

LENTOKONEHALLIT 1, 2 JA 3
ILMASOTAKOULU, TIKKAKOSKI



RAKENNUSHISTORIASELVITYS
ARKKITEHTITOIMISTO ARTO MATTILA OY
2022

Lentokonehallit 1,2 ja 3
Ilmasotakoulu, Tikkakoski
Rakennushistoriaselvitys

Tilaaja: Puolustuskiinteistöt

Konsultti: Arkkitehtitoimisto Arto Mattila Oy

Työryhmä:

Arto Mattila
Mimmi Koponen
Eeva Martikainen

ISBN:

978-952-368-114-9 (painettu)
978-952-368-115-6 (pdf)

Julkaisija: Puolustuskiinteistöt, Helsinki, 2022

Paino: Grano, Helsinki

Kannen kuva:

Majuri R. Vainion ottama kuva suojavärikokeilusta 20.9.1939. Pk, Hamina.

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	4	2-Halli	76
Tehtävän kuvaus ja selvityksen sisältö	5	Julkisivut	76
Käytetyt lähteet	6	Sisätilat	77
Kaavatiedot, inventoinnit ja museoviraston lausunnot	8	Ajoituskaaviot	78
Lentokonehallien käyttäjät eri aikoina	10	Muutokset 1940-luvulla	83
		2-hallin käyttö sotien jälkeen	83
		1960-luvun muutokset	84
RAKENNUSHISTORIA	12	Katto uusittiin 1970-luvun alussa	90
Lentoasema 6 Luonetjärvelle	13	1980-luvun korjaukset	90
Lentokonehallien rakentaminen	15	Vuosituhanen vaihteen ja alun korjaukset	91
<i>Arkkitehti Elis Hyvärinen ja PM:n suunnittelukollektiivi</i>	16	Nykytilanne kuvin	92
Lentokonehallien alkuperäinen arkkitehtuuri	17	3-halli	112
<i>Uudet ja asialliset hangaarit - puolustuslaitoksen uusasiallisuus</i>	28	Julkisivut	112
Lentokonehallien vertailu muihin samoilla piirustuksilla tehtyihin halleihin	38	Sisätilat	113
Vertailun lähteet	38	Ajoituskaaviot	114
Tyyppihangaarit	39	Laajennus ja korjaus 1960-luvulla	117
Hyväksytty ja hylätty muutosehdotukset	41	Katto uusittiin 1970-luvun alussa	118
Suojavärimaalaus	43	1980-luvun korjaukset	118
		Lentokonehallin laajennus 1990-luvun alussa	118
		2000-luvun muutokset	121
		Nykytilanne kuvin	122
LENTOKENTTÄ	44		
		YHTEENVETO	136
LENTOKONEHALLIEN MUUTOSVAIHEET JA NYKYTILANNE	50	LÄHTEET	140
1-Halli	52		
Julkisivut	52		
Sisätilat	53		
Ajoituskaaviot	54		
Hallin käyttö sotien jälkeen	57		
Katto uusittiin 1970-luvun alussa	57		
1980-luvun muutokset	58		
Peruskorjaus 1996-97	59		
2000-luvun muutokset	60		
Nykytilanne kuvin	61		

JOHDANTO



Lentorykmentti 4:n henkilöstöä Bristol Blenheim -koneen edessä vuonna 1943. Takana näkyy 1-halli. Kuva on otettu 2-hallin betoniedustalla, johon on maalattu suojävärimaalaus. Suomen Ilmavoimamuseo.

TEHTÄVÄN KUVAUS JA SELVITYKSEN SISÄLTÖ

Tämä rakennushistoriaselvitys koskee Luonetjärven varuskunnan lentokonehalleja 1, 2 ja 3, jotka sijaitsevat ilmasotakoulun alueella Tikkakoskella, Luonetjärvesistön itärannalla. Selvityksessä esitellään lentokonehallien rakennushistorian tärkeimmät vaiheet, nykyiset ominaispiirteet ja säilyneisyys. Hallit valmistuivat vuonna 1939 ja ne toimivat edelleen alkuperäisessä käytössään.

Selvityksessä esitellään ensin käytetyt lähteet ja kohteen kaavatiedot, inventoinnit ja Museoviraston lausunnot. Seuraavaksi esitellään lentokonehallien rakennushistoria. Selvityksessä verrataan lentokonehalleja muihin samaan aikaan valmistuneihin lentokonehalleihin (erityisesti Immola). Vertailu tehdään piirustusten ja kirjallisten dokumenttien perusteella. Seuraavaksi esitellään lentokentän muutosvaiheet hyvin tiiviisti. Sen jälkeen kunkin hallin muutosvaiheet esitellään omina kokonaisuuksinaan. Lopuksi esitellään yhteenveto ja lähdeluettelo.

Selvityksen on laatinut Arkkitehtitoimisto Arto Mattila Oy. Sisällön selvitykseen ovat tuottaneet arkkitehti Arto Mattila, FM Eeva Martikainen ja arkkitehti Mimmi Koponen. Selvitys pohjautuu kirjallisiin lähteisiin, arkistolähteisiin ja paikan päällä tehtyyn dokumentaatioon. Rakennusten dokumentointi tehtiin toukokuussa ja arkistotyöt syksyllä 2022.

Selvitys tehtiin Puolustuskiinteistöjen tilauksesta. Tilaajaa edusti analyttikko Tapani Aalto. Museoviraston edustajana työtä ohjasi Jaakko Holma.

Kuopiossa 19.12.2022



Lentokonehallien sijainti lentokentän länsireunalla. MML, Maastotietokanta, ortoilmakuva, 9/2022.

KÄYTETYT LÄHTEET

ARKISTOLÄHTEET

Tämän rakennushistoriaselvityksen tärkeimmät lähteet ovat rakennuspiirustukset, vanhat valokuvat ja tietyt, pääasiassa Ilmavoimien esikunnan arkiston tekstidokumentit. Selvityksen laatimista varten on käyty tutkimassa Puolustuskiinteistöjen arkistoja Tikkakoskella ja Haminassa. Lisäksi Kansallisarkiston Helsingin toimipisteellä on tutkittu Ilmavoimien esikunnan kirjeenvaihtoa yms. tekstidokumentteja lähinnä 1930- ja 40 -lukujen vaihteesta. Vanhoja valokuvia on tutkittu Suomen Ilmavoimamuseon arkistosta ja Puolustusvoimien Kuvakeskuksen tuottamasta SA-kuva-arkistosta. Selvityksessä on hyödynnetty myös Kansalliskirjaston digitaalisia aineistoja, erityisesti vanhoja lehtiartikkeleita. Erilaista kartta- ja ortoilmakuva-aineistoa on ladattu Maanmittauslaitoksen Avoimien aineistojen tiedostopalvelusta. Museoviraston arkistosta on tutkittu erilaisia lausuntoja esimerkiksi lentokonehallien korjauksiin liittyen.

Tärkein rakennushistoriaselvityksen arkistolähde on luonnollisesti rakennuspiirustukset. Puolustuskiinteistöjen keskusarkistossa Haminassa on arkkitehti- ja piirustuksia 1930-luvun lopulta 1990-luvulle asti. Lisäksi Haminan arkistossa on 1930-luvun rakennuspiirustuksia ja vanhoja valokuvia. Keskusarkistossa tutkittiin myös Immolan lentokonehallien alkuperäiset piirustukset 1930-luvun puolivälistä, koska tehtävänannon mukaan selvityksessä vertailtiin Luonetjärven ja Immolan halleja. Puolustuskiinteistöjen arkistossa Tikkakoskella on paljon piirustusaineistoa lentokonehallien muutosvaiheista, ja lisäksi piirustusten seassa on jonkun verran työselityksiä



Syyskuun 20. päivä vuonna 1939 otettu kuva rakenteilla olevista Lentoesama 6:n kentästä ja lentokonehalleista. Suomen Ilmavoimamuseo.

ja esimerkiksi työmaakokousten pöytäkirjoja. Työn edetessä selvisi, että Tikkakosken arkistoaineisto ei ole ihan aukoton muutosvaiheiden osalta, mikä ei sinänsä ole poikkeuksellista. Jos piirustusta muutosvaiheesta ei ole, selvityksen tekijä on arvioinut muutoksen ajankohdan.

Kansallisarkiston Helsingin toimipisteen kokoelmista tutkittiin pääasiassa Ilmavoimien esikunnan arkistoaineistoja. Lentokonehallien rakentamisesta on käyty kirjeenvaihtoa Lentorykmentti 4:n (Luonetjärvelle sijoitettu lentorykmentti), Puolustusministeriön rakennusosaston (lentokonehallien suunnitte-

lija) ja esimerkiksi Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriön kanssa. Lisäksi tutkittiin Puolustusministeriön rakennusosaston kirjeenvaihtoa, josta löytyy esimerkiksi kirjeenvaihtoa Wärtsilä-yhtymän kanssa, joka toimitti hallien kattotuolit. Lisäksi Kansallisarkistossa tutkittiin joitain Ilmailuhallinnon aineistoja, joiden avulla voidaan havainnollistaa Jyväskylän lentokentän muotoutumista ja kehitystä. Tärkeimmät arkistoaineistot tämän selvityksen kannalta ovat olleet nimenomaan 1930-luvun arkistoaineistot, koska niistä selviää lentokonehallien rakentamisen periaatteet ja alkuperäiset piirteet. Hallien

muutosvaiheiden kohdalla arkistolähteet rajoittuvat pääasiassa piirustuksiin ja mahdollisiin työselityksiin. Muutosvaiheista löytyisi todennäköisesti kirjeenvaihtoa Puolustusministeriön Rakennustoimisto Jyväskylän aineistosta Kansallisarkiston Mikkelin toimipisteeltä, mutta tämän selvitystyön puitteissa ei ollut mahdollista laajentaa arkistotöitä siihen aineistoon. Esimerkiksi kirjeenvaihtoa on 1980-luvulla jo monta kansiollista yhdeltä vuodelta.

KIRJALLISET LÄHTEET

Luonetjärven varuskunnasta löytyy hyvin kirjallista lähdeaineistoa. Tässä selvityksessä on pyritty tutkimaan niistä nimenomaan lentokonehallien rakennushistorian kannalta olennaisia asioita. Tärkeimpiä kirjallisia lähteitä ovat olleet Keski-Suomen museon laatima *Luonetjärven varuskunta-alueen rakennusinventointiraportti* (2013) sekä Ismo Myllylän kirjoittamat kirjat *Luonetjärven varuskunta 1939-1989* (1990) ja *Lentorykmentti 4 - Lapin lennosto 1945-1993* (1993). Mainituissa kirjallisissa lähteissä on tutkittu myös rakennuspiirustuksia, mutta tässä selvityksessä on pyritty tutkimaan piirustukset mahdollisimman tarkasti, ja joidenkin korjausvaiheiden ajankohdat ja suunnittelijat ovat tarkentuneet verrattaessa aiempaan tutkimukseen.

Lentokonehallien suunnitteluun ja arkkitehtuuriin liittyen tärkeinä kirjallisina lähteinä ovat olleet Anne Mäkisen väitöskirja *Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri 1926-1939* ja Markus Mannisen kirjoitta-

ma selvitys *Immola, rakennushistoria ja nykytilanne* (Arkkitehtitoimisto Manark Oy, 2016). 1930-luvun Ilmavoimien nopean kehityksen ymmärtämiseksi tärkeä lähdeos on ollut Kari Sélenin *C.G.E. Mannerheim ja hänen puolustusneuvostonsa 1931-1939* (1980).

Luonetjärven varuskunta-alueen historiaan liittyy monia Puolustusvoimien joukko-osastoja, ja niistä löytyy paljon kirjallisuutta. Esimerkkinä voidaan mainita *Taivaan vartijat, Ilmasotakoulun historia 1918-2008* ja *Ilmapuolustuksen viestihistoria 1918-2012*. Joukko-osastojen historiateoksissa on kuitenkin melko vähän yksittäisiä rakennuksia koskevia tietoja, joten ne toimivat lähinnä selvitystyön tausta-aineistona.

KAAVATIEDOT, INVENTOINNIT JA MUSEOVIRASTON LAUSUNNOT

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT (RKY)

Luonetjärven kasarmialue kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY). Alueen kuvauksessa Luonetjärven kasarmialueen kerrotaan edustavan Imatran immolan, Utin varuskunnan ja Kauhavan ilmasotakoulun kanssa 1930-luvulla rakennettuja uuden aselajin, lentovoi-
mien kasarmirakentamista. Lentokonehallit kuulu-
vat ensimmäisiin alueelle valmistuneisiin rakennuk-
siin, ja ne ovat edelleen alkuperäisessä käytössään.¹

MAAKUNTAKAAVA

Keski-Suomen maakuntakaavassa (Maakuntaval-
tuuston 1.12.2017 hyväksymä) Luonetjärven varus-
kunta-alue kuuluu Puolustusvoimien alueeseen (EP).
Maakuntakaavassa on huomioitu RKY-alue (11).
Jyväskylän yleiskaavassa (voimaantulo 25.11.2016)
Luonetjärven varuskunta kuuluu Erityisalueisiin.
RKY-alue on yleiskaavassa huomioitu (rky13), ja sii-
hen on merkitty kuuluvaksi koko varuskunta-alue.²

MAANKÄYTÖN YLEISSUUNNITELMA

Luonetjärven varuskunta-alueesta laadittiin maan-
käytön yleissuunnitelma vuonna 2000, ja siinä lento-
konehallit on huomioitu seuraavasti:

*Itärannan rakennuksissa on käytetty v 1934–36 suun-
nitelmia ja niissä noudatettiin funktionalismin suun-
nitteluperiaatteita: eri toiminnoille varattiin omat
alueet ja rakennettiin väljästi maastoon.*

¹ Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY, Jyväskylä, Keski-Suomi, Luonetjärven kasarmialue, 2009.

² Keski-Suomen maakuntakaava, 2017.

*Funktionalismia edustivat myös alueen rakennukset. Kyseiset rakennukset ja niiden lähiympäristö ovat merkinnällä /s (suojeltava rakennus). [...] Myös alku-
peräiset v 1938-39 rakennetut lentokonehallit ovat merkinnällä /s. Suojelun piiriin ei lueta 1 ja 2 vuosina 1997-98 sekä lentokonehallin 3 vuonna tehtyjä laajen-
nusosia.*

/s suojeltava rakennus tai alue on määritelty maan-
käyttösuunnitelmassa seuraavasti:

*”Rakennustaiteellisesti tai historiallisesti arvokas ra-
kennus ja sen ympäristö. MRL 41§:n ja 127§:n nojalla
määrätään, että rakennusta ei saa purkaa ilman pa-
kottavaa syytä, eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-
tai muutostöitä, jotka turmelevat rakennuksen histo-
riallista tai rakennustaiteellista arvoa.”*

Lisäksi aluekokonaisuudesta kirjoitetaan:

*”Alueen rakennukset ja ympäristö tulee säilyttää siten,
ettei historiallisia tai maisemallisia arvoja vaaranne-
ta. Alueella tulee mahdollinen uudisrakentaminen ja
peruskorjaaminen sopeuttaa arvokkaaseen luonnon
ympäristöön ja ympäröivään rakennuskantaan. Alu-
een alkuperäistä rakentamistyyliä tulee noudattaa
mahdollisessa lisärakentamisessa ja laajennuksissa.
Alueen tiet ja raitit sekä puistot tulee säilyttää alueen
luonteelle ominaisina.”³*

³ Ote Luonetjärven varuskunta-alueen maankäytön yleissuunnitelman (päiväty 9.10.2000) kappaleesta 5.1.12 Luonnonsuojelulaki, rakennussuojelu ja muinaismuistoalueet.

INVENTOINNIT JA MATKAKERTOMUKSET

Keski-Suomen museo on tehnyt Luonetjärven va-
ruskunta-alueesta laajan inventoinnin vuonna 2012.
Varuskunta-alueen inventointi kuului Keski-Suo-
men modernin rakennusperinnön inventointihank-
keeseen, jonka museo toteutti vuosina 2012-2014.
Varuskunta-alueen rakennusinventointiraportti ja
rakennuskohtaiset kohderaportit ovat olleet tämän
selvitystyön lähteenä.

Museoviraston Rakennushistorian osasto on tehnyt
vuonna 2004 inventoinnin (Ulla-Riitta Kauppi) Luo-
netjärven varuskunta-alueesta. Kyseinen inventointi
on rakennusten perustiedot sisältävä listaus eikä sitä
ole käytetty tämän selvitystyön lähdeaineistona.⁴

Lisäksi Museoviraston arkistossa on Anne Mäkinen
vuonna 1993 laatima matkakertomus. Mäkinen tu-
tustui Itärannan rakennuksiin, ja luonnehti niitä
1990-luvun alussa hyvin hoidetuiksi ja kunnoste-
tuiksi. Lentokonehalleista Mäkinen kirjoittaa: *”Len-
tokonehallit 1 ja 2 ovat alkuperäisessä käytössään.
Niissä ei ole tehty oleellisia muutoksia; rakenteet, ik-
kunat, ovet ovat säilyneet. Lentokonehalli nro 3:a on
laajennettu. Kaikkien julkisivut on kunnostettu ja
maalattu vaaleiksi (maalityyppi?)”⁵*

⁴ Tyvelä 2013, 5.

⁵ Matkakertomus, Jyväskylän maalaiskunta, Tikkakoski, Luonetjärvi
varuskunta-alue, Itäranta, Helsingissä 7.9.1993, MV

MUSEOVIRASTON LAUSUNNOT

Museovirasto on lausunut 2-hallin perusparannus- ja korjaushankkeesta vuonna 2005. Hallin alkuperäiset pitkät ikkunanauhat haluttiin uusia, ja Museoviraston vaatimuksesta niistä teetettiin ensin kuntoarvio mahdollisen kunnostamisen selvittämiseksi. Kunnosta kertovan aineiston nähtyään Museovirasto lausui, ettei ikkunoiden kunnostaminen ole perusteltua. Ikkunat uusittiin tehden niistä malliltaan ja värisävyiltään mahdollisimman paljon alkuperäisiä muistuttavia.⁶

Senaatti-kiinteistöt pyysi Museovirastolta lausuntoa vuonna 2019 lentokonehalli 2:n purkamisesta. Museoviraston kanta purkamiseen oli kielteinen, ja lausunnossa esitettiin, että halleista tulisi laatia erillinen kooste niiden merkityksen ja suojelutarpeiden arviointiin.⁷

Museovirasto lausui lokakuussa 2022 samasta asiasta tämän selvityksen luonnoksen ja kuntotutkimusten pohjalta. Museovirasto kannatti lausunnossaan edelleen hallin peruskorjaamista, mutta koska hallin säilyttäminen estäisi ilmavoimien kehitysohjeman toteuttamisen, sitä ei nähty mahdolliseksi. Purkamisen ehdottomaksi edellytykseksi Museovirasto määritteli sen, että poistuvasta rakennuskannasta ja säilytettävistä kahdesta lentokonehallista laadittaisiin riittävät rakennushistorialliset selvitykset, eikä purkamistöitä saa aloittaa ennen kuin rakennushistoria on selvitetty ja riittävästi dokumentoitu.⁸

⁶ Luonetjärven varuskunta-alueella sijaitsevan 2-hallin perusparannus- ja peruskorjaushanke, 24.3.2005, MV.

⁷ Jyväskylä, Tikkakoski, Ilmasotakoulun lentokonehalli 2 purkaminen, 24.9.2019, MV.

⁸ Jyväskylä, Tikkakoski, Ilmasotakoulun lentokonehalli 2 purkaminen, 21.11.2022, MV.



2-hallin ikkunat on uusittu 2000-luvulla.

LENTOKONEHALLIEN KÄYTTÄJÄT ERI AIKOINA

Luonetjärven lentokonehallit rakennettiin Lentorykmentti 4:n kolmelle lentolaivueelle vuonna 1939. Heti sotien jälkeen tehtiin ensimmäiset muutokset laivueden määrässä, kun ilmavoimien vahvuutta supistettiin rauhan ajan olosuhteisiin. Sitten organisaatiomuutoksia ja lennostojen muuttoa on tehty useita, ja lentokonehallit ovat mukautuneet kulloiseenkin tilanteeseen. Luonetjärven, myöhemmin Tikkakosken varuskunnan historiaa käsittelevässä kirjallisuudessa keskitytään pitkälti organisaation ja joukko-osastojen historiaan ja lentokonehallien piirustuksissa yksinomaan rakennusteknisiin seikkoihin, joten yksittäisen rakennuksen, tässä tapauksessa lentokonehallin aukotonta käyttäjähistoriaa on tämän selvitystyön puitteissa ollut mahdoton selvittää. Hallien käyttäjät tuodaan esille kutakin hallia koskevassa muutosvaiheiden historiassa, jos tieto on ollut tämän selvitystyön lähteissä saatavilla. Osaltaan kuviota monimutkaistaa vielä se seikka, että Luonetjärvellä on toiminut rinnakkain Lennoston puoli, eli Luonetjärven itärannalle 1930-luvun lopulta alkaen rakentunut alue ja Viestin puoli, eli Luonetjärven länsirannalle 1960-luvun alkupuolelta alkaen rakentunut alue. Organisaatiomuutokset ovat olleet lähes poikkeuksetta rakennustoimintaa nopeampia, joten myös lentokonehallit ovat olleet väliaikaisten käyttäjien hallussa historiansa aikana.

Tärkeimmät lentokonehallien historiaan liittyvät käyttäjät ovat olleet:⁹

Lentorykmentti 4	1939-1952
1. Lennosto	1952-1954
Hämeen lennosto	1954-1973
Tiedustelulentolaivue	1973-1996
Tukilentolaivue	1997-2004
Ilmasotakoulu	2005-
Patria Aviation Oy / Pilot Training	2005-

Tällä hetkellä Tikkakoskella toimii yksi Suomen ilmavoimien neljästä lennostosta, ilmasotakoulu, joka on ilmavoimien puolustushaarakoulu ja korkeakoulutasoinen sotilasopetuslaitos. Ilmasotakoulussa koulutetaan henkilökuntaa, reserviläisiä ja varusmiehiä ilmavoimien ja ilmapuolustuksen tehtäviin. Lentokoulutusta toteutetaan Hawk – suihkuharjoituskoneilla ja Grob- alkeiskoulukonekalustolla.¹⁰ 2-hallilla toimii Patria Aviationin toimipiste.¹¹

⁹ Kattava listaus varuskunnassa toimineista joukko-osastoista vuoteen 2009 asti löytyy teoksesta *Luonetjärven varuskunta & Jyväskylän lentoasema 1939-2009, juhlaulkaisu*, s.27.

¹⁰ Ilmapuolustusoppia maassa ja taivaalla, viitattu 28.12.2022.

¹¹ Lentokoneiden elinkaarituki, Lentokonehuolto, viitattu 28.12.2022.

Bristol Blenheim -kone laskeutuu Luonetjärven lentokentälle. Täydennyslentolaivue
17. Kuvattu ajalla 28.-31.3.1944. SA-kuva.





LENTOASEMA 6 LUONETJÄRVELLE

Luonetjärven lentoaseman rakentaminen liittyi ajanjaksoon, jolloin Suomen ilmavoimien kehittäminen oli nopeassa kasvussa. Syynä sille oli sotilaallisen konfliktin uhka 1930-luvun Euroopassa. Suomen ylin sotilaallinen johto totesi, että pienelle, uhatussa asemassa olevalle maalle ilmavoimien suorituskyvyllä olisi erittäin suuri merkitys. Suomessa, kuten muuallakin Euroopassa panostettiin ilmavoimien kehittämiseen, ja 1930-luvun perushankinta-ohjelmissa myönnettiin huomattavat varat ilmavoimille. Vallalla oli käsitys erityisesti pommikoneiden ylivoimaisuudesta taistelutilanteessa. Suomessa oli pitkään ajateltu, että vesilentokentät olivat omiaan runsasjärvisen maahan, vaikka vesilentokoneet oli todettu kellukkeiden takia lento-ominaisuuksiltaan huonoiksi. 1930-luvun Euroopan ilmavoimien kehitys osoitti, että maakoneet olivat taistelutilanteissa aivan ylivoimaisia. Suomen ilmavoimissa siirryttiin vesilentokoneista maalentokoneisiin ja 1930-luvun aikana rakennettiin yli kaksikymmentä maalento-kenttää. Suurin osa Suomen kentistä sijaitsi Etelä- ja Kaakkois-Suomessa. Kenttiä haluttiin hajauttaa myös Keski- ja Pohjois-Suomeen. Jyväskylän alueelle oli toivottu siviililentokenttää jo 1930-luvun alusta lähtien. Jyväskylän sijainti oli keskeinen ja sinne oli muodostunut teollisuutta. Hanke otti tuulta siipiensä alle kuitenkin vasta, kun myös ilmavoimat ryhtyivät etsimään paikkaa Sisä-Suomen kentälle.¹

Kenttiä rakennettiin paljon nopealla aikataululla, ja erilaisissa kirjelmissä ja lentokenttärakennusohjelmissa luetellaan useita vaihtoehtoisia paikkakuntia

Sisä-Suomen kentälle. Perustettava lentoasema oli tarkoitettu ilmavoimien kehitysohjelman mukaisesti kaukotoimintalaivueita varten. Kaukotoimintalaivueille LLv. 44 ja 46 rakennettiin lentoasema Immolaan vuosina 1935-1938. Jo ennen kuin alue oli valmis, päätettiin, että laivueet tulisi siirtää Sisä-Suomeen, ja Immolaan perustettaisiin kevytlentolaivue.²

Ilmavoimien alettua etsimään lentoaseman paikkaa Jyväskylän seudulta 1930-luvun puolivälissä vaihtoehtoina olivat Seppälänkangas tai Kuokkala. Kentän sijainnista syntyi kilpailua ja sijoitusvaihtoehtoiksi tulivat myös Seinäjoki, Joroinen ja Kokkola. Jyväskylän maalaiskunta aktivoitui kilpailussa vuonna 1937, ja ehdotti muutamaa paikkaa, joista Palokankaan alue Tikkakoskella Luonetjärven tuntumassa havaittiin hyväksi. Puolustusministeriön rakennusosaston yli-insinööri Osmo Leiwo teki tarkastumatkan alueelle ja muistiossaan hän kirjasi, että ”Yleisvaikutuksena voidaan sanoa, että kaikista niistä lentokenttäpaikoista, joita perustettavaa uutta lentoasemaa on nyt tiedusteltu kenttä tuntuu parhaimmalta, vieläpä ylivoimaiselta rakennuskustannuksia ja rakennusmahdollisuuksia silmällä pitäen”. Alueen hyvät puolet olivat sen kuiva hiekka- ja soramaa ja sen korkea sijainti.³

² Ilmavoimien komentaja J. Lundqvist Yleisesikunnan päällikölle 22.1.1937, R-674/61, KA.

³ Myllylä 1990, 36-42; Yli-insinööri Osmo Leiwo, Helsingissä 31.12.1937, R-674/61, KA.

¹ Lehto & Kärkkäinen 2016, 11-13; Myllylä 1990, 26-29; Selén 1980, 142, 148.

Lentoaseman kasarmi- ja asuinalueen rakentaminen toteutettiin pääosin Immolaan tehtyjen suunnitelmien mukaan. Immolan tavoin, Luonetjärvellä toteutettiin avointa asemakaavaa, jossa rakennukset sijoitettiin maaston muotojen mukaan omiksi ryhmiksiin. Upseerien asuinrakennukset sijoitettiin omaksi kokonaisuudeksi Luonetjärven rannalle, kasarmialue ja ruokala omalle alueelleen ja lentokenttä halleineen ja teknillisine huoltorakennuksineen omaksi alueekseen.⁵

5 Myllylä 1990, 48-50; Tyvelä 2013, 19-20.



LENTOKONEHALLIEN RAKENTAMINEN

Lentokonehallit olivat luonnollisesti yksi tärkeimmistä uuden lentoaseman rakennuksista. Luonetjärvelle oli tarkoitus sijoittaa kolme lentolaivuetta, joten lentokonehalleja tarvittaisiin kolme kappaletta. Vuonna 1938 ilmavoimien organisaatiota uudistettiin, ja entisistä lentoasemista tuli lentorykmenttejä. Luonetjärven asemaa rakennettiin Lentorykmentti 4:ä varten, johon Immolassa olleet laivueet 44 ja 46 siirtyivät. Lisäksi Luonetjärvelle perustettiin lentolaivue 48.⁶

Lentokenttähallien tarkat paikat määriteltiin maastossa syksyllä vuonna 1938. Lentolaivueiden 44 ja 46 hallit rakennettiin melko lähelle toisiaan kenttäalueen länsireunalle (1- ja 2 halli). Lentolaivue 48:n käyttöön tarkoitettu kolmas halli sijoitettiin hieman erilleen. Rakennustyöt aloitettiin syksyllä 1938. Ensimmäisenä ryhdyttiin tekemään lentokenttää. Vuoden 1939 helmikuussa 1-hallin seinät olivat jo miltei valmiit ja 2-hallin seinärunko oli valettu ja muuraustyöt kesken. Tässä vaiheessa koko alueella oli rakennustöissä 500 työmiestä ja lentokenttää tekemässä 100 työmiestä.⁷

Lentokonehalleja 1 ja 2 rakennettiin suunnilleen samassa tahdissa. Seinien muuraus- ja rappaus työt tehtiin helmi-huhtikuussa. 2-hallin lennonjohtotornia ryhdyttiin muuraamaan helmikuun aikana. Kattotuoleja asennettiin touko-kesäkuussa. 3-hallia ryhdyttiin rakentamaan huhtikuussa vuonna 1939. Elokuun alussa 2-hallin katto oli valmis ja ulkorap-



2-hallin rakennustyömaa kesäkuun 20. päivä vuonna 1939. Suomen ilmavoimamuseo.

aus hieman kesken. Hallin edustaa betonoitiin. 1-hallilla oli katon peltityöt käynnissä ja lattian valu alkamassa. 1-hallin kaikki sisärappaukset olivat valmiit. 3-hallilla oli tällöin sisärappaus ja kattotyö käynnissä.⁸

Luonetjärven lentoaseman piti olla valmis vuoden 1939 lopussa. Tämän jälkeen kentän nurmen oli tarkoitus antaa rauhassa kasvaa ennen sen käyttöönottoa. Sodan uhka kuitenkin nopeutti muutossuunnitelmia, ja lentorykmentti 4 aloitti siirtymisen

Luonetjärvelle jo vuoden 1939 lokakuussa. Ensimmäisenä saapui lentolaivue 46, jolla oli kalustona yhdeksän Blenheim I -konetta. Ulkotyöt jatkuivat alueella ja myös rakennusten viimeistely oli kesken. Esimerkiksi 3-hallin ovet puuttuivat vielä lokakuussa. Marraskuun lopulla koko Lentorykmentti 4 oli koossa Luonetjärvellä. Silloin lentoasemalla oli 17 Blenheimiä ja muutama Täydennyslentorykmentti 4:lle kuulunut koulutuskone.⁹

⁶ Ilmavoimien komentaja J. Lundqvist Yleisesikunnan päällikölle 22.1.1937, R-674/61, KA.

⁷ Majuri G. Appelgren Arkkitehti Elis Hyväriselle 25.8.1938, R-674/61, KA; Rakennustilanne Luonetjärvellä 3.2.39, Majuri Niilo Jusu, Helsinki 4.2.1939, T-19346/2, KA.

⁸ Rakennustilanne Luonetjärvellä 3.3.39, Majuri Niilo Jusu, Helsinki 7.3.1939; Rakennustilanne Luonetjärvellä 15.4.39, Majuri Niilo Jusu, Helsinki 18.4.1939; Rakennustilanne Luonetjärvellä 10.6.39, Majuri Niilo Jusu, Helsinki 12.6.1939; Rakennustilanne Luonetjärvellä 2.8.39, Majuri Niilo Jusu, Helsinki 3.8.1939 T-19346/2, KA

⁹ Myllylä 1990, 55-57.

Suomen itsenäistymisen jälkeen sotilasrakennusten suunnittelu kuului yleisten rakennusten ylihallitukselle. Julkisten rakennusten suunnittelutöiden kasvun myötä vastuuta rakennusten suunnittelusta jaettiin eri alojen keskusvirastoille. Puolustusministeriö sai vuonna 1926 vastuulleen omien rakennustensa suunnittelun ja toteutuksen. 1930-luvun jälkimmäisellä puoliskolla puolustusministeriön rakennusosastolla oli paljon suunnittelutehtäviä. Anne Mäkinen kirjoittaa väitöskirjassaan, että rakennustoimiston käytäntöjä leimasi kollektiivisuus. Työn tulokset eivät olleet yksilöllisiä suorituksia siinä mielessä kuin oman arkkitehtitoimiston pitäjällä. Suunnittelijan nimi oli harvoin esillä julkisuudessa. Monesta rakennuksesta tehtiin tyypejä, joita käytettiin useammassa kohteessa. Myös rakennusosat standardisoitiin. Samoja ikkunoita, heloja, ovia, portaita, jne käytettiin useammassa kohteessa.¹⁰

Elis Hyvärinen valmistui arkkitehdiksi teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1926. Hän oli alkuun eri arkkitehtitoimistoissa töissä, ja aloitti vuonna 1928 puolustusministeriön rakennusosastolla. Hän työskenteli osastolla vuoteen 1950 asti eli 22 vuotta, ja oli siten yksi arkkitehdeista, jotka tekivät ”elämäntyönsä” siellä. Muita pitkäaikaisia arkkitehteja puolustusministeriön rakennusosastolla olivat arkkitehdit Kalle Lehtovuori, Olavi Sortta ja Elsi Borg.¹¹

Luonetjärvellä käytetyt lentokonehallin piirustukset Hyvärinen laati vuonna 1935 Imatran Immolaa varten. Hyvärinen suunnitteli 1930-luvulla useita rakennuksia Uttiin, Immolaan ja Suur-Merijoelle. Hyvärisen tiedetään tehneen opintomatkoja Keski-

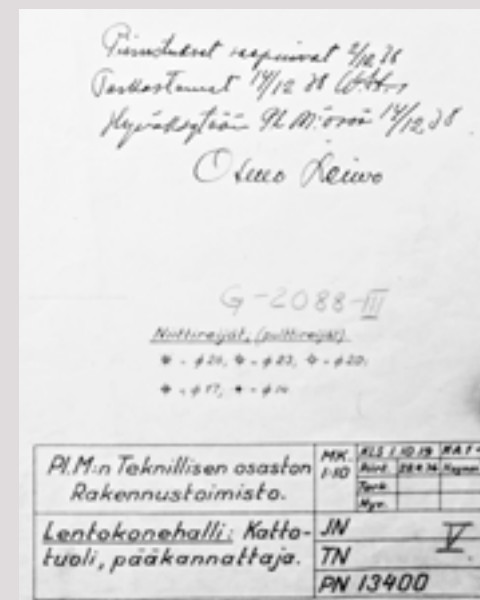
Euroopan maihin, ja hänen 1930-luvun funktionalistisissa rakennuksissa on nähty vaikutteita Saksan Bauhausista tai berliiniläisten siedlungien arkkitehtuurista. Siedlung oli saksalaisten käyttämä nimitys uusille työväen asuinolojen parantamiseksi rakennetuille funktionalistisille asuinalueille, joita tehtiin useampaan kaupunkiin Saksassa.¹²

Lentokonehallien olennaisin rakennusosa eli pulpettikaton teräsristikko mainitaan useissa lähteissä insinööri Osmo Leiwon suunnittelemaksi. Tikkakoskella puolustuskiinteistöjen arkistossa olevissa alkuperäisissä detaljipiirustuksissa onkin hänen allekirjoituksensa piirustusten hyväksyjänä. Piirtäjäksi nimiössä mainitaan ”Hagman” tai ”T.F.” Lisäksi moniin piirustuksiin on merkitty jäljentäjän nimikirjaimet, jotka ovat useimmissa T.P., joissain myös A.R. Piirustuksen nimiön merkinnöistä voi olla hankala jäljittää varsinaisia suunnittelijoita. Esimerkiksi osa puolustuskiinteistöjen Haminan keskusarkistossa olevista hallin rakenteiden detaljipiirustuksista on päivätty vuodelle 1935, ja piirustuksissa esiintyvät paikkoina Immola, Tampere ja Luonetjärvi, vaikka vuonna 1935 ei vielä tiedetty, että Luonetjärvelle tultaisiin rakentamaan halleja ja toisaalta silloin niitä suunniteltiin rakennettavaksi Uttiin. Oli yleinen käytäntö, että piirustuksista tehtiin myöhemmin kopioita. Esimerkiksi sodan aikana suurin osa rakennuspiirustuksista kopioitiin mittakaavaan 1:200 siltä varalta, että alkuperäiset tuhoutuisivat.¹³

Lentokonehallen ikkunoiden, ovien ja huonekalujen detaljipiirustuksissa esiintyy kirjaimet ”HV”, jotka viittavat todennäköisesti arkkitehti Heimo Vesika-

riin (1911-1992). Hän oli valmistunut arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1938 ja työskenteli vuosina 1938-41 Puolustusministeriön rakennusosastolla. Sitten hän suunnitteli Suomeen useita lentokenttärakennuksia.¹⁴

14 Heimo Vesikari, Helsingin sanomat, 8.12.1992.



Pääkannattajan rakennepiirustuksen nimiö, jossa piirtäjäksi on merkitty ”Hagman”. Yli-insinööri Osmo Leiwon allekirjoitus ylempänä. Pk, Tikkakoski.

10 Halila 1967, 98; Mäkinen 2000, 60-67, 74-75.

11 Mäkinen 2000, 73; Suomen korkeakouluinsinöörit ja arkkitehdit, 1956, 248.

12 Mäkinen 2000, 153-155, 239.

13 Mäkinen 2000, 74.

LENTOKONEHALLIEN ALKUPERÄINEN ARKKITEHTUURI

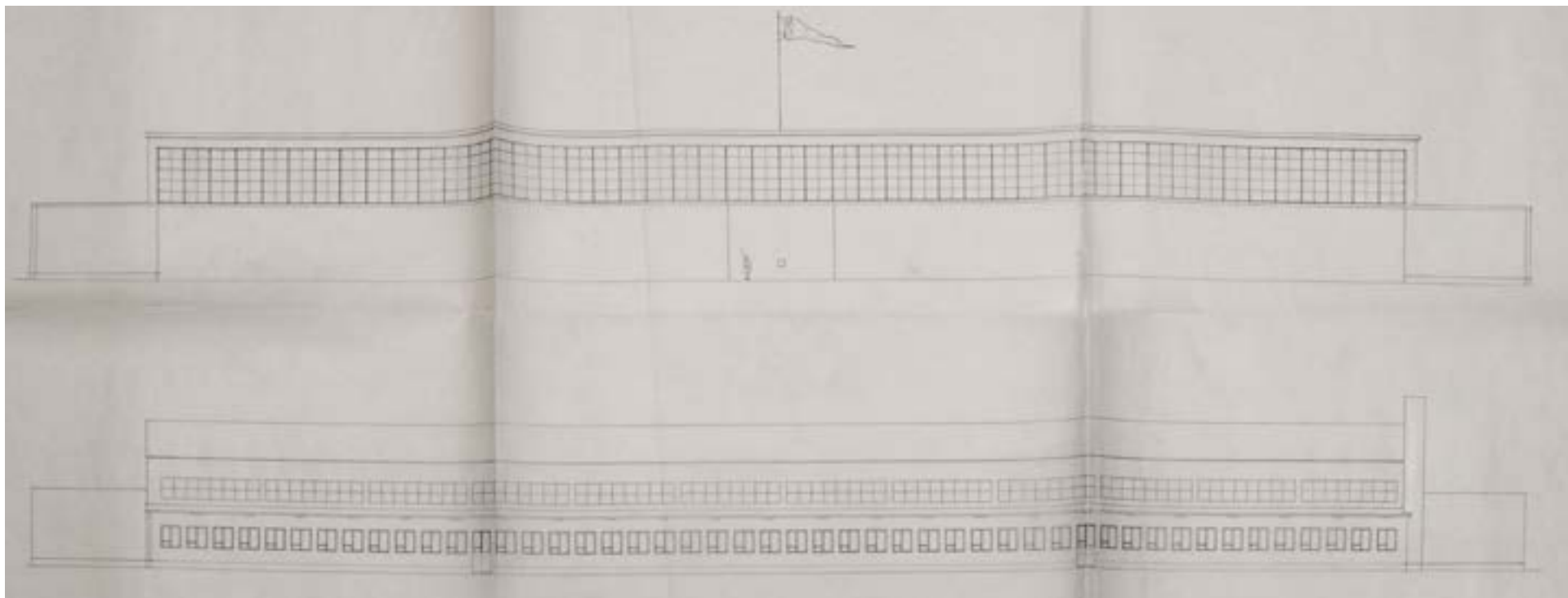
LENTOKONEHALLIN ULKOASU

YLEISESTI

Arkkitehti Elis Hyvärisen suunnittelemat Luonetjärven lentokonehallit rakennettiin samoilla piirustuksilla kuin Imatran Immolaan muutamaa vuotta aiemmin valmistuneet hallit. Lentokonehalleissa keskeiset arkkitehtoniset piirteet olivat pitkät ikkunauhat, pulpettikatot ja arkkitehtuurin minimalismi. Hallin alkuperäinen hahmo oli selkeän horisontaalinen. Lentokonehallin kantikas perusmuoto oli kaikissa halleissa alun perin sama. Halliosa oli pohjaltaan suorakaiteen muotoinen. Hallin matalassa takaosassa oli verstaas-, huolto- ja toimistotilat. 2-halliin tehtiin näiden tilojen lisäksi 5-kerroksinen lennonjohtotorni ja 1-kerroksiset huoltokaluston tallit, jotka sijoitettiin hallin eteläpäätyyn.



2-hallin päädyssä oli lisäosa ja lennonjohtotorni. Taustalla näkyy 1-halli. Pk, Hamina.



Lentokonehallin pitkien julkisivujen piirustukset, joiden mukaan 1- ja 3-halli on rakennettu. Pk, Hamina.

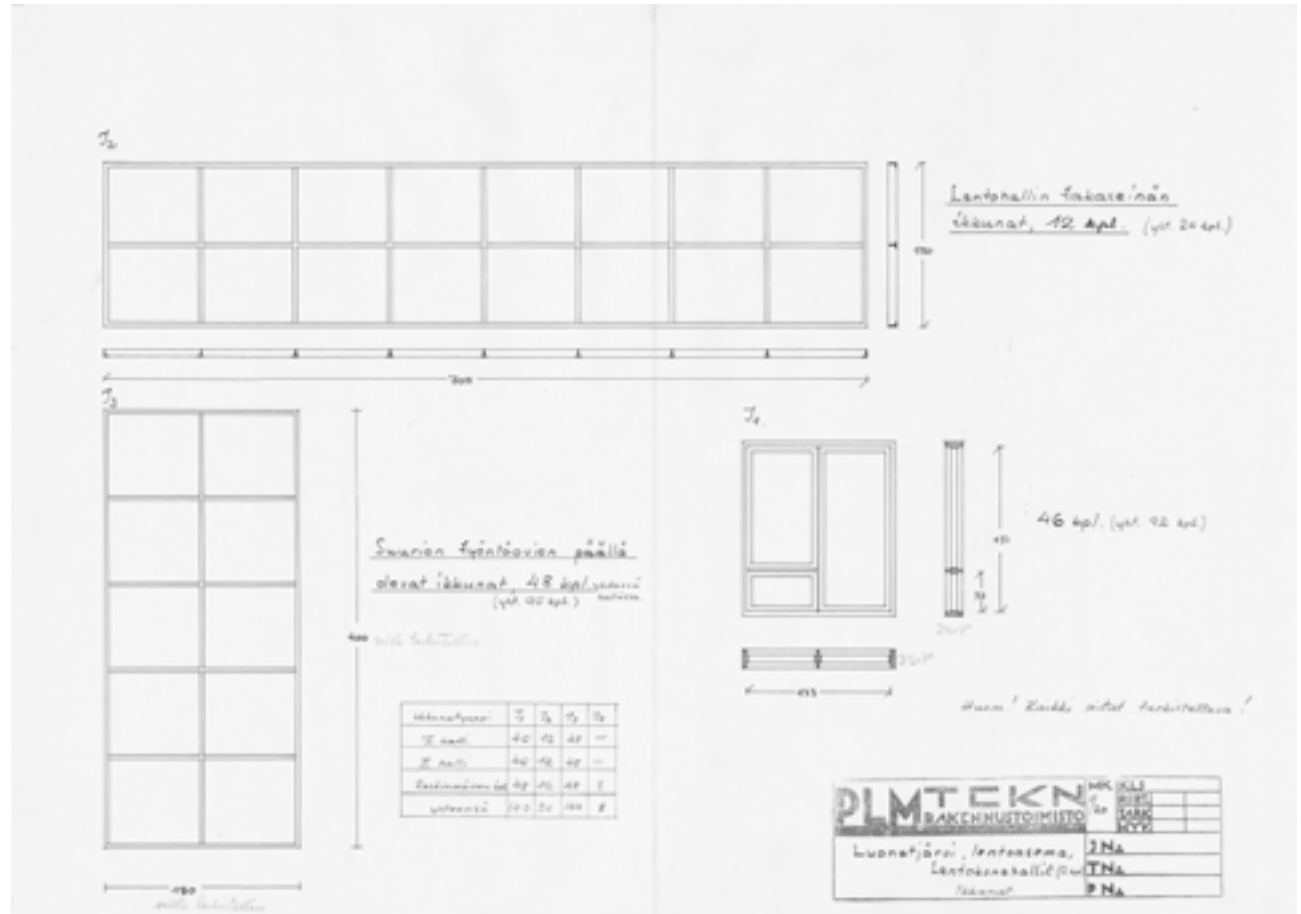
JULKISIVUT

Kentän suuntaan avautuva pitkä, korkeampi julkisivu muodostui yläosan ikkunanauhasta ja kahdesta suuresta liukuovesta. Liukuovet olivat puurakenteiset ja päällystetty galvanoiduilla rautalevyillä. Liukuovien tukiseinät, ulokeseinät julkisivun molemmissa päissä, ovat hangaariille ominainen arkkitehtoninen aihe. Betonirakenteiset päätyseinät olivat ikkunnattomat ja vaaleaksi rapatut. Tien ja metsän suuntaan avautuvan matalan julkisivun tärkeimmät arkkitehtoniset aiheet olivat niin ikään lentokonehalliin avautuvat nauhaikkunat julkisivun yläosassa, ja toimisto- ja huoltohuoneiden ikkunoiden rivi julkisivun katuta-

solla. Matalan osan eteläpäädyssä oli piippu, joka oli yhteydessä kellarissa sijaitsevaan pannuhuoneeseen. 2-hallin lennonjohtotornin ylintä kerrosta kiersi ulkotaso ja nauhaikkunat. Katto oli kaitein rajattu tasakatto. Lisäosan julkisivua hallitsivat huoltokaluston tallien pariovet. Hallin edusta betonoitiin liukuovien tukiseinien leveydeltä, mahdollisesti 25 metrin matkalta ja betonointiin maalattiin suojaväritystä.¹

¹ LentoR 4:n komentaja: Everstiluutnantti L. Schalin ja Y.e-upseerin v.s.: Kapteeni [nimi epäselvä] Ilmavoimien Esikunnalle, 17.6.1939, T-19346/2, KA.

Julkisivun seinäpinnat ja sokkelit olivat rapattuja. Vesikaton katemateriaali oli konesaumattu pelti ja räystäslistat olivat peltiä. Hallitilan rakennusmassa oli räystäätön ja vesikatolla oli sisäinen vedenpois-tojärjestelmä. Syöksytorvet olivat hallitilan ja matalan osan välisen seinän päissä, joihin sadevesi johtui koko räystään mittaisesta ulkoseinän päälle upotetusta kourusta. Syöksytorvet rakennettiin betoni- ja tiilirakenteisiin pystyhormeihin, jolloin torvet eivät näy ulko- tai sisäpuolelta. Ratkaisu tuki pelkistettyä ja modernia arkkitehtuuria. Matalalla osalla oli räystäs, jonka alapinta oli puuta. Ikkunat olivat pelkistetyt, eikä niissä ollut koristeaiheita. Hallitilan ikkunat olivat siroja ja yksipuitteisia kiinteitä ikkunoita. Matalan osan ja tornin ikkunat olivat kaksipuitteisia puuikkunoita. Lisäosan pariovet ja päätyovi olivat puupaneloituja, kuin myös liukuovien välisessä seinässä oleva ovi. Mustavalkoisista valokuvista on vaikea päätellä alkuperäisiä värityksiä, eikä niistä ole myöskään tämän tutkimuksen puitteissa löytynyt piirustuksia tai tekstidokumentteja.

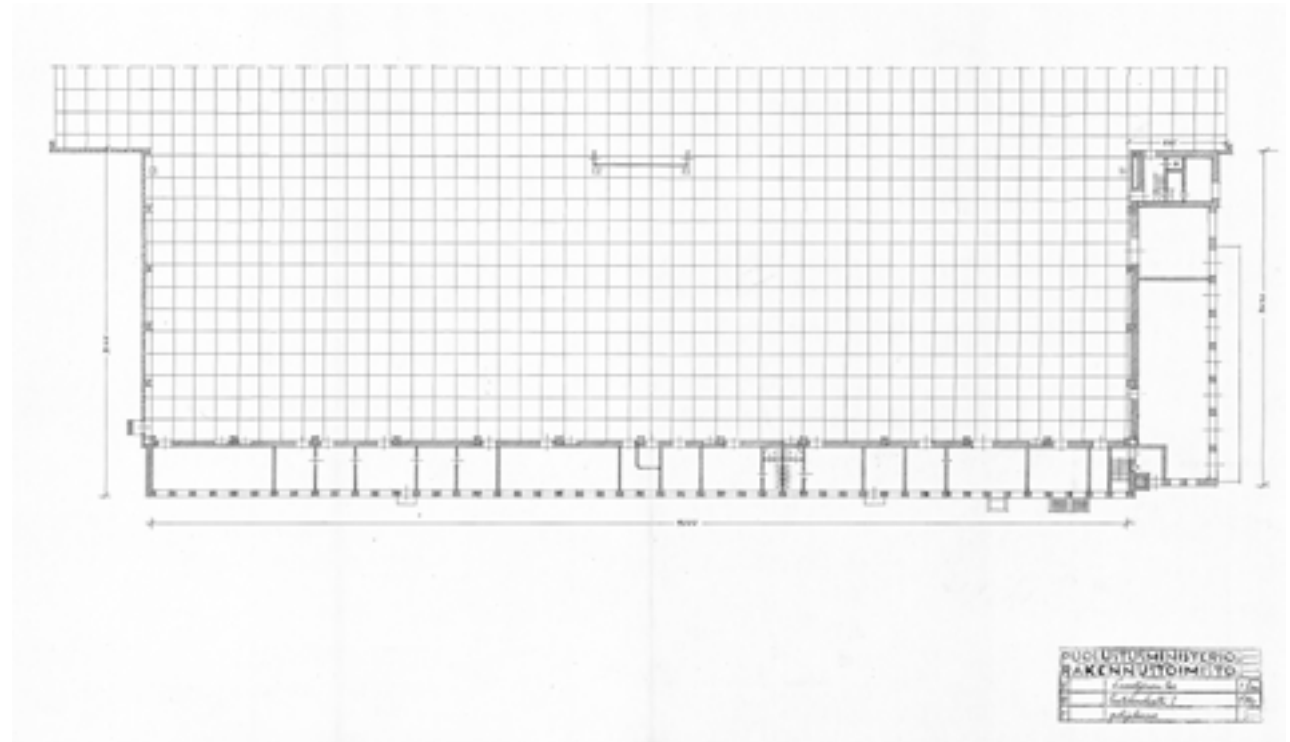


Lentokonehallien alkuperäinen ikkunapiirustus. Pk, Hamina.

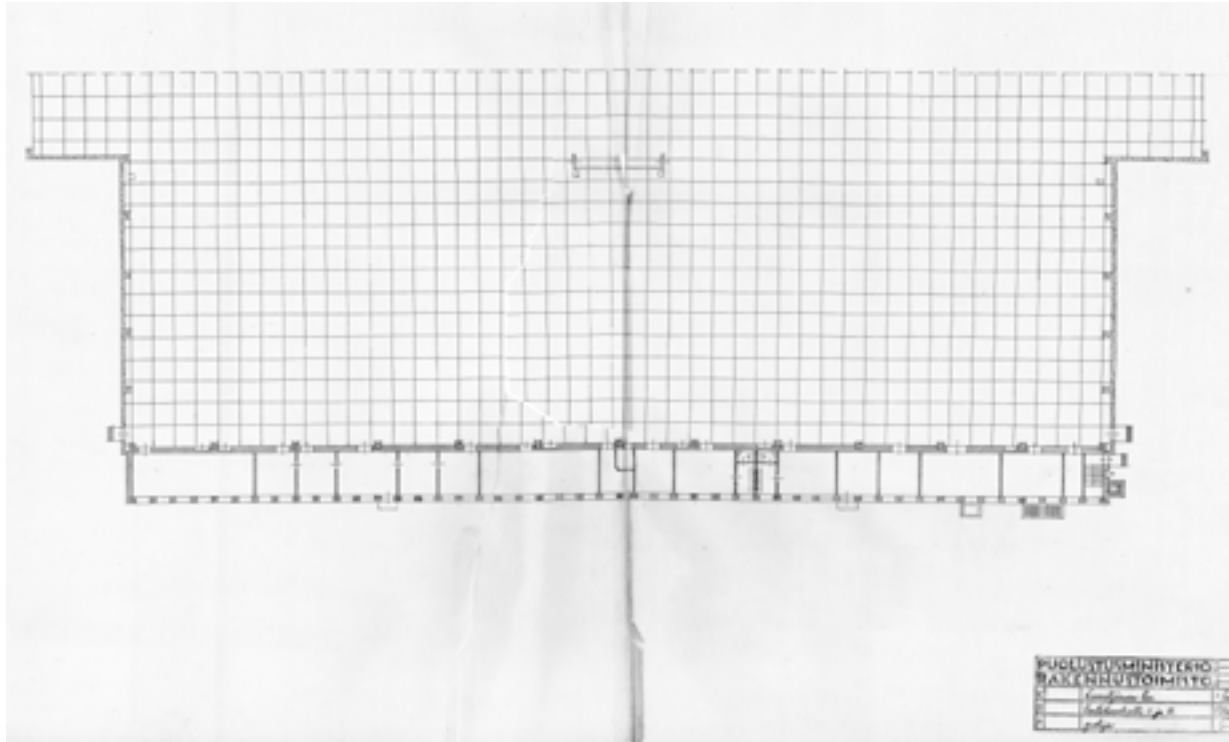
SISÄTILAT

Lentokonehallien päätyseinät olivat sisäpuolelta rapattuja. Hallitilat olivat alun perin eristämättömiä kylmiä tiloja. 2-hallissa hallitilan eteläpäädyn seinä oli rappaamatonta ja valkoiseksi maalattua tiilimuurausta. 2-hallin lisäosa oli alusta lähtien lämmintä tilaa. Takaosan tiiliseinä oli hallitilojen puolella valkoiseksi maalattua tiilimuurausta ja matalan osan tiilisenä takahuoneiden puolelta rapattu. Myös muut toimistohuoneiden seinät olivat rapatut.² Päätyseiniä ja takaosan seinän pilarit näkyivät hallitilaan. Lattia oli hiottu betonilattia. Katon teräskannakkeet olivat näkyvillä hallitilaan kuin myös vesikatteen ponttilaudoitus. Kattokannattimet lepäsivät hallitilan ja takaosan välisen seinän pilareiden päällä halliin aukeavien nauhaikkunoiden väleissä. Kohteeseen suunniteltiin ja rakennettiin omat kalusteet.

² Rakennustilanne Luonetjärvellä 10.6.1939, T-19346/2, KA.



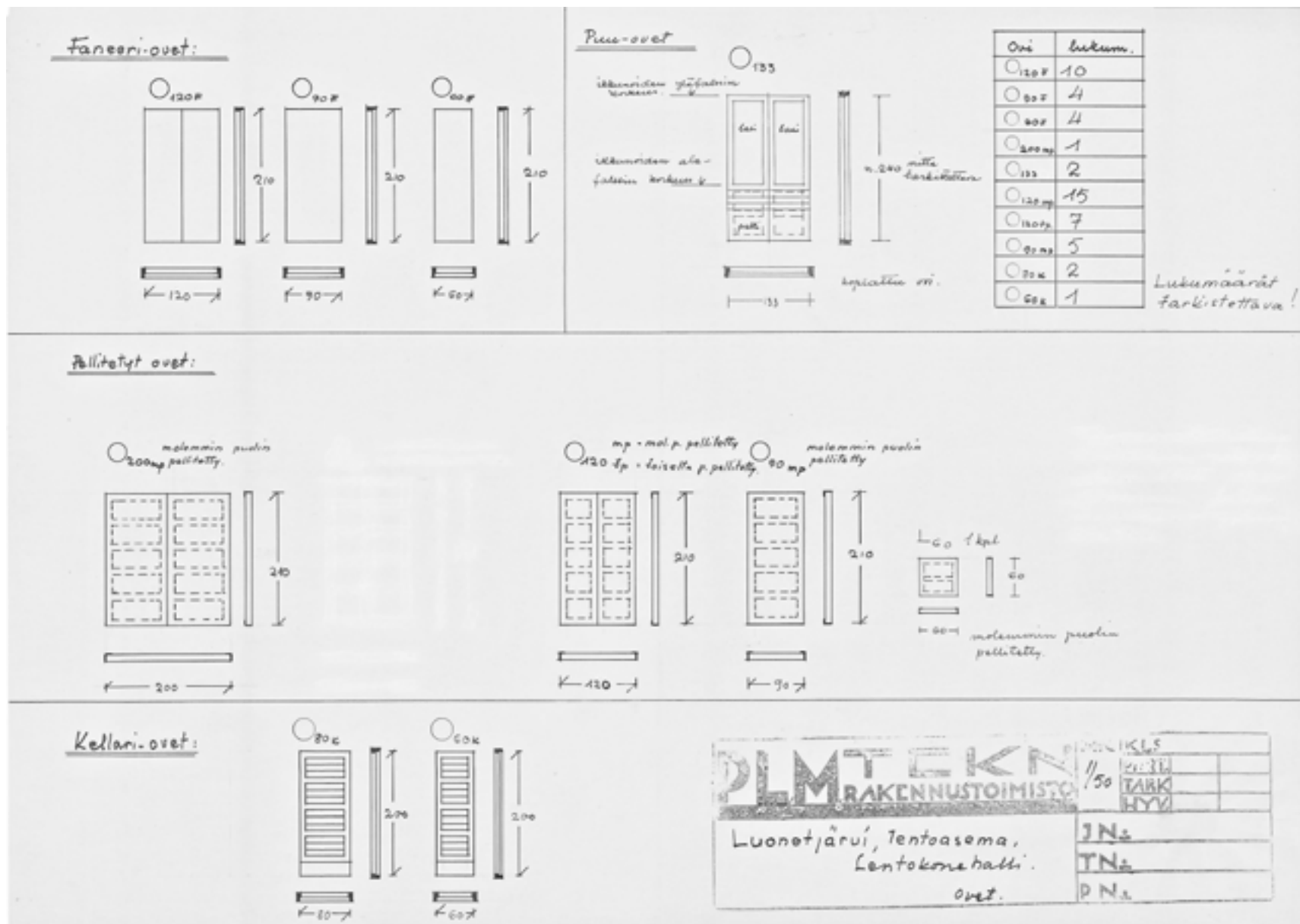
Pohjapiirros "Lentokonehalli I". Tämä pohjapiirros vastaa 2-hallin pohjakaavaa. Lentokonehallin ja toimisto- ja huoltotilojen lisäksi rakennuksen eteläpäätyyn tehtiin lennonjohtotorni ja traktorille, palo- ja sairausautolle ja sammutusvälineistölle säilytystilat. Pk, Hamina.



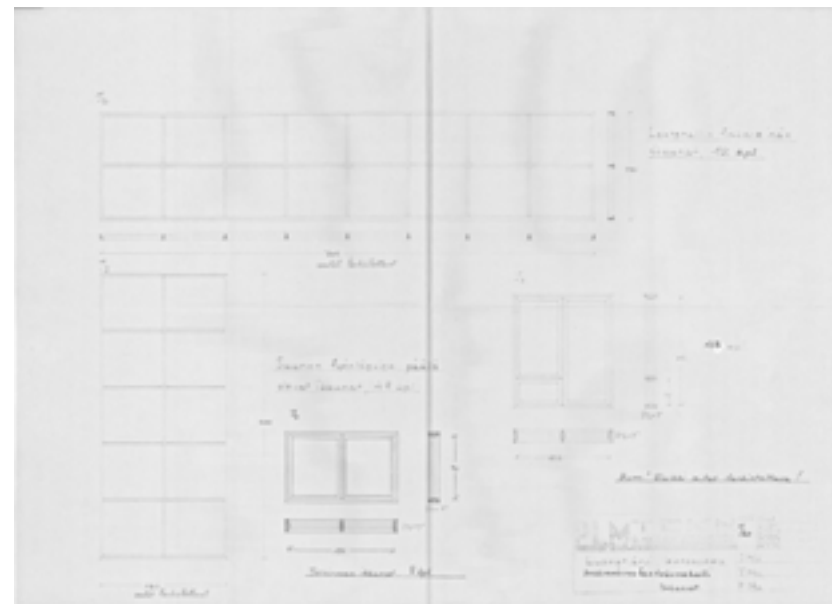
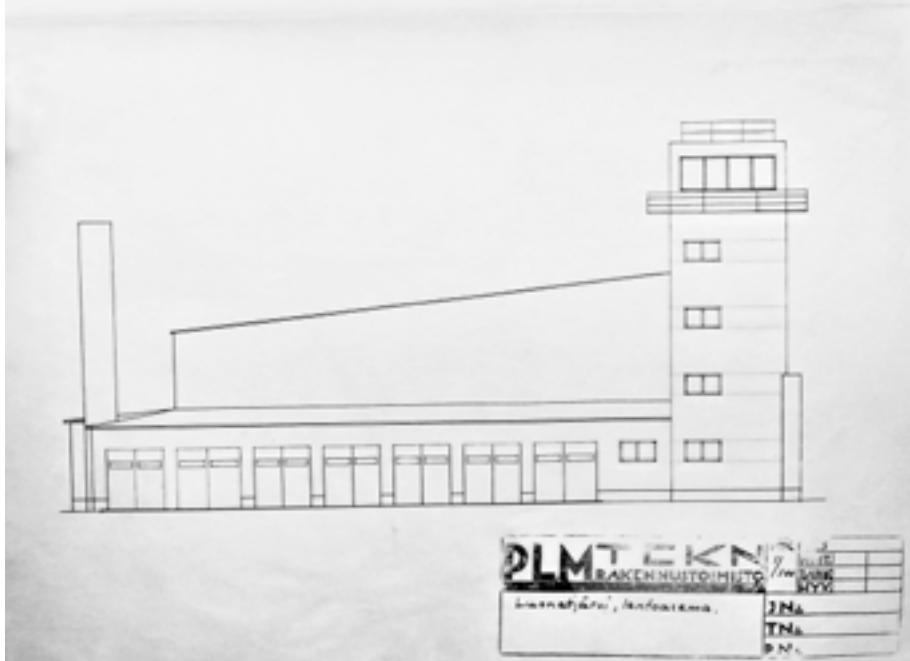
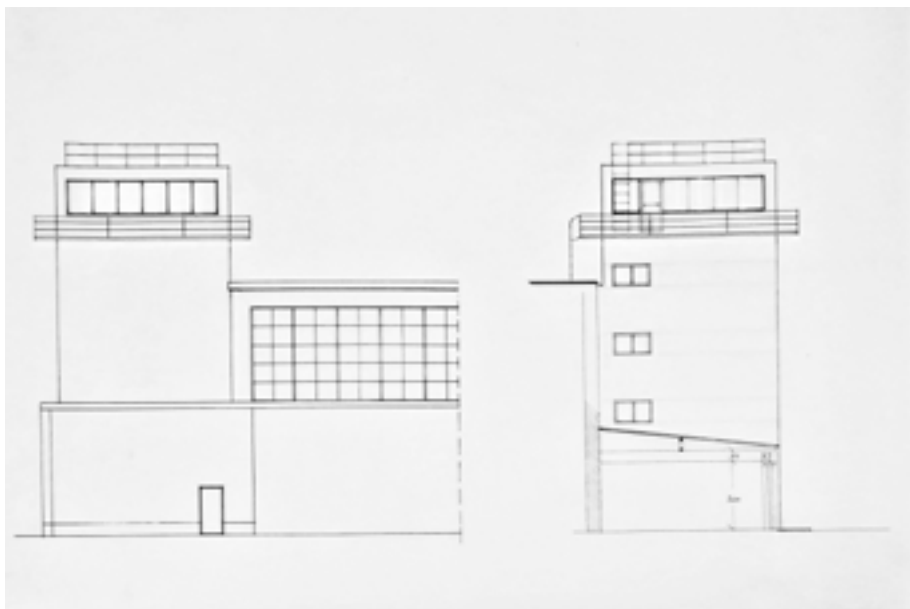
Pohjapiirros ”lentokonehalli II ja III”- Tämä pohjapiirros vastaa 1- ja 3- hallien alkuperäistä pohjakaavaa. Pk, Hamina.

ALKUPERÄINEN TILAOHJELMA

Lentokonehallien huonejärjestyksen suunnitteli arkkitehti Elis Hyvärinen. Yksi halli tehtiin yhtä lentolaivuetta varten. Lentokoneita huollettiin ja varastoitiin suuressa yhtenäisessä halliosassa, ja hallin takaosassa olevassa matalassa osassa oli toimisto-, varasto-, ja huoltotiloja. Alkuperäiseen tilaohjelmaan kuului opetushuone, toimistohuoneet laivueen komentajalle ja kolmelle lentueen päällikölle. Huolto- ja varastotiloja olivat asevarasto, valokuvavarasto, henkilöstön pukuhuoneet, viestihuone ja teknisen konetyön huone ja varasto sekä lentokoneissa käytettävän öljyn lämmityshuone.

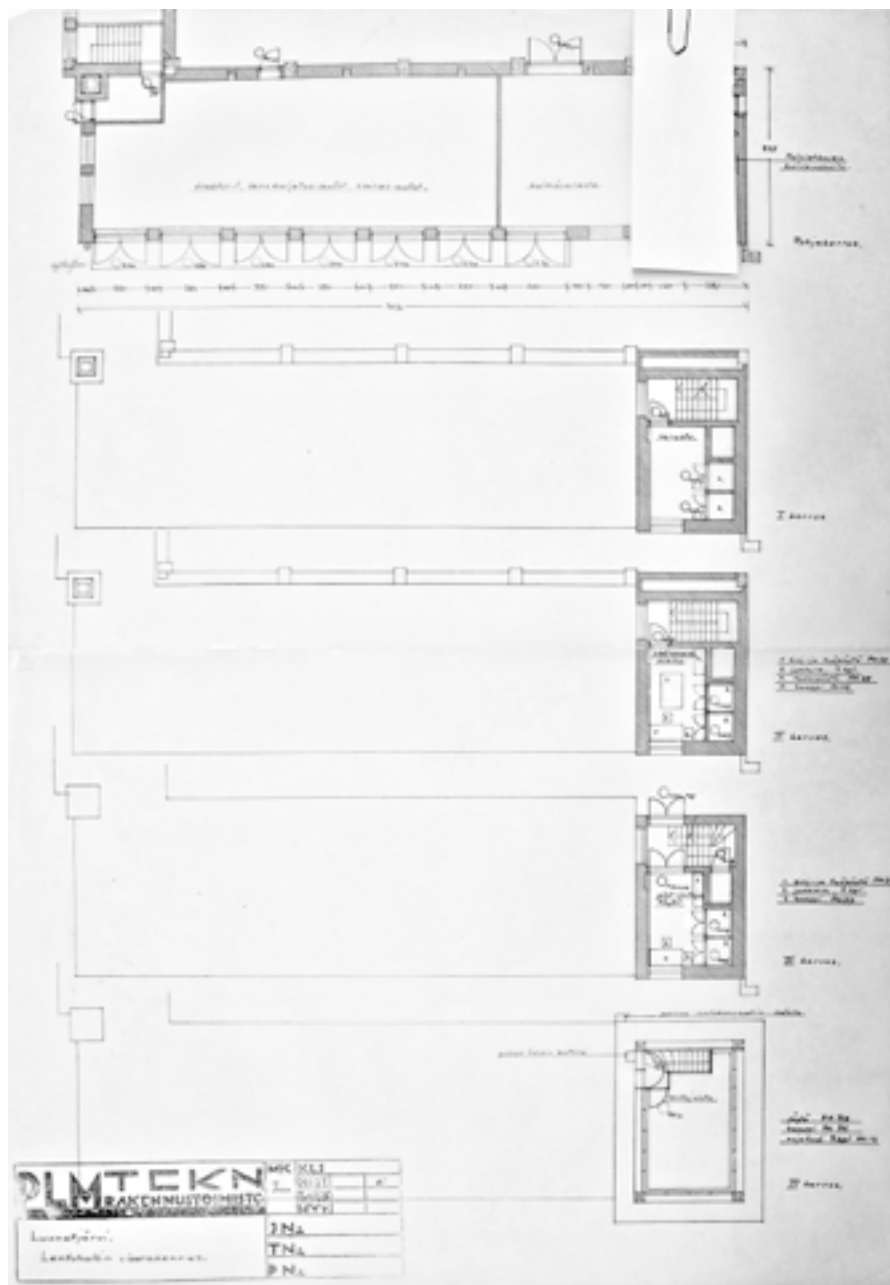


Alkuperäinen sisäovien piirustus. Pk, Hamina.

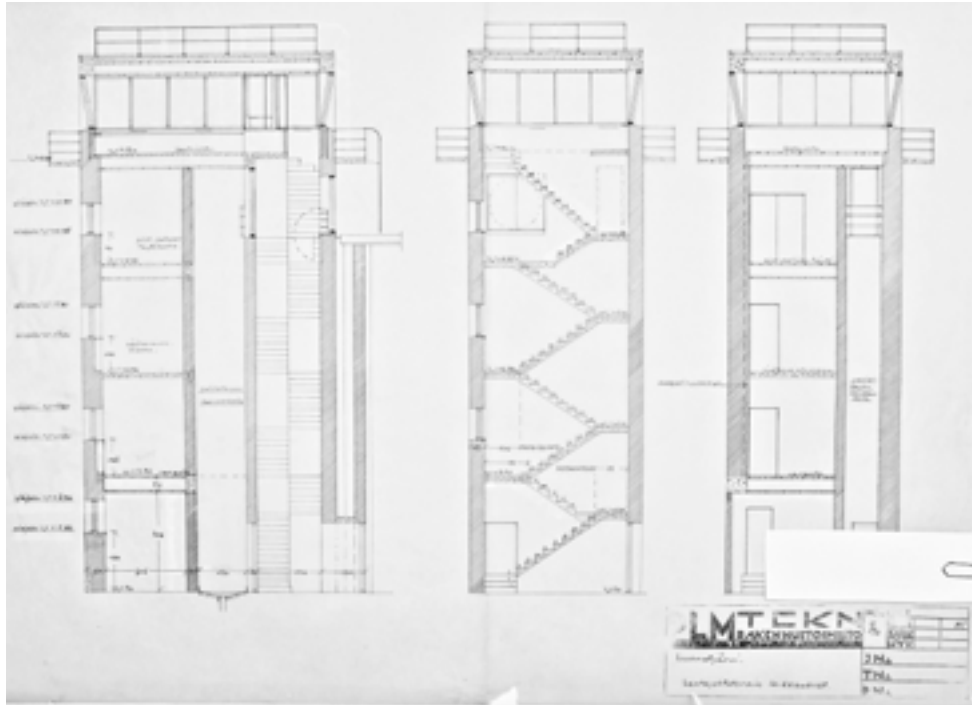


2-hallin ikkunoiden alkuperäinen piirustus, jossa myös tornin ikkunat. Pk, Hamina.

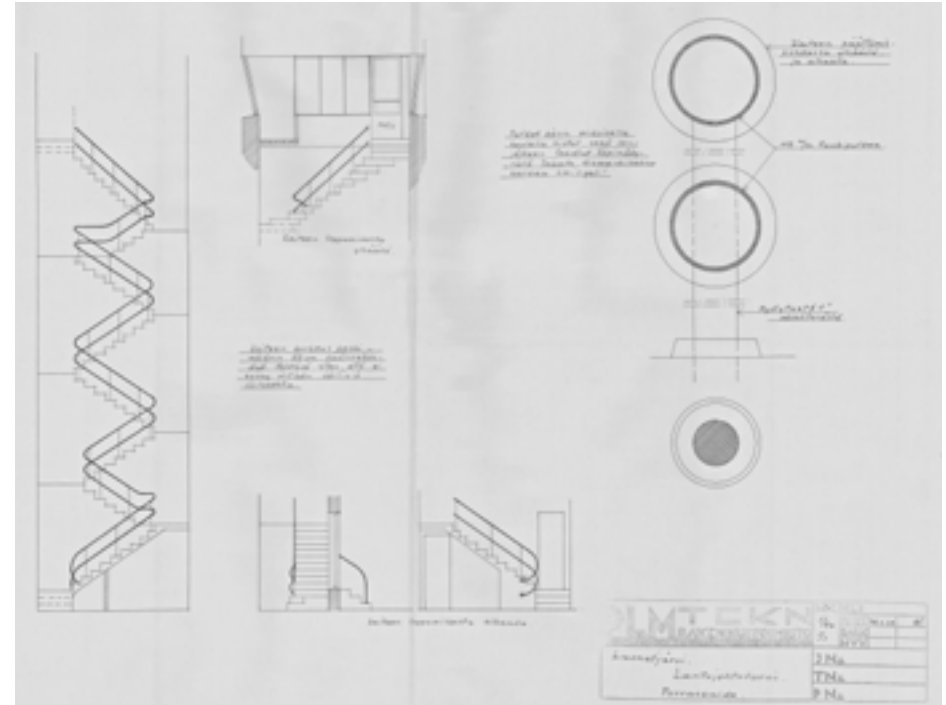
2-hallin alkuperäiset julkisivupiirustukset lennonjohtotornin osalta. Pk, Hamina.



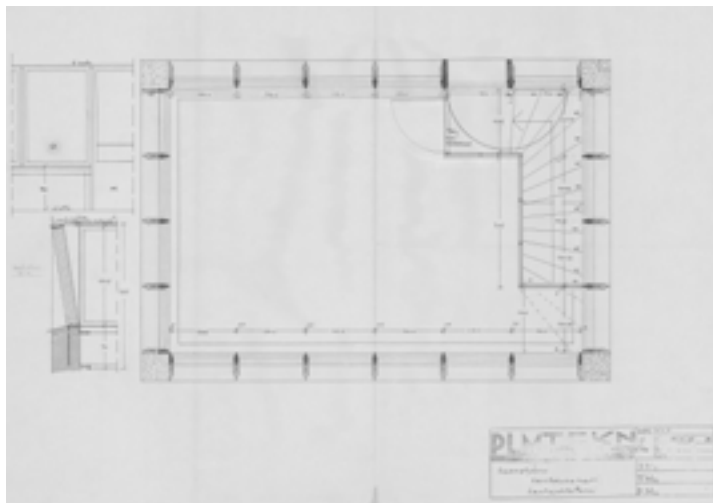
Alkuperäiset lennonjohtotornin pohjapiirustukset. Pk, Hamina.



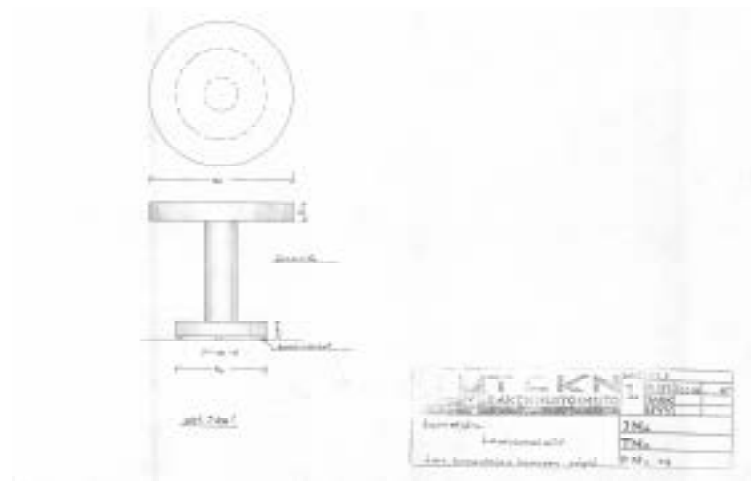
Lennonjohtotornin alkuperäinen leikkauspiirustus. Pk, Hamina.



Lennonjohtotornin porraskaiteen alkuperäinen piirustus. Pk, Hamina.

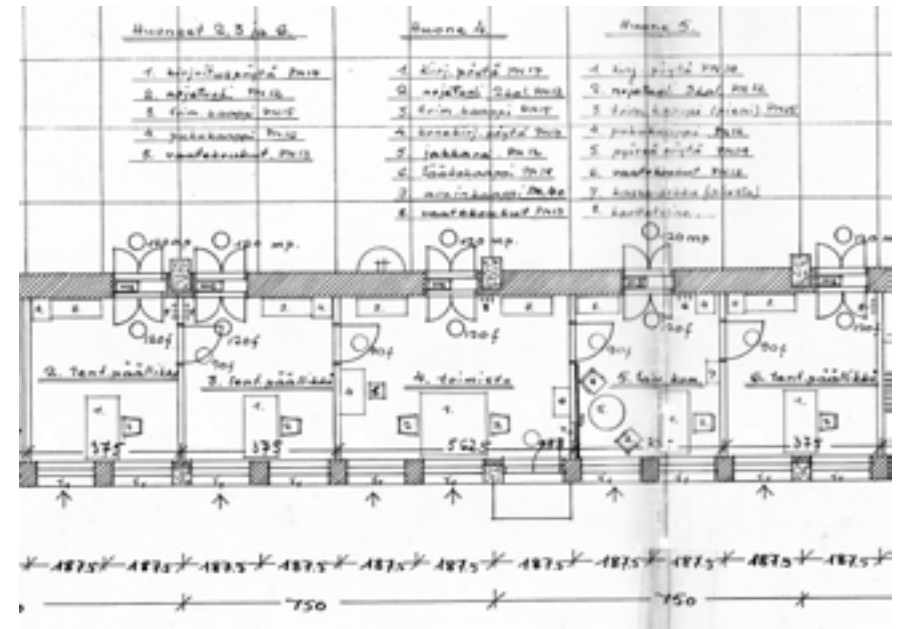


Lennonjohtotornin ylimmän kerroksen alkuperäinen pohjapiirros. Pk, Hamina.



Puolustusministeriön rakennusosastolla suunniteltiin myös lentokonehallin kalusteet. Kalustesuunnitelmien nimissä tekijäksi on mainittu "HV", joka todennäköisesti oli arkkitehti Heimo Vesikari. Yllä piirustukset nojatuolista ja pyöreästä pöydästä, jotka suunniteltiin laivueen komentajan työhuoneen kalustamista varten (Pk, Hamina). Kalusteet näkyvät sijoitettuna oikean yläkulman piirustuksessa huoneeseen "5. laiv. kom." eli laivueen komentajan työhuoneeseen. (Pohjapiirros Pk, Hamina)

Oikealla sisäkuva toimistohuoneesta maaliskuulta 1940. Huone on todennäköisesti sivun oikeassa yläkulmassa näkyvän piirustuksen huone "4. toimisto". Kuvassa raportin laadinnassa ltn. Sopenlehto, kapt. Piponius ja ltn. Ahtiainen. (SA-kuva.)





2-hallin sisäkuvassa näkyy koko yhtenäistä tilaa ollut hallitila. SA-Kuva.

Luonetjärvelle vuonna 1939 valmistuneet lentokonehallit olivat funktionaalisia hyötyrakennuksia. Funktionalismi on modernin arkkitehtuurin suuntaus, joka alkoi näkyä suomalaisessa arkkitehtuurissa 1930-luvulla. Puolustusministeriön teknillisen osaston rakennustoimistossa funktionalismi omaksuttiin laajasti. Funktionalistinen suunnittelu tarjosi hygieniää, standardisointia, tekniikkaa, nykyaikaisuutta ja terveyttä, joten se vastasi erinomaisesti puolustuslaitoksen tarpeisiin. Funktionalistinen muotokieli sisälsi viestin nykyaikaisuudesta ja puolustuslaitoksessa jos missä ollaan kiinni nykyajassa. Funktionalismi sopi siten erityisesti ilmavoimien alueille, joille sijoitettiin uusinta tekniikkaa. Puolustuslaitoksen piirissä ei kuitenkaan käytetty termiä funktionalismi, vaan puhuttiin uusasiallisuudesta. Puolustusministeriön arkkitehti Niilo Niemi julkaisi 1930-luvun puolivälissä kaksi kirjoitusta Sotilashallinnollisessa aikakauslehdessä otsikolla ”*Kasarmirakennuksemme*”, jossa hän määrittelee suomalaisen kasarmirakentamisen yleisiä piirteitä. Niemi käsitteli erityisesti miehistökasarmin tilajärjestelyjä, mutta sama toiminnallisuuden vaatimus ulottui yleisesti hyötyrakennusten suunnitteluun. Uusasiallisuuden Niemi määritteli sananmukaisesti: uutta ja asiallista. Niemi kirjoitti, että uusasiallisuus näkyi rakennuksen sisäpuolisessa rakennustekniikassa seuraavalla tavalla: ”*Kaiken tulee olla:*

- 1) *hygienistä: suoraa ja sileätä;*
- 2) *asiallista: käytännöllistä ja kestävää;*
- 3) *aistikasta: yksinkertaista mutta ei askeettista.*”¹

¹ Mäkinen 2000, 32-36, 219; Niemi 1934, 325, 341.

Yksinkertaisen ja selkeän muotokielen lisäksi funktionalismin suunnitteluperiaatteisiin sisältyi ilmailu voimille erinomaisesti sopivia muita näkökulmia. Uuden aseteknologian ja erityisesti pommikoneiden kehitys pakotti ilmavoimia tarkastelemaan strategisesti tärkeiden rakennusryhmien kuten lentoasemien asemakaavaa taivaalta uhkaavan vaaran kautta. Vielä 1920-luvulla rakennetuilla ilmavoimien alueilla asemakaava perustui aksiaalisuuteen, mikä teki siitä helpon havaita taivaalta.

KAUHAVAN KLASSISMISTA LUONETJÄRVEN FUNKTIONALISMIIN

1920- ja 1930-luvun lentoasemien arkkitehtuurissa näkyy muutos klassismista funktionalismiin.² Näitä kahden eri tyyliuuntauksen eroja Suomen ilmavoimien rakentamisessa voidaan havainnollistaa vertaamalla Luonetjärven lentokonehalleta vuonna 1929 valmistuneisiin Kauhavan lentosotakoulun halleihin. Kauhavan 1920-luvun puolella valmistunut rakennuskanta on klassistista muotokieleltään ja periaatteiltaan. Klassismin aluesuunnitteluun kuulunut aksiaalisuus tulee hyvin ilmi Kauhavan lentosotakoulun rakennusten sijoittelussa. Alueen yleissuunnitelman teki arkkitehti Elsa Arokallio puolustusministeriön teknillisen osaston rakennustoimistossa 1920-luvun puolivälissä. Siinä rakennukset on sommiteltu itä-länsisuuntaiselle akselille. Funktionalismi hylkäsi klassismiin kuuluneen aksiaalisuuden suunnitteluperiaatteen. Luonetjärvelle 1930-luvulla rakentuneen lentoaseman suunnitteluperiaatteisiin

² Mäkinen 2000, 130.

kuului hajasijoitus ja avoin asemakaava, jossa rakennukset sijoitetaan maastoon ryhmittäin. Tikkakoskea on pidetty yhtenä parhaimpana esimerkkinä hajasijoitetusta suunnittelusta.³

Myös lentokonehallien suunnittelun osalta voidaan nähdä eroja klassistisen Kauhavan ja funktionalistisen Luonetjärven välillä. Arkkitehti Ragnar Ypyän vuonna 1928 suunnittelema lentokonehallien rakennusryhmä Kauhavalla oli keskiakselinsa suhteen symmetrinen: kaksi lentokonehallia, joiden välissä omassa erillisessä kolmikerroksisessa rakennuksessaan esikunta- ja huoltorakennus. Arkkitehti Elias Hyvärisen suunnittelema lentokonehallissa on otettu huomioon toiminnallisuus ihan toisella tavalla, kun lentokonemekaanikkojen verstaatilat, asehuoneet ynnä muut huoltotilat, ja jopa laivueen komentajan toimistohuone on samassa rakennuksessa ja samassa tasossa lentokonehallin kanssa. Lisäksi Hyvärisen suunnitelmissa on huomioitu ilmavoimille hankittavan pommikoneen mitat, joka kuvastaa osaltaan sitä kuinka suunnittelu tehtiin mahdollisimman tarkoin toiminnan vaatimuksia noudattaen. Lisäksi rakennusten Kauhavan ja Luonetjärven hallien julkisivuissa voidaan nähdä kahden eri tyyliuunnan piirteet. Puolustuslaitoksen rakennushistoriaan liittyy hierarkian ilmentäminen yksityiskohtissa. Yleensä yksityiskohtien ja koristeaiheiden käyttö oli runsainta hierarkian yläpäähän sijoittuvissa rakennuksissa. Kauhavan lentosotakoulun rakennuksissa tämä näkyy hyvin. Yksityiskohtia ja koristeaiheita suunniteltiin erityisesti upseerien käyttämiin ra-

³ Mäkinen 2000, 214; Martikainen, Myllynen & Puurunen, Kauhavan lentosotakoulu, rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuva selvitys, osa 1, Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen, 2013, 13-16.

kennuksiin, mutta niitä sovellettiin myös hyötyrakennuksiin. Lentokonehalleissa on monia klassismissä käytettyjä koristeaiheita, kuten päätykolmio ja meanderinauha. Kymmenen vuotta myöhemmin valmistuneissa Luonetjärven lentokonehalleissa kaikki koristeellisuus on karsittu pois. Julkisivut ovat sileäksi rapatut, mikä oli funktionalistiselle rakennukselle ominaista. Sinänsä uusasiallinen arkkitehtuuri ei ollut koristeetonta. Koristeaiheiden käyttö jatkui uusasiallisuudessa sotilasarkkitehtuurille tyyppillisesti, mutta ajamukaisella muotokielellä. Symboliset kuva-aiheet näkyivät arkkitehtuurissa enemmän tai vähemmän abstrahoituina. Kauhavan lentokonehalleja ja Luonetjärven lentokonehalleja verrattaessa ensin mainittu näyttää olevan hyvin koristeellinen verrattaessa jälkimmäiseen. Kauhavan hallien koristeellisuus oli kuitenkin niukkaa klassistisen lentoasema-arkkitehtuurin kontekstissa.⁴

⁴ Martikainen, Myllynen & Puurunen, Kauhavan lentosotakoulu, rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuva selvitys, osa 1, Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen, 2013, 9, 12; Martikainen, Myllynen & Puurunen, Kauhavan lentosotakoulu, rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuva selvitys, osa 2, rakennuskohtaiset selvitykset, Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen, 2013, 18; Mäkinen 2000, 136, 216.



Vuonna 1929 valmistuneet Kauhavan lentosotakoulun hallit.
Kuvat: Reijo Myllynen

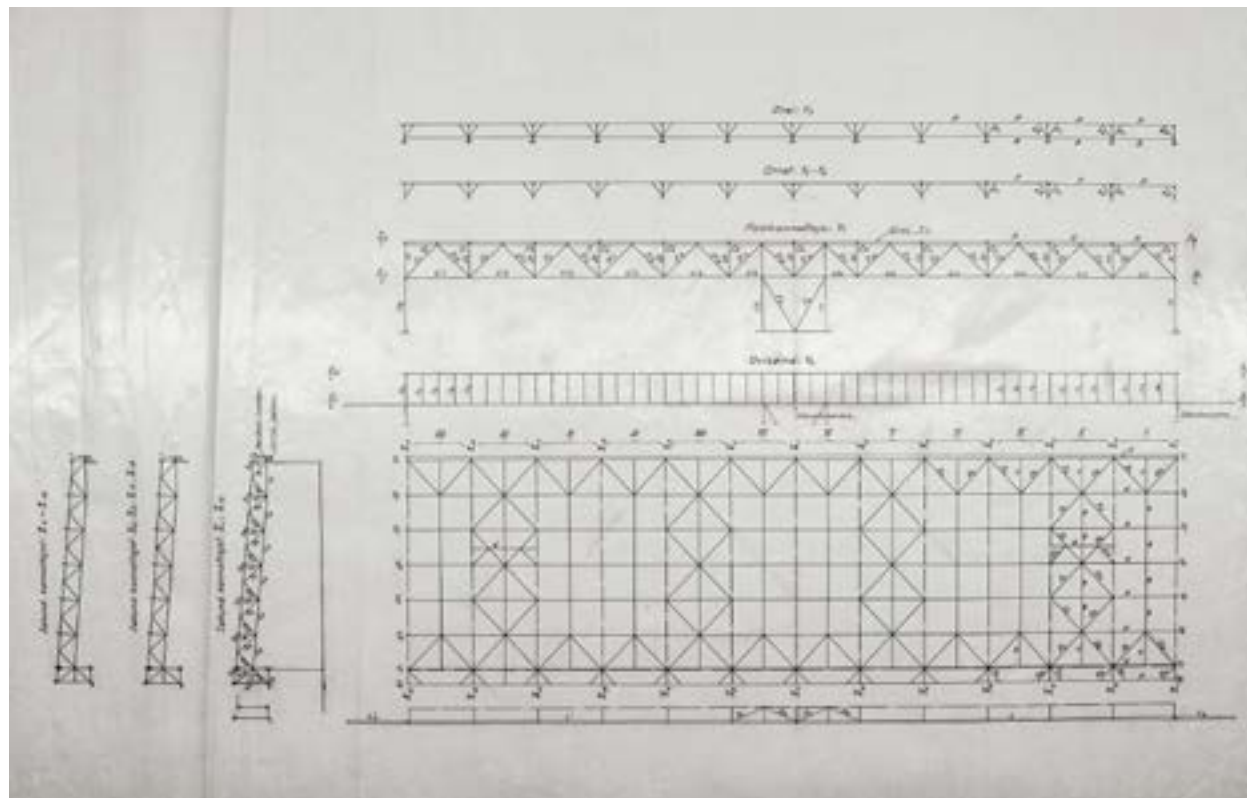


Immolan lentoasemalle valmistunut hangaari vuonna 1937. Luonetjärven lentokonehallit rakennettiin samoilla piirustuksilla. Kuva: Suomen Ilmavoimamuseo

RAKENTEET

KATON KANTAVAT RAKENTEET

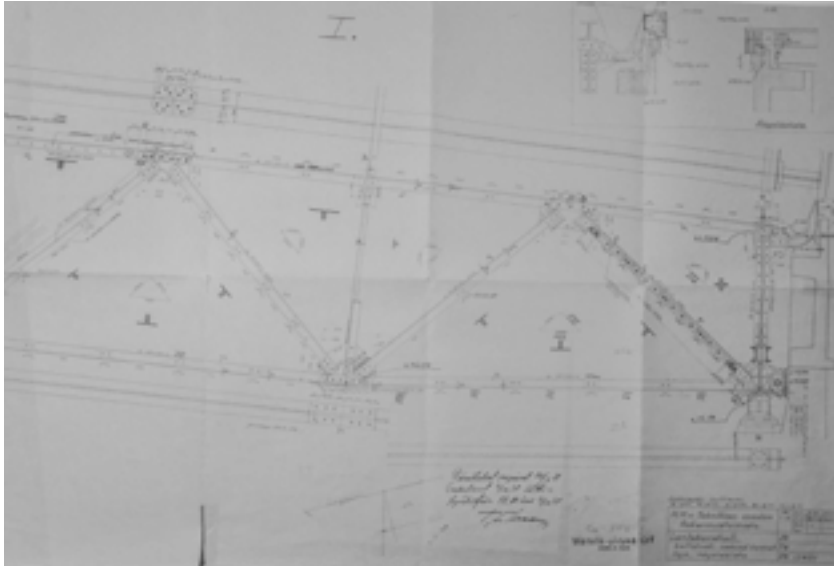
Lentokonehallin olennaisin osa oli suuri katettu tila eli varsinainen hallitila, joka oli alun perin eristämätöntä ja yhtenäistä tilaa. Puolustusministeriön rakennusosaston insinöörit suunnittelivat pulpettikaton teräsristikkokannattajien rakenteen, joka antoi hallin sisätilalle vahvan ominaispiirteen. Työpiirustukset laadittiin yhteistyössä Wärtsilä-Yhtymän kanssa, joka toimitti kattorakenteet halleihin. Erityistä kattoranteessa oli, että se oli itsenäinen, päätyseinistä irrallinen rakenne teräspilareineen. Lentokentän suuntaan avautuvan julkisivun seinärakenne oli kaksinkertainen. Katon pääkannattaja oli julkisivun sisäpuolella oleva kantava teräsrakenne, joka koostui suuresta teräsristikkopalkista ikkunanauhan takana sekä pilareista palkin päissä ja keskellä. Pääkannattaja oli yhteydessä lentokentän julkisivun yläosan ikkunanauhan teräsrakenteisiin niihin liittyvillä horisontaalisilla ristikkorakenteilla. Sekundäärikannattajat menivät pulpettikaton lappeen suuntaisesti pääkannattajalta matalan osan ja hallitilan välisen seinän teräsbetonipilareille. Sekundäärikannattajat olivat yhteydessä toisiinsa pääkannattajan suuntaisin orsin. Sekundäärikannattajien teräsrakenteet on tehty kahden L-teräksen liitoksena. Huomionarvoista rakenteissa on, että vinot sauvat on kiinnitetty teräslevyillä rakenteeseen. Sekundäärikannattajien rakenne oli hieman yli kaksi metriä korkea ja niiden jänneväli oli noin 26 metriä. Orret olivat U-teräspalkkia. Teräsrakenteisissa ristikoissa oli niitti- ja pulttikiinnitys 1- ja 2-hallien kattoristikot myöhästyivät alkuperäisestä



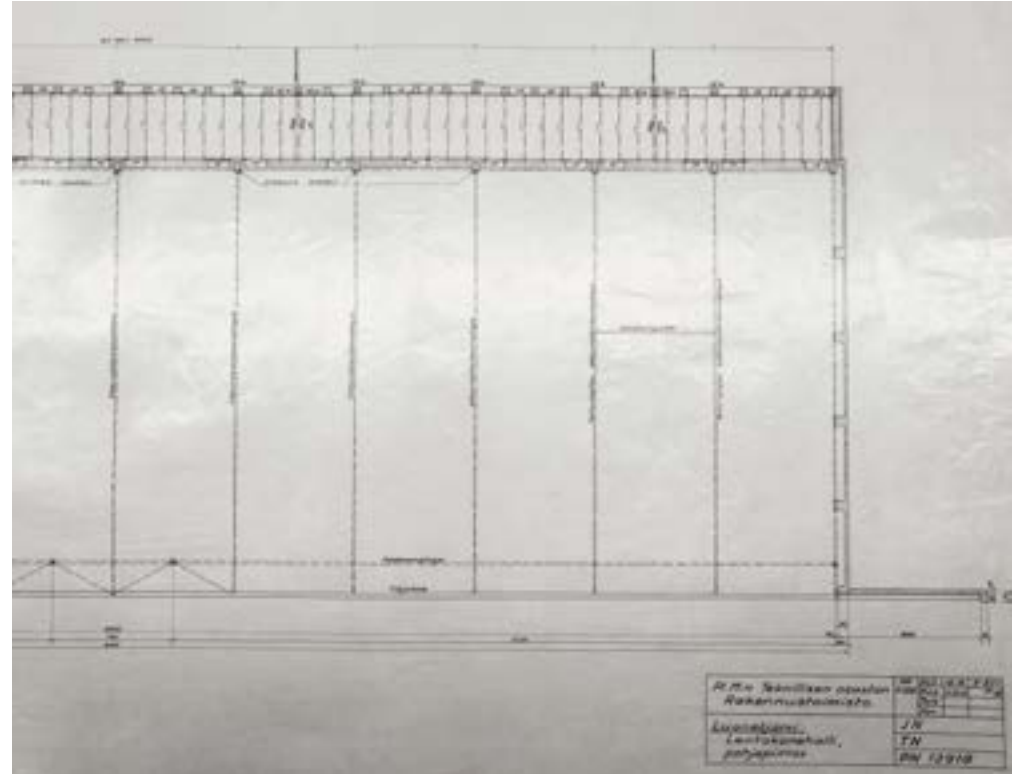
Teräsrakenteiden systeemi- ja piirustukset. Piirustus on laadittu Immolan halleja varten, ja sitä on käytetty myös Luonetjärvellä. Pk, Hamina.

tilausaikataulusta osaksi rakenteen työläyden takia.⁵ Pitkittäissuuntaista ponttilaudoitusta kannattelivat poikittäissuuntaiset puiset kattoparrut. Katossa ei ollut lämmöneristettä. Katemateriaali oli konesaumattu peltikatto. Matalan osan yläpohjan kantavana rakenteena on teräsbetoninen alalaattapalkisto.

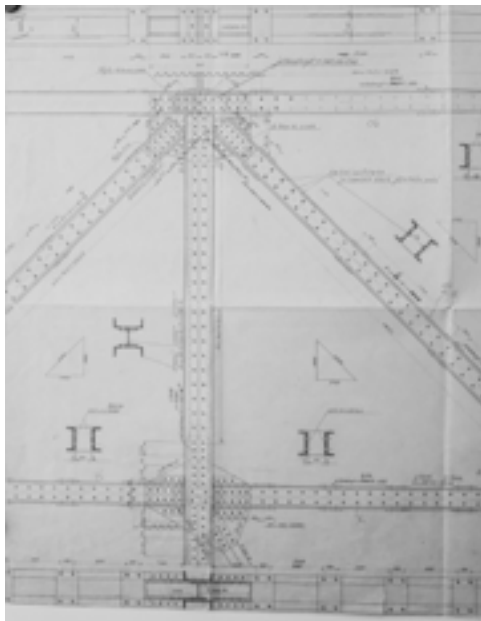
⁵ Wärtsilä-yhtymä O/Y Kone ja silta Puolustusministeriön Teknilliselle Toimistolle, Helsinki 12.6.1939, T-17953/31, KA.



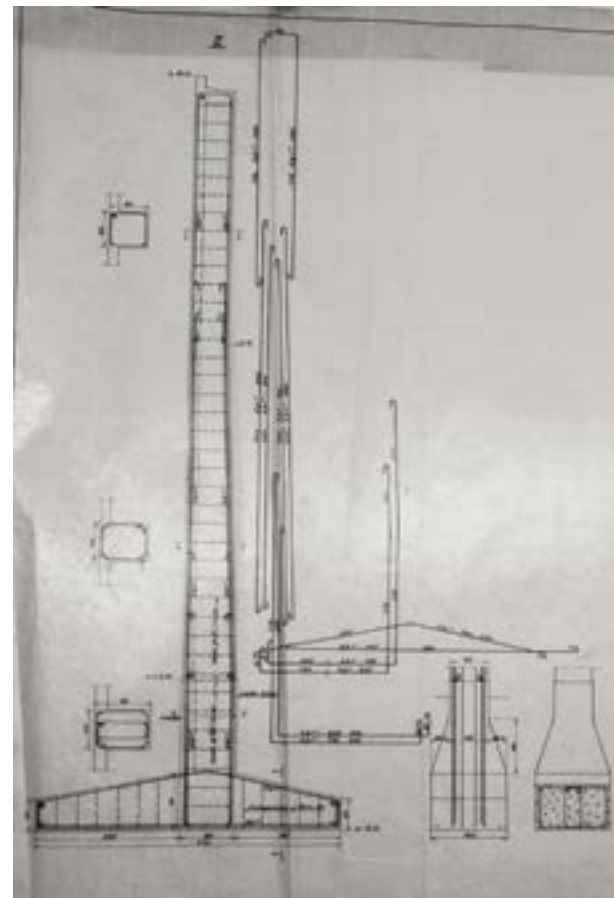
Katon teräsrakenteiset sekundaarikannattajat kannattelivat myös hallitilan räystästä. Teräsrakenteessa on ura piilotetulle räystäskourulle. Pk, Tikkakoski



Teräsrakenteet pohjapiirustuksessa. Piirustukseen on nimetty vahvistetut sekundaarikannattajat ja näiden välissä olevat nosturipalkit. Pk, Hamina.



Ote pääkannattajan piirustuksesta. Pk, Tikkakoski.



Päätyseinän pilareita. Pilarit näkyvät vieressä kuvassa. Piirustus on laadittu Immolan halleja varten, ja sitä on käytetty myös Luonetjärvellä. Pk, Hamina.

Sekundäärirakennustarvikkeet lepäävät matalan osan seinän teräsbetoni- ja teräspilareiden päällä nauhaikkunoiden välissä. Vesikaton ponttilaudoituksen alapinta on näkyvillä hallitilaan. Kuva 1-hallista vuodelta 1940. SA-Kuva.

PILARIT JA PILASTERIT

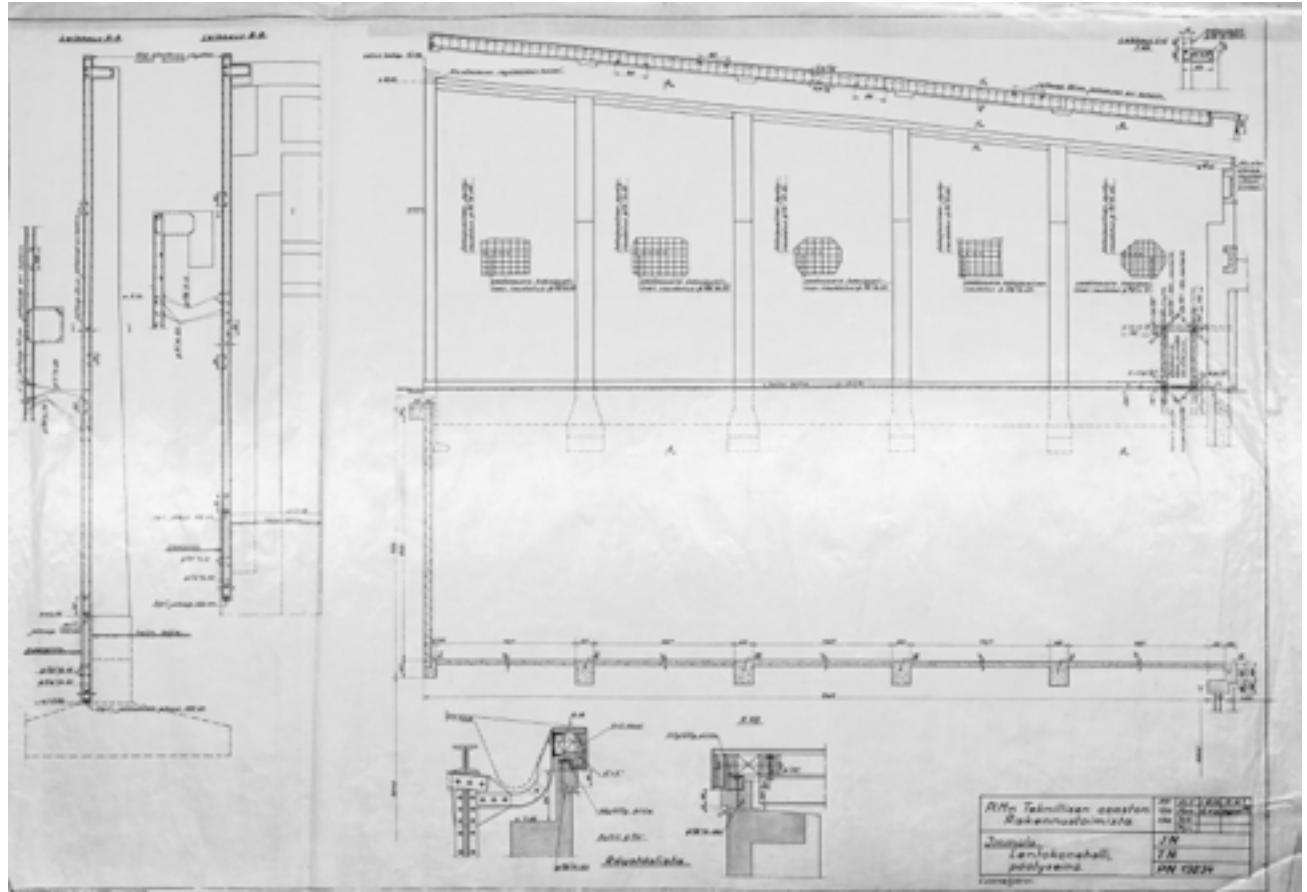
Kattorakenteet tukeutuivat teräsbetonipilareihin hallin ja toimisto-osan väliseinässä ja teräspilareihin liukuoviseinän keskiosassa ja reunoilla. Sivuseinät ovat teräsbetonia ja nähtävästi pilasterit on valettu seinien kanssa samanaikaisesti. Teräsbetonipilarit levenivät hieman alaspäin hallitilan puoleiselta sivultaan. Matalan osan ja hallitilan väliseinän pilareiden linjassa matalan osan ulkoseinällä on betonipilarit muuten seinärakenteen ollessa tiilinen.



Yllä 3-halli maaliskuussa vuonna 1940. Halli otettiin käyttöön viimeistelemättömänä loppuvuodesta 1939, ja sisärappaukset olivat vielä seuraavana keväänä tekemättä. Oikealla kuva Immolan lentokonehallin työmaalta toukokuussa vuonna 1937. Luonetjärven hallien rakennusvaiheesta ei tämän selvitystyön yhteydessä löytynyt tällaisia rakennusvaiheen sisäkuvia. Kuva yllä: SA-kuva, kuva alla: Pk, Hamina.

SEINÄRAKENTEET

Päätyseinät olivat teräsbetonirakenteiset kuin myös kellarin seinät. Päätyseinien päälle tuli teräsbetonipalkit. Etujulkisivu oli katon pääkannattajan ja sen pilareiden varassa, jotka olivat julkisivun takana. Liukuovia tukivat julkisivun molemmissa päädyissä ulkonevat teräsbetoniset seinänpätkät. Liukuovien välissä oli ilmeisesti puurakenteinen seinäsyvennys katon pääkannattajan keskipilareiden edessä. Teräksinen yläjohde liukuovien päällä jatkui tukiseinien päihin. Matalan takaosan ja 2-hallin lennonjohtotorin ja lisäosan ulkoseinät oli muurattu. Matalan osan ja hallitilan välisessä seinässä on teräsbetonipalkit matalan osan vesikaton liittymäkohdassa ja nauhaikkunoiden päällä. Matalan osan seinien yläosissa oli teräsbetonipalkit. Matalan osan seinärakenne katon sekundääräkannattajien linjassa oli betoninen kehärakenne, jonka varassa muuratut julkisivut olivat. Oviaukkojen päällä oli tiiliholvit. Pohjapiirustusten perusteella matalan osan väliseinät olivat tiiltä. Hallitiloissa ei ollut väliseiniä.



Päätyseinä. Piirustus on laadittu Immolan halleja varten, ja sitä on käytetty myös Luonetjärvellä. Pk, Hamina.

LATTIA

Lattia on paikallavalettu, maanvarainen, teräsbetonilattia. Lattia valettiin ilmeisesti 4 x 6 metrin ruuduissa, jotka erotettiin toisistaan yläreunastaan kaiventuvalla laudalla. Lattiavalu koostui noin 10 cm:stä betonia ja ilmeisesti pintakerroksena oli granuliittimassaa. Valu tehtiin hiekka-alustäytön päälle.¹ Perustukset ja sokkeli ovat teräsbetonia. Päätyseinien teräsbetonipilareiden ja pääkannattajan pilareiden perustukset olivat todella leveät. Hallien lattia ehdotettiin sidottavaksi pölyltä, mikä on todennäköisesti tehty.² Välipohjana kellarin ja toimistohuoneiden välillä oli kaksoislaattapalkisto eli teräsbetonirakenne, joka koostui palkistosta sekä ylä- ja alalaatasta.

¹ Lentokonehalli 2, Tikkakoski – Korjaustarvearvio ja lisätutkimukset, 18.12.2018

² Lentorykmentti 4:n Komentajan v.s.: Majuri YE. upseerin v.s:n p.o.: Luutnantille, 15.7.1938. R-674-61, KA.



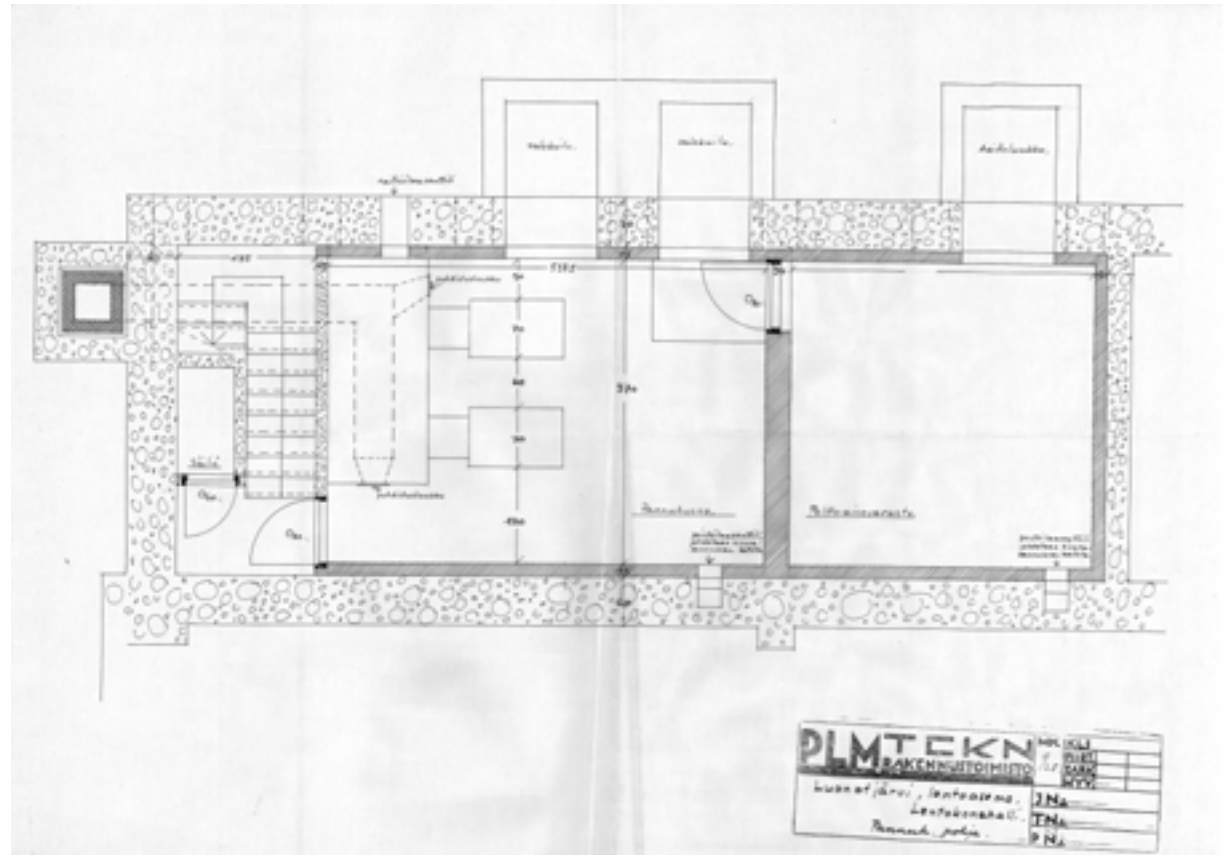
Lattian valupinnassa erottuu selvästi ruutujako. SA-kuva.

Savuhormi ja pannuhuone

Matalan osan eteläpäädyssä oli muurattu savuhormi, joka oli yhteydessä kellarin pannuhuoneen puukattilaan. Hormi oli verhoiltu betonilla. Pannuhuoneen ja polttoainevaraston betoniseinät oli vuorattu yhden kiven tiilimuurauksella. Väliseinä oli tiilirakenne. Poistoilmaventtiilit menivät matalan osan ja hallitilan välisestä seinästä ilmeisesti matalan osan katolle ja tuloilma otettiin ulkoseinän venttiilistä. Lämmitysjärjestelmänä oli puulämmiteinen keskuslämmitys. Polttoainevarastoon puut tuotiin heittämällä ne ulkopuolelta heittoluukusta. Puukattilan yhteydessä oli lämminvesivaraaja. Oletettavasti matalien osien toimistohuoneissa ja 2-hallin lisäosassa oli vesikiertoinen patterilämmitys.

Sähkö

Hallit ovat olleet sähköistettynä alusta asti. Halliloissa sähköt olivat pintavetoina. Lasiset pallovalaisimet olivat sekä kiinteästi kiinni katon sekundäärikannattajien alapinnassa olevia kattovalaisimia että seinävalaisimia.



Pannuhuoneen pohjapiirros. Pk, Hamina.



Ruokailua lentokonehallissa maaliskuussa 1940. Pintavetoina tehdyt sähköjohdot näkyvät ikkunoiden alla ja päätyseinällä. Sähkövetojen alapuolella on matalan osan katon tuuletussäleiköt. SA-kuva.

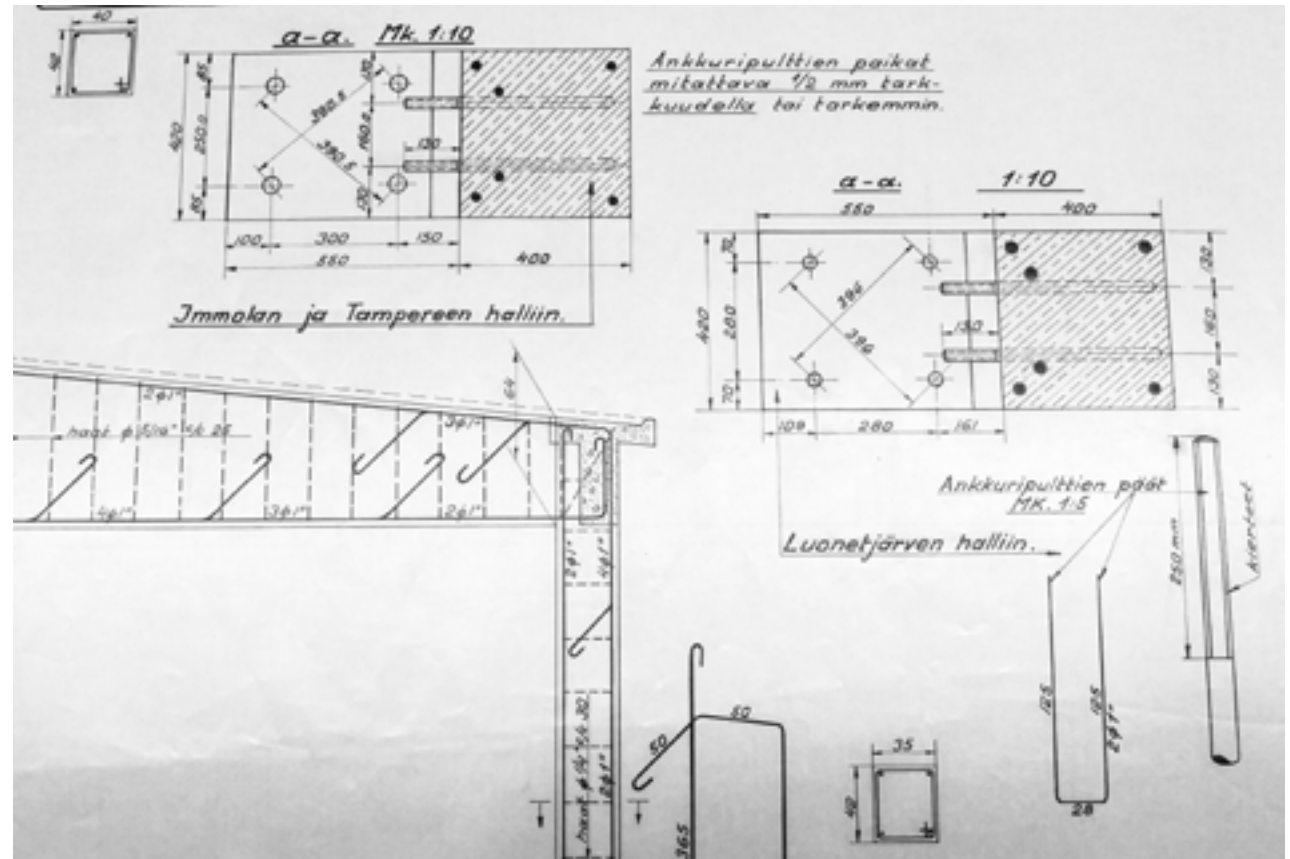
LENTOKONEHALLIEN VERTAILU MUIHIN SAMOILLA PIIRUSTUKSILLA TEHTYIHIN HALLIIN

VERTAILUN LÄHTEET

Tämän selvitystyön yhtenä tavoitteena oli vertaila Luonetjärven halleja Immolan halleihin, koska ennakkotietojen mukaan hallien rakentamiseen on käytetty samoja piirustuksia. Vertailua on kuitenkin tehtävä hieman laajemmin, koska Immolan lentokonehallien mallipiirustukset liittyvät useille paikkakunnille valmistuneisiin lentokonehalleihin 1930-luvun puolivälin aikoihin. Esimerkiksi Anne Mäkinen mainitsee *Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri* -teoksessaan, että Immolan piirustuksilla halleja olisi rakennettu Uttiin ja Luonetjärvelle.¹ Myös muissa kirjallisissa lähteissä, esimerkiksi Ismo Myllylän kirjoittamissa Luonetjärven varuskunnan historiaa käsittelevissä teoksissa mainitaan Immolan ja Luonetjärven välinen yhteys. Vertailussa Immolaan tärkeänä kirjallisena lähteenä on ollut Markus Mannisen selvitys *Immola -rakennushistoria ja nykytilanne*. Manninen kertoo, että Immolan piirustuksilla lentokonehallit olisi tehty Luonetjärvelle ja Tampereelle. Vertailun tekemiseksi tämän selvitystyön yhteydessä on tutkittu myös Puolustuskiinteistöjen keskusarkistossa olevat Immolan hallien alkuperäiset arkkitehtipiirustukset Luonetjärven arkkitehtipiirustusten lisäksi. Lisäksi keskusarkistossa on vuodelle 1935 päivättyjä rakennepiirustuksia, joissa mainitut paikat ovat Immola, Luonetjärvi ja Tampere.² Tärkeänä lähteenä sen selvittämisessä, että minne tosiasiaa samoilla piirustuksilla halleja tehtiin, on ollut myös

¹ Mäkinen 2000, 153.

² Piirustukset ovat varmasti myöhemmin uudelleen puhtaaksi piirrettyjä, koska päätös lentoaseman rakentamisesta Luonetjärvelle tehtiin vasta vuonna 1938.



Rakennepiirustus hallin takaseinän kehästä. Piirustuksessa on eritelty Immola ja Tampere sekä Luonetjärvi. Rakennepiirustuksissa esiintyvät pienet eroavaisuudet johtuvat todennäköisesti siitä, että Immolan ja Tampereen kattorakenteet tilattiin eri tehtaalta (A. Ahlström, Varkaus) kuin Luonetjärven hallien kattorakenteet (Wärtsilä-yhtymä, Helsinki). Puolustusministeriön Teknillisen osaston Rakennustoimisto, 12.11.1935, PK, Hamina.

digitaalinen sanomalehtiarkisto, josta on löydetty artikkeleita valmistuneista halleista.

TYYPPIHANGAARIT

Puolustusministeriön rakennusosastolla suunniteltiin 1920- ja 1930 -luvulla useita lentokonehalleja, joista muodostui tyyppihangaareja ilmeisesti sen mukaan minne halli ensimmäisenä rakennettiin. 1920-luvun lopulla valmistuneet hangaarit olivat puukattotuoleilla varustettuja ja malliltaan harjattai kaarikattoisia. Lisäksi hallit olivat pituudeltaan ja leveydeltään suunnilleen samanmittaisia. Ilmavoimien esikunnan kirjeenvaihdossa vuonna 1939 esimerkiksi kaarikattoisesta hangaarista käytetään nimitystä ”Suur-Merijoen tyyppi”. Toinen kirjeenvaihdossa esiintyvä nimitys on ”malli Immola” eli teräsrakenteinen pulpettikattohalli.³ Puurakenteisen ja teräsrakenteisen tyyppihangaarin kustannuksissa oli huomattava ero. Kustannusarvioissa 1930-luvun puolivälissä Suur-Merijoen tyyppin hinta on 2 miljoonaa markkaa ja Immolan tyyppin hinta on 4,3 miljoonaa markkaa. Kustannukset olivat syy myös sille, että oli kannattavaa tilata useiden hallien teräsrakenteita samalla tilauksella. Ilmavoimien komentaja J. Lundqvist ilmoitti Puolustusministeriölle kirjeellä joulukuun 3. päivä vuonna 1935, että ”malli Immolan” kattorakenteet tilataan sarjahankintana Immolaan (hallit 1 ja 2), Tampereelle ja Uttiin. Immolan kaksi hallia ja Tampereelle valmistunut Ilmailuvarikon halli valmistuivat vuonna 1937. Utin osalta suunnitelmat kuitenkin muuttuivat, koska vuonna 1937 oli

³ Ilmavoimien komentaja J. Lundqvist Puolustusministeriölle 3.12.1935, KA R-674/44; Teknillisen osaston päällikkö L. Stark Ilmavoimien esikunnalle 23.2.1937, KA R-674/61.



Immolan lentoasemalle valmistunut hangaari vuonna 1937. Kuva: Suomen ilmavoimamuseo



Kauhavan lentosotakoululle vuonna 1928 valmistunut lentokonehalli kuuluu vanhan mallisiin harjakattoisiin lentokonehalleihin, joiden kattorakenteet tehtiin puusta. Kuva: Hannu Puurunen.

vaikeuksia muotoraudan saannissa. Uttiin rakennettiin siten puurakenteinen ”Suur-Merijoen tyyppi”.⁴ Tampereen teräsrakenteinen ja pulpettikattoinen halli on sittemmin purettu.⁵

Tässä yhteydessä on syytä mainita myös Malmin lentokentän halli ja Tampereen lentokonetehtaan pihahalli⁶, jotka ovat 1930-luvun puolivälin jälkeen valmistuneita pulpettikattoisia lentokonehalleja. Kyseessä oli ilmeisesti kooltaan hieman suurempi halli verrattuna ”malli Immolaan”. Malmin lentokonehallin sisäosa on kooltaan 100,55 m x 32 m. Mitoitus perustui laskelmaan, että halliin tuli mahtua kuusi Junkers Ju- 52 -matkustajakonetta.⁷ Tämä halli poikkeaa ”malli Immolasta” myös esimerkiksi aukoituksen osalta.

⁴ Ilmavoimien komentaja J. Lundqvist Puolustusministeriölle 3.12.1935, KA R-674/44; Puolustusministeriön rakennusosaston teknillisen osaston päällikkö Leo Stark Ilmavoimien esikunnalle 23.2.1937, KA R-674/61; Suuri lentokonehalli valmistunut, Aamulehti, 30.5.1937, KDA.

⁵ Manninen 2016, 54.

⁶ Tampereen lentokonetehtaan halli sijaitsi kivenheiton päässä Ilmailuvarikon hallista Tampereen Härmälässä. Sittemmin kumpikin halli on purettu.

⁷ Wahl 2018, 28.



Tampereen Ilmailuvarikolle valmistunut lentokonehalli vuonna 1937. Artikkelin ilmestyi Aamulehdessä 30.5.1937. KDA.

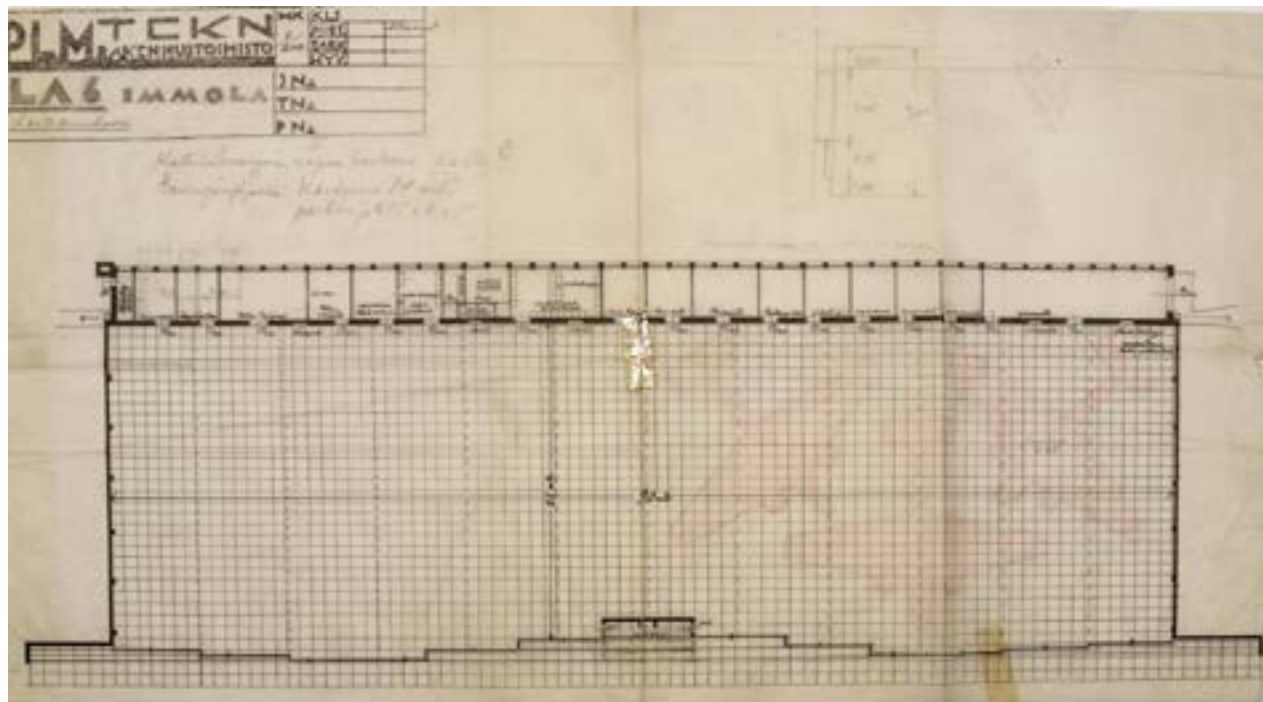


Malmin lentokonehalli vuonna 1938. Kuvassa näkyvä lentokone on Junkers Ju-52. Tampereen lentokonetehtaalte valmistui vuonna 1936 hyvin samantyyppinen halli, joka on sittemmin purettu. Kuva: Museovirasto, Aarne Pietinen Oy.

HYVÄKSYTYT JA HYLÄTYT MUUTOSEHDOTUKSET

Immolan lentokonehallin tyyppipiirustus suunniteltiin vuonna 1935. Tällöin oltiin käsityksessä, että Suomeen hankittava pommikone tulisi olemaan Junkers Ju 86-K 85. Kyseisen koneen mitat huomiointiin lentokonehallin suunnittelussa. Arkkitehti Elis Hyvärinen luonnosteli Immolan lentokonehallin pohjapiirrokseen Junkers-lentokoneiden ääriviivat.⁸ Päätös konetyypistä tehtiin lokakuussa vuonna 1936, ja valinnassa päädyttiin kuitenkin Bristol Blenheim-koneeseen, joka oli ilmeisesti kooltaan erilainen kuin Junkers. Tällöin Immolan hallit olivat jo rakenteilla, joten piirustuksia ei niiden osalta pystytty muuttamaan. Päätös Lentolaivue 4:n siirtämisestä Immolasta Luonetjärvelle tehtiin vuonna 1938. Luonetjärvellä ryhdyttiin rakennustöihin saman tien kesällä 1938, ja tällöin yritettiin myös saada läpi tärkeitä muutoksia lentokonehallien piirustuksiin. Ilmavoimien esikunnan ja Lentorykmentti 4:n välisestä kirjeenvaihdosta selviää vaaditut muutokset.

Ensinnäkin Lentorykmentin komentaja O. Sarko vaati, että lentokonehalli olisi tehtävä 4 metriä leveämmäksi eli kasvattaa lentokonehallin syvyyttä, jotta kaksi BL-konetta voitaisiin sijoittaa peräkkäin. Immolaan tehtyyn halliin oli vaikea sijoittaa yhdeksää BL-pyöräkonetta ja Sarko huomautti, että suksikoneiden sijoitus siirtovaikeuksien takia tulisi olemaan erittäin hankalaa. Ilmavoimien esikunta vastasi tähän: *”Asia tutkittava paikan päällä. BL-pituus on 12,102 m ja Immolan hallin syvyys ovesta takaseinään 27 m. Jos kattotuolia pitää muuttaa, on työ sangen suuri. Ei ilman pakottavaa syytä tulisi sitä tehdä. Sivusuunnassa hallia on helppo levittää lisäämäl-*



lä yksi kattotuoli.” Komentaja Sarkon vaatimus hallin syvyyden kasvattamisesta ei mennyt läpi, ja lentokonehallit rakennettiin kooltaan yhteneväiseksi Immolan hallien kanssa. Immolan rakennukset olivat tulleet hyvin kalliiksi ja aluetta pidettiinkin esimerkiksi puolustuslaitoksen rakentamisen *”kalleudesta, loisteliaisuudesta ja suuruudesta”*. Luonetjärven lentoasemaa suunniteltaessa Ilmavoimien esikunta pyrki karsimaan kustannuksia lisäävät muutokset ennen rakentamista.⁹ Käytännössä hallin syvyyden kasvattaminen olisi tarkoittanut kaikkien piirustusten uudelleenlaatimista eikä siihen ilmeisesti katsottu olevan aikaa tai varoja. Jos Immolan lentoaseman rakennushanketta oli pidetty kalliina, Luonetjärvi

Arkkitehti Elis Hyvärisen piirtämä Immolan lentokonehallin pohjapiirros (piirustuksessa ei ajoitusta, mutta suunnittelu tehtiin vuonna 1935). Hyvärinen on hahmotellut hallin oikealle puolelle kolmea Junkers-pommikonetta, jota suunniteltiin hankittavaksi vielä vuonna 1935. Immolan halleja oli jo ryhdytty rakentamaan, kun pommikonevalinnassa päädyttiinkin Bristol Blenheim-koneisiin. Pk, Hamina.

⁸ Snellman 14.1.1935, R-674/44.

⁹ Myllylä 1990, 49; Mäkinen 2000, 63.

tuli vielä sitäkin kalliimmaksi. Puolustusministeriön rakennusosaston maaliskuussa vuonna 1939 laatimien laskelmien mukaan Luonetjärven rakentaminen arvioitiin 30 % kalliimmaksi Immolaan verrattuna. Kustannusten nousuun oli useita syitä. Sodan aiheuttama rakennustarvikkeiden hinnannousu oli yksi syy. Esimerkiksi tiilien hinta oli Luonetjärven työmaalla 100 % kalliimpi kuin Immolassa. Myös työvoima oli kallista ja kuluja toivat myös kuljetuskustannukset.¹⁰

Toinen muutos, jota komentaja Sarko pyysi oli lämpimien tilojen rakentamista traktorille ja sammutusvälineistölle. Tähän muutokseen suhtauduttiin esikunnassa myönteisesti ja esikunta ehdotti, että myös palo- ja sairausautolle tehtäisiin tilat samaan yhteyteen. Selvityksen tekijän käsityksen mukaan nämä mainitut lisätilat tehtiin 2-hallin toiselle sivuseinälle lennonjohtotornin yhteyteen. Immolaan tehdyissä halleissa tällaisia lisähuoneita ei ole.

Näiden lisäksi Sarkon vaatimuksia hallin edustan betonoinnin laajentamisesta ja hallin lattian sitomista pölyltä kannatettiin Ilmavoimien esikunnassa. Yhteensä Sarkolla oli kahdeksan muutosehdotusta liitetyn Luonetjärvelle rakennettaviin halleihin, ja edellä mainittuihin neljään Ilmavoimien esikunta antoi kirjallisen vastauksen. Sarko pyysi myös esimerkiksi Lentolaivuepääliköille yhtä huonetta lisää, johon ilmeisesti J. Lindqvist on käsin kirjoittanut viereen ”turha”. Lisäksi Sarko pyysi muutamaa väliseinän muutosta hallin matalassa osassa sijaitsevista huo-

netiloissa, jotka mahdollisesti on otettu huomioon, koska J. Lundqvist on kirjoittanut käsin niiden viereen ”huomioitava”. Ilmeisesti on huomioitu myös Sarkon ehdotus liukuovien radan laskun suurentamisesta, jotta vesi pääsisi liukuovien alaosaan pois.¹¹ Mielenkiintoista on, että lennonjohtotorniin liittyviä mainintoja ei ainakaan tämän selvitystyön yhteydessä tutkittujen arkistomateriaalien joukossa ollut. Kyseessä on melko huomattava rakennusosa, jota ei ilmeisesti ollut ollenkaan Immolassa.¹² Kuten aiemmin on mainittu, matalan osan toimisto- ja huoltotilojen väliseinien osalta on saatettu tehdä joitain muutoksia Luonetjärvelle verrattuna Immolan halleihin. Suuria nämä muutokset eivät varmasti ole olleet. Lentolaivueelle oli määritelty tietty tilaohjelma, ja huoneiden käyttötarkoitukset tehtiin sen mukaan.

¹¹ Majuri O. Sarko Ilmavoimien esikunnalle 15.7.1938, jossa j. Lundqvistin käsin kirjoitetutmerkinnät; 6.8.1938 päivätty puhtaaksikirjoitus hyväksytyistä muutoksista, ilman allekirjoitusta, KA R-674/61

¹² Ainakaan Markus Mannisen laatimassa Immola - rakennushistoria ja nykytilanne -selvityksessä ei ole yhtäkään mainintaa lennonjohtotornista.



Bristol Blenheim -lentokoneen mainos vuonna 1939 Aero -lehdessä. KDA.

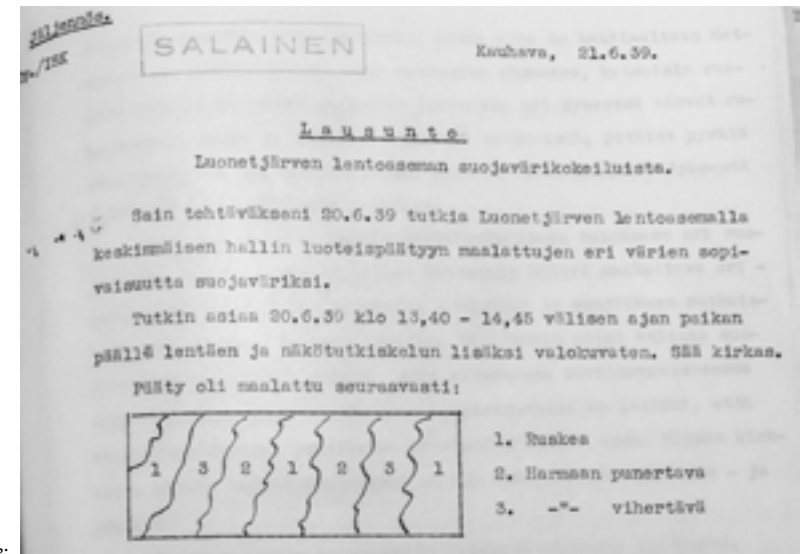
¹⁰ Teknillisen osaston päällikkö L. Starck ja rakennustoimiston päällikkö T. Elovaara Ilmavoimien esikunnalle 23.3.1939, T-19346/2, KA.

SUOJAVÄRIMAALAUUS

Yksi selkeä eroavaisuus Immolaan ja Luonetjärvelle rakennettujen lentokonehallien osalta on suojavärimaalauus, joka tehtiin Luonetjärven 2-halliin keväällä 1939. Maalauksen sopivuutta suojaväriksi arvioitiin saman vuoden kesäkuussa ja syyskuussa. Arviointilennon suoritti majuri R. Vainio ja hän kirjasi lausuntoonsa, että monivärinen suojaväri ei ole paras mahdollinen valinta. Vainio ehdotti, että tasainen, mutta vähitellen vaaleneva tumman ruskeanvihertävä suojaisi halleja parhaiten. Silloin rakennuksen olisi mahdollista sulautua ympäröivään mäntymetsään. Vainion ottamista kuvista ilmenee, että suojavärikokeilu tehtiin vain 2-halliin, koska 1- ja 3-hallit ovat kuvissa seiniltään yhtenäisen vaaleita. Tätä olettamusta tulee myös se, että lausunnossaan Vainio mainitsee vain ”keskimmäisen” hallin eli 2-hallin.¹³ Suojavärituskokeilun jatkosta ei löytynyt mainintoja arkistoaineistosta. Luultavasti uusia kokeiluja ei tehty, koska silloin olisi todennäköisesti suoritettu uusi kuvauslento, jolta otettuja kuvia olisi luultavasti löydetävissä eri arkistoista.¹⁴ Suojaväri maalattiin pii- loon 1960-luvun alussa. Koko rakennus maalattiin sävytetyllä kalkkimaalilla siinä yhteydessä, kun hallin eteläpäädyssä olevaa kalustotalliosaa ja lennonjohtotornia korotettiin. Arkkitehti Pertti Aution laatimassa työselityksessä vuodelta 1958 sanotaan, että ”Ulkomaalaukseen kuuluu myös koko lentokonehallin ulkopuolinen maalaus.”¹⁵



Majuri R. Vainion ottama kuva suojavärikokeilusta 20.9.1939. Suojavärikokeilu tehtiin vain 2-halliin. Taustalla näkyvän 1-hallin julkisivut ovat tasaisen vaaleat. Pk, Hamina.



13 Lausunto Luonetjärven lentoaseman suojavärikokeilusta. Majuri R. Vainio, Kauhava 21.6.39; Lausunto Luonetjärven lentoasemalla suoritettua suojavärikokeilusta. Majuri R. Vainio, Kauhavalla 22.9.39, R-674/61, KA.

14 Vainion kesäkuussa ja syyskuussa ottamia kuvia on Suomen ilmavoimamuseon arkistossa ja Puolustuskomitean keskusarkistossa Haminassa. Kuvien on merkitty kuvauspäivämäärä, kellonaika ja kuvaajan nimi.

15 Maalaustyöselitys, 20.10.1958, arkkitehti Pertti Autio, Pk, Hamina.

Ote Vainion kirjoittamasta lausunnosta, jossa hän arvioi suojavärin toimivuutta. R-674/61, KA.,

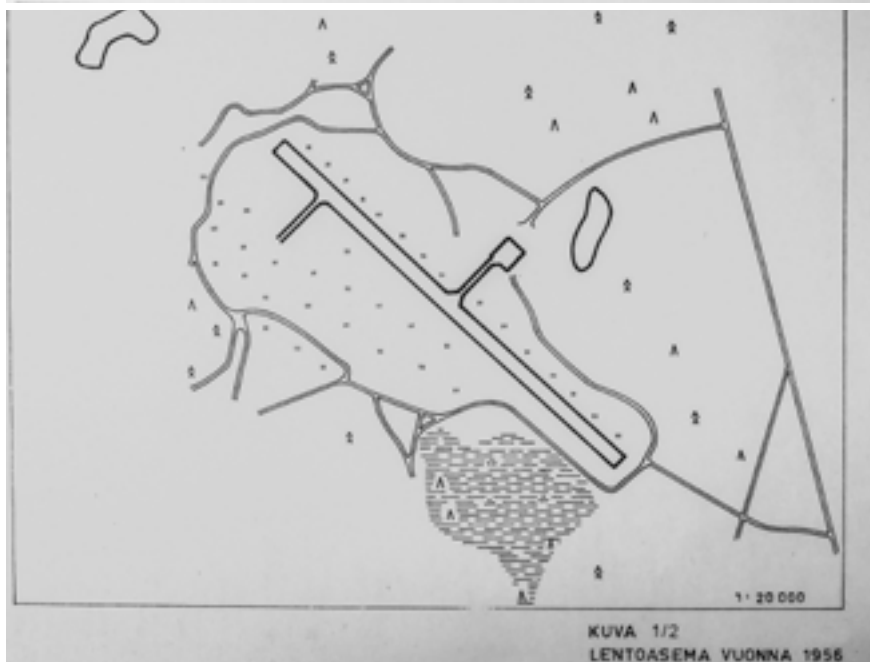
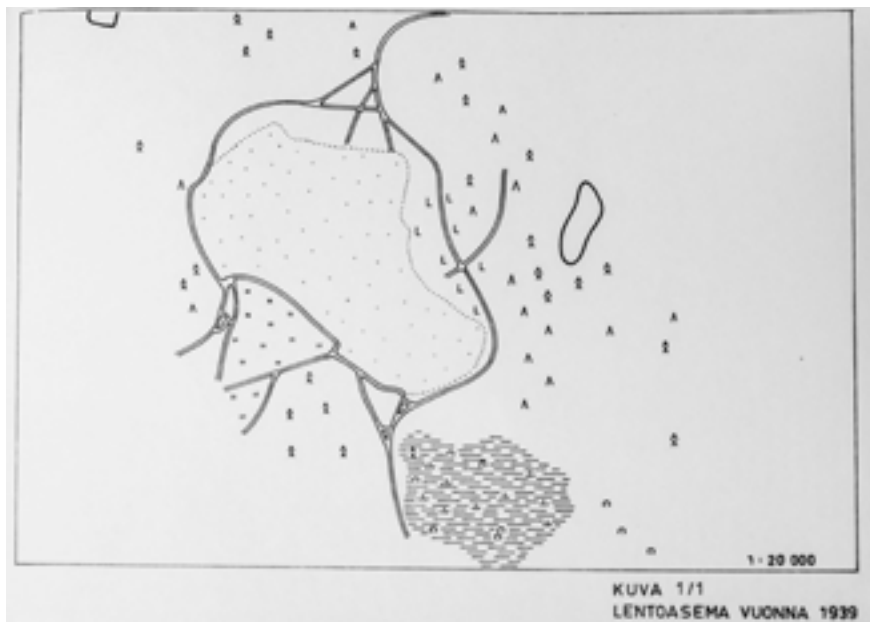
LENTOKENTTÄ

Kun päätös lentoaseman sijoittamisesta Luonetjärvelle tehtiin kesällä 1938, alkoi välittömästi kentän ja alueelle johtavan tien rakentaminen. Lentokentän alueelta kaadettiin puusto ja poistettiin kannot. Sen jälkeen alkoivat kantokuoppien täyttö ja muu tasointustyö. Valmistuttuaan vuonna 1939 Luonetjärven lentoaseman kenttä oli yksi suurimmista kentistä Suomessa. Sen nurmipintainen kiitorata-alue oli kooltaan 1400 x 700 metriä. Osa kiitorata alueesta oli luonnonvaraista. Väliarhan aikana kentän kokoa kasvatettiin, ja sen kooksi tuli 1400 x 1200 metriä. Sotien jälkeen kenttä oli huonossa kunnossa. Nurmipinta ei kestänyt raskaita koneita ja kevätkelirikon aikaan kenttä saattoi olla käyttökelvoton jopa puolitoista kuukautta. Kentän parantamistöihin saatiin määräraha, mutta se jäi tällöin käyttämättä. Tämän jälkeen kiitotien parannussuunnitelmat seisoivat useamman vuoden. Vuonna 1948 Lentorykmentti 4:n käyttöön tulleet MT-koneet mursivat kiitotien noin 200 metrin matkalta, jolloin käyttökelpoinen osa lyheni huomattavasti. Tällöin tehtiin uudet suunnitelmat 1550 metriä pitkästä ja 80 metriä leveästä kiitotiestä, mutta toteutus viivästyi jälleen. Vuonna 1950 tehtiin pieni välttämätön korjaus, kun puolustuslaitos päälysti sepelillä kiitotien eteläpäästä 300 metriä 60 metrin leveydeltä. Kenttä tehtiin alun perin siviili- ja sotilakentäksi, ja Aero Oy aloitti reittiliikenteen kentältä vuonna 1945. Alkuun siviililentoja oli vain kesäisin, mutta vuodesta 1952 niitä lennettiin vuoden ympäri.¹



Ilmakuva vuodelta 1955. Kuvassa näkyy uuden kiitotien rakennustyömaa. Kuva: Suomen Ilmavoimamuseo.

¹ Myllylä 1990, 30, 48; Myllylä 1993, 27-28.



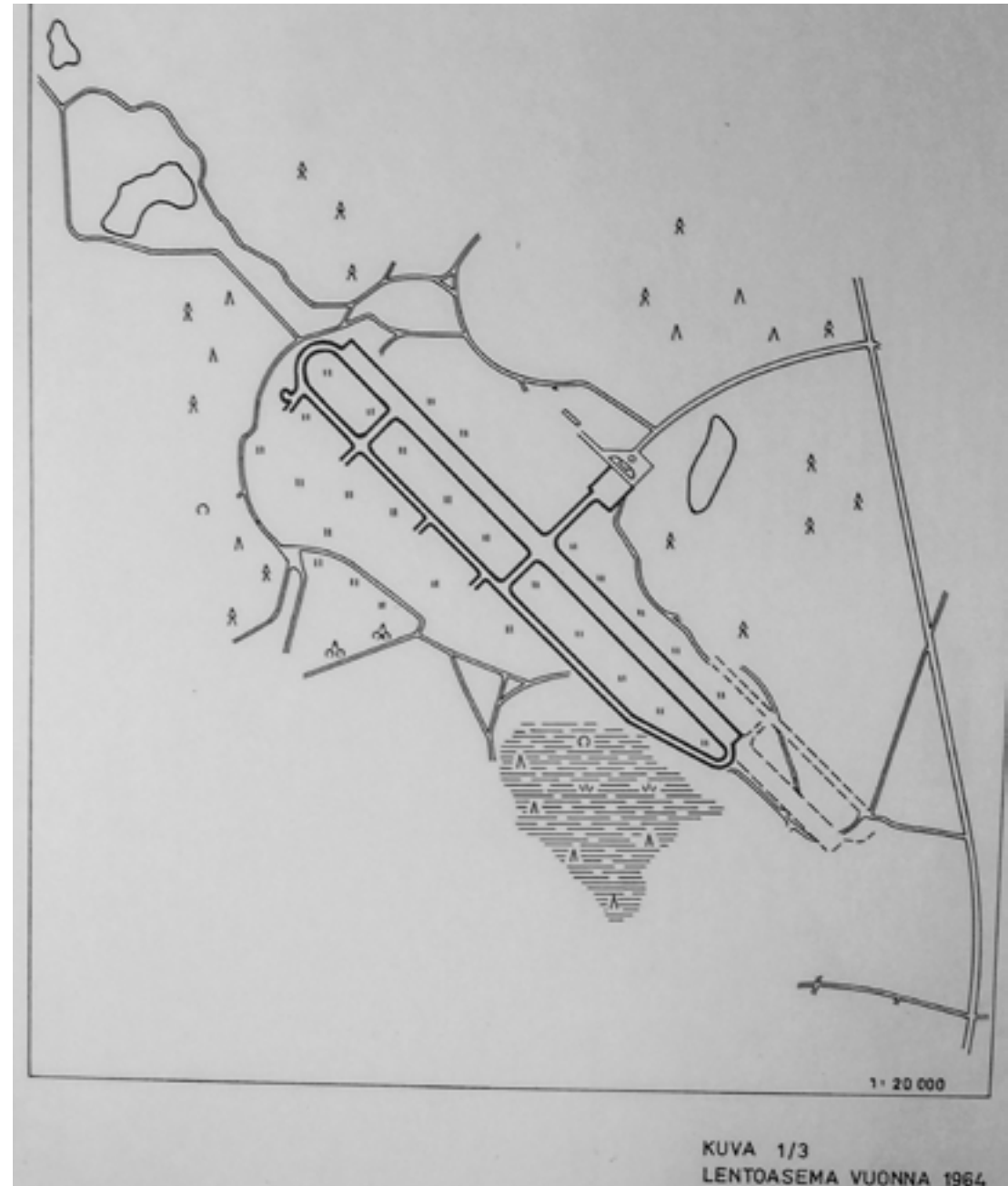
Siviililiikenteen muututtua ympärivuotiseksi 2-hal-
lin lähelle sijoitettiin parakkirakennus siviilipuolen
hallintoa ja matkustajia varten. Siviilipuolen lento-
asemarakennus valmistui kentän itäpuolelle vuonna
1960. Osittain siviililiikenteen kasvun takia kentän
parantamisella alkoi olla todellinen tarve. Vuonna
1953 aloitettiin suunnittelutyöt, ja uuden kiitotien
rakennustyöt aloitettiin vuonna 1954. Kenttä poh-
justettiin moreeni- ja sorakerroksilla ja päällystettiin
15-23 sentin sepelikerroksella. Uusi 2000 metriä pit-
kä ja 60 metriä leveä kiitotie oli valmis vuonna 1955.
Tässä vaiheessa sovittiin myös puolustusministeriön
ja Tie- ja vesirakennushallituksen kesken, että vastuu
kentän kunnossapidosta, suunnittelusta ja rakenta-
misesta olisi jatkossa Tie- ja vesirakennushallituksel-
la.²

² Myllylä 1993, 74-75.

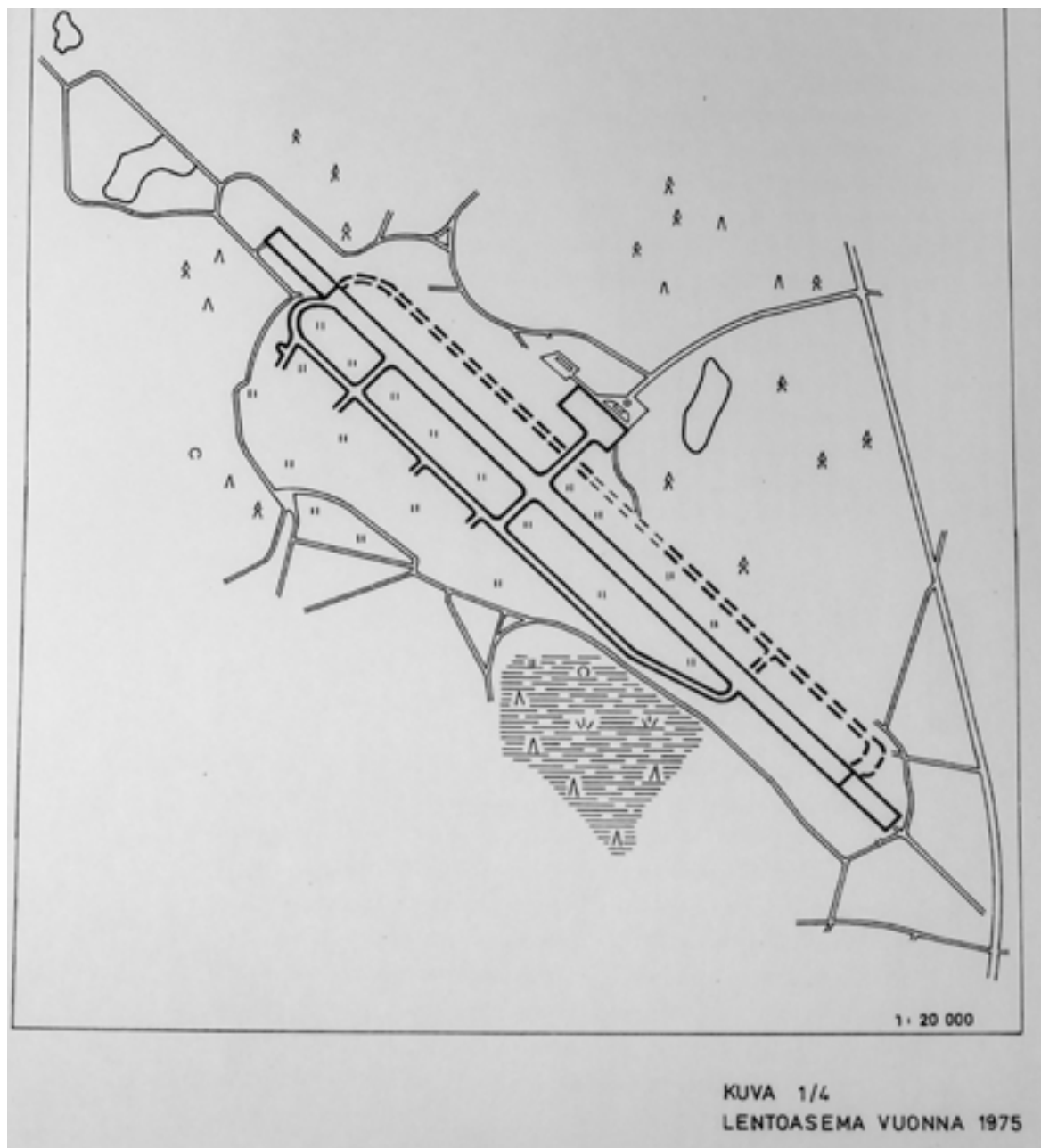
Karttakuvat vuodelta 1939 ja 1956 Jyväskylän
lentoaseman runkosuunnitelmasta, joka laadittiin
vuonna 1977. KA.

Kiitotie osottautui liian pieneksi 1960-luvulla. Silloin Hämeen lennoston käyttöön tulivat Gnatit, Fougat ja MiGit. Kiitotie oli liian lyhyt ja rullausteiden puuttuminen haittasi suihkukoneiden liikkumista. Kiitotien suuntainen rullaustie valmistui vuonna 1961, mutta sitä ei päällystetty heti. Halleille menevät rullaustiet olivat myös päällystämättömiä 1960-luvun puoliväliin asti. Ne päällystettiin vuonna 1964 ja samana vuonna kiitotietä jatkettiin 2600 metrin mittaiseksi.³

³ Myllylä 1993, 76-77; Lehto 2009, 8.



Karttakuva vuodelta 1964 lentoaseman runkosuunnitelmasta, joka laadittiin vuonna 1977. KA.



Lentokenttä vuonna 1975. KA.

1980-1990-lukujen vaihteessa Jyväskylän lentoaseman infrastruktuuria rakennettiin mittavasti. Kiitotie ja yhdystie päällystettiin, valojärjestelmät uusittiin ja uusi lennonvarmistusrakennus otettiin käyttöön. Tällöin 2-hallin lennonjohtotorni jäi pois käytöstä.⁴ Vuonna 1991 aloitettiin lentoasema-alueen maankäytön suunnittelu arkkitehti Kauko Lahden johdolla. Suunnitelman pohjalta tehtiin alueelle uusi kaava, jossa otettiin huomioon erilaiset lentokenttään liittyvät toiminnot kuten lentorahtitoiminta, logistiikkakeskukset, lentokoneiden huoltotoiminta sekä myös lentoaseman omien toimintojen laajentaminen. 1990-luvun lama ja sen aiheuttama varovaisuus hidastivat alueen kehitystä, ja Lidl'in logistiikkakeskus rakennettiin vasta 2000-luvulla alueelle. Lentoaseman terminaalirakennusta laajennettiin vuonna 2004.⁵

Kentän viimeisin peruskorjaus tehtiin vuonna 2020. Hankkeeseen kuului kiitotien päiden turva-alueiden laajentaminen, kiito- ja suoja-alueiden välisten pinnantsausten korjaaminen, sadevesiviemäreiden saneeraaminen ja uusien hulevesiviemäreiden ja huoltoteiden rakentaminen. Lisäksi rakennettiin kaapelinsuojaputkireittejä kaivoineen ja kaapeleineen 11 kilometrin matkalle sekä rakennettiin suojaviheralueet.⁶



Lentokenttä alueen kartassa vuonna 1997. MML.

⁴ Keskinen 2009, 19.

⁵ Linna 2009, 13, 17.

⁶ Urakkavoitto: JKL lentoaseman lentoliikennealueiden peruskorjaus 2020, 10.2.2020. Viitattu 28.12.2022.



Ilmakuva lentokentän alueesta. MML 12/2022.

LENTOKONEHALLIEN MUUTOSVAIHEET JA NYKYTILANNE



Tässä luvussa esitellään kunkin hallin muutosvaiheet pääasiassa piirustusten avulla. Nykytilanne esitellään valokuvin. Lisäksi jokaisesta hallista esitellään kaavio, jossa eri muutosvaiheet tuodaan esille.

MML 12/2022.

LENTOKONEHALLIT YHDELLÄ SILMÄYKSELLÄ

1-HALLI



- 1-hallia on laajennettu koko hallin leveydeltä kentän suuntaan
- Julkisivun keskiosan sisäänvedetty kattomuoto jakaa sen kahteen osaan
- Matalan toimisto-osan puolella alkuperäinen ilme on olemassa.

2-HALLI



- 2-hallin päämassa eli halliosa ja matala osa ovat ulkomuodoltaan edelleen suurilta osin alkuperäisiä
- Eteläpäädyssä alun perin olleiden autotallien päälle on rakennettu 1960-luvulla kaksi toimistokerrosta
- Lennonjohtotornia on korotettu 1960-luvulla kahdella kerroksella.

3-HALLI



- 3-hallia on laajennettu 1990-luvun taitteessa kentän suuntaan, mutta vain toisen pään osalta
- Kaakkoispäättyyn valmistui suuri laajennusosa vuonna 2014
- Vaikka alkuperäistä muotoa on hankala hahmottaa, metsän puolen vanhan osan julkisivun alkuperäinen ilme on edelleen olemassa.

1-HALLI

Valmistui syksyllä 1939

Suunnittelija

Arkkitehti Elis Hyvärinen ja insinööri Leiwo,
Puolustusministeriön rakennusosasto, 1935

Halli rakennettiin samoilla piirustuksilla kuin Imatran Immolaan vuonna 1937 valmistuneet lentokonehallit.



1-halli toukokuussa 2022.

JULKISIVUT

Alkuperäisestä lentokentän suuntaisesta julkisivusta on ulos päin nähtävissä enää liukuovien tukiseinät ja päätyseinien päädyt. Koko julkisivun leveydeltä on rakennettu uusi laajennus, jossa on postmodernismin piirteitä. Uusi julkisivu on harmaata aaltopeltiä. Julkisivun keskiosan sisäänvedetty kattomuoto jakaa julkisivun kahteen massa. Kattomuodon teräväkulmaisen kolmion muotoinen pääty sekä pyöreä lasiseinän kannattaja-aihe, kuin myös itse kallistettu lasiseinä, kertovat postmodernismista. Laajennuksen katto on hieman vanhaa osaa korkeammalla ja se on takaosastaan viistetty. Uudet liukuovet ovat vanhoja suuremmat. Uudet, vanhoja pienemmät nauhaikkunat sijaitsevat liukuovien yläosassa. Liukuovien katos on korkeammalla ja se on kannatettu teräsristikkorakenteisilla pilareilla. Katoksen yläpuolinen korkea otsaseinä on umpinaista pellitystä. Laajennuksen sivuseinät ovat vanhan seinän paksuuden verran sisempänä. 1-halli on väritykseltään kylmän harmaa 2- ja 3-hallien ollessa lämpimän beigejä. Hallitilan vesikaton katemateriaali on bitumikermi. Ikkunat

on uusittu vanhan puitejaon mukaan. Matalan osan katto on edelleen peltiä. Jokaisen ikkunoiden välisen pilarin eteen on asennettu ilmastointilaitteet. Alkuperäinen upotettu räystäskouru on peitetty uudella räystäään vastalappeella. Räystäskorotus näkyy matalan osan puoleisessa julkisivussa uutena pellitettyä otsana. Päätyjulkisivuissa räystäs on hieman eri muotoinen kuin 2- ja 3-halleissa. Muuten takajulkisivu ja pohjoispäädyn julkisivu ovat alkuperäisessä hahmossaan.

Lentokentän suunnasta rakennus on muuttunut, mutta metsän puolella alkuperäinen ilme on edelleen olemassa. Hallia on kuitenkin laajennettu rakennuksen alkuperäisen luonteen mukaisesti suorakaiteen muotoisena ja linjakkaana.

SISÄTILAT

Alun perin yhtenäinen hallitila on jaettu puolesta välistä kahdeksi tilaksi rakentamalla keskelle molempiin suuntiin avautuvia lisätiloja. Keskitilojen takaa pääsee kiertämään hallin puolikkaasta toiseen. Keskitilat ovat vanhan osan kohdalla 1-kerroksiset, tosin niiden yläpuolella kulkevat ja niihin johtavat putket muodostavat lähes läpinäkymättömän seinämän, ja laajennuksen puolella 2-kerroksiset. Ilmanvaihto on koneellinen. Rakennus on liitetty kaukolämpöön. Uudet talotekniikka-asennukset ovat keskittyneet kellariin ja keskitiloihin. Alkuperäiset lentokentän suuntaan avautuvan julkisivun puiset ikkunat on säilytetty hallin sisäpuolella. Lattia on maalattu betonilattia. Hallitilan kattoon on lisätty lämmöneristettä ja akustiikkapaneloinnit niin, että alun perin näkyvissä ollut vesikaton ponttilaudoitus ja suurimmaksi osin katon teräskannattajat ovat peittyneet näkyvistä. Nosturipalkit ja siniseksi maalattu pääkannattajan alaosa on jätetty näkyviin kuin myös pääkannattajan päiden teräspilarit. Vanhan pääkannattajan eteen laajennuksen puolelle on rakennettu uusi laajennuksen katon teräksinen kannattaja. Vanhan hallin kattoon on rakennettu uudet kevyemmät ristikkorakenteet. Ristikot on asennettu vanhan ikkunauhan läpi takaseinän ikkunan eteen asennetulle teräspalkille. Ilmeisesti nämä kannattelevat uutta yläpohjarakennetta. Ristikkorakenteiden vieressä kulkee kiskot, jotka näyttävät kannattelevan sprinklerijärjestelmää. Sivuseiniin on todennäköisesti lisätty paksuutta hallin lämpimäksi tilaksi muuttamisen yhteydessä. Laajennusosan seinät ovat teräsristikkorakenteiset ja vuorattu paneelein. Porrashuoneessa on säilynyt vanha porras ja kaide. Lämmitysjärjestelmä

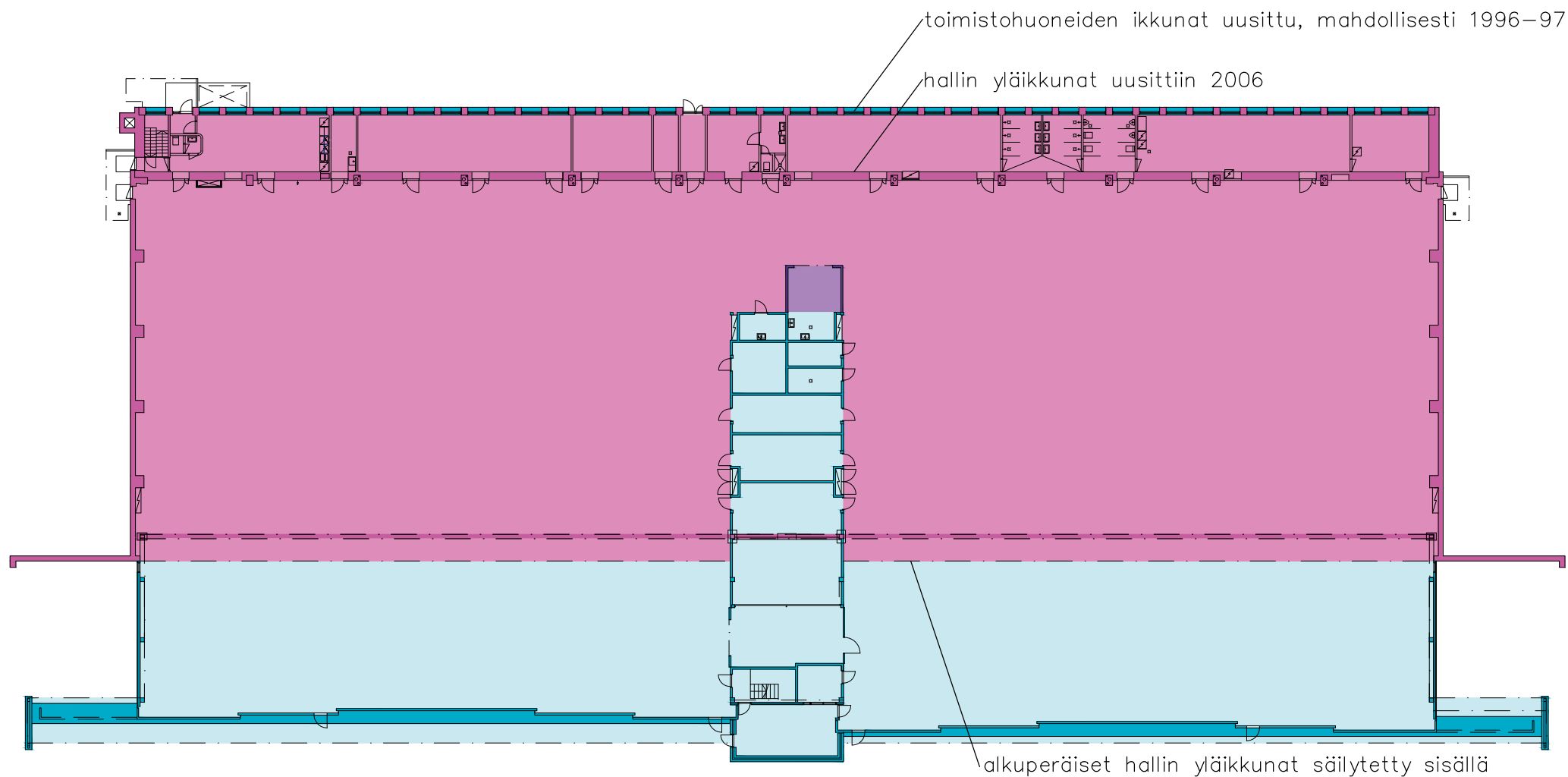


on vesikiertoinen patterilämmitys. Toimistohuoneissa on alakatot hallin puoleisessa päässä, jossa kulkee ilmanvaihto- ja sprinkleriputket. Lisäksi ikkunoiden yläpuolella kulkee näkyvillä putki.

Rakennuksen sisätilat ovat suurelta osin muuttuneet muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta, kuten ikkunapenkit ja päätyseinien pilasterit. Toimiston ja hallin välinen seinä on edelleen alkuperäisen mallinen.

AJOITUSKAAVIOT

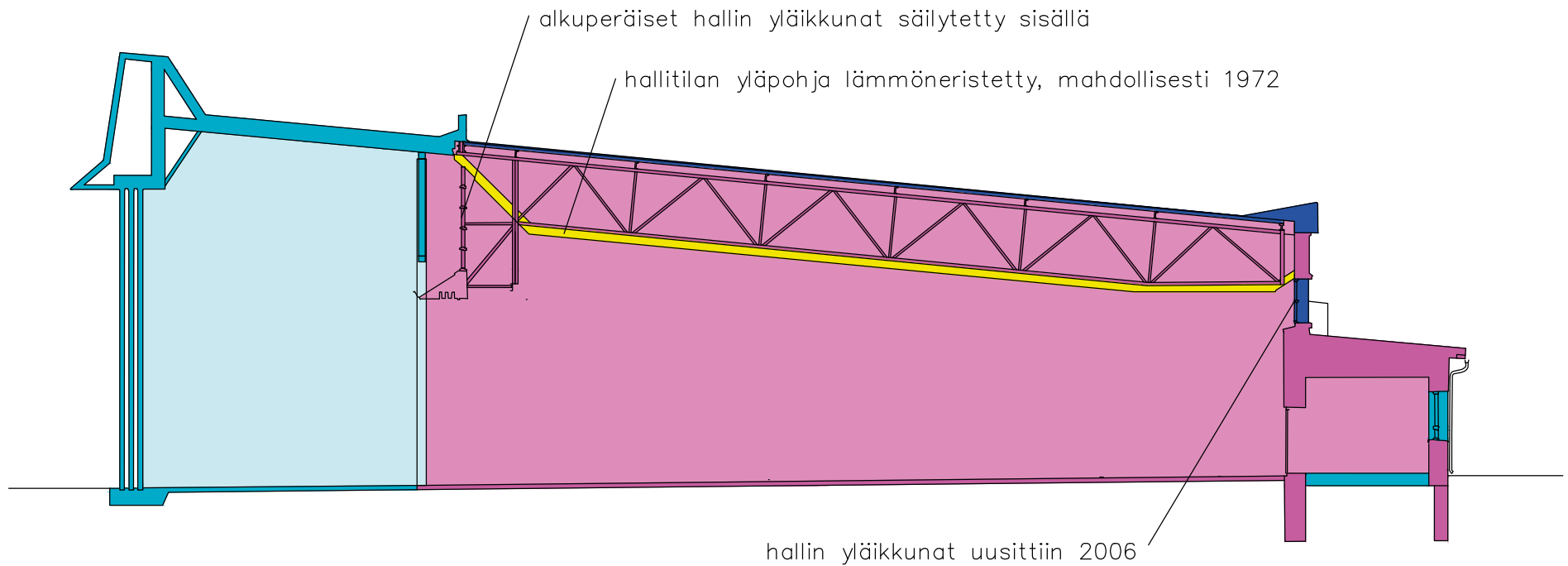
Kaavio on koottu Puolustuskiinteistöiltä saatujen piirustusten päälle arkistoaineiston piirustuslähteiden pohjalta. Kaavioissa on valittu esittää maantasokeroksen seinärakenteet. Keskiosan ylempiä kerroksia ei ole esitetty niiden ollessa myöhemmin lisättyjä sekundäärisiä tiloja. Lattian värit ei viittaa lattian ikään, vaan tilakohtaisesti tehtyyn ajoitukseen. Kattorakenteista on pohjapiirroksessa selkeyden vuoksi esitetty vain pääkannattaja. Väliseinämuutoksia on tehty, mutta niitä ei ole huomioitu. Suihkutiloja on rakennettu myöhemmin lisää, eikä näitä ole huomioitu ajoituksessa. Kaaviossa ei ole huomioitu väliovia.



- 1939 alkuperäiset tilat
- 1939 alkuperäiset rakenteet
- 1996-97 laajennus ja keskiosan rakennus, tilat
- 1996-97 laajennus, keskiosan rakennus ja matalan osan ikkunoiden uusinta, rakenteet
- 2014 keskiosan lisärakennus, tilat
- 2014 keskiosan lisärakennus, rakenteet

Tässä on esitetty 1-hallin rakenteiden ja rakennusosien ajoitus- ja säilyneisyyskaavio 1. kerroksesta. Kantavat rakenteet alkuperäisen hallirakennuksen osalta ovat alkuperäiset. Vuosina 1996-97 hallitilaa laajennettiin lentokentän suuntaan koko julkisivun leveydeltä, jolloin myös keskiosa rakennettiin.

1-halli, 1. kerros, 1:400



- | | |
|-----------|--|
| ■ 1939 | alkuperäiset tilat |
| ■ 1939 | alkuperäiset rakenteet |
| ■ 1972 | hallitilan yläpohjan lämmöneristys |
| ■ 1996–97 | laajennus, tilat |
| ■ 1996–97 | laajennus ja matalan osan ikkunoiden ja alapohjan uusinta, rakenteet |
| ■ 2006 | vesikaton korjaus ja yläikkunoiden uusinta |

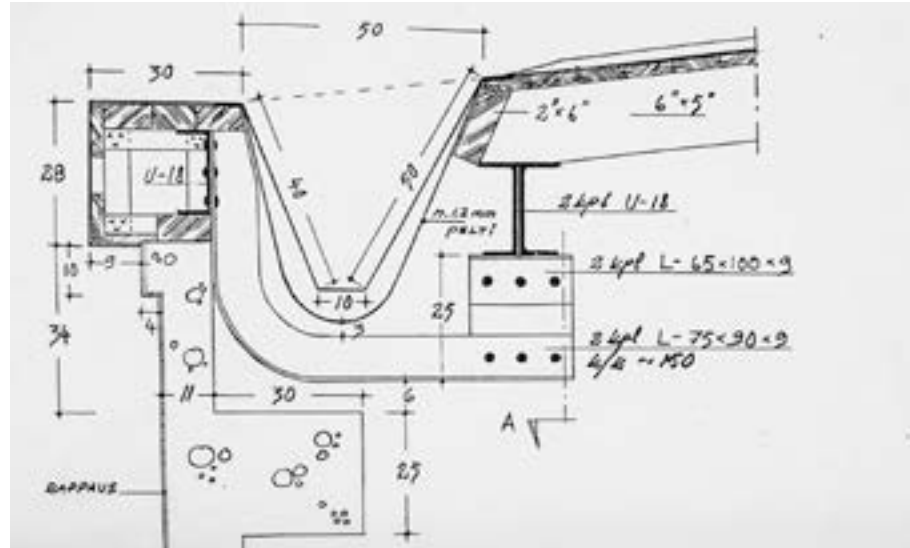
1–halli, leikkaus, 1:200

HALLIN KÄYTTÖ SOTIEN JÄLKEEN

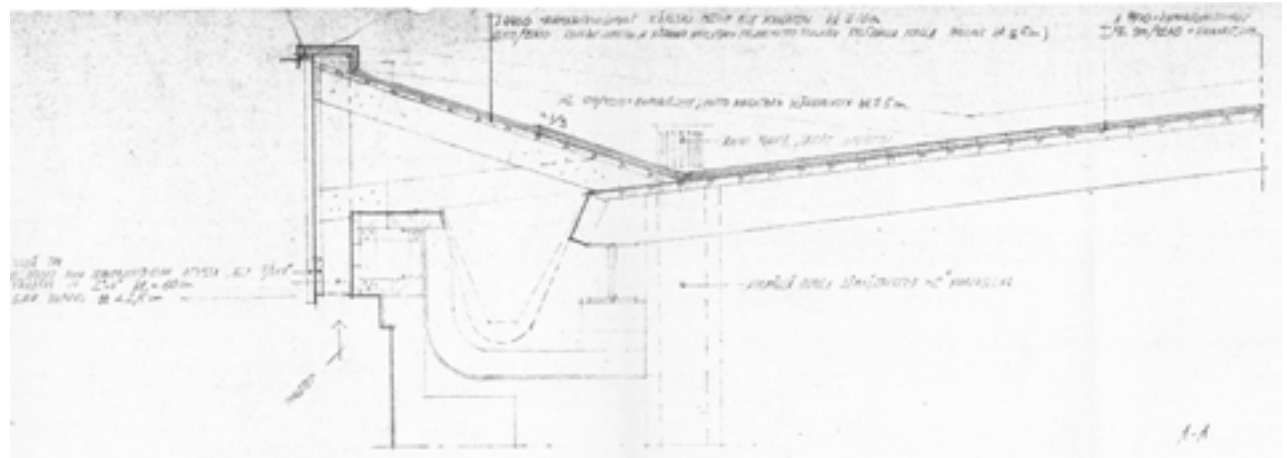
Pariisin rauhansopimuksen ehtojen mukaisesti suurin osa pommikoneista hävitettiin sotien jälkeen. Luonetjärvelle jätettiin viisi parasta Blenheimiä, jotka muutettiin kartoituskuvauskäyttöön sopiviksi. Luonetjärvelle siirrettiin lakkautetun Lentorykmentti 2:n Messerschmit Mt 109G -koneet ensin ja ensimmäiset Vampire F.B. Mk52 -suihkuhävittäjäkoneet siirtyivät sinne vuonna 1953. Vuosikymmenen lopulla tulivat Folland Gnat -torjuntahävittäjäkoneet. Myös muuta lentokalustoa oli sijoitettuna Luonetjärvelle 1950-luvulla, mutta vähitellen konekanta muuttui niin, että se koostui koulu- ja hävittäjäkoneista.¹ 1950-luvulla 1-hallissa toimi lennoston autokoulu. Vuonna 1959 hallin pohjoispäässä aloitti toimintansa suihkukoneiden huoltoryhmä. Autokoulun korjaamopuoli jäi tässä vaiheessa vielä hallin eteläpäätyyn.²

KATTO UUSITTIIN 1970-LUVUN ALUSSA

Viestikoulua oli alettu rakentaa 1960-luvun alussa Luonetjärven länsirannalle, mutta vielä 1970-luvun alussa sille ei ollut tarpeeksi tiloja. Suurin osa 1-hallista otettiin viestikoulun käyttöön vuonna 1973, kun Hämeen lennosto muutti pois Luonetjärveltä.³ 1970-luvun alussa purettiin ilmeisesti alkuperäinen konesaumattu peltikatto hallin osalta ja laitettiin tilalle kermikatto. Katon vedenohjaus oli alun perin ratkaistu tavalla, joka oli jalka- ja koururännin välimuoto. 1970-luvun korjauksessa vesikaton räystästä nostettiin tekemällä vedenvirtauksen vastakappale. Samassa yhteydessä uusittiin katon kaivot, ja lisät-



Viereisessä kuvassa näkyy katon alkuperäinen vedenpoistojärjestelmä. Piirustus on laadittu vuonna 1969 (Pk, Tikkakoski, 3-halli). Alla leikkaus räystästä 1970-luvun korjaussuunnitelmista. Räystästä nostettiin ja vesi ohjattiin kattokaivojen kautta kouruun. (Pk, Hamina)



tiin niiden määrää. Rakenne paransi myös yläpohjan tuuletusta. Katonkorjauksen muutospiirustukset löytyvät vain 2- ja 3-hallien arkistoaineistoista, mutta selvityksen tekijä olettaa, että myös 1-hallin katto on

korjattu samojen suunnitelmien mukaan 1970-luvulla, koska 1980-luvun piirustuksissa näkyy mainittu räystään korotus.

¹ Myllylä 1990, 79-87.

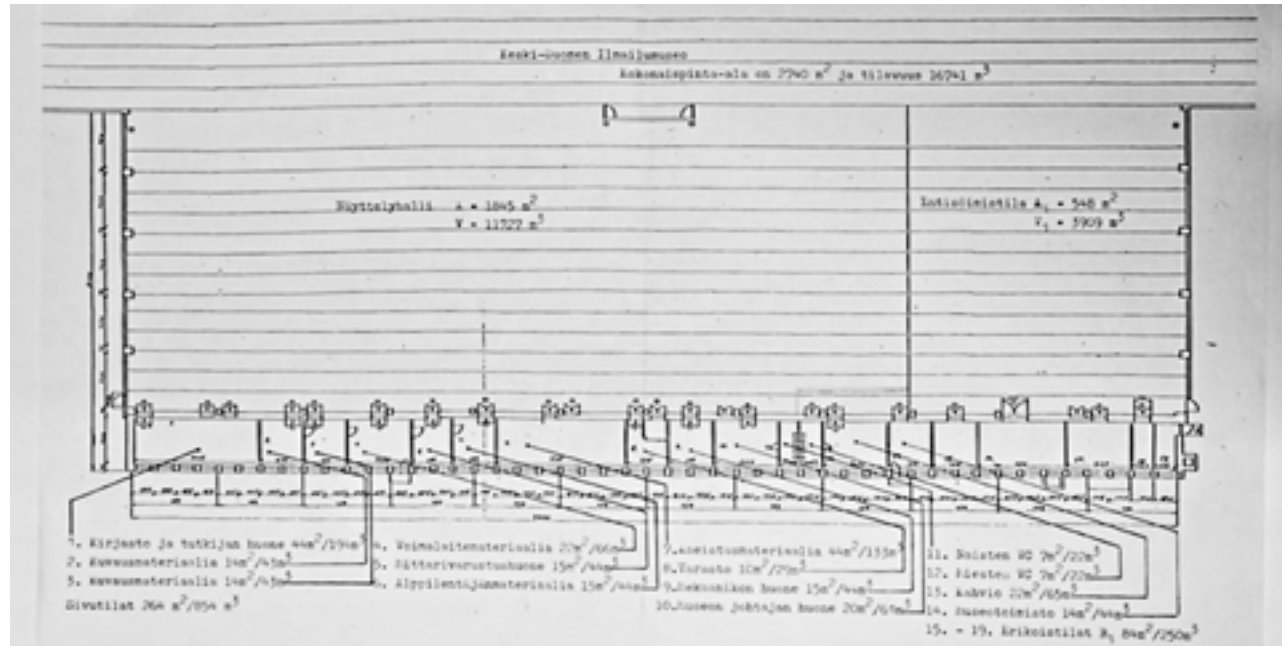
² Myllylä 1993, 77.

³ Myllylä 1990, 141-142.

1980-LUVUN MUUTOKSET

1-halliin tehtiin joitain muutoksia 1980-luvun alussa, jolloin rakennukseen sijoitettiin Keski-Suomen ilmailumuseo. Hämeen Lennoston siirtyminen Rovaniemelle mahdollisti museotoiminnan sijoittamisen Luonetjärvelle. Museon taustalle perustettiin Keski-Suomen Ilmailumuseosäätiö vuonna 1978, joka teki Puolustusministeriön kanssa sopimuksen 1-hallin käyttämisestä museotilana. Säätiön tuli muuttaa halli museotoiminnalle sopivaksi. Halli luovutettiin säätiölle maaliskuussa 1979, jolloin tilojen muutostyöt olivat jo käynnissä. Sisäänkäynnin yhteyteen rakennettiin lipunmyyntikoju, WC:t ja henkilökunnan kahvihuone. Halliin tehtiin valaisinjärjestelmä. Hallin eteläpään autokorjaamo oli ollut erotettu pressuseinällä lentokonehuoltotiloista. Kun halli otettiin museokäyttöön, pressuseinä korvattiin tiiliseinällä. Autokorjaamo jäi ilmeisesti vielä tällöin lentokonehallin eteläpään. Suuret liukuovet ja teräsrakenteet liukuoviseinällä puhdistettiin ja maalattiin (Miranol). Sisätilojen seinäpinnat maalattiin (Remonttiässä) ja matalan osan huoneiden lattiat uusittiin (Finnflex). Hallin öljyyntynyt lattia puhdistettiin ja maalattiin. Sisustusarkkitehti Hannu Asunta suunnitteli käytetyt pintamateriaalit värisävyineen. Museo toimi rakennuksessa vuoteen 1989 asti.⁴ Rakennuksen julkisivut kunnostettiin 1980-luvun lopulla. Työ suunniteltiin Puolustusministeriön Jyväskylän rakennustoimistolla rakennusmestari U. Hokkasen toimesta ja työn suorittaja oli Asiantuntijamestarit Oy. Rappausten vaurioituneet kohdat

⁴ Myllylä 1990, 202-207; Myllylä 1993, 77; Otsikoimaton työselitys, 15.12.1978, Pk, Tikkakoski.



Pohjapiirustus, jossa näkyy vuonna 1981 rakennukseen sijoitetun Keski-Suomen ilmailumuseon huonejärjestys. Pk, Tikkakoski.

poistettiin ja betonipinta pestiin pölyttömäksi. Rap-
paustyö tehtiin kaksikerroksisena. Alle tuli pohjustus
ja päälle pintarappaus. Työssä käytettiin tehdasval-
misteisiä sementtilaasteja. Pinta tehtiin puuhierrin-
laudalla hiertäen. Lisäksi julkisivujen pelti- ja teräs-
rakenteet, räystään lautapinnat, ikkunapuitteet ja
ovet puhdistettiin ja maalattiin.⁵

⁵ Työselitys, 27.3.1987, Pk, Tikkakoski.

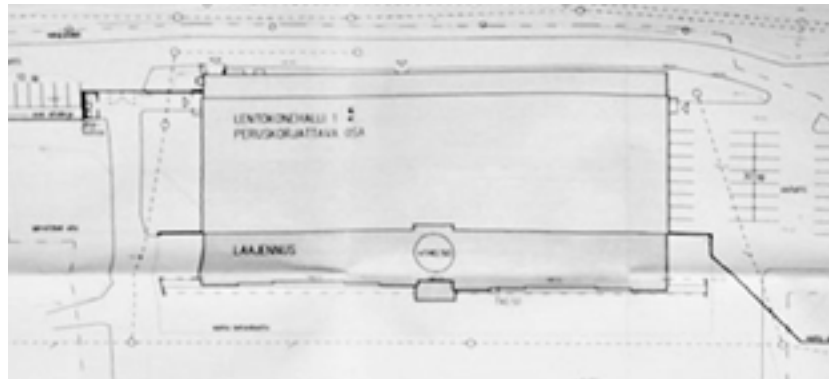
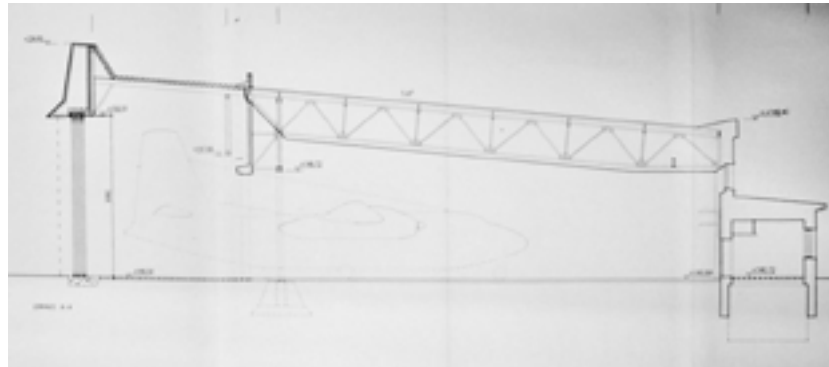
PERUSKORJAUS 1996-97

Vuosina 1996-97 halli peruskorjattiin ja laajennettiin kentän suuntaan koko leveydeltä. Lisäksi hallin keskiosaan rakennettiin lisätiloja. Muutostyöt tehtiin toimintansa vuoden 1997 alusta aloittanutta Tukilentolaivuetta varten. Arkkitehtisuunnittelusta vastasi Rakennus- ja Energiatekniikka Oy, arkkitehti Osmo Syrjänen.

Laajennusosan rakenteet tehtiin teräksestä, ja julkisivuille laitettiin aaltopelti. Vesikatto uusittiin. Uuden vesikaton kantava rakenne tehtiin teräspoimulevystä. Rakennukseen asennettiin automaattinen paloilmaisin- ja sammutuslaitos.

Toimistohuoneiden osalta vanha lattiarakenne ja homehtunut maa-aines poistettiin ja tilalle tehtiin teräsbetonilaattarakenne. Vanhat patterisyyvennykset avattiin, täytettiin mineraalivillalla ja muurattiin umpeen. Toimisto-osan vanhat kevyet levyrakenteiset seinät ja kopit purettiin. Uuden väliseinät toimisto-osaan tehtiin kalkkiehkektiilistä. Lentokonehallin keskiosaan rakennettiin lisähuoneita kahdessa kerroksessa. Kolmanteen kerrokseen tehtiin iv-konehuoneet. Keskiosaan tehtyjen huoneiden väliseinät tehtiin lujalevystä. Toimistohuoneisiin tehtiin alasasketut katot kipsilevystä. Vanhat tiiliseinät taasoitettiin. Toimistohuoneiden seinät maalattiin vaaalealla lateksimaalilla. Suihku- ja wc -tilojen pintoihin laitettiin laattaa. Lentokonehallin vanha villakatto maalattiin. Kaikkiin tiloihin asennettiin uudet kalusteet. Ovien yläpuolelle tehtiin metallisilla isokokoisilla irtokirjasimilla opastetekstit.

Alkuperäiset lentokonehallin pitkät ikkunanauhat säästettiin. Kentän puoleinen ikkunanauha jäi laajennuksen myötä rakennuksen sisälle. Selvityksen tekijän käistys on, että toimistohuoneiden ikkunat uusittiin tämän peruskorjauksen yhteydessä.



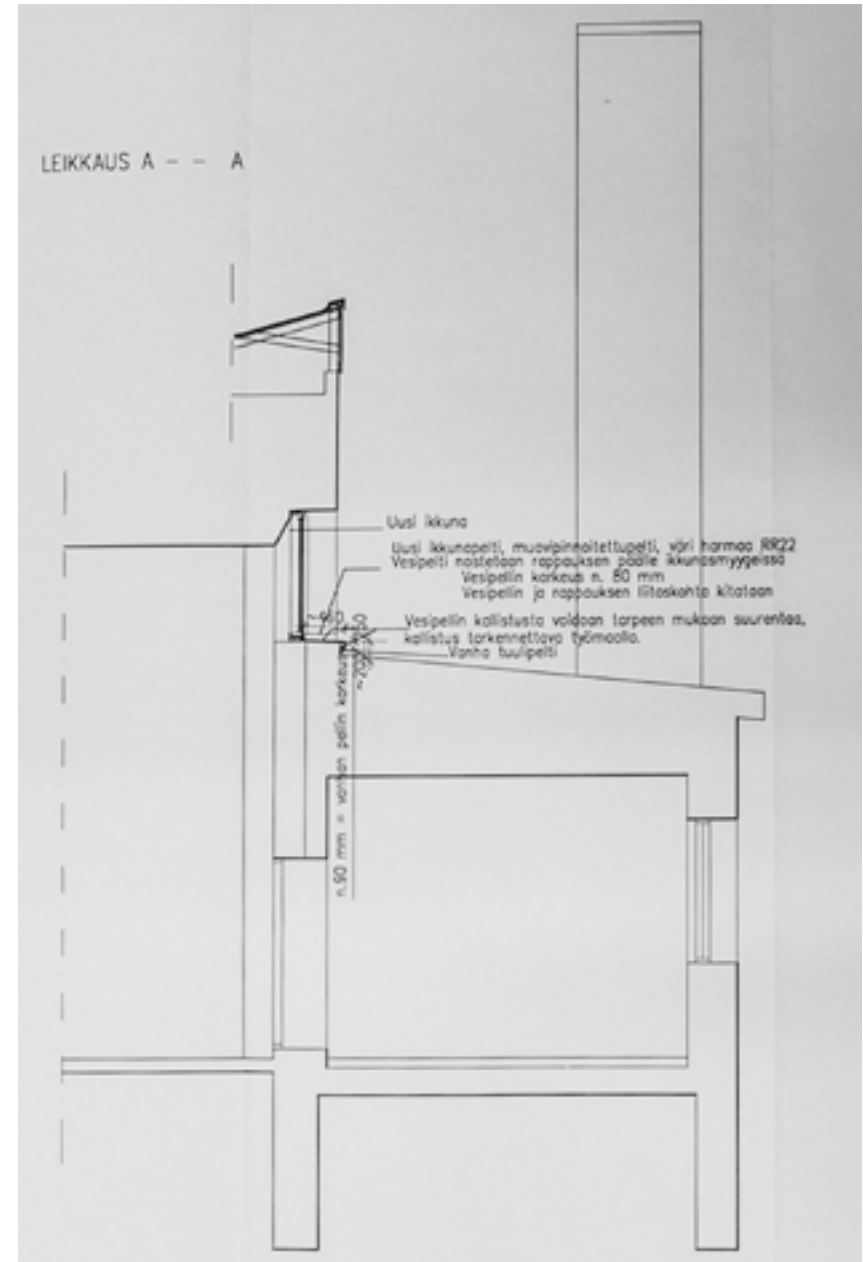
1-hallia laajennettiin kokoleveydeltään kentän suuntaan 1990-luvun lopulla. Pk, Tikkakoski.

2000-LUVUN MUUTOKSET

1990-luvun peruskorjauksessa säästetyt lentokonehallin alkuperäiset yläikkunat vaihdettiin uusiin vuonna 2006. Uudet ikkunat tehtiin karmi- ja puitemitoiltaan vanhan mallin mukaisiksi, mutta 3-lasista eristyslasista. Samalla uusittiin matalan toimisto-osan palo-ovet (yht 18 ovea, 4 vanhaa jätettiin). Muutostyöt suunniteli Arkkitehtitoimisto Pekka Paavola Oy / Aila Rahunen ja Pekka Paavola.

Myös rakennuksen vesikatto peruskorjattiin vuonna 2006. Vanha kermikate purettiin ja uusittiin sadevesikaivoineen, räystäspellityksineen ja uusine vastakallistusjiireineen. Vesikaton korjauksen suunnitteli Insinööritoimisto Vuopio Ky / Taisto Vuopio.

Vuonna 2014 hallin keskiosan huonetiloissa tehtiin joitain väliseinämuutoksia.



Leikkauspiirustus vuodelta 2006. Tällöin uusittiin lentokonehallin matalan osan yläikkunat. Pk, Tikkakoski.

NYKYTILANNE KUVIN

JULKISIVUT

1-hallin kentän puolen julkisivu uusittiin kokonaan 1990-luvun peruskorjauksessa ja laajennuksessa. Laajennusosa on rakenteiltaan terästä ja vesikaton kantava rakenne on teräspoimulevyä. Julkisivut ovat pääosin aaltopeltipintaisia teräs-mineraalivillarakenteita.





Pohjoispääty on säilyttänyt alkuperäisiä piirteitä.
Sisäänkäynnin katos on vuosien 1996-97
peruskorjausvaiheesta. Lentokonehallin katon räystäs on
peitetty uudella räystään vastakappaleella vuonna 2006,
mikä muodostaa julkisivuun korotetun räystään.





Matalan toimisto-osan huoneiden ikkunat on uusittu ilmeisesti vuosien 1996-97 peruskorjauksessa. Ikkunat tehtiin vanhan mallin mukaisiksi. Matalan osan katolle on lisätty katon tuuletuksen vuoksi hormit.





Toimisto-osan seinustalla on alkuperäinen oviaukko, mutta ovi on uusittu. Rappauksen ja sokkelin rajassa on sisäänpainettu viimeistely.





Lentokonehalliin avautuvat ikkunat uusittiin vanhan mallin mukaan vuonna 2005. Toimisto-osan eteläpään huoneeseen lisättiin ulko-ovi 1996-97 peruskorjauksessa. Alkuperäinen piippu on vielä olemassa.



Hallin itäpuolella kulkee tie, jonka vierestä maasto nousee hieman.



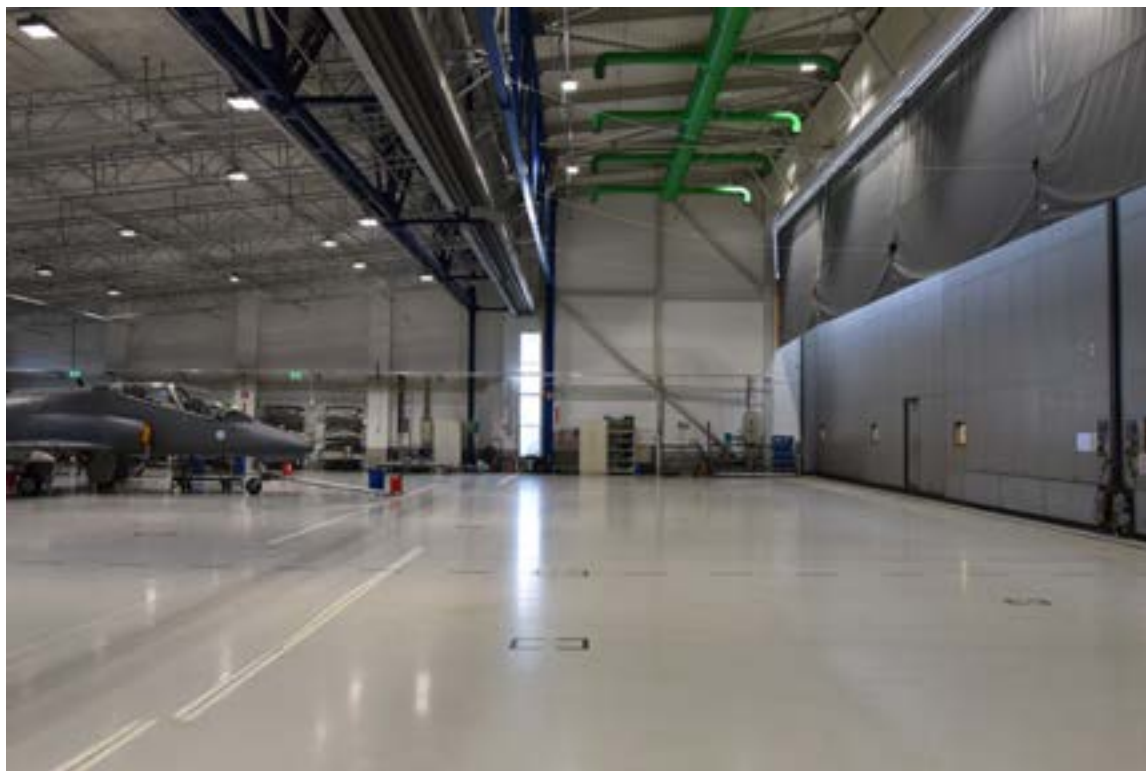
Alkuperäiset liukuovien tukiseinät on säilytetty, vaikka ne jäivät laajennuksen myötä tarpeettomiksi. Laajennusosan liukuovien tukirakenne on teräksinen.



SISÄTILAT

Alun perin yhtenäinen hallitila on jaettu kahteen osaan rakentamalla keskelle molempiin suuntiin avautuvia lisätiloja. Sivuseinissä on edelleen näkyvissä alkuperäiset pilarit.

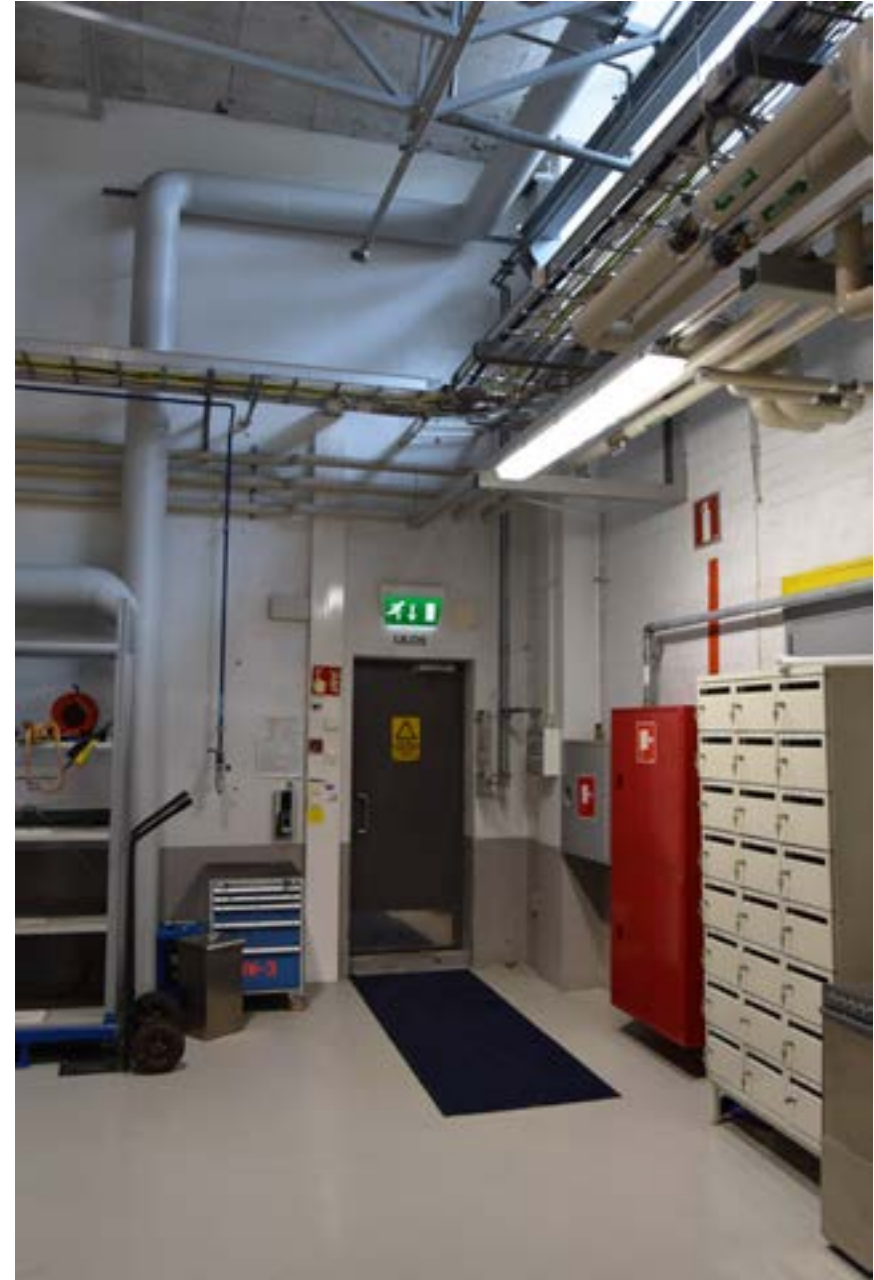


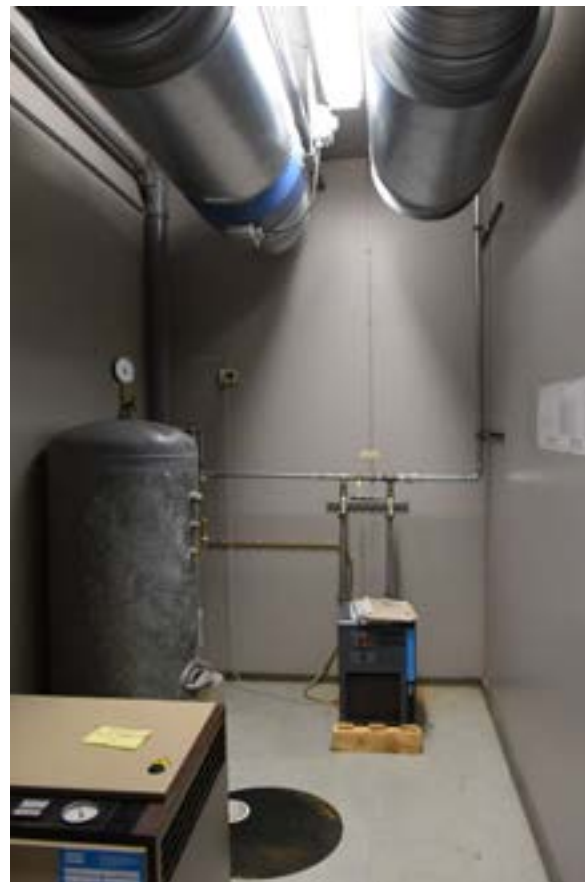


Laajennusosa on sisäpuolelta helposti hahmotettavissa. Siniseksi maalattu pääkannattajan alaosa on jätetty näkyviin. Vanhan hallin kattoon on rakennettu uudet ristikkorakenteet. Alkuperäiset ikkunat on säilytetty hallin katossa vanhan osan ja laajennusosan yhtymäkohdassa.



Hallitilan matalaan päähän on rakennettu hyllyjä tavaroiden varastointia varten. Matalassa osassa on myös paljon talotekniikkaa, jota alun perin eristämättömässä lentokonehallissa ei ollut ollenkaan.





Lentokonehallin keskiosaan rakennettuja huoneita.



3-hallin toimisto-osan huoneissa on tehty useampia väliseinämuutoksia. Väliseiniä on purettu, jotta on saatu suuria yhtenäisiä tiloja.



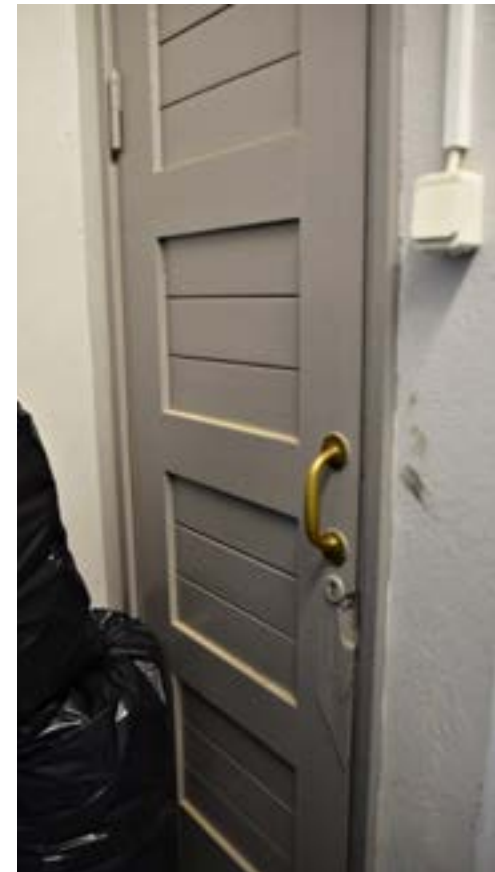


Matalan osan huoneiden nimet on lisätty vuosien 1996-97 peruskorjauksessa. Pukuhuoneen kuvassa näkyvä alakatto on lisätty myöhemmin ilmanvaihtoputkien ja sähkövetojen kotelointiseksi.





Tiiliseinän paksuus on nähtävissä oviaukoissa. Matalan osan huoneissa on alkuperäisiä ikkunapenkkejä. Toimistohuoneiden lattiarakenteet on uusittu ja lämmöneristystä on lisätty. Uusi lattiakorko on hallitilan lattiaa ylempänä.



Kellarin porrashuoneessa on alkuperäisiä rakennusosia jäljellä, esimerkiksi porrasaskelmat, käsijohde ja komeron ovi.

2-HALLI

Valmistui syksyllä 1939

Suunnittelija

Arkkitehti Elis Hyvärinen ja insinööri Leiwo,
Puolustusministeriön rakennusosasto, 1935

Halli rakennettiin samoilla piirustuksilla kuin Imatran Immolaan vuonna 1937 valmistuneet lentokonehallit.



JULKISIVUT

Rakennuksen päämassan, halliosan ja matalan osan, ulkomuoto on edelleen hyvin suurilta osin alkuperäinen. Eteläpäättyyn on rakennettu lisäosa, jolla rakennusta on korotettu 1-kerroksisesta 3-kerroksiseksi ja lennonjohtotorni 5-kerroksisesta 7-kerroksiseksi. Alkuperäiset kerrokset ovat julkisivuiltaan pääosin alkuperäisessä hahmossaan. Lentokentän puoleisen julkisivun ikkunat ja liukuovet on uusittu. Vanhat liukuovien urat on ilmeisesti säilytetty. Vesikate on muutettu konesaumatus pelistä nykyiseksi kermikatteeksi. Alkuperäinen upotettu räystääskouru on peitetty uudella räystään vastalappeella ja lappeiden väliin on lisätty vastajiirit, jotka johtavat sadevedet lisätyihin uusiin sisäisiin syöksytorviin. Vesikatolle on myös lisätty kattoluukkuja. Räystääskorotus näkyy matalan osan puoleisessa julkisivussa uutena pelitettyä otsana. Otsan alapuolelle keskitetysti nauhaikkunoiden yläpuolelle on lisätty ilmeisesti hallitilan yläpohjan tuuletusta varten luukut. Matalan osan räystään alla on alkuperäiset tuuletusluukut. Jokai-

sen ikkunoiden välisen pilarin eteen on asennettu ilmeisesti matalan osan yläpohjan tuuletushormi. Ikkunoissa on karmiventtiilit tuloilmalle. Matalan osan katto on edelleen peltiä.

Lisäosan korotuksen pitkä julkisivu on aaltopeltipintainen ja se ulkonee muusta julkisivupinnasta. Katon otsa on pelitetty. Katto laskee hallin katon suuntaan ja yhtyy siihen. Ikkunat ovat leveät ja niiden puittejakko on epäsymmetrinen. Takapäädystä on keltapuitteinen lasiseinä. Laajennus edustaa 1960-luvun vähäeleistä modernismia.

SISÄTILAT

Hallin yläpohja on eristetty puhallusvillalla ja tuulen-suojapaperilla ja hallin puolella yläpohjan alapinnassa on villarakenteinen maalattu akustiikkalevy. Alun perin näkyvissä ollut vesikaton ponttilaudoitukset ja suurimmaksi osin katon teräskannattajat ovat peittyneet näkyvistä.¹ Punaiseksi maalatut nosturipalkit ja pääkannattajan alaosa on jätetty näkyviin kuin myös pääkannattajan päiden teräspilarit. Sivuseiniin on todennäköisesti lisätty paksuutta hallin lämpimäksi tilaksi muutoksen yhteydessä. Alun perin avoin hallitila on jaettu kahdeksi väliseinällä ja sisähallitilalla. Metalliportaat lisäosan toiseen kerrokseen on lisätty hallitilan puolelle. Hallin maalattu betonilattia on todennäköisesti alkuperäinen. Lattian alustäytön hiekka on painunut jonkin verran ja betonilattian ja hiekan väliin on muodostunut ilmarako.² Hallitilassa kulkee uusia ilmanvaihto- ja muita putkia, jotka on pääosin keskitetty hallitilan takaseinällä toimistohuoneiden ovien yläpuolella. Lennonjohtotornissa on ilmanvaihtokonehuone. Hallin molemmilla pitkillä sivuilla on isot puhaltimet. Toiselle päätyseinälle on ilmeisesti asennettu ilma-vesilämpöpumppu. Matalan osan ikkunat on vaihdettu vanhan puitejaon mukaisiksi moderneiksi ikkunoiksi. Ikkunoiden väleissä on poistoilmaventtiilit. Ikkunoiden alle on lisätty sähkövetokotelot ja ikkunoiden päällä sähköt kulkevat koteloimattomana pintavetona. Lämmitys on vesikiertoinen patterilämmitys. Matalassa osassa ja lisäosassa on tehty joitain väliseinämuutoksia. Joitain väliovia on säilynyt, mutta pääosin ne on uu-



sittu. Toimistohuoneiden lattioiden pinnoitteiden materiaali ja ikä vaihtelevat. Joitain vanhoja jalka- ja ovenpielilistoja ja kynnyksiä on säilynyt. WC- ja kylpyhuonetilat on remontoitu. Kaikki kalusteet ja valaisimet on uusittu. Matalan osan alalaattapalkistorakenteisen yläpohjan eristeenä on koksikuona, ja lisäksi palkit on eristetty yläpinnastaan puukuitulevyllä.³ Lennonjohtotornin portaat ja kaiteet ovat alkuperäiset ja kahden ylimmän kerroksenkin metalliportaat ovat säilyneet tornin korotuksen ajalta.

Ylimmässä kerroksessa on uudet tuplaumpiolasit ja se on lämmitetty osittain uusilla sähköpattereilla. Rakennuksen sisätilat ovat pääosin säilyneet. Hallitilan alkuperäiset kattoristikot on tosin peitetty uudella lämmöneristekerroksella. Toimistotilat ovat pääosin alkuperäisen mallisia. Toimiston ja hallin välinen seinä on edelleen alkuperäisen mallinen.

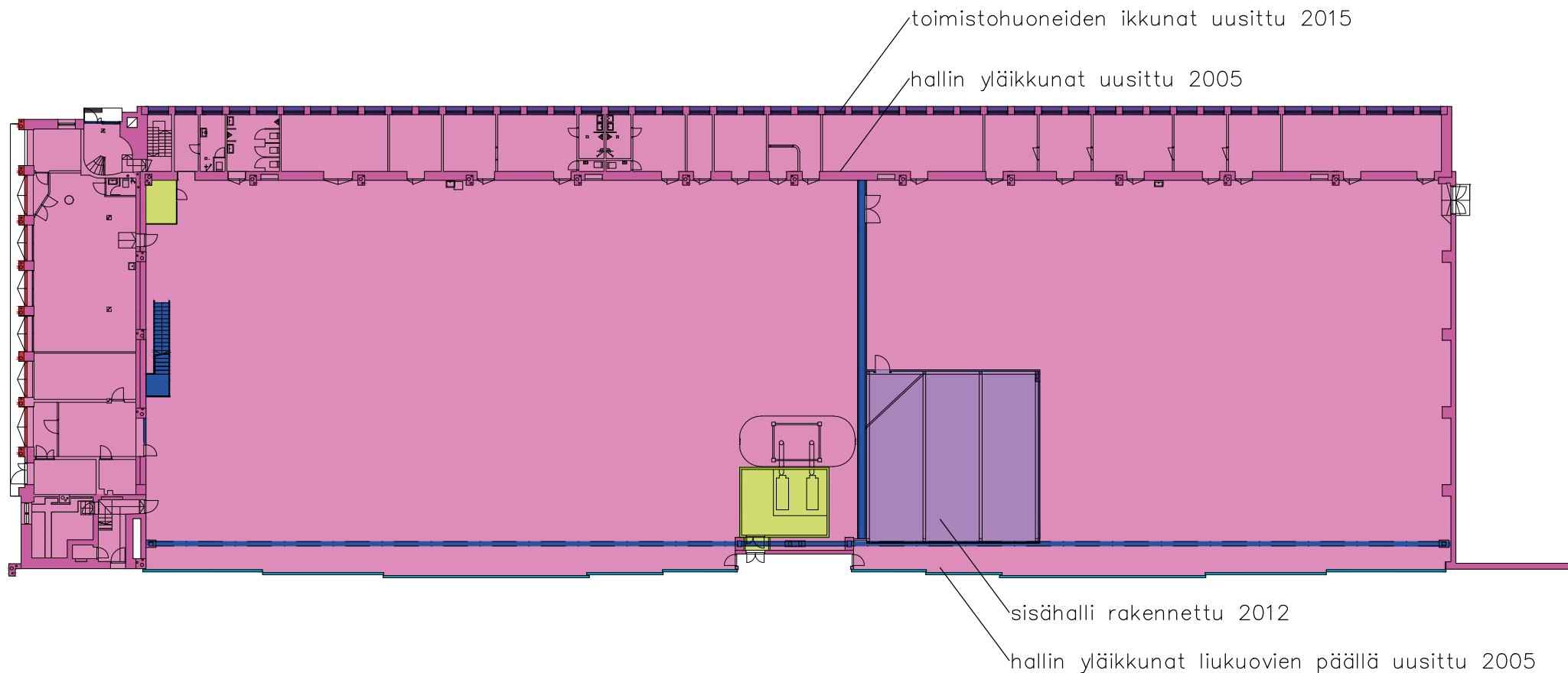
¹ Lentokonehalli 2, Tikkakoski – Korjaustarvearvio ja lisätutkimukset, 18.12.2018

² Lentokonehalli 2, Tikkakoski – Korjaustarvearvio ja lisätutkimukset, 18.12.2018

³ Lentokonehalli 2, Tikkakoski – Korjaustarvearvio ja lisätutkimukset, 18.12.2018

AJOITUSKAAVIOT

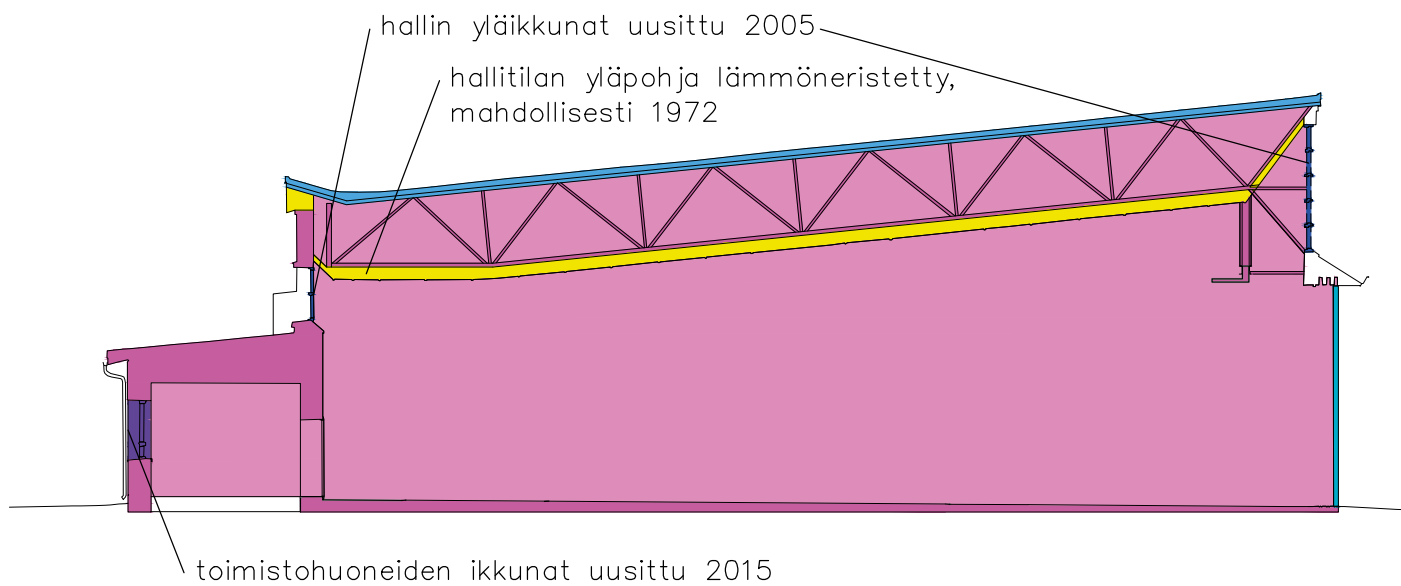
Kaaviot on koottu Puolustuskiinteistöiltä saatujen piirustusten päälle arkistoaineiston piirustuslähteiden pohjalta. Kaavioissa on valittu esittää maantasokerroksen seinärakenteet. Lattian värit ei viittaa lattian ikään, vaan tilakohtaisesti tehtyyn ajoitukseen. Kattorakenteista on pohjapiirroksessa selkeyden vuoksi esitetty vain pääkannattaja. 2-hallin lisäosasta ja lennonjohtotornista on maantasokerroksen lisäksi esitetty toinen ja viides kerros vuoden 1961 korotuksen vuoksi. Vuoden 1966 tornin seitsemännen kerroksen muutosta ei ole esitetty kaavioissa. Väliseinämuutoksia on tehty, mutta niitä ei ole huomioitu. Suihkutiloja on rakennettu myöhemmin lisää, eikä näitä ole huomioitu ajoituksessa. Kaaviossa ei ole huomioitu väliovia.



- | | |
|-----------|---|
| ■ 1939 | alkuperäiset tilat |
| ■ 1939 | alkuperäiset rakenteet |
| ■ 1961 | lisäosan korotus ja väliseinämuutokset |
| ■ 1982–83 | uusien huoneiden rakennus, tilat |
| ■ 1982–83 | uusien huoneiden rakennus, rakenteet |
| ■ 1997 | liukuovien uusinta |
| ■ 2005 | hallin suuren ikkunanauhan uusinta ja hallitilan jako |

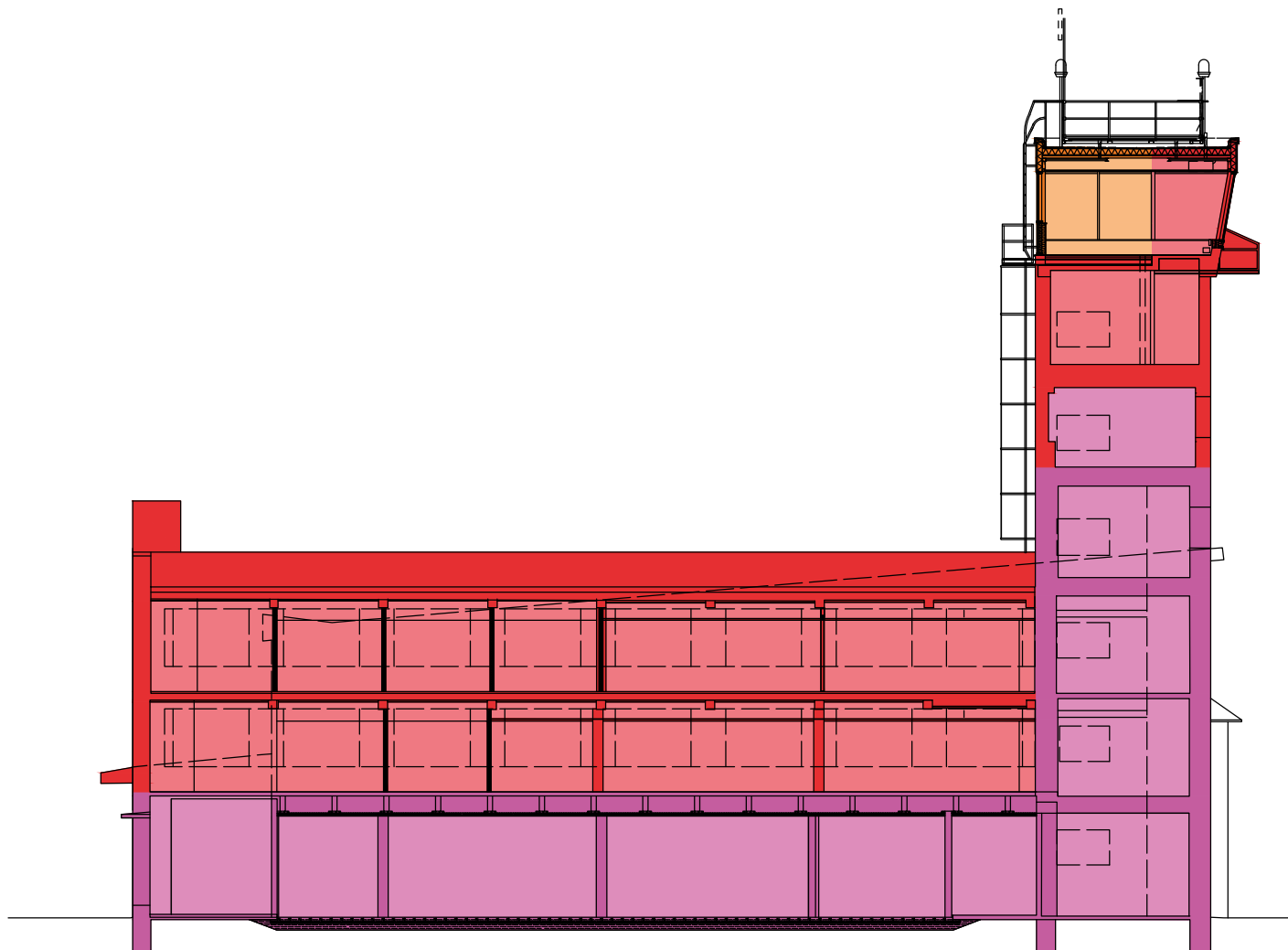
Tässä on esitetty 2-hallin rakenteiden ja rakennusosien ajoitus- ja säilyneisyyskaaviot 1, 2. ja 5. kerroksesta. Kantavat rakenteet alkuperäisen hallirakennuksen osalta ovat alkuperäiset. Vuonna 1961 lisäosaa ja lennonjohtotornia korotettiin ja lisäosaan tehtiin väliseinämuutoksia. Hallin liukuovet uusittiin vuonna 1997. Hallitilan suuri ikkunanauha uusittiin ja hallitila jaettiin kahdeksi väliseinällä vuonna 2005.

2-halli, 1. kerros, 1:400



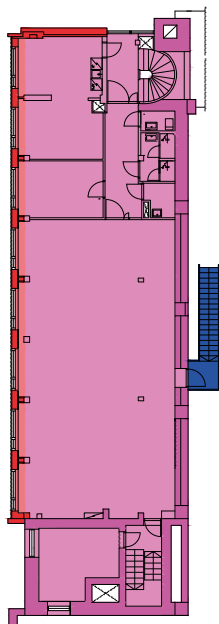
- | | |
|--------|--------------------------------------|
| ■ 1939 | alkuperäiset tilat |
| ■ 1939 | alkuperäiset rakenteet |
| ■ 1972 | hallitilan yläpohjan lämmöneristys |
| ■ 1997 | liukuovien uusinta |
| ■ 2000 | vesikaton korjaus |
| ■ 2005 | yläikkunoiden uusinta |
| ■ 2014 | toimistohuoneiden ikkunoiden uusinta |

2-hallin lisäosa ja lennonjohtotorni, leikkaus, 1:200



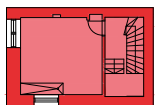
- 1939 alkuperäiset tilat
- 1939 alkuperäiset rakenteet
- 1961 lisäosan korotus, tilat
- 1961 lisäosan korotus, rakenteet
- 1966 lennonjohtotornin 7. kerroksen laajennus, tilat
- 1966 lennonjohtotornin 7. kerroksen laajennus rakenteet

2-hallin lisäosa ja lennonjohtotorni, leikkaus, 1:200



- 1939 alkuperäiset tilat
- 1939 alkuperäiset rakenteet
- 1961 lisäosan ja lennonjohtotornin korotus, tilat

2-hallin lisäosa ja lennonjohtotorni, 2. kerros, 1:400



- 1961 lennonjohtotornin korotus, alkuperäiset tilat
- 1961 lennonjohtotornin korotus, alkuperäiset rakenteet

2-hallin lennonjohtotorni, 5. kerros, 1:400

MUUTOKSET 1940-LUVULLA

2-halliin tehtiin ensimmäiset muutokset jo viisi vuotta sen valmistumisen jälkeen, kun lentokonehalli muutettiin lämpimäksi tilaksi. Tästä muutosvaiheesta ei löydetty tämän selvitystyön yhteydessä piirustuksia tai työselityksiä. Ainoa maininta muutostöistä on eräässä listauksessa eri kasarmihoitoalueiden töistä. Lista on päivätty 30.11.1944 ja siinä mainitaan projekti: ”Lentokonehalli nro 2:n lämpimäksiteko”. Listaukseen on merkitty, että työ on parhaillaan käynnissä, sen suorittaa kasarmihoitoalue eli työt tehtiin puolustusvoimien omina töinä. Lisäksi mainitaan, että Ilmavoimien esikunta on myöntänyt määrärahan.¹ Todennäköisesti tällöin lisättiin lämmöneristeitä hallin kattoon ja seiniin.

2-HALLIN KÄYTTÖ SOTIEN JÄLKEEN

Pariisin rauhansopimuksen ehtojen mukaisesti suurin osa pommikoneista hävitettiin sotien jälkeen. Luonetjärvelle jätettiin viisi parasta Blenheimiä, jotka muutettiin kartoituskuvauskäyttöön sopiviksi. Luonetjärvelle siirrettiin lakkautetun Lentorykmentti 2:n Messerschmit Mt 109G -koneet ensin ja ensimmäiset Vampire F.B. Mk52 -suihkuhävittäjäkoneet siirtyivät sinne vuonna 1953. Vuosikymmenen lopulla Folland Gnat -torjuntahävittäjäkoneet. Myös muuta lentokalustoa oli sijoitettuna Luonetjärvelle 1950-luvulla, mutta vähitellen konekanta muuttui niin, että se koostui koulu- ja hävittäjäkoneista.² Lenoston lentotoiminta tapahtui 1950-luvulla nimenomaan 2-hallilta.

¹ SVar.4:n käsittelyn alaisena olevat asiat 30.11.44., R-674/44, KA.

² Myllylä 1990, 79-87.



Bl-129 pommikone ja KK-ampuja väepeli Jokinen maaliskuussa 1940. Taustalla näkyy 2-halli, johon on laitettu kuusia naamioimiseksi. SA-kuva.

1960-LUVUN MUUTOKSET

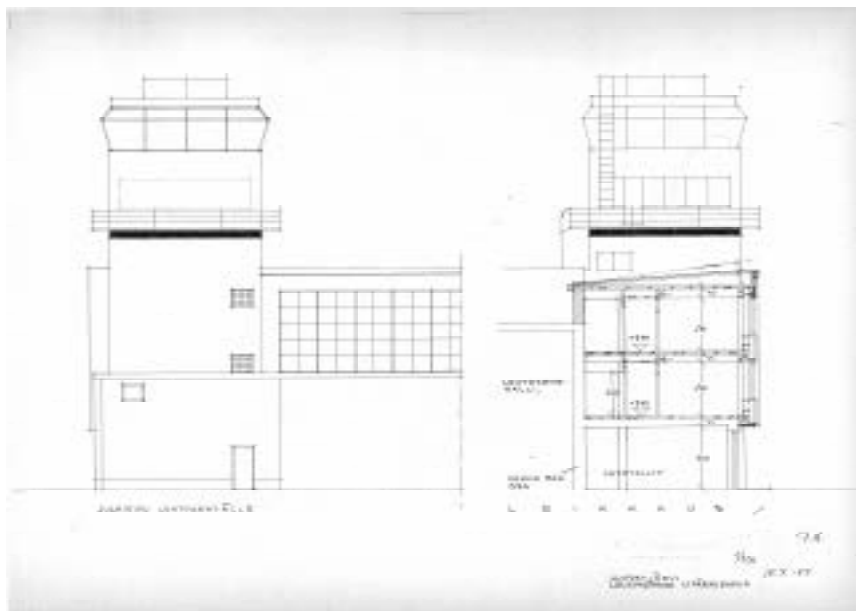
Seuraava muutosvaihe oli 1960-luvun alussa, kun eteläpäädyn autotalliosan päälle rakennettiin kaksi toimistokerrosta ja lennonjohtotorni korotettiin kahdella kerroksella. Laajennukset tehtiin, koska siviilipuolen lennonjohto päätettiin sijoittaa lennoston puolelle. Siviilipuolen lentoasemarakennus valmistui kentän itäpuolelle vuonna 1960.³ 2-hallin muutostyöt suunnitteli arkkitehti Pertti Autio Puolustusministeriön rakennusosastolla. Tästä muutosvaiheesta löytyy myös luonnospiirustuksia. Ensin lennonjohtotornia suunniteltiin korotettavaksi vain yhdellä kerroksella. Toteutuneessa suunnitelmassa korotus on kahden kerroksen korkuinen. Toimistokerrosten ikkunanalusmuurit, hallin vastaisen seinän yläosan, tornin korotus ja ikkuna-aukkojen täyttö muurattiin 25 cm 0,6 Siporex-kevytbetonista. Päätyseinän kevytbetoniverhous ladottiin muottilaudoituksena. Toimistokerrosten ikkunaseinälle, lennonjohtohuoneen alaosalle ja pääportaan ikkunan päälle laitettiin alumiiniverhous. Muut osat rapattiin samanlaiseksi kuin rappaus muualla rakennuksessa oli. Toimisto-osan ensimmäisen kerroksen välipohjassa oleva alalaattapalkisto säilytettiin ja päälle valettiin ylälaatta. Koksikuona poistettiin. Toisen kerroksen välipohja tehtiin teräsbetonista ylälaattaisena. Kolmannen kerroksen yläpohja ja lennonjohtotornin 6. kerroksen yläpohja tehtiin myös ylälaattaisena. Lennonjohtotornin 7. kerroksen yläpohja tehtiin puusta. Vesikat- to tehtiin 4,5 kg:n galvanoidusta levystä kaksinkertaisin saumoin.

³ Myllylä 1993, 74-76.

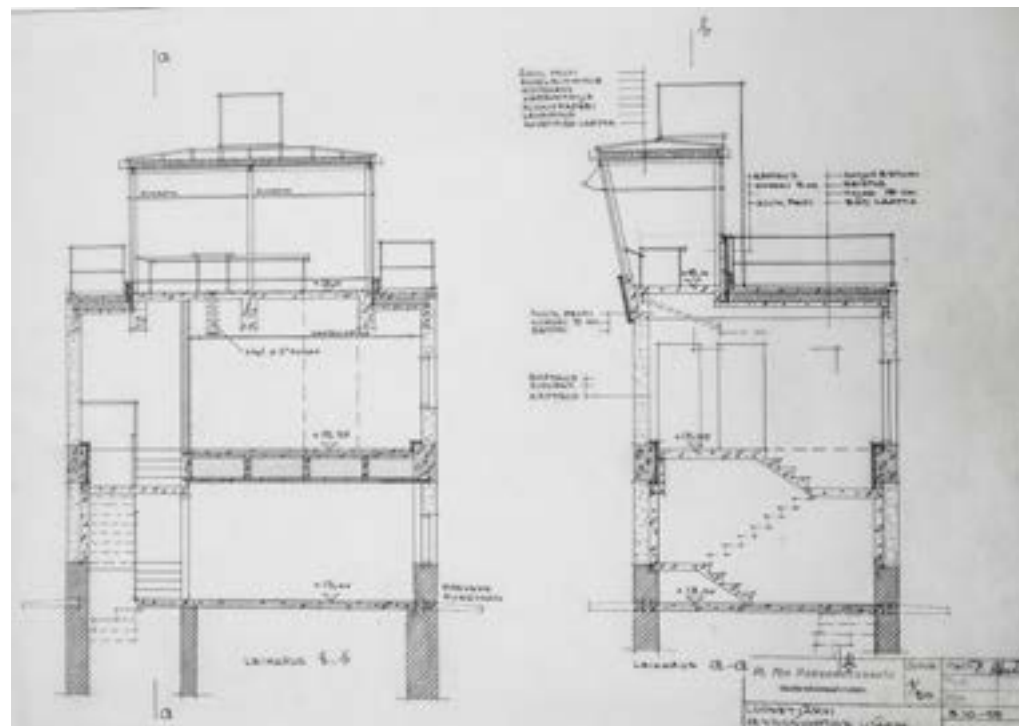
Toimistokerrosten puiset väliseinät tehtiin lastulevystä 4 tuuman rungolla. Seinien yläosaan tuli lasi-ikkunat. Toimisto-osan porrashuone tehtiin teräsbetonista. Portaat ja porrastasot teräshierrettiin ja päällystettiin muovilla. Lennonjohdon portaaksi laitettiin valurautainen kierreporras. Suurimmas- sa osassa huoneita lattiat päällystettiin siveltävällä Erinol-muovipäällysteellä. Suurin osa sisäseinistä ja -katoista maalattiin Bindol-maalilla. Koko raken- nuksen ulkoseinät maalattiin sävytetyllä kalkkimaa- lilla.⁴ Lennonjohtotorniin tehtiin hyvin pian uusia muutoksia. Luonetjärvellä alkoi MG-lentotoiminta ja ilmailuhallituksen lennonjohtajakoulutus vuon- na 1966, ja lennonjohtoa varten tarvittiin lisää tilaa. Lennonjohtohuonetta eli lennonjohtotornin ylintä kerrosta laajennettiin Arkkitehtitoimisto Pentti Paja- rinen ja Martti Kilpiranta Oy:n suunnitelmien mu- kaan. Samassa yhteydessä tehtiin joitain väliseinä- muutoksia toimisto-osan kolmannessa kerroksessa.⁵

⁴ Rakennusselitys (sis. maalaustyöselitys) 20.10.1958, Pertti Autio. Pk, Hamina

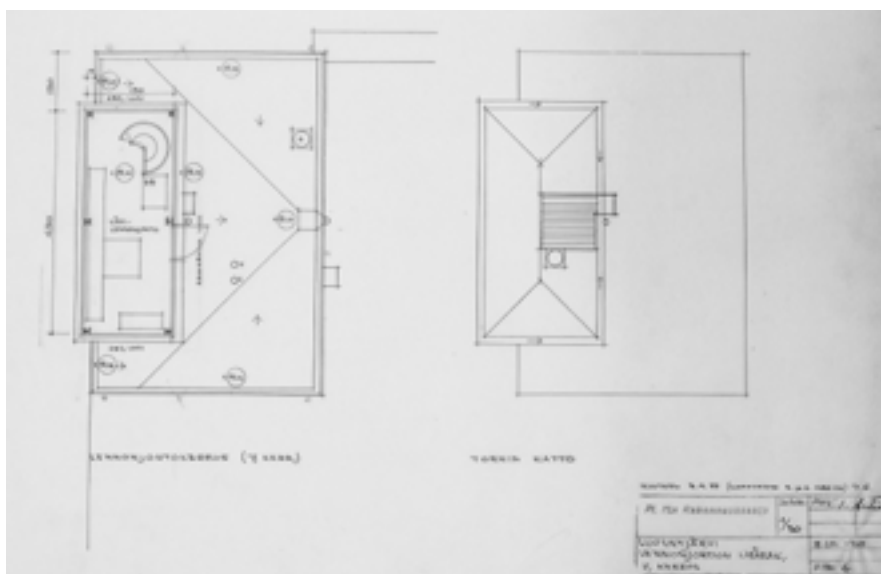
⁵ Myllylä 1993, 77



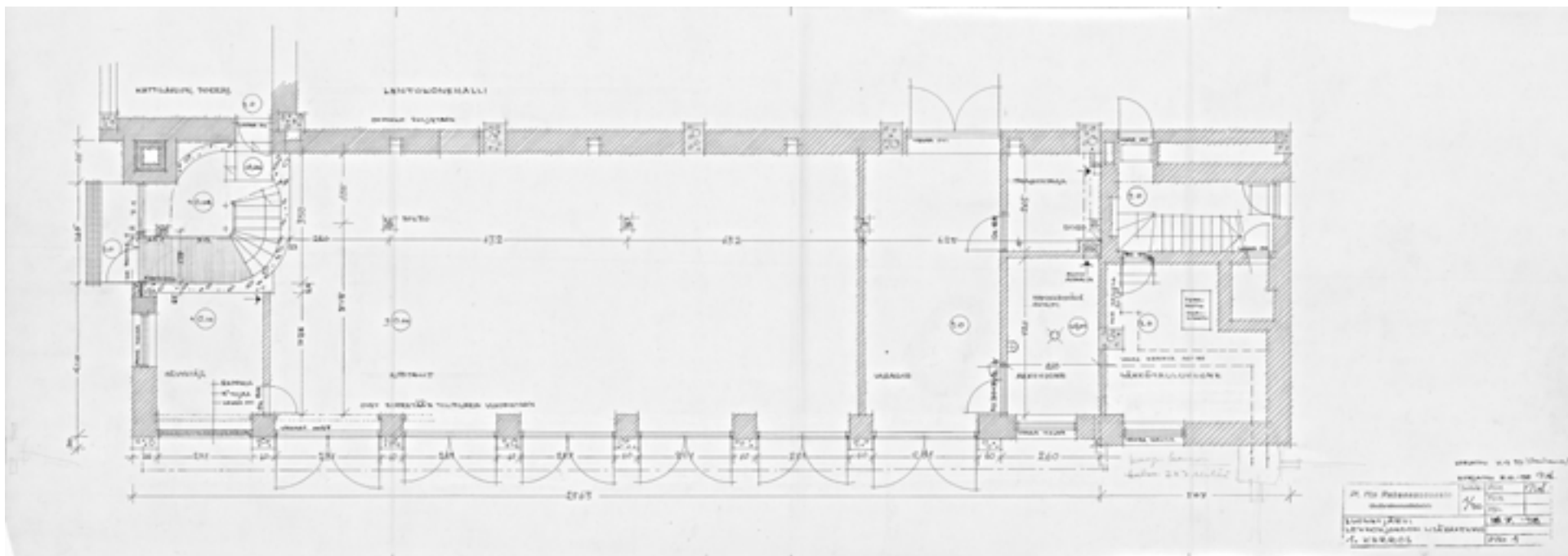
Arkkitehti Pertti Aution luonnos lennonjohtotornin korotuksesta. Tämä suunnitelma ei toteutunut. Pk, Hamina.



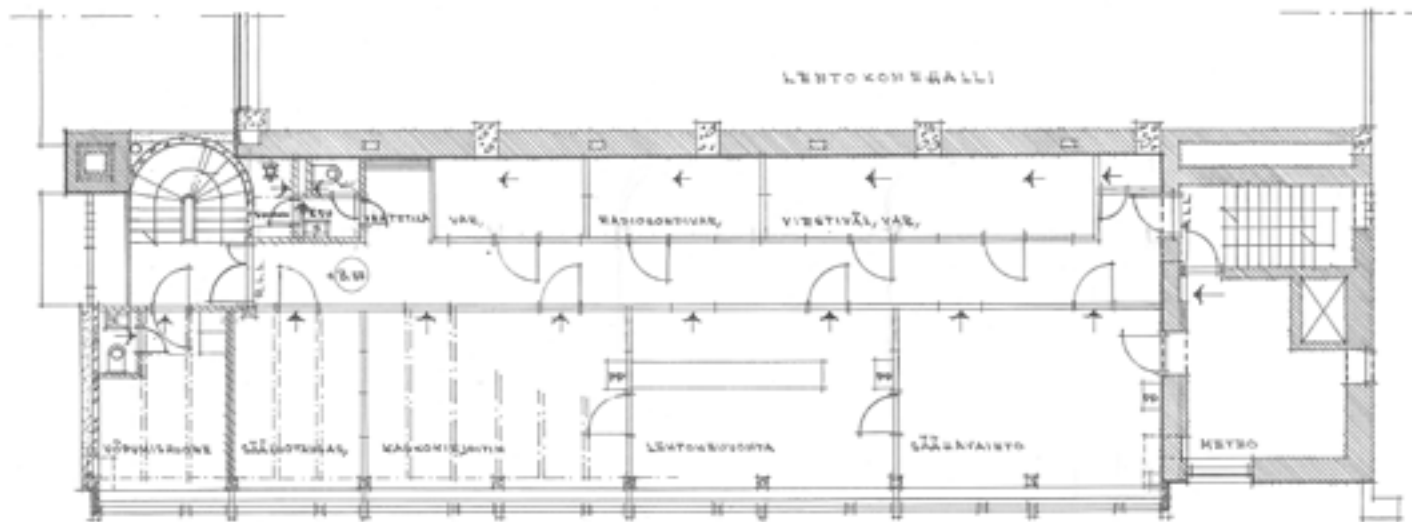
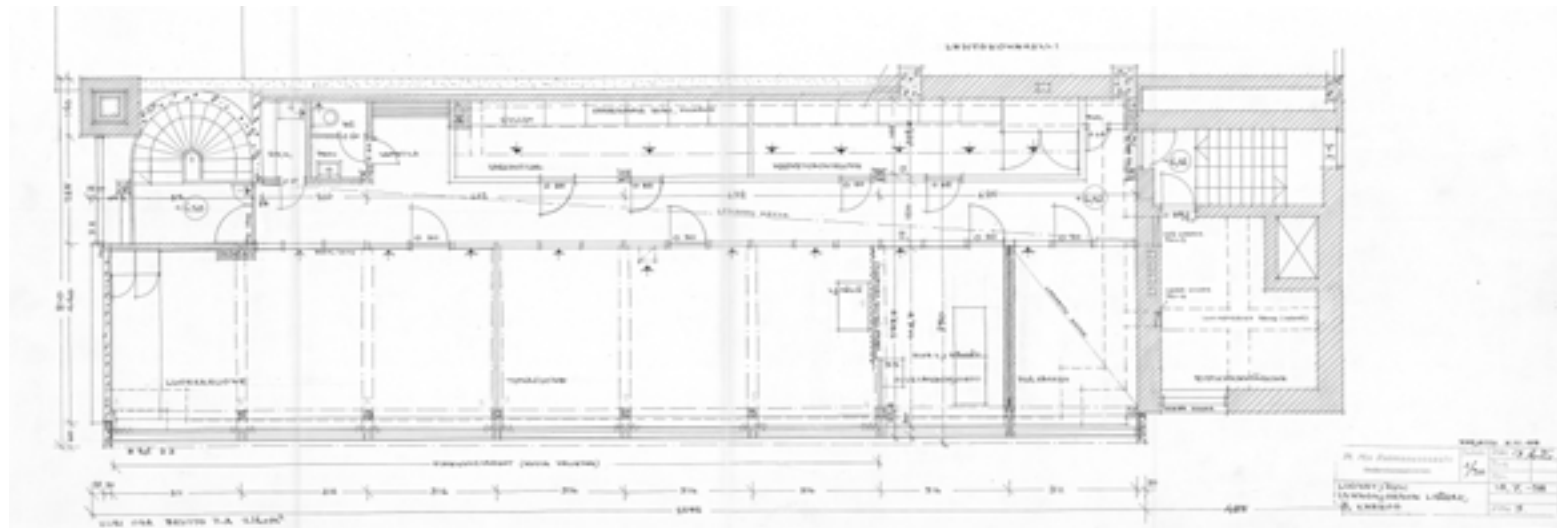
Lennonjohtotornia korotettiin kahdella kerroksella 1960-luvun alussa. Piirustus on vuodelta 1958. Pk, Hamina.



Lennonjohtotornin ylimmän kerroksen piirustus vuodelta 1958. Pk, Hamina.

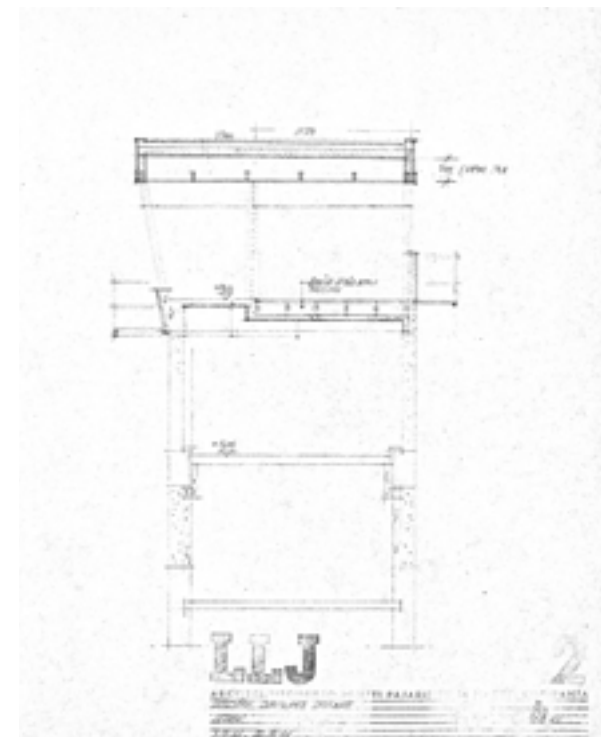
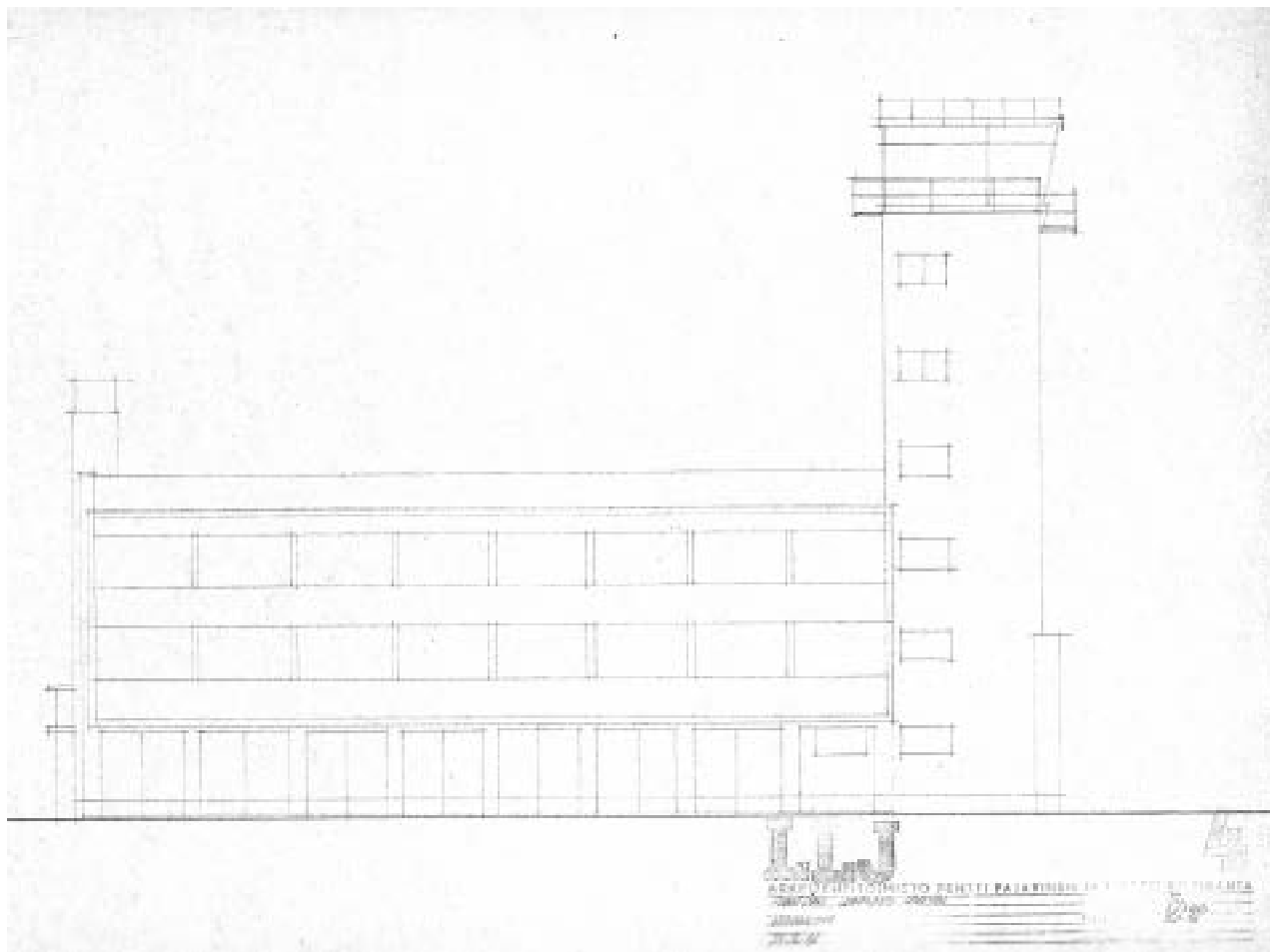


2-hallin autotalliosaa korotettiin kahdella kerroksella 1960-luvun alussa. Myös ensimmäiseen kerrokseen tehtiin joitain muutoksia. Piirustuksessa näkyy, että oviaukko lentokonehallin ja autotallin väliltä laitettiin umpeen (se avattiin uudelleen 1980-luvun alussa) ja esimerkiksi vanhat ovet siirrettiin tukipilarin ulkopintaan. Pk, Hamina.



2, KERROS

Toimistokerrosten pohjapiirrokset vuodelta 1958. Alempana toinen kerros ja ylempänä kolmas kerros. Pk, Hamina



Lennonjohtotornin ylintä kerrosta laajennettiin vuonna 1966 Arkkitehtitoimisto Pentti Pajarinen ja Martti Kilpiranta Oy:n suunnitelman mukaan. Pk, Hamina.

KATTO UUSITTIIN 1970-LUVUN ALUSSA

1970-luvun alussa purettiin ilmeisesti alkuperäinen konesaumattu peltikatto hallin osalta ja laitettiin tilalle kermikatto. Katon vedenohjaus oli alun perin ratkaistu tavalla, joka oli jalka- ja koururännin väli-muoto. 1970-luvun korjauksessa vesikaton räystästä nostettiin tekemällä vedenvirtauksen vastakappale. Samassa yhteydessä uusittiin katon kaivot, ja lisä-tiin niiden määrää. Rakenne paransi myös yläpohjan tuuletusta. Piirustukset esitetty 1-hallin yhteydessä (s. 57). Hämeen lennoston lähdettyä Luonetjärveltä vuonna 1973 muodostettiin tiedustelulentolaivue, joka toimi 2-hallilta käsin.¹

1980-LUVUN KORJAUKSET

Ismo Myllylän kirjoittamassa *Luonetjärven varus-kunta 1939-1989* -teoksessa kerrotaan, että 2-halli olisi peruskorjattu vuosina 1982-83.² Lähteenä hänellä on Puolustusministeriön Jyväskylän rakennustoi-miston rakennuskortit, joissa selvityksen tekijän ko-kemuksen mukaan on yleensä hyvin tiiviisti kerrottu tehdyt työt. Tämän selvitystyön yhteydessä ei ole tut-kittu kyseisiä rakennuskortteja, koska piirustusten ja työselitysten ja muiden vastaavien dokumenttien on todettu antavan kattavan kuvan tehdyistä töistä. 1980-luvun alusta löytyy arkistoista muutama poh-japiirustus ja yksi muistio suunnittelukokouksesta, jossa käsitellään kevytvaahdosammutusjärjestelmän asentamista 2-hallille (samassa muistiossa käsitel-lään myös 3-hallin peruskorjausta)³. 2-hallille asen-nettiin siis sammutusjärjestelmä vuonna 1982 ja sen

vuoksi tehtiin väliseinämuutoksia ja esimerkiksi säh-köitä. Samalla on voitu tehdä joitain muita tarpeel-lisia kunnostustöitä.

Rakennuksen julkisivut kunnostettiin 1980-luvun lopulla. Työ suunniteltiin Puolustusministeriön Jy-väskylän rakennustoimistolla rakennusmestari U. Hokkasen toimesta ja työn suorittaja oli Asiantun-tijamestarit Oy. Vaurioituneet kohdat rappauksesta poistettiin ja betonipinta pestiin pölyttömäksi. Rap-paustyö tehtiin kaksikerroksisena tehdasvalmisteisil-la sementtilaasteilla. Pinta tehtiin puuhierrinlaudalla hiertäen. Lisäksi julkisivujen pelti- ja teräsrakenteet, räystään lautapinnat, ikkunapuitteet ja ovet puhdis-tettiin ja maalattiin.⁴

Lennonjohtotorni jäi pois käytöstä vuonna 1990, jolloin Ilmailuhallituksen siviililentoseman puolelle rakennuttama uusi lennonjohtotorni otettiin käyt-töön.⁵

⁴ Työselitys, 26.3.1987, Pk, Tikkakoski

⁵ Myllylä 1993, 157.

LUONETJÄRVEN VARUSKUNTA
LEEDHALLI 2
ULKOVÄÄRIT

MAALAUSSKONDE	VÄRIKARTASTO	SÄVYN VÄRIMALLI
RAPATUT SERÄPINNAT	EMITEK	3425
TERÄSRAKENTEIDEN OVIET	PRUSSAKMAALI	574
AIKUT TERÄSRAKENTEET	"	574
PELTIKATOT	"	574
LAUHELOJEN RÄYSTÄPELIT	"	574
AIKUT RÄYSTÄPELITYKSET	"	217
IKKUNAPELLIT (PÄIKSI INKUI)	"	217
150% VÄRIKIDAT	MONICOLOR 600	6468
AIKUT IKKUNAT	"	6359
MAALATUT PUUNET	"	6359
PUUNSIIDUNNITELLYT OVIET	FINDEX EKSTA	85
LAUHELOJEN ALAOSIEN PUUNET	"	33
RÄYSTÄÄN LAUTAPINNAT	"	33
SOKKELI	YELI	494 KALLONMAALI

LUONETJÄRVEN
LEEDHALLI 2
TARKASTUS

1.1.1988

2-hallin julkisivujen kunnostamiseen liittyvä värisuunnitelma vuodelta 1988. Kunnostustyön suunnitteli U. Hokkanen Puolustusministeriön Jyväskylän rakennustoimistosta. Pk, Tikkakoski.

¹ Myllylä 1990, 137.

² Myllylä 1993, 156.

³ PLM:n rakennustyö Luonetjärvi, muistio suunnittelukokouksesta 6.4.82, rakennusmestari O. Noronen. Pk, Tikkakoski.

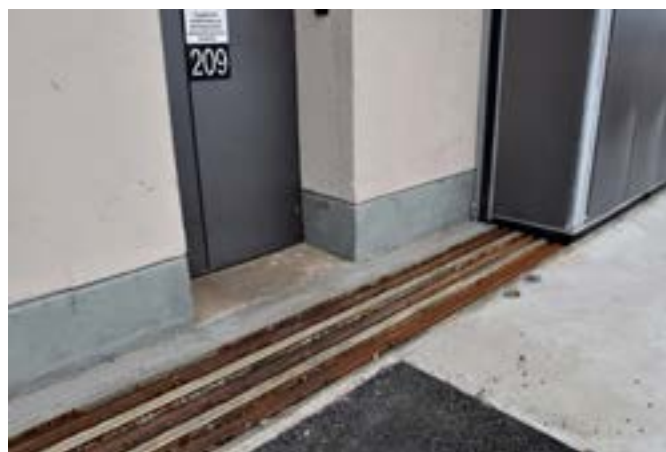


NYKYTILANNE KUVIN

JULKISIVUT



Rakennuksen päämassan, halliosan ja matalan osan, ulkomuoto on edelleen hyvin suurilta osin alkuperäinen. 2-halli on kolmesta lentokonehallista ainoa, jota ei ole laajennettu kentän suuntaan. Lennonjohtotornia ja sen taakse sijoittuvaa osaa on kumpaakin korotettu kahdella kerroksella.



2-hallin liukuovien yläpuolella oleva ikkunanauha on uusittu vanhan mallin mukaisesti vuonna 2005. Liukuovet on uusittu vuonna 1997.



Lentokonehallin pohjoispääty on suurilta osin alkuperäinen. Oven yläpuolella oleva katos on lisätty 1980-luvun ja 2000-luvun alun välisenä aikana. Päädyssä on myös laatta, jossa kerrotaan, että ”Helikopteritoiminta Suomessa alkoi täällä 1953”.



Toimistohuoneiden ikkunat on uusittu vuonna 2015. Toimisto-osan yläpuolella kulkeva lentokonehalliin avautuva nauhaikkuna on uusittu vuonna 2005 vanhan mallin mukaisesti.



Alkuperäiseen pohjapiirustukseen (s. 20) on merkitty kaksi ovea toimisto-osan julkisivulle. Ainakin toinen niistä on ollut olemassa, koska sokkelissa näkyy vielä portaan kivet (alhaalla vasemmalla).





2-hallin eteläpääty on pitkälti siinä asussa, jonka se sai 1960-luvun laajennuksessa.





Todennäköisesti tallien ovet on kokonaan uusittu 1960-luvun lisäosan korotuksen yhteydessä. Alun perin ovissa oli vaakapanelointi ja ikkunat olivat pykälää alempana.



SISÄTILAT

2-hallin lentokonehalli on syvyydeltään alkuperäisen kokoinen. Halli on jaettu väliseinällä kahteen osaan. Toiselle puolelle on tehty sisähalli (oikealla).





2-halli on Patria Aviationin käytössä. Näissä tiloissa toimii lentokoneiden huolto.





Toisesta hallista tapahtuu lentotoiminta.



Vasemmalla lentokonehallin ja laajennetun toimisto osan välinen tiiliseinä. Vasemman yläkulman kuvassa näkyy hallin katon lämmöneristyksen yhteydessä nosturipalkkia varten tehty syvennys. Hallin molemmilla pitkillä sivuilla on isot puhaltimet.





Useimmat matalan osan huoneet ovat pois käytöstä.





2-hallin kahvio. Lentokonehallin ja toimistuhuoneiden välisen tiiliseinän alkuperäinen paksuus on nähtävissä edelleen.





Alkuperäisiä rakennusosia. 1930-luvun funktionalismiin kuului pyöristetyt ja kaarevat muodot.



Pukinsarvipainike yleistyi 1950–60-luvuilla. Painike voi kuitenkin olla alkuperäinen, niin kuin myös ovi.



Lennonjohtotornin porrashuoneessa on hyvin nähtävissä alkuperäisiä rakennusosia, kuten portaat ja näiden kaiteet ja käsijohteet.



Porrasaskelman sivuprofiilin muotoilu on erityinen.





Lennonjohtotornin kerroksissa on muun muassa ilmastointikonehuone ja muita teknisiä tiloja.



Ylimpään kerrokseen pääsee rautaista kierreporrasta pitkin. Porras lienee alkuperäinen 1960-luvun alusta. Tilassa on tällä hetkellä kuntosalilaitteita.





2-hallin katto lennonjohtotornista nähtynä. Kermikate on uusittu vuonna 2000.





Näkymiä lennonjohtotornista kentän suuntaan.



3-HALLI

Otettiin käyttöön syksyllä 1939, viimeistelytyöt tehtiin 40-luvun alussa.

Suunnittelija

Arkkitehti Elis Hyvärinen ja insinööri Leiwo, Puolustusministeriön rakennusosasto, 1935

Halli rakennettiin samoilla piirustuksilla kuin Imatran Immolaan vuonna 1937 valmistuneet lentokonehallit.



JULKISIVUT

Alkuperäisen lentokentän suuntaisen julkisivun hahmo on puoliksi nähtävissä sen kaakkoispäässä, kun taas toista puoliskoa on laajennettu kentän suuntaan. Laajennusosan katolla on harjapäätty. Päinvastoin kuin alkuperäisessä osassa ikkunat ovat suoraan liukuovien päällä. Liukuovien yläpuolinen katos on alkuperäistä katosta korkeammalla. Katos on epäsymmetrinen ja sitä kannattelevat teräksiset, pysty- ja vinotuesta koostuvat pilarit. Laajennuksen päätty on aaltopeltipintainen. Liukuovet on uusittu. Vesikate on muutettu konesaumatus peltistä nykyiseksi kermikatteeksi. Alkuperäinen upotettu räystäskouru on peitetty uudella räystäään vastalappeella. Räystäskorotus näkyy matalan osan puoleisessa julkisivussa uutena pellitettyä otsana. Otsan alapuolelle keskitetysti nauhaikkunoiden yläpuolelle on lisätty ilmeisesti hallitilan yläpohjan tuuletusta varten luukut. Toisin kuin 2-hallissa toimistohuoneiden ikkunat näyttäisivät olevan kiinteät ja yksipuitteiset ja pientä alasaranoitua tuuletusikkunaa ei ole. Matalan osan katto on edelleen peltiä. Eteläpäätyyn, piipun

viereen on lisätty mahdollisesti ilmalämpöpumpun ulkoyksikkö.

3-hallille on rakennettu uusi pitkä ja alkuperäisen rakennuksen hallitilan levyinen laajennusosa sen eteläpäätyyn. Laajennuksen 1-kerroksisen osan ja vanhan osan välissä on liukuoven tukiseinän yläpuolelle kohoava aaltopeltinen laajennuksen osa alkuperäisen julkisivun korkoon asti. 1-kerroksisen laajennusosan julkisivu koostuu vaaleista kuviobetonipintaisista elementeistä ja matala sokkeli on betonia. Laajennuksen pitkillä sivuilla kulkevat ikkunoiden nauhat. Katto on lentokentälle päin nouseva pulpettikatto ilman räystäitä. Lentokentän suuntainen julkisivu nousee hieman liukuoven linjan ylle. Ikkunat, ovet ja räystäspellit ovat tummia.

Rakennuksen hahmo on muuttunut linjakkaasta ja suorakaiteen mallisesta hallista monimuotoisemmaksi. Rakennuksen alkuperäistä muotoa ei ole enää helppo hahmottaa. Tästä poikkeuksena metsän puoleisen julkisivun alkuperäinen ilme on edelleen olemassa.

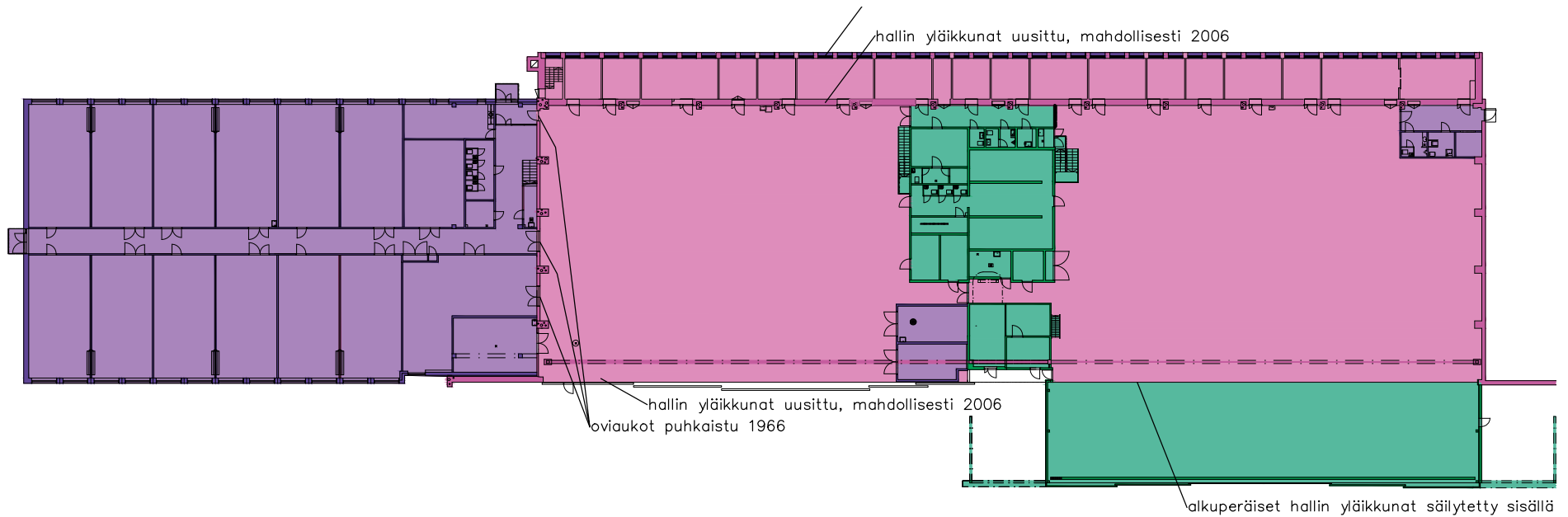
SISÄTILAT

Hallitila on jaettu kahtia uudella 2-kerroksisella lisäosalla. Keskiosa jatkuu päistään kattoon asti suljettuna ja 2-kerroksisena. Keskiosa on osittain tiilirakenteinen, osin peltivuorattu. Hallin pohjoispuolen korkea ikkunauhu on säilytetty hallin sisällä. Hallitilan katto on tehty lämmöneristäväksi kuten 1- ja 2-hallissa. Pohjoispuolen laajennuksen katto ja seinät ovat teräsristikkorakenteiset ja rakenteet ovat näkyvillä hallitilassa. Uusi kannattajapalkki on ikkunauhan edessä. Sekä uuden, että vanhan osan päätyseinä on vuorattu jonkinlaisilla lisälämmöneristys- tai akustiikkapaneeleilla. Laajennusosan uusi liukuovi on sisäpuolelta vaneripäällysteinen. Kellarin portaat ja kaiteet ja kellarin lattia paikoin ovat säilyneet. Rakennus on ilmeisesti liitetty kaukolämpöön. Joitain vanhoja väliovia on säilynyt. Hallissa on samanlaiset tuulettimet kuin 2-hallissa. Lämmitysjärjestelmä on vesikiertoinen patterilämmitys. Toimistohuoneissa on ikkunoiden päällä ilmastointiputki näkyvillä ja ikkunoiden alla on sähkövetokotelo. Hallin takaseinällä ikkunoiden alla kulkee ilmastointi- ja muut putket. Rakennuksen sisätilat ovat suurelta osin muuttuneet muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta, kuten ikkunapenkit ja päätyseinien pilasterit. Toimiston ja hallin välinen seinä on edelleen alkuperäisen mallinen.



AJOITUSKAAVIOT

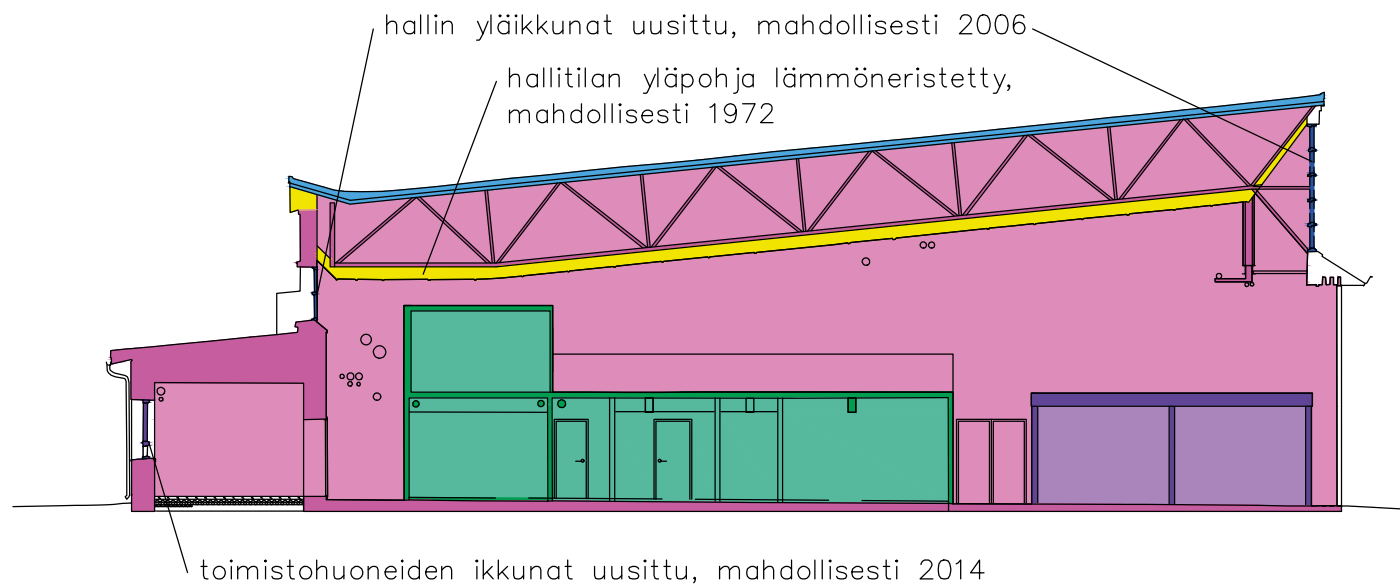
Kaavio on koottu Puolustuskiinteistöiltä saatujen piirustusten päälle arkistoaineiston piirustuslähtöiden pohjalta. Kaavioissa on valittu esittää maantasokerroksen seinärakenteet. Lattian värit ei viittaa lattian ikään, vaan tilakohtaisesti tehtyyn ajoitukseen. Kattorakenteista on pohjapiirroksessa selkeyden vuoksi esitetty vain pääkannattaja. Keskiosan ylempiä kerroksia ei ole esitetty niiden ollessa myöhemmin lisättyjä sekundäärisiä tiloja. Väliseinämuitoksia on tehty, mutta niitä ei ole huomioitu. Suihkutiloja on rakennettu myöhemmin lisää, eikä näitä ole huomioitu ajoituksessa. Kaaviossa ei ole huomioituväliovia.



1939–1940-luvun alku	alkuperäiset tilat
1939–1940-luvun alku	alkuperäiset rakenteet
1989	lentokentän julkisivun laajennus ja keskiosan rakennus, tilat
1989	lentokentän julkisivun laajennus ja keskiosan rakennus, rakenteet
2014	eteläpään laajennus, tilat
2014	eteläpään laajennus, rakenteet

3–halli, 1. kerros, 1:600

Tässä on esitetty 3-hallin rakenteiden ja rakennusosien ajoitus- ja säilyneisyyskaaviot 1. kerroksesta. Kantavat rakenteet alkuperäisen hallirakennuksen osalta ovat alkuperäiset. Lentokentän puoleisen julkisivun pohjoisosaan tehtiin laajennus vuonna 1989 ja keskiosa rakennettiin. Vuonna 2014 eteläpäätyyn rakennettiin suuri laajennusosa.



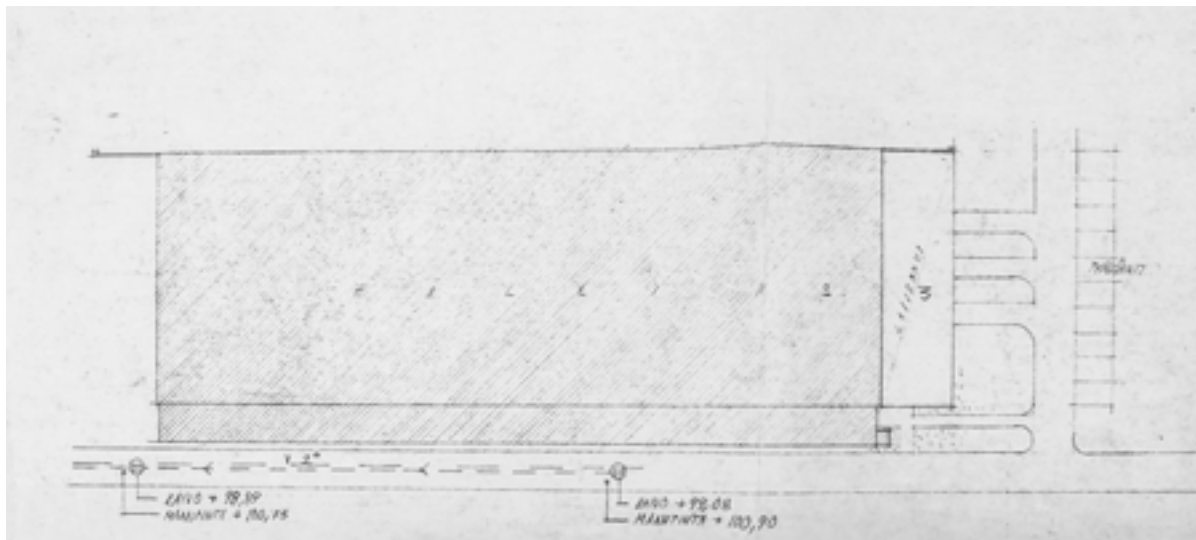
1939–1940-luvun alku	alkuperäiset tilat
1939–1940-luvun alku	alkuperäiset rakenteet
1972	hallitilan yläpohjan lämmöneristys
1989	keskiosan rakennus, tilat
1989	keskiosan rakennus, rakenteet
2001	vesikaton korjaus
2006	yläikkunoiden uusinta
2014	keskiosan lisärakennus, tilat

3-halli, leikkaus, 1:200

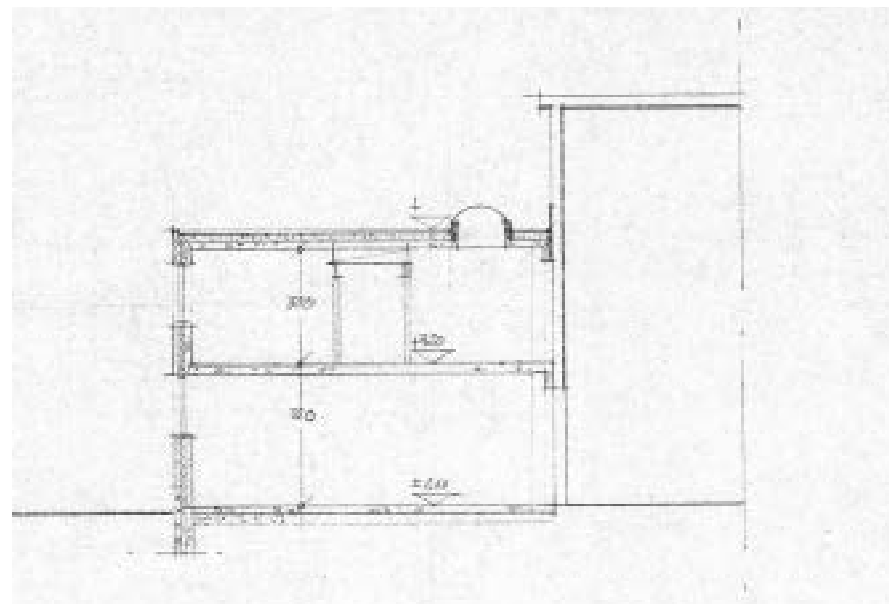
LAAJENNUS JA KORJAUS 1960-LUVULLA

1960-luvulla Luonetjärvelle perustettiin Hämeen Lennoston Lentokonehuoltokorjaamo. Korjaamon tehtävä oli huolehtia lentokaluston määräaikaishuolloista, korjauksista, erilaisista muutostöistä ja varastotoiminnasta. Korjaamo sai tilat III-hallista, joka tyhjennettiin, korjattiin ja laajennettiin uutta tarkoitusta varten. Korjaamo haluttiin sijoittaa erilleen lentopalvelusta suorittavasta laivueesta ja siksi se sijoitettiin III-hallille. Laajennusosa tehtiin rakennuksen kaakkoispäättyyn ja se valmistui vuonna 1967. Laajennuksen ja peruskorjauksen suunnitteli Arkkitehtitoimisto Pentti Pajarinen ja Martti Kilpiranta. Laajennusosa oli kaksikerroksinen ja sen pohjakerroksessa oli lentokonehallia palvelevia lisätiloja: moottoriöhuone, moottorivarasto, erikoistyökaluvarasto ja varasto. Toiseen kerrokseen tehtiin keskikäytävän varrelle kattoikkunallisia työhuoneita. Käytävän kummassakin päässä oli porrashuone. Laajennuksen kantavat seinät tehtiin kalkkiahiekkatiileistä. Sisäseinien lastulevyt käsiteltiin lateksimaalilla ja toimistohuoneiden lattiamateriaalina oli vinyyli. Toimisto-osaan tehtiin koneellinen ilmastointi. Samaankokkeeseen kuului lentokonehallin vanhan betonilattian korjaaminen.¹

¹ Myllylä 1990, 124; Myllylä 1993, 63-64, 77; Maalaustyöselitys, Helsingissä 10.2.1967, Arkkitehtitoimisto P. Pajarinen ja M. Kilpiranta. Pk, Tikkakoski.



Vuonna 1967 valmistui kaksikerroksinen toimisto-osa lentokonehallin kaakkoispäättyyn. Pk, Tikkakoski



KATTO UUSITTIIN 1970-LUVUN ALUSSA

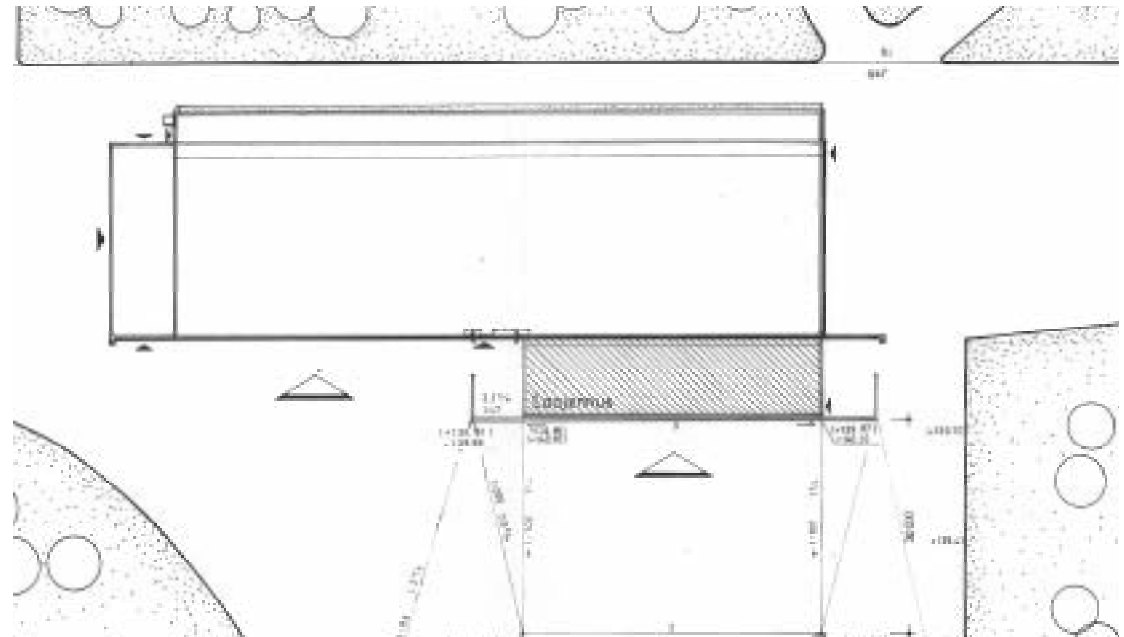
1970-luvun alussa purettiin ilmeisesti alkuperäinen konesaumattu peltikatto hallin osalta ja laitettiin tilalle kermikatto. Katon vedenohjaus oli alun perin ratkaistu tavalla, joka oli jalka- ja koururännin väli-muoto. 1970-luvun korjauksessa vesikaton räystästä nostettiin tekemällä vedenvirtauksen vastakappale. Samassa yhteydessä uusittiin katon kaivot, ja lisä-ttiin niiden määrää. Rakenne paransi myös yläpohjan tuuletusta. Piirustukset esitetty 1-hallin yhteydessä (s.51).

1980-LUVUN KORJAUKSET

III-halli peruskorjattiin 1980-luvulla. Vuosien 1982-83 aikana lentokonehalliin rakennettiin väliseinä, jonka yhteyteen sijoitettiin uusia tiloja: ohjaajien pukuhuone, varasto ja työhuone ja kevytvaahdosammutuskeskus. Peruskorjauksen yhteydessä lisära-kennuksen ikkunat ja vesikatto uusittiin, ja samalla korotettiin kattoikkunoita. Vanhat halkokattilat pu-rettiin ja lämmitysjärjestelmä uusittiin. Suunnitte-lu- ja rakennustöistä vastasi Puolustusministeriön rakennusosasto.¹ Vuonna 1973 Luonetjärvelle pe-rustetun tiedustelulentolaivueen tarvitsemasta va-lokuvauslaboratoriosta tehtiin suunnitelmat vuonna 1978, mutta se toteutettiin vasta 1980-luvun perus-korjaushankkeessa. Valokuvauslaboratorio tehtiin vuonna 1967 valmistuneen laajennusosan ensi-mäiseen kerrokseen. Sammutusjärjestelmän uusimi-nen tehtiin omana urakkanaan.

Rakennuksen julkisivut kunnostettiin 1980-luvun lopulla. Työ suunniteltiin Puolustusministeriön Jy-

¹ Muistio suunnittelukokouksesta 6.4.82, Pöytäkirja (työmaakokous) 15.9.1982. Pk, Tikkakoski.



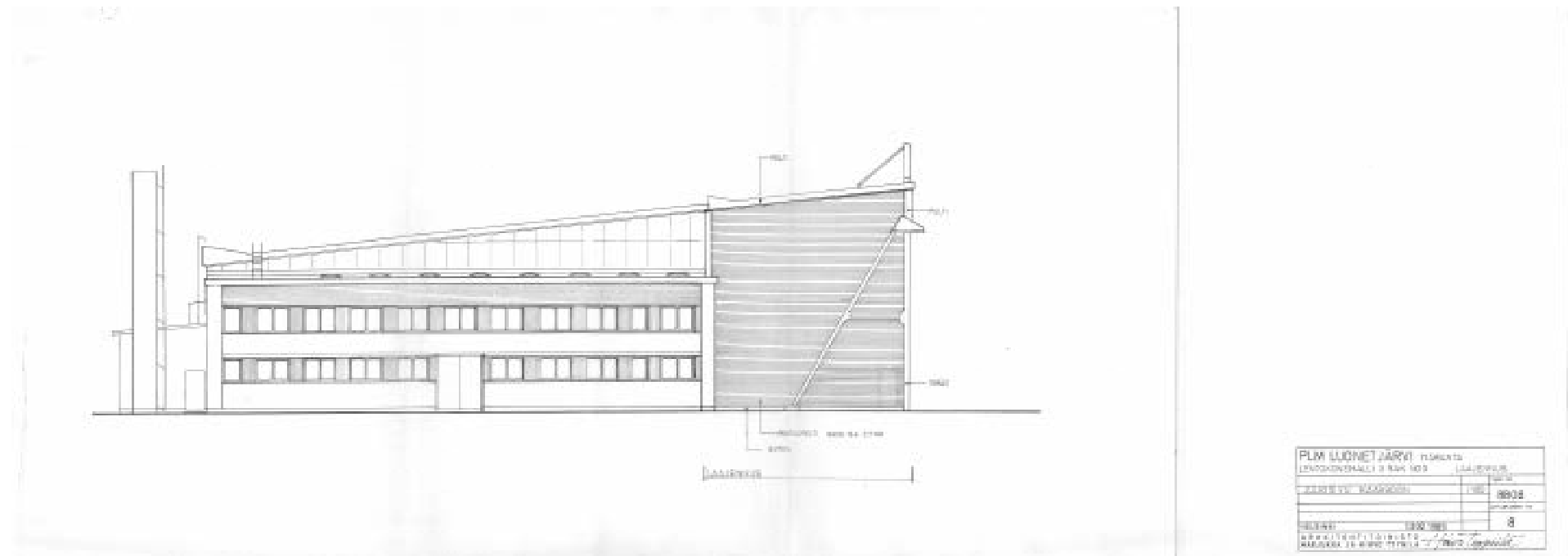
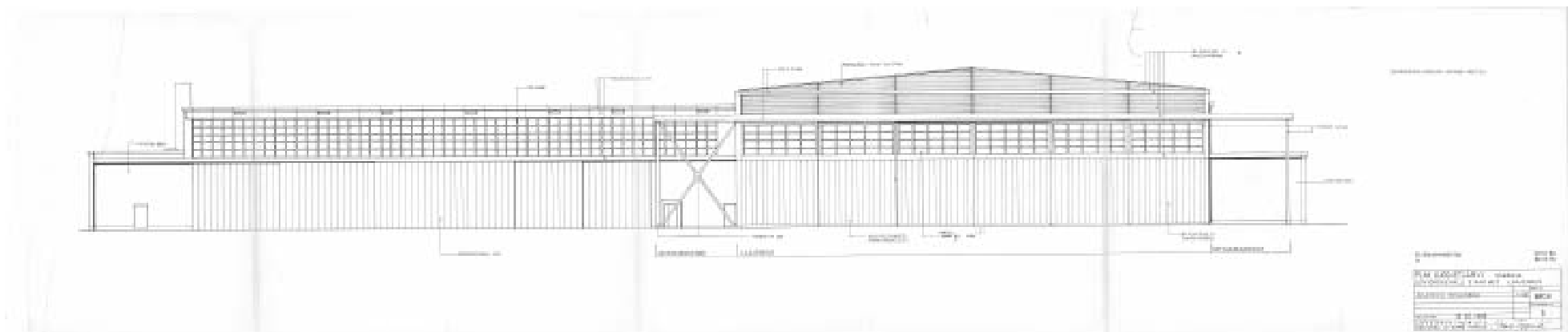
Asemapiirustus vuodelta 1989. Pk, Hamina.

väskylän rakennustoimistolla rakennusmestari U. Hokkasen toimesta ja työn suorittaja oli Asiantun-tijamestarit Oy. Rappauksen vaurioituneet kohdat poistettiin ja betonipinta pestiin pölyttömäksi. Rap-paustyö tehtiin kaksikerroksisena. Alle tuli pohjustus ja päälle pintarappaus. Työssä käytettiin tehdasval-misteisia sementtilaasteja. Pinta tehtiin puuhierrin-laudalla hiertäen. Lisäksi julkisivujen pelti- ja teräs-rakenteet, räystään lautapinnat, ikkunapuitteet ja ovet puhdistettiin ja maalattiin.²

² Työselitys, 26.3.1987, Pk, Tikkakoski

LENTOKONEHALLIN LAAJENNUS 1990-LUVUN ALUSSA

Lentokonehallin toista puolta laajennettiin 1990-lu-vun taitteessa. Arkkitehtisuunnittelusta vastasi Arkkitehtitoimisto Marjukka ja Hirvo Tyynilä. Te-räsrakenteiden suunnittelija oli Insinööritoimisto Puupponen & Alinikula Oy. Pulpettikattoisen laajen-nuksen katolle tehtiin harjapäätty. Laajennuksen pää-ty tehtiin aaltopeltipintaiseksi. Liukuovet uusittiin. Samassa yhteydessä hallin keskiosaan rakennettiin lisää huonetiloja ja matalan toimisto-osan huoneita peruskorjattiin rakennuksen luoteispäädystä.



3-hallin julkisivupiirustukset koilliseen (yllä) ja kaakkoon (alla) 1990-luvun alun laajennusvaiheesta. Piirustuksissa näkyy myös 1960-luvulla valmistunut toimisto-osa, joka on myöhemmin purettu uuden laajennusosan tieltä. Pk, Hamina.

2000-LUVUN MUUTOKSET

Vesikatto uusittiin vuonna 2001. Hankkeeseen kuului lentokonehallin kermikaton purkaminen raakaponttilaudoitusta myöten ja uusimisen sadevesikaivoineen, räystäspellityksineen ja uusine vastakallistusjiireineen. Hankkeessa suunnittelijana oli Insinööritoimisto Mittatyö Jukka Holopainen Oy. Kaakkoispäädyn halliosan eli alkuperäisen kokoisena säilyneen hallin liukuovet uusitiin vuonna 2004. Suunnittelusta vastasi RE-suunnittelu Oy, Heikki Ilmorinne.

Suurin 2000-luvun muutos on uudisrakennusosa, joka valmistui hallin kaakkoispäädyn jatkoksi vuonna 2014. Vuonna 1967 tehty laajennusosa purettiin tämän uudiosan tieltä pois. Uudisosaan sijoitettiin ilmavoimien lentoteknillinen koulutus, joka oli aiemmin ollut Jämsän Hallissa. Tämän muutostyön yhteydessä hallin keskiosan huonetiloja purettiin ja tilalle rakennettiin uusia huoneita. Lisäksi kaakkoispäädyn hallin ja koko matalan toimisto-osan alapohjat purettiin ja uusittiin. Tällöin ilmeisesti uusittiin myös toimistohuoneiden ikkunat.



3-hallin kaakkoispäättyyn valmistui vuonna 2014 laajennusosa, johon sijoitettiin lentoteknillinen koulutus. Vaalea laajennusosa näkyy kuvassa oikealla.



NYKYTILANNE KUVIN

JULKISIVUT

Kentän julkisivussa näkyy 3-hallin kolme eri vaihetta. Keskiosa on valmistunut vuonna 1939, oikealla näkyvä laajennus 1990-luvun taitteessa ja vasemmalla näkyvä laajennus vuonna 2014.





1990-luvun taitteessa valmistuneen laajennuksen katolla on harjapääty. Toisin kuin alkuperäisenä säilyneessä osassa, hallin ikkunat on sijoitettu liukuovien yläosaan.





Alkuperäisten liukuovien tukirakenne hallin luoteispäädyssä on säilytetty, vaikka se on jäänyt laajennuosan myötä tarpeettomaksi.



Matalan osan toimistohuoneiden ikkunat on uusittu mahdollisesti vuonna 2014. Osan yläpuolella näkyvät halliin avautuvat ikkunat on uusittu todennäköisesti samaan aikaan kuin 1- ja 2-hallien vastaavat ikkunat eli 2005-2006.

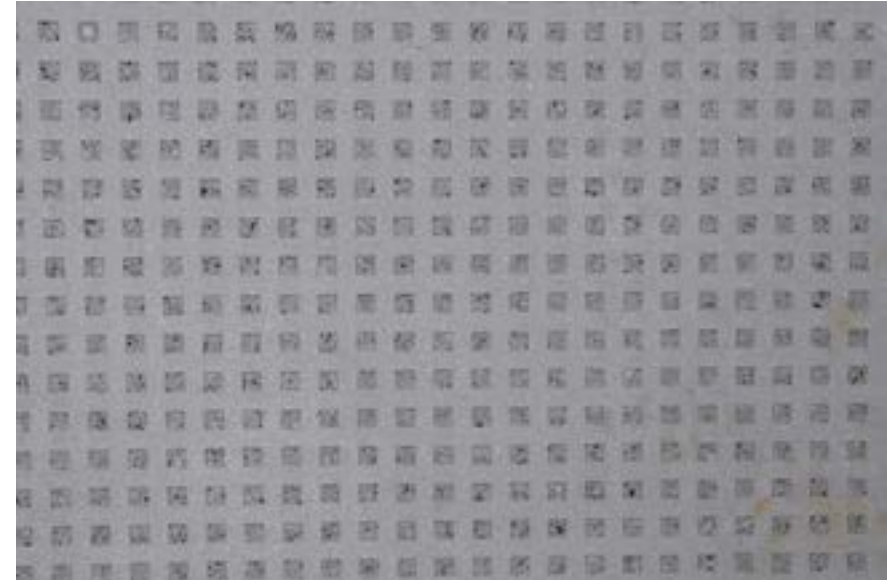




Kuvassa taaempana näkyvä laajennusosa on tehty ilmeeltään täysin erinäköiseksi verrattaessa 1939 valmistuneeseen osaan.



Laajennusosa jatkaa hallitilan seinälinjaa.



Laajennusosa on elementtirakenteinen ja julkisivupinnat ovat kuviobetonia.





SISÄTILAT

3-hallilta tapahtuvaa matkustusliikennettä varten on rakennettu huonetiloja sisääntulon yhteyteen.



Lentokonehallin laajennus on sisätiloissa helposti hahmotettavissa. Alkuperäiset kentän puolen ikkunat säilytettiin laajennuksen yhteydessä.



Kuten 1- ja 2 -hallilla, myös 3-hallilla alun perin yhtä suurta lentokonehallia ollut tila on jaettu väliseinällä kahteen osaan ja sisätiloissa näkyy paljon talotekniikkaa.



Sisätiloissa on nähtävissä jonkun verran alkuperäisiä rakennusosia. Lentokonehallin ja toimistohuoneiden paksu väliseinä mahdollisti säilytyskaappien upottamisen siihen. Osa kaapeista ovineen ja detaljeineen on säilytetty.



Matalan osan toimistohuoneita.



Toimistohuoneiden alapohja uusittiin kokonaan vuonna 2014. Ilmeisesti tällöin uusittiin myös toimistohuoneiden ikkunat.





Vuonna 2014 valmistuneen laajennusosan tiloja.





Luonetjärvelle vuonna 1939 valmistuneet lentokonehallit olivat funktionalistisia hyötyrakennuksia. Arkkitehti Elis Hyvärisen suunnittelemaat hallit rakennettiin samoilla piirustuksilla kuin vastaavat Imatran Immolaan muutamaa vuotta aiemmin valmistuneet. Puolustusministeriön teknillisen osaston rakennusosastolla funktionalismi omaksuttiin laajasti 1930-luvun kuluessa. Funktionalistinen suunnittelu tarjosi hygieniää, standardisointia, tekniikkaa, nykyaikaisuutta ja terveyttä, joten se vastasi erinomaisesti puolustuslaitoksen tarpeisiin. Puolustuslaitoksen piirissä ei kuitenkaan käytetty termiä funktionalismi, vaan uusasiallisuus. Luonetjärven kolme hangaaria rakennettiin vuoden 1939 aikana, mutta 3-halli oli vielä viimeistelemätön, kun Lentorykmentti 4 muutti vuoden lopulla Immolasta Luonetjärvelle. Kun hallin piirustukset laadittiin vuonna 1935, tiedossa ei ollut vielä Suomelle hankittava pommikonetyyppi. Päätös Bristol Blenheim -koneiden hankkimisesta tehtiin vuonna 1936, jolloin hallien piirustuksiin ei ollut enää mahdollista tehdä suuria muutoksia. Luonetjärvelle olisi haluttu tehdä 4 metriä syvämpi halli kuin Immolaan, mutta tämä muutos ei mennyt Ilmavoimien esikunnassa läpi. Lentokonehallien ominaispiirteitä olivat horisontaalinen rakennusmassa, pulpettikatto, hallitilaan aukeavat nauhaikkunat ja minimalistinen arkkitehtuuri. Kaikki kolme hallia olivat alun perin perusmuodoltaan samanlaisia, pois lukien 2-hallin eteläpäädyn 5-kerroksisen lennonjohtotornin ja 1-kerroksisen lisäosan. Hallien lentokentän vastaisella julkisivulla oli lähes koko julkisivun pituiset

liukuovet, joiden päädyissä oli ulkonevat tukiseinät. Vastakkaisella matalalla sivulla oli matalan osan huoneiden ikkunoiden rivi ja lentokonehalliin avautuvat nauhaikkunat. Muuten julkisivut olivat rapatut ja funktionalismille tyypillisesti väritykseltään taseisen vaaleat. Kantava rakenne koostui teräksisistä kattokannattajista, päätyseinien teräsbetonipilareista sekä liukuovien välissä ja päissä, ja hallitilan ja matalan takatilan välisessä tiiliseinässä olevista teräspilareista. Rakenteet suunnitteli Puolustusministeriön teknillisen osaston yli-insinööri Osmo Leiwo.

Lentokonehalli oli pohjaltaan suorakaiteen muotoinen ja sen katossa ollut teräsristikkorakenne antoi sisätilalle vahvan ominaispiirteen. Hallin matalassa takaosassa oli verstaas-, huolto- ja toimistotilat. Sisäseinät olivat vaaleaksi rapatut.

Funktionalismiin sisältyvä toiminnallisuuden vaatimus oli arkkitehti Elis Hyvärisen laatimassa tilaohjelmassa mietitty loppuun asti. Lentokonehallissa tapahtuvan lento- ja huoltotoiminnan tarvitsemat verstaatilat, pukuhuoneet, asehuoneet, ja jopa laivueen komentajan toimistohuone oli samassa tasossa lentokonehallin kanssa. Esimerkiksi 1920-luvun lopulla valmistuneessa Kauhavan lentosotakoulussa huoltotilat ja upseerien työhuoneet oli sijoitettu toiseen rakennukseen ja kahteen kerrokseen. Verrattaessa Luonetjärvelle rakennettuja hangaareja Kauhavan halleihin, tuleekin hyvin esiin erot klassistisen ja funktionalistisen arkkitehtuurin välillä Suomen ilmavoimien rakentamisessa.

LENTOKONEHALLIEN ALKUPERÄISET PIIRTEET

Alun perin keskenään lähes identtiset lentokonehallit ovat muutostöiden myötä muuttuneet melko erilaisiksi. Kaikissa halleissa on suunnilleen yhtä paljon alkuperäistä, mutta alkuperäisten julkisivujen ja sisätilojen hahmotukseen vaikuttavat tekijät vaihtelevat. Rakennusten hallitila, jossa koneita varastoitiin ja huollettiin, oli alun perin eristämätöntä tilaa. Hallit on sittemmin muutettu lämpimiksi lisäämällä eristeitä kattoon ja seiniin. Lisäksi jokaiseen rakennukseen on tehty laajennusosia ja alun perin yhtenäistä suurta tilaa olleet lentokonehallit ovat kussakin hallissa jaettu kahteen osaan rakentamalla hallin keskisosiin huonetiloja. Muutosvaiheista huolimatta jokaisen hallin kohdalla voidaan hahmottaa alkupe-
räinen rakenne.

1-HALLI

Lentokentän suunnasta rakennus on muuttunut, mutta metsän puolella alkuperäinen ilme on edelleen olemassa. Hallia on kuitenkin laajennettu rakennuksen alkuperäisen luonteen mukaisesti suorakaiteen muotoisena ja linjakkaana.

Rakennuksen sisätilat ovat suurelta osin muuttuneet muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta, kuten ikkunapenkit ja päätyseinien pilasterit. Toimiston ja hallin välinen seinä on edelleen alkuperäisen mallinen.

2-HALLI

Rakennuksen päämassan, halliosan ja matalan osan, ulkomuoto on edelleen hyvin suurilta osin alkupe-
räinen. Eteläpäädyn laajennus edustaa 1960-luvun vähäeleistä modernismia.

Rakennuksen sisätilat ovat pääosin säilyneet. Halli-
tilan alkuperäiset kattoristikot on tosin peitetty uudella lämmöneristekerroksella. Toimistotilat ovat pääosin alkuperäisen mallisia. Toimiston ja hallin välinen seinä on edelleen alkuperäisen mallinen.

1- ja 2-halli kuvattuna syyskuussa vuonna 1939, jolloin hallien rakennuksia viimeisteltiin. 1-hallista näyttää kuvan perusteella puuttuvan vielä liukuovet. Kaikki kolme hallia olivat alun perin perusmuodoltaan samanlaisia. 2-hallin eteläpäätyyn tehtiin 5-kerroksinen lennonjohtotorni ja matala talliosa. Pk, Hamina.



3-HALLI

Rakennuksen hahmo on muuttunut linjakkaasta ja suorakaiteen mallisesta hallista monimuotoisemmaksi. Rakennuksen alkuperäistä muotoa ei ole enää helppo hahmottaa. Tästä poikkeuksena metsän puoleisen julkisivun alkuperäinen ilme on edelleen olemassa.

Rakennuksen sisätilat ovat suurelta osin muuttuneet muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta, kuten ikkunapenkit ja päätyseinien pilasterit. Toimiston ja hallin välinen seinä on edelleen alkuperäisen mallinen.



Maaliskuussa 1940 lähdössä lumijyrällä tasoittamaan kenttää. Alun perin eritämättömänä olleessa lentokonehallissa oli katon kantava rakenne näkyvissä. SA-kuva.

LÄHTEET

ARKISTOLÄHTEET

Kansallisarkisto Helsinki, KA
Puolustusministeriön rakennusosasto
Ilmavoimien esikunta
Tie- ja vesirakennushallituksen arkisto

Puolustuskiinteistöt, Tikkakoski, Pk, Tikkakoski
Muutosvaiheiden piirustuksia
Työselityksiä, yms dokumentteja

Puolustuskiinteistöt, Hamina, Pk, Hamina
Alkuperäispiirustukset: Luonetjärvi & Immola, lentokonehallit
Rakennepiirustukset
Vanhat valokuvat
Suomen Ilmavoimamuseo
Vanhat valokuvat

Museovirasto
Lausunnot
Jyväskylä, Tikkakoski, Ilmasotakoulun lentokonehalli 2 purkaminen, 21.11.2022, MV.
Jyväskylä, Tikkakoski, Ilmasotakoulun lentokonehalli 2 purkaminen, 24.9.2019, MV.
Luonetjärven varuskunta-alueella sijaitsevan 2-hallin perusparannus- ja peruskorjaushanke, 24.3.2005
Matkakertomus, Jyväskylän maalaiskunta, Tikkakoski, Luonetjärvi varuskunta-alue, Itäranta, Helsingissä 7.9.1993. Anne Mäkinen

PAINAMATTOMAT LÄHTEET

Lentokonehalli 2, Tikkakoski, Korjaustarvearvio ja lisätutkimukset, 18.12.2018, Ramboll Oy.

Luonetjärven Itärannan lentokonehallit ja lentokenttä. Laaja kohderaportti. Keski-Suomen museo. Inventoija: Hanna Tyvelä, 1.6.2012.

Martikainen, Myllynen & Puurunen, Kauhavan lentosotakoulu, rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuva selvitys, osa 1, Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen, 2013. Tilaaja: Senaatti-kiinteistöt.

Martikainen, Myllynen & Puurunen, Kauhavan lentosotakoulu, rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuva selvitys, osa 2, rakennuskohtaiset selvitykset, Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen, 2013. Tilaaja: Senaatti-kiinteistöt.

Ote Luonetjärven varuskunta-alueen maankäytön yleissuunnitelman(päivätty 9.10.2000) kappaleesta 5.1.12 Luonnonsuojelulaki, rakennussuojelu ja muinaismuistoalueet

PAINETUT LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Halila, Aimo 1967. Suomen rakennushallinto 1811-1961.

Keskinen, Ritva 2009. Jyväskylän lentoaseman viimeisimmät vuodet työntekijän näkökulmasta. Teoksessa Luonetjärven varuskunta & Jyväskylän lentoasema 1939-2009. Juhlajulkaisu. Päätoimittaja Martti Lehto. Ilmasotakoulu 2009.

Lehto, Martti & Kärkkäinen, Kari 2016. Luonetti. 75 vuotta sotilasilmailua Keski-Suomen taivaalla. Luonetjärven varuskunnan historia 1939-2016. Ilmasotakoulun Kilta ry.

Lehto, Martti 2009. Ilmavoimat Luonetjärvellä. Luonetjärven varuskunta & Jyväskylän lentoasema 1939-2009. Juhlajulkaisu. Päätoimittaja Martti Lehto. Ilmasotakoulu 2009.

Linna, Markku 2009. Jyväskylän lentoasema ja sen merkitys -vaan kuinka sitten kävikään viimeisellä 20-vuotisjaksolla. Luonetjärven varuskunta & Jyväskylän lentoasema 1939-2009. Juhlajulkaisu. Päätoimittaja Martti Lehto. Ilmasotakoulu 2009.

Myllylä, Ismo 1990. Luonetjärven varuskunta 1939-1989. Ilmavoimien viesti- ja tutkakilta r.y. Tampere.

Myllylä, Ismo 1993. Lentorykmentti 4 - Lapin lennosto 1945-1993. Luonetjärvelta Rovaniemelle. Gummerus kirjapaino, Jyväskylä.

INTERNETLÄHTEET

Mäkinen, Anne 2000. Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri 1926-1939.

Niemi, Kasarmirakennuksemme, Sotilashallinnollinen aikakauslehti, nro 11,- 1934

Selén, Kari 1980. C.G.E. Mannerheim ja hänen puolustusneuvostonsa 1931-1939. Otava

Suomen korkeakouluinsinöörit ja arkkitehdit, 1956. STS:n ja TFiF:n julkaisema matrikkeli. Helsinki, Sanoma Oy.

Tyvelä, Hanna 2013. Luonetjärven varuskunta-alue. Rakennusinventointiraportti. Keski-Suomen modernin rakennusperinnön inventointihanke 2012-2014. Keski-Suomen museo.

Luonetjärven varuskunta & Jyväskylän lentoasema 1939-2009. Juhlajulkaisu. Päätoimittaja Martti Lehto. Ilmasotakoulu 2009.

Wahl, Hannu-Matti 2018. Helsingin lentoaseman suuret rakennukset. Teoksessa Malmi, Helsingin lentoasema.

Helsingin sanomat

Heimo Vesikari, 8.12.1992,
<https://www.hs.fi/ihtiset/art-2000003196093.html>,
viitattu 29.9.2022

Jyväskylän kaupungin internetsivut

Yleiskaava
kartta 1 Yhdyskuntarakenteen ohjaus
kartta 5 Kulttuuriympäristön vaaliminen
liite 7. Kulttuuriympäristöselvitys
<https://www.jyvaskyla.fi/kaavoitus/yleiskaavoitus/voimassaolevat-yleiskaavat>

Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot, KDA

Aero : Suomen ilmailuvoimien esikunnan toimittama julkaisu, 01.02.1939, nro 2, s. 28
<https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/binding/1011747/articles/81520596?page=28>

Aamulehti, 30.05.1937, nro 142, s. 1
<https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/binding/1952542/articles/81522476?page=1>

Keski-Suomen liiton internetsivut

Keski-Suomen maakuntakaava
Maakuntavaltuuston 1.12.2017 hyväksymä
Kaavakartta
Alueluettelo
<https://keskisuomi.fi/alueiden-kaytto-ja-saavutettavuus/maakuntakaavoitus/keski-suomen-maakuntakaava/>

Museoviraston RKY-internetsivut

Jyväskylä, Keski-Suomi, Luonetjärven kasarmialue
Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY, Jyväskylä, Keski-Suomi, Luonetjärven kasarmialue, 2009.
http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1439

Oteran Oy:n internetsivut

Urakkavoitto: JKL lentoaseman lentoliikennealuiden peruskorjaus 2020
<https://oteran.fi/jyvaskylan-lentoaseman-lentoliikennealueiden-peruskorjaus-maanrakennusurakka-2020/>
Viitattu 28.12.2022.

SA-kuva-arkisto

Vanhat valokuvat
<http://sa-kuva.fi/>

Suomen ilmavoimien internetsivut

Ilmapuolustusoppia maassa ja taivaalla
<https://ilmavoimat.fi/ilmasotakoulu/tietoa-meista->
Viitattu 28.12.2022.

Patrian internetsivut

Lentokoneiden elinkaarituki, Lentokonehuolto
<https://www.patriagroup.com/fi/palvelut/lentokoneiden-elinkaarituki/lentokonehuolto>
Viitattu 28.12.2022.



ISBN:
978-952-368-114-9 (painettu)
978-952-368-115-6 (pdf)