

Aerogrammi

Suomen Ilmailubibliografiayhdistys ry:n jäsenlehti



**Mustat projektit
Viikatemies siivellä
Ilmailukirjavuosi 2018
Finnairin Caravellet
ja muutakin**

2 / 2018

Aerogrammi

2018

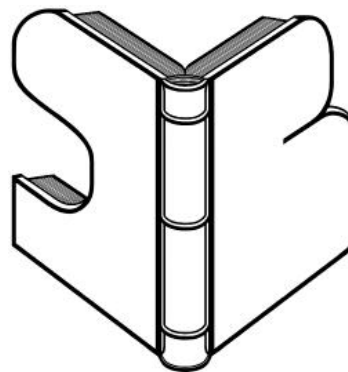
9. vuosikerta

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: Alkujaan Ilmailukoulun aliupseerikerhoksi maaliskuussa 1927 valmistunut rakennus Santahaminassa, sittemmin rakennus on ollut muussa käytössä. Kuvaan upotettu teos on Jarmo Niemisen ”*Santahamina; Sinivalkoinen saari*”-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
Kevään 2018 kirjatapahtumia	6
Vuosikokouksen 2018 asioita	7
Mustat projektit	8
Maan ympäri eli Ollin ja Onnin ilmamatka yli sata vuotta sitten	11
Viikatemies siivellä – Lentokonetehtaalla paukkuu	12
Vähäinen juttu pienestä painotuotteesta, osa 8	13
Ilmailukirjavuosi 2018	14
Turun ensimmäisten lentokenttien valmistelua	16
John Wegg ja Finnairin Caravellet	18

Päätoimittajan pöydältä

Vilkasta kirjavuotta odotellessa

Vaikka mistään hirmupakkasista ei alkuvuonna olekaan voinut puhua ainakaan täällä eteläisessä Suomessa, niin alkuvuosi on tuntunut viileähköltä ja vasta nyt aivan huhtikuun viime päivinä on ollut muutama lämpimämpi päivä. Toivottavasti tämä viileä alkuvuosi ei ennusta viileää kesää, vaan saataisiin vaihteeksi vähän pidempi hellekausi.

Kuten viime pääkirjoituksessa ounastelin ja kuten jäsenistölle jo kauan sitten ilmoitettiin, yhdistyksen hallitus päätti alhaisen äänestysaktiivisuuden vuoksi olla jakamatta Vuoden Ilmailukirja -kunniamainintaa vuodelle 2017. Tämä sai muutaman jäsenen kommentoimaan tapahtunutta sähköpostitse ja ehdottamaan muutoksia palkittavan teoksen valintaan. Kun myös yhdistyksen hallitus oli tullut samaan tulokseen, että valintamenettelyä oli muokattava, niin asiaa päätettiin käsitellä tulevassa vuosikokouksessa.

Yhdistyksen vuosikokous pidettiin huhtikuun alussa ja siitä on tässä lehdessä oma erillinen juttunsa, mutta selostettakoon sitä parilta osin myös tässä. Aloitetaan Vuoden Ilmailukirjasta, jonka valintamenettelyyn kokous päätti tehdä muutoksen, joka antaa yhdistyksen hallitukselle mahdollisuuden päättää kunniamaininnan jaosta siinä tapauksessa, ettei jäsenistön äänestysaktiivisuus yllä riittävälle tasolle. Tällöin hallituksella on mahdollisuus tulkita tilannetta sen mukaan, kuinka monta ääntä on annettu, miten ne ovat jakautuneet eri teosten kesken ja mikä on hallituksen oma näkemys vuoden aikana ilmestyneistä kirjoista ja niiden laadusta. Hallitus voi sitten joko päättää palkita jonkin teoksen kunniamaininnalla, jos se katsotaan sen arvoiseksi, tai jättää kunniamaininnan jakamatta siltä vuodelta, jos sen arvoista teosta ei katsota vuoden aikana ilmestyneen. Tavoitteena on siis varmistaa, että laadukkaat teokset palkitaan aina jäsenten äänestysaktiivisuudesta riippumatta. Joinain vuosina tällaisia teoksia voi toki olla useitakin, ja niiden välinen kilpailu voi olla äänestyksessä kovaakin, mutta kunniamaininta voidaan myöntää vain yhdelle. Jään mielenkiinnolla odottamaan millainen tulee olemaan tätä vuotta koskeva äänestys, sillä ainakin omasta mielestäni luvassa on hyvälaatuinen kirjavuosi. Toisaalla tässä lehdessä on Jouni Halmeen laatima artikkeli tänä vuonna luvassa olevista ilmailukirjoista, ja oletettavasti lista tulee olemaan jonkin verran pidempi, kunhan päästään vuoden loppupuolelle.

Toisena vuosikokouksesta esiin nostettavana asiana

on yhdistyksen tietokannan ja julkikuvan kehittäminen. Näitä tosin käsiteltiin vasta varsinaisen kokouksen ulkopuolella, ja niitä koskevasta keskustelusta löytyy tietoa tämän lehden vuosikokousartikkelista. Todettakoon tässä kuitenkin, että luvutat kehitystoimenpiteet pyritään suorittamaan niin pian kuin mahdollista, mutta niitä odottavien täytyy muistaa, että tässä yhdistyksessä kyseessä on harrastus- eikä ansio-toiminnasta. Asiat voivat siis tapahtua jopa nopeammin kuin jos tätä tehtäisiin ansaintamielellä.

Kesä kiireineen on tulossa, on tarjolla monenlaista kirja- ja ilmailutapahtumaa, joissa tulisi käydä. Eihän se mikään pakko tietenkään ole, mutta kun veri vetää ja jos vain aikataulut sallivat, niin onhan sen mentävä. Lista kesäkauden suurimmista potentiaalisista ilmailukirjatapahtumista löytyy tästä lehdestä. Niiden lisäksi eri puolilla maata järjestetään pienimuotoisempia kirjamyyntitapahtumia turuilla, toreilla ja kaikenlaisissa keräilytapahtumissa, joita niitäkin riittää runsaasti. Uhratkaapa siis päivä tai pari arvokkaista loma- tai eläkepäivistänne ja käykää noissa tapahtumissa. Osa kesän tapahtumista järjestetään sisätiloissa, joten sadepäivätkin saa kulumaan mukavissa merkeissä poissa kotinurkista.

Jos on vähänkään kiinnostunut Ilmavoimien tulevasta uudesta hävittäjästä, niin kesäkuun puolivälissä kannattaa suunnata Tikkakoskelle Ilmavoimien 100-vuotislonkka-äytökseen, jonne ovat luvassa kaikki harkittavana olevat konetyypit. Niiden lisäksi näytöksessä on esillä paljon muutakin mielenkiintoista, niin maassa kuin taivaallakin. Vaikka tämä tapahtuma onkin vuoden suurin lentotapahtuma tänä vuonna, niin muistakaa myös pienemmät lonkka-äytökset eri kentillä, älkääkä unohtako myöskään maamme ilmailumuseoita, joista osa on auki vain kesäaikaan.

Lopuksi tuttuun tyyliin suuret kiitokset tämänkertaisille kirjoittajille ja samalla kirjoittajiemme kantajoukon muodostaville Jouni Halmeelle ja Jouko Rautiolle. Kantajoukko tarvitsee kuitenkin tuekseen reserviä (eli teitä arvon jäsenet), joka astuu palvelukseen aina tarvittaessa. Laittakaapa siis näppäimistöt rapisemaan ja juttua tulemaan!

Vilkasta ilmailu- & kirjakesää toivotellen,
Heikki Kauranne
sihteeri
päätoimittaja oto

Puheenjohtajalta

Arvoisat Ilmailubibliografiayhdistyksen jäsenet,

Ilmailukirjallisuus Suomessa oli ehkä aavistuksen verran vähemmän antoisaa viime vuonna kuin mone-na edeltäneenä, ja näinpä myöskään yhdistyksemme jäsenistö ei äänestänyt aktiivisesti Vuoden 2017 Ilmailukirjaa. Vai oliko pienen äänestysprosentin syynä jäsenten omat kiireet tai menot? Niin tai näin, tänä keväänä emme jakaneet VI-kunniamainintaa ollenkaan, kuten palkintoa koskeva säännöstömme määräsi. Yhdistyksemme hallitus kuitenkin koki tilanteen hiukan hankalaksi, ja niinpä maaliskuisessa vuosikokouksessamme säännöstöä hiukan korjattiin. Uuden täydennyksen mukaan äänestysprosentin jäädessä pieneksi SIB-hallitus voi päättää palkittavan teoksen, tahi jättää VI-maininnan kokonaan jakamatta (jäsenäänestyksen tulos siis kuitenkin menee edelle, mikäli äänestäjiä on tarpeeksi). Ensijainen syy tähän muutokseen oli huoli siitä, että peräkkäisinä vuosina prosentti jää ”sille hilkulle” ja palkinto siksi jakamatta. Näin saadaan ainakin VI-perinteen jatkuvuus turvattua. Ilahduttavaa oli havaita ennen kokoustamme, kuinka jäsenistöltä tuli kommenttia ja ehdotuksia Vuoden Ilmailukirja -kunniamaininnan valinnan suhteen; jäsenistö vaikuttaa aidosti arvostavan tämän palkintomme olemassaoloa ja jakamista. Kiitos kaikista kommentteista ja ehdotuksista!

Yhdistyksemme vuosikokouksessa oli tällä kertaa ehkä hiukan tavallista enemmän keskustelua yhdistyksen toiminnasta, tulevasta ja menneestä, sekä tietokannoistamme selkeine kehityskohteineen. Pari Turun suunnan aktiivijäsentä antoi kiitettävästi saatetta yhdistyksemme tulevalle taipaleelle, ja kiitokset siitä. Hallitukselle voi laittaa ajatuksiaan toki myös sähköpostilla tms., joten oli ilahduttavaa nähdä jäsenten saapuvan itse henkilökohtaisesti noinkin kaukaa. Luennoitsijana ja ”tietokilpailuttajana” oli myös hienoa todeta vilkas keskustelu esitelmän ja potkuripähkinän pakeilta! Tervetuloa ensi vuonna paikalle isommallakin jäsenjoukolla.

Suomen ilmavoimat täyttää 100 vuotta tänä vuonna 2018, kuten aiemmin todettua. Huhtikuun puoliväliin mennessä ei ole näkynyt mitään valtavaa kymettä aiheeseen liittyvää kirjallisuutta, mutta vuottahan on vielä jäljellä. Tasaiseen tahtiin on kuitenkin tullut Ilmavoimiemme historiaan liittyviä kirjoja, esimerkiksi Kari Stenmanilta pommareista. Eiköhän rahoillemme löydy kohteita vielä lisääkin juhluvuonna, sano. Muistetaan käydä kauppoja tiirailemassa tai vetelehtiä verkkopuodeissa!

Talvella henkilökohtaiseen elämäni kuului remontti asunnollani. Se pisti vähän myös arvioimaan mitä säilyttää ja mitä myydä. Pääkaupunkiseudulla tuli käytyä parissa divarissa. Nämä ostivat vaihteeksi myös ”sisään”, vaikka vaihtosuhde ei ehkä kovin hyvä. Vaihdoissa sain kuitenkin muun muassa ruotsinkielisiä ilmailukirjoja (suomalaisesta ja ulkomaisesta aiheesta). Kannatti käydä! Nämäkin löydöt olisivat jääneet ehkä väliin ilman tuota ulkoista impulssia eli remonttia. Koittakaapa te muistaa divarit ja kirpparit ilman noin rajua muistuttajaa!

Remontin seassa oli välillä aika epätoivoista pungertaa tekstiä Aerogrammiin, mutta syntyi kuitenkin. Ehkäpä joku muukin yhdistyksemme jäsenistöstä jaksaisi tarttua kynään ja synnyttää jutun lehteemme, hiukan auttaisi vakiokirjoittajiemme kaartia.

Synkkä talvi on painumassa unhoon kun tätä kirjoitan. Kunnon pakkaskausi Etelä-Suomessakin oli hyvää aikaa lukea ilmailu- ja muitakirjoja, mutta toivon mukaan Aerogrammin lukijat muistavat viettää mukavia hetkiä lentoaiheiden parissa myös kesäheiteillä. Kirja tai kaksi käteen ja uimarannalle makaamaan niitä lukien, siinä hyvä suunta hellepäivälle.

Näillä terveisillä onkin hyvä päättää tämä tervehdys sekä toivottaa hyvää ja lukurikasta kesää kaikille yhdistyksemme 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. Kuka kirjoitti teoksen "*Laamanni muistelee*" ja mikä oli hänen varsinaisen ilmailukirjansa nimi ja julkaisuvuosi?
2. Mikä yhdistää amerikkalaiskirjailija Joseph Hellerin ilmailuaiheisten kirjojen suomennosten nimiä?
3. Minkä konetyypin ohjaamossa Antoine de Saint-Exupéry istuu kirjan "*Pikku Prinssin viimeinen lento*" kansikuvassa?
4. Kuka aloittaa muistelmateoksensa sanoin "*Olen syntynyt Detroitissa, Michiganissa, helmikuun 4:ntenä...*" ja mikä on teoksen nimi?
5. Mikä on Carl Gustaf von Rosenin ainoan suomenmenetun teoksen nimi ja julkaisuvuosi?

Vastaukset viimeisellä sivulla.

Kesän 2018 kirjatapahtumia

Vuoden 2018 kesällä ilmailukirjaharrastajan kannattaa kirjata kalenteriinsa seuraavat päivämäärät ja tapahtumat:

- 08.–09.06. Kouvolan dekkaripäivät
[Kouvola, Kouvolan teatteri]
- 29.–30.06. Vanhan kirjallisuuden päivät
[Sastamala, Sylvään koulu]
- 06.–08.07. Sysmän kirjakyläpäivät
[Sysmä, Sysmän tori]
- 12.–15.07. Booktori
[Turku, Puutori]
- 03.–04.08. Kirjojen yö
[Sysmä, Teatteritalo ja Kirjakauppa]

Muiden mahdollisten tapahtumien osalta kehotamme seuraamaan tarkasti eri tahojen omaa uutisointia.

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 2018 asioita

Suomen Ilmailubibliografiayhdistyksen vuosikokous pidettiin Aalto-yliopiston tiloissa 7. huhtikuuta.

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 jatkaa siis nelihenkisenä, ja tarve viidennelle, tiedotuksesta vastaavalle jäsenelle säilyy edelleen.

Vuoden 2018 jäsenmaksu päätettiin säilyttää entisellään 10 €:n suuruisena. Maksun eräpäiväksi päätettiin 7. kesäkuuta.

Yhdistyksen tietokannassa olevien teosten määrän todettiin kokouksen aikaan olevan 6035, mikä sisältää joistakin teoksista useampiakin painoksia. Vastaavasti tietokannassa olevien kansikuvien määräksi todettiin 5532.

Yhdistyksen toimintatavoitteet kuluvalle vuodelle pysyivät pääosin samoina kuin edeltävinäkin vuosina, mutta tänä vuonna pyritään olemaan aiempaa aktiivisempia yhdistyksen markkinoinnissa. Tavoitteiksi asetettiin bibliografiatietokannan täydentäminen ja kehittäminen, jäsenmäärän kasvattaminen, hallituksen täydentäminen viisijäseniseksi, yhdistyksen toiminnan aiempaa aktiivisempi esittely eri foorumeilla (esimerkkeinä ilmailu- ja harrastealan julkaisut, ilmailumuseot, ilmailu- ja kirjatapahtumat, jne.), kolmen jäsenlehti *Aerogrammin* toimittaminen ja sen kirjoittajakunnan laajentaminen, kuluvan vuoden aikana ilmestyvistä ilmailuaiheisista teoksista laaditun katsauksen julkaisuttaminen *Feeniks*-lehdessä ja Vuoden Ilmailukirja -äänestyksen järjestäminen yhdistyksen jäsenistön keskuudessa sekä vuoden 2018 parhaaksi teokseksi valitun teoksen palkitseminen kunniakirjalla vuoden 2019 keväällä.

Vuoden Ilmailukirja -valintaprosessia päätettiin muuttaa siten, että jos äänestykseen ei osallistu riittävän montaa yhdistyksen jäsentä, vähintään kymmentä, niin tällöin yhdistyksen hallitus suorittaa palkittavan teoksen valinnan kuitenkin siten, että hallitus voi jättää kunniamaininnan myös jakamatta, jos katsoo tilanteen sitä vaativan. Valintaprosessia muutettiin lisäksi siten, että joulukuussa jäsenistölle lähetettävän äänestysohjeen liitteenä lähetetään lista vuoden aikana siihen mennessä ilmestyneistä äänestyskriteerit täyttävistä teoksista. Tämä muutos tehtiin usean jäsenen toivottua tällaista listaa edellisten äänestysten yh-

teydessä.

Kokouksen jälkeen Kari Koski esitteli bibliografiatietokannan kehittämiseen liittyviä ajatuksiaan ja toiveitaan. Osa niistä liittyi tietokannan käyttäjän informoimiseen ja on suhteellisen helposti toteutettavissa informaationsivun muodossa, jollainen tullaan liittämään kantaan tai yhdistyksen www-sivulle. Informaationsivuun sisällytetään ilmailukirjallisuuden määritelmä (jota tarvittaessa kehitetään saadun palautteen perusteella), tietoa siitä, millä perusteella teos hyväksytään tietokantaan, tietoa siitä, miten määritellään teoksen ilmailullinen painoarvo, sekä tietokannan käyttöohjeistus (muun muassa hakujen suorittaminen, teos-sivuilla esiintyvien lyhenteiden merkitysten avaaminen, jne.). Informaationsivun liittämisen lisäksi yhdistyksen sivuille tullaan laittamaan ladattavaksi yhdistyksen mainos (koko noin B7), jota jäsenet voivat niin halutessaan jakaa edelleen sekä sähköisessä että painetussa muodossa.

Osa kehitysajatuksista oli puolestaan sen verran haastavia, ettei niiden toteuttaminen ole mahdollista ilman tietokantarakenteen ja käyttöliittymän suurempaa muokkausta sekä tietokannan sisältämän teoskohtaisen informaatiomäärän suurta kasvattamista. Kaikki nämäkin kehitysehdotukset ovat kuitenkin kannatettavia ja osa niistä on ollut myös hallituksen jäsenten tavoitteina ja suunnitelmissa. Suuren työmääränsä vuoksi näiden kehittämisajatuksien toteuttaminen täytyy kuitenkin siirtää pitkäaikaistavoitteiden listalle.

Kokouksen ulkopuoliseen ohjelmaan sisältyi edellisestoitun lisäksi myös yhdistyksen puheenjohtajan Jouko Raution pitämä esitelmä Kenneth Gustavssonin kirjoittamasta ja Ålands Museumin ja Ålandsforskarna r.f.:n kustantamasta teoksesta *“Granboda flygstation; Ryskt marinflyg på Åland under första världskriget”*. Kyseinen teos kertoo Ahvenanmaalla, Maarianhaminasta itäkaakkoon sijaitsevan Föglön kunnan alueella olevalla Degerön saarella ensimmäisen maailmansodan loppupuolella toimineesta Keisarillisen Venäjän lentotukikohdasta. Tukikohdan siirryttyä suomalaisten haltuun keväällä 1918 sieltä saatiin Ilmailuvoimien käyttöön sekä erikuntoista lentokalustoa että lentohangaareja.

Esitelmänsä jälkeen Jouko Rautio piti vielä hallussaan olevan vanhan puupotkurin merkintöihin liittyvän tietokilpailun. Tehtävä jäi ratkaisematta.

Heikki Kauranne

Mustat projektit

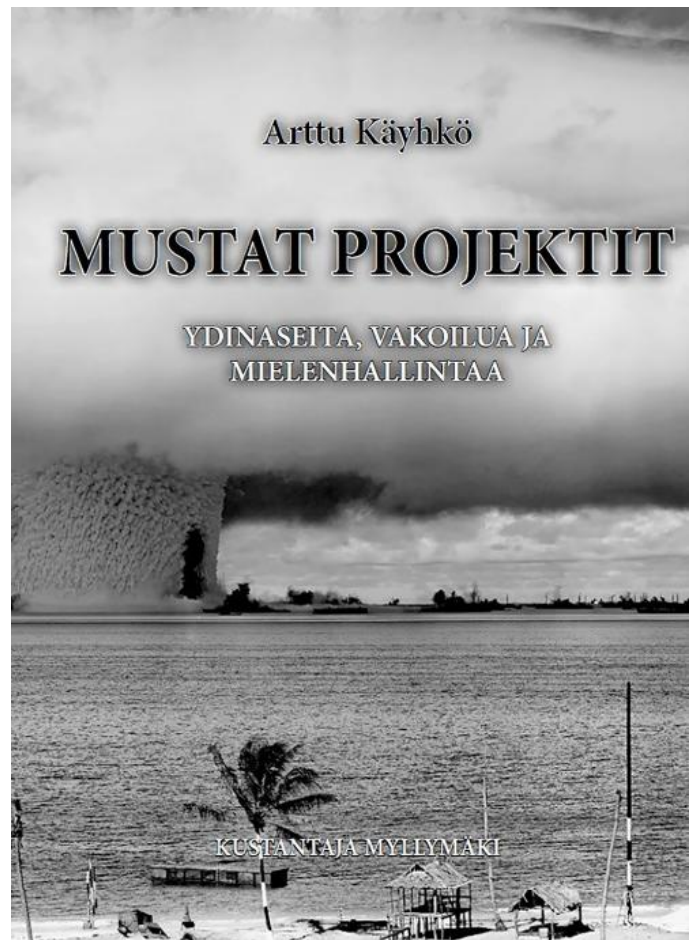
Arttu Käyhkö: *Mustat projektit; Ydinaseita, vakoilua ja mielenhallintaa*

Kustantaja Myllymäki, 2017, sidottu (ylivetokansi), 344 s., kuvitettu, ISBN 978-952-93-9666-5.

Olen aiemmin kirjoittanut kirjasta *“Operaatio yllento”* otsikolla *“Tämä kirja kolahti”*. Tämä kirja jos mikä olisi ansainnut saman otsikon. Kirjan nimi *“Mustat projektit”* juontaa juurensa amerikkalaisesta termistä Black projects, jolla tarkoitetaan salaisia projekteja. Ja koska termi on amerikkalainen, kirjakin käsittelee pelkästään amerikkalaisten salaisia projekteja.

Kirjan tapahtumat sijoittuvat toisen maailmansodan päättymisestä kylmän sodan kiihkeimpien vuosien kautta aina tähän päivään ja salaisiin lennokkioperaatioihin. Projektit käsitellään kronologisessa aikajärjestyksessä, heti toisen maailmansodan jälkeen alkaneiden laajamittaisten ydinkokeiden saadessa ”kunnian” aloittaa projektien käsittelyn. Kokeita suoritettiin keskeisellä Tyynellämerellä sijaitsevalle Bikini-atollilla sekä Nevadan autiomaassa sijaitsevalle koealueelle, jossa vuoteen 1964 mennessä oli räjäytetty 286 ydinlatausta. Jälkimmäinen alue tulee näyttelemään varsin keskeistä osaa kirjan myöhemmässä vaiheessa. Jakso oli ainakin allekirjoittaneelle varsin karmaisevaa luettavaa. Lukiessa kuvauksia lennoista ydinräjähdysten sienipilveen on vaikea käsittää, ettei tämä ole fiktiota vaan tapahtuneita tosiasioita. Kun kokeita peilataan meidän aikamme näkökulmasta, niin ainoat sanat, jotka tämän jakson jälkeen voivat olla lukijan mielessä, ovat järjettömyys ja mielettömyys.

Jaksossa käsitellään myös ydinpommeja kuljettaneille B-52-koneille sattuneita onnettomuuksia. Yhteen sellaiseen kävi ilmi myös henkilökohtainen kosketuspinta. 17. tammikuuta 1966 Espanjan ilmatilassa lentänyt B-52 tuhoutui sitä ilmatankanneen KC-135-koneen räjähtäessä. B-52:n lastina oli neljä laskuvarjain varustettua ydinpommia. Kahden varjo ei kuitenkaan auennut, vaan ne putosivat Palomaresin kylään. Pommit rikkoutuivat ja plutoniumsaastetta levisi ympäristöön saastuttaen hetkessä satojen hehtaarien alueen. Puhdistustyö kesti yli kolme kuukautta ja 1300 tonnia maata kuljetettiin Yhdysvaltoihin käsiteltäväksi. Alue jäi aidatuksi ja vaaralliseksi alueeksi, jolla ei saanut enää liikkua. Espanja on toistuvasti pyytänyt Yhdysvaltoja puhdistamaan alueen uudelleen. Alue sijaitsee Espanjan itärannikolla suomalaistenkin suosimasta Torreviejasta etelään. Olen kahtena menneenä kesänä



käynyt kyseisellä alueella parin viikon lomalla ja ensikesän matkakin on jo varattu.

Ydinkoe-episodin jälkeen kirjoittaja uhraa muutamia sivuja Yhdysvalloissa sodan jälkeen vallinneeseen UFO-hysteriaan ja myös niin kutsuttuun Roswellin tapaukseen sekä sen salailuun.

Edellämainittujen mainittujen asioiden käsittely ottaa vajaan sata sivua eli vajaan kolmanneksen kirjan sivumäärästä. Tämän jälkeen kirjan laskeminen kärsistä käykin sitten vaikeaksi, sillä loppu on ilmailufriikin näkökulmasta pelkkää asiaa. Siirrytään nimittäin salaisten vakoilulentokoneiden kehittämiseen ja niillä operointiin.

Ennen siirtymistä varsinaisiin Black project -koneisiin kirjoittaja kertoo kuitenkin hauskan episodin ensimmäisen amerikkalaisen suihkukoneen, P-59:n kehitystyöstä. Koneen olemassaolo haluttiin pitää salassa, mutta koska tuolloin ilmatilassa lensi paljon harjoittelevia sotilaskoneita, kone tulisi ilman muuta havaituksi jonkin koelennon aikana. Suihkumoottorin olemassaolosta ei Yhdysvalloissa vielä tiedetty ja se haluttiin pitää salassa. Siksi koneen nokkaan asennettiin valepotkuri, jotta koneen voimanlähde ei pal-

jastuisi. Toki konetta haluttiin testata myös ilman potkuria. Lennolle lähtiessä pilotti keksi vetää päähänsä gorillanaamarin. Eipä aikaakaan, kun jo utelias P-38 pölähti rinnalle häviten lähes saman tien. Kukaan ei uskoisi lentäjän nähneen potkurittoman lentokoneen, jota lensi gorilla.

Mustien lentokoneprojektien käsittely alkaa todella alusta, eli siitä hetkestä, kun Lockheedin testilentäjä Tony LeVier, CIA:n Richard Bissell ja Clearence "Kelly" Johnson lensivät Beechcraft Bonanzalla etsimässä sopivaa aluetta salaisten lentokoneiden testausta varten. Sellainen löytyikin Nevadan autiomaasta, aivan atomienergiakomission ydinkoealueen kyljestä. Paikka tunnettiin nimellä Groom Lake. Myöhemmin se tultaisiin tuntemaan maailman kenties kuuluisimpana tukikohtana nimellä Area 51.

Area 51

Kuuluisuudestaan huolimatta alue oli ja on edelleen huippusalainen. Ei tosin virallisesti, sillä virallisesti aluetta ei ole edes olemassa. Tämä alue tulee olemaankin kirjan keskiössä koko ajan, kuten myös Kelly Johnson. Hän lienee yksi kuuluisimmista ilmailupiireissä tunnetuista lentokonesuunnittelijoista. Hän syntyi Michiganissa vuonna 1910 Ruotsin Malmöstä lähtöisin oleville vanhemmille. Lentokoneita hän alkoi suunnitella jo 12-vuotiaana. Hänestä tuli Lockheedin salaisten projektien, kuuluisan Skunk Works -osaston johtaja. Kirjailija kertoo myös kyseisen nimen syntyhistorian. Johnsonin elämäkertakirja ilmestyi vuonna 1989, vain vuotta ennen hänen kuolemaansa. Kyseinen kirja ansaitsisi eittämättä tulla myös suomennetuksi.



Area 51. (Kuva: Internet)

Salaisten lentokoneiden käsittely alkaa luonnollisesti kaikista vakoilukoneista kenties kuuluisimmalla, eli Lockheed U-2:lla. Vuonna 1953 Yhdysvaltain ilma-

voimat järjesti tarjouskilpailun korkealla lentävän tiedustelukoneen kehittämiseksi. Lockheed ei ollut mukana, mutta luonnollisesti tieto hankkeesta kantautui myös sille. Ilmavoimat piti kuitenkin Johnsonin suunnitelmaa liian erikoisena eikä U-2 tullut valituksi. Ilmavoimat päätyi Martin B-57 -pommikoneen kehittämiseen, mutta kuten tunnettua U-2 vei lopulta voiton. Koneen kehittämisessä kirjailija ruokki lukijaa varsin herkkuisilla yksityiskohdilla. Yksi sellainen on muun muassa koneen polttoaine, jonka valmistamiseen vaadittiin tiettyä kemikaalia, jota käytettiin myös hyönteismyrkyissä. Kemikaalia vaan ei riittänyt molempiin, joten hyönteismyrkyt hävisivät kauppojen hyllyiltä. Mielenkiintoista on myös koneen kameravarustuksesta kertominen sekä koneen pintamateriaalin kehittäminen. CIA halusi maalauttaa koneet, kun taas Kelly Johnson vastusti ajatusta. Koneen kehitystyötä runsaammin kirjoittaja kertoo kuitenkin sillä operoinnista, eli vakoilulenoista. Ehkä tästä sektorista on enemmän julkistettua tietoa saatavilla. Oman osansa ottaa myös Gary Powersin alas ampuminen Neuvostoliitossa vuonna 1960.

Totta kai kirjassa kerrottujen vakoiluoperaatioiden joukosta nousee esiin myös Suomi, useampaankin kertaan. Ensimmäisenä amerikkalaisen RB-47-koneen pako 8.5.1954 Neuvostoliiton puolelta MiG-17-koneiden jahtaamana Suomen yli Ruotsin puolelle. U-2:n kohdalla kirjoittaja tuo esiin etenkin Ilmavoimien piirissä liikkuneen tarinan, jonka mukaan U-2 olisi vierailut Kajaanin kentällä syksyllä 1959 tai keväällä 1960. *Kainuun Sanomat* julkaisi asiaa käsittelevän artikkelin 18.5.2017 (löytyy netistä). Artikkelissa myös pyydettiin asiasta mahdollisesti jotain tietäviä ottamaan yhteyttä toimitukseen.

U-2:n jälkeen siirrytään koneeseen, jota kirjailija nimittää vakoilukoneiden Rolls-Royceksi; Lockheed A-12 Oxcart. Myös tämän koneen kohdalla Suomi nousee esiin. *Aerogrammissa* 3/2017 käsittelin Jukka Rislakin kirjaa "*Paha sektori*". Siinä kerrottiin suunnitelmasta lentää A-12:ta Suomen poikki kohti Leningradia. Käyhkö ottaa esiin myös tämän suunnitelman. Tietoa sen toteuttamisesta ei ole pystytty selvittämään, joskin Käyhkö toteaa, että tietävästi A-12-koneilla lennettiin myös Suomen ilmatilassa. A-12:n pohjalta kehitettiin USAF:ille SR-71, mutta tämä kone jää kirjassa lähinnä maininnan tasolle. Yksi asia, minkä kirjailija jättää kokonaan mainitsematta, on A-12:sta tarvittu valmistusmateriaalin, eli titaanin hankinta. Ainut paikka, josta sitä oli saatavilla, oli Neuvostoliitto. Miten se sieltä hankittiin, on edelleen salaisuus.

Kelly Johnson

Oxcartin jälkeen seuraakin sitten häivekoneen kehittäminen. Jakso alkaa lyhyellä sukelluksella 2. maailmansodan jälkimaininkeihin. Amerikkalaisten saatua haltuunsa Horten Ho 229 -suihkukoneen, alkoi Hortenin veljesten kiivas etsintä. Amerikkalaiset pelkäsivät heidän joutuneen neuvostoliittolaisten käsiin. Heidät tavoitettiin lopulta vuonna 1948. Veljekset kertoivat, että heillä oli kehitteillä lautasmainen ilma-alus ja sen suunnitelmat, niin kutsutut sinikopiot, olivat todennäköisesti päätyneet neuvostoliittolaisille. Kirjassakin mainitaan spekulatio, että neuvostoliittolaiset olisivat rakentaneet kyseisenlaisen aluksen ja se olisi vuonna 1947 Roswelliin pudonnut alus. Mutta tästä scifiltä haiskahtavasta tarinasta takaisin meidän aikaamme.



Kelly Johnson, U-2 ja A-12 Oxcart. (Kuva: Internet)

Vuonna 1974 USA:n asevoimien tutkimusorganisaatio DARPA pyysi viideltä lentokonevalmistajalta suunnitelman tutkassa näkymättömästä lentokoneesta. Kuten U-2:n kohdalla, Lockheed ei tälläkään kertaakaan ollut mukana, mutta hyppäsi myöhemmin mukaan niin kutsuttuna mustana hevosena. Vuonna 1975 solmittiin sopimukset sekä Lockheedin että Northropin kanssa täysikokoisten mallien rakentamisesta.

Vielä samana vuonna aloitettiin koneiden 1/3-kokoisten mallien tutkatestit Area 51:llä. Lockheedin malli tunnettiin (ne jotka tunsivat) tässä vaiheessa nimellä Have Blue. Mitä nimeä Northropin malli kantoi, ja rakennettiinko siitä myös täysikokoinen kone, ei kirjasta selviä. On esiintynyt spekulatioita siitä, että kyseessä olisi USA:n hävittäjien tunnusjärjestelmästä puuttuva F-19. Joka tapauksessa Lockheed vei voiton ja kone tultiin tuntemaan merkinnällä F-117. Sen sarjatuotanto alkoi vuonna 1982. Kehitystyön jälkeen kirjoittaja käy läpi koneen operatiivisen käytön historiaa aina sen poistumiseen rivistä vuonna 2008.



F-117. (Kuva: Internet)

Tästä siirrytään medioissakin usein esillä olleisiin laitteisiin, nimittäin kauko-ohjattaviin lennokkeihin, joita myös drooneiksi kutsutaan.

Kauko-ohjauksen historia ulottuu niinkin kauas kuin vuoteen 1893, jolloin Nicola Tesla esitteli kauko-ohjatun, 1,2 m pitkän teräsveneen. Sotilaspuolella kauko-ohjaus otti ensi askeleitaan vasta 2. maailmansodan aikana. Droonet kehitettiin ensisijaisesti tiedustelukäyttöön, mutta Yhdysvaltojen terroristien jahtaamisen myötä niistä on kehitetty myös Hellfire-ohjuksin varustettuja tappajalennokkeja. Kuuluisin näistä on amerikkalainen Predator. Tämän päivän lennokkien lisäksi kirjoittaja kertoo myös Oxcartin yhteydessä kokeillusta D-21-droonesta.

Viimeisenä kirjassa käsitellään ikään kuin sokerina pohjalla amerikkalaisten haltuunsa saamat neuvostovalmisteiset koneet. Tässä osassa ainakin allekirjoittaneelle oli uutta tietoa, että esimerkiksi erilaisia MiG-sarjan koneita on päätynyt amerikkalaisten haltuun enemmän kuin esimerkiksi Suomen ilmavoimilla on ollut kokonaisuudessaan.

Kirjan alaotsikossa mainittua mielenhallintaa ei käsitellä kuin nimeksi runsaat kymmenkunta sivua käsitellen ihmisille suoritettuja kokeita LSD-huumeen vaikutuksesta ihmisen käyttäytymiseen.

Kirjailija nostaa esiin myös CIA:n ja USAF:n välisen kilpailuaseman projektien suhteen, joka näyttää paikoitellen olleen lähes vihanpidon tasolla. Näiden kahden välissä on sitten taiteillut Kelly Johnson ja hänen Skunk Works -osastonsa. Keskeisiä ”riitapukareita” ovat olleet jo aiemmin mainittu CIA:n Richard Bissell sekä USAF:n komentajanakin toiminut kenraali Curtiss LeMay. Kelly Johnson tuntuu kal-listuneen hieman enemmän CIA:n intressien suuntaan. Tämä johtuu varmasti siitä, että CIA:lta sai rahaa aina niin paljon kuin tarvittiin, mikä on lentokonesuunnittelijan kannalta varsin mukava asia.

Kirjailija nostaa esiin myös CIA:n ja USAF:n välisen kilpailuaseman projektien suhteen, joka näyttää paikoitellen olleen lähes vihanpidon tasolla. Näiden kahden välissä on sitten taiteillut Kelly Johnson ja hänen Skunk Works -osastonsa. Keskeisiä ”riitapukareita” ovat olleet jo aiemmin mainittu CIA:n Richard Bissell sekä USAF:n komentajanakin toiminut kenraali Curtiss LeMay. Kelly Johnson tuntuu kallistuneen hieman enemmän CIA:n intressien suuntaan. Tämä johtuu varmasti siitä, että CIA:lta sai rahaa aina niin paljon kuin tarvittiin, mikä on lentokonesuunnittelijan kannalta varsin mukava asia.

Kirjan kirjoittaja Arttu Käyhkö on savonlinnalainen valokuvaaja ja tietokirjailija. *“Mustat projektit”* on hänen 13. tietokirjansa. Aiemmat kirjat ovat käsitelleet ensisijaisesti raskaita työ- ja maansiirtokoneita. Inspiraation kirjan kirjoittamiseen hän sai vakoilua ja turvallisuusasioita käsittelevistä keskusteluista ex-vaimonsa amerikkalaisen isän kanssa, joka toimi IBM:n turvallisuussektorilla.

Jouni Halme

Maan ympäri eli Ollin ja Onnin ilmamatka yli sata vuotta sitten

Vuoden 2017 keväällä Suomen Ilmailumuseolla järjestetyssä ilmailukirjallisuus-teemaisessa Studia Aviation -tapahtumassa esitin läsnäolijoille kysymyksen siitä, mikä on ensimmäinen täysin suomalainen ilmailuaiheinen teos. Tarjoamastani kahdesta vaihtoehdosta yleisö valitsi vuonna 1910 ilmestyneen *“Kuinka on opittu lentämään”*-teoksen ja vuonna 1905 ilmestynyt Eric Ehrströmin lastenkirja *“Maan ympäri lentokoneella eli Mitä Olli ja Onni kokivat purjehtiesaan maapallon ympäri omakeksimällä koneella ja Helsingin puolipäiväpiirin suuntaa noudattaen”* jäi hopealle.

Onhan tuo ensin mainittu toki vakavamielinen ilmailukirja ja ansaitsee tuon arvonimen, mutta saakoon tuo toinen, kevyempi ja varmaankin tuntemattomampi teos tilaisuuden tulla esitellyksi lyhyesti.

Sen kansi on varsin vaatimaton, eikä tiedossani ole, onko teosta aikoinaan myyty jonkinlaisella kansipaperilla varustettuna. Koska kirjan nimi on varsin pitkä, se on painettu kanteen reilusti lyhennettynä.

Kirjan sisältö koostuu aukeamista, joiden vinjetin koristellulla vasemmalla sivulla on lyhyt tarinaa eteenpäin kuljettava runo ja oikealla sivulla on runoon liittyvä koko sivun värikuva. Runot ja kuvat on painettu sivuille yksipuolisina, joten joka toinen aukeama on tyhjä. Liekö tämä johtunut painoteknisistä syistä vai onko taiteilijanakin tunnettu Ehrström halunnut antaa lukijoilleen mahdollisuuden täydentää tarinaa itse keksimillään runoilla ja kuvilla?

Teoksen 30 numeroimattomalla sivulla Olli ja Onni rakentavat purjeiden, leijojen ja kaasupallojen voimalla lentävän laitteen, jonka runkona on jonkinlainen penkki eli rahi. Sen avulla käydään tutustumassa niin Pohjoisnapaan, Klondykeen, Uuteen Seelantiin kuin



myös Etelänapaan, Afrikkaan sekä Kreikkaan. Varsin reipasta matkantekoa siis. Ehkä Ehrströmiä on teosta tehdessään innostanut 1800- ja 1900-lukujen taitteen “ilmapallohuma”, joista yhtenä surullisena esimerkkinä oli S. A. Andréen yritys päästä vetypallon ja tuulen avulla Pohjoisnavalle.



Tämän harvinaisen teoksen voi ladata pdf:nä Kansallisarkiston ylläpitämästä Doria-julkaisuarkistosta (www.doria.fi), jota kannattaa selailla laajemminkin.

Heikki Kauranne

Viikatemies siivellä – Lentokonetehtaalla paukkuu

G-mies Jerry Cotton; Viikatemies siivellä

Kirjoittajaa ja/tai kääntäjää ei ole ilmoitettu.

Kolmio-Kirja, nro 1/1969, nidottu, 66 s.

Ilmailukirjallisuutemme piirissä lentokonetehtaat ovat olleet tapahtumapaikkoina valitettavan vähäluksisia, mutta Jerry Cottonin tarinassa ”Viikatemies siivellä” lopputaistelu sijoittuu sellaiseen. Kun lisäksi voi todeta, että mukana on liikennekoneisiin ja lentoemäntiin liittyvää kerrontaa sekä että tarina itsessään on paremman puoleinen on teoksen esittely *Aerogrammin* sivuilla tervetullut.

”G-mies Jerry Cotton”-sarjan on kustantanut oululainen Kolmiokirja vuosina 1961–1999 ja myöhemmin Musiikki-Mainos Ky Juntunen. Cottonin ilmailuaiheisia seikkailuja on käsitelty *Aerogrammissa* jo 2012–13, mutta koskapa lehtemme on sen jälkeen saanut merkittävän määrän uusia lukijoita lisää, lienee paikallaan taas käsitellä yksi ilmailu-Jerry ja kertoa hiukan sarjastakin.

Tässä lyhyt summaus ”Viikatemies siivellä”-seikkailun juonesta (*spoileri*-varoitus!): Tarina alkaa Yhdysvalloista Thaimaahan Bangokiin lentävässä Boeing 707 -liikennekoneessa. Lentoemäntä Brenda palvelee matkustajia, joista eräs mies osoittaa epätoivotua kiinnostusta häntä kohtaan. Lento etenee kuitenkin ilman isompia kohtauksia perille asti, mutta lähtiessään mies puhuu uhkaavaan sävyyn Brendalle. Tarina seuraa tämän iltaa Bangkokissa ja päättyy Brendan kuristuskuolemaan hotellihuoneessaan. Seuraavaksi seurataankin G-mies Jerry Cottonia USA:sta Bangokiin lentävässä suihkukoneessa ja hänen toimintaansa lentoemännän Grace parissa. Käy ilmi, että toinenkin lentoemo on murhattu vähän aiemmin Jenkkilässä. Perillä Bangkokissa Cotton alkaa tutkia lentoemon murhaa, ja joutuu pian itsekin murhayrityksen kohteeksi; hänen taksinsa syöksyy kohti jokea kuljettajan hypättyä pois kyydistä! Uusia pahoinpitelyjä ja murhayrityksiä seuraa, mutta Jerry siirretään takaisin New Yorkiin. Siellä hän joutuu edellä mainitun Grace-lentoemännän kanssa kolariin, joka vaikuttaa järjestetyltä. Lisää ammuskelua ynnä takaa-ajoa niin hän pääsee Amerikan ja Thaimaan välillä salakuljetusta harrastavan liigan jäljille. Sen pomo Rudi Silaro vaikuttaa New Yorkissa, harrastaa ”antiikkisia lentolaitteita” (warbird?) ja omistaa muun muassa kunnialliselta vaikuttavan lentokonetehtaan maaseudulla NYC:n lähellä. Tehtaan tuote, amfibiokone, onkin kunnianhimoisesti nimetty ”Silarplane”. Tapah-
tumukset kehittyvät pisteeseen, jossa G-mies Cotton kid-



napataan lentokonetehtaalle, ja Silaro aikoo lentää merelle valtamerialukselle pakomatkalke Silarplanel-la. Lopussa kuitenkin Cotton murtautuu vapaaksi ja käydään paukkuva tulitaistelu lentokonetehtaan tiloissa. (*spoileri* päättyy).

Tarinan ilmailullinen anti keskittyy pääasiassa alkupuolelle ja sitten loppuosaan, mutta kaikenkaikkiaan sen osuus ei ole kovin iso. Boeing 707 eikä Silarplanen tekniikkaa tai muita ominaisuuksia, esimerkiksi lentämistä itsessään, tuoda esiin. Lentokonetehtastakaan ei kuvailla kovin yksityiskohtaisesti. Huonoa on myös se, että kansikuva ei mitenkään liity ilmailuaiheeseen. Lentoemännät (ja näiden murhat) liittyvät oleellisesti tarinan juoneen salakuljetusta myöten, joten ilmailun henkilöstöä on näyttävästi mukana.

”G-mies Jerry Cotton”-sarjan päähenkilö Jeremias Cotton on FBI:n erikois-agentti. Tarinoissa hän on useissa eri ammateissa peitetehtävissä, muun muassa merimiehenä, sukeltajana, rallikuskina ja lentäjänä. Tyypilliseen jännityssarjojen ”supermies”-tapaan eri ammatit sujuvat tuosta vaan. Tarinassa ”*Lentävät ruumisarkut*” (1970) Cotton mainitsee käyneensä yksityislentäjän kurssin pari vuotta aiemmin. Tarinoissa nimihenkilö toimii usein tiiviissä yhteistyössä agentti Philippe ”Phil” Deckerin kanssa, mutta tässä tarinassa

tämä on mukana vain äänenä poliisiradiossa.

Ensimmäiset tarinat julkaistiin Saksassa 1954, Suomessa 1961 ja Saksassa aloitti vuonna 2015 myös e-kirjasarja! Suomessa 60-luvulla ilmestyi 24 JC-tarinaa vuodessa, vuonna 2010 kuusi. Osa tarinoista on uudelleenjulkaisuina ”Cotton-sarja”-nimellä, alkuperäisten suuren suosion ansiosta. Kirjoittaja on yli 100 henkilön käyttämä nimimerkki/taiteilijanimi ja nykyäänkin erittäin tunnettu. Tarinat ovat kirjoitetut omien muistelmien muotoon ja tarinoissa mukana on joskus kieli-poskella-viittauksia näihin ”muistelmiin”; esimerkiksi tässä ”Viikatemies siivellä”-seikkailussa lentoemäntä jutellessaan Cottonille viittaa tästä tehtyihin elokuviin! ”G-mies Jerry Cotton”-sarjan kirjoittajat ovat pääosin tuntemattomia (ei mainittu julkaisussa) ja eri numeroiden kirjoitustyylien erot ovat suuriakin. Pari nimeä voi mainita Cottonin klassiselta kaudelta; Rolf Kalmuczak aloitti 1962 ja teki 80-luvulla. Heinz Werner Höber esiteltiin 1970 julkisuudessa JC-kirjailijana. Huomattavaa on, että saksalaisten kirjoittamissa tarinoissa suomalaisilla kääntäjillä suuri osuus, varsinkin 60- ja 70-luvuilla. Muun muassa Jouko Raivio, Tapani Bagge ja Timo Surkka kirjoittivat omiakin tarinoita. Sarjan tarinoissa kääntäjän nimi näkyy 1980-luvulta alkaen ja alkuperäinen saksalainen nimi näkyy samoin 1980-luvulta alkaen.

Jerry Cotton kirjoitti ”Viikatemies siivellä” lisäksi useita muitakin ilmailuun liittyviä tarinoita: ”Lentävät ruumisarkut” 9/1970 Cotton on valenimellä pilottina pikkufirmassa. Runsain ilmailullinen sisältö sarjan nu-

meroista, noin puolet kerronnasta sijoittuu lentokoneisiin, lentokentille tai lennonjohtoon, ja kansikuva lennonjohtoon syöksyvistä lentokoneista liittyy tarinaan ”Veristä öljyä” 1971 (Cotton ohjaa helikopteria Alaskassa!) on esitelty *Aerogrammissa* 2/2012. ”Matalapaine liipaisimella” taas oli aiheena lehdessämme numerossa 1/2013. Kirja käsitteli ison matkustajakoneen kaappausta keskellä lumimyrskyä ja laskua hylätylle ex-sotilaskentälle. ”Kuolema koelennolla” (1978) omaa helikopterin kannessa ja ”Kauhun lento” (1981) esittelee Cottonin huumesalakuljettajana. ”Lento 532 ei vastaa” (2009) käsittelee väärän rahan tekijöitä, tässä on Cessna kannessa.

Pääosa sarjasta on luonnollisesti muita tarinoita kuin ilmailua, mutta monissa mukana poliisihelikopteri tms. ilmailullinen elementti. Esimerkiksi ”Kostaja Sing-Singistä” sisältää hyökkäyksen helikopterilla. Huono puoli on, että tarinan nimi ei välttämättä paljasta ilmailusisältöä (vrt. ”Veristä öljyä”) mutta voi antaa viitettä. Samoin kansikuva saattaa antaa viitettä (vrt. ”Veristä öljyä” ohjaamokuva). Silmät auki antikvariaateissa ja kirppareilla!

”Viikatemies siivellä” on kiinnostava vihko niille, jotka haluavat lukea erästä vähemmän kirjoitusta ilmailun osa-alueesta eli lentokonetehtaasta. Lentoemäntäteema antaa ilmailullista lisämaustetta. Tämä on hyvin action-painotteinen teos ja sikälikin oiva hankinta SIB:n jäsenelle.

Jouko Rautio

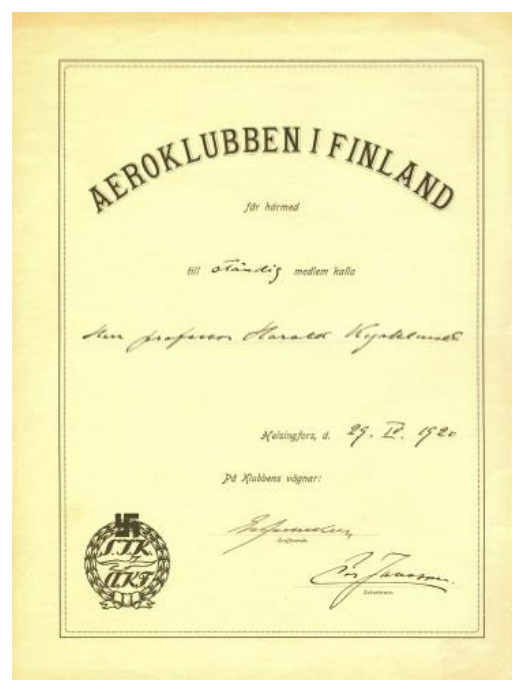
Vähäinen juttu pienestä painotuotteesta, osa 8

Tällä kertaa tässä sarjassa esitellään Aeroklubben i Finlandin eli Suomen Ilmailuklubin jäsentodistus.

30. päivänä marraskuuta 1919 perustetun klubin tarkoituksena oli yhdistää kaikkia ilmailua harrastavia henkilöitä, niin Ilmailuvoimissa palvelevia kuin siviilistejäkin, kuten ”Suomen Ilmailu 1927”-teoksessa todetaan. Jäseneksi liittyneet saivat siitä oheisen kaltaisen (29*22 cm kokoisen) todistuksen, joka sopi vaikkapa kehystää ja ripustaa työhuoneen seinälle.

Oheinen todistus on myönnetty Harald Kyrklundille, joka teki merkittävän uran Teknillisen korkeakoulun koneenrakennuksen professorina, oli Ilmailuklubin rahavarainhoitajana ja kirjoitti jopa ”Lentokonemootorit”-nimisen teoksen vuonna 1929.

Heikki Kauranne



Ilmailukirjavuosi 2018

Yleensä luodaan katsauksia menneeseen vuoteen, mutta tarkastelen tässä kuluvaan vuotta ilmailukirjallisuuden keräilijän näkökulmasta. Onhan menossa "Ilmavoimat 100 vuotta"-juhlavuosi. Johtuu sitten kyseisestä juhlavuodesta taikka ei, joka tapauksessa on tulossa hyvä kirjajhyllyn täydennysvuosi. Ei mennyt vuosikaan huono ollut, mutta esimerkiksi yhdistyksemme vuosittain valitsemaa Vuoden Ilmailukirjaa ei saatu valittua. Osasyynä oli myös jäsenistön laimea äänestysaktiivisuus. Johtuiko tämä kenties vähäisestä kriteerit täyttävien ilmailukirjojen ilmestymisestä? No, tänä vuonna ei kyseisenlaista ongelmaa pitäisi näillä näkymin ilmetä. Allekirjoittaneella on jo tässä vaiheessa selvillä ehdokas numero yksi.

Tätä kirjoitettaessa (8.4.) on jo ilmestynyt Ilmailumuseoyhdistyksen "*Ilmailuhistoria aikakauskirja 2017*"-julkaisu, Mikko Uolan "*Kotkanpojan lento-olähtö*", Suomen Ilmavoimamuseon museolehtori Susanna Valliuksen "*Väinö Mikkola*" -teos sekä Kari Stenmanin ja Karolina Holđan "*Suomen Ilmavoimien pommittajat*" sekä sen englanninkielinen laitos "*Finnish Bomber Colours*". Myös Tuomas Hopun kirjalla "*Moottoreiden jyly Linnavuorella*" on kosketuspintaa ilmailuun, koska Linnavuorella on korjattu ja testattu lentokonemoottoreita niin mäntä- kuin suihku-moottoreidenkin aikakaudella. Mainita pitää myös Ilmavoimien Kiltaliiton julkaiseman "*Pilven Veikko*" -lehden 100 sivuinen "*Ilmavoimat 100 vuotta*"-teemanumero (luettavissa myös verkkojulkaisuna https://issuu.com/ilmavoimienkilta/docs/pive1_2018w).

Arkkitehti Markus Manninen on ansiokkaasti tehnyt tutkimukset Immolan ja Utin lentokenttien historiasta tutkimuksen pääpainon ollessa kenttien infrastruktuurissa ja rakennushistoriassa. Kyseiset tutkimukset ovat vapaasti saatavissa myös verkkojulkaisuuina. Mannisen viimeisin raportti kulkee nimellä "*Insinööripatterin betonikellari*". Raportti käsittelee Suomenlinnan Susisaarella sijaitsevaa rakennusta B26a, jossa viime sodan aikana toimi Ilmapuolustusaluekeskus (IPAK). Raportti käsittelee myös jonkin verran kyseisen keskuksen toimintaa. Tämäkin julkaisu on vapaasti saatavissa verkossa (https://frantic.s3.amazonaws.com/suomenlinna/2018/02/Susisaaren-B26a-RHS-hi_res.pdf)



Seuraavassa lista näkyvissä olevista kirjajulkaisuista. Suluissa arvioitu julkaisuajankohta.

Elias Salminen: "*Tiedustelulentäjät Suomen sodissa 1918–1945*", Tammen arvosteoskolmikon viimeinen osa, Tammi (7.5.).

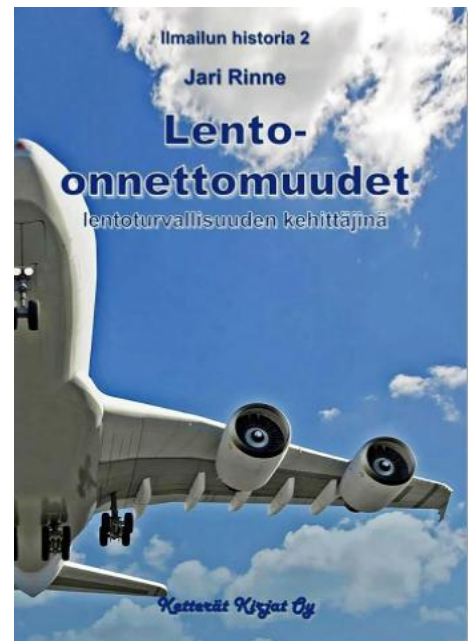
Kari Stenman; "*Gladiatorlaivue – Lentolaivue 16 sodassa*", Koala (11.5.).

Jari Rinne: "*Lento-onnettomuudet lentoturvallisuuden kehittäjänä*", Ketterät-Kirjat (13.5).

Jukka Vesén & Heimo Siiröpää: "*Utin koneet siipi maassa*", Utin Ilmakilta (17.5.). 2. laajennettu painos. Yli 100 lisäsivua ja lähes 100 uutta kuvaa.

Kyösti Partonen: "*Suomen ilmavoimien suihkuhävitäjät - historia, maalaukset ja merkinnät*", Koala (31.7.).

Kirjoita Aerogrammiin!



Heli Lehtimäki: ”*Lentomestari Eero Pakarinen*”, Kotala (17.8.).

Ari Jussila: ”*Karjalan Lennosto 1980–2015*”, Karjalan Lennoston Kilta (28.9.).

Ari Manninen: ”*Lapin Lennosto 100 vuotta*”, Lapin lennoston Kilta (1.10.).

Pentti Perttula: ”*Paras hävittäjä Suomelle*”, Docendo (30.10.).

Edellä lueteltujen lisäksi luvassa ovat seuraavat teokset, joiden julkaisuajankohta ei ole allekirjoittaneen tiedossa:

Jyrki Laukkasen seuraava, jo kuudes Suomen Ilmavoimien lentokoneista kertova kirja ”*Folland Gnat Suomen ilmavoimissa*” ilmestyy joulukuun alkuun.

Viime vuonna kovissa kansissa julkaistu, ensimmäisen kerran vuonna 1968 ilmestyneen Korkeajännitys-sarjakuvan ”*Ylivoimaa vastaan*” tekijältä Paavo Hotilta ilmestyy syksyllä uusi, jatkosotaan liittyvä ilmasota-sarjakuva-albumi. Itse asiassa Hotti piirsi kyseisen sarjakuvan jo 60-luvun lopulla, mutta silloinen Korkeajännitys ei sitä tullut julkaisseksi.

Lentovarikon Killalla on oikolukua vailla valmis teos Siikakankaan kentän historiasta, mutta kiltta miettii kirjan painamista, koska näkee asiassa mittavan taloudellisen riskin. Kirjan menekin arvellaan jäävän pieneksi, koska Siikakankaan kentän historiaa käsiteltiin viime vuonna ilmestyneessä Jukka Nisulan kirjassa ”*Kauhavan apu- ja leirikentät*”.

”*Suomen ilmailuhistorian muistomerkit*”-kirjasta on

tulossa uusi täydennetty laitos, jossa on noin 30 uutta kohdetta. Tavoitteena joulumyynti.

Muita tekeillä olevia teoksia ovat Jukka Piipposen teos Joppe Karhusen kirjallisuudesta ja Kauko Peltonen ”*Rolf Birger Ek*”. Suomen Ilmailuliitto on myös alkanut kerätä aineistoa ensi vuonna julkaistavaa liiton 100-vuotishistoriikka varten.

Jouni Halme



Kuva Markus Mannisen raportista ”*Insinööripatterin betonikellari*”. Huomaa seinällä roikkuva lentokoneiden tunnistuskuvasto.

Turun ensimmäisten lentokenttien valmistelua

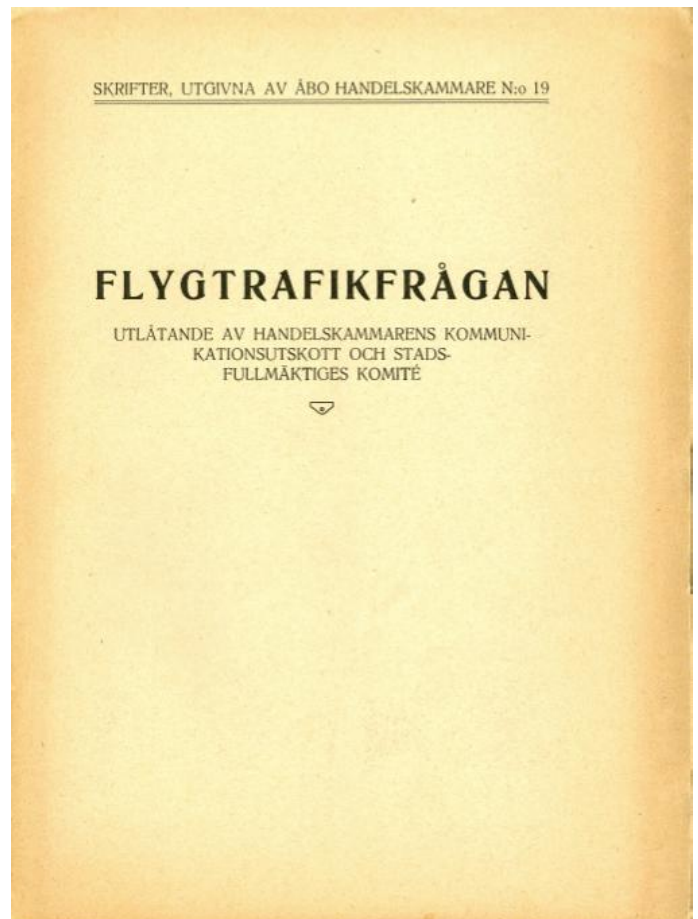
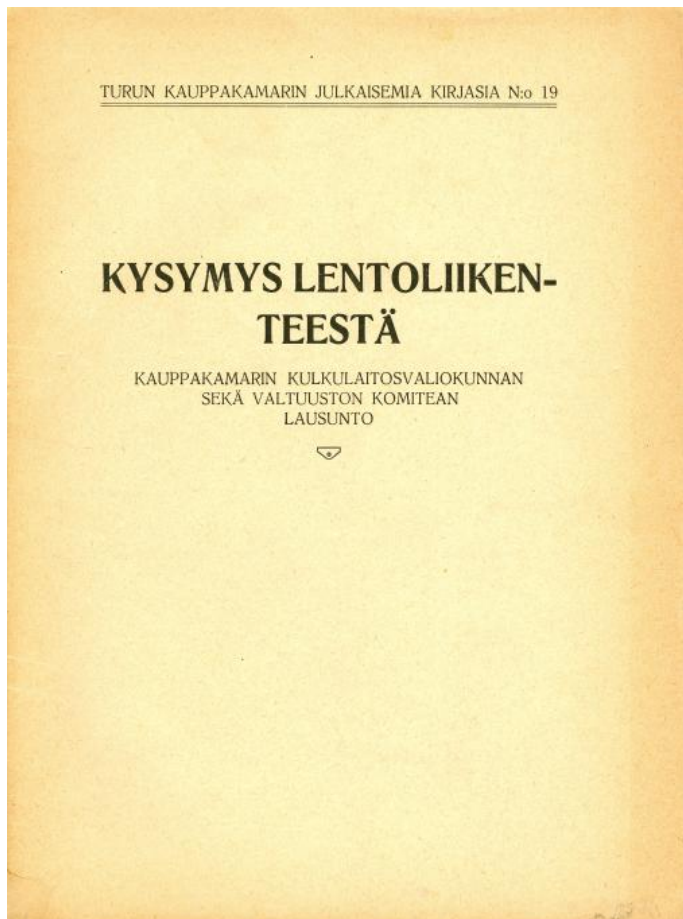
Kun suomalainen ilmailu otti ensiaskeleitaan 1910- ja 1920-lukujen taitteessa, niin tällä ramppasi jos jonkinlaista ulkolaista neuvojaa antamassa ohjeita siitä, kuinka lentotoiminnan tuli perustua joko maakoneisiin tai vesikoneisiin. Kullakin neuvojalla oli oma näkemyksensä sen mukaan, minkälaisia lentokoneita hänellä oli kaupattavanaan.

Joka tapauksessa tilanne oli tuolloin se, ettei Suomesa ollut maalentokentiksi kutsuttavissa olevia laskualueita muualla kuin Utissa ja Lappeenrannassa, muiden tuolloin käytössä olleiden kenttien oikeampi nimitys olisi ollut peltosarka, hiekkatie tai paloaukea. Siviililentotoiminta ei yksittäistapauksia lukuunottamatta päässyt hyötymään näistäkään vähäisistä laskualueista, sillä ne olivat Ilmailuvoimien käytössä. Niinpä ammattimainen siviililentotoiminta lähtikin maassamme liikkeelle kellukekoneilla, jotka talvela saivat alleen sukset. Siten ne kykenivät hyödyntämään jäätyneitä vesistöjä laskualueinaan ja saattoivat näinollen pidentää vuosikohtaista lentokauttaan. Jokasyksyinen ja -keväinen kelirikkojakso olivat kuitenkin aikaa, jolloin lentäminen näillä koneilla oli keskeytettävä. Tämä katkos koettiin monella liikelämän taholla kovin haitalliseksi varsinkin, kun kyse oli ulkomaan yhteyksistä.

Niinpä erinäisissä piireissä alettiinkin ajaa ympärivuotisessa käytössä olevien maalentokenttien rakentamista maahamme. Maan hallituksen sekä Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriön ja miksei myöskin Ilmailuvoimien sekä Aero Oy:n näkökulma tähän asiaan oli se, että maahan tuli rakentaa riittävän kattava lentokenttäverkosto. Paikkakuntatasolla taas oltiin kiinnostuneita ensisijaisesti vain omalle alueelle toteutettavasta lentokentästä. Aktiivisinta toiminta oman maalentokentän saamiseksi oli Turussa, Helsingissä asiaan herättiin vasta paljon myöhemmin muusta maasta puhumattakaan.

Maaliskuun 20. päivänä vuonna 1925 Turun Kauppakamari toimitti Turun kaupunginvaltuustolle kirjelmän, jossa se esitti kaupunkiin rakennettavaksi sekä lentosataman että maalentokentän, joiden tarkoituksena oli toimia Suomen ja Ruotsin välisen lentoliikenteen tukipisteinä. Lisäksi kauppakamari ehdotti valtuustoa asettamaan valiokunnan, joka yhteistyössä kauppakamarin liikennevaliokunnan kanssa alkaisi valmistella lentosatama ja -kenttäasiaa. Valtuusto oli kuin olikin ehdotukselle myötämielinen ja valiokunta asetettiin jo huhtikuun 16. päivänä.

Selvitystyö eteni ripeästi ja lausunto valmistui vielä saman vuoden aikana. Se julkaistiin Turun Kauppa-



kamarin julkaisusarjassa numerolla 19 nimellä ”Kysymys lentoliikenteestä; Kauppakamarin Kulkulaitosvaliokunnan sekä Valtuuston komitean lausunto”. Noin B5 kokoa (245 x 183 mm) oleva nidottu ja kansiltaan varsin pelkistetty teos on kaksikielinen siten, että se on yhteen suuntaan luettavissa suomenkielisenä ja teos kääntämällä sekä ympäri pyöryttämällä se on luettavissa ruotsinkielisenä nimellä ”Flygtrafikfrågan; Utlåtande av Handelskammarens Kommunikationsutskott och Stadsfullmäktiges komité”.

Aivan tasapuolinen teos ei suomen- ja ruotsinkielisten lukijoiden kesken kuitenkaan ole, sillä vaikka teoksen 40-sivuinen pääosa onkin luettavissa molemmilla kielillä omasta aloitussuunnastaan, niin ruotsinkielisen lukijan on teoksen liitteinä oleviin taulukoihin, luetteloihin ja karttoihin tutustuakseen käännettävä teos suomalaiseseen lukusuuntaan. Tämän liiteosuuden pituus on 18 sivua ja liitteiden tekstit ovat molemmilla kielillä.

Asetettuun selvitystyöryhmään kuuluivat kaupunginvaltuuston puolelta agronomi A. Kontu, insinööri E. Bergh sekä kaupungininsinööri E. Molander ja kauppakamarin puolelta työryhmän puheenjohtajana toiminut insinööri J. C. Wiese, sihteerinä toiminut filosofian maisteri C. A. J. Gadolin, kauppaneuvos J. G. Nordström, satamakapteeni B. V. Nyman sekä ahtaaja A. E. Erickson. Avustajakseen ja teknillisten tutkimusten tekijäksi työryhmä pestasi insinööri J. A. Savolaisen.

Työryhmän laatima raportti eli tässä esiteltävä julkaisu tarkastelee lentoasemien perustamiseen ja toiminnan kannattavuuteen vaikuttavia tekijöitä varsin monelta kantilta. Selvityksen alussa luetellaan kaikki kyseeseen tulevat ilma-alustyyppit; ilmalaiva, maalentokone ja vesilentokone, joista ilmalaiva kuitenkin hylätään sillä operoimisen edellyttämien suurten pääomien vuoksi. Seuraavaksi selvityksessä käydään lyhyesti läpi lentoliikenteen toteuttamista muun muassa Saksassa, Ranskassa, Englannissa, kun taas Ruotsi saa laajemman käsittelyn.

Tämän jälkeen tarkastelussa siirrytään kotimaahan ja ilmaliikenteen toteuttamiseen täällä. Liikkeelle lähdetään kannattavuuskysymyksestä, jota tarkastellaan posti-, henkilö- ja tavaraliikenteen näkökulmista. Postiliikennetarkastelun tueksi raporttiin on liitetty taulukot Turun vaihtopostitoimiston kautta Suomesta ulkomaille lähetetystä tai sieltä Suomeen saapuneesta postista tarkastelujakson ollessa lokakuu 1924. Henkilöliikenteen kohdalla taas esitetään vaatimaton taulukko Turun ja Tukholman välisen laivaliikenteen matkustajamääristä ajalla 1.12.1924–30.4.1925. Tava-

raliikenteestä ei sen sijaan ole esitetty tilastotietoja, vaan asian lyhyt käsittely jää spekuloinniksi siitä, mitä tavaraa lentokoneella voisi kuljettaa.

Seuraavaksi raportissa käydään lyhyesti läpi eri lentoasematyyppit (vesi- ja maa-) sekä niiden toimintaedellytykset, kuten laskualueiden pinta-alat, tarvittavat rakennelmat sekä mahdolliset suojaukset, joista esimerkkinä vesilentoasemien aallonmurtajat. Tätä osuutta seuraa lyhyt katsaus lentotoiminnan aloittamisen edellyttämiin lainsäädännöllisiin toimenpiteisiin sekä sen maanpuolustuksellisiin näkökohtiin.

Näiden selvitysten jälkeen käydään läpi lentoaseman eri sijoituspaikkavaihtoehdot ja niiden kustannuslaskelmat, jotka on laatinut insinööri J. A. Savolainen.



Viistoilmakuva Turusta talvella 1928–1930.

(Kuva: Finna / Suomen Ilmailumuseo, Finnair Oyj / Gunnar Ståhle -kokoelma, M016-19723)

Aluevaihtoehtoina ovat Raisio, Pansio, Ruissalo, Vähä-Heikkilä, Harittu sekä Vaarniemi, joille sijoittuvan lentoaseman tarkempi paikka käy ilmi raportin liitteinä olevista kartoista. Edullisin vaihtoehto on Pansio (kustannukset noin 1.6 Mmk), toisena Ruissalo (noin 1.9 Mmk), sitten tulevat Vaarniemi (yli 2 Mmk) ja Harittu (yli 3 Mmk). Raisio ja Vähä-Heikkilä todetaan hankaliksi lentoliikenteen kannalta, eikä niistä ole esitetty kustannuslaskelmaa.

Kuten tiedetään, maalentokenttää ei Turkuun vielä tuolloin kovasta yrityksestä huolimatta saatu, mutta saatiin sentään vesilentoasema Ruissaloon vuonna 1927. Lopulta, kymmenen vuotta raportin laatimisen jälkeen saatiin se maalentokenttäkin vihityksi ja vieläpä juuri sille paikalle, joka selvityksessä oli todettu edullisimmaksi kenttävaihtoehdoksi. Alueen nimi ei kuitenkaan ollut enää Pansio vaan Artukainen.

Heikki Kauranne

John Wegg ja Finnairin Caravellet

Pitkän uran useiden lentoyhtiöiden palveluksessa tehnyt, monia ilmailukirjoja kirjoittanut ja kahden itse perustamansa ilmailulehden päätoimittajanakin ollut John Wegg ehti olla myös Finnairin palveluksessa District Sales Managerina eli piirimyyntipäällikkönä syyskuusta 1978 tammikuuhun 1987. Sinä aikana hän kirjoitti kaksi työnantajaansa ja sen käyttämiin koneisiin liittyvää kirjaa. Niistä ensimmäinen eli Finnairin 50-vuotishistoriikki ”*Finnair; the art of flying since 1923*” ilmestyi vuonna 1983 ja toinen, Finnairin Caravelle-koneita käsitellyt ”*Bluebirds*” ilmestyi vuonna 1985.

Wegg oli kovin ihastunut tuohon sulavalinjaiseen ranskalaiskoneeseen, sillä vuonna 2005 häneltä ilmestyi teos ”*Caravelle; The Complete Story*”, joka käy erittäin perusteellisesti läpi konetyypin kehitys- ja käyttöhistorian aina kirjan ilmestymisvuoteen asti. Sen jälkeen Wegg ylläpiti kirjaansa julkaisemalla siihen päivityksen kerran vuodessa. Päivitys julkaisiin aina toukokuun 27. päivänä, sillä juuri tuona päivänä vuonna 1955 ensimmäinen SNCASE S.E. 210 Caravelle nousi neitsytlennolleen. Kellä tuo kirja on, ja haluaa tutustua sen päivityksiin, niin ne löytyvät osoitteesta sudaviation.com. Ikävä kyllä John Wegg menehtyi kuluvan vuoden tammikuussa lyhyen sairauden jälkeen, joten nähtäväksi jää miten käy teoksen päivitysten.

Koska myös tuo kirja liittyy olennaisesti Finnairin Caravelleihin, se sisällytetään lyhyesti tähän artikkeliin. Finnairin 50-vuotishistoriikki sen sijaan jätetään tästä artikkelista pois, vaikka toki siinäkin käsitellään Caravelleja. Sen painopiste on kuitenkin muualla.



Nähdessäni ”*Bluebirds*”-kirjan ensi kerran sen kaunis kansipaperiin painettu kuva teki minuun suuren vaikutuksen. Kuvan, tai oikeammin maalauksen tekijä Mike Machat on tehnyt myös kirjassa olevat muutamat

koneiden profilikuvat. Machat oli tehnyt yhteistyötä Weggin kanssa jo aiemminkin, sillä myös tuon edellä mainitun Finnairin 50-vuotishistoriikin kansikuva ja profilikuvat ovat hänen kädenjälkeään.

”*Bluebirds*”-teos on Weggin omakustanne ja sen julkaisuvuosi on Caravelleen 30-vuotisjuhlavuosi. Tästä kertoo ”30th Anniversary”-tarra, jollainen löytyy ainakin minun kokoelmistani olevasta kirjasta, ja joka on liimattu kirjan nimiösivun vastaiselle sivulle. Tuolla sivulla on tarran ohella myös kaikki ne tiedot, jotka yleensä sijoitetaan nimiösivun kääntöpuolelle eli nimiökääntö-sivulle. Tämä sama kirjan alkulehtien taittotapa toistuu myös muissa edellämainituissa Weggin teoksissa. No, taittotapoja on erilaisia eli ”o tempora o complicare” sanoisi ehkä roomalainen.

Kirjan esipuheessa Wegg kertoo sen syntyhistoriasta, joka liittyy edellämainitun Finnairin 50-vuotishistoriikin julkaisemiseen huhtikuun 22. päivänä vuonna 1983 ja vain viikkoa sen jälkeen tapahtuneeseen Finnairin Caravelle-kaluston viimeiseen reittilentoon Helsingistä. Weggin kiinnostus Caravelleeseen oli herännyt jo kauan ennen hänen tuloaan Finnairin palvelukseen, jo silloin kun hän oli nähnyt konetyypin ensi kerran. Kiinnostus oli ollut sen verran suurta, että vuoteen 1983 mennessä hän oli tehnyt tutkimusta Caravellesta jo kymmenen vuoden ajan. Konetyypin pitkän uran päättyminen Finnairin palveluksessa antoi kimmokkeen tehdä kirjan, joka käsittelee konetyypin syntyhistoriaa ja erityisesti sen käyttöä Weggin tuolloisen työnantajan palveluksessa. Teos on muuten englanninkielinen, mutta sisältää suomenkielisiä otteita Finnairin eri dokumenteista.



Kirja lähtee liikkeelle tilanteesta, jossa Finnair/Aero oli etsimässä seuraajaa ulkomaan liikenteessä käyttämälleen Convair-kalustolle. Teos käy kuvien kera läpi vaihtoehtoina olleet mäntä-, potkuriturbiini- ja suih-

kumoottorikoneet. Tämän osuuden jälkeen käydään läpi toisen maailmansodan jälkeisen ranskalaisen liikennekoneteollisuuden kehitystä ja toimijoita sekä näiden valmistamia koneita. Niiden myötä päästään lopulta konetyyppiin, joka tultiin tuntemaan nimellä SE.210 Caravelle, vaikka sille ensin ehdotettiinkin nimeä Annapurna. Tuon nimen tarkoituksena olisi ollut kunnioittaa ranskalaisen Maurice Herzogin johtaman vuorikiipeilijäretkikunnan kesäkuun 3. päivänä 1950 suorittamaa Himalajan vuoristossa sijaitsevan 8091 metriä korkean Annapurna I -vuoren valloitusta. Konetyypin valmistaneen Sud-Est-tehtaan johto ja erityisesti sen pääjohtaja Georges Hereil vaati koneen nimeksi kuitenkin Caravellen, joka oli 1400–1600-luvuilla käytössä olleen pienen, keveän ja nopean purjealusnimen nimi. Tällainen alus oli maalattu ensimmäisten Caravellejen runkoon ohjaamon kohdalle ja sellainen on kuvattuna myös ”Bluebirds”-kirjan kansipaperissa, joskaan kuva ei ole sama kuin prototyypeissä.

Ennen kuin kirja pääsee Caravellen käyttöön Finnairin palveluksessa, se käy lyhyesti läpi konetyypin kehitystä ja koelentoja. Niiden lisäksi käydään läpi myös konetyypin päätyminen sen ensimmäisen ei-ranskalaisen tilaajan, eli SAS:n palvelukseen.

Finnairia käsittelevä osuus alkaa kuvauksella sen ja konetta myyvän Sudin välisistä, vuoden 1957 puolivälissä aloitetuista kauppaneuvotteluista ja Finnairin niissä edellyttämistä koneeseen tehtävistä muutoksista. Koneen ohjaamon miehitys oli suunniteltu kolmihenkiseksi, mutta Finnair vaati sen muutettavaksi kaksihenkiseksi eli radistin poistamista. Muita vaadittuja muutoskohteita olivat ohjaamon kaikkien ikkunoiden sähköinen jäänpoisto, ohjaamon kaikkien instrumenttien valaisu instrumenteissa itsessään olevin valolähtein sekä moottorien varustaminen reverssein. Koneen valmistaja ei kuitenkaan kyennyt toteuttamaan viimeksimainittua vaatimusta ja tarjosi tilalle jarruvarjoa, jollaisella Finnairin ensimmäiset Caravellet sitten varustettiin.

Tämän jälkeen kirja käsittelee Finnairille ostetun kolmen ensimmäisen tyyppiä IA olevan koneen valmistusta ja ensimmäisten ohjaajien koulutusta sekä lisäksi koneille annettuja nimiä, koneiden värikaavioita ja koneiden käyttöä. Koneiden väriytyksen suunnittelu tehtävä annettiin Ilmari Tapiovaaralle, joka laatikin suuren määrän erilaisia vaihtoehtoisia väriytskaavioita, joskin joidenkin väliset erot ovat melko olemattomia. Finnairin johtoryhmään kuuluneen Uolevi Raaden vaatimuksesta päädyttiin kaavioon, jossa rungon sininen vaakajuova kaartui ohjaamo lähestyessään ylös ohjaamon päälle, koska se Raaden mielestä ku-

vasti menestyvää lentoyhtiötä. Tapiovaara ei sen sijaan pitänyt kyseisestä kaaviosta ja tarinan mukaan Raadekin olisi todennut sen rumaksi nähdessään koneen ensi kerran Toulousessa. Myös koneiden nimille oli eri vaihtoehtoja, jotka perustuivat erilaisiin kantasanoihin tai teemoihin. Jälkimmäisiä olivat muun muassa maakuntiin perustuvat nimet ja olipa mukana myös talvisodan taistelupaikkojen nimiä. Kantasanojen puolella taas oli erilaisia Pilven- ja Pohjan-sanoihin perustuvia nimiä, mutta koneet päädyttiin nimeämään Sini-sanaan perustuen (”Sinilintu”, ”Sinisiipi” ja ”Sininuoli”).



Finnairin Caravelle Toulousessa tammikuussa 1960. (Kuva: ”Bluebirds”-kirja / Sud-Aviation)

Finnair-osuuden, johon sisältyy vielä maininnat IA-tyyppien modifioinnista III-tyypeiksi sekä neljännentyyppiä III olevan koneen ”Sinipiika” hankinnasta, jälkeen kirjassa siirrytään takaisin yleisemmälle tasolle ja käsitellään konetyypin jatkokehitystä sekä käyttöä maailmalla eri lentoyhtiöissä. Kun tarkastelu palaa jälleen Finnariin, on kyseessä tilanne, jossa yhtiö vuonna 1962 etsii seuraajaa Caravelleilleen. Aiempaan tyyliinsä kirja esittelee lyhyesti Finnairin harkitsemat vaihtoehtoiset konetyypit. Mukana on myös Douglas DC-9, jota tyyppiä Finnair myöhemmin hankkikin. Tässä vaiheessa se kuitenkin hävisi kilvan Caravellen tyyppille 10B3 eli Super Caravellelle, jota Finnairin käytössä oli kaikkiaan kymmenen.

Kirjassa käydään läpi koneiden käyttöhistoriaa mukaan lukien suunnitelmia muuttaa osa koneista raitiokäyttöön, mikä kuitenkin todettiin taloudellisesti kannattamattomaksi. Lisäksi käydään hyvin lyhyesti läpi Kar-Airin suunnitelmia hankkia Caravellekalustoa. Lopuksi kerrotaan Finnairin siirtymisestä McDonnell Douglas -tehtaan tuotteisiin ja Caravellekaluston viime vaiheista. Konetyypin palvelus Finnairilla päättyi toukokuun 1. päivänä 1983.

Kirjan liiteosa sisältää taulukoitua tietoa Caravellen eri tyypeistä, kuvaukset koneen rakenteista ja järjes-

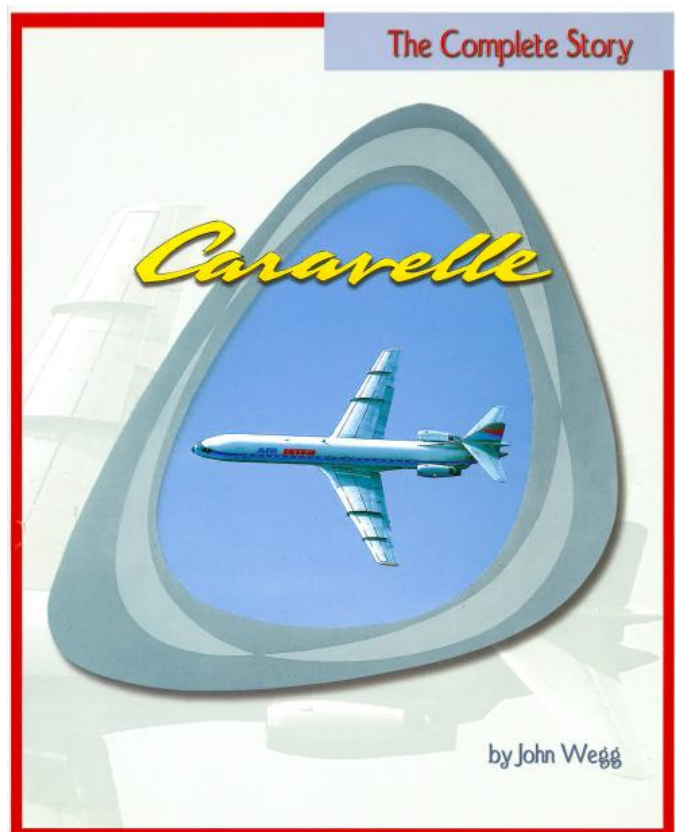
telmistä, matkustamojärjestelyistä, check-listan, kunkin Finnairin käytössä olleen koneyksilön kuvitetun käyttöhistorian aina kirjan julkaisuvuoteen asti, tiivistelmän konetyypin käytöstä Finnairilla, tiedot kunkin koneen ensilennoista tehtaalta Helsinkiin sekä ensimmäisestä ja viimeisestä kaupallisesta lennosta, kaikki nämä miehistö- ja reittitietoineen, tiedot konetyypin käytöstä eri reitti- ja charter-lennoilla Finnairilla, konetyypin vuosittaiset lentotuntien ja nousujen määrät, sekä vielä kaikkien Caravelle-miehistöissä Finnairilla palvelleiden henkilöiden palvelustiedot siltä osin kun ne liittyvät konetyyppiin.

“Bluebirds” on siis hyvin kattava teos Caravellen käytöstä Finnairilla, joskin tekstiosuuden olisi toivonut olevan eräiden kuvausten osalta hieman laajempi.

Jos edellä esitelty kirja herätti lukijan kiinnostuksen Caravellelle ja siitä haluaa tietää enemmän, niin tällöin kannattaa tarttua John Weggin kirjoittamaan, hänen perustamansa Airways International -kustantamon kustantamaan ja Caravellen 50-vuotisjuhlavuonna julkaistuun ”Caravelle; The Complete Story”-teokseen. *Feeniks*-lehden numerossa 1/2018 olleen, Antti Hyvärisen ja Juha Klemettisen laatiman John Weggin muistokirjoituksen sanoja lainaten tämä teos on yksi täydellisimpiä koskaan yhdestä konetyypistä julkaistuja kirjoja. Se on helppo uskoa, kun selailee isokoista 576-sivuista teosta.

Kirjan sisältämä tietomäärä on sen verran suuri, ettei sen kokoaminen ole onnistunut yhdeltä ihmiseltä. Esipuheessaan Wegg luettelee noin 300 häntä avustaneen henkilön nimet todeten kuitenkin, ettei lista ole täydellinen. Suomalaisia avustajia hänellä on ollut tukenaan kaikkiaan 13.

Kirjan alkupuolella on listaus Caravellen kannalta merkittävistä päivämääristä ja sattuneista tapahtumista. Niiden jälkeen teos noudattelee “Bluebirds”-kirjan rakennetta eli siinä käydään läpi toisen maailmansodan jälkeistä liikennelentokoneiden kehitystä maailmalla ja erityisesti ranskalaisen lentokoneiteollisuuden kehittymistä. Teksti on osin sen verran lähellä tai jopa samaa kuin edellä mainitussa kirjassa, että näkee sen olleen Weggin lähtökohtana tätä kirjaa tehdessä.



“Bluebirds”-kirjan tyyliin seuraavaksi käydään läpi Caravellen kehitystä ja koelentoja, toki laajemmin kuin tuossa Finnairin koneisiin keskittyneessä kirjassa. Sitten tehdään selkoa konetyypin markkinointi- ja myyntiponnisteluista, joista osa tuotti tulosta ja osa ei. Tämän jälkeen seuraa teoksen sivumäärällinen pääsisältö eli Caravellen eri alatyyppejen käyttö eri maissa, eri lentoyhtiöissä niin matkustaja- kuin rahtikoneina, sekä myös sotilaskäytössä ja koekoneina.

Kirjan laaja liiteosa sisältää konetyypin rakenteiden, järjestelmien ja moottoreiden yleiset tekniset tiedot ja teknisen kuvauksen sekä alatyypikohtaiset tekniset tiedot. Liiteosaan sisältyy myös tiedot reiteistä, joilla eri operaattorit konetyyppejä käyttivät, tiedot konetyypille sattuneista onnettomuuksista, kunkin koneen tiivistetty yksilöhistoria sekä tiedot niistä koneyksilöistä tai niiden osista, jotka olivat vielä olemassa kirjan ilmestymisvuonna 2005. Joten jos kaipaa jotain Caravellelle liittyvää tietoa, niin tämä on se teos, josta etsintä kannattaa aloittaa.

Heikki Kauranne

1. Kullervo Kempainen, ”FK-lentue : muistelmia jatkosodan vuosilta”, 1959.
2. Sana ”me”; ”Me sotasaunkarit” [myös nimellä ”Catch-22: me sotasaunkarit”] ja ”Me pommittajat”.
3. Lockheed P-38 Lightning.
4. Charles A. Lindbergh, teos ”Me; Lentokoneeni ja minä” (1927).
5. ”Biafra - Biafrasta nähtynä” (1969).