mitään maanpuolustuksellista tavoitetta [40]. Uusi ilmailuliitto pyrki silti edelleen jatkamaan ilmailupropagandan tekemistä entistä monipuolisempana. Ilmailu-lehden päätoimittaja Pärttyli Virkki muistutti vuonna 1947, että mitä paremmin siviili-ilmailun hyväksi tehty työ tuli tunnetuksi sitä enemmän osattiin antaa arvoa yleensä ilmailulle. Ilmailupiirejä kuitenkin hiersi Yleisradion tapa uutisoida ”sensaatiomaisesti” lento-onnettomuuksista, minkä uskottiin vääristävän kuvaa ilmailusta.[41] Ongelmia aiheutti myös ajan poliittinen ilmapiiri, jossa Ilmapuolustusliiton perillistä kohtaan esitettiin toistuvia syytöksiä sen sotilaallisista tavoitteista. Neuvostoliiton asettama valvontakomissio ja sodan jälkeen hyvin vasemmistolaiseksi muuttunut Valtiollinen poliisi olivat epäileviä uuden Ilmailuliiton suhteen ja liiton toiminta olikin vaakalaudalla usean vuoden ajan [42]. Monenlaisia vaikeuksia aiheutti myös uuden liiton huono taloudellinen tilanne [43]. Haastattelemani Harri Mustonen arvioi, että nämä sodanjälkeisten vuosien poliittisesti ja taloudellisesti vaikeat ajat saattoivat aiheuttaa suomalaisen ilmailuun taantuman, jonka jäljiltä sodan edellä vallinnut kansan yleinen ilmailuinnostus enää palautunut aiemmalle tasolle [44].

### 2.3 Lentokoneenrakennus Suomessa

Polyteknikkojen ilmailukerhon suunnittelemat PIK- sarjan purjelentokoneet ovat maamme ainoita siviili-ilma-aluksia, joita on valmistettu teollisessa mittakaavassa. Suomen Ilmapuolustusliiton omistaman Jämijärven purjelentokoulun verstaissa rakennettiin purjelentokoneita koulun omaan käyttöön ja rakennussarjoiksi kerhoille jo 1930-luvulta alkaen ja PIK-sarjan purjelentokoneita jatkosodan päättymisen jälkeen. Mallit kehittyivät vuosien mittaan, ja 1960-luvun PIK-16 ”Vasama” ja vuonna 1973 ensi kertaa lentänyt PIK-20 olivat oman aikansa parhaita purjelentokoneita maailmassa. Vasaman eri versioita valmistui kaikkiaan 52 kpl, joista reilusti yli puolet myytiin suoraan ulkomaille. PIK-20 konetta valmistui 425 kpl, joista peräti 359 meni vientiin 24 eri maahan. Purjelentokoneiden

---

[40] Uola 1994, 129-134.

[41] Uola 1994, 188-189.

[42] Uola 1994, 136-145.

[43] Uola 1994, 145-146, 188-189.

[44] Harri Mustosen haastattelu 2023.

teollisessa tuotannossa oli kuitenkin jatkuvia ongelmia vaikka yrittäjiä oli useampia. Viimeinen PIK-20E valmistui 1981 [45]. Sittemmin maassamme ei ole siviili-ilma-aluksia teollisessa mittakaavassa valmistettu.

Ainut sotilaslentokoneita valmistanut tehdas, Valtion Lentokonetehdas 1922-1952 ja sen työtä vuodesta 1952 vuoteen 1996 jatkanut Valmet Lentokoneteollisuus [46] keskittyivät rakentamaan ja korjaamaan lentokoneita pelkästään Ilmavoimien tarpeisiin. Toiminta on jatkunut myöhemmin Patria-konsernissa. Vuosien 1922 - 2000 välissä on Valtion Lentokonetehdas jatkajineen valmistanut yhteensä 919 konetta, joista noin ⅔ on ulkomaalaisia tyyppejä, jotka on valmistettu lisenssillä, tai kokoonpantu Suomessa.[47] Valmistusmäärä on varsin vaatimaton, jos sitä vertaa Ranskaan, Saksaan tai Englantiin. Pelkästään Saksassa valmistettiin jo 1. maailmansodan aikana – eli ennen Valtion Lentokonetehtaan perustamista – yli 48000 konetta ja Englannissa ja Ranskassa tuotantoluvut olivat vieläkin suuremmat.[48] Seuraavan sodan aikana Saksan ja Englannin tuotanto vielä yli kaksinkertaistui näistä määristä [49], tosin sotien välillä kaikkien näidenkin maiden tuotanto oli paljon vähäisempää.[50]

Lentokoneteollisuutemme tuotteista on säilynyt museoissa ja kokoelmissa kuitenkin monia tyyppejä, ja jopa lähes kokonaan kadonneen sodanaikaisen VL Myrsky-hävittäjän säilyneiden osien ympärille on valmistumassa uudelleen rakennettu kone museoon. Kymmenillä PIK-purjekoneilla lennetään yhä, mutta muutamia lentokelpoisia museoikään ehtineitä Valtion lentokonetehtaan koneitakin on olemassa, mikä ei ole valmistusmäärät huomioiden lainkaan itsestäänselvää. Varsinkin 2. maailmansodan jälkeen kaikialla maailmassa suurin osa vanhoista ja vanhentuneista sotilaskoneista romutettiin nopeasti ja niiden metalli sulatettiin muuhun hyötykäyttöön.

---

[45] Raunio 1995, 46-55, 206-238 ja 286-319.

[46] Sekä Valtion Lentokonetehtaan, että Valmet Lentokoneteollisuuden viralliset nimet ovat vaihdelleet aikojen saatossa.Tässä olen käyttänyt tunnetuimpia yleisnimityksiä.

[47] Raunio 2016, 142-146.

[48] The Aerodrome - verkkosivusto.

[49] Valtonen 2006, 67.

[50] Raunio 2005, 25.

## 3. Tutkimuskysymykset

Kulttuuriperintö on vallitsevan tutkimuskäsityksen mukaan prosessi, jossa yksilöt, yhteisöt ja instituutiot valitsevat ja tuottavat menneisyyden jäljistä itselleen kulttuuriperinnön [51] ja yleisesti on hyväksytty myös ajatus, ettei aineellista kulttuuriperintöä voi erottaa aineettomasta, vaikka esimerkiksi Unesco onkin erikseen määritellyt niin aineellisen kuin aineettomankin kultuuriperinnön kriteerit. [52] Huolimatta siitä, että nojaan itsekin näihin vallitseviin käsityksiin, käytän silti tässä tutkimuksessani erikseen käsitettä aineellinen ja aineeton kulttuuriperintö, koska suuri osa työtäni tarkastelee aineellisten jäänteiden säilymistä, säilyttämistä ja käyttöä sekä merkitystä ilmailun kulttuuriperintöprosesseissa.

Tässä työssäni en käsittele Finnairin tai Ilmavoimien kaltaisten suurten ammattiyhteisöjen oman toiminnan ja historian sisäistä tallentamista ja arkistointia, vaan tutkimuksen kohteena on sekä museoiden, että ilmailun vapaaehtoisten ja harrastajayhteisöjen tekemä kulttuuriperintötyö. Näiden lisäksi tarkastelen viranomaisten, julkisen vallan ja kansalaismielipiteiden vaikutusta ilmailun kulttuuriperinnön säilymiseen.

Tutkimuskysymykseksi muotoutui monien vaiheiden jälkeen: Millaisista menneisyyden aineellisista jäänteistä suomalaisen ilmailun kulttuuriperintöä voidaan tuottaa, miten sitä ylläpidetään ja ketkä tuota työtä tekevät? Jatkokysymys on, millaiseksi kuva suomalaisen ilmailun kulttuuriperinnöstä muovautuu sen perusteella miten edellisiin vastataan.

Tutkimuskysymykseni ensimmäinen osa sisältää myös itsessään lisäkysymyksen millaisten prosessien seurauksena ilmailun kulttuuriperinnöksi tuotettavat menneisyyden jäljet ovat säilyneet? Vaikka kulttuuriperinnön tuottamista menneisyyden jäljistä voidaan pitää tietoisena toimintana, voidaan sitä tuottaa vain säilyneistä menneisyyden jäljistä. Historiantutkimuksen metodologian yliopistonlehtori Tanja Vahtikari muistuttaa materiaalisten jäänteiden olevan tärkeitä, koska niiden kautta yhteys menneisyyteen konkretisoituu. Hävinneiden materiaalisten jälkien myötä häipyvät vähitellen unohduksiin myös tapahtumat ja ilmiöt, joista ne olisivat voineet todistaa. Historian tulkintamme saattaakin Vahtikarin mukaan vääristyä, mikäli intuitiivisesti uskomme vain säilyneiden jäänteiden kertomia totuuksia

---

[51] Sivula 2013, 163.

[52] Tuomi-Nikula, Haanpää, Kivilaakso 2013, 18-19.

menneisyydestä, varsinkin kun menneisyyden jäänteen säilyminen tai häviäminen voi olla hyvinkin monimutkaisten tapahtumien seurausta [53].

Tutkimukseni vastaa osaltaan myös paljon laajempaan kysymykseen siitä mitä ilmailun kulttuuriperintö on? Tämä laajempi kysymys oli itse asiassa päällimmäisenä mielessäni lähtiessäni tekemään tutkimustani. Työni kuitenkin juuttui pitkäksi aikaa paikoilleen yrittäessäni tavoitella kaikenkattavaa vastausta kysymykseen, kunnes ymmärsin, ettei ensikertalaisen tutkijan kannata täydellistä selitystä kaikkeen hakea, vaan etsiskellä vastauksia pala kerrallaan.

Tutkimusprosessi itsessään kuitenkin palautti minut jatkuvasti tämän laajemman kysymyksen äärelle, ja edelleen pohtimaan mikä kulttuuriksi ja kulttuuriperinnöksi ymmärretään tai hyväksytään. Voidakseni vastata yhteenkään muuhun kysymykseen oli joka tapauksessa aina ensin jotenkin määriteltävä eli vastattava kysymykseen mitä on ilmailun kulttuuriperintö. Ilmailun kulttuuriperinnön määrittely nousi tutkimusprosessin aikana varsin olennaiseksi osaksi tutkimustani, koska havaitsin juuri tämän määrittelyn vaikuttavan melkoisesti ilmailun aineellisen että aineettoman kulttuuriperinnön säilymiseen. Keräämäni aineisto sisältää joitakin ajatuksia siitä mitä ilmailijat, museoammattilaiset tai suuren yleisön edustajat ilmailun kohdalla ymmärtävät käsitetteellä kulttuuriperintö, ja mitä ilmailun kulttuuri ilmailijoiden itsensä mielestä on. Käsittelen näitä ilmailun kulttuuriperinnön määrittelyyn liittyviä kysymyksiä erillisessä luvussaan.

[53] Vahtikari 2022, 45-47

## 4. Alkuperäislähteet ja tutkimuskirjallisuus

Tutkimukseni ytimen muodostavat asiantuntijahaastattelut. Haastattelut valikoituivat aineistonhankintamenetelmäksi osin tutkimukseni aiheen sanelemina osin henkilökohtaisen mieltymyksen takia. Kulttuuriperinnön käsite on ilmailun kohdalla ollut toistaiseksi kutakuinkin tuntematon eikä aivan suoria kotimaisia tutkimusesimerkkejä juurikaan ole. Ensimmäinen tehtäväni olikin selvittää mitä kulttuuriperinnöllä ymmärretään toisaalta ilmailijoiden itsensä parissa ja toisaalta ilmailun menneisyyyttä tallentavissa museoissa. Paras ja omasta mielestäni myös ehdottomasti hauskin tapa näiden selvittämiseksi oli asianosaisten henkilökohtainen haastatteleminen.

Näissä haastatteluissa kaikki vastaajat esiintyvät omilla nimillään. Tämä valinta johtuu lähinnä siitä, että anonyymit lähteet yksinkertaisesti tuntuvat minusta tylsiltä, mutta vakavammin harkittujakin syitä on. Ensinnäkin monet haastatellut tunnetaan ilmailijoiden keskuudessa, jokunen heistä on myös niin sanotun suuren yleisön tuntemia. Heidän kohdallaan olisi mahdollista joka tapauksessa päätellä kenestä on kyse. Anonymiteettiä olisi voinut pitää yllä kirjoituksellisilla keinoilla, mutta tällöin suorien sitaattien käyttö olisi ollut vaikeampaa. Toiseksi: Koska siteeraan tässä työssä nimeltä mainiten toimittajia, blogi-kirjoittajia ja tieteentekijöitä tuntuisi oudolta, että pääasiallisina lähteinä haastattelemani ihmiset eivät esiintyisi myös nimillään.

Tässä tutkielmassa asiantuntijoina haastatelluista viisi on museoammattilaisia ja muut ilmailun harrastajia, vaikkakin tämä sana on hyvin epätarkka. Haastatelluista harrastajista suurimmalle osalle ilmailu on ennenkaikkea harrastus, joillekin myös ainakin osa-aikainen ammatti. Käsitteellä asiantuntija en siis tarkoita välttämättä samaa kuin ammattilainen, vaan sitä että he esiintyvät oman ilmailukäsityksensä asiantuntijoina. Osa haastatelluista valikoitui mukaan siksi, että tunsin heidät ennestään tai tiesin heidän harrastavan ilmailua, muutama tuli mukaan toisen haastatellun suosituksesta. Kolme viimeistä haastattelua tein tutkimukseni kirjoittamisvaiheen loppusuoralla saadakseni täydennyksiä ja tarkennuksia muutamiin aineistoni herättämiin kysymyksiin. Museoammattilaiset esiintyvät lähdeluettelossa ammattinimikkeellään, muiden ammatti on mainittu, jos olen arvellut sen olevan erityisen merkityksellistä. Tietyissä tapauksissa haastateltujen ammatti tulee esille sitaateissa, joita olen tässä tutkimuksessa käyttänyt ja jossain tapauksessa olen maininnut ammatin siksi, että sillä

on saattanut olla merkitystä siihen kuinka haastattelua tehdessä olen itse toiminut, tai mitä olen kysynyt ja sanonut.

Haastatellut asiantuntijat lyhyesti:

Intendentti Matias Laitinen, amanuenssi Tapio Juutinen ja näyttelypäällikkö Valeri Saltikoff ovat Suomen ilmailumuseon henkilökuntaa. Haastattelin kaikkia heitä jo kandidaatintyötäni varten ja Laitisen ja Juutisen kanssa olen sittemmin ollut ammattillisesti tekemisissä muullakin tavoin.

Juhani Kostet on Museonviraston entinen johtaja, jonka luennoille olen osallistunut museologian sivuaineopinnoissa.

Olli Sjöblom on tunnettu ilmailupiireissä erityisesti suomalaisten puurakenteisten purjelentokoneiden restaurointityöstä. Sjöblom on myös aktiivinen purjelentäjä.

Tuomas ”Tube” Seppänen on äänisuunnittelija ja opiskelukaverini Tampereen Taiteen ja Viestinnän oppilaitoksesta 1990-luvulta. Hän aloitti lentämisen varjoliitimillä aikuisiällä ja lentää myös purjelentokoneilla sekä harrastanut lennokkeja.

Sami Kojonen, näyttelijä. Tutustuin Kojoseen eräässä teatteriproduktiossa vuonna 2008. Kojonen ei lennä itse, mutta on ollut kiinnostunut ilmailusta koko ikänsä ja mm. tehnyt Yle Radio 1:lle radio-dokumentin *Sattumalentäjä*, jossa pohtii minkälainen on lentäjän luonne on ja olisiko hänestä itsestään voinut tulla lentäjä kuten oli aina haaveillut.

Raine Haikarainen, teologian tohtori. Haikarainen harrastaa itse lentämistä, ja on kirjoittanut paljon Malmin lentokentästä ja sen kulttuurisista arvoista sekä osallistunut näkyvästi Malmin lentokentästä käytyyn julkiseen keskusteluun.

Sami Saikkonen on tanssija, näyttelijä ja lentäjä. Saikkoseen otin yhteyttä koska tiesin hänen paitsi olevan hyvä haastateltava ja myös lentäneen vanhoilla lentokoneilla. Koska itse olen tehnyt työurani enimmäkseen esittävän taiteen töissä, olin myös utelias kuulemaan miten tanssija ja näyttelijä keskustelee ilmailusta toisen ”teatterilaisen” kanssa ja poikkeaako taiteen parissa työskennelleen ilmailupuhe insinöörin ilmailupuheesta.

Phil Lawton on vanhojen sotilaskoneiden harrastaja, restauroija ja lentäjä. Lawtonin luento lentävistä museolentokoneista Suomen ilmailumuseolla joulukuussa 2017 on toiminut yhtenä alkusysäyksenä tälle tutkielmalle.

Kari Janhunen, eversti EVP. Janhunen valikoitui haastateltavaksi Sami Saikkosen suosituksesta. Janhunen on toiminut Kauhavan ilmasotakoulun[54] johtajana vuosina 2003-2006 ja ollut vaikuttamassa Ilmasotakoulussa käytössä olleita lentokoneita esittelevän lentokonepuiston suunniteluun ja muun ilmasotakoulun perinnön näkymiseen Kauhavalla.

Kaisa Mölläri, Suomen 99:s yhdistyksen puheenjohtaja. 99:s on USAssa jo 1930-luvulla perustettu kansainvälinen naisilmailijoiden järjestö. Möllärin näkemyksiä halusin aivan erityisesti siksi, että ilmailu näyttäytyy edelleenkin erittäin vahvasti miesten alana niin lehdissä, museoissa kuin kirjallisuudessakin kuten myös tämän tutkielman lähdeaineistossa.

Harri Mustonen, toimittaja. Mustosta haastattelin tähän tutkimukseeni huomattavasti muita myöhemmin, koska työni jatkuvasti venyessä siihen tuli mahdollisuus. Olen tutustunut Mustoseen Jämijärven ilmailuperinnehuoneen näyttelyä suunnitellessani. Mustonen on kirjoittanut runsaasti ilmailuun liittyviä lehtiartikkeleita sekä ilmailun historiaan liittyviä kirjoja, ja on myös restauroinut alunperin 1940-luvulla rakennetun puurakenteisen PIK-5 purjelentokoneen.

Reino Myllymäki, VL-Myrsky II -entisöintiprojektin tiedottaja. Haastattelin Myllymäkeä sähköpostitse tutkielmani kirjoittamisen loppuvaiheessa saadakseni tarkempia tietoja muutamista VL-Myrsky II -entisöintiprojektiin liittyvistä yksityiskohdista.

Harri Huopainen, Ilmavoimamuseon konservaattori. Myös Huopaisen sähköpostitse tekemäni haastattelu liittyi VL-Myrsky II -projektin erityiskysymuyksiin ja niistä museoammattilaisten ja vapaaehtoiseten välillä käytyihin keskusteluihin.

---

[54] Koulun nimi on vaihtunut useaan otteeseen perustamisensa (1921) jälkeen. Koulu aloitti Helsingissä ja siirtyi Kauhavalle vuonna 1929.Vuonna 2005 Kauhavalla sijainneen Ilmasotakoulun nimi muuttui Lentosotakouluksi, ja Ilmavoimien viestikoulu Tikkakoskella puolestaan Ilmasotakouluksi. Tässä tutkimuksessani viitataan ainoastaan Kauhavalla vuosina 1929-2014 toimineeseen kouluun ja käytän siitä selvyyden vuoksi ainoastaan sen pitkäaikaisinta nimeä Ilmasotakoulu.

Edellisten, nimenomaisesti tätä työtä varten suorittamieni haastatteluiden lisäksi olen hyödyntänyt soveltuvin osin aiempaa kandityötäni varten tekemiäni haastatteluja, joiden äänitteet ja käyttöluvat ovat hallussani. Näissä haastatteluissa esiintyy asiantuntijoina Suomen ilmailumuseon henkilökunnan edustajia. Näitä haastatteluja ei ole erikseen litteroitu.

Kultturiperinnön tutkimukseen liittyviä tutkimuksia, artikkeleita ja teoksia oli sinänsä helppo löytää, samoin ilmailuun liittyviä artikkeleita ja tietokirjallisuutta. Sellaisia, jossa yhdistyisivät ilmailun ja kulttuuriperinnön käsittelyksi löytyi sensijaan niukasti. Teettikin melkoisesti työtä löytää kaiken mahdollisen kirjallisen aineiston joukosta sellaisia aineksia, joita voisin omaan työhöni rinnasteisesti soveltaa. Jokainen tutkija joutuu varmasti samanlaista seulontaa tekemään, mutta ensikertalaisena työtäni olisi varmasti helpottanut, jos käytössäni olisi ollut useampia suoremmin ilmailun kulttuuriperintöön liittyviä tutkimusesimerkkejä, joihin olisin omaa työtäni voinut reflektoida.

Muutamia lentokenttien kulttuuriperintöä käsitteleviä akateemisia tutkimuksia ja artikkeleita onnekseni silti löysin. Näistä tutkimuksista mainittakoon erikseen Sini Koskimiehen Malmin lentokentän varhaisvaiheita käsittelevä *Unelma lentämisestä* (2004) ja Dagmar Zadrazilovan *Tempelhof Airport in Berlin – Conflicting realms of Heritage* (2020). Myös Hannes Linjaman Pro Gradu-työ Malmin lentokentästä maankäytön konfliktina (2006) tarjosi hyvän vertailukohdan kirjoittamisajankohdan ja Malmin lentokentästä myöhemmin käydyn keskustelun välille, vaikka Linjaman työn fokus ei kulttuuriperinnössä olekaan. Niinikään Seppo Sipilän, Raine Haikaraisen ja Hannu-Matti Wahlin toimittama tietokirja *Malmi – Helsingin lentoasema. 70 vuotta suomalaista ilmailua,* joka käsittelee Malmin lentokenttää myös kulttuuriperintökohteena on syytä mainita erikseen hyvänä taustatiedon lähteenä.

Lentokoneisiin liittyvien kulttuuriperinnön tutkimusten suhteen etsinnän tulos oli vaatimaton. Muutamat vastaaan tulleet yhdysvaltalaiset tutkimukset ja artikkelit eivät olleet oman työni kannalta soveliaita lähteitä. Lentokoneiden osalta kirjalliset lähteeni ovakin tietokirjallisuutta sekä aikakauslehdissä tai verkkosivustoilla julkaistuja artikkeleita tai muuta tietosisältöä.

Tutkimukseni aihevalintaan on vaikuttanut jonkin verran Uusi Suomi -verkkolehden Puheenvuoro -blogialustalla Malmin lentokentästä käydyt keskustelut, joita olen seurannut jo vuosien ajan. Nämä keskustelut ovat olleet mielenkiintoista seurattavaa, varsinkin kun mielipiteitään Malmista ovat tavallisten kansalaisten lisäksi tuoneet niissä esille myös

helsinkiläiset poliitikot. Mielipiteiden vaihdossa jotkut argumentit niin Malmin kentän ilmailukäytön kuin asuntorakentamisen puolesta ovat ajan kuluessa toistuneet. Tämän tutkimukseni lähdeaineistoon olen valinnut blogialustalta muutamia kirjoituksia, joiden arvo on tutkimukselleni siinä, että niiden kautta tulee esiin Malmista käydyssä kansalaiskeskusteluissa esiintyneitä käsityksiä ilmailusta ja ilmailun kulttuuriperinnöstä.

### 4.1 Alkuperäisaineiston hallintaan liittyviä tutkimuseettisiä kysymyksiä

Suurimman osan haastatelluista tapasin henkilökohtaisesti, kolme haastattelua tein puhelimitse ja aivan loppusuoralla kaksi hyvin lyhyttä täydennyshaastattelua sähköpostitse. Kaikilta haastelluilta sain joko kirjallisen tai suullisen (äänitteelle tallennetun) luvan haastattelujen käyttöön sekä haastateltavien nimen käyttöön työssäni. Kaikki haastatteluäänitteet ovat tämän kirjoittajan hallussa. Yksi tekemistäni haastatteluista ei päätynyt tutkimusaineistoksi, koska sen antaja niin toivoi. Tätä haastattelua en ollut alunperinkään suunnitellut käyttäväni varsinaisena lähteenä, vaan se oli lähinnä aputyökalu muutamien muiden haastattelujen tekemistä varten. Tämän tallenteen hävitin pian sen tekemisen jälkeen.

Useimmat haastattelut käytiin itseni ja haastateltavan välillä kahdestaan, mutta Suomen ilmailumuseolla haastattelin Matias Laitista ja Tapio Juutista yhtä aikaa [55]. Harri Mustosen puhelinhaastattelussa ilmeni teknisiä ongelmia, eivätkä omat kysymykseni kuulu tallenteella lainkaan. Kysymysten puuttuminen tallenteelta ei kuitenkaan erityisemmin vaikuttanut tallenteen hyödyntämiseen, koska Mustosen vastauksista pystyy hyvin päättelemään kysymyksen aiheen. Kaikki nauhoitetut haastattelut on kokonaan litteroitu, lukuunottamatta Mustosen ja Phil Lawtonin haastatteluita, joista litteroin ainoastaan kohdat, joita olen suoraan siteerannut.

Laitisen ja Juutisen haastattelun litteroin kokonaan itse ja muiden kohdalla ymmärsin teettää litteroinnin itseäni moninkertaisesti nopeammalla ja kymmensormijärjestelmän taitavalla sukulaisellani. Koska eräs haastateltavista pyysi jo haastattelutilanteessa jättämään erään

[55] Alaviitteet tästä haastattelusta olen merkinnyt erillisinä tai yhteisenä haastatteluna riippuen siitä esiintyykö kussakin sitaatissa vain toinen haastatelluista vai kumpikin: Matias Laitisen haastattelu 2021, Tapio Juutisen haastattelu 2021 tai Matias Laitisen ja Tapio Juutisen haastattelu 2021.

mainitsemansa nimen pois, leikkasin tämän kohdan pois nauhoitteelta ennen sen toimittamista litteroitavaksi, ja hävitin myös koneeltani haastattelun alkuperäisen version jossa nimi mainittiin.

### 4.2 Alkuperäisaineiston hankintamenetelmien arviointia

Folkloristiikan tutkija Kaarina Lukin viittaa haastatteluja koskevassa artikkelissaan Charles Briggsin esittämiin kriittisiin huomioihin: Haastatteluja ei pitäisi käsitellä ainoastaan tiedonhankintamenetelmänä, vaan tutkijan pitäisi ymmärtää haastattelutilanteen monien erilaisten komponenttien vaikutus sekä muiden muassa sosiaaliset roolit ja kommunikatiivisen tapahtuman tyyppi. Mikäli haastattelijalla ja haastateltavalla on toisistaan poikkeavia näkemyksiä edellisistä, vaikuttavat ne haastattelun kulkuun. Näkemyseroja esiintyy helposti, jos haastattelija ei tunne tutkittavan kulttuurin kommunikaatiokäytäntöjä. Ei siis riitä, että tutkija ”ottaa huomioon” haastattelun tuloksiin vaikuttaneet ennakkoasetelmat, ja haastattelutilannekin pitäisi osata ymmärtää tietyissä tapauksissa tiedonlähteeksi. [56].

Useissa eteeni tulleissa kulttuurintutkimuksen teorian oppaissa ja artikkeleissa, sekä niissä esitellyistä tutkimuksissa käsitellään erilaisten etnisten ryhmien parissa tehtäviä tai tehtyjä tutkimuksia. Koska omassa työssäni yhtä haastateltua lukuunottamatta kaikki olivat syntyperäisiä suomalaisia en usko, että minun ja heidän välisissä kommunikaatiokäytännöissä olisi kovin suurta kulttuurista eroa ollut, ainakaan jos kulttuurilla viitataan kansallisuuksiin tai etnisyyksiin. Kulttuurisia eroja itseni ja haastateltujen välillä varmasti löytyy, jos lähtisin penkomaan itse kunkin elämänsä aikana eri tilanteissa omaksumia tapakulttuuriin liittyviä eroavaisuuksia. Tällaisia miettiessä harhautuu kuitenkin helposti käyttämään aikaansa varsinaisen aiheen kannalta toissijaisten ongelmien äärelle.

Oma persoonani ja haastattelutapani on aivan silti varmasti vaikuttanut siihen mitä ja miten haastateltavat ovat minulle asioista kertoneet. Museoalan ihmisille tekemäni kysymykset poikkesivat aivan tarkoituksellisesti jonkin verran ilmailun harrastajille tekemistäni ja myös asemani haastattelutilanteessa on selvästi toisenlainen kuin ilmailun harrastajia haastatellessa. Museoihmisten kanssa keskustellessa olin itsekin jonkinlaisessa museoammattilaisen tai -kulttuurintutkijan roolissa. Harrastajien haastattelut kuulostavat puolestaan varsin usein siltä,

---

[56] Lukin 2008, 60-61.

että kaksi ilmailusta kiinnostunutta jutustelee keskenään, eivätkä keskustelun aiheet liity aina erityisen läheisesti edes tekemääni tutkimukseeen.

Eroavaisuuksia on lisäksi kielenkäytössäni jonkin verran sen mukaan kuinka hyvin haastateltavani entuudestaan tunsin tai mistä yhteydestä. Esimerkiksi Sami Saikkosta haastatellessani olin paitsi tutkija myös ilmailusta kiinnostunut harrastaja ja lisäksi kollega teatterimaailman kautta, vaikka emme samoissa produktioissa ole varsinaisesti ikinä työskennelleetkään enkä häntä entuudestaan tuntenut. Saikkosen kanssa keskustellessa käytimme puolin ja toisin teatterimaailmasta poimittuja ilmaisuja ja vertauskuvia, jotka liitimme ilmailuun.

Phil Lawtonin haastattelun tein puolestaan hänen omassa lentokonehallissaan Räyskälän lentokentällä. Olosuhteet poikkesivat kaikista muista haastatteluista, jotka tehtiin pöydän ääressä istuen. Koska hallilla oli paljon väkeä ja Lawtonin piti vähän väliä osallistua muuhun toimintaan, liikuin haastatellessa koko ajan hänen mukanaan ja haastattelu piti katkaista välillä useamman kerran. Haastattelun aikana osallistuin itsekin koneiden siirtelyyn ulkoa sisälle ja takaisin. Lawton puhui myös hyvin paljon lentokoneiden tekniikasta ja teknisistä yksityiskohdista, joten ryhdyin itsekin kyselemään näistä paljon enemmän kuin olin kenties suunnitellut. Kielenä tässä haastattelussa oli lisäksi muista poiketen englanti.

Lähes kaikkien muidenkin haastateltavien kohdalla olen toiminut enemmän tai vähemmän kameleonttimaisesti eikä roolini- tai asemani vaihtelu ollut mitenkään tietoista eikä varsinkaan suunnitelmallista. Koska selvää vaihtelua kuitenkin on havaittavissa, on tämän vaikutusta tutkimukseeni jollain tavalla kyettävä arvioimaan, mikä ei ole aivan yksinkertaista, koska lähes kaikissa haastatteluissa asemani oli erilainen. Yhteismitallisimpia keskenään ovat Suomen ilmailumuseolla tekemäni  museohenkilökunnan haastattelut ja näissä käytetty kieli eroaa harrastajien kanssa käytetystä jonkin verran, lähinnä akateemisten termien takia. Näissä haastatteluissa niin haastattelija kuin haastateltavatkin asemoivat itsensä selvästi enemmän ”tutkijoiksi” kuin harrastajien kanssa käydyissä keskusteluissa. Haastattelujen ajankohta tai järjestys on myös vaikuttanut ainakin kysymyksiini, koska seuraavaa haastattelua tehdessäni minulla on ollut käytössäni aiempien haastattelujen aineisto sekä jonkinlainen ennakko-oletus haastattelun kulusta. Näillä oletuksilla ei ole tosin kovin suurta merkitystä ollut, sillä ainoastaan kaksi tekemääni haastattelua sujuivat lähes ennakkosuunnitelman mukaisesti niin

kysymysten kuin aikataulunkin osalta. Museoammattilaisten kanssa keskustellessa aikataulut pitivät kutakuinkin, mutta lähes kaikkien harrastajien kanssa haastattelut venyivät usein kaksi tai kolme kertaa aiottua pidemmiksi. Haastattelujen venymisen ja oman aseman häilymisen voi tulkita haastattelijan kokemattomuudeksi ja kyvyttömyydeksi, mutta tämä ei mielestäni ole aivan koko totuus, vaikka itseä arvioidessa onkin oltava riittävän kriittinen.

Valtaosa haastatteluista sujui hyvin vapaamuotoisesti rupatellen ja haastateltavat tuntuivat olleen kiinnostuneita mahdollisesti myös aiheestani, mutta varsinkin keskustelemaan ilmailusta. Haastattelujen venymistä voi toivoakseni pitää osoituksena siitä, että haastateltavat ovat saaneet vaikutelman, että olen aidosti kiinnostunut siitä meitä he kertovat, mitä tietysti olinkin. Olenkin haastatteluissani kyennyt keskustelemaan kunkin haastateltavan kanssa aiheesta hyvin pitkälti kielellä, jota he itse käyttävät, olipa se sitten taiteellisenpaa tieteellisenpää, filosofisempaa tai teknisempää. Pidän tätä merkittävänä etuna missä tahansa tutkimuksessa. Laadullisen tutkimuksen eettisissä pohdinnoissa muistutetaan usein tutkittavan oman äänen kunnioittamisen tärkeydestä [57], mikä mielestäni toteutui ainakin itse haastattelutilanteissa hyvin.

”Ilmailu-kollegiaalisen” haastatteluotteeni takia objektiivisuuttani voi silti jonkin verran kyseenalaistaa. Malmin lentokentästä muutamien haastateltavien kanssa keskustellessa oma mielipiteeni tuli varmasti esille vahvemmin kuin olisin kenties halunnut. En tosin korostanut, mutta tuskin onnistuin peittämäänkään omaa mielipidettäni, jonka mukaan kenttä olisi ansainnut säilyä ilmailukäytössä. Tämä todennäköisesti vaikutti muutamien haastateltavien kohdalla ainakin heidän sanavalintoihinsa, mutta mahdollisesti myös siihen miten he minuun haastattelijana ja ihmisenä suhtautuivat.

Haastatteluja olen pyrkinyt käyttämään asiasisältöä painottaen, mutta tarkastelen jonkin verran myös haastateltujen käyttämää kieltä ilmausten ja sanavalintojen osalta, koska tutkimukseni kohteena on museoammattilaisten ja harrastajien tekemän kulttuuriperintötyön erot. Tarkastelen siis siis akateemisen kulttuuriperintöpuheen ja harrastajien ilmailupuheen eroja. Äänenpainoista tai väreistä en ole lähtenyt merkityssisältöjä etsimään, eikä tällaisia haastattelujen litteroituihin versioihin, joita enimmäkseen olen työn kirjoitusvaiheesssa käyttänyt ole edes merkitty. Muistan kuitenkin joidenkin haastattelujen kohdalla jo niitä

[57] Uotinen 2008, 132.

tehdessä kiinnittäneeni muutaman kerran huomiota näihin asioihin. Tässä tutkimuksessani en ryhdy niitä silti tulkitsemaan tai tuomaan edes esille, vaikka ne voisivat jotain lisäarvoa tutkimukseeni tuoda, koska en halua ja koska kyse on myös tutkimusetiikasta. Äänenpainojen, miettimistaukojen ja kehonkielen analysoimisesta ja tulkitsemisesta olisi pitänyt ehdottomasti kertoa haastatelluille etukäteen. Tässä tutkimuksessa haastatellut ovat informaation lähteitä, eivät tutkimuksen kohteita. Haastattelujen puhekielessä esiintyvistä täytesanoista, puheen tauoista, yskäisyistä tai naurahduksista en myöskään ole tulkintoja tehnyt, vaikka ne litteroinneissa näkyisivätkin. Joidenkin haastatelujen työssäni käyttämistä sitaateista olen saattanut jopa leikata asiasisällön kannalta merkityksettömiä täytesanoja ja äänteitä (kuten: *niinku, tota, öö)* pois.

Edellä kirjoitetusta huolimatta on selvää, että haastattelun käyttö neutraalisti puhtaan informaation lähteenä on mahdollista ainoastaan teoriassa. Tutkimuksessani esiintyvät haastattelujen sitaatit ja referoinnit ovat itsessään omaa tulkintani siitä, mikä omasta mielestäni on olennaista. Haastatellun käyttämät sanavalinnat ovat ilman muuta vaikuttaneet siihen olenko juuri kyseisen kohdan haastattelusta arvioinut tutkimukseni kannalta merkitykselliseksi vai en. Haastateltavalla voisi olla asiasta toinen näkemys, enkä voi tietää kuinka tarkkaan kukin haastateltava on sanavalintojaan miettinyt. Täyttäessäni erään haastattelun lopuksi lomaketta haastattelun käyttöoikeuksista, sanoikin haastateltu ettei muista puoliakaan mitä on tullut sanoneeksi, mutta anna mennä vaan.

Tutkimustani voi pitää etnografisena, vaikka etnografiaan yleensä liitettävää kenttätyötä tein sanan varsinaisessa merkityksessä ainoastaan haastatellessani Phil Lawtonia hänen hangaarissaan Räyskälän lentokentällä. Itse käsitän työssäni etnografian Outi Figerroosin ja Konsta Kajanderin kuvailemaksi tutkimukselliseksi orientaatioksi, johon kytkeytyy tutkijan läsnäolo ja kokemukset, sekä pyrkimys kokonaisvaltaiseen kulttuurin kuvaukseen [58]. Tutkimuksessani on lisäksi muutamia autoetnografisia piirteitä. Artikkelissaan *Autoetnografia* tutkija Hannu Sirkkilä kirjoittaa, että autoetnografisessa tutkimuksessa tutkija ei *välttämättä tiedä tutkimusprosessin alussa kovin tarkkaan tutkimuksensa suuntaa ja lopullisia metodisia ratkaisujaan [59].* Tutkimukseni kohdalla tällainen autoetnografialle tyypillinen piirre pitää

[58] Fingerroos ja Kajander 2022, 32.

[59] Sirkkilä 2022, 261.

varmasti paikkansa. Lievää autoetnografista otetta on kuultavissa myös tekemissäni haastatteluissa, joissa tyylini on ajoittain hyvin osallistuva ja oma roolini häilyy ajoittain tutkijan ja ilmailuharrastajan välimaastossa. En silti pidä tutkimustani varsinaisena autoetnografiana, koska en tehnyt tutkimusta itse ilmailijoiden keskuudessa harrastajana toimien ja ilmailijoita tarkkaillen, vaan heitä haastatellen. En myöskään itse ole lainkaan tutkimukseni kohteena paitsi korkeintaan arvioidesssani tässä omaa työskentelyäni.

Koska ilmailijoiden itsensä käyttämässä kielessä on harvoin suoria viittauksia kulttuuriin tai kulttuuriperintöön, olen käyttänyt lähilukemista piiloutuneiden kulttuuristen merkitysten löytämiseksi, vaikka menetelmänä suhtaudun siihen kaksijakoisesti. Yhtäältä on melko mahdotonta kuvitella parempaakaan tapaa lähteen tulkitsemiseksi, mutta koska kyse on nimenomaan tulkinnasta tuottaa menetelmä aina jollain lailla subjektiivisia johtopäätöksiä. Tutkimusaineistosta tekemäni tulkinnat perustuvat lähinnä diskurssianalyysiin. Museoammattilaisten kanssa keskustellessani olemme puhuneet myös ilmailun ja ilmailukirjallisuuden narratiiveista, joten narratiivistakin analyysiä tutkielmaani ainakin välillisesti sisältää.

# 5. Aineellisen kulttuuriperinnön syntyminen ja säilyminen

Ilmailun kaltaisesta toiminnasta on syntynyt ja syntyy yhä valtavat määrät aineellista todistusaineistoa tutkijoidenkin ihmeteltäväksi. Ilmailuun liittyy niin monenlaisia toimintaa, ettei kukaan voi luetella mitä kaikkea nämä aineelliset entiteetit ovat edes nimeltään. Näiden joukossa on valtavasti sellaisiakin, joita ei ole alunperin suunniteltu nimenomaan ilmailua ajatellen, mutta liittyvät ilmailuun esimerkiksi käyttäjänsä tai käyttöhistoriansa kautta. Ilmailun aineellisen kulttuuriperinnön voi jakaa karkeasti kolmeen melko selvään ryhmään: Irtaimistoon, kiinteistöihin, ja dokumentteihin. Edellisten lisäksi on olemassa hieman vaikeammin määriteltävissä oleva muistomerkkien ryhmä.

Irtaimistoon kuuluvat kaikki ilmailuun liittyvä esineistö lentokoneista ja niiden osista virkapukuihin ja lentoyhtiön mainoslaukkuun. Kiinteistöllä tarkoitan kaikkia lentopaikkoja, ja ilmailuun liittyviä rakennuksia ympäristöineen. Dokumentteihin kuuluvat kaikki kirjalliset ja kuvalliset tallenteet sekä äänitteet.

Muistomerkeistä ilmeisimpiä ovat patsaat, muistolaatat ja vastaavat. Tällaiset ovat usein taiteilijoiden varta vasten suunnittelemia symbolisia abstraktioita aineettoman muiston konkretisoimiseksi. Muistomerkkejä syntyy myös eräällä tavalla käänteisesti, eli jo olemassa oleva konkreettinen esine asetetaan esille aineettomien muistojen esille tuomiseksi tai jopa luomiseksi. Ilmailun muistomerkeistä tällaisia ovat esimerkiksi ulkotiloihin sijoitetut ja pylvään päähän asetetut lentokoneet. Lentovarikon Kilta ry:n 2019 julkaiseman *Suomen ilmailuhistorian muistomerkit* -teoksen mukaan suomalaisen ilmailun muistomerkkejä on Suomessa ja ulkomailla yhteensä 211 [60]. Lentovarikon Killan julkaisu sisällyttää tähän lukuun myös maamme varsinaiset ilmailumuseot. Raja museaalisen irtaimiston ja muistomerkin välillä ei olekaan aivan tarkka. Esimerkiksi museoiden ulkopuolella olevaan, mutta julkisesti nähtävillä olevaan lasiseinäiseen vitriiniin sijoitettu lentokone voidaan laskea museoesineeksi ja joskus jopa museoksi, mutta esillepanotapansa vuoksi kyse on yhtä lailla muistomerkistä. Toisaalta myös museoesineet, joita ei muistomerkiksi ole varsinaisesti ajateltu, voidaan sellaisiksi tulkita. Jonkin paikan historiaan mukaan nimettyjä katuja voisi puolestaan kutsua dokumentaarisiksi muistomerkeiksi, vaikka kadun nimi itsessään on aineeton, eikä pelkkä osoitekyltti kenties muistomerkin määritelmää täytäkään. Useimmat ilmailun muistomerkit

[60] Saramäki ja Nieminen 2019

liityvät aivan suoraan sen sijaintipaikalla tapahtuneeseen historialliseen tapahtumaan tai asiaan. Muutamisssa tapauksissa vanha lentokone on asetettu muistomerkiksi paikalle, jonne se suurikokoisena esineenä on voitu sijoittaa, vaikka sijainti ei koneen historiaan erityisesti tai lainkaan liittyisikään.

Koska ilmailun irtaimisto on hyvin kirjavaa, ja sen määrä on suuri, tarkastelen tässä tutkielmassa irtaimistoa kaikkein ilmeisimpien kohteiden eli ilma-alusten[61] osalta. Ilmailuun liittyviä kiinteistöjä on maassamme yllättävänkin paljon. Valtaosa näistä on lentopaikkoja ja niiden välittömässsä yhteydessä olevia rakennuksia. Osa näistä on aktiivisessa ilmailukäytössä, osa ei. Esimerkkitapauksena kiinteistöistä toimii tässä tutkielmassa Malmin lentokenttä, ja nimenomaan siksi, että sen kohdalla kysymys kulttuuriperinnöstä on nostettu vahvasti esille. Muistomerkeistä käsittelen tässä tutkimuksessa vain lyhyesti Kauhavan lentokonepuistoa. Lentokonepuisto ei ole työssäni varsinaisena tutkimuskohteena, vaan se toimii vertailukohtana Malmin lentokentälle kulttuuriperinnön arvottamisesta ja arvostamisesta liittyvässä kysymyksissä. Dokumentteja en tässä tutkielmassa käsittele lainkaan.

## 5.1 Harrastajat ja museot ilmailun aineellisen kulttuuriperinnön tallentajina

Kulttuuriperintöä tuottavat tietysti nimenomaan ilmailijat itse, vaikka he eivät välttämättä ainakaan aktiivisesti itse ajattele olevansa kulttuuriperinnön tuottajia. Harrastajilla tarkoitan omaehtoisesti ja itsenäisesti, joskaan ei välttämättä ilman korvausta ilmailun kulttuuriperinnön parissa toimivia henkilöitä ja yhteisöjä. Osalle ilmailun harrastaminen voi olla puhtaasti vapaa-ajan toimintaa, mutta vapaa-aikanaan ilmailua harrastavista osa toimii tai on toiminut ilmailun parissa myös työkseen. Vaikka ilmailu on määritelmällisesti liikkumista ilmassa jollakin ilma-aluksella, tarkoittaa ilmailun harrastaminen tässä tutkielmassani kaikkia mahdollisia tapoja, joilla harrastaja vapaaehtoisesti haluaa olla tekemisissä ilmailuksi kutsutun ilmiön kanssa, tarkoittipa se sitten esimerkiksi ilmailun historian tutkimista, lennokkien ja pienoismallien rakentelua tai lentokoneiden kunnostamista tai niillä lentämistä.

---

[61] Ilma-aluksella tarkoitetaan tarkoitetaan kaikkia lentolaitteita, esim. lentokoneita, helikoptereita tai kuumailmapalloja. Sanaa käytetään enemmän virallisissa yhteyksissä ja asiatekstissä kuin arkisessa kielenkäytössä. Kaikki tässä tutkimuksessani erikseen mainitut ilma-alukset ovat lentokoneita.

Ammattimaista ilmailuun liittyvää kulttuuriperintötyötä tehdään Suomessa muutamissa ilmailumuseoissa. Ammattimaisuudella tarkoitan tässä työssäni, että työtä tehdään virkavastuulla tai vastaavan tyyppisessä roolissa. Tällaisia ovat esimerkiksi työhön muodollisesti pätevöittävän akateemisen koulutuksen saaneet museoammatilaiset tai suojelupäätöstä varten selvitystyötä tekevä tutkija. Ammattilaisen ja harrastajan välille on vaikea joskus tehdä eroa, eikä sellaista aina edes ole. Lisäksi ilmailumuseoissa vapaaehtoisten harrastajien tekemän työn osuus suuri ja osa toiminnasta perustuu heidän tekemäänsä työhön.

Suomalaisten ilmailumuseoiden taustalla on harrastajien aloittama työ. Ilmailumuseoyhdistys ry. perustettiin vuonna 1969, ja aluksi sen näyttelytilana toimi vuosien 1972-1981 välissä Helsinki-Vantaan lentoaseman väestösuojatilojen yhdyskäytävä. Ilmailumuseoksi vuonna 1977 nimetty näyttely muutti vartavasten rakennettuihin tiloihin 1981, jolloin nimeksi tuli Suomen Ilmailumuseo. Ilmailumuseoyhdistys ry:n toinen projekti avautui yleisölle Luonetjärvellä Keski-Suomen Ilmailumuseon nimellä myös vuonna 1981. Tämän nimi muuttui vuonna 2016 toimintaa paremmin kuvaavaksi Suomen Ilmavoimamuseoksi. [62] Vaikka ilmailumuseoiden toiminta on alkuajoista ammatimaistunut, on omatoimisten tutkijoiden, harrastajien ja vapaaehtoisryhmien osuus ilmailuhistorian tutkimisessa ja tallettamisessa edelleen hyvin suuri. Tämä vaikuttaa Laitisen mukaan myös siihen mitä tutkitaan, miten tutkitaan, ja minkälaisia esityksiä menneisyydestä tuotetaan. Suomen ilmailumuseon kohdalla perustajien vaikutus näkyy yhä vahvana perusnäyttelyssä, sillä pitkään toivottuja nykyaikaisia näyttelytiloja odotellessa perusnäyttelyä ei ole ryhdytty merkittävästi uudistamaan. Laitisen mukaan näyttely on pohjimmiltaan yhä sama millaiseksi sen takana olleet aktiiviset harrastajat sen omana aikanaan rakensivat, eikä vastaa 2020-luvun museologisia käsityksiä. Varsinkin tarinallisuuden puuttuminen on Laitisen mukaan ilmeistä.[63]

Oman näkemykseni mukaan tarinallisuuden puute näkyy erityisesti niin, että esineitä on niiden taustaa ennestään tuntemattoman vaikeaa sijoittaa osaksi mitään laajempaa kokonaisuutta, saati että löytäisi esineelle paikan suhteessa omaa kokemusmaailmaansa. Näyttely on harrastajien toisille harrastajille rakentama. Esineiden konteksti ei välttämättä

---

[62] Klemettinen & Paju 2006, 10-18, 21-23 ja 41-42.

[63] Matias Laitisen haastattelut 2018 ja 2021.

avaudu yleisölle tai esineen pystyy liittämään ainoastaan toisiin esineisiin tai ilmiöihin, joiden konteksti voi olla asiaa tuntemattomalle aivan yhtä vaikeasti hahmotettava. Näkemykseni perustuu paitsi omiin havaintoihini, myös vuonna 2020 tekemääni Suomen ilmamailumuseon näyttelyä käsittelevään kandidaatintyöhöni, johon haastattelin niin museon henkilökuntaa kuin vierailijoitakin [64].

Vaikka harrastajien tekemä työ ei aina vastaisi akateemisia standardeja, se ei silti automaattisesti ole akateemista työtä ja tutkimusta huonompaa eikä varsinkaan vähemmän merkityksellistä. Matias Laitinen sanoo myös ettei esimerkiksi Suomen ilmailumuseon akateemisen koulutuksen saaneella henkilökunnalla olisi pätevyyttä lentokoneiden kunnossapitoon [65]. Harrastajien ja muiden ei-museoammattilaisten merkitys ei ilmailumuseotoiminnassa rajoitu ainoastaan lentokoneiden ja esineiden ylläpitoon, vaan se on Suomen ilmailumuseon kokoelma-amanuenssi Tapio Juutinen mukaan syytä huomioida myös kerronnassa. Vaikka Juutisen mukaan heidän museotoiminnassaan halutaan antaa ilmailusta yhä laajempi kuva, ja siirtyä esinekokoelmista kertovampiin ilmiöpohjaisiin kokonaisuuksiin, ei siihenkään akateeminen pätevyys välttämättä yksin riitä;

> Tapio Juutinen:
>
> […] Että tavallaan kyllähän museolla on mun mielestä aika paljon vaikutusvaltaa siinä että niinku minkälainen mielikuva luodaan ja varmaan näistä keskustellaan sitten tossa kun uutta perusnäyttelyä aletaan käsikirjoittamaan oikein vähän huolellisemmin vielä. Että mitä me halutaan nostaa esiin. […] Me halutaan että näyttely on muutakin kuin että siellä on niinku 58 mittaria ja 23 niinku niinku polttomoottoria ja yks JT-8 siinä vieressä. Että se että niinku että mitä mitä siinä niinku ympärillä on, ja sitten se pitäisi jotenkin viimeistään sanottaa. Ja se pitäisi sanottaa silleen, niinkun koululaiselle, se pitäs sanottaa sille maahanmuuttajanuorelle, se pitäisi sanottaa tota...jotenkin tuoda myös sille ohjaamotyön ammattilaisille, jos hän ei ole aiemmin hiffannut, että hän edustaa jotain ohjaamotyön alakulttuuria. Ja taas niinku näillä ohjaamotyön ammattilaisella voi olla hyvinkin niinku spesifi näkemys siitä, että tietyt tavat lentää lentokonetta…[…] ja se ei välttämättä taas avaudu humanistille, joka on taas lukenut lukenut Suomen historian maisteritutkinnon […] . [66]

---

[64] Pyysalo 2020.

[65] Matias Laitisen haastattelu 2018.

[66] Tapio Juutisen haastattelu 2021.

Pitkäaikaiselle harrastajalle – tai Juutisen esimerkissä ohjaamotyön ammattilaiselle – on siis kertynyt vuosien aikana niin sanottua hiljaista tietoa. Tietoa tai sen merkitystä voi tutkijan olla vaikea ymmärtää tai sanoittaa, koska se on alunperinkin siirtynyt lähinnä oman piirin sisällä enemmän tai vähemmän sanattomasti tai jopa tiedostamatta.

Harrastajien ja yhteisöjen osallistumisen välttämättömyydestä ovat muistuttaneet esimerkiksi tunnetut kulttuuriperinnön tutkijat David Lowenthal, Emma Waterton ja Laurajane Smith [67]. Ilmailumuseoissamme tämä välttämättömyys on toistaiseksi toteutunut varsin hyvin. Suomen ilmailumuseoyhdistyksen hallituksen jäsen Janne Pauni toivookin, ettei Ilmailumuseo ammattimaistu liiaksi. Hänen mukaansa aktiivisten harrastajien ikääntyessä ja vähetessä on olemassa vaara, että museo byrokratisoituu ja etääntyy ilmailuväestä [68].

## 5.2 Ilmailuirtaimisto – Mitä voidaan säilyttää?

Pienimmät lentokoneet mahtuvat jopa puutarhavajaan ja jotkut koneet (esimerkiksi useimmat purjelentokoneet) on alunperinkin suunniteltu niin, että siivet voidaan helposti irrottaa säilyttämistä tai siirtoa varten. Useimmat ilma-alukset – niin käytössä olevat kuin lentokelvottomatkin – ovat säilyttämisen kannalta kuitenkin hankalia esineitä, sillä ne vievät paljon tilaa. Ongelma on tietenkin sitä vaikeampi mitä isommasta koneesta on kyse. Tällä yksinkertaisella asialla on ollut ja on yhä yllättävän monia ja kauaskantoisia vaikutuksia ilmailun aineelliseen kulttuuriperintöön liittyen.

Käytössä olevia lentokoneita säilytetään mieluimmin lentopaikkojen yhteyteen rakennetuissa hangaareissa, mutta olosuhteiden pakosta aktiivisessa lentokäytössäkin olevat koneet saattavat joutua viettämään suuren osan lepoajastaan ulkona. Käytöstä poistetuilla, joskus mahdollisesti joko muistomerkiksi, museoesineeksi tai peräti lentokelpoiseksi perinneilma-alukseksi tapahtuvaa kunnostusta odottavilla lentokelvottomilla koneilla ei ole mielekästä täyttää hangaareita, ainakaan jos tilaa ei riitä käytössäkään oleville koneille. Pienten yhdistysten tai yksityishenkilöiden mahdollisuudet tällaisten vanhojen ”projekti-koneiden” asialliseen säilyttämiseen eivät ole erityisen hyvät. Vaikka haluja säilyttämiseen olisi, on historiallisesti

[67] Lowenthal 1999, 9 ja Waterton & Smith 2010, 8.

[68] Helander, Benjamin: Janne Paunin näkemys ilmailumuseotoiminnasta. Feeniks 3/2021.

kiinnostavienkin koneiden kohtaloksi usein koitunut pitkäaikainen unohdus lentokenttien laidoille. Myös museoiden mahdollisuudet säilöä varastoihin koneita odottamaan konservointia ovat varsin rajalliset.

Erityisesti ilmavoimien vanhoja koneita on myös aseteltu muistomerkeiksi eri puolille maata, useimmiten paikkakunnille, jotka liittyvät koneen historiaan. Kaupalliseen uusiokäyttöönkin on koneita päätynyt. Esimerkiksi Turun ilmapuolustusyhdistykselle vuonna 1938 hankittu Klemm L25 (OH-ILL) vietti vaiherikkaan historiansa eräässä vaiheessa vuosikausia huoltoaseman koristeena Naantalissa [69], ja Suomen ilmavoimille vuonna 1940 lahjoitettu ”Hanssin-Jukka” nimellä tunnettu Douglas DC- 2 päätyi kahvilaksi Hämeenlinnan rantatorille vuosiksi 1959-1980 [70]. Näiden koneiden säilymisen kannalta kaupallinen vaihe oli sikäli onnekas, että sen ansiosta ne välttivät romutuksen, ja niiden tarina on sittemmin jatkunut aktiivisten harrastajien ansiosta [71].

## 5.3 Museoidut ilma-alukset

Tehdessäni kandidaatintutkielmaa Suomen Ilmailumuseon näyttelystä Vantaalla oli yhtenä mielenkiintoni kohteena miksi ilmailumuseoissa on niin paljon sotilaskoneita. Sotilasilmailuun keskittyneissä museoissa tämä on itsestäänselvää, mutta myös siviili-ilmailuun enemmän painottuneen Suomen ilmailumuseon esillä olevissa kokoelmissa noin kolmannes koneista on sotilaskoneita.

Syy sotilaskoneiden runsauteen ei selity ensisijaisesti halulla tuoda nimenomaan niitä esille siviili-ilma-alusten sijasta, vaan sillä, että niitä on ollut helpommin saatavilla [72]. Sotilaskoneet käytetään Suomessa lähes aina loppuun asti eli niin kauan kuin niitä voidaan taloudelliset seikat huomioiden turvallisesti käyttää ja ne täyttävät niille asetetut sotilaalliset suorituskykyvaatimukset. Koneiden joitakin osia voidaan mahdollisesti myydä tai muulla

---

[69] Zöller 2021, 145-147.

[70] Hämäläinen 2011, 59-63.

[71] Lakeuden ilmailuosuuskunta on kunnostanut OH-ILL koneeen lentokelpoiseseksi (esim. Epari- verkkolehti 13.10.2021), ja ”Hanssin-Jukka” palautettu restauroituna sota-aikaiseen asuunsa (esim. Hämäläinen 2011, 72-)

[72] Valeri Saltikoffin haastattelu 2018.

tavoin hyödyntää, mutta metallin väsymisen takia koneiden runkorakenteella ei ole käytön loputtua enää juuri muuta kuin romumetallin arvo. Siinäkin tapauksessa, että koneilla olisi vielä käyttöikää, rajoittaa niiden myyntimahdollisuuksia sotilaskalustoon liittyvät tiukat sopimukset valmistajan ja valmistajamaan kanssa [73]. Koska sotilaskoneita on meille hankittu ja hankitaan edelleen Suomen mittakaavassa enimmäkseen suurina sarjoina, liikenee muutamia yksilöitä romuttamisen sijasta luovutettavaksi myös museokokoelmiin [74]. Joitakin konetyyppejä on myös huutokaupattu keräilijöille tai yksityisille restauroijille. Vaikka sodan jälkeisenä materiaalipulan aikana etenkin rauhansopimuksen kieltämää kalustoa paljon romutettiinkin, on uudempia Suomessa käytössä olleita sotilaskoneita ollut sittemmin kohtuullisen helposti ja hyvin saatavilla. Yleisilmailukoneita eli lähinnä kerhojen ja yksityisten omistamia purje- ja pienkoneita on myös pystytty saamaan ja tallettamaan hyvin kokoelmiin.

Matkustajaliikenteessä käytettyjen koneiden kohdalla tilanne on toinen. Suomen ilmailumuseon kokoelmisssa on vain kolme Suomalaisen liikennelentämisen historian aikana käytettyä konetyyppiä, Douglas DC-3, Locheed Lodestar, ja Convair 440 Metropolitan. Yhtään Suomessa käytössä ollutta suihkuliikennekauden aikaista matkustajakonetta ei suomalaisten museoiden kokoelmista eikä muualtakaan Suomesta toistaiseksi löydy [75]. Lähes kaikki Suomessa Finnairin (vuoteen 1968 asti virallisesti Aero) omistuksessa olleet matkustajakoneet on myyty ulkomaille vielä käyttökuntoisina. Jälkikäteen näiden hankkiminen takaisin Suomeen ja museoiden kokoelmiin on hyvin vaikeaa. Suomessa käytössä olleet koneet voivat päätyä elinkaarensa lopussa toiselle puolelle maapalloa, josta niiden löytäminen ja hankkiminen on vaikeaa. Lisäksi tällainen kone pitäisi voida vielä lentää Suomeen turvallisesti, sillä muunlainen kuljetus vähääkään kauempaa on koneiden suuren koon takia vaikeaa ja kallista. [76]

Yrityksiä suomalaisen suihkuliikennekauden koneiden hankkimiseksi maamme museokokoelmiin on ollut, mutta toistaiseksi ne eivät ole tuottaneet tulosta. Suomen

---

[73] MTV Uutiset verkkosivut.

[74] Valeri Saltikoffin haastattelu 2018.

[75] Caravelle-Projekti -verkkosivut.

[76] Caravelle-Projekti -verkkosivut, myös Valeri Saltikoffin haastattelu 2018.

ilmailumuseon yritys hankkia joitakin vuosia sitten Finnairin käytössä ollut DC-9 kone epäonnistui aivan viime hetkillä.[77] Finnairin käytöstä poistuvan Airbus A319 -koneen saamiseksi museoon oli myös toivoa, mutta korona -pandemian takia A-319 koneet poistettiin liikenteestä suunniteltua aiemmin ja Finnair katsoi tässä tilanteessa taloudellisesti järkevimmäksi vaihtoehdoksi romuttaa ne.[78] Airbus A319 OH-LBA lähetettiin romutettavaksi Englantiin vuonna 2020, mutta Airbus A321 OH-LBV romutettiin vuonna 2021 kokonaan Suomessa.[79] Jälkimmäisen koneen osista 38,5% pystytään käyttämään sellaisenaan uudelleen tai myymään ja romutetun koneen uudelleenhyödyntämisaste kokonaisuudessaan oli 99,2%. Finnair ilmoittaa romutusprojektin olleen monella tavoin kannattava.[80] Tätä taustaa vasten uudempienkin matkustajakoneiden päätyminen joskus suomalaisten museoiden kokoelmiin voi osoittautua entistäkin hankalammaksi. Hankinnan ja kuljetuksen lisäksi on vanhojen matkustajakoneiden museointi ja säilytys on vaikeaa suuren tilantarpeen vuoksi. Näiden tosiasioiden seurauksena matkustajalentokoneet ovat museoissa melko huonosti edustettuina, vaikka juuri niistä suurimmalla osalla suomalaisista on omakohtaisia kokemuksia ja muistoja.

### 5.4 Lentävät perinneilma-alukset

Janne Vilkunan mukaan teollisen ajan esineistön jatkuvasti lisääntyessä museoiden kokoelmissa pitää yhä useammin harkita erilaisia konservointivaihtoehtoja. Konservoinnissa on Vilkunan mukaan kaksi päästrategiaa: staattinen ja dynaaminen. Edellinen tähtää esineen muodon ja materiaalin säilyttämiseen, jälkimmäinen taas kohteen toimintakuntoisuuden ylläpitämiseen. Staattinen konservointi on näistä yleisemmin käytetty [81]. Museotyössä pääperiaate on ollut, että (museo)esine ei ole käyttöesine, vaan se on tarkoitettu säilytettäväksi jälkipolville [82]. Periaatteessa esine pyritään säilyttämään juuri sellaisena kuin se on museokokoelmin liitettäessä ollut kaikkine historiallisine kerrostumineen ja ainoastaan

---

[77] Tapio Juutisen ja Matias Laitisen haastattelut 2018.

[78] Caravelle-Projekti -verkkosivut.

[79] Kangastalo, Ilkka: Reitiltä romumetalliksi. Tekniikan Maailma 8a/2021.

[80] Finnair -verkkosivut.

[81] Vilkuna, Janne: Ei saa koskea, mutta lentää sopii? Museo 1/2016

[82] Juhani Kostetin haastattelu 2021.

muodon ja materiaalin säilymistä ylläpitävät toimenpiteet ovat hyväksyttyjä. Voidakseen olla oman aikansa menneisyyden todistuskappale pitää esineen historiallinen jatkumo siis katkaista ja lukita tiettyyn hetkeen, jota myöhemmät ajat eivät enää muokkaa, paitsi esineestä tehtävien tulkintojen tasolla. Museoesineen käyttämisen alkuperäiseen tarkoitukseensa ajatellaan vähentävän sen todistusvoimaa omasta ajastaan, koska käyttäminen väistämättä muokkaa esinettä joko lisäämällä siihen jotain uutta tai poistamalla siitä jotain vanhaa. Janne Vilkunan mukaan toimintakuntoisuuden ylläpitoon tähtäävän dynaamisen konservoinnin kohdalla onkin hyväksyttävä, että toimintakuntoisuuden ylläpitäminen ajan mittaan vähentää kohteen materiaalista aitoutta, jota on pitkään pidetty konservoinnin ohjenuorana [83].

Toimintakuntoisuuden ylläpitämiseen tähtäävä dynaaminen konservointi kuulostaakin edellä sanotun valossa museoesineen kohdalla melko ristiriitaiselta ajatukselta, koska toimintakuntoisuuden toteaminen edellyttää esineen käyttämistä, jolloin esine ei määritelmällisesti olisi museoesine. Määritelmä ei ole kuitenkaan ehdoton, ja varsin monissa museoissa kokoelmissa olevia mekaanisia tai sähköisiä laitteita esitellään myös käytännössä, useimmiten kuitenkin valvotuissa olosuhteissa. Mikä lasketaan toimintakunnoksi tai esineen käyttämiseksi alkuperäiseen tarkoitukseensa, on toki tulkinnanvaraista, jopa vain katsottavaksi tarkoitettujen esineiden kuten maalausten ja veistosten kohdalla.

Erilaiset käyttöesineet kuluvat luonnostaan hyvin eri tavoin niiden alkuperäisessäkin käytössä. Henkilökohtaisen kokemuksen perusteella tiedän, että alkuperäiskunnossa oleva mekaaninen seinäkello voi raksuttaa mummolan seinällä yhtäjaksoisesti kymmeniä vuosia ilman ongelmia, kunhan muistaa kiertää jouseen vetoa kerran viikossa. Tavallinen auto ei sen sijaan vastaavaan suoritukseen omalla sarallaan pysty, vaan vaatii toimintakunnossa pysyäkseen jatkuvasti monia huoltotoimenpiteitä ja kuluvien osien vaihtoa jopa siinäkin tapauksessa, että sillä ei ajeta metriäkään. Toimivia liikennevälineitä ei aina olekaan liitetty museoiden kokoelmiin, koska niiden on katsottu olevan ”epäaitoja” [84]. Juhani Kostetin mielestä käytössä olevien vanhojen esineiden ja koneiden kohdalla pitäisikin puhua mielummin elävästä historiasta kuin museoesineistä [85].

---

[83] Vilkuna, Janne: Ei saa koskea, mutta lentää sopii? Museo 1/2016

[84] Vilkuna, Janne: Ei saa koskea, mutta lentää sopii? Museo 1/2016

[85] Juhani Kostetin haastattelu 2021.

Liikennekelpoisten autojen kohdalla käytetty sana museoajoneuvo[86] on siis ainakin akateemisesti katsottuna harhaanjohtava. Museoajoneuvorekisteri kehitettiin 1970-luvun loppupuolella, mutta siihen ei liity yhtään museo-, historia-, tai kulttuurialan normia, vaan rekisteriin liitettävältä ajoneuvolta on edellytetty alkuperäistä eli ”uutta vastaavaa" kuntoa. Koska aniharvat yli 30 vuotiaat ajoneuvot ovat säilyneet lähes käyttämättöminä koko historiansa ajan, ovat useimmat museoajoneuvorekisteriin liitetyt ajoneuvot käyneet läpi täydellisen entisöinnin, mikä museologisessa katsannossa vähentää niiden arvoa. [87] Juhani Kostet sanoikin haastattelussani, että museologisesta näkökulmasta varsinkin vanhoja autoja harrastavat mobilistit hänen mielestään ehkä hieman ylirestauroivat autojaan [88].

Alkuperäiskunnon tavoittelulla voi silti olla aivan käytännöllisiä syitä. Uuden tai uutta vastaavaan auton voi useimmissa tapauksissa aivan perustellusti olettaa toimivan paremmin ja luotettavammin kuin vuosikymmeniä käytetyn, eikä tämä koske ainoastaan liikkuvia osia. Myös museorekisteröinti on toistaiseksi käytännössä jopa edellyttänyt alkuperäistä vastaavaa kuntoa. Pelkästään tämän vaatimuksen takia ajoneuvoharrastajien on joskus välttämätöntä, mutta taloudellisesta syistä jopa järkevää saattaa ajoneuvonsa uutta vastaavaan kuntoon. Museorekisteriin hyväksyttävästä ajoneuvosta ei tarvitse maksaa ajoneuvoveroa, eikä niitä tarvitse katsastaa vuosittain. Museorekisteröityyn ajoneuvoon on mahdollista saada myös vanhanmalliset mustapohjaiset rekisterikilvet, jos sellaiset on ajoneuvossa alkunperin ollut, sekä myös alkuperäinen rekisteritunnus ilman erillistä maksua, mikäli tunnus on vapaana [89].

Tutkija Teppo Moilanen arvioi museaalisia moottoriajoneuvoja käsittelevässä artikkelisaan, ettei uutta vastaavaan kuntoon kunnostetun ajoneuvon omistajan muutenkaan ole välttämätöntä edes ajatella museologisia näkökulmia, vaan hän voi (aivan oikeutetusti) pitää ajoneuvoa omien muistojensa ja menneisyytensä dokumenttina [90]. Tällaisia henkilökohtaisiin muistoihin liittyviä motiiveja on Matias Laitisen mukaan nähtävissä myös Suomen

---

[86] Traficomin määritelmän mukaan museoajoneuvon valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja se on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entisöity asianmukaisesti.

[87] Moilanen 2021, 53-54.

[88] Juhani Kostetin haastattelu 2021.

[89] Suomen ajoneuvohistoriallisen seuran verkkosivut

[90] Moilanen 2021, 55.

Ilmailumuseon vapaaehtoistyötä tekevien kohdalla [91]. Myös Juhani Kostet sanoi, että vaikka käytössä olevat vanhat (ja uutta vastaavaaan kuntoon restauroidut) kulkuneuvot eivät ole itse asiassa museoesineitä vaan paremminkin ”elävää historiaa”, ovat ne hänen mukaansa ilman muuta yhtä tärkeitä kulttuuriperinnön säilymisen kannalta kuin museoidut. [92]

Anni Antila huomauttaa myös Trafiikki -museoiden[93] verkkosivulle kirjoittamassaan blogissa, että koneisiin ja laitteisiin menneisyyden todistuskappaleina liittyy muitakin ulottuvuuksia kuin materiaalinen aitous.

> […] Jos ajoneuvossa on moottori, siihen on aina kuulunut monenlaisia aistihavaintoja: Hajuja, ääniä, tärinää, liikettä. Liikkumiskyky on siten ajoneuvon osa todistusvoimaa omasta menneisyydestään. […]
>
> Ajoneuvon ilmentämät asiat ja ilmiöt ovat keskenään aivan erimitallisia ja monesti ristiriitaisiakin: Liikkumiskyvyn ja liikennekelpoisuuden palauttaminen useimmiten edellyttää vähintäänkin tekniikan osiin kajoamista, vanhan korjaamista ja viallisten korvaamista […] [94]

Materiaalisen aitouden ja toimintakuntoisuuden välinen ristiriita on erityisen suuri ilma-alusten kohdalla, koska ilma-aluksia koskevat turvallisuusmääräykset ovat maa- ja vesikulkuneuvoja huomattavasti tiukemmat ja sitovammat. Toisin kuin autojen kohdalla, lentävien ilma-alusten kohdalla ei tunneta erillistä museorekisteröintiä tai -katsastusta, vaan ilma-alus on täysin sen iästä riippumatta joko lentokelpoinen tai ei-lentokelpoinen. Vanhoista lentokelpoisista ilma-aluksista käytetäänkin Suomesssa museolentokoneen sijasta virallisissa yhteyksissä sanaa perinneilma-alus. Museovirasto, joka myöntää vuosittain avustuksia myös vanhojen ilma-alusten lentokelpoisuuden ylläpitoon, edellyttää avustettavalta ilma-alukselta 50 vuoden (tai poikkeustapauksissa vähintään 30 vuoden) ikää [95].

Ilma-aluksen lentokelpoisuuden määrittely pohjautuu EASA-perusasetuksen[96] III-luvussa esitettyihin vaatimuksiin ja erikseen lueteltuihin poikkeuksiin. Monet harraste ilma-aluksia

---

[91] Matias Laitisen haastattelu 2021.

[92] Juhani Kostetin haastattelu 2021.

[93] Trafiikki-museot ry. on kymmenen suomalaisen liikenne- ja viestintähistoriallisen museon muodostama yhteistyöverkosto.

[94] Antila, Anni: Miten vaalitaan ajoneuvon historiaa. Trafiikki-blogi 25.9.2020.

[95] Museoviraston verkkosivut.

[96] Euroopan unionin verkkosivut.

koskevista määräyksistä poikkeavat perusasetuksessa mainituista ja riippuvat mm. ilma-aluksen tyypistä, käyttötarkoituksesta ja iästä sekä kansallisista määräyksistä. Lentokelpoisuuden määrittelyssä voidaankin joutua soveltamaan useita eri poikkeuksia. Lentokelpoisuus voi siis tarkoittaa ilma-aluksesta riippuen yksityiskohtien tasolla varsin erilaisia asioita, mutta kaikkien ilma-alusten kohdalla vähintään sitä, että niillä voidaan lentää turvallisesti. Ilmailua Suomessa valvovan Traficomin määräyksessä AIR M5-1 sanotaan mm:

> Ilma-alusta on voitava ohjata turvallisesti ja sillä on voitava liikehtiä turvallisesti kaikissa suunnitelluissa lentotiloissa. Ilma-aluksella on oltava mahdollista siirtyä lentotilasta toiseen ilman, että se vaatii ohjaajalta poikkeuksellista taitoa, valppautta tai voimaa missään todennäköisessä käyttötilassa.[97]

Vaikka määräys sinänsä on yksiselitteinen, sanat turvallinen ja poikkeuksellinen ovat hyvin suhteellisia käsitteitä, varsinkin lentävien perinneilma-alusten kohdalla. Vanhoissa lentokoneissa ei ole nykyaikaisia varoitusjärjestelmiä, ja monet ominaisuudet poikkeavat tämän päivän määräyksistä. Ensimmäisen ja toisen maailmansodan aikaisten sotilaskoneiden lentäminen saattoi jo lähtökohtaisesti vaatia poikkeuksellista taitoa, valppautta ja jopa voimaa ja monessa koneessa oli hyvinkin vaarallisia ominaisuuksia, jotka lentäjän piti tuntea.

Olipa ilma-alus lähtökohtaisesti helpompi tai vaikeampi lennettävä, edellyttää sen turvallinen käyttö säännöllistä huoltamista ja kuluvien osien vaihtoa. Vanhempien lentokoneiden kohdalla tulee väistämättä ennemmin tai myöhemmin eteen myös suurempi peruskorjaus, jossa suuriakin määriä osista vaihdetaan. Lentokonemoottorien huolto- ja peruskorjausväli on moottorikohtaisesti määritelty jo etukäteen, eli käyttötuntien tullessa täyteen on moottori peruskorjattava, vaikka sen toiminnassa ei olisi vielä havaittukaan mitään näkyvää tai kuuluvaa vikaa. Varsinkin vanhojen hävittäjälentokoneiden moottorien peruskorjausväli voi olla hyvinkin lyhyt, sillä nämä moottorit ovat aina olleet mahdollisimman tehokkaita ja siksi myös nopeasti kuluvia.

Vanhoihin lentokelpoisiin ilma-aluksiin on monesti tehty paitsi suuria huoltoja ja laajoja korjauksia myös suoranaisia muutoksia. Esimerkiksi haastattelemani Phil Lawtonin omistamaan entiseen Ilmavoimien harjoituskone VL Viima II:een vuodelta 1938 on tehty monia muutoksia sen käyttöhistorian aikana. Viimat olivat käytössä Ilmavoimissa 1960-

[97] Traficom -verkkosivut.

luvulle asti ja osa muutoksista on tehty jo koneen palvelusaikana, osa myöhemmin [98]. Lawtonin Viima on restauroitu sodan aikaiseen asuun, mutta siihen on rakennettu Ilmavoimien palveluskäytön jälkeen esimerkiksi laskutelineen pyöriin jarrut ja koneen alkuperäinen kannuslusikka[99] on vaihdettu kääntyväksi kannuspyöräksi. Lawton sanoi, ettei näiden muutosten takana ole niinkään turvallisuus, vaan se, että ne ovat järkeviä. Kannuspyörä ja jarrut helpottavat erityisesti koneen maakäsittelyä. Vanhoilla nurmipintaisilla kentillä lentokonetta voitiin ohjata peräsimen ja potkurin ilmavirran avulla kannuslusikan kannatellessa pyrstöä ja liukuessa nurmen pinnalla. Nykyisillä asfaltoiduilla kentillä kannuslusikka toimii huonosti. [100]

Varsinaisten ilmailumuseoiden kokoelmissa ei Suomessa ainakaan toistaiseksi ole yhtään lentävää perinne ilma-alusta, ja vaikka olisi, ei niitä todennäköisesti voitaisi luokitella museoesineiksi, vaan joksikin muuksi museon omistamaksi irtaimeksi. Suomessa ei myöskään ole laajoja lentävien perinneilma-alusten kokoelmia ylläpitäviä säätiöitä (kuten esim. Shuttleworth Englannissa), vaan kaikki maamme lentävät perinneilma-alukset kuuluvat yksityisille ihmisille, yrityksille, kerhoille tai yhdistyksille. Suurelle yleisölle tunnetuimpia ovat esimerkiksi vuosittain erilaisissa lentonäytöksissä esiintyvät Kaasuteollisuusyritys Woikoski Oy:n omistamat kahdeksan (joista neljä tällä hetkellä lentokelpoista) Ilmavoimien entistä Saab Safir 91D -konetta [101] ja DC -yhdistys ry:n operoima Finnairin entinen DC-3 (OH-LCH) matkustajalentokone [102], joka on maamme ainoa matkustajaliikenteen perinne-ilma alus.  Myös haastattelemani Phil Lawtonin omistama Ilmavoimien entinen VL Viima II -harjoituskone (OH-VIG / VI-3)  on lentonäytösten vakiovieras.

Suomessa ei ilmailumuseoilla ole juurikaan edellytyksiä lentokelpoisten perinne ilma-alusten ylläpitoon, vaikka sellaiset voitaisiin kenties jonain päivänä dynaamisesti konservoiduksi museoesineeksi luokitellakin. Varsin suuren esteen muodostaisivat turvallisuus- ja

---

[98] Raunio 1991 50-79, myös Phil Lawtonin haastattelu 2021.

[99] Kannuslusikka on metallista valmistettu tuki, jota käytettiin tyypillisesti kevyehköissä lentokoneissa n. 1940-luvulle asti. Lusikka kannattelee lentokoneen pyrstöä irti maasta sen maakäsittelyn aikana. Kannuslusikka on lähes aina kiinteä eli sillä ei voi ohjata lentokonetta.

[100] Phil Lawtonin haastattelu 2021.

[101] Woikoski -verkkosivut

[102] DC -yhdistyksen verkkosivut

rahoitusongelmat [103]. Vanhojen lentokoneiden ylläpito on varsin vaativaa ja kustannuksia tulee paitsi varaosista ja materiaaleista, myös usein erikoisosaamista vaativasta käsityöstä. Suuren kustannuserän aiheuttavat myös vakuutukset, jotka erityisesti harvinaisten ja arvokkaiden vanhojen hävittäjälentokoneiden kohdalla voivat olla jopa kymmeniä tuhansia euroja vuodessa. [104] Vanhoilla lentokoneilla lentäminen on lähtökohtaisesti aina vaarallisempaa kuin uusilla, ja jokaiseen lentoon liittyy jonkinlainen riski koneen vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta ja pahimmillaan myös henkilövahingoista. Mitättömien vaurioiden korjaus voi onnistua helpostikin, mutta hiemankin isommat voivat tulla hyvin kalliiksi.

Phil Lawton kertoi haastattelussa tapahtumasta, jossa hänen omistamansa VL Viima II meni maakäsittelyn aikana nokilleen, koska konetta tuolloin käsitellyt pilotti ei ollut tottunut hiekkapintaiseen lentokenttään. Onnettomuuden takia sen moottorille piti tehdä täydellinen noin 30 000 € maksanut remontti. Lawton lisäsi, että tuon onnettomuuden jälkeen myös hän itse on onnistunut ajamaan koneensa nokilleen. Pelkästään Viiman uusi potkuri maksoi Englannista hankittuna 6500 €  ja täysin Viiman alkuperäistä Valtion Lentokonetehtaalla tehtyä vastaavan potkurin teettäminen olisi maksanut 25000 €. Lawton kertoi, että vanhoissa koneissa on kaikenlaisia pieniä toimintahäiriöitä varsin usein, ja niihin pitää varautua. Lawton sanoikin ettei ikinä itse lennätä omistamillaan vanhoilla koneilla vaimoaan, koska ei voi ottaa riskiä, että vakavan onnetomuuden sattuessa heidän lapsensa voisivat menettää kummatkin vanhempansa. [105]

Varaosien, käsityön ja vakuutusmaksujen lisäksi myös tavanomaiset käyttökulut voivat olla suuret, erityisesti vanhojen sotilaskoneiden kohdalla [106]. Verraten pienitehoisen Ilmavoimien entisen VL Viima II - harjoituskoneenkin polttoaineenkulutus vaihtelee tavallisessa matkalennossakin nopeudesta riippuen 20,5 ja 42 litran välillä tunnissa [107], mutta suihkumoottorikauden 1960-luvulla valmistettu Fouga Magister harjoitushävittäjä saattaa kuluttaa muutamassa kymmenessä minuutissa yli 300 litraa ja lisäksi koneen moottorit (2 kpl)

---

[103] Esim. Vilkuna, Janne: Ei saa koskea, mutta lentää sopii? Museo 1/2016

[104] Phil Lawtonin haastattelu 2021.

[105] Phil Lawtonin haastattelu 2021.

[106] Phil Lawtonin haastattelu 2021.

[107] Raunio 1991, 72-73.

on vaihdettava uusiin aina 700 lentotunnin jälkeen. Näitä Ilmavoimien entisiä Fouga Magistereitakin on maassamme kaksi yksityisomistuksessa olevaa lentokelpoista yksilöä [108].

Kustannusten ja ylläpidon vaatiman ajan vuoksi vain harvat maamme perinne ilma-aluksista ovat täydellisessä yksinomistuksessa, vaan omistajuus, ja näin ollen myös kustannukset on usein jaettu useammalle omistajalle tai koneet ovat jonkin kerhon, yhdistyksen tai joskus yrityksen omistamia. Suurin osa perinneilma-aluksista on pienehköjä siviili ilma-aluksia, joiden entisöinti- ja ylläpitokulut ovat sotilaskoneita huomattavasti pienemmät ja niillä lentäminen yleensä myös sotilaskoneita helpompaa ja turvallisempaa. DC-yhdistyksen suuren kaksimoottorisen DC-3 koneen ylläpitokustannuksia rahoitetaan mm. lentomaksuilla, jotka vaihtelevat lennosta riippuen. Lennoille voivat ilmottautua vain yhdistyksen jäsenet. Yhdistyksen jäsenmaksu vuonna 2024 on 30,00 € ja jäseniä ydistyksessä yli 4000 [109]. Museovirasto myöntää vuosittain avustuksia lentävien perinneilma-alusten korjauksiin ja ylläpitoon, mutta avustusten määrä on varsin rajoitettu ja voi kattaa korkeimmillaankin puolet korjattavan kohteen kustannuksista. Avustuksen kriteerit ovat melko tiukat, eikä avustuksia myönnetä sellaisiin töihin, jotka ovat ilmailumääräysten takia muutenkin pakollisia. [110]

Suomen Ilmailumuseon intendentti Matias Laitinen sanoi haastattelussa, että juuri ne taidot, joilla vanhoja koneita ylläpidetään ja lennetään edustavat ilmailun kulttuuriperintöä vahvimmillaan. Suuri ero museokoneiden ja lentävien perinne ilma-aluksien välillä on Laitisen mukaan juuri siinä, että museoitujen koneiden ei tarvitse olla lentokelpoisia, jolloin restauroinnissakin voidaan jonkin verran ”oikaista”. [111] Vastaavasti museossa oleva lentokone voi olla myös kaikilta osiltaan alkuperäinen ja juuri osien ikääntymisen ja kunnon takia lentokelvoton. Tällaisissa tapauksissa museon ei tarvitse pohtia säilyttämisen ja toimivuuden välistä hankalaa suhdetta, vaan voi keskittyä vain edelliseen. Niiden ihmisten joukko, joka pystyy käyttämään aikansa vanhan ilma-aluksen lentokelpoisena pitämiseen, yhdistämään tähän historiallisen aitouden vaatimukset niin materiaalien kuin entisöinnissä käytettyjen menetelmien osalta sekä vielä ymmärtämään ja ottamaan vastaan vanhalla koneella

---

[108] Vainela, Marja-Kristiina: Ilmojen outoääninen kukkopilli päätyi Poriin: Katso video! Satakunnan Kansa verkkolehti 19.10.2017.

[109] DC -yhdistyksen verkkosivut.

[110] Museoviraston verkkosivut.

[111] Matias Laitisen haastattelu 2021

lentämiseen liittyvät riskit, on Suomessa hyvin pieni eikä heitä muuallakaan maailmassa Laitisen mukaan hirvittävästi ole [112].

### 5.5 Ilma-alusten aitous, alkuperäisyys ja ihmeellinen identiteetti

Matias Laitinen arvioi Suomen ilmailumuseolla vapaaehtoistyönä lentokoneita kunnostavia motivoivan mahdollisesti muistikuvat oman nuoruuden tai lapsuuden lentämisestä ja lentokoneista [113]. Harrastajien osuus ilmailumuseoiden toiminnassa on yhä suuri, eikä heidän näkökulmansa ole välttämättä millään tavalla museologinen.

> […]…monesti niitä yhdistää joku sellainen kiinnostus tiettyyn aikakauteen – monesti siihen 20-, 30- , 40-, 50-luvun ilmailuun, eli eli se näkyy siinä, että ne on miespuolisia, ne on tietyn ikäisiä. Sieltä ne ne niin kuin lapsuuden-, tai nuoruuden-, ja niinku nuoren aikuisuuden niinku muistot siitä, minkälaista se lentäminen on ollut niinku vielä joskus 50-60-luvulla, niin on vahvana mielikuvana, ja niitä ne haluaa nyt sitten – pitkälti eläkkeelle jäätyään – tulla meidän vapaaehtoisryhmään mukaan. […] Niillä on joillakin insinööri tai tämmöistä teknistä taustaa, ja niinku näkemys siitä mitä ne tekee on sellainen niinku ehkä tietyllä tapaa tekninen. Eli se että ymmärrettäisiin, miten joku asia toimii, niin on on monille aika oleellinen…[…]…eikä ne nää niinku sitä, että se niitten vapaaehtoistyö meillä liittyy sellaseen kulttuuriperinnön säilyttämiseen tai muuhun...Vaan niinku se vahva halu tehdä konkreettisesti jotakin asioita valmiiksi teknisesti tietyllä tavalla.

Museoammattilaisten ja vapaahtoisten harrastajien tekemän työn eroavaisuudet tulevat museonäyttelyiden suunnitelun ja kontekstoinnin ohella esiin vanhojen ilma-alusten konservointiin ja restaurointiin liittyvissä kysymyksissä. Hannu Valtonen kertoo museologian väitöskirjansa johdannossa omasta pitkäaikaisesta henkilökohtaisesta ”kosketuspinnastaan” Messerschmitt Bf-109 lentokoneisiin ja innostuksen muuttumisesta museologisesti arvioituna varsinaisesta amatöörien puuhastelusta ammattimaisemmaksi johtaen lopulta tohtorinväitökseen kahden Keski-Suomen Ilmailumuseon[114] eri Messerschmitt Bf-109 lentokoneyksilön museoarvosta [115].

---

[112] Matias Laitisen haastattelu 2021.

[113] Matias Laitisen haastattelu 2021.

[114] Keski-Suomen ilmailumuseon nimi on Valtosen väitöksen jälkeen muutunut v. 2016 Ilmavoimamuseoksi.

[115] Valtonen 2006, 9-15.

Valtosen vastaväittäjänä toiminut Juhani Kostet kuitenkin mainitsi häntä haastatellessani, että hänen näkemyksensä kahden eri koneyksilön arvosta poikkesi Valtosen näkemyksestä. Valtonen, jonka väitöskirjan takana oli pitkäaikainen henkilökohtainen kiinnostus Me Bf-109 lentokoneisiin, oli päätynyt pitämään arvokkaampana täydellisen restauroinnin läpikäynyttä yksilöä. Historiantutkija, ja pitkän uran museoalalla tehnyt Kostet puolestaan piti arvokkaampana Lapin tuntureilta vuonna 1972 pelastettua jo erittäin huonokuntoista hylkyä. Kostet perusteli näkemystään romuttuneen hylyn sisältämällä alkuperäisellä ilmailuun liittyvällä tarinalla.

Valtosen ja Kostetin eriävät näkemykset kahden eri Messerschmitt- yksilön arvosta kuvaavat varsin tyypillistä harrastajien ja museoammattilaisten näkemyseroa vanhojen ilma-alusten säilyttämiseen liittyvissä kysymyksissä. Karkeasti yleistäen siinä missä museoammattilaiset pyrkivät enimmäkseen konservointiin, tähtäävät harrastajat useammin restaurointiin. Juhani Kostet muistutti näiden sanojen eroista. Restaurointi tarkoittaa uudistamista, jopa uudelleen rakentamista, konservointi vanhan säilyttämistä.[116] Vanhojen ilma-alusten kohdalla ei ole silti monestikaan aivan helppoa sanoa onko kyseessä konservointi vaiko restaurointi, eikä harrastajien tai museoammattilaisten työssä ole lainkaan yksiselitteisesti kyse aina jommasta kummasta.

Ilmailumuseoyhdistyksen, Suomen Ilmailumuseon, ja Suomen Ilmavoimamuseon yhteisessä vuonna 2013 alkaneessa VL Myrsky II- projektissa pyritään rakentamaan uudelleen Valtion Lentokonetehtaan (VL) valmistamasta sodanaikaisesta hävittäjälentokoneesta yksilö esillepantavaksi suomalaiseen ilmailumuseoon. Yhtään kokonaista Myrskyä ei ole säilynyt ja nyt rakennettava kone koostuukin useista eri koneyksilöistä peräisin olevista alkuperäistä osista, sekä uusista varta vasten tehdyistä osista. Työ tehdään museaalisia periaatteita noudattaen, mutta siihen osallistuu eri tavoin myös monia vapaaehtoisia. Suurin osa projektissa käytetyistä Myrsky II:n alkuperäisistä osistakin on peräisin harrastajien kokoelmista. Restauroitavalle koneelle on päätetty antaa identiteetiksi Ilmavoimien tunnus MY-14, koska juuri tämän yksilön runko on restauroinnin pohjana [117]. Projektin tiedottaja Reino Myllymäki kutsuu Suomen Ilmailumuseolla projektin parissa työskentelevien

[116] Juhani Kostetin haastattelu 2021.

[117] VL-Myrsky II entisöintiprojektin verkkosivut.

vapaahtoisten Tiistai-kerholaisten osuutta korjaavaksi konservoinniksi, mutta hänen mukaansa projektissa on laajasti ottaen kyse entisöinnistä, jossa kone palautetaan loppukesää 1944 vastaavaan asuun. Myllymäen mukaan projektin aikana keskustelua ja erimielisyyksiä on erilaisista lähtökohdista mukaan tulleiden asiantuntijoiden välillä ollut muun muasssa juuri siitä määritelläänkö projekti konservoinniksi, entisöinniksi[118] tai restauroinniksi vaiko peräti replikan eli reproduktion rakentamiseksi. [119] Ilmavoimamuseon konservaattori Harri Huopaisen mukaan kokonaisuudessa kyse on restauroinnista, mutta totesi myös ettei kukaan osaa sanoa, kuinka suuri osuus työstä on restaurointia, konservointia tai jotain muuta. Aitouden ja alkuperäisyyden määrittelyssä esimerkiksi Myrsky II:n kohdalla ollaan Huopaisen mukaan helposti loputtoman tehtävän edessä:

> Koneessa on kuitenkin, varsinkin rungon sisäpuolen laitteissa, huomattavan paljon osia, joihin on riittänyt pölyjen pyyhkiminen tms. kevyt konservointi. Ja paljon on tehty uusiksi. Ja tästä voi tosiaan vääntää vaikka maailman tappiin asti ja käyttää vaikka metafysiikan yksilön ja substanssin määrittelyn harjoituksena, tyyliin onko ”Myrsky MY-14” substanssien säiekimppu, johon voi vaihtaa eri säikeitä, kuten alkuperäisiä MY-14:sta osia, alkuperäisiä MY:n osia tai oikean mallisia osia (koska lentokoneen varaosat keskenään vaihdettavia ja uusiminen normaalia myös käytön aikana) ja uustuotanto-osia. Ja missä vaiheessa tämä säikeiden kimppu alkaa olla/lakkaa olemasta partikulaari ”MY-14”. Joka tapauksessa museotoiminnassa(kin) mennään pitkälti sen ehdoilla, mitä milloinkin on saatavilla ja lähtökohta määrittää sen, mitä milloinkin on tehtävissä. Käytön aikaisesta määrittelystä puhuttaessa substanssin ytimenä on ollut yhtenäinen runkorakenne, kaikki siivistä peräsimeen ja moottoriin sekä rungon varusteisiin ja verhoiluun on ollut uusittavissa ilman identiteetin muuttumista […] [120]

Huopaisen arvion mukaan VL Myrsky II -projektissa ammattilaisten toiminta näkyi mm. systemaattisessa dokumentoinnissa. Suomen Ilmavoimamuseolla Tikkakoskella nähtiin paljon vaivaa koneen piirustusten, muutostiedotusten, käsikirjojen ja muun alkuperäinen dokumentaation etsimisessä, digitoinnissa ja järjestelemisessä myöhemmin hyödynnettävään muotoon. Myös oikeanlaisten osien etsimisessä eri kanavien kautta tehtiin museolla paljon työtä, koska projektissa ei haluttu käyttää mitä tahansa ”sopivia” laitteita. Vanhojen koneiden restauroinnissa on Huopaisen mukaan paljon kuitenkin kiinni siitä, kuinka paljon resursseja,

---

[118] Ilmavoimamuseon konservaattori Harri Huopainen mainitsi haastattelussa, että *entisöinti* on ”kansankielinen” termi, jota museossakin arkisesti käytetään, vaikka onkin museologiassa vältettävä.

[119] Reino Myllymäen haastattelu 2024.

[120] Harri Huopaisen haastattelu 2024.

ja minkälaisia ihmisiä on käytettävissä. Huopainen totesi, että yhtä lailla kuin vapaaehtoiset ja yritykset voivat tehdä hyvinkin tarkkaa työtä, voivat museommattilaiset tehdä virheitä, tai eivät kenties saa juuri mitään aikaiseksi [121].

Edellä VL Myrsky II -projektin kohdalla käytetty sana *identiteetti* on ilma-alusten kohdalla mielenkiintoinen varsinkin pohdittaesssa lentokoneen aitoutta ja alkuperäisyyttä. Sanaa käytetään melko usein ilma-aluksista puhuttaessa ja periaatteessa identiteetillä tarkoitetaan mistä tietystä nimenomaisesta lentokoneyksilöstä on kyse. Asia ei ole kuitenkaan näin yksinkertainen, vaan koneilla voi olla monenlaisia identiteettejä, joista yhtä tai useampaa voi pitää aitoina, mutta yhtä lailla osa voi olla epäaitoja, ja on tapauksia, joissa kaikkia voidaan hyvin perustein pitää kokonaan tekaistuina.

Lentokoneen identiteetillä voidaan tarkoittaa, että viranomaiset tai koneen huoltoa suorittavat voivat esimerkiksi tehtaan valmistuslaatan perusteella todeta sen yhdeksi tietyksi yksilöksi, jonka huolto-, vaurio-  ja korjaushistoriaa voidaan seurata. Varsinaista valmistuslaattaa ei tosin aina löydy aivan kaikista vanhoista teollisesti rakennetuista koneistakaan eikä myöskään kerhojen tai yksityisten rakentamista koneista. Tällöin viranomaisten tekemä identifiointi perustuu esimerkiksi koneelle annettuun (maa-) tunnukseen.

Viranomaisten rekistereihin perustuvan identiteetin ohella lentokoneilla on ulkoisiin tunnusmerkkeihin perustuva identiteetti. Esimerkiksi VL Myrsky II -projektissa tämä tarkoittaa sitä, että restauroitava kone on rakennettu ja maalattu juuri samanlaiseksi kuin alkuperäinen MY-14 -yksilö oli loppukesällä 1944, ja se saa kylkiinsä myös tuon koneyksilön tunnuksen. VL Myrsky II -projektissa ulkoinen identiteetti on määritelty vastaamaan projektin pohjana ollutta alkuperäisen MY-14 -yksilön runkoa [122]. Konetta voidaan konservaattori Harri Huopasen määritelmälliset erityiskysymykset huomioiden pitää museologisesti niin ”aitona” kuin se tällaisessa restauroinnissa on mahdollista. Vaikka projektin kone on koottu useiden yksilöiden vanhoista ja alkuperäispiirustusten mukaan valmistetuista kokonaan uusista osista, voidaan valmistuslaatan (tai runkomumeron) määrittelemän virallisen- ja alkuperäisen ulkoisen identiteetin vastaavan toisiaan. Tämän Myrsky -projektin kohdalla virallisen ja ulkoisen identiteetin yhteensovittaminen perustuu nimenomaan museologisiin pohdintoihin.

---

[121] Harri Huopaisen haastattelu 2024.

[122] VL Myrsky II -entisöintiprojektin verkkosivut.

MY-14 yksilöä ei rakenneta lentokelpoiseksi, joten viranomaiset eivät vaadi mitään valmistuslaattaan tai runkonumeroon perustuvia todisteita koneen alkuperäisyydestä.

Koska MY-14 kone on kokonaan uudelleen rakennettu osin useiden yksilöiden vanhoista- , ja osin kokonaan uusista osista, voi sen alkuperäisyyttä myös kyseenalaistaa varsinkin jos alkuperäisyys määritellään niin, että kone olisi täsmälleen siinä kunnossa kuin se tehtaalta valmistuessaan on ollut. Tällainen alkuperäisyysvaatimus olisi tosin liki mahdoton, koska se edellyttäisi, ettei konetta olisi ikinä käytetty alkuperäiseen tarkoitukseensa tai ei ainakaan niin pitkään, että yhtään osaa olisi tarvinnut vaihtaa. Hannu Valtonen kiinnittääkin kahden eri Messerschmitt Bf-109 koneen museoarvoa käsittelevässä väitöskirjassaan erityisesti huomiota aitouden tai alkuperäisyyden määrittelemisen vaikeuteen, sillä lentokoneen osista on käytön aikana saatettu vaihtaa valtaosa ns. peruskorjauksen yhteydessä [123].

Myös Harri Mustosen mukaan varsinkin puurunkoisten koneiden ”huolto” saattoi aikoinaan tarkoittaa, että kone lähetettin Veljekset Karhumäelle[124], josta palattuaan käytännöllisesti katsoen ainoastaan moottori oli jäljellä alunperin huoltoon toimitetusta koneesta, ja sekin täydellisen peruskorjauksen läpikäyneenä [125]. Mikäli sodan aikana valmistetut VL Myrsky II -hävittäjät olisivat olleet käyttökelpoisempia ja pitkäaikaisemmassa käytössä kuin ne lopulta olivat, olisi nyt restauroitava MY-14 yksilökin palveluskäyttönsä loppupuolella ollut monelta osin aivan eri kone kuin valmistuessaan, mutta sen valmistulaattaan perustuva identiteetti olisi edelleen sama.

Yksi äärimmäisistä esimerkeistä ilma-aluksen virallisen ja todellisen identiteetin välisistä kuilusta on vuonna 2021 pitkän restauroinnin jälkeisen uuden kelpoisuuslentonsa tehnyt alun perin Varsinais-Suomen Ilmapuolustysyhdistykselle 1938 hankittu saksalaisen Klemm -tehtaan valmistama Klemm 25L (OH-ILL, ”Turun Sampo”). Kone pakko-otettiin Ilmavoimien käyttöön jo ennen talvisotaa, ja se vaurioitui pahoin onnettomuudessa vuonna 1940, jolloin Ilmavoimat lunasti sen. Hämeenlinnan Ilmailukerho osti puolestaan romuttuneen koneen Ilmavoimilta vuonna 1950. Konetta ei kuitenkaan ryhdytty korjaamaan, vaan

---

[123] Valtonen 2006, s. 35-58.

[124] Veljekset Karhumäki oli Niilo, Valto ja Uuno Karhumäen 1920-luvulla perustama Jyväskylän Keljossa aloittanut, ja sittemmin Kuorevedellä toiminut ilmailualan monialayritys.

[125] Harri Mustosen haastattelu 2023.

Ruotsista ”varaosina” tuotuun ja täällä uudelleen rakennettuun toiseen Klemm -yksilöön kiinnitettiin romuttuneesta OH-ILL koneesta käytännössä vain valmistuslaatta. Alkuperäisen OH-ILL koneen valmistuslaattaan merkitty identiteetti tarvittiin, koska tuolloin oli saksalaisten lentokoneiden maahantuonti Suomeen rauhanehtojen ja valuuttasäännöstelyn takia kielletty. Sittemmin konetta korjailtiin erilaisten kaputtien jälkeen taas monesti, poistettiin rekisteristä 1969, siirrettiin koristeeksi naantalilaisen huoltoaseman pihaan ja viimein pelastettiin odottamaan jälleen seuraavaa korjausta. Vuonna 2021 valmistuneessa pitkään kestäneessä restauroinnissa suurin osa osista on jälleen uusittu. [126]

Klemm 25L OH-ILL:n koko elinkaari on tunnettu, hyvin dokumentoitu ja varsin luotettavasti selvitettävissä aina valmistushetkestä nykytilanteeseen. Vaikka tuskin yhtään vuonna 1938 koneeseen Klemmin tehtaalla asennettua osaa ei enää jäljellä ole, on tämä koneyksilö teoriassa sama yksilö kuin vuonna 1938 maahamme saapunut. Tulevaisuuden tutkijat joutunevat miettimään melkoisesti mikä onkaan OH-ILL:in oikea identiteetti, historiallinen todistusvoima ja millaisia abstrakteja ominaisuuksia siihen voi liittää, mikäli kone joskus museoesineeksi päätyy.

Lentokelpoisen ilma-aluksen valmistuslaattaan merkitty identiteetti ja alkuperäinen ulkoinen identiteetti muuttuu maatunnuksen osalta joka tapauksessa aina kun koneen rekisteröintimaa vaihtuu. Mikäli ulkomaille myyty alunperin Suomessa rekisteröity kone hankitaan tänne takaisin, on sen alkuperäinen maatunnus mahdollisesti jo uudessa käytössä, jolloin alkuperäistä ulkoista identiteettiä ei välttämättä voida täysin palauttaa, vaikka kone muuten haluttaisin saattaa mahdollisimman alkuperäiseen asuunsa. Kaikilla lentokoneilla ei myöskään ole samantyyppisiä tehtaan alkuperäisvärejä kuin autoteollisuuden tuotteilla. Esimerkiksi sotilas- ja matkustajaliikenteen lentokoneet toimitetaan tehtailta asiakkaille pelkästään pohjamaalattuna, asiakkaan toivomusten mukaan maalattuina, tai mahdollisesti kokonaan maalaamattomina.

Varsin usein lentokoneiden ulkoista identiteettiä muutetaan maalaamalla ja merkinnöillä myös muista kuin pakottavista syistä esittämään jotain muuta kuin ne historiallis-museologisessa katsannossa olisivat. Näin tapahtuu erityisen usein vanhojen sotilaskoneiden kohdalla. Mm.

---

[126] Zöller 2021, 145-148. ja Epari -verkkolehti 13.10.2021 sekä Raunio, Jukka: ”Kelmi” Klemm L/KI25-koneet Suomessa 1929-2010. Suomen ilmailuhistoriallinen lehti 1/2011.

haastattelemani Phil Lawton maalautti kunnostamansa brittiläiseen siviilirekisteriin rekisteröidyn 2. maailmansodan aikaisen Hawker Hurricane hävittäjän vuonna 2014 vastaamaan Suomeen sodan aikana Neuvostoliitosta sotasaaliiksi saatua Hurricane HC-465[127] -yksilöä, koska Lawton lensi koneellaan tuona vuonna suomalaisissa ilmailunäytöksissä. Ilmavoimien sotasaaliiksi saama aito HC-465 -yksilö oli romutettu jo vuonna 1944 [128]. Lawton puolestaan myi oman Hurricanensa jo loppuvuodesta 2014 Saksaan, jossa se lentää nykyään taas aivan toisissa väreissä [129].

Vanhoilla siviilikäyttön otetuilla sotilaskoneilla voikin olla kaksi identiteettiä, joilla on eri käyttötarkoitus. Vaikka vanhan sotilaskäytön aikainen ulkoasu kylkeen maalattuine tunnuksineen säilyisi, on kone kuitenkin rekisteröitävä siviilirekisteriin. Useimmiten siviitunnus pyritään maalaamaan entisen sotilaskoneen pyrstöön niin huomaamattomasti, että vaatimus siviitunnuksen näkymisestä koneessa täyttyy, mutta koneen ulkonäkö ei ainakaan kauempaa katsottuna muutu. Esimerkiksi Phil Lawtonin VL Viima II -kone on restauroitu sota-aikaiseen asuunsa ja sen runkoon maalattu vanha Suomen Ilmavoimien konetunnus VI-3, mutta läheltä katsottaessa huomaa myös pyrstöön maalatun siviilitunnuksen OH-VIG. Lentonäytöksessä taivaalla lentää siis ilmiselvästi Suomen Ilmavoimien VI-3, mutta lennonjohdon ja pilotin välisessä radioliikenteessä OH-VIG.

Vanhalla siviilikäyttöön otetulla sotilaskoneella voidaan katsoa olevan kolmekin identiteettiä, jos valmistajan alkuperäinen runkonumero lasketaan vielä mukaan. Huoltohistoriassa identiteetti voi määrittyä tämän runkonumeron perusteella, ilmailun radioliikenteessä siviilimaatunnuksen mukaan ja ulkoisesti kone voi olla maalattu muistuttamaan jotain jo kauan sitten tuhoutunutta koneyksilöä, kuten Phil Lawtonin Hurricane HC-465. Kun otetaan huomioon vielä vanhojen koneiden elinkaaren aikaiset korjaukset, ja mahdollisesti myöhemmin tehty jälleenrakennukseen verrattavissa oleva restaurointi, voi lentokoneyksilön identiteettiä pitää sangen notkeana käsitteenä.

Harrastajat ovat lentokoneyksilön identiteetistä puhuttaessa yleisesti ottaen akateemisia museoammattilaisia vapaamielisempiä. Suihkumoottorikauden historiallisen

---

[127] Ilmavoimien tälle sotasaalis Hurricanelle antama tunnus.

[128] Moottori -lehden verkkosivusto ja Phil Lawtonin haastattelu 2021

[129] Historynet -verkkosivusto

matkustajakoneen saamiseksi maahamme toi Ilmailumuseoyhdistys vuonna 2022 Suomeen Tukholman Arlandan kentän laidalla kymmeniä vuosia seisoneen Sud Aviation Caravelle SE 210 -matkustajakoneen, jollaisia oli meillä käytössä vuosina 1960-1964. Tämä *Caravelle-projektin* kone purettiin osiin pääosin talkootyönä ja kuljetettiin Suomeen maanteitse ja laivalla. Kone on nyt Finnairin väreihin maalattuna esillä Turun lentoaseman pysäköintialueen vieressä. [130] Tämä koneyksilö (SAS -yhtiön SE-DAF, ”Sven Viking”) ei kuitenkaan ole ollut ikinä Suomessa käytössä, joten se ei museologisessa mielessä edusta suomalaista ilmailua. Ilmailumuseoyhdistyksen Turkuun tuoma Caravelle -yksilö ei sisällä alkuperäistä Suomeen tai Finnairiin liittyvää tarinaa, ja kunnostuksen yhteydessä siitä toisaalta poistui väistämättä juuri tämän koneyksilön ruotsalaiseen historiaan kuuluvia elementtejä.

Caravelle -projektin verkkosivuilla todetaankin, ettei maahan tuotu koneyksilö tällä hetkellä täytä esimerkiksi Suomen ilmailumuseon kokoelmapoliittisia ehtoja. Samassa yhteydessä mainitaan silti, ettei museoiden kokoelmapolitiikka perustu lakiin, ja että suomalaisissa ilmailumuseoissa on oltu ulkomaita tarkempia siitä, että lentokoneen on oltava juuri se, mitä se esittääkin olevansa. Koska Finnairin väreissä oikeasti lentänyttä Caravelle -yksilöä ei yrityksistä huolimatta ole onnistuttu hankkimaan, on Ilmailumuseoyhdistyksen mukaan tartuttu ainutkertaiseen tilaisuuteen saada hankituksi maahamme edes konetyypin edustaja. Yhdistyksen mukaan vaihtoehtona ei olisi ollut aidon Suomi -koneen hankinta, vaan nyt tuodun yksilön tuhoutuminen. [131] Tämän maahan tuodun ja nyt Finnairin väreihin maalalatun Caravelle -yksilön kohdalla voitaisiinkin kenties puhua historiallisiin tositapahtumiin perustuvasta imitoidusta identiteetistä.

## 5.6 Museoon vai taivaalle?

Näkemyserot harrastajien ja museoammattilaisten välillä eivät koske pelkästään konservointia tai restaurointia, vaan myös vanhojen ilma-alusten käyttöä yleisemminkin. Vuoden 2017 joulukuussa osallistuin lentäviä perinne ilma-aluksia käsittelevään konferenssiin Suomen Ilmailumuseossa. Konferenssin kuluessa kävi ilmi, että toisin kun olin siihen asti kuvitellut,

[130] Caravelle-Projekti -verkkosivut.

[131] Caravelle-Projekti -verkkosivut.

eivät kaikki harrastajat näe museoita vanhojen lentokoneiden pelastajina, vaan pikemminkin hautausmaina. Tähän tutkimukseeni haastattelemani ja myös samassa konferenssissa luennoinut Phil Lawton esitti tuolloin, että museoissa olevat koneet voitaisiin aivan hyvin korvata kopioilla ja aidot koneet palauttaa kunnostettuina uudelleen lentämään, eikä hän useiden yleisössä istuneiden reaktioista päätellen ollut lainkaan ainoa näin ajatteleva. Museologian sivuainetta suorittavalle silloiselle itselleni esitys tuntui vähintään oudolta, mutta yllättävyydessään tavattoman kiinnostavalta.

Haastatellessani Lawtonia tätä tutkimustani varten, hän perusteli ajatustaan sillä, että museoissa yleisö pysähtyy kunkin lentokoneen edessä vain muutamaksi minuuteiksi, ja kaikki nähtyään kävelevät ulos. Lentonäytöksessä heillä on sen sijaan mahdollisuus kuulla moottorin käynnistyvän, nähdä koneen lentävän ja kysyä lentäjältä millaista koneella on lentää. Lawton kritisoikin varsinkin suomalaista museoajattelua sanomalla, että Englannissa lentäviä perinneilma-aluksia ylläpitävien kokoelmien toiminta lähtee ajatuksesta, että nämä ovat vanhoja hienoja koneita, ja siksi ne on pidettävä lentävinä, kun taas Suomessa museoissa tunnutaan ajattelevan, että näillä koneilla ei missään tapauksessa saa lentää, koska ne ovat hienoja ja vanhoja. [132]

Toistaiseksi suomalaisten museoiden koneita ei ole ryhdytty taivaalle palauttamaan, koska sitä on pidetty liian kalliina ja vaarallisena. Asia on kuitenkin herättänyt keskustelua museoissakin, sillä niiden tilat eivät riitä kaikkien vanhojen koneiden säilyttämiseen eivätkä resurssit niiden ylläpitoon, minkä takia koneet joka tapauksessa vähitellen tuhoutuvat. [133]

---

[132] Phil Lawtonin haastattelu 2021.

[133] Vilkuna, Janne: Ei saa koskea, mutta lentää sopii? Museo 1/2016

# 6. Malmin lentokenttä – Kulttuuriperintöä, reaalipolitiikkaa, arvoja

## 6.1 Malmin lentokentän lyhyt historia

Vuoteen 1935 asti oli Suomessa kansainvälinen lentoliikenne hoidettu Turun Ruissalossa ja Helsingin Katajanokan lentosatamista, ja tätä liikennettä hoitavat lentokoneet olivat kellukkeilla varustettuja. Vaikka Englannista ja Ranskasta operoitiin lentoveneillä[134] kansainvälisiä lentoja varsinkin näiden valtioiden siirtomaihin aina 2. maailmansotaan asti ja vielä hieman sen jälkeenkin, oli suurimpaan osaan Euroopan pääkaupungeista rakennettu tai ryhdytty rakentamaan maalentokenttiä viimeistään 1930-luvun alussa. Lentoveneet ja varsinkin erillisillä kellukkeilla varustetut koneet olivat suuremman ilmanvastuksen vuoksi pyöräkoneita hitaampia ja niiden käsitttely kömpelömpää. Matkustajien siirtyminen ja poistuminen koneesta sujui maalentokentällä myös paljon lentosatamia sujuvammin. Suomessa vielä merkittävämpi ongelma oli, että kellukekoneilla voitiin operoida vain sulan veden aikana. Kelirikkoaikana ja talvisin kansainvälinen liikenne katkesi, ja maa jäi ilmailulliseen mottiin.

Maalentokentän puuttumista ja kellukekoneilla operointia pidettiin Helsingissä kiusallisen vanhanaikaisena.[135] Maalentokentän mahdollistavan säännölliseen ulkomaanliikenteen uskottiin liittävän Helsingin muihin metropoleihin ja Suomen muuhun Eurooppaan aivan ennennäkemättömällä tavalla, eikä vain aineellisesti, vaan myös henkisesti. Helsingin suurkaupunki-identiteetin rakentajia tiettävästi hieman huolettikin, etteivät vain tukholmalaiset tai turkulaiset saisi omia kenttiään valmiiksi ennen Helsinkiä.[136] Lentoliikenne edusti modernia elämäntapaa, ja vasta muutaman kymmenen vuoden ikäisessä itsenäisessä valtiossa oli suuri halu tulla nähdyksi nykyaikaisena maana.[137] Helsingin Malmin kenttä haluttiin alusta asti rakentaa kansainväliset mitat täyttäväksi. Päärakennuksen piti olla koko aseman symboli, ja sen suunnitelussa kiinnitettiin erityinen huomio ulkomaisille matkustajille

---

[134] Lentoveneeksi kutsutaan vedestä operoivaa lentokonetyyppiä, joissa koneen koko runko toimii kellukkeena.

[135] Koskimies 2004, 11.

[136] Koskimies 2004, 17.

[137] Koskimies 2004, 5-11.

syntyvään ensivaikutelmaan maastamme ja sen pääkaupungista [138]. Malmin lentokenttä oli 1930-luvun lopulla suuren kansallisen ylpeyden aihe [139].

Sekä sivili-, että sotilaslentokentät on pyritty rakentamaan aina sinne missä niiden on parhaiten katsottu tarkoitustaan palvelevan ja missä niiden rakentamiselle on edellytyksiä esimerkiksi maankäytön tai liikenneyhteyksien järjestämisen osalta. Helsingin lentokentälle paikkaa etsittäessä punnitiin sopivalla etäisyydellä kantakaupungista sijaitsevien Tuomarinkylän ja Tattarinsuon välillä. Tattarinsuo valittiin, koska sen maaperä oli rakennusmaaksi sellaisenaan kelpaamatonta, mutta soveltui kuivaamalla lentokentäksi. Kaupunki oli tyytyväinen, ettei Tuomarinkylän valmiiksi hyvää rakennusmaata tarvinnut uhrata kentän vuoksi ja Tattarinsuollekin löytyi lentokenttänä hyödyllistä käyttöä. [140]

Malmin kenttä ei lopulta ehtinyt lopulta olla maamme matkustajaliikenteen pääasemana montaakaan vuotta. Kenttä otettiin vielä keskeneräisenä käyttöön joulukuussa 1936, ja virallisia kentän vihkiäisiä juhlittiin 15. toukokuuta 1938 [141]. Jo reilun vuoden kuluttua kentän vihkiäisistä syttyi sota, ja matkustajaliikenne tyrehtyi. Välirauhan aikana lentoliikene jatkui, mutta kesäkuusta 1941 eteenpäin Malmi otettin ilmavoimien käyttöön, ja suuri osa kentästä vuokrattiin myös Saksan ilmavoimien eli Luftwaffen käyttöön. Rauhan tultua vuonna 1944 Suomen päälentokentän virkaa toimitti Hyvinkään lentokenttä, ja Malmia piti hallussaan Neuvostoliiton valvontakomissio, joka palautti kentän suomalaisille joulukuussa 1946. Kun matkustajaliikenne oli pääkaupungista taas mahdollista, havaittiin Malmi jo muutaman vuoden kuluessa sopimattomaksi tulevaisuusuuden matkustajaliikenteen tarpeisiin. Sekä koneiden nopeudet että koko kasvoivat, minkä seurauksena kiitoteiden piti olla entistä pidempiä ja vahvempia [142]. Uutta kenttää alettiin rakentaa Seutulaan, ja sen valmistuttua vuonna 1952 jäi Malmi yleisilmailukentäksi.

Ympäri maailmaa monet varhaiset lentokentät jäivät jo 1950-luvun jälleenrakennusaikana kaupunkien kasvun alle, minkä takia ennen toista maailmansotaa rakennetut ja alkuperäisessä

---

[138] Koskimies 2004, 27.

[139] Koskimies 2004, 32.

[140] Koskimies 2004, 16.

[141] Sipilä 2008a, 40-66.

[142] Sipilä 2008b, 192-193.

käytössään säilyneet lentokentät ovat harvinaisia [143]. Suomi oli kuitenkin vielä sodan jälkeenkin maatalousvaltainen maa, ja kaupunkien kasvu alkoi kiihtyä todella voimakkaasti vasta 1960-luvulla. Malmin kentän ja kaupungin keskustan välillä oli tuolloin vielä melkoisesti metsiä ja peltoja, joille voitiin rakentaa. Puheet ja suunnitelmat Malmin kentän alueen ottamisesta rakennusmaaksi alkoivat kuitenkin 1980-luvulla ja 2000-luvulle tultaessa Malmin lentokentän säilyminen alkuperäisessä käytössään alkoi olla jo varsin epävarmaa. Epävarmuuden kasvaessa perustivat lentokentän lopettamisaikeista huolestuneet vuonna 2002 Malmin lentokentän ystävät ry:n, jonka tehtävä on ollut kentän säilyttäminen ja toiminnan kehittäminen. [144]

## 6.2 Malmin kulttuuriperinnön määrittelyä

Malmin lentokentän sulkemista on vastustettu monenlaisilla argumenteilla vuosikausien ajan. Kentän sulkemisen arveltiin vuonna 2004 tapahtuvan jo vuoteen 2006 mennessä [145], mutta ilmailu päättyi lopulta vasta vuonna 2021. Hannes Linjama arvioi tekemässään tutkimuksessa vuonna 2006 kultturiarvojen olevan vahva argumentti kentän jatkon kannalta ja Museoviraston kentän jatkoa puoltavan lausunnon mahdollisesti tekevän kentän rakentamisen mahdottomaksi. [146] Kulttuuriperintöarvoon on vedottu kenttää puolustavissa kirjoituksissa sitä enemmän, mitä pidemmälle kamppailu on edennyt. Usein mainitaan Malmin olevan yksi harvoista ennen toista maailmansotaa rakennetuista edelleen käytössä olevista lentokentistä, ja myös lentokentän rakennusten olevan funktionalismin edustajina rakennushistoriallisesti merkittäviä. Lisäksi muistetaan tuoda esille, että useat kansainväliset järjestöt ovat todenneet Malmin olevan äärimmäisen harvinainen ja uhanalainen kulttuuriperintökohde.

Erityisesti julkisissa blogeissa käydyissä keskusteluissa edellä mainitut argumentit toistuvat, mutta keskustelijat ryhtyvät harvemmin itse määrittelemään mitä Malmin kulttuuriperintö tarkasti ottaen on. Kokoomuspoliitikko Mariam Rguibin Uusi Suomi-verkkolehden

---

[143] Tunnetuin kansainvälinen poikkeus on Berliinin Tempelhofin kenttä, joka suljettiin vasta 2008. Kenttä on sulkemisen jälkeen säilytetty alkuperäisessä asussaan.

[144] Helsinki-Malmi Airport -verkkossivut.

[145] Koskimies 2004, 37.

[146] Linjama 2006, 79-108.

blogialustalla 24.2.2017 julkaistussa *Lex-Malmi, ei kiitos* -kirjoituksen kommenttiosassa Mikko Ahola ja Jaakko Ahola keskustelevat:

> Mikko Ahola:
>
> Jos lentoaseman pyöreä rakennus on maailmanperintöä, niin voidaanhan se jättää kulttuurihistorialliseksi muistomerkiksi. Sinänsä lentokenttää on vaikea käsittää kulttuuriperinnöksi. Miten pala asfaltoitua peltoa voi olla kulttuurin monumentti?
>
> Tällaisia lausuntoja maailmanperinnöstä saa erilaisilta järjestöiltä, kun osaa ne oikein tilata.
>
> Jaakko Aalto:
>
> Kyllä maailmanperinnössä on kyse ympäristöstä, siis kokonaisuudesta. Tuo ehdotus lentoasemarakennuksen jättämisestä yksinään muistomerkiksi on suunnilleen yhtä fiksu, kuin jos ehdottaisi tornitalojen rakentamista Suomenlinnaan ja sanoisi, että kyllähän niitä vanhoja muureja voi vähän säilyttää näytiksi. [147]

Mikko Ahola typistää Malmin kulttuuriperinnön koskemaan korkeintaan funktionalistisia rakennuksia ja kenttäalueen olevan arvokas vain tilattavissa lausunnoissa[148]. Jaakko Aalto puolestaan väittää, että kulttuuriperintö muodostuu kokonaisuudesta, johon kuuluvat sekä kenttä että rakennukset. Aalto perustelee Malmin kulttuuriperintöarvoa vertaamalla sitä toiseen, yleisesti hyväksyttyyn kulttuuriperintökohteeseen. Aallon perustelu vaikuttaisikin nojaavan Laurajane Smithin kritisoimaan länsimaissa helposti korostuvaan materiaaliseen kulttuuriperintökäsitykseen, jossa jollakin paikalla oletetaan olevan luontaista, sisäänrakennettua kulttuurista arvoa tai merkitystä. Tämän käsityksen eräänlaisena johdannaisena kulttuuriperintö katsotaan Smithin mukaan helposti myös sitä arvokkaammaksi ja itsestäänselvemmäksi, mitä vanhemmasta, esteettisesti koskettavammasta tahi monumentaalisemmasta kohteesta on kyse [149].

---

[147] Uusi Suomi-verkkolehden Puheenvuoro blogi-alusta.

[148] Ahola viitannee yksityiseen yhdysvaltalaiseen World Monument Fundiin joka liitti Malmin lentokentän maailman sadan uhanalaisimman kulttuurikohteen listalle Malmin lentokentän ystävät ry:n tekemän hakemuksen perusteella, ja jonka laatimisessa Museovirasto yhdistystä avusti (Kts. Linjama 2006, 33).

[149] Smith 2006, 3.

Smithin mukaan materiaalinen kulttuuriperintökäsitys näkyy erityisesti AHD:ssä eli ”auktorisoidussa kulttuuriperintöpuheessa”[150], johon mm. museoalan ICOMOS tai YK:n alainen UNESCO osallistuvat. Näiden peruskirjoissa ja toiminnassa puhutaan Smithin mukaan arvoista, joita objekteilla yksinkertaisesti on, ymmärtämättä, että nämä arvot ovat annettuja, eivät sisäänrakennettuja.[151] Smithin mukaan esimerkiksi Sydneyn oopperatalolla, Rooman Colosseumila tai Stonehengellä ei ole ole mitään (kulttuuriperintö) arvoa olemassaolonsa ansiosta, vaan siksi että niihin halutaan tietoisesti liittää merkityksiä, jotka heijastelevat oman aikamme arvomaailmaa ja käsityksiämme kulttuuriperinnöstä.[152] (Mahdollisesti väärinymmärrysten oikaisemiseksi Smith kuitenkin muistuttaa teoksessaan Emotional Heritage (2021), ettei hän ole ikinä väittänyt etteikö auktorisoidussa kulttuuriperintöpuhessa esiintyisi laajempaakin näkemyskirjoa, tai että kulttuuriperintöä määriteltäisiin vain auktorisoidusti. Smithin mukaan hänen tarkoituksensa oli lähinnä kyseenalaistaa ja haastaa vallinneita oletuksia, jotka oli sisäänrakennettu kulttuuriperinnön hallinnoinnin ja säilyttämisen toimintoihin. [153])

Suomenlinnan käyttö vertailukohteena Malmin lentokenttään tukee Smithin näkemystä siitä, mitä meilläkin yleisesti pidetään kulttuuriperintönä. Suomenlinna on nimenomaan rakennuksistaan ja rakenteistaan tunnettu, varmasti auktorisoidussa kulttuuriperintöpuheessa hyväksytty ja kaiken lisäksi vanha ja monumentaalinen sekä useimpien silmissä tavattoman esteettinen kohde. Suomenlinna on siis kaikkea sitä mitä kulttuuriperinnön oletetaan olevan. Kukaan ei kiistä, etteikö Suomenlinna olisi varmasti kulttuuriperintöä, mutta lentokenttää ei sellaiseksi itsestäänselvästi määritellä: *Miten pala asfaltoitua peltoa voi olla kulttuurin monumentti?*

Siinä missä Laurajane Smithin mukaan ikä, monumentaalisuus ja esteettisyys vahvistavat Suomenlinnan kaltaisen aineellisen kohteen asemaa suojeltavana kulttuuriperintönä,

---

[150] AHD on Laurajane Smithin itsensä käyttämä lyhenne luomastaan käsitteestä ”Authorised Heritage Discourse”. Mm. Tanja Vahtikari käyttää tästä suomennosta *Kulttuuriperinnön auktorisoitu diskurssi.* Itse käytän professori Anna Sivulan minulle suosittelemaa käännöstä *auktorisoitu kulttuuriperintöpuhe.*

[151] Smith 2021, 32.

[152] Smith 2006, 3.

[153] Smith 2021, 19.

näyttäisivät lentokentän kohdalla nämä ominaisuudet pikemminkin heikentävän tuota asemaa, paitsi korkeintaan rakennusten osalta.

Lentokentät ovat monumentaalisia, mutta nimenomaan tyhjyydessään. Tyhjää tilaa on ilmeisen vaikeaa määritellä esteettiseksi, ainakaan sanan yleiskielisessä merkityksessä, vaikka lentokentän mahdollinen estetiikka itse asiassa perustuu juuri tyhjyyteen. Ikä ei varsinkaan näyttäisi suojelevan lentokenttää, sillä mitä vanhemmaksi kenttä ehtii sitä todennäköisemmin kentän monumentaalityhjyys aletaan nähdä hyödyntämättömänä alueena, joka pitää ennen pitkää saada muuhun, oletetusti parempaan tai tehokkaampaan käyttöön. Tämä havainto niinikään tukee Smithin ajatusta siitä, että kulttuuriperinnön ajatellaan helposti esiintyvän ainoastaan konkreettisissa objekteissa ja silloinkin jo valmiiksi sisäänrakennetuna ominaisuutena. Suomen ilmailumuseon näyttelypäällikkö Valeri Saltikoff toteaa, että pelkän kulttuuriperintöön viittaamisen sijasta olisikin syytä tarkemmin määritellä mitä sillä tarkoitetaan:

> [...] Tavallaan ilmailun kulttuuriperintöön liittyy paljon, mun mielestä siihen liittyy paljon niinkuin nostalgiaelementti. […]…ne on semmoisia asioita, mitkä on aikanaan olleet isosti esillä ja mitkä varmasti on herättäneet muistikuvia, ja näkökulmia.[...] Se on tosi tosi moninainen se ilmailun kulttuuriperintö. Että tavallaan se, että...jos mietitään nyt esimerkkiksi vaikka tällaisia yhteiskunnallisia keskusteluja, mikä Malmin kysymys nyt on niin se ilmailun kulttuuriperintöön viitaaminen edellyttäisi mun mielestä vähän sitä, että se viittaaja määrittelisi vähän tarkemmin, että miten hän sen näkee, jotta sillä pystyisi olemaan sellaista niinkuin argumenttivoimaa.[154]

Helsingin entinen ylipormestari Raimo Ilaskivi, jolla on lentäjänä pitkäaikainen henkilökohtainen kosketus Malmiin, on ottanut useassa yhteydessä kantaa Malmin säilyttämisen puolesta. Blogikirjoituksesssaan *”Ei Helsinki Malmin tuhotessaan mikään kulttuurikaupunki ole!*” Ilaskivi kritisoi Helsingin kaupunkia siitä, että se haluaa esittäytyä erilaisine imagoa kohottavine museohankkeineen kulttuurimyönteisenä, mutta kansainvälistä tunnustusta saanut ja merkittävästi Suomen historiaan kuuluva Malmi halutaan tuhota. Ilaskivi määritteleekin Malmin kulttuuriperintöä historiallisten tapahtumien kautta.

> Vihittiin aikanaan käyttöön mahtavin julkisin juhlamenoin. Palveli aluksi siviililentoliikenteen lentoasemana ja sitten pääkaupungin ja eteläisen Suomen ilmapuolustuksen tukikohtana talvi- ja jatkosodan aikana. Otti vastaan maahan

[154] Valeri Saltikoffin haastattelu 2021.

> saapuneen valvontakomission. Kehittyi lentokoulutuksen keskeiseksi paikaksi ja antaa työtä sadoille yrityselämän työntekijöille. Matias Rustkin suoritti maailmanlaajuista huomiota saanen lentonsa Punaiselle torille juuri Malmilta. Ja mistäpä pikkupojat ovat niin mielenkiintoista seurattavaa saaneet kuin Malmin kentän kahvilan ikkunoista. On siinä kulttuurikertomaa ihan kylliksi. [155]

Tätä Ilaskiven blogi-kirjoitusta kommentoinut Jarmo Lauros perustelee Malmin kulttuuriperintöä niinikään kahdella historiallisella tapahtumalla, jotka ovat jääneet hänelle erityisesti mieleen:

> […] Miksi pitäisi tuhota toimiva historiallinen lentokenttä, jolle laskeutui aikoinaan valvontakomissio ja jolta nousi maailmalle kaunein naisemme Armi Kuusela.[156]

## 6.3 Reaalipolitiika ja kulttuuriperintö

> Valeri Saltikoff:
>
> Sitten tässä tulee toinen näkökulma, josta tulee tällainen, kulttuuriperintöön liittyvät reaalipoliittiset näkökulmat eli mä en tiedä...jos nyt puhutaan suoraan Malmista niinkuin casena, niin, onko siinä varsinaisesti kyse siitä, että ei haluta ymmärtää siihen liittyviä kulttuurihistoriallisia arvoja, vai tavallaan, että eikö ne vain paina vaakakupissa niin paljoa, että ne niinkuin tavallaan toimisi vastapainona kaikelle sille niinkuin hyödylle, mitä vastapuoli kokee siitä itselleen saatavan. [...] Ehkä se mitä tavallaan se, semmoset kulttuurihistorialliset näkökulmat vaan katotaan, että ne ei ole tässä niinkuin siinä päätöksentekoprosessissa ollut ratkaisevia.[157]

Ilmailuun liittyvien kiinteistöjen hallinta poikkeaa ilmailuirtaimiston kulttuuriperinnön hallinnasta. Irtaimistoon liittyvää kulttuuriperintötyötä suorittavat ensisijaisesti harrastajat ja ilmailuun liittyvät yhteisöt (kuten kerhot, henkilöstöyhdistykset tai Ilmavoimien perinnejärjestöt) sekä ilmailun historiaa ja kulttuuriperintöä tallettavat museot ja vastaavat instituutiot. Ilmailuyhteisöjen ja museoiden lisäksi irtaimiston määrittelyyn voi satunnaisesti osallistua isompia kulttuuriperintöorganisaatioita, kuten Museovirasto, ICOMOS ja UNESCO. Ilmailu-irtaimiston kulttuuriperintöarvo määrittyy siis prosessissa, johon ottavat osaa lähinnä erilaiset ilmailu-yhteisöt ja museot ja instituutiot. Ilmailuyhteisöjen sisällä ja

---

[155] Uusi Suomi -verkkolehden Puheenvuoro blogi-alusta.

[156] Uusi Suomi -verkkolehden Puheenvuoro blogi-alusta.

[157] Valeri Saltikoffin haastattelu 2021.

välillä, sekä erityisesti museoiden ja ilmailijoiden välillä voi olla erimielisyyksiä miten yksittäisiä kohteita käsitellään, mutta kaikkien toiminta pyrkii omalla tavallaan perinnön säilyttämiseen ja ylläpitämiseen.

Lentokenttien kohdalla kulttuuriperintöarvon ja kulttuuriperinnön painoarvon määrittelyyn osallistuu paljon laajempi joukko toimijoita, joista suurella osalla ei ole erityistä tai minkäänlaista suhdetta ilmailuun tai ilmailun kulttuuriperintöön sen paremmin harrastuksena kuin virankaan puolesta. Näin siksi, että alueiden käyttöä ja rakentamista ohjaa maankäyttö- ja rakennuslaki, jota kunnat ja kaupungit soveltavat kaavoituksen ja rakennusjärjestyksen kautta. Kiinteistön omistaja, haltija tai käyttäjä voi käyttää kiinteistöä ainoastaan kaavan ja rakennusjärjestyksen sallimissa rajoissa. Kaavoituksesta, rakennusluvista ja rakennusjärjestyksestä päättävät puolestaan kuntien ja kaupunkien luottamuselimet poliittisten voimasuhteiden mukaan. Kiinteistöjen käyttöön liittyy siis aina myös jonkin verran poliittista ohjailua, ja tämä koskee erityisesti kuntien ja kaupunkien omistamia kiinteistöjä ja maa-aloja. Koska poliittiset voimasuhteet perustuvat äänestäjien käyttäytymiseen, osallistuu Malmin kaltaisten ympäristöjen kulttuuriperinnön määrittelyyn ja arvottamiseen ainakin välillisesti kaikki äänioikeuttaan käyttäneet kunta- ja kaupunkilaiset.

Antti Koskela argumentoi 24.3.2014 päivätyssä blogi-kirjoituksessa *Malmin lentokenttä on rakennettava asuntokäyttöön*, että vaikka alueella on kulttuuriperintöarvoja, ovat ne kuitenkin painoarvoltaan vähäisempiä kuin asuntojen rakentaminen. Kalevi Kämäräisen kommentissa Suomenlinna nousee taas kulttuurikohteena esille:

> Antti Koskela:
>
> Välitän kyllä kulttuuriarvoistakin, mutta kuten todettua, asunnot ensin.
>
> Kalevi Kämäräinen:
>
> No ei kun sitten Suomenlinna uusiksi, niin saadaan oikein roppakaupalla kaivattuja merenrantataloja, ja kun on tarpeeksi kerroksia, näköalatkin vain paranevat. Terveisin Kalevi Kämäräinen
>
> Antti Koskela:
>
> Et kai oikeasti vertaa Malmin lentokenttää Suomenlinnaan? [158]

[158] Uusi Suomi-verkkolehden Puheenvuoro blogi-alusta.

Lentokentän kaltaiset suuret valmiiksi raivatut ja tasoitetut tyhjät alueet ovat varsin luonnollisia kaavoituksen kohteita ja lisäksi suunnittelun kannalta varsin ihanteellisia. Suuri tyhjä alue mahdollistaa suurten kokonaisuuksien suunnittelemisen kerralla. Tämä on huomattavasti nopeampaa kuin usean erillisen alueen tai täydennysrakentamisen suunnittelu jo valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Sijoittajien ja rakennusalan toimijoiden kiinnostus tällaisiin kohteisiin on kutakuinkin itsestäänselvyys [159]. Akateemisen koulutuksen saanut kulttuuriammattilainen voi antaa lausunnon jonkin alueen tai kohteen yhdestä ominaisuudesta, esimerkiksi kulttuuriperintöarvosta, mutta poliittiset päättäjät puntaroivat kaavoituksesta päättäessään huomattavasti useampia näkökohtia, joista Antti Koskelan edellä mainitsema asuntojen rakentaminen on yksi.

## 6.4 Lentokenttä arvomaailman heijastajana

Malmin lentokentästä käytyä keskustelua on mielenkiintoista verrata sen merkittävimpänä esikuvana toimineeseen Tempelhofin lentokenttään Berliinissä [160]. Tapaukset ovat hieman eri tyyppisiä, mutta niitä vertailemalla hahmottuu seikkoja, joiden takia Malmin kulttuuriperintöarvot eivät ole olleet päätöksentekijöiden mielestä kenties niin painavia, että niillä olisi ollut vaikutusta asuntorakentamista koskeviin päätöksiin. Tempelhofin vuonna 2008 tapahtunutta sulkemista sekä puolustettiin että vastustettiin, mutta erilaisista kehityshankkeista ja rakentajien kiinnostuksesta huolimatta kenttä on säilynyt avoimena alueena, vaikka se sijaitsee vain muutaman kilometrin päässä kaupungin keskustasta.

Artikkelissaan *Tempelhof Airport in Berlin-Conflicting realms of Heritage* Dagmar Zadrazilova on tutkinut Berliinin Tempelhofin-lentokentän sulkemista ja jatkokäyttöä. Zadrazilova kuvailee kentästä käydyn keskustelua useilla tasoilla: teknisellä, poliittisella, sosiaalisella ja kulttuurisella. Näiden tasojen keskinäinen epäyhteneväisyys on Zadrazilovan mukaan syy siihen, että päätöksenteko Tempelhofin kohtalosta on ollut haastavaa.[161] Kentän ympärillä on käytiin vastavaa julkista keskustelua kuin Malminkin kohdalla ja osin

[159] mm. Linjama 2006, 47-48

[160] Wahl 2008, 12.

[161] Zadrazilova 2020, 86.

yhteneväisin argumentein. Kentän sijainnilla perusteltiin niin alkuperäiskäytön jatkamista, kuin kentän sulkemistakin. Puolustajien mukaan keskeinen sijainti vain muutaman metropysäkin päässä kaupungin keskustasta oli suunnaton etu, vastustajat puolestaan pitivät sijaintia asutuksen lähellä nykyaikaisten turvallisuuskäsitysten vastaisina. Zadrazilovan mukaan kentän sulkemisessa kyse oli silti muustakin:

> Thus, these people represented what could be seen as a realm of social heritage. For them, the realm of 'the social,' i.e. a peaceful community life undisturbed by roaring aircraft engines, was to be given preference to any economic (and political) advantages that the running airport might generate. [162]

Zadrazilovan käyttämä ilmaus ”social heritage” on vaikeasti käännettävissä, sillä se ei mielestäni suoraan viittaa kulttuuriperintöön, vaan pikemminkin tavalla tai toisella omaksuttuun sosiaaliseen identiteettiin tai arvoideaalin. Zadrazilovan näkemyksen mukaan näiden ihmisten silmissä vastakkain olivat tietynlaista elämäntapaa edustavat paikalliset ihmiset, jotka kärsivät rikkaiden käyttämän Tempelhofin haitoista.

Jonkinlaisesta arvoideaalinen taistelusta vaikuttaisi kansalaiskeskustelun perusteella olevan myös Malmin lentokentän kohdalla ainakin osittain kyse tai ainakin jotkut keskustelijoista ovat halunneet antaa näin ymmärtää. Kentän lopettamista puoltavien puheissa toistui usein näkemys Malmin kentästä Helsingin kaupungin alueena, joka on luovutettu vähälukuisen ja oletettavasti varakkaan joukon vapaa-ajan harrastuksen käyttöön. Vastakkain asetetaan siis rikkaat ja tavalliset kohtuuhintaisia asuntoja kaipaavat ihmiset. Tällaista ajatusta edustaa mm. Eero Pyykkölän kommentti Irja Laamasen kirjoitukseen *Malmin lentokentästä vielä kerran* Uusi Suomi verkkolehden Puheeenvuoro blogi-alustalla 21.3.2018:

> Ihmiset asuntoineen vai pienkoneet harvoine lentäjineen? Kannattaa muuttaa landelle, jos ei kestä kaupungistumisen edistymistä. Helsinki tarvitsee lisää asumista kaupunkiin ja sen mukanaan tuomaa edistystä. Kaikki hyvä syntyy tihentymissä. [163]

Malmin konfliktia tutkineen Hannes Linjaman mukaan Malmin kentän lähiseudun asukasyhdistysten mielipiteissä on nähtävissä alueellista jakautumista kentän puolesta ja vastaan asukkaiden asumistavan ja samalla myös oletetun varallisuuden mukaan. Pientalovaltaisten Puistolan ja Tapanilan asukasyhdistykset toivovat kentän säilyvän

---

[162] Zadrazilova 2020, 87.

[163] Uusi Suomi -verkkolehden Puheenvuoro blogi-alusta.

ilmailukäytössä, sillä he arvostavat asumisväljyyttä, ja kymmenet tuhannet uudet asukkaat tekisivät alueesta rauhattoman. Kerrostalovaltaisemmilla alueilla Suurmetsä-Jakomäki, ja Malmi -seurat puoltavat kentän asuntorakentamista [164]. Linjaman ja Zadrazilovan tutkimuksia vertailemalla näyttää siltä, että lähiseudun asukkaiden mielipiteillä Malmista ja Tempelhofista on yhtäläisyyksiä ja jonkinlainen korrelaatio keskustelijan elämänpiirin ja oletettuun tai todelliseen varallisuuteen.

Osa Malmin lentokentän ilmailukäyttöä puolustaneista keskustelijoista uskoi, että kentän rakentamisessa on asuntojen lisäksi (tai peräti sijasta) kyse periaatteellisesta halusta sulkea kenttä. Ilmailija ja toimittaja Jyri Raivio väittää suoraan Suomen Kuvalehdessa 9.5.2018, että lentoaseman säilyttämiseksi tehty Lex Malmi- nimellä tunnettu kansalaisaloite torpattiin, koska sen ansiosta kenttä olisi voinut säilyä. Aloitteessa ehdotettiin Helsingin ja valtion välistä maanvaihtokauppaa niin, että Malmille kaavaillut 25000 asuntoa olisi voitu rakentaa muualle. Raivion mukaan valtio oli tehnyt kaupungille maanvaihtotarjouksen, mutta siitä ei edes keskusteltu.

> […]Koko maanvaihtoepisodi vahvistaakin mielikuvaa kaupungin motiiveista: Apulaispormestarin pääasiallinen tavoite ei ole hankkia maata 25000 ihmisen asuinlähiötä varten. Tärkein tavoite on lopettaa lentäminen Malmin lentoasemalla. [165]

Poliittista valtaa käyttävien on siis oletettu jättävän tietoisesti huomioimatta aidon kansalaismielipiteen. Malmin lentokentän säilyttäjien ja asuntorakentajien kannattajien arvoideaalin ja poliittisen kannan välille halutaan vetää joskus myös yhtäläisyysmerkit. Malmin lentokentän ystävät ry:n puheenjohtaja Timo Hyvönen haluaa kuitenkin 16.1.2019 päivätyssä blogitekstissään korostaa, etteivät valtuustossa esitetyt näkemykset vastaa tavallisten ihmisten, eivätkä aina valtuutettujenkaan näkemyksiä:

> […] Jokaisesta puolueesta löytyy myös kaupunginvaltuutettuja ja kansanedustajia, jotka kuuntelevat kansan mielipidettä. Valitettavasti useimmiten tiukka ryhmäkuri ohjaa ja nappula painuu puolueen määräyksen mukaisesti. […] [166]

---

[164] Linjama 2006, 41-47.

[165] Raivio 2018.

[166] Uusi Suomi -verkkolehden Puheenvuoro blogi-alusta.

Haastattelemani ilmailijat eivät juurikaan ottaneet kantaa Malmista käydyn keskustelun puolue- tai identiteettipoliittisiin ulottuvuuksiin kovin suoraan. Osa haastatelluista arveli, että omassa ajassamme ilmailuun liitetään negatiivisia mielikuvia, jotka vaikuttavat Malmin arvottamiseen kulttuuriperintönä ja kentästä tehtyihin päätöksiin. Raine Haikarainen arvioi, että keskustelu lentoliikenteen päästöistä ja muut ilmailukriisit voinevat selittää osittain miksi muutamat puolueet ovat suhtautuneet nihkeästi myös Malmin lentokenttään, mutta nosti esille myös yleisessä arvomaailmassa tapahtuneet muutokset:

> […] Sitten mä tietysti mietin, että tässä saattaa olla sitten muitakin sellaisia tekijöitä, että...nämä on itsessään aika semmosia vaarallisia ja vaikeitakin asioita, mutta meidän ehkä semmoinen yleinen elämisen tyyli ja arvot, niin ne on muuttuneet sillä tavoin tavallaan, että ne arvot, jotka liittyy ehkä perinteisesti ilmailuun, niin ne ei ole tällä hetkellä niin kovassa huudossa […] [167]

Tuomas Seppänen ei puhunut sen paremmin politiikasta kuin varsinaisesti arvoistakaan, mutta kuvaili epäsuorasti ihmisryhmän, jossa omaan ideaaliin tai identiteettiin sopimattomia asioita ei haluta hyväksyä:

> […] Että se on niinkuin sama, että haluan kaikki satamat pois rannalta, haluan kaikki lentokentät pois kaupungista, haluan kaikki ulkoilualueet täyteen taloja, haluan kaikki golfkentät täyteen taloja, koska en itse harrasta mitään näistä.[168]

## 6.5 Ketä vanha lentokenttä kiinnostaa?

Englantilainen Simon McLean puntaroi RAF:n[169] vuonna 1990 suljetusta Newtonin lentotukikohdasta tekemästään tapaustutkimuksessa (2008) miksi tietyt historialliset paikat säilyvät. Tutkimuksensa loppupäätelmässä McLean väittää, etteivät Newtonin tukikohdan tapauksessa rakennusyhtiöt ja sijoittajat tunnustaneet paikan kulttuuriperintöarvoja, vaan pikemminkin päinvastoin. Rakennusyhtiöiden hankeselvityksessä kaikki maininnat tukikohdan historiallisesta merkitysestä oli McLeanin mukaan jätetty pois, ja jopa esitetty, että itse asiassa tukikohdan olemassaolo vähentää läheisen Newtonin kylän

---

[167] Raine Haikaraisen haastattelu 2021.

[168] Tuomas Seppäsen haastattelu 2021.

[169] RAF = Royal Air Force (Britannian ilmavoimat).

kulttuuriperintöarvoja. Edellisen lisäksi McLean mainitsee yleisen kiinnostuksen tai sen puutteen vaikutuksen tukikohdan säilymisessä:

> Unless, there is a popular will beyond the preservation on single special interest buildings, to push forward statutory protection and strive to retain this site as a memorial to WWII airbasis, a site to which to lovers of military history and in particular WWII aviation might find quite magical, it could like most other similar bases be lost for ever. [170]

McLeanin toteamus on varsin itsestäänselvä. Paikka, joka voisi olla ”melko maaginen” yhdelle erityisryhmälle, voi säilyä, jos sen säilyttämiseksi on yleistä kiinnostusta. McLeanin artikkeli ei ota kantaa siihen miten yleinen kiinnostus pienen joukon kiinnostuksen kohteeseen voisi syntyä.

Vaikka Malmin lentokentän ystävät ry:n ylläpitämällä nettivuilla julkaistuissa kyselytutkimuksissa haastateltujen enemmistö onkin puoltanut kentän säilymistä ilmailukäytössä, ei tuo enemmistö ole ainakaan viimeisissä tutkimuksissa enää vaikuta olevan erityisen merkittävä, ja verrattaessa kaikkina aikoina tehtyjä kyselyitä on nähtävissä, että tämän enemmistön koko on vähitellen ja kutakuinkin tasaisesti pienentynyt tultaessa lähemmäksi nykyaikaa. [171]

Kiinnostuksen mahdollinen väheneminen ilmailuun yleisemmin nousi esiin muutamissa haastatteluissa. Useita suomalaisen ilmailun historiaa käsitteleviä teoksia kirjoittanut Harri Mustonen mainitsi, että ilmailuaiheisten kirjojen menekki on laskenut selvästi 2000-luvun aikana. Mustosen mukaan tämä kehitys on ollut havaittavissa kuitenkin jo selvästi ennen kuin lentoliikenteen aiheuttamat ympäristövaikutukset ovat nousseet yleisiksi huolenaiheiksi. Hän arvioi, että vähentynyt kiinnostus ilmailukirjallisuuteen ja ilmailuun harrasteena selittyy osittain sukupolvien vaihtumisella. Nykyisillä nuorilla aikuisilla on ollut koko ikänsä paljon enemmän mahdollisuuksia harrastaa kaikkea mahdollista kiehtovaa kuin aiemmilla sukupolvilla. Ilmailu ei ole nuoremmille välttämättä sen elämyksellisempi tai jännittävämpi harrastus kuin joku toinenkaan, kenties helpommin tai halvemmalla saavutettavissa oleva. Mustonen ei silti ottanut selvää kantaa voisiko tällaisesta harrastemahdollisuuksien pirstaloitumisesta vetää yhtäläisyysmerkkejä kiinnostukseen säilyttää Malmi ilmailupaikkana.

---

[170] McLean 2008, 124.

[171] Helsinki-Malmi Airport -nettisivut.

Hän arveli, että Malmista käyty kamppailu on ollut myös niin pitkä, että ainakin vähemmän intohimoiset kentän säilyttämistä puolustaneet ovat pikkuhiljaa vain väsyneet.[172] Sami Saikkonen puolestaan sanoi huomanneensa, että monet niistäkin, jotka suhtautuvat ilmailuun muuten positiivisesti, ovat silti välinpitämättömiä Malmin lentokentän suhteen:

> Siis ihmiset tykkää…kaikki, jotka mä tiedän, myös lentokentän vastustajat, jonka kanssa mä olen jutellut niin ne kaikki tykkää ilmailusta, lentämisestä. Silti ne on tuhoamassa sen. Ne luulee, että se on ihan sama. Kun ne ei aisti tätä suurta energiaa, suurta palloa, just tätä ilmailun kulttuuriperintöä…mitä se kuljettaa mukanaan, se paikka. [173]

[172] Harri Mustosen haastattelu 2023.

[173] Sami Saikkosen haastattelu 2021.

# 7. Kauhavan lentokonepuisto ilmailun kulttuuriperinnön monumenttina

Kauhavalla vuodesta 1929 asti toiminut Ilmasotakoulu päätettiin lakkauttaa osana valtiontalouden säästöohjelmaa ja puolustusvoimien rakenneuudistusta vuonna 2012. Lopettaminen tuli Ilmasotakoulun henkilökunnalle ja kauhavalaisille suoranaisena shokkina, vaikka puolustusvoimien säästötoimien välttämättömyys oli tiedossa. Usko tulevaisuuteen oli ollut vahva ja Ilmasotakoulullekin oli vain muutamaa kuukautta aiemmin saatu uutta Hawk-harjoitushävittäjäkalustoa. Saatuaan tiedon lopettamisesta pääätti eversti Ahlberg, etteivät koulun koneet nouse tuona päivänä ilmaan, ja päivää ryhdyttiin kutsumaan ”mustaksi keskiviikoksi”. Koulu oli Kauhavan kolmanneksi suurin työnantaja ja se tuotti vuosittain noin kahden miljoonan euron verotulot. [174] Lakkauttamisen myötä Kauhavalta katosi Kari Janhusen mukaan Ilmasotakoulun henkilökunta ja kaikki alihankkijat yhteenlaskien henkilötyövuosina noin viisisataa työpaikkaa [175]. Lakkauttaminen ei merkinnyt ainoastaan työpaikkojen ja verotulojen menetystä, vaan oli isku myös kaupungin sosiaaliselle elämälle. Vuonna1945 aloitettu Lentäjien Juhannus, jolla kerättiin rahaa Sotainvalidien hyväksi kasvoi vuosien myötä alueen merkittävimmäksi kesätapahtumaksi, jossa vieraili ulkomaalaisia taitolentoryhmiä ja lavalla esiintyivät tunnetuimmat kotimaiset artistit ja yhtyeet [176]. Kari Janhusen mukaan koulun lakkauttaminen on vaikuttanut erityisesti nuorten ihmisten elämään:

> Niin, että se, että se on tässä ollut, niin se on ollut Kauhavalle , koko seutukunnalle ainoa iso valtiotyöllistäjä…Joku muu maksaa palkan ja tänne jätetään verot. Ja aina se on…se on ollut korkeakoulutasoinen. Kaikki me on oltu koulutus- ja kapteenikurssit nähty…ainakin alempaa ja ylempääkin korkeakoulutasoista…Niin se on ollut ainoa sellainen, missä on ollut nuoria ihmisiä muualta täällä. Mä olen välillä vaimoakin suututtanut sillä, ja joitakin muitakin, että siinä vaiheessa kun sotakoulu lopetettiin niin, nuorilta kauhavalaisilta naisilta häipyi sosiaalisen nousun mahdollisuus (Naurua) Sehän on täysin totta. Tässä oli ammmattikorkeakoulun yrittäjyyden yksikkö joskus, ja sekin vietiin pois suunnilleen samoja aikoja, ellei vähän ennen kuin..toki muista syistä, mutta, että täällä ei ole enää mitään nuorille. Kun sä pääset lukiosta on pakko lähteä jonnekin. [177]

---

[174] Elo 2014, 175-177.

[175] Kari Janhusen haastattelu 2021.

[176] Elo 2014 103-106.

[177] Kari Janhusen haastattelu 2021.

Ilmasotakoululla on vietetty perinnepäivää vuodesta 1968 lähtien. Perinteiden ylläpitoa on pidetty tärkeänä ja Ilmasotakoulussa käytettyjä koulukoneita oli ryhdytty asettamaan koulun alueella muistomerkiksi 1980 -luvulla. [178] Kauhavan keskustassa olevaa lentokonepuistoa alettiin rakentaa, kun koululla käytetyn Saab Safir koulukoneen entisöinti valmistui ja Lentosotakoulun kilta ryhtyi miettimään sille sijoituspaikkaa. Kaupunki antoi maa alueen Saab -vitriinille Vuonna 2007, ja joitakin vuosia samalle alueella sai paikan myös Hawk -harjoitushävittäjä. Ilmasotakoulun lakkauttamisen jälkeen koneita ja vitriineitä on tullut lisää, ja niiden yhteyteen on rakennettu vielä lentokoneaiheinen leikkipuisto. Vaikka puistoa on suunniteltu alunalkaen talkootyönä on Kauhavan kaupunki on tukenut puiston rakentamista. Kari Janhunen, joka on ollut vahvasti vaikuttamassa lentokonepuiston syntyyn perusteli sen merkitystä:

> […] miksi me ei täällä kehuttais sitä, että meillä on melkein 90 vuotta ollut täällä sellainen tuotantolaitos, jonka takia Suomi on vielä Suomi. Tämmösiä sanoja mä en kovin usein käytä, eikä mun tarvittekaan käyttää. Mutta siis hei, 1929 – 2014 täällä on ollut sotilaslentokoulu, ja missään muualla ei ole tehty tätä […].

> […] niin kauan kun noi koneet on tossa, ja toi on niinkuin ulkoilmamuseo, maksuton, niin kyllä se ainakin…ensin nyt tässä vaiheessa heittää vielä WAU! Ja myöhemmin varmaan, kun täällä asuu jo semmoisia ihmisiä, jotka ei edes tiedä, että täälä on koskaan ollut Lentosotakoulu, niin sitten niille saattaa tulla semmonen, että hei, mitäs noi on ja sitten ne rupee googletttamaan tai selvittämään asioita. En mä niinkuin turhaksi näe noita. […] Mutta se on Pohjanmaalla ainoa tuollainen ja se kuvastaa tosiaan, melkein kahdeksankymmentä vuotta sotilaslentokoulutuksen historiaa. Aika niinkuin minimalistisesti kuitenkin. Tossa ne on ja täällä on puuhasteltu. […] [179]

[178] Elo 2014, 116-118.

[179] Kari Janhusen haastattelu 2021.

# 8. Mitä on ilmailun kulttuuriperintö?

## 8.1 ”Ei ilmailijat mitään mistään kulttuurista ymmärrä”

Ilmailuun liittyvästä suomalaisesta tietokirjallisuudesta on suurin osa ilmailijoiden tai ilmailuharrastajien kirjoittamaa, eivätkä he ole olleet erityisen ahkeria sanoittamaan ilmailun kulttuurisia ulottuvuuksia. Valtaosa kirjoista käsittelee aivan erityisesti sotien ja sotilaslentäjien ilmailuhistoriaa. Oman erikoisen lajinsa muodostavat lentokoneita ja niiden tekniikkaa ykstyiskohtaisesti esittelevät lehtiartikkelit, historialliset tutkielmat ja tietokirjat. Monia näistä voisi kuvailla eräänlaisiksi lentokoneen (tai muun ilma-aluksen) tiivistetyiksi käyttöohjekirjoiksi, joita on täydennetty tämän lentolaitteen arkistotutkimuksiin ja tilastoihin pohjautuvalla kronologisella kehitys- ja käyttöhistorialla sekä valokuvilla.

Suomen ilmailumuseon intendentti Matias Laitisen mukaan suuri osa ilmailukirjallisuudesta onkin tehty pienoismalliharrastajien tarpeisiin tai ilmasodan historiasta kiinostuneille, jolloin ne ovat hyvin teknis-lähtöisiä tai kertovat joistakin sotahistoriallisista tapahtumista tai henkilöistä. Laitisen mukaan sanaa kulttuuriperintö ei ilmailun yhteydessä näe mainittavan kuin lähinnä ilmailumueseoiden ja museoviraston teksteissä, eikä kulttuuriperintöä sivuta ilmailukirjallisuudessa käytännössä lainkaan, mutta Malmin lentokentästä käydyssä keskustelussa ilmailijat ovat alkaneet sanaa käyttää. [180] Laitinen ja Suomen ilmailumuseon amanuenssi Tapio Juutinen arvioivat, että sanojen *kulttuuri* ja *kulttuuriperintö* käyttöönotto ei Malmin kohdalla ole sattumaa, vaan siihen selvä syy.

> Tapio Juutinen:
>
> […] Mä poimin lainauksia mediasta tässä pari vuotta sitten miten siellä oli käytetty ilmailukulttuuria: “Malmi on ilmailukulttuurin elävä keskus.” – tää tuli Malmin lentoasemayhdistykseltä... Timo Latikan, eli toiminnanjohtaja ilmailuliitossa...Hän hän oli muotoili jossakin vaiheessa, että ”Yhteistyön tiivistyminen Finnavian kanssa on tärkeää koko yleisilmailun kentälle. Kyse on suomalaisen ilmailun kulttuurin kehittämisestä.”… [...]...mulla on henk. koht. vähän niinkun provokatiivinen näkökulma...mut aina kun halutaan nostaa jotain tiettyä ilmiötä, joka katsotaan tärkeäksi, ja johon valtiovallan pitäisi antaa tukea, tai niin kun, joka pitäisi ottaa jossain kaavassa huomioon, niin annetaan sille "kulttuuri” -lisämääre, että saadaan kohotettua...”Kuulkaatte kaikki: täällä on kulttuuria.”

[180] Matias Laitisen haastattelu 2021.

Matias Laitinen:

> Se on luonnollista, koska siis yleensäkin ilmailukulttuuri tai kulttuuriperintö... Sehän on niin kun...Se on akateemista määrittelyä... […] Eli se, että jos ei puhuta ilmailukulttuurista tai kulttuuriperinnöstä yleensä ilmailun kirjallisissa tuotoksissa, niin johtuu mun mielestä siitä, että ne ei näe sitä...ne ei ole siltä taustalta. Ne ei ole tullut täältä akateemiselta taustalta, jossa se pitäisi aina niinku määritellä siinä. Mutta ne on ymmärtänyt just Malmin kohdalla, että ne ei ole pystynyt keskustelemaan suojeluviranomaisten kanssa, jollei ne ala puhua samaa kieltä. Ja se on niinku luonnollista, että sit ilmailukulttuuri tai kulttuuriperintö niin on otettu Malmilla siinä pitkässä taistelussa esiin. […].[181]

Juutisen ja Laitisen havainnot kertovat ilmiöstä, joka on kulttuuriperintöprosesseille tyypillinen. Sanaa kulttuuriperintö ryhdytään käyttämään usein, kun sellaiseksi mielletty kohde, kuten Malmin lentokenttä, on jonkinlaisen uhan alainen. [182]

Malmin kulttuuriperintöarvoja on julkisissa keskusteluissa perusteltu jonkin verran myös keskustelijan omien määrittelyjen kautta (kts. luku 6.1), mutta usein Malmin ilmailukäyttöä puolustavat viittaavat joko ICOMOSin, Museoviraston tai World Monument Fundin kaltaisten organisaatioiden Malmista antamiin lausuntoihin. Näiden organisaatioiden Malmin kulttuuriperintöarvoista tekemät arviot ovat akateemisten kulttuuriperintöammattilaisten tekemiä eli Laurajane Smithin määritelmän mukaista ”auktorisoitua kulttuuriperintöpuhetta”, joka Smithin mukaan on ollut tyypillisesti materiaalisuutta ja korostavaa [183]. Museoviraston entinen johtaja Juhani Kostet totesi, että Malmin kohdalla keskustelu on myös Museovirastossa mennyt rakennusperinnön kautta ja kentän toiminnallinen puoli tahtonut unohtua. Kostet totesi kuitenkin, että Museovirastossa on viime vuosina alettu kiinnittää liikenteen kulttuuriperinnön kohdalla rakennusten ohella myös erilaisiin kulkuneuvoihin. [184] ICOMOSin ja World Monuments Fundin tekemissä arvioissa Malmin lentokentän arkkitehtuuri nousee myös erityisesti esille, vaikka kumpikin mainitsevat kentän olleen arviointien hetkellä (ICOMOS 2020, World Monumnets Fund 2017) myös ilmailijoiden vilkkaassa käytössä [185].

---

[181] Matias Laitisen ja Tapio Juutisen haastattelu 2021.

[182] mm. Harrison 2010, 13 ja Tuomi-Nikula, Haanpää, Kivilaakso 2013, 16.

[183] Smith 2006, 3.

[184] Juhani Kostetin haastattelu 2021

[185] Marttinen 2020, 32 ja World Monuments Fund -verkkosivut.

Erilaiset rakennukset ovat olleet liikenteeseenkin liittyvissä kulttuurihistoriallisissa ja kulttuuriperinnön tutkimuksissa suosittuja kohteita. Rautieasemia ja majakoita lie tutkittu eniten, ja osasta on tullut (tai tehty) suorastaan suomalaisen arkkitehtuurin jalokiviä, mutta myös muutamien lentoasemien, kuten Malmin rakennuksia pidetään merkittävinä. Lentoasema-arkkitehtuurin kohdalla myös Eero Saarisen suunnittelemaa TWAn terminaalia New Yorkin John F. Kennedyn lentokentällä tuodaan meillä esille vähintään puolittain suomalaisenena arkkitehtuurin mestariteoksena, vaikka ei maassamme sijaitsekaan [186]. Viime vuosina myös huoltoasemien arkkitehtuuri on alkanut nousta arkkitehtuurin tutkimuksen ja analyysien kohteeksi [187].

Arkkitehtuurin yhteydessä puhutaan usein rakennustaiteesta, ja näitä kahta sanaa saatetaan käyttää jopa synonyyminomaisesti. Arkkitehdit puolestaan vertautuvat joskus taiteijoihin, joiden kokonaisvaltaisina teoksina rakennuksia saatetaan pitää [188]. Laurajane Smithin mukaan rakennukset saavat  kultturista lisäarvoa mikäli ne ovat monumentaalisia, vanhoja ja esteettisiä [189].

Koska *Kulttuuriperinnöksi* nostetaan mielellään rakennuksia, jotka ovat *rakennustaiteellisesti* arvokkaita, herää kysymys onko sanalla *kulttuuri* niin vahva kytkös taiteeksi tai jollakin tavalla taiteellisiksi ymmärrettyihin asioihin, että sillä on vaikutusta myös yleisemmin siihen mitä kulttuuriperinnöksi hyväksytään. Omassa oppiaineessani sanoilla kulttuuri tai kulttuuriperintö ei vaikuttaisi olevan tällaista automaattista yhteyttä taiteeksi kutsuttuihin asioihin tai ilmiöihin, mitä todistaa esimerkiksi sekin, että tämän opinnäytteeni aiheeksi on hyväksytty ilmailu. Kulttuurinperintöä tutkivat, opettavat ja opiskelevat ovat silti erikoistapauksia kaikkien muiden ihmisten joukossa, sillä heillä on todennäköisesti lähes keneen tahansa muuhun verrattuna enemmän näkemyksiä tai kokemuksia erilaisista tavoista, joilla kulttuuria ja kulttuuriperintöä voidaan tai halutaan ymmärtää.

Vaikka kulttuurilla viitataan laajimmassa merkityksessä lähes kaikenlaiseen inhimilliseen toimintaan, saadaan sana arkisessa keskustelussa epätarkasti käytettynä tai

---

[186] Finnish design shop -verkkosivut

[187] Lindh, Tommi: Moottoriarkkitehtuurin kova kohtalo. Rakennustaiteen seuran jäsentiedote 4/2006, 56-60 ja Salomäki 2021

[188] esim.Lehmusvesi, Jussi: Mäntyniemi-kritiikissä on historiattomuutta ja eliittivihaa. HS, Kulttuuri 10.3.2024.

[189] Smith 2006, 3.

väärinymmärrettynä varsin vaivattomasti sekoitettua vain kulttuuripalveluihin ja taiteisiin viittaavaksi. Etsiessäni haastateltavia tätä tutkielmaani varten sanoi eräs sadoittain ilmailuhistoriallisia artikkeleita kirjoittanut henkilö minulle puhelimessa, että *ei ilmailijat mitään mistään kulttuurista ymmärrä*. Valitettavasti en onnistunut haastattelemaan tätä henkilöä työtäni varten, enkä itse asiassa tiedä mitä hän tarkasti ottaen sanomallaan tarkoitti, mutta ainakaan hän ei osannut tai halunnut yhdistää ilmailua ja kulttuuria toisiinsa..

Ilmailu on toimintaa, jossa ihmisen henki on täysin riippuvainen teknisistä laitteista, jotka toimivat luotettavasti fysiikan lakien mukaan. Kenties ilmailun vaatima määräysten ja ohjeiden tarkka noudattaminen ja muu kurinalaisuus saattaakin jossain määrin myös muokata harrastajansa tapaa puhua tai kirjoittaa siitä, etenkin jos kirjoittaja ajattelee kirjoittavansa ensisijaisesti toisille harrastajille eikä niinkään suurelle yleisölle. Kuten Matias Laitinen totesi, on suuri osa ilmailukirjallisuudesta varsin teknistä niin aiheiltaan kuin esityistavoiltaan. Lentolaitteita esittelevä kirjallisuus nostaa esiin niiden ominaisuuksia, suoritusarvoja ja yksityiskohtia, ja ilmailuhistoriat kuvataan usein selkeästi etenevänä kronologisena jatkumona, jossa asiat tapahtuvat tietyillä paikoilla ja tarkasti ilmoitettuina hetkinä.

Jos kulttuurilla oletetaan viitattavan taiteisiin, voi kulttuuriperintö sanakin latautua sen mukaisesti, ja ajatus kulttuuriperinnöstä kuulostaa suorastaan vastakohdalta niille eksakteille luonnontieteille, joiden ymmärtäminen tekee ilmailusta turvallista tai ylipäätään mahdollista. Anonyymiksi jäävän ilmailukirjailijan toteamus siitä, etteivät ilmailijat mitään mistään kulttuurista ymmärrä herättikin pohtimaan ovatko ilmailijat tietoisesti tai tiedostamattaan halunneetkin välttää kulttuurista puhumista. Mikäli näin joidenkin ilmailijoiden kohdalla on tai olisi, on kulttuuriperinnöstäkin puhuminen varmasti vaikeaa.

Ilmailijat eivät kuitenkaan ole samasta puusta veistettyjä. Haastattelemistani ilmailijoista ei kukaan osannut tai halunnut määritellä tyypillistä lentäjää, mutta tiettyjä yhteisiä piirteitä monet lentäjistä löysivät. Raine Haikarainen arveli, että monien lentäjien persoonat voivat olla hieman jakautuneita toisaalta individualistiseen vapaudenkaipuuseen, jota lentäessä voi toteuttaa ja toisaalta haluun noudattaa sekä viranomaisten että yhteisön asettamia sääntöjä ja rajoja [190]. Muutamat haastatellut toivatkin esille, että monet lentäjät vaikuttavat olevan jonkinlaisia romantikkoja, vaikka tällaista puolta heistä ulkopuoliset eivät välttämättä osaisi

[190] Raine Haikaraisen haastattelu 2021.

kuvitella [191]. Tuomas Seppänen arveli, että lentäminen voi olla monille paljon muutakin kuin sitä, miltä se päällepäin näyttää:

> […] mä olen jotenkin huomannut, että hirveesti ovat jollain, insinööritaustaisia ihmisiä. Että mistäköhän se sitten johtuu…kun tavallaan, niinkuin aikasemmin sanoin, kaikki on vähän romantikkoja, mutta insinööriä ei niinkuin mielletä romantikoksi. Mutta onko se sitten niiden tapa sitä puolta itsessään löytää, tai semmosta niinkuin ns. taiteellista tai muuta, mikä on sillain piilossa, koska ne on muuten niin 2 x 2 -tyyppejä. Niin toi onkin sitten se sellainen purkautumisväylä, toi lentäminen. Kaikki mitä lentämiseen liittyy, sä pystyt kuitenkin ymmärtämään…kaikella on syy ja seuraus, ja…jos jotain, niin sitten jotain. Siinä lentämisessä, siinähän ei ole periaatteessa asioita, mitä ei pystyis selittämään, mutta se on silti niinkuin taikuutta. [192]

## 8.2 Ilmailijat kulttuuria ja kulttuuriperintöä sanoittamassa

Ilmailukulttuurista keskustellessa monet haastatelluista ottivat esille turvallisuuden ja miten siitä puhutaan ja keskustellaan tai miten sitä ylläpidetään ilmailijoiden parissa [193]. Raine Haikarainen sanoi, että lentämiseen liittyy aina potentiaalinen tuhoutumisen mahdollisuus, jonka kanssa jokainen lentäjä joutuu olemaan kasvotusten [194]. Tämä tosiasia tuli varsin dramaattisesti todistetuksi tämän tutkimukseni tekemisen aikana. Jonkin aikaa haastatteluni jälkeen Sami Saikkonen loukkaantui pahoin opetuslennolla tapahtuneessa onnettomuudessa, kun konetta ohjannut koulutettava sai sairauskohtauksen ja kone syöksyi maahan. Onnettomuuden seurauksena Saikkosen kasvot jouduttiin leikkaamaan useaan kertaan. Saikkonen toipui onneksi hyvin, ja lentää ja tanssii edelleen [195].

Yksi merkittävä osa ilmailun aineetonta kulttuuriperintöä onkin eräänlainen ”hyvän lentäjyyden” ylläpitäminen ja eteenpäin välittäminen. Monet haastatellut toivat esille, että ilmailu vaatii paneutumista ja pitkäjännitteisyyttä sekä monien yhteisten sääntöjen noudattamista. Huolimattomat ja muista tai itsestään piittaamattomat tai turhia riskejä ottavat

---

[191] Mm. Tuomas Seppäsen ja Sami Saikkosen haastattelut 2021.

[192] Tuomas Seppäsen haastattelu 2021.

[193] Mm. Kari Janhusen, Tuomas Seppäsen, Sami Saikkosen ja Raine Haikaraisen haastattelut.

[194] Raine Haikaraisen haastattelu.

[195] Lehmusvesi, Jussi: Tanssija kokosi itsensä. HS, Kulttuuri 16.4.2024.

joko ottavat virheistä pian opikseen tai karsiutuvat hyvin nopeasti ilmailuyhteisöistä niin sotilas- kuin siviilipuolellakin [196]. Monet haastateltavat kuvailivat ilmailuun liittyvää yhteisöllisyyttä, joihin kuuluu yhdessä tekemisen lisäksi kokeneemmilta oppiminen ja omien kokemusten jakaminen [197]. Lentäjien käyttämä sana *kuppilatiima* viittaa nimenomaan lentopaikkojen kahviloissa käytyihin keskusteluihin, joita muutamat haastatellut sanoivat joskus jopa itse lentämistä tärkeämmiksi hetkiksi. Sami Saikkonen kuvaili kuinka esimerkiksi Malmin lentokentän kuppilatiimassa lentäjien välinen hiljainen tieto leviää samalla tavalla kuin Kansallisteatterissa nuori näyttelijä voi kahvilassa oppia ja aistia *miten tehdään se iso rooli, kun näkee kun joku Esko (Salminen) vetää Othelloa tai jotain Kuningas Learia* [198].

Erilaisten yhteisöjen jäsenet eivät sellaisessa toimiessaan yleensä ajattele olevansa aktiivisia kulttuuriperinnön tuottajia. Vaikka haastatteluiden aikana monien ilmailjoiden kanssa tuli kulttuuriperintö jollakin tavalla puheeksi, eivät kaikki ryhtyneet sitä varsinaisesti määrittelemään. Kari Janhunen totesikin, että kun (sotilas) lentäjä lähtee lentämään, hän on kuin metsällä, ja *keskittyy kyllä dimesiooon ja siihen hommaan. Jos siitä tulee kulttuuriperintöä, niin sitten se on* [199]. Sami Saikkonen ja Raine Haikarainen ryhtyivät kuitenkin pohtimaan myös kulttuuriperinnön käsitettä. Saikkonen tosin sanoi, ettei ole ole ilmailun kulttuuriperintöä aiemmin ajatellut:

> Mä en ole koskaan ajatellut ilmailun kulttuuriperintöä…Se on aineeton. Se ei ole mekaanista. Se on yhteisöön liittyvää ja siihen paikkaan, missä yhteisö elää. Tiedätkö semmosen teorian, kun joku sanoi, että paikat säilöö ihmisten, meidän ajattelun energiaa? […] [200].

Saikkosen näkemys ilmailun kulttuuriperinnöstä vaikuttaa olevan hyvin lähellä nykyisissä kulttuuriperinnöntutkimuksessa vallitsevia käsityksiä. Hänen esille tuomansa ajatus paikkojen säilömästä ajattelun energiasta on täysin vastaava kuin akateemisissa tutkimuksissa usein käytetty ”muistin paikka”. Raine Haikarainen pohti ilmailun kulttuuriperintöä filosofisena

---

[196] Mm. Raine Haikaraisen ja Kari Janhusen haastattelut 2021.

[197] Mm. Kaisa Möllärin ja Raine Haikaraisen haastattelut 2021.

[198] Sami Saikkkosen haastattelu 2021.

[199] Kari Janhusen haastattelu 2021.

[200] Sami Saikkosen haastattelu 2021.

kysymyksenä, todeten koulutustaustansa esiin tuoden, että *teologina sitä aina on niinkun historiapainotteinen ja toisaalta niin kun käsitepainotteinen.*

> […] Mutta jos mä ajattelen sitä kulttuuriperintöä, niin se liittyy esimerkiksi tähän ihmisen ja teknologian väliseen suhteeseen, joka on tulevaisuudessa yhä keskeisempi. […] Kun ajattelee, että jos lähtee jostain antiikin maailmastakin, niin kaikki tekniset, mekaaniset laitteet oli tavallaan semmoisia niinkuin olevaisen järjestykseen kuulumatonta, tiettyä semmoista niinkuin saastetta siinä. Ne ei olleet oikein mitään, filosofisesti. Nyt niistä on tullut sitten niin olennainen osa tätä yhteistä elämää ja ihmisenä olemista. […] Se kertoo siitä teknisen yhteiskunnan olemuksesta, jossa on tietyt semmoiset syvärakenteet olemassa, joita tavalllisessa arkipäivän elämässä ei ymmärretä…[…] Mä ajattelen, että ilmailu on tässä mielessä niinkuin analoginen tämmöiselle teknisen ajan kulttuurille Siitä käsin voi ymmärtää tätä aikaa ja yhteiskuntaa selvemmin.[…] [201]

## 8.3 Säilyykö ilmailun kulttuuriperintö?

Useimmat haastatellut olivat hieman huolissaan ilmailun kultttuuriperinnön eteenpäin siirtämisestä. Kaikki haastatellut eivät kylläkään käyttäneet sanaa kulttuuriperintö ilmailun jatkuvuudesta puhuessaan. Tuomas Seppänen totesi, että kulttuuriperintö pysyy hengissä, kun ilmailua harrastetaan jossakin yhteisössä, mutta ilmailun kulttuuriperinnön välittäminen ulkopuolisille on varsin hankalaa, vaikka aikojen kuluessa on ollut yrityksiä tehdä ilmailusta yleisöystävällistä [202]. Sami Saikkosen mielestä Suomi on aavistuksen ilmailuvihamielinen maa, mikä hänen mukaansa näkyy siinä, että ilmailun harrastamisesta on tehty varsin hankalaa ja vaikeaa. Saikonen sanoi, että kulttuuriperintöä ylläpidetään pitämällä se elävänä, ja *että meillä pysyy Malmin kaltainen paikka, minne joku pääsee bussilla.* [203] Myös Olli Sjöblom piti saavutettavutta tärkeänä kulttuuriperinnön säilymisen kannalta. Sjöblomin mielestä ilmailu on loputakin yleisölle melko vieras laji ja hieman hankalasti löydettävissä. Harrastajien yleisilmailukentille eivät Sjöblomin mukaan juuri muut kuin harrastajat edes löydä, eivätkä ihmiset normaaliolosuhteissa pääse edes lentokoneiden lähelle. [204]

---

[201] Raine Haikaraisen haastattelu 2021.

[202] Tuomas Seppäsen haastattelu 2021.

[203] Sami Saikkosen haastattelu 2021.

[204] Olli Sjöblomin haastattelu 2020.

Yksi suurimmista ongelmista oli monien haastateltujen mielestä harrastajien ikääntyminen ja miten saada nuoret kiinnostumaan ilmailusta. Nämä ongelmat koskevat niin ilmailuun liittyvän aineettoman kuin perinne ilma-alusten kaltaisten aineellisenkin kulttuuriperinnön ylläpitoa ja eteenpäin siirtämistä. Harri Mustonen arveli, että nuoremmilla ikäpolvilla on ollut paljon monipuolisemmat mahdollisuudet valita harrastuksiaan kuin aiemmilla, ja lentämistä vastaavaan ”jännityksen makuun” voi päästä hieman helpommalla nykyään monissa muissakin harrasteissa. Mustonen lisäsi, että kiinnostus ilmailuun on viime vuosina muutenkin vähentynyt, ainakin ilmailukirjojen myyntimäärien laskusta päätellen. [205] Kaisa Möllärin mukaan Suomessa on muutamia ilmailulukioita, jossa voi suorittaa lentolupakirjan, mutta ilmailun pariin voi nuorten olla vaikea löytää:

> Mutta löytääkö se nuori, joka haluaa päästä, vaikka nainen mukaan, se on vähän haastavaa. […] Tai sitten pitää olla melkein joku tutun tuttu, joka ohjaa sitä toimintaa eteenpäin. [206]

Lisäksi Mölläri arveli, että nykyiselle nuorisolle ilmailuharrastukseen sitoutuminen ja vaadittava pitkäjänteisyys voi olla haastavaa [207]. Olli Sjöblom toi samoin esille pitkäjänteisen harrastamisen vaikeudet ja lisäksi lisääntyneen byrokratian mukanaan tuomat ongelmat:

> […] …ett kun tiedetään, et kun tää elämä on sen verran hektistä, niin semmonen pitkäjänteisyys, niin se ei välttämättä sovi. Tai sanotaan, että siihen ei ol ehkä mahdollisuutta. […] Toinen haaste mikä on, niin on se, ett kun tämän EASAn[208] ja muiden myötä…eurooppalaisen integraation myötä niin, toisaalta jotkut asiat on helpottunu, mut sit taas toisaalta jotkut, niin tulee tiukemmaks ja tiukemmaks… […] nää suuret byrokraatit ei sitä välttämättä tajua ett se, ett jos sull on 350-Airbus tai purjelentokone, niin ne on kaks eri asiaa. […] [209]

Phil Lawton totesi niinikään epäilevänsä nuorempien sukupolvien pitkäjänteisyyden riittävyyttä, minkä takia vanhojen sotilaskoneiden ylläpito on Suomesssa vain muutamien vanhenevien harrastajien varassa. Harrastus on kallis, mutta taitojen siirtämisessä eteenpäin ongelmana ei ole vain raha. Koneet voivat vaatia vuosien kunnostustyön ja ennen sellaisella

---

[205] Harri Mustosen haastattelu 2023.

[206] Kaisa Möllärin haastattelu 2021.

[207] Kaisa Möllärin haastattelu 2021.

[208] EASA = Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto.

[209] Olli Sjöblomin haastattelu 2020.

lentämistä on harjoiteltava tuhansia tunteja jollakin helpommalla koneella. Tähän ei nuorempien sukupolvien kärsivällisyys Lawtonin mukaan riitä:

> […]And the Internet generation, it's like footballers. They've got massive amounts of money but no patience. They want a Ferrari, they want it today, you know tomorrow. They haven't got that foresight to say; In three or four years time I want this. This plus the fact…I don't think this current generation have actually got the patience to go through the process of learning to fly that sort of aeroplane […] [210]

Harrastamisen vaikeutumisen ja ikääntyvien harrastajien ohella ongelmallisena pidettiin lentoliikenteen saamaa negatiivista julkisuutta ympäristöongelmien aiheuttajana. Tämä on voinut muutamien haastateltujen mukaan vaikuttaa kielteisesti mielikuvaan ilmailusta yleisemminkin, mikä heijastuu esimerkiksi Malmin lentokentästä käytyyn keskusteluun.

> Tuomas Seppänen:
>
> […] Mutta toi on musta ihan selkeä, toi lentämisen imagohaitta, joka on syntynyt nyt tästä lentoliikenteen päästöistä. […] Siinä vieressä Malmilla menee Kehä I, missä on puskurit kiinni, autot ajaa vieressä. Ja Malmilta operoi tunnissa vaikka 30 konetta, niin se on niinkuin 200 metrin pätkä sitä Kehä ykköstä se niiden niinkuin vertailu. [...] Niin, se on ihan niinkuin vitsi se keskustelu, mutta se on näppärästi saatu semmoiseksi imagohaitaksi, että siellä saastutetaan luontoa […] [211]
>
> Raine Haikarainen:
>
> [...] Niin, tämä tietynlainen tämmöinen lentohäpeä tai -torjunta on semmoinen, joka koskee...leimaa niinkuin ilmailua tällä hetkellä vahvasti ja se on niinkuin vaikuttanut myöskin yleisilmailuun yllättävällä tavalla...[...] Ja se näkyy, jos ajatellaan nyt Malmia, Malmin tulevaisuutta ja tätä käytyä keskustelua, niin Malmi on ollut jossain vaiheessa niinkuin Helsingin kaupupungin suuri ylpeys ja se on ollut sitä pitkään vielä ja siitä on puhuttu kauniisti, ja nyt se on siis niinkuin tavallaan kaupungin virallisessa politiikassa, niin se on aivan siis sellainen epäkohde, ja epämiellyttävä asia.[…] [212]
>
> Sami Kojonen:
>
> […]… puhutiin viimeksikin, että jos se (lentämisen) päästövaikutus maailmalaajuisesti on 2%. Tavallaan ihan väärillä jäljillä tietyillä osin ollaan, kun se syyllistetään ja sen takiahan sitä kulttuuriperintöä...se on ikäänkuin vähän ongelma, vaikka se on välttämätön, mutta miksei siitä voisi olla iloinen ja ylpeä? [...] Niin tietyllä tavalla, se terve ylpeys siitä kulttuuriperinnöstä se vähän niinkun

---

[210] Phil Lawtonin haastattelu 2021.

[211] Tuomas Seppäsen haastattelu 2021.

[212] Raine Haikaraisen haastattelu 2021.

puuttuu, koska tämä on jollain tavalla kiusallista. [...] Ja se minusta sitten niinkuin tavallaan väistämättä vähentää sen ilmailukulttuurin merkitystä. Se on ihailtua, mutta onko se sitten ihan sallittua kuitenkaan? [...].[213]

[213] Sami Kojosen haastattelu 2021.

# 9. Tuloksia ja johtopäätöksiä

## 9.1 Kuka saa tai voi ilmailun kulttuuriperinnön omakseen kokea?

Kuten tämän tutkinnnon johdannossa totesin on kulttuurioperintöprosesseissa viime kädessä kysymys siitä kuka tai ketkä saavat määritellä mitä kulttuuriperintö on ja kenelle se kuuluu. Periaatteessa oikeus ja omistajuus on tietysti sillä yhteisöllä, jonka kulttuuriperinnöstä on kysymys, mutta asiaa mutkistaa se, etteivät yhteisöt yleensä itse ajattele olevansa kulttuuriperinnön tuottajia. Suomen Ilmailumuseon intendentti Matias Laitinen sanoikin, että sana kulttuuriperintö on itsessään akateemisyta määrittelyä

Harrastajien ja museoiden tekemän työn selvimmät eroavaisuudet ilmailun aineellisen kulttuuriperinnön säilyttämiseen liittyvissä konservointi- ja restaurointikysymyksissä näyttäisivät liittyvän siihen mitä näillä toimenpiteillä tavoitellaan. Vaikka teollisen ajan tuotteiden lisääntyessä on museoissakin jouduttu miettimään yhä enemmän valintoja staattisen ja dynaamisen konservoinnin välillä, on staattisen konservoinnin eetos museologiassa edelleen varsin vahva. Huomattavaa on myös, että toiminnallisuuden ylläpitämiseen tähtäävän dynaamisen konservoinnin kohdallakin museologiassa puhutaan nimenomaan konservoinnista eli pyrkimyksestä ylläpitää ja säilyttää esine materiaalisesti juuri siinä tilassa, johon se sille tarkoitetun alkuperäisen käytön päätyttyä on jäänyt. Konservoivan säilyttämisen avulla esineen ajatellaan parhaiten toimivan menneisyyden todistuskappaleena ja välittämään siihen liittyviä merkityksellisiä tarinoita. Restauroidun esineen ajallista ja historiallista kontekstia voidaan pitää museologisesti ainakin osittain väärennettynä, ja näin ollen sen arvokin on vähäisempi.

Harrastajan suhde esineeseen on monesti henkilökohtainen, jolloin siihen liittyviä abstrakteja ominaisuuksia ja todistusvoimaa ei voi henkilökohtaisella tasolla määritellä museologisia arviointiperiaatteita noudattaen. Vanhan ja rapistuneen lentokoneen menneisyyden todistusvoima voi museologisesti ajatellen olla sen alkuperäisissä materiaaleissa, joita pyritään säilyttämään mahdollisimman vähäisten toimenpiteiden periaatetta noudattaen. Konetta vuosikymmeniä aiemmin uutena ja kiiltävänä ihailleen harrastajan näkökulmasta katsottuna tällainen kone ei välttämättä lainkaan vastaa nuoruuden muistikuvaa eikä todista sen hienosta menneisyydestä, vaan pikemminkin nykyisestä rappiosta.

Harrastajien halu kunnostaa vanha lentokone muistuttamaan sen loiston päivistä tai ajatus museossa olevien koneiden palauttamisesta lentämään sai pohtimaan niiden ylläpitämistä muunakin kuin materiaalisen aitouden ja toimivuuden välisenä museologisena valintakysymyksenä. Onko hyviä akateemisia käytäntöjä noudattavilla museoammattilaisilla parempi ymmärrys ilmailun kulttuuriperinnöstä ja sen esilletuomisesta tai onko heillä suurempi oikeus kulttuuriperinnön arvottamiseen kuin ilmailijoilla itsellään? Kysymystä oikeudesta omaan kulttuuriin oli tietysti käsitelty kulttuuriperinnön opintojen alusta asti, mutta valtaosa lukemistani aiheeseen liittyvistä tutkimuksista ja artikkeleista liittyi kansojen tai etnisten ryhmien oikeuksiin. Mieleeni ei ollut aiemmin tullut, että asiaa voisi pohtia myös teollisesti valmistettujen lentokoneiden ja kaiken muunkin ilmailun menneisyyden aineellisten jäänteiden kohdalla.

Tutkija Leena Rossi esittää filosofi Jean-Paul Sartreen ja kulutuskulttuurin tutkija Russel W.Belkiin[214] nojautuen, että (abstraktilla tasolla) henkilö voi kokea omakseen sellaisenkin esineen, jota hän ei konkreettisesti omista, mutta joka tavalla tai toisella on tullut hänelle merkittäväksi. Rossin mukaan omistajuutta luo myös tieto esineen ominaisuuksista ja yksityiskohdista tai sen pitkäaikainen läsnäolo. Esineen ei tarvitse Rossin mukaan olla edes konkreettisesti olemassa, vaan se voidaan omistaa myös aineettomasti eloisina mielikuvina henkilön muistoissa.[215] Tällaista omistajuutta Rossi kutsuu *psykologiseksi omistajuudeksi* [216].

Lentävien perinne ilma-alusten kohdalla kysymys omistajuudesta on helpompi, sillä museot eivät osallistu niiden ylläpitoon, ja omistajuus on harrastajilla itsellään. Lentokelpoisuutta koskevia viraomaismääräyksiä ja Museoviraston mahdollista avustusta koskevia rajoituksia lukuunottamatta harrastajilla on myös oikeus päättää millaiseksi kone halutaan kunnostaa.

Museotyössä vallitseva konservoiva säilyttäminen korostaa osaltaan koulutuksen saaneiden ammattilaisten tärkeyttä menneisyyden aineellisten todisteiden vartijoina, sillä työ edellyttää erityistä asiantuntumusta niin esineen historian kuin materiaalien, konservointimenetelmien ja säilytysolosuhteidenkin suhteen. Museoesineitä pyritään suojelemaan kaikin tavoin, eikä

---

[214] Rossi kirjoittaa artikkelissaan sanatarkasti nojaavansa *Sartreen ja Belliin*, mutta kyseessä on ilmiselvä yksittäinen kirjoitusvirhe (p.o. Belk), koska artikkelissa ei muuten mainita yhtään *Belliä*, eikä nimeä artikkelin viitteissä tai lähteissäkään ole.

[215] Rossi 2010, 217

[216] Rossi 2010, 214

niihin yleensä saa museoammattilaisia lukuunottamatta koskea, eikä aina läheltä katsoakaan. Materiaaliseen aitouteen perustuvasta todistusvoimasta nauttiminen voikin jäädä ainoastaan tutkijoiden etuoikeudeksi. Museossa tällaista tarkasti suojeltua esinettä joskus työssään käyttänyt tai siihen intohimoisesti suhtautuva harrastaja ei välttämättä tunnistakaan enää omakseen, vaan esineestä on tullut tutkijoiden omaisuutta.

Museossa vierailevan muodostaa käsityksensä näyttelystä ja sen esittelemästä maailmasta näkemänsä perusteella. Valinta museologisesti oikeaoppisen konservoivan ja harrastajan nostalgista silmää miellyttävän restauroivan säilyttämisen välillä ei ole helppo. Restauroivaa säilyttämistä voidaan pitää museologisesti vääränä, koska sen ajatellaan hävittävän ja vääristävän historiallista totuutta ja tarinaa. Yhtä perustellusti voi kuitenkin sanoa, että vaurioitunut ja ajan hampaan syömä museoesine vääristää historiaa, koska se ei ainakaan ulkoisesti tarkasteltuna välitä tietoa siitä minkälainen esine on aikoinaan ollut. Sekä restauroiva että konservoiva säilyttäminen voivat aiheuttaa historiallista näköalattomuutta. Antiikin ajan roomalaisista marmorisista kuvapatsaista monet olivat värikkääksi maalattuja, mutta museonäyttelyiden perusteella antiikin maailma oli valkoinen ja raajojen särkeminen patsaista yleinen harrastus.

Yksi ilmeisimmistä historiallisen näköalattomuuden ongelmista ilmailumuseoissa liittyy matkustajalentokoneiden vähäisyyteen. Konkreettisten todisteiden puuttuessa lentokoneiden ja lentomatkustamisen kehitys ja niiden monitahoiset vaikutukset maailmankuvamme radikaalisssa muutoksessa verraten lyhyen ajanjakson aikana voivat jäädä huomaamatta tai ymmärtämättä. Matkustajaliikenteessä käytettyjen koneiden vähäisyydestä johtuen ilmailumuseot eivät myöskään helposti pysty tarjoamaan suurelle yleisölle ilmailuun liittyvää historiallista ja merkityksellistä samaistumispintaa. Ilmailusta ei tule helposti suuren yleisön kultturiperintöä, sillä aineellisten todisteiden puuttuessa matkustajalentokoneet ja lentomatkustaminen eivät kuulu historiaan, vaan nykyisyyteen. Vanhat sotilaskoneet, ja siviilien yleisilmailukoneet ovat puolestaan kuuluneet varsin rajattujen yhteisöjen historiaan, ja edustavat niiden aineellista kulttuuriperintöä.

Suurelle yleisölle merkityksellisen historiallisen samaistumispinnan puuttuminen, joka ilmailumuseoissa johtuu matkustajaliikenteen vähäisestä osuudesta, on nähdäkseni voinut omalta osaltaan vaikuttaa myös siihen miten Malmin lentokenttään on suhtauduttu

kulttuuriperintönä. Asia tulee ymmärrettäväksi vertailemalla Malmin lentokentän tapausta Kauhavan Ilmasotakoulun lakkauttamiseen vuonna 2012 ja Tempelhofin lentokenttän sulkemiseen Berliinissä vuonna 2008.

Kauhavalla ilmailu ei koskettanut ainoastaan lentäjiä, vaan Ilmasotakoululla oli merkitystä kaikille kauhavalaisille. Työpaikkojen ja taloudellisen vaikutuksen lisäksi koululla oli suuri merkitys kaupungin sosiaalisessa elämässä, sillä se tarjosi omille ja myös muulta tuleville nuorille mahdollisuuksia kouluttautua, hankkia työpaikka ja perustaa perhe Kauhavalle. Lentäjien juhannus -tapahtuma toi kaupunkiin niin kansainvälisiä taitolentoryhmiä kuin suurimpia kotimaisia artisteja. Vaikka Ilmasotakoulu muodosti kasarmeineen myös oman erillisen yhteisönsä oli siitä vuosien myötä tullut olennainen osa kaupungin ja kaupunkilaisten identiteettiä. Kauhavalla käytettyjä koulukoneita oli ryhdytty asettamaan jo ennen koulun lakkautuspäätöstä muistomerkeiksi kaupungin keskustaan ja lakkautuksen jälkeen lentokonepuistoa on vielä laajennettu. Muistomerkit, kenttä ja kentän rakennukset ovat itsessään aineellista kulttuuriperintöä, mutta ennenkaikkea muistuttavat kauhavalaisen ilmasotakoulutuksen ja ilmailun aineettomasta kulttuuriperinnöstä, jota on haluttu ja halutaan yhä tuoda esille myös ulkopuolisille. Kauhavalaisille eivät kenttäalueen historialliset rakennukset yksinään riitä sotilasilmailun kulttuuriperinnöksi.

Tempelhofin kenttä oli sulkemiseensa asti Malmin ohella yksi harvoista ennen toista maailmansotaa käyttöönotetuista siviili-ilmailun lentokentistä, jotka olivat edelleen käytössä, joskin hieman erityyppisessä. Malmin kenttä on palvellut säännöllisen kansainvälinen liikenteen loputtua jo 1952 ns. yleisilmailukenttänä, kun Tempelhof puolestaan oli matkustajaliikenteen käytössä loppuun asti. Kumpikin kenttä toimi myös sotilasilmailukenttänä sodan aikana.Tempelhofissa oli sodan aikana myös keskitysleiri, ja siellä myös valmistettiin lentokoneita pakko- ja vankityövoimin. Malmin kentästä puolestaan osa vuokratttiin jatkosodan aikana saksalaisille. Nämä yhteydet natsihallintoon ovat lyöneet oman leimansa varsinkin Tempelhofiin, mutta myös Raine Haikarainen mainitsi, että sodanaikaisissa valokuvissa Malmin kentällä olevien saksalaiskoneiden hakaristit ovat saattaneet ainakin mielikuvien tasolla vaikuttaa negatiivisesti koko lentokentän imagoon [217].

[217] Raine Haikaraisen haastattelu 2021.

Tempelhofin historia kurottaa keskiajalle asti, ja se on säilynyt lentokenttärakennuksia lukuunottamatta avoimena alueena vuosisatojen ajan, ja toimi esimerkiksi 1800-luvulla mm. sotilasparaatien näyttämönä. Varhaiset ilmailijat alkoivat käyttää Tempelhofia kokeiluihinsa, ja 1920-luvulla siitä alettiin rakentaa virallisestikin lentokenttää. Natsihallinnon aikana Tempelhofin lentokentästä haluttiin tehdä ”maailman suurin ja vaikuttavin”, ja sen 1200 metriä pitkä lentokonesuoja oli aikoinaan maailman suurimpia rakennuksia. Saksan hävittyä sodan vuonna 1945 Yhdysvaltojen miehittämä läntinen osa Berliinistä jäi saareksi Neuvostoliiton miehittämän itäisen Saksan sisälle. Neuvostoliitto esti vuonna 1948 kaiken maaliikenteen kaupungin läntiseen osaan, jolloin länsiliittoutuneet perustivat Berliinin ilmasiltana tunnetun hankkeen. Vuoden 1948 kesäkuusta toukokuuhun 1949 kaikki läntisen Berliinin välttämättömyystarvikkeet elintarvikkeista lämmityshiiliin toimitettiin kaupunkiin ilmateitse Tempelhofin lentokentän kautta. Jaetun Saksan aikana (1949-1990) Tempelhof oli Berliinin muurin rakentamisen jälkeen vuonna 1961 käytännöllisesti katsoen länsi-Berliiniläisten ainoa käyttökelpoinen reitti muualle Länsi-Saksaan, Eurooppaan tai kauemmas. Saksan jälkeenyhdistymisen jälkeisinä vuosina Tempelhof oli arvossaan kaupungin keskustan lentokenttänä. Vuoden 2015 pakolaiskriisin aikana kentälle majoitettiin pakolaisia.

Malmilla lentokentän sulkemista on perusteltu erityisesti rakennusmaan tarpeella ja myös Berliinissä monet poliitikot ovat ajaneet Tempelhofin rakentamista. Helsinkiä huomattavasti suuremman ja tiheämmin asutetun Berliinin asukkaat ovat kuitenkin vastustaneet rakentamishankkeita ja Malmiakin laajempi Tempelhofin lentokenttäalue on säilynyt avoimena. Tempelhofin kulttuuriperintöä tutkineen Dagmar Zadrazilova sanoo, että historiansa takia Tempelhof on Berliiniläisille paljon muutakin kuin vain maantieteellinen alue tai arkkitehtooninen kokonaisuus. Tempelhof on Zadrazilovan mukaan täsmälleen Pierre Noran käsitteen mukainen *muistin paikka*[218], sillä kenttä on erottamaton osa Berliiniä sekä fyysisesti, että symbolisesti. [219]

Malmin lentokenttä rakennettiin aikana, jolloin ilmailu nähtiin myös Suomessa tärkeänä osana modernin identiteetin rakentamista. Konkreettisten maanpuolustuksellisten,

---

[218] Saksaksi *Erinnerungsort.*

[219] Zadrazilova 2020, 81-86.

kaupallisten ja liikenteellisten tavoitteiden lisäksi ilmailua valjastettiin saman tyyppiseen käyttöön kuin urheilukin, ”nostamaan Suomea maailmankartalle”. Urheilulla ja ilmailulla oli itse asiassa aivan suorakin yhteys, sillä Helsingissä oli määrä pitää olympialaiset vuonna 1940, ja Malmin lentokenttää suunniteltiin myös pitäen mielessä sen olevan maahan saapuvien kansainvälisten vieraiden ensikosketus maahamme. Nopeat maailmanpoliittiset käänteet ja lentokoneiden kehitys kuitenkin muutti kaiken, eivätkä Malmin kenttään kohdistetut suuret kansalliset odotukset ikinä päässeet täyttymään. Kenttä ehti palvella matkustajaliikennettä vain joitakin vuosia aikana, jolloin lentomatkustaminen varsinkaan ulkomaille ei ollut taloudellisestikaan mahdollista kuin verraten harvoille. Helsingin olympialaisten vieraatkin laskeutuivat 1952 jo Seutulaan rakennetulle uudelle kentälle. Malmista ei ehtinyt tulla Tempelhofia vastaavaa muistin paikkaa koko kansalle tai edes kaikille helsinkiläisille, vaan nimenomaan ilmailijoille, joiden merkittävänä koulutuspaikkana Malmi toimi lähes 70 vuoden ajan.

Malmin asuntorakentamiseen on epäilty liittyvän myös periaatteellinen halu estää ilmailutoiminnan jatkuminen [220]. Taustalla voi olla lentokentän meluhaitat, mutta myös ideologis-poliitttisempia syitä kentän sulkemiselle on nähty olevan. Tällainen voi olla esimerkiksi ilmailun näkeminen pienen ja varakkaan joukon elitistisenä harrastuksena, johon kaupungin maata ei pidä käyttää. Toinen yleinen arvelu ilmailun periaatteelliseen vastustukseen liittyy lentoliikenteen osuuteen ilmastonmuutoksessa. Useat haastateltavat pitivät ilmeisenä, että uutisointi lentoliikenteestä merkittävänä ilmastonmuutoksen aiheuttajana on vaikuttanut negatiivisesti mielikuvaan ilmailusta tai sen kulttuuriperinnöstä yleisemminkin [221].

Ilmailumuseon näyttelypäällikkö Valeri Saltikoff mainitsi tapauksen, jossa museolla vierailleen koululaisryhmän opettaja oli antanut ymmärtää, että laskee jopa Suomen Ilmailumuseon kuuluvan pelkästään aiheensa puolesta lähtökohtaisesti ”pahojen” puolelle eli moraalisesti arveluttavan toiminnan puolestapuhujaksi. Toisaalta esimerkiksi Malmin

[220] Raivio, Jyri: Malmi-vaihtokauppa Anni Sinnemäen tapaan: Vain yksi vaihtoehto kelpaa – sellainen, johon ei varmasti suostuta. Suomen Kuvalehti 9.5.2018.

[221] Raine Haikaraisen, Tuomas Seppäsen ja Sami Kojosen haastattelut 2021.

lentokentän kulttuuriperintöarvojen mahdollisen väheksymisen ei Saltikoffin mukaan tarvitse silti liittyä nimenomaan ilmailun ympäristövaikutuksiin. [222]

Yksi kiinnostava jatkotutkimuksen aihe olisikin selvittää erilaisten negatiivisten mielikuvien vaikutusta siihen mikä kulttuuriperinnöksi halutaan hyväksyä, kuinka paljon kulttuuriperinnölle annetaan painoarvoa ja miten sitä käsitellään. Toistaiseksi ”negatiivisena” pidettyä vaikeaa tai synkkää kulttuuriperintöä[223] on tutkittu lähinnä sellaisissa tapauksissa, joissa kiistanalaiseen kulttuuriperintöön liittyy joko suoraan tai välillisesti rasismia, kolonialismia, joukkotuhontaa tai vastaavia elementtejä, joita pidetään ainakin nykymittapuulla humanitäärisinä rikoksina tai vähintään räikeinä ihmisoikeuksien loukkauksina. Vähemmän synkätkin menneisyyden (tai nykyisyyden) aineelliset todisteet ja tapahtumat voivat silti alkaa olla hankalia käsiteltäviä, jos niiden oletetaan heijastelevan sellaista maailmankuvaa tai arvoja, joita pidetään vanhentuneina tai väärinä. Jos ilmailu itsessään nähdään negatiivisena, lienee mahdollista, että Malmin lentokenttä, ilmailumuseot ja lentävät perinne ilma-alukset edustavat joillekin, jos eivät suorastaan vaikeaa, niin ainakin kiusallista, harmillista tai noloa menneisyyttä, jonka ymmärtäminen tai hyväksyminen kulttuuriperinnöksi on vaikeaa tai mahdotonta.

## 9.2. ”Tässä oli kiitotie, tässä oli sitä ja tätä…”

Helsingin Malmin kentän maisemallinen muutos on vasta alkamassa, joten nähtäväksi jää miten Malmin ilmailullinen historia tuleville polville välittyy. Lentokentän rakennukset on tarkoitus joka tapauksessa säilyttää, mutta kulttuuriperinnön typistämistä pelkästään kokonaan uuteen käyttöön otettuja rakennuksia koskevaksi saatetaan ilmailijoiden parissa pitää pikemminkin ilmailun kulttuuriperinnön parjaamisena kuin vaalimisena. Raine Haikarainen mainitsi kuulleensa, että joidenkin (ilmailjoiden) mielestä olisi jopa armeliaampaa, että koko lentokenttä jyrättäisiin niin, ettei mitään edes rakennuksia tai muutakaan siitä muistuttavaa jäisi jäljelle, jolloin kaikki kenttään liittyvä olisi helpompi unohtaa [224].

---

[222] Valeri Saltikoffin haastattelu 2021.

[223] Usein käytettyjä engl. sanoja ovat *difficult-* ja *dark heritage.*

[224] Raine Haikaraisen haastattelu 2021.

Matias Laitinen kertoi kuulleensa vastaavia mielipiteitä, mutta toivoi silti että tällaiset ajatukset ajan myötä unohtuisivat, ja että Malmin tarinaa kaikesta huolimatta kyettäisiin välittämään tulevillekin sukupolville. Laitinen tosin pohti hieman ironisesti Malmin lentokentän mahdollista tulevaisuutta ilmailun kulttuuriperinnön monumenttina:

> Ja Malmi niin niin niin mä sitten pelkään, että siitä tulee juuri sellainen, että se se elävä paikka katoaa sinne uuden asuinalueen keskelle – jää ne terminaalit ja muut – ja sitten sitten aletaan nostamaan viidenkymmenen vuoden kuluttua esiin taas sitä että... Ja varmasti uusiin katunimiin tulee joo kiitotie tai ilmailu-aiheisia nimiä, mutta tuota sitten se on taas semmoinen pieni häivähdys vaan enää. Että monesti me unohdetaan niinku se hetki kun asiat on vielä konkreettisesti olemassa että niitä pitäisi niinku pystyä tallentamaan ja säilyttämään elävinä...Ja sitten se kaivetaan uudelleen kun menee vähän aikaa ...niin sitten tullaan paikalle – ja mekin jotka sanotamme näitä kulttuuriympäristöjä – niin tullaan sitten niinku nimeämään asioita uudelleen ja raunioita niin sanotusti ja ja luomaan sinne semmoisia kylttipolkuja missä kerrotaan, että tässä oli joskus suomalaisen ilmailun kehto - Malmin lentokenttä. (Naurua) Kyllä mä kuvittelen, että näin tapahtuu viidenkymmenen vuoden kuluttua, et sit siellä niinku koulu ryhmiä viedään – Malmin uuden ala-asteen ryhmät viedään siellä niinku; Tässä oli kiitotie, tässä oli sitä tätä…ja sitten ne on, et okei, et mikäköhän tämä paikka ollut joskus niinku? [225]

Tanja Vahtikarin toteamus kehityskulkujen monimutkaisuudesta ja materiaalisten jäänteiden merkityksestä ja niiden mahdollisesti aiheuttamista virhetulkinnoista [226] on käynyt hyvin ilmeiseksi ilmailun kulttuuriperintöä tutkiessani. Ilmailun menneisyyden jäänteiden säilyminen tai häviäminen ei ole ainoastaan monimutkaisten, vaan usein myös sattumanvaraisten tapahtumien seurausta, jossa osaansa näyttelevät niin poliittiset päätökset kuin yksittäisten ihmisten valinnat. Osittain samat maailmanpoliittiset tapahtumat, joiden monimutkaisten käänteiden seurauksena Tempelhofillla on berliiniläisille erityinen merkitys, ovat Malmin kohdalla taas johtaneet kohdalla siihen, että sillä ei vastaavaa kaikkia helsinkiläisiä koskettavaa merkitystä ole.

Sodat ovat vaikuttaneet erityisen paljon ilmailun aineelliseen jäämistöön mm. synnyttämällä lukuisia kuuluisaksi tulleita lentokonemalleja, joista joitakin on tehty kymmeniä tuhansia, mutta myös tuhoamalla näitä uskomattoman paljon. Sotien lopputuloksesta riippuen myös sodanjälkeisten aikojen taloudelliset ja poliitiset olosuhteet sekä kussakin maassa vallinnut

---

[225] Matias Laitisen haastattelu 2021.

[226] Vahtikari 2022, 45-47

henkinen ilmapiiri ovat vaikuttaneet ihmisten mahdollisuuksiin ja haluun säilyttää sodasta muistutavia kohteita, ja sodan lopputulos on myös vaikuttanut miten niihin suhtaudutaan. Oman käsitykseni mukaan Suomessa nimenomaan sodan loppumisesta 1960-luvulle ulottuvan ajanjakson aikana poliittisissa ja yhteiskunnallisissa olosuhteissa tapahtuneet muutokset merkitsivät Ilmapuolustusliiton 1920-40 luvuilla propagandatyön avulla nostatetun ”koko kansan lentomielen” asteittaista katoamista.

Monimutkaiset kehityskulut heijastuvat myös siihen millaista aineellista jäämistöä Ilmailumuseot ovat voineet kokoelmiinsa ottaa. Esimerkiksi sotilaskoneiden runsaus ja matkustajakoneiden vähäisyys museoissa ei ole vain tietoinen päätös, vaan voi johtua aivan käytännöllisistä syistä tai pelkästä sattumasta. Sodan jälkeisinä vuosina loppuun käytettyjä sotilaskoneita romutettiin paljon niistä saatavien metallien takia, eikä kaikkia Ilmavoimien sodisssa käyttämiä konetyyppejä ole säästynyt, mutta 1950-luvulta eteenpäin museoiden kokoelmiin on saatu talletettua sotilaskoneita erittäin hyvin. Sotilaskoneita on ollut saatavilla koska ne käytetään meillä loppuun, mutta matkustajakoneet ovat saattaneet alunperinkin olla lentoyhtiöiden käytössä leasing-sopimuksilla tai myyty vielä käyttökuntoisina ulkomaille. Kierrätyskelpoisten osien arvon sekä materiaalien hintojen nousun takia myös koneiden romuttamisesta Suomessa on tullut taloudellisesti järkevä vaihtoehto. Lentoyhtiöidemme käytössä olleita matkustajakoneita on tilaisuuksien tullessa suorastaan yritetty museoihin hankkia, mutta työ on osoittaunut hyvin vaikeaksi. Mikäli hankinnassa joskus onnistuttaisiin, muodostuu seuraavaksi haasteeksi koneen sijoittaminen. Matkustajakoneiden suuri koko asettaa tilojen käytölle ja näyttelyiden suunnittelulle rajoituksia nykyiselläkin konemäärällä. Ulkosäilytys on säilymisen kannalta sisätiloja huonompi vaihtoehto, koska kuluttavien olosuhteiden lisäksi koneet ovat alttiina myös ilkivallalle. Koneita ei voida ulkonakaan sijoittaa mielekkäästi minne tahansa, vaan paikan pitäisi olla historiallisesti perusteltavissa ja yleisön helposti saavutettavissa.

Lentävistä perinneilma-aluksista suurin osa pieniä siviililentokoneita. Vanhoja sotilaskoneita on vain muutamia ja matkustajaliikenteen koneita vain yksi. Perinne ilma-alusten ylläpidon kannalta suurimmat haasteet liittyvät harrastuksen kalleuteen ja harrastajien ikääntymiseen. Ilma-alukset eivät ole myöskään ikuisia, vaan ennemmin tai myöhemmin niiden korjaaminen käy mahdottomaksi, ellei niitä sitten rakenneta käytännöllisesti katsoen kokonaan uudestaan.

Täysin uudestaan ja uusista osista rakennetun koneen historiallinen arvo voi kuitenkin olla tällöin melko kyseenalainen jopa harrastajien itsensä silmissä [227].

## 9.3 Loppusanat

Monet haastatellut ovat tässä tutkimuksessani tuoneet esille jonkinlaisen huolen ilmailun kulttuuriperinnön säilymisestä, eikä omaa aikaamme nähdä erityisen ilmailumyönteisenä. Ilmailijoiden suurimpia murheita on, etteivät nuoremmat sukupolvet enää syystä tai toisesta joko halua tai pysty harrastamaan ilmailua tai saattavat jopa tuntea suoranaista torjuntaa sitä kohtaan.

Ilmailun kulttuuriperinnön tutkijana – joskin aloittelevana sellaisena – oma huomioni kiinnittyy myös siihen, että akateemisia kollegoita ei jonoksi asti ole. Ilmailun kulttuuriperinnön tutkinen on ollut toistaiseksi kiinnostanut nuoria vielä vähemmän kuin ilmailun harrastamien. Ilmailun kulttuuriperinnön tutkimukselle on kuitenkin kuitenkin tarvetta. Allekirjoitan itse Raine Haikaraisen haastattelussa lausuman ajatuksen: *Se kertoo siitä teknisen yhteiskunnan olemuksesta, jossa on tietyt semmoiset syvärakenteet olemassa, joita tavalllisessa arkipäivän elämässä ei ymmärretä.* Haikaraisen tavoin uskon, että ymmärtämällä ilmailua voimme ymmärtää paremmin myös aikaamme ja yhteiskuntaamme.

Toistaiseksi ilmailun kulttuuriperinnön määrittelemistä ovat tehneet ensisijaisesti auktorisoidut kulttuuriperinnön asiantuntijat eikä heidän kielensä avaudu välttämättä ilmailijoille itselleen. Tällaiseen ”diskursiiviseen valta-asetelmaan” on kiinnittänyt huomiota myös Laurajane Smith. Hänen mukaansa auktorisoidussa kulttuuriperintöpuheessa annetaan esimerkiksi *menneisyyden* kaltaisia hieman epämääräisiä käsitteitä käyttämällä ymmärtää, että kulttuuriperinnön arviointi ja siitä huolehtiminen on paras jättää ammattilaisille, joilla on edellytyksiä näitä käsitteitä ymmärtää ja määritellä kulttuuriperintöä. Smithin mukaan asiantuntijoiden käyttämä kieli kuitenkin etäännyttää aidoista tunteista ja kultturisesta työstä, jotka tekevät menneisyydestä merkityksellistä kulttuuriperintöä yksilöille ja yhteisöille [228]. Toisaalta myös ilmailijoiden itsensä käyttämä kieli on (ainakin kirjallisissa tuotoksissa) usein

[227] Phil Lawtonin haastattelu 2021.

[228] Smith 2006, 29.

niin faktapohjaista ja teknistä, että ulkopuolisen kulttuuriperintöarvioitsijan voi puolestaan olla vaikea nähdä miten se kuvastaa niitä aitoja tunteita, joka tekee kulttuuriperinnöstä merkityksellistä. Tällöin ammattilaisen tekemästä kulttuuriperintöä koskevasta ja mahdollisesti suojelupäätöksiin vaikuttavasta arvioinnista voi jäädä puuttumaan paljon oleellista.

Malmin kohdalla auktorisoidut kulttuuriperinnön asiantuntijat eivät ole mielestäni kyenneet ilmailun kulttuuriperintöä täysin ymmärtämään tai ainakaan sanoittamaan, minkä seurauksena lähes kaikki, myös kentän puolustajat, ovat käsitelleet kulttuuriperintöä lähinnä materiaalisena kysymyksenä. Malmin lentokentän kulttuuriperintöä ovat keskustelijasta riippuen edustaneet suppeimmillaan pelkät rakennukset tai hieman laajemmin koko kenttäalue. Näiden näkyvien jäänteiden lisäksi kulttuuriperintöä on perusteltu siellä tapahtuneisiin historiallisiin tapahtumiin nojaten. Silmiinpistävää on, että kentän olemassaolon syy eli ilmailu tulee määritellyksi osaksi kulttuuriperintöä vain hyvin harvoin. Myös Hannes Linjama erottaa Malmin konfliktia koskevassa tutkimuksessaan historiallisen ainutlaatuisuuden ja lentotoiminnan erillisiksi argumenteiksi, joilla Malmin asuntorakentamista on pyritty vastustamaan [229]. Jos kentän puolustajat eivät pidä ilmailua Malmin kulttuuriperintöön kuuluvana, ei ole lainkaan ihme, että jotkut asuntorakentamista kannattavat ovat esittäneet, että kulttuuriperintöön vetoaminen on vain yksi tekosyy lentämisen jatkamiselle [230].

Tullakseen kuulluksi omaan kulttuuriperintöönsä liittyvissä asioissa, olisi ilmailijoiden oma ääni ja käsitys kulttuuriperinnöstään saatava tuotua esille tavalla tai toisella. Kulttuuriperinnön tutkija ei voi ilmailun kulttuuriperintöä tuottaa, paitsi tietysti itse ilmailua harrastaessaan. Hänen pitäisi kuitenkin osata tulkita ja sanoittaa kulttuuriperintöä niin, että niin museoyleisö, viranomaiset kuin poliittiset päättäjätkin pystyvät jotain siitä ymmärtämään, mutta myös ilmailijat tunnistavat sen omakseen. Ilmailun kulttuuriperinön tutkijan tehtävä on olla tulkki maan ja taivaan välissä.

---

[229] Linjama 2006, 81 ja 100-104.

[230] Linjama 2006, 103.

# LÄHTEET

## Haastatteluaineisto

Kaikissa haastattelijana Taneli Pyysalo. Tallenteet ja litteroinnit tekijän hallussa.

## Nauhoitetut asiantuntijahaastattelut

Tapio Juutinen, amanuenssi, Suomen Ilmailumuseo, 15.1.2018 ja 15.9.2021.

Matias Laitinen, intendentti, Suomen ilmailumuseo, 15.1.2018 ja 15.9.2021.

Valeri Saltikoff, näyttelypäällikkö, Suomen ilmailumuseo, 15.1.2018 ja 26.8.2021.

Sami Saikkonen, 27.1.2021.

Phil Lawton, 25.9.2021.

Olli Sjöblom, 18.12.2020.

Tuomas Seppänen, 27.1.2021.

Juhani Kostet, 9.2.2021.

Sami Kojonen, 16.2.2021.

Raine Haikarainen, 26.8.2021.

Kari Janhunen, 15.10.2021.

Kaisa Mölläri, 26.10.2021.

Harri Mustonen, 17.01.2023.

## Sähköpostitse tehdyt asiantuntijahaastattelut

Reino Myllymäki, VL-Myrsky entisöintiprojektin tiedottaja 9.2.2024.

Harri Huopainen, Ilmavoimamuseon konservaattori, 9.2.2024.

## Kirjallisuus


Adey, Peter 2010: *Aerial Life – Spaces, Mobilities, Affects*. Chichester ; Malden, MA: Wiley-Blackwell.

Aronsson, Peter 2004: *Historiebruk: att använda det förflutna.* Lund: Studentlitteratur.

Bungay, Stephen 2000: *The Most Dangerous Enemy – A History of the Battle of Britain.* London: Aurum Press Ltd (Paperback edition 2001)

Dümpelmann, Sonja 2014: *Flights of imagination – aviation, landscape, design*. University of Virginia Press.

Elo, Mikko 2014: *Lentosotakoulun historia 1981-2014.* Lentosotakoulun kilta ry.

Falconer, Jonathan 2015: *Short Stirling 1939-48 – Owners´ Workshop Manual*. Sparkford, Somerset, UK: Haynes Publishing.

Fingerroos, Outi – Kajander, Konsta 2022: Etnografia, paradigmat ja agendahypyt. Teoksessa: Fingerroos, Outi – Kajander, Konsta – Lappi, Tiina-Riitta (toim.) *Kulttuurien tutkimuksen menetelmät.* Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 25-44.

Harrison, Rodney 2010: What is heritage. Teoksessa Harrison, Rodney (toim.) *Understanding the politics of heritage*. Manchester: Manchester University Press, s. 5-42

Hämäläinen, Matti 2011: *Hanssin-Jukka – Douglas DC-2. Marskin hovikoneen tarina.* Helsinki: Minerva Kustannus Oy.

Klemettinen, Juha – Paju, Jussi 2006: *Siipimiehenä historia – Ilmailumuseoyhdistyksen vuosikymmeneiä*. Ilmailymuseoyhdistys ry.

Koskimies, Sini 2004: *Unelma lentämisestä. Helsingin lentoasema 1932-1938 ja 1930-luvun moderni elämä*. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/2004.

Linjama, Hannes 2006: *Malmin lentokenttä maankäytön konfliktina*. Helsingin Yliopisto, Valtiotieteellinen tiedekunta, Sosiaalipolitiikka/ Kaupunkitutkimus.
Pro Gradu -tutkielma.

London, Joanne Gernstein 2007: *Fly Now! (The poster collection of the Smithsonian Air and Space Museum)*. Washington DC: National Geographic Society.

Lowenthal, David 1999: Heritage Stewardship and the Amateur Tradition. The Journal of Preservation Technology, 1999, Vol 30, No. ⅔ (1999), pp. 7-9

Lukin, Karina 2008: Uskonnollinen puhe ja aiheet josta ei puhuta. Teoksessa: Fingerroos, Outi – Kurki, Tuulikki (toim.) *Ääniä arkistosta. Haastattelut ja tulkinta*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 54-83.

Marttinen, Maire 2020: Helsinki-Malmi Airport Under Threat. *Heritage at risk world report 2016-2019 on monuments and sites in danger (The ICOMOS World Report 2016-2019 on Monuments and Sites in Danger). Technical Report.* Hendrik Bäßler Verlag, Berlin, Germany, 32–35

McLean, Simon 2008: RAF Newton: A case study for investigating why certain historic sites are preserved, *Journal of Building Appraisal*, Vol.4 No.2, pp. 115-124.

Moilanen, Teppo 2021: Moottoriajoneuvot museoajoneuvoina ja museo-objekteina, *Tekniikan Waiheita* 39, no. 1 (2021): 44–57. https://doi.org/10.33355/tw.103128

Myllyntaus, Timo 2016: Matkustajia, puutavaraa ja vallankumouksellisia unelmia. Rautatieliikenne Suomen historiankirjoituksessa, *Tekniikan Waiheita* 3/16, 32-42.

Pongratz, Heinz 2014: *Fliegen – eine technische Kultur des 20. Jahrhunderts und ihr Einfluss auf die Memorialkultur*. Institut für Volkskunde und Kulturanthropologie, Karl-Franzens-Universität, Graz.

Pyysalo, Taneli 2020: *Kerrottu ilmailu. Näkemyksiä, ymmärryksiä ja mielikuvia ilmailusta Suomen ilmailumuseossa*. Turun yliopisto. Kulttuurituotannon ja maisemman tutkimuksen ko.

Raunio, Jukka 1991: *Lentäjän näkökulma*. Omakustanne

Raunio, Jukka 1995: *Lentäjän näkökulma III – PIK-sarjan lentokoneet*. Omakustanne

Raunio, Jukka 2005: *Valtion Lentokonetehtaan Historia. Osa 1: Pioneerivuodet 1921-1932*. Omakustanne.

Raunio, Jukka 2016: *Valtion Lentokonetehtaan Historia. Osa 4: Drakenista Redigoon 1966-1995*. Omakustanne.

Rendall, Ivan 2008: *Spitfire – Icon of the nation*. London: Weidenfeld & Nicholson 2008; Phoenix Illustrated 2009

Rossi, Leena 2010: Miljoonamoottori ja miljoonavaunu. Toimitusjohtajan statusesineet esimerkkeinä tietämisen ja tekemisen tuottamasta omistajuudesta. Teoksessa: Mäkikalli, Maija – Laitinen, Riitta (toim.) *Esine ja aika. Materiaalisen kulttuurin historiaa*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 214-248.

Salomäki, Erika 2021: *Huoltoasema. Muutos ja säilyttäminen*. Oulun yliopisto/arkkitehtuurin yksikkö.

Saramäki, Aarno – Nieminen, Asko (toim.) 2019: *Suomen ilmailuhistorian muistomerkit.* Lentovarikon Kilta ry.

Sipilä, Seppo 2008a: Lentoliikenteen alkuvuodet 1936-1939. Teoksessa Sipilä, Seppo – Haikarainen, Raine – Wahl, Hannu–Matti (toim.) 2008: *Malmi – Helsingin lentoasema. 70 vuotta suomalaista ilmailua*. Helsinki: Minerva Kustannus, 40-95.

Sipilä, Seppo 2008b: Lentoasema herää eloon 1947-1948. Teoksessa Sipilä, Seppo – Haikarainen, Raine – Wahl, Hannu–Matti (toim.) 2008: *Malmi – Helsingin lentoasema. 70 vuotta suomalaista ilmailua*. Helsinki: Minerva Kustannus, 168-195.

Sirkkilä, Hannu 2022: Autoetnografia. Teoksessa: Fingerroos, Outi – Kajander, Konsta – Lappi, Tiina-Riitta (toim.) *Kulttuurien tutkimuksen menetelmät.* Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 259-283.

Sivula, Anna 2013: Puuvillatehtaasta muistin paikaksi – Teollisen kulttuuriperintöprosessin jäljillä. Teoksessa: Tuomi-Nikula, Outi – Haanpää, Riina – Kivilaakso, Aura (toim.) *Mitä on kulttuuriperintö*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 161 – 191.

Smith, Laurajane 2006: *Uses of Heritage*. New York: Routledge

Smith, Laurajane 2021: *Emotional Heritage. Visitor Engagement at Museums and Heritage Sites*. London & New York: Routledge

Tuomi-Nikula, Outi – Haanpää, Riina – Kivilaakso, Aura 2013: Kulttuuriperintökysymysten jäljillä. Teoksessa: Tuomi-Nikula, Outi – Haanpää, Riina – Kivilaakso, Aura (toim.) Mitä on kulttuuriperintö. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 12–27.

Uola, Mikko 1994: *Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta. 1919-1994*. Helsinki. Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry.

Uola, Mikko 2018: *Kotkanpojan lentoonlähtö – Suomen ilmavoimien varhaisvuodet 1918-1923*. Helsinki. Koala-kustannus

Uotinen, Johana 2008: Juoksuhiekka ja tilkkutäkki – laadulliset tutkimuskäytännöt ja äänen kunnioittaminen. Teoksessa: Fingerroos, Outi & Kurki, Tuulikki (toim.) *Ääniä arkistosta – haastattelut ja tulkinta*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, s. 132-150.

Vahtikari, Tanja 2022: Menneisyyden ja nykyisyyden käsitteellinen ja kokemuksellinen yhteys: kulttuuriperintö lähihistorian tutkimuskohteena ja työkaluna. Lähihistoria vol. 1 (2022, issue 1), 43–66.

Valtonen, Hannu 2006: *Tavallisesta kuriositeetiksi. Kahden Keski-Suomen Ilmailumuseon Messerschmitt Bf 109 -lentokoneen museoarvo*. Jyväskylän yliopisto.

Wahl, Hannu-Matti 2008a: Lentoasemasuunnittelun varhaisvuodet. Teoksessa: Sipilä, Seppo – Haikarainen, Raine – Wahl, Hannu–Matti (toim.) *Malmi – Helsingin lentoasema. 70 vuotta suomalaista ilmailua*. Helsinki: Minerva Kustannus, 12-19.

Wakeman, Rosemary 1992: La Ville en Vol: Toulouse and the Cultural Legacy of the Airplane. French Historical Studies, Spring, 1992, Vol. 17, No. 3 (Spring, 1992). Duke University Press, 769-790.

Waterton, Emma – Smith, Laurajane 2010: The recognition and misrecognition of community heritage. International Journal of Heritage Studies, Vol. 16, No. 1-2, s. 4-15

Zadrazilova, Dagmar 2020: Tempelhof Airport in Berlin – Conflicting realms of Heritage. Teoksessa: Carter, Thomas – Harvey, David C. – Jones, Roy – Robertson, Iain J.M. (toim.) *Creating Heritage. Unrecognised Pasts and Rejected Futures*. London: Routledge, 81-96.

Zöller, Paul 2021: *Klemm flugzeuge, Band II*. Paul Zöller Luftfahrtarchive & AG Böblinger Flughafengeschicten. BoD-Books on Demand omakustanne

## Sanoma- ja aikakauslehdet

Helsingin Sanomat 1.11.1936.

Sisä-Suomi N:o 189, 18.08.1928.

Helander, Benjamin: Janne Paunin näkemys ilmailumuseotoiminnasta, Feeniks 3/2021.

Lehmusvesi, Jussi: Mäntyniemi-kritiikissä on historiattomuutta ja eliittivihaa. Helsingin Sanomat, kulttuuri 10.3.2024.

Lehmusvesi, Jussi: Tanssija kokosi itsensä. Helsingin Sanomat, kulttuuri 16.4.2024.

Lindh, Tommi: Moottoriarkkitehtuurin kova kohtalo. Rakennustaiteen seuran jäsentiedote 4/2006.

Meisch, Francis R. : Architecture and Air Transportation**.** New Pencil Point no. 11, November 1943, 36-69.

Raunio, Jukka: ”Kelmi” Klemm L/KI25-koneet Suomessa 1929-2010. Suomen ilmailuhistoriallinen lehti 1/2011.

Sundman, Mikael: Liikenteen ohikiitävä vaikutus ympäristössään. Rakennustaiteen seuran jäsentiedote 4/2006.

Vilkuna, Janne: Ei saa koskea, mutta lentää sopii? Pääkirjoitus. Museo 1/2016.

## **Verkkolehdet** (osoitteet tarkistettu 29.4.2024.)

Epari -verkkolehti 13.10.2021: Ilmojen halki Ilmajoelta – Klemmi on 10 vuoden urotyö <https://www.epari.fi/uutiset/ilmojen-halki-ilmajoelta-klemmi-on-10-vuoden-urotyo-1.17803796>

Kreiszeitung Böblinger Bote 25.09.2023: Böblinger OB hebt in historischem Flieger ab <https://www.krzbb.de/inhalt.luftsportgemeinschaft-hanns-klemm-boeblinger-ob-hebt-in-historischem-flieger-ab.34f68d7b-690a-4b26-9631-882bb64718d7.html>

Kangastalo, Ilkka 2021: Reitiltä romumetalliksi, Tekniikan maailma 8A/2021.
<https://tekniikanmaailma.fi/lehti/8a-2021/reitilta-romumetalliksi/>

Raivio, Jyri 2018: Malmi-vaihtokauppa Anni Sinnemäen tapaan: Vain yksi vaihtoehto kelpaa – sellainen, johon ei varmasti suostuta, Suomen Kuvalehti 9.5.2018.
<https://suomenkuvalehti.fi/kotimaa/malmi-vaihtokauppa-anni-sinnemaen-tapaan-vain-yksi-vaihtoehto-kelpaa-sellainen-johon-ei-varmasti-suostuta/>

Vainela, Marja-Kristiina 2017: Ilmojen outoääninen kukkopilli päätyi Poriin: Katso video!, Satakunnan Kansa 19.10.2017
<https://www.satakunnankansa.fi/porilaine/art-2000007127696.html>

**Verkkosivut ja blogit** (osoitteet tarkistettu 29.4.2024.)

The Aerodrome -verkkosivusto:
<http://www.theaerodrome.com/aircraft/statistics.php>

Britannian parlamentin verkkosivut:
*Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few.*
<https://www.parliament.uk/about/living-heritage/transformingsociety/private-lives/yourcountry/collections/churchillexhibition/churchill-the-orator/human-conflict/>

Caravelle-Projekti -verkkosivut:
<https://www.caravelle-projekti.fi/>

DC -yhdistyksen verkkosivut:
<https://www.dc-ry.fi/>

Euroopan unionin verkkosivut:
EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2018/1139
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A02018R1139-20210725&qid=1629880243395>

Finnair -verkkosivut:
Finnairin laivasto.
<https://www.finnair.com/fi-fi/tietoa-lennoista/finnairin-laivasto>

Finnairin historia.
<https://company.finnair.com/fi/finnair-yrityksena/historia>

Blue Wings-tarinat: *Odotukset ylittyivät: Finnairin A319-koneen hyödyntämisaste oli 99,2%.*
<https://www.finnair.com/fi-fi/bluewings/vastuullisuus/odotukset-ylittyiv%C3%A4t--finnairin-a319-koneen-hy%C3%B6dynnysaste-oli-99-2--2383414>

Finnish design shop -verkkosivut:
*Arkkitehtuuri 21.5.2019: TWA Hotel herättää Eero Saarisen hylätyn lentoterminaalin uuteen loistoon.*
<https://www.finnishdesignshop.fi/design-stories/arkkitehtuuri/twa-hotel-eero-saarinen-lentoterminaali>

Helsinki-Malmi Airport -verkkossivut:
<https://www.malmiairport.fi>

Heritage Research Hub -verkkosivut
<https://www.heritageresearch-hub.eu/project/procraft/>

Historic England -verkkosivusto:
<https://historicengland.org.uk/sitesearch?searchType=site&search=Aviation&page=1>

Historynet -verkkosivusto:
<https://www.historynet.com/multinational-hurricane-phil-lawtons-hawker-fighter/>

Ilmavoimien verkkosivut:
<https://ilmavoimat.fi/ilmavoimien-historia>

Logistiikan maailma -verkkosivut:
<https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/lentokuljetus/>

Moottori -lehden verkkosivut:
Matkailu 15.08.2014: *Hawker Hurricane – Legenda Malmilla.*
<https://moottori.fi/uutinen/hawker-hurricane-legenda-malmilla/>

MTV Uutiset -verkkosivut:
*Mitä tapahtuu Suomen 62 Hornetille? Koko uransa konetyypin kanssa työskennellyt insinöörikenraalimajuri kertoo, millainen on hävittäjävanhusten kohtalo.*
<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/mita-tapahtuu-suomen-63-hornetille-koko-uransa-konetyypin-kanssa-tyoskennellyt-insinoorikenraalimajuri-kertoo-millainen-on-havittajajavanhusten-kohtalo/8311416#gs.7ncgi9>

Museoviraston verkkosivut:
<https://www.museovirasto.fi/fi/avustukset/kulkuvalineet/ohjeet>

Päätösesitys valtionavustuksiksi. Liikenteen kulttuuriperintö
<https://www.museovirasto.fi/uploads/Avustukset/Liikenteen-kultturiperintoavustukset-2023.pdf>

Puolustusministeriön verkkosivut:
Hankintapäätöksen julkinen perustelumuistio.
<https://www.defmin.fi/files/5295/Liite_2_-_Hankintapaatoksen_julkinen_perustelumuistio.pdf>

Suomen ajoneuvohistoriallisen seuran verkkosivut:
Museoajoneuvo.
<https://www.sahk.fi/15>

Traficom -verkkosivut:
Määräys 1 (10) TRAFICOM/516719/03.04.00.00/2020 AIR M5-1
<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/Maarays%20AIR%20M5-1%202022_final.pdf>

Trafiikki-museoiden Trafiikki -blogi:
Anni Antila 25.9.2020. *Miten vaalitaan ajoneuvon historiaa.*
<https://trafiikki.fi/miten-vaalitaan-ajoneuvon-historiaa/>

Uusi Suomi -verkkolehden Puheenvuoro blogi-alusta:

Antti Koskela 24.3.2014. *Malmin lentokenttä on rakennettava asuntokäyttöön*.
<https://puheenvuoro.uusisuomi.fi/antti-koskela/163918-malmin-lentokentta-on-rakennettava-asuntokayttoon/ >

Mariam Rguibi 24.2.2017. *Lex Malmi? Ei kiitos.*
<https://puheenvuoro.uusisuomi.fi/mariamrguibi/232094-lex-malmi-ei-kiitos/>

Irja Laamanen 21.3.2018. *Malmin lentokentästä vielä kerran*.
<https://puheenvuoro.uusisuomi.fi/ilgron11/252627-malmin-lentokentasta-viela-kerran/>

Raimo Ilaskivi 16.3.2016. *Ei Helsinki Malmin tuhotessaan kulttuurikaupunki ole!*
<https://puheenvuoro.uusisuomi.fi/raimoilaskivi/213779-ei-helsinki-malmin-tuhotessaan-kulttuurikaupunki-ole/>

Timo Hyvönen 16.1.2019. *Minkä puolueen asia Malmin lentokenttä on?*
<https://puheenvuoro.uusisuomi.fi/timohyvnen/267731-minka-puolueen-asia-malmin-lentokentta-on/>

VL-Myrsky II -entisöintiprojektin verkkosivut
<https://www.vlmyrsky.fi/kysymykset >

Woikoski -verkkosivut
<https://www.woikoski.fi/woikoski/woikosken-safirit.html>

World Monuments Fund -verkkosivut.
<https://www.wmf.org/project/helsinki-malmi-airport>

## Arkistoaineisto

Eero Pakarisen arkisto.

Tällä arkistolla tarkoitetaan Eero Pakarisen kokoamaa ja laatimaa Jämin ilmailukoulun arkistoa täydentävää ja selittävää materiaalia, jotka tulivat vastaan allekirjoittaneen uudistaessa Jämin ilmailuperinnehuoneen näyttelyä v. 2022-2023. Jämin ilmailukoulun varsinainen arkisto siirrettiin ilmailuperinnehuoneesta Suomen Ilmailumuseolle keväällä 2023. Pakarisen täydentävä aineisto siirtyy Ilmavoimamuseolle kevään 2024 aikana.