

## Kauhavan Lentosotakoulun kehityskaaren alku ja loppu

### Ilmailukoulun tulo Pohjanmaalle

Kauhavan Lentosotakoulun alkujuuret juontuvat Turusta, sillä Turun lentoasemalle perustettiin 1.8.1918 Lentokoulu. Tämä vaihe jäi tosin lyhyeksi, sillä jo lokakuun alussa 1918 Lentokoulu siirrettiin Santahaminaan, jolloin koulusta muodostettiin Suomen Lentopataljoona. Santahamina oli lähinnä ns. vesilentoasema, ja ilmailukoulun sijoituspaikkana siihen sisältyi huomattavia epäkohtia, joista merkittävin oli kunnollisen maalentokentän puute. Joka kesä jouduttiin lähettämään Uttiin koulutuskomennuskunta, joten sekä koulutuksen yhtenäisyys että teknillinen mekaanikkokoulutus kärsivät huomattavasti. Näihin epäkohtiin kiinnitti huomionsa myös v. 1924 maahan kutsuttu englantilainen sotilaskomitea, jonka ilmailuasiantuntijoina olivat everstit Holt ja Maycock. Seurauksena oli, että ryhdyttiin suunnittelemaan ilmailukoulun siirtoa sisämaahan.

Ensimmäisenä vaatimuksena oli, että tulevassa sijoituspaikassa lentokenttä ja vesilentoasema olisivat lähekkäin ja voisivat toimia yhtenäisen johdon alaisena. Aluksi tutkittiin, löytyisikö Vaasan

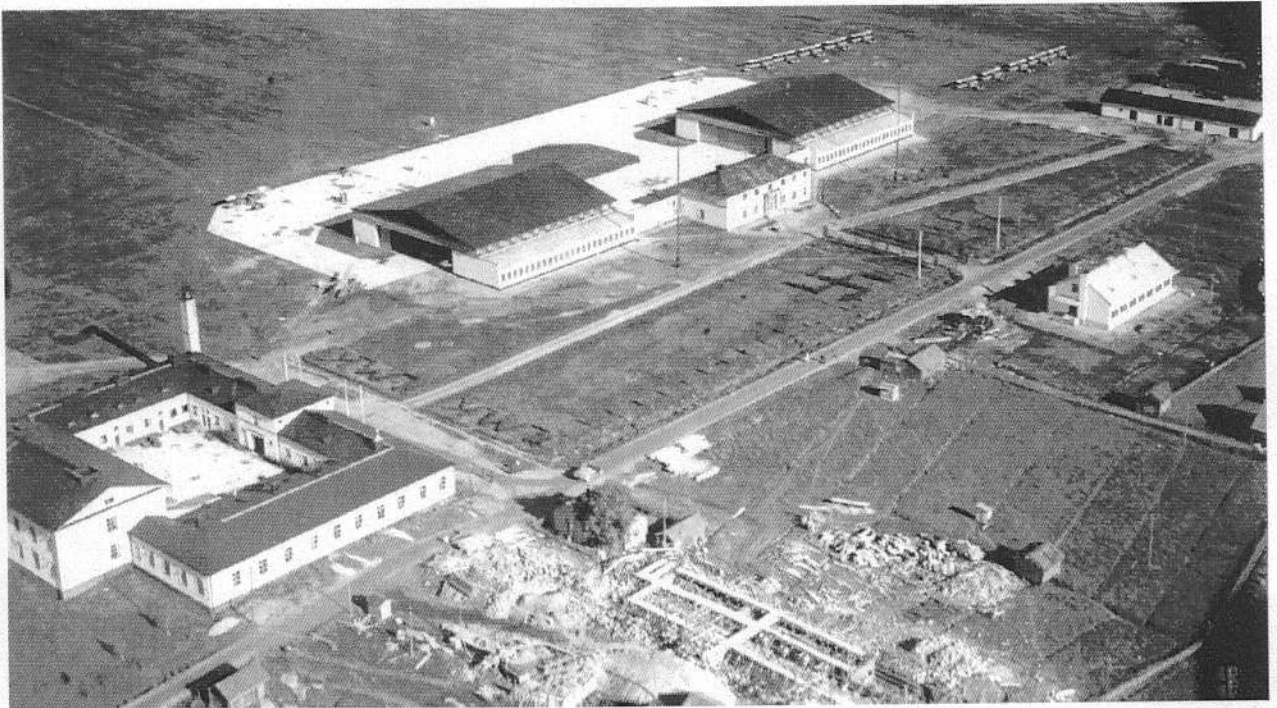
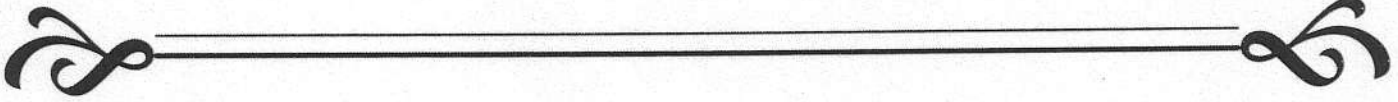
ympäristöstä sopivaa paikkaa yhdistetylle maa- ja vesilentoasemalle. Sopivaa ei kuitenkaan löytynyt, joten sellaista oli etsittävä kauempaa sisämaasta Etelä-Pohjanmaan lakeuksilta. Maakuntaan suunnatulla lentomatalla oli mukana myös eversti Maycock. Tällöin piirrettiin rasti Kauhavankin kohdalle; tosin ei aivan nykyisen lentokentän paikalle, vaan siitä n. 4 km länteen eli Pernaan kylän kohdalle.

Tarkempien maaperämittausten mukaan maan laatu näytti paljon huonommalta kuin Etelä-Pohjanmaan rintapitäjissä, ja tästä pääteltiin, että maan hintakin oli varmaan Kauhavalla huomattavasti halvempaa. Keväällä 1925 valittiin Kauhavan aseman länsipuolelta Kosolanmäen sivusta lentokenttäalue, ja sanomalehdissä kirjoitettiin valtavin otsikoin, että lentokenttä tullaan rakentamaan milloin mihinkin paikkaan.

Maanomistajien kanssa ei kuitenkaan ollut huomattu asiasta vielä ollenkaan neuvotella, ja niinpä he saivat päähänsä, että "senaatti on päättänyt" rakentaa lentokentän juuri heidän



Ensimmäistä Caudron-konetta valmistellaan lennolle keskellä rakennustyömaata. Kuva: Timo Nieminen



Vasemmalla Linnarakennus, keskellä esikunta hallien välissä, oik. ylhäällä hevostallit, oik. keskellä sairaala, alhaalla oppilasasuntolan rakennustyömaa. Kuva: SA-kuva

maalleen ja heillä olikin nyt tilaisuus ottaa maastaan haluamansa hinta. Niinpä he määräisivätkin lentokenttäalueelle viisinkertaisesti normaalia korkeamman hehtaarihinnan. Maanomistajien näkemysten taustalla oli ehkä myös pelkoja ja ennakkoluuloja. Ne käyvät ilmi muistiinmerkitystä keskustelusta, jota käytiin heidän kansaan. Isännille koetettiin kaikin tavoin selostaa etuisuuksia, joita lentoaseman sijoittaminen paikkakunnalle toisi mukanaan, ja samalla koetettiin saada selville syy, miksi he ovat määränneet maasta niin kohtuuttoman hinnan. Eräs isännistä oli vastannut ykskantaan, että hyödyistä hän ei tiedä mitään, mutta kustannuksia tulee ainakin kunnalle, joka joutuu elättämään sotaväen tulosta aiheutuvia ongelmia: aviottomia lapsia!

Suunnitelma sijoittaa lentokenttä Kauhavalle oli siis vähällä peruuntua, ja paikkaa oli etsittävä muualta. Lentokentäksi sopiva ja maan laadunkin puolesta samanarvoinen kenttäalue löytyikin Laihialta, ja niinpä puolustusministeriö ryhtyi välittömästi neuvotteluihin Turun tuomiokapitulin kanssa, koska valittu alue oli Laihian kirkkoherran virkatalon takana. Tällä välin olivat kauhavalaiset kuitenkin ryhtyneet toimimaan. Tilanomistaja V. Niemi oli pitänyt maanomistajien kanssa

kokouksen, jossa hän oli koettanut saada heidät järkiinsä vaatimuksiensa suhteen. Hänet oli kuitenkin kokouksessa leimattu "Helsingin herrain" asiamieheksi, ja näin hänen aloitteensa raukesi. Niemi ei kuitenkaan hellittänyt, vaan yhteistyössä liikemies Ville Orrenmaan kanssa he toimittivat Helsinkiin puolustusministeriöön ilmoituksen, että aivan valitun Kosolanmäen lentokenttäalueen vierestä sai ostaa maata normaaliin keskihintaan 6000–8000 markkaa hehtaarilta.

Liikemies Ville Orrenmaa oli pitäjässä suurta arvonantoa nauttineen pastori Matti Rantasen myötävaikutuksella onnistunut saamaan myyntitarjoukset kahdelta isännältä, jotka omistivat peltoja nykyisen lentokentän alueella Ontonnevalla. Tästä seurasi uusi tiedustelu, jonka perusteella nykyinen kenttäalue määriteltiin ja ostettiin. Rakennustyöt aloitettiin keväällä 1928, ja ne työllistivät tuolloin noin 250 kauhavalaisista.

### Ankea alku

Runsas vuosi rakennustöiden alkamisesta heinäkuun 6. päivä 1929 oli se suuri päivä, jolloin Ilmailukoulu siirtyi Kauhavalle. Siirto suoritettiin ylimääräisellä sotilasjunalla, jossa oli yksi II lk:n vaunu upseereita ja kaksi "härkävaunua" miehistöä



varten, yksi vaunu autoja, 21 vaunua lentokoneita ja seitsemän vaunua sotilastavaroita varten. Matka kesti kauan. Juna lähti Helsingistä 5.7.29 klo 02.40 ja saapui Kauhavalle 6.7.29 klo 02.00. Koulun johtaja everstiluutnantti Opas teki toki matkan kapteeni Juseliuksen kanssa Ilmailukoulun autolla. Muuttojunan tulon jälkeen aloitettiin välittömästi kuorman purkaminen ja siirtäminen varuskuntaan, ja jo samana päivänä nousi ensimmäinen kuormasta purettu kone kokeilumielessä Kauhavan taivaalle! Esikuntarakennusta vasta viimeisteltiin ja oppilasrakennuksessa osittain laskettiin vasta peruskiveä, mutta tästä huolimatta voitiin lentokoulutus aloittaa jo kahden viikon kuluttua eli 15. heinäkuuta. Ensimmäisen Kauhavalla lennetyn koululennon muistoksi on 2-hallin seinään myöhemmin kiinnitetty kuparilaatta. Varuskunnassa olivat valmiina ainoastaan toimintaan välttämättä tarvittavat rakennukset ja vain kaksi asuintaloa, minkä vuoksi henkilökunnan asuutilanne oli surkuhupaisa. Vain pienelle osalle upseeristoa oli rakennettu asuntoja koulun yhteyteen, joten suurin osa joutui hakeutumaan kirkonkylään. Ympäristö oli vielä aivan siivottomassa kunnossa, savea ja liejua oli kaikkialla. Teitä ei ollut lainkaan, oli vain syvät saviset urat rakennustarvikkeiden kuljetuksen jäljiltä. Kirkonkylältä varuskuntaan oli käytävissä ainoastaan yksi tie, alun perin ns. viljelystie. Tie oli niin pohjattoman liejuinen ja upottava, ettei päässyt jalkamies eikä pyöräilijä eteenpäin muuten kuin pellonpiennarta pitkin. Eräs kirkonkylän Pikku Pappilaan majoitettuna ollut upseeri tokaisikin työmatkallaan Ilmailukoululle, kun savivelli rämpiessä roiskahti yli saapasvarren: "Tiilitehdas tänne olisi pitänyt rakentaa eikä mitään ilmailukoulua. Tulen anomaan siirtoa täältä pois, ennen kuin täällä kasvaa räpylät varpaitten väliin." Ei pidäkään ihmetellä, että kouluun siirretyt ja komennetut saivat alussa hyvin vastenmielisen käsityksen koulun sijoituspaikasta. Vedensaantikin oli epävarmaa, joten ruoka usein myöhästyi, puhumattakaan että olisi joka aamu saanut kasvonsa pestyksi.

Viemäriverkostokin oli vielä keskentekoinen. Entä lentokenttä? Kauhavan savimaalle perustetun kentän ongelma oli vuosikausia kunnollisen salaojituksen puute. Ruohokentän suunnittelijoiden päätarkoitus oli taata, että pintaruoho saisi tarpeeksi kosteutta, mutta parannustyö olisi pitänyt tehdä



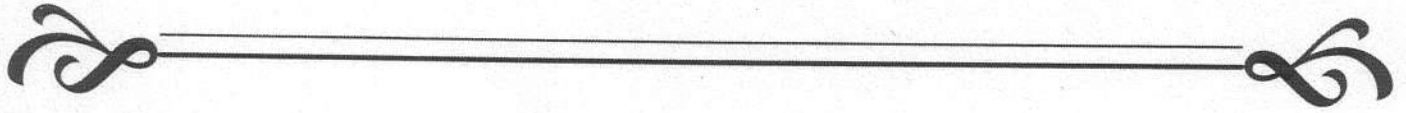
Muistokilpi 2-hallin seinässä. Kuva: Timo Nieminen

juuri toisin päin eli poistaa pintakosteus tehokkaalla salaojituksella. Tästä johtui, että Kauhavan kenttä oli alkuaan melko lailla kelvoton ja lähes 30 seuraavan vuoden aikana keväisin lentokiellossa kelirikon takia, siis vuoteen 1960 asti, jolloin loppukesästä valmistui uusi kestopäällystetty kiitotie.

Vähitellen alkoivat olot sentään parantua. Vuosina 1930–31 rakennettiin valtion toimesta koululle johtava hyvä maantie. Omin voimin tehtiin alueelle lisäteitä ja käytäviä, niin että jo vuoden kuluttua oli mahdollisuus päästä rakennuksesta toiseen kuivin jaloin. Kesällä 1930 alettiin rakentaa uutta koulurakennusta (nykyistä esikuntaa), johon tulivat luokkahuoneet, toimistot, kirjasto, valokuvauslaboratorio, säähavainto huone, sähkö- ja radio-opetushuoneet, asesali ja -varasto, moottoriopetushuone, puusepänverstaas ja voimistelusalusi.

### Lentokoulutuksen alkuaskeleet

1920-luvulla ohjaajakurssien oppilaat olivat pääosin kantahenkilökuntaan kuuluvia upseereita mutta melko usein myös mekaanikkokoulutuksen saaneita aliupseereita. Myös suoraan siviilistä oli mahdollista päästä ohjaajakurssille, jolloin sotilasarvon sijaan käytettiin nimitystä lentäjä. Ohjaajakoulutuksen rinnalla tapahtui myös tähytajakoulutus. Lentomerkkiä varten vaadittiin kaksoiskoulutuksen lisäksi 60 lentotuntia, ja koulutusohjelmassa oli paljon erilaisia lasku- ja kaartoarjoituksia. Niiden lisäksi koulutukseen sisältyi 3 korkeuslentoa, 4 matkalentoa, 2 pommituslentoa tähytäjän kanssa, 3 valokuvauslentoa tähytäjän kanssa, 3 konekivääriammuntaa tähytäjän kanssa, 3 ryhmälentoa, 2 yölentoa



V.1997 valittiin Kauhavan kursille ensimmäinen naispuolinen lento-oppilas. Kuvassa Inka Niskanen

kuutamossa ja 2 taitolentoharjoitusta: pari silmukkaa, pari nopeaa vaakakierrettä eli tynnyriä ja syöksykierteet.

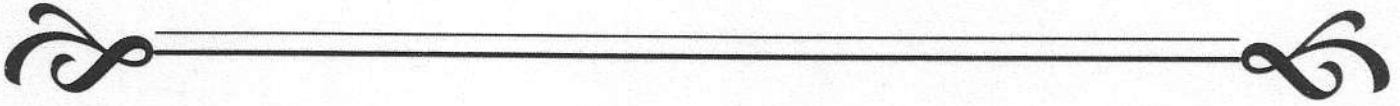
Nykyiseen verrattuna koulutus vaikuttaa vaatimat-  
tomalta, mutta silloin lentäminen oli paljon  
yksinkertaisempaa. Koneissa ei ollut vielä kovin  
monia vipuja ja mittareita, eivätkä harjoituksetkaan  
olleet niin säännösteltyjä, rajoitettuja ja valvottuja  
kuin nykyisin. Koulukoneiden kirjo saattoi olla  
hyvinkin laaja, sillä jos hyvin onnistui, sai "tyypit"  
periaatteella "Tuossa on kone, mene lentämään".  
Kursin aikana oppilaan lentopäiväkirjaan tuli mm.  
sellaisia tyyppisiä kuin Caudron, Sääski, Avro, Aero,  
Smolik, Martinsyde ja Moth. Ohjaustekniikkaa  
opetti itse ohjaajalajivueen komentaja kapteeni Niilo  
Juselius, jolla oli pöydällänsä Santahaminan  
vesilentoasemalta opetusvälineeksi mukaan jäänyt  
kellukekone Hansa. Oppilaista oli huvittavaa ja  
hieman irvokastakin, kun Juselius vesikoneellaan  
näytti ja kuvasi kolmen pisteen laskua maakentälle.

Samoin oli vaikeuksia pysyä vakavana, kun Juselius  
opetti, miten kaarto tehdään. Hän istui opettajan  
korokkeelle nostetun tavallisen pöydän takana ja  
selittäessään ohjainten liikkeitä koko ajan pelasi  
oikealla kädellään ja jaloillaan ikään kuin ohjaten  
konetta.

Lentopalvelu oli ohjaajaoppilaille siihen aikaan  
fyysisestikin kovaa puuhaa. Jos mieli päästä  
lennolle, oli oltava mukana myös huoltamassa  
koneita. Varsinkin Caudronit vaativat huoltoa, ja  
ennen kaikkea niitä oli yhtenänsä pestävä.  
Lauantaipäivät käytettiin koneiden pesemiseen:  
kuumaa vettä, mäntysuopaa, juuriharjaa ja trasselia.  
Noissa jo ensimmäisen maailmansodan aikaisissa  
Caudron-koneissa oli erikoinen moottori, jossa  
sylinteriryhmä pyöri potkurin kanssa kampiakselin  
ympärillä. Tällaiseen moottoriin kelpasi öljyksi  
vain risiiniöljy, jonka roiskeet johdettiin koneen  
rungon eli mahan alle. Sopii arvata, että rungon alue  
oli jokaisen lennon jälkeen paksun öljytahnan  
peittämä.

Caudronissa ohjaaja piti vasemmalla kädellään  
kiinni kaasu- ja ilmapivuista, sillä ne eivät pysyneet  
auki pitelemättä. Jalat tarvittiin polkimissa, sillä  
moottorin ja potkurin pyörimisen takia kone  
tavallisesti kamposi jonnekin päin. Oikea käsi  
tarvittiin puolestaan ohjaussauvan varressa, joten  
kartan käsitteleminen lennon aikana oli vaikeaa.  
Kompassi oli Caudronissa lattialla jalkojen välissä  
miltei näkymättömissä. Muita instrumentteja olivat  
kierroslukumittari, nopeusmittari, öljylasi ja  
vatupassin tapainen "mehulasi" kaarto- ja  
kallistusmittarina.

Lentokonehalleissa ei ollut betonista valettua  
lattiaa, eikä myöskään hallien edustoja ollut  
betonoitu. Niin kuin nykyäänkin oppilasporukan  
tehtäviin kuului siirtää aamuisin koneet hallista  
seisontapaikoilleen ja illalla takaisin halliin.  
Tarvittiin siis raakaa voimaa, reipasta mieltä ja  
hyvää yhteishenkeä. Tilanne helpottui oleellisesti,  
kun v.1933 valmistui hallien edustalla oleva  
betoninen seisonta-alue ja valettiin halleihin lattiat.  
Tästä alkoi Lentosotakoulun 85 vuotta kestänyt  
kunniakas kehityskaari kansainvälisen tason  
lentokoulutuskeskukseksi, mutta sen valtiovalta  
päätti kyseenalaisin perustein katkaista vuoden  
2015 alusta lähtien.



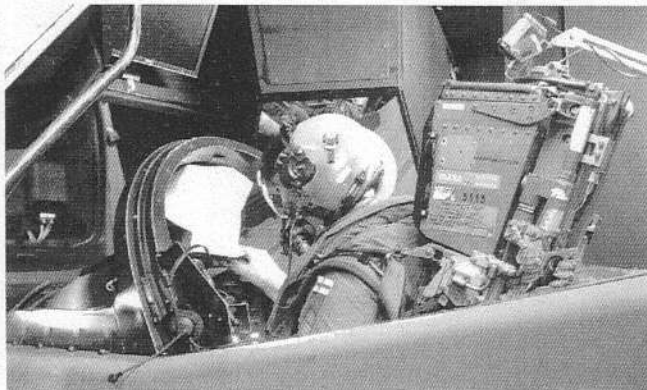
Hawk-rivistöä Kauhavalla v.1994 .Hawkit ilmestyivät Kauhavalle jo vuonna 1984 ja ovat käytössä edelleenkin.

### **Tyrmistytävä lakkautusuutinen**

*Ilmasotakoulun historia* -teoksen ensimmäinen osa (1918–1980) päättyy silloisen apulaisjohtajan majuri Jorma Haanpään sanoihin "Tuskinpa ne herrat, jotka 1920-luvulla Ilmasotakoulun paikkaa kartalle piirtelivät, osasivat aavistaa, että Pohjanmaa tarjoaisi edelleen 2000-luvulle mentäessä parhaat edellytykset lentokoulutuspaikkana".

Tuskinpa 85 vuotta myöhemminkään kukaan Lentosotakoulun henkilökunnasta osasi aavistaa, kun helmikuun 8. päivänä "mustana keskiviikkona" vuonna 2012 julkistettiin puolustusvoimien rakenneuudistussuunnitelma ja siinä oleva maininta, että Kauhavan varuskunta oli päätetty lakkauttaa 1.1.2015. Etelä-Pohjanmaalla uutinen otettiin vastaan tyrmistyneenä. Kansainvälisen lentokoulutus-keskuksen systemaattinen valmistelu, Hawk-suihkuharjoituskoneiden keskittäminen Kauhavalle ja lähes 20 miljoonan investoinnit mm. lennonjohtoon, ruokalaan ja rakennuksiin näyttivät varmistaneen Kauhavan tulevaisuuden ilmavoimien koulutusjärjestelmässä. Varuskunnan henkilöstölle lakkauttamisuutinen oli shokki. Lentosotakoululaisten usko tulevaisuuteen oli ollut vahva, sillä Sveitsistä ostettu modernisoitu Hawk-kalusto oli otettu suurin juhlallisuuksin vastaan vain muutama kuukausi sitten. Lakkauttaminen näyttäytyi surullisena palkintona

henkilöstölle siitä kehitystyöstä, joka koulutuksessa oli saatu viimeksi kuluneina vuosina aikaan: Kauhavan Hawk-koulutus oli sijoittunut eurooppalaisessa vertailussa kolmen parhaan joukkoon. Tyrmistystä ja pettymystä lisäsivät myös maakuntalehtien pääkirjoitukset. Niissä palattiin muutaman vuoden takaisin lupauksiin, joiden oli tulkittu merkitsevän Lentosotakoulun koulustehtävän jatkumista pitkälti 2030-luvulle. Taustalla oli ilmavoimien komentajan kenraalimajuri Jarmo Lindbergin Lentosotakoulun 80-vuotisjuhlassa vain vuotta aiemmin pitämä juhlapuhe, jonka mukaan uusien Hawk-hankintojen nähtiin varmistavan kotimaisen lentokoulutusjärjestelmän säilymisen pitkälle tulevaisuuteen. Alueen lehtikirjoituksissa ilma-voimien komentajan juhlapuheen sanoma ymmärrettiin niin, että Lentosotakoulu edelleen säilyy Kauhavalla. Sellainen käsitys vahvistui myös suurelle lukijakunnalle. Pettymys kenraalin puheisiin ja ilmavoimiin oli syvä. Miljoonien eurojen investoinnit osoittautuivat turhiksi. Tieto Kauhavan tukikohdan täydellisestä hylkäämisestä korpikentäksi oli vaikea ottaa vastaan. Kauhavan Lentosotakoulun poistaminen ilmavoimien sodanajan tukeutumisjärjestelmästä oli tämän alueen kymmenille tuhansille ihmisille henkisesti, eettisesti ja moraalisesti koko rauhan ajan raskain isku. Länsi-Suomen läänin viimeisen varuskunnan lakkauttaminen sai myös aikaan vahvaa epäluottamusta Suomen kaikkien alueiden puolustus-



Hawk-simulaattori. Kauhava Hawk-koulutus täytti kansainvälisen lentokoulutuksen edellytykset sijoittumalla eurooppalaisessa vertailussa kolmen parhaan joukkoon.

doktriinin validiteettiin ja pohjalaisille tyypillisen vahvan maanpuolustustahdon säilymiseen. Jotkut maakuntakomppanian reserviläisistä jopa palauttivat varusteitaan.

Puolustusvoimauudistuksen poliittiseen käsittelyyn osallistuneet kansanedustajatkin olivat tyrmistyneitä, niin itse uudistuksen sisällöstä kuin sen valmistelutavasta. Koulun lakkauttamista ei ollut nimittäin käsitelty millään tavalla parlamentarisessa kontaktiryhmässä. Kauhavan nimi ei ollut missään vaiheessa lakkautusuhan alla olevien varuskuntien luettelossa. Ala-arvoista päätöksentekoprosessia kuvaa kansanedustaja Lasse Hautalan Lentosotakoulun päätöstilaisuuden puheessaan käyttämä ilmaisu: "Yllätyksien taustalla oli poliittinen päätös. Ensin tehtiin päätös ja sitten keksittiin perustelut."

### Kunniakas historia

Kauhavan Lentosotakoulusta tuli 85 vuoden kunniakkaan historiansa aikana Suomen ilmavoimiin liittyvä käsite. Kauhava on jokaisella solullaan sykkinyt sotilasilmailulle ja isänmaalle. Voidaan kiistatta todeta, että Lentosotakoulu on ollut tärkeä koko maakunnan identiteetille. Lentosotakoulun lipussa on – ainoana ilmavoimien joukko-osastoista – 1. luokan vapaudenristi nauhoineen. Kyseinen tunnustus on annettu nimenomaan vaikeina sota-aikoina toteutetusta lentokoulutuksesta ja siitä, että ratkaisevasti Suomen itsenäisyystaisteluun vaikuttaneet lentäjät olivat kaikki Kauhavalla peruskoulutuksensa ja lentäjänkasteensa saaneita.

### Koulun myynti ja tulevaisuus

Tammikuussa 2013 Senaatti-kiinteistöt laittoivat myyntiin puolustusvoimien kohteet, joiden joukossa Kauhavan varuskuntakin oli. Myynnissä oli koko Lentosotakoulun alue, joka käsittää 129 hehtaaria maata ja noin 40 rakennusta.

Uudet omistusjärjestelyt varmistuivat keväällä 2014, kun varuskunnan uudeksi omistajaksi ilmoittautui Pohjalaisyrittäjien perustama yritysryhmä LSK Business Park Oy. Yhtiön suunnitelmana on hyödyntää koulun rakennuksia ja infrastruktuuria kansainvälisen yritystoiminnan tarpeisiin. Keskeneneräisistä kotimaisista hankkeista voidaan mainita mm. Kauhavalle keskitetty valtakunnallinen alkeislentokoulutuskeskus ja kansallinen ilmailumuseoiden kokoelmakeskus.

Eläköön Kauhavan Lentosotakoulun perinne!

### Lähteet:

Martti Peltonen: Ilmasotakoulun historia 1918-1980  
 Mikko Elo: Lentosotakoulun historia 1981-2014  
 Ilmasotakoulu Kauhavalla 1929-1969  
 Ilmasotakoulu 60 vuotta  
 70 vuotta Kauhavalla sotilaslentäjien koulutusta  
 Lentokoulutusta 80 vuotta Kauhavalla  
 Timo Nieminen: Paluulento lapsuuteen 2012



Kauhavan Lentosotakoulun Perinneyhdistyksen puheenjohtaja Olli Nieminen on syntynyt 21.3.1946 Kauhavalla. Varusmiespalveluksensa hän on suorittanut Pohjanmaan Ilmatorjuntapatteristossa (1966-1967) ja Reserviupseerikoulussa Haminassa (7.4.1967-14.7.1967, RUK 124). Reservin yliluutnantiksi hänet on ylennetty vuonna 1989. Niemiselle on myönnetty ansioistaan mm. Suomen Valkoisen Ruusun ansioristi (2008) sekä Ilmavoimien kiltaliiton kiltamitali (2011).