

Jukka Nisula, Ilmailumuseoyhdistys ry, Feeniks-lehti artikkelit: Feeniks 2/2011 ja 3/2011

Lentokentästä raviradaksi – Ylivieskan vanhan sotakentän vaiheet

Niemelänkylä sijaitsee Ylivieskan kaupungin keskustasta noin 4-5 kilometriä luoteeseen. Siellä sijaitsee nykyään muun muassa Keskisen ravirata, joka rakennettiin samoille pelloille, joiden yllä lensivät ympyrää aikoinaan hieman erilaiset sotaratsut kuin kaviouraa nykyään kiertävät kilpahevoseet. Tämä vanha, alun perin sotakenttä, on jäänyt unhoon monelta joten on paikallaan selvittää sen vaiheita hieman tarkemmin. Ylivieska oli yksi Kauhavan Lentosotakoulun apukentistä Jatkosodan aikana, joten artikkeli jatkaa aikaisemmin Feeniksissä julkaistua kenttäsarjaa.

Hieman ennen Talvisotaa aloitettiin Kauhavan Ilmasotakoulun sodanajan käyttöön tarkoitettujen lentokenttien rakentaminen. Työt tehtiin kuitenkin ns. varatöinä, joten kenttien valmistuminen siirtyi. Vaasan vuonna 1938 rakennettua kenttää alettiin parantaa ja työt valmistuivat huhtikuussa 1940. Salaojitus ja kiitoteiden pidentys tehtiin kuitenkin vasta seuraavana kesänä. Samoihin aikoihin alettiin rakentaa Ylivieskan ja Lestijärven kenttiä.

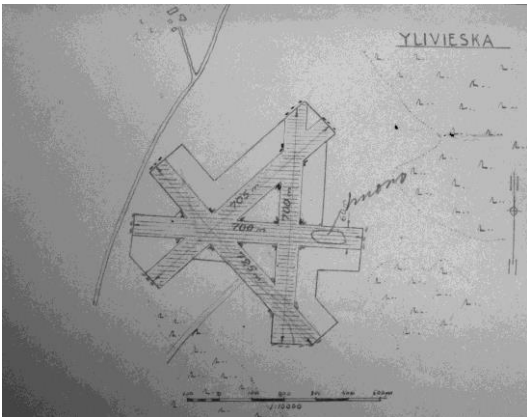
Päätös Ylivieskan lentokentän rakentamisesta tehtiin Päämajan ilmavoimatoimistossa heti Talvisodan sytyttyä joulukuussa 1939. Lestijärven kiitoradat oli raivattu ja valmiit 19.9.1940 ja Ylivieskan 1.11.1940. Mainitut kentät olivat Ilmasotakoulun huoltovastuulla. Ilmavoimilla oli lisäksi tarve saada pikaisesti uusia tukikohtia Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueelle. Lentokenttien rakentaminen aloitettiinkin Ylivieskan lisäksi samanaikaisesti esimerkiksi Vaalaan ja Pudasjärvelle.

Ylivieskan Niemelänkylän seutu on vanhaa maanviljelysalueita ja siksi siellä on laajoja peltoaukeita, joten lentokentän rakentaminen tasaiselle maalle oli suhteellisen helppoa. Lähellä virtaavan Kalajoen koillispuolelle ja sen sivujoen eteläpuolelle pelloille ja niityille rakennettiin lentokenttä, jossa oli neljä kiitorataa. Puolustuslaitos pakkolunasti sotatilalain 23 §:n nojalla kenttää sekä sinne rakennettavaa tietä ja viemäriä varten Ylivieskan kaupungilta ja 29 maanomistajalta yhteensä noin 75 hehtaaria peltoa, niittyä ja metsää. Latoja pakkolunastettiin 50 kappaletta. Linnuntietä Kauhavalta Niemelänkylän kentälle oli 133 kilometriä.

Talvisodan aikana kenttää rakennettiin TVH:n toimesta. Ladot oli poistettu kentältä, tehty salaojia ja ajettu soraa. Työssä oli 24.2.1940 240 jalkamiestä, 47 hevosmiestä ja 25 kuorma-autoa. Väli rauhan aikana kentän rakennustyöt jatkuivat edelleen ja 5.9. -40 päivätyn asiakirjan mukaan kiitoradat olivat seuraavan pituiset ja suuntaiset: pohjoinen-etelä 725 metriä, koillinen-lounais 710 metriä, länsi-itä 475 metriä ja luode-kaakko 650 metriä. Kiitoratojen pinta sorastettiin ja kentän pohjamaa oli multaa sekä hiesua, tyypillistä maanviljelysmaaperää. Siksi kentällä oli kelirikkoa keväisin huhti-toukokuussa. Kiitoratojen vierustat ja välit olivat vielä pehmeää ympäristöä. Kentän itä- ja eteläpuolella oli matalaa metsää, muissa suunnissa aukeaa. Kentän välittömässä läheisyydessä ei ollut esteitä. Tuulipussi sijaitsi kentän lounaisreunassa. Lentokonehalleja tai konesuojia ei ollut, joskin kentällä oli kolme keskeneräistä sirpalesuojaa koneita varten. Ne sijaitsivat kentän eteläreunassa olevassa metsikössä. Kentälle rakennettiin ruokailu- ja konttoriparakki rakennustöitä varten. Polttoainesäiliö lentokoneiden tankkausta varten oli

kaivettu maan alle kentän reunaan. Ratojen päissä oli estemerkit, kiitoratavalvoja ei ollut. Kentän mainittiin soveltuvan kaikille konetyypeille aina keskiraskaisiin saakka. Puhelinlinja oli rakennettu kentälle, mutta puhelin puuttui. Kentän lounaispuolelta kulki Alavieska-Ylivieska maantie, ohittaen sen n. 1.5 km päästä. Ylivieskan taajamassa ollut Ilmapuolustusaluekeskus 72 (IPAK 72), huolehti alueen ilmatilan valvonnasta Talvisodan aikana.

Vuoden 1943 lentokenttäkortin mukaan kiitoratoja pidennettiin myöhemmin niin, että kaikki olivat yli 700 metriä pitkiä. Pääsuunnat olivat samat pohjoinen-etelä, pituudeltaan 700 metriä sekä länsi-itä, joka jatkettiin myös 700 metriseksi. Lounais-koillinen rata oli 705 metriä ja pisin oli luode-kaakko-rata, 725 metriä. Kolmen sirpalesuojan mainitaan olevan edelleen keskeneräisiä.



Kuva 3. Niemelänkylän lentokenttä piirros



Kuva 2. Niemelänkylän lentokenttä



Niemelänkylän lentokenttäalue nykyään (kuva Seppo Mäkinen)

Jatkosodan alkaessa lentokentistä Kauhavan Lentosotakoulun valvontavastuulla olivat Laajalahti, Mänkijärvi, Siikakangas, Mustasaari eli Vaasan lentokenttä, Ylivieska, Lestijärvi sekä syyskuusta -42 lähtien myös Vesivehmaa.

Täydennyslentolaivue 25 perustetaan Ylivieskassa

Kesäkuussa 1941 alkoi Ylivieskan Niemelänkylän kentällä kuhina. Lähestyvä sota aiheutti paineita järjestää lisäkoulutusta tuleville rintamalentäjille. Tuolloin perustettiin Täydennyslentolaivue 25, lyhenteeltään T-LLv 25 ja peiteluvultaan 8522. Sen tehtävänä oli kouluttaa rintamakelpoisia lentäjiä hävittäjä- ja yhteistoimintalaivueisiin, erityisesti Lentorykmentti 2:een.

Käytännön asioita Ylivieskassa oli jo 15.6 lähtien hoitanut luutnantti Virkkunen. 18.6 saapui huoltopäällikkö Halla ja 14 miestä. Laivueen komentajana toimi kapteeni Eino A. "Ape"

Carlsson, joka saapui Ylivieskaan 23.6. tuoden mukanaan laivueen ensimmäisen koneen, harjoitushävittäjä Pyry PY-35:n. Seuraavana päivänä luutnantti Vesanterä toi Pyry PY-27:n Lentolaivue 16:sta. Miehiä saapui laivueeseen tasaisesti koko kesäkuun lopun. 25.6. tuli Ylivieskaan Täydennyslentolaivue 35 ohjaajien lentäminä 5 Gloster Gauntlet II-harjoitushävittäjää, GT-397, -398, -399, -406 ja -408. Tuolloin sattui lievä haaveri, kun GT-397 rullasi radan loppupäässä pitkäksi ojaan väistäessään edellä olevaa konetta ja meni ympäri. Ohjaajana ollut alikersantti K.Tuomikoski ei loukkaantunut. Rykmentin komentaja V. Rekola saapui Pyryllä PY-13 ja muut seuralaiset Avro Anson koneella AN-102 sekä Pyryllä PY-32:lla tarkastamaan kentän 26.6. Molemmat Pyryt jäivät laivueeseen rykmentin komentajan ja neljän seuralaisen poistuessa Ansonilla. Pyry PY-33 saapui Lentolaivue 24:sta laivueelle samana iltana. Kyläläiset ja paikkakuntalaiset saivat näin alkaa tottua vihreäpintaisten ”sotakoneiden” jyrinään Ylivieskan taivaalla.

28.6. aloitettiin laivueessa lentopalvelus. Tällöin suoritettiin tarkastuslentoja, sekä lasku- ja taitolentoharjoituksia. Kahden ohjaajan koululennot aloitettiin Pyry-koneilla samana päivänä. Seuraavana päivänä suoritettiin pari koululentoa lisää ja laivueeseen saapui kaksi Pyry-konetta, PY-25 ja -29 Lentolaivue 28:sta. Lentokoneita oli 7 Pyryä ja 5 Gauntletia, viime mainituista yksi oli purettava ympäriajon takia. 1.lentue käytti Pyry-koneita, 2. lentue Gauntletteja.

Illalla 30.6 alettiin suorittaa esikuntakomppanian muuttoa Niemelänkylän kansakoululta Rannan kansakoululle. Muutto saatiin loppuun 1.7, jolloin laivueelle alistettiin.

Laivueen kalustoon liittyi Tuisku TU-155 samana iltapäivänä. Sen toi lentomestari Kleemola, josta tehtiin 3.lentueen ohjaajaopettaja. Tuiskua käytettiin tarkastuslentoihin. Illalla saapui Ylivieskaan vielä 4 Gauntletia, GT-395, -402, -403 ja -416 upseerien tuomana. Heistä luutnantti Johannes Lyly määrättiin 3. lentueen päälliköksi. Koko ajan tapahtui: 2.7. saapui laivueeseen 3 upseeria, 6 aliupseeria ja 2 miehistön jäsentä ohjaajaoppilaksi. Lisäksi saapui 3 kantahenkilökuntaan kuuluvaa mekaanikkoa. Vääpeli Rautakorpi toi laivueeseen taas uuden Gauntletin, GT-414:n, iltapäivällä.

Lennot Ylivieskassa jatkuivat. 1.lentue lensi tarkastuslentoja oppilaiden kanssa aamulla 3.7. Myös GT-koneilla suoritettiin tutustumislentoja.

Muutto Ylivieskasta Mustasaareen

Kapteeni Carlsson lähti uudelleen käymään rykmentin esikunnassa yhdessä huoltopäällikkö Hallan kanssa Pyryllä 6.7., vaikka huono sää esti koululennot. He palasivat illalla takaisin, ja toivat tullessaan käskyn tukikohdan siirtämiseksi pois Ylivieskasta. Käsky annettiin samana iltana klo 21, vain tunti heidän saapumisensa jälkeen. Muuton syynä oli Ylivieskan liian pieni, kapea ja huonokuntoinen kenttä, joka soveltui huonosti Pyry- ja Gauntlet-harjoitushävittäjäkalustolle.

Täydennyslentolaivue 25:n aika Ylivieskassa oli näin päättynyt. Laivue toimi siellä lyhyen ajan käytännössä kesäkuun -41 puolesta välistä heinäkuun alkupuolelle, virallisesti 23.6. – 3.7.1941. Ylivieskassa ei saatu koskaan käyntiin varsinaista koulutusohjelmaa lentojen rajoituksissa lähinnä tutustumis- ja tarkastuslentoihin.

Kesällä 1944 alkaa tapahtua

Ylivieskan kenttä oli tuon jälkeen vähemmällä käytöllä ennen kesää 1944, se toimi lähinnä Kauhavan Lentosotakoulun matka- eli purjehduslentojen määränpäänä ja käänköpaikkana.

Ainakin yksi onnettomuus sattui tällaisella lennolla, kun 2.6.1942 Lentosotakoulun oppilas P.Ahovaara eksyi, ja polttoaineen loputtua teki pakkolaskun sillanpenkkaan Ylivieskassa. Stieglitz-koulukone SZ-15 murskaantui, ja oppilas loukkaantui rysäyksessä.

Lentokenttää valvottiin kuitenkin jatkuvasti. Kokkolan Suojeluskuntapiirin esikunnan kirjelmässä 14.9. 1943 sanotaan seuraavasti: "Ylivieskan lentokenttää käy kerran viikossa katsomassa sot.poikajohtaja Kusti Taanila. Lentokenttää pitää silmällä sitäpaitsi läheisyydessä asuva kirvesmies Heikki Bollström, joka tähänkin saakka on vapaaehtoisesti suorittanut valvontaa. Valvonta-asioissa voidaan kääntyä a.o.paikallispäälliköiden puoleen."

Kesällä 1944 Niemelänkylän kentällä alkoi taas tapahtua, kun Ohjaajakurssi 7 siirtyi Smolikeineen sinne ruuhkaiselta Kauhavalta. Artikkelin toinen osa tulee keskittymään tuon sota-ajan viimeisen ohjaajakurssin mielenkiintoisiin tapahtumiin. Siinä käydään myös läpi kentän myöhemmät vaiheet aina nykytilanteeseen saakka.

Ohjaajakurssi 7 siirtyy Ylivieskaan kesällä 1944

Kesä 1944 muistetaan rajuista Kannaksen torjuntataisteluista, jolloin isänmaamme tulevaisuus oli vaakalaudalla. Nuorten lentäjänalkujen muistiinpanoissa ja muistelmissa se tunnetaan myös kuumana "intiaanikesänä", joka kului Ylivieskassa lentämisen alkeita täydellä innolla opetellen, ja samalla rintaman vakavia tapahtumia tarkasti seuraten. Huoli isänmaan tulevaisuudesta painoi nuorten lentäjien harteilla, mutta heidän henkinen vireensä oli luja ja maanpuolustustahto korkea.

Itse Lentosotakoulun johtaja everstiluutnantti Somerto matkustajana ja majuri Sovio ohjaajana, kävivät Ylivieskassa purjehduslennolla Tuisku TU-154:llä 16. toukokuuta -44 illalla, käyden matkalla Kokkolan Laajalahdessa. Tämä lento mitä todennäköisimmin liittyi Ohjaajakurssin 7 (Ohj. K.7) siirtoon ruuhkaiselta Kauhavalta Ylivieskan Niemelänkylän kentälle. Ylivieskan kentän kunto todettiin riittävän hyväksi ja käyttökelpoiseksi alkeiskoulukoneille. Ohjaajakurssi 7, joka tuli olemaan viimeinen sotaohjaajakurssi, aloitettiin Kauhavalla toukokuun 15. päivänä ja se siirtyi Ylivieskaan 23.6.1944. Kurssin johtajana toimi kapteeni Sven Blomqvist. Niemelänkylän kentällä ei ollut toimintaa kurssin tullessa, joskin siellä oli käynyt kyllä Lentosotakoulun koneita purjehduslennoilla hiljattain, mm. Pyryjä. Kenttä olikin sitten kovassa koulutusikäytössä koko loppukesän.

Smolikit lujilla

Jo Kauhavalla kesäkuussa -44 alkanut Ohjaajakurssin 7:n lentokoulutus lähti Ylivieskassa vauhtiin verkkaisesti saman kuun lopulla. Ensimmäisenä oppilaat kunnostivat kapeaksi havaittua kenttää. Kalustona olivat Lentosotakoulun vanhat ja kovia kokeneet oranssinpunaiset Smolikit, joita oli alettu poistaa vanhentuneina ja huonokuntoisina Ilmavoimien konevahvuudesta jo edellisellä vuonna. Vielä kerran joutuivat kunnossa olevat konevanhukset, joita kurssin käytössä oli 14 kappaletta, kuitenkin tositoimiin. Koneiden käyttöikää saatiin pidennettyä kun vaurioituneet koneet pyrittiin korjaamaan Lentosotakoulussa itse. Koneet olivat jo melkoisen huonokuntoisia, ylipainoisia ja veteliä, moottorit epävarmoja, teho-painosuhte vaatimaton ja vain muutamalla sai enää tehdä taitolentotempuja.

Kuukauden aikana saatiin yksinlentoasteelle vain 3 oppilasta, johtuen osittain kurssin siirrosta Ylivieskaan sekä Niemelänkylän lentokentän lyhyiden ja kapeiden kiitoratojen

aiheuttamasta lisäkoulutuksesta. Koulutus sai kunnolla vauhtia Ylivieskassa vasta heinäkuun alusta lähtien. Ohjaajakurssi 7 vanhoine Smolikeineen oli Lentosotakoulun pisin ja vilkain yhtäjaksoinen koulutusjakso Niemelänkylän apukentällä sen historiassa. Kurssilla lennettiin paljon ja säät suosivat lentämistä. Opetusohjelma oli vaativa ja hyvin suunniteltu. Kouluttajat paneutuivat tehtäväänsä tosissaan. Kurssilla sattui ja tapahtui kaikenlaista, sillä olihan kyseessä innokkaat nuoret miehet ja sota-aika. Lentokuriakin rikottiin mm. seikkailun vuoksi eikä seurauksia aina ajateltu etukäteen. Yleinen lentäjien asenne oli se, että pientä hauskaa pidetään aina kun siihen on moraalisesti hyväksyttävä peruste eikä aiheuteta vahinkoa kenellekään. Jos kärähti, pulinat pois. Rangaistukset olivat ankaria. Ainakin yksi Ohj.K.7:n oppilas ja opettaja joutuivat poistumaan kurssin vahvuudesta kurinpidollisista syistä, muutama muu oppilas puuttuvien ohjaajataipumusten vuoksi. Pienten arestien ja muiden vastaavien seuraamusten jälkeen taasen lennettiin entistä innokkaammin ja opeteltiin ahkerasti uusia asioita. Smolik-vaiheen jälkeen harjoiteltiin taito- ja ryhmälentoa Viimalla ja Stieglitzillä eli "Stikulla". Kurssilaiset halusivat oppia mahdollisimman nopeasti valmiiksi sotalentäjiksi ja osallistua isänmaamme puolustamiseen. Intoa siihen kurssilaisilla varmasti riitti.

Niemelänkylän kentällä käytössä olleet konetyypit



Kuva 1. Letov S 218 A Smolik



Kuva 9. Fw 44 J Stieglitz



VL Viima II (Suomen Ilmailumuseo)



Gloster Gauntlet II



VL Pyry

Kaputteja sattuu

Lähes loppuunlennetyt Smolik-koulukoneet aiheuttivat väistämättä onnettomuuksia. Suurin osa kaputeista johtui teknisestä viasta. Lisäksi Niemelänkylän kapea ja pehmeä kenttä aiheutti joitakin lentovaurioita. Lentosotakoulun kesän 1944 koulutusohjelma oli tehty enemmän lentopainotteiseksi, joten toiminta oli todella vilkasta ja koneet kovilla. Ohjaajakurssi 7:n vakavimmat tapaukset olivat kahden koneen yhteenajo ilmassa sekä oppilaan lennätinlankoihin osuminen koukkimisen seurauksena. Kuolemantapauksia ei tällä kurssilla kuitenkaan sattunut, joskin Smolikeita poistui vahvuudesta melkoinen määrä. Kesällä 1944 sattui Ohjaajakurssi 7:n alkeiskoulukoneille ainakin seuraavat onnettomuudet ja lentovauriot.

Kauhavalla:

- 7.6.-44 SM-139 teki pakkolaskun Kauhavan kentän läheiselle Alakylän pellolle moottorivian takia. Molempien magneettojen jouset olivat katkenneet. Ohjaajana toimi vääpeli Pakarinen, oppilas Lairala mukana.
- 16.6.-44 SM-139 rikkoutui koululennolla Kauhavalla epäonnistuneen laskun ja

voimakkaan tuulen johdosta, jolloin kone joutui pois kentältä osuen aidan lankaan ja mennen ympäri. Kersantti O. Lehtinen ja oppilas Leo Sarpaniemi eivät loukkaantuneet. Kone poistettiin.

Ylivieskassa:

- 28.6.-44 rullasi luutnantti L. Kalkkinen kentällä estemerkkiin SM-147:llä, jolloin koneen potkuri rikkoutui.
- 28.6.-44 oppilas stm E. Siltasen suorittaessa ensimmäistä yksinlentoaan, kiersi SM-130 laskussa oikealle ja törmäsi Tuisku TU-166:een. Siltanen selviytyi vammoitta. Kone korjattiin LeSK:ssa.
- 8.7. -44 kolhi luutn L. Kalkkinen SM-147:n tasot puhki aitaan, kaksi muuta konetta vaurioitui lievästi myös kovassa tuulella.
- 10.7.-44 ajoi opp Virtanen reunamerkkiin laskussa ja starttasi rikkinäisellä laskutelineellä, joka kesti. (kurssilla 2 Virtasta, kone joko SM-127 tai -158)
- 17.7.-44 vaurioitui SM-162 oppilas A.K. Hämäläisen rullattua kentällä polttoainepumppuun.
- 19.7.-44 loppui SM-130:n polttoaine ja kone teki pakkolaskun Niemelänkylän pelloille. Oppilas alik Ä.E. Aalto selvisi vammoitta.
- 18.7.-44 lasku- ja kaartoharjoituksissa SM-141 törmäsi yhteen ilmassa SM-162:n kanssa Ylivieskan Järvenkylässä, oppilas korp T.K. Okkonen hyppäsi laskuvarjolla ja selvisi vammoitta. Kone tuhoutui. SM-162 meni yhteentörmäystä seuranneessa pakkolaskussa selälleen vetiseen maahan Ylivieskassa. Oppilas K.O. Lamminpää selvisi vammoitta. Kone korjattiin Ylivieskassa vielä samana päivänä.
- 28.7.-44 menetti ohjattavuutensa ja sakkasi SM-146 pakkolaskuharjoituksessa Niemelänkylässä romuttuen pahoin. Ohjaajaopettaja vänr E.Määttä ja oppilas stm T.R.A. Larmi loukkaantuivat. Kone poistettiin.
- 28.7.-44 ajoi opettaja kers O.I. Lehtinen pakkolaskuharjoituksessa ladon kattoon ja siipisalko poikki. Kone tod.näk. SM-127, Lehtisen nimikko. Korjattiin.
- 2.8.-44 SM-162:lle moottorihäiriö, pakkolaskussa Alavieskassa meni ympäri pehmeässä maassa, ltn H.Kaukovaara ja oppilas Y.K."Kavo" Laurila selvisivät vammoitta. Kone korjattiin LeSK:ssa.
- 7.8.-44 eksyi oppilas K.A. Stenberg kolmiolennolla, ja törmäsi lennätinlankoihin Sievin asemalla. Kone SM-127 vaurioitui käyttökelvottomaksi, Stenberg selvisi nilkan nyrjähdyksellä ja naarmulla silmäkulmassa.
- 8.8.-44 Pakkolasku startin jälkeen pellolle kentän viereen, moottorin kierrokset alenivat. Kone Viima VI-12, opettaja ltn L. Kalkkinen ja opp Karjalainen eivät loukkaantuneet. Kalkkinen lensi koneen pellolta pois.
- 16.8.-44 katkesi vänrikki E. Määttä ja oppilas Vannisen Viima VI-20:n potkuri kuoppaan Kalajoen hiekkasärkillä. Kone nokilleen, luvaton lasku. Samana päivänä Lehtinen ja Remes eksyivät purjehduslennolla ja tekivät pakkolaskun Tuuriin.
- 22.8.-44 pysähtyi Stieglitz SZ-14:n moottori häiriön takia taitolentoharjoituksessa, ja oppilas E. Viljanen teki onnistuneen pakkolaskun Alavieskassa heinäpellolle. Koneen oikea laskuteline ja oikea alasiipi murtui.
- 25.8.-44 starttasivat oppilas Karjalainen ja luutnantti G. Elo Ylivieskasta matkalennolle Kauhavalle Lestijärven kentän kautta SM-152:lla. Matka päättyi pellolle Korteesjärvellä ennen Kauhavaa moottorin sammuttua. Alatasot rikki ja runko poikki ohjaamon takaa. Miehet selvisivät naarmuitta, kone poistoon. Kersantti O.I.Lehtinen ja oppilas Sarpaniemi tekivät myös matkalennolla pakkolaskun Halsualle metsään SM-158:lla samana päivänä. Kone poistettiin.
- 16.9.-44 SM-164:n siirtolento Ylivieskasta Vaasaan päättyi moottorihäiriötä seuranneeseen pakkolaskuun pellolle Pedersöressä Lepplaxissa mennen ympäri. Opettaja kers O.I. Lehtinen selvisi vammoitta. Kone ei enää korjattu vaan poistettiin.

Tämä oli viimeinen Smolik-koneille sota-aikana koulutuksessa sattunut lentovaurio.

Näiden lisäksi sattui muutama "läheltä piti" -tapaus. Vääpelin Männikön SM-163:sta hajosi öljynpainemittari lennolla ja luutnantti Kalkkiselta putosivat öljynpaineet alas SM-147:sta. Luutnantti Eloita taasen katkesi ilmassa SZ-21:sta kaksi sylinterinpulttia. Kaikki onnistuivat tuomaan koneet muuten ehjinä pakkolaskuun Niemelänkylän kentälle.

Peräti 9 kpl:tta alunperin 14:sta vanhasta Smolikista poistui vahvuudesta kurssin aikana. Koulutus jatkui Smolikien jälkeen Ylivieskassa Stieglitz- ja Viima- kalustolla.

Kurssin loppuvaiheet

Majuri Pietarinen Lentosotakoululta kävi Ylivieskassa tarkastuksella Tuiskulla 16.7.-44 sekä Pyyllä 28.7. Ohjaajakurssi 7 saavutti koulutustavoitteensa ainakin heinäkuussa. Oppilaita oli tuolloin 55. Salaiseksi leimattu koulutus suunnitelma kertoo seuraavasti: Lentoaika heinäkuussa 25 h 09 min oppilasta kohti, ja kurssin kokonaislentoaika oppilasta kohti 33 h 58 min. Ylivieskan kentän pienuuden, kiitoratojen kapeuden, ja ohjaajaopettajien tottumattomuuden takia vaati kaksoisohjauskoulutus aikaa keskimäärin 13 h 50 min, mikä on pari tuntia normaalia enemmän. Toiselta puolin ovat oppilaat nyt tottuneita kapeaan laskupaikkaan. Teoreettista opetusta on annettu 28 h ja sekä suoritettu kentän tasaus- ym. töitä noin 1300 työtuntia. Lentokelit olivat suotuisat tuona viimeisenä sotakesänä, joka osaltaan vaikutti koulutuksen onnistumiseen. Ylivieskasta käsin lennettiin Ohjaajakurssi 7:n toimesta myös sen vastuualueella olleet kulovalvontalennot. Kurssin viimeinen lento Ylivieskassa lennettiin 7.9.-44.

Lentosotakoulun toiminta Ylivieskan Niemelänkylässä oli paikallisten muisteluiden mukaan jonkinlainen sotasalaisuus. Hieman sivussa asutuksista sijainnutta kenttää ei haluttu vihollisen tietoon. Ylivieska oli lisäksi vilkas rautatiepaikkakunta, jonka läpi kulki saksalaisten pohjoisen rintaman junakuljetukset.

Hiljaiseloa sodan jälkeen

Lapin sotaan Ylivieskan kenttää ei enää kelpuutettu tarkastuksessa sen pienuuden ja huonokuntoisuuden takia, vaan kunnostustyöt keskitettiin Vaalaan ja Pudasjärvelle. Vuoden 1943 lentokenttäkansion liitteenä olevaan karttaan on lyijykynällä merkitty Ylivieskan lentokentän olevan huonokuntoinen, jopa pakkolaskukelvoton, ja kenttää ehdotetaan poistettavaksi lentokenttälueetelosta. Vuonna 1950 painetussa kirjasessa "Ohjeita ja määräyksiä lentäjille ja lentokoneenomistajille" (sis. ICAO:n lentomääräykset), ja jonka on painanut Yleisten töiden Ministeriön Ilmailutoimisto, Ylivieskan kenttää ei ole enää merkitty vuoden 1947 sotilaskenttälueeteloon. Sitä ei mainita myöskään siviilikenttälueetelossa. Ylivieskan lentokenttä oli kuitenkin edelleen Lentosotakoulun valvontavastuulla vielä 1952. Vastuu luovutettiin myöhemmin 1. Lennostolle.

Kuitenkin vielä aivan 1950-luvun alussa Ylivieskan kentällä vieraili Suomen Ilmailuliiton lentosirkus Pilvien Huimapäät kiertueellaan, heidänkin muistelmissaan mainitaan kentän pieni koko. Samoin kotimaista pienkoneliikennettä samoihin aikoihin harjoittaneen Ansiolentäjien Liitto ry:n mainoskartassa Ylivieskan Niemelänkylän kenttä on myös mukana.

Toiminta Niemelänkylän lentokentällä loppui ja maa-alueet palautettiin takaisin maanviljelijöille.

Ilmailukerho perustetaan, kenttä herää henkiin

1960-luvun lopulla Kalajokilaaksossa alettiin miettiä ilmailukerhon perustamista. Alueen ilmailuharrastajat haluttiin koota yhteen, ja tuloksena olikin uusi kerho. Kerho perustettiin 1.8.1968, ja se sai nimen Kalajokilaakson Ilmailukerho. Muistona lentotoiminnasta alueella oli vain vanha Niemelänkylän sotakenttä, jota kerho anoi uudelleen lentotoimintaan. Ylivieskan silloinen kauppalan hallitus suhtautui hankkeeseen myönteisesti, ja antoi kerholle luvan maa-alueeseen vanhalta lentokentän alueelta. Kenttää voitiin käyttää myös muuhun siviili-ilmailuun. Kulkulaitosten ja Yleisten töiden Ministeriö antoi luvan lentopaikan ylläpitämiseen.

Ravirata lentokentälle

Ilmailukerho, jonka painopiste oli ensin lennokkitoiminnassa, toimi vilkkaasti aina vuoden 1969 loppuun asti. Tämän jälkeen toiminta hiljeni. Samoihin aikoihin alkoivat uuden raviradan suunnitelmat lentokentän alueelle. Ravirata rakennettiin kentän kylkeen sen länsipuolelle ja osittain vanhojen kiitoteiden päälle vuonna 1970. Se vihittiin virallisesti seuraavana vuonna.

Muistoja sota-ajalta

Niemelänkylän vanhan lentokentän alue tunnetaan nykyisin Keskisen Ravikeskuksena. Entisellä kentällä on vielä joitain muistoja jäljellä sota-ajan toiminnasta. Kentälle menevä vanha tie on olemassa edelleen kunnostettuna raviradalle menevänä tienä, samoin kahden konekorsun/sirpalesuojan kaivannot läheisessä pienessä metsikössä. Kolmas sirpalesuoja lienee jäänyt uuden tielinjauksen alle. Viimeinen vielä 1980-luvun alussa käytössä ollut luode-kaakkosuuntainen lyhyt kiitorata, joka oli itse asiassa yksi sota-aikana käytetyistä radoista, toimii nykyään raviradan tallialueena. Tämän vanhan kiitoradan reunassa on kolme hevostallia peräkkäin. Muut entiset kiitoradat ovat joko viljelyskäytössä tai raviradan toimintojen alla, läntiset radat ovat jääneet osittain itse raviradan alle. Ilmasta käsin saattaa tarkkasilmäinen vielä hahmottaa osittain vanhojen kiitoratojen reunoja kasvillisuuden muutosten perusteella.

Ylivieskan Niemelänkylän kentän käyttöikä jäi sota-aikana sekä uudelleen siviilikenttänä lyhyeksi. Täydennyslentolaivue 25 perustettiin siellä 1941, mutta kenttä ei soveltunut Pyry- ja Gauntlet-kalustolle pienuutensa takia, ja laivueen toiminta jäi muutaman viikon mittaiseksi. Ohjaajakurssi 7 Smolikeineen oli kentän pääkäyttäjä kesällä -44. Muuten kenttä toimi sotavuosina lähinnä Lentosotakoulun matka- eli purjehduslentojen käänneasteena ja varakenttänä. Silti se ansaitsee paikkansa ilmailuhistoriassamme, eritoten Kauhavan Ilma- ja Lentosotakoulun toimintaan kiinteästi kuuluneena yhtenä sota-ajan apukenttänä, jonka vaiheista ei ole kovin paljon jälkipolville kirjoitettu. Edes Ylivieskan seudun paikallishistorian kertova tiiliskiven paksuinen yli 700 sivuinen "Ylivieskan kirja" vuodelta 1981, jonka on julkaissut Ylivieskan kaupunki ja seurakunta, ei mainitse koko Niemelänkylän lentokenttää sanallakaan. Ei myöskään sota-ajan lentämisestä mitään, vaikka muuten kerrotaan paikkakunnan Talvi- ja Jatkosodan vaiheet. Tämä pistää ajatukset liikkeelle ja miettimään, että kovin on lentäminen ollut "salaista touhua" Ylivieskassa tuolloin sotavuosina...

teksti: Jukka Nisula

kuvat: K-SIM, Lauri Väisänen, Jorma Laiho, Ville Laurila

kiitokset: Kauko Lehtinen, Lauri Väisänen, Aarno Saramäki, Keski-Suomen Ilmailumuseo, Väinö K. Lehtoranta, Jorma Laiho, Ville Laurila

Feeniks 2/2011 ja 3/2011 numeroissa olevien Ylivieska-artikkelien (osat 1 ja 2) lähdeaineisto:

Kansallisarkisto:

- Ilma/Lentosotakoulun päiväkäskyt.
- Ilmavoimien esikunnan Järjestely- ja liikekannallepanotoimisto, lentokenttiä koskevia asiakirjoja vuosilta 1937 – 1939.
- Täydennyslentolaivue 25:n sotapäiväkirja 15.6.1941-28.9.1941.
- T 26274/1-90, sis. Ilma/Lentosotakoulun 21.10.1939 – 29.10.1944 eri kurssien lentopäivä- ja starttikirjoja.
- T 26274/91, Lentosotakoulun sodanajan koulutussuunnitelmia.
- T23705, Lentosotakoulun valokuva-arkisto eri lentokentistä 1943.
- Ohjaajakurssi 7 50-v. kurssijulkaisu, Tampere 19.5.1994
- Poimintoja Ohj. K.7:n sotapäiväkirjasta, kesä 1944, koonnut Aaro Karjalainen
- Keski-Suomen Ilmailumuseon lentokenttäkansio: Ylivieska
- Martti Peltonen: Ilmasotakoulun historia 1918-1980
- Vilho Lukkarinen- Veli Pernaa: Suomen Ilmavoimat 1944-1980
- Toivanen-Hietamies: Letov S218 A Smolik
- Keskinen-Stenman: Suomen Ilmavoimien Historia 22, Koulukoneet
- Keskinen-Stenman: Suomen Ilmavoimien Historia 28, LeSK
- Keskinen-Stenman-Niska: Suomen Ilmavoimien Historia 12, Englantilaiset hävittäjät
- Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 2/2004
- Seppo Uolamo: Taivaan sinessä
- Lauri Väisänen haastattelut ja aineisto
- Ville Laurilan aineisto
- Väinö Lehtorannan aineisto
- Jorma Laihon arkisto
- [www.ylivieska.fi/rakennusinventointi 2002](http://www.ylivieska.fi/rakennusinventointi_2002)
- www.kalajokilaakson ilmailukerho.fi

kuvatekstit:

kuva 1. (OTSIKKOKUVA) Ohj.K 7:n Letov S 218 A Smolik SM-164 harjoituslennolla Ylivieskan taivaalla kesällä 1944. Koneella koulutti luutnantti Mikko Salomaa oppilasryhmäänsä. Kuva: Lauri Väisänen

kuva 2. Mainio kuva Niemelänkylän pelloille ja niityille rakennetusta kentästä 7.7.1944. Kuvaussuunta koilliseen. Kuvassa kentällä erottuu ainakin viisi Ohj.K 7:n Smolik-konetta. Tuulipussi näkyy kuvan keskellä olevien kahden Smolik-koneen alapuolella, kiitoradan alkupään tasalla, peltotien mutkassa metsäsaarekkeen reunassa. Kuva: via Lauri Väisänen

kuva 3. Niemelänkylän lentokentän kiitoradat vuonna 1943. "Huono"-merkintä on tehty tod.näk. sodan jälkeen. Kuva: Kansallisarkisto

kuva 9. Smolik-vaiheen jälkeen siirryttiin kurssilla lentämään Viimoilla ja "Stikuilla" eli Stieglitzeillä. Kuvassa "Stiku" SZ-21 ja ylikersantti Reino Malin opettajana (vas) sekä oppilas Lauri Väisänen Ylivieskassa elokuussa -44. Kuva: Lauri Väisänen