

PILVEN VEIKKO

Ilmavoimien Kiltaliitto Ry
2024 nro 1



Suomen ilmavoimien
Nato-operaatio
Romaniassa



Hanki 24 ja
Nordic Response 24
-sotaharjoitukset



Ilmavoimien kilttojen
kuulumisia



Pilven Veikko nro 1/2024

Ilmavoimien Kiltaliitto ry



| | |
|---|----|
| Pääkirjoitus | 3 |
| Pilven Veikon toimitus | 4 |
| Hyvät ilmavoimien ystävät! | 5 |
| Muutoksia Ilmavoimissa | 6 |
| Ajankohtaista | 8 |
| Visbyssä tavattiin | |
| Lehden teema: Ilmavoimat | 9 |
| Romeo 24 – Suomen ilmavoimien Nato-operaatio Romaniassa | 10 |
| Katsaus Ilmavoimien kevään 2024 harjoitustoimintaan | 15 |
| Hanki 24 ja Nordic Response 24 -sotaharjoitukset | 19 |
| Training norwegian fighter pilots in Finland | 24 |
| Lentokoulutuksen kokemuksia ja näkymiä | 25 |
| Ilmavoimissa valmistaudutaan F-35-alkukoulutukseen | 26 |
| KarLston Suojausyksikkö uuteen kasarmiin | 31 |
| Ilmavoimien kiltaliitto | 34 |
| Puheenjohtajan palsta | |
| Ilmasotakoulu Kilta ry | 36 |
| Isänmaan pettäjä vai isänmaan hylkäämä? | 36 |
| Ilmavoimien Kiltaliitto ry | 39 |
| Torjuntavoitto 1944 – Ilmasotaa Kaakkois-Suomessa | |
| Ilmavoimien Viestikillan kuulumisia | 42 |
| Kiltamatka Belgiaan | 43 |
| Karjalan Lennoston Kilta ry | 44 |
| Lento-osasto Kuhlmeytä muisteltiin | 44 |
| Tapahtumarikasta kilta-aikaa 2024 | 46 |
| Hietasilla kolmen sukupolven suora Karjalan Lennostossa | 50 |
| Lapin Lennoston Kilta ry | 52 |
| Kiltavuosi 2024 | |
| Lentosotakoulun Kilta | 54 |
| Kevään, kesän ja vähän syksyinkin kuulumisia | |
| Lentotekniikan Kilta | 55 |
| Gauntlet lentää jälleen | |
| Lentovarikon Kilta | 56 |
| Kunniakäynneillä Pirkanmaalla | |
| Satakunnan Lennoston Kilta | 58 |
| Kiltakuulumisia vuoden varrelta | |
| Utin Ilmakillan terveiset | 60 |
| Kirjakatsaus | 61 |
| Bertel Mårtenson | |
| Miksi Venäjä toimii niin kuin se toimii? | 62 |
| Kipinä kantaa | 63 |
| In Memoriam – Mauri ”Maukka” Maunula | 64 |
| In Memoriam – Veijo Mustonen | 65 |
| In Memoriam – Hannu Antikainen | 66 |
| Pilven Veikko -lehden mediakortti | 67 |
| Katsaus seuraavan lehden teemaan: Logistiikka | 68 |
| Ilmavoimien Kiltaliiton Killat | 70 |
| Ilmasillat ja muut yhteisöt | 71 |

Etukansi: Ilmavoimien komentaja kenrm. Juha-Pekka Keränen valmistautumassa lentämään HN-401-hävittäjän poistettavaksi vahvuudesta. Kuva Ilmavoimat

Pääkirjoitus

JUHA SUONPERÄ

Ilmavoimien Kiltaliitto on ilmapuolustuksen perinteiden hyväksi toimivien rekisteröityjen kilttojen ja maanpuolustusyhdistysten valtakunnallinen keskusjärjestö. Yhdistys on julkaissut vuodesta 1996 alkaen kaksi kertaa vuodessa ilmestyvää *Pilven Veikko* -lehteä. Nimi on perua jatkosodan aikana toimitetusta Ilmavoimien rintamalehdestä. Lehden tuotti Ilmavoimat ja se jaettiin rintamajoukoille kerran viikossa. Sillä oli suuri merkitys joukkoja yhdistävänä tekijänä.

Nykyinen *Pilven Veikko* toimii osaltaan yhdistävänä tekijänä Ilmavoimien, reservin, yhteistyökumppaneiden ja muiden ilmavoimahenkisten välillä. Lehteä on toimitettu nyt siis 27 vuotta. Sitä on tehty talkoovoimin ja se on saanut useana vuonna tunnustuksen Suomen Vuoden parhaana kiltalehtenä. Viimeiset viisi vuotta päätoimittajana on ollut **Janne Pauni**. Kiitokset Jannelle ja **Leena Tiaiselle** erinomaisesta ja pyyteettömästä maanpuolustustyöstä! Lehti koetaan tärkeäksi sekä Ilmavoimien että lukijakunnan keskuudessa.

Ilmavoimien Kiltaliiton hallitus päätti kesäkuun kokouksessaan, että lehden toimitusta jatketaan entiseen tapaan ja vuodessa ilmestyy kaksi numeroa, huhtikuussa ja marraskuussa. Ilmavoimat lupasi tukea aineiston tuottamisessa lehteen myös tulevaisuudessa ja tämän lehden teemana onkin Ilmavoimat. Kiitokset jo nyt Ilmavoimille ja Ilmavoimien Tukisäätiölle tuestanne *Pilven Veikon* tuottamiseen. Ja kiitos myös kiltakentälle osuudestanne juttujen tekemisessä. Lehti on meidän kaikkien yhteinen hanke, ja yhteistyöllä homma toimii, pidetään lehti siis yhtä laadukkaana myös tulevaisuudessa. Lehden uusi toimitusformaatti esitellään ajankohtaista-palstalla. Kevään 2025 lehden teemana on logistiikka.

Ensimmäisen *Pilven Veikon* jutut olivat hyvin Hornet-painotteisia; kerrottiin Hornet-koulutuksesta Yhdys-

valloissa, Hornet-koneiden siirtolennoista ja uudesta lentokalustosta lennostossa. Totta kai, sillä olivathan ensimmäiset koneet tulleet Suomeen vasta edellisenä vuonna. Mutta maailma oli silloin toinen, silloin oltiin vielä yksin. Osallistumisemme kansainväliseen harjoitustoimintaan alkoi vuonna 2000. Tämän *Pilven Veikon* aiheina ovat muun muassa Ilmavoimien operaatio Romaniassa, kansainväliset harjoitukset, norjalaisen ohjaajien kokemuksia lentokoulutuksestamme ja F-35-katsaus. Nyt olemme osa Natoa ja sotilaallinen yhteistyömme muun muassa Yhdysvaltojen, brittien ja muiden pohjoismaiden kanssa on arkipäivää.

Kiitos myös Ilmavoimien komentajalle, kenraalimajuri **Juha-Pekka Keräselle**, kuluneista vuosista, hyvästä johtajuudesta ja lämpimästä tuesta Ilmavoimien kiltakentälle. Toivotamme kaikkea hyvää tuleville vuosille ja muistutamme, että vierivä kivi ei sammaloidu. Toivottavasti reservissä herää mielenkiinto myös kirjoittamiseen.

Ulkoillessa tuntui, että tänään on syksyn ensimmäinen päivä. Tätä kirjoittaessani on syyspäiväntasausta. Ruskan värit näkyvät luonnossa. Moniväriset vaahterat ovat kauniita ja pihlajat punaisia marjoja täynnä. Syksyn värit ovat lämpimiä, maanläheisiä sävyjä, murrettuja värejä. Vuodenajat on yksi Suomen rikkauksista. Syksyn ruska, talven kimmeltävät hanget, keväinen luonnon herääminen, kesän helteet ja sininen taivas. Suomi on kaunis maa.

Kuten kenraali Adolf Ehrnrooth totesi: ”Suomi on hyvä maa, se on paras meille suomalaisille”, ja hän totesi myös: ”Ei enää koskaan yksin”.

Toivotan kaikille lukijoille tekemisen meininkiä ja antoisia hetkiä *Pilven Veikon* parissa!

Pilven Veikon päätoimittaja Juha Suonperä

Pilven Veikon toimitus

Pilven Veikon toimitus vaihtuu

Ensimmäiseksi vielä kerran: Suurkiitokset ev (evp) **Janne Paunille**, joka toimitti *Pilven Veikko*a pitkään ja viime vuosina lähes yksin. Yritämme nyt, vaikkakin ikääntyvin, mutta uusin voimin jatkaa IVKL:n tärkeimmän tehtävän, *Pilven Veikko* -lehden toimittamista.

Pilven Veikon toimitustyön vastuu jakautuu edelleen kahtia. Toimituskunta tekee toimitukselliset linjapäätökset ja sitä johtaa Ilmavoimien esikunnan esikuntapäällikkö. Toimituskunnan kokoonpano kokonaisuudessaan löytyy *Pilven Veikon* mediakortista.

Käytännön työtä ohjaa ja tekee julkaisutoimikunta. Sen kokoonpano tämän lehden osalta on ollut seuraava: vastaava päätoimittaja **Juha Suonperä**, julkaisutoimikunnan puheenjohtaja **Esa Mäkinen**, jäseninä **Heikki Lahtela**, **Tapio Haapamäki** ja **Ahti Ojanen**. Kaikki mainitut toimivat kiltansa hallituksen puheenjohtajina ja/tai IVKL:n hallituksessa. Toimittajana ja taittajana toimii **Päivi Veijalainen** Mainostoimisto Huhtikuusta.

Toimitus ottaa edelleen mielellään vastaan lukijapalautetta sekä lehden aihepiiriin sopivia artikkeleita ”lukijan kynästä”.

Seuraava *Pilven Veikko* ilmestyy keväällä 2025, ja sen pääteemana on logistiikka. Antoisaa syksyn jatkoa kaikille lukijoillemme ja sidosryhmillemme!

Pilven Veikon julkaisutoimikunta 2024, Heikki Lahtela (vas), Esa Mäkinen, Juha Suonperä, Ahti Ojanen ja Tapio Haapamäki. Kuva Esa Mäkinen



**Päivi Veijalainen /
Mainostoimisto Huhtikuu**





Hyvät ilmavoimien ystävät!

Kenraali Adolf Ehrnroothin julkisuuteen tuoman viestin mukaisesti; ”on tunnettava historia, jotta voi rakentaa tulevaisuuden”. Toinen usein käytetty toteamus on; ”puolustuksemme perusta on vahva maanpuolustustahto ja reservi”. Minulle nämä ovat itsestään selviä perustotuksia, joiden eteen meidän Ilmavoimissa työskentelevien on tehtävä lujasti töitä. *Pilven Veikko* on lehti, joka osaltaan toimii liimana Ilmavoimien historian, reservin ja tulevaisuuden kehittämisen välillä. Lehti on erittäin laadukas, hyvin toimitettu ja erinomaisia artikkeleita sisältävä julkaisu. Uskon myös vakaasti, että *Pilven Veikko* -lehdellä on merkittävä rekrytointivaikutus vähintäänkin välillisesti perheiden ja sukulaisten kautta.

Ilmavoimille on tärkeää, että lehti jatkaa laadukasta julkaisutoimintaa ja olen iloinen, että toiminta jatkuu. Laadukkaat artikkelit eivät ilmesty itsestään vaan ne tarvitsevat tekijänsä ja siinä me jokainen voimme tehdä osuutemme. Lehden toimittamiseen on osallistunut suuri joukko vapaaehtoisia, kiitos siitä. Haluan erikseen nimeltä osoittaa suuret kiitokset **Janne Paunille** ja **Leena Tiaiselle** heidän tekemästään pitkäaikaisesta ja erinomaisesta työstä. Jannen syvälliset artikkelit ovat mielestäni ylittäneet ”oikeiden lehtimiesten” jutut ja Leena on vastannut laadukaasta toimittamisesta.

Ilmavoimat elää historiallisen mielenkiintoista ajanjaksoa. Kaukana ovat ajat, jolloin kamppailimme olemassaolostamme yrittäen vakuuttaa puolustushallinnon johdon ilmavoiman merkityksestä ja erityispiirteistä nopeudesta, ulottuvuudesta ja tarkkuudesta. Suuri muutos tapahtui Hornetin käyttöönoton jälkeen, syventyi Naton suorituskykyarvioinnissa ja vahvistui AGM-158A operatiivisen käyttöönoton myötä. HX-arvioinnissa ja nyt F-35-hankeessa roolimme ja merkityksemme puolustusjärjestelmälle on itsestään selvä. Maapuolustuksen kehittämisessä huomioidaan laajasti F-35 JF:n tuoma lisäarvo ilma-maataistelussa, kuten myös meripuolustuksessa.

Totesin kaksi vuotta sitten, että käynnissä olevalla vuosikymmenellä valetaan perusta Ilmavoimien tulevaisuudelle. Euroopan tilanne ja erityisesti Venäjän kehitys pitävät meidät erityisen valppaina, jolloin samanaikaisesti on pidettävä hyvässä kunnossa vanhaa ja uutta. Uudet suorituskyvyt sekä Nato-jäsenyys tarjoavat meille ennennäkemättömiä mahdollisuuksia ylläpitää sotaa estävää pelotetta ja pidäkettä sekä samalla toteuttaa strategiaamme tähdäten tavoitteeseen olla Pohjolan parasta ilmavoimaa. Ilmavoimien esikunta ja joukko-osastot tarkentavat

omissa kirjoituksissaan nyt ja tulevaisuudessa toimintamme uusia piirteitä.

Natoon integroitumisessa huomasimme, että meillä on tarve tarkentaa sinällään erinomaista strategiaamme. Julkaisimme vuosi sitten syyskuussa Ilmavoimat Natossa 2030 -tavoitetilan ja päätimme, että vuosikymmenen loppuun mennessä päivitimme Ilmavoimien strategian. Tällä asiakirjalla halusin saattaa koko henkilöstömme tietoon Ilmavoimien johdon ajatuksia Natoon integroitumisesta ja tulevaisuuden operoinnista kotimaassa ja ulkomailla. Ilmavoimat Natossa 2030 ei pystynyt olemaan strategia, koska toimintaan sisältyi ja edelleen sisältyi meistä riippumattomia tekijöitä, kuten resurssointi ja valtionjohdon päätökset. Ylipäällikön ohjaus oli kuitenkin selkeä – Suomi on luotettava liittolainen, joka hoitaa oman osuutensa turvallisuuden ylläpitämiseksi. Tämän perusteella ennakkoimme odotuksia, kuvasimme omia haluja toiminnan kehittämiseksi sekä määrittelimme peruseriaatteita toiminnallemme. Ilmavoimat on merkittävä suorituskyvyn tuottaja Natolle, jolloin tärkein lyhyen aikavälin tavoitteemme oli integroitua tämän vuoden kuluessa Naton ilma- ja ohjuspuolustusjärjestelmään NATINAMDS.

Henkilöstö on ollut lujilla, kun valmiuden ylläpidon ja muiden normaalitehtävien sekä harjoitusten lisäksi on hoidettava F-35- ja IITV-hankkeet sekä isännöitävä meitä tukemaan saapuneita lento-osastoja, sillä liikkuva taistelutapamme on herättänyt laajaa kiinnostusta. Tämän lisäksi olemme osallistuneet Naton huippukokouksen suojaamiseen Liettuassa, Naton AS-toimintaan Romanissa ja olemme suunnittelemassa mahdollista osallistumista Islannin ilmavalvontaan. Halusimme toteuttaa nämä tehtävät mahdollisimman nopeasti, jotta ensi vuoden jälkeen pystymme keskittymään uusien suorituskykyjen käyttöönottoon ja niiden operatiivisen valmiuden saavuttamiseen. 2030-luvun alusta alkaen pyrimme jälleen olemaan luotettava liittolainen, joka operoi uusilla suorituskyvyillä Naton 360 tehtäväkentässä. Henkilöstö on jaksanut, koska työmme on merkityksellistä ja uuden tekeminen on mielenkiintoista. Minulla on vahva usko Ilmavoimien menestymiseen – **Qualitas Potentia Nostra**.

Tämä oli viimeinen kirjoitukseni *Pilven Veikkoon* aktiivipalveluksessa. Ei sitä koskaan tiedä, josko reservissä herää mielenkiinto kirjoittamiseen. Toivotan antoisia lukuhetkiä *Pilven Veikon* lukijoille.

Ilmavoimien komentaja, kenraalimajuri Juha-Pekka Keränen

MUUTOKSIA ILMAVOIMISSA

Tasavallan presidentti on nimittänyt Ilmavoimien uudeksi komentajaksi prikaatikenraali Timo Herrasen 1. joulukuuta 2024 alkaen. Lisäksi tasavallan presidentti ja Puolustusvoimain komentaja ovat määränneet upseereita uusiin tehtäviin.



TIMO HERRANEN

ILMAV:n uudeksi komentajaksi on nimetty prikaatikenraali **Timo Herranen**. Prkenr. Herranen on ollut ILMAV:n esikuntapäällikkönä 1.6. 2022 alkaen. Aikaisemmin hän toimi mm. ILMAV:n operaatiopäällikkönä 2021-22 ja KARLSTO:n komentajana 2018-20. Herranen ylennettiin prikaatikenraaliksi vuonna 2022.



JARI MIKKONEN

PVLOGL:n johtaja kenraalimajuri **Jari Mikkonen** aloittaa PV:n sotatalouspäällikkönä 1.11. alkaen. Aikaisemmin Mikkonen on toiminut mm. PE:n logistiikkapäällikkönä 2021-22, ILMAV:n esikuntapäällikkönä 2017-20 sekä KARLSTO:n komentajana 2015-17. Kenraalimajuriksi hänet ylennettiin 2021.



AKI HEIKKINEN

PE:n valmiuspäällikkönä aloittaa 1.11. alkaen eversti **Aki Heikkinen**. Aiemmin Heikkinen on palvellut mm. F-35-yhteystoimiston päällikkönä Washington DC:ssä, SATLSTO:n komentajana sekä ILMAV:n valmiuspäällikkönä. Everstiksi hänet ylennettiin vuonna 2018.



AKI PUUSTINEN

ILMAV:n esikuntapäällikkönä aloittaa eversti **Aki Puustinen** 1.12. alkaen. Ev. Puustinen palvelee tällä hetkellä PE:n suunnitteluosastolla apulaisosastopäällikkönä. Aiemmin Puustinen on palvellut mm. KARLSTO:n komentajana ja suunnitteluosaston päällikkönä ILMAVE:ssä. Hänet ylennettiin everstiksi vuonna 2018.



VESA MÄNTYLÄ

ILMASK:n ja Jyväskylän varuskunnan päällikkönä vuodesta 2022 palvellut eversti **Vesa Mäntylä** aloittaa ILMAV:n operaatiopäällikkönä 1.1.2025. Aiemmin hän on toiminut mm. ILMAV:n valmiuspäällikkönä, sektorinjohtajana PE:ssä, koulutuskeskuksen johtajana ILMASK:ssa sekä pääjohtokeskuksen päällikkönä KARLSTO:ssa. Evertiksi hänet ylennettiin vuonna 2019.



VILLE HAKALA

ILMASK:n johtajana ja Jyväskylän varuskunnan päällikkönä aloittaa eversti **Ville Hakala** 1.1.2025. Tällä hetkellä Hakala on jatkotutkinto-osaston johtajana MPKK:ssa. Aiemmin hän on ollut mm. ILMAV:n henkilöstöpäällikkönä, ILMAOPK:n varapäällikkönä, OPOS:n apulaisosastopäällikkönä ILMAVE:ssä ja HÄVLLV 31:n komentajana KARLSTO:ssa. Everstiksi hänet ylennettiin vuonna 2021.

Kuvat: Puolustusvoimat

ONNEKSI EI TÄLLAISTA ENÄÄ TÄNÄÄN!

Arne Somersalon testamentti – Ilmailuvoimien komentaja vuosina 1920–1926

Ilmailuvoimien komentaja majuri **Arne Somersalo** joutui komentajakautenaan suoranaisten ajolahdin kohteeksi. Kaikesta tästä ja tunnoistaan hän kirjoittaa 10.11.1925 päivätys- sä kirjeessään kuopiolaiselle tohtori **Hannes Hahlille** seuraavasti:

”Vuonna 1920 minut melkein vasten tahtoani nimitettiin Ilmailuvoimien komentajaksi. Löysin silloin edestäni täydellisen Augiaan tallin, jossa elostelevat upseerit viettivät huolettomia ja työttömiä päiviä ilman vähintäkään vastuun ja velvollisuuden tuntoa. Ryhdyin sitä puhdistamaan ja kohottamaan, kylläkin aavistaen, että en siitä kunniaa niittäisi. Tiedän, että tämä työ on minulle onnistunut ja että Ilmailuvoimat nykyään hyvinkin ovat armeijan tasalla.

Koko ajan olen saanut taistella kolmella rintamalla. Allani kelvoton upseeristo, joka näki huolettoman elämänsä uhatuksi eikä häikäillyt mitään keinoja sen pelastamiseksi. Ylempänä päällystö, joka aina oli valmis lainaamaan korvansa tämän klikin syytöksille ja valituksille. Esimerkiksi kenraali Wilkaman tarkastaessa Ilmailuvoimia ensimmäistä kertaa ja huomasi niiden edistyneen hän huolellisesti vältti kertomuksessaan jokaisen sanan, joka olisi voinut merkitä tunnustusta komentajalle.

Kolmantena olivat Puolustusministeriö ja eduskunta, jotka eivät millään tahtoneet uskoa, että Ilmailuvoimien kehitys oli ensi sijassa rahakysymys. Usein olimme sellaisessa umpikujassa, että minun virkarikossyytteenkin ja oman taloudellisen edesvastuun uhalla oli syrjäytettävä kaikki ohjeet ja ratkaistava asiat omalla tavallani; ylitettävä menoarvioita jopa miljoonilla. Tämä taistelu oli usein raskasta, mutta onneksi vähitellen varttui kyvykäs nuorempi upseeristo, joka tuki minua pyrkimyksissäni.

Kaikki kestetyt koettelemukset ja vastoinkäymiset painoivat höyhenen lailla näiden tulosten rinnalla. Mutta sitten alettiin minulta riistää kunniani ja minut on julkisesti leimattu mieheksi, jolle Ilmailuvoimat ovat olleet ainoastaan välineenä itsekkäälle kei- nottelulle.

Tämä kolme vuotta jatkunut toivon taistelu kunniani puolesta on saanut aikaan enemmän kuin kaikki Karpaattien, Flanderin ja Sommen kärsimykset ja muut elämän koettelemukset yhteensä. Kun näin teen tilinpäätöksen toiminnastani Suomen puolustuslaitoksessa, voi tulos olla vain yksi: minun on ajoissa muutettava elämänuraa ennen kuin tällaiset taistelut kokonaan murtavat työvoimani ja terveyteni. Isänmaa on saanut minulta kaikki ja enemmänkin kuin se voi pojaltaan vaatia.



Majuri Arne Somersalo, Ilmavoimien komentaja 1920–1926. Kuva Heikki Lahtela

Toiminta Ilmailuvoimissa on nyt joutunut rauhallisen kehityksen uriin. Niitä ei mielestäni enää mikään vaara uhkaa, vaikka äärettömän paljon työtä on jäljellä ennekuin ne muodostavat lujan turvan isänmaallemme. Mutta se työ on nyt laskettu upseeriston käsiin, joka ymmärtää sille asetetut vaatimukset ja uskoo tulevaisuuteensa. Näissä olosuhteissa voin tyyneellä mielin vetäytyä syrjään”.

Heikki Lahtela

Lähde: Ilmailuvoimien komentajan, majuri Arne Somersalon kirje tohtori Hannes Hahlille 10.11.1925

AJANKOHTAISTA

Visbyssä tavattiin

Jokavuotiseen tapaan Ilmavoimien Reserviupseerikurssi 44:n veljiä vuodelta 1970 tapasi jälleen toisiaan. Tällä kertaa olimme Visbyssä 15.–17. elokuuta. Teimme matkan Viking Linen M/S Cabriella -laivalla Ilkka Öhbergin ja Markku Porkkan johdolla. Paikalle saimme 14 veljeä, elosa meitä on vielä 28. Kurssin alussa meitä oli 35 nuorta lentäjänalkua Kauhavan taivaalle tähyämässä. Tänä vuonna joukostamme on poistunut jo kaksi veljeä, se kuuluu elämään. Kun vaihdamme kuulumisia, ison osan ajasta vie kaikenlaisten vaivojen ja tautien läpikäynti. Eipä olisi

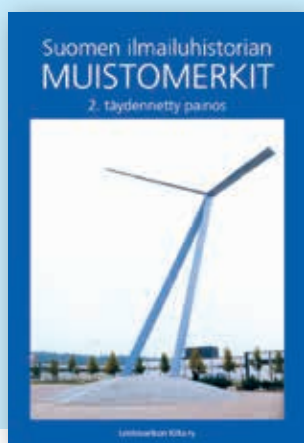
uskonut muutama vuosikymmen sitten. Kaikki veljet ovat jo aikaa sitten saavuttaneet 70 vuoden iän.

Matkan pääteemana oli mukava yhdessäolo. Juttu luis-
taa hyvin, sillä meillä on omasta takaa asiantuntevia kan-
nanottoja asiasta kuin asiasta. Niillä pärjäämme. Ensi
vuoden tapaaminen on Kauhavalla lentonäytöksen mer-
keissä ja vuoden 2026 tapaaminenkin on alustavasti so-
vittu Keski-Suomen maisemiin.

Heikki Lahtela



Kurssiveljiä Visbyn vanhan kaupungin kujalla. Vas. Seppo Kolehmainen, Hannes Bjurström, Lauri Ellilä, Ilkka Öhberg, Lasse Leppänen, Hannu Harjunmaa, Hannu Salomaa, Heikki Lahtela, Markku Porkka, Raimo Sinivaara, Pekka Lukkarinen ja Olli Parviainen. Kuvasta puuttuu Veli-Pekka Lehto ja kuvan ottaja Veikko Juvonen.



Hyvä Ilmailun Ystävä,

Kiinnostaako Suomen ilmailun historia ja perinteet?
Lähde kotiseutretkelle, selaile ja lue tai hanki vaikka lahjaksi!
Kirjassa kerrotaan 211 muistomerkistä!

Lisätietoa ja tilausohjeet:
www.lentovarikonkilta.fi

An F-35 fighter jet is shown in flight, banking upwards and to the right. The aircraft is dark grey with a blue stripe along the fuselage. The tail fin has the number '5147' and a blue stripe. The cockpit canopy is visible, showing the pilot's helmet. The background is a vast, arid desert landscape with winding, dry riverbeds and sparse vegetation. The sky is clear and light blue.

Lehden teema:
ILMAVOIMAT

Ilmavoimat vastaa Suomen
ilmapuolustuksesta ja ilmaoperaatioista.
Lisäksi se tukee muita viranomaisia ja
toteuttaa kriisinhallintatehtäviä.

Kuva: Lockheed Martin Corporation



Hävittäjälentolaivue 31:n komentaja,
everstiluutnantti Rami Lindström.
Kuva Ilmavoimat

ROMEO 24

Suomen ilmavoimien Nato-operaatio Romaniassa

*”Yksi kaikkien ja kaikki yhden puolesta” on Naton perusajatus. Suomen liit-
tyessä osaksi liittokuntaa keväällä 2023 oli selvää, että yhteinen operointi ei
ole ainoastaan saamista, vaan se on myös antamista.*

Tasavallan presidentti teki päätök-
sen Suomen ilmavoimien osallistu-
misesta Naton rauhanajan puolus-
tuksen tehtäviin Romaniaan, Mihail
Kogălniceanun tukikohtaan (MKAB),
osaksi Naton operaatiota pelotteen ja
puolustuksen lisäämiseksi. Operaa-
tio päätettiin toteuttaa Air Policing - ja
Air Shielding -toimintoihin jaettuna.

Valmistelu

Tunnustelu sopivan ajankohdan löy-
tämiseksi alkoi alkuvuodesta 2023
ja varsinainen suunnittelu syksyllä
2023. Poliittinen päätös operaatioon
lähdestä tehtiin keväällä 2024. Suun-
nittelun aikajänne oli lyhyt, mutta
monet seikat, mm. mahdollisuus toi-
mia yhdessä Royal Air Force:n kanssa,
puolsivat juuri tätä ajankohtaa.

Valmistelu jakautui ylemmän soti-
lasjohtoportaan ja poliittisen johdon
briiffaamiseen ja vuoropuheluun,
suunnitteluun Naton ilmakomponen-
tin kanssa, logistiikan, koulutuksen
ja itse operoinnin suunnitteluun.

Toimivan joukon osalta haastavin
tehtävä oli rakentaa sellainen aika-
taulu, että suomalaisjoukot kykene-
vät läpäisemään Naton evaluoinnin
osaksi liittokunnan operaatiota heti
ensimmäisellä viikolla. Loimme viik-
kosuunnitelman, joka piti sisällään
paljon opiskelua yksin ja yhdessä, si-
mulaattorilentoja sekä muita vieraas-
sa ympäristössä tarvittavia taitoja. Jo-
kainen ohjaaja luki tuhansia sivuja,
ja ryhmäkeskusteluissa varmistettiin,
että asiat ymmärrettiin samalla ta-
valla. Simulaattorilennolla harjoitel-
tiin toimintaa Nato-proseduurien mu-
kaisesti, sillä toimintatavat poikkeaa-

vat jossain määrin siitä, mihin olem-
me kansallisissa aluevalvontatehtä-
vissä tottuneet. Uusia asioita ei opis-
keltu ainoastaan tätä operaatiota var-
ten, vaan osana Nato-integraatiota ja
koko joukon suorituskykyä – tulevai-
suutta ajatellen.

Majoitus päätettiin toteuttaa kontti-
kylässä, joka suunniteltiin Suomessa,
mutta toteutettiin tilauspalveluna Na-
ton logistiikka- ja hankintavirastolta.

Pääjoukon osalta operaation kes-
toksi määritettiin kaksi kuukautta. Tä-
mä toteutettiin yhdessä RAF:n kans-
sa, joka oli alueella jo huhtikuun alus-
ta noin 250 hengen ja kuuden Euro-
fighter ”Typhoonin” voimin. Poliitti-
nen mandaatti määritti osaston kook-
si korkeintaan 100 henkilöä ja kah-
deksan F/A-18 ”Hornetia”. Kahden
kuukauden operaatio päätettiin ja-
kaa kolmeen rotaatioon.

Operointi kotimaan ulkopuolella

Olemme tottuneet puolustamaan isänmaata ilmasta tulevaa uhkaa vastaan, ja rehellisesti voi sanoa, että siinä olemme hyviä emmekä häpeäksi kenellekään. Uutena asiana Naton myötä on tullut operointi kotimaan ulkopuolella ja sinne siirtyminen, Deployment, ja tässä meillä on opittavaa.

Toteutimme ensimmäisen toisen maailmansodan jälkeisen suomalaisen sotilaallisen operaation kesällä 2023 Liettuassa, Siauliai tukikohdassa, jossa osallistuimme Naton huippukokouksen suojaamiseen. Tämän jälkeen pääsimme harjoittelemaan deploymentia Nordic Response 24 -harjoituksessa Norjan Andoyassa keväällä 2024. Näillä opeilla lähettiin toteuttamaan ensimmäistä pidempää ja laajempaa deploymentia Etelä-Eurooppaan.

Konttikuljetukset lähtivät hyvissä ajoin merta ja maata pitkin kohti Romaniaa, ja rakennusosasto saapui tukikohtaan kolme viikkoa ennen pääjoukkoa. Samaan aikaan Naton tilaamat paikalliset urakoitsijat pystyttivät konttikylää alun perin tyhjälle ruohokentälle. Aikataulu oli kunnianhimoinen, mutta hyvällä suunnittelulla se oli tehtävissä.

Operaatio alkoi virallisesti kesäkuun alussa 2024, kun ensimmäinen

rotaatio saapui Mihail Kogălniceanun tukikohtaan. Kaiken olisi pitänyt olla valmista, mutta edessä oli vielä paljon tehtävää kovassa aikataulupaineissa.

Romanian-komennus toi meille paljon uutta oppia myös erityisesti ns. deployment-kyvyn osalta. Samalla saimme konkreettista oppia toiminnan vaatimuksista ja vaativuudesta, kun operoimme pidempää aikojaa Suomen ulkopuolella. Kaikkiaan tämä oli merkittävä askel Ilmavoimien kokonaissuorituskyvylle. Olemme aloittaneet tähän johtaneen polun rakentamisen pikkuhiljaa vuodesta 2009 lähtien, jolloin toteutettiin Suomen ensimmäinen NEL2-tason TACEVAL Ilmavoimien yksikölle. Nyt tämän suorituskyvyn rakentaminen on tullut päätökseensä ja pääsimme tositoimiin.

Saimme laajaa tukea isäntämaa Romanialta sekä Yhdysvalloilta, jolla on tukikohdassa kiinteitä rakenteita kuten hyvän ruokahuollon tarjoavat ruokalot ja muut palvelut. Isolta-Britannialta saimme korvaamatonta tukea useilla eri osa-alueilla. Jälkeenpäin todettuna ajankohta yhdessä Ison-Britannian kanssa oli erityisen viisaasti valittu, sillä yhteistyö mahdollisti saumattoman liittymisen tarvittaviin tietojärjestelmiin ja tarjosi koko joukon muitakin tukea ensikerrokselle.

Evaluointi

NATO Allied Air Command (AIRCOM) suoritti kesäkuun ensimmäisellä viikolla kaksiosaisen arvioinnin Mihail Kogălniceanun lentotukikohdassa varmistaakseen suomalaisosaston kyvyn aloittaa Naton ilmapoliisioperaation Quick Reaction Alert -tehtävää. Tämän valmiustarkastuksen (Readiness Verifcationin, RV) suoritti taktinen arviointi (TACEVAL) AIRCOM:n pääkonttorista Ramsteinistä. TACEVAL-tiimi tarkasti suomalaisosaston eri osastojen tietämystä Naton taktiikoista, tekniikoista ja menettelytavoista. Lopputulemana Suomen ilmavoimat kelpuutettiin Naton operatiivisten tehtävien toteuttamiseen.

Arvioinnin toinen osa koostui Combined Air Operations Center (CAOC) Torrejónin tehtäväkohtaisesta arvioinnista, jossa varmistettiin suomalaisosaston yksityiskohtainen kyvykkyys ryhtyä Quick Reaction Alert -tehtäviin kyseisessä Romanian tukikohdassa. Samalla arvioinnissa varmistettiin komento- ja ohjauksjärjestelmien toimivuus ja yhteensopivuus, jotta toiminta voidaan tarvittaessa salata.

Tämä prosessi sisälsi perusteellisen arvioinnin ja hyväksynnän, joka antoi Suomen ilmavoimille virallisen luvan osallistua operaatioon. Saimme arvioinnista hyvää palautetta ja sertifikaatin Naton operatiivisten tehtävien aloittamiseksi Naton sotilaallisen johtamisrakenteen johdolla.

Suunnittelimme koko prosessin aikataulun turhan kireäksi paketiksi, mikä on hyvä ottaa huomioon tulevaisuudessa. Leima saatiin kuitenkin kiitoksin paperiin, ja olimme valmiit aloittamaan todellisen toiminnan.

Operointi

Operaation alussa joukolla asetettiin seuraava komentajan tahto: ”ROMEO24-joukko nostaa suorituskyvyn ja toteuttaa Naton Readiness Verifcationin. Tämän jälkeen joukko toteut-

Operointia MKAB:n kuumassa auringossa. Kuva: Ilmavoimat





CAOC Torrejon luovutti sertifiikaatin Suomen osastolle Full Operational Capabilityn saavuttamisen johdosta. Kuva: RAF

taa Air Policing- ja Air Shielding -tehtäviä Naton komentorakenteen johdossa, operoiden yhdessä liittolaismaiden kanssa. Joukko kehittää Suomen Nato-yhteensopivuutta ja deployment-kykyä, sekä osallistuu liittokunnan pelotteen tuottamiseen ja sen aktiiviseen viestintään. Joukko operoi MK:n tukikohdassa kesä- ja heinäkuun aikana ja turvaa Romanian ja Bulgarian ilmatilaa. Joukon toiminnalla ehkäistään Ukrainan sodan leviämistä ja lisätään koko Euroopan turvallisuutta”. Tätä tehtävää toteutettiin läpi koko operaation.

Tärkeimpänä tehtävänä oli turvata Naton ilmatila Air Policing -tehtävällä, jossa täytyi olla korkeassa valmiudessa vastaamaan kaikkeen eteen tulevaan. Nimensä mukaisesti kyseessä voi ajatella olevan poliisitoiminta, jossa pidetään yllä järjestystä ja valvotaan alueen turvallisuutta virkamiehen velvollisuudella.

Air Shielding on varsin monipuolinen termi. Se pitää sisällään kaiken lentotoiminnan yksittäisistä voimannäytöistä laajamittaiseen harjoitustoimintaan tai ilmapäivystykseen. Operaation aikana osallistuiimme Ramstein Legacy 24 -harjoitukseen ja

useisiin yhteistoimintakierroksiin muiden maiden ilmavoimien ja ilmatorjuntakaluston kanssa.

Päivystyksen ulkopuolella lensimme koulutus- ja harjoituslentoja. Samassa tukikohdassa operointi RAF:n kanssa teki yhteistoiminnasta mutkallista ja lentokierrosten briiffaaminen ja läpikäynti onnistui hyvin. Muista tukikohdista- ja valtioista operoivien lento-osastojen kanssa tehtävä yhteistyö on aina haastavampaa ja vaatii hyvät yhteydet salauksineen. Tämän harjoittelu ja kaikkien Nato maiden yhteen liitettävyyden eli connectivityn on asia, jonka yksityiskohtien viilaamista ja harjoittelua ei voi liikaa korostaa. Matkassa oli myös varsin nuoria ohjaajia, joiden lentokoulutusta edistettiin kuten kotona, mutta hyvinkin toisenlaisessa ympäristössä.

Operaatio toteutettiin kolmessa rotaatiossa siten, että lähes koko joukko vaihtui noin kolmen viikon välein. Henkilöstön kierrättämisen tavoitteena oli kerätä mahdollisimman laajasti kokemusta toiminnasta Naton komentorakenteen johdossa ja samalla vähentää kotoa poissaolon tuomia haasteita.



Yhteisoperointia US Bomber Task Forcen kanssa. Kuva: Ilmavoimat



Romanian ilmavoimat tuki toimintaa muun muassa kuljetusten muodossa. Kuva: Ilmavoimat

Operaation ensimmäinen vaihe oli pitkälti uuden kohtaamista, rakentamista ja toiminnan arviointia. Tämän lisäksi osallistuimme Ramstein Legacy 24 -harjoitukseen, joka keskittyi monikansalliseen integroituun ilmapuolustukseen.

Läheinen yhteistyö RAF:n kanssa oli kahdensuuntaista. Pystyimme jakamaan päivystysvuoroja ja lentämään harjoitustoimintaa toistemme kanssa suuremmilla konemäärillä ja oppimaan toinen toisiltamme.

Operatiivisessa toiminnassa, Naton Air Policingissa, teimme lähes samoja asioita kuin kotimaan aluevalvonnassa, mutta hieman eri twistillä. Perusteet ja säännöt voimakäytölle sekä oikeudet ja velvollisuudet poikkeavat kansallisesta alueellisen koskemattomuuden valvonnasta, myös raportointi on erilaista kuin mihin olemme tottuneet. Opettelimme näitä asioita sekä lukemalla että käytännössä. Oppimiskäyrä oli jyrkkä, mutta ennemmin tai myöhemmin Natoon integroituminen ja sen vaatima opiskelu on tehtävä.

Toiminnan normalisoiduttua noin

kahden viikon kuluessa alettiin jo valmistautua vahdinvaihtoon ja hankitun osaamisen siirtämiseen seuraaville. Seuraava rotaatio jatkoivat siitä, mihin edellinen jäi, ja hoiti velvoitteita vuorotellen brittien kanssa.

Viimeisen rotaation tehtävänä oli operaation hallittu purkaminen ja joukkojen kotiuttaminen, ja kaikkien toimintojen hallitusta päättämisestä huolehtiminen.

Suomen omat kontit, lentokonekorjaamotelta ja noin 20 ajoneuvoa saatettiin kuljetuskuntoon ja lähetettiin kohti kotimaata. Viimeisen rotaation kotiuduttua paikan päälle tuli purkuosasto, jonka vastuulla oli valvoa konttikylän purku ja ennallistaminen, sekä vastata siitä, että kaikki materiaalit palautuivat oikeisiin osoitteisiin.

Isäntämaan tuki

Host Nation Support (HNS) on keskeinen osa deploymentin onnistumista. Tuen tarve ja sen taso määritellään korkean tason sopimukses-

sa, jossa vastaanottava maa sitoutuu tuottamaan ennalta sovitut palvelut. Tuen skaala voi olla varsin laaja, aina tyhjästä hiekka-aavikosta täysin valmiiseen ja sisustettuun lentotukikohtaan. Meidän tapauksessamme Romanian MK:n tukikohta järjesti alueen, mihin saatoimme tukeutua, sekä tukikohdan palveluineen. Yhdysvaltain maavoimat, jolla on tukikohdassa pysyviä rakenteita ja joukkoja, järjesti tukikohtaan erinomaiset ruokailupalvelut ja liikuntamahdollisuudet.

Olosuhteet

Sääolot poikkesivat reilusti siitä, mihin olemme Suomessa tottuneet. Yli 40 asteen lämpötilat haastoivat ulkona työskenteleviä taistelijoitamme, ja saimme näistä olosuhteista erinomaista oppia tulevaisuuteen, niin henkilöstön kuin Hornet-kalustonkin käytön suhteen.

Toiminta-alueellamme ilmatilassa oli kotimaahan verrattuna pienemmät harjoitusalueet. Ne olivat kuitenkin

toimivat ja riittävät suunniteltuun ope-
rointiin. Ilmatila oli selkeä ja liikenteen
määrä rajallinen, joten sovimme
hyvin sekaan. Vaikka lentokoulutuk-
sessa oli yksinkertaisia lentoja, toi-
minta tapahtui kuitenkin varsin eri-
laisessa ympäristössä ja kulttuurissa.
Toimiminen totutun ympäristön ulko-
puolella avasi silmiä, antoi arvokas-
ta kokemusta ja auttoi ymmärtämään
myös toisenlaisia ratkaisumalleja.

Hygienia ei ollut aina sillä tasolla,
mihin olemme Suomessa tottuneet.
Lisäksi joka paikassa kuljeksi kulku-
koiria. Onneksi vakavammilta seura-
muksilta vältyttiin, ehkä tarkkaavai-
suuden ansiosta.

Stratcom

Strategisen kommunikaation (STRAT-
COM) avulla pyritään osaltaan pää-
semään operaatiolle asetettuihin ta-
voitteisiin ja lopputulokseen. Viestin
osaamisestamme tulee välittyä ulos-
päin. Natolla on pitkä ja syvälinen
osaaminen STRATCOM:n tavoitteiden
asettamisessa, sen ohjaamisessa ja
toteutuksessa. Koska olemme osa
liittokunnan operaatiota ja pelotetta,
noudatamme myös operaatiolle ase-
tettua STRATCOM-ohjausta.

Suomen operointi Romaniassa he-
rätti paljon mielenkiintoa kansallisis-
sa ja kansainvälisissä tiedotusväli-
neissä. Tiedotustilaisuuksia, media-
kiertueita, paikallisia tapahtumia ja
korkean tason vierailuita oli runsaasti
koko operaation ajan.

Operaatiosta saadut opit

Kyseessä oli vähintäänkin merkittä-
vä askel Suomen ilmavoimien suo-
rituskyvyille Naton jäsenenä. Saim-
me tunnustusta osaamisestamme, ja
pääsimme avaamaan tilin vahvista-
malla Romanian ilmapuolustusta osa-
na liittokuntaa. Suomelle on tärkeää
integroitua toimivaksi Nato-maaksi,
ja kokeneiden liittolaisten rinnal-
la toimiminen, lähellä aktiivista taist-
telukenttää, oli suomalaisille varsin
hyödyllinen kokemus. Tälle kokonai-
suudelle varsin osuva aloitus.

Oman analyysimme ja saadun pa-
lautteen perusteella voimme todeta,
että kykenemme laajoihin tehtäviin
ja toimimaan osana liittokuntaa myös
kaukana oman maamme ulkopuolel-
la. Operaatiosta saadut opit analysoi-
daan, otetaan virheistä opiksi ja kirja-
taan parhaat käytänteet myös kansal-

lisen puolustuksemme ohjeisiin.

Aika kultaa muistot, sanotaan.
Näin varmasti on, mutta mielestäni
koko operaation voi kiteyttää seura-
viin vaiheisiin: Alussa oli henkises-
ti todella vaikeaa erilaisten epäsel-
vyyksien, tietämättömyyden ja ay-po-
litiikan kanssa. Uusien asioiden opis-
kelu ja integroituminen osaksi Na-
ton joukkoja kovan paineen alla ki-
teytyi lopulta suomalaisten evaluoin-
nin läpäisyyn kohdemaassa, ja ehkä
sen tuomaan rentoutumiseen. Pai-
kan päällä vallinnut erinomainen yh-
teishenki kannatteli ohi haastavim-
pien kohtien, ja välillä päästiin naut-
timaan myös vapaa-ajasta Romanian
maisemissa. Osasto koki jännittäviä-
kin hetkiä, ja operaation miksi-osa
varmasti kirkastui entisestään. Roma-
nian opeilla voimme kehittää suori-
tuskykyä sekä kansallisesti että osa-
na liittokuntaa. Aloituspuheessa poh-
din joukon onnistumisen kriteeriksi
sitä, haluaisinko aidosti lähteä tämän
joukon kanssa taisteluun. Nyt sen tie-
dän, koska tahansa!

Kirjoittaja

*Hävittäjälentolaivue 31:n komentaja
Everstiluutnantti Rami Lindström*

Constanatan kaupungin Mamaia beach.
Kuva: Ilmavoimat



KATSAUS ILMAVOIMIEN KEVÄÄN 2024 HARJOITUSTOIMINTAAN

Ilmavoimien runsaasti kansainvälistyneen koulutus- ja harjoitustoiminnan päätarkoituksena on yhteensopivuuden lisääminen.

Vuoden 2024 vilkkaan harjoitustoiminnan merkityksellisimmät harjoitukset toimeenpantiin jo vuoden alussa viikoilla 9–11. Suomi on sijaintinsa ja omien pitkään kehittyneiden ilmaoperaatioperinteidensä ansiosta valtione kiinnostava harjoituskumppani kansainvälisesti. Puolustusvoimien, Ilmavoimien ja yhteiskunnan eri toimintojen yhteensovittamisen merkitys on avainasemassa, jotta soveltavat harjoitukset saadaan toimeenpantua ilman ylimääräistä kitkaa yhdessä oppien.

Hanki-24

Ilmavoimien vuoden 2024 pääsotaharjoitus, talviolosuhteissa toteutettu ilmaoperaatioharjoitus Hanki 24 järjestettiin tänä vuonna 26.2.–2.3.2024 ja sen johti Ilmavoimien esikuntapäällikkö, prikaatikenraali **Timo Heranen**. Harjoituksen aikana ilma-alukset operoivat Ilmavoimien liikkuvan taistelutavan mukaisesti kahdeksalta lentokentältä ja kahdelta varalaskupaikalta. Harjoituksen aikana joukkoja osin uudelleen keskitettiin jo tulevaa, Norjan johtamaa Nordic Response 24 -harjoituksesta varten.

Hanki 24 -harjoituksen tavoitteena oli harjoitella Ilmavoimien kansallista kykyä toimeenpanna suuren kone määrän ilmaoperaatioita hajautetusta ryhmityksestä tukeutuen eri tukikohtiin. Oman lisänsä harjoitukseen toi yhteistyö kansainvälisten liittolaisten kanssa.

Vaikka harjoituksessa kaikki toimijat opettelevat rooliaan ilmapuolustuskokonaisuudessa, harjoituksen pääkoulutuskohteena olivat lennot ja niiden toiminnot. Tähän liittyen yhtenä keskeisenä koulutuksellisena tavoitteena oli harjoittaa reserviläi-

Tikkakoskella otettiin Hanki-24-harjoituksessa käyttöön 4-tielle rakennettu varalaskupaikka. Kuvassa Hornetit rullaavat uudelle nousutielle. Noudattavatkohan nopeusrajoitusta? Kuva Ilmavoimat, Joni Malkamäki





Hornet lentoonlähdessä uudelta nousutieltä Tikkakoskella. Kuva Ilmavoimat, Tuula Kujanpää

siä Ilmavoimien taistelutavan mukaisesti tehtäviin talviolosuhteissa. Pääkoulutusjoukkona olivat joukko-osastoista Lapin lennosto sekä Ilmasotakoulu. Lennostot ja reserviläiset mahdollistavat Ilmavoimien taistelutavan toimeenpanon.

Ilmasotakoulu ja Lapin lennosto perustivat poikkeusolojen tukikohtaan joukkoineen sekä muut tukikohtiin liittyvät elementit kuten nousutiet. Lentotekniikan, suojauksen, huollon, lennonjohdon ja logistiikan taistelijat mahdollistavat nousuteiden käyttöönoton, kun hävittäjät täytyy saada ilmaan vaihtoehtoista reittiä. Talviolosuhteet asettavat omat haasteensa operoinnille päivittäisessä käytössä olevien lentokenttäalueiden ulkopuolelle. Hanki-harjoituksesta Ilmavoimien tiedotuksen kautta maailmalle levinneet kuvat hävittäjistä starttaamassa maantieltä lumivallien välistä vahvistavat kuvaa Suomesta kyvykkäänä ja puolustukseensa panostavana liittolaisena. Tukeutumiskokonaisuuteen liittyy myös kyky siirtää tukeutumistoiminnot toisaalle. Hanki 24 -harjoituksen aikana

Hanki-24-harjoituksessa ei pelkästään lennetty. Reserviläiset ampuivat rynnäkökiväärillä perinteisen kertausharjoituksen kouluammunnan. Kuvassa Ilmavoimien komentaja, kenrm. Juha-Pekka Keränen tarkastaa ammunnan tuloksia. Kuva Ilmavoimat, Aleksis Manninen

toiminnot siirrettiin käsketyksi muun muassa Tikkakoskelta Vaasaan.

Hanki 24 -ilmaoperaatioharjoitus toi Tikkakoskelle Ilmasotakouluun noin 1200 reserviläistä. Reserviläisten kokemusskaala oli hyvin laaja, tuoreista isänmaan palvelijoista kokeneisiin taistelijoihin, joiden palvelusajasta oli jo vierähtänyt tovi.

Varustaminen tapahtui Jyväskylän keskustassa Hippos-hallilla, jossa konkreettisesti näkyi, miten paljon varusteita tarvitaan yli tuhannelle henkilölle, kun perustetaan Ilmavoimien taistelutukikohtaa.

Hanki-24-harjoituksen tunnus.
Kuva Ilmavoimat



Ilmasotakoulun Hanki-harjoituksen yli tuhannen reserviläisen varustaminen oli suuri urakka. Varustajat ovat kuitenkin pääosin myös itse reserviläisiä, jotka aloittivat harjoituksen jo muita aiemmin edellisenä viikonloppuna luomalla perustamiskeskuksen Hippo-halliin Jyväskylään. He rakensivat tämän suurharjoituksen hyvin rasvautun varustamiskoneiston nyt ensimmäistä kertaa Tikkakosken ulkopuolelle paikkaan, jota ei ole suunniteltu tällaiseen toimintaan. Tämäkin on osa Ilmavoimien liikkuvaa taistelutapa. Ilmasotakoulu osoitti pystyvänsä toimimaan myös normaaliolojen huoltorakenteiden ulkopuolella.

Lapin lennosto perusti noin tuhannen Lapin lennoston reserviläisen joukon kahden päivän aikana. Joukot varustettiin, aseistettiin ja koulutettiin valmiiksi tehtäviinsä. Ammunnat ovat kertausharjoitusten odotettavissa tapahtumia reserviläisille. Kaikille yritetään mahdollisuuksien mukaan järjestää tilaisuus harjoitella tätä sotilasta perustaitoa ja tässä MPK RY:n Ilmapuolustuspiirin tarjoama koulutustuki on viime vuosina alkanut näkyä konkreettisesti.

Harjoituksen harjoitusvastustajan tehtävien toimeenpanosta vastasi Karjalan lennosto, joka suunnitteli ja vastasi harjoituksen punaisen operaatioiden toteuttamisesta. Harjoitusvastustajaa simuloivat F/A-18 Hornet-hävittäjät ja Hawk-suihkuharjoituskoneet, jotka tukeutuivat Rissalan tukikohtaan.

Yhteistyö liittolaisten kanssa oli osa Hanki 24 -harjoitusta, vaikka kansainvälisiä lento-osastoja ei tällä kertaa ollut mukana. Suomalaiset F/A-18 Hornet-hävittäjät tukeutuivat Kallaxin tukikohtaan Ruotsin Luulajassa. Lisäksi harjoitukseen osallistui esikunta- ja johtokeskushenkilöstöä Isosta-Britanniasta.

NORDIC RESPONSE 24

Ilmavoimat osallistui osana Puolustusvoimia Norjan johtamaan, Norjan, Ruotsin ja Suomen pohjoisilla alueilla, maalla, merellä ja ilmassa toimeenpantuun monikansalliseen NORDIC RESPONSE 2024 -harjoitukseen Hanki 24 -harjoituksen jatkumona 4.–15. maaliskuuta 2024. Harjoitus-

Nordic Response 24 -harjoituksen toiminta-alue. Kuva Ilmavoimat



Saksan Ilmavoimien A400M-kuljetuskone Rovaniemen tukikohdassa HN-40:n takana.. Kuva Ilmavoimat



tus oli osa Naton Steadfast Defender 24 -harjoitussarjaa, jossa Nato-maat ja kumppanit harjoittelivat liittokunnan kykyä siirtää joukkoja pohjoiseen harjoittelemaan yhteisoperaatioita arktisissa olosuhteissa.

Harjoitus oli liittokunnan suurin pitkään aikaan. Näin suurella panostuksella Suomi ei ollut koskaan aiemmin osallistunut kansainväliseen harjoitustoimintaan. Harjoituksen historiallisuutta korostaa se, että se on ensimmäinen kerta, kun Suomi Naton jäsenenä osallistuu liittokunnan alueiden yhteisen puolustuksen harjoiteluun.

Harjoitukseen osallistui yhteensä noin 20 000 sotilasta 13 eri maasta. Harjoituksen tarkoituksena oli osoittaa Naton suorituskykyä, yhtenäisyyttä ja tahtoa puolustaa koko liittokunnan aluetta. Puolustusvoimien tavoitteena oli saavuttaa kyky osallistua Naton johtamiin yhteisoperaatioihin pohjoisella alueella yhdessä liittolaisten kanssa.

Harjoitukseen osallistui Naton erijäsenvaltioista yhteensä yli 100 ilma-alusta suorittaen yli 2 000 lento-

suoritusta. Hävittäjien lisäksi mukana oli ilmatankkaus-, kuljetus- ja valvontakoneita sekä kuljetus- ja taisteluhelikoptereita. Viidennen sukupolven hävittäjäkalustolla operoivat Norjan lisäksi Yhdysvaltain Merijalkaväki (USMC) sekä Ison-Britannian kuningkaalliset ilmavoimat (RAF) operoiden lentotukialukseltaan HMS Prince of Walesilta.

Ilmavoimien keskeinen tavoite oli kehittää kykyä suunnitella ja toimeenpanna monikansallisia ilmaoperaatioita osana Naton yhteisoperaatioita. Ilmaoperaatiot suunniteltiin monikansallisessa ilmaoperaatiokeskuksessa (Joint Air Operating Centre, JAOC) Norjassa. Tähän suunnittelun ja toimeenpanon ytimeen osallistui merkittävä määrä suomalaisia.

Suomalaiset hävittäjäosastot toimeenpanivat harjoituksen aikana yli 200 lentosuoritusta tukeutuen Norjan Andoyaan, Ruotsin Kallaxin sekä Oulunsalon tukikohtiin. Rovaniemeltäkin oli suunniteltu operaatiota, mutta kiitotiehaasteiden vuoksi suihkukonetoinen jouduttiin siirtämään pois

tukikohdasta, hajautettuun ryhmittymiseen. Rovaniemeltä operoi kuitenkin mm. Saksan A400M-kuljetuskone, joka pääsi myös tukemaan Suomen harjoitusjoukkojen siirtoa ulkomaille. Oulunsalon tukikohdasta operoi suomalaisten lisäksi myös USMC F/A-18 mukanaan aiemmin Suomessa lennonopettajana palvellut merijalkaväen lentäjä. Harjoituksen tavoitteisiin päästiin hyvällä menestyksellä, mutta kuten aina, kehitettävääkin jäi eri osa-alueille.

*Majuri Lassi Huhtinen
Osastoesiupseeri
ILMAVE/Koulutusosasto*

Lapin lennoston Hornet-hävittäjä lentoonlähdössä Andoyan tukikohdasta Norjasta. Kuva Ilmavoimat



HANKI 24 JA NORDIC RESPONSE 24 -SOTAHARJOITUKSET

Keväällä 2024 järjestettiin menestyksekkäästi kaksi Ilmavoimille merkittävää sotaharjoitusta: Hanki 24 ja Nordic Response 24. Hanki 24 oli Ilmavoimien pääsotaharjoitus ja Nordic Response 24 oli Norjan johtama kansainvälinen harjoitus ja samalla Suomen Puolustusvoimien vuoden 2024 tärkein kansainvälinen harjoitus.

Harjoitukset toimeenpantiin lähes samanaikaisesti helmi-maaliskuussa 2024. Yhdenaikaisuudesta johtuen Ilmavoimien harjoitus suunnittelussa huomioitiin erityisesti resurssien vaikuttava käyttö huomioiden samanaikaisesti Ilmavoimien arjen pyörittäminen eli operointi, koulutus ja tukitoimet.

Harjoitukseen liittyen resurssien suunnittelussa ja käytössä Ilmavoimia tukivat sisäiset sidosryhmät alajohtoportaineen kuten Pääesikunta, Puolustusvoimien johtamisjärjestel-

makeskus, Puolustusvoimien palvelukeskus, Puolustusvoimien tiedustelulaitos ja Puolustusvoimien logistiikkalaitos sekä tietysti Maavoimien esikunnan huolto-osasto ja Merivoimien edustajat tietotaidollaan.

Tämä artikkeli Hanki 24 ja Nordic Response 24 -harjoituksista kuvaa harjoituksen suunnittelua, toteutusta ja arviointia Ilmavoimien huollon näkökulmasta. Lisää tietoa harjoituksesta löytyy helposti julkisista lähteistä, kuten esimerkiksi YouTube-palvelusta videoiden muodossa.

Isäntämaatuki sotaharjoituksissa

Isäntämaatuki (Host Nation Support, HNS) on osa ulkomaisen avun antamisen ja vastaanottamisen muodostamaa kokonaisuutta ollen näin tärkeä osa kansainvälisiä harjoituksia. Isäntämaatuella tarkoitetaan normaali- tai poikkeusolojen aikana isäntämaan siviili- ja/tai sotilasorganisaation antamaa tukea joukoille tai organisaatioille, jotka toimivat, operoivat tai liikkuvat isäntämaan alueella. Isäntämaatuon järjestelyillä varmistetaan siitä, että eri viranomaisten tuki ulkomaisille joukoille on koordinoitu sekä tehokasta, ja että vierailevat joukot kaikista lähetävistä maista toimivat isäntämaan alueella ko. maan lainsäädännön, valtiosopimusten ja normien mukaisesti.

Isäntämaatuon toteutus voidaan jakaa kolmeen vaiheeseen: vastaanottoon (RSOM), ylläpitoon (sustain) ja kotiuttamiseen (RMSD). Puolustus-

Ruotsalainen ja suomalainen ohjaaja NR:ssä. Kuva: Puolustusvoimat / Combat Camera



voimien logistiikkalaitos toteuttaa ulkomaisen joukon RSOM- ja RMSD-toiminnot Suomessa. Isäntänä (Host Unit, HU) esimerkiksi Nordic Response-harjoituksessa oli Lapin lennosto, jonka osana vieraileva joukko toimi ja jonka vastuulla oli vieraiden toimintaan liittyvä isäntämaatuen järjestäminen (sustain).

Hanki 24

Hanki 24 oli Ilmavoimien pääsotaharjoitus. Tässä artikkelissa esitellyt harjoitukset olivat toisilleen jatkumoa. Hanki 24 järjestettiin viikolla 9 ja NR 24 viikoilla 9–11. Tästä syystä haasteita aiheutti Ilmavoimien integroidussa harjoitussuunnittelussa käytettävissä olevat resurssit ja vaikuttava käytö em. harjoitukseen ja samanaikaiseen arjen pyörytykseen eli operointiin, koulutukseen ja tukitoimiin.

Hanki 24 -harjoituksessa pääkoulutettavia joukko-osastoja olivat Lapin Lennosto ja Ilmasotakoulu. Harjoitukseen osallistui kantahenkilökuntaa, varusmiehiä ja reserviläisiä. Kansainvälisten lento-osastojen tuloon varauduttiin harjoituksen suunnittelussa. Lopulta harjoitukseen ei

osallistunut kansainvälisiä lento-osastoja.

Karjalan- ja Satakunnan lennostot tukivat koulutettavia joukko-osastoja niin henkilöstöllä kuin materiaalilla ja toimimalla harjoitusvastustajana harjoituksessa käydyissä ilmaoperaatioissa.

HANKI24 Suunnittelu Ilmavoimien esikunnan huollon näkökulmasta

Hanki 24 -harjoitus oli tarkoitus alun perin järjestää jo vuonna 2022. Koronapandemian ja siitä aiheutuneiden siviiliyhteiskunnan rajoitustoimien takia harjoitus päätettiin siirtää vuodelle 2024. Alustava suunnitelma harjoituksen toteuttamisesta oli siis olemassa vuodelta 2022. Hanki 24 -harjoitus oli Ilmavoimille vuosiin ensimmäinen harjoitus, jossa operoitiin korpikentältä keskellä talvea.

Käytännön huollon järjestelyistä harjoituksessa vastasivat joukko-osastot. Harjoituksessa edettiin normaalin suunnittelun mukaisesti järjestämällä kootut IPC- (Initial Planning Conference= Aloituskokous), MPC- (Main Planning Conference= Pääsuunnittelutilaisuus) ja FCC- (Final Coordination Conference= Viimeistelykokous)

suunnittelutilaisuudet Ilmavoimien esikunnan johtamana. Näiden tilaisuuksien lisäksi järjestettiin erillisiä huollonsuunnittelutilaisuuksia, joissa yhteensovitettiin joukko-osastojen harjoitukselliset henkilöstö- ja tukitarpeet sekä ratkottiin esille nousseet haasteet.

Ilmavoimien esikunnan osalta huollonsuunnittelu harjoitukseen liittyen painottui yhteistyökumppani Finavian suuntaan ja lentoteknisen resurssin suunnitteluun. Finavialla oli suuri merkitys Pudasjärven kentän saattamiseksi lentokelpoiseksi talvisissa olosuhteissa. Tästä laadittiin erillinen sopimus Ilmavoimien ja Finavian välillä. Yhteistyön Pudasjärven kunnan kanssa kentän saamisen käyttöön pyydettyä aikana toteutti Lapin lennosto.

Pudasjärven kentän käyttöönotto sydäntalvella oli yksi harjoituksen logistiikan tavoitteista. Samalla oli tarkoitus testata kumppanin toimintaa, kykyä tukea ilmaoperaatioita saattamalla talvisissa olosuhteissa oleva lentopaikka käyttökuntoon. Tämä tavoite saavutettiin. Finavia avasi pyydetysti Pudasjärven lentopaikan keski- viikkoon 28.2 mennessä Lapin lennoston joukkojen ja Ilmavoimien lentokaluston käyttöön. Tämä vaati kentänhuoltokaluston ja henkilöstön siir-

Hornet NR:ssä. Kuva: Ilmavoimat



tämistä Pudasjärvelle perjantaista 23.2 alkaen. Kentän auraaminen lumesta aloitettiin lauantaina 24.2.

Kentän huoltokaluston siirroissa tukeuduttiin sekä kaupallisiin että Ilmasotakoulun varusmiesten toteuttamiin kuljetuksiin. Tämä vaati yhteistyötä ja suunnittelua ilmavoimien esikunnan, kolmannen Logistiikkarykmentin ja Ilmasotakoulun kesken. Kentänhuoltokalusto Pudasjärvelle siirrettiin Hallin tukikohdasta. Kaluston siirtoon tarvittiin yhteensä 5 lavettiyhdistelmää.

Käytännön tasolla joukko-osastoissa materiaalin varaaminen ja hajauttaminen, talvikunnossapito, materiaalihuolto, muonitus, polttoainehuolto ja polttopuut ovat osa huollon kokonaisuutta. Näihin liittyvät asiat tulee suunnittelun alkuvaiheessa ottaa huomioon. Harjoitukseen osallistuvat joukot suunnittelevat omat tarpeensa harjoituksen alussa. Huolto tarjoaa tukensa muiden toimialojen suunnittelijoille jo hyvissä ajoin harjoituksen suunnittelusykliä.

Lentotekninen huolto

Lentoteknisen huollon suunnittelun perusteena oli tuottaa harjoitukseen 30 kappaletta Hornet-monitoimihä-

vittäjää ja noin 600 lentotuntia, mikä on merkittävä kuormitushuippu lentoteknisen huollon näkökulmasta. Lisähaasteena oli heti Hanki 24 -harjoituksen jälkeen alkava NR24-harjoitus, johon oli suunniteltu osallistuvan 12 Hornetia. Kaluston käyttö- ja huoltatussuunnitelmat tarkennettiin valtakunnallisesti kuukausia ennen harjoitusta Ilmavoimien esikunnan huolto-osaston johtamana yhteistyössä Ilmajärjestelmäosaston ja joukko-osastojen lentotekniikan kanssa. Tämänkaltaisen kaluston käytön kuormitushuipun hallinta vaati tehtyjen suunnitelmien tarkkaa noudattamista ja huoltokuorma Ilmavoimien lentotekniikkalaivueissa ja teollisuudessa ennen harjoitusta ja harjoituksen jälkeen muodostui suureksi. Lentotekninen huolto onnistui valmisteluissa hyvin ja tarvittava konemäärä saatiin tuotettua harjoitukseen sekä käyttövarmuus kyettiin pitämään tarvittavalla tasolla harjoituksen aikana ja myös sen jälkeen.

Tiivistettynä kaikki logistiikan alat ja huollon toiminnot sekä alajohtoportaat on saatava heti harjoituksen suunnittelun alkuvaiheessa sopimaan yhteisesti logistiikan ja huollon suunnittelun kokonaisuudesta. Osallistujilta on saatava tiedot tukitarpeista riittävän ajoissa huollollisen resurssin tuottamiseksi harjoitukseen.

Yleisesti Nordic Response 24 -harjoituksesta

Nordic Response 24 oli Puolustusvoimien vuoden tärkein kansainvälinen harjoitus, jossa kehitettiin Suomen kykyä osallistua Naton johtamiin yhteisoperaatioihin pohjoisella alueella yhdessä liittolaisten kanssa. Suomi harjoitteli Nordic Response 24 -harjoituksessa yhdessä liittolaisten kanssa ensimmäistä kertaa Naton pohjoisten alueiden puolustamista viidennen artiklan mukaisessa tilanteessa. Harjoitus oli osa Naton Steadfast Defender 24 -harjoitussarjaa.

Nordic Response -harjoitus perustui aiempien vuosien Cold Response

-harjoitukseen. Harjoitus kattoi maalla, merellä, ilmassa ja tietojärjestelmissä käytävät taistelut. Ilmavoimien osalta Nordic Response 24 -harjoituksen keskeinen tavoite oli kehittää kykyä suunnitella ja toteuttaa monikanallisia ilmaoperaatioita pohjoisessa osana Naton yhteisoperaatioita. Lisäksi harjoiteltiin hävittäjäosaston lähettämistä Norjaan osaksi liittokunnan ilmavoimaa sekä isäntämaatuen toteuttamista liittolaisten lento-osastoille Suomessa.

Nordic Response 24 -harjoitukseen osallistui yhteensä yli 100 ilma-alusta Suomesta, Ruotsista, Norjasta, Yhdysvalloista ja muista Naton jäsenvaltioista. Hävittäjien lisäksi mukana oli ilmatankkaus-, kuljetus- ja valvontakoneita sekä kuljetus- ja taisteluhelikoptereita. Tässä artikkelissa keskitytään erityisesti Suomen ilmavoimien logistiikan järjestelyihin ja kansainväliseen tukeen, jota annettiin kotimaassa ja jota vastaanotettiin ulkomailla.

Ilmavoimat osallistuivat Nordic Response -harjoitukseen 12 Hornet-monitoimihävittäjällä, kuljetus-, tukeutumis- ja johtamisjärjestelmätuella sekä esikunta- ja johtokeskustoiminnoilla, yhteensä noin 250 henkilön voimin. Ilmavoimien monitoimihävittäjät suorittivat lukuisia lentokierroksia Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisosissa osana kansainvälisiä lento-osastoja. Pääosa harjoitukseen osallistuvista Ilmavoimien joukoista luovutettiin harjoituksen ajaksi harjoituksen komentorakenteen johdettavaksi (Transfer of Authority -meneteltyllä.)

Harjoituksen Hornetilla operoivien osastojen tukeutuminen olisi alkuperäisten suunnitelmien mukaan tapahtunut Suomessa Rovaniemeltä neljällä koneella ja Norjan Andøyasta kahdeksalla koneella. Harjoituksen aikana Andøyasta operoitiin alkuperäisen suunnitelman mukaisesti, mutta Rovaniemeltä operointi kuitenkin vaihtui Ruotsin Kallaxista operointiin Rovaniemen lentokentän kiitotievaurioiden vuoksi. Myöskään liittolaisten ilmatankkaus koneet eivät operoineet Rovaniemeltä, vaan muista harjoituk-



Norjan Andøyaan tukeutuneet Ilmavoimien Hornetit operoivat harjoituksessa myös Ison-Britannian kuninkaallisten ilmavoimien F-35B Lightning II -hävittäjien kanssa. Kuva: Ilmavoimat / Karjalan lennosto / Hävittäjälentolaivue 31

sessä käytössä olleista tukikohdista. Rovaniemen kiitotievauriot eivät kuitenkaan vaikuttaneet esim. Saksan ilmavoimien A400M taktisten kuljetuskoneiden operointiin, koska koneessa oli potkuriturbiinimoottorit, jotka sijaitsivat ylätasosiivessä korkealla kiitotien asfaltin pinnasta ja olivat näin Rovaniemellä esiintyneisiin kiitotievaurioihin immuuneja.

Ilmavoimien huolto ja Nordic Response 24 -harjoituksen logistiikka

Ilmavoimien huolto osallistui Nordic Response 24 -harjoituksen suunnitteluun jo loppuvuodesta 2023 ja tämä antoi hyvän lähtökohdan harjoituksen huollon onnistumiselle. Harjoituksen isot raamit olivat jo alkuvaiheessa hyvin määritetty. Ilmavoimien isäntämaatukea tarvitsevien joukkojen määrässä ja laadussa kuitenkin tapahtui suunnitteluvaiheessa monia muutoksia, jotka tuottivat myös muutoksia Ilmavoimien huollon suunnitteluun. Tämä saattaa olla tavanomaista kansainvälisissä harjoituksissa.

Elintarvikehygieniä ja eläintautien leviämiseen liittyvät asiat olivat norjalaisille erittäin tärkeitä. Tämä asia

nousi suunnitteluvaiheessa esiin moneen kertaan. Ilmavoimien kalusto liikkuu pääsääntöisesti päällystetyillä teillä tai taivaalla, joten asia ei harjoituksen toimeenpanossa ollut kuitenkaan erityinen ongelma vaan yksi huomioitavista asioista.

Tilahallinnan ja tuen optimointi tarpeiden muuttuessa aikajanelä haastoi Lapin lennoston suunnittelijoita. Osallistumismuutokset yhdessä Rovaniemen lentokentän kiitotievaurioiden kanssa olivat suurimmat muuttajat harjoituksen toimeenpanossa. Muutoksia siis matkalla tapahtui, mutta nämä muutokset myös kyettiin riskitarkastelussa tunnistamaan etukäteen ja näin myös hallitsemaan kohtuullisesti.

Puolustusvoimien logistiikkalaitos tuki Ilmavoimien harjoituksen suunnittelua ja toimeenpanoa niin kotimaassa kuin ulkomaillekin. Laitos suunnitteli ja toteutti Karjalan lennoston Norjan Andøyen osaston yli kymmenen rekan materiaalikuljetukset edestakaisin ammattimaisesti ja kilpailutettuun hintaan. Puolustusvoimien logistiikkalaitokseen kuuluvat Järjestelmäkeskus ja 3. Logistiikkarykmentti toteuttivat asiantuntijapalvelut, kunnossapito- ja varaosapalvelut sekä muut tukipalvelut tehos-

tetusti harjoituksen aikana yhdessä Puolustusvoimien logistiikkalaitoksen ja Satakunnan lennoston kanssa. Ilmavoimiin liittyvien logistiikan toimien tilannekuvaa seurattiin Ilmavoimien esikunnassa kansallisessa ilmavoimien johtamiselementissä. Johtamiselementistä tarvittaessa ohjattiin ja tuettiin toimintaa sekä tehtiin merkittävimmät päätökset.

Karjalan lennoston pääosaston kuljetus Andøyaan suoritettiin Saksan ilmavoimien A400M-kuljetuskoneella ja paluukuljetus kotimaisella Casa 295M -kuljetuskoneella. Saksan tarjoama menolento oli hieno osoitus kansainvälisen yhteistyön toimivuudesta logistiikan osa-alueella. Lentokuljetukset säästivät arvokasta harjoitusaikaa merkittävästi, koska matkaa Rissalasta Andøyaan oli maanteitse n. 1200 km. Norjaan vietiin harjoituksen aikana myös varaosakuljetuksia. Karjalan lennoston osastolla oli mukanaan organisen suorituskyvyn lisäksi Sotilaslääketieteen keskuksen tuottamaa lääkintäkykyä kenttäsairaanhoitajineen ja mm. oma ambulanssi.

Aivan kaikkea materiaalia ja palveluita ei tarvinnut Norjaan viedä Suomesta. Norjalaiset tarjosivat Andøyen tukikohdassa ja Joint Air Operations



Ilmavoimien Horneteja NR:ssä Kallaxin tukikohdassa Ruotsissa. Kuva: Puolustusvoimat / Combat Camera

Centre:ssä (JOAC) hyvin järjestettyä isäntämaapalvelua, jonka harjoituksen huollon toimijat olivat etukäteen tilanneet erityisesti isäntämaatukeen suunnitellulla tietojärjestelmällä ja jonka tilauksen olivat norjalaiset järjestelmän kautta tapahtuneen neuvottelun ja hinnoittelun jälkeen hyväksyneet.

Lapin lennoston isäntämaatuki hoidettiin samalla järjestelmällä ja samaan tapaan, mutta siinä Ilmavoimat olivat itse isäntämaatuen tarjoajan asemassa. Ko. järjestelmällä hoidettiin koko harjoituksen isäntämaatuen tilaukset ja niiden hallinta. Harjoituksen kokemusten perusteella Ilmavoimien käyttötapauksiin järjestelmä soveltui hyvin ja tilannekuva oli kaikilla osallisilla hyvä ja reaaliaikainen sekä käsitelty tieto pysyi eheänä.

Isäntämaatuen tietojärjestelmän lisäksi harjoituksessa käytettiin monia yhteisiä tietojärjestelmiä. Logistiikkaan ehkä läheisimmin liittyvä käytössä ollut tietojärjestelmä oli LOGFAS (Logistical Functional Area Services). LOGFAS on Nato-jäsenvaltioiden sekä -kumppaneiden käyttämä logistiikan suunnitteluun, analysointiin ja raportointiin suunniteltu tietokoneohjelmistoperhe. LOGFAS-järjestelmän perimmäisenä tarkoituksena luoda kaikille kansallisuuksille yhteinen alusta ja suunnittelutyökalu, jolla helpotetaan ja kevennetään joukkojen ja logistiikan liikkeiden suunnittelua, analysointia ja raportointia. LOGFAS-järjestelmän käyttökohteita ovat joukkojen keskittämisen suunnittelu kaikille kuljetusmuodoille, täydennysten suunnittelu, materiaalitilannekuvan muodostaminen, keskittämissuunnitelmien toimeenpano sekä operaation tai harjoituksen rakentaminen, purku sekä operaation tai harjoituksen logistisen tuen järjestäminen.

Harjoituksen aikana lentotoiminta-alue kattoi Norjan, Suomen ja Ruotsin pohjoisosat. Lentotoimintaa oli päivittäin noin kello 10-23 välisenä aikana ja Suomen Ilmavoimat lensivät harjoituksessa yhteensä yli 300 lentotuntia konekaluston käytettävyyden ollessa hyvällä tasolla, johon tuen esimerkiksi hyvästä huollatun etukäteissuunnittelusta. Lentoteknisen huollon yhteistyötä toteutettiin Aircraft Cross-Servicing viiteke-

hyksessä ja toimintaa STANAG 3430:n mukaisesti harjoiteltiin Yhdysvaltain merijalkaväen kanssa siten, että vuoroin osallistuttiin toisen maan lentopalvelukseen mekaanikkoina. Tämän toiminnan yhteydessä suomalaiset saivat itse, ja tarjosivat merijalkaväen henkilöstölle hyviä havaintoja ja oppeja toistensa tekemisestä. Yhtenä erona toiminnassa oli mm. se, että yhdysvaltalaisilla mekaanikoilla oli kapeammat osaamisalueet konetyökentelyssä. Aircraft Cross-Servicing yhteistyö koettiin molemmiin puolin onnistuneeksi.

Ilmavoimien operoidessa harjoituksessa pääosin Ruotsin Kallaxista ja Norjan Andøyasta, Lapin lennosto tuotti isäntämaapalvelua Rovaniemelle ja Ouluun. Ouluun tukeutui lyhytaikaisesti US Marinesin F-18 Hornet -osasto ja Lapin lennosto hoiti heille päivittäisen tuen palvelut. US Marinesin joukkojen oli helppo tulla Ouluun tukeutumaan, sillä harjoituksen valmisteluvaiheessa Rovaniemen ja Oulun tukikohtiin oli tehty Site Survey, kuten myös suomalaiset olivat harjoituksessa tehneet niille tukikohdille, joille menttiin harjoituksessa operoimaan.

Rovaniemellä Lapin lennosto tuki myös 3. Logistiikkarykmentin RSOM (Reception, Staging and Onward Movement) ja RMSD (Rearward Movement Staging and Dispatch) -toimintaa tiiviissä yhteistyössä Rovaniemen lentoasemalla toimivien organisaatioiden kanssa, sillä osa lentoaseman siviilipuolesta osa muutettiin sotilasalueeksi em. toimintoja varten. Rovaniemen kentän RSOM- ja RMSD-toiminnoista suurin osa palveluista tuotettiin maavoimien harjoitteluun liittyvien vieraiden joukkojen maahan saapumisiin ja poistumisiin. Myös Lapin lennoston käytössä olevia tai tilapäiseen käyttöön hankittuja tiloja vuokrattiin ja varusteltiin vieraiden joukkojen käyttötarpeita varten.

Maaliskuussa 2024 Suomessa oli usean ammattiliiton lakot, joihin osallistuivat ainakin Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto (AKT), Julkisten ja hyvinvointialojen liitto (JHL), Teollisuusliitto, Sähköliitto, Rakennusliitto ja Palvelualojen ammattiliitto PAM. Lakkojen vaikutusta NR24-harjoitukseen ja logistiikkaan arvioitiin harjoit-

ituksen aikana Ilmavoimissa yhteistyössä Puolustusvoimien logistiikkalaitoksen kanssa. Lakoilla ei kuitenkaan havaittu olleen erityistä vaikutusta Ilmavoimien huollon toimintaan harjoitukseen liittyen.

Nordic Response 24 oli kehittävä harjoitus Ilmavoimien huollolle, vaikka huollon prosessia ajettiin vakiintuneiden toimintatapojen mukaisesti. Uusia asioita tuli esiin ja niihin löydettiin ratkaisut pääosin harjoituksen aikana. Aktiivinen yhteydenpito sidosryhmiin harjoituksen suunnittelussa kansallisesti sekä kansainvälisesti oli lopputuloksen kannalta tärkeää, etenkin ulkomaisten joukkojen saapumisiin ja tarpeisiin liittyvissä asioissa. Rovaniemen lentokentän kiitotien vauriot haastoivat päätöksentekijöitä, mutta Ilmavoimien huolto kykeni tuottamaan tarvittavat palvelut harjoitusjoukoille myös muuttuneissa tilanteissa.

Kirjoittaja:
Majuri Jukka Sorsa
Kunnossapito- ja täydennyssektori
Huolto-osasto
ILMAVOIMIEN ESIKUNTA

NR24 lähteet:

- Ilmavoimien harjoitussuunnittelu- ja läpivientiaineisto sekä kirjoittajan omat kokemukset 2023–2024
 - https://ac.nato.int/archive/2024/NordicResponse24_announcement haettu 26.8.2024
 - <https://www.forsvaret.no/en/exercises-and-operations/exercises/nr24> haettu 26.8.2024
 - <https://puolustusvoimat.fi/nordic-response-2024> ja liittyvät sivut haettu 26.8.2024
 - <https://ilmavoimat.fi/> ja alisivustot haettu 28.6.2024
 - <https://maavoimat.fi/-/logfas-helppotaa-huollon-ja-logistiikan-suunnittelua-analysointia-ja-raportointia> haettu 28.8.2024
 - <https://www.nato.int/cps/en/natohq/222847.htm> haettu 28.8.2024
-

TRAINING NORWEGIAN FIGHTER PILOTS IN FINLAND

During the winter of 2023 it became apparent that Norway could not train the number of pilots we needed at Sheppard AFB in Texas, USA. The aging T-38C fleet had logistic issues, and Norway had to look for additional alternatives for basic pilot training. With Finland joining NATO in April 2023, a solution materialized in record time. In September 2023, I found myself moving from Texas and my job as a T-38C flight instructor, to Jyväskylä, Finland to start a new chapter in both my own career and for our two Air Forces.

Norway has had a long tradition of doing our basic training in the US. Taking the step to do the equivalent flight training in Finland, is in many ways a big leap for us. The word “Equivalent” must be used with caution, because I truly believe that what we do here in Finland is better. We fly with more modern equipment, train in weather conditions much more challenging and similar to what we have in Norway, and go

way beyond the US in the level of complexity. The Finnish program differs primarily on the most advanced phases of training. Where we normally only do an introduction to fighter fundamentals in the States, we train and gain proficiency in far more advanced tactics and scenarios in Finland.

Without having flown in the US before, it will be challenging for the first Norwegians to transition to the F-35 in Arizona. I’m confident though, that they will have a very broad and solid foundation to build upon. I also believe they will be at a great advantage over their US trained colleagues upon returning to Norway for the first operational flying as fresh wingmen.

In addition to the high standards of training, we gain the advantage of getting to know the Finnish Air Force and the cadets and pilots that make up the sharp end of your Air Force. In the future, when both our Air Forces fly the F-35, our students

will know the names and faces of the colleagues across the border. This simple fact, makes a big difference in building and maintaining a close knit and effective working relationship.

Sheppard AFB has worked very well for Norway, and the multi nation environment is beyond doubt one of the strengths of the program. I believe Norway will keep training in the US for the foreseeable future, but the addition of a strengthened Nordic cooperation and joint training program is a great contribution to our air power and security in the north. It is and has been an honor to be part of this very visible and “hands on” cooperation between our two countries, and I look forward to contributing to the continued development of the training program for future Norwegian pilots receiving their wings in Finland. Kiitos!

V/r
Maj Knut Arne Hauge
Norwegian National Representative
and Hawk Instructor



Norjalaiset ovat integroituneet Hävittäjälentolaivueeseen mainiosti. Kuvassa Puolustusvoimien komentaja kenraali Janne Jaakkola kyselee norjalaisten kuulumisia tarkastuskäynnillä laivueessa kesäkuussa 2024.

Norjalaiset lento-oppilaat pääsivät heti koulutuksensa alkuvaiheessa tutustumaan Ilmavoimien muihin tukikohtiin. Kuvassa norjalainen oppilas palaamassa lennolta Pirkkalan tukikohdassa helmikuussa 2024.

LENTO-KOULUTUKSEN KOKEMUKSIA JA NÄKYMIÄ

Kokemuksia norjalaisten ohjaajien lentokoulutuksesta

Kirjoittaessani edellistä *Pilven Veikko* -artikkelia syksyllä 2023, en saattanut kuvitellaakaan miten pitkälle asiat etenevät vuoden aikana. Silloiset tavoitteet HW-kaluston kehitystyön ja ulkomaisen koulutusyhteistyön käynnistämisen suhteen olivat kunnianhimoiset – välillä rima oli jopa huolestuttavan korkealla. Työn tohinassa saavutusten tarkastelu jääkin helposti vähemmällä huomiolle – usein siksi, että tavoitteisiin pääsyä, olivat ne miten korkealla tahansa, ei liioin suomalaisessa sotilaskulttuurissa osata noteerata tai huomioida. Hävittäjälentolaivue 41:n henkilöstö on kuluneen vuoden aikana, erinäisistä haasteista huolimatta ylittänyt riman reippaasti. Tästä osoitukseksi muun muassa Pääesikunnan Koulutusosaston laivueelle 22.8.2024 myöntämä Puolustusvoimien vuoden koulutusteko palkinto!

Kuten majuri **Knut Arne Hauge** artikkelissaan toteaa, on suomalainen lentokoulutus ottanut ensiaskeleensa kohti kansainvälistä kenttää ja vieläpä kansainvälisestäkin mitattuna erittäin menestyksekkäästi. Konkreettisenä todisteena tästä on päivämäärällä 8.8.2024, ensimmäisinä ulkomalaisina lento-oppilaina Ilmavoimien historiassa, kolmelle norjalaiselle oppilaalle myönnetty suomalainen lentomerkki – eli siivet.

Hyvät kokemukset kansainvälisestä lentokoulutuksesta ovat olleet molemmipuolisia. Suomen ja Norjan lento-oppilaat ja myös opettajat ovat muodostaneet yhdessä vahvan kaksi-

kansallisen tiimin. Norjalaiset omakysivät suomalaisen lento- ja Ilmavoimakulttuurin hämmästyttävän nopeasti. Laajemmin tämä kielii kansojemme ajatusmaailmojen ja asenteiden kohtaavan toisensa myös sotilaslentämisen ulkopuolisilla osa-alueilla. Osana liittokuntaa ja F-35-käyttäjäkuntaa verkostoitumisen merkitystä ei voi liikaa korostaa. Koulutuksensa aikana norjalaiset lento-oppilaat työskentelevät ja ystäväystyvät tiiviisti kahden suomalaisen kurssin kanssa. Yhtä lailla kaikki suomalaiset oppilaat pääsevät uransa alusta alkaen työskentelemään kansainvälisessä ympäristössä – nämä hyödyt tullaan varmasti ulosmittaamaan tulevan uran aikana moneen otteeseen.

HW-kaluston uusin ohjaamomodifikaatio (HOTAS) ja ohjelmistopäivitys hyväksyttiin koulutuskäyttöön loppukesästä 2024. Päivityksen mahdollistama uusi HW2-koulutusohjelma on otettu käyttöön. Uusi ohjelma vastaa entistä laajemmin nykyaikaisen ilmasodankäynnin vaatimuksiin ja useita monitoimihävittäjämaailmasta tuttuja elementtejä ja taktiikoita on voitu tuoda osaksi lentokoulutusta jo HW2-vaiheessa. Kuten majuri Hauge toteaa, Suomen koulutusjärjestelmä voi nykykalustollaan tarjota monimutkaisempia ja pohjoiseen ilmastoon soveltuvampia oppeja ja skenaarioita, joiden koulutus muualla maailmassa aloitetaan vasta operatiivisissa laivueissa.

Juuri tähän tavoitteeseen tähtäsimme vuosi sitten. Tällä kokonaisuudella voimme huoletta jatkaa Hornet-kaluston käyttöä loppuun – toki kokemuksia ja oppeja jatkuvasti keräten.



Nyt voimme kuitenkin kohdistaa katseemme F-35-kaluston käyttöönottoon ja sen vaikutuksiin koulutusjärjestelmäämme kohtaan. Selvitystyö Hawkin ohjaamoympäristön (PVI = Pilot Vehicle Interface) yhdenmukaistamiseksi F-35-kaluston kanssa on jo aloitettu. Yhtenä esimerkkinä mainittakoon tarkastelun alla oleva LAD-päivitys (Large Area Display), jonka myötä HW-kaluston ohjaamo voitaisiin viedä hyvin lähelle viidennen sukupolven hävittäjän ohjaamostandardia.

Kansainvälinen ja Pohjoismainen yhteistyö avaa runsaasti lentokoulutuksen kustannustehokkuutta ja laatu parantavia mahdollisuuksia. Pintaan nousee ratkaisuja, joiden toteuttaminen yksin ei olisi välttämättä mahdollista. Koulutusjärjestelmän kehittämiseen liittyvien päätösten moniulotteisuus kasvaa samassa suhteessa, jolla ainakin alkuvaiheessa on kehitystyötä hidastavia ja kankeuttavia vaikutuksia. Ilmavoimien esikunta on tunnistanut kerroksellisuuden tuomat haasteet ja työskentelee kovasti yhteispohjoismaisten pidemmän aikajänteen tavoitteiden kirkastamiseksi. Yhteisymmärrys tavoitteista on välttämättömyys optimaalisen lopputuloksen saavuttamiseksi. Muutosten keskelläkin Ilmasotakoulu ja Hävittäjälentolaivue 41 ovat valmiita ja kykeneviä kansainvälisen toiminnan mahdolliseen laajentumiseen tulevina vuosina. On siis jälleen aika säätää riman korkeutta ja asetta askelmerkit kohti seuraavaa lentokoulutuksen aikakautta.

*Everstiluutnantti Pekka Jyrkönen
Hävittäjälentolaivue 41 komentaja*

ILMAVOIMISSA VALMISTAUDUTAAN F-35-ALKUKOULUTUKSEEN

Ilmavoimat lähettää F-35-alkukoulutukseen Yhdysvaltoihin ohjaajia, lentoteknistä henkilöstöä sekä F-35-tietojärjestelmäasiantuntijoita kolmessa osastossa ensi syksystä alkaen.

Puolustusvoimat valmistautuu F-35-järjestelmän käyttöönottoon, mikä näkyy Ilmavoimissa vaiheittain toteuttavina välietappeina. Merkittävä virstanpylväs tulee olemaan F-35-alkukoulutuksen alkaminen Yhdysvalloissa vuoden 2025 jälkipuolella. F-35-alkukoulutukseen lähtevä henkilöstö saa teoria- ja simulaattorikoulutuksen Eglinissä Floridassa ja käytännön koulutuksen Ebbingissä Arkansasissa.

F-35-alkukoulutuksen ensimmäisessä osastossa ohjaajien johtajana toimii everstiluutnantti **Lasse Louhela** ja lentoteknisen henkilöstön johtajana everstiluutnantti **Mikko Takalo**.

Everstiluutnantti Louhela toimii tällä hetkellä Lapin lennoston Hävittäjälentolaivue 11:n komentajana ja everstiluutnantti Takalo työskentelee projektipäällikkönä Ilmavoimien esikunnassa. Ensimmäiset Suomen F-35-hävittäjät saamme Lapin lennostoon vuoden 2026 loppupuolella.

F-35-alkukoulutukseen lähtijät kantavat harteillaan suurta vastuuta, sillä heidän johdollaan F-35-järjestelmän käyttöä tullaan kouluttamaan kotimaassa Puolustusvoimien palkatulle henkilöstölle ja edelleen asevelvollisille. Alkukoulutuksen myötä tarkentuu myös se, millaisiin tehtäviin varusmiehiä ja reserviläisiä voidaan

F-35-järjestelmän parissa käyttää ja millaiseksi joukkotuotanto muotoutuu. Alkukoulutuksessa saanemme lisää havaintoja siitä, miten F-35-hävittäjää tullaan käyttämään Ilmavoimien operoinnissa. Alkukoulutuksen alkuun on vielä reilu vuosi aikaa, ja toistaiseksi lähtijöillä on hoidettavanaan heidän nykyiset vastuunsa ja tehtävänsä.

Suomalaiset F/A-18 Hornet -hävittäjät harjoittelivat yhteistoimintaa liittolaismaiden F-35-hävittäjien kanssa FWIC 24 -lentotoimintaharjoituksessa heinäkuussa 2024. Kuva: Ilmavoimat



F-35-alkukoulutuksen kick-off-tilaisuus keräsi koolle Yhdysvaltoihin lähtijät

Lähestyvä F-35-alkukoulutukseen lähtö on alkanut konkretisoitua Ilmavoimien joukko-osastoissa henkilöstövalintojen ja koulutussuunnitelmien myötä. Ilmavoimat järjesti keväällä F-35-alkukoulutukseen Yhdysvaltoihin nimetyille ohjaajille ja lentotekniselle henkilöstölle kick-off-tilaisuuden, jossa koulutukseen lähtijöitä in-

formoitiin tulevasta kouluttautumiskaksosta.

Kick-off-tilaisuudessa koulutukseen lähtijöille kerrottiin koulutuksen suunnitellusta rakenteesta ja heitä ohjeistettiin alulle käytännön asioiden hoitamisessa, kuten asumisjärjestelyissä. Keväiseen tilaisuuteen olimme kutsuneet paikalle myös 1990-luvulla Hornet-alkukoulutuksessa Yhdysvalloissa olleita ohjaajia ja lentoteknistä henkilöstöä. He kertoivat kokemuksistaan Yhdysvallois-

sa 90-luvun puolivälissä ja evästivät F-35-alkukoulutukseen lähteviä ohjaajia ja lentoteknistä henkilöstöä.

Tultaessa 1990-luvulta tähän päivään ovat ajat kolmessakymmenessä vuodessa luonnollisesti muuttuneet. F-35-alkukoulutuksen konsepti on kuitenkin perusluonteeltaan sama kuin Hornet-aikoinakin: Yhdysvaltoihin lähdetään oppimaan Suomalaiselle hankittavan modernin asejärjestelmän käyttöä ja ylläpitoa.

Mieleenpainuneina muistoina kuultiin lentämisestä erilaisissa olosuhteissa, muun muassa autiomaan ja Tyynenmeren yllä – jonne yhdysvaltalaislentäjät eivät kuulemma lähteneet ilman pistoolia siltä varalta, että hävittäjä sattuisi putoamaan ja ohjaaja kohtaisi meressä hain. Ilmavoimien ohjaajat pääsivät tuolloin lentämään myös legendaaristen Top Gun -lentäjien kanssa.

F-35-alkukoulutukseen osaston johtajina lähtevät evl Louhela ja evl Takalo ovat kertoneet olevansa otettuja ja innoissaan tulevasta F-35-kouluttamiskaksosta Yhdysvalloissa. Se on



F-35-alkukoulutukseen lähtevä Ilmavoimien henkilöstö kokoontui keväällä kick-off-tilaisuuteen kuulemaan katsauksia tulevasta koulutusjaksoista Yhdysvalloissa. Kuva: Ilmavoimat

Alla: F-35-alkukoulutukseen lähtijät tapasivat keväisessä kick-off-tilaisuudessa Hornet-alkukoulutuksessa olleita. Kuvassa vasemmalta alkaen everstiluutnantti Lasse Louhela, majuri evp. Jaakko Lajunen, kenraalimajuri Jari Mikkonen ja everstiluutnantti Mikko Takalo. Kuva: Ilmavoimat





heille henkilökohtaisesti merkityksellinen ja suuri asia, ja se on sitä myös Ilmavoimille. Louhela ja Takalo kertoivat kokeneensa hyödylliseksi keskustelut kick-offissa Hornet-alkukoulutettujen kanssa. Keskusteluissa nousi esiin esimerkiksi, mitä alkukoulutuksessa on hyvä huomioida ja miten koulutukseen kannattaa valmistautua. On myös hyväksyttävä se, että kaikkea ei voi suunnitella valmiiksi, ja on kyettävä sopeutumaan mahdollisiin ennalta arvaamattomiin muutoksiin.

Hornet-koulutuksen Yhdysvalloissa saaneet korostivat myös sitä, että F-35-alkukoulutukseen lähtevien on hyvä varautua mittavaan työmäärään. Alkukoulutukseen lähtijöille alleviivattiin myös ammattitaidon, yhteistyön, asenteen ja vastuun merkitystä. Yhteistyö ja yhteisöllisyys ovat tärkeä voimavara, kun rakennamme Puolustusvoimien ja Naton merkittävää suorituskykyä.

F-35 uudistaa Ilmavoimien koulutusjärjestelmää

F-35:n käyttöönotto muokkaa myös kotimaista koulutusjärjestelmäämme.

Hyödynnämme monikansallisia koulutustapahtumia ja harjoituksia jatkossa nykyistä enemmän ja lisäämme simulaattoreiden käyttöä entisestään kaikissa koulutusvaiheissa. Ilmavoimat on jo kuluvan vuoden aikana osallistunut yhteiseurooppalaisen ilmataisteluoopettajakurssin lentotoimintaharjoitukseen (Fighter Weapons Instructor Course) Norjassa sekä F-35-simulaattoriharjoituksiin. Lisäksi F-35:n maalinosoituskykyä Maa- ja Merivoimien asejärjestelmille on päästy todentamaan koulutustapahtumassa kotimaassa.

Koulutustapahtumissa ja harjoituksissa on ensivaiheessa keskeistä oppia lisää neljännen ja viidennen sukupolven hävittäjien yhteistoiminnasta (Fighter Integration), sillä opeoimme vuoden 2030 loppuun asti rinnakkain sekä F/A-18- että F-35-kalustolla. On tärkeää, että kykenemme yhdistämään tehokkaasti kummankin kalustotyyppin vahvuudet. Kyky tehokkaaseen neljännen ja viidennen sukupolven hävittäjien yhteistoimintaan on suorituskykymme kannalta tärkeää myös siinä vaiheessa, kun opeoimme itse pelkällä F-35-kalustolla, koska tulemme jatkossakin toimimaan yhdessä neljännen sukupol-

Ilmavoimat saa monikansallisista harjoituksista hyvää oppia neljännen ja viidennen sukupolven hävittäjien yhteistoiminnasta jo ennen F-35-koneiden käyttöön saamista. Kuvassa Ilmavoimien F/A-18 Hornet -hävittäjä lentää kahden Norjan kuninkaallisten ilmavoimien F-35-hävittäjän kanssa Baana 23 -harjoituksessa. Kuva: Ilmavoimat

ven koneita käyttävien liittolaisten kanssa. Viidennen sukupolven hävittäjä ei tuo mukanaan ainoastaan modernimpaa teknologiaa, vaan myös täysin uusia tehtävätyyppejä.

F-35:n mukanaan tuomien osamisvaatimusten määrittämisessä ja edelleen koulutuksen suunnittelussa eri ammattiryhmille Puolustusvoimissa on tärkeää tunnistaa uuden järjestelmän mukanaan tuomat muutokset koko puolustusjärjestelmän opeoinnissa. Jatkossa Ilmavoimat ei ainoastaan suojaa muiden puolustushaarojen toimintaa, vaan toimii osana maa- ja merioperaatioita. Tämä on merkittävä muutos ja lisää Ilmavoimien suorituskyvyn lisäksi myös muiden puolustushaarojen tehokkuutta.

Huomioon otettava asia F-35-toiminnassa on aiempaa korkeammat

turvallisuusvaatimukset. Noudatamme osana F-35-käyttäjäyhteisöä ohjelman tarkkoja turvallisuustoimenpiteitä, mikä näkyy muun muassa uudenaikaisina vaatimuksina tilaturvallisuudessa ja siinä, kenellä ylipäätään on pääsy spesifiin F-35-tietoon. Rajattu tiedonkäsittely ja kulkuoikeudet ovat toki iskostettu Puolustusvoimien kulttuuriin jo entuudestaan, mutta F-35:n myötä asiassa tullaan siirtymään seuraavalle tasolle.

Osallistuminen F-35-harjoituksiin ja -simulaattoritapahtumiin on tärkeä osa alkukoulutukseen valmistautumista. Olemme saaneet F-35-harjoituksista ja -koulutustapahtumista jo nyt ensiarvoisen tärkeitä oppeja tukemaan F-35:n käyttöönottoamme. Koulutustapahtumissa on saatu hyödyllistä oppia F-35-järjestelmän käytöstä niin lento- kuin maatoiminnoissa. Lisäksi näillä harjoituksilla ja koulutustapahtumilla on merkittävä rooli F-35:n yhteisoperoinnin kehittämisessä Yhdysvaltojen ja eurooppalaisten F-35-käyttäjämaiden kanssa. Osa-

na valmistavia toimenpiteitä olemme ottaneet jo käyttöön ensimmäisen F-35:n taktisen toiminnan harjoitteluun soveltuvan simulaattorin Ilma- taistelukeskuksessa.

Luomme perustaa tuleville vuosikymmenille

F-35-hankeessa on meneillään alkukoulutukseen valmistautumisen lisäksi useita eri operaatiolinjoja: ensimmäisten Suomen F-35-hävittäjien tuotanto on käynnissä Yhdysvalloissa, asejärjestelmäsovimukset ovat edenneet jopa odotettua parempaan lopputulokseen, Ilmavoimien tukikohtien muutostyöt edistyvät Suomessa, integrointi puolustusjärjestelmään ja osaksi liittokuntaa edistyy ja teollisen yhteistyön projektit kotimaassa etenevät hyvää vauhtia. Ilmavoimissa nyt tehtävä työ luo pohjan tulevalle F-35-operoinnille vuosikymmeniksi eteenpäin. Millään aikaisemmalla yksittäisellä asejärjes-

telmällä ei ole ollut niin laaja-alaisia vaikutuksia koko puolustusjärjestelmän suorituskyvyille. Uskon vakaasti, että tulemme suomalaisella peräänantamattomuudella ulosmittaamaan F-35:n suorituskyvystä kaiken sen potentiaalin, jonka järjestelmä tarjoaa, ja todennäköisesti hieman enemmänkin.

*Kirjoittaja
Eversti evp. Henrik Elo
F-35-hankeryhmän vetäjä*



Eversti evp. Henrik Elo

Kesän 2024 Vaasa Airshow'ssa nähtiin Alankomaiden kuninkaallisten ilmavoimien F-35-hävittäjä. Kuva: Ilmavoimat / Tuulia Kujanpää



KAUHAVA

AIR SHOW 2025 14.-15.6.

Kauhava Air Show esittelee monipuolisen kattauksen suomalaisen sotilasilmailun konetyyppejä vuosikymmenten varrelta. Kaksipäiväisen tapahtuman pääsymaksu on 0 euroa.

Tervetuloa!

kauhavaairshow.com



kauhavaairshow



@kauhavaairshow

Teksti ja kuvat: Jukka Nykänen

KarLston Suojausyksikkö uuteen kasarmiin

Rissalan varuskuntarakennus kokonaan uusiin puihin

Rissala sai ensimmäiset alokkaansa liki 85 vuotta sitten ja siitä lähtien varusmieskoulutus on jatkunut katkeamatta tähän päivään saakka 1950-lukua lukuunottamatta. Jatkokin näyttää nyt valoisalta toisin kuin 1960-luvun alussa, jolloin idän suuntainen koleaan ilmapiirin henki leijui Karjalan Lennoston yllä sen tehdessä muuttoa Utista Rissalaan.

Mutta nyt, 63 vuotta myöhemmin, Suojausyksikön varapäällikköllä, kapteeni Mikko Honkalammella, on syytä (kesto)hymyyn. Hän uskoo pääsevänsä vuoden 2024 loppuun mennessä muuttamaan konttiolosuh-

teista uuteen kasarmirakennukseen ja majoittamaan kompaniansa sinne. Uutta kasarmirakennusta rakennetaan vuonna 1961 valmistuneen Esikunta- tai Tukikohtakomppanian tunnetun kasarmirakennuksen paikalle. Rakennus on yhtenäinen jatke vuosi sitten valmistuneeseen kasarmin laajennusosaan.

Käsitteet rakennuksista vaikuttavat tässä vaiheessa hieman sekavilta, sillä alun perin kasarmisaneeraus oli tarkoitus toteuttaa kaksivaiheisena siten, että ensin rakennetaan laajennusosa vanhalle kasarmille ja sen jälkeen peruskorjataan vanha kasarmirakennus.

Karjalan lennoston Suojausyksikön varapäällikkö, kapteeni Mikko Honkalampi on ollut mukana uuden kasarmirakennuskokonaisuuden projektiryhmässä melkein alusta pitäen. I. vaiheessa rakennettiin taempana näkyvä 2-kerroksinen lisäosa ja sen jälkeen vanhan komppaniarakennuksen paikalle uusi 3-kerroksinen kasarmirakennus. Se valmistuu tämän vuoden loppuun mennessä.

Vanha kasarmi kuvasti 1960-luvun rakennuskulttuuria

Laajennusosan valmistui runsas vuosi sitten ja työt jatkuivat vanhan rakennuksen peruskorjauksella. Tässä vaiheessa suunnitelma sai täysin uuden käänteen. Peruskorjauksen alkuvaiheessa kävi ilmi, että rakennus olikin oletettua huonokuntoisempi, ja siksi Honkalammen mukaan katsottiin viisaammaksi purkaa se ja rakentaa tilalle kokonaan uusi.

Uusi kasarmi on suunniteltu harkiten Puolustusvoimien uuden työ- ja oppimisympäristökonseptin mukaisesti myös käyttäjiä kuunnellen. Hon-



kalampi itse on saanut olla mukana uuden rakennuksen suunnitteluryhmässä. Entisen kasarmirakennuksen alakerrassa on alkujaan ollut muun muassa varus- ja välinevaraston lisäksi sauna- ja peseytymistilat, keskuslämmityskattilat halkovajoihin, mutta ne ovat saaneet huutia jo aikoja sitten. Uuden rakennuksen alakerrasta löytyy vastaavasti mm. nykyaikainen sisäämpumasimulaattori, mikä tehostaa ase- ja ampumakoulutusta. Nykyaikaa edustaa Honkalammin mukaan myös virtuaalisen koulutusympäristön (VKY) luokka, jossa taistelukoulutusta voidaan simuloida tietokoneavusteisesti joukkueen kokoiselle osastolle.

Myös opetustiloissa otetaan superloikka entiseen: uusi monikäyttötila mahdollistaa oppituntien pitämisen isoille joukoille. Tila on myös jaettavissa kolmeen pienempään lohkokon tarpeen vaatiessa. Uutta on myös se, että oppitunteja on mahdollista järjestää hajautetusti, sillä tuvat ja käytävät on varustettu opetusnäyttöillä, joten opetusta voi seurata vaikkapa varusmiestuvista käsin.

Joensuulaisen lentosotamies lisäksi Aallon aamureppu (293) on jo paljon keveämpi tämän lehden ilmestymisen aikoihin. Kaappi on säntillisessä järjestyksessä, tilaa on ja kaapit on myös ilmastoitu.



Sosiaalitiloihin ja sisäilman puhtauteen tuntuva parannus

Varusmiehet ja henkilökunta saavat käyttöönsä uudenlaiset sosiaalilat. Varusmiesten käyttöön on rakennettu vapaa-ajan tila, jossa voi laittaa ruokaa ja pelata biljardia sekä konsolipelejä. Alakerrassa on pieni kuntosali, mikä madaltaa liikunnan aloittamisen kynnystä ja mahdollistaa henkilökunnan viikkoliikunnan.

Erityisesti henkilökunta odottaa uusia sosiaalitiloja. Rakentamisen aikana henkilökunnan kahvihuone on ollut kontissa, jonne ei tule juoksevaa vettä. Konteissa sijaitsevat myös suojausyksikön hallinnolliset toimitukset sekä varusmiesten vapaa-ajan tilat TV-tiloineen. Uudessa kasarmissa henkilökuntaa odottavat modernit kahvihuoneet.

Henkilökunnan varusteiden säilytykseen on varattu enemmän kaappitilaa, koska nykyisin käytössä olevan materiaalin määrä on suurempi kuin 1960-luvulla.

Sisäilman puhtauteen on suunnitelmassa kiinnitetty erityistä huomiota. Maastovarusteet säilytetään erillään majoitustiloista ja joukkuekohtainen kalusto säilytetään kokonaan erikseen rakennuksessa. Kuivaustilaa on runsaasti henkilömäärään nähden. Näin kosteat varusteet eivät pääse heikentämään asumisterveyttä.

Naisten tuvan lentosotamiehet (vas.) Veera Huuskonen, Noona Kirves ja Siri Moilanen ovat tyytyväisiä tupansa monipuoliseen varustelutasoon. Emilie Kuusela esittelee SA-garderobiaan.

Alakuva: Lntstm Veera Huuskosen henkilökohtainen "tallelokero" ja kaappi läpäisivät upseerikokelas Eetu Tenhusen pitämän tupa-, kaappi- ja siisteystarkastuksen.



Tupien ilmanvaihto on mitoitettu nykystandardien mukaan ja tilojen henkilömitoituksetkin on pidetty väljänä sisäilmaa ajatellen. Majoitustuvissa on vuoteet 12 henkilölle. Tuvan keskelle on asennettu kiinteät henkilökohtaiset, ilmastoidut korkeat varusteakaapit ja tallelokerotyypiset lokerit henkilökohtaisen tavaroiden kuten kännyköiden jne. säilyttämiseen. Lokerit ovat sähköistettyjä mm. kännyköiden lataamista ajatellen.

Jokaisessa huoneessa on myös virtuaaliseen oppimisjärjestelmään liittyvä näyttöruutu. Jos vanhaan vertaa, niin huoneiston tunnistaa varusmies-tuvaksi vain armeijan klassikosta, sinivalkokuvioisesta päiväpeitteestä.

Rakennusprojektissa on ilmentynyt myös monenlaisia haasteita. Ehkä hankalinta Honkalammen mielestä on ollut aiempien, peruskorjausta

varten laadittujen suunnitelmien soveltaminen uudisrakennukseen.

– Helpommalla olisi selvitty, mikäli rakennus olisi jo alun perinkin suunniteltu kokonaan uudisrakennukseksi, hän näin jälkikäteen otaksuu.

Ehdottoman hyvää on kuitenkin ollut se, että käyttäjä on saanut osallistua suunnitteluun jo alkuvaiheessa. Käyttäjää on kuunneltu niin pienissä kuin suurissa kysymyksissä, ja näkemykset on otettu hyvin huomioon lopputuloksessa.

Vanhasta kasarmista ei jäljellä enää jälkeäkään

Kun ensimmäiset varusmiehet astuivat palvelukseen Rissalassa elokuussa 1940, ei kasarmirakennuksista ollut tietoaakaan. Varusteet jaettiin männikkökanakaalla ns. Viestimäen tienoilta, jossa alokkaat myös leiriytyivät teltoihin, myöhemmin parakkeihin. Yksikkö oli LeR1:n Lentolaivue 16.

Tämä oli vasta varusmieskoulutuksen alkusoittoa. Kuopiossa Rissalassa aloittanut Maavoimien Koulutuskeskus 12 koulutti taistelijoita rintamalle. Tahti oli kiivasta, miesvahvuus Rissalassa oli suurimmillaan vuosina 1943–44, jolloin vahvuus kohosi pariin tuhanteen varusmieheen.

Sittemmin tukikohtaa isännöi LeR2 aina vuoteen 1952, jonka alussa rykmentti lakkautettiin. Rissalan hoitovastuu säilytettiin LeR3:lle Uttiin.

Saniteettitilat ovat hygieeniset, hyvin ilmastoituja ja kuivia. Teräspaljut ovat jo historiaa.

Vuonna 1957 nimi muutettiin Karjalan lennostoksi ja se siirrettiin Rissalaan vuonna 1960.

PLM:n budjetissa ei ollut rahaa ”uuden kasarmiyllisyyden” rakentamiseen. Onneksi rahaa löytyi yleisten töiden ministeriön työllisyystöiden momentilta. Se paitsi ohjasi työvoimaa, antoi myös varoja uuden kasarmin (nyt puretun) rakentamiseksi. Kasarmi valmistuikin keittiö- ja ruokalarakennuksen sekä yhden asuinkeuhkoston kanssa keuhkolla 1961.

Lennoston esikunta otti heti käyttöönsä kaikki II kerroksen varusmies-tuvat ja luokahuoneet. Ne vapautuivat varusmiesten käyttöön sitä mukaa kun esikunnalle valmistui tiloja Kelttuun ja Uuhimäkeen. Komppaniarakenus oli kokonaisuudessaan sille tarkoitettuna käytössä vasta vuodesta 1971 lähtien.

Tuosta 1960-luvulla valmistuneesta rakennuskokonaisuudesta on jäljellä vielä varuskuntaruokala keittiöineen sekä niiden kainaloon jäänyt sotilaskoti. Näitäkin rakennuksia odottaa jo purkutuomio ja niillekin on rakennettava uudet tilat.

Vasemmalla: Ensimmäiset Rissalaan kutsutut varusmiehet astuivat palvelukseen elokuussa 1940. ”Kangaskasarmi” muotoutui kentän itäpuoliselle männikkökanakalle Juurusveden rantamaisemien tuntumaan. Kuva Puolustusvoimat

Uuden suojausyksikön tilat jäsenyivät kahteen rakennelmaan, lisäosaan ja varsinaiseen kasarmirakennukseen. Kuvan keskellä näkyy vanhan ruokalarakennuksen pääty. Oikealla rakennusai-kaista konttikylää. Rkennuskokonaisuuden etualalle kuvan oikeaan laitaan tulee muotoutumaan uusi paraatikenttä.



ILMAVOIMIEN KILTALIITTO



Kiltaliittojen kuulumisia

Ilmavoimien kiltaliitto

Ilmavoimien kiltaliitto piti vuosikokouksen Tikkakoskella 22.4.2024. Samassa yhteydessä järjestettiin kiltojen ja siltojen tapaaminen Ilmavoimien komentajan kanssa. Kuulimme paljon ajankohtaista tietoa Ilmavoimista ja saimme kertoa komentajalle kiltojen kuulumisia.

Ilmavoimien kiltaliiton hallitukseen kuuluvat tämän lehden yhteystiedoissa mainitut kiltojen hallitusten puheenjohtajat. Vuosikokouksessa päätettiin, että *Pilven Veikon* taloustilanteesta johtuen jäsenmaksua korotetaan yhdellä eurolla, jolloin se on vuonna 2025 3 €/jäsen. Samalla päätettiin järjestellä lehden toimitus uusille vastuukäyttäjille. Lehden uusi toimitus esitellään sivulla 4.

Maanpuolustuksen kiltaliitto

Maanpuolustuskiltojen liitto piti liittokokouksen Hämeenlinnassa 20.4.2024. Kokouksessa valittiin muun muassa 15 jäseninen liittovaltuusto, johon IVKL:sta kuuluu kaudella 04/2024–04/2026 Esa Mäkinen. MPKL:n täydelliset liittohallituksen ja liittovaltuuston kokoonpanot ja paljon muuta tietoa MPKL:sta ja sen toiminnasta löytyy MPKL:n kiltatiedotteista ja verkkosivuilta.



Varapuheenjohtaja ESA MÄKINEN

Edellä mainitussa MPKL:n liittokokouksessa julkistettiin myös Vuoden kiltalainen, joka on evl (evp) **Veli-Antti Huotarinen** Karjalan lennoston killasta. Tästä enemmän Karjalan lennoston killan jutussa.

MPKL:n liittohallitukseen kuuluu liittomme puheenjohtaja **Juha Suonperä**. Liiton ensi vuoden toimintasuunnitelmaan tulee uutena asiana kansainvälinen toiminta. Eli selvitetään mahdollisuudet kansainvälisen toiminnan laajentamiseen. Nyt yhteistoimintaa tehdään lähinnä pohjoismaiden kanssa.

Pohjoismaiset kiltapäivät 2024 Tanskan Skivessä

Neljän Pohjoismaan, Norjan, Ruotsin, Tanskan ja Suomen, yhteiset kiltapäivät järjestettiin Skiven pioneerikasarmilla Keski-Jyllannissa 12.–15.6.2024. Maanpuolustuskiltojen liiton (MKPL) kokoamassa Suomen osastossa oli mukana noin 30 aktiivista henkilöä, joista Ilmavoimien kiltoihin kuului viisi jäsentä IVKL:n viittä eri kiltaa edustaen. Kiltatoiminta muissa Pohjoismaissa tunnetaan nimellä ”Kamratförening”, ja yhdistyksissä toimivat lähes yksinomaan aktiivipalveluksesta eronneet (evp) sotilaat.

IVKL hallitus 2024: vasemmalta Juha Suonperä, Arto Rissala, Tapio Haapamäki, Arto Kupiainen, Mikko Hietanen, Timo Rissanen, Kari Jauhunen, Jouni Kalliomäki, Ahti Ojanen, Lassi Viisanen ja Esa Mäkinen. Kuva Heikki Lahtela



Vakiintuneen käytännön mukaan ohjelmassa oli tälläkin kertaa seremoniaaliset lippujen nostot, marssi kaupungilla, vastaanotto kaupungintalolla, esityksiä Tanskan puolustusvoimista, tutustuminen paikalliseen varuskuntaan kalustoesittelyineen, vierailu naapurivaruskuntaan sekä reilusti ruokailuja päivittäin ja tietenkin illanviettoja messissä.

Vierailukäynti kohdistui Lennostoon Karupissa, joka on entinen hävittäjätukikohta, mutta muutettu nyttemmin helikopterijoukkojen käyttöön ja koirakouluksi. Siitä huolimatta mielenkiintoista ja historiallista katsottavaa riitti, myös ilmavoima-näkökulmasta. Kävimme myös pienissä museoissa ja sotien aikaisessa karussa bunkkerissa. Koirakoulussa näimme koirien tottelevaisuusnäytöksen ja koirien fysioterapiakeskuksen vesijuoksumattoineen.

Kirjoittajan hajunystyröitä ja muistia herkistivät isopropyliinitraatin aromit, kun tanskalaiset vanhat mekaanikot pamauttivat vanhan Drakenin käyntiin. Kuten tarkkaavainen lukija huomaa, Tanskan Drakenit poikkesivat Ruotsin ja Suomen kalustosta. Tanskan Drakenissa ei ollut tutkaa, vaan sen tilalla oli laseretsin.

Kiltapäivien yhteydessä järjestetään perinteisesti myös ampumakilpailu yksilö- ja joukkuekilpailuna järjestäjämaan ki-

väärellä ja pistooleilla. Joukkueet käsittävät vain kaksi kiivääri- ja kaksi pistooliampujaa, joten joukkuekarsinta on kova, eikä koske kaikkia osallistujia. Ampumakilpailusta, ja monista muista syistä, perinteisesti viimeisen illan juhlapäivällisellä riittää puheita ja palkitsemisia, kun kaikki osallistujamaat muistavat kaikkia muita.

Kokonaisuutena nämä pohjoismaiset kiltapäivät ovat mainio tilaisuus tavata muita kotimaisia ja pohjoismaisia kiltahenkisiä ihmisiä. Matkalle osallistuminen on helppoa, kaikki on järjestetty valmiiksi, osa esityksistä tulkitaan suomeksi, joten sekä kuvainnollisesti että konkreettisesti voi käydä ”valmiiseen pöytään”. Seuraavat pohjoismaiset kiltapäivät järjestetään vuonna 2026 Ruotsissa. Kannattaa tarkkailla MPKL:n viestintää.

Tanskan käyntikuntoinen Draken. Kuva: Hannu Mononen



Suomen ”joukkue” lippukentällä. Kuva: Ari Pakarinen





ISÄNMAAN PETTÄJÄ VAI ISÄNMAAN HYLKÄÄMÄ?

– Mannerheim-ristin ritari EVL Eino Luukkanen

Kolme suomalaista lentäjää vietti kesän 1920 Italiassa noutamassa yksityisen henkilön Ilmavoimille lahjoittamaa kahta Savoia-lentovenettä. Koneet olivat kaksitasoisia ja yksimoottorisia, ja tarkoitettu tiedustelu-tehtäviin. Siirtolento Maggiojärveltä Suomeen käynnistyi 7.9.1920, mutta päättyi pian molempien koneiden pudotessa potkureiden hajottua.

Näiden ”Alppilentäjien” muistoksi järjestetään vuosittain Ilmavoimien vainajien päivä, jolloin Alppilentäjien lisäksi muistetaan myös muita Ilmavoimien palveluksessa surmansa saaneita.

Ilmasotakoulu järjesti 6.9. seppeleenlaskutilaisuuden Tikkakoskella,

Ilmasotakoulun järjestämä Ilmavoimien vainajien päivän seppeleenlaskutapahtuma. Kuva Ilmasotakoulu

Lentäjän patsaalla. Tapahtuma oli perinteisen koruton, Ilmasotakoulun osasto järjestyi patsaan edustalle ja koulun sepele sekä Sotilaskotiyhdistyksen kukkalaite laskettiin patsaalle. Päätteeksi luettiin lyhyt historikki Alppilentäjien kohtalosta.

Ilmasotakoulun kiltä on osallistunut tapahtumaan jo pitkään. Lentäjän patsaalle laskettavan seppeleen sijasta killan edustajat ovat siirtyneet tapahtuman jälkeen seppelpartiona Jyväskylän Mäntykankaan hautausmaalle laskemaan kukkalaitteen Mannerheim-ristin ritarin Eino Luukkanen haudalle. Ilmasotakoulu asettaa seppelpartioon kaksi kadettia ja siirtymiseen tarvittavan ajoneuvon, kiltää edustivat tällä kertaa **EVL EVP Erkki Ikonen** ja **MAJ (RES) Ilkka Nyysönen**.

Ristiriitainen Eino Luukkanen

Everstiluutnantti Eino Luukkanen sodanaikainen ja sodanjälkeinen elämä olivat ristiriitaiset. Hän oli menestynyt ja juhlittu lentäjä, Mannerheim-ristin ansainnut sankari, ja eri lähteiden mukaan Suomen kolmanneksi parhaiten menestynyt ässä noin 56 pudotuksellaan. Toisaalta hänet tuomittiin sodan jälkeen maanpetoksesta kurtushuoneeseen ja menettämään sotilasarvonsa.

Eino Antero Luukkanen syntyi Jaakimassa 4.6.1909, kävi reserviupseerikurssin vuosina 1929-30 ja valmistui Munkkiniemen Kadettikoulusta vuonna 1933. Uransa alun hän vietti 1. Erillisessä Merilentolaiuudessa ja Lentoasema 5:ssä Viipurin ympäristössä, muun muassa Suur-Merijoella. Vuon-



na 1935 tie vei Uttiin ja maakoneiden, kuten Bristol Bulldogien, pariin.

Ennen talvisodan alkamista Luukkanen lensi Fokker D.XXI-hävittäjällä Lentolaivue 24:n kolmannen lentueen päällikkönä. Hän sai talvisodassa Fokkerilla kaksi ilmavoittoa.

Välirauhan aikana Luukkanen oli Trollhättanissa noutamassa Brewster-hävittäjiä, ja jatkosodan alkaessa hän toimi Lentolaivue 24:ssä lentueen päällikkönä lentokalustona Brewsterit.

Ensimmäisen laivueenkomentajakokemuksensa hän sai Lentolaivue 30:n komentajana vuosina 1942–43, jonka jälkeen hänet komennettiin Saksaan noutamaan Messerschmitt Me-109 -kalustoa. Sieltä palattuaan

hän toimi Lentolaivue/Hävittäjälentolaivue 34:n komentajana lentäen Karjalankannaksella, Itä-Karjalassa, Etelä-Suomessa ja lopuksi Lapissa. Lapin sotatoimet jäivät kuitenkin vaatimattomiksi. Messerschmitteillä lennettiin vain yksi sotalento Kemistä, koska laivueenkomentaja Luukkanen mielestä Lapin pitkien etäisyyksien vaatimat lisäpolttoainesäiliöt tekivät koneesta taistelukelvottoman, eikä niitä riittänyt joka kerta pudotettaviksi.

Luukkanen lensi 441 sotalentoa, tiettävästi eniten Ilmavoimissa, ja ilmavoittojen määrä vaihtelee eri lähteiden mukaan 51–57 välillä. Hänet nimitettiin 18.6.1944 Mannerheim-ristin ritariksi numero 127.

Jyväskylän suuri vakoilujuttu

Jatkosodan jälkeen sekä Neuvostoliitto että läntiset tiedustelupalvelut värväsivät suomalaisia erilaisiin tiedustelutehtäviin. Jyväskylässä oli ase-teollisuutta, Lennosto sekä Ilmavoimien kuvakeskus, joten kaupunki oli otollinen kohde värväykselle. Jyväskylässä toimi aktiivinen Neuvostoliiton hyväksi vakoillut ryhmä, jossa toimi tavallisten siviilien lisäksi myös Puolustusvoimien henkilöstöä. Ryhmä paljastui, ja Helsingin hovioikeus langetti talvella 1954 kuritushuonetuomiot, päätekiäjille kahdeksan vuotta, muille vaihtelevasti vähemmän.

Erikoisuutena oikeudenkäynnissä oli se, että edellä mainitun ryhmän lisäksi tuomiolla olivat myös everstiluutnantti Luukkanen ja luutnantti Kohonen, joita syytettiin vakoilusta länsimaiden hyväksi. Toinen Neuvostoliitolle vakoilleen ryhmän päätekijöstä toimi Ilmavoimien kuvakeskuksen johtajana, ja kuulusteluissa hän kertoi luovuttaneensa Luukkanen pyynnöstä ilmakuvia ja karttoja Luukkaselle ja Kohoselle, jotka puolestaan olivat lentäneet Ilmavoimien koneella Ylitorniolle ja välittäneet materiaalin ruotsalaisille.

Luukkanen myönsi lentäneensä pariin otteeseen Kohosen kanssa Ruotsiin hankkimaan yksikölleen alkoholia ja hedelmiä, mutta kielsi toimittaneensa väitettyä materiaalia. Oliko Kohonen sitten materiaalia toimittanut Luukkanen tietämättä, kuka tietää? Lopullinen totuus tuskin koskaan selviää, mutta joka tapauksessa Luukkanen tuomittiin kahdeksi vuodeksi kuritushuoneeseen sekä menettämään sotilasarvonsa. Myöhemmin Luukkanen totesi, että häntä oli eniten harmittanut se, että hänet tuomittiin samassa oikeudenkäynnissä neuvostovakoilijoiden kanssa.

Jyväskylän suuresta vakoilujutusta löytyy lisätietoja muun muassa Kimmo Rentolan *Niin kylmää, että polttaa* (1994) Juha Pohjosen *Maanpetturintie* (2000) ja Pekka Visurin *Suomi kylmässä sodassa* (2006) kirjoista. Myös Luukkanen muistelmakirja julkaistiin vuonna 1956.

Teksti: Arto kupiainen, Ilmasotakoulun Killan puheenjohtaja

Luukkanen Mersussa. Kuva SA-kuva



Seppelpartio, Erkki Ikonen ja Ilkka Nyysönen, on lähetetty liikkeelle kohti Mäntykan-kaan hautausmaata. Kuva Ilmasotakoulu



Tuomion jälkeen

Jyväskyläläinen kauppias Ture Mattila oli palvellut Jatkosodassa hävittäjälentäjänä Eino Luukkasen alaisena. Eräänä päivänä hänen istuessaan ravintolassa syömässä pöydän viereen ilmestyi mies, joka kysyi, olisiko pöydässä tilaa myös hänelle. Tarinan mukaan Mattila vastasi hänen pöydässään olevan komentajalle aina tilaa. Luukkanen oli vapautunut rangaistuksestaan, mutta oli tyhjän päällä ilman asuntoa tai töitä. Miesten tapaamisen jälkeen Mattila järjesti entiselle esimiehelleen työtä perheyhtiönsään, sekä asunnoksi pienen mökin kiinteistönsä sisäpihalta. Tässä mökissä Luukkanen asui kuolemaansa

saakka. Hän kuoli vuonna 1964 tietävästi sydänkohtaukseen. Ture Mattila oli myös vahvasti sitä mieltä, että Luukkasen maine ja kunnia on palautettava.

Loppunäytelmä

Luukkasen hautajaiset järjestettiin erään lähteen mukaan sotilaallisin kunnianosoituksin hänen tuomiossaan ja sotilasarvon menettämistä huolimatta. Ture Mattila järjesti entisten lentäjätovereidensa kanssa keräyksen, jolla rahoitettiin hautakivi ja haudan hoitaminen määräajaksi. Hautakiveen kaiverrettiin nimen ja päivämäärien lisäksi Suomen len-

tomerkki ja Mannerheim-risti, sekä teksti – Muistoksi HÄVLVV 34 komentajalle, 51 ilmavoiton voittajalle ja lentäjätoverille pystyttivät tämän kiven lentäjätoverit.

Aikojen saatossa haudan hoito päättyi ja se ränsistyi. Yhdeksänkymmentäluvulla Ilkka Nyssönen, Ilmasotakoulun killan aiempi hallituksen puheenjohtaja ja nykyisin killan hallituksen jäsen, tapasi Ture Mattilan, käytti tämän lentämässä, ja kuuli Luukkasen ja hänen hautansa tarinan. Nyssönen on aina ollut kiinnostunut historiasta, erityisesti ilmailun historiasta, ja niinpä viedessään aikanaan kynttilöitä Mäntykan-kaan hautausmaalle hän päätti etsiä Luukkasen haudan, jonka myös löysi. Haudan kunto oli vaatimaton, mikä jäi harmittamaan. Lentotekniikan kiltta kuitenkin kunnosti haudan ja hautakiven yhdeksänkymmentäluvun lopussa.

Tavatessaan myöhemmin silloista Ilmavoimien johtoa Nyssönen esitti huolensa haudan kunnosta ja kysyi, voisiko Ilmavoimat ottaa sen hoitaakseen. Olihan kyse kuitenkin Mannerheim-ristin ritarista ja lentäjäsan- karista. Asia sai myönteistä huomiota, mutta ei edennyt.

Tämän jälkeen Nyssönen tapasi sattumalta lenkkipolullaan silloisen Ilmavoimien komentajan, kenraali Heikki Lyytisen, ja kysyi häneltä oliko hauta-asia edistymässä. Lyytinen puolestaan kysyi, voisiko silloin tuore Ilmasotakoulun kiltta ottaa haudan hoitaakseen. Nyssönen vei asian killan hallitukseen esittäen asian ”kenraali käski”-näkökulmalla, ja niinpä asia oli helposti hyväksyttävissä. Ilmasotakoulu puolestaan lupautui tukemaan vainajien päivän kukkalaitteen laskua kadettien kunniapartiolla.

Ilmasotakoulun kiltta hankki haudalle seurakunnan hoidon ja laskee sille kukkalaitteen Ilmavoimien vainajien päivänä. Hauta on nyt arvoisessaan kunnossa.

Lopuksi todettakoon, että Nyssönen tapasi myöhemmin lippujuhlapäivän vastaanotolla Ilmavoimien tiedottajan, joka keskustelussa totesi, että Luukkasen maine ja sotilasarvo on palautettu ainakin Ilmavoimissa. Killalla ei ole tästä kuitenkaan virallista tietoa.



Kadetit kunniapartiossa Luukkasen haudalla. Kuva Erkki Ikonen



Ikonen ja Nyssönen laskevat kukkalaitteen. Kuva Erkki Ikonen



Ilmavoimien Kiltaliitto

TORJUNTAVOITTO 1944 Ilmasotaa Kaakkois-Suomessa

Tämä kirjoitus on julkaistu Pilven Veikon numerossa 2/2014. Kirjoitus on edelleen ajankohtainen, ja siksi se julkaistaan nyt uudelleen asian ja esitettyjen asiantuntijakannanottojen vuoksi.

Entäpä jos?

Kysymyksen esitti DI **Carl-Fredrik Geust**, joka oli pohtinut Neuvostoliiton ADD-kaukopommitusilmavoimien operaatio Kannasta, jolla pyrittiin tukemaan Kannaksen ratkaisutaisteluja kesällä 1944. Geust puhui Lappeenrannassa järjestetyssä Torjuntavoitto-seminaarissa 2014.

Kesäkuun 9. päivänä 1944 tämä suoraan Neuvostoliiton ylijohdon alainen 600 konetta käsittänyt lento-osasto sai tehtäväkseen pommittaa Viipurin seutua keskipisteenään asemapiha. Lentotehtävä käynnistyi suunnitelmien mukaan ja valtaisa lentokone-lautta läheni lähestyi Viipuria. Mutta astuiko varjelus tuolloin peliin?

– Operaatio jouduttiin keskeyttämään Smolensk–Gordnjan linjalla vallinneen ankaran ukonilman ja sitä seuranneen rankkasateen vuoksi vain parin tunnin lentomatkan päässä kohteesta, Geust totesi.



Seminaarin asiantuntijoina toimivat DI Carl-Fredrik Guest (3. vas.), kenrl. evp Heikki Nikunen ja ev. evp Martti Lehto. Oik. järjestelyvastuuta kantanut kapt. evp Jouko Kuronen. Takana oik. maj. evp Mikko Sovelius, edessä oik. Kaapo Pulkkinen.

Lähellä, mutta silti kaukana

Geust on onnistunut eri venäläislähteistä selvittämään tehtävän mittavuuden ja operaation päämäärän: laikaista suomalaisjoukot pois Karjalankannakselta. Hän ei lähde asiaa sen enempää spekuloidaan tai jossittelemään, mutta antaa ymmärtää, että onnistuessaan näin mittava operaatio olisi saattanut muuttaa merkittävästi sodan kulkua.

– Millainen vaikutus tällä operatiolla olisi ollut seudun siviiliväestölle, suomalaisarmeijan pääjoukkojen taistelumoraalille ja vetäytymisen onnistumiselle, jos perääntymistien kaula Viipurin tienoilta olisi tuolloin onnistuttu katkaisemaan, hän kuitenkin pohti.

Geust ihmetteli myös, miksi Saksan lyömiseen tähänneistä ”sukkulalentoista” (Operaatio Frantic) yhä vaietaan. Neuvostoliitto nimittäin luovutti jo kesäkuussa 1944 kolme tukikohtaa alueeltaan (Ukraina) USA:n ilmavoimien, USAAF:n käyttöön. Stalinin hartaana toiveena oli, että USAAF olisi ulottanut sukkulalentonsa Suomeen Karjalankannakselle sekä Viipuriin ja näin tukenut Suomen nujertamista. Tähän amerikkalaiset eivät kuitenkaan suostuneet, vaan kieltäytyivät siitä jo 5. kesäkuuta 1944.

70 vuoden takaisista (nyt jo 80 vuo-

den takaisista) Karjalankannaksen ilmapuolustuksen kokonaiskuva hahmotettiin Lappeenrannan kaupungintalon juhlasalissa järjestetyssä Torjuntavoitto 1944 -seminaarissa. Monien esitelmien valaisemana muotoutui kuva eri ilmapuolustuselementtien osuudesta kesän 1944 torjuntavoiton saavuttamisessa.

Ilmaherruutta tavoiteltiin ja osin saavutettiin

Kenraaliluutnantti **Heikki Nikunen** selvitti alustuksessaan Suomen ilmavoimien tilannetta torjuntataistelujen alussa ja sen aikana. Hän toteisi Suomen ilmavoimien onnistuneen alun ”yllätyksen” jälkeen erinomaisesti torjuntatoimissaan ja saavuttaneen jopa paikallisen ilmaherruuden tärkeimmän torjuntavaiheen ajaksi. Ilmavoimissa ennakoitiin tuleva suurhyökkäys lento- ja kuuntelutiedustelun antamien tulosten perusteella muun muassa ryhmittämällä voimat uudelleen ja nostamalla valmiutta. Nikunen pitää surullisena sitä, että Päämajassa Ilmavoimien tuottamaan tiedusteluaineistoon suhtauduttiin ylimielisesti ja kenttäarmeija päästiin yllättämään.

Nikunen korosti myös saksalaisen lento-osasto Kuhlmeyn ja oman pom-

mitusilmavoimamme ratkaisevan tärkeää osuutta venäläisten hyökkäyksen pysäyttämisessä.

– Kun tähän vielä lisätään se, että omien hävittäjienme suojaamina yhtään osasto Kuhlmeyn konetta tai omaa pommikonettamme eivät vihollisen hävittäjät ampuneet alas, niin tulos oli ilmapuolustuksen kannalta erinomainen, hän alleviivasi.

Nikusen käsityksen mukaan onnistumista edesauttoi se, että torjuntataistelujen ilmapuolustuksen johtaminen keskitettiin eversti Richard Lorentzille, josta tuli näin kenraalimajuri G-E ”Eka” Magnussonia lainaten Kannaksen Ilmakomentaja. Samalla luotiin kehityspohja nykyiselle keskitetylle reaaliaikaiselle johtamisjärjestelmälle johtokeskuksineen.

Nikunen painotti useaan otteeseen myös Saksasta juuri ratkaisutaistelujen kynnyksellä hankitun lentokaluston (Messerschmitt) merkitystä päämäärän saavuttamisessa.

Eversti evp, sotatieteen tohtori **Martti Lehto** tarkasteli esitelmässään sähköisiä ilmalvalvonta- ja johtamisjärjestelmiä sekä viestiyhteyksiä.

Seminaarin asiantuntijoina toimivat (vas). DI Carl-Fredrik Geust, kenrli. evp Heikki Nikunen ja ev. evp Martti Lehto. Taustalla Karlsto killan valtuuskunnan jäsen professori Ossi V. Lindqvist.



Valvonta- ja johtamisjärjestelmä tulikokeessa

Eversti **Martti Lehto** käsitteli alustuksessaan ilmapuolustuksen viestijärjestelmän kehittymistä Ilmavoimien alkuajoista lähtien ja tilannetta kesän 1944 taistelujen aikaan. Hänen mukaansa suurimpana puutteena oli viestikaluston niukkuus ja valvontajärjestelmärakenteen painottuminen liikaa ilmatorjunnan vaatimusten mukaan. Tästä syystä esimerkiksi suoria ja nopeita viestiyhteyksiä torjunnan johtopaikkoihin ja hävittäjätukikohtiin ei ollut tarpeeksi.

Valvontatutka olisi ollut kova sana myös Kannaksella. Sellaisia ei kuitenkaan vielä ollut. Ensimmäiset Saksasta hankitut valvonta- ja johtamistutkat oli sijoitettu tukemaan pääkaupunkiseudun ilmapuolustusta.

Tärkeä osuus ilmapuolustuksen onnistumisessa oli radiotiedustelulla. Sen avulla varoitukset venäläisten ilma- ja maatoiminnasta saatiin jo hyvissä ajoin ja torjunta voitiin suunnata oikeaan aikaan oikeaan paikkaan, Lehto alleviivasi.

Ilmapuolustuksen voitto muistettiin sepeleellä

Ilmasotaa Kaakkois-Suomessa kesälä 1944 käsitelleeseen seminaariin oli saapunut runsaat 300 ilmapuolustuksesta ja sen historiasta kiinnostunutta henkilöä. Tilaisuudessa oli läsnä

Heikki Lahtela vas. ja Erkki Reponen lasivat sepeleen Torjuntavoitto 1944 - muistomerille Lappeenrannan lentoasemalla. Taustalla juhlaseminaarin osallistujia Pilvenveikoista kiltalaisiin.

joukko kunnianarvoisia ilmasotaveteraaneja, Pilven Veikkoja. Tilaisuus käynnistyi koskettavalla Helmi ja Onni Tiimosen yhteisellä lauluesityksellä. Heitä säesti Kaisa Tanskanen.

Tilaisuudessa alustuksen Karjalankannaksen kesän 1944 torjuntataistelujen ilmapuolustuksesta pitivät kenraaliluutnantti Heikki Nikunen aiheenaan ilmasotatoimet suurhyökkäyksen torjunnassa vaiheittain, eversti Martti Lehto aiheenaan valvonta- ja johtamisjärjestelmä sekä diplomi-insinööri Carl-Fredrik Geust aiheenaan Neuvostoliiton ilmavoimat. Tilaisuuden juonsi everstiluutnantti **Heikki Lahtela** Karjalan lennoston killasta.

Esitelmätilaisuuden järjestelyistä vastasivat Karjalan Ilmailumuseosäätiö, Etelä-Karjalan Museo, Lappeenrannan Lentoasema, Ilmavoimien Kiltaliitto ja Karjalan Lennoston Kilta.

Ennen tilaisuuden alkua laskettiin sepele Lappeenrannan lentoaseman edustalla olevalle muistopaadelle. Sen laskivat Heikki Lahtela ja Erkki Reponen Karjalan lennoston killasta.



Helmi ja Onni Tiimonen säestäjänään Kaisa Tanskanen johdattivat isänmaallisella laulullaan seminaariyleisön tunnelmaan.

Seminaarin arvovaltaisinta vierasjoukkoa Pilvenveikkojen pitkäaikainen puheenjohtaja Olli Kivioja vas. ja oikealla Johannes Brotherus sekä Viljo Lehtinen.





Ilmavoimien Viestikillan KUULUMISIA

Ilmavoimien viestikilta on jatkanut aktiivista toimintaansa. Merkittävien tapahtuma kuluneena vuotena oli kiltamatka Belgiaan, josta on oma kertomus viereisellä sivulla.

Viestikillan kevätkokous pidettiin Asikkalassa Hotelli Tallukassa. Ennen vuosikokousta vierailimme Lahdessa todella mielenkiintoisessa Radio- ja TV-museo Mastolassa. Tallukassa kiltaveli Jorma Laiho, Yleisradion entinen tekninen johtaja, piti mielenkiintoisen esitelmän museon alkuvaiheista.

Syyskokous pidetään perinteiseen tapaan Jyväskylässä perjantaina 27.9.2024. Kokousta ennen kiltajärjestää yhteistyössä Jyväskylän Yliopiston ja Maanpuolustuskoulutusyhdistyksen ilmapuolustuspiirin (MPK) kanssa seminaarin aiheesta ”Kognitiotiedustelu ja tekoäly”. Luennoitsijat tulevat Jyväskylän yliopistosta ja tekoälyn asiantuntijayritys 61N Solutionista. Seminaariin on vapaa pääsy ja sen sisältö toimii samalla kiltatesitelmänä.

Juhlavuoden 2025 kiltamatka on myös suunnitteilla. Kiltamatka on jokiristeily all inclusive -palvelulla ja sen

ajankohta on 15.–20.9.2025. Reittinä Strasbourg–Mannheim–Rudesheim–Köln–Amsterdam, joissa yövyimme laivalla sen ollessa satamassa. Amsterdamissa vierailimme noin 40 km:n päässä sijaitsevassa ilmailumuseossa, seuraavana aamuna lennämme Helsinkiin. Hinta tulee olemaan vähän alle 2000 euroa/hlö. Matkanjohtajana taas kerran kiltamme matkavastaava Harri Utti.

Seuraa matkan tiedottamista kiltamme nettisivuilta osoitteessa ilmavoimienviestikilta.fi

Viestikiltaamme on liittynyt tasaiseen tahtiin myös uusia jäseniä. He ovatkin erittäin tervetulleita aktiiviseen joukkoomme.

Ilmavoimien Viestikilta täyttää kunniaakkaat 60 vuotta vuonna 2025. Hallitus on aloittanut jo juhlakokouksen ohjelman valmistelut. Toivottavasti runsaslukuinen joukko jäseniämme saapuu tapahtumaa juhlistamaan!

Puheenjohtaja Tapio Haapamäki

Kangasmerkkejä



Fouga Magister
Kangasmerkin koko 9 cm.
Tilausnumero: 30-551 Hinta 6,-



BAe Hawk
Kangasmerkin koko 9 cm.
Tilausnumero: 30-328 Hinta 6,-



Valmet Vinka
Kangasmerkin koko 9 cm.
Tilausnumero: 30-970 Hinta 6,-



Saab J35 Draken
Kangasmerkin koko 9 cm.
Tilausnumero: 30-202 Hinta 6,-

AVIATION SHOP

Kajanuksenkatu 12, 00250 Helsinki Tilauspuh. (09) 449 801
Varastomyymälä avoinna: Ke 17-19, La 10-14
shop@aviationshop.fi - **Verkkokauppa: www.aviationshop.fi**

Postitse
+ postimaksu



PILVEN VEIKKO 1/2025 Teema: Logistiikka

Kuin laittaisi rahaa pankkiin.

Tuemme pohjoissavolaisten lasten ja nuorten hyvinvointia 300 000 eurolla vuonna 2023.

Tämän päivän teko, huomisen hymy.

OP Pohjois-Savo



IVK NATO:n päämajassa. Kuva: Alekski Suominen



Ilmavoimien Viestikilta KILTAMATKA BELGIAAN

Ilmavoimien Viestikilta teki kauan odotetun kiltamatkan Belgiaan 11.–15.4. 2024. Matkalle intoutui lähtemään 36 henkilöä, viestikiltalaisia puolisoineen ja myös muiden kilttojen jäseniä.

Ensimmäinen vierailukohteemme oli NATO:n päämaja Brysselissä. Siellä isäntänämme toimi everstiluutnantti **Samuli Terämä**. Ohjelmaan kuuluivat tutustumiskierros sekä erittäin mielenkiintoiset esitelmät NATO:n toiminnasta ja nykytilasta. Nautimme myös maukkaan lounaan päämajan ravintolassa.

Seuraavana aamuna, perjantaina 12.4., teimme aamupäivällä opastetun kävelykierroksen Brysselin keskustassa. Kierroksen jälkeen menimme bussilla Kuninkaalliseen asevoimien museoon. Aviation Hall on epäilemättä sotamuseon ikonisin galleria. Esillä on yli 100 lentokonetta ja sekalaisia lentokonevarusteita upeassa 10 000 m²:n tilassa. Saimme tutustua yli satavuotiseen ilmailuhistoriaan varhaisimmista kuumailmapalloista sekä ensimmäisen ja toisen maailmansodan lentokoneista F 16:een. Ikoniset lentokoneet, kuten Spitfire, Tiger Moth ja legendaarinen Dakota olivat myös nähtävillä.

Museon välittömässä läheisyydessä on Euroopan suurin automuseo, jossa nopeimmat ehtivät vierailemaan. Illalla nautittiin maittava illallinen ravintola Aux Armesissa.

Lauantaina 13.4. siirryimme bussikuljetuksella Antwerpeniin. Tässä kauniissa kaupungissa oli mahdollisuus tutustua Antwerpenin kuninkaalliseen taidemuseoon. Myös omia kohteita sai vapaasti valita, itse valitsin vaimoni kanssa vierailun eläintarhaan. Yhteinen lounas nautittiin ravintola Duke van Antwerpenissä.

Sunnuntai 14.4. oli pyhitetty Antwerpeniin tutustumiselle. Oppaan johdolla oli halukkaille tarjolla kahden tunnin kävelykierros. Omatoimisesti pääsi tutustumaan myös Red Star line -museoon. Yhteinen maukas illallinen nautittiin de Peederstall-ravintolassa.

Maanantaina 15.4. aamupalan jälkeen koitti sitten paluu kotimaahan. Erinomaisen matkan järjestelyistä vastasi jälleen kerran kiltamme ”matkavastaava” Harri Utti puolisoineen. Isot kiitokset Harrille ja Annelille. Kokonaisuudessaan matka onnistui hienosti ja miksipä ei olisi onnistunut, kun myös matkaseurue oli kerrassaan mukavaa.

Puheenjohtaja Tapio Haapamäki



Karjalan Lennoston Kilta

LENTO-OSASTO KUHLMEYTÄ MUISTELTIIN

Tiistaina 2. päivänä heinäkuuta 2024 kolmisenkymmentä Imatran seudun maanpuolustusaktiivia kokoontui Immolan lentokentälle Lento-Osasto Kuhlmeyn muistomerkillä kunnioittamaan torjuntavoiton taisteluita kesällä 1944.

Kesän 1944 taisteluista tuli kulu-neeksi 80 vuotta ja 2.7. on Immolan lentokentälle merkityksellinen päivä, sillä silloin se joutui vihollisen rajun, vaurioita aiheuttaneen pommituksen kohteeksi. Pommituksessa kuoli myös kaksi Immolanjärven rannalla kavereittensa kanssa ollutta koulupoikaa, veljekset Adolf ja Erkki Müller.

Tilaisuuden aluksi Heikki Lahtela muisteli Kuhlmeyn muistomerkin syntyvaiheita. Vuonna 1993 Ilmavoimien Viestikillan piirissä virisi hanke muistaa kesän 1944 torjuntataisteluita. Tuloksena syntyi kaksi Matti Antikaisen toimittamaa lehteä: *Torjuntavoitto 1944* ja *Torjuntavoitto varmistetaan 1944–45*. Nämä julkaisut olivat samalla lähtölaukaisu Ilmavoimien kilttojen perustamalle Ilmavoimien Kiltaliitolle.

Vanhoiden sotalentäjien veljespiirin – Pilven Veikkojen – keskuudessa syntyi hävittäjälentäjä Kyösti Karhilan aloitteesta ajatus muistaa Len-

Vasemmalla: Muistomerkkiasian työntekijät, vasemmalta Heikki Kiiha ja Heikki Lahtela. Kuva Heikki Lahtela

Muistomerkin paljastustilaisuus 23. heinäkuuta 1994. Vas. Fritz Hammesfahr, Rudolf Gerndt, Walter Schneller, kenrl. Heikki Nikunen, ev. Matti Ahola, Franz-Josef Schoppe ja evl. evp Jussi Laakso. Kuva Jukka Nykänen



to-Osasto Kuhlmeytä. Pilven Veikot ottivatkin yhteyttä kiltoihin. Karjalan ja Lapin lennoston kyllat ottivat asian hoitoonsa ja päättivät tehdä ihan kunnan kivisen muistomerkin laattoineen. Tärkeätä oli löytää Imatralta aktiivista joukkoa varsinaisen työn tekijöiksi. Onneksi Karjalan lennoston kilan jäsenistä löytyi **Heikki Kiiha**, joka oli valmis ryhtymään toimeen. Muistomerkkitoimikuntaan kuuluivat Heikki Kiihan lisäksi Karjalan lennoston kyllasta Immolan Poika **Mikko Lallukka**, Heikki Lahtela ja **Jukka Nykänen**.

Varsinainen muistomerkin tekeminen aloitettiin talvella 1994 suunnitteleamalla kiveen tuleva laatta teksteineen. Graafikko Jouko Kääriäisen työn tuloksena laattaan tuli kolmen syöksyssä olevan Stukan silhuetit ja teksti: ”Saksalainen Lento-Osasto Kuhlmeyn osallistui suomalaisten taistelulentäjien rinnalla tältä Immolan lentokentältä Karjalan Kannaksen torjuntataisteluihin kesällä 1944 vaikuttaen merkittävästi torjuntavoiton saavuttamiseen”. Laatan tekijäksi saatiin eestiläinen taidetakoja Kalju Reitel. Muistomerkissä on myös laatta, jossa on lueteltu Lento-Osastosta Immolan taistelujen aikana kaatuneet.

Muistomerkin paljastuspäiväksi valittiin 23.7.1994, koska samana päivänä vuonna 1944 osaston johtaja

everstiluutnantti Kurt Kuhlmeyn poistui Suomesta ja osaston varsinainen toiminta loppui. Paljastustilaisuuteen saatiin mukaan neljä Lento-Osaston veteraania: **Rudolf Gerndt**, **Fritz Hammesfahr**, **Franz-Josef Schoppe** ja **Walter Schneller**. Paljastustilaisuuden juhlapuheen piti Kyösti Karhila. Muistomerkin paljastivat Kyösti Karhila ja Franz-Josef Schoppe. Tilaisuuteen toi tervehdyksensä myös silloinen eduskunnan puhemies Riitta Uosukainen. Lapin lennoston komentaja eversti **Pekka Kanninen** luovutti saksalaisille kunniamerkeille Lapin lennoston ristejä.

Muistomerkin paljastuksesta on tänä vuonna kulunut jo 30 vuotta, joten oli paikallaan kokoontua muistelemaan Immolan merkitystä Ilmavoimille sotien aikana. Immolan Pojat ja Sotien 1939–1945 Etelä-Karjalan Perinneyhdistys laskivat kukat muistomerkille. Kuhlmeyn muistomerkkitilaisuuden jälkeen kävimme viemässä kukat Immolanjärven rannassa olevalle Müllerin veljesten muistokivelle. Kukat laskivat Immolan Pojista **Kari Nousiainen** ja **Jarmo Kaksonen**.

Tilaisuudessa mukana olleille jäi tälläkin kertaa hyviä muistoja ja tietoisuus Lento-Osasto Kuhlmeyn ratkaisevan tärkeästä avusta Kannaksen torjuntataisteluissa.

Heikki Lahtela

Immolan Pojista Hannu Siniharju ja Reijo Rantala laskemassa kukkia muistomerkille. Kuva Heikki Lahtela



Yllä: Adolf ja Erkki Müllerin muistokivi Immolanjärven rannassa. Kuva Heikki Lahtela

Alla: Kukkalaitetta Adolf ja Erkki Müllerin muistokivelle laskevat Immolan Pojista Kari Nousiainen ja Jarmo Kaksonen. Kuva Heikki Lahtela





Karjalan Lennoston Kilta

TAPAHTUMARIKASTA KILTA-AIKAA 2024

Viestimäen varasto

Perinneyössä ei pitäisi olla kiirettä, mutta kiire syntyi, kun Karjalan lennosto ilmoitti purkavansa alueeltaan vanhan rakennuksen, joka on tunnettu nimellä Viestimäki. Tärkeäksi paikan tekee se, että rakennus on toiminnut vuosikymmeniä vanhan tavaran säilytystilana. Ja tavaraa onkin paljon, esimerkiksi kolme heittoistuina, Messerschmitt Bf 109:n uusia tykinputkia, MiG:n kahden sukupolven rakkettikasetteja, lisäsililiöitä, starttiraketteja, mittareita ja niin edelleen. Lista on pitkä. Kaiken lisäksi kymmeniä metrejä MiG-kirjallisuutta ja -opetusmateriaalia.

Muistelimme, että Ilmavoimien esikunta käseä hävittää kaiken MiG-kirjallisuuden muutama vuosikymmen sitten, no nyt hävitettiin. Erityismai-

Viestimäen varaston tyhjennystä, Jukka Nykänen lastaa kunnostettavaa heittoistuina. Kuva Veli-Antti Huotarinen

ninnan tässä monipäiväisessä projektissa ansaitsee Nykäsen Jukan into ja Remeksen Ramin ammattitaito, kun Ruokosen Jyrin vuonna 1995 pelastanut MiG 21 BIS:n heittoistuina kunnostettiin näyttelykuntoon.

Tavaran suhteen oli kaksi vaihtoehtoa: säilyttää tai tuhota. Killalla tai lennostolla ei ole varastotiloja. Suomessa on ongelmana, että ilmailumuseotoiminta on aina kärsinyt tilojen ja rahoituksen puutteessa, ja kärsii edelleen. Ilmavoimamuseon varastot ovat täynnä ja Suomen Ilmailumuseolla on sama tilanne uusien tilojen odottaessa.

Viestimäen varaston kohdalla pelastukseksi tuli Joensuun lähelle Kontiorantaan vanhan varuskunnan tiloihin keväällä rakenteilla ollut Muistojemme Raja -museo ja museon käy-

Ari Jussila (vas.), Heikki Lahtela ja Esa Kainulainen valitsevat valokuvia. Kuva Veli-Antti Huotarinen

tössä olevat varastotilat. Toinen vielä muotoaan hakeva ja Karjalan lennostolta materiaalia saanut toimija on yksityisen keräilijän Väinö N. Nyströmin kokoelma, joka on juuri säätiöity ja on nykyisin Ilmailumuseon kanssa yhteistyötä tekevä toimija Laukaassa.

Lennoston negatiiviarkisto

Toinen kevään talkoorypistys oli lennoston negatiiviarkiston supistaminen. Tämä aikanaan luvattiin lennoston esikuntapäällikkölle. Kun luvattiin, ei aivan arvattu, että kuvia negatiiveissa on noin 120 000.

Ensimmäiseksi jo syksyllä 2023 pakattiin lennoston pahvilaatikoissa säilytetyt negatiivit muovisiin arkistolaatikoihin. Onneksi tuokin tehtiin heti, koska alkukevästä osa laatikoista kirjaimellisesti kellui vastaan, sillä remontin yhteydessä sulamisvedet pääsivät Keltun talon kellariin.

Lennostossa valokuva-arkistoa hoitaneet henkilöt olivat huolehtineet, että vuodet ja vuosikymmenet olivat pääosin järjestyksessä. Vanhimmat otokset olivat 1960-luvun lopulta ja tuoreimmat 1990-luvulta ennen digitaalikalameroin siirtymistä. Mutta miten tällaista historiaa supistetaan hävittämättä historiaa?

Lennoston henkilökunnassa ei ole enää ketään, jonka muisti yltäisi noihin aikoihin, mutta killassa onneksi



on. Kiltaamme reilut 40 vuotta sitten perustamassa ollut ilmavoimahistorian kävelevän tietosanakirjan Jukka Nykäsen muisti yltää hämmästyttävän pitkälle. Tukena hänellä on lisäksi lähes yhtä pitkän kiltahistorian omaava everstiluutnantti evp. Heikki Lahtela ja jo kerran kuva-arkistoa historian kirjaa varten tutkinut eversti evp. Ari Jussila. Kun pöydän päähän istutettiin vielä everstiluutnantti evp:t. Esa Kainulainen ja Veli-Antti Huotarinen niin tuomaristo oli koossa.

Negatiiveista oli onneksi tehty niin sanotut pinnakkaiset eli negatiivit oli valotettu valokuvapaperille, jolta kuvien pienennökset olivat nähtävissä. Sen jälkeen tehtiin raakaa karsintaa ja välillä keskusteltiin kuvien historiallisesta arvosta. Paljon oli onneksi helppoakin työtä. Helppoa oli esimerkiksi karsia sadoista koulutuskäyttöön otetuista lentokoneen järjestelmäkuvista tai esimerkiksi yhden vierailun tiimoilta otetuista 200 kuvasta.

Parhaamme teimme, negatiivit ovat nyt vuosijärjestyksessä ja järjestystä tukee valokuvaajien aikoinaan pitämä arkistokirja, jossa pinnakkaiset on numeroitu ja otsikoitu. Tulevaisuuden ongelmana on, että vaikka

kuvissa näkyvistä henkilöistä meidän ryhmämme tunnisti vielä monia, niin jatkossa nimet unohtuvat. Kuvakohdasta kuvaluetteloa henkilönimineen emme edes yrittäneet tehdä, meidän aikamme ei siihen riitä, vaikka kuvia on enää noin 50 000.

Muistojemme Raja -museo – Ilmavoimien teemanäyttely

Kontiolahden kunta rakensi osana 150-juhlavuottaan merkittävän sota-

historiaa ja alueen muuta historiaa esittelevän Muistojen Raja -museon Kontiorantaan vanhalla varuskunta-alueella. Museon teemassa yhdistyvät ajatus Kontiolahden alueesta Suomen itäisenä ja maanpuolustuksellisesti merkittävänä maantieteellisenä raja-alueena, mutta samalla museon nimen kautta halutaan nostaa esiin uhka muistojen katoavaisuudesta: milloin olemme astuneet muistojen rajan yli niin, ettei muistoja ja niitä kantavia ihmisiä ole enää mahdollista tavoittaa?



Muistojemme Raja -Museo – Ilmavoimien teemanäyttely. Kuva Mikko Hletanen



Muistojemme Raja -Museo – Ilmavoimien teemanäyttely. Kuva Mikko Hletanen



Muistojemme Raja -Museo - Ilmavoimien teemanäyttely. Jarkko Peiponen luovutti museon puolesta killalle metallisen Suomen Lentomerkin. Vastaanottajina Mikko Hieta- nen ja Erkki Reponen. Kuva Kalevi Lohiranto



Kiltaretkeläiset Tetrin kartanon portailla. Edessä vas. uusi puheenjohtaja Mikko Hietanen puolisonsa Pian kanssa sekä oik. edellinen pj. Veli-Antti Huotarinen puolisonsa Anne Rissasen kanssa. Kuva Jukka Nykänen



Karjalan Lennoston Kilta on lainannut museolle vanhaa Ilmavoimien ja killan esineistöä, muun muassa lentovaruksia, Ilmavoimien vaatetusta, lentoteknistä materiaalia ja pienoismalleja. Lainatavaroilla museoon on avattu Ilmavoimien teemanäyttely, mikä sopii museon teemaan. Olihan esimerkiksi Onttolan lentotukikohta yksi sota-ajan vilkkaista lentopaikoista. Kiltamme osallistui 10.6.2024 teemanäyttelyn avajaisiin, jossa museo lahjoitti killalle kookkaan metallisen Suomen Lentomerkin (1918–1945), joka on sijoitettu Lennoston perinnehuoneeseen.

Lokakuussa 2023 avautunut museo on kiinnostanut yleisöä ja siihen tutustunut jo yli 4 000 kävijää. Muistojen Raja on aloittanut pitkäjänteisen perinnetiedon taltioimisprosessin. Tulevina vuosina aiheeseen liittyvien muistojen, esineiden ja historiallisen materiaalin keruuta on tarkoitus jatkaa ja museota laajentaa. Suosittelemme vierailemaan museossa.

Muuta

Kilta on aktiivisesti osallistunut lennoston liittyviin vierailuihin esittelemällä Keltun talolla olevassa perinnehuoneessa Karjalan lennoston sekä perinneyksiköiden historiaa ja toimintaa sekä killan omaa toimintaa.

Kilta osallistui Vaasa International Airshow -lentonäytöstapahtumaan 15.–16.6.2024. Killan teltalla esiteltiin Killan toimintaa ja myytiin killan tuotteita.

Kilta teki 3.8.2024 kesäretken Mikkeliin, jossa kohteina olivat Sodan ja rauhan keskus Muisti sekä Tertin Kartano.

Kilta on säännöllisesti osallistunut Karjalan lennoston varusmiesten vala- ja kotiuttamistilaisuuksiin. Kotiuttamistilaisuuksissa palkitaan ansioituneita varusmiehiä killan puukoilla. 17.8.2024 Iisalmessa pidettiin lennoston varusmiesten vala- ja vakuutustilaisuus sekä maanpuolustusjuhla, joihin kiltta osallistui. Killan teltalla esiteltiin killan toimintaa ja myytiin kiltatuotteita.

Kilta järjesti 26.9.2024 esitelmällän Kuopion Klubilla, jonka teemana oli Karjalan lennoston hävittäjätoiminnan kehittyminen 1990-luvulta tähän päivään – MIG-21 BIS -hävittäjästä F-35-kalustoon. Esityksiä pitivät Ilmavoimien komentaja kenraalimajuri **Juha-Pekka Keränen** sekä majuri evp. **Mikko Hietanen**. Tilaisuudesta lisää seuraavassa numerossa.

Kiltaa kohtasi kesällä suru-uutinen, kun pitkäaikainen hallituksen jäsen, **Juhani Suomalainen** menehtyi äkillisesti. Juhani vastasi yhteydenpidosta kumppaneihimme ja ilmoitusmyynnistä Pilven Veikkoon. Rauha Jussin muistolle.

Kirjoittajat:

Veli-Antti Huotarinen, Mikko Hietanen ja Jukka Nykänen

Maanpuolustusjuhla Iisalmessa 17.8.2024. Lennoston komentaja eversti Johan Anttila tervehdystä pitämässä. Kuva Mikko Hietanen

TURVAA SUOMEN VUOSIKYMMENTEN AJAN KUMPPANIEN KANSSA



LOCKHEED MARTIN 

Lue lisää



© 2024 Lockheed Martin Corporation



HIETASILLA KOLMEN SUKUPOLVEN SUORA KARJALAN LENNOSTOSSA

V-A Huotarinen reserviin,
Mikko Hietasesta puheenjohtaja

Karjalan lennoston killan puheenjohtaja vaihtui. Tehtävästä luopunut, arvostettu ja valtakunnallistakin tunnustusta saanut Veli-Antti Huotarinen 64, katsoo, että viisi vuotta on sopiva vetovastuusykli, vaikka mielenkiintoa ja puhtia vielä olisikin. Suuri vaara nimittäin piilee siinä, että toiminta alkaa junnaamaan, urautuu ja lopulta hiipuu salakavalasti yllättäen.

– Hallittu johdon vaihtuvuus koituu yhdistystoiminnassa yleensä rikkaudeksi, mutta pitkän kokemuksen omaaviakin tarvitaan: heiltä kuulee sekä tukemisen, että varoituksen sanat, Huotarinen kiittää. Keskimääräinen puheenjohtajapesti killassa on reilun kuuden vuoden mittainen.

Kokemuksen siirtäminen on prosessi, joka turvaa jatkuvuuden ja luottamuksen yhteistoimintatahoi-

hin, joista tärkeimpiä ovat lennosto ja sotilaskoti.

– On hyvä, ettei puheenjohtajuus katkea kuin seinään, sillä ”hiljaisen tiedon ja pitkän kokemusjatkumon” saumaton siirtyminen tapahtuu hitaasti, killan puheenjohtajaksi valittu Mikko Hietanen 55, tietää.

Hän säteilee innostuneisuutta. Hietanen ei usko pöytäkirjapykälien kaikkivoipaisuuteen eikä tuloksellisuuteen. Tärkeintä on killan jäsenistöä ja lennosta kiinnostavan toiminnallisen sisällön luominen ja aikaansaaminen. Tästä Karjalan lennoston killalla on vahvaa näyttöä pian 45 vuoden ajalta.

– On julkaisutoimintaa, perinnetöitä, muistomerkkejä, esimerkillisen mallikasta ja monimuotoista yhteistyötä lennoston kanssa, esitelmätilaisuuksia, kiltamatkoja jne., Hietanen hehkuttaa alkajaisiksi.

Huotarisen jättämät askelmerkit ovat selvät ja ne käyvät myös Hietasen askelten tahtiin. Ovathan he saman koulukunnan miehiä. Hietanen lupaa jo kaksi esitelmätilaisuutta tälle kaudelle. Ilmavoimien komentajan tilaisuuteen on ilmoittautunut jo salin täydeltä väkeä ja tilaa on jouduttu jo laajentamaan yhteensä noin 100 henkilölle. Hietanen heittää ilmaan ajatuksen kiltamatkasta Kauhavalle ensi kesänä pidettävään lentonäytökseen.

Vasemmalla: Mikko Hietanen on valittu Karjalan Lennoston killan seitsemänneksi puheenjohtajaksi. Hän ehti lentää kolmisenataa tuntia MIG-21 BIS-koneella, minkä jälkeen Hornet-kalustolla, jolla lentotunteja kertyi noin 1400. Kuva Jukka Nykänen

Oikealla: Kapteeni Mikko Hietaselle tarjoutui oiva mahdollisuus kokeilla venäläisen Suhoi 30 -koneen ohjaimia Venäjän ilmavoimien Karlstoon suuntautuneen ystävyysvierailun yhteydessä vuonna 2000. Tämä laivuevierailu jäikin viimeiseksi. Kuva Jukka Nykänen

Yhteyttä jäsenkuntaan pidetään yllä sähköisillä järjestelmillä. Omat kotisivut netissä ja Facebook-alustat ovat nykyaikaa ja niiden perustamisesta ja ylläpidosta kiitos kuuluu edelliselle puheenjohtajalle. Huotarinen toteaaakin, että esimerkiksi viime toimintakaudella jokainen killan uusi jäsen blokkautui netissä kotisivujen kautta.

Killan jäsenistön ikärakenne on puhuttanut killan hallitusta jo vuosikymmenten ajan. Se on sekä aikakautemme vitsaus että haaste. Sen Hietanen haluaa nyt ottaa suurennuslasin alle. Hän etsii keinoja, joilla killan jäsenyys tehtäisiin houkuttelevammaksi nuoremmille ikäluokille, lennoston suurelle reserville sekä lennoston henkilöstölle.



Perinteiden vaaliminen voi korostua Nato-yhteydessä

Perinteiden vaaliminen on killan sääntömääräistä toimintasarkaa. Kiltalaisten ja lennostolaisten on hyvä tietää millaisista perinteistä oman joukko-osaston henkinen voimavara kumpuaa ja mitä kaikkea tämä tarkoittaa kansakunnan itsenäisyyden ja sen säilymisen näkökulmasta. Tämän tietouden ylläpitämisessä perinnekiltoilla on entistä tärkeämpi rooli.

– Tätä sarkaa on jatkossakin kynnettävä, puheenjohtajat korostavat painokkaaseen äänensävyyn näin Nato-aikakauden kynnyksellä.

Monien turvallisuuspoliittisten muutosten kynnyksellä kiltujen pitää olla nyt ”sormi pulssilla”. Miten esimerkiksi Naton käytänteet ja uuden

F-35 -hävittäjäkaluston käyttöönotto tulevat vaikuttamaan joukko-osaston arjessa?

– Muuttaako tämä kaikki killan ja lennoston välistä suhdetta ja kanssakäymistä, hän aprikoi.

Elämme historiallista, sotien jälkeisen ajan suurimman muutoksen aikaa. Huotarinen olettaa ettei kiltalaisten vaalijana voi jättäytyä sivustakatsojan rooliin, vaan mukana on oltava tavalla tai toisella. Voihan käydä vielä niinkin, että me esittelemme joukko-osastomme kunnia-kaita perinteitä ja historiaa vielä ulkomaalaisillekin yhteistyöryhmille.

Ilmavoimien johdon asenne on molempien mielestä tärkeä ja sitä pitää kuunnella tarkalla korvalla. Pitää olla nöyrä, asioilla on taipumus lutiutua eli mennä parhain päin.

Lennostossa jo kolme polvea Hietasia

Mikko Hietanen on jo toisen polven lennostolainen. Hänen isänsä, evl evp Pentti Hietanen, palveli nuorena lentotupseerina KarLstossa jo vuodesta 1966 lähtien ja eläköityi myöhemmin Ilmasotakoulun apulaisjohtajan tehtävästä. Hän, kuten Kuopiossa syntynyt Mikko-poikakin, olivat MiG-lentäjiä, isä Pentti koneiden käyttöönoton alkupuolella ja poika viimeisiä MiG- ja ensimmäisiä Hornet-miehiä, molemmat ns. +2 Mach-miehiä. Ähtäristä kotoisin olevalla Hietasella on kolmaskin lennostolainen suoraan alenevassa polvessa: Mikon tytär Emilia on ylikersantti HN-mekaanikko.

Hietanen oli nuorimpana ohjaajana Hornet-koulutuksessa USA:ssa 1990-luvulla. Loikkaa Migeistä Hornetteihin hän pitää suurimpana ja monitasoisena muutoksena Ilmavoimissa. HN /F-35 -toiminnassa on paljon yhteistä ja muutoinkin kansainvälisissä harjoituksissa on perehdytty syvemmin läntiseen käyttökulttuuriin. Se helpottaa tulevaa siirtymää, hän uskoo.

Hietanen (majuri) siirtyi reserviin vuonna 2010 toimittuaan kolme viimeistä palvelusvuottaan sotilasilmalun lentoturvapääällikkönä.

Veli-Antti Huotarinen on Kainuun poikia Paltamosta. KarLston killan puheenjohtajuuden lisäksi hän on toiminut myös Ilmavoimien kiltaliiton hallituksessa ja sen varapuheenjohtajana. Maanpuolustuskiltojen liiton Vuoden kiltalainen -tunnustus osoitettiin hänelle vuoden 2023 ansioista. Sotilasarvoltaan Huotarinen on ollut everstiluutnantti (evp) 4.6. 2019 lähtien.

Teksti: Jukka Nykänen



Veli-Antti Huotarinen vastaanotti ”Vuoden kiltalainen” -tunnustukseen liittyvän lautasen Maanpuolustuskiltojen liiton puheenjohtaja Marko Patrakalta. Kuva MPKL



Karjalan lennostossa puvulleita Hietasia kolmessa polvessa. Kuvassa oik. isä ja pappa evl. Pentti Hietanen, maj. Mikko Hietanen sekä kersantti Emilia Hietanen laivuejuhlassa Rissalassa vuonna 2020. Viikkoa myöhemmin itsenäisyyspäivänä Emilia ylennettiin ylikersantiksi. Kuva Jukka Nykänen



Lapin Lennoston Kilta

KILTAVUOSI 2024

Kiltavuosi alkoi perinteisellä seppeleenlaskulla 12.1 Apukassa F19 muistomerkillä yhdessä ruotsin F21- ja Lapin lennoston edustajien kanssa. Pakkasta oli -22.

Maaliskuussa oli myös jo perinteeksi muodostunut suosittu ilmapuolustusseminaari, jossa esitelmöitsijöinä olivat ilmatorjunnan puolelta Ilmatorjunnan tarkastaja **eversti Mano-Mikael Nokelainen** aiheenaan erittäin ajankohtainen ”Ukrainan ilmasodan opit ilmatorjunnalle” ja ilmavoimien puolelta Hävittäjälentolaivue 11:n komentaja **everstiluutnantti Lasse Louhela**, jonka aiheena oli ”Ilmavoimien ajankohtaiset asiat”. Seminaarin yleisömäärä on melko runsas vuodesta toiseen, niin nytkin.

Killan vuosikokous huhtikuussa Rovaniemellä meni perinteiseen tapaan, tosin nyt hallitusta uusittiin hieman entistä enemmän. Uusina hallituksen jäseninä aloittivat Tapio Kinnunen (hänet valittiin myöhemmin myös killan sihteeriksi), Petteri Taipale ja Juhani Sallanmaa. Puheenjohta-

jana jatkaa Arto Rissala. Kiltapäivän loppuksi nautimme musikaaliesityksestä kulttuuritalo Korundissa.

Kiltamatka Luulajaan

Toukokuun lopulla oli vuorossa killan päätahtumana kiltamatka, joka suuntautui bussilla Kemin kautta Luulajaan. Kemissä tarkastimme ruotsalaisen Talvisodan aikaisen F19 -päätukikohdan vieressä olevan muistolaatan sijainnin ja kunnan. Laatta on entisen Stora Enson konttorirakennuksen aulassa hienolla paikalla.

Kemistä jatkoimme Luulajaan, jossa yövimme hotellissa kaksi yötä. Aamulla siirryimme paikallisen F21-lennoston vieraaksi. Auditoriossa meitä oli vastassa lennoston komentaja eversti Peter Greberg. Aluksi kuulin komentajan yleisesittelyn lennostosta ja Nato-jäsenyyden tuomista muutoksista, sen jälkeen siirryimme kenttäalueelle läheiseen lentokonehalliin. Siellä meille esiteltiin huol-



F21-komentaja, eversti Peter Greberg.

Killan puheenjohtaja Arto Rissala luovuttaa muistokirjan eversti Grebergille.



Matkalaiset ja isännät F19-muistomerkillä.



toilassa oleva JAS 35 Gripen uusimpine varusteineen. Varuskunnassa nautitun lounaan jälkeen laskimme kukkalaitteen esikunnan edessä olevan F19-muistomerkin juurelle. Varuskunta-alueelta poistumisen jälkeen oli vuorossa tutustuminen pääportin vieressä olevaan F21 laivueen ilmailumuseoon. Museo on hienosti järjestetty aikakausittain ja toimialoitain, ja siellä esitellään hyvin myös talvisotamme aikaisen F19 toimintaa. Osa meistä pääsi myös kokeilemaan Viggen simulaattoria onnistuen enemmän tai vähemmän hyvin lentojen hallinnassa. Museorakennuksen vieressä niin ulkona kuin sisätiloissa oli esillä useita entisiä lennoston koneita, joista jäi erityisesti mieleen noin kymmenen vuoden entisöintytönsä vaatinut Mustang P-51 (Ruotsissa J 26). Illaksi isäntämme Kamradföreningenistä (paikallinen kiltta) Lennart Holtrin johdolla olivat kutsuneet meidät vielä kaupungille vanhaan arvokkaaseen kerhohuoneeseen ennen päättäjäpäivällistä. Aamupäivällä olikin sitten vuorossa kotimatka, jonka varrella hyvästelimme Oulun osaston edustajat Torniossa ja me muut palasimme takaisin Rovaniemelle. Matka kaikkineen oli erit-

täin onnistunut ja siitä vielä kiitokset isännille!

Kesän ja syksyn tapahtumia

Kesäkuussa osallistuimme pienellä myynti- ja esittelypöydällä Puolustusvoimien kesäkiertueen Rovaniemen tapahtumaan. Yleisöä oli mukavasti ja sääkin suosi loistavaa musiikkitapahtumaa.

Elokuussa oli kahden vuoden jälkeen paikallisten odottama Sotilasilmailusta ammatti -tapahtuma Rovaniemen lentoaseman siviilipuolella. Meillä oli tarjota suurelle yleisölle myyntiin perinteistä hernekeittoa näkkileipineen ja grillimakkaraa sekä jonkin verran muuta myyntimateriaalia. Sää suosi tapahtumaa ja talkoolaisilla piti kiirettä. Hieno päivä!

Syksyllä on tarkoitus vielä käydä tarkastamassa seuraavien muistomerkkien ja niiden ympäristön kunto: Simon Sarkakangas (JK-256) ja Lyyppäkinäapa (BL-190), Rovaniemen Lentokonejänkä (JK-263), Kittilän Hanhimännikkö (FK-104) ja Meltaus (BL-156, BW-357, BW-379).

Juhani Pesonen



Killan hernekeittojono oli kuin 1970-luvulta.

F21-museon entisöity Mustang P-51 (J26).



Matkalaisia F21-ilmailumuseossa.





KEVÄÄN, KESÄN JA VÄHÄN SYKSYNKIN KUULUMISIA

Killan vuosikokous pidettiin 25.5. perinteisin menoin seppelen laskuineen. Hallituksen kokoonpano muuttui. **Arvo Mäkinen** jäi pois ja hänen tilalleen valittiin **Hannu Luomannen**. Arvo on tehnyt pitkän ja ansiokkaan uran kiltamme jäsenenä, hallituksessa sekä Sirkka ja Mauri Kallion Säätiön asiamiehenä. Arvon isä on ollut kilttaa perustamassa, joten rakkaus lajiin lienee verenperintöä. Suurkiitos, Arvo ja tervetuloa mukaan, Hannu! Lopuksi vuosikokouksen osallistujille tarjottiin nisukaffet, ja kävimme paikkakunnan ainoassa lauantaina auki olevassa baarissa – ABC:llä!

Kesäkuun keskimäinen viikonloppu on perinteisen Lentokonepuistokonsertin aikaa. Nyt jo toisen kerran Ilmavoimien Big Band saapui meitä ilahduttamaan. Solistina oli tällä kertaa Sami Pitkämä – Tv:stä tuttu ainakin Tanssii tähtien kanssa -orkesterin johtajana. Soul virkistää sielua, niin nytkin. Tihkusateisesta säästä huolimatta hyvin varustautunut runsaslukuinen yleisö nautti. Sotkukin tarjosi virvokkeita, vaikka samaan aikaan oli kiirettä myös Jukolan viestin takia – lämmin kiitos.

Puistokonserttiperinteeseen tulee pieni tauko. Ensi vuonna samana viikonloppuna 14.–15.6.2025 on vuotuisen päälennonäytös. Yhteistyökumppanimme järjestää sen sotakoulun entisellä lentokentällä, ja haluamme auttaa heitä. Saamamme tiedon mukaan näytös on yleisölle maksuton.

Killan puheenjohtajan mieluisa velvollisuus, myös Sirkka ja Mauri Kallion Säätiön hallituksenpuheenjohtajana, on jakaa myönnetty stipendit menestyneille lento- ja lentotekniikan kadeteille heidän valmistuessaan sotilasammattillisista opinnoista ilmavoimien kadettikurssilta. Tämän vuoden kurssin numero oli 108. Samassa yhteydessä he saavat lentomerkkinsä. Tänä vuonna ensimmäistä kertaa maailmanhistoriassa rivissä seisoi norjalaisia lentokadetteja – he

saivat sekä Norjan että Suomen lentomerkkit ohjaajalle.

Kirjoittaessani tätä syksy on vielä lämmin ja valoisakin. Iltojen pimetyssä alkaa taas Lentokonepuiston FM-12:n värivalaistus erilaisten teemojen mukaan. Ensimmäisenä 21.9. on vihreä valaistus mitokondriosairauksien tunnettuuden edistämiseksi. Aloitimme vihreällä valaistuksella viisi vuotta sitten, sen jälkeen muut ovat ottaneet meistä mallia. Täheän mennessä olemme tuottaneet jo koko spektrin. Aiheesta on kirjoitettu aiemmin Pilven Veikkoonkin.

Jos sairauksien esille tuominen ja ”juhlistaminen” on vakava aihe, niin on lento-onnettomuuksissa kuolleiden muistaminenkin. Ensimmäinen joulukuuta tulee 50 vuotta siitä, kun oppilas Timo Levänen kuoli FM-44:n syöksytyä maahan Korttesjärven Ylikylän lähellä. Eräs kiltalainen muistutti tästä ja ryhtyi toimeen. Teetämme Timon viimeiseen elinpaikkaan muistomerkin. Hanke on jo hyvin pitkällä.

Hyvää itsenäisyyspäivää, rauhaa joulua ja turvallista uutta vuotta.

Lentokonepuiston Fouga heijastaa vihreää mitokondriosairauksien tunnettuuden edistämiseksi jo viidennen kerran. Kuva vuodelta 2022: Jarmo Vainionpää



Kari Janhunen, puheenjohtaja, Lentosotakoulun Kilta

Ilmavoimien Big Band konsertoi jo toista kertaa Kauhavan Lentokonepuistossa kiltamme vieraana. Kuva: Kari Janhunen





Lentotekniikan Kilta

Jyrki Laukkanen vei Gloster Gauntletin lähes viisi vuotta kestäneen kunnostustyön jälkeen ensilennolle Kymissä 26. kesäkuuta 2024.



Mikko Jägerholm starttaa GT:n kolmannelle koelennolle 28.6.2024.

Teksti ja kuvat: Jyrki Laukkanen

GAUNTLET LENTÄÄ JÄLLEEN

Vuonna 2019 Gauntletin moottorin käyntitunnit lähenivät loppuaan. Tällöin päätettiin jatkaa koneen pitämistä lentokunnossa. Vuodesta 2007 alkaen GT:n kotitukikohtana oli Kymi. Siellä toimiva Gauntlet-ryhmä ryhtyi Ari Arhon vetämänä kunnostusurakkaan. Tähtäimessä oli vaihtaa koneeseen Suomen ilmavoimamuseossa oleva toinen Alvis Leonides -moottori, uusia koneen siipi- ja ohjainpintojen verhoukset sekä tarkastaa koneen kunto. Syyskuussa 2019 Jyrki lensi Gauntletin Räyskälään, missä koneen verhoilu oli tarkoitus uusida. Työ ei sujunut, joten toukokuussa 2020 purettiin kone kuljetettiin autolla takaisin Kymiin.

Verhouksen uusinta aloitettiin GT-ryhmän paikallisin voimin. Myös siipirunko-liitoksen metalliosia uusittiin. Ari Arhon vuonna 2019 tarkastama ilmavoimamuseolta saatu Alvis Leonides -vaihtomoottori tuotiin Utista Kymiin 11.6.2020. Vanha moottori irrotettiin 28.6. ja uusi nostettiin nokalle 15.8. Uuteen moottoriin asennettiin myös vaihtopotkuri.

Koska kylmässä museohallissa voitiin työskennellä vain lämpimään aikaan ja vapaaehtoisvoimin muun työn ohessa, meni vuosi 2021 koneen kokoamisessa ja moottorin asennuksen viimeistelyssä.

Keväällä 2022 verhoukset ja maalaukset olivat valmiit ja siivet sekä ohjainpinnat asennettu paikoilleen. Gaunt-

let käynnistettiin ensi kerran vaihtomoottorilla 23. huhtikuuta 2022. Kesä kului moottorin liitosten vuodoissa ja säädöissä, mitä vaikeutti osien ja ohjeistuksen puute. Murhetta aiheuttivat myös jarrukumit. Samoissa merkeissä kului myös kesä 2023, mutta syksyyn mennessä kone oli lähes valmis. Koneeseen asennettiin myös uusi 8,33 kHz:n VHF-radio.

Keväällä 2024 moottoriin tehtiin vuosihuolto ja koekäytöt sekä asennettiin transponderi. Useiden säätöjen jälkeen moottoriarvot saatiin kohdilleen. Jyrki lensi ensilennon 26. kesäkuuta. Puolen tunnin lennolla kaikki toimi lähes normaalisti. Toinen koelento lennettiin 28. kesäkuuta, jolloin myös uusi koulutettava GT-lentäjä Mikko Jägerholm pääsi ensilennolle. Koelentojen perusteella joudutaan tekemään vielä lisää säätöjä, kuten esimerkiksi korjaamaan oikealle tapahtuvaa makautusta siipiä säätämällä. Kesän 2024 lennoilla pyritään hiomaan puutteet ja varmistamaan moottorin ja järjestelmien luotettava toiminta.



Marja Laukkanen ompelemassa verhousta kaariin marraskuussa 2020.

Vaihtomoottori asennuksessa elokuvassa 2020. Kuvassa Marko Haapsaari ja Vesa Autio.





Lentovarikon Kilta

Lentovarikon kilta toteutti yhteistyössä linjaorganisaation kanssa kunnia-käynnit talvi- ja jatkosotien aikaisilla lento-onnettomuusmuistomerkeillä Pirkanmaalla niiden 80-vuotispäivän muistoksi.

KUNNIAKÄYNNEILLÄ PIRKANMAALLA

Tampereen Härmälässä sijaitsi talvi- ja jatkosodan aikaan Ilmavoimien Varikko ja sen alainen Koelentue. Varikolla huollettiin, korjattiin ja modifioitiin Suomen kirjavaa ilmataistelulakustoa. Samalla alueella sijaitsi myös Valtion Lentokonetehtas (VL) joka oli vuonna 1936, pitkän valmistelun jälkeen, siirtynyt Helsingin saarilta Härmälään. Sotien aikana molemmat toimivat hajautetusti ja tehdas laajeni Kuoreveden Halliin.

Lentokoneita pyrittiin saamaan rintamakuntoon nopealla aikataululla ja puutteellisilla varaosilla, ja samalla niiden käytettävyyttä pyrittiin nostamaan kehittämällä ja testaamalla mm. korvaavia polttoaineita väheneville lentobensiinivarastoille.

Muun toiminnan ohessa Koelentue osallistui myös Tampereen ilmapuolustukseen. Näissä ilmataisteluissa saavutettiin myös pudotuksia. Vain yksi Ilmavoimien uhri ja kone menetetttiin maahansyöksyssä, joka oli seurausta vihollisen tulituksesta.

Vuonna 1964 Ilmavoimien Varikko ja Valtion Lentokonetehtas asettivat pronssiset muistolaatat sota-ajan lento-onnettomuuspaikoille. Laatat kiinnitettiin useimmiten tapahtumapaikan lähellä sijaitsevaan luonnonkiiveen. Vuosi 2024 on kaksinkertainen merkkipuosi, viimeisistä tapahtumista tuli kuluneeksi 80 vuotta ja muistomerkkien asettamisesta 60 vuotta.

Ennen talvi- ja jatkosotia tapahtui Pirkanmaalla yksi Ilmailuvoimien kuolonuhreja vaatinut lento-onnettomuus, kun sisällissodan loppuvaiheessa 16.4.1918 ruotsalaisen krei-

vi von Rosenin lahjoittama Thulin Typ D:n (F-1) -lentokone syöksyi Näsijärven jäälle Tampereella. Lentovarikon Kilta asetti muistomerkin tämän tapahtuman muistoksi Tampellan rantaan vuonna 2004.

Sota-aian jälkeen on tapahtunut yksi kuolemaan johtanut Ilmavoimien lento-onnettomuus, kun Hawk HW-302 syöksyi maahan Pirkkalan Sorkkalassa vuonna 1981. Satakunnan Lennosto ja Valmet Oy asettivat vuonna 1981 muistolaatan onnettomuuspaikalle.

Muistomerkkien hoitamista yhteistyönä

Lentovarikon Kilta ry perustettiin vuonna 1991, ja samalla aloitettiin muistomerkkien aktiivinen hoitaminen ja kunniaikäynnit yhteistyössä killan ja Ilmavoimien Varikon kanssa. Linjaorganisaatio, Ilmavoimien Varikko ja sen seuraajat Lentovarikko, Lentotekniikkalaitos sekä Ilmavoimien Materi-

aalilaitos jatkoivat yhteistyötä lento-onnettomuusmuistomerkkien parissa. Virallisen ohjeistuksen perusteella muistomerkkejä hoidettiin vuosikäynneillä ja järjestettiin juhlava sepeleenlaskutilaisuus kunkin onnettomuuden tasavuosisikymmenpäivänä. Lentovarikon Kilta toimi hyvässä yhteistyössä ja osallistui aktiivisesti toimintaan.

Puolustusvoimauudistus vuonna 2015 oli katkaista tämän perinteen. Muutoksessa myös perinteiden vaalimisen vastuut muuttuivat. Kaikkien entisten puolustushaarojen materiaalilaitosten perinteet siirrettiin Järjestelmäkeskuksen vastuulle, PVLOGLE:n (Puolustusvoimien logistiikkalaitos) ottaessa hoitoonsa Päämaja II:n (Sotatalousesikunta) perinteet.

Ilmavoimien Materiaalilaitos siirtyi Ilmavoimien kokoonpanosta Puolustusvoimien logistiikkalaitokseen. Tehtävät ja henkilöstö jakautuivat pääosin kolmeen hallintoyksikköön, jotka ovat PVLOGLE, Järjestelmäkes-



Vuonna 2004 Tampellan rantaan asettu muistomerkki Näsijärven onnettomuuden vuoksi.

kus ja 3. Logistiikkarykmentti. Siteet Lentovarikon kiltaan, joka oli käytännössä ainoa vaikutuspiirin ”aselajikilta”, ja perinnevastuusiin oli rakennettava uudelleen. Meni muutama vuosi ennen kuin uudet hallintoyksiköt saivat aikaan uudet menettelytavat ja ohjeet, kiltamme pienellä painostuksella. Järjestelmäkeskuksen Ilmajärjestelmäosasto ja 3. Logistiikkarykmentin Ilmavoimien varikko ovat nyt jakaneet vastuut muistomerkkien hoidosta sektoreilleen, lähes muutosta edeltäneellä tavalla. Lento-onnettomuusmuistomerkkien hoito, kunnossapito ja seppelöintivierailut jatkuvat nykyisin vuosisuunnitelman mukaan yhdessä Lentovarikon Killan, onnettomuisten uhrien omaisten ja muiden maanpuolustusjärjestöjen kanssa.

Sotavuosien lento-onnettomuuksien muistomerkkikierron alkoi, vielä killan vastuupainotteisena, Urho Heiskalan muistomerkiltä Ylöjärven Haavistolta 2.3.2020. Heiskala oli ainoa alasammuttu ja ainoa talvisodan aikainen uhri. Ylöjärven reserviläisjärjestöt ovat ottaneet hienosti osaa Heiskalan muistamiseen järjestämällä vuosittain arvokkaan käynnin tapahtumapaikalla ja asettaneet merkin läheisyyteen infotaulun kertomaan tapauksen historiasta. Oli pa siellä kerran mukana viimeinen tapauksen silminnäkijäkin. Killan historian kannalta merkittävä muisto liittyy vuoden 2022 Kaatuneiden muis-

topäivän käyntiin tällä muistomerkillä: saimme ensimmäisen kerran käyttää killan omaa lippua.

Muistomerkkikierron jatkui, kaikkiaan yhdeksällä paikalla. Mukana oli vaihtelevasti eri osapuolia, paikkaa, olosuhteista ja ajankohdasta riippuen. Olimme sitten talvikelissä keskellä metsää tai kaupungin laitamilta kesähelteellä, ohjelma oli samankaltainen; killan hallituksen puheenjohtajan lyhyt tapausta kertaava puhe, sepeleen lasku, lopuksi potretti ja mahdollisuuksien mukaan kertauskahvitelut jossain lähistöllä. Useimmista käynneistä saimme pientä julkisuutta, kiitos aktiivijäsenemme **Jorma Hautalan**, joka raportoi käynneistä *Aamulehden* Moron tapahtumia-palstalle.

Kaikki muistohetket olivat osallistujia puhuttelevia, mutta Nokian Haavistolla sijaitsevalla Veikko Siironmaan viimeisen lennon muistomer-

killä huhtikuussa 2022 ja siitä eteenpäin uhrien kohtaloiden muistelemisen tuli entistä vaikuttavammaksi, kun Venäjän hyökkäys Ukraina oli pari kuukautta aikaisemmin tuonut sodan Eurooppaan.

Muistomerkkien hoito ja vierailut niillä ovat tärkeä osa perinnetyötä. Niiden kautta voimme kunnioittaa kaikkia isänmaalle kalleimpansa antaneita. Samalla käynnit kirvoittavat halua kaivella lisätietoa sodan kuluista ja vaiheista, lentokoneista ja uhrien henkilöhistoriasta.

Näistä ja muista lento-onnettomuuksista saat tarkempaa tietoa **Jaakko Hyvösen** teoksesta *Kohtalokaat lennot 1939–1944* sekä tietenkin Lentovarikon killan kustantamasta teoksesta *Suomen ilmailuhistorian muistomerkit* (2. täydennetty painos). Viimeksi mainitun voit ostaa omaksi killan tapahtumien yhteydessä tai tilata postitse.

Lentovarikon Killan vaalimat lento-onnettomuusmuistomerkit:

| Tapahtumaaika | Tapahtumapaikka | Lentokone | Onnettomuuden uhrit |
|---------------|---------------------|------------------------|---|
| 16.4.1918 | Tampere, Näsijärvi | Thulin Typ D, F-1 | Karl Westman Sigurd Nylund |
| 2.3.1940 | Ylöjärvi, Haavisto | Fokker D.XXI, FR-84 | Urho Heiskala |
| 18.4.1941 | Pirkkala, Leuku | Fokker D.XXI, FR-118 | Heikki Peltola |
| 27.10.1941 | Orivesi | VL Viima, VI-15 | Aarne Nissinen Torsti Kolhonen |
| 18.4.1942 | Nokia, Haavisto | VL Pyry, PY-31 | Veikko Siironmaa |
| 21.5.1942 | Tampere, Lakalaiva | Petljakov Pe-2, PE-214 | Kauko Pirhonen Elis Lehtinen Kimmo Putkonen |
| 7.3.1943 | Tampere, Ekankulma | VL Pyry, PY-37 | Erkki Pohjanheimo Akkilles Järvinen |
| 5.6.1943 | Tampere, Sarankulma | Brewster B-239, BW-292 | Martti Alho |
| 19.11.1943 | Tampere, Kämenniemi | VL Myrsky, MY-3 | Aarne Siltavuori |
| 19.2.1944 | Lempäälä, Kulju | VL Pyry, PY-32 | Pekka Kokko Severi Vitikainen |
| 17.3.1981 | Pirkkala, Sorkkala | BAe Hawk, HW-302 | Kari Heilimo |

Huomattakoon, että näiden onnettomuusmuistomerkkien lisäksi Tampereella sijaitsee monia muita ilmailuhistoriaan liittyviä muistomerkkejä.





KILTAKUULUMISIA VUODEN VARRELTA

Satakunnan Lennoston Kilta Ry täyttää lokakuussa 56 vuotta. Kiltta perustettiin Porissa 18. lokakuuta 1968 Hävittäjälentolaivue 21:n aliupseerikerholla. Tilaisuutta paikan päällä oli todistamassa 72 henkilöä. Killan jäsenmäärä tällä hetkellä on 206 henkilöä.

Killan tarkoituksena on Satakunnan Lennoston ja sen historiaan liittyvien yksiköiden perinteiden, ilmailu- ja maanpuolustushengen vaaliminen sekä Lennoston ja siviiliväestön lähentäminen toisiinsa. Killalla on omat nettisivut osoitteessa <https://www.satakunnanlennostonkilta.fi>

Killan vuosikokous pidettiin Pirkkalassa, Tredun Myötätuulen toimipisteellä 15.2.2024. Vuosikokoukseen

osallistui 19 henkilöä. Ennen varsinaista vuosikokousta lentokoneasennuksen kouluspäällikkö **Juhani Anttila** piti mielenkiintoisen esitelmän. Kampuksella voi opiskella kolmea eri lentokoneasennuksen osaamisalaa: avioniikkaa, lentokoneasennusta ja lentokonehuoltoa. Opimme muun muassa, että tämä on Suomen ainoa koulutuspaikka, jossa voi opiskella avioniikka-asentajaksi. Tredun tutustumiskierroksen jälkeen pääsimme

**Puheenjohtaja Kalliomäki luovutta muis-
tamisen vierailusta kommodori Lillqvistille.**

Vuosikokous 15.2.2024.



pitämään varsinaista vuosikokousta. Vuosikokouksessa esiteltiin yhdistyksen uudet säännöt, jotka ovat tulleet voimaan 14.11.2023. Lisäksi kokouksessa käsiteltiin sääntömääräiset asiat (toimintakertomus ja tilinpäätös 2023 asiakirjat lausuntoineen). Lisäksi kokouksessa valittiin uusi hallitus toimintavuodelle 2024.

Kilta järjesti 9.4.2024 NATO -aiheisen esitelmätilaisuuden Tampereen Suomalaisella Klubilla. Esitelmän piti EV EVP **Petteri Seppälä**. Tilaisuus herätti suurta mielenkiintoa kiltalaisissa. Esitelmätilaisuudet saavat jatkoa myös tulevaisuudessa.

Toukokuussa 15.5. 2024 Pirkkalassa järjestettiin Ilmailusta ammatti -tapahtuma. Tapahtumassa Satakunnan lennosto esitteli laajasti toimintaansa. Tapahtumassa oli myös lentonäy-

töksiä niin Ilmavoimien kalustolla kuin Patrian lentokalustolla. Tapahtumaa mainostettiin ennakoon kiltalaisille mahdollisuutena tavata toisia, ja muita kiltalaisia olikin ilo nähdä. Samassa yhteydessä järjestettiin tapaaminen killan varapuheenjohtajan ja lennoston komentajan kesken. Tapaamisessa oli mukana hallituksen jäsen **Markku Määttänen**.

Kiltamatka ja killan ylimääräinen kokous järjestettiin 29.8. tutustumalla Rannikkolaivastoon Pansiossa ja MILLOG:n merelliseen kunnossapitoon. Rannikkolaivaston komentaja kommorodi **Patrik Lillqvist** halusi itse esitellä joukko-osastoaan arvovaltaiselle vierailijajoukolle. Merellisen kunnossapidon johtaja **Risto Pullinen** esitteli kunnossapitoa ja muutaman vuoden päästä tulevia uusia aluksia. Pääsimme tutustumaan myös miinan- torjunta-alus Katanpähän. Esittely-

jen lomassa pidimme yhdistyksen kokouksen. Kokouksessa yhdistyksen puheenjohtajaksi valittiin allekirjoittanut ja hallitusta täydennettiin **Jarmo Aallolla**.

Lokakuussa killa järjestää kiltalaisten tapaamisen lennostossa. Tapaaminen on 31.10. Tapaamisen yhteydessä saamme ajankohtaisen esityksen Ilmavoimista ja Satakunnan lennostosta. Lisäksi nautimme päivällisen ja vietämme mukavaa aikaa yhdessäolon merkeissä. Tapaamisesta tiedotamme kiltalaisia kiltakirjeellä.

Killan toiminnasta kiinnostuneet ovat tervetulleita liittymään joukkoomme. Vapaamuotoinen jäsenhakemus tulee osoittaa hallitukselle ja lähettää vaikka puheenjohtajalle (jouni.a.kalliomaki@gmail.com).

*Jouni Kalliomäki, puheenjohtaja
Satakunnan Lennoston Kilta ry*

Kiltamatkan osanottajat yhteiskuvassa entisen Meriupseerikerhon edustalla.





UTIN ILMAKILLAN TERVEISET

Utin Ilmakillan toiminta on palautunut varsin hyvin korona-ajan notkahduksesta. Merkittävä osa toiminnasta järjestetään vuonna 2018 laajan remontin jälkeen avatussa kiltatalossa, mutta aktiviteetteja on myös muualla.

Killan aktiivit ovat kokoontuneet kesälomakautta lukuun ottamatta tiistaisin ns. tiistaitalkoisiin kiltatalolle. Talkoissa siivotaan ja kunnostetaan tiloja sekä ylläpidetään *Utin tuki-kohta 100 vuotta* -näyttelyä. Kuluva vuoden yksi isoimmista urakoista on ollut tyhjentää yhtä kiltatalon varastona toiminutta huonetta. Kyseiseen tilaan aletaan rakentaa Utin jääkäri-rykmentin historianäyttelyä. Kevään 2024 aikana kiltta järjesti kolme kaille avointa esitelmätilaisuutta ja esitelmät jatkuvat syyskaudella.

Yksi isoista tulevaisuuden urakoista on killan hallussa olevan kirjallisuuden ja valokuvien inventoiminen. Suomenkielistä ja ulkomaista ilmailukirjallisuutta on satoja niteitä. Valokuvia lienee maltillisinkin arvion mukaan reilut 20 000 kappaletta. Pelkästään näiden lajittelu ja luettelointi on valtava projekti.

Utin ilmakillalla ei ole resursseja pitää kiltataloa ja sen näyttelyä pysyvästi avoinna yleisölle. Ainakin toistaiseksi ovet avautuvat vain tilauksesta ja vierailijoita on ollutkin ihan mukavasti. Erityisesti erilaiset motoristit tuntuvat löytäneen Utin. Keväällä 2024 kiltatalolla kävivät muun muassa Gruppo Moto Guzzi Finlandia ja Finnish Jaguar Drivers' Club moottoripyörineen ja autoineen. Osa tilaisuuksista tarjotut on järjestänyt Kouvolan Lottaperinneyhdistys, jonka Lotta-kahvila oli kiltatalolla kertaalleen jo loppukesästä 2023.

Tiedottamista killan toiminnasta on pyritty parantamaan. *Roottori*-jäsenjulkaisu on ollut koronan takia lähes kolme vuotta julkaisutauolla, mutta nyt lehti on saatu taas jaloilleen. *Roottori* tulee ilmestymään toistaiseksi kaksi kertaa vuodessa

A5-koossa. Lehden jutuissa pyritään kertomaan Kymenlaakson ilmailuhistoriasta, nykyaikaisesta sotilasilmailusta, tulevaisuuden näkymistä sekä tietysti Utin Ilmakillan toiminnasta. Nopeampaan viestintään jäsenistön ja killan toiminnasta muuten kiinnostuneiden kanssa on käytetty Facebook-sivua, jonne on pyritty tuottamaan 2–3 julkaisua viikossa. Myös killan nettisivuja on päivitetty säännöllisesti. Tavoitteena on lähiaikoina toteuttaa nettisivujen laajempi päivitys ja saada parannettua niiden käytettävyyttä.

Utin Ilmakillalla on huolehdittavanaan useita sotilasilmailumuistomerkkejä ympäri Kouvola. Näistä mainittakoon *Alppilentäjien muistomerkki* Kouvolan Alakylässä ja vuonna 1937 yhteentörmäyksessä surmansa saaneiden *Arvo Kankkusen* ja *Valdemar Karan muistomerkit* Utissa. Ilmakillan aktiivit käyvät säännöllisesti puhdistamassa muistomerkkejä ja kunnostamassa niiden ympäristöä.

Kaikkien killan hallussa olevien Mi-8 helikopterien pysyvää säilytystä ei valitettavasti ole saatu vielä ratkaistua. Uttiin suunnitellun säilytys-

vitriinin rahoituksen keräämisen keskeytti korona-aika eikä uutta keräystä ole saatu käyntiin. Asialla alkaa olla kiire. Killan aktiivit kävivät kesällä 2024 kunnostamassa Suomen Ilmavoimamuseolla olevan HS-1-helikopterin maalauksia. Tuossa yhteydessä kävi selväksi, mitä ulkoilmasäilytys tekee koneille – mm. pyrstövakaimien verhoilut olivat vuosien saatossa lahonneet puhki. On selvää, että joku koneyksilöistä tulee saada kunnolliseen näyttelytilaan. Sellaisen rakentaminen ei kuitenkaan onnistu killan omilla resursseilla. Tarvitaan kumppaneita, jotka ovat valmiita tukemaan projektia taloudellisesti.

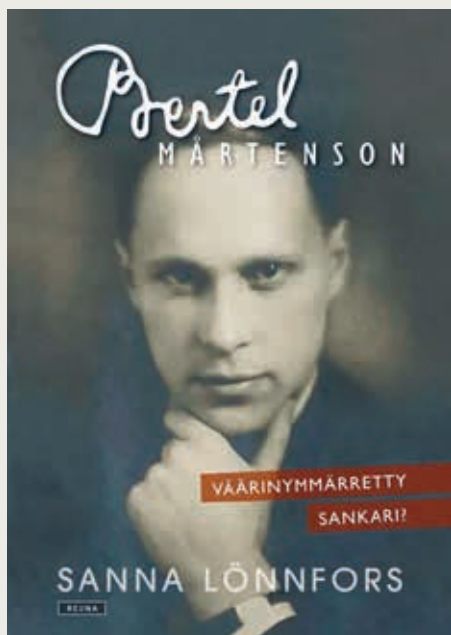
Vuonna 2025 tulee täyteen 50 vuotta HH-helikopterin käyttöönotosta Puolustusvoimissa. Tämä tullaan huomioimaan niin *Roottori*-lehden sisällössä kuin muussakin killan toiminnassa. Utin jääkäri-rykmentti on laatimassa pientä historiikkia HH-helikopterista Puolustusvoimissa ja kiltta tukee rykmenttiä varmasti ainakin valokuvilla.

Killan jäsenmäärä on tällä hetkellä reilut 350 henkilöä. Jäsenmäärää pyritään kasvattamaan esittelemällä killan toimintaa Utissa palveleville apumekaanikkovarusmiehille ja helikopteripataljoonan henkilökunnalle.

Teksti Jani Kortesuoma



Utin Ilmakilta korjasi HS-1-helikopterin maalauksia Suomen Ilmavoimamuseolla Tikkaoskella kesäkuussa 2024. Kuva: Jani Kortesuoma



Sanna Lönnfors:

Bertel Mårtenson – Väärinymmärretty sankari?

Reuna Publishing House 2023

Pyhntäläinen tietokirjailija Sanna Lönnfors on kirjoittanut elämäkerran Bertel Mårtensonista, ainoasta suomalaisjääkäristä, joka sai tähtystäjä- ja lentäjäkoulutuksen Saksassa. Mårtenson syntyi Porvoossa ja varttui Pyhtäällä. Hän opiskeli Helsingin yliopistossa muun muassa tähtitiedettä, fysiikkaa, matematiikkaa, kemiaa ja geologiaa. Hän oli lahjakas opiskelija, mutta akateeminen ura ei kuitenkaan houkutellut. Kesällä 1915 hän lähti Saksaan jääkärikoulutukseen.

Jääkärien pääjoukon palatesa Suomeen Mårtenson jäi Saksaan, missä hän hankki Suomen tuoreille ilmailuvoimille lentokoneita. Kotimaassa Mårtenson palveli ilmailuvoimissa, rautatiepataljoonassa ja yleisesikunnassa. Hän kuitenkin ajautui usein ristiriitoihin esimiestensä kanssa ja erosi vakinaisesta palveluksesta vuonna 1927 toimittuaan sitä en-

nen vielä ilmailuasiamiehenä Pariisissa ja Roomassa.

Mårtenson heittäytyi liike-elämään ja menestyikin kohtuullisesti. Haasteet rakkauselämässä kuitenkin johtivat siihen, että hän muutti pysyvästi pois Suomesta vuonna 1932. Ranskasta ja Englannista käsin Mårtenson jatkoi moninaisia liiketoimiaan vaihtelevalla menestyksellä. Lopulta hän asettui Sveitsiin uuden perheensä kanssa.

Läpi sotavuosien Mårtenson pyrki auttamaan Suomea ja kirjoitteli Mannerheimia myöten kaikille kontakteilleen puolustusvoimissa. Hänellä oli loputtomasti ideoita siitä, miten hän voisi tukea kotimaata Euroopasta käsin. Entisessä kotimaassa kuitenkin päätettiin ettei hänen palveluksiaan enää tarvita.

Mårtenson työskenteli kuitenkin Suomen lähetystöille ja Päämajalle hankkimalla Euroopasta mm. huomattavia määriä villaa puolustusvoimille. Saksalle Mårtenson teki yhden pienen työn, ja sen vuoksi häntä on väitetty kaksois-, jopa kolmoisagentiksi. Varmasti ei kuitenkaan tiedetä, että hän olisi vakoillut kenellekään.

Gestapo kuitenkin pidätti hänet lokakuussa 1943 Sveitsin ja Ranskan rajalla. Hän päätyi lopulta Mittelbau-Doran keskitysleirille, jossa rakennettiin Saksan V1- ja V2-ohjuksia. Mårtenson menehtyi joko junakuljetuksen tai niin sanotun kuolemanmarssin aikana, kun Mittelbau-Doraa evaku-

oitiin liittoutuneiden lähestyessä huhtikuussa 1945.

Mårtensonin elämäntarinan ohessa kirja valottaa ilmailuvoimien alkutaipaleen vaikeita henkilösuhteita. Kunnianhimoiset, varsin nuoret miehet olivat usein törmäyskursilla sekä keskenään että esimiestensä kanssa.

Sanna Lönnforsin kirja kuljettaa lukijan mukaansatempaavasti läpi Mårtensonin miltei uskomattoman elämän. Lönnforsin kirjoitustyyliä kuvataan ”tarinalliseksi tietokirjoittamiseksi”. Tyyli sopii erinomaisesti Mårtensonin elämäkertaan. Teksti on elävää ja erittäin luettavaa vahvasta tutkimuksellisesta pohjasta tinkimättä. Laaja kuvamateriaali tukee kerrontaa. Lönnfors hyödyntää muiden lähteiden ohessa Mårtensonin pojanpojan hallussa olevaa arkistoa, joka sisältää runsaasti kirjeenvaihtoa, jopa Mårtensonin keskistysleirialta.

On selvä, että kirjan alaotsikon mukaisesti Mårtenson oli väärinymmärretty. Lönnfors oikaisee monta virheellistä käsitystä mm. hänen naissuhteistaan. Sankarin viittaa en itse olisi Mårtensonin harteille kuitenkaan laittamassa. Sen suhteen tehköön jokainen lukija omat johtopäätöksensä.

Jani Kortesuoma



Martti J. Kari julkaisi silmiä avaavan teoksensa elokuussa 2023. Kysymys vaivasi Karia koko nuoruuden ja yli 30 vuotta kestäneen monipuolisen sotilasuran ajan. Sotaveteraanin poikana ja kouvolaalaisena hän eli ja ihmetteli mielessään: Miksi ystävydestä naapurin kanssa puhuttiin juhlapuheissa vain liturgisin kielikuvin. Myös puolustusvoimissa todellisissa yhteistyöprojekteissa edettiin varmoin, tasapuolisesti suunnatuin askelmerkein. Martti J. Karia on arvosteltu russofobiksi. Oma näkemykseni on: russofili. Harva on niin syvästi perehtynyt venäjän kieleen ja kulttuuriin sekä Venäjän ja slaavilaisten kansojen historiaan ja ihmisiin. Eivät strategisen kulttuurin mukaiset peliliikkeet ole Venäjän kansan vika.

Martti J. Kari & Antero Holma
Miksi Venäjä toimii niin kuin se toimii?
Docendo 2023

Miksi Venäjä toimii niin kuin...?

Martti J. Kari vastaa itse kysymykseensä: Venäjällä vaikuttaa tuhatvuotinen strateginen kulttuuri. Hän aloittaa tsaarien Venäjästä ja vieläkin kauempaa, Bysantista ja Kiovan Rusista ja slaavilaisheimojen valloituksista 1000-luvulla. Kiovan hallitsija Vladimir otti itselleen lisänimien Suuri ja hänen valtansa ulottui Volgalta Tonavalle. Tšingis-kaanin mongoliarmeija valtasi ja levittäytyi Keski- ja Itä-Aasian alueelta ja laajimmillaan jopa Itävaltaan saakka. Valtakuntaa kutsuttiin Kultaiseksi ordaksi. Karin mukaan mongolien kulttuuri elää Venäjällä edelleen. Mongolien kanssa opittiin elämään ja mm. veronkantoa hoidettiin mongolien malliin – moskovalaisittain. Iivana III nousi valtaa 1462 ja avioitui Itä-Rooman viimeisen keisarin veljentyttären kanssa. Iivana III löi mongolit ja lakkautti verosuhteet. Hänestä tuli ensimmäinen koko Venäjän hallitsija, lisänimeltä Suuri. Hänen poikansa oli Iivana IV Julma – Ankara vaikutti vahvasti strategisen kulttuu-

rin syntyyn ja jo Iivana III otti käyttöön tsaarin arvonimen, jota oli aikaisemmin käytetty Konstantinopolin keisareista.

Vallanperimys-kilpailu

Kilpailu vallanperimyksestä loi ensimmäisen sekasorron (smuta), jolloin valtaa tavoitteli jopa kahdeksan perijää tai pajarien valitsemaa ehdokasta. Vastaavan smutan muistamme 1990-luvulla, kun Putin syrjäytti vahvan pajariston (= KGP) tuella kilpailijan ja eliminoi sisäisen opposition.

Tsaarit seurasivat edeltäjiensä jälkiä. Venäläiset opetettiin uskomaan ja luottamaan kovaan, mutta turvalliseen hallintoon. Tsaarilla oli vankka ja kuuliainen pajarien lähipiiri, joka sai elää ja vaurastua, kunhan ei vaurastunut liikaa eikä noussut uhkaksi. Tsaari oli erehtymätön ja piti kurissa pajariston sekä pajarit.

Seurasi Venäjä 2.0 eli Neuvostojen valta Vallankaappauksen 1917 jälkeen. Kari kuvaa näitä värikkäitä ja verisiä vaiheita selkeästi ja jälleen kaikki valta keskitty yhdelle, Stalinille. Stalin vei neuvostoihmiset Suureen Isänmaalliseen sotaan, jossa kaatui noin 20 miljoonaa venäläistä. Yhden ihmisen kuolema on tragedia, miljoonien vain tilastotiedettä (Stalin).

Stalinin kuoleman jälkeen Venäjän/Neuvostoliiton vallasta taisteltiin vaihtelevilla kokoonpanoilla ja keinoilla yli 30 vuotta. Kari mukailee Bulgakovia ja saataa saapui taas Moskovaan. Vla-

Martti J. Kari

- Tiedustelueversti 17.11.1960–39.8.2023
- Laskuvarjojääkäri, Kadk., SKK, Tiedustelukeskus ap päällikkö
- Sotilasasiamiesehtäviä
- Tiedustelulain valmistelutehtävissä 2015–2017
- Jyväskylän yliopisto Kyberturvallisuuden ja strategisen analyysin työelämäprofessori
- Venäjän strateginen kulttuuri, Jyväskylän Yliopisto studia generalia, You Tube yli 2 miljoonaa seuraajaa

dimir Putin sitoo tuekseen KGP:n kouluttaman luotettavan organisaation. Kansansuosikki, vaaleilla valittu ”smutajohtaja”, Jeltsin sytätään syrjään. Venäläinen mafia osaa pelin säännöt eikä vaurastu enempää kuin jo kolmannelle kaudelle ja nyt pidemmäksi aikaa valtaan valittu presidentti näkee hyväksi. Seuraava pajari/oligarkkisukupolvi opiskelee, kansainvälistyy ja löytää paikkansa edellisten jälkiä seuraten. Strateginen kulttuuri vaikuttaa Venäjällä, ja tsaari ja pajarit johtavat kansaa, kuten jo tuhannen vuoden ajan on tehty. Länsi uhkaa joka suunnasta. Suuria Zapad-(länsi) harjoituksia järjestetään ja vain Ruskij Mir (maailma/rauha), johon kaikki maailman venäläiset kuuluvat, pystyy torjumaan lännestä tulevan uhkan.

Martti J. Kari kuvaa tätä selkeästi ja se on kirjan terävintä, ajan-kohtaista antia. Venäjää ei voi järjestellä ymmärtää, pitää vain uskoa.

Kirjan viimeisessä luvussa Kari tekee yhteenvetoa kriisitilanteista, lausuu hyvästi Putinille. Kari katsoo epävarmaan tulevaisuuteen, mutta toivottaa Venäjän 4.0 tervetulleeksi asioita demokraattisesti sopivien kansojen yhteiseen.

Tämän kirjan lukeminen auttoi ymmärtämään Venäjää. Mutta ymmärrätkö oikein?

Seppo Penttinen
kunniapuheenjohtaja
Ilmavoimien Viestikilta



Viestikiltojen Liitto 60 vuotta yksissä kansissa

Viestikiltojen liiton 60-vuotishuhtakirja kuvaa valtakunnallisesti viestikiltojen kuusikymmenvuotista taivalta osana kiltatoimintaa. Ilmavoimien Kiltaliiton alaisista killoistamme kirjan kiltatesittelyosuudessa ovat mukana Ilmavoimien Viestikilta, Viestikoe-laitoksen Kilta ja toimintansa jo lopettanut Tutkamieskilta. Kirjoittajien jakautuminen eri puolille valtakuntaa monipuolistaa kirjaa. Kirjaa lukiessa on välillä vahva historiikin lukemisen tuntu, mutta valtakunnallista A. R. Saarmaa-seminaaria ja nuorta kiltalaisia Jesseä käsittelevät luvut vievät tekstin taas huhtakirjan suuntaan. Kirjan selkeä vahvuus ovat puolustusvoimien johtotason kirjoitukset johtamisjärjestelmäalan sidoksista koko yhteiskuntaan sekä alan merkityksestä.

Valokuvien määrä on kiitettävä ja kuvia on sopivan vaihtelevasti eri vuosikymmeniltä ilahduttavasti aivan viime vuosiin asti. Ku-

Työryhmä: Kipinä kantaa – Viestikiltojen Liitto 60 vuotta 1963–2023

Viestikiltojen Liitto, 2023,
304 s.
ISBN: –

vaajien nimet puuttuvat yhtä kuvaa lukuun ottamatta kuitenkin jokaisesta kuvasta. Joitakin kuvia on myös käännetty peilikuviksi, jolloin kuvatekstien maininnat viittaavat väärin henkilöihin. Isoa valokuvamäärää keventävät esimerkiksi muistolaattakuvan upottamiset isompaan kuvaan.

Digipainoon päätyminen näkyy aina lukijalle luettavuudessa. Tekstin molempien reunojen taseus ja väliotsikoiden teko taitto-ohjelmalla olisivat parantaneet kirjan ulkoasua merkittävästi. Kirjoitus- ja kielioppivirheitä on myös jäänyt sekä tekstiin että kuvateksteihin. Kirjasta puuttuu kokonaan sen yksilöivä ISBN-numero. Tämä kansainvälinen numerosarja on välttämätön kirjakauppa- ja kirjasto-jakelua ajatellen ja hankitaan toivottavasti mahdolliseen uusintapainokseen.

Kirjasta lähes 90 sivua on kiltojen ja niiden toimintamuotojen esiteltyä. Jäsenhankinnan kannalta tämä on erittäin hyvä ratkaisu.

Teknisistä ja toimituksellisista puutteistaan huolimatta kirja on jo laajuudessaan tärkeä ponnistus kuusikymmenvuotisen viestikiltahistorian taltioimiseksi. Esi-merkiksi viestimiespäivien kuvaus voikin toimia innostajana nuoremmille kiltalaisille.

Juha-Matti Laurio

In Memoriam



Mauri "Maukka" Maunula 1921–2024

Pilvenveikko, 103-vuotias sotaveteraani, Mauri "Maukka" Maunula siirtyi viimeisenä sotalentäjänä Varjo-laivueeseen 14. syyskuuta 2024. Hän syntyi Helsingissä 2. kesäkuuta 1921. Kapteeni (evp) Maunula oli myös ilmavoimien ikikaaderi, valmistunut luutnantiksi Kadettikurssi 26:lta vuonna 1943.

Nuoren Mauri Maunula tie soalentäjäksi kävi urheiluharrastusten kautta. Lajikirjo oli laaja, ajankohdan muotilajeista lähtien. Valikoimaan kuuluivat tennis, jalkapallo, jääpallo, jääkiekko, uinti, ratsastus, laskettelu (1939 mukana pujottelun ja syöksylaskun SM-kilpailuissa Kolilla), myöhemmin koripallo, esteratsastus, nykyaikainen 5-ottelu (olympiavalmennettava 1948 Lontoo). 1960-luvulla mukaan tuli golf ja eläkkeellä vielä soutu (Sulkavan soutu, 60 km, osallistui 15 kertaa). Muitakin harrastuksia kertyi, kuten kalastus (perhokalastus MM-tasolla) ja bridge (SM-taso). Viimeinen harrastus olikin hyvää viikoittaista aivovoimistelua aina viime aikoihin asti.

Maunula osallistui suojeluskuntatoimintaan ja toimi talvisodan aikana vartiotehtävissä Helsingissä. Ylioppilaaksi hän valmistui vuonna 1940. Ilmailu innosti jo kouluiässä, ja toiveamatti oli lentäjä. Hän haki ja pääsi Lentosotakouluun ohjaajakurssille. Sotaohjaajakurssi 4 alkoi huhtikuussa 1940. Tarkoituksena oli kouluttaa ilmavoimille täydennysohjaajia sodan ja tappioiden varalle. Peruskoulutus annettiin Kauhavalla ja lyhytaikaisesti myös Kemissä. Jatkokoulutus tä-

dennyslentolaivueessa tapahtui Parolassa, jossa lennettiin usealla vanhemmalla hävittäjäkonetyypillä. Reserviupseerikoulutus saatiin maavoimien RUK 51:n kiväärilinjalta Niinisalossa huhti–heinäkuussa 1941. Koulutus eteni siten, että sotilaslentäjän todistus (Suomen lentomerkki ohjaajalle) n:o 828 myönnettiin 27. joulukuuta 1941, jatkosodan aikana.

Nuoren lentoupseerin tie vei Gloucester Gladiator -tiedustelulentäjäksi Lentolaivue 16:een Itä-Karjalan Äänislinnaan. Ilmavoimat tarvitsi kuitenkin kadettikoulun käyneitä upseereita. Asemasotavaiheen suuri Kadettikurssi 26 järjestettiin heinäkuun 1942 ja kesäkuun 1943 välillä. Kurssin Ilmajoukkueessa oli 44 kadettia, mukana Maunula. Valmistuttuaan tuore luutnantti sai komennuksen Syvärille ja Itä-Karjalaan, laivueena Lentolaivue 28 ja Moranet. Lentotehtävät etenivät parven johtajaksi ja myös Mörkö-Morane tyypikoulutukseen. Vaikka konekalusto parani, ilmavoittoja ei tällä rintamaosuudella kertynyt. Kaikkiaan Maunula lensi 69 sotalentoa. Lentotehtävien ohella hän toimi laivueen adjutanttina. Jatkosodan loppuvaiheen ja Värtsilän jälkeen edessä oli vielä osallistuminen Lapin sotaan Pudasjärvellä.

Sotien jälkeen Maunulan virkaura jatkui toimistoupseerina Ilmavoimien esikunnassa Helsingissä. Toimistorutiinin ohella hän pääsi kyllä lentämään, nyt myös Messerschmittillä, Brewsterillä, Blenheimillä ja Ansonilla. Lentotunteja vain kertyi näinä aikoina heikosti. Niinpä kapteeni Maunula pyrki ja pääsi Aeron perämieskoulutukseen – uusi DC-3 -kalusto kaipasi apukapteenia miehistöön. Ilmavoimat sai jäädä keväällä 1948.

Mauri Maunulan toinen työura piti si sällään noin 20 000 lentotuntia – alkaen DC-3-perämiehen ja kapteenin tehtävistä aina uusien Convair, Caravellet ja lopuksi DC-8 -liikennekoneiden vastaanottoon. Finnairilta eläköitymistä seurasi vielä lyhyt jakso Kalevi Keihäsen SpearAirissa 1973–1974. Viimeinen työpaikka oli kansainvälisytyvän hissiyhtiön Kone Oy:n Kone-Airin lentäjänä ja lentotoiminnan johtajana vuosina 1974–1988. Työkaluna oli Learjet 24D. Lentotunteja kertyi 42 v 10 kk aikana yhteensä 21 462. 100-vuotiaan viimeisiä ilmailukokemuksia olivat Airbus A350:n käynnistäminen sekä simulaattorilennot ilmailunäytöksissä Jyväskylässä 2018 (Boeing F/A-18) ja Turussa 2023 (F-35). Mielikoneet olivat kuitenkin Morane ja Super-Caravelle.

Maunulan mieleenpainuvien lento oli Marsalkka Mannerheimin arkun nouto Sveitsistä Suomeen tammikuussa 1951. Suurelle yleisölle hän tuli tunnetuksi Linnan juhlassa Itsenäisyyspäivänä 6. joulukuuta 2018 esittäessään rouva Jenni Haukiolle laulun "Äänisen yö".

"Maukka" oli Pilvenveikkojen aktiivijäsen kevästä 1977 alkaen (yhteisö perustettiin 1976). Paitsi mainiona tarinankertojana, tunsimme hänet loppuun asti virkeänä, terävänä, hyvämuistisena, seurallisena ja huomaavaisena – perinteisen koulun kasvatina. Nyt viimeinen Kotka on noussut siivilleen.

*Janne Pauni
Pilvenveikkojen puheenjohtaja*

In Memoriam



Insinöörieversti (evp) Veijo Mustonen 1946–2023

Insinöörieversti Veijo Mustonen kuoli äkisti 28.12.2023 Tampereella. Valmiiksi voidellut sukset jäivät odottamaan käyttäjänsä. Kuollessaan Mustonen oli 77 -vuotias ja syntynyt 6.7.1946 Sotkamossa. Siellä hän myös kirjoitti ylioppilaaksi Sotkamon yhteiskoulusta 1965.

Insinöörieversti Veijo Mustonen teki elämäntyönsä Ilmavoimien lentotekniikan johtotehtävissä Lapin Lentostossa Rovaniemellä ja Lentotekniikkalaitoksessa Tampereella. Valmistuttuaan elektroniikka-alan diplomiksi Oulun yliopistosta hän siirtyi ilmavoimiin ottamaan käyttöön Rovaniemelle perustetun Lapin lennoston Draken lentosimulaattoreita vuonna 1974. Tästä ura jatkui lennoston teknillisen toimiston päällikkönä ja lennostoinsinöörinä. Suomi oli juuri hankkinut modernit joksään torjuntahävittäjät Ruotsista, tämä Drakenien hankinta oli selkeä avautuminen länteen. Riskiksi muodostui valtion tuolloin suurim-

man hankkeen täydellinen aliresursointi, ja sitä pahensi samaan aikaan tapahtunut lennoston muutto Tikkakoskelta Rovaniemelle. Vastuualue kasvoi samalla kun suuri osa kokenutta henkilöstöä jäi Tikkakoskelle. Toisaalta tämän seurauksena lennosto lappilaistui nopeasti.

Vaikeuksista huolimatta Veijo Mustosen johdolla lennoston lentotekniikka toteutti tavoitteensa. Lopulta toiminnan tärkeä mittari, valmiuden edellyttämä jatkuvasti käytössä oleva konemäärä, ylitti suhteellisesti kaikki ulkolaiset verrokkit. Lennoston lentotekniikka loi myös tärkeän kriisinkestävyys edellytyksen - kyvyn lentotoiminnan nopealle ja joustavalle hajauttamiselle Lapin laajalla alueella. Näitä suomalaisen sotilasilmailun erityispiirteitä arvostetaan tänäkin päivänä ulkomailla.

Mustosen ura jatkui Lentovarikossa Tampereella teknillisen osaston päällikkönä 1989 ja myöhemmin varikosta muodostetun Lentotekniikkalaitoksen johtajana. Vastuukenttään kuuluivat Puolustusvoimien lentokaluston elinjakson suunnittelu ja ylläpito investointeineen sekä lentokaluston ajanmukaisuudesta huolehtiminen. Työ edellytti jatkuvaa yhteistyötä kotimaan teollisuuden ja erityisesti muiden, samaa kalustoa käyttävien ilmavoimien sekä ulkomaisen teollisuuden kanssa. Jo tuolloin kumppaneina oli useita Nato-maita.

Insinöörieversti Veijo Mustonen osallistui F-18 Hornet -kaluston valin-

taan ja hankinnan ylläpidon suunnitteluun hankintaryhmän jäsenenä. Tavoitteena oli luoda kotimaahan edellytykset kaikissa olosuhteissa omaehtoiseen, muista riippumattomaan torjuntakykyyn. Tämän perustana oli kaluston itsenäinen tekninen hallinta. Ennakkopeloista huolimatta tässä onnistuttiin, kokemukset Drakenkaluston käyttöönotosta auttoivat – ja suurvaltakin oppi arvostamaan ratkaisujamme.

Esimiehenä Veijo Mustonen oli vaativa, mutta alaisiaan tukeva ja kannustava. Hänen pitkä ja laaja kokemuksensa siirtyi koko organisaation eduksi. Mustosen arvoihin kuuluivat säntillisyyttä, rehellisyys ja ahkeruus. Arvoja, jotka myös hänen tyttärensä yhdistivät isäänsä ja kotikasvatukseensa.

Veijo Mustonen oli selkeä ja rehellinen Kainuun mies, jollaisena häntä kunnioitettiin kotimaassa ja ulkomailla. Insinöörieversti Veijo Mustonen säilytti kainuulaisuutensa innokkanaan ja monipuolisena hiihtäjänä sekä kesäisenä golfarina. Hän siirtyi täysin palvelleena reserviin 2006.

Insinöörieversti Veijo Mustosta jäi kaipaamaan vaimo Tuulikki, tyttäret perheineen sekä suuri joukko ilmailun ammattilaisia kotimaassa ja ulkomailla. Lapsenlapsilleen Veijo, ukki, oli suurin fani niin pesiskentillä kuin kiekkokaukaloidenkin laidalla, ja kesän 2024 kunnarit juostiin rakkaan ukin muistolle.

Veijon tuhkat laskettiin läheisten kesken 12.6.2024 perhehautaamaan Sotkamossa.

Inspirer (evp) Markku Ihanola ja insev (evp) Juha Hakulinen

In Memoriam



Hannu Antikainen 1945–2024

Eversti evp Hannu Antikainen **poistui keskuudestamme 17.9.2024 vaikean sairauden murtamana.** Hän oli Hämeenlinnan poikia ja sotilas toisessa sukupolvessa. Hänen isänsä, yliluutnantti Aarne Antikainen oli Ilmavoimien viestitoimialalla ja vastasi sodan aikana tukikohtien viestijärjestelyistä ja sodan jälkeen Parolassa puhelinalasta. Hannu syntyi 29.11.1945, ja hän ehti lähes 79 vuoden ikään.

Hannu Antikainen kirjoitti ylioppilaaksi Hämeenlinnan yhteiskoulusta vuonna 1967. Sen jälkeen seurasi varusmiespalvelus Tampereen Ilmatorjuntapatteristossa ja Reserviupseerikurssilla 127, jonka jälkeen Hannu kävi Kadettikurssin numero 55 valmistuen luutnantiksi vuonna 1971. Sotilasuransa aikana Hannu palveli aluksi tutussa varusmiesaikaisessa patteristossa 1971–76 ja 1978–79. Han-

nu oli uransa aikana useaan otteeseen YK:n rauhaturvatehtävissä: UNTSOssa Lähi-Idässä 1976–77, UNIFIL-opeeraatioissa Libanonissa 1985–86 ja UNGOMAP Pakistanissa 1989–90. Näiden YK-tehtävien välillä Hannu Antikainen toimi opettajana Taistelukoulussa vuosina 1981–85, toimistopäällikkönä Ilmavoimien esikunnassa vuosina 1986–89 sekä opettajana Sotakorkeakoulussa/Maanpuolustuskorkeakoulussa vuosina 1990–96.

Viimeiset palvelustehtävänsä ennen reserviin siirtymistä Hannu teki Ilmavoimien esikunnan ilmatorjuntapäällikkönä vuosina 1996–99. Tässä tehtävässä Hannu toimi ansiokkaasti ilmavoimien johtamisjärjestelmien rakentamisessa yhteistoiminnassa Ilmavoimien ja ilmatorjunta-asetajien kanssa. Lisäksi Hannu Antikainen osallistui ilmatorjunnan suunnitteluun osana Ilmavoimien esikunnan työskentelyä mukaan lukien ilmatorjuntahenkilöstön rekrytointi Ilmavoimiin, sen koulutus ja operaatiokeskuksen toiminnan kehittäminen.

Hannu Antikainen teki ansiokkaan ”virkauran” Maanpuolustuskoulutusyhdistys ry:n Ilmavoimien piiripäällikkönä vuosina 2000–06 ja 2009–10. Piiripäällikkönä Hannu Antikainen toi Ilmavoimien alan koulutukseen mukaan koko ilmavoimien aihepiirin, varsinkin reserviläiskoulutukseen.

Hannun aikana Ilmavoimien piirissä saatiin aikaan nousujohteinen koulutusjärjestelmä niin kouluttajille kuin kurssilaisillekin. Samalla luotiin ajan tasalla oleva tietokonepohjainen opetusaineisto. Ilmavoimien piiriin koulutus tuli näin samantasoisesti koko piiriin alueella. Piiri sai Hannun toimesta myös omat tunnusmerkit ja palkitsemisjärjestelmän. Kaikki tämä lisäsi Ilmavoimien piiriin yhteishenkeä ja omatoimisuutta. Turhaan ei piiriin tunnuslause ollut ”Tule mukaan hyvään Ilmavoimiin!”

Reserviaikanaan Hannu Antikainen ehti osallistua myös kansainvälisiin ohjustorjuntakonferensseihin sekä kirjoittaa useisiin ilmavoimien aiheisiin kirjoihin ilmatorjuntaa ilmavoimien osana käsittävät osuudet. Kaiken tämän lisäksi Hannu ehti johtamaan suuren lentonäytöksen Luonetjärven lentokentällä ja sen jälkeen suorittaa vielä purjelentäjän lupakirjan. Harrastus jäi kuitenkin Ilmavoimien piiriin tehtävien takia vähäiseksi.

Hannu oli meille kaikille erinomaisen työtoveri ja lämminhenkinen ystävä. Hannua jäivät suremaan tyttäret Mari ja Anu perheineen sekä sisar ja lentäjäveli, entinen Karjalan lentoston komentaja, eversti Matti Antikainen sekä laaja ystäväpiiri.

Rauha Hannun muistolle.

Heikki Lahtela

PILVEN VEIKKO

30. VUOSIKERTA



PILVEN VEIKKO

Ilmavoimien Kiltaliiton
jäsenjulkaisu
ISSN 1239-3223

ILMAVOIMIEN KILTALIITTO RY

- Ilmasotakoulun Kilta
- Ilmavoimien Viestikilta
- Karjalan Lennoston Kilta
- Lapin Lennoston Kilta
- Lentosotakoulun Kilta
- Lentotekniikan Kilta
- Lentovarikon Kilta
- Satakunnan Lennoston Kilta
- Utin Ilmakilta
- Viestikolaitoksen Kilta

- **Toimitus:**
Päätoimittaja Juha Suonperä
toimitus.pilvenveikko@gmail.com
- **Osoitteenmuutokset:**
Oma kiltä / Anne Koskimaa-Jaatinen
anne_koskimaa@hotmail.com
- **Toimituskunta**
Timo Herranen, Joni Malkamäki, Juha Suonperä, Esa Mäkinen
- **Painos:** 4 000 kpl
- **Levikkialue:** Koko maa, Ilmavoimien kilttojen jäsenet, joukko-osastot ja yhteistyökumppanit

PILVEN VEIKKO 1/2025

Teema: Logistiikka

TEKNISET TIEDOT

| | |
|-------------------|-------------------|
| Lehden koko | A4 (210 x 297 mm) |
| Palstat | 2 ja 3 |
| Kuvien resoluutio | 300 dpi |
| Painomenetelmä | offset |
| Sidonta | stiftattu |

| | |
|--------------------|--------------------|
| Ilmoitusmyynti: | Ilmavoimien Killat |
| Ilmoitushinnat | 1/2024 (alv o %) |
| • Takakansi | 3000 € |
| 210 x 260 mm +3 mm | |
| • 170 x 250 mm | 1500 € |
| • 170 x 125 mm | 750 € |
| • 82 x 250 mm | 750 € |
| • 82 x 123 mm | 500 € |
| • 82 x 60 mm | 200 € |

Hinnat painovalmis pdf.
Toistoalennus -20 %

Varaukset ja aineistot:
toimitus.pilvenveikko@gmail.com

Lehti on luettavissa myös:

<https://pilvenveikko.kuvat.fi/kuvat/lehdet>
(Pilven Veikko -lehden toimituksen kuvapankki)

Katsaus seuraavan numeron teemaan: **LOGISTIikka**

Puolustusvoimat on poikkeusolojen organisaatio, jonka tehtävänä on varautua ja vastata Suomeen kohdistuviin sotilaallisiin uhkiin. Puolustusvoimien logistiikkajärjestelmä, jonka ohjaamisessa ja kehittämisessä Logistiikkalaitoksella on keskeinen rooli, on puolustusvoimien ja sen kumppanien muodostama kokonaisuus, joka mahdollistaa puolustusvoimien joukkojen toiminnan ja suorituskykyjen kehittämisen kaikissa valmiustiloissa.

Logistiikkajärjestelmä

Suomen turvallisuusympäristössä korostuu sotilaallisten kriisien ennakkovaroitusajan lyheneminen. Tämä edellyttää puolustusvoimilta korkeaa valmiutta vastata nopeasti ilmeviin sotilaallisiin uhkiin käytössä olevien kärkeäsuorituskykyjen ja reservin joukkojen yhdistelmällä.

Puolustusjärjestelmän, sen osakokonaisuudet maa-, meri- ja ilmapuolustuksen ja niistä muodostuvan yhteisoperointikyvyn mahdollistaa Puolustusvoimien logistiikkajärjestelmä.

Logistiikkajärjestelmällä tarkoitetaan Puolustusvoimien oman organisaation sekä sen koti- ja ulkomaisten kumppanien muodostamaa verkostoa, joka tuottaa materiaalia ja muita

resursseja suorituskykyjen kehittämisen ja suorituskykyjen käyttäjien, puolustushaarojen ja Puolustusvoimien muiden hallintoyksiköiden toiminnan mahdollistamiseksi. Logistiikkajärjestelmää ohjaa Puolustusvoimissa Pääesikunnan logistiikkaosasto. Logistiikkajärjestelmän toiminnan suunnittelusta ja toimeenpanosta vastaa Puolustusvoimien logistiikkalaitos.

Logistiikkajärjestelmän kokonaisuudet

Logistiikkajärjestelmä voidaan jakaa kokonaisuuksiin, jotka osaltaan muodostavat puolustusjärjestelmän kehittämisen ja yhteisoperaatioiden tuen.



Suorituskykyjen rakentaminen ja ylläpito

Suorituskykyjen rakentaminen ja ylläpito tarkoittaa puolustusjärjestelmän tarpeiden mukaisten sotilaallisten suorituskykyjen luomista ja koko elinjakson kestävä ylläpitoa. Puolustusvoimien joukoista ja niiden materiaalisesta valmiudesta koostuvien suorituskykyjen kehittämiseksi on tunnusomaista pitkäjänteisyys ja suunnitelmallisuus. Tyypillisesti puolustusmateriaalin käyttö on pitkäkestoista, joten materiaalin hankintavaiheessa on tarkasteltava muun muassa hankittavan materiaalin ylläpidon ja kehittämisen mahdollisuuksia ja kustannuksia koko sen elinjakson ajan.

Puolustushallinnossa on käynnissä jatkuvasti lukuisia suorituskykyjen kehittämishankkeita, joista merkittävimpiä ovat kaksi strategista hanketta. F-35-hankkeessa tavoitteena on korvata Ilmavoimien vuosina 2025–30 käytöstä poistuvan Hornet-kaluston suorituskyky korvataan uudella monitoimihävittäjällä. F-35 -hävittäjät tulevat käyttöön Ilmavoimissa vuosina 2026-30. Laivue 2020 -hankkeessa puolestaan korvataan seitsemän Merivoimien poistuvaa alusta neljällä monitoimikorvetilla. Alukset tulevat käyttöön vuoteen 2029 mennessä.

Taistelujärjestelmän tuki

Taistelujärjestelmän tuki kattaa toimenpiteet, joilla logistiikkajärjestelmä varmistaa Puolustusvoimien operaatioiden välittömän tuen. Tuen on oltava joustavaa ja kyettävä vastamaan nopeisiin muutoksiin Puolustusvoimien valmiustilassa. Maa-, meri- ja ilmavoimien huoltojärjestelmä, jonka kautta kootaan taistelevien joukkojen materiaaliset ja muut tarpeet ja joka toteuttaa joukkojen tar-

vitsemat täydennykset, kytkeytyy logistiikkajärjestelmään Puolustusvoimien logistiikkalaitoksen alaisten huoltorykmenttien kautta.

Nykyaikaiset huoltojoukot ovat modulaarisia, mikä tarkoittaa, että ne ovat suorituskyviltään ja kokoonpanoltaan samanlaisia kaikissa puolustushaaroissa. Ne ovat liikkuvia ja varustukseltaan ja suojaltaan modernin taisteluketän vaatimusten mukaisia. Huoltojoukoilla on kyky osallistua Puolustusvoimien lakisääteisen tehtävän mukaiseen kansainvälisen avun vastaanottamiseen tukemalla Suomeen kutsuttujen ulkomaisten joukkojen toimintaa Puolustusvoimien omien joukkojen rinnalla.

Integroitu tukeutumisverkosto

Integroitu tukeutumisverkosto muodostaa logistiikkajärjestelmän valmiuden perustan. Logistiikkajärjestelmälle on tyypillistä syvä verkottuneisuus kansainvälisesti ja kansallisesti. Puolustusvoimat ei pyri tuottamaan kaikkia toimintansa tarvitsemia resursseja itse, vaan puolustus- ja

muuta materiaalia sekä toiminnan tukipalveluita tuottavat koti- ja ulkomaiset julkista ja yksityistä sektoria edustavat kumppanit. Verkottuneisuus parantaa logistiikkajärjestelmän taistelunkestävyyttä ja suomalaisen yhteiskunnan kokonaisvaltaista varautumista kriiseihin, kun yhteiskunnan eri toimijat osallistuvat jo normaalioloissa Puolustusvoimien toiminnan mahdollistamiseen.

Teksti ja kuvat: Puolustusvoimat





YHTEYSTIEDOT

ILMAVOIMIEN KILTALIITTO RY

- **Puheenjohtaja** Juha Suonperä
Puh. 045 266 8089
juha.suonpera@gmail.com
ilmavoimienkiltaliitto@gmail.com
- **Jäsensihteeri/osoitteenmuutokset**
Anne Koskimaa-Jaatinen
Puh. 044 020 4458
anne_koskimaa@hotmail.com
- **Tilinpäätös**
Heikki Lahtela
Puh. 040 589 5701
lahtela.heikki@gmail.com

PILVEN VEIKKO –lehden toimitus

toimitus.pilvenveikko@gmail.com

- **Päätoimittaja** Juha Suonperä
Puh. 045 266 8089
juha.suonpera@gmail.com
- **Aineiston kokoaminen, taitto**
Päivi Veijalainen,
Puh. 044 022 4600
paivi.veijalainen@huhtikuu.fi
www.huhtikuu.fi

ILMAVOIMIEN KILLAT

Ilmasotakoulun Kilta ry www.ilmasotakoulunkilta.fi

- Pj. Arto Kupiainen
Puh. 040 580 0092
artokupiainen@hotmail.com
- Sihteeri Riku Tenhunen
Puh. 040 555 3262
rikupekka.tenhunen@gmail.com

Ilmavoimien Viestikilta ry www.ilmavoimienviestikilta.fi

- Pj. Tapio Haapamäki
Puh. 0299 573401
tapiohaapamaki@gmail.com
IVKpuheenjohtaja@gmail.com

- Sihteeri Kalervo Karppinen
Puh. 040 543 9231
kalervo.karppinen@pp.inet.fi
sihteeri@ilmavoimienviestikilta.fi

Karjalan Lennoston Kilta ry www.karjalanlennostonkilta.fi

- Pj. Mikko Hietanen
Puh. 040 517 7164
mikko.hietanen@hfrisk.fi
karjalanlennostonkilta@gmail.com
- Sihteeri Liisa Korjamo
Puh. 050 378 8338
liisa.korjamo@gmail.com

Lapin Lennoston Kilta ry

- Pj. Arto Rissala
Puh. 0500 420 512
arissala@gmail.com
- Sihteeri Tapio Kinnunen
Puh. 040 536 1135
tapio.kinnunen@rops.fi

Lentosotakoulun Kilta ry www.lentosotakoulunkilta.fi

- Pj. Kari Janhunen
- Sihteeri Esa Rämäkkö
Puh. 040 575 4225
esa.ramakko@gmail.com

Lentotekniikan Kilta ry www.lentotekniikankilta.fi

- Pj. Ahti Ojanen
Puh. 0400 545 534
ahti.ojanen@gmail.com
- Sihteeri Jukka Laine
Puh. 040 707 4335
jukkala@gmail.com

Lentovarikon Kilta ry www.lentovarikonkilta.fi

- Pj. Esa Mäkinen
Puh. 040 519 1059
esa.makinen@kotiposti.net
- Sihteeri Sisko Seppälä
Puh. 0400 847 103
sisko.seppala@gmail.com

Satakunnan Lennoston Kilta ry
www.satakunnanlennostonkilta.fi

- Pj. Jouni Kalliomäki
Puh. 0400 698 310
jouni.a.kalliomaki@gmail.com
- Sihteeri Jarmo Aalto
Puh. 044 270 9297
jarmoaalto@dnainet.net

Utin Ilmakilta ry
<https://ilmakilta.info/>

- Pj. Lassi Viisanen
Puh. 050 539 5706
lassi.viisanen@pp.inet.fi
- Sihteeri Maija-Liisa Tilli
Puh. 040 579 5205
tilli.koivisto@pp.inet.fi

Viestikoelaitoksen Kilta ry

- Pj. Timo Rissanen
Puh. 0299 445 100
timo.rissanen@mil.fi
- Sihteeri Sari Paananen
Puh. 046 896 7589
sihteeri.vklkilta@gmail.com

ILMASILLAT

Hämeenlinnan Ilmasilta
www.ilmasiltahml.fi

- Pj. Seppo Nieminen
Puh. 044 777 7850
znie49@gmail.com

Joensuun Ilmasilta
<http://joensuunilmasilta.nettisivu.org/>

- Pj. Rauno Suhonen
Puh. 0400 245 478
rauno.suhonen@gmail.com

Lahden Ilmasilta ry
www.lahdenilmasilta.fi

- Pj. Kari Tuomi
Puh. 0400 511 323
lahdenilmasilta@gmail.com

Porin Ilmasilta
www.porinilmasilta.fi

- Pj. Matti Käkälä
Puh. 044 987 9232
matti.kakela@elisanet.fi

Turun Ilmasilta
www.turunilmasilta.fi

- Pj. Kai Silván
Puh. 050 523 2269, 040 197 2521
innovatoraboa@gmail.com

Ilmatorjuntakilta ry
www.turunilmatorjuntakilta.fi

- Pj. Martti Pyhälähti
Puh. 050 492 7549

MUITA YHTEISÖJÄ

Pilvenveikot

- Pj. Janne Pauni
Puh. 050 591 1332
janne.pauni@kolumbus.fi

**Kauhavan Lentosotakoulun
Perinneyhdistys ry**
<http://www.lentosotakoulunperinneyhdistys.fi/>

- Pj. Olli Nieminen
Puh. 050 356 6846
ollinieminen2@gmail.com

Aurinkolaivue
www.aurinkolaivue.com

- Komentaja Raimo Karhu
Puh. 040 864 3774
raikki625@gmail.com
komentaja@aurinkolaivue.com

**Helsingin Reservinupseerien Ilmailu-
kerho ry**
<http://www.rul.fi/ilmailukerho>

- Pj. Kari Salmi
Puh. 040 591 7206
karisalmit@gmail.com

Laivue Etelä-Karjala

- Komentaja Jouni Ihaksinen
Puh. 050 548 7567
jouniihaksinen@gmail.com

Ilmailumuseoyhdistys ry

- Pj. Janne Salonen
janne.salonen@imy.fi
050 529 1135



Posti Green

Patria

**#1 kumppani
kriittisiin tehtäviin**

