

Jussi Nevalainen

## DC-9 simulaattorin siipien havinaa Suomen Ilmailumuseolla 2012-2013

Vihattu piinapenkki ja rakastettu elämys. Jokaisen pikkupojan unelma, lentäminen, materialisoituu Suomen Ilmailumuseon näyttelyissä, aivan kuten puolivuotiskokeitaan jännittäneiden lentäjien selkähiki on tiivistynyt DC-9 lentokonesimulaattorin selkänojaan jo useiden vuosikymmenten ajan, jopa niin vahvasti, että sen päällysteet on vaihdettu moneen kertaan.

Suomen Ilmailumuseon näyttelytilaan saapuessa nostaa mielikuvitus heti ilmaan, lentokoneiden siipien huminaan ja moottorien pärinään. Tämä artikkeli keskittyy kuitenkin DC-9 lentokonesimulaattoriin, joka lensi ainakin toistaiseksi viimeisen yleisölentonsa toukokuussa 2012 Vantaalla.

Pääsyni mukaan DC-9 lentokonesimulaattorin käyttöhistorian dokumentointiprojektiin lähti alun perin eräästä Helsingin yliopiston kansatieteen kurssista sekä siihen liittyneestä viikon mittaisesta harjoittelusta. Tuona aikana selvitin 1900-luvun alkupuoliskolla tai puolivälissä käytössä olleen lentäjän huuvan kontekstittietoja ja pääsin tutustumaan Vantaalla sijaitsevan Suomen Ilmailumuseon uskomattomaan valokuva-arkistoon sekä näyttelyihin. Osoitin kiinnostukseni myös mittavampaan yhteistyöhön Suomen Ilmailumuseon kanssa, ja myöhemmin mahdollisuus siihen tarjoutuikin.

Ennen edellä mainittua harjoittelua en käytännössä tiennyt ilmailusta muutamaa hassua lomamatkaa ja matkustajakoneessa nautittua olutta enempää. Sen sijaan ilmailun historiaa ajatellessani yhdistin siihen sodan, taivaiden valloittamisen ja historian suuret kuviot. Yhdistin aiheeseen kaikkea muutakin sellaista suurta ja mahtavaa, joka saa pienen ihmisen tuntemaan itsensä vielä entistäkin pienemmäksi. Siksi osallistuminen DC-9 lentokonesimulaattorin 30-vuotisen käyttöhistorian dokumentointiprojektiin – vieläpä sen pääasialliseen suunnitteluun ja toteuttamiseen – tuntui hieman samalta kuin voisin kuvitella Frodo Reppulista tuntuneen oman tehtävänsä äärellä Tolkienin ajattomassa fantasiaklassikossa.

Finnair Flight Academyssa sijaitseva, suorastaan legendaarinen DC-9 lentokonemallin simulaattori oli poistumassa 30-vuotisen uransa päätteeksi pois käytöstä. Se on hankittu Finnairille jo 1960-luvun lopulla. Kyseessä on aitoon ohjaamoon rakennettu, järeällä hydraulikalla varustettu simulaattori, johon lisättiin 1970-luvun alkupuolella myös visuaali, eli lentonäkymää mallintava näyttö, joka palveli siitä lähtien koko simulaattorin uran ajan. Pelkkä visuaali tarvitsi tuekseen kokonaisen konehuoneen ja se toimi nykyään antiikkisilta tuntuvien reikäkorttien varassa. Silti se on ollut tärkeä osa ilmailua koko käyttöikänsä.

Päästessäni dokumentointiprojektin alkumetreillä itse lentämään simulaattorilla olin

vaikuttanut siitä, kuinka aidolta sillä lentäminen maallikon näkökulmasta tuntui. Ikkunoista avautuva näkyvä oli pimeä, mutta reagoi aidon tuntuisesti koneen liikkeisiin ohjatessani sitä taivaalla. Alhaalla kimmeltävät kaupungin ja kiitoradan valot toimivat korkeuden tuntua luovina kiintopisteinä. Kiihtyminen ja kallistukset oli hienosti simuloitu hydraulikalla, joka sai kiihdyttäessä penkin selkänojan painumaan jännityksestä hikoilevaa selkää vasten ja kaartaessa ohjaamo kallistui suunnan mukaisesti. Kone tuntui realistisella tavalla raskaalta kiitäessään taivaalla. Vaatitsi kovaa kanttia syöksyä kokeilumielessä alas lento-onnettomuutta simuloiden, eikä sellainen pelleily tullut mieleenkään, sillä pelkkä taivaalle nouseminen ja koneella laskeutuminen vaati kaiken innostuneen huomioni.



DC-9 simulaattorissa on aidon koneen ohjaamo Kuva: Matias Laitinen

Myöhemmin haastattelujen edetessä en ollenkaan ihmetellyt, että tuota pilottien piinapenkkiä sekä rakastettiin että vihattiin. Se oli välttämätön työkalu, joka säästi pitkän pennin korvaamalla ilmassa tehtävää kuluttavaa ja vaarallista harjoittelua, mutta myös portti uran jatkumiseen.

Sinä aikana kun simulaattori oli koulutusikässä, se oli piloteille ensimmäinen paikka johon mentiin koulutuslentoja lentämään, sitten vasta oikean DC-9:n puikkoihin. Simulaattoriin mentiin myös puolivuositain tapahtuvan koulutuksen merkeissä, joka oli monille lentäjille jännityksen paikka, sillä puolivuotiskoulutus oli läpäistävä, jotta sai jatkaa lentämistä. Ohjaamossa kykeni suorastaan haistamaan jännityksen ja sen, kuinka penkkeihin oli simulaattorin historian aikana hikoiltu monet kerrat.

## Perinnettä siipien alle

Simulaattoriin liittyi myös folkloristin näkökulmasta kiinnostavaa perinnettä, huumorista jännitystarinoidiin ja työpaikkaperinteeseen. Moni dokumentointiprojektin aikana haastattelemani – jo eläkkeelle siirtynyt pilotti – oli sitä mieltä, että lentäjän ammattiin kuului luonnostaan pientä poikamaista kujeilua. Taivaalla lentäminen on unelma, jonka pariin kenties ovat hakeutuneet juuri tietynlaiset ihmiset. Tämän lisäksi lentäminen on perinteisesti ollut – ja on vieläkin – hyvin miesvaltainen ala.

Poikamaista kujeilua riitti: joku vitsikäs pilotti oli nimittäin keksinyt, että kallistusta hienosäätävän "trimmin" päällä oli noin 5 cm halkaisijaltaan oleva irti pyöritettävä kansi, jonka alle saattoi vaikka piilottaa jotakin pientä; esimerkiksi aikuisviihdelehdessä irti leikatun naisen kuvan. Tästä muodostui joksikin aikaa perinne ja naisen kuva vaihtui välillä toiseen. Lopulta perinne siirtyi simulaattoriinkin. Joku oli muistanut vielä simulaattorin uran viimeisillä päivillä – laitteen ollessa jo palveluksensa päätepysäkillä ja enää Suomen Ilmailumuseon tarjoamassa elämyskäytössä – laittaa vähäpukeisen naisen kuvan myös simulaattorin ohjaamoon, josta tietysti aitona ohjaamona löytyi trimminuppi irtiruuvattavine kansineen.

Simulaattoria huolsi vuosikausia sama porukka. Se oli kovaa, ympärivuorokautista työtä. Monipuolisen ja uniikin laitteen korjaaminen vaati aivan erityisen luotettavaa huoltotiimiä, eikä simulaattori saanut seistä toimettonana pitkään. Sitä kävivät pilotit ulkomailta asti lentämässä, sovittuna aikana, työmatkalentojen rajaamissa ajallisissa puitteissa. Alkuvaiheessa simulaattoria kalibroitiin aidonlaiseksi mittarivaakaa hyödyntäen ja oikeilla lennoilla malliksi videoiden.



DC-9-41 matkustajalentokone Kuva: Finnair Oyj / Suomen Ilmailumuseo

## Selkänahka koetuksella museotyössä

Kovalta työltä en minäkään tehtäväni parissa välttynyt. Noin vuoden verran etsin taustatietoa, suunnittelin teemahaastattelurunkoa ja projektin aikataulutusta, sovin tapaamisia, tein haastatteluja ja litteroin satoja sivuja. Tämän projektin lisäksi olin kesällä 2012 mukana rakentamassa Suomen Ilmailumuseolla Helsinki-Vantaan kuusi vuosikymmentä - juhlanäyttelyä ja kävin museon intendentin, Matias Laitisen kanssa äänittämässä lentokentän äänimaisemaa sitä varten.

Jos viikon mittainen harjoitteluni lasketaan mukaan, ehdin siis harjoitella yhden vuoden aikana museotyötä ainakin konservattorin, tutkijan, rakentajan sekä äänimiehen roolissa.

Haastattelurungon ensimmäisen version tultua valmiiksi otin yhteyttä haastateltaviin pilotteihin. Haastattelin myös muissa tehtävissä kuten kouluttajina, mekaanikkoina, tai muilla tavoin simulaattorin kanssa tekemisissä olleita henkilöitä.

Haastatteluihin pohjautuva historiantutkimus ja esineen kontekstitietojen kartoitus sisältää valtavasti näkökulmia ja asioita jotka tulee ottaa huomioon. Tekijänoikeusasioiden, haastateltavien yksityisyydensuojan sekä esineen historiaan tai nykyisyyteen liittyvien näkemysten välisten ristiriitojen koko kirjo puskee päälle, mutta on selätettävissä, kunhan perusasiat ovat hallussa. Suomen Kansanrunousarkistolta ja Suomen Ilmailumuseon henkilökunnalta pyytämäni apu sekä oma opiskeluhistoriani tukivat tässä asiassa. Näin jälkikäteen, projektin jo omalta osaltani valmistuttua, tuntuu siltä että se oli onnistunut ja antoisa.

Haastattelut soljuivat puolistrukturoidulle teemahaastattelulle tyypilliseen tapaan paljolti myös varsinaisen rungon ulkopuolelle ulottuvissa keskusteluissa; väljästi aiheen ympäriltä. Tämä on asia, johon kannattaa heti aluksi kiinnittää huomiota, koska pitämällä haastattelut paremmin kasassa säästää merkittävästi myöhemmässä valtavassa työmäärässä, kun litterointi ja aineiston läpikäyminen ovat edessä. Toisaalta juuri nämä sivupoluille karkailevat keskustelut sisälsivät mielenkiintoisia tarinoita ja haastateltavaa itseään kiinnostavia aiheita. Nauhalle tallentui jänniä kertomuksia kiperistä tilanteista lintuparviin kanssa sekä pilottien mielikuvitukselliselta tuntuvia tarinoita matkustaja- tai rahtikoneita harjoittelukohteenaan käyttävien hävittäjien narraamisesta.

Tähän projektiin osallistuminen ei olisi kenties edes ollut mahdollista ilman opiskelun tuomaa teoreettista osaamista. Ymmärrys haastatteluihin ja tutkimukseen liittyvistä tekijänoikeuskysymyksistä, toisin sanottuna tutkimusetiikasta, on ollut alusta alkaen tärkeä erätuomari joka käännteessä.

Folkloristiikan näkökulma ohjasi tekemiäni kysymyksiä haastattelujen edetessä. Siis näkökulmaa, josta lähdin simulaattorin historiaa selvittämään. En osannut täysin välttää omien kiinnostuksenkohteideni vaikutusta siihen, että annoin haastateltavien tarinoida aiheen ulkopuoleltakin. Lentäjien tarinat, kaikenlainen ilmailuun liittyvä muistitieto sekä haastateltavien subjektiiviset kokemukset ovat minulle folkloristiikan opiskelijana sekä aktiivisena kirjoittajana ja ikuisena hämmästelijänä niin kiehtovia, että nauhalle tarttui paljon sellaistaikin, mikä ei annetun haastattelututkimustehtävän kannalta ollut sitä kaikkein olennaisinta. Se antoi kuitenkin mahdollisuuden laajaksi kasvaneen ja rikkaaksi rönsyilleen aineiston avulla elävöittää simulaattorin käyttöhistoriaa, kun simulaattoriin liittyen järjestetään jatkossa esimerkiksi näyttelyitä Suomen Ilmailumuseolla. Se myös tarjoaa

monipuolista aineistoa ilmailusta ja nimenomaan muistitietohistoriasta kiinnostuneelle tutkijalle.

### **Saatteeksi museoalan opiskelijoille**

Tahtoisin lopuksi kiittää koko Suomen Ilmailumuseon henkilökuntaa kaikesta tuesta ja luottamuksesta. Toivon, että DC-9 simulaattori löytää vielä uuden elämän, vaikka sen koulutus- ja elämyskäyttöhistoria ovatkin saapuneet tältä erää tiensä päähän.

Harjoittelu Suomen Ilmailumuseossa tarjosi minulle monenlaisia valmiuksia tuleviin projekteihin ja mainittakoon, että se on työhistoriani kovimpia meriittejä ansioluettelossani. Se opetti ja kasvatti sekä kantapään kautta, että ruhtinaallisesti palkiten. Tapasin monenlaisia mielenkiintoisia ihmisiä, sain monipuolista työkokemusta sekä hyviä kontakteja. Suosittelen jokaiselle museoalan opiskelijalle rohkeaa heittäytymistä museotyöhön harjoittelun kautta. Vaikka museon aihepiiri ei ilmailuun liittyisikään, uskon että kokemuksena harjoittelu museossa on omiaan antamaan jokaiselle alalle haluavalle siivet, joilla pääsee lentoon omassa elämässään.

*Kirjoittaja on HuK, joka opiskelee folkloristiikkaa Helsingin yliopistossa.*