

Taipalsaaren lentokenttä

*Sodan ja rauhan
aikana*



Laivue Etelä-Karjala

Taipalsaaren lentokenttä sodan ja rauhan aikana

Taipalsaari airfield during war and peace



Julkaisija: BoD - Books on Demand, Helsinki

Kirjailija: **Laivue Etelä-Karjala, Lappeenranta**

Työryhmä: **Pertti J. Halinen** pertti.halinen@kymp.net
Erkki Heinilä erkki.heinila@pp.inet.fi
Matti Liuskallio mk.liuskallio@pp.inet.fi
Jorma Pajunen jorma.pajunen@kolumbus.fi

Kullervo Joutsenon valokuvien kuvatekstit ovat tekijän albumista.
Englanninkieliset käännökset on laatinut Matti Liuskallio.

© **Laivue Etelä-Karjala**

ISBN: 9789523393301

Sivunvalmistus: **Ladontapalvelu Osmo Jurvanen, Lappeenranta**

Painopaikka: **BoD, 2016**

Kannen kuva: **Taipalsaaren kenttä 2006** / Front cover photo: Juha Ritari

Takakannen kuva / Back cover photo: via Kari Stenman

Sisällys

Kenraaliluutnantti Jarmo Lindbergin tervehdys.....	4
Lukijalle	5
Laivue Etelä-Karjalan kiitokset.....	7
I TAIPALSAAREN LENTOKENTÄN RAKENTAMINEN.....	9
Lentokenttäverkoston alkuvaiheet Suomessa	10
Taipalsaaren lentokentän suunnittelu- ja rakennusvaiheita.....	12
Niilo Toivolan kertomus Taipalsaaren lentokentän vaiheista.....	20
Taipalsaaren lotat.....	27
II LENTOTOIMINTA TAIPALSAARELLA 1940–1943	
Talvisodan jäätukikohta.....	31
Taipalsaaren lentokenttä.....	34
Taipalsaaren lentokenttä oli pölypesä	38
Kentän lentotoiminta 1940–1943.....	40
Kenttähuolto ja ilmatorjunta Taipalsaaren kentällä 1941.....	42
Lentovauriot ja -onnettomuudet Taipalsaarella 1937–1941.....	42
III HÄVITTÄJÄLENTOLAIVUE 34 TAIPALSAARELLA	
Kenttähuolto ja ilmatorjunta Taipalsaaren kentällä 1944.....	79
Virolaiset Taipalsaarella 1944.....	81
Lentotoiminta Taipalsaaren kentällä 1944.....	81
Lentorykmentti 3:n johtaminen 1944.....	83
Hävittäjälentolaivue 34.....	87
Hävittäjälentolaivue 34:n laivuetunnus	93
Ohjaajat kesällä 1944.....	95
”Ässien ässä”.....	98
”Jatkosodan ässä”	100
Hävittäjälentolaivue 34:n ilmavoitot, Taipalsaari 23.6. – 4.9.1944.....	103
Messerschmitt Bf 109 G-6 ”Mersu”	106
Ohjeet MT-koneen eli Mersun käytöstä	111
Hävittäjälentolaivue 34:n Mersut Taipalsaarella 1944.....	126
Sotatoimitappiot Taipalsaarelda toimittaessa.....	128
Mersujen lentovauriot Taipalsaarella 1944.....	129

Lentopäiväkirjojen otteita.....	142
Hävittäjälentolaivue 34:n toimintakertomus ajalta 1.6.–31.8.1944	145
Hävittäjälentolaivue 34:n toimintakertomus ajalta 1.9.–31.12.1944	187
Lentorykmentti 3:n päiväkäsky sodan päätyttyä	207
Tietoja Taipalsaaren kentältä 1940–1944 lentäneistä Ilmavoimien koneista	219
Tietoja alasmuttuista viholliskoneista	238

IV SODAN JÄLKEISET VUODET

Lentokenttä hiljenee.....	245
3. Lennoston leiri kesäkuussa 1956 Taipalsaarella.....	250
Taipalsaarella sotien jälkeen lentäneet Ilmavoimien koneet	254
Lentonäytöksiä ja yleisölennätyksiä Taipalsaarella	260
Lentosirkus Pilvien Huimapäät.....	262
Silminnäkijän kertomaa	265
Lentopölytyksiä Taipalsaarella.....	266
Lappeenrannan Ilmailuyhdistys Taipalsaarella vuosina 1959–1975.....	269
Taipalsaarella lentäneet purjelentokoneet	279
Taipalsaarella lentäneet siviililentokoneet	282

V LENTOKENTÄN NYKYTILANNE

Lentokenttä ampuma-alueen osana.....	289
Lentokentän tulevaisuus.....	292

LIITTEET / APPENDICES

Väripiirroksia Taipalsaarella lentäneistä konetyypeistä.....	296
Suomen Ilmailuliiton lentonäytösjuliste vuodelta 1948.....	298
SB:n purkuraportti.....	299
English Summary	303
Käytetyt lähteet	306
Taipalsaaren lentokentän kenttäpäiväkirja 1940–1944	307

Kenraaliluutnantti Jarmo Lindbergin tervehdys

Arvoisa Laivue Etelä-Karjalan väki,

Sotilasilmailulla on koko Kaakkois-Suomessa ja Etelä-Karjalassa pitkät perinteet. Sotilas-poliittisen tilanteen ja maantieteellisen sijainnin vuoksi alue on ollut sotilas-ilmailun ja tukikohtatoiminnan painopistealue halki vuosikymmenien. Alueella on useita sota-ajan tukikohtia, joista osa on jo metsittynyt unhon yöhön, mutta osa on edelleenkin vilkkaassa käytössä.

Taipalsaari sijaitsee sota-ajan toiminnan ydinalueella. Laivue Etelä-Karjala on tehnyt oivan palveluksen Suomen sotilasilmailuhistorian kartoittamisessa ja dokumentoinnissa tuottamalla uutuuskirjan Taipalsaaren lentokentästä ja sen historiasta.

Kiitokset arvokkaasta ilmailuhistoriallisesta työstä!

Ilmavoimien komentaja 2008–2012
Kenraaliluutnantti Jarmo Lindberg



Lukijalle

Laivue Etelä-Karjala on yhdistys, johon kuuluu noin sata ilmailijaa. Jäsenyyden ehtona on, että omistaa tai on omistanut jonkinasteisen lentolupakirjan. Yhdistyksen tavoitteena on vaalia hyvää ilmailuhenkeä ja tallentaa ilmailuperinteitä Etelä-Karjalassa.

Taipalsaaren lentokenttä on kiehtonut monin tavoin eteläkarjalaisia ilmailijoita. Kentän vaiheet tunnetaan pääpiirtein, mutta monet mielenkiintoiset yksityiskohdat ovat vähemmän tunnettuja ja unohtumassa. Laivue Etelä-Karjala päätti koota kentästä tiedot kirjaan, jottei kenttä kokonaan unohtuisi. Toiveena on, että kirja omalta osaltaan lisää kiinnostusta ilmailuun ja kotiseutuhistoriaan.

Kenttä rakennettiin Ilmavoimiemme tarpeisiin vuosina 1939–40, mutta erilaisia rakennustöitä jatkettiin aina vuoteen 1944 asti. Talvisodan aikana rakennustyöt olivat vielä keskeneräisiä eikä kenttää käytetty lentotoimintaan. Välirauhan ja jatkosodan ensimmäisinä vuosina kenttää käytettiin satunnaisesti.

Kesällä 1944 jatkosodan ratkaisutaistelujen aikana Taipalsaaren kenttä oli vilkkaamassa käytössä kuin koskaan ennen tai sen jälkeen. Lentorykmentti 3, johon kuuluivat Hävittäjälentolaivueet 24, 26, 28 (pääosa) ja 34 oli vedetty Karjalan kannakselta taaempiin tukikohtiin. Näistä Hävittäjälentolaivue 34 siirtyi Lappeenrannan kentältä kesäkuun 23. päivän iltana Taipalsaaren kentälle, jossa se toimi sodan loppuun asti. Tämän kirjan pääpaino on juuri tämän laivueen toiminnan kuvaamisessa kesällä 1944. Lukija voi perehtyä kirjan sivuilla laivueenkomentajan, majuri Eino Luukkasen ja hänen lentueenpäälliköidensä autenttisiin toimintakertomuksiin. Ilmataisteluja ei tässä kirjassa kerrota. Taipalsaaren aikaisista Hävittäjälentolaivue 34:n ilmataisteluista ovat laivueen lentäjät kuten Eino Luukkanen, Ilmari Juutilainen, Antti Tani ja Sakari Heiskanen kertoneet mainioissa kirjoissaan.

Sodan jälkeen Ilmavoimien koneita lensi Taipalsaaren kentällä melko harvoin. Kesällä 1956 siellä oli lentoleiri. Koneet olivat Vihuri-harjoitushävittäjiä. Muiden vastaavien kenttien tapaan Taipalsaaren kenttää käyttivät kevyet siviilikoneet. Purjelentoa harrastettiin siellä vuoteen 1975 saakka. Sen jälkeen kaikki lentäminen kentällä päättyi.

Sotien jälkeen ja varsinkin 1960-luvulta lähtien kenttäalueesta ympäristöineen tuli Puolustusvoimien harjoitusalue ja 1970-luvulta lähtien ampuma-alue. Näihin liittyen kirjassa kerrotaan kentän läheisestä Sarviniemen parakkikylästä, joka alun perin rakennettiin Puolustusvoimien tarpeisiin vuosina 1940–41.

Kirjassa mainitaan vain lyhyesti eräitä vaiheita kentän maapohjan lunastushistoriasta. Etsimättä tulee mieleen maanomistajien pitkämielisyys lunastuskysymyksiä kohtaan.

Varmaan näitä asioita olisi voinut paremminkin hoitaa. Erityisesti tulee kiittää niitä henkilöitä, miehiä ja naisia, jotka ovat kentän rakentaneet nykymittapuun mukaan melkoisen alkeellisin välinein talvisodan pakkasissa ja myöhemmin jatkosodan aikana.

Kirjan laatinut työryhmä on tietoinen siitä, että Taipalsaaren lentokentän rakentamista ja käyttöä koskevat tiedot tässä kirjassa eivät ole täydellisiä. Osa tiedoista saattaa olla virheellisiäkin. Työryhmä toivoo ja odottaa saavansa lukijoilta lisäyksiä ja korjauksia, joita voi lähettää tai kertoa työryhmän jäsenille alkulehdellä esitettyihin osoitteisiin. Olemme yrittäneet välttää lyhenteitä. Mutta jos niitä esiintyy, ne ovat sotaväen aiemman ohjeen mukaisia. Ohje kuului seuraavasti: ”Sana voidaan lyhentää edestä, takaa, keskeltä tai sekamuotoisesti.” Joukkojen ja yksiköiden nimet ja numerot on kirjoitettu niin kuin ne kirjoitettiin aikoinaan tai mainitun, nyt jo vanhentuneen ohjeen mukaisesti. Ilmavoimien koneiden nimet ovat sen mukaisia, mitä niistä on käytetty Timo Heinosen ja Hannu Valtonen kirjassa *Albatrosista Pilatukseen, Suomen sotilaslentokoneet 1918–2010*.

Ketään unohtamatta haluamme erityisesti kiittää DI Matti Salosta, jonka on antanut käyttöömmme liitteenä olevan Taipalsaaren kenttäpäiväkirjan 1940–44. Se on ollut todella arvokas lähde kentän tapahtumien kuvaamisessa. Samoin haluamme erityisesti kiittää Pentti Mannista ja Kari Stenmania, jotka ovat antaneet arvokkaita neuvoja sekä toimittaneet käyttöömmme valokuvia. Työryhmä toivoo, että lähitulevaisuudessa voidaan kirjoittaa historiikit myös muista eteläkarjalaisista lentokentistä kuten Laikon, Immolan, Savitaipaleen ja Lappeenrannan kentistä.

Omistamme kirjan Hävittäjälentolaivue 34:n veteraaneille.

Lappeenrannassa 1.8.2012

LAIVUE ETELÄ-KARJALA

Laivue Etelä-Karjalan kiitokset

Kiitämme seuraavia henkilöitä ja yhteisöjä tämän historiikin hyväksi annetuista tiedoista ja tuesta:

Antti O. Arponen, Meeri Domke, Kari Cajander, Maija Fabritius, Carl-Fredrik Geust, Toivo Heikkonen, Paavo Heinonen, Reino Heiska, Sakari Heiskanen, Paavo Honkanen, Pentti Honkatukia, Lauri Hulkkonen, Kullervo Joutseno, Heikki Kannela, Pekka Karhunen, Kari Kinnunen, Jussi Kivelä, Eero Kontinen, Kalevi Kumpulainen, Juha Kuuva, Edvard Käis, Jyrki Laukkanen, Pauli Lehtonen, Vesa Lind, Ilkka Lindström, Risto Luukkanen, Pentti Manninen, Kaiku Marttinen, Rauno Meriö, Hannu Multaharju, Jukka Nisula, Heikki Nuutinen, Jukka Nykänen, Kyösti Partonen, Kari Pelkonen, Paavo Pietilä, Juha Pulkkinen, Juha Ritari, Juha Ritaranta, Jukka Raunio, Heikki ja Henrik Salomies, Pentti Salo, Matti Salonen, Kari Stenman, Pentti Salmi, Tenho Suppanen, Reino Tammisto, Antti Tani, Seppo Toivari, Niilo Toivola, Aimo Vahvelainen, Hannu Valtonen, Pekka Veikkolainen, Veikko Sipiläinen ja Jukka Vesen.

Taipalsaaren kunta, Finavia Oyj, Ilmavoimat, Maasotakoulu, Suomen Ilmailumuseo, Keski-Suomen Ilmailumuseo, Karttakeskus Oy, Kansallisarkisto, Lappeenrannan Ilmailuyhdistys ry ja Pitlane Oy Media Kai Kuntola.



Taipalsaaren lentokenttä marraskuussa 2006.

Taipalsaari airfield in November 2006.

Kuva/Photo: Juha Ritari

”Taipalsaaren pitäjä on suuren Saimaan tytär – suoraan sen sylissä syntynyt. Kukaan ei ole syntyessään valmis. Kymmenen vuosituhannen aikana Taipalsaaren niemet, saaret ja lahdet ovat kasvaneet nykyisiin muotoihinsa.

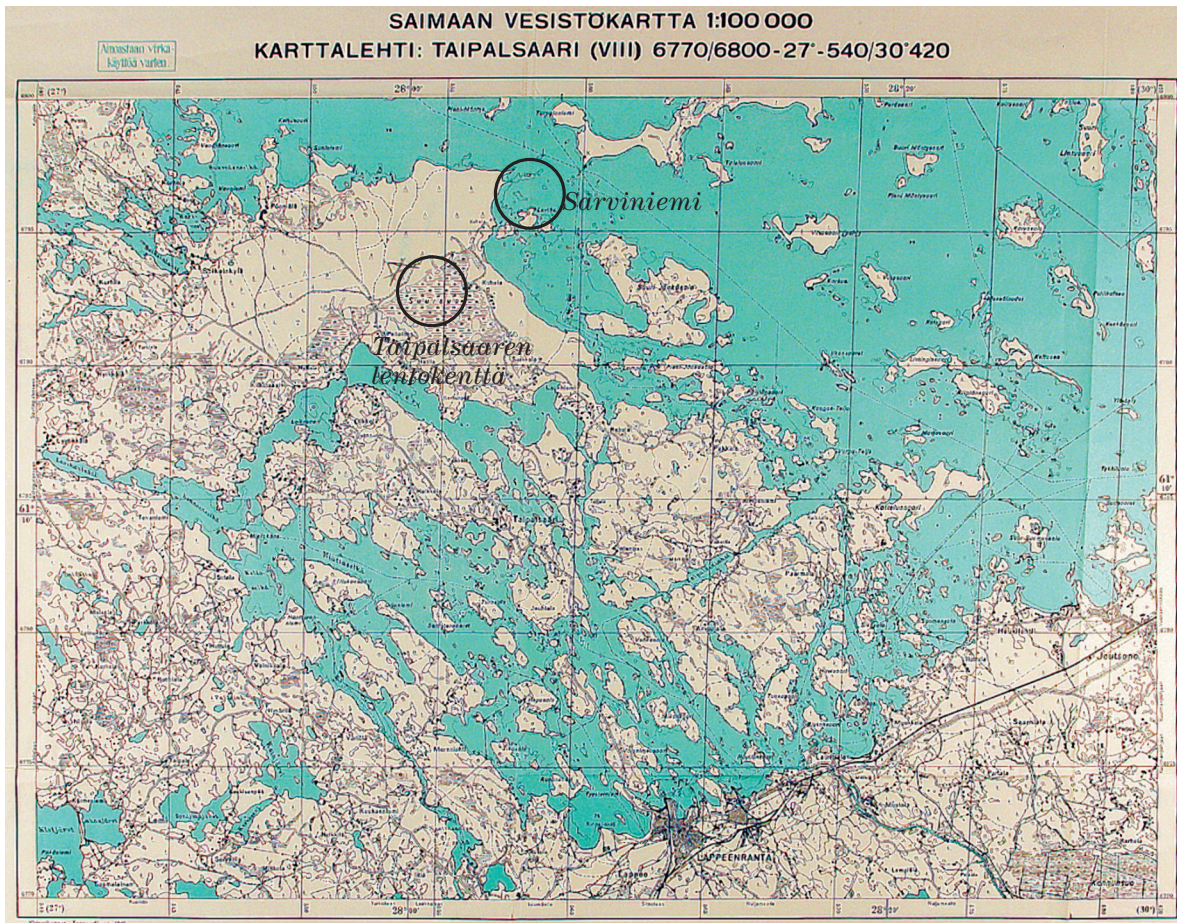
Suur-Saimaa satoine kalliosaarineen ja hiekkarantoineen, Maavesi ja Pien-Saimaa rehevine luhtineen, Solkeinnummen ja Kyläniemen hongikkoharjut, Kirkkosaaren sokkelot ja kutveleet ovat kasvun ja kehityksen tuloksia. Maan ko-hoaminen jatkuu edelleen, maisema muuttuu hitaasti sekä luonnon että ihmisen toimesta.” – Näin kuvaa Taipalsaarta Pertti Jurvanen kirjassaan Taipalsaari, pitäjä Saimaan sylissä (1987).

Tänne Taipalsaaren kauniiseen luontoon rakennettiin 1939–40 Ilmavoimiamme var-
ten lentokenttä. Sen olennaisimmat piirteet, kiitoradat, ovat hyvin havaittavissa ilmasta
kenties vielä vuosikymmenien jälkeen.

I

Taipalsaaren lentokentän rakentaminen

Kartta vuodelta 1940. Koordinaattiviivojen väli on 5 km.



Taipalsaaren lentokenttä sijaitsee noin 25 kilometriä Lappeenrannasta pohjois-luoteeseen, lähellä Peltoin (vanha nimi Peltoinen) kylää. Kentän korkeus merenpinnasta on 110 metriä. Ohjaajien majapaikka, Sarviemi, oli kentältä noin viisi kilometriä koilliseen.

Taipalsaari airfield lies some 25 km north-north-west of Lappeenranta, near the village of Peltoin (former Peltoinen). The elevation from sea level is 110 m. The pilots were billeted in Sarviemi five km north-east of the airfield.

Lentokenttäverkoston alkuvaiheet Suomessa

Suomen ensimmäiset lentoasemat olivat venäläisten rakentamia vesilentosatamia, joista ensimmäinen valmistui Helsingin Hermanniin vuoden 1915 alussa. Kansalaissodan aikana keväällä 1918 valkoisilla, punaisilla ja saksalaisilla oli käytössään muutamia lentokoneita, jotka toimivat jäältä, vesilentoasemilta ja tilapäisluonteisilta maakentiltä.

Valkoiset saivat kolme ensimmäistä konetta lahjoituksena Ruotsista. Näistä ensimmäinen (SW 20 Albatros) lennettiin Suomeen 25.2.1918, toinen (Thulin typ D) 6.3.1918 ja kolmas (SW 20 Albatros) 16.3.1918. Pietarista lennettiin 10.4.1918 lahjomalla saadut Stetinin M9 -lentovene ja seuraavana päivänä neljä Nieuport-maakonetta Antreaan. Siellä oli sekä vesilentoasema että pieni maakenttä. Punaiset olivat saaneet Venäjältä viisi Nieuport-konetta helmikuun lopulla 1918. Näistä kolme oli punaisten Keskisen rintaman käytössä. Niiden tukikohta oli aluksi Kouvolan rautatieaseman lounaispuolisilla pelloilla. Kelirikon tultua punaiset siirsivät koneensa Utin kentälle 2.4.1918. Saksalaiset rakensivat lentokentän 2–3 koneen maalento-osastoa varten huhtikuun lopulla 1918 Helsinkiin Talin kartanon maille. Antrean, Utin ja Helsingin kentät ovat itsenäisen Suomen ensimmäiset, nimenomaan lentotoimintaan rakennetut maalentokentät. Lappeenrannassa toimi ratsuväen harjoituskentällä väliaikainen lentoasema 10.5.–22.6.1918. Koneet lennettiin sinne Antreasta.

1920-luvulla Ilmavoimien lentokalusto käsitti pääosin vesilentokoneita. Niitä varten lentokenttiä ei tarvittu. 1930-luvulla Ilmavoimissa päädyttiin ratkaisuun, jossa painopiste on maailmavoimien kehittämisessä. Maakoneita varten oli suunniteltava ja rakennettava uusia kenttiä, sillä vuonna 1930 Suomessa oli vain neljä miehitettyä lentokenttää. Utin kenttä oli otettu käyttöön 1918, Santahaminan kenttä 1921, Suur-Merijoen ja Kauhavan kentät 1929. Koiviston ja Perkjärven kentät olivat käytössä satunnaisesti. Vuonna 1925 perustettu Suomen Ilmapuolustusliitto ryhtyi suunnittelemaan lentokenttäverkostoa yhteistoiminnassa Ilmavoimien Esikunnan kanssa ja esitti suunnitelmansa valtioneuvostolle vuoden 1932 lopulla. Ensimmäiset kenttävaatimukset laati Ilmavoimien Esikunta 1932. Valtioneuvosto puolestaan asetti lentokenttäkomitean, joka esitteli lentokenttäsuunnitelman 1934.

Selvää on, että valtio halusi saada lentokentät rakennetuksi mahdollisimman halvalla. Siksi ne pyrittiin sijoittamaan kangasmaastoon tai muuten sellaiselle alueelle, missä ei kalliita salaojituksia tarvittaisi. Kulkulaitosministeriö vahvisti ensimmäiset varsinaiset ohjeet kenttien rakentamiseksi kesäkuussa 1934. Ilmavoimien Esikunnan aiemmin antamat ohjeet olivat samankaltaiset. Pääkiitotien piti olla vähintään 800 metriä pitkä ensimmäisen luokan kentillä, jotka oli tarkoitettu säännölliseen käyttöön. Leveyden tuli olla kaikkii kiitosuuntiin vähintään 200 metriä ja suunnan paikkakunnan päätuulen mukainen. Vapaasta nousukulmasta, kentän kaltevuudesta ja aaltoisuudesta oli omat määräyksensä. Pinnan tuli olla tasainen ja sen kantavuuden vähintään 2 kg neliösenti-metriä kohti.

Ilmavoimat teki paljon lentokenttien maasto- ja lentotiedusteluja vuosina 1932–34. Etsittiin sopivia salaojitettuja peltoja sekä kangasmaastoja, jotka sijaitsisivat lähellä rautatietä tai jonne olisi hyvä maantieyhteys. Lähellä tuli olla kohtuulliset majoittumismahdollisuudet. Koska rahaa ei ollut kalliiden peltojen lunastamiseen, kenttiä alettiin tiedustella myös tasaisilta metsämailta.

Vuoteen 1936 mennessä oli rakennettu 16 kenttää, joista 14 oli sotilaskenttiä. Turussa ja Tampereella oli siviililentokentät. Näistä Turun kentällä oli Suomen ensimmäinen siviililentoasema, joka avattiin 1935 lentoliikenteelle. Vuonna 1939 lentokenttiä oli jo 38. Suurin osa sijaitsi Etelä- ja Kaakkois-Suomessa, sotilaskentät idässä ja siviililiikennekentät lännessä. Pohjoisessa Oulun siviililiikennekenttä oli rakennettu 1936 ja Kemin 1937–39. Ilmavoimat aloitti lisäksi jo 1937 tutkimukset suojaisempien tukikohtien rakentamiseksi kauemmaksi rajoilta.

Lentokenttäverkon kasvu oli suuri 1930-luvulla, mutta Ilmavoimien tavoitteeseen, 60 sotilaskenttään, ei päästy ennen talvisotaa. Toisaalta voitiin rakentaa nopeasti tarpeen mukaan jäätukikohtia, kuten sitten talvisodan aikana tehtiin myös Taipalsaarella. Talvisodan aikana laadittiin kenttäverkon laajentamisohjelma, jonka sisälsi 29 uutta kohdetta. Tie- ja vesirakennushallitus (TVH) vastasi kenttien rakentamisesta vuodesta 1935 lähtien.



Suomessa on ilmailun varhaisista alkuajoista lennetty jäältä. Wäinö Bremerin Junkers A 50, OH-ABB Taipalsaaren kirkonkylän rannassa 1938. Lehti uutisen mukaan kyseessä oli Bremerin lentonäytös. Koneen edessä on nimismies Armas Jäppinen. Koneessa istumassa Uno Turppo ja hänen takanaan lentolasit otsallaan Wäinö Bremer.

From the early days of aviation runways made on the frozen lakes have been used in Finland. Wäinö Bremer's Junkers A 50, OH-ABB on the shore by Taipalsaari parish village in 1938. According to newspapers Bremer gave an air show there. In front of the aircraft is the Head of the County Constabulary Armas Jäppinen. In the aircraft sitting is Uno Turppo and behind him with his goggles pushed up Wäinö Bremer.

Kuva/Photo: Etelä-Karjalan museo/South Karelia Museum

TVH:lla oli toukokuussa 1940 24 kentän rakennuskohdetta ja Päämajan pioneerikomentajan alaisena 14 kohdetta. Lentorykmentit vastasivat sotilaskenttien kunnossapidosta. Kaikella on hintansa. Vuonna 1934 laskettiin lentokentän hinnaksi halvimillaan 100 000–300 000 markkaa (34 000–103 000 vuoden 2011 euroa). Rantasalmen kentän rakentaminen 1939–40 ja 100 hehtaarin pakkolunastukset maksoivat 1,7 miljoona markkaa (440 000 euroa). Taipalsaaren kentän hinta oli samaa suuruusluokkaa.

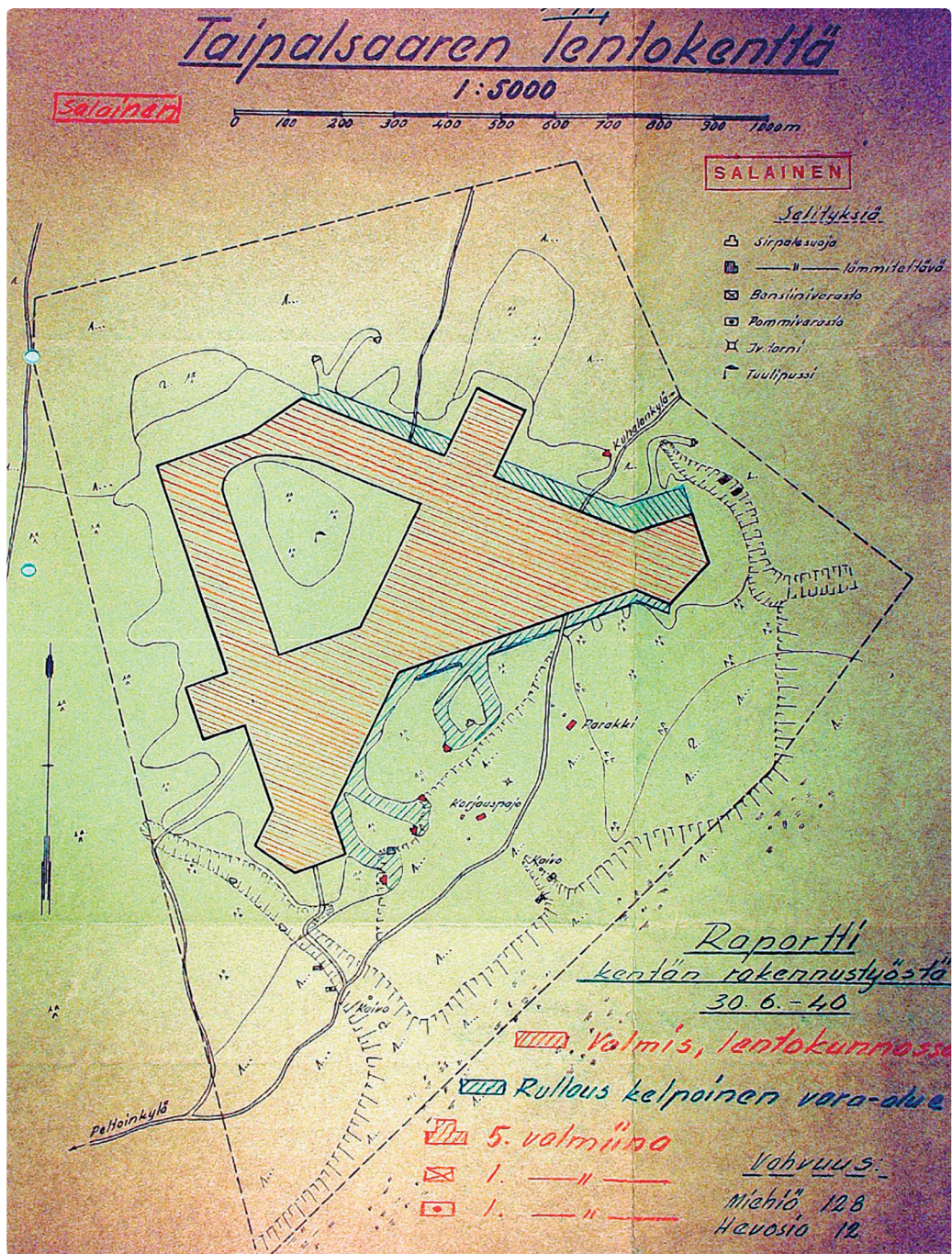
Edellä on kerrottu sotilas- ja siviilikentistä. Niitä on alkuajoista lähtien suunniteltu ja rakennettu hyvässä yhteisymmärryksessä sotilas- ja siviiliviranomaisten kesken. Ehkäpä siinä auttoi Suomen Senaatin asetus 13.9.1918, Asetus (n:o 118) ilmailuliikenteestä. Siinä sanottiin, että ”kaikki se mikä ei ole sotilasilmailua, on siviili-ilmailua, joka taas kaikissa suhteissa on riippuvainen sotilasviranomaisista”.

Taipalsaaren lentokentän suunnittelu- ja rakennusvaiheita

Ilmavoimien lentoasemat saivat 1934 käskyn suorittaa lisää kenttätiedusteluja. Sen perusteella myös Utissa sijainnut Lentoasema 1 suoritti kenttien tiedustelulentoja perusteellisten karttatutkimuksien jälkeen. Utista lennettiin tällaisia lentoja myös muiden lentoasemien koneilla. Kesäkuussa 1937 saapui Ilmavoimien komentaja, kenraalimajuri J.F. Lundqvist seurueineen Uttiin tutkimaan löydettyjä lentokenttäehdotuksia. Niiden joukossa oli Taipalsaaren kenttä. Sen sijainti Pienen Salpausselän harjanteella miellytti Ilmavoimien johtoa ja lentokentän suunnittelu voitiin käynnistää. Taipalsaaren kenttä hyväksyttiin vuoden 1939 rakennusohjelmaan.

Seuraavaksi tehtiin maanomistajien kanssa esisopimukset, jotka johtivat myöhemmin maa-alueiden pakkolunastamiseen. Tämän jälkeen viitoitettiin ja avattiin rajalinjat. Työ lähti ripeästi käyntiin marraskuun loppupuolella 1939 samoihin aikoihin kuin muillakin vastaavilla kentillä. Näitä olivat muun muassa Hollola, Hyvinkää, Laikko (Ilmee), Nummela, Padasjoki, Pieksämäki, Puumala, Rantasalmi, Rissala, Savitaipale, Selänpää ja Vesivehmaa. Taipalsaaren lähimmät kentät olivat Lappeenranta, Immola (1936) ja Puumala (1940). Lappeenranta oli vielä 1939 merkitty vain varalaskupaikaksi.

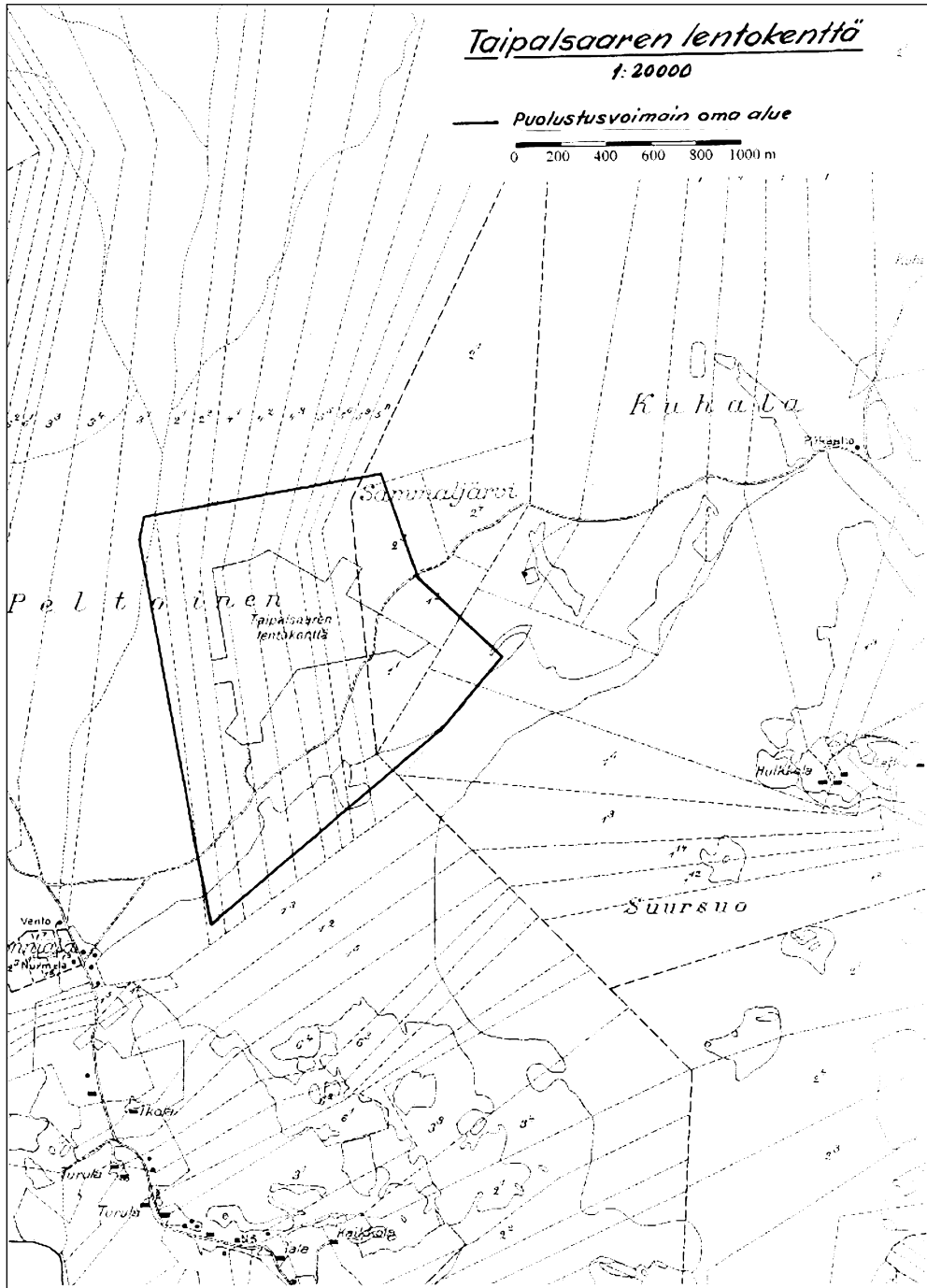
Eräät kentät valmistuivat jo ennen talvisotaa. Esimerkiksi Laikon eli Ilmeen kenttä nykyisen Rautjärven kunnan alueella valmistui kovalla kiireellä lokakuussa 1939. Kenttäalue oli lunastettu jo 1935.



Kentän rakennustilanne 30.6.1940.

State of airfield construction on June 30th 1940.

Lähde/Source: Keski-Suomen Ilmailumuseo/The Aviation Museum of Central Finland



Maata kenttäalueeksi luovuttaneet tilat. Karttaluonnos. Tilat on mitannut 1941 kartoittaja Väinö J. Jalkanen ja pyykittänyt 1944 maanmittausinsinööri K.E. Urrila.

Estates who ceded land for the airfield. A map draft.

Lähde/Source: Puolustusministeriön arkisto/Archive of the Defence Ministry.



Taipalsaaren lentokenttä heti valmistumisen jälkeen 25.6.1940 klo 12.30.

Taipalsaari airfield after completion on June 25th 1940 at 12.30 hours.

Kuva/Photo: Ilmavoimat/The Finnish Air Force

Taipalsaaren lentokentän alue pakkolunastettiin Kuhalan, Peltoin ja Sammaljärven kylien yksityisiltä maanomistajilta. Tilukset mitattiin vasta 1941. Yhteispinta-alaksi saatiin 185,805 ha.

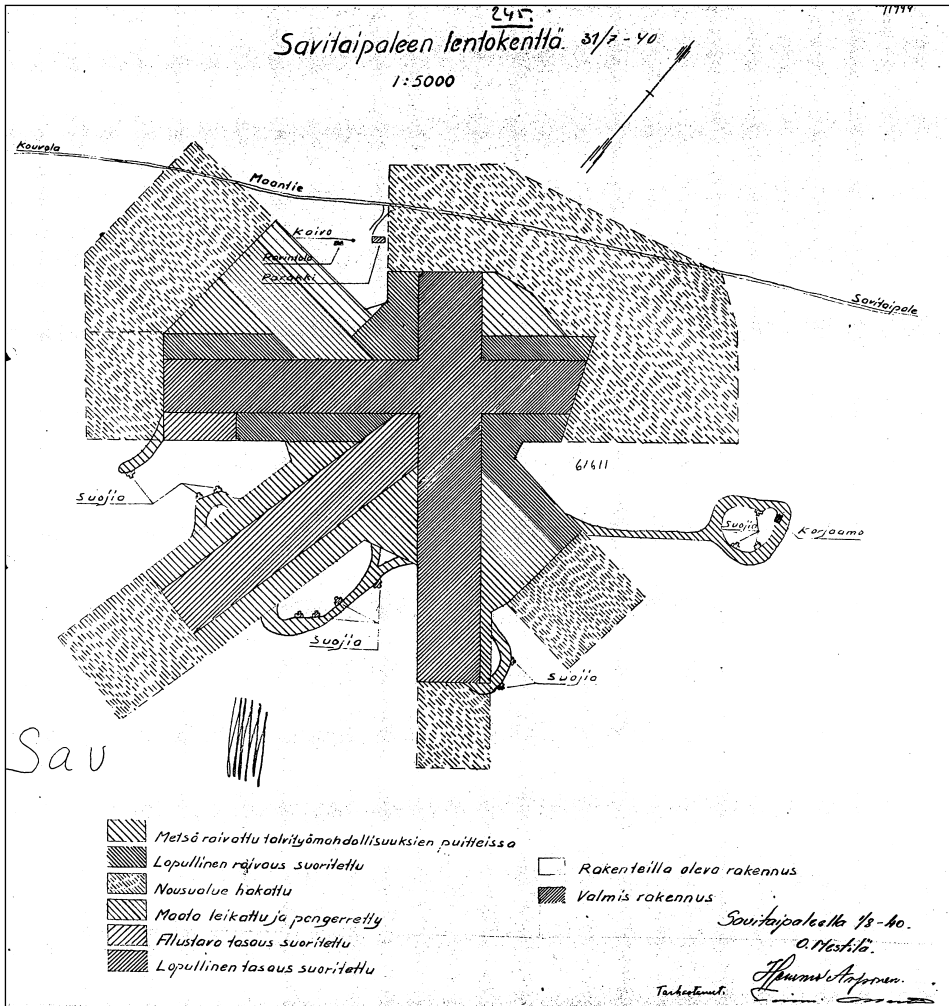
Rakennustöitä Taipalsaaren kentällä johtivat insinöörikapteeni Martin ja rakennusmestari Tirronen. Työnjohtotehtävissä oli Ensio Rikkonen Taipalsaarelta. Huhtikuussa 1940 ilmapuolustuksen johto antoi käskyn, jolla lentotukikohtien valvonta- ja kunnossapitotehtävät jaettiin lentorykmenteittäin. Lentorykmentti 1:lle kuuluivat Utti, Rissala, Lappeenranta, Immola, Konnunsuo, **Taipalsaari**, Savitaipale, Puumala, Rantasalmi, Joensuu, Rautavaara, Ilmee ja Kitee. Todettakoon, että näistä Lappeenranta, Konnunsuo, Immola, Ilmee ja Kitee sulutettiin varotoimenpiteenä kesän 1940 aikana.

Lentorykmenttien velvoitteena oli antaa asiantuntija-apua sotilas- ja lentoteknisissä kysymyksissä. Niihin kuuluivat muun muassa konesuojien, lentokonehallien ja suojakorsujen sijoittaminen. Kesäkuussa 1940 annettiin käsky, joka velvoitti lentorykmentit laatimaan alustavat suunnitelmat jokaisesta hallinnassaan olevasta kentästä sodan ajan toimintaa varten.

Taipalsaaren kenttäalueelle rakennettiin neljä kiitotietä. Niiden pituudet olivat 800–1000 m. Elokuussa 1944 yhtä kiitotietä (koillinen–lounas) jatkettiin koillisen puoleisesta päästä 150 m, jolloin sen pituudeksi tuli 1100 m. Vuonna 1944 suunniteltiin kahden kiitotien

pidentämistä, mutta tätä suunnitelmaa ei toteutettu. Toisesta (länsi–itä) olisi tullut 2000 m pitkä ja toisesta (pohjois–etelä) 1250 m pitkä.

Kenttäalueelle rakennettiin kesäkuuhun 1940 mennessä sirpalesuojia, asuinparakkeja, korjauspaja, bensiini- ja pommivarastot, ilmavalvontatorni sekä kaksi kaivoa. Kenttäalueen keskelle pystytettiin tuulipussimasto. Myöhemmin sotavuosina rakennustöitä jatkettiin. Rakennustöihin osallistui vuonna 1940 parhaimmillaan 215 miestä, 20 hevosta sekä muutama traktori. Osa miehistä oli sotilaita ja työvelvollisia. Rakennusraportissa 15.7.1940 ilmoitettiin vahvuudeksi 57 hevosmiestä, 8 hevosta, yhteensä[!] 65. Ranta-



Taipalsaaren kentän kanssa samaan aikaan rakennettiin Savitaipaleen kenttä Härmäläisen kylään. Piirros kentästä 31.7.1940.

Savitaipale airfield in the Härmäläinen village was constructed at the same time as Taipalsaari airfield. Drawing of the airfield July 31st 1940.

Lähde/Source: Keski-Suomen Itäilumuseo/The Aviation Museum of Central Finland



Hävittäjälentolaivue 34:n 1. lentueen Messerschmitt Bf 109 G-6 MT-451 Taipalsaarella heinäkuussa 1944. Laivuetunnus "kotkanpoikanen" on koneen peräsimessä.

Messerschmitt Bf 109 G-6 MT-451 of the 1st Flight / Fighter Squadron 34 at Taipalsaari in July 1944. The squadron emblem "Eagle Chick" is on the tail of the aircraft.

Taipalsaari – unohdettu lentokenttä (lentotukikohta)

Kenttä valmistui talvisodan jälkeen kesällä 1940. Kesän 1944 ratkaisutaistelujen aikana kentällä toimi Hävittäjälentolaivue 34, "Luukkasen Messerschmitt-laivue".

Kirjassa kerrotaan erityisesti tämän laivueen toiminnasta Taipalsaarella.

Mukaan on liitetty laivueen komentajan, majuri Eino Luukkasen laatima toimintakertomus.

Suomen pölytyslentojen historia alkoi Taipalsaaren kentältä 1950-luvun lopussa. Lappeenrannan Ilmailuyhdistys järjesti kentällä purjelentoleirejä vuoteen 1975 saakka. Kenttä on osa Suomen ilmailuhistoriaa ja Taipalsaaren kotiseutuhistoriaa.

Taipalsaari – forgotten airfield (air base)

The airfield was completed after the Winter War in the summer 1940. In 1944, during the so-called decisive battles 34 Fighter Squadron, "Luukkanen's Messerschmitt Squadron", operated from there. Especially the operations of this Squadron are described in this book.

The report written by Squadron Commander, Major Eino Luukkanen is enclosed.

The first aerial dustings in Finland were organized at Taipalsaari airfield in the late 1950's.

The Aero Club of Lappeenranta arranged glider camps there until 1975.

The airfield is a part of Finnish aviation history and local history of the Taipalsaari region.



9 789523 393301