



**TUTKATORNI ( VESITORNI)**  
Rakennushistoriallinen selvitys 2014

## Tutkatorni, Rakennushistoria Vantaan kaupungin 53. kaupunginosa, Lentokenttä

### Johdanto

Tämän rakennushistoriallisen selvityksen tarkoituksena on kuvata Helsinki-Vantaan lentoasemalla purettavan Tutkatornin suunnittelua ja rakentamista ja toimia kohteen dokumentoinnin yhteenvedona.

Helsinki-Vantaan lentoasema on kehittynyt vaiheittain kulloistenkin konetyyppien ja ilmailumääräysten edellyttämällä tavalla matkustajaliikenteen voimakkaan kasvun ja laskun pyörteissä.

Lentoasemalla on suunnitteilla mittava laajennustyö ja uuden satelliittiterminaalin rakentaminen nykyiselle tekniselle alueelle. Lisäksi tarvitaan heti lisää asematasopaikkoja koneille sekä uusi rinnakkaisrullaustie kiitotie 1 ja teknisen alueen väliin.

Tutkatorni jää uusien konepaikkojen alle. Finavia on jättänyt rakennusta koskevan purkulupahakemuksen keväällä 2014 ja se puretaan syksyn 2014 - kevään 2015 aikana. Tämä selvitys on laadittu yhteistyössä Finnair Facilities Managementin ja Finavia Oyj:n kanssa.

Selvitystyön ohjausryhmään ovat kuuluneet

Pekka Kuosmanen, apulaisjohtaja, Finnair Oyj, Facility Management, pj.  
Juha Tepponen, kiinteistöpäällikkö, Finnair Oyj  
Esa Siponen, kiinteistöjohtaja, Finavia Oyj  
Elisa El Harouny, intendentti, Museovirasto  
Anne Vuojolainen, rakennustutkija, Vantaa kaupunginmuseo  
Tapio Juutinen, tutkija, Suomen Ilmailumuseo

Selvityksen laatija ja ohjausryhmän sihteeri  
Arkkitehti SAFA Timo Vatanen  
Arkkitehtuuritoimisto Timo Vatanen Ky  
Eerikinkatu 10 B, 00100 Helsinki

## Asemakaava

Helsinki-Vantaan lentoasemalla on voimassa vuonna 1981 vahvistettu asemakaava, jota on täydennetty ja muutettu osittaisilla kaavamuutoksilla lähinnä tiealueiden ja reuna-alueiden osalta sekä rakenteilla olevan Kehäradan edellyttämällä maanalaisella asemakaavalla.

Varsinaisen lentokenttäalueen rakentamista ohjaa kuitenkin ainoastaan vuoden 1981 kaava.

Käytännössä rakentamista ohjaa Finavia, joka vuokraa toimijoille maa-alueet ja määrittelee rakentamisen laajuuden.

Asemakaavan mukaan alue on Lentokenttäalue, jolle saa rakentaa lentomatksustajille tarpeellisia yleisörakennuksia, ilmailutoimintaan välittömästi liittyviä toimisto-, hallinto-, teollisuus- ja varastorakennuksia ja –rakennelmia sekä ilmailuopiston ja työsiirtolan.

Alueelle saa rakentaa myös edellä mainittujen toimintojen vaatimalle henkilökunnalle tarpeellisia liikerakennuksia ja sosiaalista toimintaa palvelevia rakennuksia. Asuinrakennuksia saa rakentaa sellaisissa hälytys- ja vastaavissa tehtävissä toimivaa henkilökuntaa varten, jonka asuminen alueella on työn luonteen vuoksi välttämätöntä.

Asuinrakennukset saavat olla enintään kaksikerroksisia ja asuntoa kohti on varattava vähintään 30 m<sup>2</sup> ulko-oleskelu ja leikkutilaa.

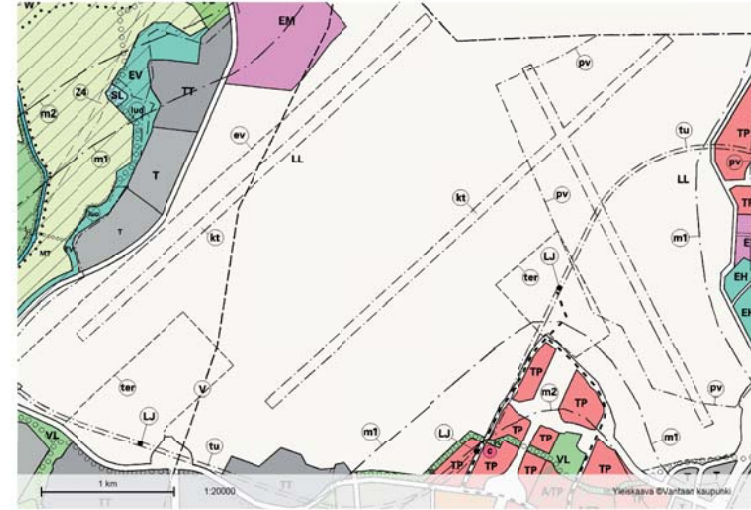
Asuinhuoneiden, keittiötä lukuun ottamatta, ulkokuoren (ikkunat, ulkoseinät, yläpohja) ääneneristyksen lentoliikenteen melua vastaan tulee olla vähintään 35 dB (A)

Rakennusten julkisivukorkeus saa olla enintään 35 metriä.

## Muut alueen kaavat

Lentoasema-alue kuuluu vuonna 2006 vahvistettun maakuntakaavan ja vuonna 2007 vahvistetun yleiskaavan alueelle.

Ennen vuoden 1981 asemakaavaa lentoaseman rakentamista ohjattiin rakennuskaavalla ja vuoden 1968 yleiskaavalla.



Lentoasema-alue Vantaan kaupungin vuoden 2007 yleiskaavassa.

## Ilmailurakentamisen historia Suomessa

Suomen ensimmäiset lentokentät toteutettiin 1920- ja 30-luvuilla. ensimmäiset siviili-ilmailukentät sijaitsivat Helsingin Malmilla, Turun Artukaisissa ja Oulun Oritkarissa.

Lisäksi lentokenttiä oli Viipurissa, Imatralla, Vaasassa ja Kemissä.

Matkustajaliikennettä palvelevat ensimmäisen sukupolven lentoasemat olivat pääasiassa karuja ja pelkistettyjä, eivätkä niiden puurakenteiset terminaalit ja konesuojat tavoitelleet rakennustaiteellisia arvoja.

Poikkeuksen tekivät kansainväliset lentoasemat Turun Artukaisissa ja Helsingin Malmilla.

Malmin lentoaseman valmistuttua 1936 aloitettiin myös lennot Helsingin ja Tukholman välillä.

Malmin lentoasema on maamme ensimmäinen lentoasema, joka on rakennuksineen suunniteltu alusta alkaen kansainväliseksi matkustajalentoasemaksi.

Suomessa on myös useita sotilaslentokenttiä, joiden rakentamista ohjaa puolustuslaitos.

Sotilaskentillä pääasiallinen rakentaminen on kohdistunut miehistö- ja tukikohtarakennusten ohella lentokonesuojien ja huoltohallien rakentamiseen.

Sotilaskenttien rakennukset ovat pääosin salaiseksi luokiteltuja kohteita, eikä niitä voida tässä selvityksessä käsitellä.



Malmin lentoasema 1938.



### Kansainvälisiä vertailukohteita lentoasemien teknisissä rakennuksissa

Lentokonesuojien rakentaminen alkoi jo varhain lentokoneiden rakentamisen myötä. Maailman ensimmäisenä hangaarina, lentokonesuojana pidetään yleisesti Wrightin veljesten 1902 rakentamaa puista varastoa, jossa he säilyttivät liidokkia.

Ensimmäiset nykyaikaisten lentokonehallien esikuvat löytyvät jo 1920-luvulta, jolloin betoni- ja teräsrunkoisia halleja rakennettiin mm. Pariisiin, Munchenin, Berliinin lentoasemille.

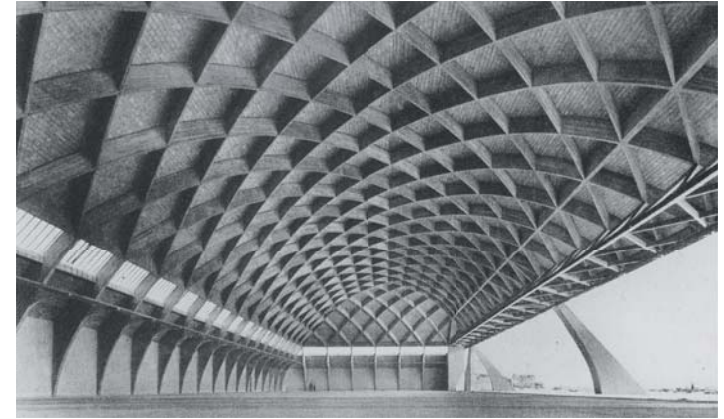
Ensimmäinen huomattava esivalmistetuista betonielementeistä valmistettu lentokonesuoja oli Italiassa Orvieton sotilaslentokentälle arkkitehti Pier Luigi Nervin suunnittelema vuonna 1935 valmistunut suuri halli.

Helsinki-Vantaan LEKO 1 ja LEKO 2 halleja lähinnä muistuttava suurilla liukuovilla varustettu kaarevakattoinen hangaari löytyy Chicagon lentokentältä arkkitehti Aymar Emburyn suunnittelemana vuodelta 1935 sekä esijännitettyjen betonikaarien osalta vuodelta 1941 San Diegon laivastoasemalta, jonka suunnittelivat insinööri Anton Tedesko.<sup>8</sup>

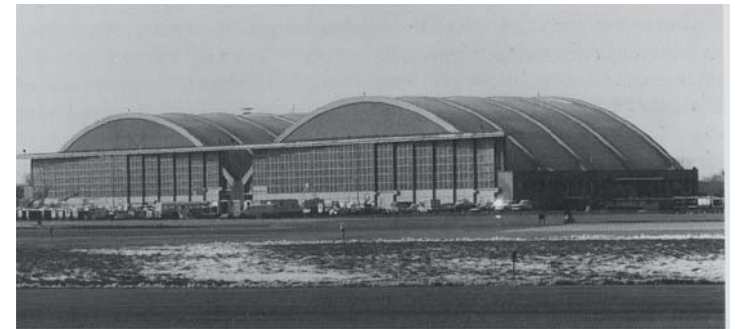
Leko 1 rakennesuunnittelija DI Matti Janhunen oli ollut Lontoossa konferenssissa 1952 ja nähnyt siellä ensimmäisen kerran esijännitettyjä betonirakenteita ja ihastui niihin. Samana vuonna hän aloitti LEKO 1 rakenteiden suunnittelun ja ideoi hallin rakennetekniset ratkaisut.<sup>6</sup> Siitä olivatko kansainväliset hallit LEKO 2 hallien todellisia esikuvia, ei ole perimätietoa.

Erilaisia teräsrunkoisia lentokonesuojia on rakennettu maailmanlaajuisesti jo pitkään. Konstruktiot ovat vaihdelleen erilaisista ristikkorakenteista esijännitettyihin teräspalkkeihin ja ripustettuihin haruskattoihin.

LEKO 3 syntyhistoria ja sen teräsrakenteet perustuvat kuitenkin ilman tietoista esikuvaa suomalaisen insinööritaitoon ja innovatiivisuuteen sekä teräsrakentamisen osaamisen kehittymiseen aikakaudelleen ominaisena rakennusmateriaalina.<sup>10</sup>



Orvieton sotilaslentokentän halli 1935, arkkitehti Pier Luigi Nervi.



Chigagon lentokentän hangaari 1935, arkkitehti Aymar Embury.



San Diegon laivastoasema 1941, insinööri Anton Tedesko.

## Helsinki-Vantaan lentoasema

Uuden lentoaseman rakentamista Helsinkiin alettiin suunnitella 1940-luvun lopulla, sillä Malmin lentoasema ei enää pystynyt vastaamaan nopeasti kasvavien matkustajamäärien ja yhä suurempien ja painavampien koneiden asettamiin vaatimuksiin.

Paikka uudelle lentoasemalle löytyi perusteellisten tutkimusten jälkeen silloisen Helsingin pitäjän alueelta, Seutulaan johtavan tien varrelta. Helsingin lentoasema otettiin väliaikaisesti käyttöön Helsingin olympialaisten ajaksi kesällä 1952. Kisojen tilausliikenne ohjattiin vielä keskeneräiselle kentälle Aeron toimiessa Malmilta käsin.

Uuden lentoaseman avajaisia vietettiin 10. heinäkuuta 1952. Lentoaseman viralliseksi nimeksi tuli Helsinki-Vantaan lentoasema vuonna 1977.

Lentoasemaan kuului aluksi lennonvarmistusrakennus, 2000 metriä pitkä kiitotie, asemataso sekä matkustajaparakki. 1800 metriä pitkä sivukiitotie valmistui muutama vuosi myöhemmin, ja säännöllinen suihkulentoliikenne alkoi vuonna 1959.

Lentoaseman infran rakentamiseen, rakennusten korjaamiseen ja metsätöihin käytettiin lentoaseman kupeessa sijainneen työsiirtolan vankeja vuosina 1950-2009.

Lentoaseman alkuperäisellä, nykyisellä Aviapoliksen alueella sijaitsee myös Alvar Aallon suunnittelema suojeltu asuinalue Aerola vuosilta 1952-54.

Vuonna 1969 lentoasemalle valmistui uusi asemarakennus, jonka oli suunnitellut Arkkitehtitoimisto K. Ström ja O. Tuomisto. Tätä nykyisen matkustajaliikenteen keskuksena toimivaa terminaalia on laajennettu useaan otteeseen ja siellä on tehty myös jatkuvasti liikenteen ja matkustajapalveluiden kehittymisen myötä sisäisiä muutostöitä.

Merkittävimmät laajennukset terminaalikokonaisuudessa ovat 1993 valmistunut Ruokosuo Arkkitehdit Oy:n suunnittelema kotimaan terminaali (vuoden 2009 allianssijaon jälkeen terminaali 1), Arkkitehtitoimisto Pekka Salminen Oy:n suunnittelema 1996 valmistunut keskiterminaali ja sen 1999 valmistunut laajennus sekä uusimpana osana Parviainen Arkkitehdit Oy:n suunnittelema Non-Schengen-terminaali, joka valmistui 2009.



Lentoaseman rakennustöitä 1956



Helsinki-Vantaan lentoasema 2007.

Teknisen alueen rakentaminen alkoi vuonna 1953 valmistuneella puurakenteisella lentokonesuojalla, ns. jalopuuhallilla, joka purettiin 2001 ja varastoititiin elementteinä lentokentän alueelle.

Sen jälkeen alueen toiminta kehittyi ja rakentaminen jatkui lähes keskeytyksettä uusilla rakennuksilla, joista huomattavimpia ovat entisen Tie- ja Vesirakennuslaitoksen (TVL) rakennuttamat sittemmin Finnairin hallintaan siirtyneet lentokonehallit LEKO 1 (1952-55), LEKO 2 (1962), LEKO 3 (1975), LEKO 4 (1969, purettu 2008), LEKO 5 (1973, purettu 2012), LEKO 6 (1979), LEKO 7 (1990) ja moottorien uudistamistehtas MUTE (1977-89).

Lisäksi teknisellä alueella sijaitsee 1957 valmistunut ja 1993 laajennettu tutka- ja vesitorni, 1962 valmistunut lämpövoimala sekä lukuisia muita lentokentän ylläpitoon ja lentoliikenteen huoltoon ja palveluihin liittyviä pienempiä rakennuksia.

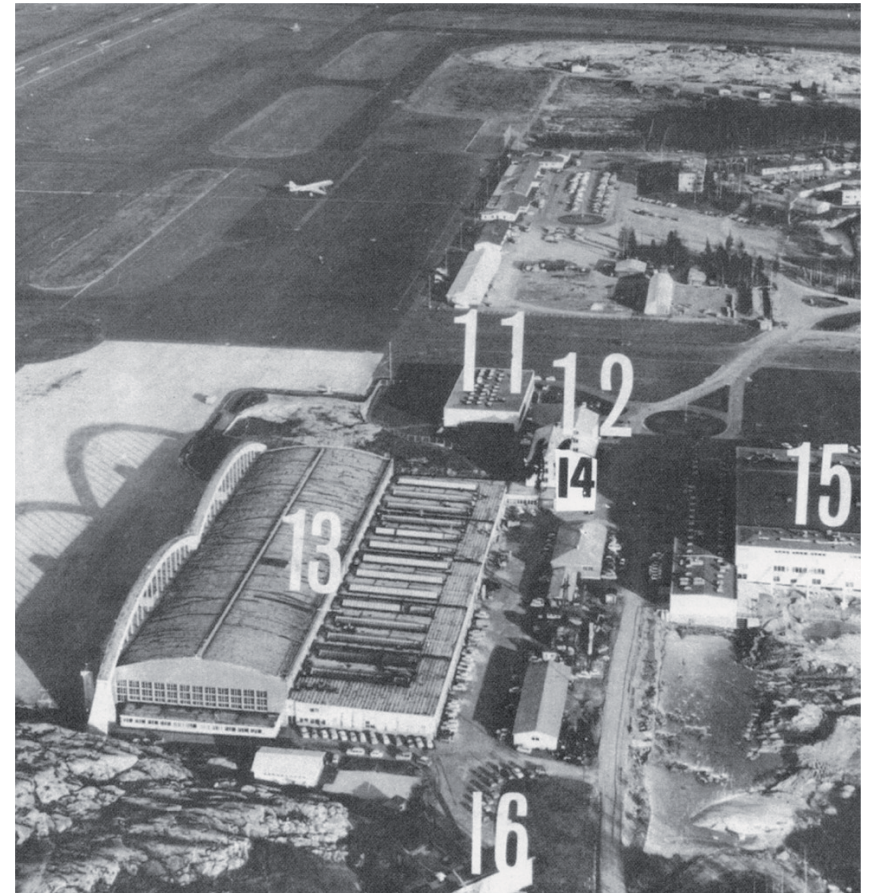
Vuonna 2008 purettiin myös alkuperäinen Catering-rakennus (alkuperäiseltä nimeltään Aeron Lentokeittiö) sekä vanha maakalustokeskus.

Aiemmin teknisellä alueella sijainnut lentorahtirakennus purettiin asematasopaikkojen alta uuden rahtiterminaalin valmistuttua 1977.

Teknisen alueen kehittämistä ovat ohjanneet pääasiassa Finnairin lentolaivaston kehittäminen ja sen huollon tarpeet. Tällä hetkellä merkittävimmät kysymykset liittyvät lentokenttäalueen tulevaisuuden kehittämishankkeisiin ja toimintojen sijoittamiseen nykyisellä alueella sekä mahdollisesti tulevaisuudessa 1- ja 3-kiitotien välissä.

Tänään Helsinki-Vantaa on 15 miljoonan matkustajan kenttä, ja se tarjoaa työpaikan noin 20 000 henkilölle.

Helsinki-Vantaan lentoaseman kokonaispinta-ala on noin 17 km<sup>2</sup> ja siellä asui vuoden 2010 lopussa 8 henkilöä.



Tekninen alue 1967. (Äänivalli 8/67)

## Finavia

Helsinki-Vantaan lentoaseman, kuten muidenkin Suomen kenttien, rakentamisesta vastasi aluksi Tie- ja Vesirakennuslaitos, sittemmin Tie- ja vesirakennushallituksen lentokenttäosasto. lentokenttäosasto vastasi, paitsi kenttien ja niiden rakennusten rakentamisesta, myös suunnittelusta ja kunnossapidosta.

Suomen ilmailuhallinto keskitettiin perustamalla lailla liikenneministeriön alainen Ilmailuhallitus 1. maaliskuuta 1972 alkaen. Ilmailuhallitus sai ensimmäisen oman toimistorakennuksen Helsinki-Vantaan lentoaseman alueelle 1977.

Virasto muutettiin Ilmailulaitos -nimiseksi valtion liikelaitokseksi vuoden 1991 alusta.

Vuoden 2005 loppuun saakka Ilmailulaitoksen yhteydessä toimi myös Lentoturvallisuushallinto Suomen kansallisena ilmailuviranomaisena. Viranomaistehtävissään Lentoturvallisuushallinto teki päätökset itsenäisesti Ilmailulaitoksen liiketoiminnasta ja Ilmailulaitoksen johdosta riippumatta. Tästä huolimatta Ilmailulaitoksen kaksoisrooli yhtäältä ilmailualan liiketoimintaa harjoittavana laitoksena ja toisaalta ilmailualaa valvovana viranomaisena herätti ajoittain keskustelua.

Ilmailulainsäädännön kokonaisuudistukseen liittyen vuoden 2006 alussa perustettiin uusi ilmailuviranomainen, Ilmailuhallinto, jolle ilmailun viranomaistehtävät siirrettiin.

Vuoden 2009 loppuun asti Finavia toimi valtion liikelaitoksena nimellä Ilmailulaitos Finavia. Ilmailulaitos Finavia muutettiin kokonaan valtion omistamaksi osakeyhtiöksi 1.1.2010 alkaen, ja yhtiön nimeksi tuli Finavia Oyj.

Finavia Oyj on Suomen valtion kokonaan omistama osakeyhtiö, joka ylläpitää ja kehittää omistamaansa 25 lentoasemaa sekä Suomen lennonvarmistusjärjestelmää. Yhtiön omistajaohjauksesta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö.

Finavian palveluksessa on noin 2800 työntekijää.



Helsinki-Vantaan lennonjohtotorni. (Finavia Oyj)

## Finnair

Finnair on yksi maailman vanhimmista edelleen toimivista lentoyhtiöistä.

Yhtiö perustettiin 1.11.1923 nimellä Aero O/Y. Aeron ensimmäinen lentokone, Saksassa rekisteröity Junkers F13 D-335, luovutettiin yhtiölle maaliskuussa 1924.

International Air Transport Association (IATA) perustettiin 1926. Finnair, silloinen Aero, liittyi IATAn jäseneksi 1927.

Varsinainen lentomatkustamisen läpimurto tapahtui toisen maailmansodan jälkeen.

Vuonna 1946 Aeron osake-enemmistö siirtyi Suomen valtiolle. Ylijäävän 30 prosenttia osakkeista jakoivat yksityiset osakkeenomistajat, lähinnä yritykset. Omistussuhteet ovat vielä tänäkin päivänä lähes samanlaiset.

Keväällä 1953 Aero alkoi käyttää markkinoinnissa nimeä Finnair. Yhtiön viralliseksi nimeksi se tuli 25. kesäkuuta 1968.

Suihkukoneet puolittivat matkustusajat 1950-luvun lopulta lähtien. Finnairin laivaston ensimmäinen suihkukone Caravelle, saapui 1960.

Finnair aloitti kaukoliikenteen toukokuussa 1969 lentämällä Helsingistä Kööpenhaminan ja Amsterdamin kautta New Yorkiin. DC-8-koneisiin mahtui lähes 200 matkustajaa.

Finnairin laajentuminen Aasiaan alkoi, kun yhtiö aloitti marraskuussa 1976 suorat lennot Bangkokiin.

Seuraavaksi Finnair avasi ainoana eurooppalaisena lentoyhtiönä suoran reitin pohjoisnavan yli Tokioon huhtikuussa 1983.

Suorat lennot Pekingiin aloitettiin kesäkuussa 1988.

Lentoliikenne muuttui radikaalisti vuosituhannen vaihtuessa. Syyskuun 11. päivän tapahtuman New Yorkissa 2001, sars-epidemia ja öljyn hinnan jyrkkä nousu asettivat lentoyhtiöt uusien haasteiden eteen.

Finnair työllisti vuoden 2013 lopulla noin 5800 henkilöä.

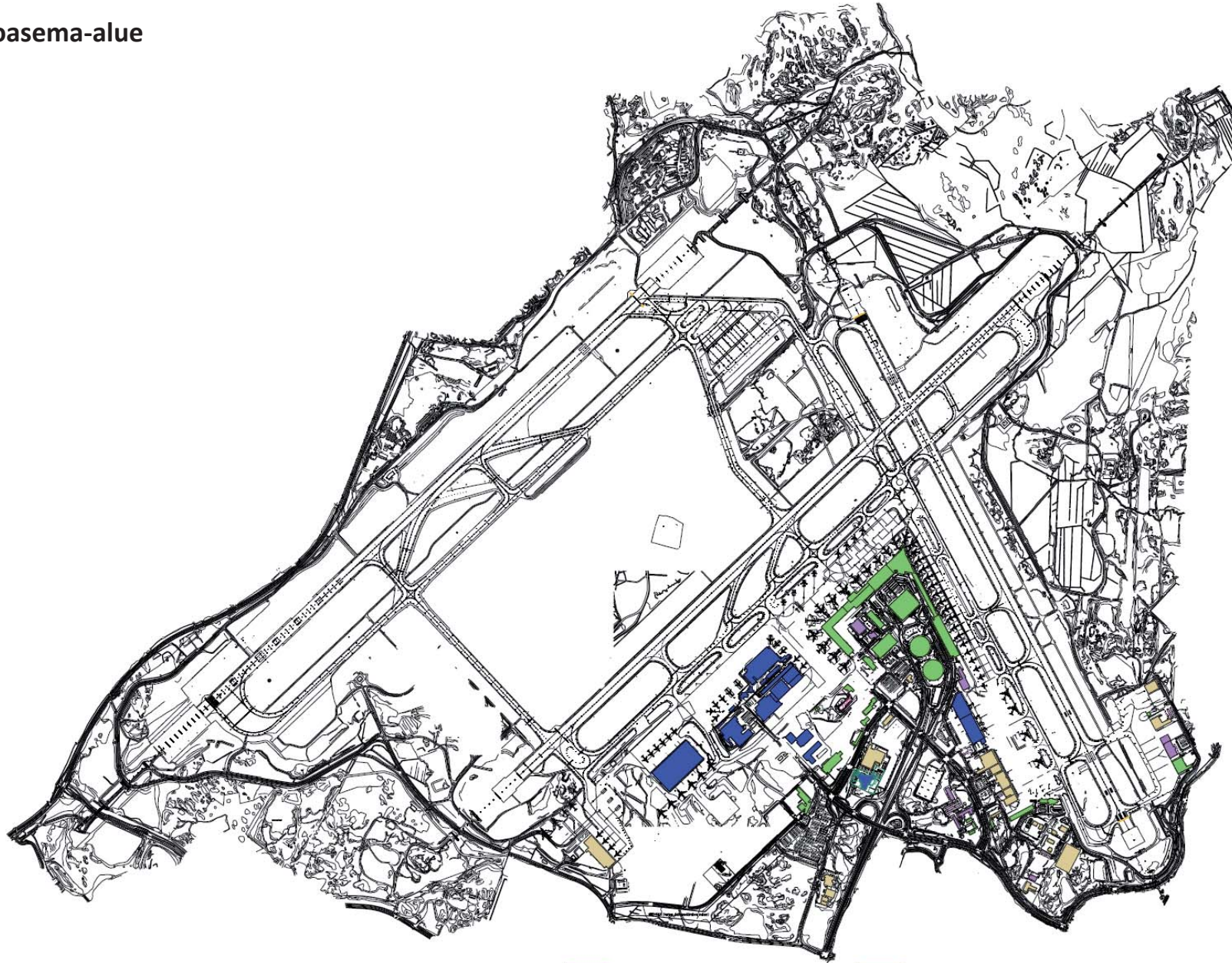


Aero O/Y:n ensimmäinen lentokone Junkers F13, vuonna 1924. (Finnair Oyj)



Finnairin ensimmäinen MD-82, vuonna 1983. (Finnair Oyj)

# Lentoasema-alue



FINAVIA OYJ

FINNAIR OYJ

LENTOASEMAKIINTEISTÖT OYJ

MUU OMISTAJA

Rakennusten omistajat/haltijat. Lähde Vantaan kaupungin kiinteistörekisteri 2014.

## Lentoasema-alueen rakennuskanta



1950-LUKU	1980-LUKU
1960-LUKU	1990-LUKU
1970-LUKU	2000-LUKU

Lentoaseman rakennukset valmistumisajankohdan mukaan.

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| 1) Rahtiterminaali 1977 ja 1997        | 8) LEKO 4 1969 , purettu 2008 |
| 2) T1 (ent. Kotimaan terminaali) 1993  | 9) Lämpövoimala 1963          |
| 3) Keskiterminaali 1996                | 10) Tutkatorni 1957 ja 1990   |
| 4) T2 (ent. Lentoasema) 1969           | 11) LEKO 5 1973, purettu 2012 |
| 5) T3 (Non-Schengen) 2009              | 12) LEKO 6 1979               |
| 6) Lentokeittiö 1973, purettu 2008     | 13) LEKO 3 1975               |
| 7) Maakalustokeskus 1989, purettu 2008 | 14) LEKO 2 1964 ja 1984       |



HEIMO VESIKARI	HANNU LAITILA
STRÖM TUOMISTO	BERTEL GRIPENBERG
KALLE VARTOLA	PARVIAINEN ARKKITEHDIT
PEKKA SALMINEN	KALEVI RUOKOSUO

Lentoaseman rakennukset arkkitehtien mukaan.

- |                                       |
|---------------------------------------|
| 15) LEKO 1 1952-56                    |
| 16) "Jalopuuhalli" 1953, purettu 2001 |
| 17) MUTE 1980                         |
| 18) LEKO 7 1990                       |
| 19) Blue 1 -halli 2007                |
| 20) MAKE 2007                         |
| 21) MYPA 2007                         |

## Rakennushistoria

### Rakennuksen arkkitehtoninen luonnehdinta

Tutkatorni laajennuksineen on yksinkertainen teräsbetonipilareilla seisova tekninen laatikkomainen rakennus.

Rakennus on puhdaslinjainen selkeä funktionalistinen kokonaisuus yksinkertaisine detaljeineen.

Alkuperäinen tutkatorni sisälsi vain pilareilla sijaitsevan kuutiomaisen vesisäiliön sekä rungon ulkopuolella olevan avoimen portaikon. Vesisäiliön alla oli avonainen parveke sekä toimisto- ja teknisiä tiloja. Rakennuksen ilmettä hallitsi katolla pyörivä lennonvarmistustutkan antenni.

Säiliötä kannattelevat kymmenen pilaria maalattiin valkoiseksi ja säiliöosa verhoiltiin rakennuslevyillä.

Vuoden 1992 laajennuksen yhteydessä porrashuoneeseen rakennettiin lasiseinät luonnonväriin anodisoiduista alumiiniprofiileista. Samalla sekä laajennusosan että vanhan osan vesisäiliöt verhoiltiin valkoisilla alumiinipeltikaseteilla. Vesisäiliöiden alla olevat toimisto- ja tekniset tilat verhoiltiin vaaleansinisellä polttomaalatulla teräsprofiilipellillä.

Laajennus jatkoi kurinalaisesti alkuperäisen tutkatornin arkkitehtuuria, mutta toisaalta 50-luvun torni menetti paljon alkuperäisestä keveydestään ja ilmavuudestaan sekä sirosta olemuksestaan.

Lentoaseman tutkatorni edustaa vesitornina 1950-luvun lopulla yleistyneitä suorakulmaisia vesitorneja. Samaan aikaan toteutettiin mm. Turun Juhannuskukkulan vesitorni ja Joensuun Niinivaaran vesitorni, jotka muistuttavat olemukseltaan jossain määrin lentoaseman tutkatornia huolimatta poikkeavista teknisistä ratkaisuistaan.

Harvinaisen muotonsa lisäksi lentoaseman tutkatornin arkkitehtoninen arvo on sen maamerkkimäisessä historiassa osana lentoaseman silhuettia.



*Tutkatornin ensimmäinen rakennusvaihe 1960-luvun lopulla.*

## Rakennuksen suunnittelu, rakentaminen ja käyttö

Tutkatornin ensimmäinen osa on valmistunut 1957 ja se on kiinteistörekisteriin merkitty ”tietoliikennejärjestelmien rakennuksena”.

Tutkatorni rakennettiin ensisijaisesti nimensä mukaisesti lentovalvonnan ja liikenteenohjauksen tutkia ja antenneja varten. Korkeaa kallioharjanteen päälle sijoitettua rakennusta päätettiin hyödyntää samalla vesisäiliönä, koska lentoaseman vesihuolto oli omavarainen eikä vesitornille haluttu varata toista paikkaa.

Tornin vesisäiliö rakennettiin kaksiosaisena teräsbetonialtaana ja allastila verhoiltiin ruutumaisilla levyillä. Allastilan alle rakennettiin pienehköt toimisto- ja valvomotilat, joihin liittyy parveke. Rakennuksen portaikko sijoitettiin tornin kylkeen sen lounaissivulle.

Rakennuksen suunnittelusta vastasi vuonna 1956 insinööri U. Varjo, joka teki samaan aikaan myös LEKO 1 rakennesuunnittelua. Arkistotietojen perusteella ei ole voitu päätellä, onko tornille alun perin haettu lainkaan rakennuslupaa.

Insinööritoimisto Pöysälä & Sandberg suunnitteli tutkalle uuden teräsjalustan vuonna 1973 ja tornin rakenneaurioiden korjauksen 1989.

Lentoaseman toiminnan laajentuessa katsottiin tarpeelliseksi laajentaa myös vesitornia ja niinpä TVH antoi suunnittelutehtävän vuonna 1990 Oy Vesi-Hydro Ab:lle, jossa tunnistamattomaksi jäänyt suunnittelija on päivännyt laajennuksen pääpiirustukset 22.10.1990.

Laajennus valmistui 1992 ja samassa yhteydessä tutkalaitteet poistettiin vanhan osan katolta ja siirrettiin toisaalle. Nykyisin uudistettu tutka-antenni pyörii toimistotornin katolla.

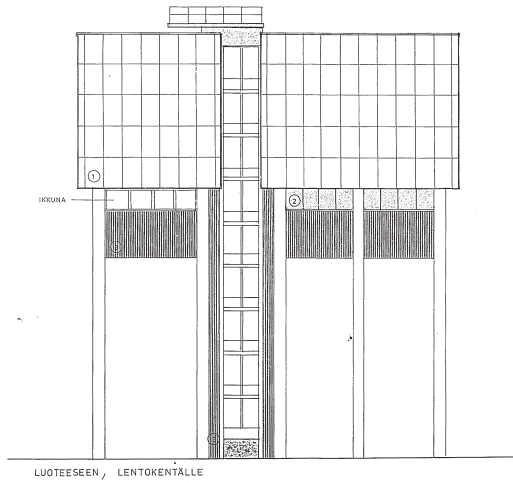
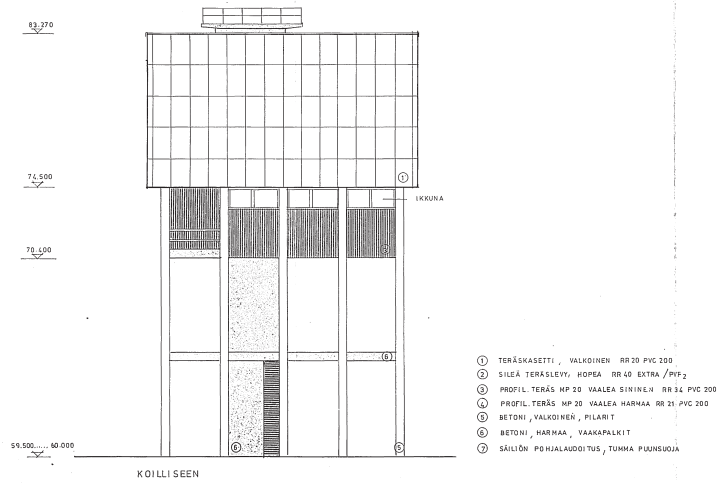
Laajennusosan vesisäiliö tehtiin myös vedenpitävästä teräsbetonista ja vanhasta säiliöstä poiketen se on yksiosainen. Laajennusosan säiliön alla on tila teknisille laitteille, mutta sinne ei rakennettu enää työ- ja toimistotiloja.



Kuva1. Tutkatorni 2014, laajennusosa vasemmalla.

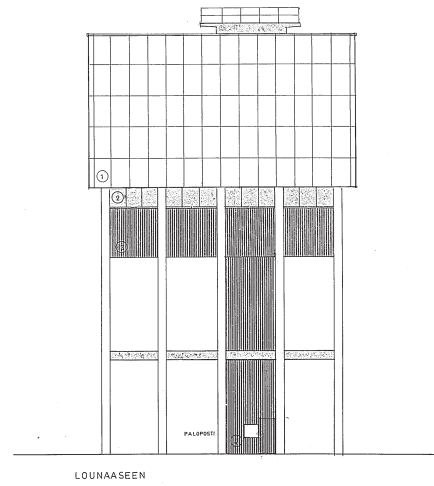
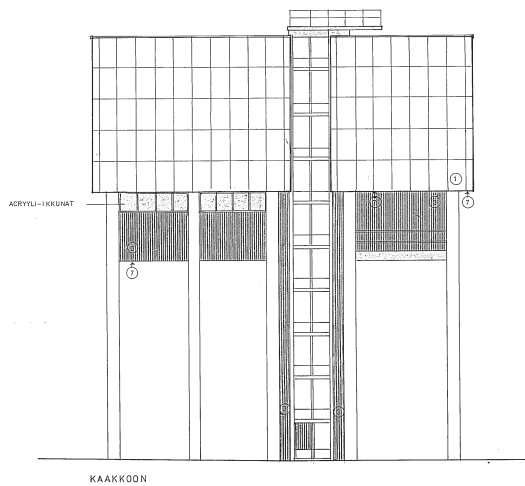


Rakennuksen laajennuksen pääpiirustukset vuodelta 1990



Ilmailu- ja lauscheri  
Päivä: 3.12.90  
Suunnittelija: J. Vartiainen  
Käsitellyt: J. Vartiainen  
Pääsuunnittelija: J. Vartiainen  
Suunnittelija: J. Vartiainen

VEROHUONEK. LENTOKENTÄALUE 4:12		PÄÄPIIRUSTUS	
LISÄRAKENNUS		JULKISIVUT	
ILMAILUHALLITUS HELSINKI-VANTAA LENTOASEMA VESISÄILIÖLÖJEN LAAJENNUS		JULKISIVUT KOILLISEEN, LUOTEESEEN	
1:100		1:100	
OY VESI-HYDRO AB SISÄTUNNUS 1. OMAK. 14. P. 04/90		ARK	13300 / 28
23.10.90		677021	
ILMAILUHALLITUS		HK TARK 90 145 004	

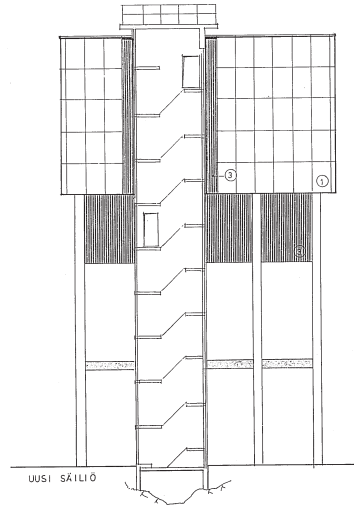
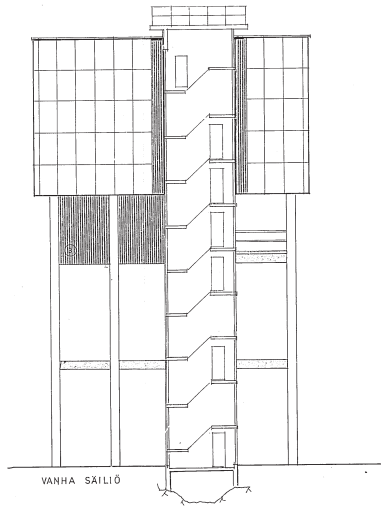


Ilmailu- ja lauscheri  
Päivä: 3.12.90  
Suunnittelija: J. Vartiainen  
Käsitellyt: J. Vartiainen  
Pääsuunnittelija: J. Vartiainen  
Suunnittelija: J. Vartiainen

VEROHUONEK. LENTOKENTÄALUE 4:12		PÄÄPIIRUSTUS	
LISÄRAKENNUS		JULKISIVUT	
ILMAILUHALLITUS HELSINKI-VANTAA LENTOASEMA VESISÄILIÖLÖJEN LAAJENNUS		KAARKOON, LOUNAASEEN	
1:100		1:100	
OY VESI-HYDRO AB SISÄTUNNUS 1. OMAK. 14. P. 04/90		ARK	13300 / 28
23.10.90		677022	
ILMAILUHALLITUS		HK TARK 90 145 005	



Rakennuksen laajennuksen pääpiirustukset vuodelta 1990



3.12.90  
15.11.90  
1585  
Jenniina Lehtinen

Pohja, Latti, Muuri		Korkeus	
VEROMIEHEN LENTOKENTTÄALUE 4.12		Pääpiirustus	
LISÄRAKENNUS		PÄÄPIIRUSTUS	
1:500		1:100	
ILMAILUHALLITUS HELSINKI-VANTAA LENTASEMA YESSÄILÖTILUJEN LAAJENNUS		JULKISIVUT PORRASHUONEESTA KATSOEN	
OY VESI-HYDRÖ AB Sivertintie 1, 00410 HELSINKI, FINLAND		ARK	13 300 / 30
25.10.90 Jenniina Lehtinen		677023	
ILMAILUHALLITUS		HK TARK 90 145 006	

## Rakennuksen nykytila

Vesitorni tuli tarpeettomaksi 2000-luvun alussa, kun lentoaseman rakennukset liitettiin Vantaan kaupungin vesijohtoverkoston. Säiliöt tyhjennettiin ja rakennus jäi käyttämättömäksi.

Rakennus on kokonaisuutena säilynyt alkuperäisessä laajennetussa asussaan.

Merkittäviä peruskorjauksia ei ole tehty laajennuksen jälkeisen noin kymmenen vuoden käyttöhistorian aikana.

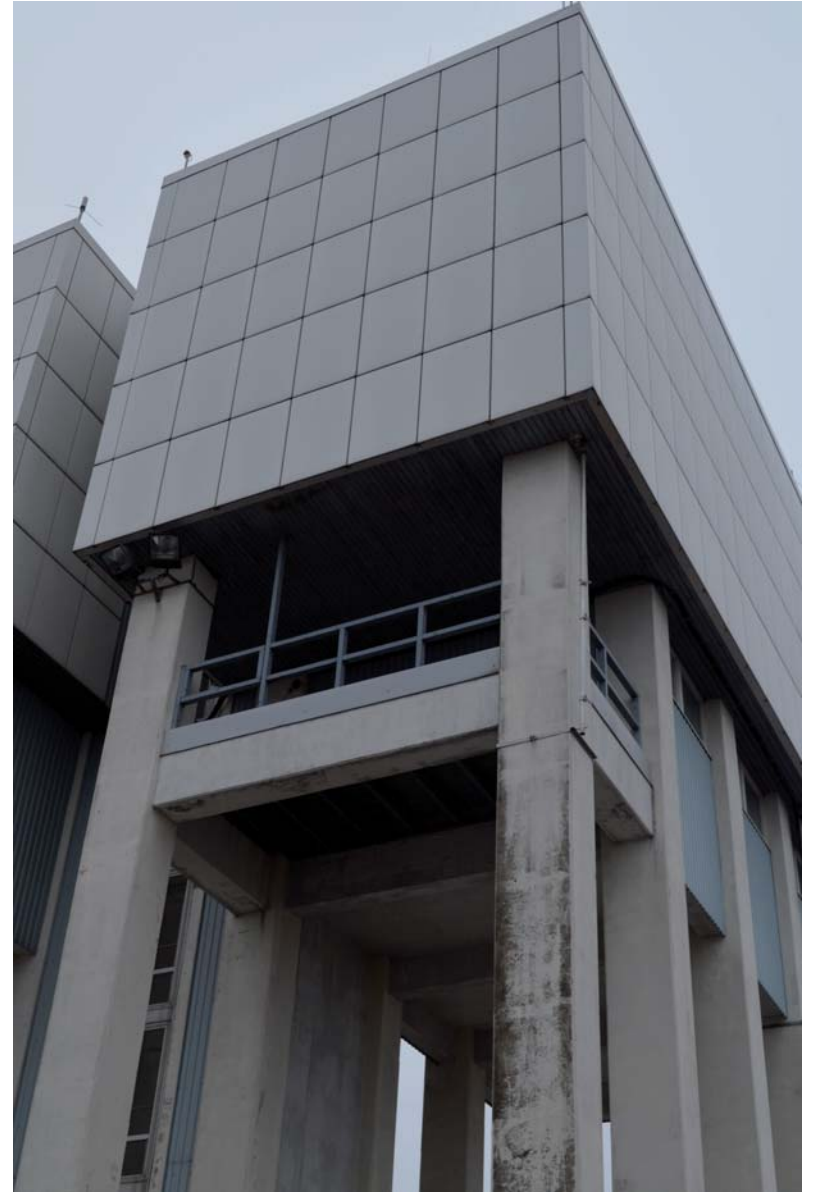
Rakennuksen tekninen kunto on kohtalainen. Rakenteissa on jonkin verran vähäisiä vaurioita, mutta huoltamattoman rakennuksen pintakäsittelyt ovat kärsineet kosteuden ja lämpötilojen vaihtelusta.

Rakennuksen korjaus ei kuitenkaan käytettävyyden ja toiminnallisuuden suhteen olisi taloudellisesti kannattavaa, vaikka sen säilyttämiseen olisikin edellytyksiä. Rakennus on käyttötarkoitukseltaan tarpeeton.

Suurin syy purkamistarpeelle on kuitenkin lentoaseman kehittämisedellytysten turvaaminen; rakennus sijaitsee suunniteltujen konepaikkojen kohdalla.



Kuva 2.



Kuva 3.



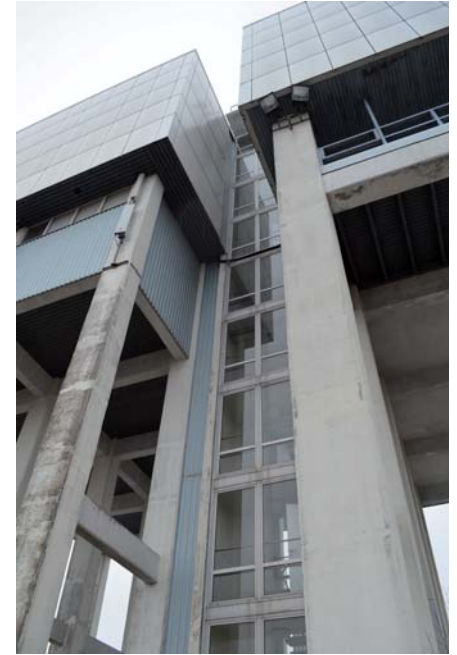
Kuva 4.



Kuva 5.



Kuva 6.



Kuva 7.



Kuva 8.



Kuva 9.



Kuva 10.



Kuva 11.



Kuva 12.



Kuva 13.



Kuva 14.



Kuva 15.



Kuva 16.



Kuva 17.



Kuva 18.



Kuva 19.



Kuva 20.



Kuva 21.



Kuva 22.



Kuva 23.



Kuva 24.



Kuva 25.



Kuva 26.



Kuva 27.



Kuva 28.



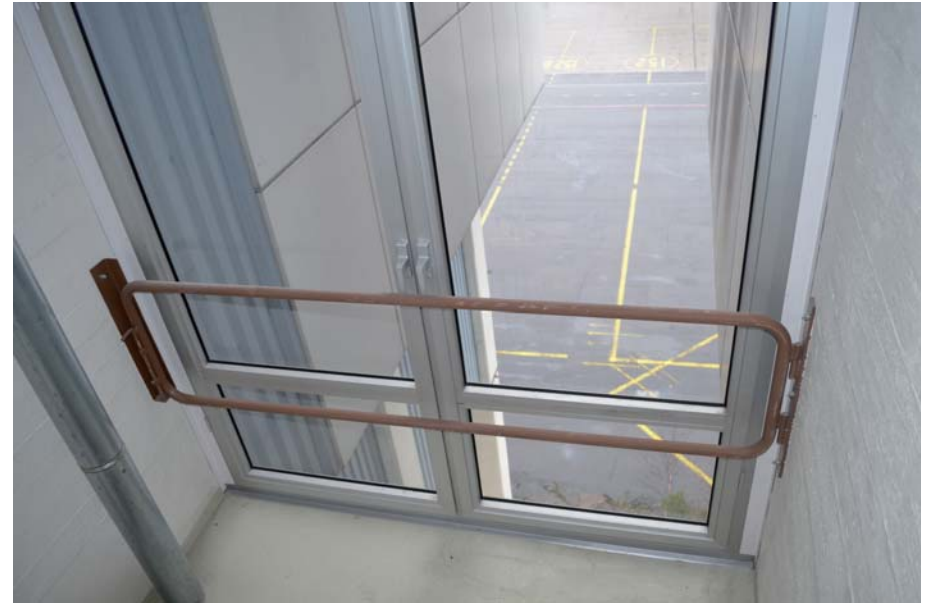
Kuva 29.



Kuva 30.

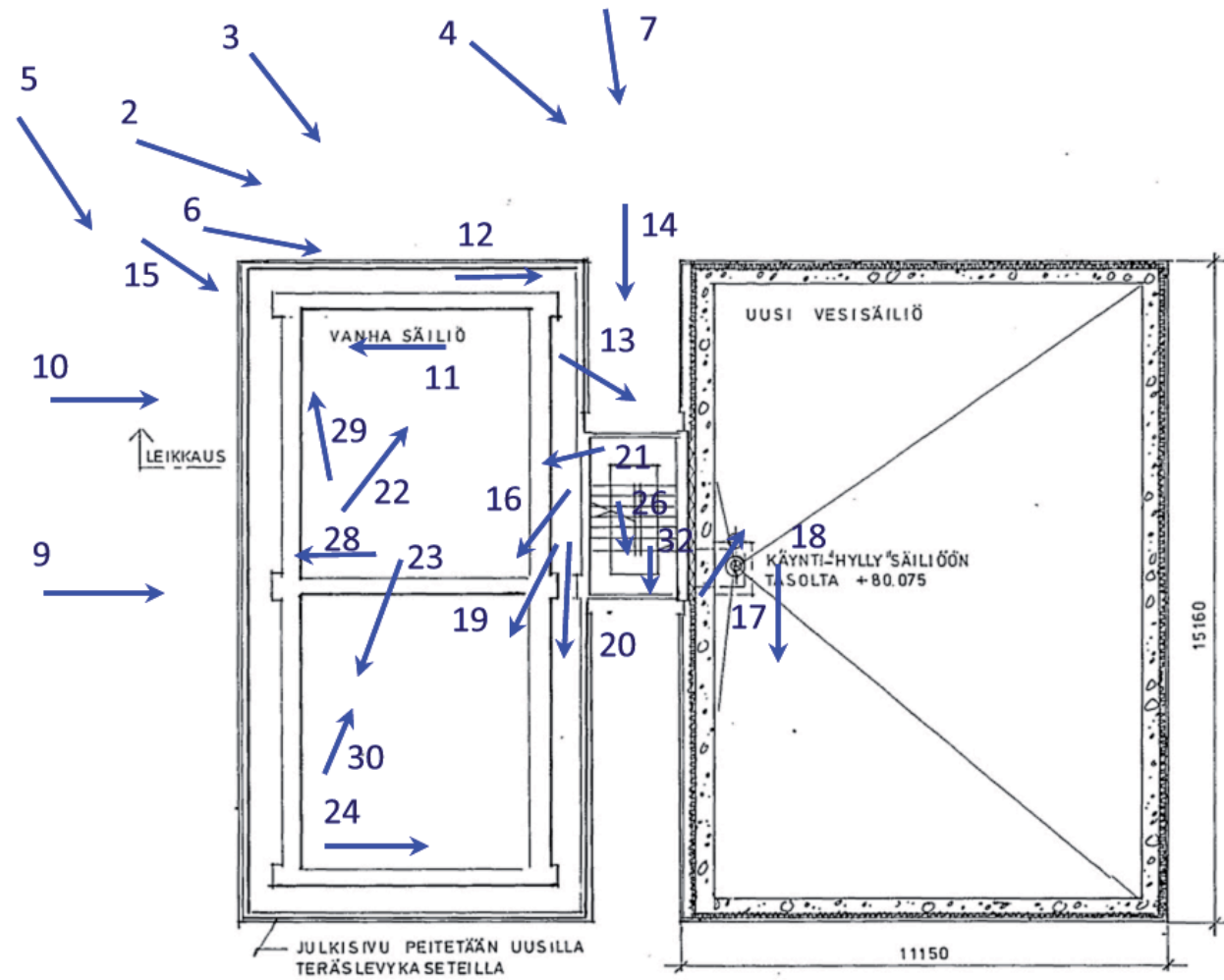


Kuva 31.



Kuva 32.

## Kuvauspaikat



Valokuvat otettu 7.4.2014, kamera Nikon D5100, linssi AF-S DX VR Zoom-Nikkor 18-55mm f/3.5-5.6G  
Tallennusformaatti JPEG, 4,3 Mt (3264 x 4928 / 4928 x 3264)

**Rakennuksen materiaalit**

## Ulkopuoli

Pilarit	Maalattu betoni	Valkoinen	A -92
Palkit	Maalattu betoni	Harmaa	A -92
Vesisäiliö	Muovipinnoitettu teräspeltikasetti	Valkoinen RR20	A -92
Tekniset tilat	Sileä muovipinnoitettu teräslevy	Hopea RR 40	A -92
	Muovipinnoitettu teräsprofiilipelti	Vaalean sininen RR34	A -92
Puuverhoukset	Hienosahattu lauta	Tumma puunsuoja	A -92
Vesikate	Bitumikate	Musta	A -92
Porrashuoneen ikkunat	Alumiiniprofiili	Anodisoitu luonnonväri	A -92

## Sisäpuoli

Vesisäiliöt	Käsittelemätön betoni		A -92
Portaat	Maalattu betoni	Valkoinen	A -92
Vanhan osan lattiat	Mosaiikkibetoni	Harmaa	A -57
Uuden osan lattiat	Maalattu betoni	Harmaa	A -92
Toimiston seinät	Maalattu betoni	Valkoinen	K -92
	Rapattu tiili, maalattu	Valkoinen	K -92
Katot	Maalattu betoni	Valkoinen	K -92
Ikkunat ja ovet	Puu, maalattu	Valkoinen	K -92
Työnjohtajan koppi	Lastulevy, maalattu	Valkoinen	K -92

Ei alkuperäisiä kiinto- eikä irtokalusteita.

Osa talotekniikasta alkuperäistä, osa vuodelta 1992.

A = alkuperäinen

K = korjattu

-xx = vuosiluku

## Historiallinen dokumentointi

Kohteen vuoden 1990 pääpiirustukset löytyvät Vantaan Rakennusvalvontaviraston arkistosta.

Alkuperäisistä vuoden 1957 piirustuksista rakennesuunnitelmat ovat Finavian arkistossa. Lisäksi arkistoituna ovat vuosien 1973 ja 1989 korjaustöiden sekä 1990 laajennuksen piirustukset.

Nämä piirustukset järjestetään, luetteloidaan ja arkistoidaan.

Vesitornin rakentamisesta ei löydy juuri lainkaan rakennusaikaisia dokumentteja.

Asiakirjoja on etsitty Finavian arkistosta, Vantaan kaupunginarkistosta, TVL:n arkistosta ja kansallisarkistosta.

Tietojen vähyys voi johtua Finavian edeltäjän, Ilmailulaitoksen itsenäisestä toiminnasta ja rakennuksen teknisestä luonteesta.

Kohteen käyttö- ja huoltohistoriasta ei ole myöskään tietoja eikä sen toimintaan liittyviä valokuvia ole olemassa ainakaan julkisissa arkistoissa.

### Lähteet:

- 1) *Finnairin arkisto*
- 2) *Finnair Tekniikka*
- 3) *Finavia Oyj*
- 4) *Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan arkisto*
- 5) *Vantaa kaupunginarkisto*
- 6) *Betoni 1/2008*
- 7) *Äänivalli-lehdet*
- 8) *Building for Air Travel: Architecture and Design for Commercial Aviation*
- 9) *Ilmoille Vesille –julkaisu*
- 10) *Jouko Saarto, Finnair Huoltotoiminnan entinen johtaja, haastattelu 7.4.2014*

### Valokuvat

*Nykykuvat: Timo Vatanen*

*Historiakuvat: Finnairin arkisto*

*Muut kuvälähteet merkitty kuvateksteihin*