# KOLMONEN

OP Pohjois-Savo

FINAVIA
for smooth travelling

PROFILE
The Original

KUOPIOLAINEN
BIOLÄÄKETIETEEN
EDELLÄKÄVIJÄ
VUODESTA 1993

SIILINJÄRVI
Kultaa elämäsi

KOLMONEN

Nro 18

Joulukuu 2019

Karjalan lennoston Kilta ry
Puheenjohtaja:
Evl. evp
Veli-Antti Huotarinen,
p. 040 0172127
*va.huotarinen@gmail.com*

Sihteeri:

Liisa Korjamo,
Paasisalontie 2 B 3
70100 Vuorela
p. 050 378 8338
*liisa.korjamo@gmail.com*

Jäsenlehti KOLMONEN

Jukka Nykänen
Kauriinpolku 8,
70910 VUORELA
p. 044 3431150
*jukkan.email@gmail.com*

Paino: Kuopion
Liikekirjapaino

Etukannen kuva: *Tunnelmallinen Hornet-käynnistys aamuruskoisessa pikkupakkasessa. Kuva: Henrik Elo*

Takakansi: *Moottorin ahtimen tarkastus on työvaihe mihin ei kaikista ole. Mekaanikko Jaako Pitkäkoski tunkeutuneena Hornetin ahtaaseen ja pitkää imuaukkon.*

# Perinteistä voimaa

Tänä vuonna Karjalan lennoston killan teemana on ollut perinteiden esille nostaminen Karjalan lennoston yksiköissä. Olemme saaneetkin heiltä hyviä esityksiä. Hankkeet ovat olleet monipuolisia aina täytetystä ilveksestä valokuvasuurennoksiin. Jatkamme vielä 7. Pääjohtokeskuksen kanssa historian selvittämistä, koska syytä on, käynnistyihän Ilmavoiman keskitettyyn johtamiseen tähtäävät toimet jo sotien aikaan Magnussonin ja Lorentzin toimesta ja yhdistetyillä ja aikautetuilla operaatioilla oli suuri merkitys ratkaisevien torjuntataistelujen aikana kesäkuussa1944.

Mielenkiinnolla odotamme Suojausyksikön uusia kasarmitiloja joiden ”perinnevarustamisessa” olemme mielellään mukana. Varusmiehille ostimme jälleen 500 heijastinta ja olemme palkinneet jokaisesta saapumiserästä hyvin menestyneen sotilaan.

Olemme olleet mukana myös Lennoston valatilaisuudessa kuin Puolustusvoimien kesäkiertueellakin. Olemme siis saaneet olla mukana juuri perinneyhdistykselle sopivissa hankkeissa ja tapahtumissa.

Tänä vuonna teemme jälleen oman Kolmonen-lehtemme. Perinnelaivueemme viettää 80. kerran perinnepäiväänsä. Hävittäjälentolaivue 31 on lehdessämme esillä usealla artikkelilla.

On hyvä muistaa, että myös talvisota alkoi 80 vuotta sitten 30.11.1939. 105 sotapäivän aikana Ilmavoimat tuhosi 207 vastustajan konetta ilmataisteluissa, ja oli näin tärkeä osa torjuntavoittoa. Kunnia niille sotilaille jotka tekivät itsenäisyytemme säilymisen mahdolliseksi.

Toivotan kaikille hyvää ja rauhallista joulun aikaa ja onnellista uutta vuotta !

*Veli-Antti Huotarinen*
Puheenjohtaja,
Karjalan Lennoston Kilta r.y.

# 80 vuotta sitten Eurooppa kipinöi liekkeihin

*”Kyllä on saatanaa että Suomi on pieni maa.”*

*Talvisota vaurioitti pahoin Sortavalaa. Liekeissä olevat kohteet evakuoitiin Kuopioon ja ne toimivat edelleen. Vas. palaa Tavara-Aitta Oy:n (H.S.Pitkänen) ja oik. ortodoksinen kirkkohallinnon päärakennus piispanistuimineen.*

*Killan valtuuskunnan jäsen, professori emer. Ossi V. Lindqvist pohtii artikkelissaan talvisodan taustoja. Kirjoitus on julkaistu myös Sotaveteraanien joululehdessä 2019.*

Otsikon sanoin kirjoitti J.K. Paasikivi maaliskuussa 1938 kirjeessään opetushallituksen ylijohtaja Oskari Manterelle. Sitä seuraavat tapahtumat jälleen osoittivat että Paasikivi oli oikeassa!

TÄMÄN KERTOMUKSEN tarkoituksena on myös valaista sitä taustahistoriaa, että miksi minut vauvaikäisenä joulukuussa 1939 pantiin vesikelkkaan, keittiön mattoon käärittynä, ja sitä kelkkaa veti isoisäni, poispäin Suomen kaakkoiselta rajalta. Näin mentiin pakkasessa jalkakyytiä puolensataa kilometriä, talosta taloon ja lopulta päädyttiin sukulaistaloon, evakkoina.

Syttyi 105 päivää kestänyt talvisota kahdeksan vuosikymmentä sitten.

VUOSI 1938 oli sitä aikaa Euroopassa jolloin poliittiset ja monet muutkin mannerlaatat liikkuivat, mikä koettiin toki Suomessakin. Tunnetuin tuon alkuvuoden tapahtumista oli maaliskuussa 1938 tehty *Anschluss*, jolla Saksa liitti Itävallan itseensä, kansan hurratessa!

Mutta samalla tuo Itävallan liittäminen merkitsi alkua myös lähes kaikkien maailmansodan jälkeisinä vuosina syntyneiden monien pienvaltioiden joutumista suurempien saappaiden alle. Tuo suursotahan oli tuhonnut kolme eurooppalaista keisarikuntaa eli Saksan, Venäjän ja Itävalta-Unkarin. Ja Suomi oli yksi niistä uusista ja pienistä! Suomi oli toki antanut itsenäisyysjulistuksen joulukuussa 1917, mutta se ei yksin riitä, vaan itsenäisyys täytyy myös hallita ja pitää itsellään.

Taustalla oli myös kansallissosialismin nousu ja Hitlerin valtaantulo Saksassa 1933. Saksa jatkoi jo 1920-luvulla aloittamaansa varustautumisohjelmaa, vastoin rauhansopimusta, ja osin salaa Neuvostoliiton kanssa ja Neuvostoliitossa, ja sitä

jatkettiin erityisesti ilmavoimien ja panssariaseen kehittämiseksi. Saksa samalla katsoi tarvitsevansa lisää alueita ja resursseja turvatakseen raaka-aineiden saantia ja teollista pohjaansa. Saksalle siis kelpasi hyvin nielaista Itävalta ja vähän myöhemmin myös Tsekkoslovakia, joka oli vauras ja teollistunut maa. Tässä vaiheessa Saksan katse oli suuntautunut jo myös itään. Euroopan maiden kesken haettiin uusia liittolaisuuksia ja Stalin itse oli aktiivinen siinä prosessissa. Ensin v. 1939 se teki yrityksen Englannin ja Ranskan kanssa tarkoituksena padota Saksaa, mutta se epäonnistui, osin lännenkin hidasteluun ja vastenmielisyyteen bolshevikkeja kohtaan Mutta pian Stalin ja Hitler kuitenkin löysivät ainakin hetkellisen liittolaisuuden edut, sillä Saksa tarvitsi idän raaka-aineita ja Neuvostoliitto teollisia tuotteita.

TOISEN MAAILMANSODAN *de facto* alkuna on pidetty ns. Molotovin-Ribbentropin sopimusta, joka suuressa kiireessä solmittiin Moskovassa 23. elokuuta 1939, osin myös ”sodan välttämiseksi Englannin kanssa.” Suomi ei ole siinä tekstissä erityisesti painotettu, sillä suunnitellut rajajärjestelyt koskivat lähinnä Baltian maita. Mutta käytännössä Suomi ja Baltian maat liitettiin Neuvostoliiton valtapiiriin, vaikka Suomeen tuo tieto tuli enemmänkin huhupuheina ja eräiden muiden maiden mm.

*J.K. Paasikivi ja Väinö Tanner lähdössä Moskovaan viimeisiin rauhanneuvotteluun ennen sodan puhkeamista.*

*Lentolaivue 24 toimi hajautettuna useista tukikohdista lähinnä Karjalan kannaksella. Taustalla Fokker D XXI -hävittäjä.*

Yhdysvaltojen kautta. Suomi tavallaan oli luiskahtanut siihen sopimukseen mukaan. Saksalla toki oli kaupallisia intressejä myös Suomen suhteen, mutta niiden ei annettu häiritä, ainakaan ennen vuotta 1940. Mutta lännessäkin syytettiin Stalinia ”petoksesta” ja Neuvostoliitto alettiin nähdä Saksan liittolaisena.

KUN SITTEN SAKSA hyökkäsi Puolaan 1.9.1939, niin Englanti ja Ranska julistivat Saksalle välittömästi sodan Puolalle annettujen turvatakuiden velvoittamana. Se oli siis sodan alku ”kentällä”! Puolan uusia jakohan siitä tuli Saksan ja Neuvostoliiton kesken uusine rajasiirtoineen. Ja koko Puolan valtio lakkasi siten olemasta.

Suomi kutsui kenttäarmeijansa välittömästi ylimääräisiin harjoituksiin (YH), tosin ”harjoitusten” nimellä ettei ärsytettäisi ketään. Jäätiin odottamaan mitä tuleman pitää.

Ja tulihan kutsu Suomen hallitukselle, lokakuussa 1939 neuvottelemaan ”konkreettisista poliittisista kysymyksistä”. Neuvostoliitto ehdotti Suomelle alueluovutuksia, läntisen Euroopan uhan edessä ja Leningradin alueen suojaamiseksi. Pääosin se koski Suomenlahden saaria ja Hankoniemeä, mutta vaatimukset ja tarjoukset myös vaihtuivat. Stalin itse johti näitä neuvotteluja, mikä antoi niille oman tärkeytensä, varsinkin kun Baltian maiden kanssa ei varsinaisesti neuvoteltu vaan pantiin vain ukaasi pöydälle.

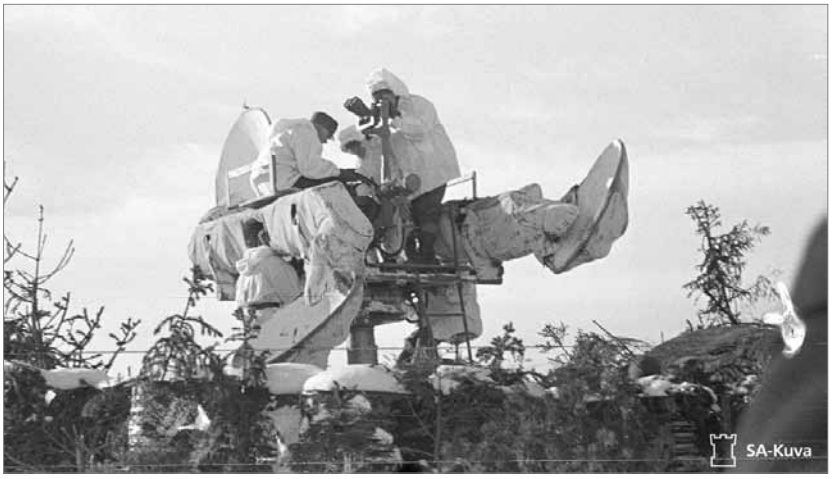
SUOMEN HALLITUS oli taipumaton niissä neuvotteluissa, vaikka Mannerheim puolusti joustavuutta. Kokeneena strategikkona hän tavallaan ymmärsi venäläisten kantoja sillä Suomen raja oli jäänyt vain runsaan 30 km päähän suurkaupungista. Toki jo tsaarin aikana sitä oli yritetty siirtää kauemmaksi, mutta onnistumatta. Stalinin yleisohje suomalaisille olikin, että ”maantieteelle emme me mahda mitään, ja sille ette mahda tekään”!

Hallitus pysyi kannassaan, ja taustalla oli ainakin joidenkin ministerien ajatus siitä, ettei tästä mitään sotaa tule. Kunnes se sota sitten tuli, marraskuun viimeisenä päivänä, Helsinkiin ja moniin muihinkin kohteisiin suunnatuilla ilmapommituksilla ja tykistötulella Kannaksella.

Jälkiviisaat saavat sitten turhaankin miettiä mitä olisi tapahtunut jos Suomi sittenkin olisi edes hivenen taipunut ja jopa päässyt sopimukseen Neuvostoliiton kanssa. Olisiko sota vältetty? Suomi olisi ollut joka tapauksessa puun ja paksun kuoren välissä, sillä pian Saksa otti haltuunsa Tanskan ja Norjan, ja se myös sulki Tanskansalmet, joten Suomen vaihtoehdot ja liikkumavarat jäivät vähiin. Ja idässä oli Neuvostoliitto, joka oli jo tunkeutumassa Baltiaan. Eikä kovin suurta liikkumavaraa olut edes Ruotsillakaan siinä tilanteessa.

TALVISOTAA KÄYTIIN pääosin Karjalan kannaksella, ja vihollinen pääsi Viipurin eteen, mutta voittojakin tuli etenkin itärajan erämaataisteluissa. Mutta monella tapaa täpärällä Suomen ja suomalaisten jaksaminen oli, ja se sota loppui sitten maaliskuun 13. päivänä 1940, raskaaseen rauhaan ja alueluovutuksiin.

Ja minä edelleen kolme kuukautta van-




*Kuulosuunnin asemassaan Helsingin lähistöllä Westendissä.*

*SB-2-pommikone on alasammuttuna onnistunut tekemään pakkolaskun tasaiseen maastoon.*

hempana nuoren miehen alkuna saatoin perheen kanssa palata vielä ehjään kotiin, rajan omalle puolelle. Ainakin taas kesään 1944 saakka.

SUOMEN TALVISODAN taistelu Goljatia vastan tietenkin herätti koko maailman huomion ja sympatian. Kuitenkin esimerkiksi Ruotsi aluksi epäröi apunsa suhteen pelätessään sen joutuvan venäläisten haltuun jos Suomi ei kestäkään. Mutta Ruotsin kanta muuttui varsinkin joulukuun taistelumenestysten myötä, ja apua alkoi virrata mm. Pohjanlahden jääteitä pitkin ja myös vapaaehtoisjoukkoja siellä koottiin Suomen rintamalle. Se apu ei pääosin ollut ”virallista”, vaan se kanavoitiin ”yksityisenä”, mutta silti sen laskettu arvo vastasi Suomen valtion yhden vuoden budjettia! Yhdysvallat oli virallisesti pidättyväinen, mutta Amerikan kansalaisten taholta tuli paljon myötätuntoa ja apuakin, mm. entinen presidentti Herbert Hoover toimi siinä tarmokkaasti.

Aseapua Suomi sai tai sille luvattiin monistakin maista, mutta sen merkitys rintamilla jäi vähäiseksi, sillä sota loppui jo maaliskuussa. Joka tapauksessa Neuvostoliitto hävisi tuon PR-sodan, mutta se oli meille laiha lohtu!

Mutta Suomi sai monenlaista aseapua myös sään ja luonnonolojen muodossa. Onkin arvioitu, että Neuvostoliiton päätös hyökkäyksestä Suomeen tehtiin hyvin kiireessä ja ehkä osin valmistelematta, mitä osoittaa joidenkin divisioonien pelkkä kesävarustuskin. Perinteisesti Euroopassa on sotaa käyty vain kesäaikaan ja armeijat jalkautettu talveksi, mutta talvisota oli ensimmäinen kunnon talvella käyty sota, ja lunta ja pakkastakin silloin riitti. Vielä sitten jatkosodassakin kaikki merkittävät taistelut käytiin kesäaikaan.

TALVINEN SODANKÄYNTI oli siten varsin outoa suurtenkin maiden armeijoille, mutta sitä ”oudompaa” se oli vielä Suomen erämaissa. Suomalaisilla oli vielä hiihtotaito yleistä, myös sen ajan kaupungeissa, ja maaseudun väestöä oli Suomessa yli kaksi kolmasosaa vielä 1930-luvun lopullakin. Todella kaupungistuneita alueita oli pääosin vain Helsinki. Suomalaiset olivat tottuneet liikkumaan ja elämään luonnossa, ja tukkikämppien elämä oli yksinkertaista. Monet rintamasotilaat arvostivat sitäkin että saivat lämpimän aterian joka päivä, mikä ei ollut aivan yleistä kotioloissakaan. Toki Suomen miesten joukossa oli vielä aliravittujakin, mikä oli peruja osin jopa menneiden ”kapinavuosien” jäljiltä, joten kovaa karsintaa oli jouduttu tekemään

asevelvollistenkin kelpoisuudessa.

VUODEN 1918 SODAN aikana ei Suomen teitä aurattu talvella, joten sitä sotaa käytiin pääosin rautatiekuljetusten varassa. Vielä 1930-luvun lopullakin vain vajaa kolmannes pääteistä oli talvella aurattu, mutta pienemmät tiet varsinkin itärajalla olivat kelpoisia vain suksille ja hevosreelle. Siis varsin hankalaa aluetta motoroiduille sotilasyksiköille, mitkä tuhottujen autojen jonot nähtiin sitten myös Raatteen tien varressa taistelujen päätyttyä tammikuussa 1940. Toki tankit olivat vähemmän riippuvaisia teistä, mutta huoltokuljetuksia nekin tarvitsivat. Joka tapauksessa Suomi puolusti tuolloin koko Suomea, muuhun ei ollutkaan varaa!

Rauha siis tuli maaliskuussa 1940, ja jäätiin odottamaan mitä tuleman pitää, sillä sota oli edelleen valloillaan Euroopassa. Se oli tavallaan odotuksen ja pelonkin aikaa, ja välirauhaksi tuota jaksoa kesään 1941 asti onkin tapana kutsua. Mutta jotain pientä itseluottamusta suomalaisille silti jäi talvisodasta, sillä sittenkin oli koettu myös voittoja ja menestystä

SUOMI OLI NIISTÄ uusista Euroopan maista ainoa joka selvisi kohtuudella hengissä läpi toisen maailmansodan, sittenkin verrattain vähin siviilitappioin, sen demokraattinen systeemi edelleen toimivana, itsenäisenä ja ilman valloittajien saappaiden kurajälkiä! Vaikka toki henkisesti sen sodan laskuja maksamme edelleen. Maantieteelle emme mahda mitään, mutta mitään emme mahda omalle historiallekaan!

Mutta historia myös opettaa, että ”saatanan” pienenä maana meidän on tunnettava muu maailma ja tiedettävä mitä siellä tapahtuu, jotta voimme toimia ketterästi uusissakin ja arvaamattomissa tilanteissa. Ja entistä arvaamattomammaksi tämä maailma on muuttumassa. Ensisijainen vastuu omasta maastamme on aina meillä suomalaisilla.

Teksti: *Ossi V. Lindqvist*
Kuvat: *SA-Kuva*

Talvisotaa edeltäville tapahtumille antaa valaistusta tuore tutkimus:
Pekka Visuri & Eino Murtorinne: Hitlerin ja Stalinin kaupankäynti Suomesta 1939-1940. Docendo 2019.

*Venäläisen tiedustelukoneen määränpäänä suomalainen kuusimetsä.*

*Sota on pättynyt. Evakkokuljetus ruokailutauolla Kiviniemen Ilmeellä.*

*Laivueen Hornet starttaa Rissalan tukikohdasta kohti pohjoista.*

# Hävittäjälentolaivue 31 valmiina tuleviin koitoksiin

Hävittäjälentolaivue 31 jatkaa huippukunnossa kohti tulevia koitoksia. Operatiivinen valmius on korkea, lentokoulutus etenee laadusta tinkimättä ja taktiikkaa kehitetään määrätietoisesti.

Tärkein voimavaramme on ammattitaitoinen ja sitoutunut henkilöstö. Omaaloitteisuus, kehityshakuisuus ja tehtävien tinkimätön toteuttaminen ovat laivueessa palvelevalle väelle tunnusomaisia piirteitä. Työyhteisönä laivue on yhä ainutlaatuisen hieno. Vahva yhteishenki näkyy ja tuntuu päivittäisessä toiminnassa. Se kannattelee silloinkin, kun kiire painaa tosissaan päälle, ja saa jaksamaan työssä yhteistä päämäärää kohti.

Kuluva vuosi on ollut totuttuun tapaan toimintaa täynnä. Omien laivueharjoitusten lisäksi kalenteria rytmittävät kansalliset ja kansainväliset harjoitukset. Esimerkiksi touko-kesäkuussa osallistuimme ACE-lentotoimintaharjoitukseen samanaikaisesti kolmen muun harjoitustapahtuman kanssa. Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisosien ilmatilassa toimeenpantavaan harjoitukseen osallistui yli tuhat henkilöä ja yli sata ilmaalusta yhdeksästä eri maasta, tukeutuen Bodøn, Luulajan ja Rovaniemen tukikohtiin.

Harjoituksessa saatiin hyvää oppia laajamittaisten ilmaoperaatioiden suunnittelusta ja toimenpanosta kansainvälisessä toimintaympäristössä. - Kansainvälistä kokemusta ja osaamista laivueeseemme tuo myös reissulta rapakon takaa palannut kapteeni

*Hävittäjälentolaivue 31:n komentaja evl.Inka Niskanen aloitti tehtävässään 1.1.2019.*

**Juha Järvinen**, joka omassa artikkelissaan kertoo vaihto-opettajakomennuksestaan Yhdysvalloissa.

Valtaosa työstä tapahtuu kuitenkin ihan tavallisina lentopäivinä ja viikkoina harjoitusten ulkopuolella. Silloin painetaan lentokoulutusta eteenpäin tehokkaasti mutta laadukkaasti. Samanaikaisesti valmistel-

laan tulevia harjoituksia, kehitetään taktista ohjeistusta ja esimerkiksi päivitetään simulaattoreita. Valmiustehtävät menevät aina kaiken muun edelle.

Tämä laivueen peruskuorma on aika lailla tapissa. Sen hoitaminen edellyttää jokaisen työpanosta tehtävätuesta simulaattoritekniikkaan ja komentotoimistoon, nuorimmasta ohjaajasta ilmataisteluopettajaan ja lentopalveluksen johtajaan. Joukkueen jokaista jäsentä tarvitaan ja jokaisen työpanos on arvokas.

Nuorison mietteitä työskentelystä laivueessa voi lukea kahden nuorimman ikäluokan kirjoittamasta artikkelista.

## RUSKA-harjoituksessa punnittiin suorityskykyä

Eräs kuluvan vuoden huippuhetkistä oli lokakuun RUSKA-harjoitus sinisellä osapuolella, osana ilmavoimien, lennoston ja tukikohdan taistelua. Laivueen suorituskyky - reservi mukaan lukien - mitattiin kansallisen puolustuksen tehtävissä, sovelletussa sotaharjoituksessa, haastavassa toimintaympäristössä ja nykyaikaista uhkaa vastaan - ja todettiin erinomaiseksi.

Laivueen henkilöstöstä jokainen hoiti oman tonttinsa viimeisen päälle. RUSKA-harjoituksen kokemuksista reserviläisen näkökulmasta kertoo kapteeni **Jarkko Annila** omassa kirjoituksessaan.

Tänä vuonna Hävittäjälentolaivue 31:n perinnepäivää vietetään 80. kertaa. Vaalimme edelleen Lentolaivue 24:n ja suomalaisen hävittäjätaktiikan perinteitä. Lentokalusto, asejärjestelmät ja taistelutekniikat ovat muuttuneet, mutta edelleen lähdetään hajautetusta ryhmityksestä keskitettyyn torjuntaan.

Toimintaympäristömme on kiihtyvässä muutoksessa. Hävittäjälentolaivue 31:ssä me nojaamme perinteisiin, mutta katseet on suunnattu tuleviin koitoksiin. Varmaa on, että jatkossakin kaikki kivet käännetään, jotta laivueen suorituskyky pysyy.

*Inka Niskanen,*
Everstiluutnantti
Hävittäjälentolaivue 31:n komentaja

*80-vuotisjuhlavuoden kunniaksi laivue sai killan avustuksella uuden, upean ilveksen laivuerakennuksen sisäänkäyntiä vartioimaan.*

*Ruotsin Gripenit osallistuivat RUSKA-harjoitukseen myös sinisellä osapuolella.*

# Hävittäjäkomentaja Eka Magnusson

Harri Mustonen:
Hävittäjäkomentaja Eka Magnusson.
Koala-kustannus. 396 sivua.

**Harri Mustonen** on kirjoittanut ansiokkaan henkilöhistorian sotien aikaisesta Hävittäjälentolaivue 24:n ja Lentorykmentti 3:n komentajasta, kenraalimajuri **Gustaf "Eka" Magnussonista.** Jo oli aikakin, voidaan todeta.

Eka Magnusson oli niin merkittävä henkilö suomalaisen hävittäjäilmailun kehittämisessä, että hän on kirjansa ansainnut.

Mustonen on selvittänyt laajasti Magnussonin koko elämää aina lapsuudesta vanhuuteen. Painopiste on tietenkin ollut Ekan toiminnassa Ilmavoimien palveluksessa. Siinä päällimmäisenä ovat suomalaisen hävittäjäilmailun kehittäminen "Utin hengessä".

Mielenkiintoista oli lukea silloisen voimavarojen vähäisyyden vaikutuksista koko ilmapuolustuksen järjestelyihin. Se aiheutettiin ihan tarpeettomastikin ristiriitoja puolustusvoimien sisälle. Sama tietenkin näkyi myös Ilmavoimissa, jossa vielä kaiken lisäksi oli oma taistelunsa hävittäjäilmavoiman ja pommitusilmavoiman kannattajien välillä.

Onneksi ennen talvisotaa ehdittiin ilmapuolustuksessakin tehdä ainakin minimitoimet hävittäjätorjunnan järjestelyissä. Tässä työssä Eka Magnussonin osuus yhdessä **Richard Lorentzin** kanssa oli ratkaisevan tärkeä.

Ei tämän taistelijaparin toimintakaan ilman kahnauksia mennyt, mutta mikäpä kehitystoiminta ilman niitä etenisi. Ne kuuluvat ihan asiaan. Onneksi Magnussonilla oli kokemusta myös hävittäjätoiminnasta ulkomailla. Tutustumismatkat Ranskan ja Saksan ilmavoimiin antoivat omille ajatuksille riittävästi tukea vastakkaisia ajatuksia vastaan.

Mustosen kirja antaa hienon ja monipuolisen henkilökuvan Eka Magnussonista, miehestä, jonka henkiset ominaisuudet olivat erityislaatuiset. Eka oli elämänsä loppuun asti totuuden ja ihmisyyden etsijä.

Eka oli poikkeuksellinen henkilö 1930-luvun Ilmavoimissa. Hänellä oli kyky ajatella ja toteuttaa suunnitelmansa hävittäjätorjunnan kehittämiseksi yhdeksi aikansa parhaimmista. Vähäisestä ja osin alivoimaisesta kalustosta oli otettava sen parhaimmat ominaisuudet käyttöön. Tämä kaikki oli opetettava niin ohjaajille kuin mekaanikoillekin, ilmavalvontaakaan unohtamatta. Eka oivalsi jo nuorena, että hävittäjätorjunta ei ole pelkkää lentämistä. Se tarvitsee onnistuakseen hyvät valvonta- ja johtamisjärjestelmät. Tämän kehittämisessä Eka Magnusson ja Richard Lorentz apuvoimineen tekivät kansallisen urotyön. Torjuntavoitto saavutettiin.

Kirja on reilut 350-sivuinen ja siten melkoinen järkäle yhdestä ihmisestä. Paljon on asiaa Mustonen saanutkin siten mahtumaan teokseensa. Nyt on kirjassa mukana myös hyvä yhteenveto Hävittäjälentolaivue 24:n ja Lentorykmentti 3:n toiminnasta. Kirja antaa siten hyvän yleiskuvan sodan ajan hävittäjätoiminnasta kaikkine siihen liittyvine osa-alueineen.

*Heikki Lahtela,*
Perinnelaivue 31:n komentaja, evp

*Hävittäjälentolaivue 31:n nuoriso äänessä:*

# Miten Utin henki näkyy laivueen arjessa?

*Väinö Virkkunen, Utin hengen kivijalka.*

Utin henki on asenne. Se syntyi 1930-luvulla suomalaisen hävittäjätaktiikan kehityksen ytimessä **Väinö** ”Setä” **Virkkusen, Richard Lorentzin** ja **Gustaf** ”Eka” **Magnussonin** toimesta. Utin henki kiteytyy kolmeen pääperiaatteeseen, jotka ovat yhteisen työn ja yhteisten vaikeuksien synnyttämä yhteenkuuluvuuden tunne, ehdoton kuri ja tarkkuus kaikissa tehtävissä sekä oma-aloitteisuus ja kaikkensa ponnistaminen annettuun tavoitteeseen pyrittäessä.

Vuosikymmenten kulumisesta ja paikan vaihtumisesta huolimatta nämä periaatteet elävät Hävittäjälentolaivue 31:n sekä Lentotekniikkalaivueen toiminnassa. Utin henki oli sota-aikoina tuottamassa hävittäjä-ässiä Hävittäjälentolaivue 31:n perinnelaivueessa Lentolaivue 24:ssä. Saman hengen avulla meidän sukupolvemme täytyy olla valmiina antamaan yhtä suuri panos tosipaikan edessä.

Hävittäjälentolaivue 31 näyttäytyy nuorelle lentäjälle työpaikkana ja työyhteisönä, johon on kunnia kuulua. Tämä oli tullut selväksi jo ennen laivueeseen siirtymistä, sillä laivueen hengestä oli saanut jo esimakua harjoitusten ja muiden koulutustapahtumien yhteydessä.

Punamustaa laivuetunnusta kantavat vanhemmat lentoupseerit olivat kertoneet laivueessa vallitsevasta ilmapiiristä, jossa yhteenkuuluvuus näyttelee suurta roolia. Asiat hoidetaan suurella huolellisuudella ja toisista pidetään huolta. Laivue on tiivis yhteisö, jonka jäsenet nauttivat kunnioitusta ja ystävyyttä keskenään.

## Nuorena ohjaajana laivueessa

Koulutustaival ennen Hornet -laivueeseen siirtymistä on ollut pitkä ja antoisa, mutta monen silmissä on alusta asti kiilunut paikka taistelulentäjänä Hornet -kalustolla. Laivueeseen siirtyminen tuntui hienolta ja ansaitulta virstanpylväältä. Nuoren lentäjän

oli helppo astua palvelukseen, koska työyhteisön jäsenet toimivat Utin hengen mukaisesti - ihmisiä ja heidän tekemäänsä työtä arvostettiin virkaiästä välittämättä. Luottamusta ei saa pettää. Kaikki työtehtävät on otettava tosissaan - kahvin keittämistä ja pannun pesemistä myöten. Lentotehtäviin täytyy valmistautua huolellisesti, ja pitää pystyä tunnustamaan itselleen ja muille mikäli työtaakka kasvaa kiireen takia liian suureksi.

Laivueessa lentäjältä vaaditaan omaaloitteisuutta. Yksilöä ei enää holhota samalla tavalla kuin aikaisemmin, vaan jokaiselta odotetaan kaikkensa ponnistamista annettuun tavoitteeseen pyrittäessä. Nuoren lentoupseerin yksi tärkeimmistä tehtävistä on oppia koulutusohjelmissa määriteltävät asiat ja kasvattaa parhaimpansa mukaisesti osaamistaan hävittäjälentäjänä.

Koulutuspaineen alla yksilölle jää suuri vastuu asioiden sisäistämisestä. Laivueessa vallitseva tukeva ilmapiiri on oppimista edistävä voimavara, joka on tukenut työntekijöitään jo 1930-luvulta alkaen.

Nuoren lentäjän työpäivä laivueessa pitää sisältään lentotehtäviin valmistautumista, niiden suorittamista ja läpikäymistä. Lentotehtävien lisäksi täytyy pitää huolta oman osuutensa hoitamisesta laivueen yleisissä asioissa - tukevia tehtäviä ei tule aliarvioida. Elämä laivueessa pitää sisällään paljon onnistumisen hetkiä, joille vastapainona löytyy ne opiksi otettavat epäonnistumiset, joilta ei kukaan voi välttyä.

Todellisuudessa ne ikävältä tuntuvat epäonnistuneet ratkaisut ilmassa tai maassa ovat otollisimpia hetkiä, joista oppia on mahdollista saada.

Opettajat antavat täyden ammattitaitonsa kouluttaakseen meistä parhaita mahdollisia lentäjiä rinnalleen, ja me pyrimme vastaamaan tähän tekemällä aina parhaamme. Yhteinen päämäärä, luottamus ja lojaalisuus ylläpitävät Utin henkeä nyt ja tulevaisuudessa.

*Hävittäjälentolaivue 31:n*
*kahden nuorimman ikäluokan ohjaajat*

*Hävittäjälentolaivueen komentaja Inka Niskanen luovutti juuri Utin henki -kiertopalkinnon laivueensa tehtävätukiryhmälle. Kuva oik.*

*Baana-harjoitus Lusissa syyskuussa 2019.*

*Hävittäjälentolaivue 31*

# Erillisosasto RUSKA 2019 -harjoituksessa

*Ruska -harjoituksessa operoitiin Hornet-kalustolla reserviläisvoimin ylläpidetyistä tukikohdista.*

RUSKA 2019 alkoi meidän reserviläisten kannalta normaalein perustamistoimenpitein. Perustamispaikalla varusteiden kuittaamisen ja sovittamisen jälkeen alkoi kokoontumispaikalle kerääntyä edellisistä kertausharjoituksista tuttuja kasvoja. Kuulumisten vaihdon jälkeen alkoi heti muodostua tuo tuttu ja turvallinen ”me”-henki. Tuli välittömästi sellainen olo, että näiden kavereiden kanssa meillä on taas edessämme loistava viikko, jossa kaikki ponnistelevat yhteistä tavoitetta kohti.

Ensimmäinen päivä sisälsi oppitunteja harjoituksen yleiskuvasta, turvallisuustoiminnasta ja muista harjoitukseen liittyvistä asioista. Saimme myös kertauspaketin Hornetin tehtävänvalmistelujärjestelmän käytöstä, minkä jälkeen kouluttajat julkaisivat erillisosastoon kuuluvien henkilöiden nimet.

Loppuilta kului yleishuollon merkeissä ja samalla valmistelimme tulevaa majapaikkaamme, FIAT-asuntoautoa, aamuksi lähtökuntoon. Matkaan pakattiin kaikkien henkilökohtaiset sotilaalliset varusteet, tehtävätukitoimintaan tarvittavat tietokoneet ja iso kasa sissipakkauksen tyyppisiä eväspusseja.

Asuntoauton toimivuus tällaiseen tehtävään on erittäin hyvä, koska sillä saavutetaan koko ryhmälle ja varusteille nopea liikkuvuus, eikä majoittumiseen tai muonitukseen liittyviä ongelmia ole.

Loppuillasta saimme käskyn olla seuraavana päivänä klo 12.00 valmiina Joensuussa ja kevyen herjan lentäessä koko ajan, olikin mukava käydä nukkumaan ensimmäistä yötä FIAT:ssamme.

## Toimintaa Joensuussa

Saavuimme Joensuun lentokentälle hyvissä ajoin ennen määräaikaa. Ilmoitimme osastomme saapuneeksi KarLston erillisosaston päällikölle ja aloimme valmistella toiminnan aloittamista. Tukikohta oli lähes valmis vastaanottamaan HN-koneita. Suoritimme oman osastomme tehtävänjaon siten, että kaksi ryhmämme jäsentä alkoi varmistaa asioita, joita HN-osasto tarvitsee tukeutuakseen tukikohdassa. Näihin kuuluivat mm. konepaikat, hälytysyhteydet, tankkausjärjestelyt, vartiointi, lääkintähuolto, majoitus ja ruokahuolto sekä yhteistoiminta paikallisen siviililennonjohdon kanssa.

Loput osastomme jäsenet alkoivat pystyttää toiminnan edellyttämiä tietokoneita. Hetken aherruksen jälkeen kaikki alkoi olla

valmista ja totesimme, että Joensuun tukikohta on valmis vastaanottamaan koneita.

Ihan kuin Strömsössä eivät kaikki asiat kuitenkaan menneet. Yksi mukanamme olleista tietokoneista oli rikki. Tämän vuoksi jouduimme käyttämään puhelinta ja peitteistöä, joiden avulla teimme ilmoituksen vastaanottovalmiudesta laivueen komentajalle. Saimme myös tilattua uuden tietokoneen rikkoutuneen tilalle. Hyvää oppia varajärjestelmien käytöstä heti harjoituksen alkumetreillä!

Joensuun tukikohta ei ollut taistelujen alkumetreillä kovin lähellä painopistealuetta, joten harmiksemme emme saaneet HN-parvia sinne tukeutumaan kovin usein. Hyvän kouluttajamme ansiosta meille riitti kuitenkin mielekästä tekemistä koko ajaksi. Suunnittelimme mm. toimintaa, jossa joudumme siirtymään väistöalueelle erilaisten uhkien seurauksena. Lisäksi kirjoitimme muistiota, johon kerättiin yksityiskohtaisia parannusehdotuksia toiminnan kehittämiseksi.

Silloin tällöin saimme ilmoituksen, että HN-parvi on tulossa laskuun. Koneiden rullattua tankkauspaikalle, otimme yhteyden niihin ja toteutimme ohjaajien pyynnöt parhaamme mukaan.

Koska kyseessä oli useinkin kuumatankkaus, niin rooliksemme jäi lähinnä toimittaa ohjaajille pientä purtavaa ja juotavaa. Meillä oli kyky jopa valmistaa ohjaajille lämmin ateria ohjaamoon tätä varten valmistetusta erikoispussista. Visiitit olivat kuitenkin niin lyhyitä, että ohjaajat olivat tyytyväisiä proteiinipatukkaan ja vesipulloon.

## Kelpasi näyttää kenraalille

Parin taistelupäivän jälkeen toiminnasta alkoi tulla rutiinia. HN-parvia palveltiin heidän tarpeidensa mukaan ja omat majoittumiset/ruokailut hoidettiin oman asuntoautomme resursseilla. Taisipa jokunen vapaavuorossa ollut reserviläinen saada luvan piipahtaa läheisellä huoltoasemallakin tekemässä paikallisia täydennyksiä.

Rikkoutuneen tietokoneen tilalle saatiin aikanaan toimiva kone. Tukikohdan eri osaset hioutuivat toimivaksi kokonaisuudeksi ja toimintaa oli mukava esitellä tukikohdassa vierailleelle Ilmavoimien komentajalle. Herra kenraali vaikutti näkemäänsä tyytyväiseltä!

*Nuori hävittäjäohjaaja saa isällisiä ohjeita erillisosaston reserviläiseltä.*

## Kohti Kajaania

Harjoituksen edetessä saimme käskyn siirtää toiminnan Kajaanin tukikohtaan. Tämä oli erittäin hyvä asia, koska näin saimme hyvää harjoitusta toiminnan purkamisesta ja siirtämisestä toiseen tukikohtaan. HävLlV31 erillisosaston siirtyminen on todella nopea toimenpide. Sammutetaan autossa olevat tietokoneet, irrotetaan auto viestiverkosta, kiinnitetään generaattori peräkoukkuun ja lähdetään ajamaan.

Yhdessä KarLston erillisosaston kanssa saimme kaiken rakennettua niin, että pystyimme ilmoittamaan vastaanottovalmiuden Kajaanissa reilusti ennen käskettyä määräaikaa. Oli juhlakahvien aika!

Toiminta Kajaanin tukikohdassa oli melko samankaltaista kuin Joensuussakin. Erona tosin oli, että HN-parvia pyörähti tukikohdassa huomattavasti useammin ja nyt saimme jopa yhden parven yöpymäänkin Kajaanissa. Ohjaajille oli katsottu majoitus- ja suihkumahdollisuus läheisestä lentokenttäalueella sijaitsevasta parakista ja heidän ruokailunsa järjestimme mukanamme olleilla eväspakkauksilla.

Tämän yöpymisen aikana saimme myös hyvää oppia siitä, mitä parvi tarvitsee seuraavan aamun tehtäväänsä valmistautuessaan. Ohjaajat oli viety majoitukseen jo aikaa sitten, kun tehtävätukiporukka vielä näppäili seuraavan aamun tehtävätietoja kohdalleen.

## Liikuttava startti

Harjoitus lähestyi loppuaan ja erään parven ollessa Kajaanissa kuumatankkauksella, arvioimme tämän olevan viimeinen parvi, jota saamme tässä harjoituksessa palvella. Parven saadessa ilmaan-käskyn ja lähdettyä rullaamaan, kokoonnuimme koko erillisosasto kiitotien vieressä olevan vallin päälle.

Kun hämärtyvän syysillan ja kauniin ruskan keskeltä starttasi neljä Hornetia jälkipoltolla ilmaan, tunsi varmasti jokainen osastomme jäsen jonkinlaista liikutusta ja ylpeyttä. Tällä porukalla on hieno jatkaa toiminnan kehittämistä taas seuraavassa harjoituksessa!

*Jarkko Annila,*
Kapteeni (evp)

**Uudenvuoden lahjaksi!**

Vielä ehdit hankkia mieluisan lahjakirjan pukin konttiin tai joulun välipäiviksi.

**Karjalan lennoston historia 1980 - 2018**

VARAA HETI, SAA VAIN MEILTÄ !

Kirjoja on pieni erä jäljellä. Kirjaa saa myös viikonloppuisin. Soita Heikki Lahtela 040 589 5701 tai meilaa: *karjalanlennostonkilta@gmail.com*

Kirjan hinta 30 euroa + postik.

*Kapteeni Juha Järvinen tyypillisessä vuoristomaisemassa.*

Hävittäjälentolaivue 31

# Miehemme maailmalla

Ilmavoimien ja Yhdysvaltojen merijalkaväen, USMC:n välinen lennonopettajavaihto toteutettiin välillä 1.8.2016 – 31.7.2019. Lennonopettajavaihto oli ensimmäinen laatuaan.

Amerikkalainen lennonopettaja **Matthew Daugherty** palveli Karjalan Lennostossa, Hävittäjälentolaivue 31:ssä keväästä 2016 kesään 2019. Itse palvelin puolestani MCAS Miramarissa, San Diegossa VMFAT-101:ssä, eli Yhdysvaltojen merijalkaväen koulutuslentolaivueessa. Opettajavaihdon tarkoituksena oli vahvistaa maiden välisiä suhteita sekä jakaa tietotaitoa asevoimien välillä.

Saapuessani MCAS Miramarin tukikohtaan olin hyvin skeptinen siitä miten suomalaiseen hävittäjäohjaajaan suhtauduttaisiin. Olin kuitenkin erittäin positiivisesti yllättynyt miten näin pienen maan ilmavoimien edustaja otettiin vastaan. Tunsin itseni tervetulleeksi heti ensimmäisestä päivästä alkaen. Oli myös hauska huomata, että hävittäjäohjaajat vaikuttivat olevan aivan samanlaisia velikultia myös toisella puolella maailmaa. Samanlaiset jutut ja tarinat olivat myös amerikkalaisilla kollegoilla.

TYÖNKUVAANI VMFAT-101:ssä kuului käytännössä samat asiat kuin Suomessa palvellessani. Lentopalveluksen suunnittelua, oppituntien pitoa, simulaattoriopetusta ja tietenkin lentämistä. Pääsääntöisesti Suomen Ilmavoimissa on lennetty aiemmin vain ilmasta ilmaan lentoja. Oli hyvin mielenkiintoista päästä lentämään

myös ilmasta maahan lentoja, mihin F/A-18 on varsinaisesti alun perin suunniteltukin. Ilmasta maahan toiminta on USMC:n vahvaa osaamisaluetta. Pääsin hyvään oppiin heti alusta alkaen.

SAIN MYÖS PIAN huomata kuinka hyvin huollettuja suomalaiset Hornetit ovat. Amerikkalaisen laivueemme koneet olivat jo elinkaarensa loppupuolella, joten ero viimeisen päälle puhtaisiin ja moderneihin suomalaisiin Horneteihin oli valtava. MLU2:n ansiosta suomalaiset F/A-18:t ovat varmasti maailman parhaat.

Istuessani ensimmäistä kertaa komennukseni jälkeen suomalaiseen koneeseen, tuli tunne kuin olisin istunut uuteen autoon. Hajut ja tahrat loistivat poissaolollaan. Tästä kuuluu iso kiitos tekniikan edustajillemme, jotka pitävät koneet luotettavina ja toimintavarmoina tilanteessa kuin tilanteessa.

Toinen merkittävä ero suomalaisen ja amerikkalaisen toimintakulttuurin välillä oli kanssakäyminen eri henkilöstöryhmien välillä. Esimerkiksi tekniikan ja ohjaajien välillä ei ole samanlaista yhteistä tiivistä yhteenkuuluvuuden tunnetta ja henkeä kuin suomalaisissa hävittäjälaivueissa. Lisäksi muun muassa vartiosto ja esikunta olivat aivan irrallisia kokonaisuuksia laivueista. Jokainen yksikkö tähtäsi vain omaan tavoitteeseensa, eikä kuten Suomessa, jossa kaikki puhaltavat yhteen hiileen yhteisen päämäärän saavuttamiseksi.

Pääsin komennukseni aikana ensimmäisenä suomalaisena lentäjänä tekemään laskun lentotukialukselle. Kokemuksena USS Abraham Lincolnilla käynti oli aivan uskomaton. Ensinnäkin keskellä valtamerta oleva liikkuva, vain 100 metriä pitkä kiitotie näyttää hämmästyttävän pieneltä. Toisekseen itse lasku on erittäin haastavaa tehdä täydellisesti kun kiitotie liikkuu koko ajan karkuun. Pahimmassa tapauksessa voi liian pienellä teholla lennettäessä vaikka törmä-

*Kapteeni Juha Järvistä (vas.) onnitellaan hänen ensimmäisen tukialuslaskun jälkeen.*

*Järvinen laskussa hetkeä ennen vaijeria.*

tä lentotukialuksen perään.

Pääsin tekemään myös kaksi kappaletta katapulttilähtöjä. Näissä noin 15000 kg painoinen kone ampaistaan matkaan 300km/h nopeudelle kolmessa sekunnissa ja noin 60 metrin matkalla. Kiihtyvyys on jotain sanoinkuvaamatonta, eikä kokenutkaan ohjaaja voi olla nauramatta. Aivan kuin paras vuoristorata, potenssiin kymmenen.

NYT KOLMEN VUODEN komennuksen jälkeen palasin Hävittäjälentolaivue 31:een 3. lentueen varapäälliköksi. Vaikka vaihtoni ulkomailla oli kerrassaan uskomaton kokemus, palasin koti-Suomeen enemmän kuin mielelläni. Ystävät, perhe ja suomalainen kulttuuri ovat sellaisia asioita mitä usein alkaa kaivata jo muutaman viikon mittaisilla lomamatkoilla. Puhumattakaan kolme vuotta kestävällä komennuksella.

On silti mielenkiintoista, miten pitää mennä melkein toiselle puolelle maailmaa, jotta näkee kuinka hyvin asiat meillä täällä Suomessa ovatkaan. Monet jokapäiväiset asiat mitkä jäävät meillä huomaamatta, kuten turvallisuus, huomataan vasta siinä kohtaa kun tulee ongelmia. En voisi olla tyytyväisempi palatessani kotiin, maailman parhaan Hävittäjälentolaivueen riveihin omien veljien ja siskojen pariin.

*Kapteeni Juha Järvinen koulukoneineen.*

*Juha Järvinen,*
Kapteeni
HävLlv 31

# Sotatorvet kutsuvat Hamina Tattooseen

Karjalan lennoston killan ja Pohjois-Savon maanpuolustusyhdistyksen (PSAVMPY) kesämatkailuperinne jatkuu. Ensi elokuussa suuntaamme kohti Haminaa ja Lappeenrantaa. Matka-ajankohta on 8. – 9. 8. 2020 (la-su).

Seuraamme lauantaina (klo 14.00) Hamina Tattoo-ohjelmistoa. Sen päätyttyä jatkamme illansuussa Lappeenrantaan, missä yövymme Skandic Patriassa.

Sunnuntaina matka jatkuu ja tutustumme Woikosken teolliseen historiaan ja automuseoon ja sieltä vielä Taidekeskus Salmelaan.

Kustannuksia tietenkin syntyy. Pääsyliput, ruokailut sekä majoitus n. 190 (2hh) tai n. 230 euroa 1 h huonemajoituksessa. Tarkemmat tiedot matkasta postitetaan jäsentiedotteessa vuoden 2020 alussa. Lipuja varattu 40 kpl ja majoitukset on myös varattu. Huomioi ajankohta jo omassa ajanhallintajärjestelmässä. Voit jo varata paikkasi s-postilla osoitteessa karjalanlennostonkilta@gmail.com

*Merijalkaväen kapteeni Matthew Daugherty ja hänen perheensä ihastuivat ikihyviksi Suomeen.*

# Kapteeni M. Daugherty tuli Coloradosta Karjalan lennostoon

Yhdysvaltain merijalkaväen kapteeni **Matthew Daugherty** tuli Coloradosta Karjalan lennostoon Hornet-lennonopettajaksi. Hän aloitti palveluksensa Hävittäjälentolaivue 31:ssä kesäkuussa 2016.

”Uusi laivueeni on loistava! Oli mielenkiintoista huomata, että tullessani tänne minulle outoon maahan ja kulttuurin tapaan hävittäjäohjaajia, jotka ovat ihan samanlaisia kaikkialla – ihan yhtä hurjapäisiä, räväköitä ja omistautuneita työlleen. Mielestäni he ja laivueen lentoteknillinen sekä tukihenkilöstö ovat erittäin ammattitaitoista ja motivoitunutta väkeä.” kapteeni Daugherty kertoo.

Kyseessä on Yhdysvaltain merijalkaväen kanssa toteutettava lennonopettajavaihto. Vaihtojärjestelyssä ilmavoimien Hornet-ohjaaja (kapteeni Juha Järvinen) siirtyi Yhdysvaltoihin ilmataistelunopettajan tehtäviin kolmen vuoden ajaksi ja vastavuoroisesti ilmavoimiin on sijoitettu Yhdysvaltojen merijalkaväen lennonopettaja. Tämä on ensimmäinen Hornet-kaluston käyttöön liittyvä lennonopettajavaihto ilmavoimissa.

## Lumoavaa luonnon maisemaa

Kapteeni Matthew Daugherty 32, vartuin pienessä 700 asukkaan kaupungissa Coloradon vuoristoseudulla. Nyt hän on naimisissa ja heillä on puolitoistavuotias poika.

Daugherty asettui perheineen Karjalan lennoston kotikulmille Kuopion seudulle ja viihtyi hyvin. Kuopio ympäristöineen teki perheeseen syvän vaikutuksen.

- Olemme nauttineet kauniista luonnosta täysin siemauksin ja tutustuneet patikkareitteihin ja metsiin, kapteeni hehkuttaa. Suomen luonto on pullollaan herkullista syötävää. Ei tarvitse lähteä kauas, kun voi löytää valtavasti marjoja ja sieniä.

Tämä on kaunis maa ja suomalaiset ovat vieraanvaraisia, huomaavaisia ja reiluja – vaikka alkuun he voivat ollakin hieman varautuneita.

## Lentäminen unelma-ammatti

Hävittäjäohjaajan työ on kiehtonut kapteeni Daughertyn mieltä ja haave toteutui v. 2009 joka sai häne myös valitsemaan sotilasuran. Perheellämme ei ollut taloudellisia mahdollisuuksia korkeakouluopintoihin joten liityin Yhdysvaltain merijalkaväkeen.

- Ensimmäiset neljä vuotta toimin lentoteknillisissä tehtävissä Hornetien kanssa ja sen jälkeen korkeakouluopintoja, ja upseerina pääsin Hornet-ohjaajakoulutukseen. Matthew selittää. Ennen lennonopettajavaihtoa hän palveli merijalkaväen Hornet-ohjaajana Japanissa.

Kapteeni Dauhertyn tehtäviin Rissalassa kuului lentää Hornet-kalustolla, oppia uutta ja jakaa kokemuksiani hävittäjäohjaajana toimimisesta Yhdysvalloissa. Vaihtoohjelmien päätavoite on aina mahdollistaa eri maiden asevoimille tiedon jakaminen ja toistensa toimintatavoista oppiminen.

-Minulle tarjoutunut mahdollisuus tulla toiseen maahan, jossa on käytössä tuttu konetyyppi ja tilaisuus tutustua sen käyttötapaan, huoltoon ja ylläpitoon on ainutlaatuinen.

## Merijalkaväessä ei harrasteta jääkiekkoa

Daugherty on kotimaassaan kokenut Hornet-ohjaaja. Hän aistii hävittäjälentämisen hengen laivue 31:n toimintakulttuurissa aitona ja selvästi. Myös Suomen ilmavoimien ja Hävittäjälentolaivue 31:n työtapaa saa kapteenilta täyden pinnat.

-Tiedostan, että minulla on vielä paljon opittavaa ja erojakin löytyy siinä, miten asiat tehdään täällä ja kotimaassani.

- Meillä merijalkaväessä ei harrasteta saunomista eikä jääkiekkoa…

Vakavasti puhuttuna suurin ero on joukon koossa ja sen päätehtävässä. Yhdysvaltain asevoimissa johtosuhteet ovat erilaisia. Päätöksiä tekemässä on suurempi joukko ihmisiä, sillä organisaatio on suurempi. Toinen ero on se, että Suomen ilmavoimien päätehtävä on puolustuksellinen, mikä näkyy pieninä eroina taistelutavassa ja ajatusmallissa. Sen sijaan tehokas ja taloudellinen tapa käyttää rahaa ja muita resursseja on yhteneväistä ilmavoimissa ja merijalkaväessä. Mielestäni Suomen ilmavoimat tekee hienoa työtä Hornetien suorituskyvyn ylläpidossa.

*Kapteeni Matthew Daugherty simulaattorikouluttajana Rissalassa.*

## Pohjoisen olosuhteet antavat oman höysteensä lentämiseen

Suomen ilmavoimien työtapa on monilta osin erilainen kuin merijalkaväen. Ehkä voisi sanoa, että on vain olemassa erilaisia tapoja tehdä sama asia, kapteeni pohtii. Kenties takataskussani on jotain kehitysajatuksia Yhdysvaltojen suuntaan.

Ilmavoimien Hornet-toiminnassa on tiettyjä Pohjoismaiden olosuhteista johtuvia erikoisuuksia kuten tilapäisesti perustettavien maantietukikohtien käyttö poikkeusolojen lentotoiminnassa sekä toiminta hyvin kylmissä sääolosuhteissa.

- Vaativat sääolosuhteet ovat kiinnostava haaste, ja maantietukikohdista lentäminen on minulle täysin uutta.

Karjalan lennostossa etunimesi on käännetty osuvasti suomalaiseen muotoon, ja laivueessa sinut tunnetaan nyt Mattina.

- Minulla itse asiassa on jo Yhdysvalloissa saamani kutsumanimi, JOBIG, mutta on hienoa että minut on nimetty täällä Matiksi. Ulkomaalaisena minulle on kunnia-asia saada suomalainen lempinimi!

Haastattelu on referoitu Ilmavoimien internet-sivustolta osoitteesta www.ilmavoimat.fi

*Kaksi erilaista ”digisukupolvea” kohtasi vuosipäivän iltajuhlassa. Vasemmalla ent. lennoston komentaja Aarno Liusvaara, puolisonsa Maisa sekä taustalla Heikki Lahtela olivat ns ”höyrymigimiehiä”. Oikealla juhlaillan pääesiintyjät Ilkka Paananen (kesk.) ja Henri Halmelahti.*

## *Juhlaesitelmät peilasivat aikakautemme murrosta*

# Digitaalisuus muokkaa lennostonkin tulevaisuutta

Karjalan lennostolla on ikää jo 101 vuotta. Nyt katse kohdistuu tulevaisuuteen, uuteen menestyksen ja toivon vuosisataan ja voittamaan sen myötä syntyviä tulevaisuuden haasteita.

Lennoston 101. perinnepäiväjuhlan avaussanoissa lennoston komentaja, eversti **Timo Herranen** puhui johtamisen haasteista viitaten edesmenneen brittifyysikko **Stephan Hawkinsin** viimeiseksi jääneeseen teokseen Lyhyet vastaukset suuriin kysymyksiin (2018). Siinä Hawkins pohtii mm. kuinka välttämätöntä on vapauttaa mielikuvituksensa, yrittää ottaa selkoa asioista ja ymmärtää, mitä täällä todella on tekeillä. Ja taas niiden, joilla on resursseja, tulee tehdä kaikki voitava, sillä muutoin peli on hetkessä menetetty.

Omaleimaista digitalisoituneelle aikakaudellemme on kiivasrytmisyys ja kivikova globaali kilpailu. Esimerkiksi Supercellin kaltaisia suomalaisia pelialan menestysyrityksiä voi syntyä missä maailmankolkassa tahansa ja millä hetkellä hyvänsä. -Näitä syntyy maailmalla joka viides minuutti, juhlassa puhunut Supercellin perustaja ja toimitusjohtaja **Ilkka Paananen** huomautti.

Paananen otaksuu, että kilpailu digitaalisella pelialalla on kovempaa ja kiivasrytmisempää kun millään muulla alalla maailmassa. Hän arvioi että kuukausittain markkinoille tulee jopa 10 000 uutta peliä, joita on päivitettävä joka toinen kuukausi. Niitä ladataan kaksi miljardia kertaa vuosittain. Näin hektisessä asetelmassa jaetaan

*Lennoston komentaja, eversti Timo Herranen otti tervehdyksessään esiin johtamisen uusia haasteita.*

globaalia pelimaailman tulosta.

- Jos hetkeksikin kehittävä ote herpaantuu niin tilanne on yrityksen näkökulmasta ”game over”, Paananen luonnehti.

## Johtamiskulttuuri oli muutettava

Paananen avasi menestystekijöitä yrityskulttuurin näkökulmasta. Perinteinen ylhäältä tapahtuva moniportainen johtamismalli oli käännettävä ylösalaisin. Se nimittäin koettiin auttamattoman hitaaksi ja yksilön luovuutta herkästi latistavaksi sekä innovatiiviseen työskentely-yhteisöön sopimattomaksi.

- Uskomme vakaasti itseohjautuvaan tiimimäiseen työskentelytapaan. Johto ei omista tuotevisiota vaan kehittäjät, itsenäiset tiimisolut.

Tällaiset tiimisolut eivät kuitenkaan voi rellestää mielin määrin. Johto visioi yrityksen päämäärät ja tiimi itse pitää huolen siitä, että rima on tarpeeksi korkealla. Itsenäisyys ja vastuu(nkanto) kun kulkevat käsi kädessä.

Mutta jokaisella idealla tai yrittämällä ei päästä riman yli. Uuden luomiseen liittyy riskinottoa, jossa tulee epäonnistumisia. Niitäkin tulee palkita, ei rangaista.

-Menestymisen salaisuuksiin kuuluu epäonnistuminen. Jos näistä rangaistaisiin ei epäonnistumisia juurikaan tulisi, mutta ei tulisi hittituotteitakaan, aikanaan itsekin

*Buffe´-illallispöydän äärellä vas. ev. evp. Ari Jussila, evl. Markku Puustinen, toim.joht. Ilkka Paananen, evl. Inka Niskanen, lennoston komentaja Timo Herranen, rouva Maisa Liusvaara sekä Maria Markus, olutsommelier.*

Ilmasotakoulun pääsykoeprosessissa epäonnistunut Paananen alleviivaa.

## Sitkeä yrittämistä Lamiassakin

Samoilla linjoilla oli juhlaillan toinen puhuja 24-vuotias **Henri Halmelahti**. Hän on Vuoden helsinkiläinen nuori yrittäjä 2019, ja toimii toimitusjohtajana IT-alalla kaverinsa kanssa perustamassa ohjelmointiyhtiö Lamia Oy:ssä. Se on yksi maamme nopeimmin kehittyneistä yrityksistä.

Yhteistä toimintakulttuurissa on itsenäinen tiimityöskentely. Kolme ensimmäistä vuotta yritys ”juri” melkein paikallaan perustajaparivaljakon voimin. Käänteentekevä oli vuosi 2016, jolloin ensimmäiset rekryt (3) alkoivat itseohjautuvana tiiminä viemään yritystä oikealle kehitysuralle.

”Omistajajohto” sai vetäytyä vähän syrjemmälle kehitystyöstä ja keskittyä innovatiivisen työympäristön luomiseen, turvaamaan taloudellinen asema ja huolehtimaan rekrytoinnista.

*Maria Tyyster ja The River Sounds. Vas. kosketussoittimissa Petra Immonen, Mikko Rautiainen rummut, Anu Kauppi basso, Visa Forsblom kitara ja vokalistina Taavi Kiiskinen.*

-Tämä konsepti alkoi purra ja samana vuonna ensimmäiset top100 yhtiötä kirjattiin asiakkaiksi. Seuraavana vuonna liikevaihto kaksinkertaistui samoin henkilöstömäärä.

- Kyllä se pitää mielen nöyränä, kun kaikki 15 ensimmäistä työntekijää ovat edelleen yrityksessä mukana, Halmelahti kiittää.

## Olut on maailman vanhin alkoholijuoma

Loistoillallisen päätteeksi perinneillan juontaja ja solisti **Maria Tyyster** tarjoili vielä ”huurteisen” makunautinnon, vaahtoavan tarinan oluesta. Sen esitti Suomen ensimmäinen olutsommelier **Maria Markus**. Hän on valmistunut Beer Sommelieriksi lontoolaisesta The British Beer Academysta muutama vuosi sitten.

Markuksen missiona on nostaa olut viinien rinnalle ruokailujuomaksi. Tällainen trendi on yleistymässä maailmalla, eikä kenenkään tarvitse enää hävetä valitessaan ruokajuomaksi punaviinin sijaan vaikkapa tummaa olutta.

Markus tietää miten ruoan makuja ja olutta, tulee yhdistää keskenään. Hersyvällä retoriikallaan hän innostaa kuulijoitaan

kokeilemaan maltaisia makuja rypäleisten sijaan. Vuolaana vaahtoava esitys kuvastaa kuinka Markus tietää oluesta kaiken. - No ehkä vähän liikaakin, hän hymähtää, mutta en kaikkea.

Olutsommelierit toimivat useimmiten panimomestareina. Maria Markus on valinnut toisen tien. Hän on vapaa toimittaja, mikä mahdollistaa olutlähettiläänä toimimisen.

## Tanssia, seurustelua ja muuta muisteloa

Vuorelan kunnonpaikan juhlasali täyttyi lennoston 101. perinnepäiväjuhlan vieraista. Joukossa oli sietenkin lennoston omaa väkeä puolisoineen, mutta runsaasti myös eri sidosryhmien edustajia, kuntien ja veteraani- sekä reserviläisjärjestöjen edustajia sekä lennoston evp henkilöstöä.

Varttuneinta evp-henkilöstöä edustivat huoltopäällikkönä toiminut **Tapani Numminen** sekä esikuntapäällikkö **Aku O. Miettinen** puolisonsa **Sirkan** kanssa. Pöytäseurueeseen kuului myös **Heikki** ja **Raija Lahtela** sekä Kuopion lentoaseman päällikkönä toiminut **Heikki Jouppila** puolisonsa **Tuulikin kera**.

Veteraaneja pääpöydässä edusti mm. jo 94 vuotta täyttänyt kuopiolainen **Panu Muraja** ja yhteistyökumppaneita vuorineuvos **Hannu Isotalo**. Entisiä komentajia edusti tamperelaistunut **Aku** ja **Maisa Liusvaara** sekä **Ari** ja **Tuija Jussila** Kuopiosta**.**

*Juhlapäydässä oik. Tuija Jussila, Aku Liusvaara, Ari Jussila, Maria Markus, Sirkka Miettinen(selin) Maisa Liusvara, Inka Niskanen. Taempana oik. veteraani Pentti Räsänen.*

*Karjalan lennoston 101. perinnepäivän iltajuhla tiivistyi näiden listojen mukaiseksi.*

Illan juhlinta huipentui Bileband The River Soundsin siivittämiin tanssinpyörteisiin solistina tangokuningatar Maria Tyyster.

Teksti: *Jukka Nykänen*
Kuvat: *Miia Haverinen*

*Maria Markuksen olutmaailma on huikean laaja. Tarinaa riittää samoin myös makuja.*

# Turpaan tuli

Kymmeniä vuosia sitten eräs rasavilli nuorukainen varasti lähikaupan pihasta polkupyörän. Näpistäjällä kävi huono säkä, sillä polkupyörä kuului naapurin tytölle, jonka isä oli sotilasmestari.

Nuorukainen sitten ajeli pihakatuja tuolla punaisella pyörällä, kunnes yhtäkkiä huomasikin polkevansa tyhjää ja leijuvansa ilmassa. Ohi kävellyt naapurin isäntä oli napannut pojan niskasta kiinni kesken ajelun ja mörähti:

”Varastit mun tytön pyörän...”

Poika ei saanut suustaan ulos muuta kuin jonkun laimean kirosanan, sekä huudon, että ”päästä irti!” Sotilasmestari ei päästänyt.

Pettyneenä isäntä kysyi puoli itsekseen pojalta: ”Mikäköhän sinustakin tulee isona?” Tuore pyörävaras vastasi sanavalmiina: ”Musta tulee isona tappaja, ja ensimmäisenä mä tapan sut”. Seuraavaksi poika löysi itsensä maasta makaamasta. Turpaan tuli, että heilahti.

Se oli täysin ansaittu isku vasten kasvoja. Ja yhä se sama isku tuntuu tulevan päin näköä, jos liikaa jää tuijottelemaan peiliä. Kaikki mitä tulee tehtyä ja oltua ei edelleenkään ole paraatikelpoista. Tuskin kenenkään elämä on.

Onneksi ei tarvitse jokaisesta virheestä turpaansa saada, jotta viesti menisi perille! Oikeassa hengessä tehdyllä anteeksiannolla voi olla lopulta suurempi ihmistä muuttava vaikutus. Tuosta nuorukaisesta ei kovista puheista huolimatta tullut tappajaa, vaikka armeijassa hänkin tällä hetkellä on. Hänestä tuli pappi.

Aikana jolloin kaivamme toistemme jopa vuosikymmeniä vanhoja sanomisia internetistä lyömäaseeksi, tarvitsemme ymmärrystä armon tärkeydestä. Se on arvo, jonka perään minä huutelen. Jonka perään Kristus huuteli: *”...fariseukset toivat paikalle naisen, joka oli joutunut kiinni avioorikoksesta. He asettivat hänet Jeesuksen eteen ja sanoivat: ”Opettaja, tämä nainen on avionrikkoja. Mooses on laissa antanut meille määräyksen, että tällaiset on kivitettävä. Mitä sinä sanot? ...*

*Kun he tiukkasivat häneltä vastausta, Jeesus suoristautui ja sanoi: ”Se teistä, joka ei ole tehnyt syntiä, heittäköön ensimmäisen kiven ...Jeesuksen sanat kuultuaan he lähtivät pois yksi toisensa jälkeen, vanhimmat ensimmäisinä.” Joh.8: 3-11*

*Karjalan lennoston sotilaspastori Tommi Wihinen. Kuva: Olli Seppälä/Kotimaa*

Karjalan lennoston kilta edustaa myös asioita ja arvoja, jotka ovat ajassa ja tulessa koeteltuja ja hyviksi havaittuja. Kerro tarinasi, perustele miksi ne asiat ovat tärkeitä ja siirrä ne ilolla ja palolla eteenpäin! Siunattua loppuvuotta!

*Tommi Wihinen*
Sotilaspastori

# Valtiovierasta vastassa

*Martti "Retu" Hiltunen muistelee Pihlmanin Hannun karikatyyrissa.*

Kesäkuun 11.päivänä v.1963 saimme tiedon seuraavana päivänä lento-ohjelmassa olevasta saattolennosta joka suoritettaisiin 3:n MIG-15 UTI koneen osastotolla, johtajana ylil. **Veikko** "Vexi" **Tähtinen**.

Kysymyksessä oli Tunisian Presidentin **Habib Bourguiban** Suomen vierailuun liittyvä vastaanottolento. Vieraat saapuivat Suomeen Ruotsista SAS:n reittilentokoneella Arlandan kentältä Helsinki-Vantaan lentokentälle. Miehistöksi lennoille oli määrätty :

- MU-1 Ohj ylil. V Tähtinen/ mek kers. J Rönkkö
- MU-2 ltn P. Teulahti/ mek. A. Kasurinen
- MU- 3 ltn O. Kopponen/ mek Ylik M Hiltunen

Keskiviikko kesäkuun 12. päivä vuonna 1963 valkeni pilvipoutaisena Rissalan lentotukikohdassa, jossa valmistauduttiin suorittamaan päivän lentoja kuten niin monesti aikaisemminkin. Työpaikalle oli saavuttu normaalista päiväohjelmasta poiketen normaalia aikaisemmin valmistelemaan päivän lentotehtävää. Ohjaajat selvittelivät tahollaan säätilat, radiotaajuudet, kenttätiedot sekä muut lentoihin liittyvät yksityiskohdat.

Mekanikot häärivät koneiden ympärillä valmistellen koneet ja matkavarusteet lähtökuntoon. Mukaan jouduttiin varaamaan hieman ylimääräisiä tarvikkeita, sillä välilaskut suoritettiin vieraille kentille. Sitten mentiin kuuntelemaan osastonjohtajan aamupalaveria, jossa saimme tarkemmat tiedot päivän lennoista ja aikatauluista.

## Ilmaan aamuseitsemän jälkeen, rengasvaurio laskussa

Kun aamupalaveri päättyi tehtävien valmisteluhuoneessa, käytiin lyhyet keskustelut ohjaajien kanssa, siirryttiin pukeutumaan lentovarusteisiin ja noustiin koneisiin.

Startti Rissalasta klo 07.10 nousu matkalentokorkeuteen 500 m ja 45 min kuluttua lasku Turkuun Artukaisten kentälle 07.55. Siellä Satakunnan lennostosta Porista siirretty miehistö oli meitä vastaanottamassa.

Koneet tankattiin ja välitarkastettiin. Tarkastuksessa todettiin MU-3:n toisen päätelineen renkaan lukkiutuneen jarrutukseessa ja vaurioituneen. Vaurio alue oli niin laaja, että jouduimme pyytämään puhelin yhteyden kautta konetarkastaja **Niilo Palokkaan** mielipidettä koneen lentokelpoisuudesta vaurioituneella renkaalla.

Konetarkastaja hyväksyi kertomuksemme perusteella koneen siirtolento kelpoiseksi takaisin Rissalaan, jossa oli saatavilla lähimmät renkaanvaihto välineet.

Tehtiin miehistöjen vaihto siten että MU-3 ltn Kopponen/mek Kasurinen palaavat siirtolentona Rissalaan ja ylik Hiltunen siirtyy MU-2:n ltn Teulahden ohjaaman koneen takaohjaamoon.

Jäimme odottamaan ohjaamoissa istuen lentoonlähtökäskyä, joka piti tulla yhteysupseerina toimineelta Kapteeni **Jokiselta**.

## Ilmaan – kuomu huurtuu

Käsky ”ilmaan” tuli ja starttasimme aikaan 10.05 aloittaen nousun tavoitekorkeuteen 7000 m. Kesken nousun tuli korviimme tieto, että palatkaa takaisin jos voitte, sillä Tukholmassa punainen matto on levitetty Caravellen portaiden eteen, mutta ketään ei näy koneen lähettyvillä.

Ylil Tähtinen vastasi, että paluuseen ei ole mahdollisuutta me jatkamme nousua pienellä teholla ja jäämme odottamaan tavoitekorkeuteen. Vähennettiin tehoja ja me roikuimme ”Vexin” oikealla siivellä pyrstö alhaalla kone oli kuin munan päällä ja pian ”Pena” sanoi sisäpuhelimeen, että kuomu huurtuu ja voisinko pitää pyyhkimällä pientä aukkoa puhtaana, että hän näkisi johtokoneen ja siiven kärjen niin että pysyisimme pilvessä näköyhteydessä Vexin koneeseen.

Löysäsin istuinvyöt ja kurottauduin pyyhkimään nenäliinalla ja lentokäsineellä kuomun vasenta reunaa niin että ”Pena” näki paremmin johtokoneen, sillä tässä vaiheessa kuomu oli jo täysin huurteen sumentama. Toistin toimenpiteen useita kertoja ja niin sitten putkahdimme pilviverhon läpi ja tilanne helpoittui. Kartelimme Turun saariston yläpuolella odotuskierroksia ja odottelimme tulijaa saapuvaksi.

## Polttoaine vähissä, merkkivalo - siiveltä ykkösenä laskuun

Radio räsähti ja meille ilmoitettiin että olemme 12 km Caravellen takana. Tällöin ”Vexi” kutsui TAMMI BABA ROMEOTA (SAS Carevellen Kutsu) ja pyysi vähentämään lentonopeutta niin että ehdimme siivelle enne Helsinkiä, sillä emme voi käyttää maximinopeutta polttoaineen vähyyden vuoksi. Viimein saavuimme Caravellen siivelle ”Vexi” vasemmalle ja ”Pena” oikealle. Viivyimme hetken siivellä ja vastasimme matkustajien vilkutteluihin, joita näkyi joka ikkunassa. Sitten ”Vexi”pyysi meille laskuvuoron yksi sillä polttoaineen määrän varoitusvalot olivat palaneet jo muutamia minuutteja emmekä voi tehdä odotuskierrosta polttoaineen vähyyden vuoksi.

Pyyntöön suostuttiin ja kun pyörät osuivat kiitorataan pääsi molemmilta miehistöiltä syvä huokaus ja helpotuneina jännitimme riittääkö polttoaine rullaukseen seisonta-alueelle vai jäämmekö rullaustien reunaan. Polttoaine riitti. Laskueutumisaika 11.30 kertoi lentoajaksemme 1,25 tuntia.

Polttoainetta tankattaessa todettiin molempien koneiden säiliöiden olleen käytännöllisesti katsoen tyhjiä moottoreita sammutettaessa.

Koneiden tankkauksen ja tarkastusten jälkeen nousimme koneisiin, ja suuntasimme kohti kotikenttää. Lentoonlähtö 13.00 Seutulasta nousu 500 metriin osastolentoharjoituksena Rissalaan, jonne laskeuduimme 13.35. Siellä tapasimme myös MU-3:n siirtolennon suorittaneet ltn O. Kopposen ja mek A. Kasurisen. He olivat selvinneet onnellisesti perille vaurioituneen renkaan aiheuttamatta laskeutumisen aikana suurempia ongelmia.

Teksti: *Martti Hiltunen*
Kuvat: *Jukka Nykänen*

*Koneet MU-1 ja MU-2 ilmassa.*

*Gamecock -koeiden hankinta selkiinnytti Utin roolin hävittäjätoiminnan kehittäjänä. Yksikön komentajana toimi ”Setä”, Väinö Virkkunen.*

# Taistelulaivueesta kaikki alkoi

Hävittäjälentolaivue 31 polveutuu suoraan sotien ajan maineikkaasta Hävittäjälentolaivue 24:stä ns. Magnussonin laivueesta. Jatkosodan jälkeen sijoitettiin ja numeroitiin yksiköitä uudelleen. Tällöin H.Le.Lv. 24:n numero muutettiin 31:ksi. Henkilöstö säilyi entisenä, laivueen komentajana majuri **Jorma Karhunen.** Laivueen sijoituspaikka oli Utti ja se kuului Lentorykmentti 3:n (Le.R3, myöhemmin 3.Lennosto ja Karjalan lennosto) alaisuuteen.

Suihkukonekauden alkaessa myös uttilaisille siirtyi laivue muun lennoston edellä Rissalaan, 20. huhtikuuta 1960.

## Lentämisen opettelusta hävittäjätorjuntaan

Hävittäjälentolaivue 31:n alku on tietenkin yhteinen Karjalan lennoston alun kanssa. Lyhyesti se voidaan ilmaista: “Karjalan Armeijakunnan Ilmailuosaston liittämisestä Lento-osasto II:een 23.4.1918 syntyi silloisten Ilmailuvoimien ensimmäinen hävittäjäyksikkö.” Maantieteellisesti sama asia on: “Antreasta Lappeenrannan kautta Uttiin ja Rissalaan”.

Lentoyksiköiden nimet ja sijoitukset vaihtuivat lähes vuosittain. Vuonna 1921 Utin yksikön nimeksi tuli Ilmailuosasto I, johon kuuluivat Tiedustelulaivue ja Taistelulaivue. Silloista Taistelulaivuetta voidaankin pitää Hävittäjälentolaivue 31:n kantaisänä, joten perinteitään se voi vaalia aina ajankohdasta 1.4.1921 saakka.

Vuonna 1924 Ilmailuosasto I:een muodostettiin Hävittäjäeskaaderi Gourdou-Leseurre -koneineen, joilla ryhdyttiin luomaan pohjaa 1930-luvun varsinaiselle hävittäjätoiminnan kehittämiselle. Tällöin Suomen ilmavoimissa esiintyi ensimmäisen kerran Hävittäjälaivue omana kokonaisuutenaan ”lentueet” alaisenaan. Tästä Hävittäjälaivueesta tuli sitten aikanaan Lentolaivue 24.

Vuonna 1928 uudeksi koneeksi hankittiin englantilainen Gloster-Gamecock -hävittäjä, ”Kukko”. Koneet (15 kpl) sijoitettiin Uttiin Maalentoeskaaderin Hävittäjälaivueeseen (15.7.1933 Lentolaivue 24).

Gamecock -hankinta osoittautui erittäin onnistuneeksi varsinkin ohjaajien koulutuksessa. “Kukko” oli ensimmäinen hävittäjä, joka synnytti uttilaisen hävittäjähengen täyteen kukkaan ja mahdollisti Fokker D.XXI -koneen myötä hävittäjäohjaajien ja mekaanikkojen taitojen kehittämisen isku-

*Laivue sai tulikasteensa heti talvisodan alettua. Jo toisena päivänä se sai ensimmäiset ilmavoittonsa ja koki raskaan tappion, kun yksi kone menetettiin ohjaajineen oman it:n ampumana.*

kykyiseksi talvisotaa varten. Tässä ”Utin hengen” luonnissa **Richard Lorentzilla** ja **”Eka” Magnussonilla** oli ratkaiseva osuus.

## Taistelukyky testattiin sodissa

Tuskin monestakaan sotiin osallistuneesta yksittäisestä joukosta on kirjoitettu niin paljon kuin Lentolaivue 24:stä. Tähän on merkittävästi vaikuttanut sen suuret saavutukset (pudotukset ja Mannerheim ristin ritarit) ja se, että yksi sen merkkihenkilöistä (Jorma Karhunen) oli aktiivinen kirjoittaja. Lisäksi monet muutkin laivueen henkilöstöstä ovat saattaneet kirjaksi omia sotakokemuksiaan ja henkilöhistorioitaan.

*Eversti Richard Lorentz ja majuri Eka Magnusson kehittivät hävittäjätaktiikkaa.*

## Talvisota

Talvisotaan Suomi joutui pahasti alivoimaisena. Onneksi henkilöstön taidoilla ja taistelutahdolla pystyttiin korvaamaan pahimpia puutteita. Ilmavoittoja Lentorykmentti 2:n LeLv 24 sai yhteensä 96 kappaletta. Näkyvimpänä tapauksena ilmavoitoista oli luutnantti Jorma Sarvannon maailmanennätys Fokker D.XXI -hävittäjällä hänen ampuessaan alas loppiaisena 1940 kuusi viholliskonetta viidessä minuutissa.

Lentolaivue 24 menetti vihollisen toiminnan takia sodan aikana yhteensä 10 Fokker D.XXI -hävittäjää, joista 9 ilmataisteluissa ja yksi venäläisten maassa tuhoamana. Lisäksi yksi Fokker menetettiin oman ilmatorjunnan ampumana ja yksi lento-onnettomuudessa. Ohjaajia menetettiin kaatuneina kaikkiaan seitsemän.

## Jatkosota

Jatkosodan alkuun mennessä laivue oli saanut uudeksi koneekseen Brewster-hävittäjät, joista käytetty nimitys ”taivaan

*Mannerheim kävi onnittelemassa Eka Magnussonia Suulajärvellä tämän johtaman laivueen 500. ilmavoitosta.*

helmi" kuvaa hyvin sen ominaisuuksia hävittäjätorjunnassa. Jatkosotataival alkoikin heti tehokkaasti, sillä laivue pystyi täyttämään tehtävänsä erinomaisesti sotajoukkojen perustamisen ja hyökkäysvaiheen suojaamisessa. Asemasotavaiheessa laivue siirrettiin 18.7.1942 toisen hävittäjärykmentin, Lentorykmentti 3:n alaisuuteen Römpötin tukikohtaan.

Tehtävänsä laivue oli täyttänyt hienosti, sillä 28.5.1943 Marsalkka **Mannerheim** vieraili Suulajärvellä onnittelemassa laivuetta, joka oli saavuttanut 500 ilmavoittoa talvisota mukaan lukien. Samoihin aikoihin everstiluutnantti Eka Magnusson otti vastaan LeR 3:n komentajan tehtävät ja kapteeni Jorma Karhusesta tuli laivueen komentaja. Laivueen lentokalustokin alkoi vaihtua: Brewster -koneiden tilalle tulivat Messerschmitt -hävittäjät.

Hävittäjälentolaivue 24:llä oli kuitenkin edessään kovin koitos mihin se koskaan sotien aikana tuli joutumaan. Venäläisten suurhyökkäys Suomen valtaamiseksi Karjalan kannaksella kesällä 1944 asetti koko puolustuksen veitsenterälle. Raivokkaissa ilmataisteluissa ylivoimaista vihollista vastaan testattiin laivueen iskukyky jälleen kerran. Keskitetyn johtamisjärjestelmän ja kokonaisuudessaan ammattitaitoisen hävittäjätorjunnan avustuksella torjuntavoitto kuitenkin saavutettiin ja kansallinen olemassa olo sekä itsenäisyys säilytettiin.

*Mannerheim seurueineen poistuu Suulajärveltä Magnussonin tehdessä kunniaa.*

Laivueen erinomaista onnistumista kuvaavat jatkosodan pudotukset, joita tuli yhteensä lähes 700. Omia tappioita tuli yhteensä 40 konetta, joista 27 ilmataisteluissa sekä onnettomuuksissa (vast.) 13. Ohjaajia menetettiin kaatuneina 21 ja 3 sotavankeuteen.

Osoituksena hyvistä taidoista sotien aikana Lentorykmentti 2:n ja 3:n ohjaajista kaikkiaan 11 sai Mannerheim-ristin. Heistä kaksi, kapteeni Hans Wind ja lentomestari Ilmari Juutilainen nimettiin ritareiksi kaksi kertaa.

## Laivue Rissalaan

Vihurikaluston poistuminen lentokieltoon 21.4.1959 jätti Hävittäjälentolaivue 31:n kurjaan tilanteeseen. Väkeä ja koulutettavaa joukkoa oli runsaasti varsinkin, kun HävLLv 33 oli lakkautettu ja porukat siirretty laivueen kirjoihin. Kalustona oli neljä Viimaa, jotka saivat kyllä kyytiä. Ilmasotakoulun leirin myötä Utissa oli käytettävissä pari Stiguakin ja Safireita. Safireista kaksi jäi laivueelle, joilla pyrittiin jatkamaan koulutusta. Näin muisteli evl **Veikko Tähtinen** tuota aikaa

Toukokuussa 1959 julkisti lennoston komentaja, everstiluutnantti **Jorma Sarvanto**

*Tästä se alkoi Rissalassa huhtikuun lopulla 1960. Koneet tankattiin käsipumpuilla.*

siirtosuunnitelman, jonka mukaan Karjalan lennostoksi muuttunut joukko siirtyisi seuraavan parin vuoden kuluessa Siilinjärven Rissalaan rakenteilla olevaan tukikohtaan. Samalla otettaisiin käyttöön suihkukoneet.

## Rissalaan

Siirtovalmistelut etenivät siten, että vähän ennen joulua 1959 komennettiin Poriin Fouga -koulutukseen neljä ohjaajaa, kapt **Pauli Tarvonen,** ltn:t **Veikko Tähtinen**, **Matti Tiainen** ja **Esko Sirola** sekä mekaanikot yliv:t **Erkki Korhonen** ja **Erkki Kontunen**, vääp **Sihvola** sekä ylik:t **Pentti Napari, Raimo Raunio, Tapani Tarvonen** ja **Jorma Kari**. Utin kentän lumi- ja jääpeitteen, kuuluisan 'Utin asfaltin' myötä, saatiin kaksi FM -konetta Uttiin koulutusta varten.

Ensimmäiset FM -koneet (FM-11, Pauli Tarvonen ja Jorma Kari sekä FM-9, Veikko Tähtinen ja Antti Paloheimo) laskeutuivat Rissalaan 20.4.1960. Muu lennosto tuli sitten perässä kesällä 1961. Näin alkoi HävLLv 31:n aika Rissalassa ja kovat haasteet olivatkin edessä. MiG-21F -hävittäjähankinta oli käsillä. Siinä oli laivueelle ja koko lennostolle haastetta kerrakseen."

## MiG-laivue Suomen Sinessä

MiG-21F -torjuntahävittäjäkaluston saapuminen Karjalan lennostoon Rissalaan keväällä 1963 oli suuri asia niin lennostolle kuin koko ilmavoimillekin ja sitä tukevalle teollisuudelle. Silloiset lennostolaiset muistelevat siirtymistä potkurikoneista "Utin asfaltilta" kahden Machin koneisiin todella suurena haasteena. Neuvostoliitossa koulutuksen saaneet lennoston ohjaajat ja mekaanikot kouluttivat muutaman ensimmäisen vuoden aikana koko muun MiG-henkilöstön.

Siirtymävaihe "kangaspuista kahteen Machiin" vei noin kymmenen vuotta. Sinä aikana lähes kaikki oli luotava itse. Valmistajamaan ohjeet olivat tehdyt suurvallan ilmavoimien käyttöön eivätkä ne sellaisenaan sopineet suomalaiseen "vähäväkiseen" järjestelmään. Kokemuksen ja ammattitaidon karttuessa omat sovellukset tulivat mahdollisiksi.

F 13 -koneiden saavuttua Rissalaan niistä noin puolet laitettiin ns. suojarasvaan, sillä lentotunteja eikä ohjaajia ja mekaanikkoja ollut tarpeeksi. Vähitellen nämä suojarasvatut koneet siirrettiin Tikkakoskelle Hämeen lennostoon säilöön. Luontevaa olikin, että niillä alettiin siellä lentämään. Siellä sai alkunsa myöhempi Tiedustelulentolaivueen MGT-version kehittäminen.

## Omaan koulutusjärjestelmään

MiG-21F:llä lennettiin alkuvaiheessa venäläisten ohjeitten mukaan. Laskukier-

*Ensimmäinen erä MiG-21 F -koneita saapui Rissalaan 24.4.1963. Silloista mediatapahtumaa oli vartiomassa korpraali Paavo Tirri.*

roskin tehtiin ns. ruukkuna. Ohjaajien lentotunnit jäivät suhteellisen vähäisiksi, sillä koneista ei saatu irti riittävästi tunteja. Tähän vaikutti suuresti F-kaluston tiheä huoltoväli, konettahan huollettiin aina 25 lentotunnin jälkeen. Samoin käyttöhuollossa oli vallalla venäläinen järjestelmä monine ”erikoismiehineen”.

Tunnistus- ja torjunta-alueen laajentuminen (ilmataisteluohjuksineen) aikaisempaan verrattuna oli tärkein MiG-21F -koneen ominaisuus. Se vaikutti tietenkin MG-lentokoulutusohjelmien tavoitteisiin, joissa alkuvuosina korostui korkeatorjunta ja -tunnistustehtävä.

1960-luvun lopulla Koelentueessa lennettiin mittava koelentosarja, jossa selvitettiin F:n saavutusarvot perinpohjin. Tuloksena oli koulutusohjelmien uusiminen suomalaisiksi ja koko F-koneen toiminta-alueen käyttöönotto 1970-luvun puoliväliin mennessä. Samalla luotiin uusi tyyppikoulutus, jossa vuonna 1965 hankittuja kaksipaikkaisia MK-koneita alettiin käyttää varsinaiseen koulutukseen. Perustan tälle antoi vahvan tyyppiopettajakaartin luominen 1970-luvun puolivälissä.

## MiG-21BIS nopeasti hallintaan

1970-luvun puolivälissä kävi ilmeiseksi, että MiG-21F on pian käyntiaikansa lopussa. Samoin sen torjuntakyvyn rajoittuminen vain näkölento-olosuhteisiin ei enää vastannut operatiivista tarvetta. Viimeiset lennot Rissalassa F:llä lennettiin vuoden 1982 lopulla. Sen jälkeen jäljellä olevat koneet siirrettiin Tiedustelulentolaivueeseen Tikkakoskelle. Siellä koneet poistettiin käytöstä 17.1.1986. Silloin kapteeni **Hannu Vartiainen** lensi F:n viimeisen lennon Suomen ilmavoimissa.

Hankintavaihtoehdot olivat käytännössä vähäiset, sillä vain neuvostoliittolainen kone tuli kysymykseen. Ratkaisuksi tuli siirtyä uuteen kalustoon helposti ja halvallakin, joten MiG-21BIS oli luonteva valinta. Hyvänä osoituksena helppoudesta oli, että hankintaan ei tarvinnut liittää lentokoulutusta ja ”maakoulutuksessa” keskityttiin F:n ja BIS:n eroihin.

*Harppaus Messerschmitt -koneista Migeihin oli suuri. Välillä lennettiin Vihuri-koneilla.*

BIS-koneet saatiin syksyllä 1980. Niille tehtiin nopeasti suuri ohjaamon laitteiden ja avioniikan modifiointityö, jolla BIS:n operatiivinen käyttö saatiin vastaamaan vaatimuksia. Hawk-hankinnan myötä oli mahdollista asentaa BIS:iin samat navigointi- ja radiolaitteet, joten ne helpottivat myös ohjaajien ja mekaanikoitten toimintaa.

## Omat järjestelmät käyttöön

MiG-21BIS -koneen myötä oman lentokoulutusohjelman kehittäminen lähti todella käyntiin aloittamalla määrätietoinen ohjelmistotyö, jolla BIS:n kaikki ominaisuudet otettiin käyttöön. Merkittävää oli ns. ”jokasään toiminnan” mukaantulo ohjaajien koulutukseen. Vaikka BIS:n asejärjestelmä ei ihan uusinta sukupolvea ollutkaan, niin se kuitenkin oli monipuolisempi kuin F:ssä.

Huoltojen pitkään kestoon alettiin kiinnittää huomiota, kun ohjaajamäärä lisääntyi ja lentotuntitarve kasvoi. Uudet huoltojaksot ja -ohjeet saatiin käyttöön BIS-kaluston modifioinnin jälkeen. Samoin ”ristiin koulutusjärjestelmä” käyttöhuollossa mahdollisti entistä paremman toiminnan. Samalla määräaikaishuoltojen kesto putosi F:stä BIS:iin noin neljänneksen. Erinomainen työsuoritus henkilöstöltä.

## Haikeat jäähyväiset

Lauantaina 7.3.1998 kokoontui Karjalan lennostossa Rissalassa noin 750 juhla-

vierasta hyvästelemään MiG-21 -kalustoa. Mukana oli myös useita MiG-21F -koneen hakijoita eli Kirgiisikiltalaisia ja MiG-21:n parissa vuosien varrella työskennelleitä henkilöitä. Tilaisuudessa paljastettiin MiG-21BIS -muistomerkki ja lennettiin koneen viimeinen lento. Muistomerkin paljastuspuheen piti kenraaliluutnantti **Pertti Tolla** todeten, että MiG -kalusto oli ilmavoimille pitkästä aikaa sotien jälkeen ensimmäinen ns. ensilinjan hävittäjäkalusto.

Muistomerkin paljastuksen jälkeen juhlavieraat siirtyivät Hävittäjälentolaivue 31:n seisontatasolle seuraamaan ja ihastelemaan MiG-21BIS -koneen viimeistä lentoa. Lentäjänä oli MiG-lentueen viimeinen päällikkö kapteeni **Yrjö Rantamäki.** Vanhojen MiG-ohjaajien ja -mekaanikkojen silmissä oli havaittavissa haikeuden kyyneleitä MG-138: n tehdessä viimeisiä kiemuroitaan ilmassa. Näin oli yksi merkittävä aikakausi ilmavoimissa päättynyt.

MiG-21 -kone oli Karjalan lennostossa 35 vuoden ajan tärkeä työväline Suomen ilmatilan vartioinnissa. Se täytti sille asetetut rauhan ajan tehtävät. Kaikkiaan MiG-21:n parissa teki töitä useita tuhansia ihmisiä niin ilmavoimissa kuin muissakin organisaatioissa. Mukana olleet ohjaajat ja mekaanikot voivat olla ylpeitä työstään. Koko MiG-21 -projekti hoidettiin kunnialla päätökseensä. Siitä oli parhaana osoituksena ammattitaitoinen siirtyminen Hornet -kalustoon.

Heikki Lahtela

*MiG-21 Bis oli suorituskyvyltään jo edeltäjäänsä paljon parempi ja tehokkaampi.*

# Säähavaintopallon karkumatka

Syyskuun lopulla v.1959 Hävllv 31 sai virka-apupyynnön Kaakkois-Suomen rajavartiostolta. Neuvostoliitosta karannut säähaivaintopallo pitää ampua alas.

Ilmoituksen mukaan pallo oli ylittänyt valtakuntien rajalinjan ja itäinen ilmavirtaus kuljetti palloa Suomenlahden pohjoisen rannikon suuntaisesti kohti Länsi-Suomea.

Pallo kuljetti mukanaan n. 900 metrin mittaista ohutta kiinnitysvaijeria, jonka pelättiin aiheuttavan ikäviäkin ongelmia valtakunnan sähköverkostoille ja lentoliikenteelle. Pallon lentokorkeudesta ei ollut parempaa tietoa.

## Torjuntalento Safirilla

Laivueella ei ollut käytössään yhtään aseistettavaa konetta. Vihureiden lentokielto huhtikuussa jätti laivueelle käyttöön vain 4 kpl kaksitasoisia Viima koneita, 2 kpl Pembroke valokuvauskonetta ja yhden yhteyskoneeksi tarkoitetun Saab Safir koneen. Lisäksi lentosää oli todella huono, näkyvyys kolmoshallilta Hammassyrjän mäkeen oli juuri ja juuri olemassa, mutta pilviverho peitti osan mäen yläosasta.

Laivueen komentaja maj. **Kauko Risku** määräsi Safirin valmisteltavaksi nopeasti lentokuntoon ja miehistöksi itsensä lisäksi etuistuimelle vääpeli **Erkki Sassin** ja taakse ylivääpeli **Erkki Korhosen**. Aseistuksena Sassilla Suomi-konepistooli ja Korhoselle pari varalipasta sylissä. Tehtävä eli toimintasuunnitelma oli ampua palloa konepistoolilla oikeanpuoleisesta avattavasta kolmioikkunasta, siis laskea ”höyryt pihalle” ja saada se siten alas jos pallo havaittaisiin.

Kone starttasi ja häipyi katsojien silmistä Hammassyrjän suuntaan. Koneen miehistö oli sattumoisin valittu pulskimmasta päästä

*Laivueen kalustotilanne taisi noihin aikoihin olla heikoimmillaan. Mutta silti: yritys hyvä, kymmenen!*

Korhosta lukuun ottamatta. Tehtävienvalmistelutilassa kuunneltiin radioliikennettä ja odoteltiin tietoa löytyykö pilviverhosta aukkoa, josta nousu turvallisesti pilvirintaman yläpuolelle voisi onnistua.

Noin puolentunnin kuluttua kone palasi ja laskun jälkeen rullasi hallin edustalle. Tehtävä todettiin mahdottomaksi toteuttaa. Pallo jatkoi matkaansa ja laskeutui Ruotsin maaperälle vahinkoa tuottamatta seuraavana päivänä.

Tehtävä oli mahdoton myös muille yksiköille ja näin pallo sai jatkaa matkaansa kaikessa rauhassa naapurin maaperälle.

Teksti: *Martti Hiltunen*
Piirros: *Hannu Pihlman*

# HW:lla pallojahdissa

P-31, Suuntaan 100, maalin korkeus 10 kilometriä, nopeus 250, näillä sanoilla tuli taistelunjohtaja radiotaajuudelle harjoituslennolla olleelle Hawkille, taisi olla heinäkuu 1984. Koneessa lennonopettajana 3. lentueen varapäällikkö kapteeni **Pekka Seppänen** ja edessä konetta käyttöä opetteleva nuori luutnantti.

Oli hieno kesäpäivä, ei pilveäkään taivaalla ja me yritettiin saada korkeutta, noustiin täydellä teholla ja parhaalla nousunopeudella 550 km/h, suoraan kohti itärajaa mentiin. Maali alkoi lähestyä, mutta niin lähestyi itärajakin. Me saatiin korkeutta vähän yli yhdeksän kilometriä, maali suoraan edessä viisi kilometriä ja alle oli tulossa Parikkalan järvi, sen takareunalla on raja ja takana Neuvostoliitto.

Etsitään, etsitään ei näy, kunnes melkein yläpuolella välähti jotain ja lennonopettaja tuli ohjaimiin alkoi veto vasemmalle ylös, P-31 näkee, tunnistan.

Nopeus pieneni ja pieneni, mutta rinnalle päästiin. Alumiinin värinen säähavaintopallo matkaili kohti länttä, aika isoksi oli noustessaan paisunut ja alla roikkui neliskulmainen laatikko. Ei me siihen rinnalle jääty, Ei pystytty pitämään edes korkeutta, kaikki nopeus käytettiin loppunousuun ja sakkaustärinässä suunta oli vain alaspäin.

Mutta tunnistettu oli ja matka kohti kotia tehtiin melko mukavissa tunnelmissa.

*Veli-Antti Huotarinen*

*Lentokoneasentajiksi Toivalan ammattikoulusta*

# Miia, Emilia ja Laura ovat nyt mekaanikkoja ja ylikersantteja

Kaksi nuorta ylikersanttia viittoo käsimerkkejä juuri lennolta palaavalle Hornet-parille ja ohjaavat rullaavat koneet omille seisontapaikoilleen. Päivän ensimmäinen lentokierros on päättynyt ja ylikersanttimekaanikot **Laura Tuulikallio** ja **Miia Lappalainen** aloittavat apumekaanikkoineen koneiden huolto- ja tarkastus kierroksensa sekä tankkaavat ja varustavat koneet seuraavaan lentotehtävään.

Karjalan lennoston Lentotekniikkalaivue pitää huolen siitä, että koneita on aina rivissä rinnalla toimivan hävittäjälentolaivueen niin koulutus- kuin myös operatiiviseen käyttöön. Joskus kone otetaan pois rivistä perusteellisempaan korjaukseen tai määräaikaishuoltoon Korjaamolentueeseen. Siellä tekee töitään muun muassa Lauran ja Miian tavoin ylikersantti **Emilia Hietanen** Lauran kurssikaveri**.** Hän tunkeutuu koneen rakenteisiin pintaa paljonkin syvemmälle ja tekee erikoisammattitaitoa vaativia korjauksia.

Näitä kolmea ylikersanttia yhdistää paitsi ikä myös varhainen suuntautuminen teknisiin harrasteisiin. Sittemmin ammatinvalinnan ohjauskin viittoi heidät samoille raiteille, Savon ammattiopiston lentokoneasentajalinjalle Rissalaan. Kolmen vuoden mittainen opiskelu antoi heille lentokoneasentajan pätevyyden.

*Emilia Hietanen (vas.) Miia Lappalainen sekä Laura Tuulikallio ponnistivat ammattikoulun kautta ilmavoimiin. Nyt he toimivat Hornet-tekniikan parissa Karjalan lennostossa Rissalassa.*

## Varusmiesapumekaanikoiksi Ilmavoimiin

Lentokoneasentajalinjalta valmistuneet on melkeinpä imaistu työmarkkinoille: lentokoneteollisuuden ja liikenneilmailun palvelukseen aina ulkomaita myöten sekä ilmavoimiin. Hietaselle hakeutuminen ilmavoimiin oli itsestäänselvyys kuin verenperintöä isänsä ja isoisänsäkin kautta. Hänen kurssikavereilleen Tuulikalliolle ja Lappalaiselle lennosto työpaikkana oli kaukainen unelma. Miia halusi tulevan ammattinsa ohella jatkaa myös vanhemmiltaan vapautuvaa kotitilaa

Varpaisjärvellä. Työssäkäynti Rissalassa sujuisi kotoa käsin. Lauralle siilinjärveläisenä lennosto tuntui läheiseltä ja ammattikurssilla se oli jo tullut tutuksi.

Emilia ja Laura ovat yhtä kurssia nuorempia mekaanikkoja kuin Miia. He kaikki ovat suorittaneet urakehitykseen kuuluvan vuoden mittaisen yleissotilaalliseen koulutukseen liittyvän Peruskurssin Maasotakoulussa Lappeenrannassa ja saaneet se jälkeen nimitykset lentokonehuoltoaliupseerin virkoihin vuonna 2018.

Miia, jolle ammatillista kokemusta on kertynyt jo vuosi pari enemmän, on erittäin tyytyväinen ammatinvalintaansa. Suurehkon lypsykarjatilansa hoitamisenkin hän on onnistunut sopeuttamaan päätyönsä rinnalle.

-Eihän tästä ilman lypsyrobottia ja isän ja äidin tilapäisapua mitään tulisi, Miia huomauttaa. Päivät hän on pyörittää Hornetien lentotoimintaa käyttömekaanikkona ja muun ajan hoitaa lypsykarjatilaansa. Navetassa hänellä on apunaan 1½ lypsyrobottiyksikköä. (Huom. sellaisen kapasiteetti riittää noin 100 lehmän lypsämiseen. toimitt. lisäys).

## Intoa ja tavoitteellisuutta riittää

Ylikersantit ovat innoissaan, viihtyvät työpaikassaan ja nauttivat palvellessaan isänmaataan. Laura Tuulikallio sai juuri laivueiden vuosipäivän juhlassa tunnustusta työstään. Hänet palkittiin ”Vuoden mekaanikko-pystillä” ahkeruudestaan, oma-aloitteisuudestaan ja tarkkuudestaan omassa työssään.

Toiminta käyttö- ja korjaamolentueissa poikkeaa hieman toisistaan. Käyttölentueessa erikoistutaan arkisen lentotoiminnan pyörittämiseen päätukikohdan lisäksi ja aina siellä, minne koneet milloinkin tukeutuvat. Komennukset sota- ym. harjoituksiin ovat hyvin yleisiä. Ne antavat työlle vaihtelua ja rikastuttavat työn sisältöä.

Tällainen ”lennokas” meno kiinnostaa nuorempaa mekaanikkojoukkoa ja täältä haetaan kokemusta ja vauhtia urakehitykseen.

- Kenties mekin hakeudumme aikanaan

*Lentotekniikkalaivue palkitsi Laura Tuulikallion Vuoden mekaanikko-pystillä. Lauran lisäksi kuvassa Jukka Muhonen ja Henry Mikkonen.*

korjaamolentueen puolelle, Miia ja Laura tuumivat. Korjaamolentue ei ”lennä” päätöntä kanaa pitemmälle, mutta työ siellä on vaativaa ja edellyttää erikoistumista kapeisiinkin lentoteknisiin osa-alueisiin. Sinne siirtyminen on Miian ja Lauran tavoitteena.

## Ja mikä työpaikassa on parasta

Vastauksia alkoi tulvimaan ja ylistystä yhteen ääneen: sama arvomaailma kaikilla, työyhteisökokonaisuus, älyttömän hyvä tukiverkko, aina autetaan, Utin henki, sosiaaliset palvelut, liikuntamahdollisuudet ja -velvollisuudet, pakollinen Cooper-testi kerran vuodessa. Siis kunnosta tulee pitää huolta kenttäkelpoisuuden ylläpitämiseksi. Joukko hiljenee kun kysyn paljonko matkaa Cooperissa taittuu? -No häthätee sen verran, mitä ite on sen etteen tehnyt, kuiskaa Laura savolaiseen tapaan ja toiset nyökkäävät.

Liikunta on kaikilla verissä ja kunnon ylläpitäminen on sotilaille kunnia-asia. Laura Tuulikallio harrastaa siviilipuolella eri ampumalajeja ja treenaa kilpailuihin. Hän ampuu 15 000 – 20 000 laukausta vuosittain, eniten IDPA[1)] -pistooli- ja rynnäkkökivääriammunnoissa.

Teksti: *Jukka Nykänen*
Kuvat: *Hannu Kokkonen, Jukka Nykänen*

[1)](IDPA (International Defensive Pistol Association) on Yhdysvalloissa vuonna 1996 kehitetty toiminnallinen ja käytännönläheinen urheiluammunnan laji. Se tarjoaa ampujille viranomaistyyppisiä puolustuksellisia aseenkäyttötilanteita. Siksi laji sopii erityisen hyvin ammattisotilaille ja reserviläisille.)

*Karjalan lennoston BQ-tiimi sai perinnepäivänä Ilmavoimien tukisäätiön stipendin. Lennoston komentaja Timo Herranen luovutti stipendit Marko Luukkosen kanssa. Oikealla kapteenit Joni Pirinen, Marko Koskinen, Jouni Seppänen, Juha-Pekka Pulkkinen sekä majuri Eetu Rikkinen.*

*Lennoston 101. perinnepäivänä annettiin julkista kiitosta*

# Huomionosoitus kannustaa aina

Lennoston perinnepäivänä huomioidaan henkilöstöä monin tunnustuspalkinnoin. Palkinnot ovat kiertopalkintoja ja stipendejä joilla toimialoittain pyritään nostamaan esille ansiokkaita ja tunnollisia työntekijöitä.

KOMENTAJAN KOTKA on Lennoston entisten komentajien lennostolle luovuttama patsas, joka annetaan ansioituneelle lennoston henkilökuntaan kuuluvalle. Tänä vuonna sen sai kapteeni **Jouni Seppänen.**

PERINNEALIUPSEERIMIEKKA on Rissalan Päällystökerhon lahjoittama kiertopalkinto mikä myönnettiin kapteeni **Arto Björnille.**

ANTIN LAUTANEN on yliluutnantti evp Antti Ikosen lennostolle luovuttama palkinto, joka myönnetään lennoston esikunnassa työskentelevälle henkilölle tunnustuksena vuoden aikana tehdystä esimerkillisestä ja ansiokkaasta työstä.

Antin lautasen sai suunnittelija **Maarit Holopainen.**

LENTOTEKNIIKAN MALJA on Ilmavoimien Lentoteknillisen yhdistyksen lennostolle luovuttama palkinto joko lennostossa palvelevalle tai palvelleelle henkilölle huomionarvoisesta suorituksesta tai kunnostautumisesta lentoteknisellä alalla tai lentoturvallisuustyössä. Malja luovutettiin yliääpeli **Tomi Makkoselle.**

VUODEN KOULUTAJA on Karjalan lennoston ansioitunein varusmies-, reservi-

*Vuoden lennostolainen Jukka Lintunen sekä Komentajan kotkalla palkittu Jouni Seppänen palkitsemistilaisuudessa.*

läis- tai henkilökunnan kouluttaja. Vuoden kouluttaja on ammattitaitoinen, velvollisuudentuntoinen ja hyvänä esimerkkinä koulutettaville. Tänä vuonna valinta kohdentui luutnantti **Topi Hannulaan.**

ILMATAISTELUTAKTIIKAN KEHITTÄJÄ saa lennoston komentaja, ev Veikko Hietamiehen suunnitteleman ja kiertopalkinnoski lahjoittaman Lentäjä-veistoksen. Veistos luovutetaan vuodeksi kerrallaan henkilölle, joka on merkittävästi kehittänyt hävittäjätaktiikkaa tai taistelutaktiikkaa, tai muulla tavoin edistänyt konkreettisesti lentävän ilma-aseemme suorituskykyä. Vuonna 2019 sen sai kapteeni **Toni Pulkkinen.**

ILMAVOIMIEN TUKI-SÄÄTIÖN STIPENDI on kyseisen säätiön lennostolle luovuttama stipendi jaettavaksi ilmataistelutaktiikan ja tekniikan kehittämisessä ansioituneille. Säätiö pyrkii kannustamaan yksilöitä ja yhteisöjä tekemään Ilmavoimien päätehtävää tukevaa tutkimus- ja kehittämistoimintaa, kehittämään omaa henkilökohtaista osaamista ilmapuolustuksen eri alueilla sekä edistämään Ilmavoimien perinteiden ylläpitoa. Säätiö tukee erityisesti ilmasotataktiikan ja -tekniikan kehittämiseen tähtääviä pyrkimyksiä.

Lennoston komentaja on palkinnut Ilmavoimien Tuki-Säätiön myöntämällä stipendillä ansiokkaasta ilmataktiikan kehittämisestä kapteeni **Antti Juntusen**.

Lennoston komentaja on palkinnut Ilmavoimien Tuki-Säätiön myöntämällä stipendillä Vuoden tiiminä BQ-tiimi jäsenet:

Maj **Eetu Rikkinen,** sekä kapteenit **Juha-Pekka Pulkkinen, Jouni Seppänen, Marko Koskinen** ja **Joni Pirinen.**

VUODEN LENNOSTOLAINEN palkinto ojennettiin varastomestari **Jukka Lintuselle**. Lintunen sai Ilmavoimien Tuki-säätiön myöntämän stipendin.

HUOLLON ANSIORISTI Puolustusvoimien sotatalouspäällikkö on myöntänyt ansioristitoimikunnan esityksestä huollon ansioristin n:o 620 vääpeli **Eero Mustalahdelle.**

PIONEERIANSIOMITALI Pioneeritarkastaja on myöntänyt pioneeriansiomitalit työstä pioneeriaselajin hyväksi ylikersantti **Matti Petrolle, Panu Kangasniemelle sekä Viljo Kuuselalle**

LENNOSTON LEVYKE Lennoston komentaja on myöntänyt lennoston levykkeen pitkäaikaisista ansioista lennoston ja pioneeriaselajin hyväksi majuri (evp) **Petri Airaksiselle.**

VIESTIRISTIT Viestikiltojen Liitto ry on myöntänyt viestiristit seuraaville maanpuolustuksen hyväksi viestialalla tehdyssä työssä ansioituneille: vääpeleille **Juuso Kokkonen**, **Mikko Timonen** sekä **Janne Valta.**

## Pioneerilevykkeet kahdelle

Ilmavoimien pioneeripäällikkö on myöntänyt pioneerilevykkeet Karjalan lennostosta palveleville insinööriyliluutnantti **Kari Koistiselle** ja vääpeli **Tero Merikannolle.**

He toimivat alkukesästä järjestetyssä *Bold Quest* -testaustapahtumaan liittyvissä ilmasta maahan ammunnoissa raivaajina.

Kuvat: *Miia Haverinen*

*Insinööriyliluutnantti Kari Koistinen otti levykkeen vastaan. Vääpeli Merikanto oli estynyt saapumasta tilaisuuteen.*

## Perinnepäivä Keltussa 28.5.

**7.Pääjohtokeskuksen** väki kokoontui 28.5. Kelttuun vietämään perinnepäivän iltaa. Illan ohjelmaan sisältyi monelaista ajanvietettä perinnekilpailuineen ja illallisineen.Tilaisuudessa uuhimäkeläiset jakoivat myös omat tunnustuspalkintonsa.

Perinteinen vuoden parhaan taistelunjohtajan *Fighter Controller 7*-palkinto meni toistamiseen vääpeli **Jarno Vornaselle**. Sen nouti varapääll. maj. Tuukka Antikainen (kuva vas.) Vuoden pääjokelaiseksi keskuksen henkilöstö äänesti valvontakeskuksen päällikön kapteeni **Iiro Viitalan** (kuva kesk.) ja perinnepäivän 3-ottelun voittopalkinnon sai sotilasmestari **Teppo Hilden (**oik.) Pekan Palvin Pekka Väisänen tarjoili iltapalksi maukasta grillilihaa vihannesten ja muiden höystöjen kera.

# *Ylennyksiä sotilas- ja palvelusarvoihin*

Tasavallan presidentti **Sauli Niinistö** ylensi Itsenäisyyspäivän ylennyksissä upseeristoa niin reservissä kuin palveluksessa olevia. Karjalan lennostossa 17 upseeria kohotettiin ylempään sotilasarvoon kaksi heistä majuriksi.

Palveluksessa olevien aliupseeri- ja/tai reservinaliupseeriarvoissakin tapahtui muutoksi samoin kuin palvelusarvoissakin.

**Majureiksi**: Antti Airikka, Tomi Lyytinen, Isto Nyyssönen.

**Ins.majuriksi:** Heikki Toikkanen.

**Kapteeneiksi:** Kari-Pekka Kankkunen, Juha Kärnä, Teemu Mäkiniemi.

**Yliluutnanteisi:** Niklas Hanhela, Samuel Jussila, Tuomas Karsikas, Tuomas Lilja, Miika Luukkonen, Tuomo Vilpponen, Santeri Sandberg.

**Insinööriyliluutnantiksi**: Seppo Toivanen

**Insinööriluutnantiksi:** Arttu Taskinen.

**Teknikkokapteeniksi:** Antti Maijala.

**Vänrikiksi**: Marko Heikkinen.

## Aliupseereilla voi olla eri palvelus- ja sotilasarvo

Karjalan lennoston komentaja on ylentänyt alla mainitut aliupseerit reservissä ja antanut heille vastaavan palvelusarvon:

**Ylivääpeliksi:** Tero Merikanto, sekä Harri Väisänen.

Lennnoston komentaja on 6.12.2019 lukien ylentänyt reservissä vääpeliksi ja antanut vääpelin palvelusarvon: Kari Kanerva, Tomi Karhunen, Toni Niskanen ja Pasi Puustinen.

**Vääpelin** palvelusarvoon on ylennetty myös: Ismo Kokora ja Juha-Pekka Liikka.

**Ylikersantiksi** komentaja on ylentänyt reservissä ja antanut ylikersantin palvelusarvon: Niko Allinen, Emilia Hietanen, Nikolas Hänninen, Jani Kankkunen, Tommi Karhinen, Jarno Nousiainen, Rasmus Pekkonen, Arttu Repo, Pasi Ryynänen, Tatu Rönkkö, Manu Siirilä, Eetu Tossavainen sekä antanut ylikersantin palvelusarvon: Mikael Haukipää, Janne Ikäheimo, Joonas Pekkala sekä Tuomas Tirkkonen.

**Alikersantiksi** reservissä: Janne Ikäheimo ja Simo Vauhkonen.

*Itsenäisyyspäivän ylennettyjä lennoston komentajan onniteltavina. Edessä vas. ylikersantiksi ylennetty Emilia Hietanen.*

*Puhutaanpa ilmastonmuutoksesta mitä tahansa, niin laivuejuhlien aikaan se on 80 vuotta ollut vakio. Muuatama aste pakkasta, lunta noin 5 cm, pilvistä tuhnua. Niin nytkin.*

### *Hävittäjälentolaivue vietti 80. vuosipäivää yhdessä 5-vuotiaan Lentotekniikkalaivueen kanssa*

# Elinkaarella sotaa ja rauhaa

Kielekkeinen valtionlippu nousi illan hämärtyessä salkoon Karjalan lennoston I hallin platan reunalla. Illan hämärtyessä hallin eteen ryhmittyi Hävittäjälentolaivue 31:n sekä Lentotekniikkalaivueen henkilöstöä ja perinnejoukkoa.

Joukko kokoontui kunnioittamaan talvisodan syttymisen 80-vuotista muistoa ja juhlistamaan laivueen 80. perinnepäivää.

Lentotekniikkalaivueelle perinnepäivä oli vasta viides.

Lentotekniikkalaivueen komentaja majuri **Henry Mikkonen** ilmoitti joukot HävLlv 31:n komentaja evl **Inka Niskaselle** jonka komentoja seuraten hiljennyttiin lipunnostoon ja muistamaan varjolaivueeseen siirtyneitä.

Hallin sisätiloissa laivueiden komentajat Niskanen sekä Mikkonen ottivat juhlivan joukon, noin 230 henkilöä kätellen vastaan. Juhlallisuudet etenivät sotilaallisella suoraviivaisuudella illan ”kapellimestarina” toimineen insinöörieverstiluutnantti **Jukka Muhosen** partituurin mukaan.

## Utin henkeä kohotettiin

Laivueiden komentajien tervehdyksissä vannottiin Utin hengen nimiin. Se henki, joka sitoi joukon tiiviisti yhteen ja on lujittunut jo 80 vuoden ajan kantaen niin sodan kuin rauhankin aikojen yli. Laivueenkomentaja Niskanen totesi laivueensa nytkin olevan vahvassa iskussa.

-Päivitystä tehdään herkeämättä muunmuassa useiden kauden aikana käytyjen sotaharjoitusten antamien kokemusten pohjalta, Niskanen esimerkkinä mainitsi.

Perinteiden vaaliminen ja Utin henkikin vaativat hoivaa ja huolenpitoa. Niskanen kiitti Karjalan lennoston kiltaa monien perinnehankkeiden tukemisesta. Laivue sai muun muassa vapaudenristin pronssisen suurennoksen laivueen seinälle hävittäjäritarien kuvakoosteen yläpuolelle ja tuki viimeksi uuden Ilves-hankkeen toteutumista.

Lentotekniikkalaivueen komentaja Henry Mikkonen, loi lyhyen katsauksen oman laivueensa toimintaan.

*Laivueenkomentaja Inka Niskanen sai kutsun Kirgiisikillan jäseneksi viime vuonna. Kirgiisi Lauri Karjalainen luovutti laivueelle killan perinnetikun, jossa on kaikki pöytäkirjat, valokuvia jne. Kirgiisiperinteen vaaliminen on siirtymässä nuoremman polven hareteille. Siitä Karjalainen juhlassa jo ennakoiden puhui ja toimillaan myös osoitti.*

*Kapteeni Juha Järvinen kertoi kokemuksistaan 3-vuotisesta opettajavaihdosta USA:ssa.*

-Perinteet ovat vielä hahmottumassa, mutta samaan Utin henkeen rinnakkaislaivueessakin puhalletaan, hän hehkutti.

Mikkonen huomautti, että kyseessä on vasta laivueen viides perinnepäivä, mutta touhua on silti piisannut.

Kuluvaa toimintavuotta ovat sävyttäneet lukuista sotaharjoitukset, viimeisenä ja juhlien kanssa osin päällekkäisenä pääsotaharjoitus Kaakko 2019. Mikkosen mukaan lentotekniikka on pystynyt vastaamaan sille asetettuihin haasteisiin.

Komentajatervehdysten päätteeksi Niskanen välitti laivueensa ikäkomentajan, kenraaliluutnantti evp **Pertti Tollan** puhelintervehdyksen juhlivalle joukolle.

Tämä osuus päättyi yhteislauluun ”*Kotkan pojat”*.

## Juhlapuheessa tuulahduksia Tyynen meren rannoilta

Kapteeni, 2.lentueen päällikkö **Juha Järvinen** sai juhlaväen tuulettamaan hänen marssiessa puhujakorokkeelle. Järvinen nimittäin kertoi kokemuksistaan kolmen vuoden mittaisesta opettajavaihdosta USA:ssa Miramarin tukikohdassa Los Angelesin eteläpuolella.

Tässä lehdessä on jo toisaalla kapteeni Järvisen kokemuksista oma lukunsa, joten otamme tässä yhteydessä vain muutamia poimintoja hänen esitelmästään.

Järvinen toimi lennonopettajana ympäristössä, missä toimi kahdeksan laivuetta. Hänen laivueessaan oli mm. 42 Hornet-konetta 50 lennonopettajaa ja 70 oppilaista lentoteknistä henkilöstöä

*Juhla-aterialla vas. V-A. Huotarinen lv koment. Pauli Perttula, Tomi Böhm, Seppo Saharinen, Kari Janhunen ja oik. Heikki Lahtela ja Jussi Ahvenjärvi. Seisten Arto Hoffrén.*

*Illallispöydän ääressä oik. Aarno Liusvaara, Pauli Perttula, Timo Antikainen (ensimmäinen Lentotekniikkalaivueen komentaja) ja Jussi Ahvenjärvi.*

noin 700.

Parin vuoden aikana kolme Hornettia tuhoutui, 20 henkilöä päätti päivänsä oman käden kautta, raiskauksia, ryöstöjä, jne. Syvä yhteisöllisyys puuttui.

-Joukko ei puhalla yhteen hiileen kuten meillä, vaan jokainen omaan hiileensä, Järvinen kuvaili. Tapahtumat koetaan ja nähdään vain numeroina tilastoissa.

Suurta ihmetystä herätti koneiden huono kunto, suorastaan kelvoton.

-Siellä oppi ymmärtämään suomalaista huoltojärjestelmää ja tunnustamaan sen maailman parhaaksi, Järvinen vuodattaa.

Kolmivuotinen pesti täyttyi pääsääntöisesti myönteisillä kokemuksilla, niistä unohtumattomin on tukialuskoulutus.

-Tämä mahdollisuus tuli yllättäen kuin puskista, täysin vaihtosopimussisällön ulkopuolelta, kapteeni kertoi.

Järvinen teki useita simulaattorilentoja sekä koululentoja Hornetilla joiden päätteeksi kolme laskua tukialukselle.

- Laskeutumisetkin olivat mieleenpainuvia, mutta järisyttävää oli kokea katapulttistartti, sen starttivoimaa tuskin sanoin pystyy kuvaamaan, Järvinen korosti.

## Palkitsemisia ja huomioimisia.

Perinnepäivän juhlassa laivueet huomioivat omia sankareitaan. Hävittäjälentolaivue palkitsee perinteisellä Ritarimaljalla ilma- ja maamaaliammunnossa parhaiten menestyneen ja *Ilves*-palkinnolla muistetaan vuoden hävittäjälentuelaista. Sen sai laivueupseeri majuri **Pasi Luoma-aho.** *Utin-henki*-pokaali meni vuodeksi tehtävätukihenkilöille.

## Lentotekniikkalaivue huomioi lentuelaisiaan

Lentotekniikkalaivue palkitsi Laivueen maljalla **Timo Ylijoen.** Vuoden käyttölentuelainen ylikersantti **Laura Tuulikallio** palkittiin Mekaanikko-pystillä sekä vuoden korjaamolentuelaisena vääpeli **Hannu Helinen** sekä vuoden tukeutumislentuelainen varastonhoitaja **Ari Eronen**.

Hallitonttu **Dimitri** on pilkistellyt pitkin vuotta silmäilemässä kilttejä ja vähemmän kilttejä palkitsemisen kohteita. Ja heitähän riitti. Alkujaan tämän hallitonttu Sergein alias **Kauko Vesanen,** kaapuun on astunut jo kolmannen sukupolven hallitonttu Dimitri alias vääpelivelmu **Teemu Oinonen**. Ja supsikkaasti palkitseminen häneltä sujui.

## Läsnäolijoita

Kun itse osallistuin laivuejuhliin ensimmäisiä kertoja 1970-luvun alkupuolella juhlijoista huomattava osa oli sotiemme veteraaneja. Erityisesti on jäänyt mieleen laivueen 40. vuosijuhla. Joukosta kenties puolet oli vielä veteraaneja.

Pääpöydässä istui **Eka Magnusson** silloisen laivueenkomentaja **Osmo Kopposen** oikealla puolella. Samalla puolen pöytää istui myös lennoston komenta **Pertti Tolla, Pive Ervi** ja tekniikan edustajana itse ”Isä” **Urpo Raunio**, **Hasse Wind** muutamia mainitakseni, siis henkilöitä, joista historia on piirtänyt lähtemättömät mieli-

kuvat syvälle muistiin.

Nyt 80. perinnepäivän juhlaan ei saatu ainoatakaan veteraania. Sukupovi, kaksikin tältä aikajänteeltä on jo siirtynyt tuonpuoleiseen.

Kaksi kokeneinta ikäjuhlijaa olivat **Juha** (Tino) **Rossi** ja **Lauri Karjalainen**. Molemmat ovat osallistuneet 1960-luvun alkuvuosista lähtien Tino säännöllisesti, Laralta on muutama juhla jäänyt väliin.

-Alkuaikoina juhlapaikkana oli Rantasotilaskoti Juuruksen rannalla, miehet muistavat ja kallistavat taas ohjaussauvaa jalkaa polkien.

-Putkareissuhan se siitäkin keikasta tuli. Lentokurin noudattamatta jättäminen taisi yleisin perustelu olla, he aprikoivat.

Syvyyttä on **Erosen Matin** (Kuopio) ja **Hietasen Pentinkin** (Seinäjoki) muisteluissa.

-Juhlat ovat eläneet ajassa ja muotoutuneet sen mukaan, Hietanen sanoo. Musiikista on tullut varsin keskeistä, sitähän ei aiemmin ollut ollenkaan, Eronen jatkaa.

Pitkän uran laivueessa ovat tarponeet **Kukkosen Roope** (Kouvola), **Luostarisen Esko** (Kuopio) ja **Laurin Heikki** (Seinäjoki). Yli 50 vuoden takaisia muistoja heilläkin olisi, kun vaan olis kuulijoita.

-Me mursimme äänivallia Migeillä, nykypolvi murtaa sen kitaroilla, he mieltävät.

Ikääntyminen on juhlien uhka ja mahdollisuus. Poistuminen tekee nuorille nouseville polville tilaa. Terve kehitys kulkee aina tätä rataa.

-Tärkeintä on henki ja perinne, ei se millä muotoa sitä vaalitaan, miehet pohtivat.

## Yksi oli joukosta poissa

Mutta yksi oli aina joukosta poissa. Tämän kunnioitetun veteraanin tapasin vain yhden kerran, vuoden 1989 laivuejuhlassa Utissa. Hän oli **Joppe Karhunen.** Jostain syystä Karhunen vältteli omaa perinnejoukko-osastoaan ja laivuetta, vaikka kirjoittikin niistä kymmenittäin hyviä kirjoja.

Rissalassa Karhunen on nähty vain pari kolme kertaa. Viimeksi v. 1978 syksyllä, kun HLeLv 24:n veteraanit vierailivat Savossa.

*Höyry-Mig-veteraanit Esko Luostarinen vas, koelentäjä Heikki Lauri ja Roope Kukkonen nauttivat juhlaillasta.*

*”3G” Sergei Teemu Oinonen ja ”Ukki”-Sergei Kauko Vesanen kohtasivat toisensa.*

*Pentti Hietanen ja Matti Eronen juhlivat ekakerran Rantasotkussa. Samoin kuvassa oikealla herrat Lauri Karjalainen ja Juha Rossi. Eronen ja Karjalainen ovat kirgiisejjä joiden joukko on supistunut jo kouralliseen.*

Niin usein tekee mieli kysyä itseltään, missähän se ja sekin henkilö oikein on?

Kun pysähtyy juhlan alkaessa hallin platalle ryhmittyneen joukon mukana ja paljastaa pään ja hiljentyy hetkeksi, saa vastauksen:

Nyt minä tiedän missä he ovat.

Teksti ja kuvat: *Jukka Nykänen*

# Kaksi KarLston hävittäjä-ässää

**Harri Mustonen:** *Kohtalona taivas – Hävittäjälentäjä Lauri Nissisen tarina*
Sid. 352 sivua, runsas kuvitus
Koala kustannus 2019

Vuonna 2015 esikoisteoksensa *Harmonlentäjät* julkaissut **Harri Mustonen** on ilmailun historiaan erikoistunut tietokirjailija. Tänä vuonna häneltä ilmestyi kaksi kirjaa, jotka molemmat liittyvät kiinteästi Karjalan lennoston historiaan. Elokuussa ilmestyi varsin monipuolinen tarkastelu hävittäjäkenraali **Eka Magnussonista** ja hänen laivueensa LeLv 24 ja lentorykmenttinsä LeR3 menestymisestä viime sodissamme Ekan yksityiselämää unohtamatta.

Nyt kuin joululukemistoksi ilmestyi toinen, henkilötutkielma Ekan laivueen yhdestä nimekkäimmästä lentäjästä, Marskin ritari **Lauri Nissisestä.**

Magnussonin komentama Lentorykmentti 3 on nykyinen Karjalan lennosto ja HLeLv 24 nykyinen HävLlv 31. Hävittäjälentäjä Lauri Nissinen oli HLeLv 24:n lentueenpäällikkö ja yksi menestyneimpiä ilmataistelijoitamme. Hänen kohtaloksi koitui kirjan otsikon mukaisesti taivas; törmäys ilmassa oman taisteluparin putoavaan koneeseen, mitä seurasi sankarikuolema, vain 25-vuotiaana. Tämä tapahtui kesäkuussa 1944 suurhyökkäyksen alkurytinöiden aikaan.

Aamutuimaan, kohtalokasta lentoaan edeltävällä lennollaan Nissinen ehti saada 32. ilmavoittonsa. Heinäkuun alussa 1942 hänelle myönnettiin Mannerheim-risti.

Ylikersantti Lauri Nissisen oli ässäkärkeä jo talvisodan taivaalla saatuaan kuusi ilmavoittoa. Jatkosodan rauhoituttua asemasodaksi hän suoritti reservinupseerikurssin ja jatkoi opintojaan vielä kadettikoulussa minkä päätyttyä hänet ylennettiin luutnantiksi ja pian lentueenpäälliköksi.

Lauri ”Lasse” Nissinen oli intomielinen hävittäjälentäjä. Nuoren elämän täyttivät lentäminen sekä viehättävä puoliso Kaisa. ”Lennämme kuin haukat, aamusta myöhään yöhön”, hän kirjoitti yhdessä lukuisista kirjeistään vaimolleen. Osan Mustosen ainutlaatuisesta lähdeaineistosta muodostaa tämä kirjeenvaihto, Nissisen päiväkirjat ja useat kuva-albumit.

Mustosen käsiala on sujuvaa ja johdonmukaista. Hän kuvaa Nissistä osana lentuetta ja laivuetta. Näin kirja antaa laajemmankin yleiskuvan Magnussonin kuuluisasta hävittäjäyhteisöstä, sen toiminnasta ja toimintaolosuhteistakin.

Kirjan kuvitukselle on annettava pisteitä. Se on runsas ja joukossa paljon ennennäkemätöntä aineistoa.

Mustonen näköjään katsoo kokonaisuutta nuoremman sukupolven silmin: jokaisessa kuvassa pitää olla vipinää, toimintaa, ilmeikkyyttä ja ihmisiä. Hän on antanut punakynää taistelukoneiden tyyppikuville, kuville joista ei lukijalle irtoa mitään.

Tämän ymmärtää kun näkee Mustosen CV:n. Hän on toiminut muun muassa media-alan yrittäjänä, Yleisradion uutistoimituksessa mediatoimittajana ja ammattiopistossa viestinnän opettajana. Vapaa-aika menee kotikentällä Nummelassa, jossa hänen johdollaan on pelastettu sodan aikainen lennonjohtotorni ilmailuväen perinnehuoneeksi. Lentämistä Mustonen harrastaa mm. entisöimällään PIK-5-purjekoneella.

Hyvä Mustonen!

*Jukka Nykänen*

# Hyvin on killan pullat uunissa

Killan toiminta on suunnitelmakaudelta 2019 auttamattomasti jo takana päin. Se on tehty mikä voitu.

Leipurien sanastoa lainaten voisi hyvinkin todeta, että toimintasuunnitelma on alustus- ja leivontavaiheessa kohonnut hyvin. Hiivaa on siis joukossa ollut.

Perinteitä on vaalittu, yhteisiä kiltatilaisuuksia on järjestetty, perinnehuonetta on esitelty, useissa massatapahtumissa on oltu mukana, kulttuurimatkojakin tarjottu ja niihin on myös osallistuttu, sotahistoriaan liittyviä opintoretkiäkään ei ole unohdettu, killan tuotevarastoa on täydennetty ja valikoimaa monipuolistettu. Kilta on siis hyvässä iskussa vuoden 2020 haasteisiin. Se on jo killan 40. toimintavuosi.

JULKISTA HUOMIOTA, arvonantoa ja kiitostakin on saatu suoraan ja välillisesti. Lennoston historian tuottaminen ja julkaiseminen vuosilta 1980-2018 kirjautui edellisvuoden taseisiin. Kun kirja ilmestyi sopivasti joulun tietämillä siitä saatu palaute on varissut tämän vuoden toiminnalliseen laariin. Tästä hyvänä esimerkkinä Hannes Ignatiuksen Säätiön arvostus kirjaamme ja ennenkaikkea sen kirjoittajaa kohtaan. Säätiö nimittäin rankkasi kirjan vuoden parhaaksi (2018) maanpuolustusta ja puolustusvoimien historiaa käsittelevien kirjojen joukosta. Se on jotain suurta! Tästä säätiö palkitsi **Ari Jussilan** stipendillä viime kesänä.

Kirjan menekki on samalla tavoin osoittanut, että sille oli ”sosiaalinen tilaus” ja kiltana yhdessä Jussilan kanssa siihen onnistuttiin vastaamaan. Kiltamateriaalien ”varastopäällikkö” **Erkki Reposen** mukaan kirjoja on jäljellä enää kymmenkunta laatikollista (so n 150 kpl).

-Kirjan kysyntä on hidastunut, mutta viimeisiäkin myydään tasaisen tappavaan tahtiin, Reponen sanoo.

Nyt on se hetki jolloin historiakirja kannattaa lunastaa vaikkapa ”jemmaan” myöhemmin, sopivana juhlapäivänä ojennettavaksi isovanhemmille, puolisolle, perheenjäsenelle tai lähipiirin hyvälle ystävälle.

*Ari Jussila pokkasi saamansa stipendin Ignatius-Säätiön puheenjohtaja Martti Lehdolta.*

Killan puheenjohtaja **V-A Huotarisen** arvion mukaan lisäpainoksen ottaminen ei tässä vaiheessa tule kysymykseen.

-Voihan siihen neljännesvuosisata vierähtää, hän olettaa.

VUOSI, MUUTAMA SITTEN lennosto tarjosi killalle perinnetiloiksi kolmea kamaria Keltun talosta. Tämä oli tarjous, josta ei voinut kieltäytyä ja siitä otettiin koppi suoraan ilmasta. Ja hyvä kun otettiin.

Kiinnostus perinnehuoneistoa kohtaan on selvästi lisääntynyt. Erityisesti puheenjohtaja Huotarisen mieltä lämmittää kun lennoston henkilöstöryhmien mielenkiinto perinteitä kohtaan on heräämässä.

Esimerkiksi viime keväänä hävittäjälentolaivue käynnisti eräänlaisen ”tyky”-päivänsä aamukahvilla ja perinnetilakierroksella Keltussa. Samoin kilta piti perinnetilojen ovia avoinna pääjohtokeskuksen henkilöstölle heidän henkilöstöpäivien yhteydessä. Lentotekniikkalaivue vieraili jo aikaisemmin ja lennoston esikunnan väkeä tutustui nyt syksyllä. Kaikissa näissä kilta on ollut mukana esittelemässä ja kertomassa joukko-osaston vaiheista.

Huotarinen toivoo, että jatkossakin oma perinnetila nähtäisiin lennostossa vahvuutena, minkä kautta nuoret lennoston palvelukseen tulleet on helpointa kotouttaa työpaikan juurille.

-Kilta on aina valmis auttamaan esittely ym. järjestelyissä, Huotarinen lupaa.

Perinnetilojen ja lennoston historian esittely on kiehtonut myös lennoston ulkopuolisia tahoja. Näistä Huotarin mainitsee muun muassa Vehmersalmen Lions Clubin, Tampereelle keskittyneen evp. lennonjohtajien yhdistyksen sekä Ilmavoimien luutnanttikurssi 16 tutustumisvierailut.

RISSALAN MIG-muistomerkki loistaa aina silloin tällöin sosiaalisessa mediassa. Pääsääntöisesti myönteisessä hengessä. Mutta onpa näkynyt mainintoja siitäkin, että hoitoa on laiminlyöty.

Tällaisetkin havainnot ovat totta. Liian monta vuotta muistomerkkiä ympäröivät graniittipaadet kannattivat painavia kahleketjuja, väsyivät ja kallistuivat kumaraan. Toisaalta myös luonto on muuttanut ympäristöä. Kauniit pensasistutukset ovat vallanneet näkymää. Niiden vesomista on toivottu. Harmi, että kilta ei pysty näihin puuttumaan, sillä ne ovat rakennuslaitoksen puisto-osaston hoidossa.

Mutta paasikivet on nyt oikaistu. Tämä ”Mikki MLU2”, kuten killan varapuheenjohtaja **Jorma Niiranen**, yksi muistomerkin rakentajista 20 vuoden takaa, hanketta luonnehtii, tehtiin talkoilla, johon lennosto tarjosi raskasta kalustoapua.

Jo yli 20 vuotta sitten pystytetty MiG-muistomerkki Rissalan paraatiaukiolla suunniteltiin ja toteutettiinkin kestäväksi sukupolvelta toiselle, ikuiseksi.

Nyt saimme huomata, ikuinen on enintään 20 vuotta, eikä elinikäinenkään tarkoita kuin puolta siitä.

NÄILLLÄ MUUTAMILLLA esimerkeillä killan puheenjohtaja haluaa osoittaa, että keväällä vahvistettu toimintasuunnitelma on toteutunut ja ”kohonnutkin” kuten alussa keveästi nostateltiin.

Vuodenvaihde on myös tilinteon aikaa, kiitoksen aikaa. Monenlaista huomioita on kohdentunut kiltaan ja sen jäsenistöön. Saakoon tässä vielä erityismaininnan killan puheenjohtaja Veli-Antti Huotarisen saama merkittävä ylennys everstiluutnantiksi reservissä 4.6.

Kiitoksena pitkäaikaisesta työstä killan päämäärien hyväksi Ilmavoimien kiltaliitto palkitsi Ilmavoimien komentajan myöntämillä kiltaliiton risteillä **Tuomo Karttusen, Ossi Sivénin** sekä **Jorma Kelon**. Nämäkin luodit löysivät kohteensa.

*Jukka Nykänen*

*Mig-muistomerkin paasikivet hakivat 20 vuotta mukavaa asentoa ja nyökähtivät. Oikomihoitoa antoivat V-A Huotarinen oik. Raimo Remes, Jorma Niiranen ja Pentti Kuusisto sekä kaivinkonemies Juuso Iivanainen.*

*Ilmavoimien kiltaliiton ansioristit kohdentuivat vas Tuomo Karttusen, Ossi Sivénin sekä Heikki Kelon kunniamerkkikampoihin lisättäviksi.*

*Lennonjohtajavieraita Pirkanmaalta ja Keski-Suomesta Kuopion FIR:illä Keltussa. Joukossa myös paikallisia isäntiä.*