



Nummellan lentokentällä

Tapahtumia ja tarinoita jatkosodan ajalta ja vähän sen jälkeen



**Kauko Pelttonen
Kai Halonen**

NUMMELAN LENTOKENTÄLLÄ

Omistan tämän kirjan sodissamme kaatuneille ja kadonneille.

Kauko Peltonen

Kauko Peltonen
Kai Halonen

Nummellan lentokentällä

**Tarinoita ja tapahtumia jatkosodan ajalta
ja vähän sen jälkeen**

© Kauko Peltonen 2015

ISBN: 978-952-31-8828-0

Kustantaja: BoD - Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD - Books on Demand, Norderstedt, Saksa

SISÄLLYS

Lentokentän alkuvaiheet	6
Aikaisemmin tapahtunutta	7
Lentolaivue 6 ennen Nummelaa Turussa	8
Nummelaa kohti	10
Välttävä kalusto mutta huippumiehet	12
Tehtävät ja toiminta	14
Tsaikka-lentue	20
Veikko Kallio /VH-14	21
Polikarpov I-153 koneiden historiaa	25
SB-lentue	27
Konsteilla karkuun	27
Menestyksekkäs lento	31
Karmila-Seppälä-Peltonen onnistunut lento	34
VP-3:n onnettomuus	35
Meritiedustelu	52
Operaatio 'Häämatka'	54
Valokuvia kentältä heinä- elokuu 1941	56
Nummelasta Malmille	59
Vuodet 1942-43 ja kesä 1944	60
SB-koneiden lentoja 1941	73
Tupolev SB-2 koneiden historiaa	75
Koolhoven koneen katoaminen Antila-Sairio	77
Koolhoven F.K.52 koneiden historiaa	79
Curtiss-lentue siirtyy Nummelaan	80
Paavo Berg /CU-570	83
Alpo Lakio /CU-567	86
Curtiss Hawk 75A historiaa	88
Elämää Nummelassa	89
Helmi-Brita Lajunen	89
Nummelassa 1941	91
Valokuvia	92
Kartta ja kuvat lentokentältä	96
Nummelan kenttä elokuvakaupunkina	98
Sodan jälkeen	102
Pilvien Huimapäät Nummelassa	102
Ensilento	106
Nummela purjelentopaikkana	109
Lennokkiharrastuksen alkuun lähtö	111
Air motel Seutulasta Nummelaan	112
Muistotilaisuudet 1992, 1997, 2011	114
Rauhan ajan onnettomuudet, Ojantakanen Olanterä Lintusaari	128
Kuuluvainen Arppe	129
Kallio	130
Nummelan sotasairaalat	131
Luontola	131
Päivölä	134
Henkilöluettelo	137
Lähteet	139

LENTOKENTÄN ALKUVAIHEET

Kenttä Lohjalle?

Suomalainen lentoyhtiö Aero aloitti 2.6.1924 lennot Helsingistä Tukholmaan. Aluksi koneet olivat vesi- ja suksikoneita, mutta 1930-luvulla Helsinki-Turku-Tukholma reitillä käytettiin pyöräkoneita.

15.2.1934 nuorempi hallitussihteeri Wikman esitteli valtioneuvoston istunnossa varalaskukenttien tarpeen ja niiden rakentamisen välttämättömyyden.

Yksi varalaskukenttä suunniteltiin Aeron tarpeita silmälläpitäen rakennettavaksi Lohjan seudulle ja jonka sijoitusta yhtiö piti kirjeessään Kulkulaitosten- ja yleistentöiden ministeriölle lokakuun 22. päivänä päivätyllä asiakirjalla 'juuri Lohjan seudulla aivan välttämättömänä lentoturvallisuuden kannalta'.

Paikkaa oli alettu jo edellisenä vuonna etsimään Lohjalta Ilmavoimien Esikunnan kirjelmän no:1589 johdosta. Elokuun 24. päivänä 1933 Lentoasema 2:n komentaja Rainer Ahonius ja Ilmapuolustusliiton toimittaja J. Hellsten kävivät selvittämässä kentän rakentamismahdollisuuksia. Tilaisuudessa olivat mukana Lohjan kauppalanjohtaja sekä joukko kauppalanhallituksen ja -valtuuston jäseniä.

Tarkoitukseen sopivaksi alueeksi ehdotettiin majuri Ahoniuksen tutkimaa paikkaa suuruudeltaan n. 230 x 500 metriä, joka sijaitti n. 1 km päässä urheilukentästä lounaaseen Lohjanharjun selänteellä ns. paloaukealla, jossa aiemmin riehunut kulopalo oli polttanut puustoa. Paikka oli noin 100 m meren- ja n. 60 m Lohjanjärven pinnan yläpuolella.

Alueesta omisti osan Lohjan Kalkkitehdas Oy sekä Ojamon kartano, valtion omistaessa läheisen pallokentän, joka oli annettu kauppalan käyttöön. Kentän rakennuskustannukset tulivat arvion mukaan jäämään vähäisiksi.

Majuri Ahonius lähetti 14.9.1933 kirjeen Ilmavoimien komentaja eversti J.F. Lundqvistille. Kirje käsitteli kenttäaluetta ja sen soveltuvuutta varalaskupaikaksi. Liitteenä oli kapteeni Karl Gabrielssonin 6.9.33 ottamat ilmavalokuvat alueesta. Ilmavoimien esikunta lähetti Puolustusministeriölle kirjeen 24.10.33. Kirjeessä Lundqvist toteaa mm: 'Mitä kentän sotilaalliseen käyttöön tulee, on sen merkitys vähäinen, mutta tullaan sitäkin tarpeen vaatiessa sotilaskoneidenkin varalaskupaikkana käyttämään. Kenttä voi myöskin palvella paikallisten urheilulentäjien lentoharrastuksia kun urheilulento alkaa maassamme kehittyä'.

Monien selvitysten ja suunnitelmien jälkeen kustannusarvio oli 470 000 mk. Kentästä piti tulla IV-luokan lentokenttä. Samaan aikaan suunniteltiin II-luokan kenttiä Joensuuhun ja Kotkaan tai vaihtoehtoisesti Kymnlinnaan sekä III-luokan kenttää Maarianhaminaan. Kun kustannusarvio oli vuonna 1936 noussut 875 000 markkaan, kenttää ei rakennettu.

Kuitenkin Nummelaan

Muuttuneen tilanteen ja uusien suunnitelmien mukaan kenttä rakennettiin Nummelaan, joskaan ei nykyiselle paikalle Nummelanharjulle vaan tästä noin 4,7 km koilliseen Enäjärven luoteispuolelle rautatien tuntumaan. Kenttä valmistui 1937, mutta sitä ei käytetty lainkaan.

Alkuvuonna 1938 alkoivat nykyisen kentän rakennustyöt.

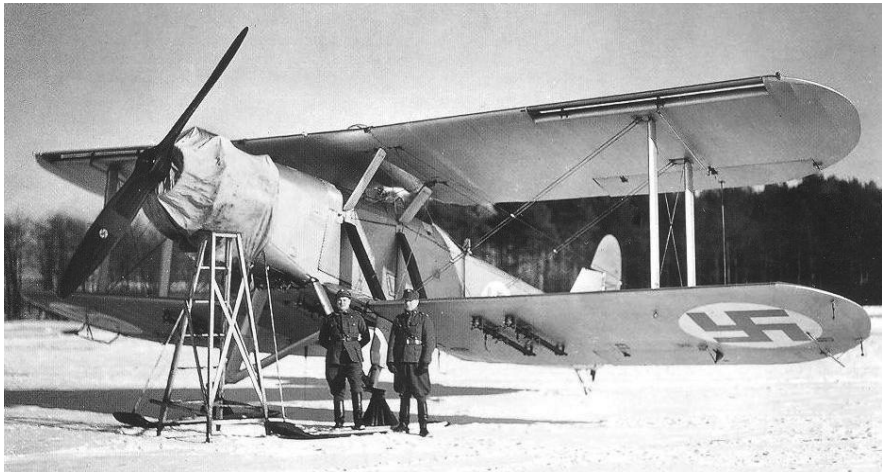
Kentän rakentajina oli työvelvollisia, joita oli majoitettuna Nummelan kivikoululla. Kenttä valmistui Nummelanharjulle välirauhan aikana 30.8.1940 lähes 90 metriä Hiidenveden pintaa korkeammalle. Kenttää pidettiin aluksi Helsinki-Turku-Tukholma-lentolinjan pakkolaskupaikkana. Kiitoteitä oli neljä kattaen sekä perus- että väli-ilmansuunnat.

AIKAISEMMIN TAPAHTUNUTTA

Nummelan lentokenttää käytti välirauhan aikana 1940-41 tukikohtanaan Erillinen Lentolaivue. Kalustona oli Blackburn Ripon meritiedustelukoneita. Talvella koneet oli varustettu suksilla.



Yksi koneista osui 4.4.1941 nousukiidon aikana lumikohoumaan, jolloin koneen siipisalat katkesivat. Muutamaa päivää myöhemmin kone hinattiin hevosten avulla Nummelan asemalle, lastattiin junaan ja lähetettiin Valtion lentokonetehdalle korjattavaksi.



Blackburn Ripon jalaksilla. Ripon oli iso kone.

BLACKBURN RIPON TIETOJA

Kone oli englantilaisen Blackburn Aircraft Limitedin suunnittelema kaksitasoinen, yksimoottorinen lentotukialuksilta operoivaksi suunniteltu torpedo- ja tiedustelukone. Sitä valmistettiin Englannissa useissa sarjoissa vuodesta 1929 lähtien kaikkiaan 92 kpl. Ensimmäinen Suomeen tullut kone oli tehty Englannissa ja 25 konetta valmistettiin lisenssillä Suomessa Valtion Lentokonetehdalla.

LENTOLAIVUE 6 ENNEN NUMMELAA TURUSSA

Lentolaivue 6 oli välirauhasta lähtien sijoitettuna Turkuun Artukaisten lentokentälle. Laivueen komentajana oli majuri Knut Ilanko, 2. lentueen päällikkönä kapteeni Birger Ek ja 3. lentueen päällikkönä kapteeni Lauri Karjalainen.

Sodan syttyminen juhannuksena 26.6.1941 pakotti nopeuttamaan laivueen jo ennalta suunniteltua siirtymistä Nummelaan lähelle Vihdin kirkonkylää. Aikaisin aamulla 25.6 suorittivat venäläiset 3 x 40 koneen aalloilla hyökkäyksiä sekä Turun satamaan, että Artukaisten lentokentälle. Laivueen maaradioasema sai täydellisen osuman, jonka lisäksi pommitus vaurioitti kaksi konetta lentokelvottomaan kuntoon. Toinen oli 2. lentueen Tupolev SB-2 pommituskone ja toinen 3. lentueen Koolhoven tiedustelukone.

Koska radioasema tuhoutui, vaikeutui ilmassa olevien omien koneiden johtaminen taistelussa ja mm. tästä syystä laivueen komentaja majuri Knut Ilanko näki tulevaisuuden Artukaisissa kovin pessimistisin katsein ja antoi tällöin määräyksen siirtyä Nummelaan hyökkäyksen jälkeisenä päivänä. Ilman sen kummempia valmisteluja suoriutui laivue koneillaan matkaan ja varusteiden toimittamisesta rautateitse sekä ajoneuvoilla jäi vastaamaan luutnantti Erkki Palosuo, kenttävarikon päällikön virassa.



Tupolev SB-2 Turussa.



Knut Ilanko.



Birger Ek.

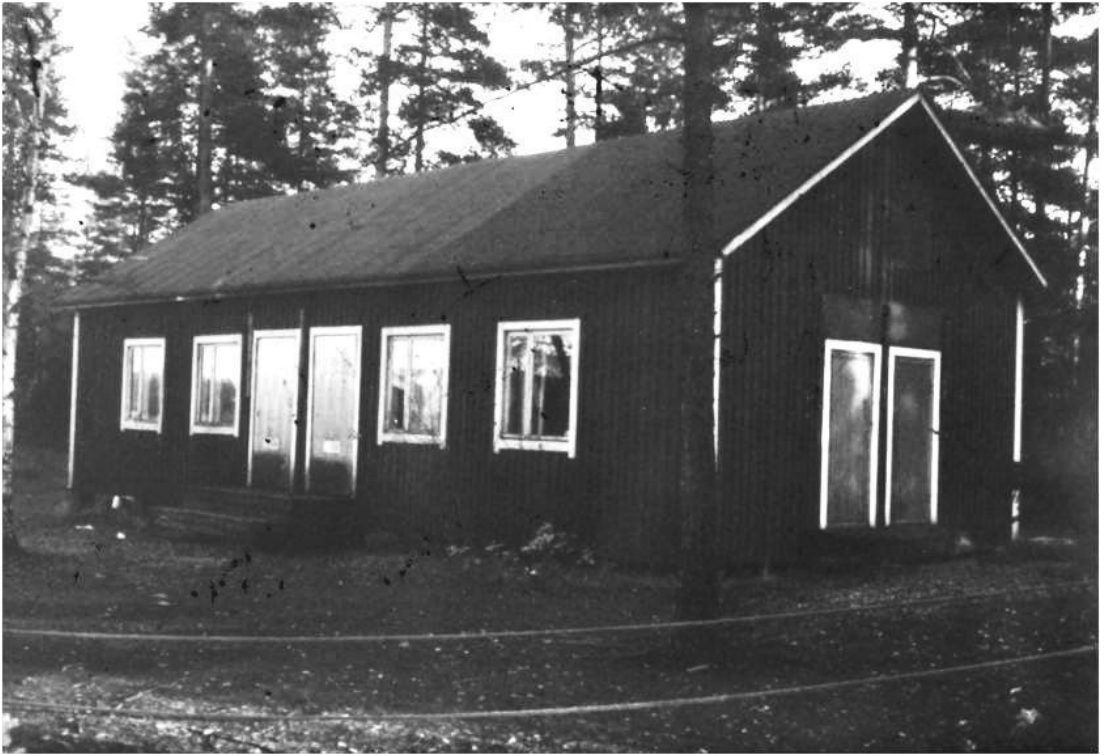


SB:n tähtystäjä varoittaa omaa vartiomoottorivenettä sukellusvenevaarasta heittämällä viestikapulan veneelle tai sen viereen.

NUMMELAA KOHTI

Kaikki kunnossa olevat SB-2 pommittajat ja Tsaikka I-153-hävittäjät siirrettiin em. päivänä vanhaa Turku-Helsinki tietä seuraten Nummelaan. Pienen kylän noin 380 asukkaalla riitti juhannuspuheita suurten alumiinilintujen ilmestyessä kylän taivaalle pienempien hävittäjien seurattessa suojeltaviaan. Todennäköisesti kapteeni Ek:in Tupolev SB-2 oli ensimmäinen varsinainen sotilaslentokone, joka Nummelan kentälle laskeutui.

Kenttä pölysi armottomasti potkurivirroissa, koska päällystettä ei ollut lainkaan. Pöly antoi lisää ammattihuolia mekaanikkokunnalle ennestäänkin kuluneiden lentomoottoreiden tuhoaineena, hienojakoisena hiekkana. Kukapa olisi halunnut olla konemestari Lounasmaan virkapuvussa kojeistoja huollettaessa ja kulumisen merkkejä seurattessa.



Tämä parakki toimi jatkosodan aikana lentotekniikan eli konehuoltoryhmän työparakkina ja se valmistui kesällä 1940. Tässä 6x14 m parakissa oli 5 huonetta ja siinä toimi mm. LLv6:n koneryhmä päällikkönä konemestari Lounasmaa. Parakissa säilytettiin myös hienomekaanisia työkaluja kuten pommien aikautuslaitteita.

Kun koneet laskeutuivat ne siirrettiin suojaan kentän laiduille ja työnnettiin pyrstö edellä metsän suojaan.

Minkäänlaisia polttoaineiden maasuojaisia säiliöitä ei ollut vaan polttoainetäydennykset suoritettiin käsin pumpaamalla tynnyreistä.

Koneiden korjaustoimenpiteitä varten, jotka suoritettiin kentällä, oli - lähinnä osien säilytykseen - varattu Nummelan Autokorjaamo.

Poltto- ja voiteluaineiden täydennykset suoritettiin Nummelan Sähkö Oy:n varastosta, jonne laivueen sotilasvarasto oli sijoitettu.

TÄMÄ KIRJA

Ensimmäinen sysäys tämän kirjan tekemiseen tapahtui syyskuussa 2011, jolloin Nummelan lentokentällä paljastettiin ilmailumuistomerkki (s. 124). Seppälän sisarusten kanssa sovimme silloin, että kopioimme ja yhdistämme kullakin olevat valokuvat elokuun 1941 onnettomuudesta (s. 44).

Kesällä 2012 luin Länsi-Uusimaa lehdestä uutisen Inkoossa olevasta Torpin Tykit museosta. Jutussa mainittiin sodan aikana pudonneen venäläisen Tupolev SB-2 pommittajan osista, joten niitähän oli pakko mennä katsomaan. Osat eivät kuitenkaan olleet Nummelan koneesta, mutta reissu sai minut yhteyteen Kai Halosen kanssa. Hän on tutkinut onnettomuutta jo 1980-luvulla ja kerännyt paljon tekstiä lentokentän tapahtumista.

Syksyllä 2012 huomasin, että em. onnettomuustietojen lisäksi minulle alkoi kertyä muitakin kertomuksia Nummelan kentältä. Isäni ei kotona aikoinaan Nummelasta kertonut - ainoastaan, että alas tultiin, mutta hänkin oli kirjoittanut muistiin aiheesta. Kun aineisto alkoi paisua, niin siuntiolainen valokuvaaja Ville Lindfors ehdotti, että kannattaisi tehdä aiheesta ainakin kuvakirja. Kertomukset olen kopioinut sellaisenaan, vaikka selvästi joissakin asioissa on epämääräisyyttä etenkin veteraanien muistelmissa, mutta sen ymmärtää kun tapahtumista on kulunut kymmeniä vuosia. Päivämäärät ja kellonajat heillä olivat tarkkoja, perustuivathan ne usein lentopäiväkirjoihin.

Kiitän lämpimästi kaikkia niitä henkilöitä, jotka ovat osallistuneet tämän kirjan tekemiseen.

Siuntiossa 2015 Kauko Peltonen

