



FLYER

**Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry:n tiedotuslehti
Kesäkuu 2/2016**



Vuosikokous

Yhdistyksemme vuosikokous 21.4 Lappeenrannan Lentokentän Vanha Pilotti ravintolassa sujui rutiininomaisesti. Johtokunnalle ei ollut jätetty yhtään esitystä jotka sääntöjen mukaan olisi pitänyt ottaa esille. Edellisvuoden johtokunta sai kokoukselta luottamuksen osoituksena jatkaa myös kaudella 2016. Johtokunta 2016 on: puheenjohtajana Kimmo Marttinen, varapuheenjohtaja Petteri Lehti, Niilo Okko, Lasse Silas, Matti Rautio, Matti Parkkinen, Osmo Partanen, Kaapo Pulkkinen ja Simo Volanen. Johtokunnan toimintasuunnitelman mukaisesti

kuluva vuosi jatkaa samoilla linjoilla jotka on edellisinä vuosina hyväksi havaittu. Museo pidetään kesäkaudella auki, kesäkuun alusta elokuun loppuun.

Johtokunnankokouksia pidetään pääsääntöisesti kuukauden ensimmäisenä maanantaina klo 17 museon toimistolla. Yhdistyksen jäsenet toivotetaan tervetulleeksi kokouksiin.

K-SIMY- Johtokunta

Puheenjohtajan pulinat 2/2016.

Vuosikokous valitsi minut jatkamaan puheenjohtajana joten joudutte jatkosakin näitä jaarituksia lukemaan. Yritän tuoda jäsenistöllemme tiedoksi mitä pieni mutta tarmokkaat aktiiviharrastajat ja johtokunta museoyhdistyksessämme puuhaavat. Näin toukokuussa perinteisesti on aloitettu talviteiloilla olevan museon rakentaminen kesä- ja näyttelyasentoon. Toukokuun viimeisenä viikonloppuna aloitamme kauden avoimien ovien päivällä 29.5. Kesäkuun alusta olemme taas avoinna vieraille arkipäivisin klo 12-18 elokuun loppuun asti. Museo-opas harjoittelija on myös aloittanut työt jo toukokuun aikana.

Edellisessä Flyerissä kertomani muistomerkkihanke on edennyt ja olemme tulleet sellaiseen päätökseen että Hawk muistomerkkikone ajatuksesta luovutaan toistaiseksi. Hallussamme olevan Gnat GN-103 kunnostaminen muistomerkkikoneeksi museomme piha-alueelle on toteutettavissa oleva projekti. Matti Kurkela on ottanut tässä asiassa eri tahoihin yhteyksiä ja tällä hetkellä tilanne näyttää siltä että koneen maalaaja on löydetty. Nyt neuvotellaan maaleista ja muistomerkkitelineen suunnittelemisesta, rakentamisesta ja työn sekä materiaalien sponsoroinnista. Kyseessä olevan koneen maalauskaaviot ja maalien värikoodit saimme Suomen Ilmavoimamuseolta (Keski-Suomen Ilmailumuseo).

Tässä historiatyössä ja sen harrastamisessa yhdistysperiaatteella törmätään jäsenistön keski- iän noustessa siihen että voimia ei riitä aktiiviharrastamiseen. Meille läheisin tapaus oli panssarikillan osaston toiminnan hiipuminen Lappeenrannan seudulla ja yhdistyksen lopettaminen 2015. Nyt naapuriston kiltaveljet Utin suunnalla puuhaavat Kymenlaakson

Ilmakillan ja Helikopterikillan yhdistämisestä. Helikopterikillan kevätkokous 13.5 -16 antoi killan hallitukselle valtuudet yhdistymisen valmistelemiseksi. Muistuttaisin kaikkia haasteesta hankkia K-SIMY lle uusia jäseniä. Jäsenluettelossa on juuri nyt 160 nimeä joista viimevuoden jäsenmaksun maksoi 100. Tämä on faktaa jolle on tehtävissä jotakin.

Nämä puheet eivät tietenkään tarkoita sitä, että jäsen jonka ikä ja terveys ei anna voimia ryhtyä kaikkiin rientoihin ja talkoisiin, eroaisi sen takia jäsenyydestä. Jokainen jäsen on meille tärkeä. Toimintamme tukeminen jäsenmaksun verran on yhdistyksellemme elintärkeä. Vuosikokouksessa budjettia käsiteltäessä se taas todettiin.

Mukaviin uutisiin kuuluu että DC-yhdistys on tekemässä vierailua museollemme 31.7. Otamme vieraat vastaan klo 10.30 ja esittelemme museota heille. DC-yhdistyksen jäsenillä on mahdollisuus paikallislentoon sikäli kun saadaan riittävästi varauksia. DC-yhdistyksen sivuilta voi paikallislennon toteutumista ja varauksia seurata www.dc-ry.fi. Lappeenrannasta kone retkeilijöineen jatkaa Immolaan jossa ryhmä käy tutustumassa Rajamuseoon sekä os. Kuhlmeij muistomerkillä.

Nyt kun juuri olemme käynnistämässä museomme kesäkautta, toivotan kaikki jäsenet vieraineen tervetulleeksi omalle museollemme. Museo on auki arkipäivisin klo 12-18 ja etukäteen varaamalla myös viikonloppuisin pienillekin ryhmille. Tapahtumista ja aukiolotiedoista on informaatiota myös nettisivuillamme: www.karjalanilmailumuseo.fi

Puheenjohtaja Kimmo Marttinen

Luutnantti Perezhokinin "viza net" lento



MiG-15, jonka prototyyppi lensi ensi kerran v. 1947, saavutti mainetta Korean sodassa vv. 1950–53. Koneita valmistettiin Neuvostoliitossa eri versioina yli 12000 kappaletta ja lisäksi lisenssillä eri maissa yli 6000 kappaletta. Kuva internetistä

Maanantaina 25.1.1954 klo 12.24 näkivät Rautjärven pitäjässä sijaitsevalla Puntalan asemalla olleet kolme henkilöä nopean pienikokoisen lentokoneen lähestyvän lännestä ja kääntyvän koilliseen rautatien suuntaan. Missä kone on kierrellyt sen jälkeen, ei ole tiedossa, mutta klo 12.41 se syöksyi vaikeakulkuiseen sakeaan sekametsään Loitumajärven koillispuolella noin 18 km valtakunnan rajasta Suomen puolella. Ohjaaja pelastautui heittoistuimella ja laskuvarjolla tullen maahan noin kaksi kilometriä koneesta suoraan pohjoiseen. Hän oli kävellyt noin kaksi ja puoli kilometriä lounaaseen ja osunut erääseen taloon, josta oli saanut yhteyden Suomen rajavartiostoon. Ohjaaja yöpyi rajavartioston huostassa Immolan upseerikerholla ja hänet luovutettiin Neuvostoliittoon jo seuraavana aamuna.

Koneen putoamispaikalta noin 700 metrin päässä sijainneen mökin asukkaat olivat kuulleet kovan rysähdyksen koneen alastuloaikaan ja kauempaa kylältä oli nähty ohjaajan leijailevan laskuvarjon varassa. Näitten tietojen perusteella löytyi koneen hylky tiistaina 26.1. aamulla.

Mainittakoon, että vaikka tästä koneesta on kirjoitettu ja puhutaan yleisesti

"Rautjärven MiG-15-koneena", niin tosiasiassa koneen putoamispaikka sijaitsee Ruokolahden puolella noin 60 metriä Ruokolahden ja Rautjärven välisestä kunnanrajasta.

Ohjaajan kertomus

Suoritetuissa kuulusteluissa ohjaaja ilmoitti nimekseen Gennadij Mihailovich Perezhokin, sotilasarvokseen luutnantti, iäkseen 26 vuotta, palvelleensa lentojoukoissa kahdeksan vuotta sekä olevansa kotoisin joskin Uralin suunnalta.

Perezhokin kertoi olleensa tapahutumapäivänä maasta käsin johdetulla harjoituslennolla. Jossakin vaiheessa oli hän todennut suuntalaitteidensa näyttävän vikaan ja ilmoittanut tämän radiolla kentälleen. Täältä oli annettu paluusuunnaksi 180 astetta. Kohta tämän jälkeen oli koneen polttoaine loppunut ja ilmoitettuaan sen kentällensä, oli hän saanut käskyn hypätä. Korkeutta oli tällöin ollut 3500 metriä ja liu'uttuaan 2000 metriin oli ohjaaja jättänyt koneen.

Lähtökenttäänsä ei ohjaaja suostunut kertomaan, mutta koneen hylystä löydetystä lentokartasta voitiin siihen tehtyjen



MiG-15 hylky kuvattuna metsässä 26.1.1954. Kuva via Kimmo Marttinen

merkintöjen perusteella päätellä koneen lähteneen todennäköisesti Sakkolan kentältä.

Ohjaajan kertomusta ei pidetty uskottavana, koska hän ei ollut enää kokematon pilotti ja hänellä oli koneessaan ainakin kolme eri suunnistuslaitetta. Lisäksi, jos hänet tutkattiin, kuten hän oli kertonut, olisi hänen pitänyt tietää selviävänsä myötätuulessa Neuvostoliiton puolelle 2000 metrin korkeudesta. Pakkolaskupaikkojahan oli siihen aikaan vuodesta rajan takana ihan riittämiin.

Oman vivahteensa asialle antaa myös Neuvostoliiton rajavaltuutetun kysymys, olivatko suomalaiset havainneet mitään seikkaa, joka viittaisi ohjaajan tulleen vapaaehtoisesti Suomen puolelle ja hypännyt koneesta. Sellaista ei ollut tullut esiin, mitä tukee sekin, että ohjaajalle ei ollut ruoka Immolassa maistunut.

Utista lähetetään komennuskunta putoamispaikalle

Utissa HävLv 31:ssä palvellut majuri A. Lassila sai 26.1.1954 klo 10.45 3. Lennoton komentajalta everstiluutnantti E. Heinilältä käskyn lähteä komennuskunnan vanhimpana autolla Immolaan ja sieltä edelleen Kaakkois-Suomen rajavartioston opastamana paikalle, jonne oli edellisenä päivänä pudonnut neuvostoliittolainen suihkuhävittäjä. Komennuskunnan tehtävä oli koneen tyyppin määrittäminen, sen laitteisiin perehtyminen, mikäli se vaurioitumisen vuoksi olisi mahdollista sekä rajavartioston avustaminen tarpeen mukaan ammatillisessa mielessä. Komennuskuntaan kuuluivat majuri Lassilan lisäksi luutnantti D. Karlsson ja konetarkastaja V. Riikonen sekä autonkuljettaja.

Komennuskunta lähti Utista samana päivänä klo 11.20 ja ilmoittautui Immolassa rajavartioston esikunnassa klo

14.00. Orientoinnin jälkeen matka jatkui klo 14.45 rajavartioston toimesta autolla Rautjärven Pulkkiseen ja sieltä edelleen hiihtäen koneen putoamispaikalle. Hiihtomatkaa kertyi 5-6 km ja oli komennuskunta perillä klo 17.30.

Pimeys estää tarkemmat tutkimukset - jatketaan seuraavana aamuna

Komennuskunnan saapuessa perille oli pilvisen sään vuoksi jo täysin pimeää, joten tilanteeseen perehtyminen ja koneen yksityiskohtien tarkastelu oli suoritettava taskulamppujen valossa. Koneen, jonka tyypiksi varmistui yksipaikkainen MiG-15, todettiin tulleen maahan hieman oikealle kallistuneena, iskeneen maahan noin 70 cm syvyisen kuopan, luisuneen maassa noin 10 metriä, kiskoneen mennessään irti 4-5 kappaletta 6-8 tuuman



*Lutnantti Perezhokinin koneen heittois-
tuin kuvattuna Utissa.*

Kuva via Kimmo Marttinen

paksuisia haapoja juurineen ja pysähtyneen mahalleen. Vaurioista todettiin mm., että koneen etuosa oli murskaantunut täydellisesti ohjaamoa myöten, runko katkennut irti poikki turbiinin kohdalta, vasen siipi katkennut ja oikea siipi murtunut sekä rungon alaosan vaurioitunut pahasti voimalaitteita myöten. Lisäksi todettiin ohjaamon pohjapellityksen tulleen ohjaamon sisään peittäen suurelta osin ohjaamon mittari- ja kojetaulut ja murtamalla ne kaksin kerroin seinii vasten. Erinäisistä seikoista voitiin päätellä, että kone, jonka tunnus oli ”2779”, oli ollut vain hyvin lyhyen aikaa palveluskäytössä. Eri laitteiden valmistusvuodet vaihtelivat vuosien 1951–1953 välillä.

Noin puoleltoista tunnin työskentelyn jälkeen päädyttiin ratkaisuun, että oli parasta odottaa seuraavaan päivään ja jatkaa tutkimuksia aamulla päivän valossa. Tähän tuntui olevan erinomaiset edellytykset, kun komennuskunnan matkassa ollut rajavartioston esikuntapäällikkö majuri Toiviainen antoi vielä ymmärtää, että komennuskunta saisi seuraavan päivän puuhailla koneen kimpussa kaikessa rauhassa. Sillä aikaa rajavartioston esikunta tulisi käymään neuvotteluja neuvostoliittolaisten rajavartioviranomaisten kanssa. Näine suunnitelmineen komennuskunta palasi yöpymään Immolan upseerikerholle. Sieltä majuri Lassila oli vielä klo 22.30 puhelinyhteydessä evl Heinilään pyytäen seuraavaksi aamuksi yhden ase ase- ja yhden viestierikoismiehen sekä muutaman mekaanikon komennuskunnan vahvistukseksi.

Suunnitelmat menevät uusiksi - tutkimukset keskeytetään

Aamuun mennessä olivat asiat kehittyneet ylemmissä portaissa toisin kuin komennuskunta oli edellisenä iltana suunnitellut. Rajalle oli määrätty viranomaisten neuvottelu tapahtuvaksi klo 10.00. Suomen rajavaltuutettu everstiluutnantti Viljo Kivikko käski

komennuskuntaa odottamaan Immolassa hänen lähempiä ohjeitaan, jotka olivat riippuvaisia rajaneuvottelun tuloksista. Rajaviranomaisille oli nimittäin ylemmältä taholta annettu ohjeet olla millään tavoin pienimmässäkään määrin ärsyttämättä venäläisiä, koska takana ja vastapainona oli 62 Suomen kansalaisen Neuvostoliitosta palauttamisen mahdollistaminen vihdoin lähitulevaisuudessa.

Vihdoin klo 11.00 sai komennuskunta luvan lähteä putoamispaikalle. Nyt oli kiire, sillä 20 minuutin kuluttua saapuisi Neuvostoliiton komissio rajalta Immolaan ja sieltä valmistelujen jälkeen välittömästi edelleen koneen hylyn luokse. Hyvän kyydin, nopean hiihtämisen ja venäläisten hiihtovälineillä varustamisen viivyttämisen ansiosta sai komennuskunta lähes kaksi tuntia etumatkaa ja aikaa tarkastella koneen romuja sekä asetella paikalleen kaiken sen, mikä edellisenä iltana oli purettu. Neuvostoliiton komissio, johon kuuluivat kaksi everstiä, everstiluutnantti, insinööri majuri, kapteeni ja yliluutnantti, saapui hylyn luokse klo 15.10 ja lopetti komennuskunnan puuhat siihen paikkaan. Vaikka perehtymisaika oli lyhyehkö ja kone siinä määrin vaurioitunut, että tarkan kuvan saaminen oli useassa tapauksessa mahdotonta, niin yhtä ja toista oli kuitenkin ehditty saada selville, ja majuri Lassila pystyi tällä perusteella laatimaan kirjallisen 10 sivua käsittävän seikkaperäisen teknisen kuvauksen neuvostokoneesta.

Koneen evakuointi

Majuri Lassilan komennuskuntaan aamulla 27.1. liittyneet kolme utilaista mekaanikkoa, sotilasmestari Palmunen ja vääpelit Kontunen sekä Jäppinen, saivat mahdollisuuden osallistua koneen purkamistöihin. He saivat näin erinomaista oppia Korean sodassa testatusta modernista ensilinjan sotakoneesta, jota oli pidetty varsin salaisena ja maailmalta piilossa. Näitä koneita, tosin kaksipaikkaisia, han-

kittiin Neuvostoliitosta Suomeen vasta vuonna 1962 ja ne saapuivat Rissalaan marraskuussa samana vuonna.

Venäläisten torstaina 28.1. paikalle saapuneeseen purkauksikomennuskuntaan kuului aluksi insinööri majurin johtamana kuusi mekaanikkoa. Seuraavana päivänä he toivat paikalle 15 mekaanikkoa tai apumiestä lisää. Tällä työvoimalla koneen hylky mureni iltaan mennessä täydellisesti. Suomen rajavaltuutettu hankki lähikuljetukseen kuusi hevosta. Koneen jäännökset viimeistä pellinpalaa myöten vietiin hevospeljetuksina autotien päähän, josta venäläiset kuljettivat ne neljällä kuorma-autolla rajan yli omalle puolelleen.

Venäläisten työtavat olivat suomalaisittain katsoen aika erikoiset, sillä päätyökälyt olivat kirves, rautakanki ja karbidipolttimet. Kaikesta näki, että tarkoitus oli vain saada koneen hylky paloitetua hevosen rekeen mahtuviksi osiksi. Melko hyvin säilynyt voimalaitekin paloitetiin rautakangella alkutekijöihinsä.

Tiedossa ei ole, kyselivätkö venäläiset koneen heittoistuimen perään. Joka tapauksessa se löytyi vasta myöhemmin keväällä lumien sulettua metsätöiden yhteydessä. Löytöpaikka oli parisen kilometriä koneen putoamispaikasta pohjoiseen ja löytäjä oli Nenonen-niminen mieshenkilö. Heittoistuinta ei palautettu Neuvostoliittoon, vaan jäi se Suomeen.



Heittoistuimen löytäjän poika Erkki Nenonen kokeilemassa istuinta kotipihallaan. Kuva via Kimmo Marttinen

Tapauksen jälkiselvittelyt

Tapausta käsiteltiin kolme kertaa Kaa-kois-Suomen rajavaltuutetun ja Viipurin rajakomissaarin eversti Spiridonovin välisissä neuvotteluissa 27.–29. tammi-kuuta 1954. Yhteisessä pöytäkirjassa todettiin rajaloukkauksen olleen tahaton. Venäläinen osapuoli ei suostunut suoraan myöntämään, että MiG-15 oli ylittänyt rajan luvatta ja loukannut Suomen ilma-tilaa. Eversti Spiridonov esitti vain anteeksipyyntöä lentokoneen putoamisesta aiheutuneista vaivoista ja lupasi ryhtyä toimenpiteisiin tapausten estämiseksi vastaisuudessa.

Lähteet:

Majuri Lassilan selostus 25.1.54 Rautjärvelle pudonneesta neuvostovenäläisestä suihkühävittäjästä / Kansallisarkisto
Paakkinen, Juhani, Ilmatilan loukkaukset 1945-1959 Suomen rajoilla, Sotahistoriallinen aikakauskirja 12/1993
Raunio, Jukka, Gennadij kylässä – MIG-15 Rautjärvellä vuonna 1954, Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 3/1995

Jukka Vesen
Ilmailuharrastaja, Inkeroinen

HAASTE

Haastan kaikki jäsenet hankkimaan tämän vuoden aikana yhden uuden jäsenen yhdistykseemme.

Pannaan "luonnolliselle poistumalle" toppi.

Terveisin Puheenjohtaja

Nieuport 17 repica historiikki "Omille Siiville" nyt ennakkotilattavissa!

Jorma Kettusen kirjoittama omakustanne "Omille Siiville" pohjautuu omakohtaisiin kokemuksiin Nieuport 17 repican rakennustyöstä ja koelentoista, sekä n. 14 vuoden aikana tehdyistä tarkoista päiväkirjamerkinnöistä. Graafisesti näyttävän kovakantisen kirjan koko on 250 x 250 mm, siinä on 124 sivua ja 140 värikuvaa. Kirja paneutuu mm. Nieuport perheen syntyhistoriaan 1900 luvun ranskassa, Ilmavoimiemme alkuaikoihin, ja kertoo suomalaisen hakaristin tarinan. Myös Karjalan ilmailumuseolla on kirjassa merkittävä osuus. Kirjaa painetaan vain muutama kymmenen kappaletta, joten nopeat syövät hitaat!

Jos saamme kokoon 25 kirjan ennakkotilausmäärän, tulee yhden kirjan hinnaksi **45e + postimaksu**.
Pienempää määrää ei kannata painaa.
Sitovat varaukset ja lisätietoja osoitteeseen:
jorma.kettunen@separaattori.fi



K-SIMY:n Museotoimisto ja museo-opas
044 266 0250

www.karjalanimailumuseo.fi

MUSEOKAUPPA JA NÄYTTELY avoinna kesän ajan.

**KAAKKOIS-SUOMEN
ILMAILUMUSEO-
YHDISTYS ry K-SIMY**



Lentokentäntie 37
53600 Lappeenranta
Email: kasuilmuyhdistys@gmail.com

Puheenjohtaja Kimmo Marttinen
Puh. 050 370 2955
Email: kimmo.marttinen@gmail.com

Pankkiyhteys:
FI64 4108 1020 0455 07

Jäseniä noin 163



FLYER

Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry:n tiedotuslehti

Toimitukselliset tiedot:

FLYER ilmestyy kolme kertaa vuodessa

Päätoimittaja:

Kimmo Marttinen
Email: kimmo.marttinen@gmail.com

Julkaisija:

Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry

Layout:

GPS Paino Oy, Esa Rantanen, 044 217 9646
Email: gps@wwnet.fi