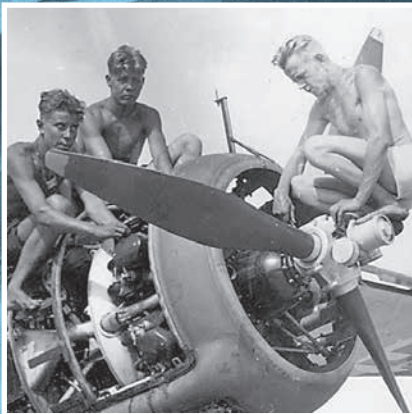


PILVEN VEIKKO

Ilmavoimien Kiltaliitto Ry
2026 nro 1



Tikkakosken
Ilmasotakoulu



Perinteet ja
yhteisöllisyys



Ilmailutelakasta
ilmajärjestelmäosastoksi



Pilven Veikko nro 1/2026

Ilmavoimien Kiltaliitto ry



Etukansi:

Sata sotalentoa on takana. Pekka Parviainen seppelöitynä lennon jälkeen.
Kuva: SA-kuva

Pääkirjoitus	3
Ilmavoimien komentajisto	4
Lehden teema: Perinteet ja yhteisöllisyys	
Ilmasotakoulu on Jyväskylälle ylpeyden aihe	5
Ilmasotakoulu	6
Ilmavoimien Kiltaliitto	10
Ilmavoimien Kiltaliitto 30 vuotta	
Suomalaisohjaajan F-35-ensilento	13
Yhteisöllisyys Suomen ilmavoimissa	14
Kiltaliitolla on paikkansa Maanpuolustuskieltojen liitossa	17
Ilmavoimien merkeistä ja perinteistä	18
Ilmasotakoulun kiltta	
Ilmasotakoulun kiltta 20 vuotta	20
Ilmavoimien Viestikilta	
Ilmavoimien Viestikillan puheenjohtaja vaihtui	26
Viestitoimintaa Utissa 1930-luvun lopulla	
Kiltaveljeys ja -sisarus – yhteisöllisyyden ytimessä	27
Ilmavoimien Viestikillan Syyskokous ja 60-vuotisjuhla 10.10.2025	28
Karjalan lennoston kiltta	30
Karjalan lennoston killan vaiheita	30
Karjalan lennoston perinteet ja niiden vaaliminen	32
Keväisiä ilosanomia kalakukkokaupungin FIR:ltä	38
Poltetun kerosiinin lämmin henkäys kutsui alalle	42
Lapin Lennoston Kiltta	44
Eilen, tänään ja huomenna	44
Pohjois-Suomen ilmapuolustusseminaari 2026	47
Nollapäästöisen (CO ₂) lentoliikenteen käyttövoimatekniikoiden vertailu	48
Lentosotakoulun kiltta	50
Kauhavan Lentosotakoulun Kiltta – sihteerin näkökulma yhteisöön, joka kantaa	50
Kevät jo keikuttelee, kesäkonsertissa tavataan!	52
Ilmasotakoulu Kauhavalle vuonna 1929	53
Lentotekniikan kiltta	54
60 vuotta kiltatoimintaa	54
Lentovarikon kiltta	56
Ilmailutalakasta ilmajärjestelmäosastoksi	56
Lentovarikon Kiltta 35 vuotta	59
Satakunnan lennoston kiltta	60
Perinteet ja yhteisöllisyys Satakunnan lennostossa vuonna 2026	60
Eräs saattolento	65
Utin ilmakilta	67
Utin Ilmakillan lyhyt historiikki	67
Viestikoelaitoksen kiltta ry	69
Perinteitä ja yhteisöllisyyttä	69
Joensuun ilmasilta	70
Sota-aikojen ilmavoimatoiminnan perinneyötä Pohjois-Karjalassa vuodesta 1987	70
Ohjeita kirjoittajille	73
Kirjakatsaus	74
Heikki Tiilikainen: <i>Lentäjäritari Rolf Winqvist</i>	74
Kari Stenman: <i>Ilmasota, talvisodan taistelut päivä päivältä</i>	75
Otto Niemi, Susanna Vallius: <i>Lamellien nocturno, tarinoita lentäjistä</i>	76
Hannu Luotola, Kalevi Kuorelahti, Oiva Miettinen, Asko Hackzell:	77
<i>Isänmaan asialla : Saarijärveläisnelikon toiminta eräiden kiinteistö-hankintojen rajoittamiseksi 2008–2025</i>	
In Memoriam	
Jukka "Allu" Ahlberg	78
Ilves Lentolaivue 24:n tunnukseksi	79
Ilmavoimien Kiltaliiton killat	80
Ilmasillat ja muut yhteisöt	81
Seuraavan lehden teema: Ilmavoimat F-35-aikakauteen	82
<i>Pilven Veikko</i> -lehden mediakortti	83

Kuva: Esa Mäkinen



JUHA SUONPERÄ

Pääkirjoitus

Kiltatoiminta alkoi Ilmavoimissa 1960-luvulla. Tuolloin aika oli vihdoinkin kypsä vapaaehtoistoiminnalle maanpuolustuksen parissa. Kiltatoiminta koettiin yhdistäväksi voimaksi. Se antoi mahdollisuuden joukko-osastojen perinteiden vaalimiseen ja yhdisti samalla sotilasorganisaatioita ja muuta yhteiskuntaa. Kiltatoiminta mahdollisti myös naisten osallistumisen maanpuolustustoimintaan.

Ilmavoimien kiltojen toimintojen koordinoimiseksi nähtiin 1990-luvulla tarpeelliseksi perustaa kattojärjestö, ja näin sai alkunsa Ilmavoimien Kiltaliitto, joka perustettiin 29.5.1996. Liiton hallituksen muodostavat kiltojen puheenjohtajat. Liitto toimittaa *Pilven Veikko* -lehteä, toimii kiltakentän ja Ilmavoimien johdon sekä yhteistyökumppaneiden välisenä yhdyssiteenä. Ilmavoimien Kiltaliitto juhlistaa vuosipäiväänsä tällä *Pilven Veikon* 30-vuotisjuhlanumerolla.

Suomen ilmavoimat on muuttunut paljon kuluneiden 30 vuoden aikana. Vuonna 1996 oltiin siirtymässä 2. sukupolven hävittäjistä (MG-21 ja DK) 4. sukupolven hävittäjään (F-18). Nyt ollaan ottamassa käyttöön 5. sukupolvea (F-35), joka tuo tullessaan valtavan teknologisen harppauksen. Aikoinaan puhuttiin hävittäjätorjunnasta, nyt verkottuneesta sodankäynnistä. F-35 toimii ”lentävänä sensorikeskuksena”. Puhutaan integroidusta toimin-

nasta puolustushaarojemme ja kumppaneidemme kanssa. Kansainvälinen yhteistoiminta ja harjoitukset ovat lähes jokapäiväistä leipää.

Maailma on murroksessa, niin kuin se on lähes aina ollut. Turvallisuusympäristömme on jatkuvasa muutoksessa. Tulee uusia vaikuttamisen keinoja: poliittisia, sotilaallisia tai informaatioon ja teknologiaan liittyviä. On elintärkeää kyetä varautumaan tarvittaessa uusiin tilanteisiin.

Aikaisemmin olimme yksin. Nyt olemme NATON jäsen ja osana monipuolista kansainvälistä yhteistyötä. Olemme kokonaisturvallisuuden mallimaa, jota maailmalla laajasti ihailaan. Siinä yhteiskunnan elintärkeät toiminnot turvataan viranomaisten, elinkeinoelämän, järjestöjen ja kansalaisten yhteistoiminnalla kaikissa olosuhteissa.

Tässä lehdessä on tarkoitus luoda katsaus Ilmavoimien kiltatoiminnan historiaan; mitä on saatu aikaan ja mikä kiltaliiton toiminnan yhteiskunnallinen merkitys on ollut. Syksyllä ilmestyvän lehden teemana on ”Ilmavoimat F-35-aikakauteen”.

Suomi on hyvä maa. Pitäkäämme se jatkossakin maailman onnellisimpana maana.

Toivotan kaikille lukijoille antoisia hetkiä *Pilven Veikon* parissa!

Pilven Veikon päätoimittaja Juha Suonperä

ILMAVOIMIEN KOMENTAJISTO

6.3.2026

Kuvat: Puolustusvoimat



TIMO HERRANEN

Ilmavoimien komentaja
Kenraalimajuri Timo Herranen



AKI PUUSTINEN

Ilmavoimien esikuntapäällikkö
Prikaatikenraali Aki Puustinen



SAKU JOUKAS

Lapin lennoston komentaja
Eversti Saku Joukas



MARKUS LEIVO

Satakunnan lennoston komentaja
Eversti Markus Leivo



TOMI BÖHM

Karjalan lennoston komentaja
Eversti Tomi Böhm



VILLE HAKALA

Ilmasotakoulun johtaja
Eversti Ville Hakala



Suomen Ilmavoimat
Qualitas Potentia Nostra

ILMASOTAKOULU

on Jyväskylälle ylpeyden aihe

Ilmasotakoulu on Jyväskylälle merkittävä vahvuus ja ylpeyden aihe sekä keskeinen osa kaupungin turvallisuus- ja osaamiskokonaisuutta.

Ilmasotakoulussa annettava vaativa ja pitkälle erikoistunut huippuosajien, kuten hävittäjälentäjien, koulutus kuvastaa korkeaa ammattitaitoa ja sitoutumista, jotka vahvistavat myös Jyväskylän valtakunnallista roolia koulutus- ja osaamiskaupunkina.

Jyväskylän kaupungin, Ilmasotakoulun ja koko varuskunnan välinen yhteistyö on tiivistä ja monipuolista. Yhteiset tilaisuudet, kuten tämän vuoden elokuussa Jyväskylässä järjestettävä Keski-Suomen maanpuolustusjuhla, vahvistavat yhteisöllisyyttä ja maanpuolustustahtoa. Ilmasotakoulun yhteistyö Jyväskylän ammattikorkeakoulun ja Jyväskylän yliopiston kanssa erityisesti kyberturvallisuuden ja sotilaan suorituskyvyn teemoissa tukee tutkimusta, innovaatioita ja koko yhteiskunnan turvallisuutta.

Tikkakoskella sijaitseva Suomen Ilmavoimamuseo on tärkeä osa kansallista ilmailuhistoriaa ja merkittävä vetovoimatekijä. Jyväskylän kaupungin edustus Suomen Ilmavoimamuseosäätiön hallituksessa kuvastaa sitoutumista pitkäjänteiseen yhteistyöhön. Lisäksi moniviranomaisharjoitukset varautumisen ja valmiuden kehittämiseksi vahvistavat alueen kriisinkestävyyttä.

Ilmasotakoulu on Jyväskylälle tärkeä kumppani nyt ja tulevaisuudessa.

Timo Koivisto
Jyväskylän kaupunginjohtaja



Jyväskylän kaupunginjohtaja Timo Koivisto. Kuva: Jyväskylän kaupunki



ILMASOTAKOULU

Tikkakosken tukikohtaan pitää pystyä tukeutumaan kaikella Ilmavoimien sekä liittolaisten lentokalustolla. Kuvassa Hornet-hävittäjä lentoonlähdessä. Kuvat: Ilmavoimat

Nykytuotoinen Ilmasotakoulu on perustettu 1.1.2015, jolloin puolustusvoimauudistuksen yhteydessä Tikkakosken Ilmasotakouluun yhdistyivät kolmen eri koulun toiminnot. Yhdistetyt koulut olivat Lentosotakoulu Kauhavalta, Ilmavoimien teknillinen koulu Hallista (yhdistyi jo vuotta aikaisemmin) ja Tikka-koskella jo toiminnassa ollut Ilmasotakoulu. Ilmasotakoulun vahvuus on noin 450 henkilöä ja varusmiesten aloitusvahvuus saapumiserittäin on noin 350.

Ilmasotakoulu on Ilmavoimien puolustushaarakoulu. Ilmasotakoulun päätehtäviä ovat käsketyt operatiiviset tehtävät ja valmiuden ylläpito, Ilmavoimien ja ilmapuolustuksen palikatun henkilöstön perus-, jatko- ja täydennyskoulutus, Ilmavoimien ohjaajien perus-, jatko- ja taktinen lentokoulutus sekä tuottaa (joukkotuotanto eli varusmies- ja reserviläiskoulutus) vastuulleen käsketyt yksiköt Ilmavoimien sodanajan joukkoihin.

Ilmasotakoulu koostuu seuraavista joukko-/erillisyksiköistä: Lentotekniikkalaivue 41, Hävittäjälentolaivue 41, Koulutuskeskus, Koulutuspatallio, Viestitekniikkakeskus, Huoltokeskus ja Ilmavoimien soittokunta. Lentotekniikkalaivue vastaa konekaluston käytettävyydestä lentokoulutuksen vaatimusten mukaisesti, Hävittäjälentolaivue vastaa lentokoulutuksesta, Koulutuskeskuksen vastuulla on henkilökunnan koulutus, Koulutuspatallioonalla varusmieskoulutus, Viestitekniikkakeskus hoitaa

johtamisjärjestelmälän järjestelyt Ilmasotakoulun vastuualueella sekä Huoltokeskus on vastuussa järjestelyistä Ilmasotakoulun vastuualueella.

Operatiiviset tehtävät

Ilmasotakoulu on Ilmavoimien valmiusyhtymä, joka ylläpitää jatkuvaa operatiivista tilannekuvaa, suunnittelu-, johtamis- ja toimeenpanovalmiutta sekä valmiutta toimia taistelutuki-kohtana. Ilmasotakoulu ylläpitää ja kehittää vastuulleen käsketyt normaali- ja poikkeusolojen suorituskyvyt sekä toteuttaa valmius- ja virka-aputehtävät Ilmavoimien esikunnan antamien käskyjen mukaisesti. Ilmasotakoulun keskeisin sodanajan suorituskyky on Tikkakosken taistelutuki-kohta, joka on yksi Ilmavoimien neljästä päätukikohtasta. Tikkakosken tukikohtaan pitää pystyä tukeutumaan kaikella Ilmavoimien ja liittolaisten lentokalustolla Ilmavoimien esikunnan käskemien tukeutumis-

vaatimuksien mukaan. Tukikohdan toiminnot ovat yhtenevät Ilmavoimien muiden päätukikohtien kanssa. Tällä hetkellä Tikkakosken tukikohtaa kehitetään vastaamaan F-35-aikakauden vaatimuksia.

Hawk-kalustolla Ilmasotakoulu ylläpitää ilmanäyteenottovalmiutta, joka mahdollistaa ilmanäyteenoton kaikkina vuorokauden aikoina tunti-luokassa.

Henkilökunnan koulutus

Upseerien koulutusohjelmasta Ilmasotakoulussa toteutetaan sotatieteiden kandidaatin opinnot (kanditikkoulu) ja sotatieteiden maisterin opinnot. Kandidaattiopinnot kestävät 3 vuotta ja maisteriopinnot 2 vuotta. Opintojen välissä on 5 vuoden työelämäjakso. Ilmasotakoulussa toteutetaan sotatieteiden kandidaatin ja -maisterin opinnoista Ilmavoimien koulutusohjelma ja Lentouppseerin koulutusohjelma. Ilmavoimien

koulutusohjelma jakaantuu edelleen lentotekniseen-, johtamisjärjestelmä- ja johtokeskusopintosuuntiin. Ilmavoimien koulutusohjelmien lisäksi Ilmasotakoululla toteutetaan Maavoimien koulutusohjelman ilmatorjuntaopintosuunnan aselajiopinnot.

Vuosittain Ilmasotakoulun eri vuosikursseilla opiskelee yhteensä noin 120 kandidaattiopiskelijaa ja yhteensä noin 140 maisteriopiskelijaa.

Aliupseereiden koulutusohjelmasta Ilmasotakoulussa toteutetaan perustason, yleistason ja mestaritason opintokokonaisuudet. Pääasiassa Ilmasotakoulussa toteutetaan eri opintokokonaisuuksien ilmavoimaopinnot, mutta ajoittain toteutetaan myös kaikille puolustushaaroille suunnattuja yhteisiä opintoja. Perustason opintojen kesto on kokonaisuudessaan noin 14 viikkoa, ja perustason opinnot ajoittuvat aliupseereiden uran alkuun. Yleistason opinnot kestävät noin 10 viikkoa ja opinnot suoritetaan noin 10 vuoden palvelusuran jälkeen. Mestaritason opinnot kestävät kokonaisuudessaan noin 8 viikkoa ja opinnot suoritetaan noin 20 vuoden palvelusuran jälkeen.

Vuosittain Ilmasotakoulussa opiskelee noin 100 aliupseeria eri tasojen opintokokonaisuuksissa.

Ilmasotakoulu toteuttaa henkilöstön täydennyskoulutusta pääasiassa lentotekniselle, johtamisjärjestelmä- ja johtokeskusalalle. Vuositasolla Ilmasotakoulussa toteutetaan noin

200 täydennyskoulutuksen eri kurssia, joilla opiskelee kaiken kaikkiaan noin 2 000 henkilöä. Täydennyskoulutuksella tuotetaan vuosittain noin 2 000 eri lisenssiä ja noin 100 eri lentoteknistä kelpoisuutta.

Varusmieskoulutus

Ilmasotakoulussa toteutetaan keskitetysti kaikki Ilmavoimien erikoiskurssit eli lentoreserviupseerikurssi, Ilmavoimien reserviupseerikurssi, Ilmavoimien aliupseerikurssit ja sotilaskuljettajakoulutus. Ilmavoimien reserviupseerikurssi sisältää tukikohta- (lentotekninen ala ja johtamisjärjestelmä-ala) ja suojauslinjat. Ilmavoimien aliupseerikurssi sisältää lentoteknisen, johtamisjärjestelmä/sensori-, johtokeskus- ja suojauslinjan. Lisäksi Ilmasotakoulussa koulutetaan varusmiehiä tuotantotehtävän mukaan pääasiassa lentotukikohdan eri tehtäviin.

Lentoreserviupseerikurssin vahvuus on 40 oppilasta ja Ilmavoimien reserviupseerikurssien vahvuus on noin 35 oppilasta per saapumiserä, Ilmavoimien aliupseerikurssin vahvuus on noin 200 oppilasta per saapumiserä, sotilaskuljettajakoulutuksen vahvuus on noin 65 oppilasta per saapumiserä ja miehistötehtäviin koulutetaan noin 100 varusmiestä per saapumiserä. Saapumiseriä koulutetaan kaksi vuodessa, pois lukien lentoreserviupseerikurssi, joka järjestetään ainoastaan kerran vuodessa.



Taistelukoulutus on tärkeä osa Ilmasotakoulun varusmieskoulutusta.

Lentokoulutus

Ilmasotakoulussa annetaan keskitetysti ohjaajien alkeislentokoulutusta (LENTORUK) ja jatkolentokoulutusta Grob-alkeiskoulukoneella sekä perus- ja taktista lentokoulutusta Hawk-suihkuharjoituskoneella. Lentokoulutus kuuluu osana kandidaatin ja maisterin opintoihin. Ohjaajat valmistuvat kandidaatin opinnoista luutnantteiksi Hawk-peruslentokoulutuksen jälkeen, jolloin heille annetaan myös Ilmavoimien ohjaajien lentomerkki. Ohjaajat jatkavat tämän jälkeen Ilmasotakoulussa vielä noin 2,5

Ilmasotakoulussa on käytössä toimivat koulutustilat laitteineen.



Varusmieskoulutuksessa taistelijan varustus on ajanmukainen.





Lentoreserviupseerikurssilla alkeislentokoulutus ja kadettikurssilla jatkolentokoulutus annetaan Grop-alkeiskoulukoneella.

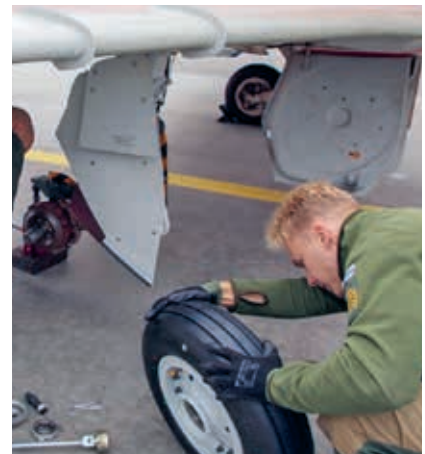
vuotta, jolloin he lentävät Hawk-taktisen lentokoulutuksen. Ohjaajien kohdalla sotatieteiden maisteriopinnot alkavat muista koulutusohjelmista poiketen heti kandidaatiksi valmistumisen jälkeen ja ne tulee suorittaa 7 vuoden aikana. Näin pyritään sovittamaan lentokoulutus ja akateemiset opinnot yhteen siten, että taktinen lentokoulutus Hawk-kalustolla ja hävittäjälentokoulutus pystyttäisiin toteuttamaan mahdollisimman yhtäjaksoisesti.

Simulaattoreilla on nykyään keskeinen rooli lentokoulutuksessa, ja niin sanottu Hawk LVC (Live, Virtual, Constructive) -harjoitusympäristö on keskeinen osa Hawk-taktista lentokoulutusta. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että samaan lentokierrokseen voi osallistua todellisia Hawk-koneita, Hawk-simulaattorilla lennettäviä virtuaalimaaleja ja maalisimulaattorin tuottamia simuloituja maaleja. Kaikki nämä eri tavoilla tuotetut maalit näkyvät ohjaajien näytöillä ”todellisina” maaleina. LVC-harjoitusympäristö mahdollistaa monipuolisen ja haastavan harjoitusympäristön erittäin kustannustehokkaasti. Vastaavasti LVC-harjoitusympäristössä pystytään kouluttamaan ohjaajat jo Hawk-lentokoulutusvaiheessa huomattavasti pi-

Hawk-suihkuharjoituskoneella annetaan kadettikurssien perus- ja taktinen lentokoulutus.

demmälle kuin aikaisemmin.

Ilmasotakoulussa on toteutettu myös kansainvälistä lentokoulutusta vuodesta 2023 alkaen, jolloin ensimmäiset norjalaiset lento-oppilaat aloittivat Hawk-koulutuksen. He valmistuivat keväällä 2025. Kaikki nämä norjalaiset lento-oppilaat ovat tällä hetkellä F-35-koulutuksessa Yhdysvalloissa. Syksyllä 2025 uusi norjalaisryhmä aloitti Hawk-koulutuksen ja keväällä 2026 aloittavat ensimmäiset tanskalaiset lento-oppilaat saman koulutuksen. Ulkomaalaisille annettava lentokoulutus on suunniteltu heidän omien tarpeidensa mukaan, mutta käytännössä koulutus käsittää lähes saman Hawk-peruslentokoulu-



Lentotekniikkalavue vastaa koneiden lentokelpoisuudesta. Kuvassa vaihdetaan rengasta Hawk-suihkuharjoituskoneeseen.



tuksen ja Hawk-taktisen lentokoulutuksen, mikä Ilmavoimien omille lentopilaille annetaan.

Lentotekniikkalaivue tuottaa HW-kalustolla suoritettavan lentokoulutuksen lentoteknisen tuen ja vastaa lentokaluston käytettävyydestä. Poikkeusoloissa lentotekniikkalaivue luo hävittäjäkaluston tukeutumiskyvyn Ilmasotakoulun vastuualueella, mikä on yksi Ilmasotakoulun päätehtävistä. Laivueen henkilöstö ylläpitää osaamista sekä Hawk- että Hornet-kaluston eri tasoihin huoltotehtäviin. Tämä mahdollistaa henkilöstön käytön normaalioloissa molempien konekalustojen eri huolto- ja operatiivisissa tehtävissä.



Varusvarastolta sotilas saa kaikki tarvitsemansa varusteet.

Ilmavoimien soittokunta

Ilmavoimien soittokunta eli Ilmavoimien Big Band kuuluu Ilmasotakoulun organisaatioon. Ilmavoimien Big Band huolehtii pääasiassa Ilmavoimien musiikkitarpeista, mutta esiintyy ja viihdyttää yleisöään ympäri Suomen. Ilmavoimien Big Band on ainoana puolustusvoimien soittokuntana erikoistunut kevyeen musiikkiin.

Huolto ja tuki

Huoltokeskus vastaa Ilmasotakoulun henkilöstön ja organisaatioiden huollosta. Tämä Huolto toteutetaan järjestämällä esimerkiksi ajoneuvoja, kuljetuksia, materiaalia, muonitusta ja kunnossapitoa niitä tarvitseville niin päivittäiseen kuin harjoitustoimintaan unohtamatta poikkeusolojen tarpeita. Ilmasotakoulun toiminta ke-

hittyy jatkuvasti ja Ilmavoimissa otetaan käyttöön uusia suorituskykyjä, joista tällä hetkellä isoin on F-35-monitoimihävittäjä. Ne vaativat tukikohdassa uuden rakentamista ja olemassa olevien tilojen muutoksia. Tukikohdan rakentamisen koordinoiti tehdään Huoltokeskuksessa yhdessä tilojen käyttäjien ja rakentajien kanssa. Lisäksi Huoltokeskus tukee Jyväskylän varuskunnan muita joukkoja ja sen huoltolaitoksiin tukeutuu yhteensä noin 1 800 henkilöä.

Viestitekniikkakeskus

Viestitekniikkakeskus vastaa Ilmasotakoulun toiminta-alueen operatiivisten järjestelmien käytettävyydestä, suunnittelusta ja ylläpidosta. Keskei-

siä ylläpitoon kuuluvia kokonaisuuksia ovat tietoliikenneverkot, radiojärjestelmät, sähkönsaannin varmistaminen ja eri sensorit. Viestitekniikkakeskus vastaa myös Ilmasotakoulun COMSEC-toiminnasta. Keskuksen henkilöstö osallistuu eri järjestelmien osalta Ilmasotakoulun opetustehtävän tukemiseen. Uusien suorituskykyjen käyttöönotto ja tukikohdassa tapahtuva rakentaminen ovat tällä hetkellä päivittäin suuressa roolissa.

*Eversti Ville Hakala
Ilmasotakoulun johtaja*

Viestitekniikkakeskuksen keskeisiä ylläpitotehtäviä ovat tietoliikenneverkot, radiojärjestelmät, sähkönsaannin varmistaminen ja eri sensorit. Kuvat: ILMASK



Ilmavoimien soittokunnan Big Band on ainoana puolustusvoimien soittokuntana erikoistunut kevyeen musiikkiin.





Ilmavoimien Kiltaliitto 30 vuotta

Yhteistoimintaa parhaimmillaan

Puuhamiehet yhteispalaveriin

Karjalan Lennoston Killan *Kolmonen*-jäsenlehden numerossa 4 joulukuulta 1983 **Jukka Nykänen** kirjoittaa: "Ilmavoimien killat, ilmasillat ja eri reserviläisjärjestöt etsivät yhteistoimintamuotoja todeten, että Ilmavoimien komentajan kutsusta järjestöjen edustajat ovat kokoontuneet jo kaksi kertaa yhteiseen neuvonpitoon Tikkakoskella."

Kolmosen jutussa kerrotaan tapaamisesta 7.9.1983 kenraaliluutnantti **Rauno Meriön** kutsumana. Erityisenä toiveena hänellä oli, että järjestöjen tulisi kiinnittää huomiota paikkakunnan harrasteilmailijoihin ja saada heitä mukaan vapaaehtoiseen maanpuolustustyöhön Ilmavoimien hyväksi.

Tapaamisesta laati muistion Ilmavoimien esikunnan tiedotustoimiston päällikkö, majuri **Lars Olof Fredriksson**. Muistion ensimmäisessä kohdassa todetaan päätökseksi tulleen, ettemme perusta kiltojen siltojen ja res.järjestöjen katto-organisaatiota, vaan kokoonnumme "puuhamiesten" voimin kerran vuodessa pidetyn kal-

taiseen palaveriin. Kokoonkutsujana toimii IlmavE:n tiedotustoimiston päällikkö.

Päätettiin myös järjestöjen keskinäisen viestinnän parantamisesta lähettämällä omat jäsentiedotteet veljesryhmille. Pirkka-Hämeen edustajat lupasivat vielä tutkia mahdollisuuksia "kilpailupäivän" pitoon yhteistoiminnan lisäämiseksi tulevaisuudessa.

Noista ajoista tulee tänä vuonna kuluneeksi 43 vuotta. "Puuhamiesten" tapaamiset naisilla vahvistettuna ovatkin jatkuneet suunnitelmien mukaan vuosittain keväisin koronavuosia lukuun ottamatta. Näin on saatu säilytettyä elävä yhteys Ilmavoimien ja sen vapaaehtoistoimijoiden välillä ja toteutettu 7.9.1983 tapaamisen päätöksiä.

Yhteistoiminta tiivistyy

Ilmavoimien kiltojen yhteistoiminta tiivistyi 1990-luvulle tultaessa niin, että oman "kattojärjestön" perustaminen nähtiin tarpeelliseksi. Tarve lisääntyi sitä mukaa kuin yhteisiä hankkeita tuli esille. Ilmavoimien

joukko-osasto- ja toimialojen historiatutkimusten alettua päätettiin, että kirjasarja saa yhtenäisen ulkomuodon taittoineen. Graafikko **Jussi Jäppinen** laati kirjasarjalle taittopohjan ja sitä toteutettiin ensimmäisten kirjojen osalta hyvin. Kirjasarjasta on tullut poikkeuksellinen koko Suomessa. Eipä taida muilla puolustushaaroilla olla vastaavaa. Toinen tärkeä peruste oman kiltaliiton perustamiselle oli *Pilven Veikko* -jäsenlehden, toimittaminen vuodesta 1996. Se toi mukanaan yhteisen talouden rekisteröitymiseen.

Ilmavoimien Kiltaliiton perustava kokous pidettiin 29.5.1996 Pirkkalan lentotukikohdassa Sotilaskodin tiloissa. Kahdeksan killan edustajat allekirjoittivat perustamiskirjan: Ilmasotakoulun Kilta ry (**Pekka Kanninen**), Ilmavoimien Viestikilta ry (**Matti Antikainen**), Karjalan Lennoston Kilta ry (**Heikki Lahtela**), Kymenlaakson Ilmakilta ry (**Esko Laiho**), Lapin Lennoston – Lentorykmentti 4:n Kilta ry (**Veli Taka**), Lentotekniikan Kilta ry (**Arvo Kiiskinen**), Lentovarikon Kilta ry (**Pekka Kujala**) ja Satakunnan Lennoston Kilta ry (**Pentti Putaala**).

Tuolla joukolla lähdettiin liikkeelle, ja mukaan ovat liittyneet aikanaan Helikopterikilta ja Viestikoelaitoksen Kilta. Kymenlaakson Ilmakilta ja Helikopterikilta yhdistyivät vuonna 2017 Utin Ilmakillaksi. Ilmavoimauudistuksen myötä vuonna 2015 Ilmasotakoulun Kilta perustettiin "uudelleen" Tikkakoskelle ja Kauhavalle jäi Lentosotakoulun Kilta. Lapin Lennoston – Lentorykmentti 4:n Kiltakin on lyhennyt Lapin Lennoston Killaksi. Jäsenkiltoja on nyt kymmenen.

Kenraali Rauno Meriö kertomassa Ilmavoimien toiveita kiltojen, ilmasiltojen ja reserviläisyhdistysten edustajille 7.9.1983 Tikkakosken kerholla.
Kuva: Jukka Nykänen





Alla: Kiltaliiton hallitus koolla Tikkakosken kerholla keväällä 2009. Vas. puheenjohtaja Heikki Jouppila, Jukka Uhari, Jarmo Aalto, Pekka Kanninen ja Esa Kainulainen. Kuva: Heikki Lahtela

Ilmavoimien komentajan tapaaminen vuonna 2010. Kenrm. Jarmo Lindbergin esitystä kuunnellaan kenrl. evp Heikki Lyytisen (edessä) johdolla. Lyytisen takana Aarno Saramäki, Rauno Suhonen, Aarni Hyttinen, Pekka Kanninen, Tuula Katainen, Hannu Hansen-Haug, Jaakko Opas, Pertti Haavaste, Jarmo Aalto ja Jukka Uhari. Kuva: Heikki Lahtela



Yllä: *Pilven Veikko* -lehti on palkittu useana vuonna Maanpuolustuskiltojen liiton "Vuoden kiltalehtenä". Palkinto on jaettu, vas. MPKL:n puheenjohtaja Erkki Kajander, Heikki Lahtela ja Pentti Neenberg. Kuva: MPKL



Kiltaveljet Pehr-Erik Lindfors (vas.) Ilmavoimien Viestikillan lipun kantajana ja Pentti Neenberg Satakunnan Lennoston Killan lipun kantajana valmistautuvat pohjoismaisten Ilmavoimien kiltapäivien avajaisiin Linköpingissä vuonna 2004. Kuva: Ari Riisalo

Tavoitteet

Ilmavoimien Kiltaliiton tavoite on olla ”löyhä” yhteenliittymä Ilmavoimien ja ilmapuolustuksen perinteitä vaalivien jäsenkilojen välillä. Varsinainen toiminta tapahtuu killoissa. Tärkein ja eniten kiltaliiton voimavaroja vaativa on *Pilven Veikko* -jäsenlehden toimittaminen. Tätä varten olemme ottaneet käyttöön jäsenmaksunkin, joka on tällä hetkellä 3,00 € / jäsen. Tästä huolimatta *Pilven Veikon* talous on tiukoilla. Ilmoitusmyynti on ns. tukimyyntiä, ja nykyisin ilmoitusten saaminen on todella vaikeaa. Onneksi Ilmavoimien Tuki-Säätiö on tukenut lehteämme vuosittain merkittävästi. Ilman sitä lehti ei ilmestyisi.

Aktiivisten ja osaavien ”toimittajien” saaminen *Pilven Veikon* toimitustyöhön on onnistunut kuitenkin hyvin. Tulevaisuus ei kuitenkaan tule olemaan helppo, sillä me vanhat ikäännyimme ja uusien nuorempien kiltatoimijoiden mukaan saanti on entistä vaikeampaa. Kannattaa muistaa, että *Pilven Veikko* on käytännössä se toiminta, joka pitää meidät yhdessä.

Alkuvaiheessa Ilmavoimien Kiltaliitto järjesti omia kiltapäiviään ja osallistui Pohjoismaisten Ilmavoimien kiltotoimintaan. Kaikki nuo hiipuivat aikanaan, kun järjestelyvastuuseen ei enää ollut halukkaita ja osallistujien määräkin väheni. Pohjoismaiset kiltapäivät loppuivat, kun



IVKL:n puheenjohtaja Heikki Lahtela kiittää vieraitten puolesta Ruotsin Ilmavoimien kiltotoiminnan vetäjää, Stig Petterssonia juhlaillallisilla kiltapäivien onnistuneista järjestelyistä. Vas. rouva Karin Pettersson. Kuva: Ari Riisalo

Ruotsin ja Norjan kiltat lopettivat toimintansa. Tanskan Ilmavoimien Kiltaliiton kanssa todettiin, että kahdestaan ei enää kannata jatkaa.

Kiltaliiton 30 toimintavuotta osoittavat, että tälle ”katto-organisaatiolle” on ollut tarvetta. Jäsenkilojen yhteistoiminta on säilynyt hyvällä tasolla. On luotu oma palkitsemisjärjestelmä ja saatu aikaan oma lippukin.

Katsotaan siis valoisasti tulevaisuuteen.

Heikki Lahtela



Yllä: Ilmavoimien Historiasarja on erinomainen osoitus kiltotoiminnan perinnetyöstä oman joukkonsa tai toimialansa hyväksi. Kuva: Heikki Lahtela

Lentomestari, sotalentäjä Pentti Tuisku luovuttaa Ilmavoimien komentaja kenraali Jarmo Lindbergille Aurinkolaivueen standardin komentajatapaamisen yhteydessä vuonna 2010. Kuva: Heikki Lahtela



Suomalaisohjaajan F-35-ensilento lennettiin 15. huhtikuuta 2026 Fort Smithissä Arkansasissa Yhdysvalloissa

Suomen F-35-suorituskyvyn käyttöönotto saavutti merkittävän virstanpylvään 15. huhtikuuta, kun Ilmavoimien ohjaaja lensi ensimmäistä kertaa Lockheed Martin F-35A Lightning II -monitoimihävittäjällä.

Lento lennettiin kello 14.17 alkaen paikallista aikaa koneyksilö JF-502:lla Fort Smithissä Arkansasissa sijaitsevasta Ebbingin tukikohdasta, missä suomalaisten F-35-alkukoulutuksen käytännön osuus toteutetaan.

– Oli hienoa päästä lopulta lentämään F-35:llä useamman kuukauden mittaisen teoria- ja simulaattorikoulutuksen päätteeksi. Koneen suorituskyky teki vaikutuksen heti lähtökiirossa. Ohjaaminen tuntui helpolta ja intuitiiviselta kaikissa lennon vaiheissa. Lennon jälkeen oli mahtavaa nähdä Ebbingin tukikohdassa työskente-

levien suomalaisten ja amerikkalaisten osasto vastassa asematasolla. Se muistutti eri henkilöstöryhmien suuresta työpanoksesta, joka on edeltänyt tätä ensilentoa, kertoo koneella lentänyt ohjaaja.

Helmikuussa 2026 Ilmavoimien ensimmäinen ohjaajaosasto aloitti F-35-alkukoulutuksen teoria- ja simulaattoriosuuden Eglinin tukikohdassa Floridassa. Ensimmäisenä suomalaisena F-35:ttä lentänyt ohjaaja kuvaillee osuutta työntäyteiseksi ja intensiiviseksi, mutta myös antoisaksi.

– Koulutus on edennyt tasaisesti ja opiskeltavaa riittää varmasti vielä pitkään. Koulutus on tässä vaiheessa kattanut tyyppi- ja hätätoimenpidekoulutuksen lisäksi myös taktista lentotoimintaa, ja olemme päässeet syventymään F-35:n Suomen ilmapuolustukselle tuomiin uusiin kyvykkyyk-



Suomalaisohjaajan ensilento koneyksilöllä JF-502. Kuva: Yhdysvaltain ilmavoimat

siin. Yhdysvaltalaiset opettajat ovat olleet kokeneita, asiantuntevia ja selkeästi myös tottuneita toimimaan ulkomaalaisten oppilaiden kanssa, hän kuvailee.

Ilmavoimat-uutinen 16.4.2026

ICEYE

Monitor any location on Earth in near real-time

Observe any location, every few hours, in any weather – day and night.

Scan the QR code to learn more of ICEYE's capabilities

www.iceye.com

Kahvihetki kuuluu juhlatilaisuuksiin. Kuva Lapin Lennoston Killan 50-vuotisjuhlasta Tikkakoskella 14.4.2012. Oik. evl. evp Veikko Tähtinen, kenrl. Jarmo Lindberg, prkenr. Sippo Ryyänen ja Jukka Sjöblom. Kuva: LAPLSTO KILTA



Perinteitä kunnioitetaan. Kuvassa kapt. evp Jouko Kuronen vas. ja hävittäjäeläjäveteraani Aimo Vahvelainen laskevat seppelettä Hävittäjäritarien muistomerkille Lappeenrannassa. Kuva: Jouko Kuronen



Ilmavoimien vuosipäivän juhlan osallistujia jonottamassa tervehtimään Ilmavoimien komentaja kenrl. Heikki Lyytistä vuonna 2008. Kuva: Heikki Lahtela



Alla: Erinomainen osoitus ilmavoimilaisesta hengestä. ILMAV RUK 44:n oppilaat ovat tavanneet vuosittain jo 55 vuotta. Kuva: HÄVLLV 31



YHTEISÖLLISYYS SUOMEN ILMAVOIMISSA

– yhteishenki ja perinteet suorituskyvyn kivijalkana

Ilmavoimallaisuus on paljon enemmän kuin voitettuja taisteluja, katkeria menetyksiä tai lentokoneiden ja muun teknologian jatkuvaa kehitystä. Sen keskiössä on aina ollut yhdessä tekemisen meininki ja sitä ilmentävät perinteet, jotka ovat muovanneet toimintakulttuuriamme jo yli sadan vuoden ajan

Historian pyörteissä karkaistu perintömme kannattelee meitä jatkossakin luo vahvan perustan suorituskyvyillemme myös tulevaisuudessa: F-35-käyttöönotto vaatii onnistuakseen enemmän kuin mitä me yksilöinä pystymme tuottamaan. Yhdessä onnistumme tässäkin varmasti.

Talvi- ja jatkosodan aikana ilmavoimat taisteli ylivoimaista vihollista vastaan varsin rajallisin resurssein. Eivätkä sotien jälkeiset vuosikymmenetkään resurssien osalta aina ole ruusuisia olleet. Niukkoina aikoina yhteisöllisyys ja sen merkitys korostuivat entisestään. Asiat piti saada tehdyksi saumattomalla yhteistyöllä, toisiin luottaen ja kaikkien osaamista hyödyntäen. Yhteisesti kannettu vastuu tehtävien toteuttamisesta mahdollisti rajallisten resurssien venyttämisen siten, että menestystä saavutettiin. Tätä taustaa vasten tuntuikin aika luontevalta, että meidän ilmavoimallaisten yhteistä arvopohjaa ja kulttuuria leimaavat nykyisinkin luottamus, osaaminen, toisten panoksen arvostaminen ja yhteisesti kannettu vastuu tehtävien toteuttamisesta.

Yhteisöllisyys kehittyi ja kasvaa ilmavoimissa edelleen sukupolvi- ja kurssirajat ylittäen. Perinteiden ylläpito vaatii kuitenkin panostusta. Onneksi se on mieluisaa työtä ja onnistuu pienilläkin resursseilla. Tärkeää on pitää huolta siitä, että aiempien sukupolvien tarinat siirtyvät nuoremmille, ja lisää hienoja tarinoita syntyy

luonnollisesti jatkuvasti. Parhaat lennotjutut olen itsekin kuullut jo useammalla eri vuosikymmenellä tapahtuneina versioina. Laajemmassa perspektiivissä perinteet ja yhteisöllisyys kasvavat meille tuttujen symboleiden kuten joukkojen tunnusten, historiikkien ja vuosittaisten perinnetilaisuuksien kestäväälle pohjalle. Vaikka kakukahveja eri vuosipäivätilaisuuksissa nauttiessamme emme aina ensimmäisenä muistakaan arvostaa sitä, että juuri nämä perinteet sitovat meidät kaikki osaksi pitkää ja kunniakasta yhdessä tekemisen perinnettä, joka on mahdollistanut menestyksemme ja mahdollistaa jatkossakin.

Nykyiset ilmaoperaatiot ja erityisesti niiden toteuttaminen muodostavat varsin monimutkaisen kokonaisuuden, jossa korkeaa teknologiaa pitää hyödyntää lähes kaikessa tekemisessä. Operaatioiden tempo ei aina mahdollista asioihin perehtymistä kiireetömässä ympäristössä, tuskin se on sitä mahdollistunut aiemminkaan. Todelliset onnistumisen edellytykset eivät kuitenkaan ole historian saatossa paljonkaan muuttuneet. Luottamukseen nojaava yhteistyö, jota ei haittaa turha hierarkia, on edelleen se tekijä, joka mahdollistaa sellaisten tulosten saavuttamisen, jotka ovat osiensa summaa suurempia. Sellaisia tuloksia meidän pitää tulevaisuudessakin kyetä tuottamaan.

F-35:n myötä ilmavoimien toteuttamien tehtävätyyppien määrä tu-

lee moninkertaistumaan. Tehokas ja luottamuksellinen yhteistyö tulee jatkossa ulottaa uusien suorituskykyjen vaatimusten mukaisesti kaikkiin puolustushaaroihin, tehtävien asettamien tarpeiden mukaisesti. Tietoa tarvitaan, ja saadaan, valtavia määriä eri lähteistä ja se pitää pystyä jalostamaan käyttökelpoiseen muotoon nopeasti. Luottamuksen yhteisölliseen piiriin kuuluu jatkossa laajempi joukko eri alojen raudanlujia osaajia puolustusvoimissa. On helppo olla luottavainen sen suhteen, että ilmavoimien toimintakulttuuri mahdollistaa myös näihin uusiin haasteisiin vastaamisen. Pitkään rakennettu luottamus ja yhdessä tekemisen kulttuuri imaisevat kyllä uudetkin tekijät mukaan ilmavoimalliseen yhteisöön. Historia on osoittanut meille, että todellinen suorituskyky syntyy ihmisistä, jotka toisiinsa luottaen työskentelevät yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Teknologia kehittyy, lentokoneet vaihtuvat ja maailmakin muuttuu ympärillämme, mutta vahva yhteishenki ja ilmavoimallinen identiteetti säilyvät jatkossakin menestyksemme kivijalkana. Ilmavoimien yli sadan vuoden mittaisessa tarinassa ratkaisevaa ei ole koskaan ollut kalusto tai prameat puitteet. Sitä ovat olleet luottamus ja yhteistyö.

*Eversti Teemu Pöysti
Ilmavoimien henkilöstöpäällikkö*

TURVAA SUOMEN VUOSIKYMMENTEN AJAN KUMPPANIEN KANSSA



Lue lisää



LOCKHEED MARTIN 

Kiltaliitolla on paikkansa Maanpuolustuskiltojen liitossa

Ilmavoimien Kiltaliitto perustettiin toukokuussa vuonna 1996. Kiltaliiton tarkoituksena on vaalia maanpuolustusaatetta ja ilmailuhenkeä sekä toimia jäsenkiltojen yhteistyöelimenä yhteistyötä Ilmavoimien kanssa unohtamatta. Maanpuolustuskiltojen liittoon kuuluu seitsemän kiltaliiton jäsenkilttaa, joissa henkilöjäseniä on lähes 2 000. Tällä jäsenmäärällä kiltaliiton jäsenkiltat muodostavat vahvan selkärangan ja tukijoukon Maanpuolustuskiltojen liiton organisaatiossa.

Yhtenäisyys pitää kiltaperinteet voimissaan

Ilmavoimien Kiltaliiton yhtenäisyys tukee myös koko kiltakentän arvoja, periaatteita ja tavoitteita.

Yhtenäinen joukko on myös perusedellytys Maanpuolustuskiltojen liiton edunvalvonnalle vapaaehtoisessa maanpuolustustyössä, joka on ollut nosteessa vallitsevassa turvallisuustilanteessa. Toivomme, että kiltaliiton kiltojen jäsenrekrytointi onnistuu tulevaisuudessakin ja ilmavoimaiset kiltaperinteet saavat vaalijoita jatkossakin.

Erityisesti on mainittava *Pilven Veikko*, joka on Ilmavoimien Kiltaliitto ry:n jäsenlehti ja tärkeä ja näkyvä tekijä Kiltaliiton tiedonvälityksessä. Kiltaliitto julkaisee *Pilven Veikkoa* kaksi kertaa vuodessa. Lehti on korkeatasoinen asiantuntijajulkaisu, joka samalla päivittää ilmavoimaiset ajankohtaiset uutiset ja tarjoaa jäsenkiltoille alustan julkaista tietoa toiminnastaan.

Lehden levikkialueena on koko Suomi, Ilmavoimien kiltojen jäsenet, joukko-osastot ja yhteistyökumppanit. Näin *Pilven Veikko* tavoittaa kiltojen jäsenten ja yhteistyökumppaneiden välityksellä tuhansia perheenjäseniä ja ilmailusta kiinnostuneita lukijoita. Lehti on luettavissa myös avoimessa palvelussa näköislehtenä. Kiltaliitto voi olla ylpeä tasokkaasta lehdestään, joka on tärkeä osa Ilmavoimien historian ja nykypäivän toimintaa. *Pilven Veikosta* olisi malliksi laajemminkin kiltakentällä.

Maanpuolustustahdon ylläpitäjä

Ennen Maanpuolustuskiltojen liiton (MPKL) perustamista vuonna 1963 oli Puolustusvoimien joukko-osastojen ympärille rakentunut jo joukko-osastokiltaverkko. Näiden yhteenliittymien tärkeimpinä tavoitteina olivat yhteenkuuluvaisuuden rakentaminen ja aselajiympäryksen vaaliminen. Myöhemmin keskiöön ovat nousseet jä-

senten maanpuolustustietoisuuden lisääminen ja maanpuolustustahdon ylläpito. On huomattava, että liitto syntyi silloisen Puolustusvoimain komentajan, kenraali **Sakari Simeliuksen** ohjauksesta. Hän tahtoi vakauttaa joukko-osastojen ja kiltojen yhteistyön ja toiminnan periaatteet.

Liiton periaatteisiin on aina kuulunut, että kiltatoimintaan voivat osallistua kaikki kansalaiset sotilasarvoon, sukupuoleen ja ikään katsomatta. Kuitenkin tietysti niin, että kiltat ottavat jäseniä omien sääntöjensä mukaan. Kiltat ovat joukko-osastokiltoja, aselajikiltoja, perinnekiltoja, alueellisia maanpuolustuskiltoja, turvakurssikiltoja ja maakuntajoukkokiltoja. Henkilöjäseniä killoissa on noin 12 000.

Lämpimät onnittelut 30-vuotiaalle Ilmavoimien Kiltaliitolle!

Marko Patrakka
Puheenjohtaja,
Maanpuolustuskiltojen liitto ry



Maanpuolustuskiltojen liiton puheenjohtaja Marko Patrakka

Ilmavoimien merkeistä ja perinteistä

Työn alla tutkimus ja kirja Ilmavoimien metallisista kurssimerkeistä

Muutamman vuoden kuluttua Suomen Ilmavoimat täyttää kunnioitettavat 110 vuotta. Noihin vuosiin mahtuu muutamman koneen ja parinkymmenen ihmisen muodostaman uuden aselajin, nyk. puolustushaaran, kehitys moderniksi ja alueellisesti merkittäväksi ilma-aseeksi. Kehitystä on tutkittu paljon ja siitä on kirjoitettu vielä enemmän. Varsinkin Ilmavoimien omat historiategokset luotavat hyvin puolustushaaran kehitystä maassamme. Näiden lisäksi lukuisat muut teokset valottavat niin käytettyjä lentokoneita kuin niitä käyttäneitä lentäjiä, ja onneksi nykyään myös mekaanikkoja ja muita toimintaan läheisesti liittyviä tahoja. Lisäksi kertomakirjallisuudessa alaa on käsitelty laajasti.

Nyt työn alla on eräs Ilmavoimien osa-alue, joka alkoi vuonna 1918 Rügenista ja jatkuu tämän ajan patchkulttuurina, mikä tarkoittaa vaatteiden koristelua erilaisilla merkeillä. Alaa ei ole aiemmin tutkittu kokonaisuutena. Ilmavoimien eri kurssien sekä varusmiesten ja reserviläisten teettämiä merkkejä ei ole tutkittu niin, että muodostuisi selkeä kuvaus tästä perinteestä, joka Ilmavoimillakin on aina ollut.

Kun tutkitaan Ilmavoimien perinteitä symbolien kautta, törmätään heti hakaristiin. Pelkkä sanakin aiheuttaa tunnekuohuja puoleen ja toiseen. Mutta hakaristi on vain tosiasia, jota ei voi ohittaa. Hakaristi näkyy oleellisesti myös alkuaikojen merkkikulttuurissa, olihan se vastasyntyneen valtion Ilmavoimien onnenmerkki ja maatunnus, ja siitä oltiin ylpeitä. Ei sen takia, että hakaristiin olisi sisällynyt antisemitistisiä taka-ajatuksia tai halua muokata fasistista kuvaa puolustushaarasta tai maasta. Tästäkin on kirjoitettu paljon ja kirjoittelu jatkuu vielä pitkään, monestakin syystä. Lähes kaikissa kurssimerkeissä ja va-

rusmiesmerkeissä on kuvattu hakaristi jollain tavalla vuoteen 1945 asti. Tunnetusta syystä hakaristin käyttö tältä osin päättyi myös kurssimerkeissä. Sen tilalle otettiin toinen, aivan yhtä vanha ja siten perinteinen symboli, kotka. Sitä ei ole voitu kritisoida muuten kuin arvostelemalla sitä, mihin suuntaan se katsoi ja näytti, vai toisinaan jopa lokilta.

Ilmavoimilla on ollut eräs heikkous aikojen saatossa. Sen arkistointijärjestelmä, varsinkin puolustushaaran alkuaikoina, on ollut melko vaatimaton ja sekava, joskus olematon. Tietojen hankinta varsinkin 1920–40-luvuilta on osoittautunut vaikeaksi ja välillä sattumanvaraiseksi. Osa vanhasta materiaalista on homehtunut, osa on käyttökkelvotonta, osa tuhoutunut tulipaloissa, osa kadonnut sodan pyörteissä jne. Tarkkaan ottaen tällä hetkellä tähän tutkimukseen liittyvä, kansallisarkistosta löytyvä materiaali perustuu lähinnä nimiluetteloihin, joiden perusteella voidaan tehdä arvioita merkin omistajasta ja hänen koulutustaustastaan.

Merkeistä ei löydy dokumentteja

Itse koulutusmerkeistä tai varusmiesmerkeistä ei toistaiseksi ole löytynyt ensimmäistäkään dokumenttia. Näin ollen tiedon lähteet pitää etsiä muualta. Koska Ilmavoimien perinteet ovat pitkät ja arvostetut, löytyy merkeistä tietoa muun muassa sukujen hallussa olevista esineistöistä ja tiedoista. Alkuaikoina varusmiesten lentäjä-nimitys on varmasti lisännyt silloisen Ilmailuvoimien ohjaajamäärää huomattavasti ennen nimityksen muuttamista lentosotamieheksi. Mutta samalla varusmiehen suku on tiennyt hänen palvelleen Ilmailuvoimissa, ja siten tieto on saattanut jäädä elämään vahvemmin kuin pelkkä

asevelvollisuuden suorittaminen pienessä puolustushaarassa.

Kun palveluksen jälkeen sukuun on tullut komea merkki, lienee se vahvistanut kuvaa Ilmavoimista ja jäänyt elämään omaa elämäänsä. Tutkimuksen kannalta on ongelmallista, että suuri osa alkuaajan Ilmailuvoimissa palvelleista sijoittui reservitehtäviin jalkaväen osastoihin ja näin ollen jäljet Ilmavoimissa katoavat tai niitä on erittäin hankala jäljittää. Tutkimuksen tässä vaiheessa perinnetietojen hankkiminen on osoittautunut tärkeäksi lähteeksi. Se tarkoittaa Ilmavoimien perinnehuoneita, kiltojen arkistoja ja sitä kautta niiden jäsenistöä ja yksityisiä merkin haltijoita sekä keräilijöitä. Hieman yllättäen merkkien taustoihin tehdyt kaiverukset omistajista ovat ensiarvoisen tärkeitä tietoja.

Jo tässä vaiheessa tutkimusta on havaittu Ilmavoimien tarve saada jo alkuaajoista lähtien motivoitunutta ja tavallista väestöä koulutetumpaa kantahenkilökuntaa samoin kuin varusmiehiä ja reserviläisiä palvelukseen. Puolustushaaran tekninen kehitys on ollut selvästi määräävä tekijä myös nykyisten ilmavoimalaisten kesken. Jatkuva kouluttautuminen ja erilaisten kurssien käyminen on ollut leimaa antavaa koko Ilmavoimien ajan. Ennen kurssien käyminen ja osallistuminen tiettyihin erikoistoihin katsottiin metallisen, yleensä hopeasta tehdyn, kurssimerkin arvoiseksi. Nykyään ne on korvattu hihamerkeillä tai patcheilla.

Oletamme, että *Pilven Veikko* -lehden lukijoilla on melkoinen määrä hillaista perinnetietoa tästäkin asiasta ja toivomme, että lukijat voivat auttaa tutkimuksessa ja tulevan kirjan tietojen laajentamisessa ottamalla yhteyttä oheiseen sähköpostiosoitteeseen: mattiallonen@gmail.com

Kirjatyöryhmään kuuluvat **Matti Allonen, Jari Nykänen ja Joel Sjögren**. Samainen kolmikko kirjoitti kirjan *Jatkosodan asevelimerkit* ja Allonen sekä Nykänen kirjan *Talvisodan asevelimerkit*.

Matti Allonen



Merkki 1:
 Tyypillinen Apumekaanikkokurssin merkki. Numero 2 viittaa saman yksikön muihin vastaaviin kursseihin. Symboleina hakaristi tammenlehvin, tähtimoottorin sylinterit ja siivet.

Merkki 2:
 Erillisen Lentolaivueen Esikunta-merkki vuodelta 1938. Todennäköisesti varusmiesmerkki, mutta myös laajempi hankkijakunta voi tulla kyseeseen. Yhteyskoneeksi luokiteltava lentokone ei ole

todenmukainen ja voikin antaa virheellisen kuvan merkin omistajasta.

Merkki 4:
 Ensimmäinen Ilmailuvoimien mekaanikojen metallinen merkki. Tästä ei tullut virallista merkkiä missään vaiheessa.

Merkki 9:
 Tähtystäjäkurssien merkki sotien ajoilta. Merkin hakaristin päälle asetettiin kurssin juokseva numero.

Merkki 11:
 Ilmailuvoimien alkuajoille tyypillinen varusmiesranneke muistoksi palveluksesta. Merkinnot tyypilliset, sininen hakaristi, hammasratas kertonee toiminnasta teknisessä tehtävässä. 2M ja LL eivät ole virallisia lyhenteitä, mutta kaiverrusten perusteella lienee 2. Erillinen Meritiedustelulaivue.



Ilmasotakoulun kiltta 20 vuotta

Ilmavoimissa tapahtui 2000-luvun alkupuolella merkittäviä muutoksia, kun Ilmavoimien Viestikoulu ja Tukilentolaivue yhdistyivät ja Ilmavoimien akateeminen koulutus siirtyi Tikkakoskelle. 1.1.2005 perustettu uusi joukko-osasto sai nimekseen Ilmasotakoulu, ja aiempi Ilmasotakoulu Kauhavalla otti käyttöön sota-aikaisen Lentosotakoulu-nimen.

Alkusanat

Samoihin aikoihin silloinen Jyväskylän maalaiskunnan kunnanvaltuuston puheenjohtaja, liikuntaneuvos kapteeni evp **Pekka Toivonen** ja Viestikoulun johtaja eversti **Juha Suonperä** saivat ajatuksen rakentaa Tikkakosken Länsirannalle Drakenmuistomerkin. Maalaiskunta rahoitti koneen jalustan ja muistomerkin ympäristön muotoilua melko avokätisesti, Ilmavoimat puolestaan toimitti lentokoneen. Entisenä Drakenin kuljettajana haluaisin ajatella, että muistomerkkiprojekti oli sysäys myös Ilmasotakoulun Killan syntymiselle.

Tarkasti ottaen Ilmasotakoulun Kiltta oli jo tuolloin olemassa Kauhavalla. Ilmavoimien joukko-osastojen piirissä syntynyt kiltatoiminta oli aktiivista. Tikkakosken ja Kauhavan tapahtumien vuoksi Kauhavalla toimivan kil-

lan nimi muuttui Lentosotakoulun kil-laksi. Jyväskylässä toimiva Ilmavoimien Viestikilta on puolestaan valtakunnallisesti toimiva viesti- ja johtamisjärjestelmälän kiltta. *Draken*-muistomerkin ideoinut ja aikaansaanut kaksikko ajatteli, että uusi Ilmasotakoulu tarvitsee oman kiltansa.

Tuumasta toimeen; Ilmasotakoulun Kilta ry:n perustamiskokous pidettiin Ilmasotakoulun Länsirannan kampuksella sijaitsevan Aquila-koulu-rakennuksen Ehrnrooth-auditoriossa 29.4.2006. Perustamisasiakirjassa oli 59 allekirjoittajaa. Ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin **Pekka Toivonen**, varapuheenjohtajaksi **Erkki Louniainen** ja sihteeriksi tehopakkaus **Mervi Lindgren**. Killan tueksi perustettiin myös valtuuskunta, jonka puheenjohtajaksi valittiin Jyväskylän silloinen kaupunginjohtaja **Markku Anderson**.

Killan alkuvaiheen suurin ponnistus, oli kirja Ilmasotakoulun historiasta 1918–2008. Hankkeen alkuunpanijoina olivat jälleen Pekka Toivonen ja Juha Suonperä. Kirjan kirjoittajaksi valikoitui FT **Lasse Laaksonen**. Kirja esittelee kronologisessa järjestyksessä suomalaisen sotilaslentokoulutuksen historiaa alkaen Suomen sotilasilmailun alusta ja päättyen uuden Ilmasotakoulun alkutaipaleeseen Tikkakoskella. Taivaan vartijat -kirjan painosmäärä oli suuri, ja kirjaa on edelleen saatavilla. Kirjalla on palkittu sen julkaisemisesta lähtien Ilmasotakoulusta kotiutuvien upseerien, aliupseerien ja miehistön keskuudesta valitsemat varusmiehet Reilun kaverin -tunnustuspalkinnolla. Tapa on edelleen voimissaan.

Killan perustajia *Draken*-muistomerkillä.
Kuva: Pekka Toivonen



Killan toiminnan alkuvaiheessa killan silloinen jäsen **Ilkka Nyyssönen** toi esille Jyväskylään haudatun Mannerheim-ristin ritarin **Eino Luukkasen** haudan huonon kunnon. Puheenjohtajana toiminut Pekka Toivonen neuvotteli Jyväskylän seurakunnan kanssa sopimuksen haudan hoidosta. Samalla päätettiin laskea haudalle kukkalaite Ilmavoimien vainajien päivänä 7.9. Ilmasotakoulu tuki ja tukee edelleen kukkalaitteen laskua kadettien kunniavartiolla. Kilta laskee vuosittain edellä mainitun kukkalaitteen lisäksi seppeleen Tikkakosken itärannan Lentäjän patsaalle liittyen Ilmasotakoulun vuosipäivän juhlallisuuksiin.

Oma tietokonejärjestelmä käyttöön

Varapuheenjohtajaksi valitun Sofor Oy:n **Erkki Launiainen** tehtäväksi muodostui erilaisten rekisteriasioiden hoitamisen lisäksi muodostaa tuoreelle killalle internet-sivusto. Lotus Notes -pohjalle tehdyn sivuston kunnianhimoinen tavoite oli tarjota Ilmasotakouluun liittyville eri tahoille monipuolinen kanava keskinäiseen yhteydenpitoon. Tätä hyödynsivät muun muassa koulun eri kurssit, kuten kadettikurssi. Valitettavasti samaan aikaan kuitenkin nykypäivän sosiaalinen media nosti jo päätänsä, ja sivuston käyttö jäi vajaaksi aiottuun tarkoitukseen nähden. Sen sijaan sivusto osoittautui erinomaisesti tavaksi taltioida muun muas-



Ankkaileivue-tunnus alkuperäisellä verkkosivustolla. Perinteet antavat juuret, me annamme siivet.

sa Blenheimin ja Hanssin-Jukan entisöintiyöstä kirjoitettuja blogeja kuvineen. Sivusto palveli toistakymmentä vuotta, kunnes vuoden 2018 aikana se korvattiin modernimmalla WordPress-pohjaisella sivustolla.

Entisöintien aika

”Onnekas pitkänokka”, Bristol Blenheim mk.IV, BL-200, valmistui Valtion Lentokonetehtaalta maaliskuussa 1944 yhtenä Suomessa rakennetuista 55 koneesta. Yhdessä Isosta-Britanniasta ostettujen koneiden kanssa Blenheimejä oli Suomessa käytössä kaikkiaan 96 konetta. BL-200 ehti lentää jatko- ja Lapin sodissa useita kymmeniä sotalentoja ja pelastui muutamia kertoja varmasta näyttäneeltä tuholta. Rauhan solmimisen jälkeen lentotoiminta jatkui vuonna 1945, tehtävinä kartoituskuvaus, maalinhinaus, kuljetuslennot, jopa pommitustaitojen ylläpito. Pariisin rauhansopimuksen jälkeen ko-

neesta poistettiin pommiripustimet ja -tähtäimet, ja joidenkin lentojen jälkeen BL-200 varastoitiin syyskuussa 1948. Varastoinnin aikana kone ja neljä muuta Blenheimiä peruskorjattiin, ja BL-200 otettiin uudelleen käyttöön elokuussa 1954, tehtävinä edelleen koulutus, kartoituskuvaus ja kuljetukset. Neljän vuoden palveluksen jälkeen tunnit olivat täynnä, ja kone poistettiin käytöstä jalustalle nostettavaksi Tikkakosken Itärannalle Lentäjäpatsasta vastapäätä. Kaikki muut Blenheimit romutettiin. Kuriositeettina mainittakoon, että BL-200 on tällä hetkellä maailman ainoa lähes aito Blenheim-yksilö, ja ainoa Suomen Ilmavoimien jäljellä oleva sodanaikainen pommikone.

Kone seisoi aikansa muistomerkkinä säiden ja liiankin kiinnostuneiden ihmisten armoilla ja rapistui vähitellen huonoon kuntoon. Hämeen lentoston mekaanikon **Pertti Virtasen** aloitteesta ja erilaisten käänteiden jälkeen kone siirrettiin suojaan, jossa sen kunnostaminen alkoi tammikuussa 1972. Hanke kuitenkin keskeytyi Hämeen lennon siirrettyä elokuussa 1973 Rovaniemelle.

Kone seisoi aikansa lentokonehallissa, sitten ulkona peitettyä ja päättyi lopuksi Tiedustelulentolaivueen alueelle siirrettyyn, kaarihalliksi kutsuttuun varastohalliin.

Pieni episodi sattui 1980-luvulla, kun TV2 kuvasi televisiosarjaa suomalaisista tähtihetkidä. BL-200 oli silloin kuvauspaikkana yhdelle vuoden 1941 tositarinalle, jolloin Blenheim teki sotalennon jälkeen mahalaskun. Koneen ohjaamoja kunnostettiin ja se maalattiin toiselta puolelta, josta sitä kuvattiin. Dokumenttiin päättyi kahdeksan minuutin mittainen pätkä. Tämän jälkeen jatkui taas kaarihallikomennus.

Koneen kunnostamista harkittiin useaan otteeseen, tuloksetta. Mutta sitten sattui kolme onnekasta käännettä: Keski-Suomen Ilmailumuseon johtajaksi tuli **Kai Mecklin**, Ilmasotakoulun johtaja ev Suonperä mietti täysikokoisen historiakoneen saamista näytteille Itärannalle Länsirannan *Draken*-muistomerkkin tapaan, ja Ilmasotakoulun Kilta perustettiin. Kilta otti projektin johtaakseen, museo ja



Kukkalaitteen lasku Eino Luukkasen haudalla. Kuva: Pekka Toivonen

Ilmasotakoulu tukivat. Laivueen alueelle hankittiin Hornetin huolto- telta, työryhmän johtajaksi saatiin **Kari Kärkkäinen**, ja hänelle kavereiksi **Hannu Valtonen**, joka toimi projektin virallisena vetäjänä, **Pertti Juutilainen**, **Martti Vesikainen** ja **Pekka Nieminen**. Ydinryhmän lisäksi kunnostamiseen osallistui useita muita henkilöitä ja yrityksiä. Kunnostustyön valmistumisajankohdaksi asetettiin silloisen Ilmavoimien komentajan **Heikki Lyytisen** viimeinen työpäivä 30.6.2008.

Tuhansien työtuntien jälkeen BL-200 seisoi Tukilentolaivueen ykköshallin edessä valmiina paljastettavaksi Hornet-kunniavartio molemmilla puolillaan. Paljastustilaisuudessa olivat mukana mm. 10 sotalentoa BL-200:lla lentänyt **Paavo Alava** ja sodan jälkeen koneella paljon lentänyt **Seppo Saario**. Puolustusministeri **Jyri Häkämies** ja elinkeinoministeri **Mauri Pekkarinen** edustivat valtiovaltaa, ja luonnollisesti paikalla oli sekä Lentorykmentti 4:n veteraaneja että Ilmavoimien henkilöstöä, kuten koneen paljastanut kenraali Lyytinen, Karjalan lennonstom komentaja eversti **Juha Suonperä** ja Ilmasotakoulun johtaja eversti **Kari Salmi**. Koneen säilyttämiseen suunniteltua vitriiniä ei saatu rakennettua, joten kone on tällä hetkellä näytteillä Suomen Ilmavoimamuseossa. **Matti Hämäläinen** kirjoitti Kauko Sorjosen säätöön tuella koneen historiasta kirjan *Blenheim BL-200 – onnekas pitkänokka*. Valitetta-

vasti kirjan painos on lopussa.

BL-200 oli ennen kunnostamistaan seisonut pitkään aiemmin mainitussa kaarihallissa Douglas DC-2 -koneen rungon alla. Kone oli kiinnittänyt **Kari Kärkkäisen** huomion **Blenheimin** kanssa touhutessa, ja vaikka työryhmä oli BL:n valmistumisen jälkeen päättänyt ”ettei koskaan enää”, vajaa vuosi paljastuksesta **Kärkkäinen** soitti eversti **Suonperälle**, ja ehdotti **Hanssin-Jukan** entisöintiä keväällä 2009.

Hanssin Jukka entisöitiin

DC-2, valmistenumeraltaan 1354, lensi ensilentonsa Kaliforniassa 5.1.1934. Kone lennettiin New Yorkiin, purettiin, kuljetettiin Hollantiin ja kasattiin **Fokkerin** tehtailla **KLM:n** käyttöön matkustajakoneena. Kone sai lempinimen ”De Haan” – Kukko.

Talvisodan sytyessä Suomeen saapui ulkomaisia lentäjiä, jotka halusivat auttaa pientä maata suuremman hyökättyä. Heidän joukossaan oli **KLM:n** liikennelentäjä, **Carl Gustav von Rosen**, Suomen Ilmavoimille ensimmäisen koneen lahjoittaneen **Eric von Rosenin** poika. Hän halusi **Blenheim-lentäjäksi**, mutta sodan tuoksissa tyyppikoulutusta ei ehditty antaa, suomalainen sotilaskoulutus kyläkin. Tuore reservin luutnantti kääntyi perheensä puoleen, sai hankittua rahoituksen, ja osti kaksi **Koolhoven F.K. 52** -konetta sekä **De Haanin**. Koneet lennettiin Ruotsiin, jossa **von Rosen** halusi muuttaa DC-2:n pommi-

koneeksi. Siihen asennettiin **SAABin** tehtailla **Trollhättanissa** pommiripustimet kahdelle 250 kg:n ja neljälle 100 kg:n pommille, sekä **WC-tiloihin** kaksi pommikasettia, joihin kumpaankin mahtui 24 kappaletta 12,5 kg:n pommeja. Nökkakartioon asennettiin ohjaajan käyttöön **Browning-konekivääri** ja rungon yläosaan ampumovarustettuna suomalaisella **L33/36-konekiväärillä**. Helmikuussa 1940 **von Rosen** lensi koneen Turun, Tampereen ja **Luonetjärven** kautta **Joroisiin**.

Hanssin-Jukka-nimen synnylle on kaksi vaihtoehtoa, mutta kummassakaan ei selitetä miksi juuri **Hanssin-Jukka**, eikä **Härmän** häyjen **Anssin Jukka**, joka kaiketi toimi esikuvana.

Von Rosen kysyi **Mannerheimiltä** lupaa pommittaa **Moskovaa**, mutta ei saanut sitä. Hän lensi koneella yhden pommituslennon, jonka aikana toinen moottori teknisen vian takia leikkasi kiinni. Se jäi koneen ainoaksi sotalennoksi talvisodassa. Väli- rauhan aikana kone muutettiin kartoituskuvauskoneeksi, jatkosodan aikana ja sotien jälkeen se toimi kuljetuskoneena koti- ja ulkomailla. Koneella kuljetettiin polttoainetta ja rahtia, sillä vietiin lentäjiä hakemaan **Mersuja Saksasta**, **Mannerheim** matkusti koneella ja sotien jälkeen sillä tehtiin myös kartoituskuvauksia. Kone peruskorjattiin vuosina 1949 ja 1952. **Hanssin-Jukka** lensi viimeiset lentonsa hengen pelastaneena potilaskuljetuslenton, jo virallisesti rivistä poistettuna. Kone jäi seisomaan **Luonetjärven** kentän reunalle.

Aikoinaan konetta lentänyt lentomestari **Osmo Rantala** ja hänen vetämänsä **Hämeen läänin metsästysseuran** nuoriso-osasto saivat ajatuksen koneen siirtämisestä **Hämeenlinnaan**, missä siitä tehtäisiin varjojen keräämiseen tarkoitettu kahvila. Paperisota oli hankalaa ja kesti aikansa, mutta huhtikuussa 1959 koneen siirto **Hämeenlinnaan** alkoi. Lentokonekahvila, tai **Kahvio**, kuten kuten konetta nimitettiin, avautui elokuussa samana vuonna.

Kahvilatoiminta jatkui menestyksellään 1970-luvun puoliväliin saakka, mutta sitten asiakkaat alkoivat vähentyä ja konekin oli huonossa kun-

BL-200 ja Killan kevätkokous vuonna 2026 ”oman koneen” kainalossa. Kuva: **Arto Kupiainen**



nossa. Jokunen vuosi jatkettiin vielä pitämällä kahvilaa auki satunnaisesti, kunnes ovet lukittiin lopullisesti vuonna 1981. Koneen tulevaisuus oli epävarma, vaikka jopa ulkomailta tuli ostokyselyjä.

Osmo Rantala halusi kuitenkin pitää koneen kotimaassa, ja apuun tuli vastaperustettu Karjalan lennoston Kilta. Kilta neuvotteli Ilmavoimien ja museoiden kanssa, ja päättyi järjestämään yleisen rahankeräyskampanjan. Koneen purkamiseen ja siirtämiseen osallistui killan väkeä ja muutama DC-3-mekaanikko Kuljetuslentolaivueesta. Neljän päivän purkamisen jälkeen, marraskuussa 1981, kone siirrettiin Tikkakoskelle. Rahankeräys ei onnistunut odotusten mukaan, ja vaikka Karjalan lennoston Kilta käytti paljon omaa rahaansa, lukemattomista työtunneista puhumattakaan, Hanssin-Jukka jäi seisomaan kentällä toimineen Keski-Suomen Ilmailumuseon muiden suurempien koneiden kanssa ulos. Vuonna 1985 se siirrettiin Blenheimin kanssa kaarihalliin.

Ilmasotakoulun Killan puheenjohtajaksi oli vuonna 2009 vaihtunut Ilkka Nyysönen. Hän pohti killan hallituksen kanssa, kannattaako konetta ryhtyä entisöimään. Päätös entisöinnistä tehtiin, kun varmistui, että BL-200:n kunnostanut ryhmä oli halukas osallistumaan kunnostustyöhön ja Keski-Suomen Ilmailumuseolta saa-

tiin 5 000 euron aloitusraha. Tällä kertaa projektin johtajaksi lähti eversti Suonerä, tekniseksi johtajaksi killan hallituksen jäsen **Jarmo Alanko** ja työnjohtajaksi Kari Kärkkäinen.

Hannu Valtonen oli jälleen mukana, ja varsinaiseen entisöintiin osallistui mittava joukko eritaustaisia työntekijöitä. Jarmo Alanko houkutteli Finnairin tekniikan huoltamaan koneen istuimet ja moottorit, Instan entisöimään mittaritaulut ja Patrian hoitamaan peltityöt ja maalaamisen. Teknos Oy lahjoitti maalit, kuten Blenheimiinkin. Ilkka Nyysösen vastasi varainkeruusta ja Mervi Lindgren esitelmämateriaaleista, mediasta ja paperisodasta, kuten oli tehnyt Blenheiminkin kanssa. Suuri panos oli Jane ja Aatos Erkon Säätiöllä, johon killan aiempi puheenjohtaja Pekka Toivonen oli saanut yhteyden. Säätiöltä saatiin mittava rahoitus. Killan hallitus kutsui kenraali evp **Ermei Kannisen** hankkeen suojelijaksi, johon hän suostuikin.

Entisöinnissä oli haasteensa, ja osia tarvittiin myös toisesta DC-2:sta, Suomen Ilmailumuseon hallussa olleesta Pikku-Lassista, josta oli jäljellä vain runko. Entisöintipaikkana toimi jälleen Hornetin huoltoteltta, tällä kertaa hieman suurennettuna. Teltassa oli välillä kylmä, välillä kuuma, keskimäärin siis hyvä. Mittavan entisöinnin tekeminen lyhyessä ajassa

oli jälleen kerran hieno suoritus.

Ilmavoimien vainajien päivänä 7.9.2011 Tukilentolaivueen platalla Tikkakoskella seisoivat rinnakkain Ilmavoimien ensimmäinen ja viimeinen kuljetuskone, Hanssin-Jukka ja C295M. Paikalla olivat veteraanit, Carl Gustav von Rosenin poika **Eric vai-moineen**, kenraali Ermei Kanninen, juhlapuheen pitänyt kenraali **Heikki Nikunen**, koneen paljastanut Ilmavoimien komentaja kenraali **Jarmo Lindberg** ja luonnollisesti työn toteuttanut porukka Ilkka Nyysösen johdolla. Paljastustilaisuus oli vaikuttava. Tarina ei kuitenkaan vielä päättynyt, koska kone oli edelleen lopullista sijoituspaikkaa vailla.

Koneesta oltiin kiinnostuneita eri tahoilla, mutta haasteena oli sen suuri koko. Hanssin-Jukka joutui viettämään vielä neljä talvea laivueen alueella teltassa eikä sitä päässyt ihailemaan. Museoihin se ei mahtunut, eikä Jyväskylästäkään löytynyt sopivaa paikkaa. Kiinnostusta oli muuallakin, kuten Hämeenlinnassa, muttei rahaa. Lopulta **Vesa Keskinen** ilmoitti olevansa halukas ottamaan koneen Tuuriin. Vastavetona yrittäjä **Pekka Kääriäinen** kertoi haluavansa koneen Kauppakeskus Tuuloseen. Tuulos oli siinä vaiheessa jo osa Hämeenlinnaa. Kauppaneuvos **Kari Hau-**

Hanssin-Jukan juhlallinen paljastustilaisuus. Kuva: Hanna Launiainen





Taivaan Vartijat -muistomerkki. Kuva: Arto Kupiainen

tanen lupautui rakentamaan tarvittavan tilan, joten sijoituspaikka alkoi hahmottua. Tuulokseen perustettiin Hanssin-Jukan Perinneyhdistys, joka puheenjohtajansa Kimmo Salomaan johdolla lupautui huolehtimaan koneesta ja sen hangaarista. Niinpä kesäkuussa 2015 Hanssin-Jukka lähti taas taipaleelle, ja 23.6. vietettiin juhllaisia avajaisia.

Matti Hämäläinen kirjoitti jälleen Hanssin-Jukan tarinasta kirjan *Hanssin-Jukka – Douglas DC-2 – Marskin hovikoneen tarina*. Kirja käännettiin myös englanniksi, molemmat versiot ovat edelleen saatavilla killalta. Killta teki entisöintityön kunniaksi myös Hanssin-Jukka 2014 -kalenterin.

Tukea oman joukko-osaston varusmiehille ja kadeteille sekä maanpuolustushengen ylläpitoa

Ilkka Nyyssönen luopui killan puheenjohtajuudesta vuonna 2012 jäädessänsä kuitenkin hallituksen jäseneksi. Uudeksi puheenjohtajaksi valittiin Jarmo Alanko. Jarmon aikana killta keskittyi varsinaiseen tehtäväänsä, Ilmasotakoulun varusmiesten tukemiseen. Säännöllisen tuen, kuten aiemmin mainittu kotiutuvien varusmiesten palkitseminen, kadettikurssilaiselle myönnettävä stipendi, LentoRUK:n läpäisseille myönnettävä lentoreserviupseerikurssien rintamerkki ja Sotilaskodissa käytettävät

kahvi-pullaliput, lisäksi killta toteutti Jarmon johdolla Ilmasotakoulun Länsirannalle frisbeeradan, rantalentopallokentän ja ulkovoimailutelineen. Tietokoneita hankittiin varusmiesten viihdekäyttöön ja mediavarusmiehille.

Muita suuria hankkeita olivat *Luonetti – 75 vuotta sotilasilmailua Keski-Suomen taivaalla – Luonetjärven varuskunnan historia 1939–2014* -teoksen julkaiseminen ja osallistuminen Luonetjärven Sotilaskodin kanssa varojen keräämiseen uutta sotilaskotiautoa varten. Hieman pienempi hanke oli ajatus Ilmavoimien komentajien luentosarjasta, jossa kukin komentaja vuorollaan kertoisi urastaan, erityisesti komentajavaiheesta. Korona katkaisi ikävästi sarjan, mutta saimme kuitenkin videotallioituidut esitykset Rauno Meriöltä, Pertti Jokiselältä ja Matti Aholalta. Heikki Lyytinen odottaa vuoroaan.

Ilmasotakoulun Aquila-rakennuksen kulmalle oli 2.11.2005 eversiti Perttu Peitsaran ideoima ja kuvanveistäjä Pertti Kukkosen suunnittelema *Taivaan Vartijat* -muistomerkki, johon on kaiverrettu sodissa kaatuneiden ilmavalvojen nimet. Nimet olivat aikojen saatossa haalistuneet, joten killta kunnosti muistomerkin vuonna 2014.

Killta teki Ilmavoimien kuljetustuella useita vierailuja eri joukko-osastoihin, ja järjesti itse matkan Berliiniin ILA 2016 -ilmailunäyttelyyn. Samana

vuonna järjestettiin Jyväskylän kaupungintalolla killan 10-vuotisjuhlat yhdessä Ilmavoimien kiltaliiton kanssa, joka tuolloin vietti 20-vuotisjuhlaan. Juhlassa naulattiin juhllisesti Ilmasotakoulun Killan lippu, ja Ilmavoimien komentaja kenraali Kim Jäämeri piti juhlapuheen.

Vuonna 2018 Tikkakoskella järjestetty Ilmavoimat 100 -lentonäytös oli voimainponnistus myös killalle. Juhlaan liittyen teetettiin aiheeseen liittyvää materiaalia, kuten kalenteri, palapelejä, korttipakkoja jne. Näytöksen teemana oli Ilmavoimien käytössä ollut/oleva/mahdollisesti tuleva sotilaskonekalusto lisättyinä lyhyellä yleisilmailuosiolla. Näytös oli Ilmavoimien ja Suomen Ilmailuliiton yhteisponnistus, ja onnistui hienosti.

Huolet ja murheet, haaveet ja toiveet

Vuoden 2019 alusta allekirjoittanut siirtyi killan puheenjohtajaksi. Toiminta on ollut perinteistä ilman suurempia, erityisiä projekteja, myös nykyisen puheenjohtajan Mika Antolan aikana. Mika aloitti puheenjohtajana 1.1.2025 siirtyessään itse sihteeriksi. Mainittakoon kuitenkin Ilmasotakoulun Aquila-koulurakennuksen perinneaula, joka rakennettiin joitakin vuosia sitten. Aulassa on rivi lasivirtinejä, joissa Ilmavoimien killat voivat esitellä omaa toimintaansa, ja Il-

masotakoulun killallakin on sellainen, heti rivistön ensimmäisenä. Saimme vitriiniin Pertti Lehdon rakentamat upeat BL-200 ja Hanssin-Jukka-dioraamat.

Killan jäsenmäärä on pysynyt suurin piirtein ennallaan, hieman yli sadassa jäsenessä koko sen olemassaolon ajan. Määrä valitettavasti laskee vähitellen jäsenten ikääntyessä, eivätkä nuoremmat ole enää kovin innokkaita uhraamaan aikaansa kiltatyypiseen toimintaan. Jäsenemme ovat myös hajaantuneet asumaan eri puolille Suomea, mikä haittaa tapahtumiin osallistumista.

Jotakin on kuitenkin kehitteillä; jo muutaman vuoden ajan entinen Tiedustelulentolaivueen komentajakolmikko on koonnut materiaalia Tiedustelulentolaivueen historiikka varten. Kirjoitustyö on vielä kesken, mutta vähitellen taittaminen ja painaminen kuitenkin lähestyvät, tarkkaa aikaa ei vielä ole tiedossa.

Kilta ideoi jo 2010-luvun jälkipuoliskolla HW-muistomerkkiä Jyväskylään. Ilmavoimien pääkaupunkina Jyväskylään kuuluisi mielellään kahden Hawk-harjoitushävittäjän osasto arvoisellaan paikalla. Projekti siirtyi näihin aikoihin, koska koneita ei ole riittänyt muistomerkeiksi, nyt hanke on kuitenkin taas etenemässä. *Draken*-muistomerkki, BL-200 ja Hanssin-Jukka ovat antaneet hyviä suunta-aivoja hankkeille, ja vaikka ajat ovat vaihteeksi huonommat, toivotaan, että innokkaita asioiden eteenpäin viejiä riittää loistavan lopputuloksen saavuttamiseksi.

Ilmasotakoulun killan sihteeri
Arto Kupiainen



Aquilan perinneaulan vitriini. Kuva: Arto Kupiainen

Lähteet:

- Pekka Toivonen, killan ensimmäinen hallituksen puheenjohtaja
- Ilkka Nyysönen, killan toinen pj.
- Jarmo Alanko, killan kolmas pj.
- Allekirjoittanut, killan neljäs pj.
- Mika Antola, killan viides pj
- Erkki Launiainen, Sofor Oy
- Matti Hämäläinen: *Blenheim BL-200 – onnekas pitkänokka*
- Matti Hämäläinen: *Hanssin-Jukka – Douglas DC-2*
- Lasse Laaksonen: *Taivaan Vartijat*
- Martti Lehto ja Kari Kärkkäinen: *Luonetti – 75 vuotta sotilasilmailua Keski-Suomen taivaalla*

TERVEHDYKSET

Ilmasotakoulu onnittelee lämpimästi Kiltaa pyöreiden vuosien saavuttamisesta. Suuret kiitokset hyvästä yhteistyöstä ja tuestanne Ilmasotakoulun toiminnalle ja erityisesti tuestanne varusmiesten koulutukselle. Jatkokoon kiinteä ja hyvä yhteistyömme seuraavatkin parikymmentä vuotta.

Ilmasotakoulun johtaja, eversti Ville Hakala

MPK:n Ilmapuolustuspiiri tervehtii 20 v. täyttävää Ilmasotakoulun Kiltaa sen juhluvuonna. Yhteisiä toimintamuotoja on pyritty kehittämään viime vuosina hyödyntämällä molempien organisaatioiden henkilöiden osamista toiminnan kehittämisessä. Esimerkkinä tästä on osallistuminen yhdessä Sotilasilmailusta ammatti -tapahtumaan ja maanpuolustuksen eri tilaisuuksiin. Yhteistoiminta on jatkunut läpi vuosikymmenten hyvässä ilmapiirissä ja korostuu tässä ajassa. Yhdessä olemme enemmän!

MPK Ilmapuolustuspiiri, Jukka Valkeajärvi



Ilmavoimien Viestikilta

Ilmavoimien Viestikillan puheenjohtaja vaihtui

Ilmavoimien Viestikillan puheenjohtaja vaihtui vuodenvaihteessa kiltaa 5 vuotta luotsanneen Tapio Haapamäen jäätyä pois tehtävästä. Kiitokset Tapiolle ansiokkaasta puheenjohtajuudesta.

Puheenjohtajan tehtävässä aloitti Jouko Marttinen ja "tehtävännvaihtoparaati" pidettiin kokouskeskus Falcossa 24.11.2025.

Jouko Marttinen on jäänyt eläkkeelle Järjestelmäkeskuksen ilmajärjestelmäosaston valvontajärjestelmäsektorin johtajan tehtävästä lokakuun alusta 2019, joten 6 vuoden aukko ehti syntyä pv kokemukseen, ja nyt ei valittavasti killan hallituksessa ole yhtään aktiivipalveluksessa olevaa.

Jouko Marttinen ehti olla Ilmavoimien palveluksessa reilut 40 vuotta ilmavalvontajärjestelmien eritasoisissa tehtävissä. Hän aloitti tutka-asemalla 1980-luvun alussa ja jatkoi myöhemmin, insinööriopintojen jälkeen, erilaisiin tutkimus, kehitys, ja materiaalihankkeisiin Ilmavoimien esikunnassa ja lopuksi PV logistiikkalaitoksen järjestelmäkeskuksen ilmajärjestelmäosastolla.

Puheenjohtajanvaihto 24.11.2025. Kuva: Jaana Henttonen



Viestitoimintaa Utissa 1930-luvun lopulla

Lentolaivue 26:n talvisodan aikainen lentueenpäällikkö luutnantti **Aapo Nieminen** (myöh. majuri **Mattelmäki**) muistelee laivueen toimintaa talvisodassa seuraavasti:

– Jo YH-vaihe paljasti joukon heikkouksia. Olin joutunut myös laivueen viestiupseeriksi ja todennut puhelin-yhteydet Kouvolan ilmavalvontakeskukseen auttamattoman hitaiksi. Tappasin sattumoisin everstiluutnantti **Richard Lorentzin** Utissa. Hän käski oitis hankkia Kouvolasta autokuormalisen kirkasjohtotarvikkeita ja ryhtyä linjatöihin. Tein käskyn mukaisesti.

Sitten Uttiin ilmestyi kenraalimajuri **Lundqvist**, joka oli nähnyt ilmavoimien puvussa olevia miehiä puhelinpylväissä.

Jouduin tenttiin: – Millä valtuuksilla luutnantti rakentaa kirkasjohtolinjaa? Eihän sotaa ole odotettavissa.

Vastasin: – Everstiluutnantti Lorentzin käskystä.

Kenraali oli vihoissaan: – Tämän kyllä Lorentz vielä maksaa itse!”

Heikki Lahtela

Lähde: Veli Pernaa, *Karjalan Lennoston historia 1918–1980*



Aapo Mattelmäki (ent. Nieminen)
LLV 26 lentueenpäällikkö talvisodassa.
Kuva: Heikki Lahtela

KILTAVELJEYS JA -SISARUUS – yhteisöllisyyden ytimessä

Ilmainen tervehdys kiltavierailukohteen parkkipaikalla. Kuulumisten vaihtaminen maanpuolustusseminaarin tauolla. Tutut kasvat huvipuiston jäätelöjonossa.

Nämä kaikki tuoreehkot kohtaamiset ovat jääneet mieleen, vaikka Ilmavoimien kiltaan liittymisestä on jo 12 vuotta. Pöytälaatikon kätköistä löytynyt kiltapinssi tosin muistuttaa lyhyestä jäsenyydestä kotiutumisen jälkeen, mutta tuolloin kiltajäsenyys jäi lyhyempään jaksoon.

Kiltatoiminta voi linkittyä monelle elämän osa-alueelle. Kollegat saattavat paljastua saman killan jäseniksi, ja myös perheenjäsenet voi ottaa mukaan kiltaretkille – sitä onkin tullut kokeiltua. Useiden kohtaamisten jälkeen alkaa syntyä uusia kiltatuttavuuksia, joista ei kuitenkaan välttämättä tiedä etunimeä enempää. Tämä

onkin kiltatoiminnan arvokkaimpia ulottuvuuksia: ei ole väliä, millaisessa asemassa olet työelämässä tai löytykö pihasta katumaasturi vai jokin muu auto. Kiltalaisia yhdistää melkein aina varusmiespalvelus samassa joukko-osastossa. Kun kiltavierailun yhteydessä palveluspaikkaan päästään vierailemaan, muistojen jakaminen saa uusia ulottuvuuksia.

Avataanpa yhtä tuoretta kohtaamista hiukan pidemmälle. Erään Ilmasotakoulun kiltavierailun yhteydessä yövyimme Luonetjärven entisellä varuskuntakerholla eli nykyisessä kokouskeskus Falcossa. Aamiaiselle piti mennä yhtä matkaa, mutta eksyimme huonekaverin kanssa toisistamme. Aamiaispöydässä oli siten totuuden hetki: tunnustin kokeileeni aamu-uintia kerhon takana olevassa lammessa. Muotoiltakoon asia niin, että tuo soistuva lampi ei sovi uimiseen. Tämä nolo tapaus on naurattanut meitä molempia herrasmiesmäisesti aina tavatessamme.

On vankka tosiasia, että Ilmavoimien kiltajäsenten keski-ikä on melko korkea. Toinen tosiasia on, että nuorempia sukupolvia kiinnostaa usein tulevaisuus historiaa enemmän. Vaikka palvelusajoissa riittää muisteltavaa, nuorempien muistelusta puuttuu kuitenkin se vanhemmille sukupolville tyypillinen nostalgia. Asiat kehittyvät kuitenkin sellaisella vauhdilla, että jo muutama vuosi kotiutumisesta tekniikka ja palvelusolosuhteet ovat muuttuneet valtavasti.

Jotain kuitenkin pysyy ja säilyy. Oheisessa kuvassa olevat konekalustoa esittelevät taulut ovat olleet tuon varuskuntakerhon aulassa ainakin 1990-luvulta lähtien. Tänä keväänä eräässä tilaisuudessa taulujen kautta oli ilo jakaa kiltahenkeä eri sukupolvien kesken.

Kiltatoiminta on oivallinen kanava tutustua kunniakkaan puolustushaaramme nykyyhteen, joskus myös varuskunnan aitojen sisäpuolella. Se, mikä kiltatoiminnassa on kuitenkin kaikkein arvokkainta ja vaalimisen arvoista, on kiltaveljeys ja -sisarus iästä, sotilasarvosta ja statuksesta riippumatta.

Kiltaveljeyshengessä
Juha-Matti Laurio
Ilmavoimien Viestikillan sihteeri



Kokouskeskus FALCON lentokonetaulut. Kuva: Juha-Matti Laurio

Ilmavoimien Viestikillan SYYSKOKOUS JA 60-VUOTISJUHLA 10.10.2025

Viestikilta juhlisti 60-vuotista taivaltaan ”synnyinsijoillaan” Tikkakoskella ja Jyväskylässä lokakuun 10. päivänä 2025. Viestikilta vaalii Puolustusvoimien logistiikkalaitoksen järjestelmäkeskuksen Ilmajärjestelmäosaston ja Ilmasotakoulun koulutuspataljoonan perinteitä.

Kilta on perustettu Ilmavoimien Viestipataljoonassa 5. joulukuuta 1965, joten itseoikeutetusti 60-vuotisjuhlien aloituspaikaksi valikoitui Ilmasotakoulu. Paikalle saapui 50 kiltalaista, joukossa myös muutama perustamiskokouksessa ollut henkilö. Pääsimme aluksi tutustumaan koulutuspataljoonan nykyaikaisiin koulutussimulaattoreihin pataljoonan komentajan, everstiluutnantti **Jari Koskisen** johdolla. Esittelyt käytiin läpi rasteilla, joille esitelmöitsijöiksi oli valittu parhaat asiantuntijat. Olipa kerrassaan mielenkiintoiset esittelyt.

Seuraavana oli vuorossa Ilmavoimien johtamisjärjestelmäpäällikön, insinöörieversti **Vesa Ekin** esitelmä Ilmavoimien johtamisjärjestelmälän kehityksestä. Erinomainen esitelmä kirjoittikin kuulijoilta runsaasti kysymyksiä.

Sotilaskodissa nautittujen munkkikahvien jälkeen pidettiin varsinainen juhlakokous, jossa killalle valittiin uusi hallitus, uusi puheenjohtaja ja tietenkin julkistettiin vuoden kiltalainen, joka tänä vuonna oli Jouko Marttinen.

Killan puolesta esitän vielä suuret kiitokset koulutuspataljoonalle killan vierailun erinomaisista järjestelyistä.

Lämminhenkinen 60-vuotisjuhla

Varsinainen 60-vuotisjuhla pidettiin Jyväskylässä Hotelli Albassa. Tilaisuus alkoi klo 17.45, kun puheenjohtaja **Tapio Haapamäki** puolisoineen kätteli vieraat. Avaussanoissaan puheenjohtaja korosti perinteiden tärkeyttä Puolustusvoimissa muun muassa seuraavasti:

• Perinteillä luodaan ja vahvistetaan sisäisen ja keskinäisen yhteenkuuluvuuden tunnetta.

- Perinteet ovat merkittävä osa Puolustusvoimien suhdetoimintaa.
- Perinteillä luodaan siteitä joukon ja sen kouluttamien reservien välille.
- Perinteet luovat, lujittavat ja ylläpitävät maanpuolustustahtoa-
- Perinteiden avulla luodaan myönteistä maanpuolustushenkeä yhdistämällä puolustusvoimat paikalliseen väestöön ja siten koko kansaan.

Päätteeksi puheenjohtaja totesi viestikillan tehneen juuri tätä työtä eli vaalineen Ilmavoimien viestialan perinteitä kunniakkaat 60 vuotta.

Puheen jälkeen esiintyi Ilmavoimien soittokunnan vaskikvintetti.

Varsinaisen juhlapuheen piti kunniapuheenjohtaja **Seppo Penttinen**. Puhe käsitteli viestialan historian eri vaiheita ja puheessa korostettiin sitä,



Ilmavoimien soittokunnan vaskikvintetti viihdytti juhlayleisöä.



Puheenjohtaja Tapio Haapamäki piti avajaispuheen. Kuva: Jaana Haapamäki



Seppo Penttinen pitämässä juhlapuhetta Viestikillan 60-vuotisjuhliissa.

että vaikka teknologia kehitty, tehtävä ja tarpeet ovat entisellään.

Ote Seppo Penttisen puheesta: "Ilmavoimien viestiala ei ole aina saanut huomiota suuren yleisön silmissä, mutta sen rooli on kriittinen. Näin sanoivat jo vuonna 1944 lentäneet veteraanit, kun Pv Logistiikkalaitoksen motto on "Mahdollistaja", niin Viestitoiminta on "Yhdistävä" eli "Joint". Sensorit ja viestijärjestelmät varmistavat, että tieto, sama oikea tilannekuva, on luotettavasti päätösten tekijöille ja toteuttajille kaikille maata puolustaville joukoille – olipa kyseessä sitten harjoitus, valvontalentö tai kriisitilanne.

Tiedämme, että jokainen sekunti tai murto-osakin on ratkaiseva. Elektroninen sodankäynti on taistelua aikaa vastaan. Viestijärjestelmä, oikeammin johtamisjärjestelmä, sen valmius ja osaaminen ovat ratkaisevia. Viestitoiminnan ansiosta päätökset voidaan tehdä oikea-aikaisesti ja maata puolustava voi luottaa siihen, että heidän viestinsä ymmärretään oikeaan aikaan, oikeassa paikassa."

Muistelupuheenvuoron käytti myös entinen puheenjohtaja eversti evp **Matti Antikainen**. Sen jälkeen soitto-kunta esitti vielä perinteistä sotilasmusiikkia ja kuulumme mm. Jääkärimarssin.

Puheiden jälkeen oli vuorossa palkitsemiset. Ilmavoimien kiltaliiton kiltamitali luovutettiin **Juha-Matti Lauriolle**. Kiltamitali on myönnetty myös **Jouko Marttiselle** ja **Jani Järviselle**, jotka olivat estyneitä saapumaan paikalle. Viestikillan kiltalevykkeellä palkittiin **Veikko Junna**, **Jouko Marttinen**, **Kalle Mönkkönen** ja **Jarmo Suominen**. Kiltapuikko luovutettiin ansiotuneelle matkajärjestäjällemme **Harri Utille**. Viestikilta sai myös huomionosoituksen, kun Talvisodan Veteraanien Uukuniemeläisen Perinneosasto ry:n edustajat **Veikko Junna** ja **Sakari Hämäläinen** luovuttivat yhdistyksen standaarin killan haltuun.

Soittokunta esitti vielä juhlalliset fanfaarit kaikille palkituille.

Juhlaillallisen jälkeen oli vuorossa karaoke, jossa innokkaimmat kiltalaiset pääsivät esittämään omia tulkin-tojaan eri kappaleista.

Yhteisöllisyys kokoaa yhteen

Kiltatoiminnan synnyttämä vahva yhteisöllisyys näkyy erinomaisesti myös 60-vuotisjuhlan yleisössä. Osallistujia on perustamisajankohdasta näihin aikoihin, he edustavat eri ammatteja, asuvat eri puolilla Suomea, mutta yhdistävänä tekijänä on se, että useimmat ovat suorittaneet varusmiespalveluksensa Ilmasotakoulussa (Ilmavoimien Viestikoulussa). Tuo aikoinaan syntynyt yhteisöllisyys tuo kiltalaiset vuodesta toiseen koolle muistelemaan omaa palvelusaikaa niin varusmiespalveluksessa kuin mahdollisella työuralla puolustusvoimissa tai vain vaihtamaan kuulumisia.

Killan 60-vuotistaipaleelle on mahtunut suurempia ja pienempiä kiltatoiminnan merkkipaaluja. Ilmapuolustuksen viestihistoria-kirjaprojekti, Suomenlinnan IPAK-museointi, vuositteiset alan historiaan perehdyttävät kiltamatkat ja seminaariluennot, kaikkien näiden toteutumisen on mahdollistanut jäsenistössä vaikuttava vahva yhteisöllisyys.

Juhla oli erittäin lämminhenkinen ja juhlava. Tästä on killan hyvä jatkaa seuraavalle vuosikymmenelle.

*Tapio Haapamäki
Puheenjohtaja 2020 -2025
Lisäykset Jouko Marttinen*

Vasemmalla juhlassa palkitut yhteiskuvassa. Kuva Juha Näsi
Oikealla juhlayleisöä Jyväskylässä.





Karjalan Lennoston Killan vaihteita

Karjalan Lennoston Kilta perustettiin sen perinnejoukoista toisen, Lentorykmentti 3:n, 40-vuospäivänä 1.4.1980 Rissalassa. Perustavan kokouksen puheenjohtajana oli rykmentin jatkosodan aikainen komentaja, Mannerheim-ristin ritari, eversti **Gustav ”Eka” Magnusson**. Nimekseen kilta otti ”Karjalan Lennoston – Lentorykmentti 3:n Kilta ry”. ”Eka” Magnusson päätti perustavan kokouksen sanoin: ”Jo oli aikakin”. Olihan Karjalan Lennosto ainoa lennosto, jolla ei tuolloin ollut omaa kilttaa.

Myöhemmin, kun lennoston historiaa 1980-luvun lopulla tutkittiin, todettiin, että lennosto voi katsoa toimintansa alkaneen jo keväällä 1918 Antreassa, jossa Lento-osasto II ja Karjalan Armeijan Ilmailuosasto yhdistettiin huhtikuun lopulla Lento-Osasto II:ksi, ja tukikohdaksi määrättiin Utti. Näin tuli silloiseen ”Ilmailuvoimiin” perustetuksi hävittäjälentoyksikkö. Aikanaan 1930-luvulla nimek-

si tuli Lentorykmentti 2, ja näiden molempien Lentorykmenttien perinteitä Karjalan Lennoston Kilta vaalii.

Killan ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin majuri evp **Tapani Numminen** ja sihteeriksi toimittaja **Jukka Nykänen**. Heidän johdolla kilta aloitti heti ensimmäisinä vuosina voimavaroihimme nähden suurprojektin: ”Hanssin-Jukka museoon”. Kilta osti Hämeenlinnan Ampumaseuralta Douglas DC-2-koneen ihan ilman omia varoja. Siitä alkoi rahankeräys, joka tuotti sen verran varoja, että kauppa toteutui. Tarkoituksena oli jo varsin huonoon kuntoon päässeen koneen saaminen suojaan mahdollista entisöintiä varten. Aikanaan tavoite toteutui, kun Ilmasotakoulun Killan ja Keski-Suomen Ilmailumuseon (nyk. Suomen Ilmavoimamuseo) organisoima entisöintiyöryhmä hoiti asian loppuun ja kone sai hyvän paikan Tuuloksen kauppakeskuksessa.

Toinen heti alkuvuosien projekti oli 2. kesäkuuta 1983 paljastettu MiG-21F-muistomerkki Kuopion lentoasemalla. MG-61 seisoi ”tolpan nokassa” lentoaseman alueella niin kauan ettei sen kunto enää kestänyt ulkoilmassa pitoa. Jatkoa MiG-muistomerkki sai jo vuonna 1998, kun MiG-21BIS-koneet poistuivat käytöstä ja MG-119 sai näyttävän paikan Lennoston paraatikentällä.

Ilmavoimien Kiltaliiton perustamiseen keskeisesti liittynyt joukko-osasto- ja toimialahistorioitten tutkiminen ja kirjoittaminen oli myös Karjalan Lennoston Killan suunnitelmissa heti 1980-luvun lopulla. Aikojen kuluessa onkin saatu kaksi Karjalan Lennoston historiakirjaa: *Karjalan Lennoston Historia 1918–1980* julkaistiin vuonna 1997 ja *Karjalan Lennosto 1980–2018 – Kylmästä sodasta kansainvälisyyteen* vuonna 2018. Ensimmäisen kirjoitti professori, filosofian tohtori, eversti evp **Veli Pernaa** ja toisen eversti evp **Ari Jussila**. Molemmat kirjat palkittiin aikanaan Hannes Ignatiuksen Säätiön kunniapalkinnolla.

Karjalan Lennoston Killalla on myös oma kiltalehti *Kolmonen*. Sen ensimmäinen numero ilmestyi mustavalkoisena **Jukka Nykäsen** toimittamana tammikuussa 1982 ja viimeisin



Hanssin-Jukkaa säilytettiin Luonetjärven lentokentällä ns. Hornet-teltassa odottamassa pääsyä Tuuloksen kauppakeskukseen. Karjalan Lennoston Killan alkuunpanema projekti on loppusuoralla. Kuva: Ilmaskilta

Hanssin-Jukan seinäkalerimainos vuodelta 2014. Kuva: Ilmaskilta



Kirgiisikiltalaiset puolisoineen MiG-21F (MG-61) muistomerkin äärellä Kuopion Lentoterminalilla vuonna 2002. Kuva Jukka Nykänen.

numero 18 joulukuussa 2019 teemalla ”Lennoston ja sen yksiköiden perinteinen vaaliminen”, tietenkin värikkäinä ja hieman aikaisempia lehtiä suurempina. Viime vuosina *Kolmonen* on ilmestynyt harvakseltaan Lennoston tai sen yksiköiden juhlapäivien yhteydessä. Tarvetta enemmän ei oikeastaan ole, sillä Kiltaliiton jäsenlehti *Pilven Veikko* palvelee asiaa erinomaisesti.

Killan tähänastiset toimintavuodet ovat olleet työntäyteisiä. Onneksi olemme löytäneet jokaiseen projektiin ja killan eri tehtäviin aktiivisia toimijoita. Ilman heidän pyyteetöntä vapaaehtoistyötään eivät työt olisi mitenkään tulleet tehdyksi. Toivottavasti löydämme uusia tuoreita voimia tehtäviimme jatkamaan. Me alusta asti mukana olleet ikäännyimme kummallisesti entistä nopeammin.



Karjalan Lennoston Killan jäsenlehti *Kolmonen*, kansikuva vuodelta 2019. Kuva: Heikki Lahtela

Heikki Lahtela



MiG-21BIS-muistomerkin edessä viimeiset MiG-21F-kurssilaiset, vas. Aarni Hyttinen, Pekka Pyykönen, Antti Salminen ja Vesa Palm. Kuva: Aarni Hyttinen



Kiltahistoriaa tänäkin. Vas. Karjalan Lennoston entinen Lentotekninen johtaja, nyky. logistiikkalaitoksen apulaisjohtaja, insinööriprikaatikenraali *Juha-Matti Ylitalo* ja hävittäjälentolaivue 31:n entinen konetarkastaja kapteeni evp *Martti Pietikäinen* muistelivat yhteistä aikaa lennostossa.

Karjalan lennoston perinteet ja niiden vaaliminen

Yhteenkuuluvaisuuden tunne syntyy yhteisistä asioista, käytännöistä, historiasta ja perinteistä. Yhteenkuuluvuus ei ole hetkellistä, vaan sen juuret ulottuvat kauas menneisyyteen. Joskus nämä juuret kasvavat niin vahvoiksi, että ne muodostavat käytännöt, jotka siirtyvät sukupolvelta toiselle. Näistä syntyvät perinteet, jotka elävät ja muotoutuvat ajassa.

Perinteet ovat enemmän kuin muistoja menneistä ajoista; ne ovat yhteisiä kokemuksia ja arvoja, jotka kantavat yhteisöä eteenpäin. Palkitseminen ja muistaminen ovat keskeisiä näissä perinteissä. Palkitseminen on tapa kiittää ja arvostaa hyvin suoritusta työstä, ja kun tämä arvostus on osa yhteisön perinteitä, se vahvistaa yhteenkuuluvuutta ja luo perustan, joka kantaa pitkälle tulevaisuuteen.

Karjalan lennostossa perinteet elävät näiden periaatteiden mukaisesti. Lennoston eri yksiköiden vahvat perinteet, kuten yhteiset juhla- ja muistotilaisuudet, ovat tärkeä osa Lennoston identiteettiä ja toimintakulttuuria. Perinteet eivät ole pelkästään rituaale-

ja tai muistoja menneiltä ajoilta, vaan ne luovat perustan, joka tukee Karjalan lennoston toimintaa ja yhteisöä tänäkin päivänä. Yksi tärkeimmistä tilaisuuksista on lennoston perinnekäsi, jota vietetään 28. syyskuuta. Perinnekäsi muistuttaa tärkeästä käännekohdasta Karjalan lennoston historiassa: ensimmäinen Utin ohjaajakurssi vuonna 1918 oli saavuttanut merkittävän virstanpylvään, kun vasta valmistuneet ohjaajat lensivät ensimmäiset yksinlentoja juuri tuona päivänä. Tuo hetki merkitsi myös Karjalan lennoston joukko-osastotoiminnan alkua ja siitä lähtien perinnekäsi on ollut keskeinen juhla, joka yhdistää lennoston perinteet ja historian.



Torstaina 23.4.2026 kenrm. Timo Herranen (edessä) ja ev. evp Henrik Elo pitivät erinomaiset alustukset Ilmavoimien tilanteesta ja F-35-hävittäjäohjelman näkymistä. Esitelmätilaisuudet ovat saaneet suuren suosion, Kuopion Klubin sali oli jälleen täynnä kiltalaisia.



Kiltapalkinto on luovutettu ansioituneelle varusmiehelle. Vas. esikuntapäällikkö evl. Samuli Tanttu, palkittu lentosotamies Niko Pitkänen ja Killan puheenjohtaja Mikko Hietanen. Kuva: KARLSTO



Oikealla killan hallitus, valtuuskunta ja lennoston komentaja Keltun talolla. Vas. Jorma Niiranen, Heikki Lahtela, Pentti Kukkonen, Erkki Reponen, Ossi V. Lindqvist, Martti Kankkunen, Hannu Miettinen, Seppo Kovalainen, Ari Jussila, Mikko Hietanen, Hannu Isotalo, eversti Johan Anttila, majuri Mika Kuutsa, Liisa Korjamo, Ossi Sivén, Veli-Antti Huotarinen, Erkki Suonuuti, Esa Kainulainen ja Jukka Nykänen. Kuva: KARLSTO

Yksiköiden perinteet – Karjalan lennoston monimuotoisuuden juuret historiassa

Karjalan lennoston perinteet elävät koko Lennostossa ja sen eri yksiköissä. Hävittäjälentolaivue 31, 7. Pääjohtokeskus, Lentotekniikkalaivue ja Lennoston esikunta sekä muut yksiköt, kuten Viestitekniikkakeskus, Suojausyksikkö ja Huoltokeskus, ovat aikojen saatossa muovanneet omat perinteensä, jotka heijastavat kunkin yksikön erityistä roolia ja kulttuuria.

Lennoston esikunnan perinteet ovat vakiintuneet tärkeäksi osaksi Karjalan lennoston kulttuuria. Esikunta on vastuussa Lennoston yhteisten tilaisuuksien järjestämisestä ja alueellisiin tapahtumiin osallistumisesta. Tavoitteena on luoda tilaisuuksia, joissa lennostolaiset voivat muistella yhteistä historiaa ja juhlia nykyisiä saavutuksia. Yksi tärkeimmistä tilaisuuksista on Ilmavoimien vuosipäivä, joka pidetään 6. maaliskuuta. Tällöin esikunta kutsuu koolle Lennoston henkilökuntaa ja palkitsee ansiotuneita jäseniä. Samalla muistetaan niitä, jotka ovat poistuneet Lennostosta edellisen vuoden aikana.

Yhteisiä juhlahetkiä

Keväisin Lennosto on osallistunut Kansallisen veteraanipäivän ja Kaatuneitten muistopäivän järjestelyihin Kuopiossa. Tapahtumiin sisältyy sepeleenlasku Kuopion Sankaripuiston *Haavoittunut sotilas* -muistomerkillä ja muille alueen muistomerkeille perinteisine ylilentoineen. Lennoston edustajat ovat olleet mukana myös Veteraanipäivän juhlissa Musiikkikeskuksessa, joissa tervehdyksen on usein tuonut lennostossa palveleva varusmies. Puolustusvoimain lippujuhlapäivän ylennykset ja palkitsemistilaisuus pidetään vuosittain varuskuntaravintolassa kahvitilaisuutena.

Syksyllä Lennoston henkilöstö koontuu Harrin areenalle, jossa pi-

detään paraati Ilmavoimien vainajien muistopäivän kunniaksi. Paraa-ti alkaa ylennolla ja puheella, jonka pitää Lennoston nuorin lentoupseeri, mikä antaa puheelle oman henkilökohtaisen sävyn. Paraatissa lähetetään myös seppelipartiot ja pidetään kenttähartaus.

Itsenäisyyspäivänä vietetään kahvitilaisuus, jolloin komentaja julkistaa ylennykset ja myönnetyt ansioristit. Joka toinen vuosi Lennoston henkilöstö kutsutaan Siilinjärven kunnan, Kuopion kaupungin ja Pohjois-Savon aluetuomiston kanssa järjestettävään alueelliseen itsenäisyyspäivän iltajuhlaan.

Eläköityvien esikuntalaisten muistamisesta on muodostunut oma perinteensä Keltun luolansuu-tilulla. Taulusta on useampi versio vuodenajan mukaan. Esikunta siirtyy tänä vuonna rakennustöiden vuoksi pois Keltun tiloista ja perinne saattaa muovautua muuton myötä. Esikunnassa on myös vapaamuotoisempia perinteitä, kuten kahvikerhon toiminta, kevätkauden avajaiset sekä pikkujoulut.

Mannerheim-ristin ritari, lentomestari Ilmari Juutilainen tutustumassa uuteen Hornet-hävittäjään Pirkkalassa. Opastajina Jari Mikkonen portailla ja Heikki Kumpulainen ohjaamossa. Kuva: J. Nykänen.

Hävittäjälentolaivue 31 – Lento-toiminnan sotahistoria elää perinteissä

Hävittäjälentolaivue 31 on yksi Karjalan lennoston tunnetuimmista yksiköistä, jonka perinteet juontavat juurensa syväälle Suomen sotahistoriaan. Lentolaivue 24:n perinteet ovat vaikuttaneet merkittävästi siihen, millaiseksi nykyinen laivue on muodostunut. Tärkeä käännekohta on ollut myös Puolustusvoimauudistus vuon-





Hävittäjälentolaivue 31:n hihamerkki.
Kuva: Heikki Lahtela

na 2015, joka muutti monia yksiköiden toimintatapoja ja rakenteita. Tästä huolimatta perinteet ovat säilyneet vahvoina ja ne elävät edelleen jokapäiväisessä toiminnassa.

Yksi Hävittäjälentolaivueen keskeisistä perinteistä on perinnepäivän juhla, jota vietetään marras-joulukuun vaihteessa. Juhla sai alkunsa jo vuonna 1939 Immolassa, ja siitä lähtien laivuejuhlaa on vietetty säännöllisesti. Perinnepäivän juhla on monille laivuelaiselle vuoden tärkein tilaisuus, jossa muistetaan menneitä, juhlistetaan nykyhetkeä ja vahvistetaan yhteishenkeä.

Näkyvimpänä perinteenä Hävittäjälentolaivue 31:ssä ovat erilaiset lentohaalareissa käytettävät tunnukset,

Laivueen komentopaikka ”Kippari”. Hävittäjätorjuntaa johtamassa Eka Magnusson ja ”kippari” Kauppinen. Kuva Puolustusvoimat

ja niistä arvokkain on Ilves-tunnus, jota kannetaan sydämen päällä vasemmassa rintapielessä. Yksittäisistä esineistä laivueella on myös käytössä 2010-luvun alussa käyttöön otettu laivuekolikko. Laivuekolikko jaetaan jokaiselle Hävittäjälentolaivue 31:ssä työskentelevälle henkilölle ja sitä voidaan pitää yhtenä merkkinä Laivueen kansainvälistymisestä. Laivueen ”kuuluvin” perinne on oma bändi **Los Kyherös**.

Hävittäjälentolaivue 31:n toiminnassa perinteet näkyvät Utin hengen mukaisten periaatteiden noudattamisena ja arvostamisena. Näitä periaatteita ovat jääkärieversti Väinö Virkkusen jo 1930-luvulla kehittämät yhteisen työn ja yhteisten vaikeuksien synnyttämä yhteenkuuluvaisuus, tinkimätön kuri ja tarkkuus kaikissa tehtävissä, omaaloitteisuus sekä ponnistelu annettuun tavoitteeseen pyritäessä.

7. Pääjohtokeskus – Ilmapuolustuksen johtamisen historian muovaavat perinteet

7. Pääjohtokeskuksen historia ulottuu jatkosotaan, jonka merkittävin tulos hävittäjätoiminnassa oli vuonna 1944 Kannakselle keskitetyn johtamisen ja torjunnan mahdollistaman rakentamisen ja johtamisjärjestelmän rakentaminen. Lentorykmentti 2:n komentajalla, eversti **Richard Lorentzilla** sekä Lentolaivue 24:n ja vuodesta 1943

Lentorykmentti 3:n komentajalla, everstiluutnantti **Eka Magnussonilla** ja hänen alaisillaan oli kehitystyössä merkittävä osuus. Taistelunjohtamisen ja sitä kautta 7. Pääjohtokeskuksen perinteet juontavatkin juurensa sodista saatuihin kokemuksiin.

Yksi Pääjohtokeskuksen pääperinteistä on perinnepäivän juhla, joka pidetään 28. toukokuuta. Perinnepäivä juontaa juurensa Lentorykmentti 3:n komentajan everstiluutnantti Eka Magnussonin käskyyn vuodelta 1944, jolloin ilmapuolustuksen johtamistoimintaa tehostettiin ja keskitettiin. Tämä muutos oli osa suurempaa kehitystä, jossa laivueiden komentopaikkojen itsenäinen toiminta koottiin koordinoitusti rykmentin komentopaikalle, joka toimi keskitetyn valvonnan ja ohjauksen yhtenä keskuksena luoden perustan nykypäivän ilmapuolustukselle.

Perinnepäivän palkitsemiset kuuluvat Pääjohtokeskuksen perinteisiin, niillä halutaan esitellä ja palkinta henkilöstön ansioituneita jäseniä, mikä lisää henkilöstön yhteenkuuluvuutta ja perinteiden jatkuvuutta. Vuoden pääjohtokeskuslainen -palkinto on yksi tärkeimmistä palkinnoista, joka myönnetään henkilölle, joka on erottunut erityisesti ammatillisella osaamisellaan, yhteishengen ylläpitämisellä ja hyvällä esimerkillä työyhteisössä.

Toinen merkittävä palkinto on Air Surveillance Flight -palkinto, joka



Eversti (myöh. kenraalimajuri) Gustav Erik ”Eka” Magnusson oli yksi suomalaisen hävittäjätorjunnan kehittäjistä. Kuva Jukka Nykänen

myönnetään vuosittain valvontakeskuksen henkilölle. Kiertopalkinnossa kiinni oleva keskivalvontatutkan -78-kulkuaaltoputken pätkä ilmentää valvontakeskustyöskentelyn perinteitä, jatkuvuutta ja yhteenkuuluvuutta.

Fighter Controller Seven -palkinto myönnetään vuoden taistelunjohtajalle. Palkinto kunnioittaa taistelunjohtamisen perinteitä, joita ilmentää kiertopalkinnossa kiinni oleva rullapalloyksikkö M70. Näyttölaite M70-rullapalloyksiköllä varustettuna oli taistelunjohtajille suunniteltu työkalu, jota pidettiin erinomaisena.

Näkyvin perinteitä vaaliva symboli on 7. Pääjohtokeskuksen yksikkötunnus, jota käytetään myös Pääjohtokeskuksen hihamerkeissä. Merkki on kuusikulmainen, ja siinä on punaisella ja mustalla pohjalla kuvattu kuu ja sen edessä lentävä lepakko, joka kuvaa luolassa toimimista. Tustan musta ja punainen kuvaavat Karjalaa. Lepakon ja kuun juuret juontavat 1940-luvun loppuun, jolloin Utisa toiminut HävLLv 31 käytti lepakko ja kuunsirppitunnusta kuvaamaan yölentovalmiutta. 7. Pääjohtokeskuksen henkilökunta on oikeutettu käyttämään merkkiä.

Lentotekniikkalaivue – Perinteet Utin hengen mukaisesti

Karjalan lennoston Lentotekniikkalaivueen perinteissä yhdistyvät Karjalan lennoston ja sen perinnejoukko-osastojen lentotekniikan perinteet (Lentorykmentti 2 ja Lentolaivue 24). Karjalan lennoston lentotekniikan omassa historiikissa vuonna 1978 asemansa vakiinnuttaneella Lentokonekorjaamolla on merkittävä asema. Ennen Puolustusvoimauudistusta olivat käyttöhuoltojaokset osa Hävittäjälentolaivueen lentueita, kunnes 1.1.2015 Karjalan lennoston lentotekniikka keskitettiin Lentotekniikkalaivueeseen. Uudistuksen yhteydessä lentotekniikkaa välittömästi tukevista osista muodostettiin Tukeutumislentue. Ennen uudistusta toimiala oli jakautunut Lentokonekorjaamolle ja Hävittäjälentolaivueeseen.

1.1.2015 alkaen lentotekniikkalaivueella on Karjalan lennoston stan-

daariin perustuva yksikkötunnus. Sitä käytetään myös Lentotekniikkalaivueen hihamerkissä, jonka pohjana on jo vuonna 2001 kenraalimajuri **Heikki Nikusen** hyväksymä Lentokonekorjaamolta periytyvä merkki. Merkit jaetaan vain kerran uralla eikä niitä saa luovuttaa, vaihtaa tai myydä ulkopuolisille. Lentotekniikkalaivue pitää kirjaa laivuetunnuksen saaneista henkilöistä. Laivueen tunnus kulkee mukana myös muissa laivueen perinteissä kuten laivuekolikossa, jonka kantamiseen ja käyttöön liittyvät omat sääntönsä.

Nykypäivän perinnetapahtumia vietetään yhdessä Hävittäjälentolaivueen kanssa, mikä osaltaan johtuu kiinteän yhteisen historian jakamisesta, etenkin ennen vuotta 2015. Näitä tapahtumia ovat vuosittain järjestettävät yhteiset TYHY-päivät, kesäkauden avajaiset ja tärkeimpänä marras-joulukuun taitteessa vietettävä perinnekäivän juhla, joka tunnetaan myös Laivuejuhlana.

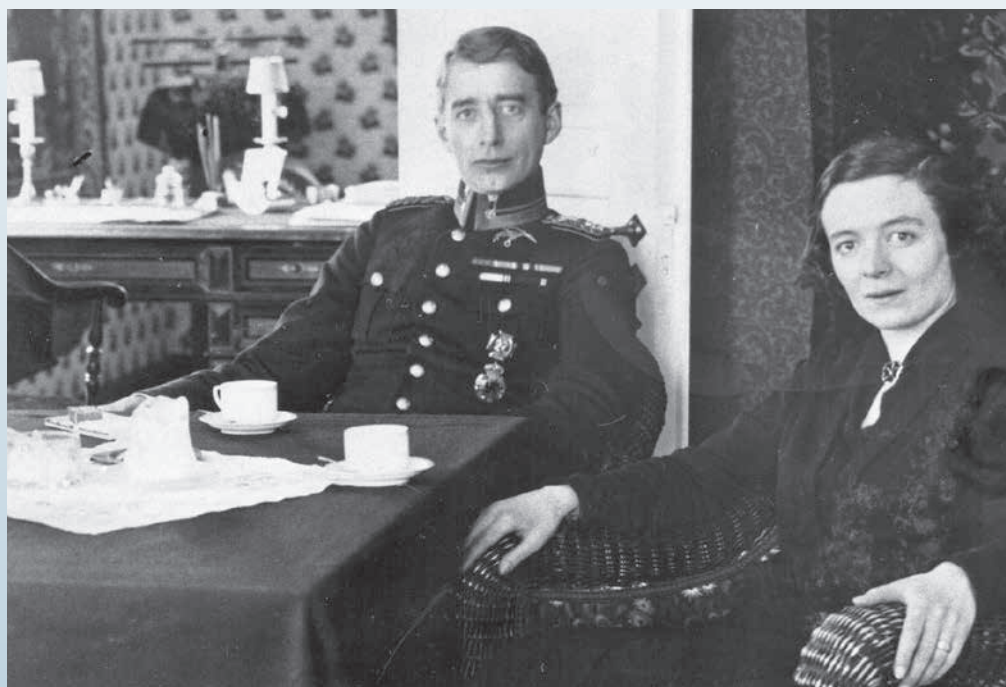
Lennoston siirtyessä Utista Rissalaan 1960-luvulla perinnekäivän juhlan ohjelmanumeroksi muodostui Hallitontun esiintyminen. Tilaisuutta varten sepitetyn tarinan mukaan Kirgiisikilta toi ensimmäisen hallitonttu Sergein Lugovajasta Rissalaan MIG-21F-koneiden mukana. Hallitontuperinne elää edelleen ja nykyinen hallitonttu on järjestyksessä neljäs. Jokaisella hallitontulla on oma tarinansa, mutta tehtävät laivuehengen



Hävittäjälentolaivue 31:n laivuekolikko.
Kuva: KARLSTO



7. Pääjohtokeskuksen yksikkötunnus
"Lepakko ja kuu". Kuva: KARLSTO



Jääkärivevsti (kuvassa everstiluutnantti) Väinö Virkkunen viettää kahvihetkeä vaimonsa kanssa 1930-luvulla. Kuva: Puolustusvoimat

rakentajana ovat säilyneet ennallaan.

Väinö Virkkusen määritelmän mukaisen Utin Hengen tunnuspiirteet elävät laivueen henkisessä perinteessä ja toimintakulttuurissa. Laivuetta leimaava yhteenkuuluvuus ja oma-aloitteisuus ovat kehittäneet laivueen kyvykkyyttä normaali- ja poikkeusolojen tehtäviin. Lentoturvallisuutta vaalitaan ylläpitämällä sen edellyttämää tarkkuutta ja laatua kaikissa tehtävissä. Lentotekniikkalaivueessa henkilöstön osaaminen, sitoutuminen ja sisäinen kuri mahdollistavat tehtävätaktiikan laajan hyödyntämisen.

Muiden yksiköiden perinteet täydentävät lennoston perinteitä

Viestitekniikkakeskuksen perinteet juontavat juurensa huolellisuuden ja laadun periaatteisiin, jotka ohjaavat keskeisiä toimintatapoja. Johtamisjärjestelmätoimialalla uusien työnteekijöiden koulutuksessa painotetaan näitä periaatteita ja erityisesti kisälli-oppipoika -menetelmällä tapahtuva oppiminen on tärkeä osa toimintakulttuuria. Kokeneet asiantuntijat ohjaavat nuorempia työnteekijöitä, ja fyysisesti raskaimmat työvaiheet hoidetaan nuoremman, suorituskykyisemmän henkilöstön voimin. Tämän pe-

Hallitonttu Sergei (Kauko Vesanen) esiintyy Laivuejuhlassa jakaen muistolahjoja ”ansioituneille” laivuelaisille.

Kuva: Jukka Nykänen



rinteen mukaan virkaiältään nuorin henkilö toimii myös ajoneuvon kuljettajana sekä vastaa ajoneuvon huoltamisesta ja matkaan valmistelussa. Toimialan perinnejuoma on Carillo-merkkinen katkerajuoma on Carillo-merkkisesti katkerajuomaa nautitaan ”ilmavoimallisina” juhlapäivinä, sekä asennusprojektin päätöstilaisuuden saunaillassa taskulämpöisenä ja saunan lauteilla. Katkeran juoman tarkoituksena on muistuttaa valmiiksi saadetun työn katkeraltakin tuntuva työmäärästä ja juhlia työn menestyksellistä loppuun saattamista.

Johtamisjärjestelmätoimialan perinteisiin kuuluu myös komennuspäivän yhteinen illallinen laadukkaassa ruokailupaikassa ja ruokailukulttuurissa tärkeää on tunnistaa huoltomatkareittien parhaimmat ruokapaikat. Johtamisjärjestelmätoimialan päällikkyyden siirtäminen päälliköltä toiselle kirjataan usein perinne-esineeseen tai viestikapulan sisällä olevaan tehtävienvaihtodokumenttiin. Viestikapula siirtyy päälliköltä toiselle tehtävien vaihdon yhteydessä.

Suojausyksikön perinteet keskittyvät Lennoston fyysisen turvallisuuden varmistamiseen ja tukikohtien suojaamiseen. Vuonna 2015 toiminta keskitettiin Suojausyksikköön, joka tarjoaa monipuolista koulutusta niin tukikohtien suojaamiseen, lentotekniikkaan kuin huoltoonkin. Yksikön koulutus yhdistää perinteiset



Huollon perinne-esine ”Huollon Nuija”.

Johtamisjärjestelmätoimialan päällikköiden viestikapula ja perinnepuhelin.

Kuvat: KARLSTO





Karjalan lennoston huollon tunnus.
Kuva: KARLSTO

sotilastaidot moderniin teknologiaan ja Ilmavoimien tukikohtien kokonaisuojaukseen. Yksikön perinne-esine on Suojausyksikön puukko, joka jaetaan palveluksessa ansioituneille henkilöille. Perinnejuomaksi yksikön juhliin on vakiintunut saksalainen yrttijuoma Jägermeister.

Perinne-esineistöä

Karjalan lennoston huollon perinne-esineisiin kuuluu *Huollon Nuija*, huumoripohjainen muistoesine, joka on ollut osa Lennoston perinteitä vuodesta 1991. Ensimmäinen Huollon Nuijakunnan suurmestari oli tuolloin lennoston huoltopäällikkö, majuri **Jussi Ahvenjärvi**. Huollon Nuija on numeroitu muistoesine, jonka suurikokoinen esikuva (noin 1,2 m) ilmestyi erään huoltopäällikön virkahuoneeseen sen jälkeen, kun tämä oli jättänyt puoltamatta Käntin saunan rakentajien esittämää saunankäyttöanomusta. Nuija voidaan antaa huollon tehtävissä ansioituneelle henkilöl-

le, joka siirtyy eläkkeelle tai muihin tehtäviin. Nuijan voi saada myös erityisestä kunnostautumisesta, maineesta tai vastaavasta, ja se voidaan myöntää myös ulkopuoliselle, joka on merkittävästi tukenut huollon toimintaedellytyksiä. Perustelluissa tapauksissa, kuten huumorilla höystetyissä tilanteissa, Nuija voidaan luovuttaa myös "väärin päin", töppövarrella ja hirttonarulla varustettuna. Päätöksen luovutuksesta tekee huoltopäällikkö, joka toimii nuijakunnan suurmestarina. Nuija luovutetaan mieluiten hyvien juomien luomassa ystävällishenkisessä tilaisuudessa, johon iso esikuvanuija tuodaan juhlaalustoksi.

Vankalla yhteistyöllä varmistetaan perinteiden jatkuvuus

Karjalan lennosto ja Lennoston Kilta tekevät aktiivista ja suunnitelmallista yhteistyötä. Yhteistyön tavoitteena on Karjalan lennoston ja sen historiaan liittyvien yksiköiden hävittäjäperinteiden sekä ilmailu- ja maanpuolustushengen vaaliminen sekä Lennoston ja siviiliväestön toisiinsa lähentäminen. Tavoitteiden toteutumiseksi kilta tekee vuosittain päivittyvän toimintasuunnitelman, jossa huomioidaan lennoston johdon perinteisiin liittyvät tavoitteet.

Killan vuosittaisia vakiintuneita toimintoja ovat mm.:

- Lennoston tilaisuuksiin osallistuminen ja niiden tukeminen, mm.: varusmiesten vala-, vakuutus- ja kotiuttamistilaisuudet, maanpuolustusjuhlat, komentajienvaihtotilaisuudet ja perinnepäivien juhlat.
- Tuetaan Lennostoa mm. vaalimalla perinnemateriaalia, ylläpitämällä ja

esittelemällä lennoston perinnehuoneita ja käymällä läpi valokuva-arkistoja.

- Tuetaan lennoston varusmiesten toimintaa yhdessä Rissalan sotilaskotiyhdistys ry:n kanssa.
- Avustetaan lennosta vierailujen toteuttamisessa. Kilta esittelee tarpeen mukaan vierailijoille Lennoston toimintaa lennostolta saadulla esittelymateriaalilla ja omalla perinnehistoriamateriaalilla.
- Pidetään lennoston uusille työntekijöille perehdytyskoulutuksissa perinteisiin ja historiaan liittyviä esityksiä.
- Tuetaan Lennoston yksiköiden perinnetoimintaa toiminnallisesti ja taloudellisesti (mm. laivueiden komentajien ja Pääjohtokeskuksen päälliköiden taulut).
- Kilta pitää jäsenilleen vuosittain kaksi esitelmätilaisuutta, joissa pääsääntöisesti killan ulkopuoliset puhujat käsittelevät ajankohtaisia lennosta ja maanpuolustusta koskevia asioita.
- Kilta esittelee killan ja lennoston toimintaa sekä myy kiltatuotteita erilaisissa tilaisuuksissa (lentonäytökset ja maanpuolustusjuhlat).
- Joulukuussa järjestetään lennoston johdon, killan hallituksen ja valtuuskunnan yhteistoimintailta, jossa käydään läpi kulunutta vuotta ja suunnitellaan tulevaa vuotta.
- Pidetään vuosittain jäsenille joulumyyjäiset ja perinnehuoneiden esittelyä Keltun talolla.

- *Lennoston komentaja eversti Tomi Böhm*
- *Pääjohtokeskuksen päällikkö majuri Sami Harju ja lennoston yksiköt*
- *Karjalan Lennoston Killan puheenjohtaja majuri evp. Mikko Hietanen*

"Sergei"-hallitontun tarina

Talvisodan alettua Lentorykmentti 2:n komentaja everstiluutnantti **Richard Lorentz** määräsi 1.12.1939 ensimmäisten ilmavoittojen kunniaksi Lentolaivue 24:n perinnepäiväksi joulukuun 1. päivän. Päivää on siitä lähtien vietetty myös Laivue 24:n perinnelaivue Hävittäjälentolaivue 31:n perinnepäivänä sen laivuejuhlissa. Lennoston siirryttyä Utista Rissalaan tuli 1960-luvun puolivälissä esille eräänlaisen hallitontun nimeäminen ohjelma numeroksi laivuejuhljen yhteyteen.

Idea kehiteltiin eteenpäin ja tuloksena oli "Sergei"-hallitonttu, jota esittämään valittiin laivueen mekaanikko **Kauko Vesanen**. Vuosien varrella "Sergeille" luotiin Laivueen komentajan majuri **Pertti Tolla**n esityksestä tarina, jonka mukaan Sergei oli tullut hopeatorvien, MiG-21 F-hävittäjien, mukana Lugovajasta Neuvostoliitosta seuraamaan laivueen poikien menestymistä ja edesottamuksia.

Kauko Vesanen kehitti "Sergein" hahmoa vuosien varrella, ja lopullisen muotonsa se sai 1970-luvun puolivälissä. Viimeisen kerran "Sergei" esiintyi laivuejuhlissa vuonna 1992 yhdessä uuden hallitonttuhaamon "Andrein" kanssa. Nykyisin hallitonttu perinnettä jatkaa **Teemu Oinonen** entiseen tapaan.

Heikki Lahtela • Lähde: Kauko Vesanen, haastattelu 22.6.1995



Hallitonttu "Sergei" opastaa kenrm. Pertti Tollaa kirgisiahatun käytössä laivuejuhlissa Kuopion Klubilla.

Keväisiä ilosanomia kalakukkokaupungin FIR:iltä

Karjalan lennostolla ja ympäröivällä yhteiskunnalla on lämmin ja välitön vuorovaikutussuhde Pohjois-Savossa

Karjalan lennosto koetaan Pohjois-Savossa merkittävimpänä kokonaisturvallisuutta vahvistavana tekijänä. Eikä ihme, Siilinjärven ja Kuopion rajamaille Utista vuonna 1960 siirretty Karjalan lennosto on ottanut huiman kehitysloikan Ilmavoimien valmiusyksikkötasoiseksi ykköslennostoksi.

Kyselimme Karjalan lennoston kohtipesän Siilinjärven kunnan, Kuopion kaupungin ja Pohjois-Savon liiton johtajilta, millaisena he kokevat ja tuntevat lennoston oman kuntayhteisönsä näkökulmasta. Siilinjärvi pohjoisen suunnasta, Kuopio etelälounaasta ja maakuntajohtaja enemänkin lintuperspektiivistä.

Kun lennosto muutti Siilinjärven Rissalaan, uuden varuskuntarakennuksen rakennustyöt oli saatu käyntiin ja lentokentän maanrakennustyöt uudistettua. Kuopion talousalueen väestön samoin kuin lähikuntien suhtautumisessa oli toivomisen varaa. Läheskään aina se ei ollut lämminhenkistä, usein jopa ikävän kielteistä: ”Menkää sinne mistä tulittekin”, sai moni lennostolainen kuulla vaikkapa asuntoa perheelleen etsiessään.

Mutta ajat ovat muuttuneet, ja paikallisen väestön ikävät asenteet kääntyneet pääläelleen.

Siilinjärveläisille Rissalan seutu koottaa nyt horisontista kuin kaksipäinen kotka: samalla jalustalla Karjalan lennosto ja Finavian ylläpitämä (Kuopion) lentoasema. Kuntalaisten mielessä nämä ovat kuin yhtä luuta, toisiinsa kasvaneita, mutta kunnan hallinnossa ne osataan jäsentää erillisiksi toimijoiksi ja ynnätä niiden työllistävä vaikutus kunnan toiseksi suurimmaksi.

Ei ihme, että kunnan edustajat aloittavat kunnan esittelyn yleensä kertomalla, kuinka ”kunnan eteläosissa toimii valtakunnan merkittävin hävittäjälentoyksikkö Karjalan lennosto, ja että se on toiminut kunnassa jo vuodesta 1960 lähtien”.

Lennosto luo kiiltoa Siilinjärven imagoon

– Karjalan lennosto on meille suoranainen ylpeyden aihe, Siilinjärven kunnanjohtaja **Janne Airaksinen** hehkuuttaa. – Se on sitä myönteisen imagon, elinkeinoelämän kuin kuntataloudenkin näkökulmasta. Kuntalaiset tiedostavat lennoston siilinjärveläiseksi ja arvostavat sitä suuresti.

Kunnanjohtaja nostaa esiin Siilinjärven kunnan 100-vuotisjuhlallisuuDET viime elokuussa. Yksi juhlapäivistä oli pyhitetty Karjalan lennoston valatilaisuudelle paraateineen, ylilentoineen ja lennoston toimintojen esitelyineen. Päivä huipentui maanpuolustusjuhlaan.



Tasavallan presidentti Aleksander Stubb vieraili Karjalan lennostossa vuoden 2025 lopulla. Presidentti sai vaikuttavan kuvan tukikohtarakenteista, uudistuksista ja suorituskyvyydestä, pääsikä hän kokeileman lentosimulaattorilla Hornetin notkeutta ilmassa. Kuvassa presidentti Stubb keskellä seurassaan Lennoston komentaja Tomi Böhm sekä Lentotekniikkalaivueen laivueupseeri Tommi Lyytikäinen ja Lennoston komendantti Marko Leinonen. Presidentin oikealla puolella Lennoston esikuntapäällikkö Samuli Tantt. Ympäriillä lentotekniikkalaivueen apumekaanikkoja. Kuva: Karjalan lennosto



Siilinjärven kunnanjohtaja Janne Airaksinen tuntee paitsi Karjalan lennoston Hornetit myös Kuopion kaupungin virkakoneiston, sillä hän palveli aikaisemmin kaupungin tilahallinnossa.

Airaksinen kertoo ilahtuneensa siitä, miten päivän suosio yllätti järjestäjät: monituhatpäinen yleisö hukutti kuntakeskuksen toreineen ja pääraitteineen. Kunnan saama palautevöyrykin oli kaikessa myönteisyydessään kunnan mittakaavassa valtaisa.

– Juhlapäivä osoitti, kuinka tärkeää lennoston jalkautuminen kunta-laisten keskuuteen on, varsinkin näin epävakaana aikana lennoston ja puo-



lustusvoimien esiintymisellä oli turvallisuuden tunnetta vahvistava vaikutus, Airaksinen uskoo.

Kunnalla monenlaisia viranomaistehtäviä

Siilinjärven kunta on tiiviissä vuorovaikutuksessa lennoston kanssa.

– Se ei ole pelkkää veroeurojen kuorimista kunnan kassaan, Airaksinen huomauttaa. Monenlaiset viranomaistehtävät ovat arkea. Esimerkiksi maankäytön suunnittelussa ja soveltamisessa on löydetty yhteinen sävel. Se on pääsääntöisesti yksituumaista ja joustavaa. Tämä on mahdollistanut muun muassa miljardiluokan investointien toteutumisen aikataulun mukaisesti lentokentälle ja sen ympäristöön.

Hankauksiltakaan ei ole täysin välttytty. Kunnalla oli muutama vuosi sitten vireillä suurisuuntainen ja luksus-henkinen asuntoaluehanke (Woodhope Siilinjärvi) aivan lentokentän tuntumassa Jäljjärven ranta-alueelle. Hankkeen etenemien oli kuin ampiaisen pistos lennoston hipiälle. Puolustusministeriö pisti viime hetkellä lusiikkansa soppaan ja (pakko)lunasti alueen lennoston suojavyöhykkeeksi.

– Kieltämättä kunnassa oli suuria odotusarvoja tätä arviolta puolen miljardin euron arvoista hanketta kohtaan, Airaksinen myöntää. – Se on nyt pyyhitty pois päiväjärjestyksestä, unohdettu, opiksi otettu ja sillä siisti.

– Tällaisessa turvallisuusympäristössä pitää maankäytön suunnittelussa olla äärimmäisen varovainen ja käydä tiivistä keskustelua osapuolten kesken. Sen se meille opetti, Airaksinen alleviivaa.

Kuopiolla toisenlainen näkövinkkel

Näkymä Kuopion suunnasta lentokentälle näyttää erilaiselta. Aamuauringin säteet kultraavat Kallaveden rantamilla kohoavan Uuhimäen laen. Tuo mäkihän kilpaili kauneudellaan Puijon kanssa vielä vuosisata sitten.

Siilinjärven kunnan edustajat kunnanvaltuuston puheenjohtaja Päivi Hiltunen ja kunnanjohtaja Janne Airaksinen ottivat yhdessä vastaan Lennoston kommentin, eversti Johan Anttilan kanssa valati-laisuuden ohimarssin Siilinjärvellä. Kuva: Karjalan lennosto

Puijon ja Uuhimäen korkeuseroakin on vain muutama metri.

Juuri Uuhimäessä ja sen takaa avautuvassa maisemassa pesii tuo naapurikunnan kaksipäinen hahmo Karjalan lennosto/Kuopion lentoasema. Ikään kuin Venäjän tsaari Aleksanteri I:n tunnuksia kantaneiden sotilaiden saappaanjäljet kertoisivat jälkipolville historian kielen Venäjän vallan ajoista näillä alueilla vuoden 1808 sodassa.

Kuopion kaupunkikuvaa on vuosisadat leimannut sotilaallinen läsnäolo. Tuon aikajänteen rikkaudesta muistuttavat enää vanhan kasarmialueen rippeet. Kaupunginjohtaja **Soile Lahti** tietää kuinka suuren varuskuntakaupungin status on hautautunut maanrakkoon ja aiheuttanut aikanaan suuren loven elinkeinopoliittikkaan. Tähän asetelmaan Karjalan lennoston siirto Utista Siilinjärvelle osui kuin kreivin aikaan.

– Kuopiokin sai siitä osansa ja saa edelleenkin, Lahti laskelmoi.

Pääosa, arviolta 95 prosenttia lennostolaisista asuu Kuopion talousalueella. Sitä Lahti ei osaa sanoa, missä suhteessa tämä joukko jakautuu Kuopion ja Siilinjärven kesken. Lennoston vaikutus Kuopiolle ja sen elinkeinolämälle on kuitenkin merkittävä.

Tärkeämpänä Lahti pitää viime vuosina tukikohtaan liittyneiden masiivisten investointien ja kaikenlaisen



Kuopion kaupunginjohtaja Soile Lahti pitää yllä tiivistä kumppanuutta Lennoston suuntaan. Yhteisöllistä vuorovaikutusta on kiinteyttänyt ja syventänyt Kokonais-turvallisuuden osaamiskeskus -hanke, missä lennosto on ollut keskeisesti mukana alusta alkaen. Kuva: Jukka Nykänen

muun toimeliaisuuden lisääntymistä. Kuopiossa se näkyy muun muassa kaupan sekä hotelli- ja majoitustoiminnan kasvussa. Lennostossahan käy paljon erikoishenkilöstöä ja vierastyövoimaa.

Lahti uskoo, että näille henkilöille Kuopio on usein Siilinjärveä vetovoimaisempi vaihtoehto paitsi hotellija majoituspalvelujen suhteen, myös monipuolisen kulttuuri-, liikunta- ja muiden vapaa-ajan palvelujen tarjonnassa.

– Hotellipalvelujen kysynnän kasvu korreloi suoraan lennoston viime vuosina lisääntyneestä kansainvälistymisestä. Ja jatkossa voimme odottaa vain hyvää NATO-yhteyksien myötä, Lahti otaksuu.

Väheksyä ei sovi sitäkään, että lennoston tulo on turvannut Kuopion lentoasemalle vahvan ja pysyvän statuksen osana maamme lentoliikenneverkostoa. Kuopion lentoasemalla on kaupungin matkailulle ja koko seutukunnan elinkeinoelämälle ensiarvoisen suuri merkitys.

Kaupunginjohtaja Soile Lahti muistuttaa, miten lennoston päivittäin näkyvä harjoittelu vahvistaa omalla tavallaan turvallisuuden tunnetta. Globaalin monikriisiytymisen seurauksena kaipaamme entistä enemmän turvallisuuden tunnetta vahvistavaa sotilaallista näkyvyyttä ympäristössä.

– Tätä tunnetta Karjalan lennosto säteilee laajalle ympäristöönsä päivittäisellä, joskus äänekkäälläkin toiminnallaan ja läsnäololla, Lahti alleviivaa. – Mutta tämäkään yksin ei riitä, kaupunginjohtaja pohtii.

Kokonaisturvallisuuden osaamiskeskus on uutta ja taatusti kuopilaista

Lahti on miettinyt sellaisen yhteiskunnallisen kokonaisturvallisuusklusterin tarpeellisuutta, joka pystyisi vastaamaan tämän päivän uudensuuntaisiin kriisitilanteisiin ja auttamaan niistä selviytymiseen. Kuopion kaupunki on ottanut haasteesta kopin ja perusti työryhmän valmistelemaan hankesuunnitelmaa. Siihen Pohjois-Savon liitto on kanavoinut merkittävästi EU:n rahoitustakin.

Tässä kuopiolaisvetoisessa innovaatiossa Karjalan lennosto on ollut alusta lähtien tiiviisti mukana. Työ on ollut vireillä pian pari vuotta, ja sen tuloksena näyttää syntyvän aivan uu-

dentyypinen valtakunnallinen ”kokonaisturvallisuuden osaamiskeskus” Kuopioon, vieläpä ainoana laatuaan maailmassa.

Nyt jo loppusuoralla oleva hanke on herättänyt valtakunnallisesti laajaa huomiota ja se on ehtinyt saada huomiota Brysselissä saakka. Mallilla uskotaan olevan kysyntää järjestäytyneissä yhteiskunnissa eripuolilla maailmaa.

– Tämä on todella mittava hanke, Lahti korostaa, ja sen takuumiehenä on Kuopion kaupunki. Hankeryhmässä kokonaisturvallisuuden erikoisasiantuntijana on toiminut monissa kansainvälisissäkin liemissä keitetty eversti (evp) Asko Muhonen.

Pohjois-Savon liitossakin kuunnellaan lennoston ääntä

Pohjois-Savon liitto on 19 kunnan muodostama kuntayhtymä, jolla on lakisääteinen tehtävä aluekehitysviranomaisena. Liittoa johtaa maakuntajohtaja **Tytti Määttä**. Väestöä liiton alueella on neljännesmiljoona.

Määttä luo kokonaiskuvaa maakunnasta lintuperspektiivistä, ylempää, mistä kokonaisuuden hahmottaminen on helpompaa. Hän näkee kuinka VT-5 halko maakunnan pohjois-etelä -suuntaisesti. Sen varrelle sijoittuu pääosa esimerkiksi huoltovarmuuteen liittyvästä liikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurista Ilmavoimien tarpeet mukaan lukien, Pohjoisessa Vierejä ja etelässä Joroinen ja välillä monta muuta tärkeää kohdetta. Määttä mukaan aluevarausta tutkintaan parhaillaan Kuopion eteläpuolisella tieosuudella.

Viime vuosina tuulipuistohankkeiden aluevarauksista on väännetty kättä. Liiton linjaus tukee puolustusvoimien näkemystä siinä, ettei se mielellään salli VT-5:n itäpuolelle aluevarauksia.

– Se on syytä säilyttää ”tuulivaapa” vyöhykkeenä, Määttä näkee.

Pohjois-Savon liiton maakuntajohtaja Tytti Määttä tarkastelee suhdetta lennoston suurella pensselillä maalaten. Liitto toimii lakisääteisenä aluekehitysviranomaisena ja huolehtii muun muassa maakuntakaavaan tehtävistä erilaisista aluevarauksista, jotka tavalla tai toisella koskettavat myös lennoston toimintoja. Kuva: Jukka Nykänen

Tytti Määttä zoomaa maakuntanäkymäänsä Etelä-Siilinjärvelle, Rissalan ympäristöön. Karjalan lennosto kuuluu maakuntaliiton ns. sidosryhmään. – Keskustelut, joita maakuntaliiton ja lennoston välillä käydään, tapahtuvat yleisellä tasolla, ja ne koskettavat esimerkiksi maakuntakaavaan liittyviä varauksia, ympäristölainsäädännön vaatimuksia tai huoltoon ja huoltovarmuuteen liittyviä erilaisia logistisia järjestelyjä sekä kokonaisturvallisuuteen liittyviä rakentamista, Määttä esimerkkeinä summaa.

Pohjois-Savon liiton maakuntaohjelmassa tavoitellaan kokonaisturvallisuuden lisäksi muun muassa ns. kaksikäyttötuotteiden valmistamiseen tähtäävän puolustusvälineellisuuden imuroimista maakuntaan. Tästä on jo muutama toimiva esimerkki kuten alueelle rantautunut Savo Defence. Määttä uskoo, että Kuopiosta löytyisi erikoisosaamista vaikkapa toksikologisten ja sotilaslääketieteellisten sovellusten tuotteistamiseen.

Keskustelu kokonaisturvallisuuden vahvistamisesta kiinnostaa maakuntajohtajaa. Hän peukuttaa kovasti Kuopiossa jo loppusuoralla olevaa kokonaisturvallisuuden osaamiskushanketta.

– Suomesta, kuten kaikkialta muualtakin, on puuttunut kansallinen, käy-





Hanketyöryhmässä kokonaisturvallisuuden erikoisasantuntijana on toiminut monissa kansainvälisissäkin liemissä keitetty eversti (evp) Asko Muhonen. Kuva: Petri Airaksinen

tännönläheinen, maamme vahvuudet kokoava ja jalostava operatiivinen toimija, hän painottaa.

Kaikki ei aina ole mennyt nappiin

Karjalan lennosto siirtyi Etelä-Siilinjärvelle Rissalaaan noin 65 vuotta sitten keväällä vuonna 1960 ja esikunta vuonna 1961. Lennoston tie Rissalassa on ollut hyvin turbulenttia. Matkalla on ollut nousuja ja laskuja, ja onpa puolustusministerin punakynäkin viuhunut useampaankin kertaan lennoston yllä tuomiopäivän pyövelin tavoin.

Lennoston tulevaisuuden ehkä tärkein käännekohta ajoittui vuoden 2012 tietämille, vaiheeseen jolloin puolustusvoimissa päätettiin ilmavoimia koskevista rakennemuutoksista. Siihen saakka Karjalan lennosta pidettiin lakkautuslistan ykkösenä. Tuskin monikaan odotti jotain muuta, olivathan Lennoston maanpäälliset tilat olleet aiemmin osin vanhoja ja lakkautusasia esillä useasti, lisäksi kahden lennoston mallista puhuttiin yleisesti.

Mutta pelot hälvenivät, kun Karjalan lennosta päätettiin kehittää hävittäjätoiminnan päätukikohta. Se on johtanut Rissalan niemen uudelleenrakentamiseen ja tuonut alueel-

le kaikkien aikojen suurimman investointiaallon. Samalla se on sitonut lennoston kiinni savolaiseen maaperään kiinteämmin kuin koskaan.

Lennostolaisten osallistuminen kunnalliseen toimintaan

Lennoston muuttaessa vuonna 1961 Siilinjärvelle kunnan väkiluku oli 8 000 ja Kuopion noin 46 500 henkeä.

Armeijan henkilöstöllä oli rajallinen oikeus osallistua yhteiskunnalliseen päätöksentekoon. Pelinavaus niin Kuopiossa kuin Siilinjärvelläkin ajoittui vuoden 1964 syksyn kuntavaaleihin. Siilinjärvellä sotilasmestari Veikko Tuutti tuli valituksi kunnanvaltuustoon. Tämän jälkeen valtuutettuja on valittu lähes jokaisessa vaalissa. Merkitteä pantavaa on sekin, että yksi Karjalan lennostossa tehtäviinsä juurtuneista upseereista on valittu kansanedustajaksikin.

Kuopion kaupunginvaltuustoon lämpimurron teki majuri **Urpo Kautonen** myös syysvaaleissa 1964, tosin varamiespaikalta, joskin se aktivoitui heti kauden alussa. Valtuutetuista ehkä tunnetuimpia oli kapteeni evp **Kalevi Kauhanen** kahdella valtuustokaudella. Hän meritoitui Kuopion energian peräänantamattomana puolustajana.

Monet lennostossa palvelleet ovat osallistuneet vapaaehtoistoimintaan.

Karjalan lennosto on säteillyt ympäristöönsä liikunnallisia ihanteita ja usein ajautunut vastuutahoksi. Esimerkiksi Puijon talvikisojen kisatoukokuun puheenjohtajuus näkettiin heti 1960-luvun alussa lennoston komentajalle vuosikymmeniksi.

Komentaja, eversti **Veikko Hieta-mies** ei ollut Kekkonen ”perässähiittäjä”, päinvastoin, Hän oli ladun esihiihtäjä, joskus puhkaisijakin, kun **Kekkonen** vietti viikonloppujaan sviitissään Siilinjärven Kunnanpaikassa. Ladun reititys ja latupohjien teko kuului Lennoston kuntohiittäjille.

Lennosto on muutaman kerran joutunut valtiovierailujen yhteyksissä edustustehtäviin ja asettamaan kunniamatkan Kuopion lentoasemalle. Näin tapahtui Persian shaahi **Reza Pahlevin** vieraillessa Kuopiossa vuonna 1970 ja myöhemmin vuonna 1976, kun Saksan liittopresidentti **Walter Scheel** vieraili Kuopiossa. Taustaltaan Scheel oli Luftwaffen sotilaslentäjä jo II maailmansodan ajoilta.

Jukka Nykänen

Puolustusvoimain lippujuhlapäivän vastaanotolla Kuopion kaupungintalolla. Vas. Bodön (Norja) kaupungin pormestari **Odd Emil Ingebrigtsen**, Ilmavoimien komentaja **Timo Herranen**, Kuopion kaupunginhallituksen puheenjohtaja **Alexi Eskelinen** ja kaupunginjohtaja **Soile Lahti**.

Kuva: Jukka Nykänen.





Yes, yes! kiljaisee ylikersantti Emilia Hietanen riemusta. Hän on saanut kokea monenlaisia työn tarjoamia elämyksiä. Yksi niistä on lentokeikka hävittäjän kakkosohjaamosta takaa. Tällaisella keikalla Emilia on ollut jo viisi kertaa, kolmesti Hornetissa (kuva) ja kaksi kertaa Hawkissa. Näitäkin korkeammalle hän kuitenkin arvostaa työyhteisön henkeä ja toimivuutta. Kuva: KarLsto

Poltetun kerosiinin lämmin henkäys kutsui alalle

Lentokonemekaanikko Emilia oli 2-vuotiaana mukana HN-koulutuksessa USA:n Lemoossa jo 30 vuotta sitten.

Karjalan lennostossa palveleva ylikersantti **Emilia Hietanen** (32) tiesi jo lapsuudessaan, että isona hän haluaa Ilmavoimiin. Lentäjäksi vai mekaanikoksi, sitä hän ei tuolloin tiennyt. Myöhemmin tekniikka veti kuitenkin puoleensa. Emilia oli isän tytö. Hän uskoi unelmien toteutuvan, kun elämässä tekee parhaansa eikä luovuta. Näin Emiliasta tuli Hornetteihin erikoistunut lentokonemekaanikko jo kymmenen vuotta sitten.

Unelma lentotekniikasta alkoi elää Emilian ajatuksissa, ja vahvistui hänen varttuessaan täysi-ikäiseksi. Kipinä syttyi poikkeuksellisella, lähes ainutlaatuisella tavalla: Hänen CV:nsä voisi nimittäin alkaa hauskesti vaikka näin: ”Mukana Hornet- koulu-

tuksessa, Lemoore (Kalifornia, USA), 10.1995–07.1996, ikä 2½ vuotta”.

Useilla USA:ssa koulutukseen osallistuneilla ohjaajilla oli perhe mukanaan. Näin myös joukon nuorimalla, yliluutnantti **Mikko Hietaselä** puoliso **Tiina** sekä lapset **Laura** ja **Emilia** kuuluivat joukkoon. Koulutusryhmä asui Kaliforniassa Handfordin kaupungissa. Siellä suomalaiset majoituivat Edgewater Islen alueella, jonka lähellä Ilmavoimien Lemooren koulutuskeskus sijaitsi.

– Meidän ryhmässä oli seitsemän lasta, joista myöhemmin vain kahden ura suuntautui isien jalanjäljille Ilmavoimiin, Emilia muistelee. – Ja taidanpa olla ainoa, joka nykyisin tekee työtään Hornettien parissa, hän jatkaa.

Perhe-elämää vietettiin lähinnä asuinalueen puistoissa ja uima-alttaila, äidit hoitivat lapsiaan, tehtiin retkiä lähiympäristöön ja kauemmaksiin. Erityisesti tuolloin kaksivuotiaan Emilian mieleen on jäänyt matkan tarkoitus, isän kouluttautuminen uu-

teen lentokoneeseen. Mieleenpainuvia olivat myös käynti Disneylandissa sekä papan (ukki) ja mummun (mummo) vierailu majoituskohteessa.

Työrupeama pääesikunnassa, koti-ikävä lennostoon voitti

Ennen vapaaehtoista varusmiespalvelustaan vuoden 2015 apumekaanikkokurssilla Emilia oli suorittanut Pohjois-Savon ammattiopiston lentokoneasentajalinjan Rissalassa. Tutkin- to antoi hyvät valmiudet kehittää mekaanikkotaitoja ja jatkaa kouluttautumista ilmavoimien peruskursseilla ja muilla erikoistumisjaksoilla.

Palveluspaikka avautui vuonna 2016 Karjalan lennoston Lentotekniikkalaivueen käyttölentueeseen. Kokemuksen karttuessa lentue vaihtui korjaamolentueeksi. Siellä tehdään perusteellisempaa, raskaampaa ja syvällisempää huoltoa sekä korjaustoimintaa kuin käyttölentueessa,



Reilun kahden vuoden ikäinen Emilia Hietanen, tuleva HN-mekaanikko Lemooren koulutuskeskuksessa isän suikka ja Ray-Banit silmillä. Kuva: Perhealbumi



Hietasten kolme sukupolvea Hävittäjälentolaivue 31:n laivuejuhlassa Rissalassa marraskuussa 2017. Vas. nuori kersantti Emilia Hietanen, majuri evp Mikko Hietanen sekä pappa, evl evp Pentti Hietanen. Niin isä kuin poikakin ovat ns. ”Kahden Machin miehiä”. Kuva: Hietasten perhealbumi

jossa Hietanen tällä hetkellä palvelee. Kymmenvuotisen palvelusuransa aikana hänelle on kehittynyt vankka kokemus niin korjaamolentueen kuin käyttölentueenkin toiminnasta. Samoilla eväillä molemmissa lentueissa toimitaan, Hornet-kalusto eri järjestelmien koko ajan näpeissä.

– Käyttölentue pyörittää enemmän arkista lentotoimintaa ja on jonkin verran juohevampi liikkeissään muun muassa sotaharjoitusten yhteyksissä, Hietanen selventää.

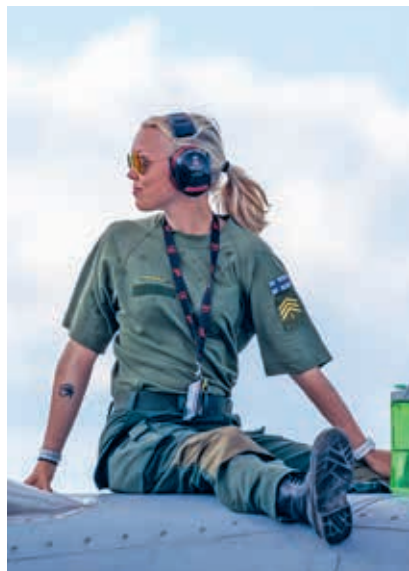
Vuonna 2022 Hietanen hakeutui pariksi vuodeksi Pääesikuntaan toimistotehtäviin. Lähtöä vauhditti paitisi perhesyyt, myös halu nähdä elämää hieman kauempaa. Etäisyys auttoi näkemään, mikä oli joukko-osastotasolla hyvin. Toimisto oli erilainen työympäristö kuin halli tai lentokonesuoja, joihin hän oli sopeutunut ja kiintynyt. Työyhteisö hallilla on kuin yhtä perhettä, läheistä ja lämminhenkistä, toisiaan tukevaa. Elämänmeno pääkaupunkiseudulla vaikutti ehkä puuduttavan hektiseltä.

Hietanen ikävöi ja kaipasi Lentotekniikkalaivueen henkeä, sitä ikivanhaa Utin tervaskaista henkeä, mistä hänkin on saanut kiinnikkeitä arvomaailmaansa jo suvun kolmannessa polvessa. Hän päätti palata takaisin Rissalaan, jossa Utin henki on vielä voimissaan ja työyhteisö arjessa aina läsnä. Hietanen arveleekin, ettei tällaista ilmapiiriä ja työyhteisöä löydä muualta kuin Ilmavoimista.

Hävittäjä- ja tekniikkalaivueen arki käy käsikädessä

Hävittäjälentolaivueen koneet palavat yksitellen päivän ensimmäiseltä lennolta. Ylikersantti Hietanen ottaa koneensa vastaan ja valmistele ne päivän toiseen lentokierrokseen. Hetkessä koneet ovat siinä kunnossa ja varustuksessa, jota koneiden seuraavat lentotehtävät edellyttävät.

Pian moottorien ulvonta kiihtyy, koneet nytkähtävät liikkeelle ja rullaavat peräkanaa lähtöpaikalle. Ilmaan jää leijumaan vain lämmin, poltetun kerosiinin hento, tunnelmaa ylläpitävä tuoksu.



– Se on parasta näin kenttäoloissa, Hietanen heittää.

Hietasten perheitä ”poltetun kerosiinin, kansanomaisemmin kirasin tuoksu” on siivittänyt jo kolmen sukupolven ajan; Hänen pappansa **Pentti Hietanen** (evl) palveli Ilmavoimissa etupäässä Karjalan lennostossa 1960-luvun puolivälistä lähtien ja hänen isänsä Mikko Hietanen (maj) 1990-luvun alkupuolelta lähtien työkaluinaan Safirit, Fougat, Migit, Hawkit ja Hornetit

Työelämä on koko ajan liikkeessä, paikalleen ei ole hyvä jäädä. Emiliakin on asettanut itselleen tavoitteita, joista lähin on onnettomuuksien tutkintakoulutus jo keväällä. Tässä(kin) hän kulkee isänsä jalanjäljissä.

Eläkeikä ei vielä jaksu puhuttaa, mutta Emilia toivoo sen säilyvän nykyisellään eli 57 ikävuoden tuntumassa. Hän kuitenkin pelkää sen kipuvan lähemmäs 60 ikävuotta, kun se on hänelle ajankohtainen.

– Se kyllä kestetään. On vaan pidettävä jatkuvasti yllä hyvää fyysistä kuntoa. Se vaikuttaa kokonaisuhyvinvointiin ja jaksamiseen parhaimmalla tavalla.

Jukka Nykänen

Kesäinen lepoheikki Hornetin keulilla huollon lomassa. Kuva Aleksi Ruotsila



Lapin Lennoston Kilta EILEN, TÄNÄÄN JA HUOMENNA

Ennen kiltamme perustamista kokoontuivat sodan käyneet aseveljet aina keväisin ”rospuuttokelien” aikaan yhteen muistelemaan entisiä aikoja ja tapaamaan sotakavereita.

Lujaa yhteenkuuluvuutta

Hämeen Lennoston – Lentorykmentti 4:n kiltta perustettiin vuonna 1962, kun todettiin ajan olevan kypsä virallistaa nämä tapaamiset. Yhteenkuuluvuus oli lujaa, ja palveluksessa olevat asuivat lähes kaikki Tikkakoskella Luonetjärven varuskunnan asunnoissa. Taloudellisiin vaikeuksiin joutuneita autettiin raha- ja tavarahjoituksin sekä tuettiin lasten koulunkäynnin menoissa. Myös varusmiesten viihtyvyyteen kiinnitettiin huomiota hankkimalla heille kalusteita, kirjoja, radioita ja myöhemminä vuosina atk-laitteita ja televisioita. Rovaniemellä alkuvuosina heille ostettiin myös laskettelulippuja.

Kilta on tarjonnut jäsenilleen mahdollisuuden osallistua maanpuolustustyöhön ja samalla pitää yhteyttä toisiinsa ja Lapin lennoston. Olem-

me vuosien varrella tehneet kitalaisten kanssa useita retkiä ja matkoja eri puolille Suomea ja myös ulkomaille. Lennoston perinteisiin liittyvistä kohteista mainittakoon matkat Venäjälle (kaksi käyntiä Koivistolle lennoston perustamispaikalle ja yksi Sortavalan alueelle Värtsilään PLLv 42:n työkentälle) ja Immolaan. On käyty Sodankylässä ja Kittilässä sekä useita kertoja Oulunsalon ampumaleirillä. Sallassa on tutustuttu Rajavartiolaitoksen toimintaan ja samalla tarkastettu talvisodan aikaisen ruotsalaisen Svenska Frivilligkårenin taisteluasemat. Lennoston vieraana on päästy tutustumaan muun muassa Hosion ja Someroharjun varalaskupaikkojen toimintaan. Luulajassa on käyty vuosien varrella useamman kerran F19-perinnekillan vieraina, ja samalla meille on esitelty naapurilennoston (F21) toimintaa.

Tässä on vain osa vuosien varrella tehdyistä matkoista. Eteläisemmän Suomen tutustumis- ja vierailukohdetta vaativat meiltä aina hieman enemmän suunnittelemista (ja rahaa) sijaintimme takia, mutta Tikkakoskella on aina silloin tällöin päästy käymään.

Historiaa ja yhteishankkeita

Kaiken tämän lisäksi kiltta on ollut mukana Lapin lennoston ja sen perinteijoukko-osastojen historiaan liittyvän perinteen keräämisessä ja tallentamisessa sekä useissa muistomerkki- ja muistolaattahankkeissa. Viimeisin iso muistomerkki pystytettiin Latviaan yhdessä Saulkrastin kaupungin kanssa Junkers Ju 88:n (JK-274) putoamispaikalle vuonna 2013. Kiltta on ollut toimittamassa kahta Lapin lennos-

Kiltajuhlissa 2.4.1966 palkittuja, vas lenthomest evp Osmo Rantala, ev Aimo Huh-tala ja evl G-E Strömberg.



Hernekeiton valmistusta avoimille oville v 1984. Kuvassa Osmo Rautavaara, Jaakko Ranta ja Veli Taka.



ton historiakirjaa, *Lentorykmentti 4 – Lapin Lentosto Koivistolta Rovaniemelle ja Lentorykmentti 4 – Lapin lentosto 1945–1993*, sekä vuonna 2000 julkaistua Drakenin vaiheista Suomessa kertovaa historiakirjaa *Draken Suomessa: lohikäärmeen aika 1972–2000*. Kilta on tukenut rahallisesti lisäksi mm. **Ari Mannisen** ansiokkaita historiateoksia *Härkä taivaalla – HÄ-VLLV11 visentin tarina*, *Kuski* ja *Lapin lentosto 100 vuotta*.

Varoja näihin kaikkiin hankkeisiin on saatu vuosien varrella eri tavoin. Alkuaikoina perustana oli jäsenistön jäsen- ja tukimaksut. Hieman myöhemmin kilta alkoi järjestää lentonäytöksiä Keski- ja Pohjois Suomessa ilmavoimien ja ilmailukerhojen tuella. Tämä toiminta loppui, kun jouduimme peräämään saataviamme jopa oikeusteitse. Nykyisin pääosa tuloista koostuu erilaisten tavaroiden (T-paidat, pipot, löylykivet yms.) ja hernekeiton sekä makkaran myynnistä Lapin lentoston ”Sotilasilmailusta ammatti”-tapahtumissa.

Entäpä miltä kilta näyttää tänään?

Suunnilleen tämän vuosituhannen puolella alkoi irtautuminen ”aidan sisäpuolelta”, johtuiko uudesta kalustosta, lisääntyvistä aidoista vai maailmanpolitiikan muutoksista – en tiedä. Ei voitu enää tiedottaa killan toiminnasta lentoston sisäisissä info-kanavissa, varuskuntakerhon toiminta loppui (hyvä kokous ja tapaa-mispaikka). Killan tunnettavuus väheni hiljalleen lentostolaisten piirissä, joten kiltalaisten keski-ikä alkoi kasvaa, kun uusia kiltalaisia ei juuri tullut lentoston sisältä entiseen tapaan. Tukea kyllä saatiin erilaisiin kiltatapaamisiin mm. ilmakuljetuksin aluksi vielä hyvin lentoston taholta, mutta III-hallin perinnehuoneesta jouduttiin luopumaan ja pysyviä varastotiloja kiltamateriaalin säilyttämi-

Killan myyntitelulta Sotilasilmailusta ammatti -tapahtumassa vuonna 2025.

Rokin pelitauon myyntipöytä. Kuvassa Marko Taka, Arto Rissala ja Tapio Kinnunen.

seen ei tahdo löytyä. Tämä vaikeuttaa huomattavasti killan erästä päätehtävää, eli lentoston perinnetietouden keräämistä ja säilyttämistä. Jäsenistön suuntaan on koetettu olla edelleen aktiivisia keväisten vuosikokousten lisäksi. Killan toiminnasta on kerrottu vuosittaisella jäsenkirjeellä, viestitetty sähköpostitse tapahtumis-

ta ja myös tämän lehden sivuilla. Nykypäivän arkeen kuuluu muutamien muistomerkkien vuosittaisia huoltokäyntejä ja – aiheen ilmaantuessa – suunnitellaan uusien pystytystä. Matkoja on nyt suunnitteilla Latvian Saulkrastiin ja ehkä myös Puolaan laivueen Härkä-tunnuksen syntysijoille. Yhteistyössä Lapin Ilmatorjuntakillan



kanssa järjestetään vuosittain ilma- puolustusseminaari ja osallistumme lennoston ”Sotilasilmailusta ammat- ti” -tapahtumaan. Rovaniemellä toi- mivilla maanpuolustusjärjestöillä on paikallinen yhteistyöelin, jossa olem- me myös mukana. Killalla on Oulus- sa erittäin aktiivinen rekisteröimätön Oulun osasto, jonka toimintaa tuem- me. Heillä on säännöllisiä tapaami- sia ja esitelmätilaisuuksia tapaamis- paikassaan De Gamlas Hem -hotel- li-ravintolassa. Aikoinaan vireä toi- minta pääkaupunkiseudulla on nyky- sin hiipunut aktiivisten vetäjien puut- tuessa. Kiltasisarilla on myös pieni- muotoisesti omaa toimintaa teatte- rikäynteineen ja ruokailutapahtumi- neen. Vuosijäsenten määrä on kai- kesta huolimatta säilynyt kolmensa- dan seutuvilla ja sähköpostitse tavoit- tamme heistä noin kaksisataa.

Avainasemassa killan tulevaisuu- delle on jatkossakin lennoston tu- ki killalle. Ilman lennoston tukea kil- lan toiminta ei ole mahdollista – aina- kaan alkuperäisessä mielessä. Tietysti myös henkilövalinnat hallituksen jä-

seniksi ovat tärkeitä. Heistä ainakin muutamalla olisi hyvä olla vielä työ- suhde lennostoon käytännön asioi- den sujuvuuden kannalta. Lisäksi oli- si löydettävä, yhteiskunnan muutok- sista huolimatta, uudestaan se jokin yhteinen asia, miksi kiltta on olemas- sa ja saada ”me lennostolaiset” -hen- ki siirtymään myös vapaa-ajalle ai- tojen ulkopuolelle kilttaa tukemaan, unohtamatta paikkakunnalla asuvia siviilejä, jotka pitävät ”meidän len- nostoa” tärkeänä. Heistä voisi tulla yksi tukijalka killan tulevaisuudelle. Mikäli emme pysty tai osaa muuttua kiltana, vaihtoehtona voi olla siirty- minen kaikesta ilmailusta, ilmailun his- toriasta ja maanpuolustuksesta kiin- nostuneiden ihmisten yleisyhdistyk- seksi. Se ei ole mielestäni enää kui- tenkaan se vanha perinteinen Lapin Lennoston kiltta johon aikoinani lii- tyin, mutta niinhän se maailma ympärillämme muuttuu muutenkin, ja uu- sia tapoja toiminnan jatkumiseen var- masti löytyy.

*Tekst:i Juhani Pesonen
Kuvat: Lapin Lennoston Kiltta*



Killan rahastonhoitaja Pauli Vähäsarja esittelee tilittietoja vuosikokoukselle vuonna 2024.

Alakuva:
Tukikohtaharjoitusta seuraamassa Rovaniemellä.

Lippumiehet Tapio Kinnunen ja Tauno Rajamäki valmistautuvat vuosikokouksen seppeleenlaskuun v 2020 Tikkakoskella.



Pohjois-Suomen ilmapuolustusseminaari 2026

*Lapin Lennoston Kilta ja Lapin ilmatorjuntakilta järjestivät yhteistyössä Maanpuolustus-
koulutuksen (MPK) kanssa jälleen Pohjois-Suomen ilmapuolustusseminaarin.*

Seminaari pidettiin 11.3.2026. Tällä kertaa paikkana oli Redun auditorio, Rovaniemen Jänkätien kampuksella, sillä Puolustusvoimien tilat oli varattu Cold Response 26 -harjoitukselle, johon osallistuu reilun viikon aikana noin 25 000 sotilasta Norjassa ja noin 7 500 sotilasta Suomessa 14 eri maasta. Seminaari oli samalla uuden *Pohjois-Suomen ilmapuolustuksen taistelupaikat 1939–1945* -kirjan julkistamistilaisuus.

Seminaari keräsi lähes salin täydeltä aiheesta kiinnostuneita – osallistujia oli yli 60.

Ilmavoimien osuudessa puhui Ilmavoimien komentaja kenraalimajuri **Timo Herranen**. Hän esitteli ajankohtaisia näkökulmia ilma- ja avaruuspuolustukseen. Seminaarin jälkimmäisestä puoliskosta vastasi everstiluutnantti (evp) **Reijo Alanne**, joka käsit-

teli Pohjois-Suomen ilmapuolustusta talvi-, jatko- ja Lapin sotien aikana.

Seminaarin tavoitteena oli tarjota osallistujille kattava kuva ilmavoimien nykytilasta ja tulevaisuuden näkymistä sekä Suomen ilmatorjunnan historiasta ja sen merkittävistä tapahtumista Pohjois-Suomessa toisen maailmansodan aikana. Kokonaisuuteen kuului myös aktiivinen ja vuorovaikutteinen keskustelu alustajien ja yleisön kesken. Tilaisuuden jälkeen oli selvää, että asetetut tavoitteet saavutettiin erinomaisesti. Kiitokset kuuluvat järjestäjille, alustajille ja yleisölle.

Kenraali Herrasen tapa esittää monimutkaisia ja teknisiä kokonaisuuksia selkeästi ja ymmärrettävästi on vaikuttava. Saimme hyvän kokonais kuvan ilmavoimien lähitulevaisuudesta sekä pidemmän aikavälin tavoitteista. F-35-kalusto saadaan käyttöön suunnitellusti, Puolustusvoimien suorituskyky vahvistuu ja rakenteet luovat hyvän pohjan myös tulevalle kehittämiselle.

Ilmatorjunnan osuudessa everstiluutnantti (evp) Reijo Alanne esitteli Pohjois-Suomen ilmapuolustusta talvi-, jatko- ja Lapin sotien aikana. Samalla julkistettiin hänen uusin teoksensa *Pohjois-Suomen ilmapuolustuksen taistelupaikat 1939–1945*. Kirjaan on valittu sota-ajalta suomalaisen ilmatorjunnan kannalta keskeisimmät maantieteelliset alueet: Oulu, Kajaani, Kemi ja Rovaniemi. Teos on painettu käsikirjan muotoon ja sen tarkoituksena on kannustaa lukijaa siirtymään kirja oppaanaan maastoon ja kokemaan historia autenttisilla paikoilla.

Kirjan kustantaja on Ilmatorjuntasäätiö. Tilaisuudessa olivat läsnä säätiön hallituksen puheenjohtaja, kenraaliluutnantti (evp) **Timo Rotonen** sekä julkaisuvaliokunnan puheenjohtaja everstiluutnantti (evp) **Vesa Sundqvist**.

Tänä vuonna seminaarikahvit tarjosi Lapin Lennoston Kilta. Sotilaskodin tuoreet herkkumunkit maistuivat osallistujille tuttuun tapaan.



Tietokirjailija ja sotahistorioitsija everstiluutnantti evp Reijo Alanne.



Ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Timo Herranen.

Nollapäästöisen (CO₂) lentoliikenteen käyttö- voimateknologioiden vertailu

Tämä tarkastelu rajautuu teknologioihin, joissa hiilidioksidipäästöt ovat lentotoiminnan aikana nolla, joten hybridikäyttövoima sekä kestävät lentopolttoaineet (SAF) on jätetty tästä tarkastelusta pois. Nykyisen kehitystason perusteella akkusähköiset ratkaisut, mukaan lukien pystysuoraan nousevat ja laskeutuvat ilma-alukset (VTOL), ovat lähimpänä markkinavalmiutta. Tämä akkusähköinen käyttövoimaratkaisu tulee keskittymään lähitulevaisuudessa pääasiassa lyhyen matkan liikenteeseen.

Vetyyn perustuva käyttövoima tarjoaa potentiaalia erityisesti pidemmille lentomatkaille, mutta sen teknologia on edelleen kehitysvaiheessa. Ilmalaivat puolestaan tarjoavat etuja toimintasäteen ja hyötykuorman suhteen, mutta niiden käyttöä rajoittaa suhteellisen alhainen matkanopeus.

Pohjois-Norjan, -Ruotsin ja -Suomen kaltaisilla harvaan asutuilla alueilla ilmailulla on keskeinen merkitys pitkien ja vaikeakulkuisten matkojen taittamisessa. Lentoliikenne parantaa alueiden saavutettavuutta ja luo liiketoimintamahdollisuuksia ilman laajamittaista infrastruktuurin rakentamista. Samalla kuitenkin ilmailun ympäristövaikutukset ovat merkittäviä, minkä vuoksi uusien ja kestävien teknologioiden kehittäminen sekä käyttöönotto on keskeistä päästöjen vähentämiseksi.

Akkusähköinen käyttövoima

Akkusähköisessä käyttövoimaratkaisussa sähkömoottorit saavat energiansa akuista, jolloin työntövoimaa voidaan tuottaa ilman polttomoottoreita. Teknologian keskeinen haaste liittyy energiatiheyteen, eli siihen, kuinka paljon energiaa voidaan va-



Nollapäästöinen lentokone
Pipistrel Velis Electro.

rastoida suhteessa akun massaan. Ilmailussa energiatiheys on erityisen kriittinen tekijä, sillä se vaikuttaa suoraan ilma-aluksen toimintasäteeeseen ja hyötykuormaan.

Tällä hetkellä lentokäyttöön soveltuviin litiumioniakkujen energiatiheys on noin 200 Wh/kg, ja akkupakettien käytännöllinen yläraja on tällä hetkellä noin 300–400 Wh/kg. Vertailun vuoksi lentopolttoaineiden energiatiheys on huomattavasti korkeampi, minkä vuoksi akkujen massa rajoittaa akkusähköisen käyttövoiman hyödyntämistä erityisesti suuremmissa lentokoneissa ja pidemmillä reiteillä. Yli 1 000 kilometrin mittaisille lyhyen matkan lennoille tarvittaisiin arviolta vähintään 800 Wh/kg energiatiheyden omaavia akkupaketteja.

Energiatiheyteen liittyvän rajoitteen ratkaisemiseksi useat maat ovat asettaneet kunnianhimoisia tavoitteita akkuteknologian kehittämiseksi. Vuonna 2020 Kiinan, Yhdysvaltojen ja Japanin hallitusten sekä teollisuuden asettamat tavoitteet asettuivat noin 300 Wh/kg tasolle. Vuoteen 2025 mennessä tavoitteena on saavuttaa 400 Wh/kg energiatiheys. Vuoden 2024 tietojen mukaan 360 Wh/kg kvasi-kiinteäakku edustaa korkeinta energiatiheyttä, joka on toistaiseksi saavutettu massatuotantoon soveltuvissa ja käytännön sovelluksissa.

Akkusähköisen käyttövoiman infrastruktuurivaatimukset

Sähkölentokoneiden lataaminen edellyttää latausliitintä sekä riittävää sähkönsaantia. Sähkö voidaan tuottaa paikallisesti esimerkiksi akuista tai paikallisesta sähkön tuotannosta (off-grid) tai syöttää sähköverkosta. Raportin laatimishetkellä ainoa sertifioitu sähkölentokone on Pipistrel Velis Electro, jonka akkukapasiteetti on noin 25 kWh. Ensimmäisen sukupolven eVTOL-aluksissa akkukapasiteetin arvioidaan olevan noin 125 kWh, mikä on hieman enemmän kuin suurimmissa nykyisissä sähköautojen akuissa. Ensimmäisen sukupolven kiinteäsiipisten akkusähkölentokoneiden akkukapasiteetin arvioidaan puolestaan olevan noin 300–1000 kWh.

Latausajan tulisi olla mahdollisimman lyhyt, jotta se ei pidentäisi ilma-alusten kääntöaikaa verrattuna perinteisiin lentokoneisiin. Pienillä lentokoneilla ja lyhyen matkan liikenteessä kääntöaika on tyypillisesti noin 30 minuuttia. Mikäli lataus voidaan suorittaa kokonaisuudessaan tämän ajan puitteissa, tulisi latausajan olla mieluiten alle 30 minuuttia ja enintään noin tunti. Nykyinen sähköautojen latausstandardi CCS mahdollistaa enintään 400 kW lataustehon. Kehitteillä oleva uusi MCS-standardi puolestaan mahdollistaa jopa 3,75 MW lataustehon. Arvioiden mukaan ensimmäisen sukupolven eVTOL-alukset tarvitsevat noin 350 kW lataustehon, jotta lataus voidaan suorittaa noin 30 minuutissa. Ensimmäisen sukupolven kiinteäsiipiset sähkölentokoneet tarvitsevat taas 1–2 MW lataustehon saman latausajan saavuttamiseksi. Sähköverkon kapasiteetin tulee siten olla riittävä vähintään yhden tällaisen suurteholaturin käyttöön.

Vety lentokoneiden käyttövoimana

Vetyä voidaan hyödyntää lentokoneiden käyttövoimana kahdella tavalla: joko polttamalla sitä suoraan moottorissa tai tuottamalla sähköä polttokennossa. Jälkimmäisessä tapauksessa vetyyn varastoitunut energia muunnetaan sähköksi sähkökemiallisen reaktion avulla. Prosessi muuttuu akkuteknologiaa, mutta merkittävänä erona on se, että polttokenno tuottaa sähköä niin kauan kuin siihen syötetään vetyä ja happea, eikä järjestelmä vaadi uudelleenlatausta samalla tavalla kuin akku. Polttokennon ainoa päästö on vesi.

Vedyn energiapitoisuus massa suhteutettuna on noin kolme kertaa suurempi kuin lentopolttoaineella. Tilavuuteen suhteutettuna energiatiheys on kuitenkin huomattavasti alhaisempi. Saman energiamäärän varastoiminen vetyyn vaatii noin neljä kertaa enemmän tilaa kuin perinteinen lentopolttoaine. Tämä voi johtaa pienempään matkustaja- ja rahtikapasiteettiin tai vaihtoehtoisesti suurempiin lentokoneisiin.

Vetykäyttövoiman infrastruktuurivaatimukset

Vetyä voidaan varastoida useilla eri tavoilla. Yleisimmät menetelmät ovat paineistettu vetykaasu ja kryogeeninen nestemäinen vety. Paineistettua vetyä varastoidaan säiliöihin korkeassa paineessa varastointitiheyden kasvattamiseksi. Nestemäinen vety puolestaan edellyttää erittäin alhaista lämpötilaa, noin $-253\text{ }^{\circ}\text{C}$, jotta se pysyy nestemäisessä muodossa. Vety voidaan toimittaa lentokoneelle säiliöautoilla, vastaavalla tavalla kuin nykyiset lentopolttoaineet.

Esimerkiksi 80-paikkaisessa vetyturbiinipotkurikoneessa säiliökapasiteetti voisi olla noin 600 kg kaasumaista vetyä (350 bar) tai noin 8 450 litraa nestemäistä vetyä. Nykyisten turvallisuusmääräysten mukaan kaasumaista vetyä voidaan tankata enintään 60 g/s virtausnopeudella. Tällä nopeudella täysin tyhjän säiliön täyttäminen kestäisi noin 160 minuuttia. Mikäli tavoitteena olisi 30 minuutin kääntöaika, tulisi virtausnopeuden kasvaa noin 20 kilogrammaan minuutissa. Nestemäisen vedyn tapauksessa 8 450 litran tankkaaminen 30 minuutissa edellyttäisi noin 282 litran minuuttivirtausnopeutta.

Teknologioiden energia- ja tehokkuuden vertailu

Energiankäytön näkökulmasta akkusähköinen käyttövoima on tarkasteltavista vaihtoehdoista tehokkain. Siinä kokonaistehokkuus sähköstä työntövoimaksi on noin 80 %. Vetyyn perustuvassa käyttövoimassa, jossa vety tuotetaan elektrolyysillä, puristetaan, kuljetetaan ja muunnetaan polttokennossa sähköksi, kokonaistehokkuus on noin 30 %. Tämä tarkoittaa, että vetykäyttöinen lentokone tarvitsee noin 2,7 kertaa enemmän sähköenergiaa kuin akkusähköinen lentokone saman kuljetustyön suorittamiseen.

Tiivistelmä ja kuva: Juhani Sallanmaa / Lapin liitto

Lähde:
New North – Work Package 3: Sustainable Aviation Technologies – A Technical Review
Västerbottenin ja Norrbottenin lääninhallitukset, Ruotsi



Kauhavan Lentosotakoulun Kilta

Sihteerin näkökulma yhteisöön, joka kantaa

Yhteisöllisyys kantavana voimana

Pitkäaikaisena Kauhavan Lentosotakoulun Killan sihteerinä olen saanut etuoikeuden seurata kiltaamme läheltä – ei vain pöytäkirjojen ja toimintakertomusten kautta, vaan ennen kaikkea ihmisten ja yhteisten hetkien kautta. Kun vuosien varrella on tullut luettua vanhoja historiikkeja ja samalla kirjattua ylös nykyhetken tapahtumia, yksi asia nousee ylitse muiden: yhteisöllisyys on ollut killan kantava voima alusta asti.

Kauhavan Lentosotakoululla on suomalaisessa sotilasilmailussa erityinen paikka. Täällä koulutettiin sukupolvi toisensa jälkeen lentäjiä ja

muita ilmailun ammattilaisia, joiden yhteiset kokemukset loivat vahvan yhteenkuuluvuuden tunteen. Kun palvelusajat päättyivät, halu pitää yhteyttä entisiin kurssilaisiin ja työkavereihin johti mukaan killan toimintaan – ei vain muistelemaan menneitä, vaan jatkamaan yhteistä tarinaa. Sihteerinä olen usein palannut historiikkeihin etsiessäni taustaa nykyiselle toiminnalle. Varhaisista merkinnöistä välittyy vahva talkoohenki: koonnuttiin, järjestettiin tapahtumia ja pidettiin huolta siitä, ettei Kauhavan henki unohtunut. Kauhavan henki on ja pysyy. Monissa teksteissä toistuvat samat teemat kuin tänäkin päivänä – halu tavata, jakaa muisto-

ja ja olla osa jotakin itseä suurempaa. Vuosien varrella toiminta on muuttunut ja sopeutunut aikaan. Lentosotakoulun siirtyminen pois Kauhavalta oli monelle kiltalaiselle suuri muutos, mutta se ei katkaissut yhteyttä. Päinvastoin, killasta tuli entistä tärkeämpi yhdysside menneen ja nykyisen välillä. Sihteerin pöydällä tämä on näkynyt lisääntyneinä yhteydenottoina ja kyselyinä. Tavaksi on tullut järjestää tapahtumia, joiden tarkoituksena on vaalia perinteitä ja tuoda ihmiset yhteen, viihtymään.

Stigua kootaan syyskuussa 2016 aivan viime tipassa ennen Juhani Ahon vitriinin vihkiäisiä. Isolla porukalla, kuinkas muuten. Kuva: Timo Telen



Yhteisöllisyys ei rakennu itsestään

Nykyään Kauhavan Lentosotakoulun Kilta on aktiivinen ja elinvoimainen yhteisö. Jäsenistö on monipuolinen ja eri-ikäinen, mutta yhteinen tausta ja kiinnostus ilmailuun yhdistää. Kun laadin pöytäkirjoja tai lähetän jäsenkirjeitä, huomaan, miten tärkeää monelle on se, että kiltä tarjoaa paikan, jossa voi yhä tuntee kuuluvansa joukkoon. Jäsenkirjettä odotetaan. Tapamisissa keskustelu kulkee luontevasti historiasta nykypäivään runsaalla huumorilla lisätynä.

Pitkäaikaisena sihteerinä koen, että oma roolini on ollut ennen kaikkea jatkuvuuden varmistaja. Jokainen säilytetty asiakirja, jokainen kirjattu tapahtuma ja jokainen jäsenluettelo kertoo tarinaa ihmisistä, jotka ovat halunneet pitää killan elävänä. Yhteisöllisyys ei synny itsestään – se rakentuu siitä, että jotkut ottavat vastuuta ja moni osallistuu. Puheenjohtajalla on iso rooli tässä vastuun kantamisessa. Työskentelyajanjaksoni aikana killassa on ollut kolme puheenjohtajaa: **Pekka Kanninen, Tapani Terämaa ja Kari Janhunen**. Kukin puheenjohtaja on omalla persoonallaan ja ahkeralla työpanoksellaan luonut yhteenkuuluvuuden tunnetta ja jatkanut vahvaa kauhavalaista me-henkeä.

Kauhavan Lentosotakoulun Kilta on minulle enemmän kuin yhdistys. Se on yhteisö, joka on kantanut jäseniään läpi vuosikymmenten ja aikojen muuttuessa. Sihteerin näkökulmasta voin todeta, että niin kauan kuin on

Kun Pohojammaalla juhlitahan, niin lopuksi soi Vaasan marssi. Juhani Aho saa istua nimikkovitriininsä vihkiäisissä 29.9.2016, muu juhlaväki seisoo. Eturivissä vasemmalta kenraaliluutnantti Raulo Meriö, hänen puolisonsa Mirjam Meriö, lääkintäeversti Juhani Aho, Kauhavan kaupunginjohtaja Markku Lumio ja Ilmasotakoulun johtaja eversti Kimmo Hyvärinen. Kuva: Timo Telen

halua kokoontua, muistella, keskustella ja katsoa myös eteenpäin, killan tarina jatkuu – ja yhteisöllisyys säilyy sen vahvimpana voimana.

Haluan tässä yhteydessä esittää henkilökohtaisen kiitokseni kaikille killan jäsenille. Ilman teidän aktiivisuuttanne, sitoutumistanne ja läsnäoloanne ei olisi sitä henkeä, joka tekee Kauhavan Lentosotakoulun killasta ainutlaatuisen. Kiitos niille, jotka ovat olleet mukana alusta asti ja niille, jotka ovat liittyneet mukaan myöhemmin – jokainen on osa tätä yhteisöä.

Kiitoksen paikka

Lämpimät terveiset myös niille jäsenille, jotka eivät aina pääse paikalle tapahtumiin. Kilta elää teidänkin mukana, muistoissa ja yhteisessä perinteessä. Toivon, että jatkossakin löydämme syitä kokoontua, muistella ja katsoa eteenpäin – yhdessä.

*Esa Rämäkkö
Lentosotakoulun Killan
sihteeri-rahastonhoitaja*

Kauhavalla järjestettiin Suomen päälentönäytös elokuussa 2020. Lentosotakoulun Kilta päätti lahjoittaa Lentokonepuiston päiväkodin lapsille vapaaliput. Lapset ”pakottivat” killan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan leikkiin mukaan. Kuva: Kari Janhunen



Kevät jo keikuttelee, kesäkonsertissa tavataan!



Perinteisen rauhallinen talvi

Lentokonepuistossa käy vieraita talsaiseen tahtiin erityisesti Kauhavan oppaiden kierroksilla – kiitos, **Jyrki Lahti** ja kumppanit, että jaksatte aina vain.

Puisto sai uutta arvostusta syksyllä, kun Soforin talon remontti valmistui ja Kauhavan kaupunki muutti hallintonsa sinne. Toisinkin päin voi ajatella: uusi kaupungintalo sai komian kehyeksen asettuessaan meidän valmiiseen Lentokonepuistoon.

Perinteeksi on jo muotoutunut puistomme Fougan värivalaiseminen syksyn ja talven mittaan kulloinkin kunnioitettavan teeman mukaan. Killan hallituksen jäsen **Sakari Passi** on valaistusestämämme ja hyvin hän homman hoitaakin. Touhu alkoi syyskuussa 2019 vihreällä ”Light up for Mito”. Punainen teemoittaa erästä toista harvinaista sairautta mar-

Kansainvälistä yhteisöllisyyttä heijastaa Lentokonepuiston FM-12-muistomerkki. 24.2.2026 kiltä kunnioitti Ukrainan sankareita kelta-sinisellä valaistuksella. Slava Ukraini! Kuva: Kari Janhunen

raskuussa, oranssi naisein kohdistuvan väkivallan torjuntaa marras-joulukuun vaihteessa ja sininen omaa itsenäisyyspäiväämme sekä maaliskuun kuudentena Ilmavoimien vuosipäivää. Ukrainaa tuemme jo neljättä kertaa kelta-sinisellä valaistuksella helmikuun 24:ntenä – saisi idän tyranni jo lopettaa. Yhteisöllisyyttä ja tukea monille asioille ja ihmisryhmille voimme ilmentää pienillä mutta näkyvillä eleillä.

Lentokonepuistokonserttiperinne jatkuu viime vuoden lentonäytöstauon jälkeen. Kesäkuun 14. sunnuntaina klo 15 alkaen saamme jälleen nauttia Ilmavoimien Big Bandin musisoinnista parin tunnin ajan. Solistina on ihana **Iina Salin**. Kauhavan kädentaitoviikko ei voisi mukavammin päättyä.

Tätä kirjoitettaessa vuosikokouspäivää ei ole vielä päätetty. Kerrotaan se sitten kevään jäsentiedotteessa.

Mukavaa kevättä ja nähdään Kauhavalla – killan jäsenet jo vuosikokouksessa ja kaikki sitten Lentokonepuistokonsertissa.

*Kari Janhunen, puheenjohtaja
Lentosotakoulun Kilta*



Lentokonepuistoon tutustuu useita seurueita vuosittain. Ryhmiä on mukava isännöidä. Perinteeseen kuuluu, että vieraat asettuvat ryhmäkuvaan Lentokonepuiston leikkipuistoon. Kauhavan rotarit tottelivat kiltisti syyskuussa 2025. Kuva: Kari Janhunen



Kilta aloitti Lentokonepuistokonserttien järjestämisen kesäkuussa 2023. Suosio oli suuri, ja ihmiset viihtyivät helteessä Ilmavoimien Big Bandin letkeän musiikin lumoissa. Saimme tästä aikaan kivan kesäisen perinteen. Kuva: Jarmo Vainionpää

Ilmasotakoulu Kauhavalle vuonna 1929

Vuonna 1929 tapahtunut silloisen Ilmailukoulun siirtyminen Kauhavalle ei käynyt helposti. Monenlaisia mutkia tuli vastaan ennen kuin siirto toteutui. Aluksi kiisteltiin lentokentän paikasta, ja ehdolla olivat muun muassa Kauhava, Lapua ja Laihia. Ongelmia aiheutti myös lunastettavan maan hinta, varsinkin Kauhavalla, joka oli todettu parhaimmaksi sijoituspaikaksi. Kauhavalaiset maanomistajat pyysivät maastaan 30 000 markkaa hehtaarilta, kun ostoon oli varattu 6 000–8 000 markkaa hehtaarilta. Kapteeni **Yrjö Opas** on kertonut asiasta näin: ”Maanomistajat saivat nimittäin päähänsä, että senaatti on päättänyt lentokentän juuri heidän mailleensa rakentaa ja ovat he nyt tilaisuudessa ottamaan maastaan sellaisen hinnan kuin haluavat”.

Ministeriön edustajina toimineet kapteeni Yrjö Opas ja insinööri **Kauko Karvonen** totesivat hintapyyntöni korkeaksi ja kääntyivät Laihian puoleen, jos vaikka siellä kaupat olisivat onnistuneet. Laihiallakaan asia ei edennyt, sillä Ilmailukoulun paikaksi suunnitellusta alueesta osa oli vuokrattu ja vuokralaiset kieltäytyivät jyrkästi luopumasta vuokraoikeuksistaan.

Niin palattiin takaisin Kauhavalle. Lentokoulun tuloa myös vastustettiin, jopa varsin erikoisin perustein. Paikalla ollut Kapteeni Yrjö Opas kertoo keskustelustaan erään suunnitellulla lentokenttäalueella maata omistavan isännän kanssa: ”Koetin parhaani mukaan selostaa isännälle niitä etuisuuksia, mitä lentoaseman sijoittaminen paikkakunnalle toisi mukanaan, samalla koettaen saada selville syyn, miksi he ovat määränneet

niin kohtuuttoman hinnan maastaan. Näihin puheisiin vastasi isäntä yksikantaan, ettei hän tiedä juuri hyödyistä, mitä lentoasema tuo mukanaan, mutta sen sijaan kustannuksia tulee ainakin kunnalle, joka joutuu elättämään sotaväen aiheuttamia aviottomia lapsia”.

Vastustusta aiheutti myös isäntien pelko piikojen palkkojen noususta, kun Ilmailukoulun korkeapalkkaiset upseerit maksaisivat kotiapulaisilleen korkeampia palkkoja.

Hintakiista oli niin kova, että ministeriö päätti kauhavalalaisten isäntien myötävaikutuksella kysellä muitakin alueita kentän paikaksi ja lisätarjousten saamiseksi. Kauhavalainen liikemies **Ville Orrenmaa** ja pastori **Martti Rantanen** onnistuivatkin Kauhavalle elintärkeänä pitämässään asiassa. Rantanen sai myyntitarjoukset kahdelta isännältä, jotka omistivat peltoja nykyisen lentokentän alueella Ontonnevalla. Pakkolunastukset, joista ei tullut yhtään valitusta, toimitettiin lokakuussa 1925 ja hinnaksi tuli 8 748 markkaa hehtaarilta. Näin päästiin rakentamaan Ilmai-

lukoululle uutta lentokenttää ja koulun muuttojuna saapui Kauhavalle 6. heinäkuuta 1929.

Aikojen kuluessa Ilmasotakoulu, myös nimellä Lentosotakoulu, otettiin kauhavalaiseen yhteisöön täysivaltaisena jäsenenä. Sotakoululaiset tunnettiin kenttäläiset-nimellä ja tiivis kanssakäyminen kanta-asukkaiden välillä jatkui aina loppuun saakka. Vuonna 2015 tapahtunut puolustusvoimauudistus oli kova isku Kauhavalle ja silloisen Lentosotakoulun henkilöstölle. Koulun lakkauttaminen ja siirto Tikkakoskelle oli tosi-asia. Kauhavalla oli siirryttävä perinneaikaan. Iskustakin on päästy yli ja nykyinen Ilmasotakoulu Jyväskylän Tikkakoskella on Jyväskylälle ja koko alueelle ylpeyden aihe. Näin kirjoittaa myös Jyväskylän kaupunginjohtaja **Timo Koivisto** kirjoituksessaan tässä lehdessä.

Kauhavalainen henki elää edelleen.

Heikki Lahtela

Lähde: Martti Peltonen ”Ilmasotakoulun historia 1918-1980”, ILMASKILTA 1993.



Yrjö Opas oli mukana, kun Ilmasotakoulun paikkaa etsittiin. Kuvassa ev. Yrjö Opas LA5 komentajana Suurmerijoella.



60 VUOTTA KILTATOIMINTAA

Lentotekniikan Kilta ry on perustettu Kauhavalla 4.11.1966 lentoteknillisen koulutushaaran ja Ilmavoimien Teknillisen koulun joukko-osastokillaksi. Kun Teknillinen koulu siirtyi Kauhavalta Kuoreveden Halliin, Killan kotipaikaksi valittiin Kuorevesi. Vuonna 2000 Kuorevesi liitettiin Jämsään, joka on nykyisin Killan kotipaikka. Killan toiminta-alueena on koko Suomi. Kilta on Ilmavoimien Kiltaliiton, Maanpuolustuskiltojen liiton ja Suomen Ilmailuliiton jäsen. Killalla on paikallisosasto Turussa.

Killan toimintaa

Killan museon kaarihallissa on esillä lentokoneita ja lentomootoreita sekä muuta isompaa kalustoa. Kaarihalliin on sijoitettu MiG 15 UTI harjoitushävittäjä (MU 1) (ulkona), IVL Haukka II (HA-41), Bristol Bulldog IV (BU-59), Aero A-11 (AE-47), Rumpler 68 (5A1),

joka on aina maailmassa ja Caudron G.3 (IE.18).

Museon elementtitalossa voi tutustua Ilmavoimien pukuihin eri aikakausilta, lentovarusteita sekä mittarise- ja radiovarustusta. Museon kirjastossa on ohjekirjoja ja muuta ilmailukirjallisuutta. Kirjasto sijaitsee museoalueella olevassa toimistorakennuksessa ja osin Veljekset Karhumäen Wanhalla konttorilla.

Lentotekniikan Killan entisöimä lentävä museokone Gloster Gauntlet Mk II GT-400 (OH-GTX) on sijoitettu Kymen kentälle, jossa sillä on omat lentäjänsä ja huolto-organisaatio. Gauntlet esiintyy kesäisin lentonäytöksissä ja muissa ilmailutilaisuuksissa. Gauntlet on yleisön nähtävillä Karhulan Ilmailukerhon Lentomuseossa. Lisäksi

Killan entisöimä Sääski on Merivartioston tunnuksilla varustettuna Kotkan merimuseossa.



Killan jäsenlehti *Lentoratas*.

Alakuvassa kaarihallin koneita. Oikealla IVL Haukka II ja vasemmalla Aero A 11.



Killalla on jäsenlehti *Lentoratas*, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Lehti sisältää mielenkiintoisia lentoteknisiä artikkeleita sekä lentokoneiden parissa työskennelleiden ja työskentelevien ihmisten kuulumisia. Lehdessä kerrotaan kattavasti killan toiminnasta ja siinä otetaan kantaa killalle tärkeisiin asioihin.

Lehden lisäksi killalla on omat kotisivut, joilla kerrotaan yhdistyksestä ja tiedotetaan ajankohtaisista asioista kiltalaisille. Killan Facebook-sivut puolestaan mahdollistavat interaktiivisen tiedonvaihdon jäsenten kesken.

Kilta järjestää suosittuja museokoneiden Historic-tyyppikursseja kaksi kertaa vuodessa yhteistyökumppanimme Ilmavoimamuseon kanssa. Opettajina toimivat ilmailualan ammattilaiset. Kaksipäiväisellä kurssilla tutustutaan valittuun konetyyppiin teoriassa ja käytännössä.

Killan osastona on Suihkumoottorilennokkiharrastajien kerho RC Jets Finland. Kerho osallistuu yhdessä Killan kanssa lentonäytöksiin ja muihin yleisötilaisuuksiin.

Teksti: Ahti Ojanen

Kuvat:

Ahti Ojanen, Matti Jyllilä, Wikimedia



Gloster Gauntlet Mk II, Turku Aishow 2019.



Hallinportin Ilmailumuseo tieltä katsottuna. Edessä museon kirjasto ja sen takana elementtirakennus, jonka esineistöä alla.





Lentovarikon Kilta

Ilmailutelakasta ilmajärjestelmäosastoksi

Lähes sata vuotta historiaa

Puolustusvoimien Logistiikkalaitoksen perustaminen 1.1.2015 päätti Ilmailutelakasta alkaneen ilmavoimajohtoisen lentokaluston elinkaarihallintajakson. Työtä jäi jatkamaan Logistiikkalaitoksen Järjestelmäkeskuksen ilmajärjestelmäosasto. Vanhassa organisaatiossa kaikki elinkaaren tuki oli keskitetty yhteen organisaatioon. Organisaatio oli iso, budjetti suuri ja henkilöstö heterogeeninen. Toiminta jakautui monelle paikkakunnalle, joista jokaisella oli yksi tai useampi erikoisala – lentokalusto, TVJ-ala, tarkastustoiminta, koelentäminen, varastointi, hankinta, talous, tukeutuminen jne.

Alla: Lentokoneosaston henkilöstöä nousemassa Vuoreksen HEKO-platalta HS-helikopterin kyytiin joskus 80-luvulla.

Oikealla: Lentovarikon Killan järjestämät lasten hiihtokilpailut Vuoreslammen jäällä. Kuvassa maaliin voittajana saapunut Eelis Alanen. Kuvat: Aija Alanen

Organisaatio ja henkilöstö vuosien varrella

Sotilasilmailun teknillinen tukijärjestelmä edellyttää laaja-alaista ja perusteellista teknillistä ja asiantuntijaosaamista. Vapaussodan jälkeen havaittiin, että ammattitaitoisia osaajia ei ollut saatavilla kaikkiin tehtäviin. Henkilöstöä oli koulutettava itse, ja oli myös etsittävä koulutettua väkeä oppimaan ja erikoistumaan työssä.

Vuosisataa myöhemmin tuo peruseriaate kantaa edelleen ja painottuu joukko-osastojen antamaan perus- ja jatkokoulutukseen sekä laitostasolla siviilielämän kouluissa annettuun ”alkukoulutukseen”. Myös laitostasolla kyse on läpi uran jatkuvasta koulutuksesta, joka edellyttää myös riittävää henkilöstön pysyvyyttä.

Monet lentoteknillisen toiminnan vaatimukset ovat säilyneet muuttumattomina. Sellaisia ovat muun muassa asiaosaaminen ja sen ohella

ohella tarkkuus ja huolellisuus, suunnitelmallisuus, ennakointi, jäljitettävyys, tarkastaminen ja raportointi. Nykyaikaiset tietojärjestelmät antavat aivan erilaisen tarkkuuden ja mahdollisuudet kuin manuaalinen korttipohjainen järjestelmä aikoinaan. Tärkein muutos on tekniikan kehittyminen. Ilmavoimien 108 toimintavuoden aikana lentokaluston näkyvät muutokset ovat kuitenkin tapahtuneet koneen sisällä ja koneen tukijärjestelmissä. Vaatimukset kalustosta vastaavalle henkilöstölle ovat aivan erilaiset kuin sata vuotta sitten.

Puolustusvoimien lentokaluston lentokelpoisuuden vastuorganisaatio on nykyisin Puolustusvoimien Logistiikkalaitoksen alaisen Järjestelmäkeskuksen ilmajärjestelmäosasto. Vapaussodan aikana lentotekniikasta vastaavat toimivat siellä, missä lentokoneita oli. Asteittain edettiin varikkopohjaiseen järjestelyyn, vuoden 1919 Ilmailutelakasta varikkovaiheiden kautta Lentotekniikkalaitokseen, Ilmavoimien Materiaalilaitokseen ja nykyiseen Järjestelmäkeskuksen ilmajärjestelmäosastoon. Yhteistyö kotimaisen ilmailuteollisuuden kanssa on ollut kiinteää alkuvuosista asti ja korjaustyö on keskitetty teollisuuteen. Asiantuntijahenkilöstön määrä puolustusvoimissa on merkittävästi



kasvanut tekniikan kehittyessä.

Tehtävien laajeneminen, henkilöstön kasvu ja puolustusvoimien uusi organisaatio haastavat työyhteisön ja työilmapiirin. Yhtenäisyyttä haastaa organisaation toiminta useilla eri paikkakunnilla. Lentoteknillinen ja viranomais toiminta on ollut Tampereella Vuoreksessa, voimalaiteasiat Nokian Linnavuoressa, varastot Hallissa, Vuoreksessa ja Linnavuoressa, korjaustoimintaa Vuoreksessa ja Tikkakoskella, koelento- ja tarkastustoiminta Hallissa, TVJ-asiat Tikkakoskella.

Uusi haaste työyhteisölle on lisääntynyt etätyö. Nykyiset työkalut mahdollistavat tehokkaan etätyön, eivätkä tilajärjestelytkään mahdollista etätyön vähentämistä. Varjopuolena on kuitenkin se, että päivittäiset tapaamiset vähenevät ja yhteiset kanssakäymiset joudutaan erikseen järjestämään. Vaikka tapahtumiin järjestettäisiin kuljetukset, kaikki eivät ole kiinnostuneita tapahtumista. Omaa vapaa-aikaa arvostetaan yhä enemmän.

Työyhteisö vuosien varrella

Kuvaus työyhteisöstä ja yhteisöllisyydestä on valitettavasti pitkälti menneiden muistelua. Organisaatiomuutosten ja yleisen kehityksen vuoksi vain osa aiemmista tavoista on säi-

lynyt. Yhteisöllisyys syntyy yhdessä tekemisestä ja toimimisesta – vuorovaikutuksesta, yhdessä olemisesta ja tekemisestä, henkilökohtaisesti merkittävistä suhteista toisiin ihmisiin, luottamuksesta sekä yhteenkuuluvuudesta. Vapaaehtoisuuden vuoksi yhteisöllisyyden voima kestää aikaa ja toimii organisaation näkymättömänä kannattelijana, mikä lisää henkilöstön työhyvinvointia ja jaksamista.

Suomen Ilmailuvoimien kerhotoiminta alkoi jo vuonna 1918, kun komentaja päiväkäskyssään antoi lentäjäupseereille kehotuksen perustaa kasinokomissio ja Santahaminan yleinen upseerikerho. Yhteisöllisyyttä olivat myös eri urheilutapahtumat.

1940-luvun loppupuolelta Lentovarikon upseeri- ja aliupeerikerhot rahoittivat toimintaansa järjestämällä suosittuja lentonäytöksiä ja kunnostamalla käytöstä poistettuja lentokoneita. Upseerikerho hankki Näsijärveltä Tuulikallio-nimisen saaren. Saari päärakennuksineen ja kaksine saunoineen (ja suihkumooottoreista muokattuine kiukaineen) on edelleen Lentovarikon päällystökerhon (nimenmuutos vuonna 1964) hallinnassa ja jäsenten käytössä. Perheille on järjestetty kesäretkiä ja talviurheilutapahtumia, jopa varjoliittoa. Myös sidosryhmätapaamisia on pidetty saarella.

Pitkään järjestettiin sekä kevät- että syyskauden avajaisia ja muita yh-

teisiä tapahtumia. Toisinaan tyydytään vuosittaisiin kunnossapitotalkoisiin. Monen organisaatiomuutoksen jälkeen käyttäjäryhmä on vaarassa pienentyä.

Aliupseerikerhon (sitemmin toimilupseerikerho) toiminta hiipui 1990-luvulta alkaen. Ilmailuvarikon Alipäällystöyhdistys oli perustettu vuonna 1921 Santahaminassa. Toiminta jatkui Härmälän kautta Vuorekseen aina 31.12.2014 Lentotekniikkalaitoksen lakkauttamiseen asti.

Pitkään perinteenä oli Ilmavoimien esikunnan lentoteknillisen osaston ja Vuoreksen teknillisen osaston yhteinen kesätapahtuma. Se järjestettiin vuorovuosina Tampereen Tuulikalliolla tai Tikkakosken Niemelänaholla, ja ohjelmassa oli kisailua, saunomista ja Tampereella tietenkin myös laivamatka Tuulikalliolle.

Ilmavoimien varikolla Vuoreksessa toimi vuosina 1950–1985 erillisen toimikunnan pyörittämä kahvitupa, jota piti palkattu emäntä. Rakennuskohdattaiset kahviot olivat luontaisia yhteishengen ylläpitäjiä. Kahvituvan lopettamisen jälkeen tila säilyi itsepalvelukahvilana, ja kahvitauolla tavoitettava lähipiiri supistui.

Liikuntatapahtumista Vuoreksessa jääkiekko ja salibandy ovat koonneet lajin harrastajat säännöllisesti yhteen. Vuoreksen suuri työntekijämäärä ja aktiiviset lajin harrastajat mahdollistivat pitkään kesäisen osastojen välisen lentopalloturnauksen. Kävelytapahtumia pyrittiin järjestämään säännöllisesti koko henkilöstölle. Vuoreksessa on erinomainen kuntosali, joka pitkään oli myös valvottuna perheenjäsenten käytössä. Avantosaunominen alkoi 2000-luvun puolella, ja sinne olivat keskiviikkoisin pitkään tervetulleita myös eläkkeelle siirtyneet työntekijät.

Yhteisistä tapahtumista tärkein oli Varikon/laitoksen vuosipäivä 1. huhtikuuta. Lentovarikon Killan perustamisen jälkeen tapahtuma muutettiin Varikon ja Killan yhteiseksi tilaisuudeksi sidosryhmien kanssa. Ohjelmassa oli yleensä virallinen juhla- ja palkitsemisosuus ja sen jälkeen kevyempää yhdessäoloa. Ilmajärjestelmä-

Vuoreksessa järjestetyssä perhetapahtumassa Raimo Salonen esittelemässä DK-koneen ohjaamoa lapsille 1990-luvulla. Kuva: Killan arkisto



osasto jatkaa 1.4. perinnepäivää.

Pikkujoulut olivat toinen vuosittainen rento tapahtuma, johon koko organisaatio saattoi osallistua. Nykyisin pikkujoulut ja muut tapahtumat järjestetään Logistiikkalaitoksella tai Järjestelmäkeskuksella. Työyhteisö on muuttunut ilmailusta logistiikkaan.

Vuoreksen autokerho toimi alan harrastajien yhteisenä. Kerho neuvotteli jäsenilleen alennuksia autotarvikkeisiin. Kerholaisilla oli myös pitkään lupa huoltaa autoaan Vuoreksen rasmontulla

Vuoreksen henkilökunta perusti 1970-luvulla kalakerhon, alueen aitojen sisäpuolellahan on kohtuullisen suuri Vuoreslampi. Kalakerho kokeili myös taimien kasvatusta rajaamalla laskuojan pään sitä varten. Kalakerho kisasi myös Instrumentointi Oy:n (Insta) Otti-kerhon kanssa.

Tampereen Vuoreksen erikoisuus oli Ilmavoimien Varikon ja Sääksjärven Varikko-osaston (sitemmin Sääksjärven Asevarikko) sekä Sotilasläänin kuuluvan puhelinvaihteen henkilöstön yhteinen sosiaalitoimikunta. Sen tehtävä oli alueellisena toimijana edistää alueen puolustusvoimien henkilöstön yhteenkuuluvuutta ja työviihtyvyyttä henkilön virka-asemaan katsomatta. Sosiaalitoimikunnan erityisenä tapahtumana oli henkilökunnan lapsille järjestetty hiihtokilpailu Vuoreslammen jäällä. Tapahtuma keräsi vuodesta toiseen lähes sata osallistujaa, jotka kaikki palkittiin.

Ilmavoimien Varikon koelentue perustettiin Halliin vuonna 1940 ja Koelentueen kerho vuonna 1948. Kerho järjesti itselleen tilat talkootyönä. Toi-

minta tiloissa jatkui vuoteen 1989, jonka jälkeen kerhorakennus annettiin Kuoreveden VPK:n harjoituskapaleeksi ja lopulta se poltettiin. Kerho on sen jälkeen järjestänyt juhlia ja tapahtumia, kuten Hallin ilmailupäivät ja laivuejuhlia. Vuonna 2010 Koelentokeskus siirrettiin Satakunnan Lennostoon, jonka Ilmataistelukeskus jatkaa Koelentokeskuksen perinteiden vaalimista.

Kuoreveden Hallin sosiaalitoiminnan erikoisuutena voidaan pitää Joulupukin vuotuista tervehdystä jouluaattona. Iloiset lapset odottivat innolla Joulupukkia SA-lentokoneella saapuvaksi. Koelentäjänä mainetta niittänyt Jyrki Laukkanen oli koneen ohjaajana ja hänellä oli Joulupukki kyydissään. Joulunvietto avattiin näin koko kylälle.

Tiedustelu-, valvonta- ja johtamisjärjestelmäala, Ilmailuteollisuus

Ilmavoimien Viestivarikko perustettiin vuonna 1941, ja sodan jälkeen se liitettiin osaksi Ilmavoimien Varikkoa. Yhteys katkesi välillä, mutta ilmavoimauudistuksessa se palautettiin Ilmavoimien materiaalilaitokseen. Viesti-/TVJ-ala on toiminut itsenäisesti Tikka-koskella vastuualueenaan koko maa.

Merkittävä osa työyhteisöä ovat kumppaniyritykset, suurimpina Patricia ja Insta. Tiedonvaihto on turvattu normaalien työpalaverien ohella erityishenkilöstön kertausharjoituksilla. Harjoituksia järjestetään yritysten avainhenkilöstölle, mutta ajoittain myös yritysten luottamusmiehille.

Tulevaisuus

Kun Lentovarikon Kilta vuonna 1991 perustettiin, oli TVJ-alan irrottaminen itsenäiseksi kokonaisuudeksi jo valmisteilla. Lentovarikon korjaamotointia ajettiin alas ja siirrettiin pääosin kotimaiselle ilmailuteollisuudelle. Vuoden 2010 ilmavoimauudistuksessa perustettiin Ilmavoimien Materiaalilaitos. Koelentokeskus erotettiin tuolloin omaksi organisaatiokseen, TVJ-ala palasi laitokseen. Myös Ilmavoimien Esikunnan lentotekninen osasto liitettiin laitokseen ja johon perustettiin Tikkakoskelle.

Puolustusvoimauudistuksessa 2015 puolustushaarojen materiaalilaitokset yhdistettiin Puolustusvoimien logistiikkalaitokseksi. Varastointitoiminnot ja jäljellä olevat korjaamotoinnot siirrettiin kolmannelle logistiikkarykmentille. Hankinta ja talous sekä hallinnollisia toimintoja siirrettiin Logistiikkalaitoksen esikuntaan.

Sotilasilmailun perinteitä jäi vaalimaan Järjestelmäkeskuksen ilmajärjestelmäosaston asiantuntijajoukko. Aiemmin laaja työyhteisö on su-pistunut yhdeksi osastoksi, joka toimii Järjestelmäkeskuksessa. Ilmajärjestelmäosasto ylläpitää Lentovarikon perinteitä mm. ylläpitämällä Tampereen alueella sotilasilmailun muistomerkkejä ja muistamalla lento-onnettomuuksissa menehtyneitä sekä toimii yhteistyössä Lentovarikon Kiltan kanssa.

Kirjoittajat:

Juha Hakulinen, Esa Mäkinen ja Matti Käkälä



Päällystökerhon omistama Tuulikallio saari Näsijärvellä on ollut monien tapahtumien pitopaikkana vuosien varrella. Kuva: Petri Syrjälä

Lentovarikon Kilta 35 vuotta

Juhlapäivän viettoa

Lentovarikon Killan perustamisesta tuli huhtikuun 4. päivänä 2026 kuluneeksi 35 vuotta. Killan 35 vuotispäivää ja Lentovarikon perinnepäivää juhlistettiin pääsiäisen vuoksi hieman etujassa perjantaina 27.3.2026. Tilaisuus järjestettiin Lentovarikon perinteitä vaalivan Järjestelmäkeskuksen Ilmajärjestelmäosaston ja Lentovarikon Killan yhteistyönä. Juhlapaikkana oli Tampereen Ammattiopisto Tredun Hervannan toimipiste.

Tilaisuuteen oli kutsuttu killan ja Ilmajärjestelmäosaston henkilöstön lisäksi myös yhteistyötahoja ja kutsuvieraita. Juhlaan osallistui yhteensä n.120 henkilöä.

Ohjelmassa oli mielenkiintoisia ajankohtaisia esityksiä, tervehdyksiä ja palkitsemisia sekä yhdessäoloa cocktail-tilaisuuden muodossa.

Raimo Salonen



IVKL:n puheenjohtaja Juha Suonperä luovuttaa Ilmavoimien kiltaristin Lentovarikon Killan puheenjohtajalle Esa Mäkiselle. Kuva: Jari Vuolle



Esa Mäkinen luovutti Vuoden kiltalainen -tunnustuksen mekaanikko Jouni Ronnille. Kuva: Jari Vuolle



IVKL:n puheenjohtajan Juha Suonperän tervehdys juhlatilaisuudessa. Kuva: Laura Kovala

Tredun Herkuu järjesti tilaisuuden maittavat tarjoilut. Kuva: Laura Kovala





Perinteet ja yhteisöllisyys Satakunnan lennostossa vuonna 2026

Satakunnan lennosto poikkeaa lähihistorialtaan muista Ilmavoimien hallintoyksiköistä, mikä on tuonut omaleimaisuutta myös Lennoston yhteishenkeen ja perinteisiin.

Lennoston perinteet ovat rakentuneet alun perin hyvin vahvasti lentävien yksiköiden ympärille. Tämä johtune siitä, että suuri osa toimintaa johtaneista upseereista ovat pitkään olleet taustaltaan ohjaajia. Puolustusvoimauudistuksen ja upseerikoulutuksen uudistumisen myötä tulevaisuudessa on kuitenkin odotettavissa muutoksia.

Lennoston historia muodostaa perustan perinteille, ja se voidaan jakaa viiteen eri vaiheeseen. Jokainen vaihe on tuonut mukanaan muutoksen ja sen myötä myös haasteita. Muutos ja haasteet ovat tuoneet lennostolaisille syvää yhteenkuuluvuuden tunnetta yhteisen asian, isänmaan puolustamisen edessä.

Satakunnan lennoston syntyhistoria ja aika ennen sotia (1918–1939)

Satakunnan lennoston toiminnan voidaan katsoa alkaneen luutnantti **Väinö Mikkolan** 26.6.1918 perustamasta I Kenttälentoasemasta, jonka päätehtävänä oli lentotiedustelu. Lentoaseman perustaminen Sortavalaan oli haasteellista. Oli puutetta mekaniikoista, koneista, polttoaineesta ja majoitustiloista. Tämän vuoksi asema siirrettiin Kasinhäntään vuonna 1924. Muutto ja uusi lentokalusto merkitsivät toiminnan voimakasta kasvua ja vakiintumista. Tehtäviin kuului jo tuolloin yhteistoiminta maavoimien kanssa.



Mikkola, Kasinhännän perustaja.

Satakunnan lennoston toiminta alkoi 1 Kenttälentoasemalta Kasinhännästä. Taustalla Sortavala. Kuvat: SA kuva.





Kasinhäntä ei sijainnut puolustus-suunnitelman mukaan painopistealueella, mikä vaikutti heikentävästi asemalle annettuihin resursseihin. Lentokalustoa oli vähän ja se oli laadultaan kehnoita koko ilmavoimissa. Siitä huolimatta henki oli korkealla ja esimerkiksi koulutustarkastuksissa ja lentokilpailuissa asema menestyi erittäin hyvin. Kasinhännän henkilöstön suhteet siviilimaailmaan olivat hyvät. Asema oli alueella merkittävä työnantaja ja myös ihmisten jatkuvan mielenkiinnon kohde – olihan lentäminen vielä uusi asia.

Painopistealueen ulkopuolisen sijainnin vuoksi lentoasema laajeni ensin Turkinosaareen ja siirtyi sieltä Suur-Merijoelle, jonka maantieteellistä sijaintia pidettiin hyvänä, ja sen kehittämistä jatkettiin. Vuonna 1934 lentoasemalle sijoitettiin uusi hävittäjälentolaivue, Lentolaivue 26. Tavoite oli kehittää erityyppisten laivueiden keskinäistä koulutusta. Kokemukset ja operatiiviset seikat kuitenkin puolsivat siirtymistä konelajeittain koottaviin lentorykmentteihin. Vuoden 1938 alussa Uttiin perustettiin Lentorykmentti 2 ja Suur-Merijoelle Lentorykmentti 1, jonka lentolaivueet olivat 10, 12, 14 ja 16.

100 sotalentoa on lennetty. Ohjaaja saanut havuseppeleen sen kunniaksi. Lottien kukatkin vielä tulossa. Kuva: SA kuva

Yhteistoimintaa maajoukkojen kanssa pidettiin Ilmavoimien tärkeimpänä tehtävänä 1930-luvulla. Yhdeksästä laivueesta neljä oli yhteistointialaivueita ja yksi meriyhteistointialaivue. Suur-Merijoki yhteistointirykmentin päätukikohtana oli 1930-luvun Ilmavoimien kenties tärkein tukikohta.

Sotien aika (1939–1945)

Talvisotaa edeltäneessä liikekannalpanossa Ilmavoimat perusti yhden maayhteistointirykmentin (Lentorykmentti 1), yhden hävittäjärykmentin (Lentorykmentti 2), yhden pommitusrykmentin (Lentorykmentti 4), kaksi erillistä laivuetta (Lentolaivueet 16

Ripon osasto Suur-Merijoelle ja Turkinosaaren maisemissa. Kuva: SA kuva

ja 34), sekä erilaisia ilmatorjunta, johdanto-, huolto ja koulutus- ja täydennysmuodostelmia. Lentorykmentti 1 alistettiin käytännössä Kannaksen Armeijan esikunnalle.

Talvisotaa lähdettiin lentokalustolla, joka ei vastannut suorituskyvyllään sodan asettamia vaatimuksia. Kalusto pakotti siirtämään toimintaa yhä enemmän pimeä- ja hämärätoimintaan, mikä heikensi tiedustelulentojen tulosten laatua. Kalustosta huolimatta yhteistointialaivueet pyrkivät täyttämään niille käsketyt tehtävät. Suurin hyöty maavoimille oli laivueiden suorittamasta tähytys- ja



valokuvaustiedustelusta. Pommituksissa käytetyt pommit olivat pieniä, mutta pommitustarkkuus oli sodan alkuvaiheessa hyvä. Maayhteistointalavueet suorittivat talvisodassa yhteensä 864 sotalentoa, pudottivat yli 67 tonnia pommeja ja levittivät miljoonia lentolehtisiä. Sotalennoilla menetettiin 13 konetta ja niiden myötä 24 miehistön jäsentä. Kokemuksen myötä tappiot vähenivät sodan loppua kohti lähes olemattomiin.

Jatkosodan alussa taisteltiin pääasiassa jo talvisodassa käytetyllä kalustolla, jolla tultiin vielä toimeen, koska neuvostoliittolaisetkin käyttivät pääasiassa vanhentuneita koneita. Kesällä 1944 Neuvostoliitolla oli selvä laadullinen ja moninkertaisen määrällinen ylivoima.

Lentolavueet 12, 14 ja 16 suorittivat jakosodan aikana jo talvisodasta tutuksi tulleita tehtäviä: päivä- ja yö-tiedustelu-, tulenjohto-, propaganda- sekä kaukopartioiden huoltolentoja ja pommituksia. Tärkein oli tiedustelu, mutta myös pommitus- ja tulenjohtolennoilla saatiin aikaan tuloksia.

Lentolavue 32 oli hävittäjälavue, joka liitettiin Lentorykmentti 1:een vuonna 1942. Lavueella oli käytössään tuolloin varsin iskuvoimainen kalusto. Ajan kuluessa lavueen suhteellinen suorituskyky heikkeni niin, että kesällä 1944 se suoritti lähinnä tiedustelutehtäviä ja ainoastaan toissijaisesti torjuntalentoja.

Porin aika (1945–1985)

Käsky Ilmavoimien rauhanaikaisesta sijoituksesta ja kokoonpanosta annettiin 25.11.1944. Lavueet, jotka olivat siirtyneet Poriin jo lokakuun puolessa välissä, muodostivat rauhan ajan Lentorykmentti 1:n. Kokoonpanoon kuuluivat esikunta toimistoneen, kolmilentueiset Hävittäjälentolavueet 11 ja 13, myöhemmin Poriin sijoitettu Korjaamo ja Varasto sekä Esikuntakomppania. Rykmentin sijoitusta Poriin pidettiin vain väliaikaisena parempaa tukikohtaa odotellessa. Uuden tukikohdan odottelu kesti kuitenkin lopulta lähes 40 vuotta.

1950-luku oli Ilmavoimissa voimakkaan kehityksen aikaa. 1.12.1952 käyttöön otetussa Ilmavoimien organisaatiomuutoksessa siirryttiin rykmenttikokoonpanosta lennostopohjaiseen kokoonpanoon. Tässä yhteydessä Lentorykmentti 1:n uudeksi ni-



Vampire-suihkuharjoituskone on saapunut Poriin.
Lysander-kone huollettavana, lämmintä on. Kuvat: SA kuva





Suomen lippu nostetaan salkoon Satakunnan lennostossa Porissa. Kuva: SA kuva

meksi tuli 2. Lennosto. Tammikuussa 1953 saapuivat ensimmäiset Englannista hankitut Vampire-koneet Poriin. 2. Lennostolla oli merkittävä rooli uuden kaluston käyttöönottamisessa ja kouluttamisessa, ja sen voidaan katsoa toimineen uranuurtajana suihkukonekaluston käyttöönotossa Suomessa. Lisäksi 2. Lennosto oli voimakkaasti mukana Ilmavoimien operatiivisen toiminnan kannalta keskeisen, tutkiin perustuvan ilmapalvon- ja johtamisjärjestelmän kehityksessä.

Vuonna 1957 lennostot nimettiin maakuntien mukaan, jolloin 2. Lennostosta tuli Satakunnan lennosto. 1960-luvun alussa laivueet yhdistettiin ja Hävittäjälentolaivue 11 sai uuden numeron, 21. Vuonna 1965 Lennoston esikunta muutti Tampereelle Aitovuoreen ja Viestikeskus 3 liitettiin Lennostoon. Porissa perustettiin 18. lokakuuta 1968 Satakunnan lennoston kiltä vaalimaan Satakunnan lennoston olevia ja tulevia perinteitä.

Satakunnan lennosto toimi uuden konetyypin vastaanottajana myös 1980-luvulle tultaessa, kun Hawk Mk.51-koneet otettiin käyttöön. Lennosto oli jo tuolloin montoimiosaja, joka oli operoinut lisäksi Saab 91 D Safir ja Piper PA-28R Arrow -kiinteäsiipisiä koneita sekä Mil Mi-1 ja Mil Mi-4 -helikoptereita, jotka olivat samalla Ilmavoimien ensimmäiset helikopterit.

Porin operatiivisen sijainnin ja kentän heikon rakennuskannan vuoksi vuonna 1969 tehtiin päätös Lennoston uudesta sijoituspaikasta, joka oli Pirkkala.

Tampere-Pirkkala (1981–2014)

Uusi Tampere-Pirkkalan lentokenttä vihittiin käyttöön 1.10.1979, ja virallisesti Lennoston muutti Pirkkalaan 28.6.1985. Samana vuonna siirryttiin Draken-kalustoon myös Pirkkalassa, aluksi vahvasti Lapin lennoston tuella. Rovaniemeltä siirrettiin Satakunnan lennostoon sekä ohjaajia että mekaniikoita. Pirkkalan eriomainen sijainti Suomenlahden operatiivisiin lentoihin korostui jo Draken-aikakaudella.

Satakunnan lennosto oli jälleen eturintamassa, kun ensimmäiset Hornetit laskeutuivat Pirkkalaan 7.11.1995. Ensimmäinen kotimainen Hornet-tyyppikurssi järjestettiin Pirkkalassa vuonna 1996 uusien koulutusohjelmien ja simulaattoreiden käyttöönoton myötä. Uusi kalusto toi uskottavuutta Hävittäjälentolaivue 21:n ja 3.Pääjohtokeskuksen pätehtävään eli AKV/AKT-toiminnan toteuttamiseen. Hornetit aloittivat operatiivisen päivystyksen vuoden 1998 alusta. Hornet-kaluston käyttöönotto merkitsi Ilmavoimille hyppä "parin" hävittäjäkonesukupolven yli suoraan maailman huipulle.



Hävittäjälentolaivue 21:n laivuetunnus. Kuva HÄVLLV 21

Myös Ilmavoimien kansainvälinen harjoitustoiminta siirtyi uudelle tasolle kylmän sodan päättymisen ja Hornet-kaluston myötä. Satakunnan lennosto ja fyysisesti sen yhteydessä sijainnut Ilmataistelukeskus olivat avainasemassa, kun Hornetin toimintamalleja kehitettiin vastaamaan paremmin kotimaan puolustuksen vaatimuksia, mutta myös kansainvälisten standardien mukaisiksi. Lennoston jatkuva kehittämisen- ja kehittymisen halu sekä opiksi ottamisen taito olivat arvoja, jotka ajoivat niin ohjeistusta kuin henkilökohtaista osaamista ilmavoimallisesti eteenpäin. Satakunnan lennoston johtamat ADEX-harjoitukset olivat tärkeä merkkipaalu Ilmavoimien kansainvälistymisessä ja yhteensopivuuden rakentamisessa.

Kylmän sodan päättymisen jälkeen jatkunut puolustusbudjetin pieneminen aiheutti myös Puolustusvoimissa jatkuvia supistamistarpeita. Vuonna 2015 voimaan tullut puolustusvoimauudistus kosketti merkittävästi myös Ilmavoimia ja Satakunnan lennostoa. Lennoston perinteinen Hävittäjälentolaivueen ympärille rakennettu ja omalla johtokeskuskella oleva organisaatio lakkautettiin, ja hävittäjä- sekä johtokeskustoiminta keskitettiin Ilmavoimissa kahteen muuhun lennostoon.

Henkilöstöä siirtyi muihin laivueisiin ja Ilmavoimien esikuntaan, mutta osa ohjaajista ja mekaniikoista jäi lennostoon liitettyyn Ilmataistelukeskukseen ja perustettuun Lentotekniikkalaivueeseen. Satakunnan lennosto menetti paljon mm. uuden lentokaluston käyttöönottoon ja kehittämiseen sekä Ilmavoimien johtokeskustoiminnan kehittämiseen liittyviä perinteitä ja osaamista. Ilmavoimien uuden organisaation toiveena oli, että edellä mainittu osaaminen säilyisi kuitenkin ilmavoimallisesti uuden organisaation käytössä.

Monitoimilennosto Pirkkalassa (2015–)

Ilmavoimien organisaatio muuttui merkittävästi puolustusvoimauudistuksen aikana vuoden 2015 alkuun mennessä. Uudistuksen yhteydessä Satakunnan lennosto muokattiin uudenlaiseksi monitoimilennostoksi, jonka toimintakenttä oli – ja on edelleen – hyvin monipuolinen. Muutos-

prosessi oli fyysisesti ja henkisesti vaativa sekä organisaatiolle että etenkin sen henkilöstölle osaamisvaatimusten laajentuessa myös kokonaan uusille osaamisalueille. Uusi, entistä heterogeenisempi organisaatio korosti entisestään tarvetta joukkuepelaamiselle ja Lennoston toimintojen yhteensovittamiselle.

Lennosto muodostaa hallintoyksikön, jonka sisällä operoi useampi joukkoyksikkö aiempaa itsenäisemmin. Näin ollen lennoston komentajalla on nykytilanteessa aiempaa suurempi kapellimestarin rooli, jotta ”bändi rockaa” jatkossakin samaa säveltä, ja tekee sen ennen kaikkea oikeassa rytmissä.

Satakunnan lennosto on nykyisellään huippuiskussa oleva Ilmavoimien operatiivinen joukko-osasto, joka laajan osaamisalueensa lisäksi on monilta osiltaan tunnustetusti sekä kansallinen että kansainvälinen kärkiosaaja. Venäjän hyökkäyssodan ja puolustusliitto Naton jäsenyyden myötä lennoston rooli kansainvälisellä näyttämöllä on lisääntynyt entisestään. Lennoston kyky joukkuepelaamiseen sekä sisäisesti että liittolaisten kanssa on hyvällä tasolla ja kehittyy edelleen koko ajan.

Vuosien aikana lisääntyneet työt ja palvelustehtävät sekä alati kiristyvät normit ovat verottaneet yhteisöllisiä tapahtumia myös Satakunnan lennostossa. Yhteiset tilaisuudet kilpailevat ajasta perheen, muun viihteen ja sosiaalisen median kanssa. Tapahtumia on ollut vähemmän, mutta niiden laatuun on panostettu aiempaa enemmän. Henkilöstön osalta alkaa orastaa jälleen trendi yhteisöllisempään suuntaan. Ehkä vallitsevan maailman tilanteen johdosta tai ehkä z-sukupolven ajamana, joka haluaa enemmän kokea kuin omistaa.

Satakunnan lennosto tutkii, turvaa, tukee, taistelee ja kehittää – T4K. Vuoden jokaisena päivänä, nyt ja aina.

Kirjoittanut evl Petri Landkammer, Satakunnan lennoston esikuntapäällikkö

Lähteet:

ev (evp) Petteri Seppälä, SATLSTO:n historia sekä ev (evp) Markku Määttänen.



Drakenit ovat saapuneet Tampere-Pirkkalaan. Tuojina lentäjät vas. Seppo Kohtala, Juha Grönmark ja Niilo Erkinheimo. Vastaanottajana Lennoston komentaja ev. Heikki Nikunen oik. ja esikuntapäällikkö evl Jouko Knutila (valk. paidassa). Kuva: HÄVLLV 21



Puolustusministeri Anneli Taina pitää juhlapuhetta Hornet-kaluston vastaanottojuhlassa Tampere-Pirkkalassa HÄVLLV 21:n lentokonehallissa. Kuva: ILMAV



Satakunnan lennoston komentajan kolikko. Sen iskulauseet kuvaavat Lennoston tehtävät, mutta kolikon keskiössä korostuu Lennoston tärkein asia: me kaikki, yhdessä. Kuva: SATLSTO

ERÄS SAATTOLENTO



MiG-15-kone ”matkustajakoneen” siivellä.. Kuva: Karjalan lennosto

Kesäkuun 11.päivänä vuonna 1963 saimme tiedon seuraavan päivän lento-ohjelmassa olevasta saattolennosta, joka suoritettaisiin 3:n MIG-15 UTI-koneen osastolla, johtajana yll **Veikko ”Vexi” Tähtinen**. Kysymyksessä oli Tunisian presidentin **Habib Bourguiban** Suomen vierailun vastaanottolento. Vieraat saapuivat Suomeen Ruotsista SAS: n reittilento-koneella Arlandan kentältä Helsinki Vantaan lentokentälle.

Miehistöksi lennoille oli määrätty:

- MU-1 ohj yll **Veikko Tähtinen**/mek kers **Jussi Rönkkö**
- MU-2 ohj ltn **Pentti Teulahti**/mek **A. Kasurinen**
- MU-3 ohj ltn **Osmo Kopponen**/mek ylik **Martti Hiltunen**

Keskiviikko, kesäkuun 12. päivä, valkeni pilvipoutaisena Rissalassa, jossa valmistauduttiin päivän lentoihin. Mekaanikot häärivät koneiden ympärillä valmistellen niitä ja matkavarusteita lähtökuntoon. Sitten menttiin osastonjohtajan aamupalaveriin, jossa saatiin tiedot päivän lennoista ja aikatauluista.

Startti Rissalasta oli klo 07.10, nousu matkalentokorkeuteen 500 m ja lasku Turkuun Artukaisten kentälle klo 07.55, jossa Porista Satakunnan lennostosta siirretty miehistö oli meitä vastaanottamassa. Koneiden tarkastuksessa todettiin, että MU-3:n toisen päätelineen rengas oli vaurioitunut laskussa. Pyy-simme puhelimella konetarkastaja Niilo Palokkaan mielipidettä koneen lentokelpoisuudesta vaurioituneella renkaalla. Konetarkastaja hyväksyi koneen siirtolentokelpoiseksi takaisin Rissalaan.

Sovittiin, että MU-3-kone – ltn Kopponen/ mek Kasurinen – palaavat siirtolentona Rissalaan ja minä siirryn Teulahden MU-2-koneen takaohjaamoon. Ohjaamoissa istuen odotimme lähtökäskyä yhteysupseeri kapteeni Jokiselta. Käsky ”ilmaan” tuli, ja

starttasimme klo 10.05 ja nousimme 7 000 m korkeuteen. Kesken nousun tuli tieto, että pitää palata takaisin, sillä Tukholmassa ei näy ketään Caravelle-koneen lähettyvillä. Tähtinen vastasi, että me jatkamme nousua pienellä teholla ja odotamme tavoitkorkeudessa.

Vähensimme tehoja ja roikuimme ”Vexin” oikealla siivellä pyrstö alhaalla. Kone oli kuin munan päällä. ”Pena” sanoi sisäpuhelimeen, että kuomu huurtuu ja aukkoa pitää saada pyyhkimällä. Johtokoneen on oltava näkyvissä. Löysäsin istuinvyöt, kurotauduin pyyhkimään nenäliinalla ja lentokäsineellä kuomun vasenta reunaa niin, että ”Pena” näki paremmin johtokoneen. Toistin toimenpiteen useita kertoja ja niin sitten putkahdimme pilviverhon läpi ja tilanne helpottui.

Radio räsähti, ja meille ilmoitettiin, että olemme 12 km Caravellen takana. Tällöin ”Vexi” kutsui ”Tammi Baba Romeota” (SAS Carevellen kutsu) ja pyysi vähentämään lentonopeutta niin, että ehdimme siivelle ennen Helsinkiä. Maksiminopeutta emme voi käyttää polttoaineen vähyyden vuoksi.

”Vexi” pyysi meille laskuvuoron yksi, sillä polttoainemäärän varoitusvalot olivat palaneet jo muutamia minuutteja. Pyyntöön suostuttiin. Laskun jälkeen pääsi kaikilta syvä huokaus ja jännitimme, riittääkö polttoaine rullaukseen seisonta-alueelle. Polttoaine riitti, vaikka säiliöt olivat lähes tyhjä. Laskeutumisaika 11.30 kertoi lentoajaksemme 1 h 25 minuuttia.

Koneiden tarkastusten jälkeen lensimme osastolentoharjoituksena Rissalaan. Siellä tapasimme myös MU-3:n siirtolentäjät Kopposen ja Kasurisen. Vaurioitunut rengas ei ollut aiheuttanut ongelmia.

*Heikki Lahtela
Lentoa muisteli Martti Hiltunen*



Utin Ilmakillan LYHYT HISTORIIKKI

**Utin ilmakillan taustalla on kaksi aikaisempaa yhdistystä:
Kymenlaakson ilmakilta ja Helikopterikilta.**

Kymenlaakson ilmakilta

Yhdistyksen järjestäytymiskokous pidettiin 1.3.1966 Kouvolan Kauppakerholla, 60 vuotta sitten. Tuolloin ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin maisteri **Martti Joutsen**. Kauppakerhosta muodostui yhdistyksen kuukausittaisten kokousten ensimmäinen pitopaikka. Alkuun killan tehtäväksi määriteltiin ilmailun kehityksen seuraaminen sekä toimiminen yhdyssiteenä siviili-ilmailun ja ilmavoimien välillä. Kilta oli alussa ennen kaikkea entisten sotalentäjien koontumisryhmä.

Kymenlaakson ilmakilta järjesti kokouksia, esitelmätilaisuuksia ja retkiä niin kotimaahan kuin naapurimaihinkin varsin aktiivisesti. Erityisen suuren työn killa teki kuitenkin pohjoiskymenlaaksolaisen sotilasilmailu-

historian vaalimisessa pystyttämällä useita ilmailumuistomerkkejä ja entisöimällä Ilmavoimien entistä konekalustoa. Nykyisin Suomen Ilmavoimamuseossa esillä olevan Morane-Saulnier M.S.50 C -koneen entisöi silloisen Kuljetuslentolaivueen tiloissa Kymenlaakson ilmakilta vuosina 1973–1977. Koneen runko noudettiin Uttiin Helikopterilentueen Mi-4 (HR) -helikopterilla. Hankkeen puuhamiehet käyttivät lopulta Moranen entisöintiin yli 2250 työtuntia.

Utin Mersu, Messerschmitt Bf109 G6-hävittäjä, tunnukseltaan MT-452, entisöitiin Karjalan lennostossa vuosina 1969–1970. Se vietti 1970-luvun alkuperäisellä MT-507:n kivikorokkeelle nostettuna täysin säiden armoilla. Vuonna 1980 käynnistyi Kymenlaakson ilmakillan kuukausikokouksissa keskustelu Mersun suo-

jakatuksesta, sillä vaihtoehtona oli Sotamuseon ilmoitus muistomerkkikoneen mahdollisesta siirtämisestä pois Utista. Yhteistyökumppanien löydyttyä päätös vitriinin rakentamisesta tehtiin helmikuussa 1981.

Siitä eteenpäin asiat etenivät mukavasti. Virallisesti vitriini ja mekaniikko **Antti Härkösen** Kuljetuslentolaivueessa uudelleen maalaama MT-452 otettiin käyttöön 1.10.1982. Vuonna 1998 Mersu jälleen maalattiin ja ruostesuojattiin Vantaalla Finnairin ja ilmakillan yhteistyönä, ja samalla vitriiniin lisättiin muun muassa ilmanvaihto.

Kenties merkittävin Kymenlaakson ilmakillan pystyttämistä muistomerkkeistä on Utin *Kotka*-veistos. Muistomerkissä on graniittipylvään päässä virolaisen taiteilijan ja lentäjäveteraanin **Kalju Reitelin** tekemä pronssinen kotka. Muistomerkki pystytettiin kunianosoitukseksi kaikille ilmailun parissa henkensä tai terveytensä menettäneille. Hankkeen suojalijana toimi **Elisabeth Rehn**. Hän myös puhui patsaan paljastusjuhlassa 7.9.1997. Patsaan taakse paljastettiin 7.9.2000 muistolaatat sotien 1939–44 lentoturmien uhreille. *Kotka*-veistokselle lasketaan seppele Ilmavoimien vuosipäivänä ja itsenäisyyspäivänä.

Kymenlaakson ilmakillan historiikki on koottu *Jalat tukevasti ilmassa* -kirjaan, joka ilmestyi vuonna 2016. Kattava ja runsaasti kuvitettu teos kertoo killan 50-vuotisen historiasta.



Kymenlaakson ilmakillan ensimmäinen puheenjohtaja **Martti Joutsen** ja *Kouvolan Sanomien* pikku-uutinen killan perustamisesta.

Helikopterikilta

Helikopterikilta puolestaan sai alkunsa silloisen Helikopterilentueen lentuejuhlissa 11.11.1994. Ajatusta oman killan perustamisesta oli pyöritetty jo sitäkin ennen, mutta marraskuussa 1994 Utin Ilmailu-upseerikerholle koontunut joukko teki lopulta päätöksen killan perustamisesta. Perustamistehtävä lankei teknikkokapeeni **Kari Kinnuselle**. Helikopterikillan tarkoituksena oli vaalia maanpuolustushenkeä ja helikopteriperinteitä sekä toimia yhdyssiteenä helikopteritehtävissä palvelleiden ja alasta kiinnostuneiden parissa. Perustamisvaiheessa killan jäsenmäärä oli 67 henkeä.

Helikopterikillan aktiivinen toiminta henkilöityi hyvin vahvasti Kari Kinnuseen parinkymmenen vuoden ajan. Kinnunen teki merkittävän työn kerätessään täysin harrastuspohjalta Utin tukikohdan historiaa talteen jälkipolville. Hän myös aloitti *Roottori*-jäsenjulkaisun tekemisen ja jatkoi sitä yl-

lättävään ja äkilliseen poismenoon saakka. Ensimmäinen *Roottori* oli vain muutaman sivun mittainen, kopiokoneella monistettu *Helikopterikillan tiedotuslehti*. Kinnusen toimeliaisuudesta kertoo sekin, että jo vuonna 1995 *Roottori* ilmestyi neljä kertaa ja vuoden viimeisessä numerossa oli 24 sivua. Toki hänellä oli apunaan vaih-

Uuden aluslattian asennus satavuotiaaseen rakennukseen oli yksi urakoista, jonka talkoolaiset tekivät vuosien 2013–2018 aikana. Kuvassa on käynnissä museotilan lattian asennus.



Alakuvassa MT-452 vuoden 1982 maalausasussa.



televa määrä avustavaa toimituskuntaa. Kinnusen päätoimittajakaudella *Roottorissa* oli tyypillisesti juttuja killan omista tapahtumista ja toiminnasta, kummijoukon kuulumisia, Utin ja helikopteritoiminnan historiaa sekä vitsejä ja muuta huumoria. Teknisesti lehti kehittyi ajan myötä. Vuoden 1999 kolmas julkaisu oli ensimmäinen nelivärisenä ilmestynyt *Roottori*.

Vanha kasarmirakennus kiltojen käyttöön

Erittäin tärkeä tapahtuma nykyisen Utin ilmakillan kannalta oli vanhan kasarmirakennuksen luovuttaminen kiltojen käyttöön. Kari Kinnunen oli ottanut puheeksi rakennuksen itäpäädyn saamisen Kymenlaakson ilmakillan ja Helikopterikillan näyttely-, varasto-, entisöinti- ja toimistotilaksi Utin jääkäriyrykmentin silloisen komentajan Petri Hulkon kanssa tammi-kuussa 2007. Komentajan otti asiaan positiivisen kannan, ja viimeiset vuodet lähinnä rykmentin romuvarastona toimineen rakennuksen siivoaminen alkoi. Pian tilat saatiinkin sellai-

seen järjestykseen, että Helikopterikillan hallitus saattoi alkaa kokouksiaan niissä. Äärimmäisen tärkeä asia oli rakennuksen heikkokuntoisen katon uusiminen vuonna 2009. Tässäkin asiassa ratkaisevaksi muodostui Kinnusen väsymätön ”lobbaus” kattoremontin edistämiseksi.

Kasarmirakennuksen muutos nykyiseen muotoonsa ns. kiltataloksi sai vauhtia keväällä 2013, kun Utin jääkäriyrykmentin kanssa sovittiin talon luovuttamisesta kiltojen käyttöön yhtä rykmentin varastoksi jäävää huonetta lukuun ottamatta. Rakennuksen itäosat luovutettiin Helikopterikillalle ja Kymenlaakson ilmakillalle ja länsipääty päätyi Laskuvarjojääkärikillan ja Erillinen Pataljoona 4:n killan käyttöön. Tästä alkoi kiivas talkootyön kausi, joka johti vuonna 2018 – tukikohdan satavuotisjuhluvuonna – kunnostettujen kokoustilojen ja historianäyttelyn avaamiseen. Projektiin käytettiin tuhansia euroja ja yli kymmenen tuhatta talkootuntia. Yhteinen projekti lähensi entisestään kah- ta ilmakiltaa.

Killat yhdistyvät

Kymenlaakson ilmakilta ja Helikopterikilta yhdistyivät vuodenvaihteessa 2016–2017. Ensimmäinen uuden killan kokous, jonka aiheena oli Utin ilmakillan sääntömuutosten hyväksyminen ja hallituksen täydentäminen, pidettiin 18.2.2017 Utin jääkäriyrykmentin perinnetilassa eli varuskunnan entisellä ilmailu-upseerikerholla.

Tänä vuonna yhdeksän vuoden ikään päässellä Utin ilmakillalla on siis värikäs ja kunniakas historia. Kilita jatkaa edeltäjiensä viitoittamalla tiellä, mutta mukautuu nykyajan vaatimuksiin. Kuten muuallakin, nuoremman polven saaminen mukaan kilittoimintaan on jossain määrin haastavaa. Ehkä ensi vuodenvaihteessa, kun kilita täyttää kymmenen vuotta, saadaan järjestettyä sellaista toimintaa, joka houkuttelee uusia jäseniä mukaan.

Jani Kortesuoma

Utin ilmakillan alkuperäinen hallitus ja toimihenkilöt vuonna 2017. Vasemmalta: Sakari Liikka, Esko Tilli, Risto Nieminen, Jussi Pakarinen, Jarmo Tammisto, Eino Rantala, Maija-Liisa Tilli (sihteeri), Ilkka Kuittinen, Kirsi Tikander (jäsen sihteeri ja rahastonhoitaja) ja Lassi Viisanen (puheenjohtaja). Hallituksen jäsen Pekka Hyyryläinen oli poissa.



Viestikoelaitoksen kilta

VIESTIKOELAITOKSEN KILTA RY Perinteitä ja yhteisöllisyyttä

Viestikoelaitoksen Kilta perustettiin 2.6.1980 silloisen Viestikillan Viestikoelaitoksen osastona.

Killan päätavoitteena on toimialan perinteiden vaaliminen sekä Viestikoelaitoksessa ja sen seuraajaorganisaatioissa palvelleiden ja palvelevien henkilöiden välisen yhteyden pitäminen. Killan jäsenenä voivat olla Viestikoelaitoksessa ja/tai sen seuraajaorganisaatioissa palvelevat tai palvelleet henkilöt. Jäseneksi voidaan hyväksyä muitakin toimialan koulutusta saaneita ja toimialan reserviläisiä.

Vuonna 1987 kilta ”itsenäistyi” Viestikoelaitoksen killaksi, jonka tavoitteet ja toimintaperiaatteet jatkuivat aloitetuilla linjoilla. Kun Viestikoelaitos siirtyi vuonna 1988 Puolustusvoimien organisaatiossa Pääesikunnan alaisuudesta Ilmavoimien komentajan alaiseksi joukko-osastoksi, liittyi kiltamme Ilmavoimien Kiltaliittoon. Vaikka laitos siirrettiin vuonna 2012 takaisin Pääesikunnan alaiseksi ja sen seuraajaorganisaatio on Pääesikunnan alainen, on Viestikoelaitoksen kilta edelleen Ilmavoimien Kiltaliiton jäsenkilta.

Killan puheenjohtajina ovat vuosien varrella toimineet:

1980	Kalle Rokka
1981–1996	Jaakko Hämäläinen
1996–2005	Lauri Lehtonen
2006–2012	Hannu Hansén-Haug
2013–2016	Erkki Hammarén
2017–2025	Timo Rissanen
2025–	Olli Nopanen

Toimintamuotoja ovat jäsenistölle ja toimialan sotaveteraaneille suunnatut esitelmätilaisuudet, vierailut ja retket sekä vuosittaiset veteraanien ja laitoksen perinnepäivätilaisuudet.

1990-luvulla killan ja sodanajan Päämajan Radiopataljoonan veteraanien yhteydenpitoa ja yhteistyötä elvytettiin, ja kilta osallistui sittemmin merkittävästi veteraanien yhteistapaamisten järjestelyihin. Kilta otti tuolloin hoitaakseen Päämajan Radiopataljoonan veteraanien perinteisen Talvisodan päättymisen muistopäivätilaisuuden ja jatkaa tätä perinnettä, vaikka veteraaneja ei enää viime vuosina ole tilaisuuksissa ollutkaan.

Kilta on hankkinut ja kiinnittänyt muistolaatat lukuisiin Päämajan Radiotiedustelun sodan ajan toimipaikkojen rakennuksiin. Kilta oli myös mukana hankkimassa rahoitusta Pääma-

Tikkakoskella 1.6.1999 paljastettu Päämajan radiotiedustelun muistomerkki.

jan Radiotiedustelun muistomerkkiin ja oli myös mukana sen toteutuksessa sekä paljastustilaisuudessa Tikkakoskella 1.6.1999.

Kilta osallistui myös yhdessä laitoksen edustajien kanssa Suomen radiotiedustelun perustajan eversti (evp.) **Reino** ja rouva **Brita Hallamaan** siunaus- ja muistotilaisuudessa Sysmässä 11.8.2013.

Laitoksen käytöstä poistettu lentäväjärjestelmä muutettiin Killan myötävaikutuksella muistomerkiksi, joka paljastettiin juhlavassa paljastustilaisuudessa 14.6.2019 Pirkkalassa. Kilta on ottanut myös vastuun muistomerkkin ylläpidosta.

Kilta on tukenut Päämajan radiotiedustelun historian tallentamista ja siitä kertovien kirjojen jakelua. Parhailtaan Kilta osallistuu laitoksen käynnistämään historiahankkeeseen, jonka tarkoituksena on julkaista 1950–1980-lukujen toiminnasta kertova kirja ja videoelokuva vuonna 2027, jolloin Suomen radiotiedustelu täyttää 100 vuotta.

Hannu Hansen-Haug



Radiotiedustelun veteraaneja Viestikoelaitoksen killan Talvisodan päättymisen muistotilaisuudessa 11.3.2015: Vasemmalta Harri Yletyinen, Eino Säily ja Paavo Kotilainen.



Fokker F.27 FF-1 -kone on nostettu jalustalle Pirkkalassa. Paljastustilaisuus oli 14.6.2019.



Joensuun ilmasilta

Sota-aikojen ilmavoimatoiminnan perinnetyötä Pohjois-Karjalassa vuodesta 1987

Ajanjakso ennen sotia

Pohjois-Karjalassa on ollut varuskuntatoimintaa yhtäjaksoisesti 1800-luvun lopulla perustetuista reservikompanioista alkaen. Maakunnassa ei ole koskaan ollut rauhan aikaista Ilmavoimien yksikköä, mutta tilapäistä ilmavoimatoimintaa 1920-luvulta saakka.

Silloisilla Ilmailuvoimilla oli kuitenkin merkittävä ja nykypäivään saakka kantanut rooli jo 1930-luvun alussa, kun nykyistä Joensuun lentoasemaa ja sen sijoituspaikkaa suunniteltiin. Siviili-ilmailun toimijat olivat sitä mieltä, että lentoaseman tulisi sijaita Linnunlahdella, lähellä kaupun-

LeLv / PLLeLv 44:n värit eivät ole kadonneet Joensuun taivaalta. Joensuun Ilmasillan sihteerinä Arto Laanisen Moth MO-160 pitää yllä laivueen yhteyskoneen MO-102:n perinteitä.

gin keskustaa. Suunnittelussa esille otettu paikka sijaitsee vain 1500 metrin etäisyydellä kauppatorista. Ilmailuvoimat tyrmäsi hankkeen täysin, jonka seurauksena heti 1930-luvun puolivälin jälkeen valmistunut lentoasema rakennettiin Onttolaan.

Ensimmäiseksi puolustushaaran hankkeeksi Pohjois-Karjalassa voidaan luokitella Rajavartiostojen vuosien 1923–1924 suunnitelma sijoittaa vesilentoasemia ja jääkiitoteitä itärajan läheisyyteen. Yhtä tukikohtaa kaavailtiin Ilomantsinjärvelle, josta käsin olisi tuettu valtakunnanrajan maastoalvontaa. Puolustushaara kantoi vielä tuossa vaiheessa alkupeleistä nimeään Suomen armeijan ilmailutarha. Nopeasti hautautuneesta hankkeesta on jäänyt jäljelle asiakirjoja ja valokuvia Ilomantsiin laskeutuneista I.V.L. A.22 ”Hansa” -vesitasokoneista.

Onttolan kentällä nähtiin tilapäisesti vierailevia Ilmailuvoimien koneita jo ennen sota-aikoja, mutta talvisotaan liittyvää, tarkemmin sanoen siihen valmistautumiseen kuuluvaa toimintaa kesällä 1939. Kapteeni **Armas Eskola** suoritti tuolloin salaista, valtiosopimukset rikkovaa tiedustelutoimintaa lentäen lähes kymmenen kertaa itärajan yli Blenheim-pommikoneella noin 7 000 metrin korkeudessa. Hän tiedusteli ja valokuvasi puna-armeijan valmistautumista hyökkäykseen ja joukkojen keskittämistä itärajan taakse. Muutamien tiedustelulentojen yhteydessä Eskola tukeutui Onttolaan. Talvisodan jälkeen, elokuussa 1940, Ilmailuvoimien nimi muuttui nykyiseen muotoon Ilmavoimat.

Talvisodan aikana omien joukkojemme ilmavoimatoiminta Pohjois-Karjalassa oli vielä hyvin malttil-



lista, vaikka sotaa käytiin Ilomantsissa ja Pielisjärvellä, molemmissa kahdella rintamaosalla. Punailmavoimien pommikoneet suorittivat eri puolilla maakuntaa tuhoisia pommituksia, mutta näihin emme pystyneet vastamaan hävittäjätorjunnalla.

Lentotukikohdat jatkosodan aikana Pohjois-Karjalassa

Jatkosodan alkaessa kesällä 1941 tilanne muuttui Joensuun ja lähiseudun osalta täydellisesti. Kaupunki rajoittuu kookkaaseen Pyhäselkäjärveen, jonka vedenkorkeus oli tuolloin poikkeuksellisen alhainen. Lentotoiminnan mahdollistavaa, riittävän kantavaa hiekkapohjaista rantakais-taletta paljastui kilometreittäin. Rantakentiksi kutsutuille alueille sijoitettiin tiedustelu-, hävittäjä- ja pommikonealivueita ja niiden osia, kuten LeLv 42, LeLv 28, LeLv 26, LeLv 24 ja LeLv 16. Laivueiden käytössä olleista konetyypeistä mainittakoon Glaston Gadiatorit, Brewsterit, Moranet ja Blenheimit. Talvella 1942 Pyhäselän jälle sijoitettiin LeLv 46:n Dornierit. Ranta- ja jääkenttiä hyödynnettiin pienissä määrin vuoteen 1943 saakka.

Jatkosodan alussa Onttolan lentokenttä otettiin Ilmavoimien pommislaivueiden käyttöön ja LeLv 48 ja LeLv 44 olivat pääasialliset käyttäjät. Onttolaa voidaan perustellusti kutsua

pommitusilmavoimien jatkosodan aikaiseksi päätukikohdaksi, sillä toiminta jatkui sodan loppuun saakka. Laivueiden, joiden nimet muutettiin alkuvuodesta 1944 Pommituslentolaivueiksi (PLeLv) vastaamaan paremmin niiden toimintaa, käyttivät Blenheim-, ja kevästä 1943 alkaen myös Junkers Ju 88 A-4 -syöksypommittajia. Onttolasta käsin operoitiin myös Pe-2 ja SB-2-koneilla, joita oli saatu sotasaa-aliiksi tai ostettu Saksasta.

Edellä mainittujen tukikohtien lisäksi Höytiäisen Hirvirannalta operoivat lähes koko sodan ajan kaukopartioiden vieniin, noutoon, haavoittuneiden evakuointiin ja huoltoon erikoistuneet vesitoimintayksiköt LeLv 15, sekä osastot Rätty, Jauri ja Malinen. Laivueen ja osastojen käytössä olivat Junkers-koneet W.34 ja K.43, Heinkelit He 59 ja He 115, Blackburn Ripon, Arado Ar 196, Leore 246 LV sekä sotasaa-likone Berijev MBR-2. Hirvirannalla vierailleista henkilöistä mainittakoon taustaltaan ja tehtävältään ehkä erikoisin, Mikkelin Päämajassa tiedustelutoimistoa kenraali Erfurtin alaisuudessa johtanut saksalainen majuri **Paulus**. Suomalaiseen kautotiedusteluun elokuussa 1943 tutustumassa käyneen majurin setä oli edellisenä vuonna alkaneita, Saksan kannalta epäonnisia Stalingradin suurtaisteluita Neuvostoliitossa johtanut kenraali **Friedrich Paulus**.

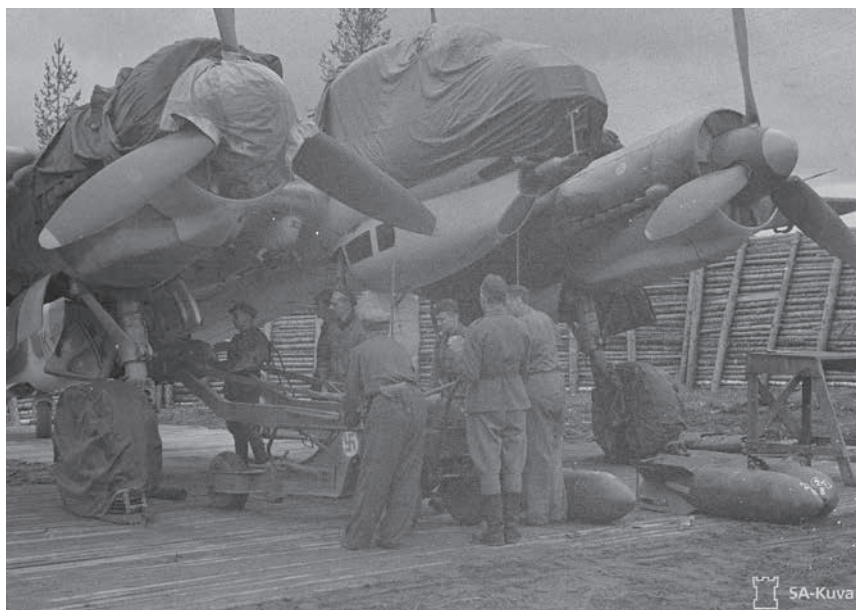
Kesällä 1941 Kiteen Haarajärven peltokapaleelle varusteltiin vaatimaton laskeutumis- ja nousupaikka, joka oli tarkoitettu tiedustelu- ja hävittäjäkoneiden varalaskupaikaksi. Peltokapaleen pituus ja kantavuus ei olisi riittänyt pommikoneille. Varalaskupaikan käytöstä on olemassa yksi todiste, valokuva jossa Fiat G.50 -hävittäjä on suorittanut onnistuneen las- kun peltokapaleelle tiettävästi moottorihäiriön vuoksi. Joensuun seutua on kuvattu termillä ilmavoimakeskitymä, jolle löytyvät vahvat perusteet edellä esitetyn pohjalta.

Menestystä ja tappioita

Heti jatkosodan alussa 1941 päästiin Pohjois-Karjalassa osalliseksi menestyksekkäistä ilmataisteluista. Heinäkuun 3. päivänä Urho ”Pikku-Jätti” Lehtovaara pudotti Moranella Iljushin DB-3 -pommikoneen Ilomantsissa ja seuraavana päivänä Oiva ”Oippa” Tuominen Fiatilla peräti neljä Tupolev SB-2:ta.

Kaksi pommittajaa syöksyi Pyhäselkään, yksi Tuupovaaran Konnuniemeen ja neljäs Tohmajärven kohdalla itärajaa hipoen Neuvostoliiton puolelle. Kun mukaan lasketaan 6. heinäkuuta Paavo Saarnin Fiatilla Kiihtelysvaaran Heinävaaraan pudottama Tupolev SB-2, niin punailmavoitot menetti maakunnan alueella kuusi pommittajaa vajaan neljässä vuorokaudessa. Mainittujen koneiden lisäksi pudotettiin muitakin viholliskoneita, kuten vuonna 1944 hävittäjät JaK-9 ja Hawker Hurricane sekä rynnäkkökone Iljushin IL-2.

Omilta tappioiltakaan ei voitu välttyä. Pahimmat miehistötappioita vaatineet maahansyöksyt sattuivat Tuupovaaran Hoilolassa, jossa Blenheim-pommittaja syöksyi metsään, ja Junkers Ju 88 tuhoutui Kesälahden Villalassa. Monta paha onnettomuutta sattui Onttolan kentällä ja kentän välittömässä läheisyydessä. Onnettomuuksista tunnetuin on JK-254 -syök-



JK:ta valmistellaan pommituslennolle suojakorsussa Onttolassa.

sypommittajan tuhoutuminen järveen Liperin Rauvanlahdessa heinäkuun 1. päivänä 1944. Koneen hylkyromut nostettiin järven pohjasavesta syksyllä 2008 laajan julkisuuden saattelemana. Koneen osia on museoituna monessa museossa ja museaalisesti arvottomasta hylkyromusta valmistettiin 37000 Junkers-merkkiä, jotka myytiin 25 euron kappalehintaan. Saadut varat ohjattiin sotiemme veteraanien avustustoimintaan.

Muistomerkkejä ja muistolaattoja

Pohjois-Karjalassa on paljastettu runsaasti maakunnan ilmavoimatoiminnasta kertovia muistomerkkejä, muistolaattoja ja opastustauluja. Joensuun Ilmasilta on ollut mainituissa hankkeissa päätoimijana tai ilmasotahistoriallisena asiantuntijana. Muistolaatat muistuttavat myös kahden Ilmavoimien Mannerheim-ristin ritarin syntyneen maakunnassa. Kaksinkertainen ritari **Eino Ilmari ”Illu” Juutilainen** syntyi Lieksassa ja **Lauri ”Lapra” Nissinen** Joensuussa. Tuhoutuneiden lentokoneiden osia on sijoitettu museoihin, ja niitä käytetään sotahistoriallisissa näyttelyissä ja esitelmätilaisuuksissa yleisön mielenkiintoa lisäävinä havaintovälineinä.

Muistomerkkin viereen rakennettiin pommikonekorsun muotoa mukaileva nuotiopaikka Joensuun Ilmasillan jäseniltoja varten.

Joensuun Ilmasillan suurin hanke, etsöity Junkers Ju 88 A-4 -pommikoneen suojakorsu LeLv / PLeLv 44, Onttola 1943–1944.

Jäsenistö ja toiminta

Joensuun Ilmasillan perustajiin ja alkuvuosien jäsenistöön kuului useita sotalentäjiä tai sotien jälkeen Ilmavoimissa palvelustaan suorittavia tai suorittaneita. Sodan kokeneet jäsenet toimivat hävittäjälentäjinä, pommikoneiden miehistön jäseninä, kaukopartiolentoihin osallistuneina sekä tukikohdissa asemiehinä ja mekaanikkoina. Ilmasillan viimeinen sotalentäjä oli LeLv / PLeLv 44:n Blenheim- ja Junkers -miehistöissä sähköttäjä-konekivääriampujana palvelut luutnantti (res) **Kusti Lehmusvuori**, joka siirtyi varjolaivueeseen vuonna 2016. Noin 55 sotalennon veteraani oli noutamassa Junkerseja keväällä 1943 Saksasta ja osallistui jatkosodan päättymisen jälkeen vielä Lapin sodan alkuvaiheisiin. Nykyinen jäsenistö, noin 80 henkilöä, koostuu ilmavoima- ja ilmasotahistoriasta kiinnostuneista ja sitä harrastavista miehistä ja naisista.

Ilmasilta laskee seppeleet kaksi kertaa vuodessa, Ilmavoimien vuosipäivänä 6. maaliskuuta ja Ilmavoimien vainajien muistopäivänä 7. syyskuuta. Toimintaan kuuluvat myös keväiset ja syksyiset makkaranpaisto- ja kahvitteluillat Onttolassa sijaitsevalla Junkersin seisontapaikan muistomerkillä, Junkers-korsulla. Ilmasilta tekee myös vierailuja sotahistoriakohteisiin, näyttelyihin, näytöksiin ja museoihin.

Talven 2025–2026 toimintakaudella järjestetään useita esitelmätilaisuuksia ja nautitaan yhteinen jouluateria. Kuten alkupuolen tekstistä voi päätellä, Pohjois-Karjalan ilmavoimaperinteen vaalimisessa riittää työsarkaa. Viime vuosina myös Joensuun Ilmasiltaa on alkanut vaivata lähes kaikkea järjestötoimintaa rasittava ongelma, jäsenistön ikääntyminen.

Rauno Suhonen
Puheenjohtaja



Pilven Veikon toimitus ottaa mielellään vastaan lehden aihepiiriin sopivia historiaa tai nykypäivää käsitteleviä tarinoita, pakinoita, asiatekstejä ja kuvitusta.

OHJEITA KIRJOITTAJILLE

Pilven Veikon kirjoittajan ohje – LUE TÄMÄ OHJE ennen kirjoitustyön aloittamista!

Noudattamalla ohjetta helpotat toimituksen työtä ja varmistat artikkelin julkaisun haluamallasi tavalla. Toimitus pidättää oikeuden editoida tekstiä toimituksellisten vaatimusten perusteella.

Yleistä ja tekstit:

- Artikkelien toivottu pituus on noin 10 000 merkkiä, joka vastaa kahta sivua eli yhtä aukeamaa. Pitemmistä, lehden teemaan liittyvistä artikkeleista sovitaan erikseen.
- Kilstojen katsausten toivotaan olevan kahden sivun mittaisia.

Tekstin pituus

- Koko sivu 5 000 merkkiä, puoli sivua 2 800 merkkiä, välilyönnit ovat mukana merkkimäärässä.
- Toimita teksti Microsoft Office Word .doc/.docx -muodossa ilman muotoiluja – älä siis käytä lihavoitua, kursivoitua, alleviivauksia, eri fonttikokoja, sisennyksiä, tavutusta yms.
- Muista avata käyttämäsi ammattikielen lyhenteet.

Aineiston toimitusosoite

Toimita aineisto valmiina ja mahdollisen toimeksiantajan tai esimiehen hyväksymänä sähköpostilla: lahtela.heikki@gmail.com

Kilstojen yhteyshenkilöt toimittavat aineistot edellä mainittuun osoitteeseen GoogleDrivessa, saapuvien aineistojen kansioon.

- Noudata aineistopäivää, sillä lehden kokonaisuuden suunnittelu, oikoluku ja taitto viivästyvät myöhässä toimitettujen aineistojen vuoksi.

Kuvitus

- Älä upota kuvia tekstitiedostoon!
- Merkitse tekstin yhteyteen tulevan kuvan paikka kuvan tiedostonimellä, esim. Ilmasotakoulun_Killan_kuulumisia_kuva1.
- Liitä mukaan vain riittävät suuret kuvatiedostot! Kuvan resoluution tulee olla 300 dpi.
- Kuvien yleisin tiedostomuoto on jpg tai iPhonen HEIC, mutta toimitus pystyy käsittelemään useita muitakin tiedostomuotoja.
- Mikäli et tiedä kuvan resoluutiota, tarkista että kuvan koko yli 1 megatavua.
- Lisää kuvatestit tekstin loppuun ja laita mukaan kuvien tiedostonimet, kuvaajan nimi tai muu kuvälähde. Älä käytä kuvia, joissa on ”vesileima” (kuvauispäivä, kameran merkki tai malli).
- Mikäli tekstiisi sisältyy kaavioita tai muita vastaavia, toimita myös ne erillisinä tiedostoina ja merkitse kaavion paikka tekstiin.

Killat toimittavat kuvat ja mainokset yhteyshenkilön kautta GoogleDriveen tai toimituksen sähköpostiin.

Tekijätiedot

Artikkelin loppuun voit lisätä tiiviin informaation kirjoittajasta, esimerkiksi a) artikkelit: Kirjoittaja on [nn] toimi-

alan asiantuntija Ilmavoimien Esikunnassa.

b) nekrologit: Kirjoittaja on [Etunimi Sukunimen] pitkäaikainen työtoveri ja ystävä.

Tekijä- ja julkaisu-oikeudet

Kirjoittaja vastaa tekstiinsä liittyvien kuvien tekijänoikeuksista. Kuvassa olevilta henkilöiltä on saatava julkaisulupa kuvalle. Myös ryhmäkuvia otettaessa tai julkaistaessa on kuvattavilta saatava ainakin suullinen lupa kuvan ottoon ja sen julkaisuun. Julkisis- sa tilaisuuksissa kuvauslupaa ei tarvitse pyytää.

- Kuvaajan nimi tai julkaisuluvan antanut organisaatio on mainittava. Lainausta käytettäessä on mainittava asianmukainen lähdeviite.

Tieto- ja operaatio-turvallisuus

Puolustusvoimien, strategisten kumppanien ja vastaavien rajoitetun pääsyn alueella otettujen kuvien osalta julkaisuun on oltava näiden organisaatioiden lupa.

Alaikäisiä saa esiintyä kuvissa vain huoltajan luvalla.

Kuvissa ei saa näkyä rekisterikilpiä, asiakirjoja, kulkukortteja, tietokoneen näyttöjä tms.

Lehden 2/2026 aineistopäivä on 30.9.2026

Aineisto:
lahtela.heikki@gmail.com

Heikki Tiilikainen:

Lentäjäritari Rolf Winqvist

Bazar Kustannus Oy (WSOY), 2025, 296 s., ISBN 978-952-403-844-7

Heikki Tiilikainen, tietokirjailija ja everstiluutnantti (evp) on koonnut elämäkerran Mannerheim-ristin ritaria no 55, luutnantti Rolf Winqvististä. Kirja on syntynyt kirjeiden, päiväkirjojen ja sotapäiväkirjojen avulla, ja sitä on höystetty lainauksilla aikaisemmista aiheita sivuavista Lentolaivue 44:ää ja ritareita käsittelevistä esityksistä. Tyypillisen elämäkerran tapaan kirjassa edetään lapsuudesta koulutuksen kautta sota-aikaan.

Rolf ja hänen kaksoisveljensä Lars Winqvist syntyivät 3. maaliskuuta 1919 Tuusulassa. Ajan tapaan Rolf toimi aktiivisesti suojeluskunnassa, urheiluharrastuksissa ja VPK:ssa. Ilmavoimaura alkoi Kauhavalla kesällä 1938, jolloin Ilmavoimien upseerikurssi (IUK 8) jakautui ensimmäistä kertaa ohjaaja- ja tähestäjälinjoihin. Winqvist määrättiin jälkimmäiselle. Varusmieskoulutus päättyi elokuussa 1939, juuri maailmansodan syttyessä. Teknillisen Korkeakoulun maanmittauslinjalle hyväksytty Winqvist, tuore reservin vänrikki, sai käskyn ilmoittautua Lentorykmentti 4:een jo syyskuussa 1939, ja tähestäjäkoulutus jatkui aina talvisodan alkuun. Sotalennoille päästiin tiiviimmin vasta tammikuussa 1940 pommikonetilan-teen parannuttua. Talvisodan jälkeen Winqvist pääsi jatkamaan opintojaan, kunnes kesäkuussa 1941 jatkosodan alkaessa palvelus jatkui Lentolaivue 44:n 2. lentueessa.

Jatkosodassa Rolf Winqvist kunnostautui Bristol Blenheim - ja Jun-

kers Ju 88 -tähestäjänä. Junkers-hanke vei Winqvistin koulutukseen Tu-
towiin. Koulutusjaksoon liittyy myös romantiikkaa. Tähestäjänä Winqvist nousi legendaariseen maineeseen ja esikuvaksi. Pommituksissa hän laski päässeensä 70 % tarkkuuteen, mikä osoittaa huippulaatua. Toinen ritari-tähestäjä, Lauri Äijö on kuvannut Winqvistiä ihmisenä: ”Rolle oli nuhteen, peloton, pidetty ja kunnioitettu upseeri, jossa korostui auttamishalu. Tulokkaille hän oli paras mahdollinen opettaja.”

Kaikkiaan Winqvistille kertyi 111 sotalentoa, joista kohtalokkaaksi koitui lento juhannusaattona 1944 Tuuloksen mairin nousun torjuntaan. Ilmatorjuntatulesta ja hävittäjien ahdistelemana JK-259 syöksyi maahan ja miehistö sai surmansa. Lopullinen putoamissyys on jäänyt avoimeksi, eikä Neuvostoliiton arkistoistakaan löydy asiaan vihjettä.

Kirjan parasta antia ovat lyhyet päiväkirjamerkinnot vuosilta, joilta sel-
laisia on ollut saatavilla. Tekstiä on täydennetty muutamilla valokuvilla, joista osa on tuttuja SA-kuvia.

Kirjan esipuheessa todetaan, että kirjaa kirjoitettaessa sotahistoriallisten tapahtumien ohi nousi kysymys ihmisläheisyydestä, kysymys siitä, millainen on ihminen, joka Winqvistin tapaan jaksaa tehdä sotatyötä vuosikaupalla alituisessa hengenvaarassa. Kirjoittaja ei ole ilmasodan asiantuntija eikä hänellä ole henkilökohtaista kokemusta Ilmavoimis-

ta puolustushaarana. Tämä laajentaa näkökulmaa, mutta toisaalta asiantuntemuksen puute ja toisiinsa vain väljästi liittyvien asiantietojen yhdistely tuovat tekstiin sekavuutta. Loppu-
tulos on nykyajan puolidokumenttien tyylinen, usein asioissa poukkoileva kokonaisuus, jota vielä heikentää jatkuva viittailu Joppe Karhusen monin paikoin lennokkaina pidettyihin kirjoituksiin. Ilmasodan laajemmat puitteet on jätetty muualta selvitettäväksi. Puutteista huolimatta kyseessä on jälleen hieno kunnianosoitus yhdelle lentävistä ritareista.

Janne Pauni



KIRJAKATSAUS

Kari Stenman:

Ilmasota, talvisodan taistelut päivä päivältä

readme.fi, 2025, 240 s., ISBN 978-952-373-800-3

Kari Stenman ei juuri esittelyjä kaipaa. Hän on vuodesta 1970 alkaen tutkinut ja julkaissut sotilasilmailun historiaa. Hänen nimiinsä on rekisteröity yli 100 kirjanimiä. Tällä kertaa julkaisuvuorossa on talvisodan ilmasodan kronikka, ilmasotatapahtumat päivästä päivään.

Kirjan rakenne on seuraava: tärkein lentokalusto, neuvostoilmavoimat lyhyesti, Suomen ilmavoimien kokoonpano talvisodan alla ja sitten pääosa, päivittäinen tapahtumakronikka. Lopuksi esitellään vahvuustaulukot, kommentit, ilmavoitot ja tappiot sekä talvisodan konehankinnat. Stenman pyrkii esittämään tiivistetyn kokonaiskuvan, jota tuetaan hyvälaatuisella kuvamateriaalilla. Asiatiedot on koottu kansallisarkiston alkuperäisasiakirjoista, ja vertailumateriaali on Venäjän arkistoista.

Talvisodan summana Suomen ilmavoimat lensi lähes 5 700 sotalentoa, pudotti noin 200 tonnia pommeja ja 207 neuvostokonetta. Omat menetyksemme sotatoimissa olivat 53 konetta. Ilmatorjuntamme pudotti 314 konetta. Venäjän arkistotietojen mukaan se menetti 101 000 lennolla 579 konetta. Omiksi voitokseen venäläiset ilmoittivat 427 konetta, vaikka todellisuudessa taisteluissa tuhoutui vain 40 suomalaiskonetta. Omien maajoukkojensa tukemisen lisäksi Neuvostoliitto hyökkäsi 690 siviiliakohteeseen, jolloin lähes 1 000 siviiliä menehtyi ja noin 2 000 haavoittui. Siviiliakohteiden pommituksilla ei



ollut merkittävää vaikutusta Suomen sotaponnistuksiin.

Vaikka Venäjän arkistojen aarteet ajoittain epäilyttävätkin, ne tuovat hyvää täydennystä tapahtumakulkuihin.

Teoksen lopputulos on tuttua, tietyllä tavalla varmaa tavaraa. Valokuvat on kylläkin nähty jo moneen kertaan eri julkaisuissa, ja tekstilainauksetkin ovat tutunomaisia – leikkaa ja liimaa periaate näkyy painovirheinä. Joka tapauksessa, aikaisemmin asiaan vihkiytymättömälle lukijalle Kari Stenman avaa tiivistetyn näkymän ilmasodan tapahtumakulkuun.

Janne Pauni

UUTUUSKIRJAT

SAAB Safir Suomen ilmavoimissa

Jukka Raunio. Kirja Safirin kehityksestä ja valmistuksesta, pitkästä Suomen ilmavoimien hankintaprosessista, käytöstä ja käyttökokemuksista sekä rakenteista, järjestelmistä ja lento-ominaisuuksista. 85-kokoinen, 100-sivuinen, värikannet, mv-sisus ja runsaasti kuvitettu: valokuvien lisäksi käsikirja-piirroksia, taulukoita ja saavutusarvokäyrät.
Tilausnumero: 57-340 **Hinta 30,-**

Silloin emme vielä tienneet

Jarmo Lindberg. Ilmailusta innostuneen nuorukaisen nousukiito Puolustusvoimain komentajaksi ja suomalaisen turvallisuuspolitiikan keskiöön. Lindberg eteni sotilasurallaan nopeasti, ja pian Neuvostoliiton romahdettua hänen tehtäväkseen tuli johtaa suomalaisten Hornet-koulutusryhmää Yhdysvalloissa. Myöhemmin Lindbergin urakiito vei hänet Ilmavoimien esikuntaan ja lopulta aina Puolustusvoimain komentajaksi. 450 sivua. Kovakantinen.
Tilausnumero: 57-159 **Hinta 34,50 -ilmeysty 21,5.-**

AVIATION SHOP

Kajanuksenkatu 12, 00250 Helsinki
Tilauspuh. 050 575 1773 (Ke 17-19, La 10-14)
Verkkokauppa: www.aviationshop.fi

Postitse + postimaksu

Otto Niemi, Susanna Vallius:

Lamellien nocturno, tarinoita lentäjistä

Suomen Ilmavoimamuseon julkaisuja 16, 2025, 236 s., ISBN 978-952-65310-1-4

Filosofian maisteri Susanna Vallius on toimittanut tämän Suomen Ilmavoimamuseon julkaisusarjaan liitetyn Otto Niemen tarinoista laaditun kokoelmateoksen. Kuten Valliuksen edellinen, alppilentäjä Väinö Mikkolan elämää käsitellyt kirja, tämäkin teos on laatutyötä. Teksti ja kuvat vievät lukijat lennokkaasti aikamatkalle aina 1920-luvulle asti, Ilmavoimien varhaisaikoihin, jolloin kaikki oli mahdollista. Ja paljon tapahtuikin.

Kuka oli Otto Niemi? Hän syntyi Lempäälässä vuonna 1902, osallistui 16-vuotiaana Viron vapaussotaan ja palveli sen jälkeen Ilmavoimissa 20 vuotta. Varusmiespalveluksen aikana Niemi sai mekaanikkokoulutuksen, sitoutui palvelukseen ja pääsi lentokoulutukseen Ilmailukoulun maaohjaajaosastolle. Suomen lentomerkki no 106 myönnettiin tammikuussa 1926. Valmistumisen jälkeen palvelus jatkui Utissa vuoden 1938 loppuun, jolloin hän siirtyi Kauhavalle ohjaajaopettajaksi. Ura jatkui joulukuuhun 1944 asti. Paitsi kokenut lentäjä, Niemi oli tarinankertoja, jonka tositapahdumiin pohjautuvat, usein huumoripitoiset jutut lentokoulutuksesta ja toiminnasta Utissa valottavat lentäjien

elämää 1920–1940-luvuilla. Niemi oli sikäli poikkeuksellinen, että hän myös tallensi tarinoitaan kirjalliseen muotoon. Niitä myös julkaistiin. Kun Otto Niemi siirtyi Varjolaivueeseen vuonna 1974, hänen käsikirjoituskoelmansa jäi arkistojen uumeniin 50 vuoden ajaksi. Nyt se on löydetty.

Kirjan alkusanoissa Pertti Virtanen kuvailee Niemeä, johon hän tutustui 1960-luvun lopussa, kun Gourdou-Le-seurre-hävittäjä otettiin entisöitäväksi. Kerrottiin, että Niemi oli konetyypillä eniten lentänyt lentäjä. Entisöintiin liittyvän tiedon lisäksi myös käsikirjoituskoelma siirtyi Virtaselle. Vuonna 2023 tämä 37 tarinan kokoelma päättyi Valliuksen käsiin kirjan muotoon työstettäväksi. Nimi oli annettu materiaalissa valmiiksi, mutta paljon lisätietoa tarvittiin. Lentopäiväkirjoista löytyi jokainen kerrottu lento. Työstövaiheessa oli luonnollisesti tarpeen tehdä joitain pieniä korjauksia. Alkuperäismateriaalin lisäksi Otto Niemen elä-

mää on taustoitettu ja kirjaa kuvitettu hänen omilla ja arkistokokoelmista löytyneillä valokuvilla. Monet tarinoissa esiintyvät henkilöt ovat näin saaneet kasvat.


Lamellien nocturno – viittaus ilta- taivaalla lentävän Martinsyden siipien tukijänteiden värinän tuottamaan ääneen – on todellista hyvän mielen luettavaa.

Janne Pauni



Keskittäminen
tekee bonusta

Osuuspankin omistaja-asiakkaana hyödyt eniten.
Tutustu etuihin op.fi/bonus

OP Pohjois-Savo 

Hannu Luotola, Kalevi Kuorelahti, Oiva Miettinen, Asko Hackzell:

Isänmaan asialla: Saarijärveläisnelikon toiminta eräiden kiinteistöhankintojen rajoittamiseksi 2008–2025

Omakustanne 2025, 273 s., ISBN 978-952-88-1156-5

Mahdollisuus kieltää venäläisten tekemät kiinteistökaupat ns. täyskiellolla tuli lainsäädäntöömme viime vuonna. Muistelmateos käsittelee erityisesti kuntapäätäjien suhtautumista venäläisostajien tekemiin lukuisiin ostoparjouksiin.

Vuonna 2008 venäläiset tavoittelivat ensimmäisiä laajoja maa-alueita ja lopetetun hotellin tiloja Saarijärven Ahvenlammella Keski-Suomessa. Elettiin syvän rauhan aikaa, eikä ulkomaalaisten kiinteistökauppojen rajoittamisesta juurikaan keskusteltu. Kotiseutuaktiivi ja vuosituhannen alussa eläkkeelle jäänyt prikaatikenraali **Hannu Luotola** on kirjoittanut nelikoksi kutsumansa ryhmän kanssa kirjan venäläisten kiinteistökaupoista ja niihin kytkeytyvistä kunnalliseen päätöksentekoon liittyvistä kuvioista. Teos etenee kronologisesti ja painottuu 2010-luvulle. Mukana on myös laajasti julkisuudessa ollut Airiston Helmi -tapaus Turunmaan saaristosta.

Kirjan etuja ovat kovat kannet ja laadukas painojälki, jotka nostavat lukukokemuksen edullisesti painettuihin ilmailukirjoihin verrattuna aivan eri luokkaan. Merkittävimmät puutteet liittyvät raskauteen ja puhekielimäiseen kirjoitustyyliin. Teoksessa ei ole ainuttakaan kuvaa, karttaa tai luetteloa kiinteistökaupoista. Toiteutuneiden kauppojen esittäminen kartalla, edes Keski-Suomen alueelta, olisi havainnollistanut tapahtumia merkittävästi. Iltaapäivälehdet ovat julkaisseet runsaasti karttoja esimerkiksi sähkönsiirtolinjojen sijainnista kiinteistöihin nähden, ja niille olisi todennäköisesti saanut julkaisulu-

van. Myöskään pitkän projektin aikana kertyneitä valokuvia tai lehtiotsikoita ei jostain syystä ole otettu mukaan. Tekijänelikosta Asko Hackzellin kuvia löytyy mediasta haastateltavana hankittujen kiinteistöjen porttien edustalla.

Runsas lainausmerkkien käyttö ja johtopäätösmäisten virkkeiden huutomerkit häiritsevät lukemista. Vaikka nämä seikat pystyykin ohittamaan, puhekielimäinen kirjoitustapa hankalottaa lukemista jo alkusivuilta lähtien. Lähteenä käytetyt lehtiartikkelit on merkitty, mutta tarkat sivunumerot ja lähdeluettelo puuttuvat.

Kirjastoammattilaiset ovat luokitelleet kirjan tietokirjan sijaan muistelmateokseksi. Kirjaa on oikoluettu, mutta lainausmerkkien käyttöön ei ole puututtu, kuten seuraava esimerkki osoittaa: *Kaupungin menettely asiassa noudatti "normaaleja" kuntopolitiikan salaamisen ja harhauttamisen keinoja, joiden myötä alueelle saatiin hulvaton ranta-asemakaava.* Esimerkki kuvaa kirjan tapaa käsitellä kunnallishallinnon ostosuunnitelmia ja kirjoittajanelikon yleisönosastokirjoituksia tapauksiin liittyen tilanteissa, jossa vaakakupissa ovat myyntitulot muuttotappioiselle kunnalle ja tärkeät kansallisen turvallisuuden kysymykset. Osa kiinteistöistä soveltuisi esimerkiksi majoitustilaksi suurelle ihmismäärälle. Siksi on harmittavaa, että kiinteistökauppoihin liittyvät mielenkiintoiset yksityiskohdat ovat kyllä kirjassa mukana, mutta vaikeasti poimittavassa ja yhdistettävässä muodossa.

Ammattikustantamon toimituksellinen tuki olisi ollut kirjoittajaryhmälle korvaamaton. Kustannustoimittaja olisi perustellut, miksei jokaisesta paikallislehdessä julkaisematonta mielipidekirjoitusta ole välttämätöntä ottaa mukaan. Kustannustoimittajan puuttuminen välittyikin läpi koko teoksen. Kirjaa on jo saatavilla kirjastoista, joten lainaaminen on hankkimista suositeltavampi vaihtoehto.

Juha-Matti Laurio
Ilmavoimien Viestikilta



In Memoriam

In Memoriam eversti Jukka ”Allu” Ahlberg 19.4.1964–16.2.2026

Eversti (evp) Jukka Ahlberg menehtyi äkillisesti Seinäjoen keskussairaalassa 16.2.2026. Jukan siunaustilaisuus toimitettiin Lahdessa 14.3.2026 sotilaallisina kunnianosoituksin.

Jukka syntyi Espoossa, mutta vietti nuoruutensa Lahden seudulla. Hän kirjoitti ylioppilaaksi Salpausselän lukiossa. Palvelusura ilmavoimissa alkoi Lentoreserviupseerikurssi 58:lla heinäkuussa 1983. Alkeislentokoulutuksen jälkeen Jukka jatkoi opintojaan Ilmavoimien kadettikurssi 71:llä ja valmistui hävittäjälentäjäksi syksyllä 1987.

Nuoren lentoupseerin ensimmäinen palveluspaikka oli Karjalan lennosto. Hän sai valmiusohjaajan koulutuksen MiG-21BIS-kalustolla, toimi lentueen varapäällikkönä ja päällikkönä sekä esityslentäjänä. Luonnollisesti hän kuului myös kahden Machin kerhoon.

Sotakorkeakoulun jälkeen syksyllä 1997 Jukka siirtyi Lapin lennostoon operatiivisen osaston päälliköksi. Sen jälkeen seurasi lyhyt palvelus Ilmavoimien esikunnassa ja paluu Rovaniemelle Hävittäjälentolaivue 11:n komentajaksi. Tehtävään sisältyi Hornet-koulutus, josta Jukka taitavana lentäjänä suoriutui hyvin. Hän oli aina nopea oppimaan uutta.

Jukka palasi Ilmavoimien esikuntaan osastopäälliköksi vuonna 2009. Lentosotakoulun johtajaksi hänet määrättiin vuoden 2011 alussa. Jukka ja vaimo Heidi hankkivat talon Seinäjoelta ja asettuivat seutukunnalle. Jukan viimeinen tehtävä Lapin lennoston komentajana kesti puolitoista vuotta. Pitkä palvelusura Ilmavoimissa päättyi 31.12.2015, mutta Jukan kokemukselle oli edelleen käyttöä.

Syksyllä 2016 hän hakeutui British Aerospace Systemsin palvelukseen ja toimi yhtiön HX-hankkeelle tarjoaman konetyypin edustajana vuoden 2021 loppuun. Suomen ilmavoimat päätyi tunnetusti muuhun valintaan. Kevästä 2022 alkaen Jukka toimi kahteen otteeseen Ilmavoimien yhteysupseerina Nato Command Structure Joint Force Air Componentissa (NCS JFAC) Ramsteinissa. Tehtävä edellytti aktiivista osallistumista suunnittelutyöhön, jota puolustusliitossa tehtiin Ukrainan sodan seurauksena. Jukka pyrki tietoisesti tapahtumien keskipisteeseen ja tässä tehtävässä hän sai olla tapahtumien ytimessä.

Jukka oli lähes koko aktiivipalvelusajansa operatiivisella urapolulla. Toimiesaan lennonopettajana ja lentopalvelusesimiehenä eri tehtävissä hän antoi merkittävän henkilökohtaisen panoksen Ilmavoimien ohjaajakoulutukselle. Esikuntatehtävissä hän osallistui useisiin operatiivisiin suunnittelukierroksiin sekä Ilmavoimien strategia- ja tutkimustyöhön. Jäsenyydet kansainvälisissä työryhmissä edellyttivät verkostoitumistaitoa, jonka hän hallitsi ja osasi hyödyntää koko virkauransa ajan.

Esimiehenä Jukka oli konstailematon ja helposti lähestyttävä. Hän tuli hyvin toimeen eri henkilöstöryhmien kanssa ja oli ehdottomasti joukkuepelaaja. Ristiriitatilanteissa hän osasi toimia sovittelijana ja haki aina ratkaisua. Hänellä oli selkeä ulosanti ja ystävällinen yleisilme. Mukava seuramies, jolla oli hymy herkässä. Jukka oli myös hyvä organisoiija ja ajankäytön hallitsija. Hän teki tarvittavat päätökset nopeasti ja kantoi ryhdikkäästi vastuun niiden seurauksista. Piirre, jota erityisesti alaiset arvostivat.

Jukalla oli hyvä kirjallinen ilmaisutaito. Lukioaikana hän oli kesätoimittajana *Uusi-Lahti* -lehdessä. Teksti oli sujuvaa, ja journalismi kiinnosti Jukkaa. Ehkä juuri tästä syystä hän haki ja pääsi Julkisen sanan neuvoston (JSN) yleisöedustajaksi kolmen vuoden määräajaksi 2011-2013. Jukka luki paljon, seurasi mediaa aktiivisesti ja kirjoitti mielellään muutakin kuin virkatekstiä. Kirjan kirjoittamisenkin oli haaveena, ja mielihaluun hän pääsi toteuttamaan *Ilkka-Pohjalainen* -lehden vaihtuvana kolumnistina.

Jukan moottoripyöräharrastus alkoi 16-vuotiaana. Tuleva vaimo Heidi tottui jo silloin istumaan pyörän kyydissä. Jukka oli uskollinen Kawasaki-merkillle. Työmatkat taittuivat kesäisin usein moottoripyörällä, välillä suorituskykyä käytiin testamassa suljetuilla radoilla. Moottoripyörämatkat suuntautuivat jo varhaisessa vaiheessa Suomen rajojen ulkopuolelle. Ensin pienemmillä kokoonpanoilla ja myöhemmin vakiintuneella Mauno-porukalla, jonka alkukesän reissut ulottuivat eri puolille Eurooppaa. Jotenkin näille matkoille Jukka sai aina ututettua käynnin Nürbringin Nordschleife-radalle, jossa pääsi vapaasti testaamaan omaa pyörää. Kierosten jälkeen tarkistettiin takarenkaan sivusta, kenen prättää oli rohkeimmin kallistettu. Yleensä se oli Jukan.

Tullessaan Ilmavoimiin Jukalla oli vahva kilpaurheilutausta. Teini-ikäisenä hän oli yksi Suomen lupaavimmista nuorista hiihtäjistä. Sittemmin hiihto jäi taka-alalle ja vaihtui lasketteluun. Rovaniemellä ja



Eversti Jukka Ahlberg ja F/A 18 Hornet-hävittäjä.

Seinäjoella Jukan saattoi nähdä melontaretkillä tai avovesiuinnilla jokimaisemisissa. Balatonin uintitapahtumaan Jukka valmistautui huolella, mutta kilpailu peruttiin järven huonon vedenlaadun vuoksi. Alppihiihdosta tuli monipuoliselle urheilumiehelle suuri intohimo. Myös perheen lapset harrastivat lajia juniori-ikäisenä kilpailumielessä, ja Jukka oli vahvasti mukana taustajoukoissa. Lapset saivat häneltä muutenkin arvokasta tukea elämän eri vaiheissa. Hän neuvoi, esitti mielipiteensä, mutta ei vastustellut kenenkään henkilökohtaisia ratkaisuja.

Jukka kävi vuosikaudet laskettelumatkoilla Alpeilla yksin tai tutuissa ryhmissä. Viimeiset vuodet toimivat myös harjoitusmatkoina Jukan tavoitellessa tosisaan menestystä veteraanien alppihiihtosarjoissa. Juuri tällainen matka Italian Alpeille entisten työtoverien kanssa 7.–14.2.2026 jäi hyväkuntoisen Jukan viimeiseksi.

Jukka ehti kohdata myös henkilökohtaisen tragedian ennen menehtymistään. Heidi-vaimo nukkui pois pitkäaikaisen sairauden uuvuttamana syyskuussa 2025.

Jukkaa jäivät kaipaamaan lapset ja lapsenlapset, muut omaiset sekä laaja ystäväien ja työtoverien joukko.

Eversti (evp) Harri Leppälakso, Kirjoittaja on Jukan pitkäaikainen työtoveri ja ystävä

ILVES LENTOLAIVUE 24:N TUNNUKSEKSI

Jatkosodan alkaessa Lentolaivue 24 oli siirtynyt Malmin–Vesivehmaan lentokentiltä Rantasalmen lentokentälle. Laivueen komentaja majuri Eka Magnusson siirsi laivueen pääosan sinne, koska Vesivehmaa oli liian kaukana toiminta-alueelta. Elettiin vuoden 1941 heinäkuun alkupäiviä ja lentotoiminta oli vilkasta.

Ilves-tunnuksen piirtäjä, Lentolaivue 24:n mekaanikko Erkki Raita kertoo:

"Eräänä aamuna sotilasmestari Urpo Raunio tuli luokseni ja kertoi saaneensa laivueen komentajalta tehtäväkseen etsiä sellainen henkilö, joka suunnittelisi Lentolaivue 24:n Brewster-koneisiin jonkinlaisen maskotin ja hänen ehdotuksensa oli pilvestä hyppäävän Ilveksen. Raunio oli nähnyt minun sotilasmuistivihkonni ja niin hän pyysi minua suunnittelemaan ja piirtämään hyppäävän Ilveksen.

Ensin olin vähän ymmällä. Eihän minulla ollut mitään kuvia ilveksestä enkä ollut sitä koskaan elävänä nähnyt. No, kuvittelin sen olevan kissaeläin, joten päädyin sellaiseen, jolla on vain pidemmät takaraajat kuin kissalla. Ei muuta kuin yrittämään jonkinlaista "hyppäävää kissaa". Tein monta ehdotusta ja pyysin luutnantti Olli Mustosta katsomaan piirroksiani. Hänen kanssaan valitsimme kolme ehdotusta maskotiksi.

Sotilasmestari Raunio kävi sopimassa majuri Magnussonin kanssa ajan, jolloin kävisin esittelemässä ehdotukseni hänelle. Niin minä sitten menin laivueen komentajan luokse sovitun aikana kolme ehdotusta kainalossani. Majuri otti minut vastaan hyväntuulisena ja alkoi kysellä yhtä sun toista 1. lentueen toimista. Sitten hän sanoi, että katsotaan niitä ehdotuksia Lentolaivue 24:n maskotiksi.

Levitin ehdotukseni pöydälle. Magnusson katseli niitä pitkään ja sanoi sitten, että levitetään ne lattialle, jotta voimme katsoa kauempaa. Siinä katselimme ja vertailimme eri ehdotuksia. Viimein hän sanoi, että tuo se on ja osoitti sormella luonnoksista yhtä. Sanoin olevani samaa mieltä. Seuraavaksi majuri sanoi, että nyt maalataan lähellä komentopaikkaa olevaan koneeseen Ilvekset moottorin molemmille puolille. Hän tulee sitten katsomaan miltä ne näyttävät.

Niin minä maalasin ensimmäiset ilvekset laivueen komentajan ehdottamaan koneeseen, joka sattui olemaan lähimpänä komentopaikkaa olevan 3. lentueen Brewster. Majuri Magnusson tuli sitten katsomaan tuloksia ja sanoi, että nyt maalataan ilvekset kaikkiin Lentolaivue 24:n koneisiin. Annoin mallit jokaiselle lentueelle, ja niin kaikki Brewsterit sai-



Hävittäjälentolaivue 31:n laivuetunnus virtaviivainen ilves. Kuva: Hannu Pihlman

vat Ilves-tunnuksen. Tämä tapahtui 15.7.1941 Rantasalmella."

Myöhemmin 1960-luvulla MiG-21F-koneen myötä siirryttiin 2 Machin nopeuteen ja Ilves sai virtaviivaisemman muodon. HÄVLLV 31:n ohjaaja Juhha "Tino" Rossi piirsi uuden Ilveksen.

Lähde: Erkki Raidan kertomus 26.11.1994



Lentolaivue 24:n laivuetunnus Ilves Suomen Ilmavoimamuseon BW-372-koneessa. Kuva: Veli-Antti Huotarinen



YHTEYSTIEDOT

ILMAVOIMIEN KILTALIITTO RY

- **Puheenjohtaja** Juha Suonperä
Puh. 045 266 8089
juha.suonpera@gmail.com
ilmavoimienkiltaliitto@gmail.com
- **Sihteeri** Matti Käkälä
Puh. 044 987 9232
matti.kakela@elisanet.fi
- **Tilinpäätös**
Heikki Lahtela
Puh. 040 589 5701
lahtela.heikki@gmail.com

PILVEN VEIKKO –lehden toimitus

lahtela.heikki@gmail.com

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

ILMAVOIMIEN KILLAT

Ilmasotakoulun Kilta ry www.ilmasotakoulunkilta.fi

- Pj. Mika Antola
Puh. 045 847 0351
mika.antola@norssi.jyu.fi
- Sihteeri Arto Kupiainen
Puh. 040 580 0092
artokupiainen@hotmail.com

Ilmavoimien Viestikilta ry www.ilmavoimienviestikilta.fi

- Pj. Jouko Marttinen
Puh. 040 594 6374
jouko.marttinen@luukku.com
IVKpuheenjohtaja@gmail.com
- Sihteeri Juha-Matti Laurio

Puh. 040 484 0555
sihteeri@ilmavoimienviestikilta.fi

Karjalan Lennoston Kilta ry www.karjalanlennostonkilta.fi

- Pj. Mikko Hietanen
Puh. 040 517 7164
mikko.hietanen31@gmail.com
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
jukkalai@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. Markku Määttänen
Puh. 040 503 3099
maattanenmarkku55@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 Jani Kortesuoma
janikortesuoma@hotmail.com

Viestikoelaitoksen Kilta ry

- Pj. Olli Nopanen
vkoelkillanpuheenjohtaja@gmail.com
- Sihteeri Sari Paananen
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. Jarmo Näppi
Puh. 0400 352 605
lahdenilmasilta@gmail.com

Porin Ilmasilta
www.porinilmasilta.fi

- Pj. Matti Käkelä
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 Markku Salo
komentaja@aurinkolaivue.com

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

- Pj. Eero Haarla
Puh. 040 501 5479
eero.haarla@proconsilium.com

Laivue Etelä-Karjala

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

Ilmailumuseoyhdistys ry

- Pj. Raimo Korpi
puheenjohtaja@imy.fi



F-35 suorituskyvyt integroidaan Suomen puolustusjärjestelmään.
Havainnekuva: Ilmavoimat

Ilmavoimat F-35-aikakauteen

Pilven Veikko -lehden syysnumeron 2026 teemana on ”Ilmavoimat F-35-aikakauteen”.

Tarkoituksena on esitellä näkymiä Suomen ilmavoimissa sen jälkeen, kun ensimmäinen F-35-hävittäjä saapuu Suomeen tulevana syksynä ja miten Lapin Lennoston Hävittäjälentolaivue 11 ottaa ajallaan käyttöön ensimmäiset koneensa.

F-35 vie Ilmavoimat ja samalla koko Puolustusvoimat kerralla ihan uuteen aikakauteen. Tehtävä on varmasti haasteellinen, mutta samalla mielenkiintoinen kaikille hankkeessa mukana olleille ja myöhemmin F-35-työhön osallistuville.

Ohessa lyhyt katsaus F-35-näkymiin Ilmavoimien tiedotteen mukaan:

Puolustusvoimat on jatkanut F-35-suorituskyvyn integroimista Suomen puolustusjärjestelmään. F-35:n ominaisuudet tulevat lisäämään myös maa- ja merivoimien taistelukykyä, sillä F-35:n kyvykkyydet tuottavat lisäarvoa muille puolustushaaroille esimerkiksi tilannekuvan ja uusien ase-tyyppien muodossa. Kehittämistyössä otetaan huomioon kattavasti muutostarpeet operaatioiden suunnit-

telun, johtamisen, toteutuksen kuin myös arvioinnin osalta.

• *Maa-, Meri- ja Ilmavoimat taistelevat yhdessä, ja F-35 tuo merkittäviä kyvykkyyksiä tähän. Valmistelemme taktiikkaa ja esimerkiksi tiedon välittämistä ja tulenkäyttöä tiiviisti yhdessä muun muassa sotapeleissä ja harjoituksissa. Avaruudelliset kyvyt liittyvät useisiin käyttötapauksiin. Tällaisissa tilaisuuksissa tarkastelemme puolustusvoimallisesti uusien suorituskykyjen synkronointia sekä käyttöperiaatteita operatiivisen ja tulenkäytön johtamisen näkökulmista.*

F-35:ttä voi kutsua voiman monikerätaistajaksi ja pelinrakentajaksi: sen sensorit havainnoivat ja jakavat tietoa, joka aiemmin ei ollut saatavissa, ja tuottavat sen maa- ja merivoimien käyttöön. Koneen aseistus ja elektroniset kyvyt tuottavat kineettistä ja ei-kineettistä iskuvoimaa muiden puolustushaarojen esittämiin kohteisiin. F-35:lle hankkimallamme aseistuksella kykenemme toteuttamaan myös uudenlaisia tehtävätyyppejä, kuten vaikuttamaan uusiin maalityyppeihin, Ilmavoimien komentaja kenraalimajuri **Timo Herranen** kertoo.

Tuotanto ja toimitukset sujuvat – kaksi parvea valmiina

Suomen F-35A-monitoimihävittäjien toimitukset alkoivat, kun koneyksilö JF-501 siirtyi Suomen omistukseen 23. joulukuuta 2025 ja se siirtolennettiin Ebbingin tukikohtaan alkukoulutukseen. Kevään aikana tukikohtaan toimitetaan kaikkiaan kahdeksan konetta lentokoulutusta varten. Nämä koneet jäävät tukikohtaan koulutuskäyttöön vuoden 2028 alkuun saakka. Koneet runkonumeroiltaan JF-509:stä eteenpäin toimitetaan suoraan Suomeen tämän vuoden loppupuolelta alkaen.

• *Seuraamme tuotannon edistymistä tarkkaan, sillä se on olennaisesti sidoksissa F-35-suorituskykymme rakentumiseen. Tällä hetkellä on jo JF:t 509–516 jo osa- ja lopukokoonpanossa Fort Worthissa, F-35-hankejohtaja eversti evp. **Henrik Elo** kertoo.*

Heikki Lahtela

Lähde: Ilmavoimat

PILVEN VEIKKO

32. VUOSIKERTA



PILVEN VEIKKO

Ilmavoimien Kiltaliiton
jäsenjulkaisu • ISSN 1239-3223

Pilven Veikko -lehteä julkaisee Ilmavoimien Kiltaliitto ry, joka koostuu kymmenestä ilmavoimien killasta. Lehden nimi viittaa suomalaisiin sotaveteraanilentäjiin, joita kutsuttiin Pilvenveikoiksi. Lehden jokaisella numerolla on teema. Lehden materiaalin tuottavat sekä killat että ilmavoimat. *Pilven Veikko* on ainoa Suomessa painettu ilmavoimien julkaisu. Lehteä jaetaan kiltojen jäsenille, ilmavoimien yksiköille ja muille tärkeille organisaatioille.

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
juha.suonpera@gmail.com
- **Osoitteenmuutokset:**
Mahdolliset osoitteenmuutokset oman killan jäsensihteerin kautta
- **Toimituskunta**
Aki Puustinen, Joni Malkamäki, Juha Suonperä, Esa Mäkinen
- **Painos:** 3 200 kpl
- **Levikkialue:** Koko maa, Ilmavoimien kiltojen jäsenet, joukko-osastot ja yhteistyökumppanit
- **Paino:** Kirjapaino Kari, Jyväskylä

Kuva:
Puolustusvoimat

PILVEN VEIKKO 2/2026

Teema:
Ilmavoimat F-35-aikakauteen

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:
lahtela.heikki@gmail.com

Lehti on luettavissa myös:

<https://mpkl.fi/guild/ilmavoimien-kiltaliitto-ry/>

Suomen ensimmäinen F-35A-monitoimihävittäjä, koneyksilö JF-501, esiteltiin yleisölle rollout-seremoniassa Lockheed Martinin tehtaalla Fort Worthissa 16. joulukuuta.

Kuva: Ilmavoimat