



LLv 26:n ohjaajia Ruokolahdella helmikuussa 1940. Tunnistettuja luutn E. Kivinen (2. vas.), kers I. Joensuu (4. vas.), luutn P. Siiriäinen (4. oik.), ltm L. Lautamäki (2. oik.) ja kers S. Suikkanen (1. oik.). Edessä keskellä on ilmeisesti tanskalaisia vapaaehtoisia.

*Koneessani muutamia reikiä, mm. happipullo rikki. Varsinkin kuomullinen FA-kone on helppo yllättää, koska siitä on erittäin huono näkyväisyys sivulle ja taakse. Oma kone FA-4.”*

Karkauspäivä, 29. helmikuuta oli Suomen hävittäjä-aseen mustin päivä, kun neuvostohävittäjät suorittivat sarjan hyökkäyksiä Lentolaihue 24:n ja 26:n työkenttiä vastaan. LLv 24:n Osasto Luukkanen oli kolme viikkoa aikaisemmin siirtynyt Ruokolahdelle, jossa kaksi Lentolaihue 26:n Gladiator-lentuetta oli alistettu sille. Aamulla LLv 26:n kersantit Lasse Aaltonen ja Onni Paronen olivat takaa-ajossa kumpikin pudottaneet Fiatilla yhden DB-3-pommittajan yhdeksänkoneisesta muodostelmasta Kotkan edustalla.

68 IAP:n hävittäjät olivat aamulla pudottaneet yhden Gladiatorin. Kello 11.30 tuli hälytys, mutta IPAKin ilmoitusta ei kuunneltu johtoteltassa tarkasti ja luultiin 30 pommittajan lähestyvän Immolan suunnalta. Fokkerit starttasivat kello 11.40 ja kun selvisi, että tulijat olivatkin hävittäjiä, niin Fokkerit kutsuttiin pikaisesti pois ja Gladiatorit päästettiin starttaamaan. Samalla hetkellä ilma oli täynnä 68 IAP:n hyökkäviä koneita. Kolme Gladiatoria

tuhoutui välittömästi ja matalalla tapahtuneessa ilmatistelussa vielä kaksi sekä yksi Fokker D.XXI. Vain yksi I-16 saatiin pudotettua ja toinen ajoi puihin matalalla tehdyssä liikesarjassa.

Suomalaisista pääsivät ensimmäisenä ilmaan alikersantit Sulo Suikkanen, Paavo Saarni ja Ilmari Pöysti sekä väepeili Olavi Lilja. Viholliset syöksyivät kohti jo nousukaarrossa ja suomalaisten käännettyä päin olivat ne jo tulitusetäisyydellä. Lilja ampui edestä ylhäältä kahta konetta, samalla kun yksi pääsi taakse ja ampui bensatankin tuleen. Lilja sai koneen (GL-268) selälleen ja hyppäsi kasvot pahoin palaneena. Suikkanen ampui Liljan takana olleen koneen tuleen ja se putosi Kaukopään tehtaasta 500 metrin päähän ohjaajan hypätessä.

Tanskalainen vapaaehtoinen, luutnantti Poul Christensen pääsi 500 metrissä ampumaan yhden I-16:n savuamaan, mutta samalla kaksi hävittäjää ampui hänen koneensa tuleen. Christensen pääsi hyppäämään laskuvarjolla ja kertoi siitä näin:

*”Startti tapahtui kello 12.00. Ruokolahden kentällä huomasi heti vihollisen eteläsuunnassa ja jouduin taisteluun noin 5 kilometrin päässä eteläsuunnassa kentästä. Olin sa-*

*malla korkeudella ja hyökkäsin vihollisen vasemmalle siivelle ampuen I-16:n savuamaan, mutta en nähnyt sen syöksyvän, sillä samalla hetkellä hyökkäsi kaksi I-16:ta kimppuuni ampuen bentsiinitankkiin. Moottorin kierrosluvut laskivat, seisautin moottorin ja koetin tehdä pakkolaskun jäälle, mutta bentsiinitankki syttyi tuleen ja tuli pakotti hyppäämään pois palavasta koneesta laskuvarjon avulla. Oma kone GL-261 tuhoutui kokonaan.”*

Luutnantti Erkki Halme sai heti startin jälkeen osuman päähänsä ja kone (GL-262) syöksyi Kaukopään tehtaan alueelle syttyen tuleen.

Toinen tanskalainen, luutnantti Carl Kristensen sai matalla osumia, kone (GL-259) syttyi tuleen ja syöksyi jään läpi Kaljaniemen selällä.

Väepeli Jussi Tolkki ampui startin jälkeen melkein pystyssä viholliskoneen savuamaan, mutta aseisiin tuli häiriö ja hän yritti laskeutua jäälle. Laskuliuvissa kolme konetta hyökkäsi ja Tolkki yritti uudelleen ilmaan, mutta kone (GL-263) ammuttiin tuleen. Tolkki painoi koneen jäähän, jossa se meni kolme kertaa ympäri. Hän nousi romujen seasta ja käveli jäätä pitkin rantaan.

FR-94:n ohjaaja luutnantti Huhanantti oli ainoa Fokker-lentäjä, joka ei käskystä irtautunut taistelusta. Suomalaiset kirjasiivat hänen menetyksensä yhteenajoksi I-16:n kanssa, mutta alla olevasta selviää, että kyse oli alas ampuemisesta, itse asiassa jopa kahdeksaan kertaan.

68 IAP:n sotapäiväkirja kertoo, että seitsemäntoista I-16- ja kuusi I-153-konetta osallistui Ruokolahden hyökkäykseen. Neuvosto-ohjaajat ilmoittivat tuhonneensa 10 Bulldogia ja 8 Fokkeria. Pudotukset ilmoitettiin näin:

1–2) Majuri Gil' ampui alas vastakkaisesti yhden FR:n. Viholliskone syttyi tuleen, kääntyi ja tuli maahan. Gil'n

toinen pudotus oli Bulldog, joka pääsi luutnantti Poluskin taakse. Myös Bulldog syttyi tuleen ja tuli maahan.

3) Yliluutnantti Plotnikov hyökkäsi Bulldogia vastaan, joka oli Gil'n takana. Bulldog alkoi savuta ja iskeytyi holtittomasti maahan.

4) Yliluutnantti Ivanov hyökkäsi ja ampui alas Bulldogin, joka pääsi Plotnikovin taakse. Bulldog savusi vahvasti ja tuli maahan.

5) Luutnantti Sorokin ja luutnantti Nikitin hyökkäsivät Fokkerin kimppuun, joka syttyi tuleen ja tuli 3 200 m korkeudesta maahan.

6) Yliluutnantti Yefimov, luutnantti Shishov, luutnantti Terpugov, luutnantti Orlov ja luutnantti Sapozhnikov pudottivat ryhmässä yhden Bulldogin, joka syttyi tuleen ja syöksyi maahan 70–100 metristä.

7) Luutnantti Polushkin ja aliluutnantti Mazurenko havaitsivat Fokkerin, joka yritti heidän lentueensa kimppuun. He pääsivät tiukalla kaarrolla vihollisen taakse ja ampuivat molemmilta puolilta sen alas. Kone syttyi tuleen ja tuli maahan.

8) Luutnantti Shishov havaitsi Bulldogin lentävän 100 metrissä, hyökkäsi suuremmalla nopeudella ja ajoi yli, kääntyi ja hyökkäsi uudelleen. Bulldog alkoi savuta ja iskeytyi maahan.

9) Aliluutnantti Mazurenko sai Fokkerin pyrstönsä taakse. Hän kaartoi konetta 45–50 astetta rajussa sivuluisussa ja Fokker ajoi yli. Mazurenko kääntyi vastaan ja pudotti vihollisen pitkällä sarjalla. Fokker syttyi tuleen ja iskeytyi maahan. Mazurenkon koneessa oli 36 luodinreikää

10) Luutnantti Orlov syöksyi juuri maan pinnalla lentävän Bulldogin taakse ja pakotti sen tulituksessa iskeytymään maahan.

11) Luutnantti Platonov ajoi Bulldogia takaa. Hyökkäämällä takaa hän pakotti sen syöksymään. Platonov seu-



3/LLv 28:n kone MS305 starttaa Hollolan Pyhäniemen jäältä talvisodan viimeisenä päivänä 13.3.40. LLv 28 ehti lentää talvisodassa 288 sotalentoa, joilla se pudotti 14 viholliskonetta. (SA-kuva)



1/LLv 28:n Morane-rivistö Säkylässä Pyhäjärven jäällä helmikuussa 1940. Lähin kone on MS306, joka oli vänrikki Aarre Linnamaan nimikko. Hän pudotti tällä koneella DB-pommittajan 11.3.40.

rasi ja jatkoi tulitusta. Bulldog meni kierteeseen ja syöksyi maahan.

12) Luutnantti Popov alkoi nousta kentälle hyökkäyksen jälkeen ja havaitsi I-153:n ja I-16:n ajavan takaa Bulldogia, joka väisti kaksoiskaarrolla hyökkääjät. Popov valitsi sen hyökkäyksensä kohteeksi ja Bulldogin oikaistessa syöksystä tulitti sitä ampuen sen tuleen.

13) Luutnantti Majej havaitsi kiivetessään Fokkerin, joka pääsi I-16:n taakse ja alkoi tulittaa. Majej hyökkäsi Fokkerin kimppuun takaapäin ja ampui sen tuleen, Fokker tuli ohjaamattomana maahan asti.

14) Aliluutnantti Soldatov pudotti pommit järven jäälle pysäköityjen koneiden päälle. Sen jälkeen kaksi Fokkeria hyökkäsi hänen kimppuunsa, mutta I-153-koneensa ketteryyttä ja nousukykyä hyväksi käyttäen hän väisti hyökkäyksen ja nousi venäläisten osastoon. Hän näki yhden Fokkerin ajavan takaa I-16:ta ja päätti hyökätä sen kimppuun. Vihollinen yritti kaartaa, mutta Soldatov kaartoi tiukemmin ja ampui useita pitkiä sarjoja. Viholliskone meni syöksyyn. Soldatov seurasi sitä ja totesi Fokkerin murskautuvan metsään.

15) Luutnantti Konjukov ampui alas yhden Fokkerin vastakkaistulituksessa. Jostain syystä vihollinen ei vastannut tuleen. Fokker alkoi savuta ja iskeytyi holtittomasti maahan.

16) Luutnantti Nikitin hyökkäsi kahdesti Bulldogin kimppuun ja ampui sen alas. Se putosi metsään ja syttyi tuleen.

17–18) Luutnantti Fjodorov lähestyttään kohdetta havaitsi yhden Bulldogin 2200 metrissä. Fjodorov pääsi sen taakse ja pudotti kahdella sarjalla. Bulldog syöksyi pystysuoraan ja putosi Salvisaaren pohjoispuolelle. Sitten Fjodorov pudotti pommit yhden Fokkerin päälle, joka rullasi järven jäällä. Päästyään ilmaan Fokker syttyi tuleen ja iskeytyi jäähän.

2. maaliskuuta LLv 28 ampui alas kaksi pommittajaa Lounais-Suomessa ja ajoi yhtä Tsaikkaa takaa Viron suuntaan pudottaen sen. Kakkoslentueen Moranet joutuivat kahdesti ilmataisteluun. Vänrikki Pauli Massisen partio tuhosi suuresta 1 AP:n (lentorykmentti) pommituskone-ryhmästä yhden DB-3:n Turun länsipuolella. Massinen kertoi siitä näin:

*”Vihollismuodostelma oli päässyt yllättämään. Olin kaupungin eteläpuolella odottamassa muodostelma paluuta. Olin noin 1 000 metriä korkeammalla viholliseskadrillia, joka oli palaamassa kaupungin päältä etelään. Lähestyin sivulta ylhäältä ja syöksyin takaa ylhäältä. Lisänopeuden turvin saavutin helposti muodostelman. Hyökkäsin viimeisen koneen kimppuun, joka oli hiukan erillään muista. Ammuin lyhyen sarjan runkoon takaa hieman alapuolelta. Jolloin kk-ampuja lakkasi tulittamasta. Sen jälkeen ammuin sarjoja oikeaan moottoriin tehden välillä pieniä syöksyjä. Bensiini alkoi valua ja vihdoin se syttyi tuleen.*

*Tällöin oli vihollishävittäjiä syöksymässä takaa ylhäältä niskaani, joten katsoin parhaimmaksi irtautua taistelusta syöksyllä, kun patruunoita oli jäljellä enää vain keskikiväärissä. Kone oli IPAK:n ilmoituksen mukaan räjähtänyt ilmassa ja jätteet olivat pudonneet saaristoon. Kone oli DB-mallia.*

*Omana mielipiteenäni rohkenen lausua, että MS-kone oli nopeutensa ja ketteryytensä puolesta hyvä hävittäjä, mutta sen aseistus oli heikko. Optillinen tähtäin oli usein epäkunnossa, kiväärit menettivät suuntauksensa, ja patruunoita oli liian vähän. Luoti ei myöskään läpäissyt vihollisen panssaria. Oma kone MS-318.”*

Vähän myöhemmin kapteeni Eino Jutilan 3. lentueen Morane-partio ajoi takaa Viron suuntaan poistuvia venäläisiä hävittäjiä. Yksi I-153 joutui tekemään pakkolaskun Örön saaren luo MS-koneiden tulituksen seurauksena. Ilmavoiton jakoivat Jutila, joka myös haavoittui tällä len-





LLv 24:n ja 26:n ohjaajia illanistujaisissa helmikuussa 1940. Vasemmalta vänrikki Olli Mustonen, vänrikki Kauko Linnamaa, kersantti Paavo Mannila, lentomestari Viktor Pyötsiä ja vänrikki Lauri Hämäläinen. (SA-kuva)

nolla, ja siipimies vänrikki Paavo Reinikainen. Iltapäivällä yksi SB pudotettiin yhdeksänkoneisesta osastosta Kiikalán seudulla. Siitä kertoi alikersantti Urho Lehtovaara:

*”Sain lähtömääräyksen klo 14.30 Loimaalle, jonne oli tulos-  
sa etelästä vihollisen pommikoneita. Saapuessani Loimaalle  
havaintsin vihollisen yhdeksän koneita käsittävän lentomuod-  
don, joka lensi melko tiiviissä kiilassa pohjoiseen, muuttaen  
kuitenkin heti suuntaa etelään. Lähestyin lentomuotoa takaa  
alhaalta nousten ohuen pilvikerroksen suojassa lentomuodon  
yläpuolelle.*

*Kohdistin ensimmäisen hyökkäykseni oikeanpuoleiseen sii-  
pikoneeseen lähestyen sitä takaa ylhäältä noin 45 asteen syök-  
sillä. Vihollinen avasi heti tulen kun painoin syöksyyn. Lä-  
hestyin oikeanpuoleista siipikonetta noin 150 metrin päähän  
suoraan taakse ja ammuin lyhyen sarjan, jolloin kk-ampuja  
hävisi ja ase jäi pystyyn. Sillä aikaa oli lentomuodon vasen  
siipi – 5 koneita – jättäytyneet jälkeen suoraan sivulleni ja  
avasi tulen, jolloin minun oli pakko vetää pystyyn ja irtautua  
taistelusta.*

*Välittömästi uudistin hyökkäykseni vasemman siiven vii-  
meiseen koneeseen, joka oli jäänyt muodostelmasta jälkeen  
noin sata metriä. Lähestyin jyrkällä syöksyllä takaa oikeal-  
ta, jolloin kk-ampuja ja vasen moottori jäivät tähtäyslinjalle.  
Ammuin lyhyen sarjan, jolloin havaintsin vasemmasta mootto-  
rista lähtevän savujuovan ja kone alkoi kaartaa vasemmalle  
alas ja katosi näkyvästäni.*

*Syöksyin heti pystyynvedon jälkeen putoavan pommiko-  
neen jälkeen varmistautuakseni siitä, että kone tulee var-*

*masti alasammutuksi, mutta suuren korkeuseron takia en  
saavuttanut konetta enkä myöskään nähnyt sen putoamista  
maahan saakka. Tämän syöksyn aikana menetin korkeutta  
niin paljon, että en enää olisi saavuttanut toisia koneita en-  
nen Viron rannikkoa, joten luovuin takaa-ajosta ja palasin  
tukikohtaan. Oma kone MS-326.”*

Lehtovaara sai ensimmäisen ilmavoittonsa, sillä 35 LBAP (kevytpommituslentorykmentti) menetti yhden SB-koneen.

## Maataistelulentoja

Maaliskuuhun 1940 mennessä suomalaisjoukot olivat ve-  
täytyneet Karjalan kannaksella Viipurin edustalle, missä  
oli viimeinen puolustuslinja. Puna-armeija päätti ylittää  
jäätyneen Suomenlahden Viipurin länsipuolelta, saarostaa  
Viipuria puolustavat suomalaiset ja katkaista peräänny-  
misen länteen. Jäiden ylitys alkoi 2. maaliskuuta.

Neuvostojoukot saivat pian kaksi pientä sillanpäätä  
mantereelle Vilaniemeen ja Häränpääniemeen. Täydelli-  
sen läpimurron estämiseksi heitettiin Ilmavoimat kokonai-  
suudessaan torjumaan jalkaväkeä, rivistöjä, panssareita ja  
huoltokuljetuksia. Tehtävä sopi hyvin lentoujoukoille. Ke-  
vyet ja keskiraskaat pommittajat pysäyttivät moottoroidut  
yksiköt ja hävittäjät rynnäköivät jalkaväkeä vastaan avoi-  
mella ja suojattomalla jääkentällä.

Lentolaivue 24:n kolmannen lentueen päällikkö kap-

teeni Eino Luukkanen kuvailee kirjassaan *Hävittäjälentäjänä kahdessa sodassa* noita kriittisiä hetkiä:

*”Olemme täysin kasvaneet kiinni sodan ilmapiiriin, eikä ihme sillä onhan neljäs sotakuukausi juuri alkanut. Olemme esimerkiksi luopuneet tottumuksesta kysyä miksi? Kysellään vain: milloin, missä, mikä, kuinka paljon ja kuinka kauan, mutta kysymys ”minkä vuoksi” on jätetty poliitikoille ja sanomalehtimiehille – jonnekin siihen puoleksi unohdettuun maailmaan, jossa oli viihtyisiä olohuoneita ja jotakin muuta, mitä täällä ei ole. Sen jälkeen kun kysymys sodasta oli ratkaistu, on meidän tehtävämme vain lentää ja taistella. Olemme keskittyneet ainoastaan omaan maailmaamme, jonka muodostavat päivystyspaikka, koneen ohjaamo, mittarit, kaasuvipu ja ohjaussauva konekivääriliipaisimieheen. Ajoittain tuntee itsensä melkein kuin koneeksi, sillä hävittäjälentäjällekin sota on vain tehtävien suoritusta, moottorin kierrosluvun ja avaruuden tarkkailua, ilmataistelua sekä taistelukertomuksien laatimista.*

*Maaliskuun neljännen päivän sää – pilvikorkeus 200 metriä, heikkoa lumisadetta – ei edellytä vilkasta ilmatointaa.*

*Kuitenkin päivystämme kaiken varalta täysivahvuisena aamusta alkaen. Päivä on jo sydäntalvesta huomattavasti pidentynyt, vastaavasti myös meidän päivystysaikamme.*

*Aamupäivätunnit tuntuvat kuluvan aivan liian hitaasti. Lyhentääksemme kiusallista odotusta, tappaaksemme aikaa, pelaamme silloin tällöin jo tavaksi tullutta laivastopeliä. Yleensä päivystyksen aikana ollaan hiljaisia, jonkin verran juroja. Vasta iltaisin, kun päivällinen on syöty ja istutaan piippu tai savuke hampaissa, pääsee vapaampi keskustelu vauhtiinsa, sillä seuraavaa päivää ei vielä kukaan ajattele sii-*



**1/LLv 28:n päällikkö kapteeni Sven-Erik Sirén ja lentueen mekaanikkojen vanhin ylikersantti Väinö Mäntymaa Säskylässä helmikuussa 1940. Takana käy MS303.**

*täkään huolimatta, että tietää saman uusiutuvan jälleen päivästä toiseen. Juuri tämä odotus on pahinta. Vaikka yritämme kuinka hilpeää keskustelua tahansa, niin aina toinen korvamme odottaa puhelimen pirinää, joka merkitsee lähtökäskyä ja edelleen ilmataistelua, epävarmuutta: palaanko takaisin vai onko seuraava viimeinen lentoni? Kaiketikin jokainen silloin tällöin ajattelee näin, mutta sen laatuista ei puhuta.*



**3/LLv 24:n päällikkö luutnantti Eino Luukkanen koneensa FR-108:n edessä joulukuussa 1939, koneen saatua alleen uudet sukset.**





## SILVENNOINEN Lauri Matti

Lauri Silvennoinen syntyi Pielisensuussa 13.3.21. Hän sai lentokoulutuksen vuosina 1940–41 AOK 10:ssä ja UK 10:ssä. Silvennoinen määrättiin 1.3.43 vänrikkinä LeLv 26:een, missä ylennettiin luutnantiksi 21.12.43. Hänet siirrettiin 1.3.44 E/LeR 3:een. Silvennoinen määrättiin 15.6.44 HLeLv 34:ään. Hän haavoittui 2.7.44, kun 196 IAP:n Airacobra ampui alas hänen MT-446:n Nuijamaalla, joutuen laskuvarjohypyn jälkeen 13. sotasairaalaan. Silvennoinen kotiutettiin 30.11.44 vielä ollessaan sairaalahoidossa. Siviilissä hän opiskeli diplomiarkkitehdiksi. Silvennoinen kuoli 4.7.67.



## SILVONEN Unto Olavi

Silvio Silvonen syntyi Kuusankoskella 1.11.19. Hän sai lentokoulutuksen vuosina 1939–41 SOK 1:ssä. Silvonen sijoitettiin 18.6.41 alikersanttina LLv 28:aan. Ylennys kersantiksi tuli 11.9.41. Silvonen määrättiin 2-moottorikoulutukseen 7.1.43 T-LeLv 17:ään ja edelleen opettajaksi LeSK:uun 13.3.44. Hänet siirrettiin 21.6.44 lennonjohtajaksi TLeLv 14:ään ja kotiutettiin 12.11.44. Siviilissä hän toimi talousneuvoksena ja oli sotilasarvoltaan ylikersantti. Silvonen kuoli 7.5.06. Hänelle oli myönnetty VM 2 ja VM 1.

03.09.41	11.50–12.40	Säntämä	28	Aliik U. Silvonen	MS-328	I-153	155 IAP	T
03.09.41	11.50–12.40	Säntämä	28	Aliik U. Silvonen	MS-328	I-153		E

Ilmavoitot: 2 kpl.



## SIMOLA Pauli Mikko Matias

Pauli Simola syntyi Lahdessa 29.12.21. Hän sai lentokoulutuksen vuosina 1940–41 AOK 10:ssä. Simola määrättiin 23.2.42 kersanttina LLv 30:een. Hänet siirrettiin 1.8.42 LeLv 14:ään, missä ylennettiin ylikersantiksi. Simola siirrettiin 6.7.44 HLeLv 28:aan ja edelleen 21.7.44 HLeLv 24:ään. Hänet kotiutettiin 10.11.44. Siviilissä Simola toimi myyntipäällikkönä. Hän kuoli 30.6.99. Simolalle oli myönnetty VM 1.



## SIPONMAA Erkki Eino

Erkki Siponmaa syntyi Yhdysvalloissa 22.5.18. Hän sai lentokoulutuksen vuosina 1940–41 SOK 2:ssa. Siponmaa määrättiin 8.10.41 alikersanttina LLv 30:en ja 23.12.41 edelleen LLv 24:ään. Hänet ylennettiin kersantiksi 29.3.42. Siponmaa siirrettiin 19.12.43 T-LeLv 35:een ja 19.3.44 edelleen LeSK:uun. 10.6.44 hänet määrättiin HLeLv 26:een ja kotiutettiin 11.11.44. Siponmaa pestautui 1.7.47 LeR 2:een ja palveli vielä 3. Lsto:ssa kunnes erosi ylikersanttina 31.12.54. Hän kuoli 8.1.87. Siponmaalle oli myönnetty VM 2 ja VM 1.

10.03.43	15.15–16.25	Seiskari	24	Kers E. Siponmaa	BW-384	LaGG-3		T
09.07.44	13.40–14.00	Vepsäislampi	26	Kers E. Siponmaa	BW-387	Il-2		V

Ilmavoitot: 1 kpl ja 1 vaurioitettu.

---

## SIRÉN Mikko

Mikko Sirén syntyi Helsingissä 31.1.10. Hän sai lentokoulutuksen vuosina 1940–41 SOK 2:ssa. Sirén määrättiin 5.8.41 alikersanttina LLv 28:aan, jossa ylennettiin kersantiksi 22.4.42. Hänet kotiutettiin 18.11.44. Sirén toimi siviilissä varastopäällikkönä. Hän kuoli 1.8.99. Sirénille oli myönnetty VM 2.



---

## SIRÉN Sven-Erik

Sven Sirén syntyi Terijoella 26.11.05. Hänet hyväksyttiin KadK:uun 1.10.28 ja hän sai lentokoulutuksen vuosina 1928–30. Sirén määrättiin 18.12.39 kapteenina 2/LLv 28:n päälliköksi. Hänet nimitettiin 24.5.40 LLv 28:n komentajaksi. Ylennys majuriksi tuli 16.9.41. Sirén siirrettiin 26.8.42 T-LeLv 35:n komentajaksi. Hänet määrättiin 12.10.44 IlmavE:aan toimistopäälliköksi. Sodan jälkeen hän toimi mm. PLeLv 41:n komentajana ja erosi palveluksesta everstiluutnanttina 4.4.51. Sirén kuoli 8.9.78. Hänelle oli myönnetty VR 4 ja VR 3.



---

## SIRO Aarno Into Immanuel

Aarno Siro syntyi Helsingissä 10.4.19. Hän sai lentokoulutuksen vuosina 1940–41 AOK 10:ssä. Siro määrättiin 2.12.42 alikersanttina LeLv 26:een, missä ylennettiin kersantiksi 4.2.43. Hänet siirrettiin 16.2.44 HLeLv 30:een ja 15.3.44 takaisin HLeLv 26:een. Siro kotiutettiin 12.11.44. Hän toimi siviilissä lennonjohtajana. Siro kuoli 13.5.14. Hänelle oli myönnetty VM 2.



---

## SOIKKELI Matti

Matti Soikkeli syntyi Jaakkimassa 21.3.23. Hän sai lentokoulutuksen vuosina 1942–43 AOK 12:ssa. Soikkeli määrättiin 3.7.44 alikersanttina HLeLv 34:ään, missä ylennettiin 26.10.44 kersantiksi. Hänet kotiutettiin 11.11.44. Soikkeli kuoli 9.1.04.





## SOINI Heikki Tapani

Heikki Soini syntyi Kymissä 12.3.21. Hän sai lentokoulutuksen vuosina 1940–43 SOK 4:ssä ja UK 13:ssa sekä hyväksyttiin 15.7.43 kadetiksi MaaSK:uun. Soini määrättiin 10.8.44 luutnanttina HLeLv 24:ään. Sodan jälkeen hän palveli LeR 2:ssa kunnes erosi 28.12.45. Siviilissä Soini toimi oppikoulun rehtorina ja oli sotilasarvoltaan kapteeni. Hän kuoli 4.7.88. Soinille oli myönnetty VR 4.



## SOMERVALLI Eero Kaarlo

Eero Somervalli syntyi Ilmajoella 22.3.19. Hän sai lentokoulutuksen vuosina 1940–41 UK 11:ssä. Somervalli määrättiin 25.5.42 vänrikkinä LeLv 24:ään. Hänet jalkautettiin ja siirrettiin 19.10.42 KLeV 2:een. Somervalli sijoitettiin 7.8.43 E/LeR 3:een, missä ylennettiin luutnantiksi 21.12.43. Hänet siirrettiin 22.3.44 RadMittP:aan hävittäjäjohdousseeriksi ja kotiutettiin 11.11.44. Somervalli toimi siviilissä ostopäällikkönä ja hänen sotilasarvonsa oli kapteeni. Hän kuoli 19.7.01. Somervallille oli myönnetty VR 4.



## SOVELIUS Per Erik

Pelle Sovelius syntyi Oulussa 3.6.14. Hän sai lentokoulutuksen vuosina 1933–34 IRUK 3:ssa ja hyväksyttiin 6.6.34 KadK:uun. Sovelius määrättiin vänrikkinä 16.5.36 LLv 10:een ja siirrettiin 28.5.37 LLv 24:ään. Hänet ylennettiin luutnantiksi 16.5.38 ja nimitettiin 4. lentueen päälliköksi 1.6.41. Sovelius ylennettiin kapteeniksi 4.8.41. Hänet määrättiin 16.2.42 IlmavE:aan ja 30.7.42 KoeLeLv:een komentajaksi. Sovelius ylennettiin majuriksi 14.3.44 ja nimitettiin 30.5.44 HLeLv 28:n komentajaksi. Hän erosi palveluksesta 16.5.45. Sovelius toimi siviilissä maanviljelijänä ja oli sotilasarvoltaan everstituutnantti. Hän kuoli 27.8.95. Soveliukselle oli myönnetty VR 4, VR 3, VR 3 tlk ja VR 2.

01.12.39	13.10	Rautu	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	SB	24 SBAP	E
19.12.39	10.30	Seivästö	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	SB	13 SBAP	T
19.12.39	10.30	Seivästö	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	SB		V
25.12.39	12.05	Immola	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	½ DB-3	6 DBAP	T
06.01.40	10.10	Utti	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	DB-3	6 DBAP	T
06.01.40	12.30	Suursaari–Lavansaari	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	DB-3		E
01.02.40	15.00–15.30	Viipuri	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	I-16	7 IAP	E
02.02.40	11.15	Virolahti	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	½ DB-3	6 DBAP	T
09.02.40	13.30	Summa	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	¼ R-5		T
14.02.40	15.15	Nuijamaa	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	½ SB	48 SBAP	T
17.02.40	13.15	Muolaanjärvi	24	Luutn P-E. Sovelius	FR-92	DB-3	31 DBAP	T
30.06.41	09.15–10.45	Porvoon edusta	24	Luutn P-E. Sovelius	BW-378	MBR-2	58 OAE	T
09.07.41	05.20	Lahdenpohja	24	Luutn P-E. Sovelius	BW-378	I-153		T
09.07.41	05.20	Lahdenpohja	24	Luutn P-E. Sovelius	BW-378	I-153		V
22.07.41	10.20–12.00	Käkisalmi	24	Luutn P-E. Sovelius	BW-378	MiG-3		T
10.08.41	18.35	Sairalan asema	24	Kapt P-E. Sovelius	BW-378	MiG-3		T
07.10.41	09.30–11.15	Suopohja	24	Kapt P-E. Sovelius	BW-378	I-16	155 IAP	T
07.10.41	09.30–11.15	Suopohja	24	Kapt P-E. Sovelius	BW-378	I-16		V



livälissä Mersut ja luovutti Moranet 1. lentueelle, joka alkoi saada myös Mörkö-Moraneja. Heinäkuun 11. päivään 1944 mennessä laivueen esikunta oli vetäytynyt Värtsilään, jonne Osasto Sovelius palasi laivueen yhteyteen kahden-toista päivän kuluttua. Laivue kuului koko ajan LeR 2:een.

Aselevon jälkeen HLeLv 28 osallistui vielä lyhyesti Lapin sotaan yhdellä Mörkö-Morane-lentueella alistettuna TLeLv 14:n Morane-lentueelle. Paltamo tuli tukikohtaksi 2. lokakuuta 1944 ja osasto siirtyi Kemin kautta rauhanajan tukikohtaansa Rissalaan 27. Marraskuuta 1944. Jouluun 4. päivänä 1944 nimeksi tuli HLeLv 21.

Hävittäjälentolaivue 28 ampui molemmissa sodissa yhteensä 133 konetta alas – 118 Moranella ja 15 Mersulla. Se menetti 39 konetta, joista 26 sotatoimissa, kaikki Moraneja. Kahdeksantoista ohjaajaa kaatui tai katosi ja kolme joutui sotavankeuteen. Yksi laivueen ohjaaja sai Mannerheim-ristin, tosin aikaisemmista ansioistaan tiedustelulentäjänä.

## Lentolaivue 30 – Hävittäjälentolaivue 30

**Komentajat:** Kapteeni (majuri) Lauri Bremer huhtikuusta 1940, majuri Olavi Seeve toukokuusta 1942, majuri Eino Luukkanen marraskuusta 1942, kapteeni (majuri) Toivo Kivilahti maaliskuusta 1943, majuri Arvo Hassinen marraskuusta 1943 ja kapteeni (majuri) Veikko Karu toukokuusta 1944.

**Kalusto:** Fokker D.XXI (Wasp) maaliskuusta 1941, Polikarpov I-153 marraskuusta 1942 ja Messerschmitt Bf 109 G helmikuusta 1944.

Kun Lentorykmentti 3 perustettiin 27. maaliskuuta 1940, sille alistettiin LLv 30 jatkokoulutukseen. Vuotta myöhemmin siitä muodostettiin hävittäjälaivue ja 25. kesäkuuta 1941 sillä oli 5 Hurricaneja ja 18 Fokkeria kolmessa lentueessa tukikohdan sijaitessa Porissa. Viikkoa myöhemmin Hurricaneja luovutettiin LLv 32:een ja laivueen muu osa siirtyi Hyvinkäälle pienien osastojen toimiessa eri työkentiltä. Syyskuun 1. päivänä 1941 laivue siirtyi Uttiin ja kuun 17. päivänä kolmas lentue siirrettiin Tiiksjärvelle LLv 10:n rungoksi. Lokakuun 21. päivänä jäljellä oleva 25-koneinen osa jaettiin kahteen lentueeseen ja tukikohtaksi tuli Suulajärvi.

LLv 10 hajotettiin 1. marraskuuta 1941 ja osasto jäi Tiiksjärvelle alistettuna LLv 14:lle 1. elokuuta 1942 asti, jolloin sulautettiin siihen. Marraskuun 16. päivänä 1942 LeLv 30:stä muodostettiin tiedustelulaivue Römpöttiin ja alistettiin LeR 5:lle. Fokkerit vaihdettiin I-153-koneisiin kahteen lentueeseen ja laivue aloitti Suomenlahden tiedustelun Merivoimien hyväksi.

Helmikuun 14. päivänä 1944 yksiköstä tuli HLeLv 30 ja taas hävittäjälaivue. Se toimi kahdella Mersu-lentueella etupäästä Malmilta sodan loppuun ja lakkautettiin 4. joulukuuta 1944.

Hävittäjälentolaivue 30 kirjasi 39 ilmavoittoa – 36 Fokkereilla ja kolme Mersuilla. Koneita menetettiin 24, joista vain kahdeksan sotatoimissa – kuusi Fokkeria, yksi Tsaiikka ja kaksi Mersua. Yksitoista ohjaajaa oli saanut surmansa. Yksi laivueen lentäjä sai Mannerheim-ristin.



LLv 30:n komentajan majuri Lauri Bremerin FR-157:n pyrstössä oli herttaässä, Utti marraskuussa 1941. (SA-kuva)



2/LLv 30:n päällikön kapteeni Veikko Karun FR-129 vakaajassa oli "piru"-tunnus, Utti lokakuussa 1941.

2/LLv 30:n koneessa FR-142 oli "viikatemies"-tunnus, Utti syyskuussa 1941.





Osasto Kalajan/LLv 32 kapteeni Heikki Kalajan Hurricanessa HC456 oli hänen logonsa, Lappeenranta elokuussa 1941. (SA-kuva)



LLv 32:n Curtississa CUw-565 oli eturungossa "silmä", Lappeenranta heinäkuussa 1941.

## Lentolaivue 32 – Hävittäjälentolaivue 32

**Komentajat:** Kapteeni Erkki Heinilä huhtikuusta 1940, majuri Olavi Ehrnrooth heinäkuusta 1941, majuri Lauri Bremer tammikuusta 1943 ja kapteeni (majuri) Kullervo Lahtela kesäkuusta 1944.

**Kalusto:** Fokker D.XXI (Mercury) huhtikuusta 1940 ja Curtiss Hawk 75A heinäkuusta 1941.

LeR 3 perustettiin 27. maaliskuuta 1940 ja LeR 2:sta siihen siirrettiin LLv 22, jonka nimi muutettiin LLv 32:ksi. Huhtikuussa sen Brewsterit vaihdettiin LLv 24:n Fokkereihin ja seuraavassa kuussa laivue siirtyi Siikakankaalle.

Jatkosodan alussa laivueella oli 25 Fokkeria kolmessa lentueessa ja tukikohta Hyvinkäällä. Heinäkuun 1. päivänä 1941 vahvistukseksi tuli lentue Hurrricaneja LLv 30:stä. Kymmenen päivän kuluttua laivue oli saapunut Uttiin ja aloitti siirtymisen Curtisseihin, joita seuraavan kuun alkuun mennessä tuli viisitoista. Laivue siirtyi silloin Lappeenrantaan. Elokuun 17. päivänä Hurrricane-lentue siirtyi Tiiksjärvelle LLv 10:een ja 23. syyskuuta 1941 laivue saapui Suulajärvelle kolmella lentueella.

Toukokuun 3. päivänä 1942 perustettiin LeR 1 ja sille alistettiin LeLv 32. Kuun loppuun mennessä laivue oli siirtynyt Aunuksen kannakselle Nurmoilaan. Helmikuun 14. päivänä 1944 nimeksi tuli HLeLv 32.



LLv 32:n komentajan kapteeni Erkki Heinilän FR-109:n pyrstössä oli X-kirjain, Utti heinäkuussa 1941.

LLv 32:n Curtissin CUw-557:n spinnerissä oli hampaat, Lappeenranta elokuussa 1941. (SA-kuva)



Venäläisten aloittaessa hyökkäyksen Aunuksen kannaksella 21. kesäkuuta 1944, laivue vetäytyi Uomaan kautta Mensuvaaraan, jonne se saapui 4. heinäkuuta 1944. Joulukuun 4. päivänä 1944 laivue lakkautettiin.

Hävittäjälentolaivue 32 saavutti 202 ilmavoittoa – viisi Fokkereilla, kuusi Hurrricaneilla, 190 Curtisseilla ja yksi LaGG-3:lla. Koneita oli menetetty 29, joista 18 sotatoimissa – kaksi Fokkeria, yksi Hurrricane ja 15 Curtissia. Kuusitoista ohjaajaa oli kaatunut tai kadonnut ja kaksi joutunut sotavankeuteen.

## Lentolaivue 34 – Hävittäjälentolaivue 34

**Komentajat:** Majuri Olavi Ehrnrooth tammikuusta 1943 ja majuri Eino Luukkanen maaliskuusta 1943.

**Kalusto:** Messerschmitt Bf 109 G maaliskuusta 1943.

LeLv 34 perustettiin 23. tammikuuta 1943 LeR 3:een. Maalis- ja toukokuun välisenä aikana 1943 saapui 30 Mersua koneiksi kolmeen lentueeseen ja tukikohdaksi muodostettiin Utti pienempien osastojen toimiessa eri työkentiltä. Elokuun 2. päivänä 1943 laivueen pääosa siirtyi uudelle Kymin kentälle Kotkan pohjoispuolelle.

Helmikuun 14. päivänä 1944 nimeksi tuli HLeLv 34 ja seuraavassa kuussa 2. lentue luovutettiin kokonaisuudessaan HLeLv 30:lle. Loppusodan laivue taisteli kahdella Mersu-lentueella.

Neuvostoliiton aloittaessa Karjalan kannaksella suurhyökkäyksen 9. kesäkuuta 1944, laivue siirtyi kolme päivää myöhemmin Immolaan ja sieltä 16. kesäkuuta edelleen Lappeenrantaan. Sota-ajan viimeiseksi tukikohdaksi tuli Taipalsaari 23. kesäkuuta. Joulukuun 4. päivänä 1944 laivue numeroitiin HLeLv 33:ksi.

Hävittäjälentolaivue 34 pudotti 345 viholliskonetta, kaikki Mersuilla. Koneita menetettiin 30, joista sotatoimissa 18. Kaksitoista ohjaajaa kaatui tai katosi ja yksi joutui sotavankeuteen. Ja lopuksi, neljä laivueen ässä sai Mannerheim-ristin, näistä yksi toistamiseen.

HLeLv 34:n uusi tunnus "kotkanpoikanen" 1. lentueen Mersun MT-423 peräsimessä, Taipalsaari heinäkuussa 1944.





# Fiat G.50

Fiat oli italialainen insinööri Giuseppe Gabriellin suunnittelema hävittäjä. Sen prototyyppi lensi ensi kerran 26. helmikuuta 1937. Tyyppiä valmistettiin neljänä pääversio-  
na yhteensä 782 kappaletta. Se palveli Italian, Kroatian ja Suomen ilmavoimissa.

## Hankinta

Toisen maailmansodan puhkeaminen vauhditti Ilmavoimemme kalustohankintoja ja suomalaisten komennuskunta matkusti Italiaan. Reservin vänrikki Tapani Harmaja suoritti G.50:n kokeilulennot ja 23. lokakuuta 1939 allekirjoitettiin 25 koneen hankintasopimus. Talvisodan sytyttyä lisähankintasopimus kymmenestä koneesta tehtiin 31. tammikuuta 1940.

Ensimmäinen Malmössä kootuista kahdesta koneesta saapui Suomeen 18. joulukuuta 1939 ja sai erehdyksessä tunnuksen SA-1. Toinen kone saatiin 2. tammikuuta 1940 tunnuksella SA-2. Nämä tunnuksot muutettiin kuitenkin 26. tammikuuta annetun määräyksen mukaan muotoon FA-1 ja 2. Kaikki koneet oli tarkoitus toimittaa rautateitse Saksan halki, kaksi ensimmäistä konetta tulikin Ruotsiin ja kuusi seuraavaa pääsi Itämeren satamaan Saksassa, mutta saksalaiset lähettivät ne Sveitsiin sekä esitivät seuraavien koneiden toimituksen. Sveitsiin lähetetyt koneet toimitettiin edelleen Amsterdamiin, mistä ne laivattiin Ruotsiin. Suurin osa koneista laivattiin Livornossa ja kuljetettiin Gibraltarin kautta Göteborgiin. Torslandassa ja Trollhättanissa koneet koottiin ja lennettiin edelleen Västeråsiin, mistä suomalaiset lentäjät noutivat ne Suomeen. Koneille annettiin tunnuksot FA-3–FA-35.

Kaksi seuraavaa konetta menetettiin matkalla Suomeen ja loput olivat perillä yhtä lukuun ottamatta 12. maaliskuuta

1940 mennessä. Viimeinen kone saapui perille 19. kesäkuuta 1940 ja täten tilatusta 35 koneesta oli saatu 33 kappaletta.

## Tekniset tiedot

Kone oli yksipaikkainen kokometallirakenteinen vapaastikantava alataso. Runko oli kuorirakennetta ja siipi kolmiosainen teräsputkirunkoisella keskisiivellä ja duraalirakenteisilla ulkosiivellä duraalilevyverhouksella. Siivekkeissä ja peräsimissä oli teräsputkirunko ja kangasverhous. Kone oli varustettu sisäänvedettävällä päälaskutelineellä ja hydraulisilla laskusiivekkeillä. Rakentaja Fiat-Aeritalia, Torino ja C.M.A.S.A., Marina di Pisa, Italia.

Seitsemän konetta, FA-3, 4, 5, 6, 16, 19 ja 32, oli alun perin varustettu katetulla ohjaamolla, joka kellastumisen ja tummumisen takia määrättiin 3. joulukuuta 1940 muutettavaksi avo-ohjaamoksi.

Koneen kärkiväli oli 10,99 m, pituus 7,80 m, korkeus 2,96 m ja siipipinta-ala 18,25 m<sup>2</sup>. Tyhjäpaino oli 1920 kg ja lentopaino 2350 kg.

Kone oli varustettu 840 hv:n Fiat A.74 R.C.38 14-sylinterisellä ilmajäähdytteisellä kaksoistähtimoottorilla. Potkurina oli Fiat-Hamilton-vakiokierrosputkuri halkaisijaltaan 3,00 m.

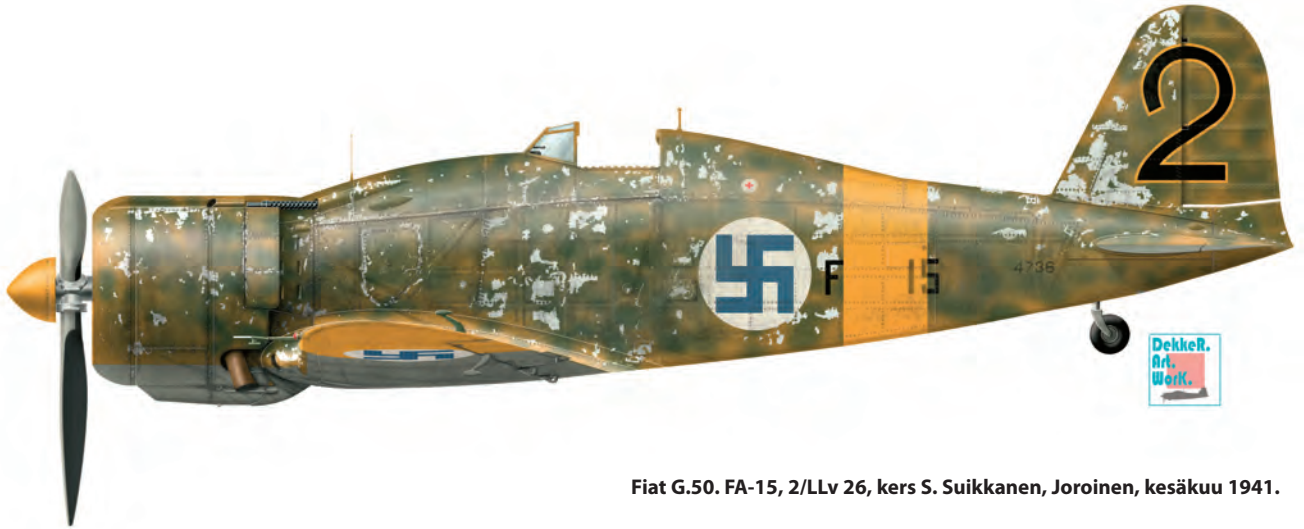
Kone saavutti tehtaan ilmoituksen mukaan merenpinnassa huippunopeuden 407 km/h ja 484 km/h 5000 metrin korkeudessa matkanopeuden ollessa 380 km/h. Nousu 2000 metriin kesti 1 min 42 sek ja 6000 metriin 6 min 52 sek. Lakikorkeus oli 10700 metriä ja lentoaika 1,5 tuntia.

Koneen aseistuksena oli kaksi tahditettua 12,7 mm Breda-SAFAT-konekivääriä rungossa. Tähtäimenä oli San Giorgio -heijastintähtäin.



Fiat G.50. Kuvassa kone FA-32 lentovarikolla Tampereella toukokuussa 1941.





Fiat G.50. FA-15, 2/LLv 26, kers S. Suikkanen, Joroinen, kesäkuu 1941.



2/LLv 26:n Fiat FA-22 Joroisissa kesäkuussa 1941.



Fiat G.50, 3/LeLv 26, ylik I, Pöysti, Kilpasilta, maaliskuu 1943.