

Aerogrammi

Suomen Ilmailubibliografiayhdistys ry:n jäsenlehti



Studia Aviation - Ilmailukirjallisuus-ilta
Ufoja ja kummituslentokoneita
Albin Ahrenberg - muistikuvia Suomestakin
Vuoden 2016 Ilmailukirja
ja muutakin

2 / 2017

Aerogrammi

2017

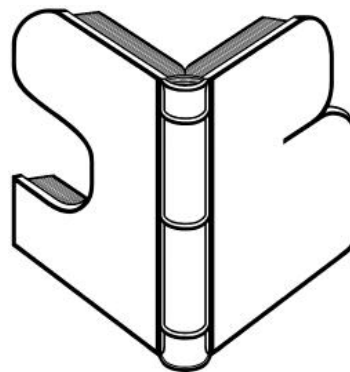
8. vuosikerta

Julkaisija

Suomen Ilmailubibliografiayhdistys ry
www.ilmailubibliografia.fi

Päätoimittaja

Heikki Kauranne
Heikki.Kauranne@aalto.fi



Aerogrammi on ulkopuolisista sidosryhmistä riippumaton Suomen Ilmailubibliografiayhdistyksen äänenkannattaja.

Artikkeleissa esitetyt mielipiteet ovat kirjoittajien omia, eivätkä välttämättä vastaa julkaisijan virallista kantaa. Lehti ei maksa kirjoittajakorvauksia eikä vastaa tilaamatta lähetettyjen kirjoitusten ja kuvien säilyttämisestä tai palauttamisesta.

Lehden artikkelien, kuvien ja piirrosten osittainenkin jäljentäminen sekä lainaaminen on kielletty ilman toimituksen ja asianosaisten tekijänoikeuksien haltijan lupaa. Kaikki oikeudet pidätetään.

Lehti lähetetään sähköisenä pdf-muodossa jokaiselle Ilmailubibliografiayhdistyksen jäsenelle hänen jäsenhakemuksessaan ilmoittamaan sähköpostiosoitteeseen. Jäsen voi kieltää lehden lähettämisen ilmoittamalla siitä päätoimittajalle.

Ohjeita kirjoittajille

Aerogrammiin voi lähettää julkaistavaksi esimerkiksi seuraavantyyppisiä artikkeleita: kirja-esittelyjä, arvosteluja, keräilijä-esittelyjä, kokoelma-esittelyjä, kuvauksia kirja-, keräily- ja ilmailutapahtumista, ilmailukirjallisuuden alaryhmien esittelyjä, pakinoita, sekä ilmailukirjallisuuden yleistä käsittelyä. Artikkeleiden ainoana ehtona on, että käsittelevät suomenkielistä, Suomessa painettua/kustannettua tai suomalaista ilmailua tarkastelevaa kirjallisuutta.

Word- tai ascii-formaatissa kirjoitetut jutut tulee lähettää päätoimittajalle ja ne tulee varustaa kirjoittajan nimellä, mahdollisten nimimerkkien käytöstä on sovittava erikseen. Artikkeleihin tarkoitetut kuvat tulee lähettää erillisinä tiedostoina, ja kuvaformaattina tulee olla joko jpg tai tiff, kuvaresoluutiona 300 dpi, tiedostokoko ei mielellään yli 2 MB.

Aineistojen viimeiset jättöpäivät ovat seuraavat:

Numero 1 : 20. joulukuuta
Numero 2 : 20. huhtikuuta
Numero 3 : 20. elokuuta

Kansikuva: Airveteran Oy:n Douglas C-53C (OH-LCH) Turku Airhow 2015 -ilmailunäytöksessä sekä Vuoden 2016 Ilmailukirja -kunniamaininnan saanut työryhmän Antti Hyvärinen, Tapio Juutinen, Juha Klemettinen, Kyösti Partonen, Antti Laukkanen ja Mika Jernfors ”Kolmosten siivillä; DC-2- ja DC-3-lentokoneet Suomessa”-kirja

Päätoimittajan pöydältä	4
Puheenjohtajalta	5
Ilmailukirjallisuustietokannasta ja sen täydentämisestä	6
Ilmailukirjallisuustietokannassa olevat ei-latinalaisin aakkosin kirjoitetut teokset	6
Virkistä muistiasi - 5 kysymystä ilmailukirjallisuuden tiimoilta	6
Kesän 2017 kirjatapahtumia	6
Vuosikokouksen 2017 asioita	7
Ressu - Ensimmäisen maailmansodan lentäjäsankari	7
Studia Aviation - Ilmailukirjallisuus-ilta	8
Vähäinen juttu pienestä painotuotteesta, osa 6	11
Ufoja ja kummituslentokoneita	12
Eri- ja erillispainokset - Tietoa pienempinä paloina	14
Albin Ahrenbergin muistelmia - Suomestakin	15
Vuoden 2016 Ilmailukirja	19

Päätoimittajan pöydältä

Viileää alkukevättä

Ainakin täällä etelässä vähälumiseksi jäänyttä talvea on seurannut viileä kevät lumi- ja raekuuroineen. Lämpöpäiviksi meteorologit kuitenkin povaavat lämpenevää ja eipä tässä auta muu kuin toivoa heidän olevan oikeassa ennustuksessaan.

Liekö viileä sää vaikuttanut myös intoon julkaista ilmailukirjallisuutta, sillä alkuvuoden saldo on melko vähäinen, toistaiseksi vain kaksi uutta julkaisua eikä vuoden mittaan julkaistaviksi ilmoitettuja ole julkisesti tiedossa kuin neljä. Nähtäväksi jää, kiihtyykö tahti vuoden lopun ja sen sadannen itsenäisyysvuoden täyttymisen lähestyessä. Kirittävää on kuitenkin kovasti, jotta saavutetaan viime vuosien noin 35 julkaistun ensipainoksen määrä. Toisaalta uusien ilmailukirjojen julkistusmäärissä on tapahtunut melkoista syklistä vaihtelua hieman vaihtelevalla jaksonpituudella. Voi siis hyvinkin käydä niin, että vuodesta 2017 tulee edellisvuosia vaimeampi julkaisumäärissä arvioituna, ja suurempia julkaisumääriä näemme jälleen sitten parin vuoden kuluttua. Tämän pohdinnan lopuksi tulee vielä muistuttaa, että tilanne oli lähes samanlainen vuosi sitten kirjoittaessani tämän palstan tekstiä vuoden 2016 toiseen numeroon. Vuoden päätyttyä saatoimme kuitenkin todeta, että uusia kirjoja oli vuoden mittaan julkaistu noin 30 kappaletta. Niin on ihminen erehtyväinen ennustuksissaan.

Näitä suomalaisen ilmailukirjallisuuden julkaisumäärä-asioita käytiin lyhyesti läpi maaliskuussa Suomen ilmailumuseolla järjestetyssä Studia Aviation -seminaarissa. Aihetta tullaan käsittelemään myös *Aerogrammin* sivuilla, mutta vasta seuraavassa numerossa. Tähän numeroon kun on kertynyt jo kaksi mainittuun seminaariin liittyvää kirjoitusta, ensimmäinen Tapio Juutisen raportti itse tapahtumasta ja toinen Jouko Raution artikkeli Vuoden 2016 Ilmailukirjasta ja kunniakirjojen jaosta kyseisen teoksen tekijöille.

Studia Aviation -seminaari ja siihen liittyvä etu-, paikallis- ja jälkikäteistiedotus toimi mukavasti yhdistyksemme mainostuksena ja jäsenmäärämme ylitti 50:n maksavan jäsenen tason. Kuten edellisessä päätoimittajakirjoituksessani totesin, pidin tuota jäsenmäärää odotettavissa olevana maksimimääränä silloin, kun yhdistystä perustettiin, Lähivuodet tulevat näyttämään olinko oikeassa vaiko väärässä, toivottavasti tuo jälkimmäinen osoittautuu todeksi. Suurempi jäsenmäärä kun näin *Aerogrammin* päätoimittajan näkökulmasta tarkoittaa lisää potentiaalisia jutun kir-

joittajia. Tähän numeroon sain houkuteltua yhden uuden kirjoittajan, Suomen ilmailumuseon kokoelma-amanuenssi Tapio Juutisen, jolta on tulossa artikkeli myös *Aerogrammin* seuraavaan numeroon. Toivottavasti lehtemme saa hänestä vakituisen kirjoittajan, sillä kun leirissämme on yhden ilmailumuseon edustus, niin eiköhän myös muissa maan ilmailumuseoissa aktivoiduta mukaan yhdistyksemme ja lehtemme toimintaan.

Tuleva kesäkausi on jälleen erilaisten ulko- ja miksei myös ”sisäilma”-tapahtumien parasta aikaa, joten jos ja kun vapaata aikaa riittää ja säät suosivat, niin suosittelen itse kullekin kiertelemistä noissa tapahtumissa. Tarjolla on erilaista kirja-, keräily- ja antiikki-tapahtumaa, joista hyvinkin saattaa löytyä se kauan etsitty ilmailuopus. Jos hyvin käy, niin löytyy sekin opus, jonka olemassaolosta ei ole ollut tietoinenkaan, mutta jonka löydettyään toteaa, ettei voi elää ilman sitä, vaan että se on saatava kokoelmiin. Sellaisessa tilanteessa ei kannata epäröidä, vaan tarttua tilaisuuteen, toista vastaavaa kun ei ehkä enää tule vastaan.

Kesä on myös erilaisten lento- ja ilmailunäytösten aikaa. Tämän vuoden suurimmat niistä ovat Suomen ilmailumuseon Helsingin Kaivopuiston edustalla järjestämä lentonäytös 9. kesäkuuta sekä Suomen Ilmailuliiton Seinäjoella heti perään saman kuun 10.–11. päivinä järjestämä International Air Show -lentonäytös. Molemmat kuuluvat Suomi 100 -juhlavuoden ohjelmistoon. Lisäksi kesän mittaan järjestetään eri puolilla maata pienempiä, mutta varmasti yhtä mukavia tapahtumia. Viimeistään silloin, kun kalenteri ilmoittaa tuollaisen tapahtuman alkavan, on raaskittava laskea se mukaansatempaava ilmailukirja käsistä ja sonnustauduttava rohkeasti ulkoilmatiloihin. Se kirja kyllä odottaa siellä kotona, mutta se näytöslentäjä ei sen sijaan odottele, vaan suorittaa lentonsa aikataulun mukaisesti ja jos katsoja siitä myöhästyy, niin sittenpäähän on se näytös mennyt häneltä sivu suun.

Lopuksi vielä kiitokset jäsenlehtemme tämänkertaisille kirjoittajille Tapio Juutiselle, Jouni Halmeelle ja Jouko Rautiolle, jotka ovat mahdollistaneet täysimittaisen *Aerogrammin* tuottamisen jäsenistön iloksi.

Aurinkoista ja lämmintä kesäkautta toivotellen,
Heikki Kauranne
sihteeri
päätoimittaja oto

Puheenjohtajalta

Arvoisat Suomen Ilmailubibliografiayhdistyksen jäsenet,

Ilmailukirjallisuus Suomessa porskuttaa kaikesta la-
masta huolimatta eteenpäin ja uusia kirjojakin syntyy
edelleen mukavaan tahtiin joka vuosi. Laadullisesti-
kin suomalaiset ilmailukirjat ovat pysyneet pääosin
hyvinä, vetävät kyllä vertoja minkä tahansa maan vas-
taaville. Ja vaikka osa kirjoittajista on jo vanhempia,
eläkeiässä, tulevaisuuttakin on nähtävissä. Kirjoitte-
lin tähän numeroon jutun Vuoden 2016 Ilmailukirjas-
ta, ja siinä on tekijäkaartissa peräti kuusi nimeä. Eli ½
tusinaa kyvykästä, joilta toivon mukaan lähivuosina
syntyy yksi jos toinenkin teos joko yksin tai porukas-
sa muiden kanssa. Nuoremman polven kirjailijoista
on jo parikin yltänyt toiseen ja ehkä kolmanteenkin
ilmailukirjaansa, joten jatkuvuuden suhteen voi olla
kuitenkin suhteellisen luottavainen. Toivottavasti me
kaikki muistamme tukea nuoria kirjailijoita vierai-
luillamme kirjakaupoissa!

Vuoden 2016 Ilmailukirja julkistettiin tänä vuonna
Suomen ilmailumuseolla maaliskuussa Studia Avia-
tion -seminaarissa, joka kuului Suomi 100 -teemaan.
Museo ja yhdistyksemme olivat yhdessä organisoimassa ja vetämässä tapahtumaa. Allekirjoittanut joh-
ti puhetta paneelissa, jossa ilmailukirjojen keräilijät
keskustelivat harrasteestaan, ja mitä he toivovat il-
mailukirjalta, sekä hiukan myös tulevaisuuden nä-
kymistä. Panelistit olivat kaikki edistyneempiä ke-
räilijöitä, mutta varmaan näkemyksissä tuli paljon
myös ”keskiverto”-keräilijän allekirjoittamaksi so-
pivia kantoja. Merkillepantavaa oli sekin, kuinka pa-
nelistit totesivat kirjojen (varsinkin vanhojen teos-
ten) hankinnassa internetin yhä korostuvaa asemaa.
Divareita on paljon poistunut markkinoilta, ja osa on
hylännyt ”kivijalkakauppansa” kokonaan ja myy vain
verkon kautta. Tämä on ehkä luonnollista kehitystä,
mutta toivon mukaan muutama perinteinenkin divari
vielä säilyy.

Tapahtuman toinen paneeli koostui ilmailukirjojen
tekijöistä, joukossa vasta ensimmäisensäkin julkais-
sut. Näidenkin panelistien saamisessa paikalle oli yh-
distyksellämme oma osuutensa. Kun vielä todetaan,
että tapahtuman ennakkomainontaa tehtiin sähköpos-
tilla jäsenillemme voi todeta, että yhdistyksemme
panos oli merkittävä ja toteutti siis osaltaan toimin-
tasuunnitelmamme tavoitteita. Yleisön joukossa oli
runsaasti SIBn jäseniä, ja välittömästi seminaarin
jälkeisenä aikana yhdistykseemme liittyi useita uusia.
Siinäkin suhteessa tapahtuma onnistui positiivisesti.

Vuoden 2016 Ilmailukirja julkistettiin siis edellä mai-
nitussa Studia Aviation -seminaarissa, sen viimeisenä
ohjelmanumerona. Ilahduttavaa oli, että julkistamista
seuraamassa oli merkittävästi isompi katsojajoukko
kuin viime vuonna vastaavassa tilanteessa. Vain pari
ihmistä poistui auditoriosta ennen nimenkuulutusta.
Tämä on rohkaisevaa kehitystä ja antaa intoa jatkaa
palkinnon jakamista. Sen sijaan täytyy valitettavasti
todeta, että niin sanottu yleismedia ei tänäkään ke-
väänä noteerannut merkittävällä tavalla Vuoden Il-
mailukirjaa. Asia on vakavan pohdinnan paikka ja
yhdistyksemme piirissä täytyy kehitellä jotain vuo-
den 2017 palkinnon osalta asian parantamiseksi. Jä-
senistön ideat ovat tervetulleita!

Pääsiäisen aikaan ajelin taas pitkin Suomea ja kä-
vinpä myös keskisessä Suomessa parissa divarissa.
Nämä ostivat ”sisään” toisin kuin monet pääkaupun-
kiseudun antikvariaatit, kolme (3) muovikassillista
kirjoja ja lehtiä vaihtoi omistajaa. Vaihdoissa sain
muun muassa suomalaisen ilmailukirjan 80-luvulta,
teos sopivasti puuttui kokoelmistani aiemmin. Upea
juttu! Yhä on oma viehätöksensä käydä kivijalka-di-
varissa räpläämässä kirjoja ja lehtiä verrattuna siihen,
että kaikki pitäisi hankkia netistä. Ja jos divari vielä
itse ottaa vastaan vaihtareina luettuja kirjoja (muuta
kuin ilmailua...), niin mikäs sen parempi. Toivotta-
vasti myös pääkaupunkiseudulla divarit saavat puret-
tua varastojaan ja pääsevät taas normaaliin osto- ja
myyntiliikkeen elämään laman vähitellen hellittäessä.

Radiossa puhuttiin tänä aamuna nuorison lukuharras-
tuksesta; varsinkin pojat tuntuvat lukevan yhä vähem-
män. Lukuinnostusasiaa on toki käsitelty muuallakin
mediassa viime vuosina. Itselläni on vielä muistissa
poikavuosien kiinnostus lentokirjojen kiehtovaan
maailmaan ja uskon, että sillä olisi vielä tarjottavaa
nykypolvillekin (tiedämme esimerkiksi nykyisen in-
nostuksen tietokonepelien ilmasotapuoleen). Ehkä
me yhdistyksemme jäsenetkin voimme jotenkin tässä
olla mukana. Monella on joku tuttu nyt keväällä juhli-
massa ylioppilas-saavutusta tai ripille pääsyä, viekää-
pä lahjaksi ilmailukirja!

Näillä terveisillä onkin hyvä päättää tämä tervehdys
sekä toivottaa hyvää ja lukurikasta kesää kaikille yh-
distyksemme jäsenille!

Jouko Rautio
puheenjohtaja

Ilmailukirjallisuustietokannasta ja sen täydentämisestä

Yhdistyksen ilmailukirjallisuustietokantaa täydennetään jatkuvasti sekä uudella että vanhemmalla kirjallisuudella. Tietokannan täydentämisestä vastaavat yhdistyksen tämänhetkiseen hallitukseen kuuluvat henkilöt. Koska heidän mahdollisuutensa saada käsiinsä kannasta puuttuvaa kirjallisuutta ovat luonnollisesti rajalliset, jäsenistöä pyydetään ilmoittamaan kannassa havaitsemistaan puutteista ja/tai virheistä. Jäsenistö voi myös osallistua tietokannan täydentämiseen täyttämällä tätä varten laaditun Excel-lomakkeen, jonka saa pyytämällä yhdistyksen sihteeriltä (osoite sivulla 2), jolle voi myös tehdä ilmoitukset tietokannassa havaituista virheistä. Tietokannasta puuttuvien teostietojen lisäksi yhdistyksen jäsenistöä pyydetään lähettämään tietoja teosten eri painosten välillä olevista eroista.

Ilmailukirjallisuustietokannassa olevat ei-latinalaisin aakkosin kirjoitetut teokset

Tietokannassa on myös muilla kuin latinalaisilla aakkosilla kirjoitettuja teoksia. Näitä voi hakea joko kirjoittamalla hakukenttään teoksen tai sen tekijän nimen teoksessa käytetyillä aakkosilla tai vaihtoehtoisesti kirjoittamalla hakukenttään teoksen kirjoituskielen, jolloin saa listauksen kaikista kyseisellä kielellä kirjoitetuista teoksista.



Virkistä muistiasi - 5 kysymystä ilmailukirjallisuuden tiimoilta

1. Mikä konetyyppi on Mikko Uolan kirjoittaman ”Suomen ilmavoimat”-kirjan etukannessa? Entä takakannessa?
2. Leena Lettipää oli erään hyvin lyhyeksi jääneen nuorisokirjasarjan päähenkilö. Sarjan toisessa osassa Leena lentää kirjan nimen perusteella jonnekin, mutta minne?
3. Mistä lentolaivueista Matti Hämäläinen on kirjoittanut historiikit?
4. Kuka on kirjoittanut ilmailuakin käsittelevän teoksen ”Kirja Esteristä ja minusta”?
5. Mitkä ovat Aapo K. Tulkin kirjoittamat ilmailuaiheiset teokset?

Vastaukset viimeisellä sivulla.

Kirjoita Aerogrammiin!

Kesän 2017 kirjatapahtumia

Vuoden 2017 kesällä ilmailukirjaharrastajan kannattaa kirjata kalenteriinsa seuraavat päivämäärät ja tapahtumat:

- | | |
|--------------|--|
| 09.–10.06. | Kouvolan dekkaripäivät
[Kouvola, Kouvola-talo] |
| 30.06.–01.07 | Vanhan kirjallisuuden päivät
[Sastamala, Sylvään koulu] |
| 07.–09.07. | Sysmän kirjakyläpäivät
[Sysmä, Sysmän tori] |
| 13.–15.07. | Booktori
[Turku, Puutori] |
| 11.–12.08. | Kirjojen yö
[Sysmä, Sysmän tori] |

Näiden varsinaisten kirjatapahtumien ohella kannattaa myös vierailla erilaisissa antiikki- ja keräilytapahtumissa, niistäkin kun voi onnistua löytämään kaikenlaisia kirjallisia mielenkiintoisuuksia.

Tässäkin olisi aihe, josta joku yhdistyksemme jäsenistä voisi kirjoittaa jutun lehtemme, vink, vink!

Vuosikokouksen 2017 asioita

Suomen Ilmailubibliografiayhdistyksen vuosikokous pidettiin Aalto-yliopiston tiloissa 18. maaliskuuta.

Yhdistyksen hallituksen kokoonpano säilyy entisenä eli puheenjohtajana jatkaa Jouko Rautio, varapuheenjohtajana Jouni Halme, rahastonhoitajana Jukka Vesen ja sihteerinä Heikki Kauranne, joka jatkaa myös Aerogrammin päätoimittajana. Hallitus siis jatkaa nelihenkisenä, ja tarve viidennelle, tiedotuksesta vastaavalle jäsenelle säilyi edelleen.

Vuoden 2017 jäsenmaksu päätettiin pitää entisellään 10 €:n suuruisena. Maksun eräpäiväksi päätettiin 20. huhtikuuta.

Toimintatavoitteissa ei tapahtunut merkittäviä muutoksia edellisvuoteen nähden, ja vuoden 2017 tavoitteiksi asetettiin bibliografiatietokannan täydentäminen ja kehittäminen, jäsenmäärän kasvattaminen, hallituksen täydentäminen viisijäseniseksi, yhdistyksen toiminnan esittely eri foorumeilla (ilmailu- ja harrastealan julkaisut, ilmailukirjallisuuden kustantajat, ilmailumuseot, kirjatapahtumat, ilmailualan yhdistysten kokoukset), kolmen *Aerogrammin* toimittaminen, kuluvan vuoden aikana ilmestyvistä ilmailuaiheisista teoksista laaditun katsauksen julkaisuttaminen *Feeniks*-lehdessä sekä Vuoden Ilmailukirja -kunniamaininnan myöntäminen yhdistyksen jäsenten vuoden

parhaaksi ilmailukirjaksi valitsemalle teokselle.

Vuoden 2016 Ilmailukirja -prosessi todettiin tänä vuonna varsin onnistuneeksi. Jäsenistön äänestysaktiivisuus oli hyvällä tasolla ja prosessin loppuhuipentumana oli kunniakirjojen jako Suomen Ilmailumuseolla järjestetyn ilmailukirjallisuusaiheisen Studia Aviation -tapahtuman yhteydessä (lisää tapahtumasta ja palkitusta teoksesta muualla tässä lehdessä). Ensi vuonna kunniamaininnalle pyritään saamaan vieläkin laajempaa julkisuutta.

Kokouksen jälkeen Jouko Rautio piti esitelmän ”*Seilas i Storm*”-teoksesta, joka kertoo Gidsken Jakobsenin elämäntarinan. Kyseinen norjalainen lentäjätär on suomalaisille tuttu lähinnä siitä, että vuonna 1929 hän osti itselleen Sääski II -koneen, joka Norjassa lensi tunnuksella N.40. Kirjassa kuitenkin paljastuu, että Jakobsenilla oli enemmänkin yhteyksiä Suomeen ja yhteistoimintaa suomalaisten lentäjien, kuten Wäinö Bremerin, Ville Leppäsen ja Georg Jäderholmin kanssa. Mielenkiintoisten tarinoiden lisäksi kirjassa on paljon Suomessa ennen julkaisemattomia kuvia edellä mainituista henkilöistä ja heidän lentämistään koneista.

Heikki Kauranne

Ressu - Ensimmäisen maailmansodan lentäjäsankari

Kun Tenavat-sarjakuva alkoi vuonna 1968 ilmestyä Suomessa kirjamuodossa, niin jo sarjan kolmas osa oli nimetty Ressun, tuon maan mainion Sopwith Camelia lentävän koirahahmon mukaan. Sarjan jatkuessa hän sai muitakin nimikkokirjoja, mutta lentoaiheisia alkuperäissarjan osista ovat vain oikealla näkyvät. Myöhemmin alkuperäissarjan ulkopuolella on ilmestynyt kolme muutakin nimeltään ilmailuaiheista Ressu-kirjaa, joten tämän päivän tilanne näiden Ressu-kirjojen osalta on seuraava:

- Ressu ja Punainen Paroni (1969)
- Ressu ja hänen kaksitasonsa (1971)
- Ressu lentäjäsankarina (1990)
- Ressu ja Punainen Paroni (2003, eri kuin 1969)
- Ressu lentäjä-ässä (2011)

Ressun lentoseikkailuja on toki eräissä muissakin Tenavat- kirjoissa, mutta niiden selvittäminen ei mahdu tähän tiiviste-artikkeliin.

Heikki Kauranne



Studia Aviation - Ilmailukirjallisuus-ilta

Suomen tasavallan 100-vuotisjuhlalumun keskellä myös Suomen Ilmailumuseo keskittyy Suomi100-ohjelmatarjontaan vuonna 2017. *Suomi lentää!* -kampanja tuo kotimaan taivaalle sekä kuumailmapallon (OH-FIN) että Kaivopuiston rantaan lentonäytöksen. Kaivopuiston lentonäytös (9.6.) on Suomen Ilmailumuseon järjestämä ilmailun suur tapahtuma, joka esittelee suomalaisen ilmailun historiaa, nykypäivää ja tulevaisuutta.

Vastauksena kevään ilmailukirjapäivän poisjääntiin tämän vuoden tapahtumatarjonnasta (ja saatuaan asiasta runsaasti palautetta!) Ilmailumuseo järjesti yhteistyössä Suomen Ilmailubibliografiayhdistyksen kanssa tapahtumaillan auditorioon torstaina 16. maaliskuuta klo 17–20.

Museon Studia Aviation -tapahtumasarjaan kuuluneessa Ilmailukirjallisuus-illassa otettiin tavoitteeksi käydä moniäänistä, kärjekästäkin keskustelua kotimaisen ilmailukirjan menneisyydestä, nykyisyydestä sekä tulevaisuuden haasteista ja mahdollisuuksista. Suunnittelu museon ja yhdistyksen edustajien (Kauranne ja Rautio) kanssa sujui mallikkaasti (eikä keskinäiseltä kehumiselta voine siis tänäkään tapahtuman puitteissa välttyä!).

Museo avaa sanaisen (ja kirjallisen) arkkunsa

Paikalle museon auditorioon oli tullut noin 50 lajityypistä kiinnostunutta alan harrastajaa ja ilmailusta kirjoittavaa. Valtaosa seurasi läpi koko kolmen tunnin ohjelman – moni keskusteluun aktiivisesti osallistui.

Ohjelma koostui aihepiiriin keskittyneistä alustuksista sekä paneelikeskusteluista. Alussa allekirjoittanut alusti museon roolia ilmailukirjallisuuden tallentajana, tutkijana, julkaisijana ja tietopalvelun pyrkimystä ilmailuinformaation jäsentäjänä asiakkaille. Kirjallisuuskokoelman luonteesta ja tehtävästä museotyössä kerrotaan enemmän Aerogrammin seuraavassa numerossa julkaistavassa artikkelissa.

Vaikka museo tallentaa kotimaisia ja ulkomaisia julkaisuita pääasiassa niiden sisältämän tiedon näkökulmasta, tunnustaa museo myös kirjallisuusharrastuksen (ilmailubibliofilian) yhdeksi ilmailuharrastuksen osa-alueeksi. Ruotsalaisista vaikutteista alkunsa saaneet 1980-luvulta lähtien museon tapahtumakalenterissa säännöllisesti olleet kirjallisuuspäivät ovat olleet keräilijöiden ja ilmailuhistoriasta kiinnostuneen väen

foorumi – ja säilyvät sellaisenaan toivottavasti tulevaisuudessakin.



Suomen Ilmailumuseon Tapio Juutinen kertoo museon roolista ilmailukirjallisuuden vaalijana. (Kuva Raimo Heikkinen).

Museo haluaa myös osallistua ilmailujulkaisujen määrittelyyn. Yksi julkaisutyyppi, pienpainatteet, olivat esillä sekä Heikki Kauranteen kokoamassa vitriininäyttelyssä että auditorion keskusteluissa. Pienpainate on julkaisuna lähes mahdoton määritellä. Se on kameleontti joka muuttaa muotoaan, yleensä julkaisun funktion perusteella. Formaattia omalla tahollaan pienpainatekokoelmaan tallentanut Kansalliskirjasto on yrittänyt määrittelyä omista lähtökohdistaan käsin: *"pienpainate on enemmänkin käsite kuin painatetyyppi, kuten kirja tai kausijulkaisu"*. Ilmailun saralla käsitteen piiriin menevät niin tapahtumaesitteet, lentoaikataulut kuin ohuet käyttöohjevihkotkin. Ilmailubibliografiayhdistys määrittelee pienpainatteen alle 50-sivuiseksi julkaisuksi. Aihe on Ilmailumuseolle relevantti vuonna 2017 *"Aeron siivin Eurooppaan"*-hankkeen myötä. Olemme inventoimassa, luetteloidmassa ja digitoimassa Finnairin pienpainatekokoelmaa saataville ulkoiseen verkkoon Finna-tietopalveluun.



Näyttelyyn oli koottu erityyppisiä julkaisuja ilmailun eri aihepiireistä ja eri aikakausilta. (Kuva Raimo Heikkinen).

Yhdistyksen kuulumisia ja keskustelua ilmailukirjan olemuksesta

Museon puheenvuoron jälkeen Ilmailubibliografia-yhdistyksen puheenjohtaja Jouko Rautio kertoi yhdistyksen toiminnasta, ilmailukirjallisuustietokannan tilanteesta ja yhdistyksen käyttämästä kolmiportaisesta asteikosta ilmailuosuuden määrittelemiseksi julkaisusta. Illan mittaan tietokannasta nousi yleisön keskuudesta muutamia kysymyksiä ja taisipa muutama uusi jäsenkin ilmoittautua mukaan yhdistyksen riveihin.

Raution johtamassa ensimmäisessä paneelikeskustelussa olivat mukana pitkän linjan keräilijät Jouni Halme, Kari Kandelberg, Kari Koski ja Juha Elonen. Keskustelun aiheena oli ilmailukirjallisuuden määrittely: Mistä puhumme kun keskustelemme ”ilmailukirjoista”? Keskustelu polveili Raution ohjaamana luontevasti eteenpäin ja säilyi vivahteikkaana ja moniäänisenä. Kuten arvata saattaa, ilmailukirjan määritelmästä ei päästy täyteen yksimielisyyteen; näkökulmia aiheeseen on lähes yhtä monta kuin ilmailukirjallisuuden keräilijöitä ja käyttäjiä. Bibliofilien keräilyssä kirjaimellisesti vain taivas on rajana: eri ilmailukirjakokoelman kartuttamisperiaatteita kuultiin lukuisia, osin ilmailun sisäiseen logiikkaan perustuvia, osin omiin intresseihin pohjautuvia.



Vasemmalta Jouni Halme, Kari Kandelberg, Kari Koski, Juha Elonen sekä Jouko Rautio.
(Kuva Raimo Heikkinen).

Paitsi lentämisen yleinen tematiikka ja ilmailun lajit, yksi selkeä jakoperuste lajityypin sisällä voi olla myös ilma-aluksen tekniikka. Mielenpitoja jakoi muun muassa kysymys, kuuluvatko sotilaskoneiden asejärjestelmät ja niiden ohjekirjat ja kuvaukset (esimerkkinä Valtion Lentokonetehaan julkaisusarja) ilmailukirjallisuuden piiriin. Toisesta näkökulmasta hävittäjä on suunnittelultaan tarkoituksenmukainen aselavetti, mistä johtuen kysymys muuttaa kerta kaikkiaan merkitystään.

Paneelin osanottajilla oli sekä laadullisesti että määrällisesti toisistaan eroavia kokoelmia. Kun yhdellä panelistilla laajasti määritelty ilmailukirjan käsite ja oma kokoelma (150 hyllymetriä) korreloivat, toinen tunnustautui jo aiemmin siirtyneensä enemmänkin ”lukevaksi” ilmailukirjojen ystäväksi ilman perinpohjaista keräysintressiä.

Kun puhutaan ilmailusta, puhutaan myös päähenkilöistä eli ilmailijoista. Kenen tehtävän- tai työnkuvaan syventyvät kirjat ovat ilmailukirjoja? Paneelin puheenjohtajan Jouko Raution kysymys, kuuluvatko matkustamotyöntekijöistä kertovat kirjat ilmailukirjallisuuden piiriin, jokoikin mielipiteitä.

Antoisan keskustelun perusteella ilmailubibliofililit eivät suinkaan ole erakkoja tai juoksuhautoihin kaitautuneita alan harrastajia, vaan myös halua avata omia näkökulmia ja vaihtaa mielipiteitä löytyy. Jo käsiteltyjen foorumien lisäksi tosin kansainvälinen yhteydenpito ulkomaisiin ilmailubibliofiileihin ei ole ainakaan vielä järjestäytynyttä ja rajoittuu yksittäisiin kontakteihin harrastajien kesken.

Yleisö osallistui aktiivisesti keskusteluun ja kuulumme sekä kommentteja panelistien keskusteluun että muun muassa vinkkejä uusista paikoista hankkia ilmailukirjallisuutta. Tosiharrastajat ottavat totta kai jokaisen tiedonjyvän huomioon!

Numeroita ja käppyröitä: tilastollista erittelyä

Ennen kahvitaukoa yhdistyksen sihteeri Heikki Kauranne esitteli ilmailubibliografiatietokannasta koostamaansa määrällisesti ja laadullisesti vakuuttavaa статистиikkaa. Tietoiskussa tulivat esiin niin ilmailukirjallisuuden ilmestymistiheydet kuin erityyppiset sisältöerittelyt.

Kauranteen määrittelyn mukaan kotimaassa on ilmestynyt 1800-luvulta lähtien kaikkiaan noin 2000 ilmailukirjaa ensipainoksina (vuosittain uusia julkaisuita ilmestyy määrällisesti 20–40). Näistä noin 500–600 on määriteltävissä ilmailuhistoriallisiksi teoksiksi.

Sanat ”lentokone” ja ”ilmailu” ovat olleet yleisimmät käsitteet julkaisujen otsakkeissa, varmasti tieto joka ei auditorioyleisöä yllättänyt, esiintyyhän eritoten ensimmäinen sana sekä populaareissa julkaisuissa että etenkin lasten- ja nuortenkirjallisuudessa. ”Välttääkö siis näitä sanoja, mikäli haluatte erottaa julkaisunne muista”, hän kommentoi aivan aiheellisesti tilastotietoa. Lisää tilastollista erittelyä kuulemme varmasti (ja toivottavasti) tulevista *Aerogrammin* numeroista!

Ilmailukirjallisuuden aukot, lähteet ja tulevaisuus

Kahvitauon aikana yleisö kirjasi ylös muutamia kotimaisen ilmailukirjallisuuden aukkokohtia. Ilmailun kentän ollessa laaja myös esitykset kuvastavat aiheen moninaisuutta. Yhteenvetoja kaivataan ainakin Con-vair-liikennekonetyypistä, lentovarusteista ja -aseistuksesta, experimental-koneista ja sekä Kauhavan lentosotakoulun juhannusjuhlista. Allekirjoittanut nosti lisäksi esiin laajana aihepiirinä naisilmailun sekä lentoliikenteen vapauttamisen jälkeen syntyneen halpalentotoiminnan.

Illan toisessa keskustelupaneelissa pohdittiin kotimaisen ilmailukirjallisuuden aukkokohtia, kysymyksenasettelua ja tulevaisuutta; Mistä tulisi kirjoittaa ja mitä tutkia? Paneelin jäseninä olivat Jyrki Laukkanen, Jukka Piipponen, Harri Mustonen, Mikko Ylikangas ja Carl-Fredrik Geust. Puheenjohtajana toimi allekirjoittanut.

Kokemusta aihepiirin tutkimuksesta ja kirjoittamisesta löytyi siis yhteenlaskettuna satoja vuosia, Ylikankaan tultua mukaan oman luonnehdintansa mukaan genren ulkopuolisena jäsenenä (huolimatta viime vuonna julkaistusta *“Mainio pikku sota”* -kirjasta). Kaikki panelistit ovat edelleen aktiivisia kirjailijoita. Esimerkiksi Jyrki Laukkanella on työn alla tilaustyö, Suomen ilmavoimien 100-vuotisjuhlakirja. Osalla kirjoitustyö on kiinni sponsoroinnista: Harri Mustonen on hakemassa rahoitusta *“Pilvien Huimapää”*-tutkimuksen loppuun saattamiseksi.



Vasemmalta Tapio Juutinen, Jyrki Laukkanen, Jukka Piipponen, Harri Mustonen, Mikko Ylikangas sekä Carl-Fredrik Geust. (Kuva Raimo Heikkinen).

Ilmailutoimittaja Harri Mustonen nosti esiin siviili-ilmailun paitsioaseman kotimaisessa ilmailukirjallisuudessa. Statistiikka tukee hänen analyysiaän; vuosittain julkaistavista teoksista korkeintaan kolmasosa käsittelee sotilasilmailun ulkopuolista tematiikkaa, raja-aitojen tuki kaatuessa etenkin lentokenttäkirjojen ja henkilökuvausten tapauksessa.

Paitsi tutkimuksen aukkoja, puheenjohtaja tiedusteli myös lähteiden saavutettavuuden tilannetta ja valmiutta kritisoida olemassa olevaa tutkimusta arkistolähteiden perusteella. Ilmasodan alkuperäislähteitä tutkinut Jukka Piipponen huomautti löytäneensä lukuisia epätarkkuuksia aiemmasta ilmailukirjallisuudesta ja oikoneensa niitä omiin julkaisuihinsa.

Tässä yhteydessä itänaapurin asiakirja-arkistoihin perehtynyt Carl-Fredrik Geust toi ansiokkaasti esille Venäjällä 2000-luvulla tehdyn ilmasotatutkimuksen; paikalliset tutkijat käyttävät jo varsin osaavasti suomalaisia digitaalisia lähteitä ensimmäisen ja toisen maailmansodan aihepiirejä käsittelevissä teoksissaan.

Osaavatko kotimaiset ilmasodan tutkijat ottaa kahden eri osapuolen lähteistön huomioon vastaavalla tavalla? Epäilemättä yksi tutkimusta hidastanut tekijä on ollut ainakin tähän asti kielimuuri.

Kirjattakoon tässä yhteydessä, että allekirjoittanut ehdotti kansallisen ilmailuhistoriankirjoituksen historia-tutkimuksen aloittamista. Hankkeessa eriteltäisiin eri aikakausien tutkimuksen kerrostumat esiin analyytisesti. Etenkin toisen maailmansodan tutkimuksessa on operatiivisia tapahtumia kuvattu jo kolmen tutkijasukupolven toimesta, tulkintojen muututtua käytettyjen lähteistöjen ja niistä tehtyjen tulkintojen mukaan. Kansallinen ilmailuhistorian aihepankki ei ideana saanut panelisteilta suurta kannatusta. *“Tutkijat kyllä osaavat löytää avoimet aihealueet”*, Mikko Ylikangas kommentoi.

Entä lähteistön käyttöluvat sotilasmateriaalien osalta, määritteleeän Arkistolaitos hyvinkin tiukasti suojaa-aikoja esimerkiksi MiG-hävittäjien järjestelmäkuvauksille? Jyrki Laukkanen on pohjustanut kirjailijauraansa jo aktiiviuransa aikana keräämällä dataa ja lähteitä konetyypeistä ja koelentokulttuurista. *“Minulla on paremmat lähteet aihepiiriin kuin Kansallisarkistolla”*, Laukkanen huvitti yleisöä.

Aiheita siis riittää ja lähteistöäkin on saatavilla, digitoituakin enenevässä määrin. Entä täytyykö ilmailukirjan myydä ja maksaa itsensä takaisin? Mikko Ylikangas, joka on saanut Suomen tietokirjailijat ry:n tukea *“Mainio pikku sota”*-kirjalleen, kannusti kirjailijoita hakemaan rohkeasti ulkopuolista rahoitusta projekteilleen. Jukka Piipponen säesti kertoen, että vaatimattomatkin apurahat ovat auttaneet hankkeiden läpivientiä.

Nyky aika mahdollistaa ilmailukirjojen saannin yleisölle varsin vaivattomasti. Uusin suunta julkaisutyypeissä ovat omakustanteet, jotka edustavat uusista kir-

joista jo käytännössä kolmasosaa.

Tapahtumassa yritettiin myös virittää keskustelua E-kirjasta, mutta aihepiirin puinti keräilijöiden toimesta jäi tällä erää tuonemmaksi. Toivon mukaan saamme myös sähköisiä julkaisuita tulevien tapahtumien vitriininäyttelyihin!

Vuoden Ilmailukirja ja tilaisuuden päätös

Tilaisuuden viimeiseksi ohjelmanumeroksi oli säästetty ehkä se monen osallistujan eniten jännittämä osuus, Vuoden 2016 Ilmailukirja -palkinnon julkistus. Vuoden 2015 palkinto julkistettiin Ilmailumuseolla kevään 2016 kirjallisuuspäivän yhteydessä, ja nyt Studia Aviation mahdollisti toimivat puitteet tittelin jakamiselle. Palkitsemisesta ja Vuoden Ilmailukirjasta enemmän erillisessä artikkelissa tässä *Aerogrammin* numerossa.

Ilmailumuseo näkee vuosittain jaettavan tunnustuksen tukevan kirjallisuuden lajityypin asemaa osana isompaa julkaisukenttää. Lisäksi ilmailukirjallisuuden piiristä on – mediassa paikoin olleiden arvosteluiden, kahvipöytäkeskusteluiden ja myyntikäyrien lisäksi – puuttunut indikaattoreita mitata ilmailukirjan ansiokkuutta aihepiirin julkaisuna.

Vähäinen juttu pienestä painotuotteesta, osa 6

Tällä kertaa tässä juttusarjassa kurkistetaan itsenäisen Suomen ilmailulainsäädännön alkuvaiheisiin.

Suomen ensimmäinen ilmailuasetus (N:o 118) annettiin 13.09.1918 ja sen tarkoituksena oli asettaa kaikki maassa tapahtuva lentotoiminta Suomen armeijan Yleisesikunnan valvontaan. Niinpä lentokoneita sai rakentaa, tuoda maahan, viedä maasta, myydä tai hankkia vain saatuaan luvan Yleisesikunnalta, joka myös valvoi lentokoneiden teknistä kuntoa. Kaikenlaisen lentotoiminnan harjoittaminen ja lentopaikkojen perustaminen vaati luvan kyseiseltä instanssilta. Lentää saivat vain ne, joilla oli sotaväen lentokoulun päällikön myöntämä pätevyystodistus, ja koulutuksen tuli tapahtua juurikin tuossa kyseisessä koulussa. Sotatilanteen uhatessa tuli jokaisen lentovälineen omistajan luovuttaa koneensa armeijan käyttöön.

Nelisivuinen asetuslehdyykä on kooltaan hieman A4-arkkia pienempi. Kaksi ensimmäistä sivua käsittelevät ilmailuasetusta ja jälkimmäiset sivut asetusta valtakunnansisäisten lehtisähkösanomain vaihdosta.

Heikki Kauranne

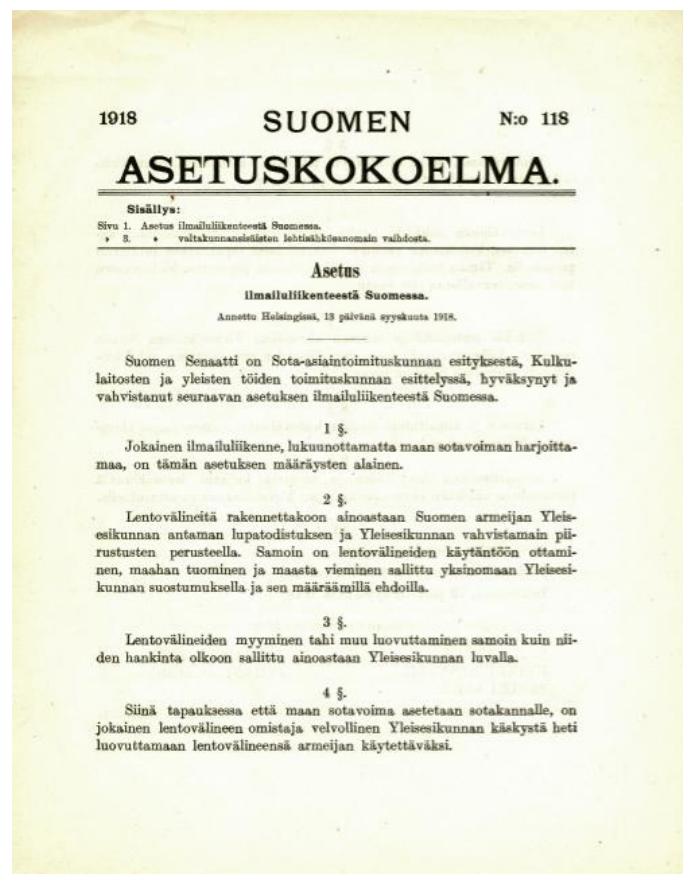
Yhdistyksen jäsenäänestyksessä julkaisut epäilemättä vertautuvat etupäässä toisiin samana vuonna ilmestyneisiin teoksiin, mutta pitkän linjan ilmailukirjallisuusharrastaja osaa epäilemättä sijoittaa kirjan myös osaksi laajempaa jatkumoa ja ehkäpä analysoida kirjaa myös suhteessa esimerkiksi sotahistorian- tai liikenteen alan julkaisuihin.

Toivomme, että yhdistys näkee myös tulevaisuudessa museon kirjallisuuspäivien tai tapahtumailtojen tarjoavan riittävät puitteet palkinnon julkistamiselle. Studia Aviation Ilmailukirjallisuus-ilta todisti nähdäkseni, että vastaavanlaiselle tapahtumalle voisi olla tilausta myös tulevaisuudessa, ehkä hivenen eri kysymyksenasettelusta liikkeelle lähtien.

PS. Aerogrammin lukijat ovat lämpimästi tervetulleita 11. marraskuuta 2017 järjestettävään syksyn ilmailukirjallisuuspäivään. Pöytävaraukset pyydetään hoitamaan normaaliin malliin etukäteen sopien.

Tapio Juutinen

Kirjoittaja on yksi tapahtuman järjestäjistä ja yksi Vuoden 2016 Ilmailukirja -palkituista



Ufoja ja kummituslentokoneita

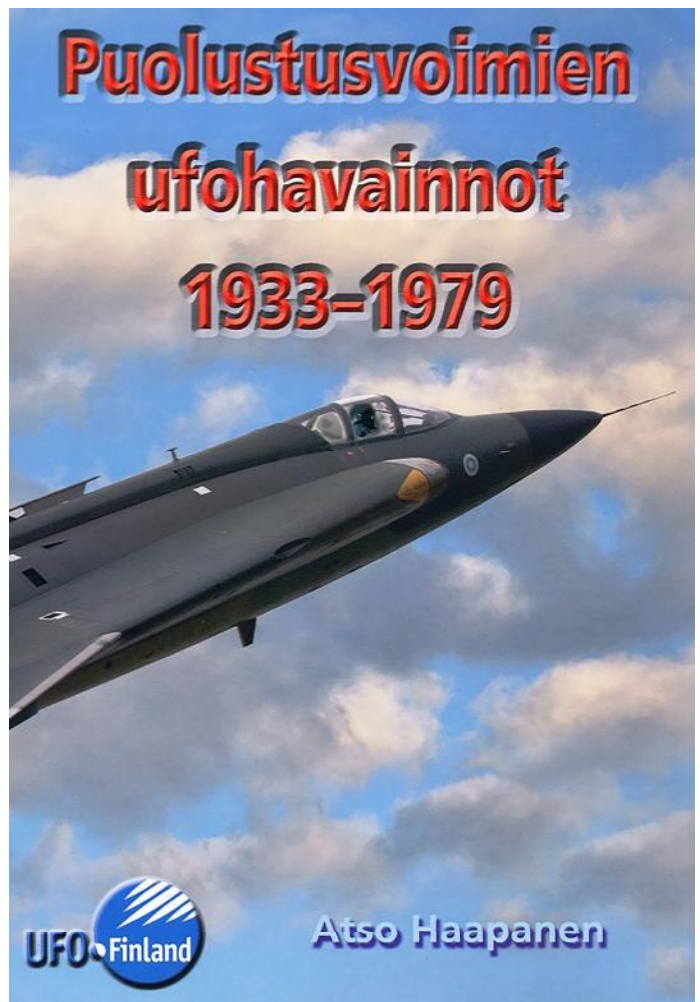
Atso Haapanen (s.1963) on porvoolainen sota- ja ilmailuhistorian aktiivinen harrastaja sekä varsin tuoteltias tämän kirjallisuuden alan kirjoittaja. Kirjailijan uran hän aloitti 1990-luvulla julkaisemalla kaksi kalastusaiheista kirjaa. 2000-luvulla hän on julkaisut 17 militaria-alan kirjaa, niin romaaneja kuin tietokirjojakin. SIB-tietokannasta löytyy 10 hänen teostaan.

Tässä artikkelissa tarkastellaan kahta samaan aihepiiriin liittyvää kirjaa, jotka ilmailullisesti sijoittuvat jonnekin alan reuna-alueelle. Aiheeseen Haapanen on törmännyt puolivahingossa tutkiessaan Ilmavoimien tutkatoimintaa 1960- ja 70-luvuilla. Esipuheessaan hän mainitsee, että ei koskaan uskonut kirjoittavansa kirjaa kysessä olevalta aihealueelta. Käsiinsä saama arkistomateriaali kuitenkin herätti kiinnostuksen ja hän päätti tutkia aihetta tarkemmin.

Molempien kirjojen kannesta löytyy kirjainyhdistelmä UFO. Tämä lyhenne tulee englanninkielisistä sanoista Unidentified Flying Object, suomeksi tunnistamaton lentävä kohde. Suomalaisissa kirjoituksissa object käännetään usein tässä yhteydessä virheellisesti esineeksi. Lyhenne juontaa juurensa USA:n ilmavoimien vuonna 1953 julkaisemasta sisäiseen käyttöön tarkoitettuun menettelyohjeesta ufo-havainnointia varten. Ufoja on havaittu läpi ihmiskunnan historian ja useimmissa tapauksissa kyseessä on selittämättömät taivaan valoilmiot. Toisen maailmansodan aikana amerikkalaislentäjät kutsuivat näitä nimellä foo fighters. Foo-sana on amerikkalaista sotilasslangia, jonka alkuperästä ei ole varmaa tietoa. Yhden selityksen mukaan sana on peräisin 1930-luvun sarjakuvasta *“Smokey Stover – The Foo Fighter”* (Suomessa nimellä *“Pekka Pikanen”*). Taustana olisi ranskankielen tulta merkitsevä sana feu.

Ufoihin liitetään usein myös käsite ”lentävä lautanen”. Kyseistä nimitystä (engl. flying saucer) käytti ensimmäisenä vuonna 1947 amerikkalainen Kenneth Arnold, joka pienkoneellaan lentäessään oli havainnut ilmassa yhdeksän erittäin nopeasti lentävää pyöreää ilma-alusta. Nimitys vakiintui myös mediavälineiden käyttöön. Tästä uutisesta voidaan katsoa alkaneeksi lähes koko 50-luvun jatkunut ufohysteria. Vain kaksi viikkoa Arnoldin tapauksesta sattui legendaksi paisunut Roswellin tapaus. Jotkut mieltävät lentävät lautaset myös mahdollisesti Maan ulkopuolelta tuleviksi, mutta tämä katsontakanta on Haapasen kirjoissa rajattu ilmiön tarkastelualueen ulkopuolelle. Tämän sektorin kirjallisuutta on julkaistu maailmalla kilometritolkulla.

Kirjoista ensimmäinen, *“Puolustusvoimien ufohavainnot 1933–1979”* ilmestyi vuonna 2009 UFO-Finland ry:n kustantamana. Kyseisen yhdistyksen tarkoituksena on tutkia ihmisten kertomuksia ufoilmiöön luokiteltavista kokemuksista ja havainnoista sekä edistää ufoilmiön tieteellistä tutkimusta. Takakannen teksti alkaa lauseella *“Katselet parhaillaan kirjaa, jota ei yleisen käsityksen mukaan voi olla olemassa”*. Kirjan julkistaminen uutisoitiin useissa Euroopan maissa sekä myös Venäjällä ja Yhdysvalloissa. Suomessa havaituista ufoista on toki julkaistu kirjoja ennenkin, mutta ensikertaa käytössä on ollut Puolustusvoimien virallisia tutkimusraportteja. Puolustusvoimien omien havaintojen lisäksi kirja sisältää myös Rajavartiolaitoksen, siviililentäjien, lennonjohdon sekä ihan tavallisten kansalaisten tekemiä havainnointia.



Kirjassa kerrotut tapaukset ulottuvat siis vain vuoteen 1979, koska Puolustusvoimien asiakirjoilla on pääsääntöisesti 25 vuoden salausaika, eikä tätä uudempiä asiakirjoja ole päätyntä Kansallisarkistoon julkisesti saataville. Lisäksi kirjailija on varma, että näitäkin asiakirjoja on muokattu ennen niiden julkistamista. Kirjassa esitetyt tapaukset esitetään ajallisessa havaintojärjestyksessä jokainen vuosi omana lukunaan. En-

simmäinen osuus kattaa vuodet 1933–1946 ja toinen vuodet 1959–1979. Väliin jäävänä aikana virallisesti raportoituja ufo-havaintoja ei ole tullut julki. Jokaisesta esiin tulleesta tapauksesta on varsin lyhyt selostus sekä selitys havainnolle, mikäli sellainen on löytynyt. Joihinkin tapauksiin tarjotaan joko Puolustusvoimien tai kirjan tekijän omaa mahdollista selitystä, mutta monet jäävät myös selittämättömäksi. Kirjassa esitettyjen tapausten lähdetietoina toimivat suurimmaksi osaksi entisen Sota-arkiston asiakirjat, mutta mukana on myös tapauksia, joista ei löydy lainkaan julkisia asiakirjoja. Yksi tällainen on vuonna 1969 Porin lentokentän yläpuolella havaitut seitsemän keltaista pallomaista kohdetta. Ilmavoimien Fouga Magister-koneen lähestyessä niitä olivat kohteet asettuneet muodostelmaan ja lähteneet nopeasti kiihtyvällä vauhdilla kohti pohjoista. Samalla minuutilla kohteet havaittiin jo Vaasassa, noin 200 km pohjoisempänä. Kohteista saatiin myös tutkahavainto. Ovatko viralliset tiedot tapauksesta nyt yli 40 vuotta myöhemmin yhä salaisia vai ovatko ne kokonaan hävitetty?

Kirjasta löytyy yllätyksekseni myös yksi omalle kohdalleni sattunut tapaus, jolle tarjotaan myös selitystä (sivu 142). Vuonna 1969 asuimme kerrostalon neljännessä kerroksessa Kaarinassa. Keittiön ikkunasta oli suora näköyhteys kolmen kilometrin päässä olevaan Kuusiston linkkimastoon (korkeus 319 m. Joku vuosi sitten joku kaveri päätti suorittaa mastosta laskuvarjolla niin kutsutun base-hypyn, luvattoman sellaisen. Varjo kuitenkin takertui yhteen maston tukivaijereista ja kaveri jäi siihen killumaan kuin joulukuusenkoriste). Eräänä maaliskuun iltana ilmestyi maston vasemmalle puolelle ikään kuin hyvin kirkas tähti, joka pikkuhiljaa siirtyi vaakatasossa oikealle puolelle kadoten muutaman minuutin päästä. Muistan isäni ja veljeni kanssa ihmetelleeni kyseistä ilmiötä. Kirjassa kerrotaan Ilmavoimien arvelleen sitä satelliitiksi tai kantoraketin osaksi. Itse pidän jälkimmäistä todennäköisempänä ja osan pudonneen jonnekin keskelle Itämeren. Havainto todistaa myös itselleni sen, että kaikki ei aina ole sitä miltä näyttää. Vaikka tuolloin meistä näytti siltä, että valo liikkui linkin vierestä, todellinen etäisyys on varmasti jotain luokkaa 500 kilometriä tai enemmän.

Useille kerrotuille tapauksille löytyy myös yhteisiä nimittäjiä. Havainto sijoittuu Pohjois-Suomeen itärajan tuntumaan tai sen suuntaan ja yöaikaan talvella. Yksi usein toistuva nimi on myös Kaamasen tutka-asema. Näistä kukin lukija tehköön omat johtopäätöksensä. Ja kun tuo pohjoinen tuli mainittua, täytyy nostaa esiin eräs seikka, josta Hannu Valtonen kirjassaan *“Lapin lentokoneenhylyt”* mainitsee seuraavaa: *“Näyttäisi olevan niin, että erään pohjoisen heimon,*

joka ainakin osittain saa elantonsa erästä puolivilliä eläintä hoitamalla, tapoihin kuuluu kertoa sellaista, minkä olettaa olevan kuulijasta mielenkiintoista. Ilmeisesti tapahtuu myös eläytymistä itse kerrontaan, niin, että se tuntuu itsestään todelta ja tapahtuneelta – toden ja tarun raja hämärtyy”.

Toinen samaa aihetta käsittelevä kirja nimeltä *“Kummituslennot – vakoilijoita vai ufoja”* ilmestyi vuonna 2015, sekin UFO-Finland ry:n kustantamana.



Mitä olivat kyseiset kummituslennot? 1930-luvulla tehtiin maamme ilmatilassa suuri määrä selittämättömiä ääni- ja näköhavaintoja etupäässä maan pohjois- ja itäosissa. Tapauksia on varmasti ollut useita satoja, mutta vain pieni osa on päätynyt viranomaisille asti. Esimerkiksi ajalla 14.12.1933–19.2.1934 viranomaiset laskivat 112 kummituslentotapausta. Kaikista ei ole säilynyt tai tehty tutkimusraporttia. Nämä havainnot olivat laajasti esillä sanomalehdissä ja kansalaisten puheissa. Vastaavanlaisia havaintoja tehtiin myös Ruotsin ja Norjan pohjoisosissa. On selvää, kun ottaa huomioon tuolloisen maailmanpoliittisen tilanteen, niin valtiot varmasti suorittivat vakoilulentoja toistensa alueelle. Ilmavalvontaa ei juuri ollut tutkista puhumattakaan, joten ilmatiedustelua sai tehdä täysin rauhassa. Koneet myös poikkesivat tavanomaisista lentokoneista. Niissä oli usein maahan suunnattuja valonheittimiä, ne lensivät huonollakin säällä eikä niissä

ollut tunnuksia. Koneille ei tietävästi sattunut koskaan onnettomuuksia. Joitakin koneiden laskutelineuksien jälkiä havaittiin. Näitä koneita alettiin kutsua kummituslentokoneiksi. (engl. ghost fliers). Tuolloin ei vielä tunnettu ufo-käsitettä. Osa havainnoista on varmasti ollut myös muita taivaan ääni- ja valoilmiöitä. Aikalaiset olettivat koneiden olevan venäläisiä vakoojia taikka salakuljettajia. Suomen viranomaiset tiedustelivat näistä myös Ruotsista sekä Norjasta ja heidän havaintonsa tukivat suomalaisten havaintoja. Asiaa tiedusteltiin myös Neuvostoliitosta, mutta siellä asiasta ei tiedetty mitään (olipa yllätys).

Jo edellisessä kirjassaan Haapanen uhrasi lähes puolet kirjasta näille kummituslennoille, käsitellen kuitenkin vain valoilmiötä. Ääni- ja näköhavainnot oli jätetty pois, koska ne viittasivat lähinnä lentokoneisiin, eivät niinkään ufoihin. Tähän kirjaan hän on kerännyt kaikki Ilmavoimien raportoimat kummituslennot sekä Etsivän keskuspoliisin (ValPon ja SuPon edeltäjä) arkistosta löytyneet tiedot.

Kirja on kirjoitettu täysin samalla metodilla ja formaatilla kuin edellinenkin. Havainnot kerrotaan havaintoajankohta järjestyksessä. Tapauksia on paljon ja niiden selostukset ovat varsin lyhyitä, joten kirja on varsin luettelomainen. Lisänä edelliseen kirjaan nähdä on valokuvia tuon ajan suomalaisista ja neuvos-

toliittolaisista lentokoneista. Ufoista ei valokuvia lie-
ne saatavilla.

Kummituslennot jäivät 1930-luvulla mysteereiksi. Joihinkin tapauksiin löytyy vastaus puheena olevasta kirjasta. Kaiken selvitystyön jälkeenkin Haapanen kuitenkin toteaa: *“Lopullista ja kaiken kattavaa vastausta kummituslentoihin tuskin löytyy edes Venäjän arkistoista”*.

Ufoista kiinnostuneen kannattaa tutustua myös Jyrki Laukkanen kirjaan *“Koelentäjän päiväkirjasta II”* (Koala 2016), josta löytyy usean sivun pituinen luku nimeltä *“Ufoja yötaivaalla”*. Ufot Laukkanen määrittelee seuraavasti: *“Ufoiksi luokitellaan selvin päin olevalle havainnoitsijalle tuntemattomat kohteet”*, ja jatkaa selityksellä: *“jotka pääsääntöisesti ovat lentokoneita, meteoreja, satelliitteja, laukaistuja raketteja, säähavaintopalloja, erilaisia valoilmiöitä ja pilviä”*.

Laukkanen kertoo viettäneensä ilmassa 17 500 tuntia 58 vuoden aikana, eikä ole koskaan havainnut yhtään ufoa. Tunnustaa kyllä omilla lentämisillään aiheutta-
neensa kaksi ufo-havaintoilmoitusta.

Jouni Halme

Eri- ja erillispainokset - Tietoa pienempinä paloina

Suomen Ilmailubibliografiayhdistyksen tietokannasta löytyy muutamia niin kutsuttuja eripainoksia tai erillispainoksia. Kansalliskirjaston määritelmää tulkiten tällainen teos on omaksi erilliseksi vihkokseen painettu julkaisu kirjoituksesta, joka on julkaistu myös jossain laajemmassa yhteydessä, tavallisesti joko kokoomateoksen tai kausijulkaisun osana.

Suomalaisen ilmailukirjallisuuden tunnetuin eripainos lienee *“Tiedon portaat”*-kirjasarjan 3. osassa ilmestyneestä *“Ilmailu”*-kirjoituksesta julkaistu erillispainos, joka ilmestyi samana vuonna kuin itse kirjasarjankin osa (1967). Eripainoksille tyypilliseen tapaan tuossa painotuotteessa ei ollut kansikuvaa, vain kirjoituksen nimi, tekijätiedot sekä tieto siitä, missä laajemmassa julkaisussa kirjoitus oli aiemmin ilmestynyt. Seuraavana vuonna sama erillispainos julkaistiin uudelleen painosnumeroa muuttamatta, mutta nyt erillispainos oli saanut kansikuvan. Tämän erillispainoksen kysyntä osoittautui niin suureksi, että WSOY julkaisi siitä vielä toisen painoksen vuonna 1971, nyt uudella painosnumerolla, mutta kansikuvaa muuttamatta.



Tavallisesti eripainokset jäävät kuitenkin vain yhteen painokseen, joiden ulkoasu on varsin pelkistetty.

Heikki Kauranne

Albin Ahrenbergin muistelmia - Suomestakin

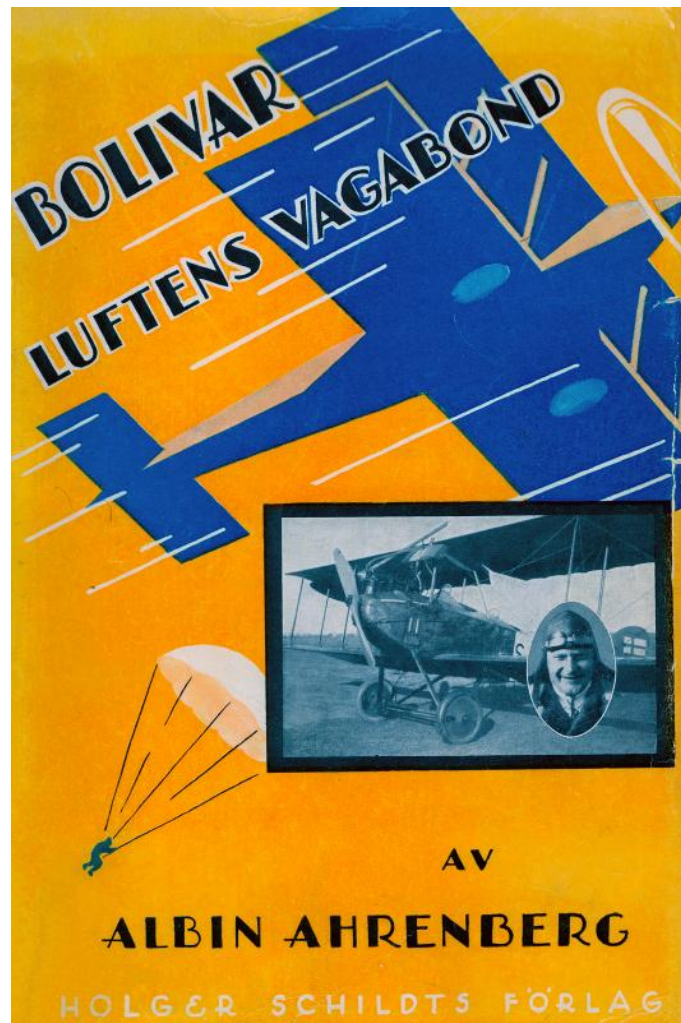
Tämä artikkeli poikkeaa Aerogrammin yleisestä linjasta esitellä erilaisia ilmailualan julkaisuja, sillä tämän kohteena on yksittäisen kirjan sijasta henkilö, tässä tapauksessa ruotsalainen lentäjä Albin Ahrenberg. Kirjallisuutta ei kuitenkaan unohdeta tässäkään artikkelissa, jonka tavoitteena on tarkastella Ahrenbergin yhteyksiä Suomeen kolmen eri kirjan kautta, jotka ovat Ahrenbergin kirjoittamat omaelämäkerralliset *“Bolivar; Luftens vagabond”* vuodelta 1931 ja *“Ett flygarliv”* vuodelta 1957 sekä Olav Gynnildin kirjoittama *“Seilas i storm”* vuodelta 2008. Viimeksi mainittu kertoo norjalaislentäjä Gidsken Jakobsenista, joka Suomessa tunnetaan V.L. Sääski II -koneen ainoana ulkomaalaisostajana.

Ensimmäisenä ilmestynyt *“Bolivar”* kertoo kirjoittajan lentokouluajoista, toiminnasta Svensk Lufttrafik AB:n palveluksessa sekä yrityksestä suorittaa Atlantinlento Amerikkaan AB Aerotransportin palveluksessa. Sivumääräisesti kirjan painopiste on kuitenkin Ahrenbergin Bolivariksi nimeämässä Nordiska Aviatikbolagetin Ruotsissa lisenssillä valmistetussa Albatros B.II -koneessa (S-ARAA), jolla Ahrenberg suoritti mainoslentoja ja jonka kanssa hän koki kaikenlaista. Reilut kaksi vuosikymmentä myöhemmin ilmestyneessä *“Ett flygarliv”*-kirjassa käydään läpi samoja tarinoita kuin *“Bolivarissakin”*, mutta osin laajemmin, minkä lisäksi kirjojen välinen pitkä ilmestymisväli on luonnollisesti tuottanut paljon uusiakin tarinoita. Gidsken Jakobsenista kertova kirja puolestaan tuo Ahrenbergistä ilmi muutamia piirteitä, joista tämä ei ole halunnut itse kertoa. Seuraavassa käydään läpi lähinnä edellä mainituista kirjoista poimittavissa olevia Suomi-yhteyksiä.

Ensikipinän lentämiseen Albin Ahrenberg sai nähtyään lentokoneen ensi kertaa vuonna 1913, jolloin hän palveli aliupseerina Ruotsin laivastossa. Lähempi tuttavuus lentämiseen onnistui kuitenkin vasta ensimmäisen maailmasodan päätyttyä, jolloin Ahrenberg haki ja pääsi laivaston lentokouluun Hagernäsiin tulakseen koulutetuksi aliupseeriohjaajaksi. Laivaston lentokoulu otti tuolloin ensiaskeleitaan, koulutettuja ohjaajia oli hyvin vähän ja niinpä kun Ahrenberg sai ohjaajatodistuksensa (ruotsalaisessa järjestelmässä numero 169) kesällä 1919, niin jo seuraavana talvena hän sai toimia lennonopettajana seuraavaksi koulutettavalle ohjaajapolvelle.

Syyskuussa 1920 Ahrenbergin ollessa laivaston tukikohdassa Karlskronassa sinne saapui luutnantti Raoul Thörnblad esittelemään laskuvarjoja ja niillä tehtäviä

hyppyjä. Halukkaiden ohjaajien ja tähystäjien joukosta arvottiin kolme, jotka pääsivät suorittamaan hypyn. Ahrenberg oli yksi näistä hyppääjistä ja hyppy sujui hyvin, vaikka hyppääjää vähän arveluttikin moinen toiminta. Hypyn jälkeen Ahrenbergille myönnettiin *“laskuvarjonkuljettajan”* todistus, jonka numero oli 7. Edellä mainittu Thörnbladhan oli jo ehtinyt käydä saman vuoden heinäkuussa käydä esittelemässä laskuvarjohyppyä Suomessakin tuolloin järjestetyn Ilmailuvoimien lentoviikon yhteydessä.



Elokuussa 1921 Ahrenberg otti lomaa laivastosta ja siirtyi paremman palkan sekä ulkomaille lentämismahdollisuuksien vuoksi Svensk Lufttrafik AB:n (SLAB) palvelukseen. Yhtiön kalustona oli yksi Junkers F.13 -kellukekone ja kaksi Savoia S.16 -lentovenettä, ja niistä Ahrenberg sai lennettäväkseen Savoian (S-IAF), jolla hänen tuli lentää reittiä Tukholma-Tallinna-Tukholma. Parin tunnin koelentojen jälkeen olikin jo vuorossa ensimmäinen lento Tallinnaan 26. elokuuta. Koneeseen lastattiin pari matkustajaa sekä postia ja matkamekaanikko. Lento sujui suuremmitta ongelmitta, mitä nyt matkustajat kastuivat startissa ja toinen heistä hukkasi samalla hattunsa. Koneen reitti Tukholmasta Tallinnaan kulki ilmeisesti nouda-

tellen Ahvenanmaan ja manner-Suomen saaristoa ja jostain Hangon itäpuolelta otettiin suunta kohti Tallinnaa. Syynä tähän oli se, että pakkolaskutapauksessa lasku saaristoon oli turvallisempi kuin lasku avomerelle vaimeamman merenkäynnin ja helpommin saatavilla olevan avun vuoksi.

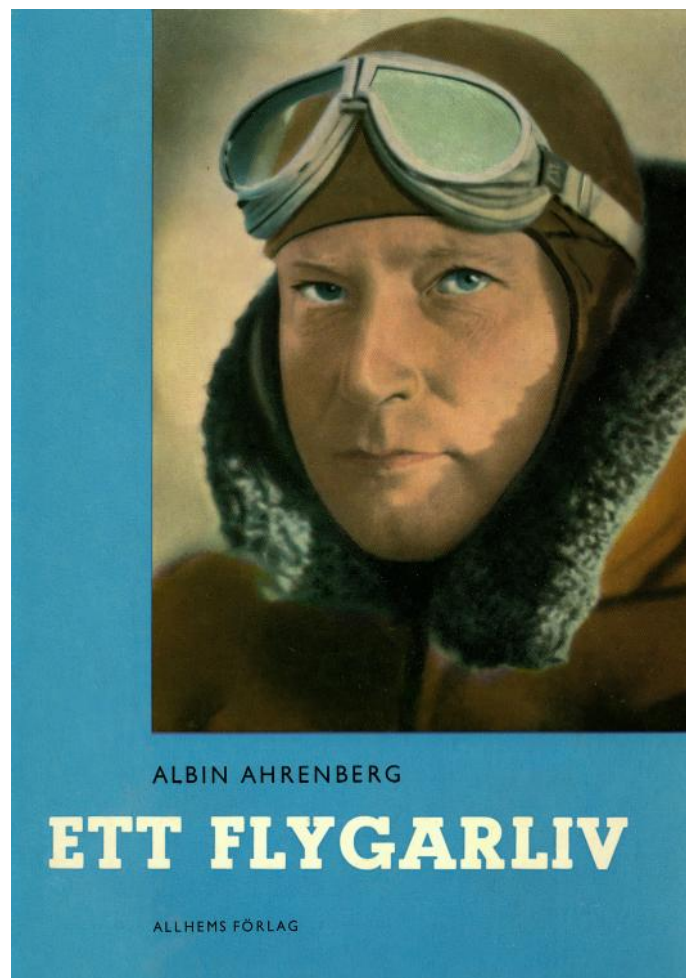
Paluulento, joka tehtiin ilman matkustajia, oli ongelmallisempi lähes myrskyksi luettavan kovan vastatuulen vuoksi, eivätkä vastoinikäymiset jääneet siihen, sillä koneen moottori rikkoutui koneen ollessa vielä kaukana Suomen saaristosta. Pohjoiseen käyvä tuuli painoi kuitenkin konetta sinnepäin. Korkeat aallot löivät koneen runkoon ja Ahrenberg lappoi runkoon tullutta vettä takaisin sinne mistä se oli tullutkin samalla, kun koneen mekaanikko Eriksson hyppi aaltojen mukaan koneen siiveltä toiselle yrittäen estää konetta kellahtamasta nurin aallokossa. Lopulta kone iskeytyi erään karin kylkeen, vaikka miehet yrittivät parhaansa mukaan kiertää karin ja päästä sen rauhallisemmalle puolelle. He saivat heitettyä koneessa olleen postin, muonapakkaukset, lääkelaatikon sekä hätäraketit karille ja pääsivät sinne itsekkin. Kone sen sijaan jauhautui kappaleiksi aaltojen paiskoessa sitä kalliota vasten.

Miehet eivät suuremmin hätäntyneet tilanteesta, sillä heillä oli kaikenlaisia tarvikkeita, joiden avulla saattoi pärjätä karilla jonkin aikaa ja kun sieltä vielä löytyi puutavaraakin, niin he saivat aikaan nuotion, jonka ääressä lämmitellä ja lämmittää ruokaa. Lisäksi he luottivat siihen, että Tukholmassa heitä alettaisiin kaivata ja etsinnät alkaisivat pian. Seuraavana päivänä karia lähestyi vene, jossa ollut kalastaja suhtautui karillaolijoihin aluksi epäluuloisesti arvellen heitä salakuljettajiksi, mutta kun hän näki lentokoneen hyllyn, niin epäluulot hälvenivät. Haaksirikkoiset pelastuivat siis nopeasti pulasta, pääsivät Tammisaareen, josta saivat käyttöönsä suuremman moottoriveneen, jolla kuljettivat Savoian rikkoutuneen moottorin Hankoon. Moottorin mukaan ottamisen tarkoituksena oli osoittaa, ettei sen vaurioituminen ollut heidän syytään. Hangossa he pyrkivät Ruotsin konsulin puolelle, mikä ei ollut aivan helppoa miesten likaisen ja epäilyttävän ulkomuodon vuoksi, mutta lopulta asiat selvisivät ja miehet pääsivät takaisin Tukholmaan. Moottorin mukaan ottaminen ei kuitenkaan osoittautunut järkeväksi teoksi lentoyhtiön kannalta, sillä vakuutusyhtiö kieltäytyi korvaamasta moottoria, koska se oli pelastettu, vaikkakin rikkoutuneena.

Tämän jälkeen Ahrenberg sai lennettäväkseen yhtiön toisen Savoian (S-IAE), jonka kanssa jouduttiin myös ongelmiinlennolla Tallinnasta Tukholmaan. Konekunnan ehdittyä Tammisaaren läheisyyteen he havaitsivat

moottorista tulevan paksua mustaa savua ja koneen peräsinten olevan öljyn mustaamia. Ahrenberg teki normaalin laskun Lappohjassa sijainneen vanhan venäläisen lentoaseman luokse. Ongelman syyksi paljastui murtunut öljyputki. Se paikattiin säilykepurkeista leikatuilla liuskoilla, jotka juotettiin kiinni pienellä määrällä tinaa ja käyttäen kolvina viisiäyristä ja juotospastana männynpihkaa. Kun paikkauksen päälle vielä kierrettiin useita kierroksia eristysnauhaa, niin matka saattoi jatkua ensin Maarianhaminaan, josta vielä samana päivänä jatkettiin Tukholmaan.

Ahrenbergillä oli enemmänkin ongelmia Savoia-koneiden kanssa, mutta koska ne tapahtumat eivät liity Suomeen, niin ne jäävät tämän artikkelin ulkopuolelle. Kuitenkin ilmeisesti vain neljä SLAB:n lentoa linjalla Tukholma-Tallinna-Tukholma tehtiin Savoia-koneilla ja loput yhtiön suorittamat lennot (20 kappaletta) tuolla linjalla tehtiin Junkers F.13 -koneella. Kertonee jotain kyseisten konetyyppien keskinäisestä luotettavuudesta.



Edellä kuvatuista ongelmatilanteista molemmat on kuvattu "Bolivar"-kirjassa, mutta "Ett flygarliv"-kirjassa niistä on vain ensimmäinen. Jälkimmäisestä kirjasta löytyy sen sijaan värikäs kertomus siitä, kuinka kolme AB Aerotransportin (ABA) Junkers F.13 -kellukekonetta päätyi pienen luodon rantaan Suomenlahden saaristossa. Vaikka kirjassa mainitaankin luodon

ja sen läheisen merialueen nimet, niin en ole onnistunut selvittämään tapahtumapaikkaa. Ehkäpä joku tämän lukijoista tietää asiasta enemmän? Itse arvelen alla mainitun Hoglandsfjärdenin tarkoittavan Dragsfjärdistä luoteeseen sijaitsevan Högland-nimisen saaren luona olevaa merialuetta ja Vinön olevan puolestaan tästä saaresta jonkin verran itään sijaitseva Viggskär-niminen luoto. Nimi Vinö kun saattaa olla ”palanut” Ahrenbergin muistiin tietyistä myöhemmin paljastuvista syistä.

Tapahtumat alkavat siitä, kun eräs Helsingistä Tukholmaan matkalla olleen ABA:n Junkers F.13 -koneen miehistö havaitsee yhtiön toisen samanlaisen koneen Vinö-nimisen luodon rannassa. Se kuvataan kallioluodoksi, jolla on jonkin verran pensaita ja iso kaksikerroksinen rakennus. Havainnon tehnyt konekunta laskeutuu selvittämään asiaa, mutta kone ajautuu vasten luotoa, jolloin siitä rikkoutuu siiveke. Tieto ongelmiin joutuneista koneista saadaan ABA:n tukikohtaan Tukholman Lindarängeniin, jossa lentoasemapäällikkönä toimiva Ahrenberg lähtee kolmannella Junkers F.13 -koneella auttamaan pulaan joutuneita. Hän laskeutuu Hoglandsfjärdenille, mutta pian sen jälkeen koneen moottori sammuu, eikä suostu käynnistymään uudelleen. Tuuli painaa konetta yhä kauemmas Vinöstä ja vaarana on ajautuminen vasten jotain toista karia, luotoa tai saarta. Paikalle saapuu kuitenkin purjein varustettu huvijahdi, jolla lentokone saadaan hinattua kohti Vinötä ja lopulta koneen moottorikin suostuu käynnistymään ja miehistö suuntaa koneen kohti muiden koneiden olinpaikkaa. Rantautuminen kuitenkin epäonnistuu ja kone osuu pyrstö edellä rantakallioon, minkä seurauksena toinen korkeusperäsin vaurioituu. Nyt on siis kolme korjausta kaipaavaa ABA:n Junkers F.13 -konetta yhden pienen suomalaisluodon rannassa.

Edellä mainitun huvijahdin miehistö saapuu luodolle selvittämään tilannetta ja lähtee sitten Ahrenbergin ohjeiden mukaan lähimpään puhelimeen ilmoittamaan tilanteesta sekä Helsinkiin että Tukholmaan. Heidän tulee lisäksi ilmoittaa Tukholmaan, että siellä olevan Oy Aero Ab:n Junkers F.13 -koneen on seuraavana aamuna Helsinkiin startatessaan otettava mukaansa yksi Junkersin korkeusperäsin ja tuotava se luodolle. Tämän jälkeen Ahrenberg aloittaa matkustajista huolehtimisen, jotka eivät ole tilanteesta milläänsäkään. Luodon isossa rakennuksessa majaileva asukas, Vinön kuninkaaksi kutsuttu mies oli tarjonnut heille kirsikkabrandya, joka oli jonkinlaista pirtun ja marjamehun sekoitusta. Pian paikalle saapuu purjeveneellä kaksi herraa, jotka asuinrakennuksessa pistäytyttyään poistuvat luodolta mukanaan peltilekkerit. Saaren kunigas kertoo Ahrenbergille, että herrat olivat eräs nimis-

mies ja maisteri N. N. Turusta, jotka tulivat hakemaan hieman merivettä, kun se oli päässyt heiltä loppumaan.

Kuninkaan talossa vietetyn rattoisen illan jälkeen koitti seuraava päivä ja sen myötä paikalle saapui myös Gunnar Lihrin ohjaama Junkers F.13 mukanaan tilattu korkeusperäsin. Kun se oli saatu paikalleen ja koneiden moottoreissa olleet ongelmat oli poistettu, niin kaksi konetta oli täysin kunnossa ja ainoastaan yhden, eli siivekerikon kärsineen koneen lentokelpoisuus oli arveluttava. Siksi matkustajat sijoitettiin kunnossa oleviin koneisiin ja Ahrenberg lensi siivekerikkoisen koneen tyhjänä Tukholmaan. Lennon aikana siiveke vaurioitui ilmavirran vääntämänä enemmän, mutta perille kuitenkin päästiin.

”*Ett flygarliv*”-kirjan Suomi-yhteydet eivät pääty vielä tähän, sillä kirjassa kerrotaan menetelmästä, jolla raskaasti kuormatut Suomeen matkalla olleet Junkerskellukekoneet saatiin ilmaan. Mikäli tuuli Lindarängenin tukikohdan edustalla oli liian heikko koneiden ilmaan saamiseksi, niin tällöin käytettiin apuna toista konetta, joka ajoi starttaavan koneen edellä tuottaen ”vastatuulta” starttaavalle raskaasti kuormatulle koneelle. Tämä starttiavustustapa oli käytössä myös Suomen ilmailuvoimissa ainakin I.V.L. A 22. Hansa-koneiden yhteydessä. Mikäli raskaasti kuormattua konetta ei siltikään saatu ilmaan, niin Suomeen lähtevän koneen kuorma jaettiin kahteen koneeseen, jotka molemmat lensivät sitten Söderarmiin, joka on majakkasaari noin 15 kilometriä Kapellskäristä itään. Siellä merivesi oli suolaisempaa kuin Lindarängenisessä ja siellä myös yleensä tuuli, joten starttaaminen oli helpompaa. Koko lasti siirrettiin nyt yhteen koneeseen ja tarvittaessa toinen kone tuotti sille startissa ”vastatuulta” ellei se muuten päässyt ilmaan.

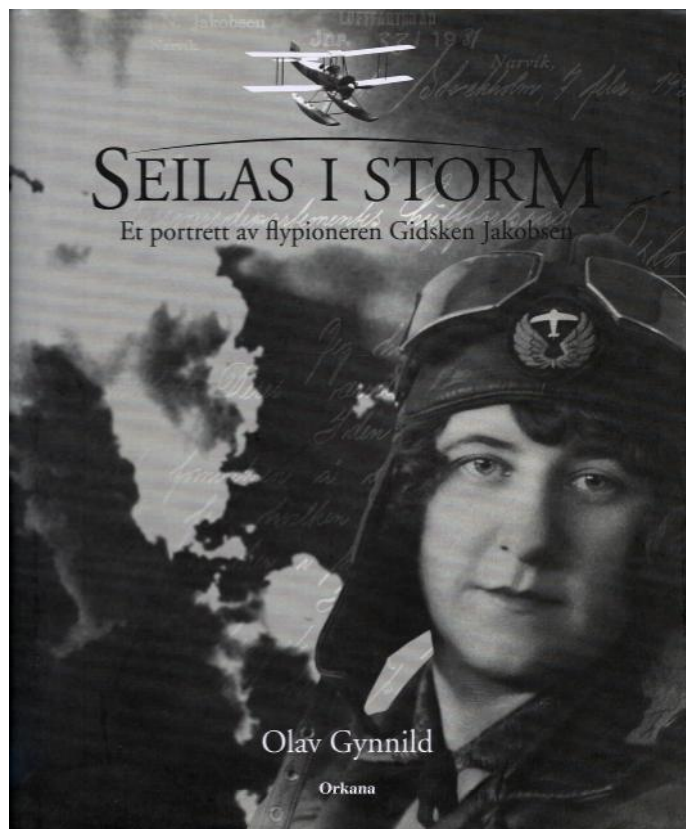
Kirjan viimeisenä Suomeen liittyvänä tarinana on pit-



kä kertomus Grönlantiin suunnatusta lennosta, jonka tarkoituksena oli paikallistaa ja pelastaa siellä oleva englantilainen tutkimusmatkailija Augustine Courtauld. Pyyntö tähän oli tullut Britannian Air Ministryltä. ABA päätti lähettää matkaan yhden koneen ja sen ohjaajaksi saatiin Albin Ahrenberg, jolla oli takajakatuksena suorittaa samassa yhteydessä Atlantinlento Amerikkaan asti. Se ei kuitenkaan toteutunut, mutta Courtauld sen sijaan löytyi, joten lennon tavoite saavutettiin. Mitä tekemistä tällä kertomuksella on sitten Suomen kanssa? No, koneena tällä matkalla oli Junkers F.13, jonka tunnus oli SE-ACK. Senhän me suomalaiset tunnumme paremmin tunnuksella OH-SUO, kun se talvisodan aikaan oli ruotsalaisen vapaaehtoislentolaivue F.19:n käytössä, tai tunnuksella JU-120, jolla se myöhemmin oli Ilmavoimien käytössä. Koneen moottori oli tosin tuon Grönlannin lennon jälkeen vaihtunut rivimoottorista tähtimoottoriksi ennen koneen Suomeen päättymistä.

Lopuksi vielä muutamia väärän puun kautta olevia Ahrenbergin ja Suomen välisiä yhteyksiä, jotka löytyvät Gidsken Jakobsenista kertovasta *“Seilas i storm”*-kirjasta. Gidsken oli saanut lentokärpäsen pureman nähtyään lentokoneen (AB Flygindustrin Junkers G.24, S-AABG) kotipaikkakuntansa Narvikin satamassa kesällä 1928, jolloin se osallistui ilma-laiva *“Italian”* ja sen miehistön pelastustehtävään. Lentämisestä innostunut Jakobsen halusi lentäjäksi, mutta Norjassa naisen ei ollut mahdollista saada ohjaajakoulutusta. Niinpä hän hakeutui vuoden 1929 alussa Ruotsiin Tukholman pohjoispuolella olevaan Aero-Materiel AB ohjaajakouluun, jonka omistivat ABA:n johtaja Carl Florman ja hänen veljensä Adrian, ja jonka johtajana toimi Albin Ahrenberg. Kirjassa lainataan Ralph Herrmannsin Carl Gustaf von Rosenista kirjoittamaa elämäkertakirjaa, jonka mukaan Ahrenberg oli mies, joka ei koskaan kieltäytynyt lasillisesta. Tosin Ahrenberg ei ole ainoa, jolle kirja sanoo viinan maistuneen, kirjassa pikemminkin todetaan lentäjien olleen yleisesti sellaisen ammattiryhmän, joka joi paljon.

Jakobsenin ollessa lentokoulussa siellä vieraili suomalaisen Sääski Oy:n edustajia markkinoimassa omaa Sääski-konetta. Jakobsen, joka oli jo etsinyt itselleen omaa konetta, mutta ei ollut vielä löytänyt hinnaltaan sopivaa, kiinnostui Sääskestä ja matkusti jo saman vuoden kesällä Suomeen opetellakseen vesilentämis-taidon Sääski-lentokoulussa. Sen jälkeen hän osti itselleen V.L. Sääski II -koneen, joka Norjassa lensi tunnuksella N.40 ja nimellä *“Måsen”*. Koneen kohtalo Norjassa ei ollut onnellisin mahdollinen johtuen osin epäonnesta, mutta paljolti myös Jakobsenista itsestään. Tämän seurauksena Jakobsenin ja Ahrenber-



gin tiet kohtasivat vielä kerran, kun Jakobsen pyytää Ahrenbergiä tulemaan Ruotsista ja auttamaan koneen siirrossa eteläisestä Norjasta Narvikiin.

Tämän enempää ei tämän artikkelin yhteydessä ole syytä käsitellä Gidsken Jakobsenista kertovaa kirjaa, sillä se on oman artikkelinsa arvoinen. Se kun sisältää paljon mielenkiintoista tietoa sekä kuvia niin Jakobsenista kuin hänen koneestaan *“Måsenista”* puhumattakaan ennen julkistamattomista tiedoista ja kuvista, jotka liittyvät suomalaislentäjiin Ville Leppänen, Wäinö Bremer ja Georg Jäderholm. Pienenä *“sensaatiolehtityylisenä”* houkuttimena mainittakoon Jakobsenin ja Leppäsen välinen kihloissaolo vuonna 1930.

Edellä on käyty läpi vain Ahrenbergin teoksissa olevia Suomeen liittyviä tarinoita. Niiden lisäksi kirjoissa on paljon mielenkiintoisia kertomuksia ruotsalaisen sotilas- ja siviili-ilmailun ensivuosisikymmenistä.

Ahrenbergin ruotsinkielisiä teoksia näkee silloin tällöin suomalaisantikvariaateissa, ja erityisesti *“Bolivar”* tuntuu olevan melko yleinen meilläkin päin. Sen sijaan norjankielisen Gidsken Jakobsenista kertovan kirjan joutunee hankkimaan ulkomailta, niitä kun ei tietääkseni ole kovin montaa ollut Suomessa myynnissä. Kirjat eivät ole hinnalla pilattuja, ja mielenkiintoisten tarinoiden lisäksi lukija varmaankin arvostaa kirjojen runsasta ja suomalaiskirjoissa julkaisematon-ta kuvitusta.

Heikki Kauranne

Vuoden 2016 Ilmailukirja

**Antti Hyvärinen, Tapio Juutinen, Juha Klemetti-
nen, Kyösti Partonen:** *Kolmosten siivillä; DC-2- ja
DC-3-lentokoneet Suomessa.* Suomen Ilmailumuseo-
säätiö, 2016, sidottu, 272 s., kuvitettu, ISBN 978-
951-98492-2-5.

Ilmailukirjallisuudessa Suomessa DC-3-tyypistä on kirjoitettu valitettavan vähän, erityisesti kattava kokonaisesitys on puuttunut, mutta ”*Kolmosten siivillä*”-kirjassa tämä puute korjataan upeasti. Laadukas teos äänestettiin SIBn jäsenten toimesta Vuoden 2016 Ilmailukirjaksi, ja on siten useille jäsenillemme tuttu, joten kovin yksityiskohtaista ja laajaa kirjareferaattia ei tarvinne lehtemme tehdä. Osalle porukkaamme teos on kuitenkin vielä outo, joten jokunen sana kirjasta on paikallaan.

Seuraavassa lyhyt kuvaus kirjan sisällöstä; katsaus Euroopan liikennelentämisen alkuun, Douglas Commercial 1, 2, ja 3 (DC-3) -tyyppien kehitys, rinnakkainen pommikone, sotilasversiot, ulkomainen valmistus (Japani, Neuvostoliitto), sodanjälkeinen kehitys, potkuriturbiini-versiot, DC-3 tekniikka, hankinta Suomeen, sodanajan käyttö, Finnair, Kar-Air, Ilmavoimat, museolentokoneet, onnettomuudet, ohjaajat, lentoemännät, mekaanikot, konekohtaiset historiikit ja englanninkielinen Summary. Paneutumisen perusteellisuudesta kertoo, että mukana on myös omat lukunsa Suomessa vierailleille koneille ja Aeron ostamille varaosakoneille!

Kirjalla oli useampia kirjoittajia, useat jo ennestään tuttuja omista kirjoistaan tai ”*Feeniks*”-lehden juttujen tekijöinä. Asiantuntemus näkyy tekstissä ja se on myös sujuvasanaista luettavaa, ei mitään puuduttavaa luetteloa. Perusteellisella tarkkuudella on silti käyty läpi isompia huoltoja ja laitemuutoksia, maalausten muuttamista ja myös osto-myynti-tapahtumia. Jokunen muistelokin höystää tekstiä. Ohjaamotyöskentelylle on oma lukunsa, samoin lentoemäntien työlle.

DC-2 ja DC-3-tyyppien kehityksestä lukija saa paljon yksityiskohtaista tietoa, varmaan pääosin useimmille uutta sellaista. Erityisenä isona plussana voinee pitää katsausta toisen maailmansodan jälkeen kehitettyihin versioihin; niistähän ei suomenkielisessä ilmailuhistoriallisessa kirjallisuudessa ole ollut juuri mitään.

Rinnakkaiskehityksenä 30-luvulla tullut Douglas Bomber-1 eli yleisemmin nimellä B-18 Bolo tunnettu oli pommikone, joka osallistui sotaan 1941-1942. Jatkokehitelmä B-23 jäi muutamaan kymmeneeseen kap-



paleeseen. Nämä vievät kaksi sivua kirjasta. Populaarikulttuurissa pidetään yleisesti yllä käsitystä, että B-18 oli lähinnä aseistettu DC-2. Esimerkiksi romaanissa ”*Indiana Jones and the Hollow Earth*” lennetään molemmilla tyypeillä (B-18 jopa ilmataistelussa); siviili DC-2-pilotti siirtyy tuosta vaan B-18-pommikoneen puikkoihin ja vielä toteaa erikseen, että ”kyseessä on käytännössä sama kone”. Mutta ”*Kolmosten siivillä*” mainitsee vain lyhyesti, että kyseessä oli eri kone-tyypit, jotka jakoivat samoja komponentteja. Tätä ei tarkenneta mitenkään, seikka jota voi pitää teokselle pienenä puutteena.

Kirjassa on runsaasti laite(piirikaavio)piirustuksia eri osakokonaisuuksista ja isomittakaavainen räjäytyskuvaa muistuttava piirustus, mutta puutteena voinee pitää sitä, ettei mukana ole sivun tai aukean kokoista koko koneen yksityiskohtaista läpileikkauspiirustusta. Sellaisiahan on nykyään tietokoneaikakaudella saatavilla kohtuullisen kätevästi. Tämän tyyppiseen teokseen cutaway olisi ollut paikallaan täydentämään runsasta teknillistä ja muutostöitä koskevaa tekstiä.

”*Kolmosten siivillä*”-kirjassa on erinomainen ja runsas valokuvitus, merkittävä osa värillisenä. Osa kuvis-

ta on tuttuja muista julkaisuista, mutta nämä ovat selvä vähemmistö; ilahduttavasti valtaosa on aiemmin julkaisemattomia. Muutamia kohokohdista mainittakoon seuraavat; sivulla 131 nähdään mustavalkokuva DC-3:sta peruskorjauksessa Helsingissä, asetelma ei jää paljon jälkeen ”räjäytyskuvasta” siipien, vakainten yms. ollessa irti, mutta rungon lähellä. Värikuva sivulla 70 omaa sekä Esson että Shellin tankkiautot yhtä aikaa DC-3:n edessä, ja toinen värillinen sivulla 255 esittää sekä Kar-Airin, Finnairin että Ilmavoimien yksilöitä nätiissä rivissä vierekkäin. Ihailkaapa siinä! Yksi plussa on, että kuvilla on myös englanninkieliset tekstit, joskin erikseen muutamalla teoksen lopussa olevalla sivulla. Ohjaajien yms. henkilökuvia on paljon mukana. Hienoja sivuprofiileja on neljän sivun verran, näistä kolme piirustusta kuvaa Airveteranin lentävää museokonetta. Profiilit on tehnyt Mika Jernfors. Vierailleista koneista löytyy värivalokuvassa niinkin eksoottinen epeli kuin Turkin ilmavoimien yksilö.

Edellä mainittujen muutaman puutteen lisäksi tästä loistavasta teoksesta löytyy jokunen pieni virhekin. Sivulla 90 mainitaan *Operation Market Garden* -sotatoimen olleen ”loppuvuodesta 1944”, kun ajankohta oli syyskuussa 1944. Ei siis ihan loppuvuotta. Englanninkielisessä Summaryssa todetaan Suomen ilmavoimien viimeisen DC-3-lennon tapahtuneen joulukuussa 1984, kun taas suomenkielisessä tekstissä mainitaan useita lentoja sen jälkeen, vielä 1986 lento museoon. DC-3:n potkuriturbiini-versioiden esittelyssä mainitaan kolmimoottorinen malli Conroy Tri-Turbo-Three, mutta ei puhuta kolmannen potkurin sijainnista. Esimerkiksi Islanderin 3-moottoriversiossa Trislanderissa yksi voimanlaite on sijoitettu sivuperäsimeen, joten asia mietitytti (Google paljastaa yhden moottorin olevan nokassa). Sivulla 106 nähdään USAF:in C-47 ja kokardein varustettu Ju 88 samassa kuvassa, muttei kerrota missä ne on kuvattu. Ilmavoimiemme DO-1 sai jonkun kirjallisuuden mukaan toiseksi moottorikseen venäläisen sotasaalislaitteen jo 1940, mutta ”*Kolmosten siivillä*” kertoo, että ne vaihdettiin neuvostoliittolaisiksi vasta 1942 ja molemmat kerralla? Oma asiantuntemukseni ei riitä

kommentoimaan tätä ristiriitaa. Nämä pienet virheet tai epäselvyydet eivät kuitenkaan olennaisesti vaikuta kirjan luettavuuteen tai uskottavuuteen, vaan lienevät lähinnä kauneusvirheitä laadukkaassa ja tärkeän aiheen yksityiskohtaisen tarkasti kattavassa teoksessa.

”*Kolmosten siivillä*” on kiinnostava kirja niille, jotka haluavat lukea suomalaisen ilmailuhistorian kovasta ytimestä, rauhan ja hiukan sodan ajankin puurtajista. Upeaa opusta voi suositella SIBn jäsenistölle yhdeksi perusteokseksi keräilijän kirjahyllyyn.

Vuoden 2016 Ilmailukirja julkistettiin maaliskuussa 2017 Suomen ilmailumuseolla pidetyssä ilmailukirjallisuusaiheisessa ”*Studia Aviation*” -seminaarissa, joka oli osa Suomi 100-juhlavuoden tapahtumia. SIBn puheenjohtajan ja sihteerin suorittama kunniakirjojen jako oli seminaarin viimeinen ohjelmanumero, ja torstaisen arki-illanmyöhäisestä ajankohdasta huolimatta paikalla oli yli 50 henkilöä.



Vasemmalta kustantajan edustajana kunniakirjan vastaanottanut Markku Kyyrönen sekä tekijäkaartin edustajat Antti Hyvärinen, Juha Klemettinen ja Tapio Juutinen. (Kuva Raimo Heikkinen).

(Eräillä nettisivuilla näkyi jälkeinpäin myös mainintoja äänestyksessä toiseksi tulleesta teoksesta. SIBn kanta on kuitenkin, että vain Vuoden Ilmailukirja julkistetaan, ei muiden teosten sijoituksia.)

Jouko Rautio

1. I.V.L. A 22. ”Hansa”.
2. Lappiin, Helga Nuorpuu: ”*Leena Lettipää lentää Lappiin*” (1947).
3. LLV.42, LLV.44, LLV.46 ja LLV.48 (myöh. lyhenteet LeLV ja PleLV).
4. Martti Merenmaa, (1930).
5. ”1/2 hullun päiväkirja; Mielikuvia vuosikymmenien varrelta” (1997) ja ”Sotavuodet taistelulentäjänä; Taisteluja taivaalla ja maan päällä sotalentäjänä ja yritysjohtajana sotien jälkeisessä Suomessa” (2006).

Vastaukset viiteen visaiseen kysymykseen