

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

**PUOLUSTUSVOIMIEN ENSIMMÄISET HELIKOPTERIHANKINNAT
1960-LUVULLA**

Pro gradu -tutkielma

Yliluutnantti

Antti Asikainen

Sotatieteiden maisterikurssi 5

Maasotalinja

Huhtikuu 2016

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

Kurssi Sotatieteiden maisterikurssi 5	Linja Maasotalinja
Tekijä Yliluutnantti Antti Asikainen	
Tutkielman nimi Puolustusvoimien ensimmäiset helikopterihankinnat 1960-luvulla	
Oppiaine Sotahistoria	Säilytyspaikka Maanpuolustuskorkeakoulun kirjasto
Aika Huhtikuu 2016	Tekstisivuja 118 Liitesivuja 2
TIIVISTELMÄ <p>Tutkimuksen kohteena ovat Puolustusvoimien ensimmäiset helikopterihankinnat. Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää miksi Puolustusvoimille hankittiin helikoptereita ja miten hankinnat ja helikoptereiden käyttöönotto toteutettiin. Tutkimuksessa helikopterihankintoja käsitellään kolmijakoisena prosessina; tarpeen synty, hankintojen kulku sekä helikopterikaluston käyttöönotto.</p> <p>Tutkimus laadittiin noudattaen laadullisen tutkimuksen periaatteita. Tutkimus on kirjallisuus- ja asiakirjatutkimus. Päättötutkimusmenetelmänä käytettiin aineistolähtöistä analyysyä. Lähteinä tutkimuksessa käytettiin Kansallisarkiston alkuperäisaineistoa sekä kirjallisuuslähteitä.</p> <p>Helikopteritoiminta Puolustusvoimissa alkoi vuonna 1953 muualta saatujen myönteisten kokemusten valossa. Alkuun helikopteritoiminta Ilmavoimissa aloitettiin yhteistoiminnassa siviiliyhtiön kanssa. Varhaisesta helikopteritoiminnasta saatujen kokemusten lisäksi tietoa saatiin edelleen myös muiden maiden asevoimien helikopteritoiminnasta. Kiinnostus helikopteritoimintaa kohtaan kasvoi etenkin Pääesikunnassa. Ilmavoimissa helikoptereiden hankintaan suhtauduttiin varautuneemmin haasteellisen kalusto- ja henkilöstötilanteen keskellä.</p> <p>Vuoden 1959 alussa ryhdyttiin Puolustusvoimien hankintoja suuntaamaan myös Neuvostoliittoon. Hankinnat lisääntyivät seuraavien vuosien aikana Neuvostoliiton myöntämän tavara- luoton turvin. Vuosien 1961–1962 aikana Puolustusvoimat sai käyttöönsä ensimmäiset omat helikopterinsa, kun tavaraluotolla hankittiin SM-1- ja Mi-4-tyyppisiä helikoptereita.</p> <p>Hankitut helikopterit sijoitettiin Ilmavoimiin ja lopulta Uttiin Kuljetuslentolaivueen alaisuuteen. Helikopterikoulutuksen saaneita henkilöitä oli Ilmavoimissa hyvin vähän, joten helikoptereiden käyttö keskittyi alkuun helikopterikoulutuksen järjestämiseen.</p> <p>Puolustusvoimien ensimmäiset helikopterit hankittiin ensisijaisesti maavoimien tarpeisiin. Helikopterihankintojen tarkoitus oli aloittaa helikopterikoulutus ja selvittää helikoptereiden käyttömahdollisuudet Puolustusvoimissa. Pääesikunnassa nähtiin, että Puolustusvoimissa oli käyttöä helikoptereille. Neuvostoliitosta saatu tavaraluotto edesauttoi hankintojen toteuttamista. Helikopteritoiminta aloitettiin lähes tyhjästä, joten alkuun helikopteritoiminta keskittyi henkilöstön kouluttamiseen ja toiminnan vakiinnuttamiseen.</p>	
AVAINSANAT Puolustusvoimat, Ilmavoimat, helikopterit, hankinta, Neuvostoliitto, Mi-1, Mi-4, HK, HR, SM-1	

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimusongelma, tutkimuksen näkökulma ja rajaaminen	3
1.2	Peruskäsitteiden määrittely	6
1.3	Käytetty tutkimusmenetelmä	7
1.4	Aikaisempi tutkimus ja lähteet	10
2	TARVE HELIKOPTERIHANKINNOILLE	15
2.1	Helikopterihankintoja edeltänyt tilanne Ilmavoimissa	15
2.2	Ulkomailta saadut kokemukset helikopteritoiminnasta	26
2.3	Hankintoja edeltänyt helikopteritoiminta Puolustusvoimissa	38
2.4	Lentokonetoimikunnan perustaminen ja helikopterit lentokonetoimikunnassa	46
3	HELIKOPTERIHANKINNAT NEUVOSTOLIITOSTA	52
3.1	Idänkaupan alku ja puolustushankintojen suuntaaminen Neuvostoliittoon	52
3.2	Neuvostoliiton tavaraluoton käyttö puolustushankintoihin	60
3.3	Helikopterihankintojen kulku	69
4	HELIKOPTEREIDEN KÄYTTÖÖNOTTO	79
4.1	Valmistautuminen helikoptereiden vastaanottoon	79
4.2	Helikoptereiden sijoittaminen	83
4.3	Helikopterikoulutuksen järjestäminen	91
4.4	Helikoptereiden käyttö Puolustusvoimissa	99
5	JOHTOPÄÄTÖKSET	107
6	YHTEENVETO	115
	LÄHDELUETTELO	119
	LIITTEET	126

PUOLUSTUSVOIMIEN ENSIMMÄISET HELIKOPTERIHANKINNAT 1960-LUVULLA

1 JOHDANTO

Ilmavoimien merkitys sodankäynnissä on lisääntynyt toisen maailmansodan jälkeen. Kylmän sodan aikana ilma-aseen kehitys kiihtyi ja rintaman molemmilla puolilla varustauduttiin kii-vaasti ydinsotaa varten. Strategisen lentoaseen kehityksen rinnalla kehitettiin puolustusjärjes-telmiä strategisten pommitusten torjumiseksi. Ilmapuolustuksesta tuli yhä tärkeämpi osa ydin-sodan uhkakuva. Viestijärjestelmien, ylääänihävittäjien sekä ohjusaseiden kehitys niin ilma-torjunnassa kuin hävittäjätorjunnassakin sai yhä suuremman merkityksen osana ilmapuolus-tusjärjestelmää. Ilmavoimien merkitys maavoimiin nähden kasvoi myös konventionaalisessa sodankäynnissä.¹

Myös helikoptereiden merkitys taistelukentällä kasvoi hiljalleen toisen maailmasodan jälkei-senä aikana. Toisessa maailmansodassa helikoptereita oli jo käytetty vähäisissä määrin erilai-sissa tehtävissä, kuten kuljetus-, etsintä- ja pelastustehtävissä sekä sukellusveneiden etsinnäs-sä. Kuitenkin vasta sodan jälkeen helikoptereiden kehitys kiihtyi. Helikoptereiden määrä li-sääntyi, niiden tehtäväkuva laajentui ja uusia helikopterityyppejä kehitettiin. Erityisesti vuo-sina 1950–1953 käyty Korean sota antoi Yhdysvalloille laajan kokemuksen helikoptereiden käytöstä sotatoimissa. Myös ranskalaiset ryhtyivät käyttämään helikoptereita sotatoimissa. Helikoptereiden merkitys jäi vielä vähäiseksi Indokiinan sodassa vuosina 1946–1954, mutta vuosien 1954–1962 aikana käydyllä Algerian sodassa helikoptereilla oli jo suurempi rooli.²

¹ Lukkarinen, Vilho: Tuhkasta taivaalle – Ilmavoimat 1944–1960, *Suomen Ilmavoimat 1944–1980*, Ilmavoimien Kiltaliitto ry, Jyväskylä, 2008, s. 75–76, kts. myös Rekkedal, Nils Marius: *Nykyaikainen sotataito - sotilaallinen voima muutoksessa*, verkkojulkaisu, Maanpuolustuskorkeakoulu, Helsinki, 2013, s. 282

² Polmar, Norman ja Kennedy, Floyd: *Military helicopters of the world*, Arms and Armour Press, USA, 1981, s. 2–3 ja 8

1950-luvulle tultaessa muualla maailmassa sotilasilmailu kehittyi nopeasti, mutta Suomen ilmavoimissa kehityssuunta oli päinvastainen. Puolustusvalmiudellinen taantumus kosketti koko Puolustusvoimia, mutta Ilmavoimat kalliina ja teknisenä puolustushaarana kärsivät riittävien määrärahojen puutteesta eniten. Suomen vaikea taloudellinen tilanne ja sotien jälkeiset raskaat sotakorvaukset eivät mahdollistaneet suuria rahallisia panostuksia Puolustusvoimien saati Ilmavoimien kehitykseen.³

Suomessa herättiin pohtimaan ilmapuolustuksen ja Ilmavoimien tilaa suurvaltojen välisten jännitteiden kiristyttyä. Korean sodan puhkeamisen myötä idän ja lännen suhteet kiristyivät ja länsivallat havahtuivat kohentamaan puolustustaan Euroopassa. Suomen puolustusvalmiuden osalta keskeiseksi muodostui Suomen ilmatilan merkitys mahdollisena ylilentoreittinä Yhdysvaltojen strategisille pommikoneille.⁴

Suomen ilmapuolustusta ryhdyttiin kohentamaan 1950-luvun alkupuolella ilmavalvonnan ja lentokaluston hankinnoilla. Suunnitelmia tehtiin myös ilmatorjunnan kohentamiseksi, mutta tarvittavia varoja niiden toteuttamiseksi ei ollut.⁵ Vaikka varaa suuriin kalustohankintoihin ei ollutkaan, aloitettiin helikopteritoiminta kuitenkin Ilmavoimissa vuoden 1953 aikana. Helikopteritoiminta aloitettiin Imatran Voima Oy:n hankkimalla helikopterilla. Ilmavoimat asetti helikopterin käyttöä varten tarvittavan henkilöstön sekä tilat ja sai vastineeksi käyttää helikopteria omaan toimintaansa. Puolustusvoimien ensimmäiset omat helikopterit hankittiin hieman myöhemmin Neuvostoliitosta.⁶

Vuoden 1961 aikana Puolustusvoimat sai ensimmäiset helikopterit käyttöön, kun Ilmavoimat vastaanotti neljä kevyttä WSK SM-1 -helikopteria. Kyseessä oli puolalaisvalmisteinen lisenssiversio Neuvostoliittolaisesta Mil Mi-1 -tyypistä. Vuoden 1962 aikana Puolustusvoimat sai ensimmäiset varsinaiset kuljetushelikopterit käyttöön, kun kolme neuvostovalmisteista keskiraskasta Mil Mi-4 -kuljetushelikopteria luovutettiin Ilmavoimille. Keveämpään helikopterikalustoon verrattuna helikoptereiden kuljetuskapasiteetti moninkertaistui ja lisääntynyt kuljetuskapasiteetti mahdollisti monipuolisemmat tehtävät. SM-1-kalusto oli käytössä vuoteen 1966 asti. Mi-4-kalusto poistettiin käytöstä vasta vuosien 1978–1979 aikana.⁷

³ Lukkarinen (2008), s. 69

⁴ Visuri, Pekka: *Puolustusvoimat kylmässä sodassa*, WSOY, Juva, 1994, s. 87–91

⁵ Lukkarinen (2008), s. 88–89, kts. myös Lukkarinen, Vilho: *Ilmavoimat, Suomen puolustusvoimat 1944–1974*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos, WS Bookwell, 2006, s. 375

⁶ Lukkarinen (2008), s. 90–91, kts. myös Heinonen, Timo ja Valtonen, Hannu: *Albatrosista Pilatukseen*, Keski-Suomen ilmailumuseo, Saarijärven Off-set Oy, 2010, s. 232

⁷ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 254–257, kts. myös Haapanen, Atso: *Helikopterit Suomessa 1953–2003*. Apali Oy, Karisto Oy, Hämeenlinna, 2003, s. 12–15 ja 18–19

1.1 Tutkimusongelma, tutkimuksen näkökulma ja rajaaminen

Tämän tutkimuksen aiheena ovat Puolustusvoimien ensimmäiset helikopterihankinnat. Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää miksi Puolustusvoimiin hankittiin helikoptereita sekä miten helikoptereiden hankinta ja käyttöönotto toteutettiin. Tutkimusongelma on: *miksi Puolustusvoimille hankittiin helikoptereita ja miten hankintaprosessi toteutettiin?*

Tutkimusongelman tarkastelun apuna käytetään seuraavia alatutkimuskysymyksiä:

- Miten tarve hankinnoille syntyi ja mihin tarkoitukseen helikopterit oli määrä hankkia?
- Miksi hankinta suuntautui Neuvostoliittoon ja miten hankinta eteni?
- Miten helikoptereiden käyttöönotto toteutettiin?

Puolustusvoimien lentokalusto oli ennen helikoptereiden hankintaa kokonaisuudessaan Ilmavoimien hallinnassa, niinpä helikopterit sijoitettiin hankinnan jälkeen Ilmavoimiin. Helikopterikalusto siirrettiin maavoimien alaisuuteen vasta myöhemmin vuoden 1997 alusta, jolloin Helikopterilentue liitettiin osaksi perustettua Utin Jääkäriyrykmenttiä.⁸ Tämän vuoksi helikoptereiden hankintaa on luonnollista tarkastella Ilmavoimien näkökulmasta.

Tutkimuksessa käsitellään Puolustusvoimien ensimmäisten helikoptereiden hankintaprosessi tarpeen synnystä aina käyttöönottoon asti. Tästä johtuen tutkimusaihetta on syytä lähestyä ilmavoimallisen näkökulman lisäksi hankintaprosessin näkökulmasta, jolloin tutkimus voidaan nähdä kolmijakoisena; hankinnan perusteiden muotoutuminen, hankinnan käynnistyminen ja hankitun kaluston käyttöönotto.

Tutkimus sisältää kuusi päälukua, joista kolme on varsinaisia tutkimuslukuja. Tutkimusluvut ovat jakautuneet teemoittain kronologiseen järjestykseen. Helikopterihankintojen tutkiminen edellyttää hankintoja edeltävän tilanteen ja hankintaan johtaneiden syiden tarkastelua. Toisessa pääluvussa selvitetäänkin Puolustusvoimien ja Ilmavoimien tilannetta ennen helikoptereiden hankintaa. Lisäksi luvussa tarkastellaan ulkomailta sekä Ilmavoimien varhaisesta helikopteritoiminnasta saatuja kokemuksia. Luvussa pyritään kuvaamaan millainen tarve helikoptereille muotoutui Puolustusvoimissa. Tarpeen syntyä kuvaavassa pääluvussa selvitetään vastaus ensimmäiseen alatutkimuskysymykseen.

⁸ Laukkanen, Jyrki: *Suomen Ilmavoimat 90 vuotta*, Apali Oy, Karisto Oy:n kirjapaino, Hämeenlinna, 2008, s. 179

Tutkimuksen kolmannessa luvussa keskitytään tutkimaan Neuvostoliittoon suuntautuneen helikopterihankinnan käynnistymistä ja etenemistä. Helikopterikaluston hankintaa ei voida tarkastella irrallisena tapahtumana, joten luvussa tarkastellaan myös Puolustusvoimien ensimmäisten hankintojen suuntaamista Neuvostoliittoon sekä helikopterihankinnan kulkua osana muita tavaraluotolla tapahtuneita kalustohankintoja. Luvun sisältöä käsitellään toisen alatutkimuskysymyksen kautta.

Tutkimuksen neljännen luvun keskiössä on hankintaprosessin viimeinen vaihe eli hankitun helikopterikaluston käyttöönotto. Puolustusvoimien ensimmäisiä helikopterihankintoja tutkittaessa on aiheellista selvittää miten helikoptereiden käyttöönotto toteutettiin ja käytettiin niitä suunnitellulla tavalla. Luvussa käsitellään helikoptereiden sijoittamista ja Helikopterilentueen perustamista, koulutuksen järjestämistä sekä helikopterikaluston käyttöä yleisesti. Helikoptereiden käyttöönottoa tutkitaan käyttäen apuna viimeistä alatutkimuskysymystä.

Tutkimuksen tulokset ja vastaus esitettyyn tutkimusongelmaan käsitellään tutkimuksen johtopäätökset ja yhteenveto -luvuissa. Johtopäätökset-luvussa esitetään aineistosta tehty tulkinta ja johtopäätökset. Yhteenvetoluvussa annetaan vastaus esitettyyn tutkimusongelmaan ja arvioidaan tutkimuksen luotettavuutta ja käytettävyyttä sekä esitetään jatkotutkimusehdotukset.

Tutkimus rajataan koskemaan ainoastaan Puolustusvoimien helikopterihankintoja. Helikopterihankintoja ei voida tutkia yksittäisenä tapahtumana ottamatta huomioon hankintoja edeltävää Ilmavoimien tai puolustuslaitoksen tilannetta. Tästä syystä tutkimuksessa käsitellään Ilmavoimien helikopterihankintoja edeltänyttä tilannetta ja kalustohankintoja niiltä osin, kun se on välttämätöntä helikopterihankinnan ymmärtämiseksi ja hankintaa edeltävän tilanteen kuvaamiseksi.

Tutkimuksen keskiössä on Puolustusvoimien ensimmäiset helikopterihankinnat. Neuvostoliitosta hankitut SM-1- ja Mi-4-helikopterit hankittiin samalla sopimuksella.⁹ Tästä johtuen SM-1- ja Mi-4-kaluston hankintoja on luonnollista käsitellä kokonaisuutena. Näistä seuraavat helikopterit hankittiin Puolustusvoimille vasta vuoden 1966 aikana¹⁰. Näin ollen tutkimus rajataan koskemaan ainoastaan Puolustusvoimien ensimmäisiä helikopterihankintoja. Tutkimuksessa käsitellään muiden organisaatioiden tai laitosten helikopterihankintoja tutkimusaiheen aikakaudella, mikäli ne ovat vaikuttaneet Puolustusvoimien helikopterihankintoihin.

⁹ IlmavE, PE:n kirje 128/Staltsto/sal 2/2.9.1960, T 26780, 1, KA, liitteenä jäljennös sopimuksen n:o 0163 lisäsopimuksesta 1

¹⁰ Laukkanen (2008), s. 175, kts. myös Haapanen (2003), s. 16

Helikopterit tulivat uutena elementtinä Ilmavoimien ja Puolustusvoimien toimintaympäristöön, joten valmista organisaatiota ja henkilöstön koulutusjärjestelmää helikopterikalustolle ei ollut. Näin ollen helikoptereiden käyttöönottoa voidaan pitää keskeisenä osana helikoptereiden hankintaprosessia. Tässä tutkimuksessa helikopterikaluston käyttöönotolla tarkoitetaan kolmea kokonaisuutta; helikoptereiden sijoittaminen ja organisaation perustaminen, henkilöstön koulutuksen järjestäminen sekä helikoptereiden käyttö toiminnan alkuvaiheessa. Helikoptereiden käyttöönoton painopisteenä on helikopteriohjaajien koulutus, sillä Ilmavoimilla oli hankinta-aikaan vain yksi koulutettu helikopteriohjaaja ja Ilmavoimien näkökulmasta oli helikopterikoulutus aloitettava aivan alusta¹¹. Vaikka teknisen henkilöstön tilanne ei ollut sen parempi, valitaan koulutuksen tarkastelun painopisteeksi helikopteriohjaajien koulutus, jottei tutkimus laajene liikaa. Helikoptereiden käyttöä käsitellään tutkimuksessa siltä osin kuin on tarpeen, jotta saadaan tutkittua vastasiko helikoptereiden käyttö suunniteltua käyttöä.

Helikoptereiden käyttö kehittyi ja monipuolistui jatkuvasti saatujen kokemusten johdosta sekä uusien kalustohankintojen myötä. Tutkimuksen ajallinen tarkastelujakso sijoittuu noin yhdeksän vuoden ajanjaksolle vuosien 1953–1962 välille. Helikopteritoiminta Puolustusvoimissa voidaan katsoa alkaneen 3. helmikuuta 1953 päivätyllä sopimuksella. Tällä sopimuksella Ilmavoimat sopi Imatran Voima Oy:n omistaman Bell 47D1 -helikopterin yhteiskäytöstä yhtiön kanssa¹². Tutkimuksen ajallinen painopiste päättyy vuoden 1962 kesäkuuhun. Tällöin helikopterikalusto henkilöstöineen siirrettiin väliaikaisesta sijoituspaikastaan Porista Uttiin Kuljetuslentolaivueen alaisuuteen.¹³

¹¹ PE, IlmavE:n kirje 24/Teknos/20 sal/29.6.1960, T 26965, F23 sal, KA, s. 3

¹² IlmavE:n kirje 1435/Optsto/17/9.2.1953, T 23145, F1, KA, jäljennös Imatran Voima Oy:n kanssa tehdystä sopimuksesta, kts. myös Laukkanen (2008), s. 172

¹³ Pakarinen, Juha ja Rajalainen, Jari: *Satakunnan lennoston historia 1918–1998*, Satakunnan Lennoston Kiltary, Vammala, 1998, s. 327

1.2 Peruskäsitteiden määrittely

- HK** *Helikopteri, Kevyt.* Puolustusvoimien ensimmäiset helikopterit olivat puolassa valmistettua tyyppiä WSK SM-1. Kyseessä oli puolalainen lisenssiversio neuvostoliittolaisesta Mil Mi-1-helikopterista. Ilmavoimissa helikoptereille annettiin tunnukset HK-1–4.¹⁴ Hankinnan aikana helikoptereista käytettiin niiden alkuperäismallin mukaista nimitystä ja Ilmavoimien käytössä niistä käytettiin nimitystä HK. Tämän johdosta tässä tutkimuksessa Puolustusvoimien käytössä olleesta tyypistä käytetään selkeyden vuoksi nimityksiä Mi-1 tai HK. Lisätietoa SM-1-helikopterista on liitteessä 1.
- HR** *Helikopteri, Raskas.* Neuvostoliitosta hankitut kuljetushelikopterit olivat tyyppiä Mil Mi-4. Ilmavoimissa Mi-4-helikopterit saivat tunnukset HR-1–3.¹⁵ Hankinnan aikana kuljetushelikoptereista käytettiin nimitystä Mi-4. Ilmavoimien käytössä niihin viitattiin vastaavasti nimityksellä HR. Tässä tutkimuksessa Puolustusvoimien Mi-4-kuljetushelikoptereista käytetään molempia nimityksiä. Lisätietoa Mi-4-helikopterista on liitteessä 2.
- Puolustusneuvosto** Tässä tutkimuksessa puolustusneuvostolla tarkoitetaan vuoden 1957 aikana annetulla asetuksella perustettua puolustusneuvostoa. Puolustusneuvosto perustettiin maanpuolustuksen ylimmäksi neuvoo-antavaksi elimeksi ja tasavallan presidentin neuvottelukunnaksi valtakunnan puolustusta koskevissa asioissa. Puolustusneuvoston jäseniä olivat pääministeri, puolustusministeri, ulkoasiainministeri, valtionvarainministeri, kauppa- ja teollisuusministeri, puolustusvoimain komentaja sekä pääesikunnan päällikkö. Tasavallan presidentillä oli oikeus kutsua lisäksi muita jäseniä ministereistä ja muista maanpuolustuksen valmisteluista vastaavista henkilöistä.¹⁶

¹⁴ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 12 ja s. 254–255, kts. myös Haapanen (2003), s. 11

¹⁵ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 12 ja s. 255–257, kts. myös Haapanen (2003), s. 11

¹⁶ Visuri, Pekka: Puolustuspolitiikka sodan jälkeisinä vuosikymmeninä, *Suomen puolustusvoimat 1944–1974*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos, WS Bookwell, 2006, s. 31–32

1.3 Käytetty tutkimusmenetelmä

Tämä tutkimus on laadittu noudattaen laadullisen tutkimuksen periaatteita. Tutkimuksessa on pyritty kuvaamaan Puolustusvoimien ensimmäisten helikopterihankintojen suorittaminen ja hankintoihin johtaneet syyt. Tutkimus on kirjallisuus- ja asiakirjatutkimus, missä päätutkimusmenetelmänä on käytetty aineistolähtöistä analyysiä. Aineistolähtöisellä analyysillä on pyritty muodostamaan tutkimusaineistosta tutkimusongelmaan vastaava teoreettinen kokonaisuus ja siitä tehtävien johtopäätöksien avulla vastaamaan esitettyyn tutkimusongelmaan.

Tutkimus on suoritettu laadullisen tutkimuksen pääpiirteisiä vaiheita noudattaen. Laadullisen tutkimuksen vaiheita ei ole kyetty noudattamaan täysin suoraviivaisesti, vaan tutkimustyön edetessä vaiheiden järjestyksessä on voitu siirtyä välillä takaisin edellisiin vaiheisiin tai etupainoisesti seuraaviin vaiheisiin tutkimustyön näin vaatiessa.

Tutkimusprosessi alkoi tutkimusaiheen valinnalla. Perehdyttäessä aiheeseen hahmottui tutkimusongelma. Tutkimusaihetta oli luonnollista lähestyä Ilmavoimien näkökulmasta, sillä tutkimusaiheen aikakaudella Ilmavoimat vastasi kaikesta Puolustusvoimien lentokalustosta.

Tutkimusmenetelmillä tarkoitetaan Huttusen ja Metterin mukaan tapoja tai normeja, joita käytetään tutkimusaineiston hankintaan ja analysointiin. Tutkimusmenetelmä kuvaa sitä käytännön työtapaa, jolla tutkimuksen aineistoin keruu, analysointi sekä tulkinta on suoritettu.¹⁷ Tässä tutkimuksessa käytettävien menetelmien valintaan on vaikuttanut suuresti tutkimuksessa käytettävä aineisto. Tutkimusaineisto koostuu sekä sekundääri- että primäärilähteistä. Sekundäärilähteinä on käytetty aiheeseen liittyvää kirjallisuutta. Primäärilähteistä valtaosa on Kansallisarkiston arkistomateriaalia.

¹⁷ Huttunen, Mika ja Metteri, Jussi: *Ajatuksia operaatiotaidon ja taktiikan laadullisesta tutkimuksesta*, Maanpuolustuskorkeakoulun Taktiikan laitos, Edita Prima Oy, Helsinki 2008, s. 41 ja 60

Sekundäärisen aineiston etsinnässä on hyödynnetty eri kirjastojen hakukoneita ja tietokantoja. Aineiston etsinnässä hakukoneiden avulla on hyödynnetty muun muassa seuraavia asiasanoja sekä niiden eri lyhennelmiä, yhdistelmiä ja muunnelmia; *idänkauppa, Neuvostoliitto, tavara-luotto, hankinta, helikopteri, helikopterilentue, ilmavoimat, puolustusvoimat, lentokalusto, Mil, Mi-4, SM-1, Mi-1, HK ja HR*. Aiempien tutkimuksien kartoittamisessa on käytetty Maanpuolustuskorkeakoulun kirjaston tietokannan lisäksi Kansalliskirjaston ylläpitämää Doria-tietokantaa, kirjastojen yhteistä Melinda-tietokantaa sekä Puolustusvoimien tutkimusrekisteriä.

Primäärilähteinä tutkimuksessa on hyödynnetty pääsääntöisesti Kansallisarkiston arkistomateriaalia. Valtaosa käytetystä primäärisestä tutkimusaineistosta on puolustusministeriön, Pääesikunnan tai Ilmavoimien esikunnan arkistomateriaalia. Arkistoaineiston etsinnässä on hyödynnetty Kansallisarkiston AARRE-arkistorekisteriä. AARRE-arkistorekisteri sisältää pääasiassa Puolustusvoimien ja puolustushallinnon aineistoa sekä maanpuolustukseen liittyvää yksityisarkistojen aineistoa¹⁸. Tutkimuksen kannalta olennaiseksi arvioitu alkuperäisaineisto digikuvattiin ja lajiteltiin sähköiseksi arkistoksi.

Aineistolähtöisellä analysoinnilla tarkoitetaan Huttusen ja Metterin mukaan tutkimusaineistoon perehtymistä, järjestelyä, sen sisällön erittelyä, koodausta ja luokittelua. Aineiston analysoinnissa keskeistä on pohtia mitä aineisto sisältää, mitä siinä kerrotaan ja miten. Aineiston analysoinnissa on tärkeää tarkastella aineistoa tutkimusongelman kautta. Analysointimenetelmä tulee päättää ennen aineiston keruuta.¹⁹

Tässä tutkimuksessa aineiston analysoinnissa on hyödynnetty teemoittelua. Huttusen ja Metterin mukaan teemoittelun avulla aineistoa voidaan taulukoida. Apuna voidaan käyttää aineiston koodaamista esimerkiksi värikoodein. Teemoittelun avulla pyritään aineistosta löytämään tutkimusongelman kannalta olennaisia asioita ja näiden analysoinnin avulla esittämään johtopäätöksiä.²⁰

¹⁸ Arkistolaitos, AARRE-arkistorekisteri, tietoa Aarteesta, <http://kronos.narc.fi/aarre/aarre.php?t=tietoaAarteesta>, 29.8.2015

¹⁹ Huttunen ja Metteri (2008), s. 54–55

²⁰ Sama, s. 54–55

Tutkimukseen kerätty arkistoaineisto koostuu noin 5 400 digikuvasta. Aineiston tutkimisen ja analysoinnin selkeyttämiseksi kuvattu materiaali on järjestetty organisaatioittain ja tulonumeroittain kansioihin. Aineiston teemoittelussa on hyödynnetty excel-taulukointia ja erilaisia värikoodeja. Taulukoinnin avulla aineisto on saatu kronologiseen järjestykseen ja värikoodauksella jaettua teemoihin. Lisäksi arkistoaineistosta on kirjoitettu lyhyet muistiinpanot excel-
taulukkoon.

Teemoittelun, värikoodauksen ja muistiinpanojen avulla arkistoaineistosta on muodostettu selkeä ja helppolukuinen kokonaisuus. Tutkimuksessa käytetyn kirjallisuusaineiston analysoinnissa on noudatettu muutoin samoja aineistolähtöisen analyysin periaatteita kuin arkistoaineiston analysoinnissakin, mutta aineistoa ei ole taulukoitu. Kirjallisuuslähteistö on teemoiteltu ja koodattu eriväristen index-teippimerkkien avulla.

Kuten Huttunen ja Metteri toteavat, aineiston analysointi itsessään ei ole vielä tutkimustulos. Tutkimustulokset muodostuvat aineiston analyysistä sekä analyysin perusteella tehtävistä tulkinnoista ja johtopäätöksistä.. Laadullisessa tutkimuksessa aineiston analysointi on pyrittävä suorittamaan objektiivisesti. Analyysin tulkinnassa ja johtopäätöksissä ei kuitenkaan voida täysin välttyä subjektiivisuudelta, sillä hyvin usein aineiston analyysikin sisältää tulkintaa ja on näin ollen subjektiivinen.²¹ Tässä tutkimuksessa aineiston analyysissa, analyysin tulkinnassa sekä tulkinnan perusteella tehtävissä johtopäätöksissä on pyritty objektiivisuuteen.

Laadullisen tutkimusprosessin viimeinen vaihe on raportointi. Prosessin kulku tuloksineen on esitetty tässä tutkimuksessa. Tutkimuksessa aineistolähtöisen sisällönanalyysin perusteella on tehty tulkintoja ja johtopäätöksiä, joiden avulla on esitetty vastaus tutkimusongelmaan. Tutkimusongelmaan on vastattu alatutkimuskysymyksiensä perusteella tehtävien johtopäätöksien avulla. Tulkinta ja johtopäätökset esitetään tämän tutkimuksen johtopäätökset-luvussa. Tutkimustuloksien esittelyn lisäksi yhteenvetoluvussa arvioidaan tutkimuksen luotettavuutta ja käytettävyyttä.

²¹ Huttunen ja Metteri (2008), s. 55–56

1.4 Aikaisempi tutkimus ja lähteet

Puolustusvoimien ensimmäisistä helikopterihankinnoista ei ole olemassa tutkimusta ja näin ollen tutkimus aiheesta on perusteltu. Aihetta sivuten on kadetti Riku Nikkinen tutkinut kandidaatintutkielmassaan *Helikopterilentueen perustaminen ja kehittyminen 1961–1983*. Tutkielmassaan Nikkinen keskittyy helikopterilentueen perustamisen syihin, kalustohankintojen jäädessä sivurooliin. Tutkimuksessaan Nikkinen ei käytä juuri lainkaan alkuperäislähteitä, vaan tutkimus perustuu myöhempään kirjallisuuteen, joten tältäkin osin tutkimusta on perusteltua syventää.

Tutkimuksen keskeisin lähdeaineisto muodostuu Kansallisarkistossa säilytettävästä puolustushallinnon ja puolustusministeriön alkuperäisaineistosta sekä kirjallisuudesta ja muusta painetusta lähteistöstä. Puolustusvoimien ensimmäisiin helikopterihankintoihin keskittyvää kirjallisuutta ei ole, mutta tutkimusaihetta sivuavaa kirjallisuutta on jonkin verran. Tämän johdosta Kansallisarkistossa säilytettävä alkuperäisaineisto muodostaa tutkimuksen lähdearvoltaan tärkeimmän lähteistön.

Kansallisarkiston alkuperäisaineistosta keskeisimmässä asemassa tutkimuksessa ovat olleet Ilmavoimien, puolustusministeriön sekä Pääesikunnan eri osastojen arkistoaineisto. Ilmavoimien osalta arkistoaineisto koostuu Ilmavoimien esikunnan eri osastojen aineiston lisäksi Ilmavoimien Varikon sekä eri lennostojen arkistoaineistosta. Puolustusministeriön arkistoaineiston osalta keskeisessä asemassa ovat olleet puolustusministeriön kirjeistö, esittelyt puolustusministerille sekä erikoisjärjestelmiin kootut asiakirjat. Pääesikunnan osalta suurin osa tutkimuksessa käytetystä arkistoaineistosta koostuu ulkomaosaston, operatiivisen osaston sekä hankintaosaston aineistosta. Lisäksi tutkimuksessa on hyödynnetty muiden osastojen arkistoaineistoa jossain määrin.

Tutkimuksessa hyödynnetyt alkuperäisasiakirjat ovat pääsääntöisesti Puolustusvoimien sisäistä kirjeistöä, muistioita tai vastaavia. Asiakirjoja laatineet henkilöt ovat laatineet ne virkatehtäviinsä liittyen, joten niiden sisältämää tietoa voidaan pitää pääsääntöisesti luotettavana. Asiakirjat kuitenkin ovat ihmisten laatimia, joten ne ovat subjektiivisia ja heijastavat laatijoidensa käsityksiä asioista. Näin ollen alkuperäisaineistoonkin on suhtauduttava kriittisesti ja pyrittävä arvioimaan sisällön oikeellisuutta ja objektiivisuutta.

Toinen merkittävä seikka alkuperäisasiakirjojen osalta on niiden valheellinen luotettavuus. Asiakirjojen sisältämä tieto voi hyvinkin olla paikkansa pitävää ja luotettavaa, mutta usein asiakirjat eivät kerro koko totuutta asiasta. Hyvin usein asioita on käsitelty ja sovittu suullisesti ja asiakirja on toiminut ainoastaan toimeenpanevana käskynä. Lisäksi suuri osa asioiden käsittelyvaiheen aineistosta on voitu tuhota, jolloin jäljelle on jäänyt ainoastaan viimeisin ja siistitty versio. Tutkimuksessa on pyritty kuitenkin arvioimaan asiakirjojen käytettävyyttä ja luotettavuutta vertailemalla niitä syntyneeseen kokonaiskuvaan ja muihin lähteisiin.

Kirjallisuuslähteitä tutkimuksessa on käytetty kokonais kuvan tarkasteluun helikopterihankintojen ympärillä, sillä varsinaisista helikopterihankinnoista kirjallisuutta on hyvin vähän. Näin ollen alkuperäisiä asiakirjoja ja myöhempiä kirjallisuuslähteitä vertailemalla on pyritty muodostamaan kokonaiskuva helikopterihankinnoista, minkä avulla on ratkaistu esitetty tutkimusongelma. Arkistoaineisto koostuu yleensä asiakirjoista, jotka eivät niinkään kerro aikalaikuvasta tai kuvaa ympäröiviä tapahtumia. Näin ollen kirjallisuuslähteitä on hyödynnetty täyttämään alkuperäisaineiston aukkoja ja myös elävöittämään tutkimusta.

Hyviä yleisteoksia tutkimustyössä ovat olleet Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorianlaitoksen vuonna 2006 julkaisema teos *Suomen puolustusvoimat 1944–1974* sekä Ilmavoimien Kiltaliitto ry:n vuonna 2008 julkaisema teos *Suomen ilmavoimat 1944–1980*. Sotahistorianlaitoksen julkaisema teos on osa puolustusvoimien rauhan ajan historiaa tutkivaa sarjaa ja on koonnos 36 asiantuntijan laatimista artikkeleista. Teoksen julkaisemisen tavoitteena on ollut tuottaa tieteelliset vaatimukset täyttävä teos. Teos käyttää lähteinään paljon alkuperäismateriaalia ja on viitteistetty asianmukaisesti. Ilmavoimien Kiltaliiton julkaisema Ilmavoimien historiaa käsittelevä teos on osa Ilmavoimien historiasarjaa. Teoksen teksti perustuu pääosin alkuperäisaineistoon ja teksti on viitteistetty ja lähteistö esitetty asianmukaisesti. Kumpaakin teosta voidaankin pitää laadukkaana teoksena ja tutkimuksen kannalta lähdearvoltaan hyvinä. Tutkimuksen kannalta molemmat teokset ovat olleet hyviä yleisteoksia. Teoksia on hyödynnetty tutkimuksessa etenkin kokonais kuvan luomiseen, niissä varsinaista helikopteritoimintaa on käsitelty melko vähän.

Hyvinä yleisteoksina voidaan pitää myös lennostojen omia historiikkeja. Juha Pakarinen ja Jari Rajalainen ovat laatineet teoksen *Satakunnan lennoston historia 1918–1998*²² ja Veli Pernaa Karjalan lennoston historiaa käsittelevän teoksen *Karjalan lennoston historia 1918–1980*²³. Molemmat teokset käsittelevät nimensä mukaisesti lennostonsa historiaa ja teoksien julkaisijoina ovat toimineet lennostojen omat kiltayhdistykset. Kumpikin teoksista on viitteistetty ja lähdeluettelo laadittu asianmukaisesti. Teoksissa on hyödynnetty kirjallisuuslähteiden ja haastatteluiden lisäksi myös runsaasti arkistolähteitä. Teokset ovat laadukkaita, mutta teoksissa on käsitelty melko vähän helikopteritoimintaa. Tästä syystä niiden merkitys tutkimukselle jää kuitenkin melko vähäiseksi.

Kylmän sodan aikaisen puolustuslaitoksen tilanteen ymmärtämiseksi tutkimuksessa on käytetty Pekka Visurin teoksia. Visurin vuonna 1994 laatima teos *Puolustusvoimat kylmässä sodassa* käsittelee kylmän sodan aikaista puolustuspolitiikkaa. Teoksessa Visuri on käyttänyt osin samaa lähdeaineistoa kuin puolustusdoktriineja käsitelleessä väitöskirjassaan 1980-luvulla. Teoksessa käytettyä lähdeaineistoa on täydennetty 1990-luvulle tultaessa salaisen arkistomateriaalin salausajan umpeuduttua. Teos on viitteistetty ja lähdeluettelo laadittu asianmukaisesti, joten teos on verrattavissa tieteelliseen tutkimukseen. Samasta aihepiiristä Visuri on kirjoittanut myös teoksen *Idän ja lännen välissä – puolustuspolitiikka presidentti Kekkonen kaudella*²⁴. Myös tämä teos on viitteistetty ja lähteinä on käytetty alkuperäisaineistoa, joten teosta voidaan pitää laadukkaana. Tutkimuksen kannalta Visurin teokset ovat olleet lähdearvoltaan hyviä ja niitä on hyödynnetty etenkin Suomen ja Neuvostoliiton välisten suhteiden sekä Neuvostoliittoon suuntautuneiden hankintojen tutkimisessa.

Urho Kekkonen näytellessä keskeistä roolia Suomen Neuvostoliiton suhteissa, on idän suhteiden ja idän kaupan tutkimisessa hyödynnetty Seppo Keräsen laatimaa teosta *Urho Kekkonen ja Neuvostoliitto 1945–1980*²⁵ sekä Juhani Suomen toimittamien Urho Kekkonen päiväkirjojen ensimmäistä osaa²⁶. Keräsen laatima teos käsittelee Kekkonen suorittamia Neuvostoliiton matkoja hänen toimiessa presidenttinä. Teoksen on laadittu pääsääntöisesti kirjallisuus- ja haastattelutietoja hyödyntäen ja teoksen lähteistö on esitetty lopussa. Teosta ei kuitenkaan ole viitteistetty. Urho Kekkonen päiväkirjat ovat toimitettu Kekkonen laatimien päiväkirjamerkintöjen mukaisesti. Suomen mukaan Kekkonen päiväkirjojen lähdearvoa voidaan pitää hyvänä, sillä Kekkosella oli tapana kirjoittaa muistiinpanot tuoreeltaan. Näin ollen muistivirheitä päi-

²² Julkaistu vuonna 1998

²³ Julkaistu vuonna 1997

²⁴ Teos on osa Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorianlaitoksen julkaisusarjaa ja julkaistu vuonna 2010

²⁵ Julkaistu vuonna 1990

²⁶ Vuodet 1958–1962. Julkaistu vuonna 2001.

väkirjamerkinnöissä tuskin esiintyy. Kekkonen laati kuitenkin muistiinpanot omasta näkökulmastaan, joten niitä on tulkittava ympäröiden tapahtumien valossa. Tässä tutkimuksessa Suomen ja Keräsen teoksien tiedot on pyritty varmistamaan muista lähteistä. Teoksien avulla on idän suhteiden kehittymistä saatu elävöitettyä ja muutamia yksityiskohtia selvitettyä.

Neuvostoliiton ja Suomen taloudellisten suhteiden kehittämisessä on hyödynnetty lisäksi kauppa- ja teollisuusministeriön julkaisua *Sotakorvauksista vapaakauppaan*²⁷. Teos on ministeriön satavuotisjuhlakirja. Teos on viitteistetty asianmukaisesti, vaikka ei olekaan tieteellinen julkaisu. Teos pyrkii olemaan hallintohistoriikin sijaan taloushistorian teos. Kauppa- ja teollisuusministeriön julkaisun lisäksi idän kaupan tarkastelulle on arvokkaan lisän tuonut Markku Kuisman teos *Venäjä ja Suomen talous 1700–2015*²⁸. Professori Kuisma on laatinut useita teoksia Suomen taloushistoriasta. Teosta ei ole viitteistetty, mutta teoksen kirjoittamisessa esitetty laaja lähdeaineisto on esitetty. Edellä mainittuja Suomen ja Neuvostoliiton välisiä taloudellisia suhteita käsitteleviä teoksia on hyödynnetty idän kaupan kehittymisen tutkimisessa. Teoksissa ei kuitenkaan käsitellä juurikaan puolustushankintoja, joten sen suhteen niiden lähdearvo tutkimukselle jäi vähäiseksi. Ne ovat kuitenkin antaneet hyvän yleiskuvan Suomen ja Neuvostoliiton välisien taloudellisten suhteiden kehityksestä.

Lentokaluston käsittelyssä on käytetty Jyrki Laukkasen teosta *Suomen ilmavoimat 90 vuotta*²⁹, Timo Heinosen ja Hannu Valtosen *Albatrosista Pilatukseen*³⁰ sekä Atso Haapasen teosta *Helikopterit Suomessa 1953–2003*³¹. Laukkasen teos on luonteeltaan Ilmavoimien historiaa esittelevä teos. Lähteistö on esitelty teoksen lopussa, mutta tekstiä ei ole viitteistetty. *Albatrosista Pilatukseen* on Keski-Suomen Ilmailumuseon julkaisema. Museon julkaisujen taustalla on alun perin ollut ajatus, että tutkimusta harjoittavan museon toimenkuvaan kuuluu julkaisujen laatiminen. Lisäksi taustalla on ollut ajatus museon rahatilanteen kohentamisesta. Teoksen lopussa esitellään käytetty lähdeistö, mutta tekstiä ei ole viitteistetty. Haapasen teoksessa ei käytetty lähdeistöä ole esitelty, mutta kirjan esipuheessa Haapanen avaa hieman millä tiedoilla kirja on laadittu. Mikään edellä mainituista kirjoista ei täytä tieteellisen julkaisun kriteereitä. Teokset ovat kuitenkin hyödynnettävissä lähteinä tutkimuksen sellaisissa osioissa, jotka eivät vaikuta tutkimustulokseen. Kirjoissa esitettyyn tietoon on suhtauduttu kriittisesti ja tarvittaessa varmistettu niiden tiedot useampaa lähdettä käyttämällä.

²⁷ Teoksen käsikirjoituksen ovat laatineet Yrjö Kaukiainen, Erkki Pihkala, Kai Hoffman, Mauno Harmo. Teos on julkaistu vuonna 1988.

²⁸ Julkaistu vuonna 2015.

²⁹ Teos on Suomen ilmavoimien vuonna 2008 julkaisema 90-vuotisjuhlateos.

³⁰ Teos on julkaistu vuonna 2010.

³¹ Teos on julkaistu vuonna 2003.

Lisäksi helikopteritoiminnan tutkimisessa on hyödynnetty Kari Kinnusen laatimaa helikopterilentueen juhlaulkaisua *Helikopterilentue 20 vuotta* sekä Pekka Autereen kirjoittamaa *Rajavartiolaitoksen lentotoiminta*. Helikopterilentueen juhlaulkaisu on kirjoitettu vuonna 1981 ja on luonteeltaan enemmän matrikkelimainen kuin virallinen historiikki. Teos on laadittu lentueen arkiston tiedoista sekä lentueessa alusta alkaen työskennelleen Antti Ajon aineistosta. Lisäksi teoksessa on hyödynnetty niin Ajon kuin kirjoittajan itsensäkin kirjoituksia. Teosta ei ole viitteistetty eikä lähdeaineistoa esitelty. Autereen rajavartiolaitoksen lentotoimintaa käsittelevä teos on eräänlainen epävirallinen historiikki. Teos on kirjoitettu suurilta osin haastatteluiden perusteella sekä Rajavartiolaitoksen virallista historiateosta ja muita kirjallisuuslähteitä hyödyntäen. Lähteet on esitetty teoksen lopussa. Teosta ei kuitenkaan ole viitteistetty. Kumpikaan edellä mainituista teoksista ei täytä tieteellisen julkaisun kriteereitä, joten niiden tietoja on tarkasteltu kriittisesti. Teokset ovat kuitenkin olleet hyvä lisä tutkimustyössä.

Tutkimusmenetelmien lähdeaineistona on käytetty Maanpuolustuskorkeakoulun Taktiikan laitoksen vuonna 2008 julkaisemaa ja Mika Huttusen ja Jussi Metterin laatimaa teosta *Ajatuksia operaatiotaidon ja taktiikan laadullisesta tutkimuksesta*. Teos on osa Taktiikan laitoksen julkaisusarjaa ja esittelee selkokielellä laadullista tutkimusta. Kirjan teksti on varustettu asianmukaisilla viitteistöllä ja lähdeluettelolla.

Tutkimuksessa on käytetty lisäksi hyväksi muutakin kirjallisuutta. Kaikkien teoksien esittelyä ei nähdä kuitenkaan tarpeellisenä, sillä esittelemättä jääneitä teoksia on käytetty vain vähäisissä määrin. Tutkimuksessa käytetty sekundääristä lähdetietoa on pyritty tarkastelemaan lähdekriittisesti ja tarvittaessa lähteen tiedot on pyritty varmentamaan vertailemalla useampaa lähdetä keskenään.

2 TARVE HELIKOPTERIHANKINNOILLE

2.1 Helikopterihankintoja edeltänyt tilanne Ilmavoimissa

Toisen maailmansodan jälkeen Puolustusvoimat elivät niukkuudessa. Maanpuolustusmenot oli vähennetty minimiin ja niukka taloudellinen tilanne näkyi jokapäiväisessä toiminnassa. Ensimmäiset sodan jälkeiset materiaalihankinnat Puolustusvoimissa aloitettiin vasta vuoden 1948 aikana, mutta tuolloinkin vähäisissä määrin. Ilmavoimien keskeisimmät hankintatarpeet kohdistuivat ilmavalvontaan sekä lentokalustoon. Puolustusvoimien keskeisimpien materiaali-
lipuutteiden poistamiseksi arvioitiin tarvittavan 110 miljardia markkaa vuosien 1950–1956 aikana. Summa oli kuitenkin epärealistinen, sillä se vastasi vuositasolla noin kolminkertaista summaa silloisiin määrärahoihin verrattuna.³²

Puolustusvoimien johto oli tilanteesta huolissaan ja puolustusvoimain komentajana toiminut jalkaväenkenraali Aarne Sihvo³³ esitti huolensa puolustusvalmiuden laiminlyönneistä tasavallan presidentille.³⁴ Ilmavoimia koskeva suurin huolen aihe oli ilmavalvonnan puutteellinen järjestäminen. Vaarana nähtiin Suomen ilmatilan luvaton käyttö Neuvostoliittoa vastaan. Pelkona oli, että Neuvostoliitto vaatisi oman ilmavalvontaverkkonsa perustamista Suomen alueelle, mikäli Suomi ei kykenisi valvomaan ilmatilaansa.³⁵ Komentajan kirjeissä tuotiin esille Suomen sotilaspoliittinen asema ja sen vaikutus maan puolustamiselle. Suomen puolueettomuuspyrkimykset edellyttivät Sihvon mukaan kansainvälisten sopimusten täyttämistä. Puolustusvalmiuden parantamiseksi korostettiin uudenaikaisten viestivälineiden, tutkien, ilmatorjuntavälineiden ja nopeiden hävittäjälentokoneiden hankintaa.³⁶

³² Juottonen, Jorma: Määrärahat, *Suomen puolustusvoimat 1944–1974*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos, WS Bookwell, 2006, s. 116–117

³³ Lipponen, Rauno: *Itsenäisen Suomen kenraalikuunta*, WSOY, Porvoo, 1997, s. 371. Jalkaväenkenraali Aarne Sihvo toimi puolustusvoimain komentajana 4.6.1946–31.5.1953.

³⁴ Lukkarinen (2008), s. 48, kts. myös PLM, PE:n kirje n:o 101/Kom/sal/10.8.1950, T 23828, 60 sal, KA, s. 1–3 sekä PLM, PE:n kirje n:o 6/Op.1/10 sal/18.1.1951, T 23828, 60 sal, KA, s. 1–2

³⁵ PLM, PE:n kirje n:o 101/Kom/sal/10.8.1950, T 23828, 60 sal, KA, s. 1–3

³⁶ PLM, PE:n kirje n:o 6/Op.1/10 sal/18.1.1951, T 23828, 60 sal, KA, s. 1–3

Suomen tuli siis kyetä riittävien asevoimien ylläpidon lisäksi ilma- ja -torjuntaan puolueettomuuden loukkausritysten estämiseksi. Kirjeissään Sihvo viittaa YYA-sopimukseen³⁷ ja sen mukana tuomaan pelkoon siitä, että mikäli Suomi ei olisi kyennyt hoitamaan puolustustaan uskottavasti, olisi Neuvostoliitto ottanut Suomen puolustuksen hoitaakseen. Tämä olisi ollut ristiriidassa Suomen puolueettomuuspyrkimyksien kanssa ja mahdollisesti vetänyt Suomen mukaan suurvaltojen välienselvittelyyn.

Vuonna 1952 valmistui Pääesikunnassa laadittu yleiskatsaus Suomen puolustamisesta. Ilma-voimien toimintaa haittaavina puutteina todettiin koulutetun lentävän henkilöstön puute, huono lentokenttätilanne sekä johtamisen kannalta välttämättömän tutka- ja viestikaluston puuttuminen. Myös uudenaikaiset hävittäjät puuttuivat täysin. Yhteenvedona puutteista johtuen todettiin, ettei Ilmavoimat sellaisenaan kyennyt suorittamaan sille suunniteltuja tehtäviä.³⁸

Pääesikunnan yleiskatsaus sisälsi perushankintoja varten kaksi ohjelmaa, joiden tarkoituksena oli puolustusvalmiuden kohottaminen. Alkuohjelman³⁹ summa oli alkuun 5 miljardia markkaa, mutta nousi myöhemmin 6–6,5 miljardiin markkaan. Ohjelma oli tarkoitus toteuttaa vuosina 1955–1956.⁴⁰ Ilmavoimien olennaisten puuteiden paikkaamiseksi alkuohjelmaan kuuluivat hävittäjälentokoneiden hankinnat, taistelunjohtokeskuksien rakentaminen sekä tutkakaluston hankinnat.⁴¹ Hätäohjelma⁴² oli laajempi ja alun perin sen summa oli 40 miljardia markkaa, mutta nousi myöhemmin 50 miljardiin markkaan. Hätäohjelman toteuduttua arvioitiin Suomen kykenevän täyttämään sodan syttyessä YYA-sopimuksen velvoitteet tyydyttävästi muutamien kuukauden ajan.⁴³

³⁷ YYA-sopimus oli Sopimus ystävydestä, yhteistoiminnasta ja keskinäisestä avunannosta. Sopimus solmittiin Suomen ja Neuvostoliiton välillä 6.4.1948. Sihvo viittasi sopimuksen 1. artiklaan, jonka mukaan Suomen tai Neuvostoliiton Suomen alueen kautta joutuessa hyökkäyksen kohteeksi Saksan tai sen liittolaisvaltion taholta, tulee Suomen itsenäisenä valtiona taistella hyökkäyksen torjumiseksi. Artiklan mukaan Suomi puolustaa aluettaan kaikilla käytettävissä olevilla voimilla tarvittaessa Neuvostoliiton avustamana tai yhdessä sen kanssa. Visuri, Pekka: *Idän ja lännen välissä – puolustuspolitiikka presidentti Kekkonen kaudella*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos, julkaisusarja 1 N:o 13, Saarijärven Offset Oy, Saarijärvi, 2010, s. 21

³⁸ PE, selostus n:o 13/Op.1/OT/11a sal/13.2.1952, T 26862, D1 OT-sal, KA, s. 5–7 ja 16

³⁹ Tunnettu myös A-ohjelmana

⁴⁰ PE:n kirje n:o 35/Optsto/OT/17 sal/24.2.1953, T 26862, D1 OT-sal, KA, s. 1–3, kts myös. Juottonen (2006), s. 118–119

⁴¹ PE:n kirjeen 143/Optsto/OT/17 sal/5.7.1954 liite, esitys perushankintojen alkuohjelmaksi, T 26862, D1 OT-sal, KA

⁴² Tunnettu myös H-ohjelmana

⁴³ PE:n kirje n:o 35/Optsto/OT/17 sal/24.2.1953, T 26862, D1 OT-sal, KA, s. 1–3, kts myös. Juottonen (2006), s. 118–119

Ilmavoimissa alku- ja hätäohjelmissa Ilmavoimille osoitettuja määrärahoja ei pidetty riittävinä. Ilmavoimien esikunta oli laatinut jo vuonna 1952 esityksen hankinnoista ”rauhanajan rappioiden” poistamiseksi. Esityksen mukainen hankintaohjelma oli ilmavoimien komentajana toimineen eversti Reino Artolan⁴⁴ mukaan välttämätön kunnollisen koulutustoiminnan aloittamiseksi. Ohjelmaan kuului 60 taistelukoneen, 20 valokuvaus- ja kuljetuskoneen, 60 harjoituskoneen sekä 42 koulukoneen hankinta. Lisäksi ohjelman puitteissa oli tarkoitus kunnostaa ja laajentaa lentokenttiä suihkukoneille käyttökelpoiseksi sekä hankkia ilmavalvonta-, tutka- ja viestikalustoa. Toteutuessaan ohjelma olisi täyttänyt ilmavoimien komentajan mukaan maan turvallisuuden kannalta vain Ilmavoimien vähimmäisvaatimukset. Ohjelman kustannukset olisivat nousseet noin 17,6 miljardiin markkaan.⁴⁵ Summa vastasi melkein kolminkertaisesti koko alkuohjelman laajuutta, joten suunnitelma ei ollut taloudellisesti realistinen.

Ilmavoimien näkemyksen mukaan Pääesikunnan ehdottaman alkuohjelman avulla kyettiin paikkaamaan vain murto-osa Ilmavoimien puutteista. Alkuohjelman nähtiin riittävän vain 20–30 taistelukoneen ja tutkakaluston hankintaan sekä kenties kahden lentotukikohdan kunnostamiseen suihkukonekelpoiseksi. Ehdotettu hätäohjelma ei täyttänyt ilmavoimien komentajan näkemyksen mukaan vähimmäisvaatimuksia, koska ohjelmasta puuttuivat valokuvaus- ja kuljetuskoneiden sekä harjoituskoneiden hankinta. Ohjelmassa ei myöskään ollut varattu rahaa lentokenttien kunnostamiseen suihkukoneille, vaikka asia oli Ilmavoimien näkökulmasta yhtä tärkeä kuin lentokalustonkin hankinta.⁴⁶

Vuonna 1953 Puolustusvoimien tilanne parani hieman valtion taloudellisen tilanteen kohenemisen myötä. Sotakorvauksien, velkojen takaisinmaksujen sekä siirtoväen ja rintamasotilaiden asutustoiminnan päättyminen toivat säästöä valtion menoihin. Tämä näkyi Puolustusvoimien osalta pienenä perushankintamäärärahojen korotuksena. Vuoden alussa tehdyssä perushankintasuunnitelmassa Ilmavoimien hankinnoista tärkeimpänä olivat ilmavalvontaverkon tutkien ja Vihuri-harjoituskoneiden hankinnat, sillä varaa taistelukoneiden hankintaan ei ollut.⁴⁷

⁴⁴ Lipponen (1997), s. 38. Artola toimi ilmavoimien komentajana 1.12.1952–8.12.1958

⁴⁵ PE, IlmavE:n kirje n:o 6/Htsto/OT 17 sal/11.3.1953, T 26862, E4 OT-sal, KA, s. 1

⁴⁶ Sama, s. 2–7

⁴⁷ Lukkarinen (2008), s. 87

Vuoden 1953 lopulla ilmavalvonnan tilanne kohentui, kun kotimaisena hankintana tilattu kymmenen ilmavalvontatutkan sarja valmistui. Tosin tutkien asennustyö päästiin kuitenkin aloittamaan vasta seuraavan vuoden alussa ja viimeinenkin sarjan tutkista saatiin asennettua vasta vuoden 1955 aikana.⁴⁸ Uusien VRRVI-ilmavalvontatutkien⁴⁹ avulla kyettiin luomaan ainoastaan välttävä ilmavalvontaverkosto. Tutkista puuttui korkeudenmittauskyky, joten niitä ei voitu käyttää hävittäjätorjunnan johtamiseen. Korkeusmittauskyvyllä varustettujen VRRVY-tutkien⁵⁰ kehitystyö oli käynnistynyt jo aiemmin ja kokeiluihin päästiin vuoden 1955 lopussa.⁵¹ Saman vuoden aikana tehtiin päätös kymmenen kotimaisen VRRVY-tutkan hankinnasta ja ne saatiin asennettua vuoden 1959 aikana. Vuoden 1955 aikana hankittiin ulkomailta lisäksi kymmenen liikuteltavaa tutkaa, joita oli tarkoitus käyttää tutkaverkon katvealueiden peittämiseen ja valvonnan painopisteiden muodostamiseen.⁵²

1950-luvun lopussa tutkavalvontaverkon peitto oli jo hyvä, mutta havaintokyky ulottui vain noin 12 000 metriin. Alkuun suhteellisen vaatimattoman ilmavalvontajärjestelmän perustaminen loi kuitenkin pohjan järjestelmän edelleen kehittämiseksi. Suuntaradioverkon ja johtokeskuksien rakentaminen oli saatu alulle. Vuosikymmenen lopulla ensimmäinen johtokeskus oli jo valmistumassa ja valtakunnalliset viestiyhteydet rakenteilla.⁵³ Ilmapuolustuksen kannalta merkittävin heikkous, eli havaintokyvyn puute, oli siis saatu poistettua.

Harjoituskonekaluston osalta pahimpia puutteita ryhdyttiin paikkaamaan vuoden 1953 aikana, jolloin Ilmavoimat sai ensimmäiset suihkumoottorikäyttöiset lentokoneet. Englannista hankittu kalusto käsitti kaikkiaan kuusi De Havilland D.H.100 Vampire Mk 52 -suihkuharjoitus-hävittäjää. Vampire oli jo taistelukoneena vanhentunut, mutta hankinnan avulla Ilmavoimat pääsi aloittamaan suihkukonekoulutuksen. Vampire-hankintoja jatkettiin vielä myöhemmin alkuohjelman turvin, kun vuonna 1955 hankittiin yhdeksän kaksipaikkaista Vampire-suihkuharjoituskonetta lisää.⁵⁴

⁴⁸ Lukkarinen (2008), s. 91

⁴⁹ Sama, s. 93, VRRVI, *Viestiväline Radio Radar Valvonta Ilma*.

⁵⁰ Sama, s. 92, VRRVY, *Viestiväline Radio Radar Valvonta Yleis*.

⁵¹ Sama, s. 91–92

⁵² Sama, s. 174

⁵³ Sama, s. 172–173 ja 183

⁵⁴ Sama, s. 88

Myös harjoituskonekaluston tilanne parani vuonna 1953, kun Ilmavoimille tilattiin Valmetin tehtailta 30 koneen sarja Vihuri-harjoituskoneita. Kalusto saatiin Ilmavoimien käyttöön vuosien 1953–1954 aikana. Perimmäinen syy Vihureiden tilaamiselle oli kuitenkin kotimaisen lentokoneeteollisuuden tukeminen, vaikka niillä olikin tarkoitus korvata vanheneva Pyrykalusto. Vuoden 1954 lopulla Valmetilta tilattiin 20 koneen lisäsarja Vihuri-harjoituskoneita, jotka otettiin käyttöön vuosien 1956–1957 aikana.⁵⁵

1950-luvun alkupuolella Ilmavoimat ei kyennyt suoriutumaan operatiivisten suunnitelmien mukaisesta tehtävästään huonon kalustotilanteen vuoksi. Uudenaikaisten hävittäjien puute pakotti Ilmavoimat luopumaan kokonaan hävittäjätorjunnasta, kunnes uusilla kalustohankinnoilla olisi luotu siihen jälleen edellytykset.⁵⁶ Vuoden 1954 puolivälissä taistelukoneita oli ainoastaan kuusi ja nekin olivat jo vanhentunutta Vampire-kalustoa. Yöhävittäjiä, tiedustelu- ja kuljetuskoneita ei ollut yhtään. Puuteiden johdosta Ilmavoimat ei olisi kyennyt liikekannallepanossa perustamaan yhtään toimintakelpoista hävittäjälaivuetta. Puutteet kuljetuskoneissa olisi saatu korvattua osittain ottokoneilla ja tiedustelukoneina olisi voitu käyttää tehtävään huonosti soveltuvaa ja hidasta Blenheim-kalustoa sekä Vampire-kalustoa. Lentokaluston tilannettakin huonompi oli kenttätilanne. Suihkukonekäyttöön soveltuvia lentokenttiä oli vain kaksi. Näin ollen lentokenttien rakentaminen oli kiireysjärjestyksessä etusijalla, koska ne olivat edellytyksenä laivueiden varustamiseksi suihkukonekalustolla. Johtokeskuksia ei ollut yhtään valmiina, mutta kaksi oli parhaillaan rakenteilla.⁵⁷

1950-luvun puolivälissä tilanne oli lentokaluston osalta edelleen sama. Hankitun tutkakaluston avulla kyettiin suorittamaan ilmavalvontaa, mutta lentotehtävien osalta tilanne oli huonompi. Ilmavoimien esikunnassa laaditusta muistiosta selviää, että ilman kalustohankintoja ei Ilmavoimat kyennyt suoriutumaan torjunta- ja suojaustehtävistään. Hankittavan lentokaluston rauhan ajan ehdottomaksi vähimmäistarpeeksi määriteltiin 40 koulukonetta, 90 mielellään suihkukäyttöistä harjoituskonetta, 32 uudenaikaista taistelukonetta sekä kolme kuljetuskonetta. Sodan ajan vähimmäisvahvuus olisi käsittänyt huomattavasti suurempien kalustomäärien hankinnan.⁵⁸

⁵⁵ Lukkarinen (2008), s. 89–90

⁵⁶ IlmavE n:o 60/Järjtsto/OT 10 j sal/29.5.1953, T 27827, F4 OT-sal, KA, s. 1

⁵⁷ IlmavE:n kirje n:o 34/Järjtsto/OT 10 f 2 sal/21.6.1954, T 27827, F5 OT-sal, KA, s. 1–4

⁵⁸ PE, IlmavE:n kirje n:o 32/Optsto/OT/12 sal/27.9.1955, T 26862, E6 OT-sal, KA, s. 1–9

Ensimmäisiä suunnitelmia taistelukoneiden hankkimiseksi oli laadittu Ilmavoimien esikunnassa operatiivisen toimiston päällikön majuri Georg-Eric Strömbergin⁵⁹ toimesta jo vuoden 1954 aikana.⁶⁰ Vuoden 1956 alussa Strömberg laati jälleen esityksen hankittavasta hävittäjätyypistä. Alkuohjelman avulla tapahtuvan hävittäjähankinnan päämääränä oli poistaa pahimmat puutteet Ilmavoimien toimintavalmiudesta ja luoda edellytykset operatiiviselle toiminnalle. Esityksessä oli jätetty Yhdysvaltalainen kalusto pois vaihtoehdoista valuuttavaikeuksien vuoksi. Myöskään Neuvostoliittolainen kalusto ei tullut kysymykseen. Neuvostoliittolaiset hävittäjät olivat suoritusarvoiltaan hyviä, mutta olisivat vaatineet pitkän kiitotien. Tämä aiheutti muutenkin vaatimattomalle tukikohtaverkolle ylivoimaisia vaatimuksia, sillä käytössä oli vasta neljä kestopäällystettyä lentokenttää ja niissäkin liian lyhyet kiitotiet. Vaihtoehtoina esitettiin kuuden kalliimman Mystere IV B tai Hunter Mk 4 -hävittäjän hankintaa tai yhden toista edullisemmän J-29 F tai Venom F.B.4 -hävittäjän hankintaa. Vaihtoehtona oli myös vaihtoehdoista edullisimman Gnatin hankinta, mutta se olisi ollut hankittavissa vasta vuoden 1958 aikana, joten sitä ei voitu ottaa mukaan alkuohjelmaan. Hankintoja oli tarkoitus jatkaa myöhemmällä hätäohjelmalla.⁶¹

Taistelukoneiden hankinnat lähtivät etenemään kuitenkin vasta vuonna 1956, kun Ilmapuolustuksen tilaa ja torjuntahävittäjien hankintaa käsiteltiin maaliskuussa Pääesikunnassa. Pääesikunnan operatiivisen osaston päällikön eversti Aatos Maunulan⁶² ja toimistoiesiupseeri majuri Kai Halmevaaran⁶³ laatimassa muistiossa ilmapuolustuksen yleinen tilanne nähtiin synkänä ja torjuntakykyä luonnehdittiin jopa avuttomaksi.⁶⁴ Ilmavoimien komentaja kenraalimajuri⁶⁵ Artola ja ilmapuolustuksen tarkastaja kenraalimajuri Adolf Ehrnrooth⁶⁶ eivät nähneet tilannetta yhtä negatiivisessa valossa. Heidän mukaansa ilmapuolustusta oli mahdollista kehittää, mikä edellytti kuitenkin riittäviä resursseja.⁶⁷

⁵⁹ Matrikelitoimikunta.: *Kadettiupseerit 1920–1985*, Kadettikunta r.y. ja Upseeriliitto r.y, Kajaani, 1985, s. 829, Etunimen kirjoitusasu varmistettu upseerimatrikelista. Toimi toimistopäällikkönä Ilmavoimien esikunnassa 1953–1958.

⁶⁰ IlmavE:n kirje n:o 16/Optsto/17 sal/28.8.1954, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 1–2

⁶¹ IlmavE:n kirje n:o 5/Op- ja Inttsto/17 sal/24.1.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 1–4

⁶² Lipponen (1997), s. 264. Aatos Maunula toimi Pääesikunnan operatiivisen osaston päällikkönä 26.9.1955–18.10.1957

⁶³ Sama, s. 90–91, Kai Halmevaara toimi operatiivisen osaston toimistoiesiupseerina 10.12.1955–23.1.1959

⁶⁴ PE:n kirje n:o 137/Optsto/11 sal/23.3.1956, T 26965, F11 sal, KA, Muistio *Yleisiä näkökohtia ilmapuolustuksen kehittämisen suuntaviivoista*, 2.3.56, s. 1

⁶⁵ Lipponen (1997), s. 38. Artola yleni kenraalimajuriksi 23.4.1953

⁶⁶ Sama, s. 58. Kenraalimajuri Adolf Ehrnrooth toimi Pääesikunnan ilmapuolustuksen tarkastajana 1.2.1956–13.11.1959

⁶⁷ IlmavE, PE:n kirje n:o 72/Iptsto/11 sal/28.4.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 1–2 sekä IlmavE:n kirje n:o 34/Op- ja Inttsto/11 sal/30.4.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 1

Pääsikunnan muistiossa todettiin ilmavalvonnan parantuneen. Seuraavana kehitysaskelena ilmavalvonnan osalta nähtiin valvontatietojen jakelun järjestäminen sekä aisti-ilmavalvontaverkoston luominen. Ilmavalvonta nähtiin Ilmavoimien johtamisen perustana, joten ilmavalvonnan ja taistelulentoyksiköiden yhdyssiteenä toimivan taistelunjohto-organisaation kehittäminen nähtiin jopa taistelukonekaluston hankintaa tärkeämpänä tekijänä. Torjuntakyvyn toistaiseksi puuttuessa keskeisenä nähtiin myös ilmasuojelun tehostaminen.⁶⁸

Pääsikunnassa tiedostettiin Ilmavoimien merkitys ilmapuolustukselle, sillä Ilmavoimat oli ainoa torjunnallinen aselaji, jolla voitiin osoittaa puolueettomuustaan ylilentotapauksissa. Sodan jälkeisen kehityksen myötä lentokoneiden käyttämät lentokorkeudet ja -nopeudet olivat kasvaneet, joten ilmatorjuntatykistön torjuntateho oli heikentynyt. Lisäksi Puolustusvoimien ilmatorjunnan tykkikalusto alkoi olla vanhentunutta, joten sillä ei muutoinkaan olisi kyetty tehokkaaseen torjuntaan yli viiden kilometrin lentokorkeuksissa. Maailmalla korkealla tapahtuvaan torjuntaan oli ryhdytty käyttämään ilmatorjuntaohjuksia, mutta rauhansopimus kielsi Suomelta niiden käytön. Tämän seurauksena korkealla tapahtuva torjunta oli annettu Ilmavoimien tehtäväksi, mikä korosti entisestään Ilmavoimien taistelukonekaluston hankinnan kiireellisyyttä ja tarpeellisuutta.⁶⁹

Pääsikunnan mukaan Ilmavoimille oli siis hankittava hävittäjiä torjunnan järjestämiseksi. Mikäli tämä ei ollut mahdollista taloudellisten resurssien puitteissa, oli Ilmavoimien tehtävää muutettava. Muistiossa tuotiin esiin englantilaisen Folland Gnat -hävittäjäkaluston hankintamahdollisuudet alku- ja hätäohjelmilla.⁷⁰ Sekä ilmapuolustuksen tarkastaja että ilmavoimien komentaja vastustivat ajatusta Gnatin hankinnasta toteamalla tyypin olevan vielä prototyyppi-vaiheessa sekä sen soveltuvan huonosti taistelutehtäviin.⁷¹

⁶⁸ PE:n kirje n:o 137/Optsto/11 sal/23.3.1956, T 26965, F11 sal, KA, Muistio *Yleisiä näkökohtia ilmapuolustuksen kehittämisen suuntaviivoista*, 2.3.56, s. 1–4 ja 10

⁶⁹ Sama, s. 10–13

⁷⁰ Sama, s. 7

⁷¹ IlmavE, PE:n kirje n:o 72/Iptsto/11 sal/28.4.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 6, kts. myös IlmavE:n kirje n:o 34/Op- ja Inttsto/11 sal/30.4.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 4

Pääsikunnan käsiteltyä asiaa teki puolustusvoimain komentajana toiminut jalkaväenkenraali Kaarlo Heiskanen⁷² huhtikuussa päätöksen, että seuraavat Ilmavoimien lentokonehankinnat tulivat keskittymään taistelukelpoisten hävittäjien hankintaan. Ilmavoimat sai käskyn laatia esityksen hankittavasta kalustosta. Hankittavan tyyppin tuli soveltua torjuntatehtävien lisäksi myös tiedustelutehtäviin, edustaa kehityksen viimeisintä astetta sekä soveltua hyvin Suomen olosuhteisiin. Tärkeänä valintaperusteena Puolustusvoimien johdossa pidettiin myös mahdollisuutta kotimaiseen lisenssivalmistukseen.⁷³

Tarvittavat varat taistelukoneiden hankinnalle järjestyi huhtikuussa 1956 puolustusvoimain komentajan hyväksytyä vuosien 1957–1959 perushankintaohjelman yleiset suuntaviivat. Ilmavoimien osalta kolmelle vuodelle ajoittuva määräraha oli noin 2,2 miljardia markkaa, mistä valtaosa oli tarkoitettu lentokaluston ja niiden ampumatarvikkeiden hankintaan. Lisäksi hätäohjelman puitteissa oli tarkoitus suorittaa ilmavalvontavälineistön sekä taistelunjohto- ja erikoisviestikaluston hankintoja.⁷⁴

Ilmavoimissa ryhdyttiin työhön tyyppin selvittämiseksi.⁷⁵ Tyyppin valitsemiseksi esitettiin viiden asiantuntijan lähettämistä ulkomaille tutustumaan vaihtoehtoihin.⁷⁶ Suoritettujen kokeilujen perusteella Ilmavoimien esikunta ehdotti Folland Gnat sekä Hawker Hunter Mk 6 -tyyppien hankintaa. Hawker Hunter nähtiin tilapäisratkaisuna, joka olisi myöhemmin korvattu paremmalla konetyypillä sellaisen tullessa hankittavaksi.⁷⁷ Ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Artola päätyi kuitenkin esittelemään puolustusvoimain komentajalle vain yhden tyyppin hankintaa. Artolan mukaan toimintavalmiuden kannalta edullisinta oli alkuun keskittyä vain yhden, mutta ajantasaisen taistelukonetyypin hankintaan. Päätymisen yhteen kevyeen hävittäjätyyppiin ei saanut kuitenkaan johtaa virheelliseen käsitykseen, että keskiraskaan hävittäjän hankinta olisi ollut toisarvoista. Vaikka hankittavaksi esitetty Folland Gnat ei täyttänyt kaikkia asetettuja vaatimuksia, oli se lentosaavutuksiltaan paras, tyydyttävä aseistukseltaan sekä hankintahintansa ja hankintaehtojen puolesta edullisin.⁷⁸

⁷² Lipponen (1997), s. 109. Jalkaväenkenraali Kaarlo Heiskanen toimi puolustusvoimain komentajana 1.6.1953–28.10.1959

⁷³ IlmavE, PE:n kirje n:o 167/Optsto/20 sal/6.4.1956, T 27809, F1–4 sal, KA

⁷⁴ PE:n kirje n:o 218/Optsto/20 sal/4.5.1956, T 26965, F13 sal, KA, s. 1–2 ja liite 1

⁷⁵ PE:n kirje n:o 137/Optsto/11 sal/23.3.1956, T 26965, F11 sal, KA, Muistio *Yleisiä näkökohtia ilmapuolustuksen kehittämisen suuntaviivoista*, 2.3.56, s. 7–10, IlmavE:n kirje n:o 5/Op- ja lnttsto/17 sal/24.1.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 1–4 sekä IlmavE:n pöytäkirja n:o 19/Op- ja lnttsto/17 sal/23.3.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 1–6

⁷⁶ IlmavE:n kirje n:o 27/Op- ja lnttsto/20 sal/12.4.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 1–4

⁷⁷ IlmavE:n kirje n:o 61/Op- ja lnttsto/20 sal/7.7.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 1–4

⁷⁸ IlmavE:n kirje n:o 62/Op- ja lnttsto/20 sal/14.7.1956, T 27809, KA, F1–4 sal, s. 1–2 ja liite 1, kts. myös lentokonetyypin valintaa suorittamaan asetetun lautakunnan lausunto PLM, IlmavE:n kirje n:o 72/Op- ja lnttsto/17 sal/7.8.1956, T 23828, 42 sal, KA, liitteenä lausunto

Myös ilmapuolustuksen tarkastaja kenraalimajuri Ehrnrooth pyörsi aiemman kielteisen kantansa Gnat-hankintaa kohtaan ja asettui puoltamaan hankintaa. Yhtenä hankintaan vaikuttavana seikkana oli se, että Gnateista saatu tarjous oli voimassa vain lyhyen aikaa ja parempaakaan kalustoa ei hankintahetkellä ollut saatavilla.⁷⁹ Lisäksi Gnatin valintaa puolsi se tosiseikka, että se oli ainoa tyyppi, jonka lisenssivalmistaminen pienissä sarjoissa säilyi kannattavana. Ilmavoimien huono lentokenttätilanne vaikutti osaltaan Hunter-hankinnan hylkäämiseen sillä ainoastaan Luonetjärven ja Seutulan kentät olivat sellaisia, missä raskaamman Hunter-kaluston käyttö olisi ollut mahdollista.⁸⁰

Elokuussa 1956 puolustusvoimain komentaja jalkaväenkenraali Heiskanen esitti puolustusministerille taistelukonehankinnoissa päädytyn Folland Gnat -tyypin hankintaan. Hankintatavoitteiksi esitettiin 24 koneen hankintaa siten, että puolet tilattiin Englannista ja puolet valmistettiin kotimaassa lisenssillä. Hävittäjien hankinta suunniteltiin rahoitettavaksi alku- ja hätäohjelmien varoilla. Gnat-kaluston lisäksi Ilmavoimille tarvittiin vielä muutamia keskiraskaita hävittäjiä, mutta niiden hankintaa esitettiin lykättäväksi, koska sopivaa tyyppiä ei ollut toistaiseksi saatavilla. Lisäksi alkeiskoulukonekanta alkoi olla vanhentunutta ja heikkokuntoista, joten niiden uusiminen tuli ajankohtaiseksi muutaman vuoden kuluttua. Komentajan mukaan viimeistään tällöin tuli myös tehdä päätöksiä taistelulentäjien alkeiskoulutuksesta ja koulutuskalustosta. Toistaiseksi jatkokoulutuskonetarve kyettiin täyttämään Vihuri- ja Vampire-kalustolla.⁸¹

Gnat-hankinta hyväksyttiin puolustusministerin esittelyssä lokakuussa 1956.⁸² Ensimmäiset Gnat-hävittäjät saatiin sovitusta aikataulusta myöhässä ja ne saapuivat Suomeen heinäkuussa 1958. Vaikeuksia hankinnoissa ilmaantui myöhemminkin ja viimeiset koneet toimitettiin vasta vuoden 1960 lokakuussa. Myöhemmin todettiin Gnat-hankinnoissa valintaan vaikuttaneen laadun sijaan halpa hinta. Vaikka Gnat-kalustolla ei kyettykään poistamaan täysin torjuntahävittäjien puutetta, oli niiden hankinta kuitenkin osoitus pyrkimyksestä Suomen ilmatilan valvontaan ja vartiointiin.⁸³

⁷⁹ IlmavE, PE:n kirje n:o 135/Iptsto/20 sal/20.7.1956, T 27809, KA, F1-4 sal, s. 1-3

⁸⁰ IlmavE:n kirje n:o 62/Op- ja lnttsto/20 sal/14.7.1956, T 27809, KA, F1-4 sal, s. 1-2 ja liite 1

⁸¹ PE:n kirje n:o 393/Optsto/20 sal/9.8.1956, T 26965, F13 sal, KA, s. 1-3

⁸² PLM, esittely n:o 527/90 K/17.10.1956, T 23828, 42 sal, KA

⁸³ Lukkarinen (2008), s. 150-151

Ilmavoimien esikunnan operatiivisen ja lentotoimiston päällikkö majuri Strömbergin heinäkuussa 1956 laatimasta muistiosta ilmenee Ilmavoimien kaluston keskeisin ongelma. Lentokaluston ongelma oli enemmänkin laadullista kuin lukumääräistä. Kotimaisen lentokoneteollisuuden tukeminen oli nähty välttämättömänä ja tärkeänä, mikä oli osaltaan vaikuttanut lentokaluston hankintoihin. Strömbergin mukaan hankintasuunnitelman perusteena tuli olla operatiivisten ja koulutuksellisten tehtävien sanelema lentokonetarve konkreettisine ja realistisine tavoitteineen. Hankinnoissa oli huomioitava myös taloudelliset toteuttamismahdollisuudet, mutta lähinnä aikakysymyksenä.⁸⁴

Strömbergin laatiman muistion mukaan Ilmavoimien seuraavien vuosien lentokonehankinnoissa tuli keskittyä taistelukonehankintojen suorittamiseen, koulukoneiden periaatekysymyksen ratkaisemiseen sekä kaluston uusimiseen ja kuljetus-, yhteys- ja hinauskoneiden hankintaan. Taistelukoneiden osalta hankintojen periaatteet oli selvillä vuosiksi 1956–1959 perushankintasuunnitelman ja Gnat-hankintojen myötä. Koulukoneiden osalta muistiossa esitettiin hankittavaksi kevyitä alkeiskoulukoneita sekä suihkuharjoituskoneita. Kuljetus-, yhteys- ja hinauskoneiden osalta todettiin kuljetuskoneiden täydellinen puuttuminen ja saman ongelman koskevan lähivuosina myös hinauskoneita. Helikoptereiden osalta todettiin tarve kahdelle kevyelle Bell 47 -luokan helikopterille.⁸⁵

Ilmavoimien lentokonehankintojen suunnittelemiseksi puolustusvoimain komentaja asetti marraskuussa 1956 erillisen lentokonetoimikunnan.⁸⁶ Toimikunnan tehtävänä oli selvittää Ilmavoimien lentokalustokysymys koko laajuudessaan niin tarvittavan henkilöstön kuin kalustonkin osalta.⁸⁷ Lentokonetoimikunnan esityksien perusteella päädyttiin Ilmavoimien taistelulentäjien koulutuksessa menetelmään mäntämoottorialkeiskoulukone - kevyt suihkuharjoituskone - sotakone. Suurin konetarve tuli keskittymään suihkuharjoituskoneiden hankintaan.⁸⁸ Toimikunnan työn perusteella alkeiskoulukoneeksi valittiin ruotsalainen Saab Safir 91 D -mäntämoottorikone. Keveiden suihkuharjoituskoneiden osalta päädyttiin ranskalaiseen Fouga CM 170 Magister -tyyppiin, jota ryhdyttiin myöhemmin valmistamaan lisenssillä Valmetin tehtailla.⁸⁹ Ensimmäiset Safirit ja Fougat saapuivat Suomeen joulukuussa 1958.⁹⁰

⁸⁴ IlmavE:n muistio n:o 67/Op- ja lnttsto/27.7.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 1–5

⁸⁵ Sama, s. 4–6 ja liite 2

⁸⁶ PE:n kirje n:o 694/Optsto/8 sal/27.11.1956, T 26965, F12 sal, KA, s. 1

⁸⁷ PE:n kirje n:o 695/Optsto/8 sal/27.11.1956, T 26965, F12 sal, KA, s. 1

⁸⁸ PE:n kirje n:o 53/Optsto/20 sal/24.1.1958, T 26965, F19 sal, KA, s. 1–2

⁸⁹ PE:n kirje n:o 239/Optsto/17 sal/25.4.1958, T 26965, F19 sal, KA, s. 1–3

⁹⁰ Lukkarinen (2008), s. 157–158

Vähemmälle huomiolle jäänyttä kuljetus- ja yhteyslentokalustoa ryhdyttiin uusimaan 1950-luvun puolivälin jälkeen. Viimeinen käytössä ollut Douglas DC-2 -kuljetuskone⁹¹ poistui käytöstä vuoden 1956 alkupuolella, minkä seurauksena Ilmavoimilla ei ollut enää käytössään yhtään kuljetuskonetta.⁹² Ilmavoimien käyttöön saatiin vuoden 1956 alussa kuitenkin kaksi Maanmittauslaitoksen hankkimaa Hunting Percival Pembroke -kuljetuskonetta.⁹³ Niiden käyttö oli kuitenkin hyvin rajoitettua, koska ne olivat tarkoitettu ensisijaisesti kartoitus- ja kuvaustoimintaan. Näin ollen Ilmavoimissa nähtiin erittäin tarpeellisenä omien kuljetuskoneiden hankinta lentokoulutuksen, laskuvarjokoulutuksen sekä kuljetustoiminnan mahdollistamiseksi.⁹⁴ Vuoden 1956 lopussa suoritettiin tutkimuksia uuden kuljetuskonekaluston hankkimiseksi. Hankittavaksi suunniteltu ranskalainen SCAN Nord 2501 Noratlas -kuljetuskone todettiin sopivan Suomen olosuhteisiin ja Ilmavoimien tehtäviin erittäin hyvin, mutta sen hankinnasta luovuttiin määrärahojen puutteen vuoksi.⁹⁵ Kuljetuskoneiden puutetta ryhdyttiin poistamaan vasta vuosina 1960–1970, kun Ilmavoimille ostettiin kuljetuskoneiksi käytettynä kahdeksan Douglas DC-3 -matkustajakonetta.⁹⁶

Yhteys- ja hinauskonekalustoa ryhdyttiin myös uusimaan 1950-luvun lopussa. Vuoden 1958 aikana hankittiin kaksi De Havilland Canada Beaver Mk. 1 -yhteyskonetta. Yhteyslentojen lisäksi koneilla suoritettiin valokuvaus- ja maalilentoja sekä joitakin laskuvarjokokeiluja. Vuoden 1959 lopulla hankittiin myös kaksi ruotsalaista Saab 17 A -maalinhinauskonetta. Lisäksi hankittiin Neuvostoliiton tavaramerkillä kaksi keskiraskasta Iljushin IL-28 -pommikonetta, joita Suomessa käytettiin kartoituskuvauksiin sekä maalinhinaukseen. Koneet saatiin Ilmavoimien käyttöön vuonna 1960.⁹⁷

Ilmapuolustuksen kannalta Ilmavoimien olennaisin lentokalustollinen puute saatiin poistettua vasta 1960-luvun alussa, kun helmikuussa 1962 allekirjoitetulla sopimuksella hankittiin Neuvostoliitosta MiG-21F-torjuntahävittäjiä ohjusaseistuksineen. Samoihin aikoihin hankittiin myös MiG-15UTI-harjoituskoneita. Ensimmäiset MiG-21F-hävittäjät saapuivat Suomeen vuoden 1963 aikana.⁹⁸

⁹¹ Laukkanen (2008), s. 140

⁹² PE, IlmavE:n kirje n:o 4344/Koultsto/7 c/14.5.1956, T 28022, F4, KA, s. 1

⁹³ PE, Topografikunnan kirje n:o 808/Kntotsto/76/7.4.1955, T 28022, F3, KA, s. 1–2 ja liitteen sopimus, kts. myös IlmavE:n kirje n:o 4766/Optsto/12/9.6.1961, T 23145, F9, KA, s. 2 sekä Lukkarinen (2008), s. 158–159

⁹⁴ PE, IlmavE:n kirje n:o 4344/Koultsto/7 c/14.5.1956, T 28022, F4, KA, s. 1–2

⁹⁵ Lukkarinen (2008), s. 158–159, kts. myös lausunto PE, IlmavE:n kirje n:o 25/Tekn-os/17 sal/20.10.1956, T 26965, F13 sal, KA, s. 6–8

⁹⁶ Laukkanen (2008), s. 140

⁹⁷ Lukkarinen (2008), s. 159

⁹⁸ Perna, Veli: Uuteen nousuun – Ilmavoimat 1960–1980, *Suomen Ilmavoimat 1944–1980*, Ilmavoimien Kiltaliitto ry, Jyväskylä, 2008, s. 210–212

2.2 Ulkomailta saadut kokemukset helikopteritoiminnasta

1950-luvun alkupuolella Puolustusvoimien ulkomainen tiedustelutoiminta koostui ensisijaisesti Pääesikunnan ulkomaaosaston suorittamasta sotilasasiamiestoiminnasta sekä erilaisten julkisten lähteiden hyödyntämisestä. 1940-luvun lopussa Suomella oli sotilasasiamies viidessä maassa. Sotilasasiamiehet työskentelivät Moskovassa, Tukholmassa, Lontoossa, Pariisissa ja Washingtonissa. 1950-luvulla sotilasasiamiesten määrää lisääntyi ja uutena asemapaikkana tuli mukaan Varsova. Myös sivumaiden määrä lisääntyi, kun sivuakkreditoinnit hankittiin Pariisista Berniin, Tukholmasta Osloon ja Kööpenhaminaan sekä Washingtonista Ottawaan.⁹⁹

Alkuun sotilasasiamiesten raportointi haki muotoaan. Sotilasasiamiehiltä edellytettiin laajan katsauksen lähettämistä neljä kertaa vuodessa. Lähetettävään raporttiin tuli sisällyttää asevoimien kannalta kaikki olennainen tieto muutoksineen. Lisäksi tietoa pyrittiin hankkimaan ohjesääntöjä vaihtamalla. Puolustusvoimien tiedustelutoiminta kehittyi 1950-luvun loppua kohden. Tiedusteluorganisaation kehityksen myötä päätettiin vuonna 1961 siirtää sotilasasiamiehet Pääesikunnan ulkomaosastosta tarkastusosaston.¹⁰⁰

Helikoptereiden kehitystä ja käyttöä muiden maiden asevoimissa seurattiin Puolustusvoimissa säännöllisesti osana muun lentokaluston ja aseteknisen kehityksen seurantaa. Sotilasasiamiehet lähettivät säännöllisesti ilmoituksia, raportteja, tiedotuksia, katsauksia ja käännöksiä eri maiden asevoimien tilanteesta, joissa käsiteltiin myös helikoptereiden kehitystä ja käyttöä.

Helikopteritoiminta Yhdysvalloissa

1940-luvun lopulla helikoptereiden kehitys oli sotilasasiamiehen toimittaman aineiston mukaan kokeilevaa. Vuosikymmenen lopulla kokeiltavana oli ensimmäisiä suihkumoottorikäyttöisiä helikoptereita sekä kokeiluja esimerkiksi helikoptereiden hinaamisesta¹⁰¹. Kehityksessä oli entistä suuremman kantokyvyn omaavia helikoptereita.¹⁰² Vuoden 1949 aikana sotilasasiamies raportoi Yhdysvaltain ilmavoimien pelastuspalvelun uudelleenjärjestelystä, minkä yhteydessä helikopterikalustoa oli lisätty kaikkiin lentueisiin.¹⁰³

⁹⁹ Viitasaari, Yrjö: Sotilastiedustelu, *Suomen puolustusvoimat 1944–1974*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos, WS Bookwell, 2006, s. 424–425

¹⁰⁰ Sama, s. 426 ja 432

¹⁰¹ PE, Washington sotilasasiamiehen ilmoitus n:o 67/50/11.11.1950, T 21398, 54 sal, KA, s. 3

¹⁰² PE, liite Washingtonin sotilasasiamiehen raporttiin n:o 5/26.10.1948, T 21398, 54 sal, KA, s. 5–6, kts. myös PE, Washingtonin sotilasasiamiehen ilmoitus n:o 11/49/23.3.1949, T 21398, 54 sal, KA s. 4

¹⁰³ PE, Washingtonin sotilasasiamiehen ilmoitus n:o 74/49/12.12.1949, T 21398, 54 sal, KA, s. 5

1950-luvun alkupuolella Yhdysvaltain laivaston ensimmäiset suihkumoottorikäyttöiset helikopterit olivat rakenteilla ja niiden kuormauskyvyn mainittiin olevan suurempi kuin minkään laivaston aikaisemman helikopterityypin.¹⁰⁴ Sotilasasiamies raportoi myös helikopterin ja lentokoneen yhdistelmällä suoritetuista kokeiluista.¹⁰⁵ Kokeiltavana oli myös jokamiehen helikopteri, missä roottori pyöri lapojen kärkiin asennettujen raketien avulla.¹⁰⁶ 1950-luvun alussa helikoptereiden nähtiin saavuttaneen sotilasasiamiehen mukaan yhä suurempaa suosiota niin kuljetus- kuin monipuolisena pelastus- ja yhteyskoneenakin.¹⁰⁷

Washingtonin sotilasasiamiehen aineiston perusteella laaditun katsauksen mukaan vuosina 1950–1953¹⁰⁸ käyty Korean sota antoi Yhdysvaltain asevoimille runsaasti kokemuksia helikoptereiden käytöstä sotatoimissa. Alkuun pääasiassa kevyitä helikoptereita käytettiin Koreassa haavoittuneiden evakuointiin, kuljetustehtäviin, lankayhteyksien rakentamiseen, savutukseen, tiedusteluun ja tulenjohtoon, kevyen huoltomateriaalin kuljetukseen sekä pudonneiden lentäjien pelastamiseen. Helikoptereita oli ryhdytty kuitenkin pian lisäämään jokaiseen maavoimien rykmenttiin. Jokaiseen rykmenttiin oli tarkoitus lisätä yksi helikopterikomppania. Yhdysvaltain maavoimissa oli ryhdytty organisoimaan myös raskaampia helikopterikuljetuskomppanioita divisioonien ja suurempien yhtymien käyttöön lähinnä taktisia siirtoja ja huoltokuljetuksia varten. Raskaampaa maavoimien helikopterikalustoa edusti Sikorsky H-19^{109, 110}.

Sotilasasiamiehen raporttien mukaan myös Yhdysvaltain merivoimien helikoptereista oli saatu Koreassa myönteisiä kokemuksia. Tehtäviinsä hyvin soveltuneeksi kalustoksi oli todettu Sikorsky H04¹¹¹. Laivaston helikoptereita raportoitiin käytetyn haavoittuneiden etsintään ja evakuointiin, tykistön tulenjohtoon sekä erikoisjoukkojen kuljetuksiin. Lisäksi helikoptereita oli käytetty muihin erilaisiin kuljetustehtäviin, pelastustoimintaan, yhteystoimintaan, tähtäys-, tiedustelu- ja tulenjohtotehtäviin sekä miinojen etsintään. Haavoittuneiden evakuoinnin helpottamiseksi oli sairaalalaivoille ryhdytty rakentamaan erityisiä laskukansia helikoptereille. Raportissa helikoptereiden haavoittuvuuden nähtiin vaativan melkein täydellisen ilmahuuroidun helikoptereiden operaatioalueella.¹¹²

¹⁰⁴ PE, Washingtonin sotilasasiamiehen tiedotus n:o 23/27.9.1951, T 21811, 2 sal, KA, s. 5

¹⁰⁵ Sama, s. 4 sekä myös PE, Washingtonin sotilasasiamiehen puolivuotisraportti ajalta 1.1.–30.6.1954, T 22208, 2 sal, KA, s. 35

¹⁰⁶ PE, Washingtonin sotilasasiamiehen ilmoitus n:o 24/52/15.2.1952, T 21811, 2 sal, KA, s. 1 ja 6

¹⁰⁷ PE, muistio ”Ilmavoimien sodanjälkeinen kehityssuunta”, 1.11.1951, T 21398, 55 sal, KA, s. 3–4

¹⁰⁸ Polmar ja Kennedy (1981), s. 3. Korean sota käytiin vuosina 1950–1953.

¹⁰⁹ Sama, s. 290–291. Sikorsky S-55 -tyyppiin perustuva maavoimien versio,

¹¹⁰ PE, katsaus maavoimien organisaation nykyiseen kehitysvaiheeseen ulkomailla 1951, T21804, KA, s. 2–3

¹¹¹ Polmar ja Kennedy (1981), s. 290. Sikorsky S-55 -tyyppiin perustuva laivastoversio.

¹¹² PE, Washingtonin sotilasasiamiehen ilmoitus n:o 72/50/17.11.1950, T 21398, 54 sal, KA, s. 1–2, kts. myös PE, Washingtonin sotilasasiamiehen tiedotus n:o 4/13.2.1952, T 21398, 54 sal, KA, s. 7

1950-luvun alussa Yhdysvaltain merivoimien uudelleenrakennuksen perustana olivat laivas-tolle määrätty tehtävät, joista sukellusveneiden torjunta oli saamassa yhä suuremman merki-tyksen.¹¹³ Sotilasiamiehen raportin mukaan sukellusveneiden lähitorjunnassa oli ryhdytty hyödyntämään helikoptereista veteen laskettavia kuuntelulaitetta sekä magneettisia sensoreita. Helikopterista laskettavan kuuntelulaitteen etuna oli se, että kuuntelussa vältyttiin laivan tuot-tamilta häiriöääniltä. Matalalla lentämällä taas voitiin sukelluksissa olevien sukellusveneiden paljastamiseen käyttää magneettisia sensoreita.¹¹⁴

Helikoptereiden käytön raportoitiin lisääntyneen myös Yhdysvaltain merijalkaväessä. Jo vuonna 1952 kuului merijalkaväen jokaiseen divisioonaan tai prikaatin yksi helikopterilai-vue huolto-, yhteys- ja kuljetustoimintaa varten. Merijalkaväen tehtävänä oli sillanpääaseman pe-rustaminen vihollisalueelle, joten taktiikkaan oli sisällytetty yhä enemmän helikoptereiden käyttöä. 1950-luvun alun aikana taktiikka kehittyi siten, että vihollinen oli tarkoitus lamauttaa ydinaseella, minkä jälkeen maihinnousun ensimmäinen porras oli tarkoitus kuljettaa helikop-tereilla radioaktiivisen alueen ylitse. Olennainen osa taktiikka oli tukialusten käyttö, mistä kuljetukset suoritettiin. Merijalkaväen tarvitseman helikopterin tuli kyetä kantamaan mahdol-lisimman suuri kuorma, joten tarkoitusta varten merijalkaväelle oli kehitetty Sikorsky HR2S -tyyppi¹¹⁵. Muihin kuljetustehtäviin merijalkaväki käytti Sikorsky HUS -helikoptereita^{116 117}.

Korean sodan kokemukset näkyivät myös Yhdysvaltain maavoimien helikopteritoiminnassa, sillä suunnitelmissa oli helikopterikomppanioiden liittäminen jalkaväkidivisioonien vahvuuteen.¹¹⁸ Vuonna 1952 sotilasiamies raportoi maahanlaskudivisioonan näytöksestä, missä helikoptereiden käytettiin maahanlaskun suorittamiseen.¹¹⁹ Samanlaisesta maahanlaskunäy-töksestä raportoitiin myös myöhemmin vuoden 1959 lopussa sotilasiamiesten vierailtua 1. jalkaväkidivisioonan tukikohdassa. Näytöksessä helikoptereilla tuettiin noin komppanian suu-ruisen osaston hyökkäystä, missä helikoptereita käytettiin reservijoukkueen siirtoon, esikun-nan komentopaikan siirtymiseen sekä kevyen tulipatterin siirtoon. Tuliasemien tiedusteluun käytettiin H-13-helikopteria¹²⁰, minkä jälkeen patteri siirrettiin paikalle Piasecki H-21 -helikoptereilla^{121 122}.

¹¹³ PE, Washingtonin sotilasiamiehen ilmoitus n:o 24/52/15.2.1952, T 21811, 2 sal, KA, s. 1 ja 6

¹¹⁴ PE, Washingtonin sotilasiamiehen ilmoitus n:o 53/52/8.10.1952, T 21811, 2 sal, KA, s. 1–2

¹¹⁵ Polmar ja Kennedy (1981), s. 293–294. Perustui Sikorsky S-56 -tyyppiin.

¹¹⁶ Sama, s. 296–297. Merijalkaväen versio Sikorsky S-58 -tyypistä.

¹¹⁷ PE, Washingtonin sotilasiamiehen tiedotus n:o 15/53/5.3.1953, T 21811, 2 sal, KA, s. 2, kts. myös IlmavE, suomennos n:o 4/56/21.3.1956, T 26934, 6, KA, s. 38–39

¹¹⁸ PE, katsaus n:o 5/52/29.2.1952, T 21804, KA, s. 1 ja 10–11

¹¹⁹ PE, Washingtonin sotilasiamiehen tiedotus n:o 12/2.9.1952, T 21811, 2 sal, KA, s. 4 ja 7

¹²⁰ Polmar ja Kennedy (1981), s. 158–159. Bell 47 -tyyppiin perustuva maavoimien versio.

¹²¹ Sama, s. 262–263. Piasecki H-21. Lähteessä mainitaan vain tyyppinä H-21.

Sotilasasiamies raportoi myös Korean sodan jälkeen maavoimiin perustetusta lentokoulusta, mikä kertoi helikoptereiden kasvaneesta merkityksestä puolustushaaran sisällä. Opetusohjelmaan kuului niin maavoimien lennoston ja helikopteritaktiikan kuin myös helikopteriohjaajien koulutusta.¹²³ Korean sodan kokemukset näkyivät myös kalustomäärissä. Vuonna 1955 helikoptereita oli maavoimissa noin 1200. Määrä kasvoi vuoteen 1958 mennessä yli 2000 helikopteriin ja kasvoi edelleen kohti 1960-lukua. Maavoimissa helikoptereita oli ryhdytty käyttämään yhä suuremmissa määrin tiedustelu-, tähystys- ja kuljetustehtäviin. Tiedustelutehtävissä käytettiin keveämpiä Bell-, Hiller- ja Piasecki-tyyppisiä. 1950-luvun lopulla maavoimien raskaampaa helikopterikalustoa edustivat muun muassa Piasecki H-21 ja myöhemmin vielä Sikorsky H-34 ja H-37.¹²⁴

Helikopteritoiminta Kanadassa

Kanadassa 1950-luvun puolivälissä helikoptereita oli raporttien mukaan käytössä laivaston lentoyoukoilla. Helikoptereita raportoitiin käytettävän muun muassa jäätiedusteluun, arktisiin kuljetustehtäviin kuten täydennyskuljetuksiin jäänmurtajille sekä tutkavalvontalinjojen rakennustarvikkeiden kuljetuksiin.¹²⁵ Kanadan ilmavoimien raportoitiin käyttävän helikoptereita pääasiassa etsintä- ja pelastustehtäviin sekä pieniin kuljetustehtäviin.¹²⁶ 1950-luvun loppupuolella Kanadan merivoimissa oli suunnitteilla sijoittaa helikoptereita myös lentotukialuksille.¹²⁷ Kasvavaa mielenkiintoa osoitettiin helikoptereiden käyttöön myös sukellusveneiden torjunnassa. Vuoden 1958 aikana Washingtonin sotilasasiamies raportoi Kanadan merivoimien sukellusveneiden torjuntaan tarkoitetun helikopterikaluston varustamisesta torpedoaseistuksella, kun aikaisemmin helikoptereita oli kyetty käyttämään vain sukellusveneiden etsintätehtävissä.¹²⁸ Kanadassa 1950-luvulla käytetty helikopterikalusto koostui pääasiassa yhdysvaltalaisista tyypeistä kuten Sikorsky H04S-2¹²⁹, Piasecki HUP-3, Bell HTL-4¹³⁰, Piasecki H-21, Sikorsky S-55 sekä S-58.¹³¹

¹²² PE:n kirje n:o 17/Ulkmtsto/Da sal/30.1.1960, T 26965, F23 sal, KA, viitekirjeellä lähetetty Washingtonin sotilasasiamiehen kirjeen n:o 49/sal/28.12.1959 liitteet 1–3

¹²³ PE, Washingtonin sotilasasiamiehen puolivuotisraportti, 21.1.1955, T 22208, 2 sal, KA, s. 20

¹²⁴ IlmavE, suomennos n:o 4/56/21.3.1956, T 26934, 6, KA, s. 40, kts. myös PE, Washingtonin sotilasasiamies, ”katsaus Yhdysvaltain sotilaalliseen asemaan v. 1958”, T 22208, 2 sal, KA, s. 15–16

¹²⁵ IlmavE, suomennos n:o 4/56/21.3.1956, T 26934, 6, KA, s. 22, kts. myös PE, Washingtonin sotilasasiamiehen katsaus n:o 8/57/20.2.1957, T 22208, 2 sal, KA, s. 4

¹²⁶ PE, Washingtonin sotilasasiamiehen katsaus n:o 5/56/1.2.1956, T 22208, 2 sal, KA, s. 7, kts. myös PE, Washingtonin sotilasasiamies, ”katsaus Kanadan sotilaalliseen asemaan v. 1958”, T 22208, 2 sal, KA, s. 9

¹²⁷ PE, Washingtonin sotilasasiamiehen katsaus n:o 8/57/20.2.1957, T 22208, 2 sal, KA, s. 3

¹²⁸ PE, Washingtonin sotilasasiamies, ”katsaus Kanadan sotilaalliseen asemaan v. 1958”, T 22208, 2 sal, KA, s. 6

¹²⁹ Polmar ja Kennedy (1981), s. 290–291. Sikorsky S-55 -tyyppiin perustuva laivastoversio.

¹³⁰ Sama, s. 158. Bell 47 -tyyppiin perustuva laivastoversio.

¹³¹ IlmavE, suomennos n:o 4/56/21.3.1956, T 26934, 6, KA, s. 22, kts. myös PE, Washingtonin sotilasasiamiehen katsaus n:o 45/55/29.6.1955, T 22324, 2 sal, KA, s. 13

Helikopteritoiminta Neuvostoliitossa

Sotilasasiamiehen raporttien perusteella Neuvostoliiton helikopteritoiminta ei ollut 1950-luvun alussa yhtä laajamittaista kuin Yhdysvalloissa. Helikoptereita esiteltiin kyllä vuosittaisessa Tushinon lentonäytöksessä, mutta niiden rooli oli melko vähäinen, eikä mallien kirjo ollut yhtä laaja kuin Yhdysvalloissa.¹³² Vuosien 1951–1952 näytöksistä raportoitiin vain yhden tyyppin esiintymisistä. Vuoden 1952 näytöksessä raportoitiin Mil Mi-1 -helikoptereita¹³³ käytetyn laskuvarjohyppyihin sekä eräänlaiseen maahanlaskunäytökseen, missä helikoptereita laskettiin narutikkaiden avulla miehiä maahan.¹³⁴ Vuonna 1953 sotilasasiamiehen raportin mukaan helikoptereiden käyttö Neuvostoliitossa oli kuitenkin laajenemassa ja kehitys näytti suuntautuvan entistä suurempiin helikoptereihin niiden suuremman hyötykuorman ansiosta.¹³⁵

Moskovan sotilasasiamiehen raportin perusteella helikoptereiden käyttö oli lisääntymässä, sillä vuoden 1953 Neuvostoliiton ilmalaivaston vuosinäytöksessä Tushinon kentällä suoritettiin helikoptereilla aiempaa laajempi maahanlaskuesitys. Esitykseen osallistui 18 helikopteria, jotka kuljettivat ajoneuvokalustoa. Kalusto purettiin laskusiltaa pitkin helikopterin avautuvasta takaosasta. Maahanlaskua suojattiin Mig-15-hävittäjillä. Helikopteritoiminta oli näin laajenemassa hiljalleen ainakin näytöksien perusteella myös Neuvostoliitossa.¹³⁶

Sotilasasiamiehen mukaan vuoden 1953 näytöksessä käytetty helikopterityyppi muistutti aiempina vuosina näytöksissä esiintynyttä tyyppiä ollen kuitenkin eri.¹³⁷ Kyseessä oli todennäköisesti yhdysvaltalaisen Sikorsky S-55:n kaltainen Mil Mi-4. Mi-4-kalusto otettiin Neuvostoliitossa käyttöön vuonna 1953 ja siinä oli sotilasasiamiehen kuvaaman kaltainen mahdollisuus lastata ja purkaa miehistöä sekä kevyitä ajoneuvoja helikopterin takaosan kautta.¹³⁸ Sotilasasiamiehen mukaan Neuvostoliitossa kohdistettiin entistä suurempaa mielenkiintoa helikoptereiden suunnitteluun ja soveltamiseen eri käyttötarkoituksiin. Vuonna 1954 Moskovan sotilasasiamiehen laatimassa katsauksessa tuotiin esille tietoja, joiden mukaan Neuvostoliitossa olisi ollut kehitteillä kuljetuskyvyltään jopa 15–30 matkustajan helikoptereita.¹³⁹

¹³² PE, Moskovan sotilasasiamiehen selostus 11.7.1951, T 21398, 53 sal, KA, s. 7

¹³³ Parsch, Andreas ja Martynov, Aleksey V.: Designations of Soviet and Russian Military Aircraft and Missiles, 2005–2008, http://www.designation-systems.net/non-us/soviet.html#_System_NATO, viitattu 4.9.2015 sekä Aerospaceweb.org: Soviet Aircraft Codenames, <http://www.aerospaceweb.org/question/history/q0070.shtml>, viitattu 4.9.2015, Moskovan sotilasasiamies raportoi Mil-32-tyypistä. Tällä tarkoitetaan kuitenkin tyyppiä 32, eli Mil Mi-1 -tyyppiä.

¹³⁴ PE, sotilasasiamiehen selostus ”Lentonäytös Tushinon lentokentällä 27.7.1952”, T 21398, 53 sal, KA, s. 7

¹³⁵ PE, sotilasasiamiehen selostus Neuvostoliiton sotilasilmavoimista, 3.3.1953, T 21398, 53 sal, KA, s. 4 ja 6

¹³⁶ PE, Moskovan sotilasasiamiehen selostus, 21.9.1953, T 21398, 53 sal, KA, s. 1, 4 ja 6

¹³⁷ Sama, s. 1, 4 ja 6

¹³⁸ Polmar ja Kennedy (1981), s. 123–124

¹³⁹ PE, Moskovan sotilasasiamiehen yhteenvetoraportti, 9.1.1954, T 22208, 1 sal, KA, s. 59 ja 63

Vuoden 1954 Tushinon näytöksessä suoritettiin helikoptereilla maahanlaskuesitys, joka oli merkittävästi suurempi kuin aiempina vuosina. Maahanlasku suoritettiin sotilasasiamiehen raportin mukaan 33 helikopterilla hävittäjien suojatessa maahanlaskua. Maahanlasku käsitti 18 kuorma-autoa ja 12 panssarintorjuntatykkiä. Sotilasasiamiehen raportin mukaan lentosuorituksien taso oli noussut aiempiin vuosiin verrattuna. Raportissa todettiin helikoptereiden määrän merkittävä lisääntymisen viittaavaan siihen, että Neuvostoliitolla olisi ollut käytössä joukkojen siirtoon samankaltaisia helikopteriyksiköitä, joita Yhdysvallat oli käyttänyt Korean sodassa.¹⁴⁰

Vuosien 1955–1956 näytöksissä helikoptereiden määrä lisääntyi raporttien mukaan entisestään. Ensimmäistä kertaa raportoitiin myös suuremmista kaksiroottorisista helikoptereista. Vuoden 1955 näytökseen osallistui 36 helikopteria, joista neljä oli kaksiroottorisia. Esiintyviin kaksiroottorisiin kuljetushelikoptereihin mahtui 40 miestä varusteineen. Näytöksessä suoritettiin maahanlasku, jossa helikoptereilla tuotiin maastoautoja, tykistöä ja ilmatorjunta-aseistusta. Vuoden 1956 maahanlasku esitys oli samankaltainen.¹⁴¹

Helikopteritoiminta Ranskassa

Sotilasasiamiehen katsauksen mukaan Ranskan ilmavoimien kehityksen oli valtava vuosien 1950–1954 aikana. Pääroolissa oli lentokoneiden kehitys, mutta myös helikoptereita kehitettiin. Vuoden 1953 aikana Ranskan sotilas- ja siviiliviranomaisten järjestämässä ilmailunäytelyssä esiteltiin ranskalaisia helikopterityyppejä. Mielenkiintoisena kehityskohteena mainittiin lentokoneen ja helikopterin yhdistelmä sekä suihkumoottorikäyttöinen roottori, joka pyöri lapojen kärkiin asennettujen suuttimien avulla. Näytöksessä oli esillä pienen kaksipaikkaisen helikopterin prototyyppi Sud-Ouest 1220 Djinn. Lisäksi esiteltiin sotatoimissa Indokiinassakin¹⁴² käytetyt Sud-Est 3120 Alouette sekä S-55 Elefant Joyeuse¹⁴³. Pariisin sotilasasiamiehen mukaan vuoden 1954 alkupuolella Ranskan ilmavoimilla oli Indokiinassa käytössä muutamia kymmeniä helikoptereita, jotka olivat pääasiassa yhdysvaltalaisia malleja. Ranskalaisten käytössä oli ollut Sikorsky S-55 -mallin lisäksi Hiller H-23 -helikoptereita ja suunnitelmia helikoptereiden lisäämiseksi Indokiinaa varten oli tehty.¹⁴⁴

¹⁴⁰ PE, Sotilasasiamiehen selostus, 12.7.1954, T 21398, 53 sal, KA, s. 1, 3–4 ja 6

¹⁴¹ PE, Moskovan sotilasasiamiehentiedotus n:o 52/55/7.7.1955, T 21398, 53 sal, KA, s. 1 ja 10

¹⁴² David, Saul: *Sota – Sodan historia muinaisesta Egyptistä Irakiin*, Readme.fi, Star Standard, Singapore, 2010, s. 318. Indokiinan sodalla tarkoitetaan vuosina 1946–1954 käytyä sotaa nykyisen Vietnamin ja Laosin alueella.

¹⁴³ Polmar ja Kennedy (1981), s. 290–291. Ranskalainen lisenssiversio Sikorsky S-55 -tyypistä.

¹⁴⁴ PE, Pariisin sotilasasiamiehen kirje n:o 199/53/4.8.1953, T 21398, 54 sal, KA, s. 3–4 sekä PE, katsaus Ranskan ilmavoimiin ja niiden kehitykseen lähitulevaisuudessa, 7.4.1954, T 21398, 54 sal, KA, s. 2 ja 4

Vuonna 1955 Ranskan laivaston helikoptereiden määrän raportoitiin olleen kasvussa. Tärkeimpinä tyypeinä olivat Sikorsky S-55, meripelastushelikopteri Piasecki HUP-2 sekä koulutuskäyttöön tarkoitettu Bell 47. Vuoden 1955 aikana oli valmistumassa tykistön tähytyskoneeksi ennakkosarja Sud-Ouest 1221 Djinn -helikopterista.¹⁴⁵ Maavoimien taistelunäytöksessä oli esitelty lisäksi Alouette II -helikopteri, joka kykeni kuormaamaan miehistön lisäksi 5 matkustajaa.¹⁴⁶ Vuonna 1957 Suunnitelmissa oli myös helikopteritukialusta rakentaminen.¹⁴⁷

Sotilasasiamiehen aineiston mukaan Korean ja Indokiinan sodat olivat osoittaneet Ranskassa helikoptereiden käyttöarvon.¹⁴⁸ Algerian sodan alkaessa Ranskalla ei ollut Pohjois-Afrikassa vielä yhtään helikopteria, mutta ensimmäiset helikopterit saapuivat pian. Alkuun käytössä oli muutamia kymmeniä keskiraskaita Sikorsky S-55 -helikoptereita ja kevyempiä Bell 47 -helikoptereita. Sotilasasiamiehen mukaan Algeriaan oli tarkoitus sijoittaa Yhdysvalloista saatavia Sikorsky S-58 -helikoptereita sekä Ranskassa valmistettavia Alouetteja.¹⁴⁹

Sotilasasiamiehen mukaan Ranskalla oli ollut tarkoituksena lisätä ilmavoimien kalusto kymmenellä laivueella vuonna 1956, mutta Algerian sota muutti suunnitelmia. Ilmavoimien laajeneminen vuoden 1956 oli jäänyt vähäiseksi helikopteritoiminnan lisääntyessä. Sotilasasiamiehen raportin mukaan helikoptereiden käyttö Algeriassa oli yleistynyt ja helikopterikaluston määrä lisääntynyt. Sotilasasiamiehen mukaan helikoptereiden käyttö Algeriassa oli huomattavaa ja helikoptereiden määrä oli tarkoitus kaksinkertaistaa seuraavan vuoden aikana.¹⁵⁰

Sotilasasiamiehen mukaan Algeriassa käytetyt lentojoukot koostuivat kevyistä lentokoneista sekä helikoptereista. Algeriassa käytetty taktinen lentokone- ja helikopteritoiminta oli ristiriidassa Naton puitteissa tapahtuvan ilma-aseen kehityksen kanssa hidastaen muun lentoaseen kehitystä ja hankintoja. Sotilasasiamiehen mukaan Algerian sodan myötä Ranskasta oli tullut kuitenkin yksi suurista helikoptereiden käyttäjämaista Yhdysvaltain ja Neuvostoliiton jälkeen. Helikoptereiden ja keveiden lentokoneiden avulla lisätiin maajoukkojen nopeutta ja ulottuvuutta vaikeissakin maasto-olosuhteissa.¹⁵¹

¹⁴⁵ IlmavE, suomennos n:o 4/56/21.3.1956, T 26934, 6, KA, s. 49 ja 51

¹⁴⁶ PE:n kirje n:o 195/Asetsto/D e 3 sal/14.7.1955, T 26965, F8 sal, KA, s. 6

¹⁴⁷ PE, sivu muistiosta, jossa käsitellään Ranskan puolustusbudjettia 1955–1956, 16.8.1955, T 21398, 54 sal, KA, s. 4, kts. myös PE, Pariisin sotilasasiamiehen katsaus n:o 6/58/14.2.1958, T 22208, 1 sal, KA, s. 12

¹⁴⁸ PE, suomennos n:o 11/56/24.10.1956, T 28022, F5–6, KA, s. 3

¹⁴⁹ PE, Pariisin sotilasasiamiehen kirje n:o 137/14b4/5.5.1956, T 21398, 54 sal, KA, liitteenä Pariisin sotilasasiamiehen tiedotus n:o 48/56/4.5.1956, s. 1–2

¹⁵⁰ PE, Pariisin sotilasasiamiehen katsaus n:o 5/57/20.1.1957, T 22208, 1 sal, KA, s. 14–16

¹⁵¹ PE:n kirje n:o 521/Ulkmtsto/Da/4.3.1957, T 28022, F5–6, KA, liitteenä Pariisin sotilasasiamiehen tiedotus n:o 25/57/4.3.1957, s. 1–4, kts. myös PE, Pariisin sotilasasiamiehen katsaus n:o 6/58/14.2.1958, T 22208, 1 sal, KA, s. 12

Sotilasasiamies raportoi helikoptereiden käytön Algeriassa perustuvan tiedustelutietojen nopeaan hyödyntämiseen, jolloin helikopterioperaatioiden perustana olivat keskitys ja yllätys. Helikoptereiden avulla kuljetettiin valmiudessa olevat iskuosastot alueelle ja tarkoituksena oli vihollisen saartaminen. Raportin mukaan Algerian sodan loppuvaiheilla helikoptereiden määrä oli nousemassa noin 400 helikopteriin vuoden 1961 loppuun mennessä. Valtaosa näistä tuli sotilasasiamiehen mukaan olemaan raskaita kuljetushelikoptereita, joita pidettiin korvaamattomina vastasissitoiminnassa. Algeriassa jokaisella armeijakunnalla oli käytössään yleensä taktillinen helikopteriryhmä, johon kuului 10 perusyksikköä. Yksi perusyksikkö sisälsi kuusi kuljetus-, kaksi tuki- ja yhden kevyen johtohelikopterin.¹⁵²

Sotilasasiamiehen mukaan helikopteritoiminta yleistyi Ranskassa melkeinpä kaikkien aselajien parissa. Vuoden 1958 aikana helikoptereita käytettiin tykistön tiedusteluun ja tulenjohtoon sekä muun muassa yhteistoiminnassa panssareiden kanssa. Maavoimien yhtymille annettiin kevyttä helikopterikalustoa yhteys-, komento-, tähystys- ja tiedustelutehtäviin sekä raskaampaa helikopterikalustoa joukkojen sekä huollon kuljetuksiin.¹⁵³

Raporttien perusteella helikoptereiden käyttötarkoituksen nähtiin laajeneva ja niiden lukumäärän lisääntyvän entisestään Ranskan asevoimissa 1960-luvulle tultaessa. Ranskan asevoimien perushankintaohjelma vuosille 1960–1964 sisälsi yli kahdensadan Alouette II ja Frelon Sud-Est 3200 -helikopterin hankinnan. Lisäksi vuonna 1960 aloitettiin viimein rakentamaan merivoimille jo muutama vuosi aikaisemmin suunnitteilla ollutta helikopteritukialusta.¹⁵⁴

Suomen ilmavoimien upseereiden vierailtua Le Bourgetin lentonäytöksessä 1961 raportoitiin matkakertomuksessa turbiinimoottoreiden yleistyneen helikoptereiden voimanlähteenä. Lisäksi merkille oli laitettu helikoptereiden tehtävien monipuolistuminen. Meripelastustoiminnan lisäksi helikoptereita oli varustettu matkakertomuksen mukaan sammutusvarusteilla ja panssarintorjunta-aseistuksella sekä sukellusveneiden torjunta- ja etsintävälineillä.¹⁵⁵

¹⁵² PE:n lähete n:o 41/Tarktsto/14 c sal/19.2.1962, T 26965, F29 sal, KA, Pariisin sotilasasiamiehen matkakertomus Algeriasta, s. 17–18

¹⁵³ PE, Pariisin sotilasasiamiehen muistio ”vaikutelmia eräistä Ranskan sotakouluista”, 17.11.1958, T 22324, 2 sal, KA, s. 4, 6 ja 11, kts. myös PE:n kirje n:o 2116/Ulkmststo/Da/19.11.1958, T 21804, KA, liitteenä Pariisin sotilasasiamiehen tiedotus n:o 52/58/17.10.1958, s. 1 ja 6–8

¹⁵⁴ PE:n kirje n:o 95/Ulkmststo/Dg/sal/24.3.1961, T 26965, F25 sal, KA, Pariisin sotilasasiamiehen katsaus Ranskan sotilaspoliittiseen tilanteeseen ja asevoimien tilaan Ranskassa vuoden 1960 kehityksen valossa, s. 26, 33–34 ja 36

¹⁵⁵ IlmavE, SatLsto:ssa laadittu matkakertomus, 4.6.1961, T 27820, H3 sal, KA, s. 1–2, kts. myös IlmavE, MerivE:ssa laadittu matkakertomus, 30.6.1961, T 24357, E4, KA, s. 1–3

Helikopteritoiminta Ruotsissa

Sotilasasiamiehen raportin mukaan helikopteritoiminta Ruotsissa käynnistyi alkuun lainakalustolla. Helikopterit ohjaajineen oli vuokrattu siviiliyritykseltä. Lainakalusto koostui Bell 47 sekä Sikorsky S-55 ja S-58 -tyypin helikoptereista. Sotilasasiamiehen raporttien mukaan Ruotsin merivoimissa oli nähty helikoptereille runsaasti käyttömahdollisuuksia, kuten sukellusveneiden etsintä-, pelastus-, yhteys- sekä tiedustelutehtävät. Sotilasasiamiehen raporttien mukaan Ruotsissa oli harkinnassa helikopterikaluston hankkiminen ja liittäminen merivoimiin, sillä helikopterikaluston lainajärjestely oli kallista. Vaihtoehtona vuoden 1956 aikana käytössä olleelle lainajärjestelylle oli merivoimien oman helikopterikaluston hankinta ja tarvittavien ohjaajien koulutus tai helikoptereiden lainaaminen edelleen siviiliyritykseltä, mutta omien ohjaajien kouluttaminen. Eri aselajien helikoptereiden yhdistäminen nähtiin sotilasasiamiehen mukaan vaikeana, koska helikoptereiden tyyppi ja varustus riippuivat käyttötarkoituksesta. Huolto sen sijaan oli suunnitelmassa yhdistää kustannuksien säästämiseksi.¹⁵⁶

Sotilasasiamiehen raportin mukaan vuonna 1957 Ruotsissa oli päätetty hankkia helikoptereita merivoimille. Hankittavaksi tyyppiä suunniteltiin yhdysvaltalaisesta Vertol-44-tyyppiä¹⁵⁷. Sotilasasiamiehen mukaan helikoptereiden huollot oli tarkoitus jättää toistaiseksi siviiliyritykselle, koska riittäviä määrärahoja huolto-organisaation perustamiseksi ei ollut. Myös maavoimissa oli ryhdytty suunnittelemaan oman helikopteriyksikön perustamista, kun taas ilmavoimissa ei alkuun oltu osoitettu juurikaan mielenkiintoa helikopteritoimintaa kohtaan.¹⁵⁸

Vuoden 1958 maaliskuussa otettiin Ruotsin merivoimissa ensimmäiset helikopterit käyttöön. Elokuussa aloitettiin ensimmäinen helikopterikurssi maavoimien upseereille maavoimien helikopteriyksikön perustamiseksi. Vuoden 1958 aikana Ruotsissa oli ryhdytty valmistamaan helikoptereita lisenssillä, kun SAAB:n tehtailta aloitettiin ranskalaisen Alouette II -tyypin valmistus.¹⁵⁹ Helikopterikoulutus laajeni laivaston helikopterikoulun aloittaessa toimintansa vuonna 1959. Helikopterikoulu oli tarkoitus siirtää myöhemmin rakenteilla olleeseen helikopterikeskukseen, johon oli valmistumassa myös helikoptereiden huolto- ja korjauslaitokset.¹⁶⁰

¹⁵⁶ PE:n kirje n:o 159/Ulkmtsto/Da/sal/14.6.1956, T 26965, F13 sal, KA, liitteenä Tukholman sotilasasiamiehen tiedotus n:o 63/56/5.6.1956, s. 1

¹⁵⁷ Polmar ja Kennedy (1981), s. 262–263. Vertol-44-tyyppi pohjautui Piasecki H-21 -malliin. Ruotsin merivoimien saama kalusto oli HPK-1-versio.

¹⁵⁸ PE, Tukholman sotilasasiamiehen katsaus n:o 9/58/12.2.1958, T 22208, 2 sal, KA, s. 23, kts. myös PE, Tukholman sotilasasiamiehen vuosikatsaus n:o 18/16 a/sal/28.2.1958, T 22324, 2 sal, KA, s. 23

¹⁵⁹ PE, Tukholman sotilasasiamiehen vuosikatsaus Ruotsista, Tanskasta ja Norjasta ajalta 1.1.–31.12.1958, T 22208, 2 sal, KA, s. 15, 17 ja 21

¹⁶⁰ PE:n kirje n:o 77/Ulkmtsto/Db/sal/16.3.1959, T 21811, 5 sal, KA, liitteenä ulkomaanosastolla laadittu katsaus n:o 5/59, s. 15–16

Vuoden 1959 aikana myös Ruotsin ilmavoimat sai ensimmäiset helikopterit käyttöön. Ilma-voimien helikopteritoiminta alkoi Alouette II -tyyppisillä helikoptereilla. Vuoden loppupuolella myös maavoimien helikopteritoimintaa aloiteltiin, kun maavoimille tilattiin lisenssillä valmistettavia Alouette II -helikoptereita. Maavoimat sai tilatut helikopterit käyttöön vuoden 1960 aikana. Samana vuonna perustettiin myös maavoimien helikopterikoulu, tosin helikopterikoulutus maavoimissa oli jo käynnistynyt aikaisemmin merivoimien kalustolla. Sotilasasiamiehen mukaan Ruotsissa oli esiteltävänä myös uutta yhdysvaltalaisista helikopterikalustoa maavoimien lentokuljetuksia kohtaan osoittaman kiinnostuksen johdosta. Laajinta helikopteritoiminta kuitenkin vaikutti sotilasasiamiehen mukaan olevan merivoimissa, missä suunnitelmissa oli listä helikoptereiden määrää ja tehtäviä entisestään. Ruotsin merivoimien helikopterikalustoon kuului vuoden 1960 alussa yhteensä 12 Vertol-44- ja Alouette II -helikopteria. Lisäksi merivoimissa oli suunnitelmissa uusi hankintaohjelma, joka käsitti neljän Vertol-44- ja kuuden Alouette II -helikopterin hankinnat myöhemmin 1960-luvun aikana.¹⁶¹

Helikopteritoiminta Englannissa

1940-luvun lopulla raportoitiin englantilaisen Bristolin tehtailla kehitteillä olevasta ja ammattipiireissä lupaavana pidetystä helikopterista. Tyyppin oli tarkoitus valmistua 1950-luvun alussa. Kehitteillä oli myös suuremman kuormauskyvyn omaavia tyyppejä.¹⁶² Tiedustelu-, tulenjohto- ja pelastustehtäviin tarkoitettu Bristol 171 -helikopteri valmistui sarjatuotantoon ja oli esiteltävänä Farnboroughin ilmailunäyttelyssä vuonna 1951 suuremman kaksimoottorisen Bristol 173 -tyypin kehitystyön ollessa vielä kesken. Bristol 171 otettiin käyttöön Englannin ilmavoimissa ja laivaston lentoyoukoissa. Vuonna 1955 sotilasasiamiehen lähettämien tietojen mukaan käyttöönotettua Sycamore kalustoa¹⁶³ oli mahdollista käyttää muun muassa meripelastustehtäviin, ulkopuolisen kuorman kuljetukseen tai paripotilaiden kuljetukseen.¹⁶⁴ Lisäksi näyttelyssä esiteltiin englantilaisten lisenssillä¹⁶⁵ valmistama Westland-Sikorsky S-51.¹⁶⁶

¹⁶¹ PE, vuosikatsaus n:o 18/11 sal/22.2.1960, T 26965, F23 sal, KA, s. 11–12 ja 16–18, kts. myös PE:n kirje n:o 95/Ulkmtsto/Dg/sal/24.3.1961, T 26965, F25 sal, KA, Tukholman sotilasasiamiehen vuosikatsaus vuodelta 1960, s. 11 ja 14–15

¹⁶² PE, lähete n:o 153/Ulk.2/Dc/sal/22.12.1949, T 21398, 54 sal, KA, liitteenä Lontoon sotilasasiamiehen ilmoitus 81/49, s.4–5

¹⁶³ Polmar ja Kennedy (1981), s. 71. Lähteessä viitataan Sycamore-malliin, Bristol 171 -tyyppi oli mallinimeltään Sycamore.

¹⁶⁴ PE, Lontoon sotilasasiamiehen tiedotus n:o 20/55/18.4.1955, T 21398, 54 sal, KA, s. 1–2

¹⁶⁵ Polmar ja Kennedy (1981), s. 284–285. Westland valmisti lisenssillä Sikorsky S-51 -tyyppiä.

¹⁶⁶ PE, Lontoon sotilasasiamiehen katsaus n:o 19/51/22.10.1951, T 21398, 54 sal, KA, s. 6

Lontoon sotilasasiamiehen toimittamien tietojen mukaan Englantilaisien olivat saaneen myönteisiä kokemuksia helikoptereiden käytöstä sotatoimissa Malakalla¹⁶⁷ sekä erilaisissa poliisitehtävissä Afrikassa.¹⁶⁸ Sotilasasiamiehen mukaan 1950-luvun alkupuolella englantilaiset hyödynsivät helikoptereita iskuosastojen kuljetukseen ja niiden huoltamiseen vaikeakulkuisessa maastossa.¹⁶⁹

Malakalla asevoimilla oli käytössä Westland-Sikorsky Dragonfly¹⁷⁰ ja Bristol Sycamore¹⁷¹ kalustoa, joista jälkimmäistä oli raporttien mukaan käytetty poliisitehtävissä myös Keniassa. Vuonna 1953 myös Englannin rannikkolennostolle oli suunnitelmassa hankkia helikopterikalustoa. 1950-luvun puolivälissä Englannin laivaston sukellusveneidentorjuntalaivueella oli käytössä Westland-Sikorsky S-55 Whirlwind¹⁷² helikoptereita sukellusveneiden torjuntaan.¹⁷³ Vuoden 1953 Naton merisotaharjoituksissa Yhdysvallat käyttivät helikoptereita pelastustehtäviin lentotukialuksilla mahdollisesti sattuvien onnettomuuksien varalta. Sotilasasiamiehen mukaan tämän perusteella tehtiin myös Englannin laivastossa päätös sijoittaa helikoptereita kaikkiin suurimpiin aluksiin.¹⁷⁴

Sotilasasiamiehen tiedotuksessa kiinnitettiin huomiota siihen, miten vähän Englannin ilmavoimat sekä maavoimat olivat osoittaneet mielenkiintoa helikopteritoimintaa kohtaan, ottaen huomioon että Yhdysvalloissa kehitys oli kulkenut vauhdilla ja helikoptereiden käyttöarvo oli tiedossa. Sotilasasiamiehen arvion mukaan kiinnostuksen puute johtui osittain kokemusten puutteesta, vaikkakin laivastossa olikin todettu helikoptereiden hyödyllisyys Malakan operaatioissa. Ilmavoimien kiinnostuksen arvioitiin lisääntyvän, sillä ilmavoimien helikoptereiden oli tarkoitus ottaa laivaston lentojoukkojen tehtävät vuoden 1954 kuluessa. Merkkinä heräävästä kiinnostuksesta maavoimien lentokuljetustarpeeseen oli sotilasasiamiehen mukaan Bristol 173 -helikopterikaluston lisääminen ilmavoimien ja laivaston kuljetuslennostoihin.¹⁷⁵ Lisäksi merivoimille oli tilattu samaa tyyppiä sukellusveneentorjuntatehtäviin.¹⁷⁶

¹⁶⁷ David (2010), s. 318–319. Malakan niemimaan nykyisellä Malesian alueella ollut kriisi vuosina 1948–1960

¹⁶⁸ PE, Lontoon sotilasasiamiehen tiedotus n:o 20/55/18.4.1955, T 21398, 54 sal, KA, s. 1–2

¹⁶⁹ PE, Lontoon sotilasasiamiehen tiedotus n:o 25/53/10.3.1953, T 28022, F1–2, KA, s. 6

¹⁷⁰ Polmar ja Kennedy (1981), s. 284–285. Lähteessä mainitulla Westland-Sikorsky Dragonfly -tyypillä tarkoitetaan Westlandin valmistamaa lisenssiversiota Sikorsky S-51 -tyypistä.

¹⁷¹ Sama, s. 71–72. Lähteessä mainitulla Sycamorella tarkoitetaan Bristolin valmistamaa tyyppiä 171.

¹⁷² Sama, s. 290–291. Westlandin valmistama lisenssiversio Sikorsky S-55 -tyypistä.

¹⁷³ IlmavE, suomennos n:o 4/56/21.3.1956, T 26934, 6, KA, s. 6 ja 13–14, kts. myös PE, Muistio ”Englannin ilmavoimien vahvuus ja dislokaatio 1.4.1953”, 24.4.1953, T 21398, 54 sal, KA, s. 4 ja 9

¹⁷⁴ PE, katsaus n:o 6/53/16.12.1953, T 21804, KA, s. 1 ja 3

¹⁷⁵ PE, Lontoon sotilasasiamiehen tiedotus n:o 10/54/29.3.1954, T 21398, 54 sal, KA, s. 4 ja 11

¹⁷⁶ PE, Lontoon sotilasasiamiehen puolivuotisraportti, 1.7.1954, T 22208, 1 sal, KA, s. 11 ja 13

Vuoden 1955 alussa laaditun raportin mukaan Englannin armeijaan kokoonpanoon ja järjestykseen oli tulossa huomattavia muutoksia, sillä tarkoituksena oli ottaa huomioon uusien taistelulaivojen kuljetusvälineiden vaikutukset sodankäyntimenetelmiin. Helikoptereiden käyttö oli jatkuvasti laajentumassa, sillä englantilainen teollisuus valmisti jo Sycamore- ja Westland-Sikorsky S-55 -tyyppisiä. Myös raskaampi Bristol 173 oli tulossa pian käyttöön. Samoin tulossa oli hieman myöhemmin myös maavoimien tähytys- ja yhteystoimintaan tarkoitettuja kevyitä Skeeter sekä Fairey Ultra Light -helikoptereita.¹⁷⁷ Raporttien mukaan Englannin asevoimissa helikoptereiden nähtiin palvelevan ensisijaisesti maavoimien tarpeita, mutta ne olivat antamassa kuitenkin ilmavoimien hallintaan. Mahdollisena nähtiin myöhemmin myös maavoimien omien lentoyoukkojen perustaminen.¹⁷⁸

Sotilasasiamieheltä saapuneiden tietojen mukaan laivastossa helikoptereita oli käytetty jo runsaasti lentotukialuksilta sekä maasta käsin muun muassa meripelastustehtäviin sekä sukellusveneidä torjuntaan. Sukellusveneidä etsinnässä hyödynnettiin helikopterista veteen lasketavaa kuuntelulaitetta, mistä sotilasasiamies raportoi Suomeen vuonna 1958. Myöhemmin samana vuonna kävi Suomen merivoimien edustaja tutustumassa englantilaisten sukellusveneentorjuntakoulutukseen ja torjunnassa käytettäviin taktiikoihin.¹⁷⁹ Sotilasasiamiehen mukaan sukellusveneidä torjuntatehtävät saivat sikäli suurta painoarvoa, että suunnitteilla oli helikoptereita, joita olisi voitu käyttää näihin tehtäviin kauppalaivoilta tai laivaston saattolaluksilta käsin.¹⁸⁰ Laivastossa helikoptereita oli ryhdytty käyttämään myös maihinnousujen tukemiseen. Kokemuksia helikoptereiden käytöstä näissä tehtävissä Englannin asevoimat oli saanut jo Suezin kriisin aikana 1956, jolloin helikoptereilla kuljetettiin joukkoja lentotukialuksilta maihin.¹⁸¹ Tämän seurauksena 1960-luvun taitteessa ryhdyttiin joitain aluksia muuttamaan erityisiksi helikopteritukialuksiksi.¹⁸²

¹⁷⁷ PE, Lontoon sotilasasiamiehen tiedotus n:o 111/56, laatimispäivä ei tiedossa, mutta jaettu IlmavE:lle ja PE:n Ilmap-os:lle 28.9.1956, T 21398, 54 sal, KA, s. 4, kts. myös PE, Lontoon sotilasasiamiehen selostus n:o 32/Lon/14d sal/16.9.1957, T 21398, 54 sal, KA, s. 4

¹⁷⁸ PE, Lontoon sotilasasiamiehen puolivuotisraportti, 25.1.1955, T 22208, 1 sal, KA, s. 12–15, kts. myös IlmavE, suomennos n:o 4/56/21.3.1956, T 26934, 6, KA, s. 6 ja 13–14

¹⁷⁹ PE, MerivE:n kirje n:o 374/Torptsto/5 sal/27.10.1958, T 26965, F18 sal, KA, s. 1 ja liite 2 ”sukellusveneentorjuntataktiikka”, kts. myös IlmavE, KarLsto:n kirje n:o 18/Op ja järjsto/11 a sal/29.4.1958, T 27809, F5–6 sal, KA, s. 1

¹⁸⁰ PE, Lontoon sotilasasiamiehen puolivuotisraportti, 25.1.1955, T 22208, 1 sal, KA, s. 12–15, kts. myös PE, Lontoon sotilasasiamiehen katsaus n:o 6/56/1.2.1956, T 22208, 1 sal, KA, s. 12

¹⁸¹ PE, Lontoon sotilasasiamiehen katsaus n:o 3/57/22.1.1957, T 22208, 1 sal, KA, s.

¹⁸² PE:n kirje n:o 95/Ulkmsto/Dg/sal/24.3.1961, T 26965, F25 sal, KA, Lontoon sotilasasiamiehen katsaus Englannin sotilaalliseen asemaan vuoden 1960 tapahtumien ja kehityksen valossa, s. 17

Sotilasasiamiehen raporttien mukaan myös jalkaväen taktiikkaan oli liitetty helikoptereiden käyttöä. Vuonna 1955 järjestetyssä näytöksessä helikoptereita käytettiin maajoukkojen hyökkäyksen tukena maahanlaskuissa ja joukkojen kuljetuksessa. Taktiikka oli hyvin yhtenevä Yhdysvaltain vastaavan kanssa. Ajatuksena oli kuljettaa joukkoja helikoptereilla syvyyteen laskuvarjojoukkojen varmistamalle maahanlaskualueelle.¹⁸³ Helikoptereita oli ryhdytty käyttämään maavoimissa myös tykistön tulenjohtoon ja tulenjohtajien koulutukseen.¹⁸⁴ 1950-luvun lopulla Englannin maavoimat saivat entistä suuremmissa määrin käyttöönsä kevyitä lentokoneita ja helikoptereita. Vuoden 1957 aikana oli kevyt lentokalusto siirtymässä ilma-voimilta kokonaan maavoimille. Sotilasasiamiehen mukaan tämän tarkoituksena oli saavuttaa lentokaluston joustavampi käyttö.¹⁸⁵

Vuonna 1960 Ilmavoimien upseereita oli vierailulla Farnboroughin ilmailunäyttelyssä. Matkakertomuksen mukaan tulevaisuuden suuntauksena nähtiin suihkuturbiinimoottorin käyttö helikoptereissa, sillä kaikki esillä olleet helikoptereiden olivat varustettu turbiinimoottorilla.¹⁸⁶

2.3 Hankintoja edeltänyt helikopteritoiminta Puolustusvoimissa

1950-luvun alussa oli Pääesikunnassa pohdittu helikoptereiden käyttömahdollisuuksia sotilaallisissa tehtävissä. Vuonna 1951 valmistunut muistio laadittiin Koreassa helikoptereiden avulla suoritetun onnistuneen maahanlaskuoperaatio jälkeen. Muistion perusteella Pääesikunnassa nähtiin helikoptereiden olevan erittäin tarpeellisia tilanteissa, jolloin pienemmälläkin iskujoukolla kyettiin saavuttamaan ratkaiseva merkitys nopean kuljetuksen avulla. Helikoptereiden käyttömahdollisuuksina nähtiin iskuryhmien ja huollon kuljetuksien lisäksi pelastuspalvelutehtävät. Etenkin pelastustehtävissä nähtiin helikopterilla käyttöä esimerkiksi Pohjois-Suomen talvisissa olosuhteissa, jolloin helikoptereiden nopeus oli korvaamaton. Muistiossa mainitaan Yhdysvaltojen tilanteen satoja helikoptereita Korean sodan seurauksena sekä saadut myönteiset kokemukset helikoptereiden käytöstä tykistön tulenjohtossa. Helikoptereiden suurimpana etuna nähtiin niiden kohtalaisen suuri kuljetuskyky maasto-olosuhteista huolimatta, edellyttäen että kalustoa oli riittävästi ja kuljetukset kyettiin turvaamaan viholliselta.¹⁸⁷

¹⁸³ PE, Lontoon sotilasasiamiehen selostus, 25.10.1955, T 21811, 3 sal, KA, s. 1–2 sekä liitepiirros

¹⁸⁴ PE, Sotakorkeakoulun kertomus tutustumismatkasta Englannin kenttätykistöön 1.8.–29.8.1958, 21.1.1959, T 21811, 5 sal, KA, s. 21–22

¹⁸⁵ PE, Lontoon sotilasasiamiehen tiedotus n:o 30/57/19.3.1957, T 26965, F15 sal, KA, s. 2

¹⁸⁶ PE, matkakertomus n:o 101/Ittsto/14 sal/6.10.1960, T 21398, 50 sal, KA, liite 3 ”Farnboroughin ilmailunäyttely 1960 ilmavoimien näkökulmasta”, s. 5

¹⁸⁷ PE, muistio ”Helikopterin käyttömahdollisuudet sotilaallisiin tarkoituksiin”, 1.1.1951, T 21398, 55 sal, KA, s. 1–5

Helikopteritoiminta Puolustusvoimissa käynnistyi kuitenkin vasta vuonna 1953, kun Ilmavoimat aloitti operoinnin Imatran Voima Oy:n hankkimalla Suomen ensimmäisellä helikopterilla.¹⁸⁸ Helikopteritoiminta aloitettiin 3. helmikuuta 1953 allekirjoitetulla sopimuksella, jossa sovittiin Ilmavoimien ja Imatran Voima Oy:n välisestä yhteistoiminnasta koskien yhtiön hankkimaa Bell 47D-1 -helikopterin käyttöä, huoltoa ja kunnossapitoa. Sopimuksen mukaan Ilmavoimat asetti helikopterin käyttöä varten tarvittavan henkilöstön ja hallitilat sekä vastasi helikopterin käytöstä ja huollosta. Imatran Voima Oy kustannettavaksi tuli helikopterin varaosa- ja huoltokulut sekä lisäksi henkilöstö- ja polttoainekuluja silloin, kun helikopteria käytettiin yhtiön toimintaan.¹⁸⁹

Sopimuksen mukaan Imatran Voima Oy:n kustannuksella lähetettiin Ilmavoimista yksi ohjaaja ja yksi mekaanikko Ruotsiin saamaan helikopterikoulutusta. Helikopterin saapumisen jälkeen sovittiin Ilmavoimien kouluttavan omalla kustannuksellaan kaksi ohjaajaa ja kaksi mekaanikkoa lisää. Lisähenkilöstön koulutusta varten sovittiin yhtiön kustantavan 60 lentotuntia, minkä jälkeen Ilmavoimat sai käyttää korvauksetta helikopteria enintään 30 tuntia vuosittain omaan käyttöön silloin, kun helikopteria ei tarvittu yhtiön käytössä.¹⁹⁰

Noin kuukauden kestänyt koulutus Ruotsissa aloitettiin maaliskuussa vuonna 1953.¹⁹¹ Helikopteri sijoitettiin Hämeen lennostoon ja helikopteritoimintaa varten irrotettiin kokopäiväisesti yksi ohjaaja ja mekaanikko. Koulutusta jatkettiin kotimaassa ja Imatran Voiman helikopterilla koulutettiin kolme helikopteriohjaajaa lisää. Koulutettavaksi valittiin henkilöitä, jotka olivat jo eläkeiän kynnyksellä. Tämä kuvasti Eero Teikarin myöhemmin laatiman kirjoituksen mukaan Ilmavoimien suhtautumista helikopteritoimintaan. Teikari oli yksi Imatran Voiman helikopterilla koulutuksensa saaneista ohjaajista.¹⁹² Varsinainen lentotoiminta yhtiön helikopterilla muodostui pääsääntöisesti voimalinjojen tarkistuslentoista.¹⁹³

¹⁸⁸ Haapanen (2003), s. 54–55

¹⁸⁹ IlmavE:n kirje n:o 1435/Optsto/17/9.2.1953, T 23145, F1, KA, lähetekirjeen liitteenä oleva sopimus, s. 1–4

¹⁹⁰ Sama, s. 1

¹⁹¹ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 232

¹⁹² Teikari, Eero: Elettiin sitä ennenkin vaik’ ojust’ olta juotiin, *Roottori*, Jäsenjulkaisu 1/2009 N:o 58, Helikopterikilta ry, 2009, s. 6

¹⁹³ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 232

Ilmavoimien operatiivisissa suunnitelmissa vuonna 1953 Imatran Voiman omistamaa helikopteria pidettiin tärkeänä voimalinjojen valvonnassa ja sen merkityksen sähköntuotannolle uskottiin kasvavan sodan aikana. Helikopteri suunniteltiin otettavaksi tilanteen kiristyessä Ilmavoimien käyttöön, koska sillä nähtiin olevan suuria käyttömahdollisuuksia puolustuslaitoksessa. Tämän lisäksi helikopteria operoi Ilmavoimien henkilöstö, mikä puolsi helikopterin ottoa Ilmavoimien käyttöön. Ilmavoimien toimesta olisi tarvittaessa suoritettu voimalinjojen tarkastuslentoja.¹⁹⁴ Helikopterin sijoituspaikaksi suunniteltiin tiedustelulentuetta.¹⁹⁵

Oman helikopterikaluston hankinnat olivat ensimmäisiä kertoja esillä Ilmavoimien esikunnassa vuoden 1954 elokuussa. Operatiivisen ja lentotoimiston päällikön majuri Strömbergin allekirjoittamassa esityksessä hankittavaksi lentokalustoksi mainitaan taistelukoneiden ja harjoitushävittäjien lisäksi myös kevyiden ja raskaampien helikoptereiden hankinta. Vaihtoehtoina kevyeksi helikopterityypiksi luettiin esityksessä Bell 47G, Hiller 360¹⁹⁶ sekä koesarjavaiheessa ollut Sud-Ouest 1220 Djinn. Raskaiden helikoptereiden osalta vaihtoehtoina esiteltiin Sikorsky-Westland S-55, Piasecki HRP-2 sekä Piasecki H-25A. Esityksen vertailevassa taulukossa viitattiin myös neuvostoliittolaiseen ”MILJ” ja ”venäläinen S-55 tapainen” kalustoon.¹⁹⁷ Viittauksilla neuvostoliittolaiseen kalustoon tarkoitettiin todennäköisesti Mi-1- ja Mi-4-tyyppisiä¹⁹⁸. Tutkimusaineistosta ei löytynyt kuitenkaan viitteitä, että esitys olisi tuolloin vielä edennyt tai johtanut mihinkään toimenpiteisiin.

Helikoptereiden käyttömahdollisuudet vuoden 1954 loppupuolella nähtiin Ilmavoimien esikunnassa rajallisina. Tämä käy ilmi Ilmavoimien tasoa ja kehityksen suunta käsittelevästä Ilmavoimien esikunnan laatimasta muistiosta. Muistiossa merkittävää on helikoptereiden lähes täydellinen sivuuttaminen. Muistiossa todetaan helikoptereiden soveltuvan urheilukoneiden kanssa lähinnä yhteyskoneiksi.¹⁹⁹

¹⁹⁴ IlmavE:n kirje n:o 60/Järjsto/OT 10 j sal/29.5.1953, T 27827, F4 OT-sal, KA, s. 3

¹⁹⁵ IlmavE:n kirje n:o 68/Järjsto/OT/10 d 2 sal/8.7.1953, T 27827, F4 OT-sal, KA, s. 1

¹⁹⁶ Polmar ja Kennedy (1981), s. 218. Yhdysvaltain asevoimissa mallimerkintä H-23.

¹⁹⁷ IlmavE:n kirje n:o 16/Optsto/17 sal/28.8.1954, T 27809, F1-4 sal, KA, s. 1-2

¹⁹⁸ Ks. luvun 2.2 kohta *Helikopteritoiminta Neuvostoliitossa*

¹⁹⁹ IlmavE:n kirje n:o 66/Optsto/OT/11c sal/13.11.1954, T 27809, F1-4 sal, KA, viitekirjelmällä lähetetty selvitys ”Ilmavoimien nykyinen taso ja kehityksen suunta meillä ja muissa valtioissa”, s. 9-10

Pääesikunnassa helikopterit nähtiin kuitenkin tulevaisuuden kuljetusvälineenä ja niiden määrän arvioitiin lisääntyvän maailmalla.. Pääesikunnassa laadittiin vuonna 1955 asealan kehitystä käsittelevä katsaus, jonka mukaan toisen maailmansodan jälkeen oli länsimaissa vallalla käsitys aina Korean sodan syttymiseen saakka, että lento- ja atomiase olisivat yhdessä syrjäyttäneet perinteisen sodankäynninkeinot. Tämän johdosta sotatekniseen kehitykseen oli suunnattu maailmalla paljon resursseja. Pääesikunnan katsauksessa arvioitiin ilmakuljetusten merkityksen kasvavan tulevaisuudessa ja kehityksen johtavan kuljetuskoneiden ja helikoptereiden käytön lisääntymiseen sekä niiden kantokyvyn ja nopeuden kasvattamiseen.²⁰⁰

Lisäkokemuksia helikoptereiden käytöstä saatiin vuoden 1955 aikana, kun Imatran Voiman helikopteri osallistui Taistelukoulun johtamiin helikopterikokeiluihin. Helikopterin käyttöä kokeiltiin muun muassa haavoittuneiden ja vankien evakuointiin. Kokeilujen tuloksina todettiin, että haavoittuneiden evakuointi helikopterilla oli nopea ja usein myös ainoa tapa, jolla sissiosaston haavoittuneita voitiin evakuoida. Tiedon evakuointimahdollisuudesta katsottiin olevan omiaan kohottamaan sissien taistelutahtoa. Myös vankien, asiapaperien ja keveähkön sotasaalimateriaalin evakuointi todettiin mahdolliseksi. Lisäksi suoritettiin kokeiluja, joiden tarkoituksena oli selvittää, että miten helikoptereita voitiin hyödyntää sissien etsinnässä ja seurannassa sekä kuinka sissiosastot kykenivät harhauttamaan etsivää helikopteria.²⁰¹

Taistelukoulun helikopterikokeiluista saatujen kokemusten sekä ulkomailta saatujen tietojen perusteella todettiin kokeiltavana olleen kaltaisille pienille helikoptereille olevan lukuisia käyttömahdollisuuksia maavoimissa. Helikopterin käyttömahdollisuuksina nähtiin esimerkiksi maastontiedustelutehtävät, erilaiset yhteystehtävät johtamisen helpottamiseksi erityisesti suomalaisissa maasto-olosuhteissa, haavoittuneiden evakuointitehtävät sekä oman sissi- ja tiedustelutoiminnan tukitehtävät. Helikopterin haavoittuvuuden nähtiin rajoittavan sen käyttöä vihollisen alueella lukuun ottamatta korpiolosuhteita. Suoritettujen kokeilujen johdosta Taistelukoulun johto esitti helikoptereiden saamisen maavoimien käyttöön olevan erittäin tarpeellista. Lisäksi esitettiin erinäisiä aiheita jatkokokeiluille.²⁰²

²⁰⁰ PE, lähete n:o 14/Ulkmtsto/Db/sal/28.1.1955, T 21398, 55 sal, KA, lähetetty katsaus n:o 3/55/28.1.1955 s. 1, 16 ja 22

²⁰¹ IlmavE, TK:n kirje n:o 36/II/8 c/sal/17.12.1955, T 27809, F1-4 sal, KA, s. 1-6

²⁰² Sama, s. 1-6

Lisääntynyt mielenkiinto helikopteritoimintaa kohtaan Puolustusvoimien kaikissa puolustushaaroissa käy ilmi tuotantolaitosten lentopalvelua tutkimaan asetetun toimikunnan selvityksestä. Vuoden 1955 alussa laaditussa selvityksessä pyrittiin kartoittamaan helikopterilentojen kustannuksia ja tarvetta Suomessa. Pääesikunnan toimikunnalle ilmoittama arvioitu tarve oli kevyen helikopterin osalta 70 lentotuntia, Ilmavoimien esikunnan 50 lentotuntia ja Merivoimien esikunnan 20 lentotuntia vuodessa. Keskiraskaan helikopterin osalta Pääesikunnan ilmoittama tarve oli 50 lentotuntia, Ilmavoimien esikunnan myös 50 lentotuntia ja Merivoimien esikunnan 20 lentotuntia vuodessa.²⁰³ Tuntimäärät olivat selkeästi kasvaneet verrattuna pelkästään Ilmavoimien käytössä olleisiin 30 lentotuntiin Imatran Voiman helikopterilla.

Puolustusvoimien sekä puolustusministeriön kanta toimikunnan hankkeeseen oli myönteinen. Puolustusvoimien johdossa laajentuvalla helikopteritoiminnalla nähtiin olevan jossain määrin hyötyä myös maanpuolustukselle. Puolustusministeriössä taasen hanketta pidettiin erityisen toivottavana huomioiden helikoptereiden tarjoamat käyttömahdollisuudet maan erikoisolosuhteissa. Puolustuslaitoksella ei kuitenkaan ollut käytettävissä varoja helikoptereiden hankkimiseksi. Puolustusvoimain komentajan jalkaväenkenraali Heiskasen ja puolustusministeriön yhtenevän näkemyksen mukaan helikopterihankinnat tuli rahoittaa niiden organisaatioiden taholta, jotka olisivat saaneet helikopteritoiminnasta suurimman hyödyn. Puolustusvoimissa oltiin kuitenkin valmiita Imatran Voiman kanssa sovitun kaltaiseen yhteistoimintaan, jolloin Ilmavoimat olisi asettanut helikoptereihin tarvittavan henkilöstön ja vastanneet niiden huollosta vastineeksi niiden käytöstä.²⁰⁴

Vuosien 1954–1955 aikana suoritetun selvitystyön perusteella yhteiskunnassa ja Puolustusvoimissa olisi siis ollut tarve helikoptereille, mutta tarvitsijoiden osalta määrärahoja kaluston hankintaan ei kuitenkaan löytynyt. Vuonna 1956 puolustusvoimain komentaja hyväksyi periaatteen, jonka mukaan valtion hankkiessa helikoptereita, olisi ne luovutettu Ilmavoimille. Tällöin Ilmavoimat olisi käyttänyt helikoptereita yleishyödyllisten tarkoituksien lisäksi myös Puolustusvoimien tarpeisiin. Periaatteen taustalla oli oletamus siitä, ettei Puolustusvoimille muulla tavoin olisi saatu hankittua helikoptereita.²⁰⁵

²⁰³ IlmavE, Tuotantopalveluiden lentokonetoimikunnan kirje 7.1.1955, T 28022, F3, KA, s. 1 ja liite 3 ”arvio helikopterilentotuntimääristä”

²⁰⁴ PE:n kirje n:o 218/Optsto/17/27.3.1956, T 28022, F5–6, KA, s. 1 sekä PE, PLM:n kirje n:o 2220/52/Sot./56/23.4.1956, T 28022, F5–6, KA, s. 1

²⁰⁵ PE, IlmavE:n kirje n:o 941/Lktsto/17/29.1.1960, T 28022, F10, KA, s. 5

Ilmavoimien esikunnassa helikoptereiden tarve nähtiin edelleen melko vähäisenä vielä vuoden 1956 aikana. Operatiivisen- ja lentotoimiston päällikön majuri Strömbergin laatimasta muistista heinäkuulta 1956 ilmenee, että helikoptereiden osalta oli rauhan ajan tarpeeksi määritelty vain kaksi kevyttä Imatran Voiman omistaman Bell 47 -luokan kaltaista helikopteria.²⁰⁶ Vasta lentokonetoimikunnan perustamisen jälkeen ryhdyttiin vuoden 1957 alussa Ilmavoimien esikunnassa pohtimaan aiempaa enemmän helikoptereiden käyttöä ja tarvittavia kalustomääriä.

Lähestyttäessä 1960-lukua, alettiin helikoptereiden käyttömahdollisuudet näkemään yhtä laajemmin niin Pääesikunnassa kuin myös Ilmavoimissa. Helikoptereiden käyttömahdollisuus tiedustelutehtäviin käy ilmi ilmavoimien komentajan kirjeestä puolustusvoimain komentajalle. Heinäkuussa 1958 heinäkuussa puolustusvoimain komentaja tiedusteli ilmavoimien komentajalta Ilmavoimien mahdollisuuksia suorittaa sodan ajan tiedustelutoimintaa²⁰⁷. Ilmavoimien komentajan kenraalimajuri Artolan laatimasta vastauksesta käy ilmi, että kalusto- ja materiaalitilanteen osalta Ilmavoimien valmius sodan ajan tiedustelutoimintaan oli huono tiedustelulentokaluston puuttuessa kokonaan, minkä vuoksi selvityksessä esitettiin tulevaisuuden suuntaviivoina muun muassa tiedustelulentokoneiden sekä muutaman tiedusteluhelikopterin hankinta²⁰⁸.

Helikoptereiden käyttöä pohdittiin myös Pääesikunnan laskuvarjotoimikunnan suunnitelmassa. Vuoden 1960 alussa alkavaan laskuvarjokoulutukseen oli suunnitelmissa käyttää DC-3-kuljetuskonetta. Koulutuksen laajentuessa nähtiin kuitenkin tarve lisätä kuljetuslentokonekalustoa. Laskuvarjojääkärikoulun yhteydessä aloitettavan sissitoimintaan liittyvän lentokuljetustoiminnan kehitys voitiin aloittaa rajoitetusti Ilmavoimien Beaver-kalustolla, mutta toiminnan monipuolistamisen edellytyksenä nähtiin 2–3 yhteishelikopterin tarve sekä yhden pitkän toimintamatkan omaavan ja maastokelpoisen kuljetuskoneen tarve.²⁰⁹

²⁰⁶ IlmavE:n muistio n:o 67/Op- ja lnttsto/20 sal/27.7.1956, T 27809, F1–4 sal, KA, s. 1 ja liite 2 ”ilmavoimien lentokonetarve”

²⁰⁷ PE:n kirje n:o 353/Optsto/10 sal/7.7.1958, T 26965, F17 sal, KA, s. 1

²⁰⁸ PE, IlmavE:n kirje n:o 8/Op- ja lnttsto/OT 10 sal/30.9.1958, T 26965, F 17 sal, KA, s. 3–4

²⁰⁹ PE, suunnitelma laskuvarjokoulutuksen toimeenpanosta, 21.3.1960, T 27830, A1 ja F1 OT-sal, KA, s. 16

Puolustusvoimat oli saada helikoptereita jo heti 1960-luvun alussa, sillä eduskunta oli hyväksynyt aiemmin vuonna 1959 määrärahan helikoptereiden hankkimiseksi sisäasiainministeriön tarpeisiin. Tämä aiheutti päänvaivaa Ilmavoimissa, sillä mikäli olisi noudatettu aiempaa periaatepäätöstä valtion hankkimien helikoptereiden sijoittamisesta, olisi helikopterit luovutettu Ilmavoimille. Kuitenkin sisäasiainministeriö oli hankkimassa helikopterikalustoa ensisijaisesti syrjäseuduilla ja saaristossa tapahtuvia äkillisiä sairaskuljetuksia varten. Tällöin helikoptereita varten olisi jouduttu rakentamaan erillisiä pieniä tukikohtia Ilmavoimien joukko-osastojen ulkopuolelle. Tällöin Ilmavoimien muutoinkin tiukka henkilöstötilanne olisi heikentynyt entisestään, koska henkilöstöä olisi jouduttu komentamaan pysyvästi näihin tukikohtiin. Ilmavoimien komentajaksi vaihtuneen kenraalimajuri Olavi Seeven²¹⁰ mukaan oli nähtävissä helikoptereiden tarkoitetun ensisijaisesti pelastustoimintaan, jolloin niiden koulutuksellinen arvo ja käyttö maanpuolustuksellisissa tehtävissä olisivat jääneet hyvin vähäisiksi. Niinpä kenraalimajuri Seeve esitti puolustusvoimain komentajalle, että sisäasiainministeriön hankinnassa olevat helikopterit suositellaan annettavaksi Merivartiolaitoksen käyttöön ja ryhdytään toimenpiteisiin helikoptereiden hankkimiseksi Puolustusvoimien omaan käyttöön.²¹¹

Vuoden 1960 lopulla posti- ja lennätinhallitus tiedusteli Ilmavoimien mielenkiintoa ottaa vastaan posti- ja lennätinlaitokselle mahdollisesti hankittavien helikoptereiden huolto- ja ylläpito- tehtäviä. Ilmavoimat oli saamassa jo omia helikoptereita, joten mielenkiintoa lisäkalustoon oli vähän.²¹² Ilmavoimien saatua omat helikopterinsa nähtiin, että Puolustusvoimien helikopteritarve rauhan aikana oli kalustomäärän puolesta tyydytetty ja henkilöstöä ei ollut vielä riittävästi hankitunkaan helikopterikaluston täysipainoiseen hyödyntämiseen.²¹³ Ilmavoimat olisi kyennyt suorittamaan ainoastaan helikoptereiden vastaanoton ja varastoinnin, mikäli posti- ja lennätinhallitus olisi ryhtynyt helikoptereiden hankintaan.²¹⁴

²¹⁰ Lipponen (1997), s. 365. Kenraalimajuri Olavi Seeve toimi ilmavoimien komentajana 8.12.1958–12.9.1964.

²¹¹ PE, IlmavE:n kirje n:o 941/Lktsto/17/29.1.1960, T 28022, F10, KA, s. 5–9

²¹² PE, IlmavE:n kirje n:o 8574/Op- ja lnttsto/12/8.11.1960, T 28022, F10, KA, s. 1, kts. myös PE:n kirje n:o 859/Ilmaptsto/12/21.11.1960, T 28022, F10, KA, s. 1

²¹³ PE, IlmavE:n kirje n:o 4119/Optsto/17/15.5.1961, T 28022, F11, KA, s. 1

²¹⁴ PE:n kirje n:o 421/Ilmaptsto/12/27.5.1961, T 28022, F11, KA, s. 1

Puolustusvoimat sai ensimmäiset helikopterit maaliskuussa 1961, kun Ilmavoimat vastaanotti neljä kevyttä HK-helikopteria.²¹⁵ Saman vuoden lopulla irtisanottiin Imatran Voima Oy:n ja ilmavoimien välinen sopimus Bell 47 -helikopterin käytöstä. Puolustusministeriö hyväksyi ilmavoimien komentajan esityksen sopimuksen irtisanomisesta vuoden 1961 lokakuun 1. päivään mennessä.²¹⁶ Helikopterikoulutukselle asetetut tavoitteet kyettiin jo saavuttamaan Ilmavoimien omalla helikopterikalustolla sopimuksen sitoessa edelleen yhden ohjaajan ja yhden mekaanikon työpanoksen osan vuotta.²¹⁷

Imatran Voima Oy:n kanssa tehdyn sopimuksen myötä Puolustusvoimat pääsi kiinni helikopteritoimintaan. Alkuun sopimus oli merkittävä, koska Ilmavoimilla ei ollut omaa helikopterikalustoa. Helikopterihankintojen myötä ulkopuolisen kaluston käytölle ei ollut kuitenkaan enää tarvetta.²¹⁸ Imatran Voima Oy:n kanssa tehty sopimus mahdollisti Ilmavoimien ohjaajien ja mekaanikkojen helikopterikoulutuksen aloituksen. Imatran Voima Oy:n helikopterilla koulutettiin kaikkiaan neljä ohjaajaa ja kaksi mekaanikkoa.²¹⁹

Ilmavoimien vuosittaiset 30 lentotuntia kuluivat pääsääntöisesti ohjaajien koulutukseen sekä joihinkin muonankuljetuslentoihin ja pelastuspäivystystehtäviin leiriharjoitusten yhteydessä. Maavoimien harjoituksissa helikopteria käytettiin pääsääntöisesti esittelylentoihin sekä erotuomareiden ja johtohenkilöiden kuljetuksiin. Yhteistoimintasopimuksen myötä Ilmavoimat saivat kaikkiaan noin 1600 tunnin kokemuksen helikopteritoiminnasta. Koulutetusta neljästä ohjaajasta kolme jäi eläkkeelle tai siirtyi muihin tehtäviin melko pian toiminnan loppuessa. Näin ollen koulutetuista ohjaajista ainoastaan tuleva helikopterilentueen päällikkö Eero Teikari jäi Puolustusvoimien palvelukseen ja seuraavia helikoptereita varten ohjaajien koulutus täytyi aloittaa käytännössä alusta.²²⁰

²¹⁵ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 255

²¹⁶ PLM:n kirje n:o 2523/46/Sot/1961/3.7.1961, T 23114, F314, KA, s. 1

²¹⁷ PLM, IlmavE:n kirje n:o 4883/Koultsto/17 b/14.6.1961, T 23114, F314, KA, s. 1

²¹⁸ IlmavE:n kirje n:o 4766/Optsto/12/9.6.1961, T 23145, F9, KA, liitteenä muistio ”puolustuslaitokseen kuulumattomien hyväksi tapahtuvasta lentotoiminnasta, s. 2–3

²¹⁹ PE, IlmavE:n kirje n:o 941/Lktsto/17/29.1.1960, T 28022, F10, KA, s. 4–5

²²⁰ IlmavE:n muistio n:o 195/17/Op/27.4.1966, T 27809, F14–15 sal, KA, s. 2–3

2.4 Lentokonetoimikunnan perustaminen ja helikopterit lentokonetoimikunnassa

Ilmavoimien lentokonehankinnat olivat melko sekavat sotien jälkeisenä aikana ja kalustohankinnoista puuttui pitkän tähtäimen suunnitelmallisuus.²²¹ Vuonna 1956 Folland Gnat-hävittäjien hankinnan ollessa meneillään, todettiin myös Ilmavoimien alkeiskoulukunnan olevan uusimisen tarpeessa vuosien 1958–1959 aikana. Hankittavien koulukoneiden tyyppi tuli olemaan suuresti riippuvainen taistelulentäjien koulutukseen tähtäävästä koulutusmenetelmästä, joka oli vielä ratkaisematta. Edellä mainituista seikoista johtuen sekä lentokonehankintoihin liittyvän kokonaisohjelman laatimiseksi puolustusvoimain komentaja jalkaväenkenraali Heiskanen asetti 27. päivä marraskuuta 1956 erityisen lentokonetoimikunnan.²²² Toimikunnan päätehtävänä oli Ilmavoimien lentokonehankintojen sekä ohjaajien koulutuksen suunnittelu Ilmavoimien sodan ajan tehtävien perusteella.²²³ Toimikunnan työn valmistuttua tarkoituksena oli esitellä puolustusministeriölle kokonaisesitys Ilmavoimien hankintojen suorittamisesta.²²⁴

Lentokonetoimikunnan puheenjohtajaksi nimitettiin yleisesikunnan päällikkö kenraaliluutnantti Tauno Viljanen²²⁵. Toimikunnan jäseniksi²²⁶ nimitettiin ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Reino Artola, ilmapuolustuksen tarkastaja kenraalimajuri Adolf Ehrnrooth, pääesikunnan koulutuspäällikkö kenraalimajuri Ali Koskimaa, pääinsinööri insinöörikenraalimajuri Reino Rissanen sekä Ilmavoimien teknillinen tarkastaja insinöörieversti Armas Harri. Toimikunta oli arvovaltainen ja edusti ilmapuolustusalan ylintä osaamista. Toimikunnan sihteeriksi nimitettiin majuri Kalle Uola Ilmavoimien esikunnasta.²²⁷

Toimikunnan ensimmäinen kokous pidettiin 11. tammikuuta 1957. Alkuun kokouksessa käsiteltiin Pääesikunnan ehdotus toimikunnan työjärjestykseksi. Toimikunnan työn pohjana olivat Ilmavoimien sodanajan lentotehtäviksi määrätyt tehtävät; hävittäjätorjunta- ja suojaus, tiedustelu ja tykistön tulenjohto, hyökkäykset maa- ja merimaaleja vastaan, kuljetukset ja yhteyslennot sekä merimiinoitukset. Työjärjestyksen mukaisesti käsiteltävänä oli myös Ilmavoimien

²²¹ Lukkarinen (2008), s. 151

²²² PE:n kirje n:o 694/Optsto/8 sal/27.11.1956, T 26965, F12 sal, KA, kts. myös PE:n kirje n:o 236/Optsto/17 sal/18.4.1958, T 26965, F19 sal, KA, s. 1

²²³ PE:n kirje n:o 695/Optsto/8 sal/27.11.1956, T 26965, F12 sal, KA

²²⁴ PE:n kirje n:o 694/Optsto/8 sal/27.11.1956, T 26965, F12 sal, KA

²²⁵ Lipponen (1997) s. 463–464. Kenraaliluutnantti Viljanen toimi yleisesikunnan päällikkönä 20.6.1955–6.9.1961

²²⁶ Vrt. Lukkarinen (2008), s. 151. Lukkarinen mainitsee toimikunnan jäsenenä olleen lisäksi Ilmavoimien esikuntapäällikön ja Pääesikunnan ilmapuolustusosaston päällikön. Edellä mainitut henkilöt olivat lentokonetoimikunnan työvaliokunnan jäseniä. PE:n kirje n:o 32/Optsto/12 sal/14.1.1957, T 26965, F14 sal, KA, lentokonetoimikunnan työvaliokunnan 11.1.57 pidetyn kokouksen pöytäkirja

²²⁷ PE:n kirje n:o 695/Optsto/8 sal/27.11.1956, T 26965, F12 sal, KA, kts. myös Lukkarinen (2008), s. 151

sodan ajan tehtävien edellyttämän kaluston laatu ja määrä sekä lentokaluston edellyttämä ohjaajien määrä koulutustavoitteineen ja karkeine lentotuntilaskelmineen. Ilmavoimien tehtävien edellyttämän helikopterikaluston laatua ja määrä tarkasteltiin osana kuljetus- ja yhteyskoneiden kalustoa. Ilmavoimien sodan ajan kalustotilanteen lisäksi toimikunnan tuli myös käsitellä ohjaajien koulutuksen sekä toimintavalmiuden edellyttämän rauhan ajan vaatimaa lentokaluston määrää ja laatua sekä lentokaluston hankintaa ja lentojoukkojen kustannuksia.²²⁸

Toimikunnan työjärjestys hyväksyttiin, mutta kokouksessa käydyissä keskusteluissa todettiin, että rinnan kalustohankintojen kanssa oli myös lentokenttäverkkoa kehitettävä ja henkilöstön koulutuksessa tuli kiinnittää huomiota myös teknisen henkilöstön koulutukseen. Ilmavoimien tehtävien vaatiman kaluston määrittelyssä tuli määritellä kaluston minimitarve, joka oikeasti mahdollista hankkia sekä kaluston määrä, joka olisi toivottavaa hankkia ja jonka hankinta olisi kenties mahdollisuuksien rajoissa. Kokouksessa määrättiin työvaliokunta laatimaan esitys Ilmavoimien sodan ajan tehtävien edellyttämäksi kalustoksi sekä käsittelemään tarkemmin Ilmavoimien sodan ajan tehtävät. Työvaliokunnan puheenjohtajaksi määrättiin Pääesikunnan koulutuspäällikkö kenraalimajuri Koskimaa ja jäseniksi ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Artola sekä ilmapuolustuksen tarkastaja kenraalimajuri Ehrnrooth. Työvaliokunta oikeutettiin määräämään itsellensä sihteeristön alaisistaan osastoista ja esikunnista. Työvaliokunnan sihteeriksi määrättiin lentokonetoimikunnan sihteeriksikin määrätty majuri Uola.²²⁹

Työvaliokunnan sihteeristöksi määrättiin Ilmavoimien esikuntapäällikkö eversti Olavi Seeve, Pääesikunnan ilmapuolustusosaston päällikkö eversti Eskil Peura sekä Pääesikunnan operatiivisen osaston päällikkö eversti Aatos Maunula.²³⁰ Työvaliokunnan merkitys oli suuri varsinaisen lentokonetoimikunnan esityksien taustalla. Lentokonetoimikunnassa käsitellyt asiat valmisteltiin työvaliokunnassa, jolla oli käytössään sihteeristön lisäksi Ilmavoimien esikunta esityksien laatimiseen²³¹.

Ennen ensimmäistä lentokonetoimikunnan kokousta oli Ilmavoimien esikunnassa laadittu jo muistio Ilmavoimien sodan ajan tehtävien edellyttämästä lentokalustosta. Tammikuun alussa laaditun muistion pääpaino oli hävittäjäkalustossa ja helikoptereita käsiteltiin vain vähän. Muistiossa todettiin Ilmavoimien käytössä olevan vain yksi helikopteri. Helikoptereiden näh-

²²⁸ PE:n kirje n:o 32/Optsto/12 sal/14.1.1957, T 26965, F14 sal, KA, lentokonetoimikunnan 11.1.57 pidetyn kokouksen pöytäkirjan liite 1, s. 1–2

²²⁹ PE:n kirje n:o 32/Optsto/12 sal/14.1.1957, T 26965, F14 sal, KA, lentokonetoimikunnan 11.1.57 pidetyn kokouksen pöytäkirja s. 1–2, kts. myös Lukkarinen (2008), s. 151

²³⁰ PE:n kirje n:o 32/Optsto/12 sal/14.1.1957, T 26965, F14 sal, KA, lentokonetoimikunnan työvaliokunnan 11.1.57 pidetyn kokouksen pöytäkirja, kts. myös Lukkarinen (2008), s. 151

²³¹ PE:n kirje n:o 24/Optsto/12 sal/14.1.1958, T 26965, F17 sal, KA, s. 1

tiin kuitenkin soveltuvan sodan aikana erityisesti vaikeasti haavoittuneiden evakuointiin ja pienehköjen sissipartioiden kuljetukseen ja huoltoon.²³² Lentokonetoimikunnan ensimmäisen kokouksen jälkeen Ilmavoimien esikunnassa laaditussa muistiossa todettiin helikoptereiden määrästä, että kaksi haavoittuneiden evakuointiin soveltuvaa helikopteria armeijakuntaa kohden voitiin pitää riittävänä. Samoja helikoptereita tuli kyetä käyttämään myös 4–6 hengen sissipartioiden lentokuljetuksiin ja huoltoon.²³³

Helmikuun alussa Ilmavoimien esikunnan operatiivisessa ja lentotoimistossa laaditussa muistiossa todettiin kuljetus- ja yhteyskoneiden puutteena se, että Suomessa oli tuolloin vain yksi helikopteri. Ilmavoimien käytettävissä oli näin ainoastaan Imatran Voiman omistama kevyt helikopteri, sillä helikoptereita ei ollut saatavana lisää ottokoneinakaan. Helikoptereiden puute ei mahdollistanut muistion mukaan uudenaikaisen sodankäynnin vaatimaa monipuolista yhteyslentotoimintaa. Tästä johtuen todettiin tarve hankkia helikoptereita puolustuslaitokselle. Hankittavaksi kalustoksi esitettiin kolmea kevyttä ja kolmea raskaampaa helikopteria. Vaatimuksena keveille helikoptereille asetettiin vähimmäiskuormaksi kaksi henkilöä sekä mahdollisuus parien asentamiseen. Raskaamman kaluston vaatimuksena oli vähimmäiskuormana kuusi henkilöä sekä mahdollisuus parien ja pelastusvarustuksen asentamiseen.²³⁴

Lentokonetoimikunnan työvaliokunnan alustavat esitykset laadittiin helmikuun aikana 1957 ja käsiteltiin lentokonetoimikunnan kokouksessa kuun lopussa.²³⁵ Esitykset käsitelivät Ilmavoimien lentotehtäviä sekä sodanajan lentotehtävien edellyttämän kaluston määrää ja laatua. Esityksessä todettiin, että Ilmavoimien lentotehtävät tuli määritellä erikseen sodanuhka-aikana ja varsinaisten sotatoimien aikana. Kuljetus- ja yhteyslentojen sekä merimiinoitusten osalta esityksessä todettiin lyhykäisesti, että Ilmavoimien tuli sotatoimien kaikissa vaiheissa valmistautua noin pataljoonan vahvuisen jalkaväen taisteluosaston lentokuljetukseen, noin joukkueen vahvuisen sissiosastojen ilmapudotukseen ja näiden huoltamiseen sekä yhteystoimintaan. Näiden tehtävien lisäksi Ilmavoimien tuli varautua miinoitusoperaatioiden suorittamiseen ilmasta rajatuille alueilla tilanteissa merisotatoimien tätä nopeasti vaatiessa.²³⁶

Työvaliokunnan alustavissa esityksissä Ilmavoimien sodanajan lentotehtävien edellyttämän lentokaluston määrä ja laatu olivat jaettu sotatoimien vaiheiden mukaisesti kolmeen tavoitteeseen. Puolueettomuudenvartiointivaiheessa tehtävien täyttämiseen esitetty tarvittava minimi-

²³² IlmavE:n muistio n:o 5/Op- ja Inttsto/10 sal/9.1.1957, T 27809, F5–6 sal, KA, s. 8

²³³ IlmavE:n muistio n:o 9/Op- ja Inttsto/sal/31.1.1957, T 27809, F5–6 sal, KA, s. 10

²³⁴ IlmavE:n muistio n:o 12/Op- ja Inttsto/11 sal/9.2.1957, T 27809, 5–6 sal, KA, s. 9–10

²³⁵ PE:n kirje n:o 24/Optsto/12 sal/14.1.1958, T 26965, F17 sal, KA, s.1–3

²³⁶ PE:n kirje n:o 126/Optsto/12 sal/14.2.1957, T 26965, F14 sal, KA, (lentokonetoimikunta), s. 6

kalusto käsitti 44 aliaänihävittäjää, 12 yliaänihävittäjää sekä 4 meritiedustelukonetta. Kaluston määrää lisäntyi siirryttäessä puolustusvalmiuden ja sodan ajan vaiheeseen. Puolustusvalmiudessa Ilmavoimien tehtävien vaatima kalusto käsitti kaikkiaan 96 aliaänihävittäjää, 36 yliaänihävittäjää, 15 aliaäänivalokuvauskonetta, 3 yliaäänivalokuvauskonetta, 9 meritiedustelukonetta, 4 kuljetuskonetta sekä 6 kevyttä ja 12 raskasta helikopteria. Sodan aikaa varten hävittäjien lukumäärä kaksinkertaistui muun kalustomäärän ollessa sodan ajan vahvuudessaan.²³⁷ Ilmavoimien tehtävien hoitamiseen vaadittavan kaluston painopiste oli siis hävittäjäkaluston hankinnassa, helikoptereiden ja kuljetuskoneiden jäädessä sivuosaan.

Laaditussa alustavassa esityksessä määriteltiin myös helikoptereiden osalta vaatimukset hankittavalle kalustolle. Keveiden helikoptereiden kuormauskyvyn tuli olla kaksi henkilöä sekä lisävaatimuksena mahdollisuus parien asennukseen. Raskaiden helikoptereiden osalta kuormauskyvyn tuli olla kuusi henkilöä ja lisävaatimuksina oli mahdollisuus parien asennukseen sekä alaslaskettava kori pelastustoimintaa varten.²³⁸ Vaatimukset noudattivat siis Ilmavoimien esikunnan laatiman esityksen mukaisia vaatimuksia.²³⁹

Huhtikuussa 1957 lentokonetoimikunnan työvaliokunnan sihteeri laati esityksen Ilmavoimien sodan ajan ohjaajamäärästä, ohjaajien koulutustavoitteista sekä koulutuksen vaatiman lentokaluston määrästä ja laadusta. Keskeisintä esityksessä olivat Ilmavoimien ohjaajatarpeen määrittäminen sekä koulutusjärjestelmä ja kalusto, jolla tavoitteisiin päästäisiin. Taisteluvalmiiden hävittäjä- ja tiedustelukoneiden ohjaajatarpeeksi esitettiin puolueettomuudenvartiointivaiheessa 126, puolustusvalmiusvaiheessa 324 ja sodan aikana 612 ohjaajaa. Kuljetuskoneiden osalta ohjaajatarpeeksi määriteltiin 9 ohjaajaa puolustusvalmiusvaiheessa ja sodan aikana. Helikoptereiden osalta vastaava ohjaajatarve oli 8 ohjaajaa kevyellä ja 18 ohjaajaa raskaalla helikopterikalustolla sekä puolustusvalmiusvaiheessa että sodan aikana.²⁴⁰

Hankintatavoitteiksi koulutuksen ja sitä avustavan lentotoiminnan tarpeita varten asetettiin 38 alkeiskoulukonetta, 44 kevyttä suihkuharjoituskonetta, 60 sotakonetta, yksi tavarankuljetuskone, 15 yhteyskonetta sekä kolme maalinhinaus- ja maalikonetta. Helikoptereiden osalta hankintatavoitteet koulutuksen vaatimaksi kalustoksi olivat kaksi kevyttä helikopteria sekä yksi raskas helikopteri.²⁴¹

²³⁷ PE:n kirje n:o 127/Optsto/12 sal/18.2.1957, T 26965, F14 sal, KA, (lentokonetoimikunta), s. 1–15 ja liite 7

²³⁸ Sama, s. 13

²³⁹ IlmavE:n muistio n:o 12/Op- ja lnttsto/11 sal/9.2.1957, T 27809, F5–6 sal, KA, s. 10

²⁴⁰ PE, IlmavE:n kirje n:o 31/Optsto/11 sal/18.4.1957, T 26965, F14 sal, KA, lentokonetoimikunnan työvaliokunnan sihteeristön esitys, s. 1–4, 12–14 ja liite 2

²⁴¹ Sama, s. 1–4, 12–14 ja liite 2

Keskeisintä esityksessä oli Ilmavoimien ohjaajien koulutusjärjestelmän käsittely. Mihin liittyen esityksessä käsiteltiin Ilmavoimien ohjaajamääriä, koulutustavoitteita sekä kalustollisia vaatimuksia. Esityksessä suositeltiin koulutuksen etenevän asteittain helpommasta konetyypistä aina sotakoneeseen asti. Parhaalta mahdolliselta järjestelmältä näytti alkeiskoulukone - kevyt suihkuharjoituskone - sotakone -järjestelmä. Esityksessä pidettiin tärkeänä käytännön kokemusten saamista suositellusta koulutusjärjestelmästä joko hankkimalla pieni määrä sopivaa kalustoa ja kokeilemalla tai vaihtoehtoisesti lähettämällä henkilöstöä ulkomaille komennukselle.²⁴²

Esitys siihen laadittuine lisäselvitykseen käsiteltiin lentokonetoimikunnan kokouksissa 13. syyskuuta ja 9. marraskuuta 1957.²⁴³ Kokouksen perusteella laaditut lisäselvitykset käsitelivät enimmäkseen ohjaajien ja teknisen henkilöstön tarvetta sekä keinoja, joilla tarve saatiin tyydytettyä. Lisäksi selvityksissä käsiteltiin koulutuskonevaihtoehtoja, lentotuntitilastoja sekä lentotuntikustannuksia eri koulutusvaihtoehtoilla. Helikoptereita myöhemmissä esityksissä ei juurikaan enää käsitelty.²⁴⁴ Lentokonetoimikunnan myöhemmät selvitykset keskittyivät lähinnä tutkimaan alkeiskoulukone - kevyt suihkuharjoituskone - sotakone -järjestelmän puitteissa tapahtuvaa koulutusta, mikä nähtiin selkeästi muuta koulutusta tärkeämpänä tehtävänä Ilmavoimissa. Marraskuun kokouksessa esitys todettiin toteuttamiskelpoiseksi, tosin henkilöstölaskelmissa ei oltu huomioitu normaalia poistumaa. Tästä huolimatta työvaliokunnan esitystä pidettiin hyvänä ja esitys hyväksyttiin periaatteellisesti.²⁴⁵

Vuoden 1958 tammikuussa lentokonetoimikunta kokoontui kahdesta. Kokouksissa käsiteltiin työvaliokunnan ohjaajakoulutuksen järjestämisestä koskevaan esitykseen tehtyjä muutoksia ja käytiin alustavia keskusteluja konehankinnoista. Tammikuun 20. päivän kokouksessa tehtiin periaateratkaisuja lentokonekaluston osalta aiemmin hyväksytyyn mäntämoottorialkeiskone - kevyt suihkuharjoituskone - sotakone -koulutusmenetelmän pohjalta. Kokouksissa käydyn keskustelun perusteella Ilmavoimien tulevan koulutuskaluston uusiminen oli kalustohankintojen osalta keskeisimmässä roolissa. Folland Gnat-hävittäjät olivat jo tulossa, joten sotakonekysymys oli toistaiseksi ratkaistu. Alkeiskoulukoneen ja suihkuharjoituskoneen hankinta

²⁴² PE, IlmavE:n kirje n:o 31/Optsto/11 sal/18.4.1957, T 26965, F14 sal, KA, lentokonetoimikunnan työvaliokunnan sihteeristön esitys, s. 9–11

²⁴³ PE:n kirje n:o 571/Optsto/12 sal/12.11.1957, T 26965, F14 sal, KA, pöytäkirja lentokonetoimikunnan 9.11.57 pidetystä kokouksesta, s. 1

²⁴⁴ PE:n kirje 512/Optsto/12 sal/15.10.1957, T 26965, F14 sal, KA, lentokonetoimikunnan työvaliokunnan lisäselvitys ja lisäys esitykseen ilmavoimien sodanajan lentokaluston edellyttämäksi ohjaajien määräksi ja koulutustavoitteiksi summittaisine lentotuntilaskelmineen sekä koulutuksen vaatimaksi koulutuskaluston määräksi ja laaduksi, kts. myös marraskuun kokouksen jälkeen laadittu lisäselvitys PE:n kirje n:o 23/Optsto/12 sal/13.1.1958, T 26965, F17 sal, KA.

²⁴⁵ PE:n kirje n:o 571/Optsto/12 sal/12.11.1957, T 26965, F14 sal, KA, pöytäkirja lentokonetoimikunnan 9.11.57 pidetystä kokouksesta, s. 1–2

muodostui näin tärkeimmäksi tehtäväksi, jotta ohjaajien tehokas koulutus uuden koulutusmenetelmän pohjalta saatiin käynnistettyä.²⁴⁶ Päätöksien perusteella ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Artola esitti muutamaa päivää myöhemmin puolustusvoimain komentajalle alkeiskoulukoneiden ja suihkuharjoituskoneiden hankintaa. Tyyppikysymyksiä lopulliseksi selvittämiseksi esitettiin kokeiluja ja komennuskuntien lähettämistä Ranskaan ja Italiaan tutustumaan sikäläiseen kalustoon ja koulutukseen²⁴⁷.

Päivää myöhemmin puolustusvoimain komentaja jalkaväenkenraali Heiskanen esitti puolustusministerille suomalaisten taistelulentäjien koulutuksessa päädytyn perusteellisten tutkimuksien jälkeen mäntämootorialkeiskoulukone - kevyt suihkuharjoituskone - sotakone - koulutusmentelmään. Koska Ilmavoimien koulutuskalusto oli heikkokuntoista ja vanhentunutta, komentaja esitti alkeiskoulukonekannan uusimista ja suihkuharjoituskoneiden hankintaa. Esityksen mukaan mäntämootorialkeiskoulukoneet tuli hankkia ulkomailta ja kotimainen lentokoneteollisuus suunnata kevyiden suihkuharjoituskoneiden lisenssivalmistukseen.²⁴⁸

Hankittavan alkeiskoulukoneen tyyppikysymys ei alkuun ollut täysin yksimielinen²⁴⁹, mutta puolustusvoimain komentaja hyväksyi kuitenkin lopulta lentokonetoimikunnan esittelystä 25. päivä huhtikuuta vuonna 1958 Ilmavoimien alkeiskoulukonetyypiksi ruotsalaisen Saab Safir 91 D:n ja suihkuharjoituskoneeksi lisenssillä valmistettavan ranskalaisen Fouga CM 170 Magisterin.²⁵⁰ Lopullinen hankintapäätös Safir-alkeiskoulukoneiden hankinnasta tehtiin myöhemmin heinäkuussa 1958 ja ensimmäiset koneet saapuivat Suomeen saman vuoden lopussa. Ilmavoimille hankittiin kaikkiaan 35 Safir-alkeiskoulukonetta.²⁵¹ Fouga-kaluston osalta lopullinen hankintapäätös tehtiin lokakuussa ja ensimmäiset Fougat saapuivat Suomeen joulukuussa 1958. Ilmavoimille hankittiin Ranskasta kaikkiaan 18 Fouga-harjoitushävittäjää ja kotimaassa Valmet Oy valmisti lisenssillä yhteensä 62 harjoitushävittäjää.²⁵²

²⁴⁶ PE:n kirje n:o 54/Optsto/12 sal/27.1.1958, T 26965, F17 sal, KA, pöytäkirja lentokonetoimikunnan 17.1.58 pidetystä kokouksesta, s. 4–10, kokouksen työjärjestys sekä liitteet 1 ja 2 sekä PE:n kirje n:o 54/Optsto/12 sal/27.1.1958, T 26965, F17 sal, KA, pöytäkirja lentokonetoimikunnan 20.1.58 pidetystä kokouksesta, s. 5–7

²⁴⁷ PE, IlmavE:n kirje n:o 7/Op- ja lnttsto/20 sal/23.1.1958, T 26965, F19 sal, KA, s. 1–4

²⁴⁸ PE:n kirje n:o 53/Optsto/20 sal/24.1.1958, T 26965, F19 sal, KA, s. 1–2

²⁴⁹ Vrt. PE, IlmavE:n kirje n:o 56/Op- ja lnttsto/20 sal/10.4.1958, T 26965, F19 sal, KA, s. 1–3, PE:n kirje n:o 236/Optsto/17 sal/18.4.1958, T 26965, F19 sal, KA, s. 3–7

²⁵⁰ PE, esittely n:o 241/Optsto/17 sal/25.4.1958, T 26965, F19 sal, KA

²⁵¹ Lukkarinen (2008), s. 157

²⁵² Sama, s. 157–158

3 HELIKOPTERIHANKINNAT NEUVOSTOLIITOSTA

3.1 Idänkaupan alku ja puolustushankintojen suuntaaminen Neuvostoliittoon

Kaupankäynti Suomen ja Neuvostoliiton välillä käynnistyi jälleen välirauhan solmimisen jälkeen. Vuoden 1944 joulukuussa sovittiin välirauhansopimuksen mukaisista sotakorvauksista Neuvostoliiton kanssa, mikä oli myöhemmin osaltaan luomassa pohjaa kasvaneelle idänkaupalle. Varsinainen kaupankäynti Neuvostoliiton kanssa alkoi tammikuussa 1945 allekirjoitetulla ensimmäisellä tavaravaihtosopimuksella.²⁵³ Vuonna 1947 solmittiin kaupallinen perussopimus, jonka myötä siirryttiin tavaravaihdosta clearing-maksujärjestelmään. Sopimuksen myötä kaupankäynti sai uuden piirteen, kun käyttöön otettiin ehdoton suosituimmuusjärjestely. Sopimuksia täydensi vuonna 1948 solmittu YYA-sopimus, joka loi poliittiset puitteet maiden välisille taloussuhteille.²⁵⁴ YYA-sopimuksen myötä Suomi ajautui osaksi Neuvostoliiton etupiiriä, mikä oli myös vaikuttamassa maiden välisiin taloudellisiin suhteisiin.

1940-luvun lopulla idän ja lännen välit viilenivät ja Euroopan etupiirijako tiivistyi. Kylmän sodan kiristymiseen vaikutti voittajavaltioiden riitaantuminen Saksaa ja Balkania koskevissa asioissa, mikä myöhemmin johti kahden suurvallan väliseen ideologiseen vastakkainaseteluun ja maailmanlaajuiseen kilpailuun. Yhdysvallat ryhtyi vuonna 1947 tukemaan läntistä Eurooppaa poliittisesti ja taloudellisesti estääkseen kommunismin ja Neuvostoliiton vaikutusvallan leviämisen. Läntiset Euroopan maan muodostivat keväällä 1948 Länsiliiton, mikä johti myöhemmin vuonna 1949 Pohjois-Atlantin liiton perustamiseen. Myös Neuvostoliitto ryhtyi varmistamaan asemiaan ja tiivistämään liittolaisjärjestelmäänsä. YYA-sopimuksen myötä myös Suomi ajautui Neuvostoliiton turvallisuuspoliittiseen etupiiriin. Suomi jäi varsinaisen itäblokin ulkopuolelle, mutta Neuvostoliitto käytti YYA-sopimusta ja kauppapolitiikkaa apunaan pitääkseen Suomen vaikutuspiirissään.²⁵⁵

²⁵³ Visuri, Pekka: *Suomi kylmässä sodassa*, Kustannusosakeyhtiö Otava, Keuruu, 2007, s. 32–33 sekä Kaukiainen, Yrjö, Pihkala, Erkki, Hoffman, Kai, Harjo, Maunu: *Sotakorvauksista vapaakauppaan*, Kauppa- ja teollisuusministeriö, Helsinki, 1988, s. 23

²⁵⁴ Alho, Kari, Forssell, Osmo, Huttunen, Juhani, Kotilainen, Markku, Luukkonen, Ilkka, Mattila, Olli-Tapio, Moilanen, Jorma, Vartia, Pentti: *Neuvostoliiton-kauppa Suomen kansantaloudessa*, Elinkeinoelämän tutkimuslaitos, Helsinki, 1986, s. 8, kts. myös Kaukiainen ja muut (1988), s. 23

²⁵⁵ Visuri (2007), s. 67, 78–84 ja 121 sekä Visuri (2010), s. 18–19

Suomen ja Neuvostoliiton kauppasuhteet kokivat kolauksen, kun Neuvostoliitto jähdytti maiden väliset neuvottelut kuukausiksi talvella 1949–1950. Syynä tähän oli Karl-August Fagerholmin johtaman hallituksen kohtaamat poliittiset ongelmat sekä lähestyvät presidentinvaalit, joiden tulos nähtiin vaikuttavan olennaisesti Suomen ulkopoliitikkaan.²⁵⁶ Neuvostoliitto käytti kauppapoliittisia keinoja vaikuttaakseen Suomen sisä- ja ulkopoliitikkaan.

Neuvotteluiden katkeamisen seurauksena Suomea uhkasi taloudellinen kriisi. Tällöin johtavat länsimaat tarjosivat Suomelle apuaan ja valmistautuivat turvaamaan Suomen vahvasti Neuvostoliittoon tukeutuneen öljyhuollon. Tämän lisäksi Yhdysvallat ja Englanti valmistautuivat edistämään suomalaista vientiä ja muutoinkin lujittamaan Suomea Neuvostoliiton taloudellista painostusta vastaan. Tieto Suomen ja länsivaltojen tiivistyneistä taloudellisista suhteista kantautui hyvin nopeasti myös Moskovaan, jolloin Neuvostoliiton oli ryhdyttävä siirtoihin pitääkseen kaupallisista eduistaan kiinni Suomessa. Niinpä tilanne ratkesi, kun helmikuussa 1950 presidentiksi valittiin jatkokaudelle Juho Kusti Paasikivi. Maaliskuussa muodostettiin uusi hallitus, jota johti Moskovalle mieluisampi Urho Kekkonen. Huhtikuussa käynnistyivät kauppaneuvottelut uudelleen ja idänkaupassa alkoi uusi vaihe, kun kesäkuussa laadittiin ensimmäinen viisivuotinen kauppasopimus vuosille 1951–1955.²⁵⁷

Vuodesta 1951 lähtien aina 1980-luvun loppuun asti Suomen ja Neuvostoliiton välisessä kaupankäynnissä käytettiin viisivuotisia tavaravaihto- ja maksusopimuksia, joiden lisäksi laadittiin vuosittaiset tavaravaihtopöytäkirjat. Sopimuksien johdosta Suomen ulkomaankauppapoliittikka eriytyi länsieurooppalaisesta valtavirrasta, kun Suomen ja Neuvostoliiton välinen kauppa hoidettiin bilateraalisen vaihtokauppana muualla kaupan suuntautuessa kohti vapaa-kauppaa ja yhteismarkkinoita. Kahdenvälisessä kaupassa tuonti ja vienti olivat periaatteessa samansuuruisia ja lyhyen aikavälin epätasapaino kauppatasteessa hoidettiin luottojärjestelyillä ja pidemmällä aikavälillä tilit tasoitettiin.²⁵⁸

²⁵⁶ Kaukiainen ja muut (1988), s. 23, kts. lisää Jussila, Osmo, Hentilä, Seppo, Nevakivi, Jukka: *Suomen poliittinen historia 1809–2009*, WSOY Oppimateriaalit Oy, 2009, s. 246–253 ja Kuisma, Markku: *Venäjä ja Suomen talous*, Kustannusosakeyhtiö Siltala, Helsinki, 2015, s. 226–227

²⁵⁷ Kaukiainen ja muut (1988), s. 23 ja Kuisma (2015), s. 227

²⁵⁸ Kuisma (2015), s. 255

Puolustusmateriaalin hankinnat Neuvostoliitosta olivat esillä ensimmäisiä kertoja valtioneuvostossa jo vuoden 1952 aikana, mutta hankintoihin ei tuolloin vielä ryhdytty.²⁵⁹ Presidentti Paasikiven linjan mukaisesti pyrittiin välttämään talouspolitiikan liiallista sitoutumista Neuvostoliittoon. Taustalla saattoi vaikuttaa myös Paasikiven halu välttää kaikkea sotilaspoliittista lähentymistä Neuvostoliiton kanssa.²⁶⁰

Vuoden 1954 aikana oli Neuvostoliitosta tiedustelu yksittäisten ministeriön taholta omaaloitteisesti muutaman hävittäjälentokoneen hankintaa. Neuvostoliiton vastaus oli myöntävä, mutta tästä huolimatta presidentti Paasikiven johdolla päätettiin tuolloin, ettei puolustusmateriaalia ryhdytä hankkimaan Neuvostoliitosta. Myös puolustusvoimain komentaja jalkaväenkenraali Heiskanen vastusti puolustusmateriaalin hankintaa Neuvostoliitosta. Puolustusvoimien komentajan kielteisen kannan takana oli ajatus siitä, että materiaalihankintojen suuntaaminen Neuvostoliittoon olisi lisännyt riippuvuutta itään ja lännessä olisi kenties ajateltu varustautumisen suuntautuvan heitä vastaan.²⁶¹

Suomen ja Neuvostoliiton välit vakiintuivat 1950-luvun puolivälissä. Uusi viisivuotinen kauppasopimus, YYA-sopimuksen jatkaminen, Porkkalan palauttaminen sekä suurvaltojen välisten jännitteiden hetkellinen lientyminen loivat perustan Suomen puolueettomuuspolitiikalle ja johtivat Suomen ja Neuvostoliiton välien parantumiseen.²⁶² Puolustushankinnat Neuvostoliitosta nousivat uudelleen esiin Urho Kekkosen noustua presidentiksi. Ensimmäisiä askelia Neuvostoliiton hankintoja kohti otettiin vuoden 1957 tammikuussa, kun presidentti Kekkonen tiedusteli alustavasti Neuvostoliiton kantaa joidenkin rauhansopimuksen sotilasartikloiden muuttamiseen. Tällöin ilmeni, että Neuvostoliiton intresseissä oli YYA-sopimuksen mukaisesti tukea Suomen länsirajan puolustusta asetoimituksin. Suomen poliittista ja sotilaalista johtoa tosin arvelutti Visurin mukaan rauhansopimuksen ehtojen lieventämisen kytkeminen läheisempään yhteistoimintaan YYA-sopimuksen puitteissa.²⁶³

²⁵⁹ Juottonen (2006), s. 236

²⁶⁰ Visuri (1994), s. 119–120

²⁶¹ Juottonen, (2006), s. 236, kts. myös Visuri (1994), s. 120

²⁶² Kts. lisää Visuri (2010), s. 25–27 sekä Keränen, Seppo: *Moskovan tiellä - Urho Kekkonen ja Neuvostoliitto 1945–1980*, Otava, Keuruu, 1990, s. 37–39

²⁶³ Visuri (2010), s. 37–38, Visuri (1994), s. 156–157 sekä Juottonen (2006), s. 236

Puolustusvalmisteluista ja asehankinnoista käytiin neuvottelu puolustusvoimain komentajan jalkaväenkenraali Heiskasen, yleisesikunnan päällikkö kenraaliluutnantti Tauno Viljasen ja puolustusministeriön kansliapäällikkö Kalle Lehmuksen kesken. Puolustusvoimien johto asetui Neuvostoliiton hankintojen kannalle, kunhan ne eivät vaarantaneet puolueettomuutta. Komentaja näki etenkin ohjuksien hankinnan tärkeänä. Neuvostoliiton johdon valtiovierailun lähestyessä annettiin neuvotteluista laadittu raportti presidentti Kekkoselle kesäkuussa 1957. Vierailun yhteydessä oli tarkoituksena tehdä tunnusteluita hankinnoista.²⁶⁴

Presidentti Kekkonen otti rauhansopimuksen sotilasartiklat esille Neuvostoliiton johtajan Nikita Hruštšovin vierailtua Suomessa kesäkuussa 1957. Asiaa käsiteltiin useaan otteeseen tulevina vuosina, mutta ratkaisu rauhansopimuksen sotilasartikloiden tulkinnasta saatiin vasta 1960-luvulla.²⁶⁵ Kesäkuun tapaamisessa presidentti Kekkonen teki kuitenkin aloitteen Neuvostoliiton valuuttalainasta.²⁶⁶ Aloitteella kylvettiin siemen myöhemmille Neuvostoliittoon suuntautuneille puolustusmateriaalin hankinnoille.

Alustavia neuvotteluita luoton käytöstä käytiin Neuvostoliiton viranomaisten kanssa pitkin vuotta. Kekkosen päiväkirjan merkintöjen mukaan Neuvottelut tapahtuivat pääsääntöisesti Neuvostoliiton lähetystöneuvoksen välityksellä. Vuoden 1958 keväällä ennen Kekkosen vierailua Moskovaan oli jo selvillä, että osa lainasta tultaisiin käyttämään puolustusmateriaalin hankintaan.²⁶⁷ Puolustusmateriaalin hankintaa Neuvostoliitosta käsiteltiin puolustusneuvoston kokouksessa toukokuussa 1958.²⁶⁸

Tavaraluoton myöntäminen Suomelle oli esillä neuvotteluissa presidentti Kekkosen vieraillessa Neuvostoliitossa toukokuun lopulla vuonna 1958 ja asialle saatiinkin neuvostojohtaja Nikita Hruštšovin periaatteellinen hyväksyntä.²⁶⁹ Neuvotteluissa ilmeni myös, että Neuvostoliitto olisi mahdollisesti halukas myymään Suomelle muun muassa panssarivaunuja, suihkühävittäjiä, ampumatarvikkeita ja räjähdysaineita.²⁷⁰

²⁶⁴ Visuri (2010), s. 38

²⁶⁵ Sama, s. 38, kts. lisää ohjustulkinnan ratkaisusta, s. 94–102

²⁶⁶ Jussila ja muut (2009), s. 281 sekä Seppänen, Esa: *Idänkaupan isäntä*, Otava, Keuruu, 2011, s. 36–38

²⁶⁷ Suomi, Juhani: *Urho Kekkonen päiväkirjat 1*, Otava, Otavan kirjapaino Oy Keuruu, 2001, s. 47–48, 50–52, 61, 65, 67 ja 76–77

²⁶⁸ PLM, Puolustusneuvoston muistio 17.9.1958, T 23828, 60 sal, KA, s. 6, kts. myös Suomi (2001), s. 77

²⁶⁹ PE:n kirje n:o 148/Staltsto/sal 2/14.11.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, kts. myös Keränen (1990), s. 50–52

²⁷⁰ PLM, Puolustusneuvoston muistio 17.9.1958, T 23828, 60 sal, KA, s. 6

Tämän seurauksena puolustusvoimain komentaja jalkaväenkenraali Heiskanen esitti puolustusministerille pyynnön kesäkuussa vuonna 1958, että mahdollisen tavaraluoton käytössä huomioitaisiin mahdollisuuksien mukaan myös Puolustusvoimien tarpeet. Tavaraluoton käyttöä Puolustusvoimien tarpeeseen perusteltiin uudenaikaisen taistelukuluston sekä välineistön puutteella ja tavaraluoton nähtiin tarjoavan sopivan tilaisuuden puutteiden paikkaamiseen. Komentajan esityksessä Puolustusvoimien osuudeksi luotosta kaavailtiin 5 miljardia markkaa, minkä avulla olisi kyetty kehittämään puolustusvalmiuden kannalta heikoimpia kohtia.²⁷¹

Neuvottelut puolustusmateriaalin hankinnoista ja tavaraluotosta katkesivat kuitenkin syksyllä 1958, kun Suomen ja Neuvostoliiton välisissä suhteissa alkoi yöpakkasiksi kutsuttu ajanjakso. Syyt jäätyneisiin idänsuhteisiin löytyivät Suomen sisäpolitiikan kehittymisestä Neuvostoliiton kannalta epäsuotuisaan suuntaan. Yöpakkasien seurauksena syyskuussa 1958 Neuvostoliiton suurlähettiläs poistui Helsingistä, maiden väliset kauppaneuvottelut keskeytyivät, valmiit sopimukset jäivät allekirjoittamatta ja idänkauppa lähes pysähtyi marraskuussa välien ollessa viileimmillään.²⁷²

Tilanne ratkesi vanhan hallituksen erotessa ja uuden maalaisliiton johtaman hallituksen aloitettua tehtävässään tammikuussa 1959. Presidentti Kekkonen oli jo marraskuussa ilmaissut neuvostojohdolle halunsa matkustaa Neuvostoliittoon keskustelemaan ongelmista neuvostojohdon kanssa. Uuden hallituksen nimittämistä seuraavana päivänä Kekkonen kutsuttiinkin vierailulle Neuvostoliittoon ohi hallituksen ja ulkoministeriön. Vierailullaan Kekkonen tapasi Neuvostoliiton johtajan Nikita Hruštšovin ja ongelmat saatiin ratkaistua. Kekkonen esitettyä suurta roolia kriisin ratkaisemiseksi henkilökohtaisia suhteita käyttäen vahvisti käytäntöä, missä presidentti hoiti idänsuhteita henkilökohtaisesti.²⁷³

²⁷¹ PE:n kirje n:o 301/Optsto/20 sal/9.6.1958, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

²⁷² Keränen (1990), s. 60–61 sekä Visuri (2007), s. 164–165

²⁷³ Keränen (1990), s. 61–62 sekä Visuri (2007), s. 165

Ennen presidentti Kekkonen tammikuista vierailua Neuvostoliiton, tiedusteli kauppaja- ja teollisuusministeriö Puolustusvoimien mahdollisuuksista suunnata hankintojaan Neuvostoliittoon.²⁷⁴ Tavaraluottoasian ollessa vielä auki, ilmoitti puolustusvoimien komentaja Heiskanen puolustusministerille mahdollisuuksien Neuvostoliiton hankintoihin olevan rajalliset vähistä määrärahoista johtuen. Suurin osa uudishankintoihin tarkoitettusta määrärahasta oli jo sidottu kotimaisiin toimituksiin.²⁷⁵ Komentajan mukaan hankintojen suorittaminen Neuvostoliitosta oli kuitenkin perusteltua puolustusvalmiuden kannalta, mikäli ”...*Neuvostoliitosta toimitetaan meille laadultaan, teholtaan, käyttövarmuudeltaan ja muilta ominaisuuksiltaan vaatimuksiimme vastaavia, normaalilla kokeilla ja vastaanottotarkastuksilla hyväksyttävissä olevia, myös muut mahdolliset hintatarjoukset huomioon ottaen valtiolle edullisia välineitä ja tarvikkeita...*”²⁷⁶

Yöpakkasten jälkeiset kauppaneuvottelut Suomen ja Neuvostoliiton välillä aloitettiin jälleen 9. helmikuuta 1959 ministeri Ahti Karjalaisen johdolla.²⁷⁷ Ensimmäiset puolustusmateriaalin hankinnat sisällytettiin vuoden 1959 tavanomaiseen kauppasopimukseen ja luettelo kiinnostuksen kohteena olevista puolustusmateriaalista jätettiin Neuvostoliiton edustajille helmikuussa neuvotteluiden alettua. Alustavat neuvottelut puolustusmateriaalin osalta käynnistyivät kuitenkin varsinaisesti vasta maaliskuun aikana, kun päämajoituspäällikkö kenraalimajuri²⁷⁸ Aatos Maunulan ja Pääesikunnan aselajitoimiston päällikkö everstiluutnantti Kai Halmevaaran²⁷⁹ matkustivat Moskovaan kauppavaltuuskunnan asiantuntijoiksi puolustusmateriaalia koskevissa neuvotteluissa. Asiantuntijat palasivat Suomeen saatuaan riittävät tiedot hankittavaksi suunnitelluista nimikkeistä ja neuvotteluita sovittiin jatkettavaksi myöhemmin.²⁸⁰

Alustavien neuvotteluiden kulkua koskevassa raportissaan kenraalimajuri Maunula tuo esiin Suomen tehneen aloitteen sotamateriaalin hankinnasta Neuvostoliitosta. Tämä vaati Maunulan mukaan kiireellisiä jatkotoimenpiteitä, joista huomionarvoista on raportissa maininta: ”*tulee olennaisesti riippumaan puolustusvalmiuden kehittämiseksi lähivuosina ratkaisevaksi ehkä muodostuvan tavaraluottokysymyksen käsittely puolustuslaitoksen kannalta*”. Lisäksi Maunula totesi, että venäläisten ja suomalaisten viranomaisien keskuudessa vallinneen ilmapiirin

²⁷⁴ Suomi (2001), s. 185–186

²⁷⁵ PE:n kirje n:o 51/Aseltsto/20/21.1.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, kts. myös kts. myös PLM, PE:n kirje n:o 150/Aseltsto/20 sal/7.4.1959, T 23828, 46 sal, KA, s. 1

²⁷⁶ PE:n kirje n:o 51/Aseltsto/20/21.1.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–2

²⁷⁷ PE, PM:n muistio 14.2.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1, kts. myös Visuri (2010), s. 59

²⁷⁸ Lipponen (1997), s. 263–264. Aatos Maunula toimi Pääesikunnan päämajoituspäällikkönä 18.10.1957–9.1.1960. Nimitettiin kenraalimajurin virkaan 18.10.1957. Varsinainen yleneminen 6.12.1957

²⁷⁹ Sama, s. 90–91. Kai Halmevaara toimi Pääesikunnan operatiivisen osaston aselajitoimiston päällikkönä 23.1.1959–19.2.1960. Nimitettiin everstiluutnantin virkaan 23.1.1959. Varsinainen yleneminen 10.2.1959

²⁸⁰ PE:n kirje n:o 138/Aseltsto/20 sal/1.4.1959, T 26965, F21 sal, KA, s. 1–2 ja 5, kts. myös PLM, PE:n kirje n:o 150/Aseltsto/20 sal/7.4.1959, T 23828, 46 sal, KA, s. 1

oikeanlaisella hyväksikäytöllä voitiin tehostaa ratkaisevasti materiaalista puolustusvalmiutta.²⁸¹ Ensimmäisten hankintojen onnistuminen nähtiin siis Puolustusvoimissa edellytyksenä ja myötävaikuttavana seikkana mahdollisesti tuleville sekä suuremmille, tavaraluoton avulla tapahtuville, hankinnoille.

Huhtikuun alussa puolustusvoimain komentaja hyväksyi esittelyssä Neuvostoliiton hankinnoissa noudatettavat periaatteet sekä toimenpiteet. Periaatteena oli, että Puolustusvoimien ulkomaisia hankintoja pyrittiin suuntaamaan siinä määrin Neuvostoliittoon kun hankittavan materiaalin laatu ja hinta vastasivat asetettuja vaatimuksia. Keskeistä oli myös hankintoihin liittyvä niukka tiedotus sekä Neuvostoliiton luovuttamien luottamuksellisten tietojen salaamisen korostaminen. Perushankintamäärärahoilla tapahtuvien 868 miljoonan markan hankintojen lisäksi kauppasopimukseen oli sisällytetty kauppa- ja teollisuusministeriön toimesta hankittavaksi 5 miljardin markan edestä raaka-aineita puolustuslaitoksen varmuusvarastoihin.²⁸²

Vuoden 1959 huhtikuussa puolustusvoimain komentaja esitti puolustusministerille Puolustusvoimien neuvottelukunnan lähettämistä Moskovaan ja neuvottelukunnan valtuuttamista hankintasopimuksen allekirjoittamiseen. Neuvottelukunnan puheenjohtajaksi esitettiin jo aiemmissa neuvotteluissa mukana ollutta kenraalimajuri Maunulaa sekä hänen avustajakseen everstiluutnantti Halmevaaraa. Lisäksi neuvottelukunnan kokoonpanoon esitettiin kuuluvaksi eri alojen asiantuntijoita sekä tulkki. Neuvottelukunnalle pyydettiin tavanomaisesta menettelystä poiketen oikeudet hankintasopimuksen allekirjoittamiseksi. Poikkeuksellisen toimivaltaisen neuvottelukunnan tarkoituksena oli osoittaa vilpittömää tahtoa ja luottamusta kauppa-kumppania kohtaan. Lisäksi pyydettiin puolustusministeriltä toimenpiteitä liikevaihtovero- ja tullivapauden hankkimiseksi 868 miljoonan markan hankinnoille, mikä myönnettiin myöhemmin valtionvarainministeriön toimesta^{283 284}.

Yksi syy näiden vapauksien hankkimisille oli se, että kauppa- ja teollisuusministeriön helmikuussa Neuvostoliiton viranomaisille toimittaman hankintaesityksen summassa ei oltu huomioitu tullia ja liikevaihtoveroa. Näin ollen Neuvostoliiton viranomaiset käsittivät ne hankintojen todellisiksi ostoarvoiksi. Epäluulojen välttämiseksi sekä jo muutoinkin vaatimattomien hankintasummien supistamisen sijaan asia pyrittiin hoitamalla toisella tapaa.²⁸⁵

²⁸¹ PE:n kirje n:o 138/Aseltsto/20 sal/1.4.1959, T 26965, F21 sal, KA, s. 6–7

²⁸² PE:n kirje n:o 140/Aseltsto/20 sal/1.4.1959, T 26965, F21 sal, KA, s. 1–2

²⁸³ PE, VM:n kirje n:o 32/95 VMKD 1959/29.6.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

²⁸⁴ PLM, PE:n kirje n:o 150/Aseltsto/20 sal/7.4.1959, T 23828, 46 sal, KA, s. 1–3

²⁸⁵ Sama, s. 2–3

Puolustusministeri oikeutti komentajan esityksen mukaisen neuvottelukunnan lähettämisen Moskovaan sekä valtuutti neuvottelukunnan puheenjohtajan kenraalimajuri Maunulan sekä varapuheenjohtaja everstiluutnantti Halmevaaran allekirjoittamaan neuvotteluissa mahdollisesti laadittavat asiakirjat.²⁸⁶ Valtuutuksien jälkeen puolustusvoimain komentaja hyväksyi neuvottelukunnan kokoonpanon.²⁸⁷ Neuvottelukunnan puheenjohtaja kenraali Maunula esitti neuvotteluita jatkettavaksi vielä huhtikuun aikana kirjeessään Neuvostoliiton ulkomaisia suhteita hoitavan komitean puheenjohtajalle.²⁸⁸

Vuotta 1959 koskeva kauppasopimus allekirjoitettiin maaliskuussa.²⁸⁹ Ensimmäisiä puolustusmateriaalihankintoja koskeva sopimus allekirjoitettiin hieman myöhemmin 30. huhtikuuta 1959. Puolustusvoimien ensimmäiset hankinnat Neuvostoliitosta käsittivät tykistön tarvikkeita, kaasunaamareita sekä sukeltajien varusteita.²⁹⁰ Neuvostoliitto valmisti puolustusmateriaalia omien standardiensa mukaan, joten ostajalla ei ollut mahdollista esittää omia laatuvaatimuksia tai modifikaatioita hankittavan materiaalin suhteen.²⁹¹ Tämän seurauksena kaikki Neuvostoliitosta hankittavaksi suunniteltu materiaali ei täyttänyt suomalaisten laatuvaatimuksia tai hankittavaksi suunniteltua materiaalia ei ollut ylipäättänsä saatavilla.²⁹² Neuvotteluita jatkettiin osan nimikkeistön jäädessä pois. Neuvotteluiden edetessä ilmaantui mahdollisuus hankkia myös maastoautoja ja panssarivaunukalustoa kohtuulliseen hintaan.²⁹³

Vuoden 1959 aikana tehdyillä sopimuksilla hankittiin Neuvostoliitosta kiertokaukoputkia, tykistön ampumatarvikkeita, kaasunaamareita, aurausauto, Il-28-maalinhinauskone, lääkintätarvikkeita, viestitarvikkeita, meridieselmoottoreita, sukeltajien varusteita, maastohenkilöautoja ja perävaunuja, T-54-panssarivaunuja sekä suihkukoneiden polttoainetta. Vuoden 1959 hankintojen yhteisarvo kohosi kaikkiaan hieman yli 885 miljoonan markkaan.²⁹⁴ Suunnitellun kauppasumman ylittyessä, valtioneuvoston päätöksillä käytettiin meridieselmoottoreiden hankintaan muun muassa vuoden 1960 perushankintarahoja sekä osa maalinhinauskoneen rahoituksesta siirrettiin vuoden 1959 viimeiseen lisämenoarvioesitykseen.²⁹⁵

²⁸⁶ PE, PLM:n kirje n:o 37/6/Kesk/59 sal/9.4.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

²⁸⁷ PE:n kirje n:o 153/Aseltsto/20 sal/9.4.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

²⁸⁸ PE:n kirje 9.4.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, kts. myös PE:n kirje n:o 138/Aseltsto/20 sal/1.4.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 2

²⁸⁹ Suomi (2001), s. 170

²⁹⁰ PLM, Sopimus n:o 9161, 30.4.1959, T 27508, 4 sal, KA sekä liitteet 1–3

²⁹¹ PE, Puolustusvoimain kauppaneuvottelukunnan muistio, 1.5.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1

²⁹² PLM, PE:n kirje n:o 183/Aseltsto/20 sal/13.5.1959, T 23828, 46 sal KA, s. 1

²⁹³ PE:n kirje 8.5.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1–2

²⁹⁴ PE, Yhdistelmä, 23.9.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1–4, vrt. Juottonen (2006), s. 236. Puolustusvoimien ensimmäisiä Neuvostoliiton hankintoja käsitellessään Juottonen viittaa hankintojen tilanteeseen 13.5.1959. Hankintojen tilanne kuitenkin muuttui ennen hankintasopimuksien allekirjoittamista.

²⁹⁵ PLM:n kirjeet n:o 53/6/59 sal/1.6.1959, T 23828, 46 sal, KA

Ensimmäisistä hankinnoista saatujen kokemusten perusteella Puolustusvoimissa nähtiin edullisena jatkaa hankintoja Neuvostoliitosta.²⁹⁶ Vuoden 1959 hankintojen valmistelut jouduttiin suorittamaan melko kiireisesti, joten puolustusvoimain komentajan käskyllä ryhdyttiin jo kesällä 1959 valmistelemaan vuoden 1960 aikana perushankintamäärärahoilla tapahtuvia hankintoja.²⁹⁷

3.2 Neuvostoliiton tavaraluoton käyttö puolustushankintoihin

Tavaraluoton valmisteluihin ryhdyttiin ministerivaliokunnassa kesällä 1958 välittömästi presidentti Kekkonen vierailtua Neuvostoliitossa ja luottoasian saatua neuvostojohdon periaatteellisen hyväksynnän. Puolustusvoimien osuudeksi luotosta kaavailtiin 5 miljardia markkaa.²⁹⁸ Tähän summaan perustuen puolustusvoimain komentaja jalkaväenkenraali Heiskanen laati esityksen puolustusministerille tavaraluoton käytöstä puolustusmateriaalin hankintaan.²⁹⁹ Puolustusneuvoston käsitellessä asiaa ilmeni, että tavaraluottoa voitiin käyttää laajemmin sotamateriaalin lisäksi myös Puolustusvoimien rauhan ajan materiaalipuutteiden täyttämiseksi. Tavaraluoton käsittelyn ollessa vielä kesken, pidettiin Pääesikunnassa hankintasuunnitelmien lähtökohtana ministerivaliokunnan esittämää 5 miljardin markan osuutta.³⁰⁰

Alkuun Pääesikunnan ja puolustusvoimain komentajan esityksessä suurin osa tavaraluotosta suunniteltiin käytettäväksi hävittäjäkaluston hankintoihin. Hävittäjien hankintaa perusteltiin lentokonetoimikunnan hyväksymällä periaateohjelmalla ja sillä tosiseikalla, että 1950-luvun kalustohankinnoista huolimatta, Ilmavoimilta puuttuivat kokonaan jokasään toimintakyvyn yllänihävittäjät. Lähes yhtä suuren menoerän esitettyssä suunnitelmassa muodosti ampumatarvikkeiden hankinta. Vaikeaa ampumatarviketilanteen helpottamiseksi suunniteltiin tykistön sytyttimien ja koulutusampumatarvikkeiden hankintaa. Kolmannen merkittävän menoerän suunnitelmassa muodostivat ilmavalvontavälineiden hankinta. Suunnitelmissa oli hankkia tutka- ja suuntaradiokalustoa ilmavalvonnan vaatimuksien täyttämiseksi edes tyydyttävästi. Näiden lisäksi suunnitelmissa oli hankkia mahdollisella tavaraluotolla myös panssarivaunukalustoa sekä erikoissuojeluvälineistöä.³⁰¹

²⁹⁶ PE:n kirje n:o 246/Aseltsto/20 sal/17.6.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

²⁹⁷ PE:n kirje n:o 342/Aseltsto/20 sal/29.7.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

²⁹⁸ PE:n kirje n:o 81/Aseltsto/20 sal/6.3.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, kts. myös Keränen (1990), s. 50–52

²⁹⁹ PE:n kirje n:o 301/Optsto/20 sal/9.6.1958, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³⁰⁰ PE:n kirje n:o 81/Aseltsto/20 sal/6.3.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³⁰¹ PE:n kirje n:o 301/Optsto/20 sal/9.6.1958, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–2

Tavaraluoton käyttömahdollisuuksia Puolustusvoimien perushankintoihin pohdittiin myös puolustusneuvostossa vuoden 1958 kesän aikana.³⁰² Myöhemmin syksyllä puolustusneuvostossa laaditussa muistiossa todettiin puolustusbudjetin supistuneen valtionvarainministeriön laatimassa budjettiesityksessä suunnitellusta noin 21 miljardista noin 17 miljardiin markkaan. Perushankintojen osalta tämä tarkoitti suunnitellun yli 5 miljardin markan määrärahan supistumista 3 miljardiin markkaa. Ehdotetun 3 miljardin markan perushankintamäärärahoista jäi todellisuudessa perushankintoihin käytettäväksi vain 1,6 miljardia markkaa, kun määrärahasta oli vähennetty rauhanaikaiset ylläpitomenot, koulutuslentokoneiden ja koulutuksen vaatimien ampumatarvikkeiden hankinnat. Puolustusneuvostossa tilanne puolustusvalmiuden rakentamisen kannalta nähtiin kestävämmänä, joten tästäkin syystä mahdollisen tavaraluoton käyttö perushankintojen suorittamiseen nähtiin tärkeänä.³⁰³

Tavaraluoton valmistelutyöt pysähtyivät yöpakkasten ajaksi, mutta valmistelut jatkuivat suhteiden jälleen liennyttyä.³⁰⁴ Maaliskuussa 1959 Pääesikunnassa oli laadittu alustavia suunnitelmia tavaraluoton käytöstä, joiden perustana oli 5 miljardin markan osuus tavaraluotosta. Suunnitelmat sisälsivät kolme vaihtoehtoista kokonaisuutta tavaraluotolla hankittavasta puolustusmateriaalista. Vaihtoehtojen laadinnassa ei ollut käytössä tietoja mahdollisesti toimitettavista nimikkeistä tai niiden hinnoista, joten laskelmat oli tehty olettamuksiin ja hinta-arvioihin perustuen. Vaihtoehdot laadittiin suunnittelutyön aloittamiseksi, joista ensimmäinen ja puolustusvoimain komentajana esittelemä vaihtoehto oli ensisijainen. Toissijaiset vaihtoehdot laadittiin sillä olettamuksella, että joidenkin nimikkeiden hankinta saattaisi olla rajoitettua. Ensimmäisessä vaihtoehdossa lentokaluston osuus oli suurin, mutta toissijaisissa vaihtoehdoissa lentokaluston hankintaan suunniteltiin käytettäväksi vain 140 miljoonaa markkaa.³⁰⁵

Tarkempaan suunnittelutyöhön tavaraluoton käytöstä ryhdyttiin syksyllä vuonna 1959, kun pääministeri kehotti puolustusneuvoston kokouksessa syyskuun alussa Pääesikuntaa tutki-
maan mahdollisuuksia poistaa pahimpia materiaali-
puutteita tavaraluoton avulla.³⁰⁶ Tavaraluoton käyttömahdollisuuksia suunniteltiinkin pääesikunnan toimesta erilaisin vaihtoehdoin 3–20 miljardin markan edestä.³⁰⁷

³⁰² PLM, Puolustusneuvoston kirje n:o 13/20/11.7.1958, T 23828, 45 sal, KA, liitteet 1–2

³⁰³ PLM, Puolustusneuvoston muistio, 17.9.1958, T 23828, 60 sal, KA, s. 1–7

³⁰⁴ PE:n kirje n:o 148/Staltsto/sal 2/14.11.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, kts. lisää Visuri (2007), s. 164–165 sekä Suomi (2001), s. 60–65

³⁰⁵ PE:n kirje n:o 81/Aseltsto/20 sal/6.3.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1 ja liitteet 1–3

³⁰⁶ PE, Puolustusneuvoston kirje n:o 58/Da/7.11.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 2

³⁰⁷ PE:n taulukko, 12.10.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1–3

Lokakuussa 1959 allekirjoitettiin jälleen uusi viisivuotinen kauppasopimus, mitä seurasi neuvottelut vuoden 1960 tavaravaihtopöytäkirjasta. Kauppa- ja teollisuusministeriön ilmoituksen mukaan neuvotteluissa oli tarkoitus käsitellä myös tavaraluoton avulla tapahtuvia toimituksia. Tämän johdosta puolustusvoimain komentajan sijaisena toiminut kenraaliluutnantti Sakari Simelius³⁰⁸ ilmaisi kirjeessään puolustusministerille, että tulevissa neuvotteluissa tuli huomioida myös puolustuslaitoksen etu. Simeliuksen mukaan Pääesikunnan suunnitelmat osoittivat, että Puolustusvoimille olisi ollut edullista hankkia välttämättömää puolustusmateriaalia jopa 20 miljardia markkaa suuremmallakin summalla. Simelius näki tärkeänä, että Puolustusvoimien asiantuntijoille annettiin tilaisuus osallistua alusta alkaen puolustusmateriaalin hankintoja koskevien asioiden käsittelyyn.³⁰⁹

Neuvostoliitosta suoritettavia hankintoja käsiteltiin puolustusneuvostossa ja aiempien kokemusten valossa hankintojen jatkaminen nähtiin edullisena ja jopa välttämättömänä.³¹⁰ Marraskuun 13. päivänä puolustusneuvosto päätti tavaraluotolla hankittavan nimikkeistön neuvotteluiden pohjaksi. Puolustusvoimien osuus tavaraluotosta nousi suunnitelmien mukaan 8 miljardiin markkaan, mikä vastasi noin 20 %:n osuutta koko tavaraluotosta. Suunnitelmissa oli hankkia tavaraluotolla ase- ja ampumatarviketuotannon koneita, helikoptereita, panssarivaunuja varaosineen, käsiaseita, ilmatorjuntataisteluvälineitä, kenttätykkejä ampumatarvikkeineen, tykkien vetäjiä, maalinhinauskone, torjuntahävittäjiä varaosineen ja tarvikkeineen, mitarilentoharjoituslaitteita, torpedoja sekä meridieselmoottoreita.³¹¹

Marraskuun 25. päivä puolustusministeri hyväksyi puolustusvoimain komentajan esityksen Puolustusvoimien kauppaneuvottelukunnan lähettamisestä Moskovaan neuvottelemaan vuoden 1960 perusmäärärahoilla suoritettavista hankinnoista sekä mahdollisesta tavaraluoton käytöstä.³¹² Kauppaneuvottelukunnan puheenjohtajaksi esitettiin jälleen päämajoituspäälliköksi kenraalimajuri Aatos Maunulaa. Neuvottelukunnan suunniteltiin lähtevän matkaan heti, kun neuvotteluista oli sovittu Neuvostoliiton viranomaisten kanssa.³¹³

³⁰⁸ Lipponen (1997), s. 380. Simelius toimi puolustusvoimain komentajana 29.10.1959–13.11.1965. Jalkaväenkenraali 3.11.1959 alkaen.

³⁰⁹ PE:n kirje n:o 450/Aseltsto/20 sal/16.10.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1–2, kts. myös Keskinen, Tuomas: *Idänkauppa*, Kauppalehti, WSOY, Porvoo, 1987, s. 208–209

³¹⁰ PE, puolustusneuvoston kirje n:o 58/Da/7.11.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 4–5

³¹¹ PE, kenraali Maunulan kirje, 14.11.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1 ja liite ”luettelo nimikkeistä, joiden puitteissa puolustuslaitokselle myönnettävää tavaraluottoa tulnaisiin käyttämään”, kts. myös PE:n kirje n:o 498/Aseltsto/20 sal/16.11.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1 sekä puolustusneuvoston kirje 5.2.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 2

³¹² PE, PLM:n kirje n:o 5672/49/K/1959/25.11.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³¹³ PE:n kirje n:o 519/Aseltsto/20 sal/20.11.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–2

Alustavat neuvottelut puolustusmateriaalin hankinnoista käytiin Moskovassa marras- ja joulukuun vaihteessa vuonna 1959. Neuvotteluiden varsinainen tarkoitus oli sopia perushankintamäärärahoilla Neuvostoliitosta hankittavasta puolustusmateriaalista, mutta neuvotteluissa käsiteltiin ennako-oletuksien mukaisesti myös tavaraluoton käyttöä.³¹⁴ Neuvotteluiden lopuksi joulukuun 1. päivänä jätettiin Neuvostoliiton edustajille tarjouspyyntö tavaraluotolla mahdollisesti hankittavista nimikkeistä. Tarjousta ja lisätietoja pyydettiin ase- ja amputarvike-tuotannon koneista, helikoptereista, panssarivaunujen huoltokalustosta, käsiaseista ja niiden patruunoista, ilmatorjuntataisteluvälineistä, kenttätykeistä ampumatarvikkeineen, torjuntahävittäjistä varaosineen ja tarvikkeineen, mittarilentoharjoittelulaitteista sekä torpedoista.³¹⁵

Neuvotteluista laaditun muistion perusteella ilmenee, että suomalainen neuvottelukunta pyrki useaan otteeseen korostamaan tarjouspyynnön olevan vain alustavaa tiedustelua hankintamahdollisuuksista.³¹⁶ Mitä ilmeisimmin suomalainen kauppaneuvottelukunta ei alustavien neuvotteluiden aikana halunnut sitoutua vielä tiettyihin nimikkeisiin tai hankintamääriin.

Varsinainen tavaraluottosopimus Suomen ja Neuvostoliiton välillä allekirjoitettiin myöhemmin Moskovassa 22. joulukuuta 1959. Sopimuksen mukaan Neuvostoliitto toimitti Suomeen tehdaslaitoksia, koneita ja laitteita Suomen talouden kehittämiseksi ja työllisyyden turvaamiseksi 500 miljoonan ruplan edestä 12 vuoden maksuajalla ja 2,5 %:n vuotuisella korolla. Tavaraluottoa koskeva sopimus ratifioitiin huhtikuussa vuonna 1960 ja ratifioimisasiakirjat vaihdettiin kesäkuun 2. päivä vuonna 1960, jolloin sopimus astui voimaan.³¹⁷

Puolustusvoimien osalta tavaraluottoneuvottelut jatkuivat seuraavan kerran vuoden 1960 puolella, kun tammikuun 21. päivä Neuvostoliiton sotilasasiamies ilmoitti Neuvostoliiton tutkineen tavaraluottoa koskevan tarjouspyynnön ja olevan valmis vastaanottamaan suomalaisen neuvottelukunnan.³¹⁸ Suomessa tämän nähtiin tarkoittavan sitä, että mikäli Neuvostoliiton vastaus tarjouspyyntöön noudetaan, tarkoitti se samalla sitoutumista kaupantekoon. Perääntyminen kaupoista tarjouspyynnön noudon jälkeen nähtiin aiheuttavana epäluuloja. Suunnitelmana oli noutaa vastaus tarjouspyyntöön, minkä jälkeen tarjousta voitiin käsitellä koti-

³¹⁴ PE, muistio 27.11.–1.12.59 käydyistä neuvotteluista, ei päivätty, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–4

³¹⁵ PE, kauppaneuvottelukunnan kirje n:o 60/Da/1.12.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1 ja liite 1

³¹⁶ PE, muistio 27.11.–1.12.59 käydyistä neuvotteluista, ei päivätty, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–4

³¹⁷ PLM, Suomen asetuskokoelman sopimussarja, ulkovaltain kanssa tehdyt sopimukset, n:o 18 ”*Asetus Sosialistisen Neuvostotasavaltain Liiton kanssa tehdyn luottosopimuksen voimaansaattamisesta*”, 9.6.1960, T 24019, F33 sal, KA, kts. myös PE:n kirje n:o 148/Staltsto/sal 2/14.11.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1 sekä Keskinen (1987), s. 209

³¹⁸ PE, Neuvostoliiton sotilasasiamiehen kirje, 21.1.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1

maassa ja myöhemmässä vaiheessa ryhtyä varsinaisiin kauppaneuvotteluihin.³¹⁹ Puolustusministeriön kehotuksesta lähetettiin neuvottelukunta Moskovaan noutamaan vastauksia tarjouspyyntöön.³²⁰ Vastaus joulukuussa jätettyyn tarjouspyyntöön saatiin helmikuussa.³²¹

Tavaraluottoasian käsittelyä jatkettiin kotimaassa. Neuvostoliiton suhtauduttua hankintakysymykseen myönteisesti käsiteltiin asiaa myös puolustusneuvostossa. Puolustusneuvosto teki maaliskuun 18. päivä periaatepäätöksen tavaraluoton käytöstä ja puolustusvoimain komentaja hyväksyi saatujen tarjouksien perusteella tavaraluottohankintasuunnitelmat. Tavaraluotolla suoritettavien hankintojen suunnittelun perustaksi hyväksyttiin 8 miljardia markkaa ilman liikevaihtoveroa ja tullimaksuja. Lopullinen päätös hankintoihin käytettävistä varoista jätettiin vahvistettavaksi myöhemmin hallituksen ja eduskunnan toimesta.³²²

Tavaraluoton käytölle oli valmisteltu kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa.³²³ Hankintojen perussuunnitelmana pidettiin ensimmäistä vaihtoehtoa, mikä piti sisällään torjuntahävittäjien hankinnan. Toisessa vaihtoehdossa torjuntahävittäjien hankinta oli korvattu kenttätykistön hankinnoilla. Kolmannessa vaihtoehdossa ei ollut torjuntahävittäjiä eikä kenttätykistöä, vaan ne oli korvattu laivatykkien ja ilmataisteluohjuksien hankinnalla. Lopullinen ratkaisu eri vaihtoehtojen välillä jätettiin puolustusvoimain komentaja päätettäväksi, kunhan neuvottelut olisivat edenneet ratkaisusteelle.³²⁴

Neuvotteluita varten laadittiin Pääesikunnassa huhtikuun alussa kauppaneuvottelusuunnitelma. Suunnitelma tähtäsi puolustusneuvostossa tehdyn periaatepäätöksen toteuttamiseen. Vaikka puolustusneuvostossa hyväksytyt nimikeyhdistelmät vaikuttivatkin saatujen tietojen perusteella pääosin selviltä, oli neuvotteluiden tarkoituksena päästä mahdollisimman edullisiin tuloksiin laadun, hinnan ja toimitustavan osalta. Suunnitelma jakautui neljään vaiheeseen, joista toinen ja kolmas vaihe sisälsivät eri alojen asiantuntijoiden tutustumisen ja lausunnot nimikkeistä. Niiden nimikkeiden osalta, jotka sisältyivät kaikkiin vaihtoehtoihin, oli tarkoituksena pyrkiä välittömästi hankintasopimuksiin.³²⁵ Puolustusvoimain komentaja hyväksyi kauppaneuvotteluissa noudatettavan suunnitelman huhtikuun 20. päivä.³²⁶

³¹⁹ PE:n kirje, 23.1.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1–2

³²⁰ PE, PLM:n kirje n:o 5626/51/Sot/1959/2.2.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³²¹ PE:n kirje n:o 148/Staltsto/sal 2/14.11.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, kts. myös PE:n kirje 6.2.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 2

³²² PE:n kirje n:o 167/Optsto/20 sal/25.3.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–2, kts. myös Simelius, Sakari: *Puolustusvoimien puolesta*, WSOY, Juva, 1983, s. 158

³²³ PE:n kirje 8.3.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1

³²⁴ PE:n kirje n:o 167/Optsto/20 sal/25.3.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–2

³²⁵ PE:n kirje n:o 93/Staltsto/20 sal 2/8.4.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1 ja liite 2

³²⁶ PE:n kirje 30.5.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1

Neuvotteluita oli tarkoitus jatkaa luottosopimuksen ratifioinnin jälkeen puolustusministeriön saatua hankintoihin tarkoitetut varat käyttöön. Puolustusvoimain komentaja Simelius ehdotti huhtikuun 8. päivä kirjeessään puolustusministerille valmisteluiden aloittamista ja neuvottelukunnan nimeämistä. Neuvostoliitosta tapahtuvat hankinnat olivat siirtyneet muutamaa päivää aiemmin päämajamestarilta sotatalouspäällikön hoidettavaksi uuden puolustuslaitosasetuksen myötä³²⁷. Tästä johtuen neuvottelukunnan puheenjohtajaksi esitettiin sotatalouspäällikkö kenraalimajuri Reino Artolaa³²⁸ ja hänen sijaiseksi sotatalousosaston päällikköä eversti Aaro Astolaa³²⁹. Neuvottelukunnan jäseniksi esitettiin sotataloustoimiston päällikköä everstiluutnantti Kai Halmevaaraa³³⁰ sekä tulkiksi sotatalousosaston toimistos sihteeri Josef Waineria. Lisäksi esitettiin useiden asiantuntijajäsenien nimeämistä eri aloilta. Asiantuntijajäseniä oli tarkoitus kutsua paikalle neuvotteluiden edistyessä.³³¹

Suomen ja Neuvostoliiton välinen tavaraluottosopimus hyväksyttiin eduskunnassa huhtikuun alussa vuonna 1960.³³² Puolustusvoimien osalta alustavat hankintanimikkeistöt ja neuvottelusuunnitelmat olivat valmiina, joten neuvottelut saatettiin aloittaa heti kun hallitus oli myöntänyt valtuudet neuvotteluihin. Neuvostoliiton puolelta oli jo tehty epävirallisia tiedusteluita neuvotteluiden alkamisajankohtaa koskien.³³³ Neuvostoliiton viranomaiset olisivat olleet valmiit vastaanottamaan neuvottelukunnan jo toukokuun aikana.³³⁴

Asian käsittely jatkui vielä kotimaassa. Puolustuslaitoksen osuutta tavaraluotosta käsiteltiin valtionvarainministeriössä 11. toukokuuta. Neuvotteluiden tuloksena päädyttiin valtioneuvostolle esittämään Puolustusvoimien osuudeksi tavaraluotosta 8 miljardia markkaa. Esittely oli tarkoitus suorittaa vasta ratifiointiasiakirjojen vaihdon jälkeen sopimuksen astuttua voimaan. Hankintoihin liittyvät liikevaihtoverot, tulli- ja muut maksut sovittiin hoidettavan erillisillä varoilla. Lisäksi hyväksyttiin puolustusneuvoston linjaus, ettei tavaraluoton käyttö alentanut normaaleita perushankintamäärärahoja. Puolustusvoimien neuvottelukunta sai ryhtyä neuvotteluihin välittömästi, kunhan valtioneuvoston oli myöntänyt tarvittavat varat.³³⁵

³²⁷ PE:n kirje n:o 92/Staltsto/20 sal 2/5.4.1960, T 26965, F23 sal, KA, s. 1

³²⁸ Lipponen (1997), s. 37–38. Reino Artola toimi Pääesikunnan sotatalouspäällikkönä 1.3.1960–10.10.1967

³²⁹ Sama, s. 39. Aaro Astola toimi Pääesikunnan sotatalousosaston päällikkönä 26.4.1955–25.8.1961

³³⁰ Sama, s. 90–91. Kai Halmevaara toimi Pääesikunnan sotatalousosaston sotataloustoimiston päällikkönä 1.3.1960–22.1.1965

³³¹ PE:n kirje n:o 96/Staltsto/20 sal 2/8.4.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–2 ja liite 1

³³² Sopimuksen hyväksyminen 5.4.1960, PLM, Suomen asetuskokoelman sopimussarja, ulkovaltain kanssa tehdyt sopimukset, n:o 18 ”*Asetus Sosialistisen Neuvostotasavaltain Liiton kanssa tehdyn luottosopimuksen voimaansaattamisesta*”, 9.6.1960, T 24019, F33 sal, KA, vertaa sopimuksen ratifioiminen 13.4.1960, PE:n kirje n:o 148/Staltsto/sal 2/14.11.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 2

³³³ PE:n kirje 3.5.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 3, kts. myös PE, PLM:n kirje n:o 36/Kesk/60 sal/25.5.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³³⁴ PE:n kirje 7.5.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1

³³⁵ PE:n muistio 11.5.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1–2

Toukokuun 25. päivä valtioneuvosto teki päätöksen, jonka mukaisesti oikeutettiin Pääesikunta käyttämään 8 miljardia markkaa tavaraluotosta puolustuslaitoksen tarpeisiin. Samana päivänä puolustusministeriö oikeutti pääesikunnan lähettämään aiemman esittelyn mukaisen neuvottelukunnan Moskovaan heti luottosopimuksen astuttua voimaan. Neuvottelukunnan puheenjohtaja kenraalimajuri Artola ja varapuheenjohtaja eversti Astola valtuutettiin allekirjoittamaan neuvotteluissa laadittavat asiakirjat.³³⁶

Ennen neuvotteluiden alkua ohjeisti puolustusvoimain komentaja jalkaväenkenraali Simelius kirjeessään kauppaneuvottelukuntaa. Simeliuksen ohjeistuksen mukaan neuvottelukunnan tehtävänä oli pyrkiä toteuttamaan aiemmin hyväksytyt hankintasuunnitelma mahdollisimman edullisin ehdoin. Perussuunnitelmana oli ensimmäinen vaihtoehto, joka piti sisällään torjuntahävittäjien hankinnan ja jonka toteuttaminen oli ensisijainen tavoite. Mikäli oli siirryttävä toiseen vaihtoehtoon ja hylättävä toiveissa olleiden torjuntahävittäjien hankinta, oli alkuun selvitettävä oliko mahdollista saada paremmin vaatimukset täyttävää tykistökalustoa kuin aikaisemmin tarjottu. Kolmannen vaihtoehdon nimikkeistä laivatykistön osalta tuli tiedusteluita tehdä hyvissä ajoin, koska koululaivan aseistuskysymys oli ajankohtainen. Ilmatorjuntahankintaa tuli tunnustella varovaisesti ja selvittää oliko Neuvostoliiton kanta edelleen kielteinen.³³⁷

Neuvottelukunnalle oli jätetty tietty liikkumisvapaus ohjelmaan sisältyvien nimikkeiden puitteissa. Kuitenkin periaateohjelmasta poikkeaminen hinnan, myyntikiellon tai uusien tarjouksien johdosta oli jätettävä puolustusvoimain komentajan hyväksyttäväksi. Niiden nimikkeiden osalta, jotka sisältyivät kaikkiin vaihtoehtoihin, tuli pyrkiä välittömästi hankintasopimuksiin. Tämän nähtiin mahdollisesti edesauttavan neuvotteluiden jatkoa. Vastaavasti niistä nimikkeistä, joista oli jo luovuttu, ei pitänyt pyytää tarjouksia tai esittelyitä. Turhien tarjouksien tai esittelyiden pyytämisen nähtiin voivan aiheuttaa epäluuloja, joiden syntymistä oli kaikin keinoin vältettävä. Tämän lisäksi neuvottelukuntaa ohjeistettiin esiintymään siviiliasuissa ja kiellettiin ottamaan oma-aloitteisesti yhteyttä muihin kuin kaupallisiin sotilas- ja siviiliviranomaisiin. Neuvottelukuntaa kiellettiin myös osallistumasta politiikkaan missään muodossa.³³⁸

³³⁶ PE, PLM:n kirje n:o 36/Kesk/60 sal/25.5.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³³⁷ PE:n kirje 30.5.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1–2, kts. myös Simelius (1983), s. 159

³³⁸ PE:n kirje 30.5.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1–2

Kauppaneuvottelukuntaa ohjeistettiin pitämään yhteyttä Suomen suurlähettilääseen sekä sotilasiamieheen. Kotimaahan yhteydenpito hoitui asiasta riippuen puolustusvoimain komentajana, yleisesikunnan päällikön, päämajamestarin tai operatiivisen osaston päällikön kautta, mikäli asia koski hankintaohjelman toteuttamista tai siihen liittyviä muutoksia. Rutiiniluonteiset asiat kuten asiantuntijoiden kutsuminen neuvotteluihin sovittiin hoidettavaksi sotatalousosaston kautta. Yleisjohto kotimaassa oli pidettävä neuvotteluiden tilanteesta hyvin selvillä. Puolustusvoimain komentaja vastasi yhteydenpidosta puolustusministeriöön sekä valtion johtoon, joten oikean tilannekuvan saaminen oli tärkeää. Yhteydenpitoa kauppaneuvotteluihin osallistuvien henkilöiden kesken pyrittiin pitämään salassa käyttämällä peitteistöjä sekä sala-kirjoitussanomiamia.³³⁹

Tavaraluottosopimus astui voimaan ratifioimisasiakirjojen vaihdon jälkeen kesäkuun alussa.³⁴⁰ Kauppaneuvotteluita käytiin Neuvostoliiton edustajien kanssa Moskovassa vuoden 1960 kesä- ja heinäkuussa. Neuvottelut alkoivat tutustumisella eri nimikkeisiin suomalaisen neuvottelukunnan toivomuksesta järjestetyissä esittelytilaisuuksissa. Neuvottelukunnan ja suomalaisten asiantuntijoiden tutustuttua kalustoon, ryhdyttiin varsinaisiin sopimusneuvotteluihin.³⁴¹

Neuvotteluiden tuloksena allekirjoitettiin 20. heinäkuuta pöytäkirja Suomen ja Neuvostoliiton välillä joulukuun 22. päivänä 1959 tehtyyn tavaraluottosopimukseen. Pöytäkirja koski erikoismateriaalin toimittamista Neuvostoliitosta Suomeen vuosina 1960–1962. Varsinainen hankintasopimus erikoismateriaalin toimituksista allekirjoitettiin muutamaa päivää myöhemmin heinäkuun 22. päivänä.³⁴² Ensimmäiset tavaraluotolla tapahtuneet hankinnat käsittivät käsiaseiden patruunoita, helikoptereita sekä panssarivaununkalustoa.³⁴³

Elokuun puoleen väliin mennessä Puolustusvoimien 8 miljardin markan tavaraluottoosuudesta oli sitomatta vielä 2 682 miljoonaa markkaa, josta oli varattuna 450 miljoonaa markkaa ase- ja ampumatarviketuotannon vaatimiin koneisiin. Käyttämättä oli siis noin 2,2 miljardia markkaa. Puolustusvoimain komentajan mukaan tavaraluoton loppuosa voitiin käyttää joko torjuntahävittäjien tai kenttätykkien hankintaan, sillä hankintaohjelman mukaisista laivatykkien ja ilmatorjuntavälineiden hankinnoista oli luovuttu.³⁴⁴

³³⁹ PE:n kirje 30.5.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 3

³⁴⁰ PLM, Suomen asetuskokoelman sopimussarja, ulkovaltainsopimukset, n:o 18 ”*Asetus Sosialistisen Neuvostotasavaltain Liiton kanssa tehdyn luottosopimuksen voimaansaattamisesta*”, 9.6.1960, T 24019, F33 sal, KA

³⁴¹ PE:n kirje n:o 148/Staltsto/sal 2/14.11.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 2

³⁴² PE, kauppaneuvottelukunnan kirje n:o 114/Staltsto/a sal 2/27.7.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³⁴³ PLM, kauppaneuvottelukunnan kirje n:o 115/Staltsto/sal 2/26.7.1960, T 24019, F34 sal, KA, liite 6

³⁴⁴ PE:n kirje n:o 362/Optsto/17 sal/15.8.1960, T 26965, F23 sal, KA, s. 1–2

Käyttämättä jäänyt tavaraluoton loppuosa muodosti puolustusvoimain komentajan mukaan hankalan kysymyksen. Ilmavoimissa ja Pääesikunnassa puollettiin tykkien sijaan hävittäjien hankintaa.³⁴⁵ Ilmavoimissa tosin sillä edellytyksellä, että torjuntahävittäjäkysymys hoidettaisiin Mig-19-kaluston hankinnasta riippumatta, sillä vanhentunut Mig-kalusto nähtiin enemmänkin väliaikaisena ratkaisuna.³⁴⁶ Neuvostoliiton tarjoamaa Mig-19-torjuntahävittäjää ei voitu varustaa ohjusaseistuksella ja kone oli muutenkin vanhentumassa.³⁴⁷ Myös puolustusministeriö oli hankintaa vastaan, koska tarjotut hävittäjät nähtiin malliltaan vanhentuneilta ja muutenkin olosuhteisiin huonosti sopivaksi. Sen sijaan tykistöhankintoihin ministeriössä suhtauduttiin myönteisesti.³⁴⁸

Lopulta sekä tykistön että torjuntahävittäjien hankinnasta ensimmäisellä tavaraluotolla luovuttiin, vaikka lähteistössä esiintyikin tämän suhteen ristiriitaa.³⁴⁹ Tykistön hankinnoista luopumisen syynä lienee ollut 50 % suunniteltua kalliimpi hinta, vaikka tykistökalusto muutoin vaikutti sopivalta ja hintakin oli suhteellisen edullinen maailmanmarkkinahintaan nähden.³⁵⁰ Hävittäjähankinnasta luovuttiin, koska tarjottu kalusto oli poistunut tuotannosta ja vanhentumassa. Hävittäjähankinnan siirtäminen hetkeen, jolloin tarjolla oli uudenaikaisempaa kalustoa, nähtiin järkevämpänä ratkaisuna.³⁵¹

Puolustusvoimien 8 miljardin markan tavaraluotto-osuuden avulla tehdyt hankinnat Neuvostoliitosta käsittivät 26 000 rynnäkkökivääriä, 1 000 konekivääriä, patruunoita, kranaatinheittimien ja tykistön ampumatarvikkeita, 31 T-54-panssarivaunua sekä niiden varaosia ja ampumatarvikkeita, 12 ilmatorjuntapanssarivaunua, yhden raskaan siltakaluston, 7 raskasta tykinvetäjää, Il-28-maalinhinauskoneen, 4 kevyttä helikopteria, 3 raskasta helikopteria sekä ampumatarviketeollisuuden koneita.³⁵²

³⁴⁵ PE:n kirje n:o 362/Optsto/17 sal/15.8.1960, T 26965, F23 sal, KA, s. 2–3, kts. myös Simelius (1983), s. 159–160

³⁴⁶ PE, IlmavE:n kirje n:o 30/TeknOs/20 sal/15.7.1960, T 26965, F23 sal, KA, s. 1–3, kts. myös PE, Ilmavoimien komentajan lausunto 20.7.1960, T 26965, F23 sal, KA, s. 1

³⁴⁷ PE:n kirje 11.7.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 3–4

³⁴⁸ PLM:n kirje n:o 36/Kesk/60 sal/15.7.1960, T 24019, F33 sal, KA, s. 1, kts. Simelius (1983), s. 159–160

³⁴⁹ PE:n muistio ”Yhteen veto SNTL:sta tavaraluotolla vv 1960–1962 ostetusta sotateknillisestä materiaalista”, 30.11.1962, T 26965, Hh4 sal, KA, kts. myös PE:n muistio sopimuksen n:o 0163 hankinnoista ”8 mrd VMk tavaraluoton käyttö”, 20.5.1963, T 26965, Hh4 sal, KA sekä PE:n muistio ”Puolustusvoimien materiaalityttilanne ja hankinnat” 8.2.1962, Pk 1273, 9, KA, s. 4–5. Vrt. Visuri (2010), s. 59

³⁵⁰ PE:n kirje 11.7.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 3

³⁵¹ PE, kauppaneuvottelukunnan kirje n:o 153/Staltsto/sal 2/14.12.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–2

³⁵² PE:n muistio ”Yhteen veto SNTL:sta tavaraluotolla vv 1960–1962 ostetusta sotateknillisestä materiaalista”, 30.11.1962, T 26965, Hh4 sal, KA

Tavaraluoton käyttöä puolustuslaitoksen hankintoihin pidettiin Puolustusvoimissa merkittävänä saavutuksena. Puolustusvoimien ensimmäinen osuus tavaraluotosta vastasi noin kolmen aikaisemman vuoden perushankintamäärärahoja.³⁵³ Puolustusmateriaalin hankintoja tavaraluotolla jatkettiin vielä myöhemmin, kun vuonna 1962 myönnettiin puolustusmateriaalin hankintaan uusi 12 miljardin markan tavaraluotto-osuus. Tällöin hankittiin lopulta ensimmäisissä tavaraluottohankintasuunnitelmissa olleet torjuntahävittäjät ja kenttätykit, kun Neuvostoliitosta hankittiin Mig-21-torjuntahävittäjiä sekä 130 millimetrin kenttätykkeitä.³⁵⁴

3.3 Helikopterihankintojen kulku

Helikoptereiden hankinta Neuvostoliitosta oli esillä ensimmäisissä perushankintamäärärahoilla tapahtuvissa hankinnoissa jo keväällä 1959. Helikoptereiden hankinta ei kuulunut perushankintasuunnitelmiin, mutta Pääesikunnan operatiivisen osaston laatimassa aineistossa on helikopteri kuitenkin mainittu puolustusministerin hyväksymän ostoluettelon mukaisena vaihtoehtona Il-28-maalinhinauskoneen hankinnalle. Il-28-maalinhinauskoneen hankinta oli ensisijaisena vaihtoehtona, mutta vaihtoehtona mainittiin helikopterin hankinta, mikäli koneen esittely ei olisi tarjonnut myönteistä kuvaa.³⁵⁵ Helikoptereita ei kuitenkaan vielä tässä vaiheessa hankittu, eikä tutkimusaineistossa löytynyt viitteitä siitä, että mainitun helikopterin hankintaa olisi vakavasti edes valmisteltu.

Helikoptereiden hankinta Neuvostoliitosta tuli pian uudelleen esille vuoden 1960 perushankintoja suunniteltaessa. Ensimmäisten onnistuneiden Neuvostoliittoon suuntautuneiden perushankintojen jälkeen oli nähtävissä, että Puolustusvoimien hankintoja suunnattaisiin jatkosakin Neuvostoliittoon³⁵⁶. Tämän seurauksena puolustusvoimain komentaja määräsi vuoden 1959 heinäkuussa aselajitarkastajat- ja päälliköt lähettämään esityksensä näkökohdista, jotka tulisi huomioida seuraavan vuoden aikana mahdollisesti Neuvostoliittoon suuntautuvissa hankinnoissa. Tuolloin hankintoihin käytössä olevat määrärahat eivät olleet selvillä, mutta hankintoihin oletettiin käytettävän samansuuruisia perushankintamäärärahoja kuin vuoden 1959 hankintoihinkin. Esityksissä tuli huomioida, että hankittavaksi voitiin suunnitella vain perushankintaohjelmien mukaisia välineitä ja tarvikkeita.³⁵⁷

³⁵³ PE:n kirje n:o 148/Staltsto/sal 2/14.11.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 2

³⁵⁴ PE:n muistio ”Yhteenveto SNTL:sta tavaraluotolla vv 1960–1962 ostetusta sotateknillisestä materiaalista”, 30.11.1962, T 26965, Hh4 sal, KA

³⁵⁵ PE, Yhdistelmä, 23.9.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 3

³⁵⁶ PLM, PE:n kirje n:o 246/Aseltsto/20 sal/17.6.1959, T 23828, 47 sal, KA, s. 1

³⁵⁷ PLM, PE:n kirje n:o 342/Aseltsto/20 sal/29.7.1959, T 23828, 47 sal, KA, s. 1–2

Tällöin Ilmavoimien esikuntapäällikön eversti Oskar Tuomisalon³⁵⁸ ja teknillisen osaston päällikön everstiluutnantti Aimo Huhtalan³⁵⁹ toimesta esitettiin taistelukonehankintojen tutkimisen lisäksi myös nopeuden valokuvaustiedustelukoneiden sekä helikoptereiden hankintamahdollisuuksien tiedustelua Neuvostoliitosta, vaikka niiden hankinta ei kuulunutkaan vuoden 1960 hankintasuunnitelmaan. Esityksen mukaan etenkin helikoptereista oli esitetty myönteisiä lausuntoja.³⁶⁰

Tavaraluotolla tapahtuvien hankintojen tarkempaan suunnitteluun ryhdyttiin syksyllä vuonna 1959, jolloin Pääesikunnassa laadittiin tavaraluoton käytöstä erilaisia vaihtoehtoja summan vaihdellessa 3–20 miljardin markan välillä. Neljä keveämpää yhteishelikopteria oli mukana kaikissa vaihtoehtoissa ja mikäli Puolustusvoimien osuus tavaraluotosta olisi ollut 10 miljardia markkaa tai enemmän, suunnitelmiin sisällytettiin myös kahden kuljetushelikopterin hankinta.³⁶¹ Sekä kuljetus- että yhteishelikoptereiden hankinta oli siis mukana tavaraluottosuunnitelmissa jo varhaisissa vaiheissa.

Marraskuussa 1959 puolustusneuvostossa käsiteltiin tavaraluottoa ja sen avulla hankittavaa nimikkeistöä. Puolustusneuvoston laatimassa muistiossa helikopterihankintojen tarkoituksena nähtiin täysin uuden sotilasilmailun alan avaaminen. Alustavissa hankintasuunnitelmissa yhteishelikoptereiden hankintaa perusteltiin sotilaallisten tehtävien lisäksi myös pelastus- ja ensiaputehtävillä. Raskaampia kuljetushelikoptereita suunniteltiin käytettäväksi samoihin tehtäviin, tosin niiden suuremman kuljetuskapasiteetin nähtiin palvelevan enemmän sotilaskäyttöä. Hankittavaksi suunniteltiin neljää yhteishelikopteria sekä kahta kuljetushelikopteria.³⁶² Marraskuun 13. päivänä puolustusneuvosto teki päätöksen tavaraluotolla hankittavista nimikkeistä tulevien neuvotteluiden pohjaksi ja seuraavana päivänä päämajoituspäälliköksi kenraalimajuri Maunula ilmoitti kauppa- ja teollisuusministeriöön luettelon nimikkeistä, joiden puitteissa tavaraluottoa suunniteltiin käytettäväksi. Hankittavien helikoptereiden lukumääräksi ilmoitettiin 4–6 helikopteria.³⁶³

³⁵⁸ Matrikkelitoimikunta (1985), s. 897. Etunimen kirjoitusasu varmistettu matrikkelista. Toimi Ilmavoimien esikuntapäällikkönä 1958–1965.

³⁵⁹ Sama, s. 186. Etunimen kirjoitusasu varmistettu matrikkelista. Toimi Ilmavoimien esikunnassa teknillisen osaston päällikkönä 1958–1963.

³⁶⁰ PE, IlmavE:n kirje n:o 32/Tekn-os/17 sal/24.8.1959, T 26965, F21 sal, KA, s. 1

³⁶¹ PE:n taulukko, 12.10.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1–3

³⁶² PE, puolustusneuvoston kirje n:o 58/Da/7.11.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 4–5

³⁶³ PE, kenraali Maunulan kirje, 14.11.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1 ja liite ”luettelo nimikkeistä, joiden puitteissa puolustuslaitokselle myönnettävää tavaraluottoa tulnaisiin käyttämään”

Puolustusneuvoston käsiteltyä tavaraluottoasiaa, pyysi puolustusvoimain komentaja asian valmisteluun liittyen eri alojen tarkastajilta ja päälliköiltä ehdotuksia nimikkeistä, joiden hankintamahdollisuuksia Neuvostoliitosta olisi voitu tunnustella. Ensisijaisesti kyse oli vuoden 1960 perusmäärärahoilla suoritettavista hankinnoista, mutta myöhempanä lisäyksenä pyydettiin ehdotuksissa huomioimaan myös mahdollisella tavaraluotolla suoritettavat hankinnat.³⁶⁴ Tällöin ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Olavi Seeve toi jälleen esille taistelukoneiden, helikoptereiden ja nopeiden valokuvauskoneiden hankintamahdollisuuksien tiedustelun Neuvostoliitosta, mikäli käyttöön olisi myöhemmin saatavilla erillisiä varoja.³⁶⁵ Mitä ilmeisemmin ilmavoimien komentaja viittasi erillisillä varoilla käsittelyssä olleeseen tavaraluottoasiaan.

Helikoptereista ja muista tavaraluotolla hankittavista nimikkeistä pyydettiin lisätietoa ja jätettiin tarjouspyyntö Neuvostoliiton edustajille vuoden 1959 lopussa käydyissä neuvotteluissa.³⁶⁶ Huomiona jätetystä tarjouspyynnöstä mainittakoon, ettei helikoptereiden osalta nimetty erikseen tyyppejä, joista lisätietoja pyydettiin. Tarjouspyynnön mukaisesti pyydettiin alustavia tietoja toimitusmahdollisuuksista ja -ehdoista, toimitettavan materiaalin laadusta ja muista ominaisuuksista³⁶⁷.

Kauppaneuvottelukunnan aineistosta selviää, ettei helikoptereiden tyyppejä voitu yksilöidä tarjouspyyntöön tarkemmin, koska käytettävissä ei ollut riittävästi tietoja neuvostoliittolaisista sotilashelikoptereista. Tarjousta pyydettiin kuitenkin 3–5 hengen yhteyshelikoptereista sekä 10–15 hengen kuljetushelikoptereista. Arvio yhteyshelikoptereiden määrästä oli 2–4 helikopteria ja arvio raskaampien kuljetushelikoptereiden osalta 1–2 helikopteria. Tarjouksen vastaanottamisen jälkeen tarkoituksena oli hankkia lisätietoja mahdollisista tyypeistä sekä pyytää näytöstä helikoptereiden ominaisuuksista ja käyttötavoista. Aineistosta käy ilmi, että ennen Neuvostoliiton vastausta tarjouspyyntöön, pidettiin mahdollisesti hankittavina helikopteri-tyyppeinä Ka-18- ja Mi-4-tyyppejä.³⁶⁸

³⁶⁴ PE:n kirje n:o 498/Aseltsto/20 sal/16.11.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, kts. myös PE:n kirje n:o 535/Aseltsto/20 sal/28.11.1959, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³⁶⁵ PE, IlmavE:n kirje n:o 41/Tekn-os/17 sal/20.11.1959, T 26965, F21 sal, KA, s. 2

³⁶⁶ PE, kauppaneuvottelukunnan kirje n:o 60/Da/1.12.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1 ja liite 1, kts. myös PE:n muistio 27.11.–1.12.59 käydyistä neuvotteluista, ei päivätty, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–4

³⁶⁷ PE, kauppaneuvottelukunnan kirje n:o 60/Da/1.12.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1 ja liite 1

³⁶⁸ PE, kauppaneuvottelukunnan yhdistelmä, 4.2.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 2

Tarjouspyynnön jättämisen jälkeen ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Seeve otti kantaa helikoptereiden hankintaan. Vuoden 1960 tammikuussa puolustusvoimien komentajalla lähettämässään muistiossa Seeve esitti, että puolustusvoimille olisi edullista hankkia omia helikoptereita ja tavoitteena voitiin pitää lentokonetoimikunnan esittämää kolmea helikopteria. Tyyp-
pien lukumäärässä tuli pyrkiä vain yhteen tyyppiin, mikäli harkittiin enintään kolmen helikop-
terin hankintaa. Tällöin hankinnassa tuli keskittyä helikoptereiden käytön ja huollon kalleuden
johdosta kevyeen helikopterityyppiin. Seeve huomioi muistiossa myös lentokonetoimikunnas-
sa esillä olleen raskaamman helikopterityypin hankinnan. Mikäli haluttiin hankkia myös ras-
kaampaa kalustoa, tuli Seeven mukaan tällöin hankkia kahta eri tyyppiä siten, että kevyt heli-
kopterityyppi hankittiin ensin. Raskaamman helikopterityypin hankinta voitiin ajatella tapah-
tuvan 1–2 vuotta keveän helikopterityypin hankinnan jälkeen.³⁶⁹

Vastaus jätettyyn tarjouspyyntöön noudettiin vuoden 1960 helmikuussa.³⁷⁰ Helikoptereiden
osalta ostettavaksi tarjottiin Mi-1-yhteyshelikoptereita sekä Mi-4T-kuljetushelikoptereita.
Neuvostoliiton esittämän tarjouksen mukaan helikoptereiden hinnat osoittautuivat huomatta-
vasti edullisemmiksi, kuin mitä suunnitelmissa oli varauduttu. Tarjouspyyntöä jätettäessä yh-
teyshelikopterityypin hinnaksi arvioitiin 50 miljoonaa markkaa ja kuljetushelikopterityypin
hinnaksi 100 miljoonaa markkaa. Saatujen alustavien hintatietojen mukaan Mi-1-
yhteyshelikopterin hinnaksi ilmoitettiin noin 21 miljoonaa markkaa ja Mi-4T-
kuljetushelikopterin hinnaksi noin 52 miljoonaa markkaa.³⁷¹

Neuvostoliiton vastauksen jälkeen tavaraluottoasian käsittely jatkui. Pääesikunnassa laadittiin
maaliskuun alkupuolella kolmen vaihtoehdon ehdotus tavaraluoton käytöstä puolustusmateri-
aalin hankintaan. Pääesikunnan tavaraluottosuunnitelmaa koskevan muistion mukaan Mi-1- ja
Mi-4-helikopterit vaikuttivat asiallisilta ja loppuun saakka kokeilluilta. Huomiota herättävää
muistiossa on kuitenkin helikoptereita koskeva lausunto: ”*Sekä yhteys- että kuljetushelikopte-
rien käyttö oloissamme on ilmeisesti moninainen. Kysymyksen tutkiminen ja koulutus saadaan
nyt hankittavaksi ehdotetuilla koneilla käyntiin.*”³⁷² Muistiossa annetaan ymmärtää, että heli-
kopterihankintojen syynä oli koulutustoiminnan käynnistämisen ohella helikoptereiden käyt-
tömahdollisuuksien selvittäminen Puolustusvoimissa ja Suomessa.

³⁶⁹ PE, IlmavE:n kirje n:o 941/Lktsto/17/29.1.1960, T 28022, F10, KA, s. 6–7

³⁷⁰ PE, PLM:n kirje n:o 5626/51/Sot/1959/2.2.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, kts. myös PE:n kirje n:o
148/Staltsto/sal 2/14.11.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³⁷¹ Vrt. PE, kauppaneuvottelukunnan yhdistelmä, 4.2.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 2 sekä kaksi muistiota
”*alustavia hintatietoja*”, ei päivätty, T 26965, Hh4 sal, KA. Kauppaneuvottelukunnan yhdistelmään korjattu
käsin hintatiedot vastaamaan päiväämättömien muistioiden hintatietoja. Korjatut hinnat ovat samat kuin myö-
hemmin pääesikunnan laatimassa yhdistelmässä ”*Puolustuslaitoksen tavaraluoton hankintasuunnitelma*”,
25.3.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³⁷² PE:n kirje 8.3.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1–2

Neuvostoliiton annettua tavaraluoton nimikkeitä koskevat tarjoukset, otti ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Seeve kantaa tarjottuihin nimikkeisiin. Maaliskuun 11. päivä lähetetyssä kirjeessä puolustusvoimain komentajalle Seeven mukaan tarjotut nimikkeet rajoittuivat Ilmavoimien osalta melko harvoin nimikkeisiin, joskin hänen mukaan Ilmavoimat oli kiinnostunut lähes kaikista nimikkeistä, mikäli hankinnat voitiin suorittaa tavaraluoton avulla. Saadut perustiedot nimikkeistä nähtiin kuitenkin puutteellisiksi, minkä johdosta esitettiin asiantuntijoiden lähettämistä Neuvostoliittoon tutustumaan Ilmavoimille tarjottuihin nimikkeisiin ennen ratkaisujen tekemistä.³⁷³

Helikoptereiden osalta kenraalimajuri Seeven mukaan tarjotut Mi-1- ja Mi-4-helikopterit täyttivät kohtuullisesti saatujen tietojen perusteella yhteys- ja kuljetushelikoptereille asetetut vaatimukset. Hankinnoissa tuli toistaiseksi tyytyä kuitenkin vain yhden helikopterityypin hankintaan. Esitystään vain yhden tyypin hankinnasta ilmavoimien komentaja perusteli omalla käsityksellään sekä Ilmavoimien rajoitetuilla huoltomahdollisuuksilla. Toinen merkillepantava esitys ilmavoimien komentajan kirjeessä oli tyyppikysymyksen jättäminen Pääesikunnan ratkaistavaksi. Seeven mukaan Ilmavoimien oma helikopteritarve oli vähäinen, joten tyyppikysymys oli ratkaistava Pääesikunnassa puolustuslaitoksen tarpeiden ja myöhempien selvityksien perusteella.³⁷⁴

Maaliskuun 25. päivä puolustusvoimien komentaja hyväksyi esittelyssä tavaraluoton käyttösuunnitelman vaihtoehtoinen. Helikoptereita päädyttiin hankkimaan kahta erilaista tyyppiä ilmavoimien komentajan vastustuksesta huolimatta³⁷⁵. Helikoptereiden hankinnat olivat sisällytetty kaikkiin kolmeen vaihtoehtoon samanlaisena, käsittäen neljän Mi-1-yhteishelikopterin ja kolmen Mi-4T-kuljetushelikopterin hankinnan varaosineen ja lisätarvikkeineen. Helikoptereiden yhteenlaskettu osuus suunnitelmassa oli 315 miljoonaa markkaa 8 miljardin markan tavaraluotosta, joten rahallisesti helikoptereiden osuus tavaraluotolla tapahtuvista hankinnoista oli pieni.³⁷⁶

³⁷³ PE, IlmavE:n kirje n:o 31/Htsto/20 sal/11.3.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, 3 ja liite 3

³⁷⁴ Sama, s. 1, 3 ja liite 3

³⁷⁵ Sama, s. 1, 3

³⁷⁶ PE:n kirje n:o 167/Optsto/20 sal/25.3.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1 ja liite 1

Pääesikunnan huhtikuun alussa laatiman kauppaneuvottelusuunnitelman mukaan neuvottelukunnan avuksi esitettiin asiantuntijajäsenien nimittämistä eri aloilta. Lentokaluston asiantuntijajäseniksi esitettiin everstiluutnantti Lauri Pekuria ja helikoptereiden osalta yliluutnantti Eero Teikaria. Lisäksi lentokaluston teknisiksi asiantuntijajäseniksi esitettiin insinöörieverstiluutnantti Esa Laukkasta sekä insinöörimajureita Paavo Savolaista ja Eric Schalinia. Neuvottelut helikoptereiden osalta oli tarkoitus aloittaa pyytämällä kalustoesittelyä ja kutsumalla asiantuntijajäsenet tutustumaan kalustoon. Asiantuntijoiden tutustuttua kalustoon ja tarvittavien lisätietojen hankinnan jälkeen, tuli kyseeseen hankinnan yksityiskohtien sopiminen sekä varsinaisen hankintasopimuksen laatiminen.³⁷⁷ Puolustusvoimain komentaja hyväksyi kauppaneuvottelusuunnitelman ja teki esityksen puolustusministerille neuvottelukunnan asettamisesta ja sen kokoonpanosta.³⁷⁸

Toukokuun 25. päivä valtioneuvoston teki päätöksen tavaraluoton käytöstä ja puolustusministeriö oikeutti neuvottelukunnan lähettämisen Moskovaan tavaraluoton astuttua voimaan.³⁷⁹ Neuvotteluiden lähestyessä Puolustusvoimien kauppaneuvottelukunnan laatimasta muistiosta ilmenee, että hankittavan nimikkeistön suhteen oli edelleen avonaisia kysymyksiä. Helikoptereiden osalta oli edelleen pohdinnassa kysymys tyyppien lukumäärästä: ”*ostetaanko sekä yhteys- että kuljetushelikoptereita?*”. Muistion mukaan ilmavoimien komentaja piti yhden tyyppin hankintaa riittävänä huolto- ja koulutusvaikeuksista johtuen.³⁸⁰

Tyypikysymys sai lopullisen ratkaisun puolustusvoimain komentajan ohjeistaessa neuvottelukuntaa toukokuun lopussa. Helikopterit olivat yksi niistä nimikkeistä, joka kuului kaikkiin hankintasuunnitelman vaihtoehtoihin, joten helikoptereiden hankintasopimukseen tuli pyrkiä heti neuvotteluiden alkaessa. Puolustusvoimain komentajan jalkaväenkenraali Simeliuksen mukaan helikopterikysymys oli maavoimien kannalta tärkeä ja hankinnat tulivat aiheuttamaan Ilmavoimille uusia tehtäviä, mutta kokonaisuuden etu vaati niiden hankkimista. Neuvottelukuntaa ohjeistettiin hankkimaan kahta tyyppiä. Neljä pienempää yhteyshelikopteria oli hankittava maavoimien johtamis-, huolto-, tulenjohto- ja sissitoimintaa varten. Kolme suurempaa kuljetushelikopteria oli hankittava joukkojen ja materiaalin kuljetustehtäviin. Simeliuksen mukaan molempia tyyppjä tarvittiin ja koulutusvaikeudet olivat voitettavissa, etenkin kun vuodelle 1961 oli Puolustusvoimiin tulossa uusia tehtäviä enemmän kuin koskaan ennen.³⁸¹

³⁷⁷ PE:n kirje n:o 93/Staltsto/20 sal 2/8.4.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–2 ja liitteet 1, 2 ja 4

³⁷⁸ PE:n kirje, 30.5.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1, kts. myös PE:n kirje n:o 96/Staltsto/20 sal 2/8.4.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–2 ja liite 1

³⁷⁹ PLM:n kirje n:o 36/Kesk/60 sal/25.5.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³⁸⁰ PE, Puolustusvoimain tavaraluottoneuvottelukunnan kirje, 27.5.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 1

³⁸¹ PE:n kirje, 30.5.1960, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 2 ja liite 1, s. 1–2

Kauppaneuvottelut Puolustusvoimien tavaraluotto-osuuden käytöstä alkoivat kesäkuussa 1960. Neuvottelut alkoivat tutustumisella eri nimikkeisiin.³⁸² Helikoptereiden esittely järjestettiin 17. ja 20. päivänä kesäkuuta. Esittelyiden jälkeen asiantuntijajäseninä toimineet Pekuri ja Teikari antoivat lausuntonsa helikoptereista. Pekurin lausunnon mukaan sekä Mi-1- ja Mi-4-helikopterit olivat erittäin monikäyttöisiä, lujarakenteisia ja ohjausominaisuuksiltaan länsimaisia helikoptereita vastaavia, ellei jopa parempia. Pekuri esitti lausunnossaan 4–5 Mi-1-helikopterin hankintaa, joista kaksi varustettuna kaksoisohjaimilla koulutusta varten. Yliluutnantti Teikari osallistui Mi-1-helikopterin esittelylentoon ja sai myös kokeilla helikopterin ohjausominaisuuksia. Teikarin virallisen lausunnon mukaan Mi-1-helikopteri edusti mäntämoottorisena helikopterina luokkansa keskitasoa ja oli näin ollen hankintakelpoinen.³⁸³

Teikarin myöhemmin laatimasta artikkelista ilmenee, että valmistautuminen asiantuntijatehtävään oli jäänyt lähes olemattomaksi. Teikari oli saanut käskyn ilmoittautua Helsingissä hänelle ennestään tuntemattomassa osoitteessa. Kirjallisen käskyn lisäksi oli Teikaria käsketty luotamuksellisesti valmistautumaan mahdollisesti pari viikkoa kestävään ulkomaanmatkaan siviiliasussa. Käskyä seuranneena päivänä Teikari olikin jo Puolustusvoimien kauppavaltuuskunnan mukana Moskovassa. Ennen lähtöä Moskovaan Teikarille oli annettu tunti aikaa laatia esitys, missä tuli selvittää kuinka monta Mi-4-helikopteria tarvittiin pataljoonan taisteluosien siirtämiseen ja kuinka monta kevyttä helikopteria tarvittiin ohjaajien koulutuksen järjestämiseen. Moskovassa Teikarin tehtäväksi tarkentui selvittää olivatko Mi-1- ja Mi-4-helikopterit turvallisia ja sen suhteen hankintakelpoisia. Teikarin saaman vaikutelman mukaan hankintapäätös helikoptereista oli jo tehty ja hänen roolinsa jäi enintään ”käsienspesuvälineeksi”.³⁸⁴

Mi-4-kuljetushelikopteria Pekuri piti monipuolisempänä kuin vastaavia länsimaisia helikoptereita. Tosin Pekurin mukaan raskaampana helikopterina sen käyttö koulutustehtäviin, yhteistoimintatehtäviin sekä sairaskuljetuksiin oli varsin kallista. Lausunnossaan Pekuri piti koulutuksen aloittamista raskaammalla Mi-4-kalustolla uskaliaana, johtuen kalliimmista kustannuksista sekä vähäisistä kokemuksista helikopteritoiminnan ja -koulutuksen osalta. Pekurin mukaan suunnitelman mukaisten hankintojen edellytyksenä oli uuden yksikön perustaminen uusine tehtävineen. Pekuri piti kuitenkin lausunnossaan Mi-4-helikopterin hankintaa sen monipuolisuuden huomioon ottaen hyvin suositeltavana. Lausunnossa esitettiin Mi-4-kaluston hankintaa kaikkine eri tehtävissä tarvittavine varusteineen.³⁸⁵

³⁸² PE:n kirje n:o 148/Staltsto/sal 2/14.11.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 2

³⁸³ PE, IlmavE:n kirje n:o 24/Teknos/20 sal/29.6.1960, T 26965, F23 sal, KA, liite 1 ja 2

³⁸⁴ Teikari (2009), s. 6–7

³⁸⁵ PE, IlmavE:n kirje n:o 24/Teknos/20 sal/29.6.1960, T 26965, F23 sal, KA, liite 1 ja 2

Teknisten asiantuntijalausuntojen vielä puuttuessa, pidettiin Ilmavoimien esikunnassa alustavien lausuntojen perusteella Mi-1- ja Mi-4-helikoptereita kohtuullisen hyvinä ja käyttökelpoisina. Ilmavoimien esikuntapäällikön eversti Tuomisalon allekirjoittamassa muistiossa puollettiin kumman tahansa tyyppin hankintaa, mutta hankinnassa oli huomioitava helikopterikoulutuksen saaneen henkilöstön vähyys. Muistion mukaan Ilmavoimilla oli hankintahetkellä ainoastaan yksi helikopterikoulutusta saanut ohjaaja, eikä tilanne teknisen henkilöstön osalta ollut sen parempi, joten helikopterikoulutus jouduttiin aloittamaan käytännössä nollassa. Näin ollen Ilmavoimat ei suositellut kahden helikopterityypin samanaikaista hankintaa sekä koulutuksellisista että teknisistä ja huollollisista vaikeuksista johtuen. Ilmavoimien kannan mukaan esitettiin alkuun hankittavaksi vain yhtä tyyppiä ja koulutuksellisista syistä Mi-1-helikopterin valinta nähtiin toiminnan aloitusvaiheessa edullisempänä ratkaisuna. Esityksen mukaan myöhemmin alkukoulutuksen jälkeen ja helikopteritoiminnan käynnistyttyä olisi voitu hankkia toinenkin helikopterityyppi. Ilmavoimien esikunta halusi muistion mukaan ehdottomasti välttää liian monen lentokone- ja helikopterityypin samanaikaista hankintaa, koska sen nähtiin vaikeuttavan koulutuksellista ja huollollista toimintaa.³⁸⁶

Ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Seeve ilmoitti hankinnoista vastaavalle sotatalouspäällikölle yhtyvän ilmavoimien esikunnan esittämiin näkemyksiin, vaikka kaikkien asiantuntijoiden lausuntoja ei vielä ollutkaan käytössä. Tällöin Pekurin ja Teikarin lausunnoilla oli ratkaiseva merkitys. Ilmavoimien komentaja esitti sotatalouspäällikölle, että eri helikopterityyppien hankinnat tapahtuisivat porrastetusti muutaman vuoden välein.³⁸⁷

Hankintapäätöksen tueksi myös Ilmavoimien tekniset asiantuntijat antoivat lausuntonsa. Insinööri majurit Schalin ja Savolainen antoivat lausunnot helikoptereiden radio- ja sähkövarustuksesta sekä moottoreista. Lausuntojen perusteella niissä ei ilmennyt hankintaa estäviä seikkoja. Insinöörieverstilutnantti Laukkanen käsitteli lausunnossaan helikoptereiden rakennetta, varustusta ja aseistusta. Laukkasen mukaan helikopterityypit olivat jo vanhoja, joten luonnollisestikaan niiden suorituskyky ei vastannut enää uusimpien helikoptereiden suorituskykyä. Toisaalta taas oletettavaa oli, ettei helikoptereita vaivannut enää uusien mallien lastentaudit. Merkittävänä kummankin helikopterityypin osalta mainittiin jäänpoistojärjestelmä, mikä nähtiin selkeänä etuna Suomen olosuhteissa. Laukkasen mukaan hankintaa voitiin tekniseltä kannalta puoltaa lausunnossa esitetyt seikat huomioiden. Laukkasenkin mukaan hankinnan tuli kuitenkin rajoittua vain yhteen helikopterityyppiin.³⁸⁸

³⁸⁶ PE, IlmavE:n kirje n:o 24/TeknOs/20 sal/29.6.1960, T 26965, F23 sal, KA, s. 1 ja 3

³⁸⁷ PE, IlmavE:n kirje n:o 25/Teknos/17 sal/8.7.1960, T 26965, F23 sal, KA, s.1 ja liite 6

³⁸⁸ Sama, s. 1 ja liitteet 1–5

Asiantuntijalausuntojen jälkeen tavaraluotolla suoritettavista hankinnoista käytiin neuvotteluja yleisesikunnan päällikön kenraaliluutnantti Tauno Viljasen johdolla heinäkuun 9. päivä. Viljasen lisäksi neuvotteluun osallistuivat Neuvostoliiton hankinnoista vastaava sotatalouspäällikkö kenraalimajuri Reino Artola, päämajamestari kenraalimajuri Lauri Airila³⁸⁹ sekä Pääesikunnan operatiivisen osaston päällikkö eversti Toivo Kytölä³⁹⁰. Helikoptereiden osalta neuvotteluissa päädyttiin esittämään niiden hankintaa maaliskuussa laaditun hankintasuunnitelman mukaisesti. Neuvotteluita sovittiin jatkettavan myös helikoptereiden varaosien osalta.³⁹¹

Muutamaa päivää myöhemmin sai neuvottelukunnan puheenjohtajana toiminut kenraalimajuri Artola käskyn yleisesikunnan päällikkö kenraaliluutnantti Viljaselta pyrkiä tavaraluotolla suoritettavia hankintoja koskevien sopimuksien allekirjoittamiseen. Helikoptereiden osalta ohjeistettiin tekemään sopimus suunnitelman mukaisista määristä, eli neljän Mi-1- ja kolmen Mi-4-helikopterin hankinnasta yhteisarvoltaan 240 miljoonaa markkaa. Helikoptereiden varaosien ja huoltovälineiden osalta sopimusneuvottelut olivat vielä meneillään ja niistä tuli sopimus laatia myöhemmin asian selvittyä lopullisesti.³⁹²

Heinäkuun 20. päivä 1960 allekirjoitti sotatalouspäällikkö kenraalimajuri Artola Suomen hallituksen valtuuttamana pöytäkirjan erikoismateriaalin toimittamisesta Suomeen liittyen joulukuun 22. päivä 1959 solmittuun Suomen ja Neuvostoliiton väliseen tavaraluottosopimukseen. Hieman myöhemmin 22. päivä allekirjoitettiin erikoismateriaalin toimituksia koskeva sopimus numero 0163 liitteineen ja lisäsopimuksineen. Sopimus allekirjoitettiin Suomen puolustusministeriön ja Neuvostoliiton ministeriöneuvoston ulkomaisia taloudellisia suhteita hoitavan valtionkomitean insinööripäähallinnon välillä.³⁹³

Helikoptereiden hankinnat sisältyivät sopimuksen numero 0163 ensimmäiseen lisäsopimukseen. Lisäsopimus 1 piti sisällään kolmen Mi-4T-kuljetushelikopterin sekä kahden Mi-1M-helikopterin ja kahden Mi-1AU-helikopterin hankinnan. Samaan lisäsopimukseen kuuluivat myös Il-28-maalinhinauskoneen sekä kahden lentokonemoottorin hankinnat. Sopimuksen mukaan helikopterit toimitettiin rautateitse maiden väliselle rajalle. Mi-1-helikoptereiden toimituksien sovittiin tapahtuvan vuoden 1960 viimeisellä ja vuoden 1961 ensimmäisellä neljänneksellä. Mi-4-helikoptereiden toimitukset sovittiin hieman myöhemmäksi vuoden 1961 toi-

³⁸⁹ Lipponen (1997), s. 22–23. Lauri Airila toimi Pääesikunnan päämajoitustemestarina 4.2.1960–10.11.1962.

³⁹⁰ Sama, s. 214–215. Toivo Kytölä toimi Pääesikunnan operatiivisen osaston päällikkönä 23.7.1958–5.8.1962.

³⁹¹ PE:n kirje, 11.7.1960, T 26965, F23 sal, KA, s. 1

³⁹² PE:n kirje n:o 327/Optsto/20 sal/15.7.1960, T 26965, F23 sal, KA, s. 1

³⁹³ PE, kauppaneuvottelukunnan kirje n:o 114/Staltsto/a sal 2/22.7.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

sen neljänneksen ajalle. Helikoptereiden kokoaminen sovittiin tapahtuvan Neuvostoliiton kustannuksella heidän edustajiensa toimesta, samoin kuin helikoptereiden koelentojen suorittaminen. Helikoptereille myönnettiin sopimuksen mukainen 500 lentotunnin takuu 12 kuukauden ajalle. Myös helikoptereiden moottoreille myönnettiin takuu. Mi-4-kaluston moottoreiden takuu käsitti 300 lentotuntia 12 kuukauden aikana ja Mi-1-kaluston moottoreiden osalta 500 lentotuntia 12 kuukauden aikana. Helikoptereiden varaosien toimituksista oli tarkoitus laatia erillinen sopimus.³⁹⁴

Helikoptereiden varaosien hankintaa varten saatiin joulukuussa Neuvostoliiton taholta varaosasuositukset Mi-1- ja Mi-4-kalustolle, joiden pohjalta varaosatilaukset ryhdyttiin valmistelemaan.³⁹⁵ Varaosatilauksen valmistelua hidastivat varaosakompleksien puuttuvat hintatiedot.³⁹⁶ Hintatiedot helikoptereiden varaosista saatiin Neuvostoliitosta vasta vuoden 1961 helmikuun alkupuolella.³⁹⁷ Maaliskuun alussa Ilmavoimien Varikko laati varaosatarvehdotuksen Mi-1-helikoptereiden osalta. Varaosien tarve arvioitiin neljälle helikopterille ja noin kolmen vuoden käyttöikää silmällä pitäen.³⁹⁸ Varaosatilauksen lisäksi suunnitelmissa oli tilata erikoisvälineistöä Mi-1-kalustoa varten, kuten paarigondolit, ulkopuoliset lisäpolttoainesäiliöt sekä nostolaite lisävarusteineen pelastustoimintaa varten. Mi-4-kaluston varaosatilaukset suunniteltiin jätettäväksi vasta sitten, kun helikopterit olivat saapuneet Suomeen ja niistä oli kokoonpanovaiheessa saatu riittävästi kokemusta.³⁹⁹

Ensimmäinen helikoptereiden varaosia koskeva hankintasopimus allekirjoitettiin vasta vuoden 1961 aikana. Mi-1-helikoptereiden varaosien toimituksia koskeva lisäsopimus numero 18 allekirjoitettiin syyskuun 12. päivä 1961.⁴⁰⁰ Varaosatilauksia jatkettiin myöhemmin seuraavan vuoden toukokuussa, kun varaosien Mi-4- ja Mi-1-kaluston varaosien toimituksista laadittiin uusi sopimus.⁴⁰¹

³⁹⁴ IlmavE, PE:n kirje n:o 128/Staltsto/sal 2/2.9.1960, T 26780, 1 sal, KA, s. 1 ja liite 1

³⁹⁵ PE, sotilasiamiehen kirje n:o 90/14 kaup/sal/7.12.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³⁹⁶ PE:n kirje n:o 156/Staltsto/sal 2/30.12.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, kts. myös PE:n kirje n:o 157/Staltsto/23 sal/31.1.1961, T 25316, F1 sal, KA, s. 2

³⁹⁷ PE, sotilasiamiehen kirje n:o 8/14 kaup/sal/10.2.1961, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

³⁹⁸ IlmavV:n kirje n:o 219/Lk-os/17/HHK/1.3.1960, T 22179, F10, KA, s. 1

³⁹⁹ PE:n kirje n:o 168/Staltsto/20 sal/21.3.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

⁴⁰⁰ PE:n kirje n:o 197/Staltsto/2 sal/14.9.1961, T 25316, F1 sal, KA, s. 1, kts. myös PE:n muistio sopimuksen n:o 0163 hankinnoista ”8 mrd VMk tavaranluoton käyttö”, 20.5.1963, T 26965, Hh4 sal, KA

⁴⁰¹ IlmavE, sopimus n:o 76/133 - 2038/0163, 5.5.1962, T 26780, 1, KA sekä liitteet 1–5

4 HELIKOPTEREIDEN KÄYTTÖÖNOTTO

4.1 Valmistautuminen helikoptereiden vastaanottoon

Kuten puolustusneuvoston muistiossa luonnehdittiin helikopterihankintoja, avasivat ne täysin uuden alan Suomen sotilasilmailussa.⁴⁰² Tämän seurauksena jouduttiin Ilmavoimien esikunnassa pohtimaan helikoptereiden sijoittamista, organisaatiota, koulutuskysymyksiä sekä helikoptereiden käyttöä. Helikopterihankintojen jälkeen vuoden 1960 joulukuussa ilmavoimien komentaja lähetti puolustusvoimain komentajalle helikoptereiden käyttöönottoa käsittelevän muistion. Muistio piti sisällään suunnitelmat helikopteritoiminnan käynnistämiseksi Ilmavoimissa.⁴⁰³

Muistion mukaan helikopterit oli sovittu toimitettavan Suomeen rautateitse kolleihin pakattuina. Helikopterikalusto oli tarkoitus koota Tampereella Ilmavoimien varikolla neuvostoliittolaisten asiantuntijoiden avustamana. Tulevien helikopterimekaanikkojen oli tarkoitus osallistua helikoptereiden kokoamistyöhön kokemuksen kartuttamiseksi. Helikoptereiden kokoaminen oli tarkoitus aloittaa Mi-1-kalustosta ja kokoamistyön oletettiin pääsevän alkuun vasta huhtikuussa 1961. Keskiraskaiden Mi-4-helikoptereiden oletettiin saapuvan Suomeen kesäkuun loppuun mennessä, muuta niiden kokoaminen suunniteltiin aloitettavaksi vasta henkilöstön saatua riittävän koulutuksen keveämmillä helikoptereilla.⁴⁰⁴

Keskeisimmät helikoptereiden käyttöönottoon liittyvät haasteet olivat organisaatio- ja henkilöstökysymykset. Ilmavoimien organisaatiossa ei ollut helikopteryksikköä, eikä sellaisen muodostamista olemassa olevista yksiköistä nähty mahdolliseksi. Ilmavoimien esikunnassa helikopteritoiminta nähtiin kuitenkin sellaisena erikoisalana, joka vaati uuden yksikön perustamisen virkoineen ja toimineen. Suunnitelmissa oli liittää perustettava helikopterilentue jonkin muun laivueen yhteyteen, jolloin säästyttiin oman esikunnan ja ylempien tehtävien perustamiselta.⁴⁰⁵

⁴⁰² PE, puolustusneuvoston kirje n:o 58/Da/7.11.1959, T 26965, Hh4 sal, KA, s. 4

⁴⁰³ PE, IlmavE:n kirje n:o 56/Koultsto/5 c 1/sal/5.12.1960, T 26965, F22 sal, KA, s. 1 ja liite 1

⁴⁰⁴ PE, IlmavE:n muistio, 25.11.1960, T 26965, F22 sal, KA, s. 1

⁴⁰⁵ Sama, s. 1–2

Helikopterikaluston hankinnan laskettiin aiheuttavan 28 uuden viran tai tehtävän tarpeen ilmavoimissa. Ilmavoimien esikunnassa laaditun muistion mukaan ilmavoimien omat tarpeet eivät varsinaisesti vaatineet helikopterikalustoa, vaan helikoptereiden nähtiin palvelevan lähinnä maa- ja merivoimia. Tästä johtuen Ilmavoimien esikunnan mukaan tarvittavat uudet virat ja tehtävät tuli siirtää maa- tai merivoimista ilmavoimille. Helikopterikaluston käyttöönoton ilman lisähenkilöstöä ja organisaatiomuutosta nähtiin Ilmavoimien esikunnassa vaikeutuvan ilmavoimien toimintakykyä: ”*Jos ilmavoimat joutuisivat ottamaan helikopterikaluston käyttöön nykyisten virkojen ja toimien puitteissa, olisi se ankara ”suonenisku” hävittäjä- ja myös ilmavalvontapuolelle. Tähän ei ole varaa.*”⁴⁰⁶

Ilmavoimien esikunnassa helikoptereiden nähtiin alun koulutusjakson jälkeen palvelevan pääosin maa- ja merivoimia. Koulutuksen ja kaluston huollon vuoksi nähtiin parhaana vaihtoehtona sijoittaa helikopterit ainakin alkuun samaan paikkaan Satakunnan lennostoon Poriin. Koulutusjakson jälkeen helikopterit voitiin komentaa Porista joko maa- tai merivoimien harjoituksiin tai muihin tehtäviin. Ilmavoimat itse tarvitsivat muistion mukaan helikoptereita lähinnä pelastuspalvelutehtäviin tukikohdissaan sekä harjoituksissa.⁴⁰⁷

Hankintahetkellä Ilmavoimissa oli yksi helikopterikoulutuksen saanut ohjaaja, yliluutnantti Eero Teikari. Yliluutnantti Teikari suunniteltiin siirrettävän Hämeen lennostosta helikopteriryksikön päälliköksi ja koulutuksen johtajaksi. Helikopterikoulutus oli tarkoitus aloittaa vuoden 1961 aikana siten, että Imatran Voiman helikopterista Ilmavoimille kuuluvan tuntimäärän puitteissa annetaan Teikarin lisäksi yhdelle ohjaaja-aliupseerille riittävä koulutus lennonopettajapätevyyttä varten. Samanaikaisesti oli tarkoitus kouluttaa kolme mekaanikkoa helikoptertehtäviin.⁴⁰⁸

Ensimmäisten Mi-1AU-helikoptereiden saavuttua maahan, suunnitelmissa oli järjestää tyyppikoulutustilaisuus samoille henkilöille. Opettajaksi tarkoitettujen ohjaajien osalta tyyppikoulutuksen arvioitiin kestävän 1–2 viikkoa ja mekaanikkojen 2–3 viikkoa. Tyyppikoulutustilaisuus oli tarkoitus järjestää yhteistoiminnassa Rajavartioston kanssa. Tämän jälkeen opettajien osalta koulutuksen suunniteltiin jatkuvan lennostossa opettajille välttämättömän lentotuntimäärän saavuttamiseksi, eli noin 1–2 kuukauden ajan.⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ PE, IlmavE:n muistio, 25.11.1960, T 26965, F22 sal, KA, liite 1

⁴⁰⁷ Sama, s. 2

⁴⁰⁸ Sama, s. 2

⁴⁰⁹ Sama, s. 2–3

Lennonopettajien koulutuksen jälkeen syyskesällä suunnitelmissa oli aloittaa helikopterikoulutus Satakunnan lennoston henkilöstölle. Tarvittava henkilöstö pyrittiin saamaan palvelukseen reservistä ja sijoittamaan helikopterihankintojen myötä perustettaviin uusiin tehtäviin. Ohjaajien osalta ensimmäinen varsinaisen koulutuserän kooksi kaavailtiin kahta ohjaajaa. Myöhemmässä vaiheessa helikopterikoulutusta oli tarkoitus laajentaa ja tarvittavat täydennykset helikopteriohjaajiksi oli tarkoitus saada varusmiesohjaaja-aliupseerikursseilta.⁴¹⁰

Koulutus raskaammalla Mi-4-helikopterikalustolla suunniteltiin alkavaksi aikaisintaan vuoden 1961 syksyllä. Ennen Mi-4-koulutuksen alkua oli selvitetävä, että voitiinko helikopteriohjaaja siirtää keveämmällä Mi-1-kalustolla saadun koulutuksen jälkeen suoraan Mi-4-kalustoon ilman erityistä kaksoisohjaajakoulutusta kyseiselle kalustolle. Mikäli keveämmällä kalustolla saadun koulutuksen jälkeen voitiin siirtyä suoraan Mi-4-kalustoon ilman uutta kaksoisohjaajakoulutusta, voitiin Mi-4-helikopterikoulutus järjestää kotimaassa. Mikäli siirtyminen raskaampaan kalustoon olisi vaatinut erityisen lisäkoulutuksen, olisi Mi-4-koulutus jouduttu järjestämään ulkomailla.⁴¹¹

Helikoptereiden käytön osalta nähtiin niiden painopisteen olevan koulutuskäytössä ainakin alkuvaiheessa. Ilmavoimien esikunnassa laaditun muistion mukaan keveiden helikoptereiden ja henkilöstön ymmärrettiin sitoutuvan vuoden 1961 aikana pääsääntöisesti peruskoulutukseen. Vasta kun lennonopettajana toimineet ohjaajat olivat saaneet riittävän koulutuksen, voitiin heitä ja Mi-1-helikoptereita ajatella käytettävän muuhunkin toimintaan kuin pelkästään koulutukseen. Tällaisena toimintana nähtiin erityisesti yhteistoimintakokeilut eri puolustushaarojen hyväksi. Yhteistoimintaa voitiin laajentaa myöhemmin kun riittävä määrä helikopteriohjaajia oli saatu koulutetuksi. Myös Mi-4-kaluston suunniteltiin sitoutuvan alkuun pääsääntöisesti koulutustoimintaan. Niiden käyttö muihin tehtäviin nähtiin olevan mahdollista aikaisintaan vasta vuoden 1962 aikana.⁴¹²

⁴¹⁰ PE, IlmavE:n muistio, 25.11.1960, T 26965, F22 sal, KA, s. 3

⁴¹¹ Sama, s. 3

⁴¹² Sama, s. 3–4

Joulukuun alussa vuonna 1960 lähetettiin ensimmäiset helikopterit kohti Suomea. Ensimmäiset kaksi lähetettyä helikopteria olivat kaksoisohjaimilla varustettuja ja koulutus käyttöön tarkoitettuja Mi-1AU-malleja. Samaan aikaan myös neuvostoliittolainen asiantuntijaryhmä valmistautui lähtemään Suomeen kokoamaan ja koelentämään helikoptereita.⁴¹³ Helikopterit saapuivat Suomeen Vainikkalan rajanylityspaikan kautta joulukuun aikana.⁴¹⁴ Ensimmäisten kahden Mi-1AU-helikopterin kokoamistyö käynnistyi tammikuussa ja kahden seuraavan Mi-1-helikopterin lähetystä odoteltiin saman kuun loppupuolelle.⁴¹⁵

Ensimmäiset kaksoisohjaimilla varustetut Mi-1-helikopterit saivat valmistuttuaan Ilmavoimissa tunnuksat HK-1 ja HK-2. Ensimmäiset HK-helikopterit kirjattiin Ilmavoimien varikon lentokonevahvuteen 27. helmikuuta 1961.⁴¹⁶ Hieman myöhemmin valmistuivat myös loput kaksi Mi-1-helikopteria, jotka saivat tunnuksat HK-3 ja HK-4.⁴¹⁷ Virallisesti kaikki neljä HK-helikopteria vastaanotettiin Ilmavoimille 11.3.1961.⁴¹⁸

Vuoden 1961 marraskuussa saapui Suomeen rautateitse laatikkoihin pakattuina kolme Neuvostoliitosta hankittua keskiraskasta Mi-4-helikopteria.⁴¹⁹ HK-kalustosta poiketen raskaamat Mi-4-helikopterit kasattiin Ilmavoimien varikon sijaan Satakunnan lennostossa Porissa. Helikopterit kasattiin ja koelennettiin neuvostoliittolaisten asiantuntijoiden johdolla.⁴²⁰ Mi-4-helikopterit valmistuivat helmikuussa ja virallisesti helikopterit luovutettiin Ilmavoimille 6. päivä helmikuuta 1962. Luovutuspäivän suhteen esiintyy lähteiden kesken pieniä ristiriitaisuuksia, mutta alkuperäisen luovutus- ja vastaanottopöytäkirjan mukaan helikopterit luovutettiin koelennettyinä ja täysin toimivina Ilmavoimille 6. päivä. Ilmavoimissa Mi-4-helikopterit saivat tunnuksat HR-1–3.⁴²¹

⁴¹³ PE, insinööripäähallinnon muistio n:o A 22/0356, 7.12.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

⁴¹⁴ PE, kauppaneuvottelukunnan kirje n:o 154/Staltsto/sal 2/19.12.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

⁴¹⁵ PE:n kirje n:o 157/Staltsto/23 sal/31.1.1961, T 25316, F1 sal, KA, s. 2

⁴¹⁶ IlmavE:n kirje n:o 2237/Lktsto/17/XLL 1/13.3.1961, T 24371, F1, KA, s. 1, kts. myös IlmavV:n kirje n:o 354/Lk-os/17/HHK/30.3.1961, T 22179, F10, KA, liite 1

⁴¹⁷ IlmavE:n kirje n:o 3001/Lktsto/17/XLL 1/10.4.1961, T 24371, F1, KA, s. 1

⁴¹⁸ Laukkanen (2008), s. 173, kts. myös Heinonen ja Valtonen (2010), s. 255

⁴¹⁹ Pernaa (2008), s. 256, kts. myös Pakarinen ja Rajalainen (1998), s. 326

⁴²⁰ IlmavE:n kirje n:o 1/Koultsto/5 c 1/sal/2.1.1962, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

⁴²¹ IlmavE, IlmavV:n kirje n:o 144/Lk-os/17/LHR/8.2.1962, T 26782, 1, KA, s. 1 ja liitteet 1–2 sekä IlmavE:n kirje n:o 2091/Lktsto/17/XLL 1/10.3.1962, T 24371, F1, KA, s. 1, vrt. Pakarinen ja Rajalainen (1998), s. 327, lähteen mukaan koneet luovutettiin 5. päivä.

4.2 Helikoptereiden sijoittaminen

Helikoptereiden vastaanotto ajoittui 1960-luvun alkuun, jolloin Ilmavoimissa oli meneillään suuria ryhmitysmuutoksia. Vuoden 1957 syyskuussa puolustusvoimain komentaja oli hyväksynyt Ilmavoimien rauhan ajan kehittämissuunnitelman, jonka mukaan rauhan ajan tukikohdat oli suunnitelmassa sijoittaa Poriin, Luonetjärvelle, Rissalaan sekä Malmille. Poriin oli tarkoitus sijoittaa Satakunnan lennoston esikunta sekä yksi hävittäjälentolaivue. Luonetjärvelle oli tarkoituksena sijoittaa Hämeen lennoston esikunta, yksi hävittäjälentolaivue sekä Ilmavoimien Viestipataljoona. Rissalan tukikohtaan oli tarkoitus sijoittaa Karjalan lennoston esikunta sekä kaksi hävittäjälentolaivuetta. Malmille oli tarkoitus sijoittaa siellä olevan yhteyslentueen lisäksi Luonetjärvellä olevat tiedustelulentue sekä lentokuvakeskus.⁴²²

Ilmavoimien kehitystyön yhtenä suurena vaikeutena nähtiin puutteellinen henkilöstötilanne, joka oli ajautumassa kestävämpään tilanteeseen, ellei uusia virkoja ja tehtäviä olisi saatu lisää. Ilmavoimien komentajan mukaan juuri henkilöstöpula tuli olemaan yksi suurimmista ongelmista Ilmavoimien kehitystyössä. Ilmavoimissa oli siirrytty suhteellisen lyhyen ajan kuluessa mäntämoottorikalustosta suihkukalustoon, mikä vaati huomattavasti enemmän teknistä huoltohenkilöstöä. Lisäksi Ilmavoimien jatkuva tekninen kehittyminen aiheutti uusien tehtävien tarpeen. Ilmavoimissa henkilöstötilanteen kohentamiseksi nähtiin kaksi vaihtoehtoa, joko Ilmavoimien ryhmityksen ja organisaation muuttaminen tai lisähenkilöstön hankkiminen siirto- tai budjettiteitse.⁴²³

Lennostojen aiemmista sijoituspaikoista vain Luonetjärven tukikohta oli kehittymässä uuden aikaisten vaatimusten mukaiseksi rauhan ajan lentotukikohdaksi. Sen sijaan Pori ja Utti olivat jo sijaintinsa puolesta epäedullisia paikkoja. Porissa oli kuitenkin mahdollista jatkaa Ilmavoimien rauhan ajan toimintaa tarvittavien kunnostustöiden jälkeen, joten siitä ei vielä luovuttu. Utin lentotukikohdasta sen sijaan puuttui kestopäällysteinen kiitatie, joten sieltä käsin ei voitu toimia suihkukoneilla. Tämän lisäksi Utin tukikohta oli jäänyt sotien jälkeen vaille kehitystä ja se oli sijainniltaan epäedullisella paikalla, joten Utin tukikohdasta oltiin valmiita luopumaan.⁴²⁴

⁴²² PE:n esittely 428/Optsto/10 sal/4.9.1957, T 26965, F14 sal, KA, s. 1

⁴²³ IlmavE:n kirje n:o 23/Optsto/10 sal/13.2.1961, T 27809, F9–10 sal, KA, s. 2–3

⁴²⁴ PE:n kirje n:o 886/Optsto/10/24.9.1957, T 28022, F5–6, KA, s. 1

Kehittämissuunnitelman ensimmäisessä vaiheessa oli tarkoitus siirtää tiedustelulentue ja lentokuvakeskus Luonetjärveltä Malmille sekä siirtää Utissa ollut hävittäjälentolaivue Luonetjärvelle.⁴²⁵ Tiedustelulentuetta ei voitu kuitenkaan siirtää Malmille. Niinpä toiminta Utissa jatkui edelleen kun tiedustelulentue siirrettiin väliaikaisesti Uttiin ja yhdistettiin Karjalan lennoston lentokuvakeskuksen jäädessä edelleen Luonetjärvelle.⁴²⁶ Tiedustelulentueen siirto oli jälleen esillä vuoden 1959 lopulla, kun ilmavoimien komentaja esitti Utissa olevan tiedustelulentueen irrottamista Karjalan lennostosta ja siirtämistä Malmille. Suunnitelmissa oli yhdistää tiedustelulentue ja Malmilla sijainnut yhteyslentue yhdeksi erikoislaivueeksi.⁴²⁷

Helikoptereiden mahdollista sijoituspaikkaa ryhdyttiin pohtimaan vuoden 1960 alussa vaikka helikoptereiden hankinta ei ollut vielä varmaa, eikä helikopterityypeistä tai lukumääristä ollut tietoa. Asiaa pohdittiin ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Seeven puolustusvoimain komentajalle lähettämässä muistiossa. Tällöin tarjouspyyntö helikoptereista oli jätetty Neuvostoliitolle ja neuvottelut tavaraluotolla tapahtuvista hankinnoista oli hiljalleen käynnistymässä⁴²⁸. Seeven mukaan helikoptereita suunniteltiin tuolloin sijoitettavaksi niiden tehtävien laadun vuoksi Uttiin Karjalan lennoston tiedustelu- ja kuljetuslentueeseen.⁴²⁹

Karjalan lennosta oltiin kuitenkin siirtämässä vuoden 1960 alkupuolella Ilmavoimien rauhan ajan kehittämissuunnitelman mukaisesti Utin tukikohdasta Rissalaan. Epävarmaa tosin oli siirtyisikö lennosto kokonaisuudessaan vai osittain, sillä lennoston tiedustelu- ja kuljetuslentueen lopullinen sijoituspaikka oli vielä edelleen epäselvä.⁴³⁰ Ilmavoimissa asia nähtiin ongelmallisena, koska tiedustelu- ja kuljetuslentueen tai minkä tahansa Ilmavoimien yksikön jäädessä Uttiin lennoston siirron jälkeen, merkitsi se uuden toimintapaikan avaamista Ilmavoimille. Tämän katsottiin aiheuttavan muutenkin vähäisille henkilöstöresursseille suuria haasteita. Erilaisia vaihtoehtoja pohdittiin tiedustelu- ja kuljetuslentueen organisaatioksi ja sijoituspaikaksi. Utti ja Malmia verrattaessa ilmavoimien esikunnassa Malmi nähtiin kuitenkin hieman edullisempänä vaihtoehtona. Suunnitelmat oli tosin laadittu sillä olettamuksella, että helikoptereita tulisi vain kolme.⁴³¹

⁴²⁵ PE:n kirje n:o 887/Optsto/10/19.9.1957, T 28022, F5–6, KA, s. 1

⁴²⁶ IlmavE:n kirje n:o 24/Järjsto/11 b sal/30.10.1959, T 26965, F20 sal, KA, s. 2

⁴²⁷ Sama, s. 1

⁴²⁸ PE:n kirje n:o 148/Staltsto/sal 2/14.11.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

⁴²⁹ PE, IlmavE:n kirje n:o 941/Lktsto/17/29.1.1960, T 28022, F10, KA, s. 7

⁴³⁰ IlmavE:n kirje n:o 2340/Järjsto/10 b 1/15.3.1960, T 23146, F7–9, KA, s. 1

⁴³¹ IlmavE:n kirje n:o 3374/Järjsto/10 b 1/25.4.1960, T 23146, F7–9, KA, s. 1–3 sekä liitteet 1–2

Helikoptereita hankittiin kuitenkin yhteensä seitsemän. Vuoden 1960 marraskuussa Ilmavoimien esikunnassa todettiin, ettei helikopteriyksikköä voitu perustaa olemassa olevista yksiköistä. Aiemmissa suunnitelmissa mukana ollut tiedustelu- ja kuljetuslentue oli jo ennestään täysin työllistetty. Niinpä erikoistoimintaa ja -osaamista vaativan helikopterikaluston hankinnan nähtiin vaativan täysin uuden yksikön perustamisen uusine virkoineen ja tehtävineen. Suunnitelmissa oli erillisen helikopterilentueen perustaminen joka voitiin liittää johonkin olemassa olevaan laivueeseen keveämmän organisaation perustamiseksi ja ylempien virkojen säästämiseksi.⁴³²

Helmikuussa vuonna 1961 ilmavoimien komentaja Seeve esitti puolustusvoimain komentajalle, että helikopterit sijoitettaisiin väliaikaisesti Satakunnan lennoston Poriin siihen asti, kunnes tarvittavat virat ja toimet helikopterilentueen perustamista varten olisi hyväksytty vuoden 1962 tulo- ja menoarviossa. Lisäksi esitettiin Satakunnan lennoston toisen hävittäjälaivueen hajottamista ja siitä vapautuvien virkojen avulla perustettavaksi kuljetuslaivuetta. Tarkoituksena oli muodostaa kuljetuslaivueesta eräänlainen yhteistoimintalaivue ja liittää siihen myöhemmin perustettava helikopterilentue sekä Karjalan lennoston tiedustelu- ja kuljetuslentue lennoston muiden osien siirtyessä Rissalaan. Vaihtoehtona perustettavan kuljetuslaivueen sijoituspaikaksi esitettiin Utin tukikohtaa, mikäli toimivan lentoyksikön säilyttäminen siellä nähtiin tärkeäksi.⁴³³

Syyt miksi Satakunnan lennostossa nähtiin olevan parhaat edellytykset helikopteritoiminnalle toiminnan alkuvaiheessa selittyvät lennoston henkilöstö- sekä kalustotilanteella.⁴³⁴ Vuoden 1961 alkupuolella Satakunnan lennoston organisaatioon kuului muista lennostoista poiketen kaksi hävittäjälaivuetta eli yhteensä peräti neljä lentuetta, muiden lennostojen kokoonpanon käsittäessä ainoastaan yhden hävittäjälaivueen sisältäen kaksi tai kolme lentuetta. Näin ollen Satakunnan lennoston organisaatio oli lennostoista vahvin.⁴³⁵ Vastaavasti konetilanteen osalta Satakunnan lennoston tilanne oli kaikista lennostoista selkeästi heikoin. Ensimmäisen helikopterin saapuessa Satakunnan lennoston oli lennostossa ainoastaan kahdeksan Fouga Magister -suihkuharjoituskonetta sekä yksi vanha Pyry-jatkokoulutuskone, muiden lennostojen lentokaluston ollessa huomattavasti runsaampi.⁴³⁶

⁴³² IlmavE:n muistio, 25.11.1960, T 26965, F22 sal, KA, s. 1–2

⁴³³ IlmavE:n kirje n:o 23/Optsto/10 sal/13.2.1961, T 27809, F9–10 sal, KA, s. 5–6

⁴³⁴ IlmavE:n muistio, 25.11.1960, T 26965, F22 sal, KA, s. 2

⁴³⁵ IlmavE:n kirje n:o 23/Optsto/10 sal/13.2.1961, T 27809, F9–10 sal, KA, s. 1

⁴³⁶ IlmavE:n kirje n:o 3980/Lktsto/17/XLL 1, T 24371, F1, KA, s. 1

Ensimmäiset helikopterit valmistuivat Ilmavoimien varikolta ja sijoitettiin Satakunnan lennoston kevään 1961 aikana. Satakunnan lennosto vastaanotti ensimmäisen helikopterin 14. huhtikuuta 1961. Vastaanotettu helikopteri oli tunnukseltaan HK-1.⁴³⁷ Ensimmäisen helikopterin siirtoa Tampereelta Ilmavoimien Varikolta Poriin viivästytti huono sää, minkä johdosta ensimmäinen helikopteri saapui varsinaisesti Satakunnan lennoston vasta huhtikuun 15. päivänä.⁴³⁸ Toukokuun aikana lennosto vastaanotti seuraavat kaksi helikopteria tunnuksiltaan HK-2 ja HK-4.⁴³⁹ Viimeinenkin neljästä HK-helikopterista vastaanotettiin Satakunnan lennoston kesäkuun alussa.⁴⁴⁰ Helikopterit sijoitettiin lennostossa hävittäjälaivue 13:n 4. lentueeseen.⁴⁴¹

Kesäkuun alussa puolustusvoimain komentaja jalkaväenkenraali Sakari Simelius esitti puolustusministeriölle kuljetuslaivueen perustamista. Puolustusvoimain komentajan esityksessä käy ilmi, että Karjalan lennoston siirtyessä vuoden 1961 elokuun viimeinen päivä Utista Rissalaan, tarvittiin Utissa edelleen ilmavoimien yksikkö lähinnä kuljetuslentokalustoa sekä laskuvarjojääkärikoulutusta varten. Kuljetuslaivueen perustamiseen tarvittavat virat oli tarkoitus irrottaa pääosin Satakunnan sekä Karjalan lennostoista ja lisää virkoja oltiin perustamassa budjettiteitse seuraavan vuoden aikana. Tässä vaiheessa esityksen mukainen Kuljetuslaivueen kokoonpano oli huomattavasti keveämpi ja ei sisältänyt vielä helikopterilentuetta, toisin kuin ilmavoimien komentajan aiemmin esittelemä kuljetuslaivueen kokoonpano.⁴⁴² Puolustusministeri Leo Häppölä vahvisti muutokset pääesikunnan esityksen mukaisesti ja niin kuljetuslaivue tuli perustettavaksi syyskuun ensimmäisenä päivänä vuonna 1961.⁴⁴³ Myöhemmin Kuljetuslaivueen perustamisen yhteydessä lakkasivat Satakunnan lennoston Hävittäjälaivueet 11 sekä 13 olemasta ja niiden tilalle perustettiin lennoston yksi kolmilentueinen Hävittäjälaivue ilman järjestysnumeroa.⁴⁴⁴

Vielä maaliskuussa ilmavoimien komentaja halusi perustettavan kuljetuslaivueen suoraan alaisuuteensa, mutta puolustusministeriön hyväksytyä kuljetuslaivueen perustamisen kesäkuussa, tekikin ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Seeve heinäkuussa esityksen kuljetuslaivueen alistamisesta Karjalan lennoston komentajan alaisuuteen. Syyskuun alussa perustet-

⁴³⁷ IlmavE, HK-1:n lentokonekirja, T 22174, Acb21, KA, s. 2, kts. myös IlmavE, SatLsto:n kirje n:o 1307/Tekntsto/Dd/2.5.1961, T 24357, E4, KA, s. 1

⁴³⁸ Kinnunen, Kari: *Helikopterilentue 20 vuotta*, Frenckellin kirjapaino, 1981, s. 30, kts. myös IlmavE:n kirje n:o 157/Tekn/Dd/3.7.1961, T 24357, E4, KA, s. 1

⁴³⁹ SatLston:n kirje n:o 1672/Tekntsto/Dd/3.6.1961, T 24357, E4, KA, s. 1

⁴⁴⁰ IlmavE, HK-3:n lentokonekirja, T 22174, Acb21, KA, s. 2

⁴⁴¹ SatLsto, HävLv 13:n kirje n:o 118/2/15.3.1961, T 21753, F4, KA, s. 1, vrt. myös SatLsto, HävLv 13:n kirje 5.7.1961, T 21753, F4, KA, s. 1

⁴⁴² PLM, PE:n kirje n:o 1085/Järtsto/10 a/3.6.1961, T 23114, F314, KA, s. 1–2, vrt. IlmavE:n kirje n:o 23/Optsto/10 sal/13.2.1961, T 27809, F9–10 sal, KA, liite 2

⁴⁴³ PLM:n kirje n:o 2390/46/Sot/1961/7.6.1961, T 23114, F314, KA, s. 1

⁴⁴⁴ SatLsto:n kirje n:o 2696/Kntotsto/4.10.1961, T 21751, F27, KA, s. 1

tavan kuljetuslaivueen organisaatio ei ollut riittävän toimintakykyinen kyetäkseen itsenäiseen toimintaan eikä lisähenkilöstöä ollut luvassa. Näin ollen laivueen henkilöstöä oli täydennettävä Rissalaan siirtyvän Karjalan lennoston henkilöstöllä, mikä vaikeutti vuorostaan Karjalan lennoston toimintaa muutenkin haasteellisen henkilöstötilanteen vallitessa. Tästä syystä Seeve näki tarkoituksenmukaisena kuljetuslaivueen alistamisen Karjalan lennostolle. Alistuksesta huolimatta kuljetuslaivueen toiminta nähtiin vaikeana keveästä organisaatiosta johtuen. Niinpä ilmavoimien komentaja pyysi puolustusvoimien komentajan toimenpiteitä asian helpottamiseksi.⁴⁴⁵

Kuljetuslaivueen tuleva sijoituspaikan ollessa edelleen avoimena, lähestyttiin Pääesikunnasta elokuun alussa puolustusministeriötä. Pääesikunnan mukaan laivueen sijoittamista johonkin valmiiseen varuskuntaan oli tutkittu ja sijoituspaikan valinnassa oli huomioitu myös se, että laskuvarjojääkärikoulutus tuli tapahtua samalla paikkakunnalla. Laskuvarjojääkärikoulu oli tarkoitus perustaa vuoden 1962 budjettivaroilla. Näin ollen ainoana sopivana paikkana nähtiin Utin tukikohta, joka oli vapautumassa Karjalan lennoston siirtyessä elokuussa Rissalaan. Utin tilat olivat sopivat kuljetuslaivueen sekä laskuvarjojääkärikurssien käyttöön, sillä olihan Utissa valmiina lentokenttä, kasarmit huoltorakennuksineen ja laskuvarjohyppykoulutuslaitteineen sekä asuntoja kantahenkilökunnalle. Sijaintinsa puolesta Utti ei ollut paras mahdollinen paikka, etenkin kuljetuslentotoiminnan kannalta. Pääesikunnan mukaan kuljetuslaivueen ja laskuvarjojääkärikoulun sijoittamisessa Uttiin tuli varautua näiden pidempiaikaiseen sijoitukseen, sillä nähtävissä ei ollut mahdollisuutta siirtää näitä edullisemmalle paikalle.⁴⁴⁶ Utin tukikohtaa silmälläpitäen laadittiin alustava rakennussuunnitelma kuljetuslaivueen ja laskuvarjojääkärikoulun vaatimien tilojen kunnostus- ja rakennustöistä, mikä toimitettiin alkukesästä puolustusministeriöön.⁴⁴⁷

Kuljetuslaivueen ja laskuvarjojääkärikoulun mahdollisesta sijoituspaikasta laadittiin Ilmavoimissa syyskuun alussa laaja selvitystyö sen jälkeen, kun päämajamestari oli kiinnittänyt huomiota Utin tukikohdan epäedulliseen operatiiviseen sijaintiin. Ilmavoimien esikunnassa laaditun selvityksen mukaan kuljetuslaivueen ja laskuvarjojääkärikoulun sijoittaminen samaan tukikohtaan nähtiin perusteltuna ja tarpeellisena näiden runsaan yhteistoiminnan vuoksi, etenkin kuljetuslentokaluston osalta. Helikopterilentueen osalta tätä ei nähty niin välttämättömänä. Selvityksessä tutkittiin kuljetuslaivueen ja laskuvarjojääkärikoulun sijoittamista niiden sodan ajan toiminnan kannalta sekä pohdittiin näiden sijoittamista olemassa oleville kentille tai

⁴⁴⁵ IlmavE:n kirje n:o 5768/Järjtsto/10 b 1/20.7.1961, T 23146, F7–9, KA, s. 1–2

⁴⁴⁶ PLM, PE:n kirje n:o 1264/Järjtsto/11 b sal/3.8.1961, T 23114, F314, KA, s. 1

⁴⁴⁷ IlmavE:n kirje n:o 53/Järjtsto/11b sal/5.9.1961, T 26965, F24 sal, KA, s. 1 sekä liite 2

vaihtoehtoisesti täysin uuden tukikohdan perustamista näiden sijoituspaikaksi. Lopulta esityksen vaihtoehdot rajautuivat kolmeen vaihtoehtoiseen sijoituspaikkaan; Utin ja Kuoreveden valmiit tukikohdat tai uuden tukikohdan rakentaminen Mikkelin ja Pieksämäen alueelle.⁴⁴⁸

Selvityksessä Utin valintaa sijoituspaikaksi puolsivat olemassa oleva ja valmis tukikohta. Utin sijainti nähtiin tyydyttävänä kuljetuslentotoiminnan osalta muihin joukko-osastoihin nähden. Lisäksi laskuvarjojääkärikoulun yhteistoimintamahdollisuudet olivat hyvät muiden maavoimien joukko-osastojen ja sotakoulujen kanssa. Helikopteritoimintaa silmälläpitäen Utti oli lähellä useiden jääkäripataljoonien sijoitus- ja harjoituspaikkoja. Lisäksi Utin tukikohtaa oli kyetty ylläpitämään jo aiemminkin tynkäorganisaation puitteissa Karjalan lennoston henkilöstöjärjestelyin, mikä nähtiin mahdottomana uudessa tukikohdassa. Utin tukikohdan varjopuolina selvityksessä mainittiin se, ettei tukikohtaa voitu käyttää kummankaan yksikön sodan ajan sijoituspaikkana ja rauhan ajan lentokuljetuksia silmällä pitäen se ei ollut paras mahdollinen paikka. Lisäksi selvityksessä suhtauduttiin epäilevästi siihen, että kannattiko tukikohtaa kunnostaa sen operatiivisen toissijaisuutensa sekä sijaintinsa vuoksi.⁴⁴⁹

Selvityksessä tuotiin kuitenkin esiin, että kysymys oli vain rauhan ajan sijoituksesta. Mikäli yksiköt olisi päätetty sijoittaa muualle, oli nähtävissä kuitenkin niiden tukeutuminen Uttiin vähintään 5–10 vuoden ajan uuden tukikohdan rakennustoiminnan vuoksi. Operatiiviselta kannalta sekä kuljetuslaivue että laskuvarjojääkärikoulu olivat molemmat nopeasti siirrettävissä pois tilanteen niin vaatiessa. Utin tukikohdasta nähtiin tarkoittavan perinteikkäästä Ilmavoimien tukikohdasta luopumisena. Kuljetuslaivueen ja laskuvarjojääkärikoulun rauhan ajan toimintamahdollisuudet Utissa nähtiin sangen tyydyttävinä myös pitkällä aikavälillä. Selvityksen perusteella Ilmavoimat piti siis Uttia sijaintipaikkansa puolesta sopivaksi kuljetuslaivueen ja laskuvarjojääkärikoulun rauhan ajan sijoituspaikaksi.⁴⁵⁰

Ilmavoimien esikunnan selvityksessä todettiin, että operatiiviselta kannalta edullisinta olisi ollut uuden tukikohdan rakentaminen Mikkelin ja Pieksämäen alueelle, jolloin uusi tukikohta olisi tehostanut samalla Ilmavoimien sodan ajan toimintamahdollisuuksia. Tälle kannalle asetui myös ilmavoimien komentaja, joka piti tarkoituksenmukaisena yksiköiden sijoittamista toistaiseksi Uttiin, mistä ne olisi myöhemmin siirretty uuteen tukikohtaan Mikkelin ja Pieksämäen alueelle.⁴⁵¹

⁴⁴⁸ IlmavE:n kirje n:o 53/Järjsto/11b sal/5.9.1961, T 26965, F24 sal, KA, liite 1 ”Muistio kuljetuslentolaivueen ja laskuvarjojääkärikoulun sijoituspaikasta”, 2.9.1961, s. 1–3

⁴⁴⁹ Sama, 2.9.1961, s. 6–7

⁴⁵⁰ Sama, s. 7–8

⁴⁵¹ Sama, s. 9

Juuri väliaikaisuuden leiman vuoksi puolustusministeriössä suhtauduttiin alkuun kielteisesti Utin tukikohdan uudisrakennus- ja peruskorjaustarpeisiin. Tukikohta vaati kuitenkin välttämättömiä kunnostustoimenpiteitä pelkästään sinne sijoitettavien yksiköiden rauhan ajan toiminnan kannalta. Ratkaisuna Pääesikunnan huoltotoimistossa laaditussa muistiossa esitettiin kuljetuslaivueen ja laskuvarjojääkärikoulun sijoituksen vakinaistamista Uttiin. Muistion perusteella uuden tukikohdan perustaminen oli kalleutensa vuoksi miltei mahdoton ratkaisu, kun taas Utin tukikohdan vaatimat rakennustyöt olivat taloudellisten mahdollisuuksien rajoissa. Niinpä vaihtoehtoina nähtiin Utin hyväksyminen sijoituspaikaksi tai muutoin oli jätävä odottamaan epämääräiseksi ajaksi uuden varuskunnan rakentamista.⁴⁵² Kuljetuslaivueen ja laskuvarjojääkärikoulun sijoituspaikan valinnassa päädyttiin lopulta Utin tukikohtaan ja puolustusvoimain komentajan esitys sijoituspaikasta hyväksyttiin puolustusministerin esittelyssä 20. lokakuuta 1961.⁴⁵³

Vuoden 1962 helmikuun 6. päivänä luovutettiin loput Neuvostoliitosta tilatut helikopterit, kun kolme HR-helikopteria luovutettiin Ilmavoimille.⁴⁵⁴ HR-helikopterit luovutettiin Ilmavoimien Varikolta ja sijoitettiin Satakunnan lennoston muutamaa päivää myöhemmin 16. päivä helmikuuta.⁴⁵⁵ Saman kuun aikana varsinainen helikopterilentueen perustaminen otti askeleen eteenpäin, kun puolustusministeriö hyväksyi helmikuussa vuoden 1962 tulo- ja menoarviossa puolustuslaitokseen perustetut uudet virat ja toimet. Tämän seurauksena kuljetuslaivueeseen perustettiin Helikopterilentue ja kuljetuslaivueen nimi muutettiin muotoon Kuljetuslentolaivue. Lisäksi perustettiin Laskuvarjojääkärikoulu. Muutokset määrättiin astuvaksi voimaan maaliskuun 1. päivänä 1962.⁴⁵⁶ Myöhemmin Kuljetuslentolaivue itsenäistyi vielä omaksi joukko-osastoksi, kun se irrotettiin 1. lokakuuta 1965 suoraan ilmavoimien komentajan alaisuuteen.⁴⁵⁷

⁴⁵² PE:n muistio n:o 1954/Htsto/16a/5.9.1961, T 28022, F11, KA, s. 1–2

⁴⁵³ Esittelylista puolustusministerille n:o 470/45 Kp/20.10.1961, T 23114, Da48, KA, s. 1, kts. myös IlmavE, PE:n kirje n:o 1979/Järjtsto/10 a 1/7.11.1961, T 23146, F7–9, KA, s. 1

⁴⁵⁴ IlmavE, IlmavV:n kirje n:o 144/Lk-os/17/LHR/8.2.1962, T 26782, 1, KA, s. 1 ja liitteet 1–2

⁴⁵⁵ IlmavE, SatLsto:n kirje n:o 658/Tekntsto/Dd/1.3.1962, T 24357, E5, KA, s. 1

⁴⁵⁶ IlmavE, PE:n kirje n:o 400/Järjtsto/B/16.2.1962, T 23146, F10–11, KA, s. 1–2

⁴⁵⁷ Perna, Veli: *Karjalan lennoston historia 1918–1980*, Karjalan lennoston kilta ry, Vammalan kirjapaino Oy, Vammala, 1997, s. 403, kts. myös Laukkanen (2008), s. 42

Helikopterilentueen siirtoa ryhdyttiin suunnittelemaan heti maaliskuussa.⁴⁵⁸ Helikopterilentue jäi perustamisen jälkeen kuitenkin edelleen Poriin Satakunnan lennostoon. Ilmavoimien esikunnan suunnitelman mukaisesti lentue jatkoi toimintaa entisessä kokoonpanossaan. Suunnitelmissa oli lentueen siirto Uttiin Kuljetuslentolaivueen alaisuuteen kesäkuun 20. päivään mennessä. Henkilöstölle oli ilmoitettu tulevasta siirrosta, minkä lisäksi ilmavoimien esikunnassa oli ryhdytty muihin henkilöstöjärjestelyihin lisävirkojen ja -toimien hankkimiseksi.⁴⁵⁹

Helikopterilentueen siirto Porista Uttiin Kuljetuslentolaivueen alaisuuteen toimeenpantiin lopulta touko- ja kesäkuun vaihteessa vuonna 1962. Ilmavoimien esikuntaan esitettiin pyyntö helikopteritoiminnan rauhoittamisesta siirron ajaksi.⁴⁶⁰ Siirtokäskyn mukaan helikopterilentueen siirto toimeenpantiin toukokuun 24. ja kesäkuun 6. päivän välisenä aikana. Varsinaiset siirtolennot helikoptereilla suoritettiin kuitenkin kesäkuun 1. päivänä 1962. Käskyn mukaisesti lentueen tuli olla toimintavalmiina Utissa 6. kesäkuuta.⁴⁶¹ Muodollisesti Satakunnan lennosto oli luovuttanut kaikki helikopterit Kuljetuslentolaivueeseen toukokuun viimeiseen päivään mennessä.⁴⁶² Tosin osa lentueen helikoptereista siirtyi Uttiin vasta myöhemmin, sillä HK-2 jäi Poriin odottamaan varaosia ja HK-4 lähti Porista suoraan Topografikunnan käyttöön. HR-1 oli siirron aikaan muutostöiden alla Ilmavoimien Varikolla, mistä se oli tarkoitus siirtää myöhemmin suoraan Uttiin.⁴⁶³

HK- ja HR-kalusto oli sijoitettuna Uttiin Kuljetuslentolaivueen Helikopterilentueeseen aina siihen saakka, kunnes ne poistettiin viimein käytöstä. Viimeinen lento HK-kalustolla lennettiin 28. huhtikuuta vuonna 1966 ja HR-kalustolla 21. syyskuuta vuonna 1979.⁴⁶⁴ Kaiken kaikkiaan Helikopterilentueen sijoitus Utissa Kuljetuslentolaivueen alaisuudessa kesti yli kolme vuosikymmentä aina vuoteen 1997 saakka, jolloin tammikuun 1. päivänä vuonna 1997 Kuljetuslentolaivue itsenäisenä joukko-osastona lakkautettiin ja siirrettiin Luonetjärvelle perustettuun Tukilentaivueeseen. Helikopteritoiminta jatkui kuitenkin edelleen Utissa, sillä samassa yhteydessä helikopterilentue henkilöstöineen ja kalustoineen siirrettiin maavoimien alaisuuteen ja liitettiin osaksi samanaikaisesti perustettua Utin Jääkärirykmenttiä.⁴⁶⁵

⁴⁵⁸ SatLsto:n kirje n:o 688/Htsto/2 f/3.3.1962, T 21751, F28, KA, s. 1–2

⁴⁵⁹ IlmavE:n kirje n:o 2483/Järjsto/B/23.3.1962, T 23146, F10–11, KA, s. 1

⁴⁶⁰ SatLsto:n sanoma n:o 854/15.5.1962, T 21751, F28, KA, s. 1

⁴⁶¹ SatLsto:n kirje n:o 1365/Kntotsto/2 f/17.5.1962, T 21751, F28, KA, s. 1–2

⁴⁶² IlmavE, SatLsto:n kirje n:o 1497/Tekntsto/Dd/2.6.1962, T 24357, E5, KA, s. 1

⁴⁶³ SatLsto:n kirje n:o 1365/Kntotsto/2 f/17.5.1962, T 21751, F28, KA, s. 2, kts. myös IlmavE, SatLsto:n kirje n:o 1497/Tekntsto/Dd/2.6.1962, T 24357, E5, KA, s. 1

⁴⁶⁴ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 255 ja 257

⁴⁶⁵ Laukkanen (2008), s. 46 ja 179

4.3 Helikopterikoulutuksen järjestäminen

Helikopteryksikön päälliköksi ja koulutuksen johtajaksi esitettiin yliluutnantti Eero Teikaria. Teikari on luonnollinen valinta helikopteryksikön päälliköksi ja toiminnan käynnistäjäksi, sillä Teikari oli uuden helikopterikaluston saapuessa Ilmavoimien ainoa helikopterikoulutuksen saanut ohjaaja.⁴⁶⁶ Lisäksi Teikari oli ollut mukana Mi-1- ja Mi-4-helikoptereiden hankinnassa asiantuntijajäsenen roolissa, joten kalusto oli hänelle entuudestaan jollakin tapaa tuttua.⁴⁶⁷ Teikari siirrettiinkin Hämeen lennostosta helikoptereiden suunniteltuun sijoituspaikkaan Satakunnan lennoston joulukuun alussa vuonna 1960.⁴⁶⁸

Vuoden 1961 alussa tammikuun 5. päivä piti Satakunnan lennoston komentaja tulevalle helikopterilentueen henkilöstölle puhuttelun, missä ilmoitettiin helikoptereiden sijoittamisesta lennoston ja helikopterilentueen perustamisesta. Alkuun kaikki helikoptereihin liittyvät asiat olivat salaista ja henkilöstön käyttöön toimitettiin englanninkielinen Mi-1-helikopterin rakenneselostus ja huolto-ohje, minkä avulla aloitettiin perehtyminen tulevaan kalustoon.⁴⁶⁹

Tammikuussa matkusti suomalaisten komennusryhmä Tampereelle Ilmavoimien Varikolle kokoamaan helikopterikalustoa yhteistyössä Neuvostoliiton asiantuntijaryhmän kanssa. Komennuskuntaan kuuluivat yliväpeli Antti Ajo sekä Toimi-Olavi Siitonen, väpeli Unto Rajalin ja ylikersantti Aulis Eerola.⁴⁷⁰ Myöhemmin maaliskuussa näistä neljästä henkilöstä muodostettiin 4. lentueen eli Helikopterilentueen tekninen henkilöstö.⁴⁷¹ Teknisen henkilöstön tyyppikoulutus HK-kalustoon tapahtui helikoptereiden kokoonpanotyön ohessa. Neuvostoliiton asiantuntijaryhmältä saatujen oppien lisäksi Ilmavoimien Varikolla työskennellyt insinöörimajuri Pellervo Rantala piti oppitunteja helikopterteoriasta tekniselle henkilöstölle. Helmikuun loppupuolella saapui Ilmavoimien Varikolle myös tulevan helikopterilentueen päällikkö, yliluutnantti Teikari, tutustumaan tulevan lentueensa henkilöstöön ja kalustoon.⁴⁷²

Maaliskuussa Teikari komennettiin Ilmavoimien Varikolle Tampereelle helikopterikoulutusta varten.⁴⁷³ Tutkimusaineiston mukaan varsinaista tyyppikoulutusta HK-kalustosta ei kuitenkaan järjestetty Teikarille eikä lentueen tekniselle henkilöstölle. Teikarin saama lentokoulutus

⁴⁶⁶ IlmavE:n muistio, 25.11.1960, T 26965, F22 sal, KA, s. 2

⁴⁶⁷ PE:n kirje n:o 93/Staltsto/20 sal 2/8.4.1960, T 25316, F1 sal, KA, s. 1 ja liite 1

⁴⁶⁸ SatLstoE:n päiväkäsky n:o 11, 3.12.1960, T 21751, Da3, KA, s. 1

⁴⁶⁹ Kinnunen (1981), s. 31

⁴⁷⁰ Sama, s. 31–32

⁴⁷¹ HävLv13:n kirje n:o 118/2/15.3.1961, T 21753, F4, KA, s. 1

⁴⁷² Kinnunen (1981), s. 33

⁴⁷³ SatLstoE:n päiväkäsky n:o 2, 8.3.1961, T 21751, Da4, KA, s. 4 ja 8

HK-kalustolle koostui lopulta kahdesta helikoptereiden hankintaneuvotteluiden yhteydessä Moskovassa suoritetusta lennosta sekä muutamasta helikoptereiden kokoamisen jälkeen suoritetusta harjoituslennosta⁴⁷⁴.

Helikoptereiden kokoamisen jälkeiset harjoituslennot käsittivät kolme lentoa yhdessä Rajavartiolaitoksessa helikopteriohjaajana toimineen ylivääpeli Seppo Huhtisen kanssa. Ylivääpeli Huhtinen kuului Rajavartiolaitoksen ensimmäiseen helikopterimiehistöön, joka oli koulutettu Puolassa Rajavartiolaitoksen tilattua vuoden 1960 toukokuussa kaksi puolalaista SM-1-helikopteria pelastushelikopteritoimintaa varten.⁴⁷⁵ Suunnitelma yhteisestä tyypikoulutuksesta Rajavartiolaitoksen kanssa oli siis kuihtunut kokoon. Ilmavoimien helikopterikoulutuksen käynnistämiseksi hyödynnettiin kuitenkin Rajavartiolaitoksen hankkimaa helikopterikoulutusta samalle tyypille.

Vielä ennen varsinaisen helikopterikoulutuksen aloitusta lensi Teikari lisäksi koelentoja jokaisella HK-helikopterilla huhtikuun alkupuolella.⁴⁷⁶ Puutteellisesta koulutuksen ja ohjekirjallisuuden vuoksi selvitti Teikari lentämällä uuden kaluston tärkeimmät raja-arvot ja harjoitteli autorotaatiolaskujen suorittamista.⁴⁷⁷ Teikarin tyypikoulutus HK-kalustoon jäi siis hyvin vähäiseksi ja hajanaiseksi. Toiminnan käynnistymistä uudella kalustolla lienee helpottanut kuitenkin se, että Teikarilla oli jo helikopterikoulutus Imatran Voiman ja Ilmavoimien yhteiskäytössä olleella Bell 47 -helikopterilla.

Huhtikuun alussa ohjeisti ilmavoimien esikuntapäällikkö helikopterikoulutuksen suuntaviivat. Ensimmäisenä Teikarin tuli suorittaa verryttelyohjelma HK-kalustolla, minkä jälkeen hän ryhtyisi toimimaan lennonopettajana seuraaville koulutettaville. Seuraavana oli tarkoitus aloittaa ylivääpeli Raimo Aulion tyypikoulutus HK-kalustoon sekä suorittaa hänen tarvitsemansa harjoituslennot. Tämän jälkeen vuorossa oli Aulion kouluttaminen helikopterilennonopettajaksi. Näiden kahden lennonopettajan kouluttamisen jälkeen tarkoituksena oli kouluttaa lentueeseen vielä kaksi HK-ohjaajaa.⁴⁷⁸ Helikopterikoulutus oli tarkoitus aloittaa Ilmavoimien esikunnan antamien erillisten ohjeiden mukaan, kunhan kalusto oli saapunut Satakunnan lennoston. Huhtikuun aikana oli tarkoitus kuitenkin järjestää Teikarin johdolla lennoston kantahenkilökunnalle koulutustilaisuus helikoptereiden toimintaperiaatteista.⁴⁷⁹

⁴⁷⁴ Teikari (2009), s. 8

⁴⁷⁵ Kinnunen (1981), s. 51 sekä Autere, Pekka: *Rajavartiolaitoksen lentotoiminta*, Rovaniemi, 2004, s. 46–47

⁴⁷⁶ Kinnunen (1981), s. 51, kts. myös HK-helikoptereiden 1–3 lentokonekirjat, T 22174, Acb21, KA

⁴⁷⁷ Teikari (2009), s. 8

⁴⁷⁸ IlmavE:n kirje n:o 2890/Koultsto/5 c 1/7.4.1961, T 23155, F9, KA, s. 1

⁴⁷⁹ SatLstoE:n kirje n:o 976/Koultsto/5 a 1/27.3.1961, T 21751, F26, KA, s. 1–2

Ohjaajien lentokoulutuksen lisäksi Satakunnan lennoston tehtäväksi annettiin käytännössä koko helikopterikoulutuksen ohjelman laatiminen. Helikopterikoulutusohjelmia ei ollut valmiina, joten lennosto sai tehtäväksi laatia helikopterikoulutuksessa tarvittavan tyyppikoulutusohjelman sekä koulutusohjelman erilaisiin yhteistoimintatehtäviin muiden puolustushaarojen kanssa.⁴⁸⁰ Esitys HK-peruslento-ohjelmiston eri lentolajeiksi jätettiin lennoston komentajalle myöhemmin heinäkuussa. Peruslento-ohjelman mukaisiksi lentolajeiksi esitettiin yleislentokoulutusta, mittarilentokoulutusta, yhteistoimintakoulutusta, pelastuspalvelukoulutusta, yölento- sekä osastolentokoulutusta.⁴⁸¹

Helikopterikoulutus alkoi Satakunnan lennoston vastaanotettua ensimmäisen HK-helikopterin 14. huhtikuuta 1961. Tosin huonon kelin vuoksi siirtolento Poriin suoritettiin vasta päivää myöhemmin.⁴⁸² Ensimmäinen vastaanotettu helikopteri oli koulutuskäyttöön tarkoitettu malli tunnukseltaan HK-1.⁴⁸³ Kertauksen jälkeen Satakunnan lennoston komentaja esitti helikopterilennonopettajakelpuutuksen myöntämistä Teikarille 22. päivä, minkä myös ilmavoimien komentajan sijainen hieman myöhemmin myönsi.⁴⁸⁴ Huhtikuun lopussa aloitettiin myös sotilasmestariksi ylentyneen Aulion helikopterikoulutus.⁴⁸⁵

Toukokuussa helikopteritoiminta laajeni lennoston vastaanottaessa kaksi helikopteria lisää, joista toinen oli koulutuskäyttöön tarkoitettu versio ja toinen normaali yhteyskoneversio. Viimeinen Mi-1-helikopteri saapui Poriin kesäkuun alussa.⁴⁸⁶ Kaluston lisääntyessä kasvoi myös koulutuksen volyyymi. Teikarille sai tehtäväksi laatia koulutussuunnitelman uusien ohjaajien kouluttamiseksi.⁴⁸⁷ Kesän aikana helikopterikoulutusta jatkettiin sotilasmestari Aulion tyyppikoulutuksella.⁴⁸⁸ Aulio suoritti kesän aikana yleiskoulutuksen loppuun ja niinpä Satakunnan lennoston komentaja myönsi hänelle heinäkuun lopussa helikopterilennonopettajakelpuutuksen tietyin rajoituksin.⁴⁸⁹ Koulutuksen painopiste siirtyi uusien helikopteriohjaajien koulutukseen, kun helikopterikoulutus aloitettiin kahdelle uudelle ohjaajalle; vänrikki Simo Wirkkulalle sekä kersantti Seppo Koskelaiselle.⁴⁹⁰

⁴⁸⁰ IlmavE:n kirje n:o 2890/Koultsto/5 c 1/7.4.1961, T 23155, F9, KA, s. 1–2

⁴⁸¹ HävLv13:n kirje, 5.7.1961, T 21753, F4, KA, s. 1

⁴⁸² SatLsto:n kirje n:o 1307/Tekntsto/Dd/2.5.1961, T 24357, E4, KA, s. 1, kts. myös Kinnunen (1981), s. 30 ja 51

⁴⁸³ SatLsto:n kirje n:o 1307/Tekntsto/Dd/2.5.1961, T 24357, E4, KA, s. 1

⁴⁸⁴ SatLsto:n kirje n:o 1222/Koultsto/5 a 3/22.4.1961, T 21751, F26, KA, s. 1, kts. myös SatLstoE:n päiväkäskey n:o 4/9.5.1961, T 21751, Da4, KA, s. 2

⁴⁸⁵ SatLston:n kirje n:o 1384/Koultsto/5 a 2/8.5.1961, T 21751, F26, KA, s. 1

⁴⁸⁶ SatLston:n kirje n:o 1672/Tekntsto/Dd/9.6.1961, T 24357, E4, KA, s. 1 ja IlmavE, HK-3:n lentokonekirja, T 22174, Acb21, KA, s. 2

⁴⁸⁷ SatLsto:n kirje n:o 1255/Koultsto/5/26.4.1961, T 21751, F26, KA, s. 2

⁴⁸⁸ SatLsto:n kirje n:o 1260/Koultsto/5 a 1/28.4.1961, T 21751, F26, KA, s. 1

⁴⁸⁹ SatLston:n kirje n:o 2744/Koultsto/5 a 2/10.10.1961, T 21751, F26, KA, s. 1, kts. myös SatLstoE:n päiväkäskey n:o 7/15.8.1961, T 21751, Da4, KA, s. 2

⁴⁹⁰ SatLston:n kirje n:o 2744/Koultsto/5 a 2/10.10.1961, T 21751, F26, KA, s. 1

Helikopterikoulutus jatkui ja monipuolistui kesän jälkeen painopisteen siirtyessä yleislentokoulutuksesta suunnistus- ja mittarilentokoulutukseen sekä yhteistoimintakoulutukseen. Syksyn aikana helikopterikoulutuksen painopisteenä oli Wirkkulan ja Koskelaisen koulutus⁴⁹¹. Kersantti Koskelaisen helikopterikoulutusta esitettiin kuitenkin marraskuussa keskeytettäväksi puuttuvien taipumuksien johdosta. Näin ollen vuoden 1961 loppuun mennessä lennostossa oli koulutettuna kolme HK-ohjaajaa.⁴⁹² Koulutus ei sujunut kuitenkaan täysin ongelmitta, mikä ilmenee ilmavoimien komentajan laatimasta tarkastuskertomuksesta. Alkuun helikopterikoulutusta hidasti puuttuva ohjekirjallisuus ja vuoden 1961 loppua kohden pula helikoptereiden varaosista alkoi vaivata yhä enemmän.⁴⁹³

Helikopterikoulutusta keskiraskaalle Mi-4-kalustolle ryhdyttiin pohtimaan vuoden 1961 joulukuussa kaluston saavuttua Poriin.⁴⁹⁴ Ilmavoimien esikunta esitti Pääesikuntaan pyynnön, että Teikari saisi osallistua Mi-4-kaluston kokoamiseen liittyviin koelentoihin. Lennoista saatavien kokemusten perusteella oli tarkoitus laatia myöhemmin koulutusohjelma ohjaajia ja mekaanikkoja varten. Lisäksi koelentoihin saatujen kokemusten perusteella oli tarkoitus laatia esitys koulutettavasta henkilöstöstä sekä siitä, että voitiinko koulutus raskaammalle helikopterille suorittaa Suomessa vai tuliko sen tapahtua ulkomailla.⁴⁹⁵ Tutkimusaineiston perusteella helikopterihankinnan yhteydessä ei ostettu valmistajan taholta erityistä tyyppikoulutusta hankitulle kalustolle, vaan koulutuskysymystä ryhdyttiin pohtimaan vasta kaluston saavuttua maahan.

Vuoden 1962 alussa helikopterikoulutuksen painopiste siirtyi HK-koulutuksesta HR-toiminnan käynnistämiseen. Ensikosketus uuteen HR-helikopterikalustoon oli saatu jo vuoden 1961 puolella, kun helikoptereiden tekninen henkilöstö osallistui HR-helikoptereiden kokoamiseen.⁴⁹⁶ Satakunnan lennoston tammi- ja helmikuun koulutuskäskyissä helikopteritoimintaan osallistuva henkilöstö oli määrätty ensisijaisesti osallistumaan HR-kaluston koostamistyöhön ja koelentoihin, joita suoritettiin jo tammikuun aikana.⁴⁹⁷

⁴⁹¹ SatLston, HävLv 13:n kirje n:o 225/5 a/5.9.1961, T 21753, F4, KA, s. 1, kts. myös SatLsto, HävLv:n kirje n:o 272/5 a/14.10.1961, T 21753, F4, KA, s. 1 sekä SatLsto, HävLv:n kirje n:o 286/5 a/6.11.1961, T 21753, F4, KA, s. 1 sekä SatLsto, HävLv:n kirje n:o 314/5 a/4.12.1961, T 21753, F4, KA, s. 1

⁴⁹² SatLsto:n kirje n:o 50/Koultsto/5 a 2/4.1.1962, T 23155, F10, KA, s. 2, kts. myös SatLsto:n kirje n:o 3179/Koultsto/5 a 3/23.11.1961, T 21751, F26, KA, s. 1

⁴⁹³ IlmavE:n kirje n:o 45/Koultsto/5 i sal/22.12.1961, T 27807, F9–16 sal, KA, s. 9

⁴⁹⁴ Pakarinen ja Rajalainen (1998), s. 326

⁴⁹⁵ IlmavE:n kirje n:o 9838/Koultsto/5 c 1/12.12.1961, T 21751, F26, KA, s. 1

⁴⁹⁶ SatLsto:n kirje n:o 50/Koultsto/5 a 2/4.1.1962, T 23155, F10, KA, s. 4

⁴⁹⁷ SatLsto, HävLv:n kirje n:o 25/5 a/5.2.1962, T 21753, F4, KA, s. 1

Koulutuskysymykseen palattiin vuoden 1962 alussa, kun ilmavoimien komentaja kenraalimajuri Seeve lähestyi kirjeitse puolustusvoimain komentajaa. Mi-4-kaluston kokoonpano- ja koelentovaihe oli parhaillaan käynnissä ja koulutuskysymys oli edelleen avoin. Ilmavoimien komentajan mukaan Ilmavoimissa eikä koko maassa ollut keskiraskaaseen helikopterikalustoon perehtynyttä kouluttajahenkilöstöä, joten hankitun Mi-4-kaluston osalta koulutus oli järjestettävä muilla tavoin. Puolustusvoimain komentajalle esiteltiin kaksi vaihtoehtoa Mi-4-koulutuksen järjestämiseksi. Ilmavoimien esikunnassa pidettiin ensisijaisena vaihtoehtona kotimaassa tapahtuvaa koulutusta, jolloin koulutus tapahtuisi Satakunnan lennostossa neuvostoliittolaisten kokoonpano- ja koelentohenkilöstön toimesta. Toisen vaihtoehdon mukaan helikopterikoulutus tapahtuisi valmistajamaassa, mitä Ilmavoimien esikunta piti huomattavan kalliina vaihtoehtona. Mi-4-helikopteri oli suunniteltu lennettäväksi kahdella ohjaajalla, minkä johdosta alkuun koulutettaviksi esitettiin Teikarin lisäksi luutnantti Wirkkulaa. Ohjaajien koulutuksen osalta esitetty koulutusohjelma piti sisällään teoriakoulutusta sekä lentokoulutusta.⁴⁹⁸

Pääsikunnan sotatalousosasto puolsi koulutuksen järjestämistä kotimaassa neuvostoliittolaisten asiantuntijoiden toimesta. Sotatalousosaston lausunnossa koulutus ehdotettiin jopa järjestettäväksi osaksi vastaanotto- ja kokoonpanotyötä, jolloin koulutus olisi saatu ilman lisäkustannuksia.⁴⁹⁹ Puolustusvoimain komentaja Simelius hyväksyi 11. tammikuuta ensisijaisen vaihtoehdon, minkä mukaan helikopterikoulutus keskiraskaalle kalustolle pyrittiin saamaan neuvostoliittolaisten asiantuntijoiden toimesta Porissa.⁵⁰⁰ Asiasta oltiin yhteydessä Neuvostoliiton edustajaan, jolloin asiasta ei puhuttu koulutuksena, vaan teknisen avun antamisena.⁵⁰¹ Asiasta on lisäksi kirjoitettu jälkeenpäin huomautus vuoden 1962 tammikuun 11. päivä tapahtuneeseen puolustusvoimain komentajan esittelyyn, että kyse ei ole koulutuksesta vaan teknisen avun antamisesta.⁵⁰²

Neuvostoliiton hankintoihin liittyvä tekninen apu pyrittiin muun muassa poliittisistakin syistä supistamaan välttämättömimpään, mikä käy ilmi Pääsikunnan sotatalousosaston Neuvostoliiton hankintoja käsitelleestä muistiosta. Muistiosta ilmenee, ettei tällaisesta toiminnasta haluttu puhua koulutuksena, vaan teknisenä apuna.⁵⁰³ Nähtävästi Puolustusvoimissa haluttiin välttää mielikuvan syntymistä Suomen ja Neuvostoliiton sotilaallisesta lähentymisestä.

⁴⁹⁸ PE, IlmavE:n kirje n:o 1/Koultsto/5 c 1/sal/2.1.1962, T 25316, F1 sal, KA, s. 1–2

⁴⁹⁹ PE:n kirje n:o 11/Staltsto/5 sal/10.1.1962, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

⁵⁰⁰ PE:n esittely n:o 1/Koultsto/5 sal/11.1.1962, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

⁵⁰¹ PE, Kauppaneuvottelukunnan kirje m:o 224/2/19.1.1962, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

⁵⁰² PE:n esittely n:o 1/Koultsto/5 sal/11.1.1962, T 25316, F1 sal, KA, s. 1

⁵⁰³ PLM, PE:n muistio, päiväämätön, T 27508, 5, KA, s. 5

Helmikuun 6. päivänä HR-helikoptereiden kokoamistyö saatiin päätökseen ja Ilmavoimat vastaanotti helikopterit testattuina ja täysin toimivina.⁵⁰⁴ Sopimus HR-helikopterikoulutuksesta puolustusministeriön ja Neuvostoliiton edustajien välillä allekirjoitettiin 9. päivänä. Sopimuksen mukaan Suomeen Mi-4-kaluston kokoonpanoa varten komennetut neuvosto-asiantuntijat tulivat antamaan helikoptereiden vastaanotto- ja luovutuspäivämäärästä lähtien suomalaisille teknistä opastusta Mi-4-kalustoa ja ohjaamista koskevissa kysymyksissä enintään kuukauden ajan helikoptereiden luovutuspäivästä lukien.⁵⁰⁵

Satakunnan lennostossa laadittiin käsky HR-koulutuksesta helmikuun 12. päivä. Koulutusryhmän johtajaksi määrättiin yliluutnantti Teikari, jonka HR-koulutus tuli aloittaa välittömästi ja suorittaa keskeytyksettä loppuun. Tämän jälkeen vuorossa oli Wirkkulan ja Aulion koulutus. Teknisen henkilöstön koulutus oli tarkoitus toteuttaa yhtenä ryhmänä ja sen tuli käsittää helikopterin keskeisimmät järjestelmät sekä sadan tunnin huollon. Koulutukseen tuli käyttää vain yhtä HR-helikopteria, jotta teknistä kokemusta olisi saatu mahdollisimman paljon ja päästy pian suorittamaan sadan tunnin huolto.⁵⁰⁶

Neuvostoliiton asiantuntijaryhmältä saatu HR-koulutus jäi kuitenkin odotettua suppeammaksi, etenkin helikoptereiden parissa työskentelevän teknisen henkilöstön osalta. Helikopterimekaanikojen koulutus rajoittui lähinnä HR-kaluston kokoamisen yhteydessä saatuihin oppeihin venäläisten kieltäytyttyä varsinaisesta opetustoiminnasta. Neuvostoliittolaisten asiantuntijoiden mukaan varsinainen koulutusryhmä oli tulossa myöhemmin, mitä ei kuitenkaan tapahtunut. Helikopterimekaanikot joutuivat näin kouluttamaan itse itsensä käytännön työn ja englanninkielisten ohjekirjojen avulla.⁵⁰⁷

Varsinaista HR-koulutusta ei kuitenkaan järjestetty enää myöhemminkään. Tähän viittaa myös jälkeempään laadittu venäjänkielinen pöytäkirja. Vuoden 1962 heinäkuun 26. päivänä laaditun pöytäkirjan mukaan Neuvostoliiton asiantuntijat olivat komennettuina antamaan teknistä apua suomalaisille Mi-4-kaluston käyttöönotossa 7. helmikuuta ja 26. helmikuuta välisenä aikana yhteensä 20 päivän ajan.⁵⁰⁸ Kaikkiaan neuvostoliittolaisten asiantuntijoiden antama koulutus Helikopterilentueen henkilöstölle jäi myös HR-kaluston osalta vähäiseksi.

⁵⁰⁴ IlmavE:n kirje n:o 2091/Lktsto/17/XLL 1/10.3.1962, T 24371, F1, KA, s. 1, kts. myös IlmavE, IlmavV:n kirje n:o 144/Lk-os/17/LHR/8.2.1962, T 26782, 1, KA, liitteenä olevat HR-helikoptereiden luovutus- ja vastaanottopöytäkirjat. Vertaa Kinnunen (1981), s. 35 sekä tätä lähteenä käyttävä Pakarinen ja Rajalainen (1998), s. 327, jotka molemmat ilmoittavat luovutuspäivämääräksi 5.2.1962. Oikea pöytäkirjojen mukainen luovutuspäivämäärä oli 6.2.1962

⁵⁰⁵ IlmavE, Lisäsopimus 1, 9.2.1962, T 27820, F5–8 sal, KA, s. 1 ja liite 1

⁵⁰⁶ SatLsto:n kirje n:o 468/Koultsto/5 a 3/12.2.1962, T 21753, F4, KA, s. 1

⁵⁰⁷ Kinnunen (1981), s. 35, kts. myös Teikari (2009), s. 8

⁵⁰⁸ Sopimus insinööri-päähallinnon ja puolustusministeriön välillä, 27.7.1962, T 27820, F5–8 sal, KA

Helikoptereiden teknisen henkilöstön puutteelliseen koulutukseen kiinnitettiin huomiota myöhemmin myös Satakunnan lennoston esikunnassa laaditussa koulutuskertomuksessa. Kertomuksessa helikopterimekaanikkojen koulutuksen käynnistäminen nähtiin tärkeänä. Puutteellisen koulutuksen ja ohjekirjallisuuden vuoksi vaarana oli huoltotoiminnan vaikeutuminen ja pahimmillaan lentoturvallisuuden vaarantuminen. Lennoston esikunnassa nähtiin tärkeänä helikopterilentueen rauhoittaminen joksikin aikaan oman koulutuksen järjestämiseksi.⁵⁰⁹

Teikarin lentokoulutus HR-kalustolle aloitettiin helmikuun 9. päivänä. Teikarin HR-koulutus koostui neuvostoliittolaisen koelentäjän Nikolai Oserinin kanssa suoritetuista koulu- ja koelentoista.⁵¹⁰ Helmikuun 16. päivänä HR-kalusto siirrettiin Ilmavoimien Varikon kirjoilta Satakunnan lennostolle ja koulutus jatkui.⁵¹¹ Teikari suoritti HR-tyyppikoulutuksen loppuun helmikuun aikana. Teikarin samaa lentokoulutus tyyppiä vaihtelee hieman eri lähteissä, mutta kaikkiaan koulutus käsitti kymmenkunta lentoa kestoltaan yhteensä noin 6–7 tuntia.⁵¹² Satakunnan lennoston koulutuskertomuksen mukaan HR-kaluston kokoaminen saatiin päätökseen helmikuun 26. päivä, millä viitataan ilmeisesti Neuvostoliiton antaman teknisen avun päättymiseen.⁵¹³ Varsinainen kokoonpanotyöhän oli saatu päätökseen ja koneet luovutettu Ilmavoimille jo helmikuun alussa.⁵¹⁴

Maaliskuussa aloitettiin HR-koulutus Wirkkulalle hänen lennonopettajakurssinsa päätyttyä. HK-kalustolla jatkettiin sotilasmestari Aulion koulutusta pääpainona yhteistoimintalennot.⁵¹⁵ Maaliskuussa aloitettiin HR-koulutus Wirkkulan lisäksi myös ylikersantti Koskelaiselle. Satakunnan lennoston komentajan käskystä aloitettiin aikaisemmin marraskuussa HK-koulutuksen keskeyttäneelle ylikersantti Seppo Koskelaiselle koulutus HR-helikopterin avustavaksi ohjaajaksi.⁵¹⁶

⁵⁰⁹ IlmavE, SatLsto:n kirje n:o 1259/Koultsto/5 a 2/7.5.1962, T 23155, F10, KA, s. 4

⁵¹⁰ Kinnunen (1981), s. 35, kts. myös Teikari (2009), s. 8–9

⁵¹¹ IlmavE, SatLsto:n kirje n:o 658/Tekntsto/Dd/1.3.1962, T 24357, E5, KA, s. 1

⁵¹² SatLsto:n kirje n:o 57/5 a/8.3.1962, T 21753, F4, KA, s. 1, vrt. Kinnunen (1981), s. 35, Teikarin HR-koulutus kaikkiaan 11 lentoa ja 7 tuntia ja 10 minuuttia ja Teikari (2009), s. 8–9, 8 lentoa kestoltaan yhteensä 6 tuntia sekä lisäksi muutamalla koelennolla mukana.

⁵¹³ Vrt. Sopimus insinööri-päähallinnon ja puolustusministeriön välillä, 27.7.1962, T 27820, F5–8 sal, KA sekä IlmavE, SatLsto:n kirje n:o 1259/Koultsto/5 a 2/7.5.1962, T 23155, F10, KA, s. 2

⁵¹⁴ IlmavE:n kirje n:o 2091/Lktsto/17/XLL 1/10.3.1962, T 24371, F1, KA, s. 1, kts. myös IlmavE, IlmavV:n kirje n:o 144/Lk-os/17/LHR/8.2.1962, T 26782, 1, KA, liitteinä olevat HR-helikoptereiden luovutus- ja vastaanottopöytäkirjat

⁵¹⁵ SatLsto:n kirje n:o 646/Koultsto/5 a 1/28.2.1962, T 21751, F28, KA, s. 1–2, kts. myös SatLsto, HävLv:n kirje n:o 77/5 a/6.4.1962, T 21753, F4, KA, s. 1

⁵¹⁶ SatLsto:n kirje n:o 893/Koultsto/5 a 3/27.3.1962, T 21753, F4, KA, s. 1, kts. myös SatLsto:n kirje n:o 3179/Koultsto/5 a 3/23.11.1961, T 21751, F26, KA, s. 1

Huhtikuussa myös Wirkkula sai suoritettua HR-kaluston tyyppikoulutuksen loppuun.⁵¹⁷ HR-koulutus jatkui kuitenkin Wirkkulan ohjaajakoulutuksen ja Koskelaisen koulutuksenkin osalta. HK-koulutus puolestaan aloitettiin jälleen uudelle ohjaajalle, kun vänrikki Heikki Kiihan helikopterikoulutus alkoi. Koulutus sujui ripeästi Kiihan suorittaessa ensimmäisen yksinlentoa vielä saman kuun aikana. Lentokoulutuksen lisäksi ohjaajille annettiin myös teoriakoulutusta Teikarin toimesta helikoptereiden järjestelmistä ja rakenteista. HK- ja HR-kaluston teoriakoulutuksesta pidettiin ohjaajille huhtikuun lopussa vielä kirjallinen koe.⁵¹⁸

Helikopterikoulutus Satakunnan lennostossa jatkui enää toukokuun ajan lentueen siirron lähestyessä.⁵¹⁹ Toukokuussa HR-koulutuksen pääpaino oli edelleen Wirkkulan sekä Koskelaisen koulutuksessa sekä Kiihan HK-koulutuksessa.⁵²⁰ Hieman ennen lentueen siirtoa oli Kiihan koulutus siihen vaiheeseen, että hänelle esitettiin myönnettäväksi lentomerkkiä, joka myönnettiin kesäkuun alussa.⁵²¹

Siirron lähestyessä pyydettiin Ilmavoimien esikunnalta helikopteritoiminnan rauhoittamista siirron ajaksi.⁵²² Helikopterilentueen siirto toteutettiin touko- ja kesäkuun vaihteessa. Pääosa helikopterikalustossa lennettiin Porista uuteen tukikohtaan Uttiin kesäkuun 1. päivänä. Helikopterilentue jatkoi toimintaansa normaalin tapaan ollen toimintavalmiina uudessa tukikohdassaan 6. päivä kesäkuuta 1962.⁵²³

Helikopterilentueen siirron yhteydessä siirtyi myös lentueen henkilöstö Uttiin. Siirtosuunnitelman mukaisesti Uttiin siirtyneeseen helikopterilentueeseen siirtyi neljä koulutettua helikopteriohjaajaa; yliluutnantti Eero Teikari, luutnantti Simo Wirkkula, sotilasmestari Raimo Aulio ja ylikersantti Koskelainen. Lisäksi helikopterilentueen mukana Uttiin siirtyi värvättynä vänrikkinä palvellut Heikki Kiiha⁵²⁴. Helikopterilentueen teknisen henkilöstön muodostivat yliväpeli Toimi-Olavi Siitonen, yliväpeli Antti Ajo, väpeli Reino Tuomela, väpeli Pentti Nurmesniemi, väpeli Unto Rajalin sekä ylikersantti Aulis Eerola.⁵²⁵

⁵¹⁷ IlmavE, SatLsto:n kirje n:o 1259/Koultsto/5 a 2/7.5.1962, T 23155, F10, KA, s. 2

⁵¹⁸ SatLsto:n kirje n:o 920/Koultsto/5 a 1/29.3.1962, T 21751, F28, KA, s. 2 sekä HävLv:n kirje n:o 99/5 a/4.5.1962, T 22667, F1, KA, s. 1–2

⁵¹⁹ SatLsto:n kirje n:o 1165/Koultsto/5 a/26.4.1962, T 21751, F28, KA, s. 1

⁵²⁰ SatLsto:n kirje n:o 1183/Koultsto/5 a/30.4.1962, T 21751, F28, KA, s. 1 sekä HävLv 21:n kirje n:o 148/5 a/2.7.1962, T 26677, F1, KA, s. 1

⁵²¹ SatLsto:n kirje n:o 1390/Koultsto/5 a 6/18.5.1962, T 21751, F28, KA, s. 1, kts. myös Wirkkulan lähettämä sanoma n:o 834 Kuljetuslentolaivueen komentajalle, 2.6.1962, T 23248, 10, KA, s. 1

⁵²² SatLsto:n sanoma n:o 854/15.5.1962, T 21751, F28, KA, s. 1

⁵²³ SatLsto:n kirje n:o 1365/Kntotsto/2 f/17.5.1962, T 21751, F28 KA, s. 1–2, kts. myös Laukkanen (2008), s. 173

⁵²⁴ Vrt. Kinnunen (1981), s. 35 sekä KarLsto:n kirje n:o 2951/Koultsto/5 a 2/8.10.1962, T 22729, F7, KA, s. 1 sekä SatLsto:n kirje n:o 1365/Kntotsto/2 f/17.5.1962, T 21751, F28, KA, s. 1

⁵²⁵ SatLsto:n kirje n:o 688/Htsto/2 f/3.3.1962, T 21751, F28, KA, s. 1, kts. myös Kinnunen (1981), s. 15–24 ja 35

4.4 Helikoptereiden käyttö Puolustusvoimissa

Helikopterikaluston käyttöönotosta lähetettiin Ilmavoimien esikunnan laatima muistio puolustusvoimain komentajalle joulukuun alussa vuonna 1960. Muistion mukaan yliluutnantti Teikari oli ainoa helikopterikoulutusta saanut henkilö Ilmavoimissa, eikä hänelläkään ollut helikopterilennonopettajan kelpuutusta. Näin ollen helikoptereiden käyttö alkuvaiheessa tuli painottumaan helikopterihenkilöstön koulutukseen. Kevyen HK-kaluston saavuttua nähtiin niiden sitoutuvan henkilöstöineen pääasiassa helikopteriperuskoulutukseen ensimmäisen toimintavuotensa ajan. Samoin raskaamman HR-kaluston nähtiin myös sitoutuvan käyttöönoton jälkeen aluksi koulutustoimintaan.⁵²⁶

Ilmavoimien esikunnassa helikoptereiden koulutusvaiheen jälkeisen myöhemmän käytön nähtiin painottuvan enemmän maa- ja merivoimien tehtävän tukemiseen kuin Ilmavoimien omiin tehtäviin. Ilmavoimissa helikoptereilla nähtiin olevan käyttöä lähinnä vain pelastuspalvelutehtävissä tukikohdissa tai harjoituksissa. Alkuvaiheen koulutuksen jälkeen ensimmäisten lennonopettajien saatua riittävän kokemuksen, suunniteltiin HK-kalustoa käytettäväksi myös erilaisiin yhteistoimintakokeiluihin muiden puolustushaarojen hyväksi. Toiminnan laajentaminen kokeilutoiminnasta ja koulutuksesta nähtiin kuitenkin mahdollisena vasta kun helikopteriohjaajia oli koulutettu riittävä määrä.⁵²⁷

Pian HK-kaluston käyttöönoton jälkeen huomattiin Ilmavoimien Varikolla helikoptereiden käyttöarvo huoltoa tukevassa kuljetustoiminnassa. Maaliskuun puolivälissä laadittiin Varikolla esitys helikoptereiden hyödyntämiseksi lentokaluston huoltotoimintaan. Varikolla oli alustavasti tutkittu helikopterikaluston käyttömahdollisuuksia lentoteknisen huollon nopeuttamisessa sekä tehostamisessa. Ilmavoimien Varikon eri osastot ja koelentue olivat hajautuneet sijainniltaan useaan eri paikkaan, mikä oli omiaan aiheuttamaan ongelmia yhteys-, kuljetus- ja huoltotoiminnassa. Esityksen mukaan Varikon sijoituspaikkojen ja lennostojen välillä oli jatkuva kuljetustarve ja käytettävissä ollut lentokalusto oli pitkälti sidottu muuhun käyttöön. Tämän johdosta varikolla oli tutkittu HR- ja HK-kaluston soveltuvuutta erilaisiin kuljetustehtäviin. Niinpä Varikko esitti, että sen käyttöön olisi varattu pysyvästi yksi HR-helikopteri kuljetustehtäviin ja alkuun yksi HK-helikopteri henkilöstön koulutus- ja harjoitustarkoituksiin.⁵²⁸ Tutkimusaineistosta ei löytynyt viitteitä, että Ilmavoimien Varikon esitys olisi kuitenkaan johtanut erityisiin toimenpiteisiin.

⁵²⁶ IlmavE:n kirje n:o 56/Koultsto/5 c 1/sal/5.12.1960, T 26965, F22 sal, KA, s. 2–4

⁵²⁷ Sama, s. 2–4

⁵²⁸ IlmavE, IlmavV:n kirje n:o 31/Järjtsto/10 sal/16.3.1961, T 27807, F9–16 sal, KA, s. 1–3

HK-kaluston saavuttua ryhdyttiin Satakunnan lennostossa laatimaan Ilmavoimien esikunnan käskystä tyyppikoulutusohjelmien lisäksi myös koulutusohjelmia eri tehtäviin, joissa helikoptereita suunniteltiin käytettäväksi. Ilmavoimien esikunnan listauksen mukaan valtaosa helikoptereiden tehtävistä liittyivät maa- ja merivoimien tukemiseen. Ilmavoimien osalta helikoptereiden tehtävinä nähtiin pelastuspalvelutehtävät sekä yhteyslennot, kuten varaosien ja teknisen henkilöstön kuljetus ilmavalvontaelimille sekä muut yhteyslennot. Maavoimien osalta helikoptereita suunniteltiin käytettäväksi jalkaväen taisteluosien sekä sissien kuljetuksiin ja huoltoon, haavoittuneiden kuljetuksiin sekä yhteyslentoihin. Merivoimia tukevien tehtävien kirjo oli laaja. Helikoptereita suunniteltiin käytettäväksi sukellusveneiden etsintään ja torjuntaan, miinanraivaus-, meripelastus-, merivalvonta- ja tiedustelutehtäviin sekä rajoitettuihin merenmittaus- ja väyläkuljetustehtäviin. Lisäksi helikoptereita suunniteltiin käytettäväksi maihinnousu- ja sissijoukkojen kuljetuksiin, taistelu- ja tulenjohtotehtäviin sekä yhteyslentoihin.⁵²⁹

Puolustusvoimien hankkimat helikopterit edustivat uutta alaa sotilasilmailussa ja ylipäättänsä suomalaisessa ilmailussa. Niinpä uutta helikopterikalustoa pyydettiin esiteltäväksi ja esiteltiinkin koulutuksen ohella alusta alkaen erilaisissa tilaisuuksissa. Pian HK-helikoptereiden valmistuttua, esiteltiin niitä puolustusneuvostolle osana Ilmavoimien uutta kalustoa.⁵³⁰ HK-kalustoa ja myöhemmin vuoden 1962 alkupuolella myös HR-kalustoa esiteltiin niin sotilasiamiehille kuin myös erilaisille vierailuryhmille laidasta laitaan. Lisäksi helikopterikalustoa esiteltiin erilaisissa maanpuolustuksellisissa tapahtumissa sekä lentonäytöksissä.⁵³¹ Vuoden 1961 syksyllä oli vielä esillä ajatus uuden helikopterikaluston hyödyntämisestä pölytykseen ja lannoitteiden levittämiseen. Asiasta esitettiin kyselyä maatalousministeriön toimesta ja Pääesikunnassa ajatukseen suhtauduttiin varovaisen myönteisesti. Pääesikunnan vastauksesta ilmenee, että tällaisella yleishyödyllisellä toiminnalla nähtiin olevan myönteinen vaikutus helikopteritoimintaa kohtaan. Helikopteritoiminta ei tuolloin kuitenkaan ollut vakiintunut vielä sellaiseksi, että toimintaan olisi voitu sitoutua kokeilua enempää.⁵³²

⁵²⁹ IlmavE:n kirje n:o 2890/Koultsto/5 c 1/7.4.1961, T 23155, F9, KA, s. 1–2

⁵³⁰ IlmavE:n kirje n:o 3964/Koultsto/12 a/10.5.1961, T 23155, F9, KA, s. 1, kts. myös IlmavE:n kirje n:o 24/Koultsto/5 sal/16.5.1961, T 27807, F9–16 sal, KA, s. 1–3

⁵³¹ SatLsto, IlmavE:n kirje n:o 4339/Koultsto/1/25.5.1961, T 21751, F26, KA, s. 1 ja liite 1 sekä SatLsto, IlmavE:n kirje n:o 4764/Koultsto/1/9.6.1961, T 21751, F26, KA, s. 1, kts. myös SatLsto, IlmavE:n kirje n:o 1774/Koultsto/5/22.2.1962, T 21751, F28, KA, s. 1, SatLsto, IlmavE:n kirje n:o 2595/Koultsto/2 d/28.3.1962, T 21751, F28, KA, s. 1, SatLsto, IlmavE:n kirje n:o 2815/Koultsto/2 d/4.4.1962, T 21751, F28, KA, s. 1, SatLsto:n kirje n:o 1279/Kntotsto/2 n/9.5.1962, T 21751, F28, KA, s. 1 ja HävLv 21:n kirje n:o 105/5a/14.5.1962, T 22667, F1, KA, s. 1

⁵³² PE:n kirje n:o 597/Ilmaptsto/17/15.9.1961, T 28022, F11, KA, s. 1

HK-kalustoa ryhdyttiin melko pian käyttämään myös sotaharjoituksissa. Tutkimusaineiston perusteella HK-helikopteri osallistui ensimmäisiä kertoja harjoitustoimintaan 2. divisioonan harjoituksissa toukokuun loppupuolella 1961. Suurin osa HK-kaluston lentosuoritteista koostui erotuomarilennoista, mutta helikopteria käytettiin myös tiedustelu- ja yhteistoimintatehtäviin.⁵³³ Lentojen pääpaino oli kuitenkin yhteyslentojen suorittamisessa.

Helikopterihankintoja seuranneen kesäkauden aikana suoritettiin Satakunnan lennostossa yhteistoimintakoulutusta.⁵³⁴ Osana yhteistoimintakoulutusta annettiin lentotiedustelu- ja lentotähystyskoulutusta ensisijaisesti Fouga-kalustolla, mutta myös HK-kaluston käyttöä näihin tehtäviin kokeiltiin. Tiedustelukoulutuksesta saatujen kokemusten perusteella HK-kalusto todettiin soveltuvan hyvin tiedusteluun, jota voitiin suorittaa omalta puolelta käsin. Tällaisina tehtävinä koulutuksesta laaditussa muistiossa mainitaan tiedustelu saaristomerellä, sissijoukkojen tiedustelu ja jäljittäminen, tiedustelu viivytystaistelun tilannekuvan hankkimiseksi sekä selustan valvonta. Lisäksi erikoiskameroilla varustetulla HK-kalustolla nähtiin käyttöarvoa viestokuvauksen suorittamisessa. Muistion mukaan toiminnan tehostamiseksi tuli maa- ja merivoimilla olla järjestettynä helikoptereiden tarvitsema poltto- ja voiteluainehuolto, jotta olisi kyetty jatkuvaan toimintaan HK-kalustolla. Lisäksi muistiossa esitettiin harkittavaksi HK-helikoptereiden käyttöä kranaatinheittimien ja tykistön tulenjohdossa siten, että tulta olisi johdettu omalta puolelta vihollisen keveiden aseiden kantaman ulkopuolelta.⁵³⁵ Tulenjohtokokeiluja jatkettiin seuraavan vuoden aikana Satakunnan Tykistörykmentin kanssa, minkä tuloksena todettiin HK-kaluston soveltuvan hyvin tähystystehtäviin tykistön ammunnoissa.⁵³⁶

Osallistuminen harjoitustoimintaan koulutuksen ohella lisääntyi syksyn aikana. Satakunnan lennosto määrättiin lähettämään HK-kalustoa syksyllä järjestetyille ilmavoimien ampumaleirille, missä helikopterikaluston pääasialliseksi tehtäväksi suunniteltiin pelastuspalvelutehtäviä.⁵³⁷ Syyskuussa HK-kalusto määrättiin osallistumaan merivoimien järjestämään harjoitukseen. Harjoituksessa helikoptereita suunniteltiin käytettävän muun muassa miinoituksen laskemiseen mereen.⁵³⁸ Tosin HK-kalustoa lienee käytetty ainoastaan miinoituksen kuvaamiseen, sillä tosiasiallisesti ei kalustolla ollut miinoituskykyä.⁵³⁹

⁵³³ SatLsto:n kirje n:o 1799/Koultsto/5 a 3/20.6.1961, T 21751, F26, KA, liite 1, kts. myös SatLsto:n kirje n:o 1255/Koultsto/5/26.4.1961, T 21751, F26, KA, s. 2

⁵³⁴ SatLsto:n kirje n:o 2744/Koultsto/5 a 2/10.10.1961, T 21751, F26, KA, s. 1

⁵³⁵ SatLsto:n kirje n:o x/Koultsto/5a/23.11.1961, T 21751, F26, KA, s. 1–6

⁵³⁶ SatLsto, IlmavE:n kirje n:o 1852/Koultsto/5 c/1.3.1962, T 21751, F28, KA, s. 1 sekä IlmavE, SatLsto:n kirje n:o 1259/Koultsto/5 a 2/7.5.1962, T 23155, F10, KA, s. 2

⁵³⁷ SatLsto:n kirje n:o 1509/Koultsto/5 a 7/18.5.1961, T 21751, F26, KA, s. 1–2, kts. myös IlmavE:n kirje n:o 4334/Koultsto/5 d/24.5.1961, T 23155, F9, KA, s. 1

⁵³⁸ SatLsto:n kirje n:o 2339/Koultsto/5 a 7/30.9.1961, T 21751, F26, KA, s. 1 ja liite

⁵³⁹ PE, IlmavE:n kirje n:o 71/Optsto/11 sal/5.5.1962, T 26965, F27 sal, KA, s. 2–3

Lokakuun alussa helikoptereita suunniteltiin käytettävän maavoimien suuressa yhteistoimintaharjoituksessa. Harjoitukseen oli tarkoitus osallistua konetilanteen puitteissa kahdella HK-helikopterilla. Helikoptereiden suunniteltiin liikkuvan maavoimien joukkojen mukana ja suorittavan yhteyslentoja sekä sissikuljetuksia harjoituksen molemmille osapuolille.⁵⁴⁰ Yhtenä harjoituksen ilmavoimallisena tavoitteena olikin yhteistoiminnan kehittämisen sissiosastojen kanssa koskien tietojen vaihtoa sekä kuljetus- ja pudotustekniikoita.⁵⁴¹

Vuoden 1962 alussa HK-helikopterin käytöstä maavoimien talvisotaharjoituksessa saatiin positiivisia kokemuksia. Tosin harjoituksessa helikopterin tehtävät rajoittuivat lähinnä yhteyslentoihin, sillä helikopteri oli koko harjoituksen ajan erotuomareiden ja harjoituksen johdon käytössä, helpottaen näiden tehtäviä huomattavasti.⁵⁴²

Tietoisuus helikoptereiden käyttömahdollisuuksista harjoitustoiminnassa oli kuitenkin lisääntymään päin, sillä helikopterit oli otettu huomioon niin Ilmavoimien esikunnassa kuin myös harjoituksia järjestävillä tahoilla. Tämä käy ilmi vuoden 1962 yhteistoimintalentosuunnitelmaa tarkasteltaessa, missä oli jo huomioitu HK-kaluston käyttö. HR-kalustoa ei sen sijaan oltu otettu vielä huomioon vuoden yhteistoimintalentojen suunnittelussa. Yhteistoimintalentojen suunnitelmassa HK-helikoptereiden käyttöä oli suunniteltu pääasiassa erilaisiin valokuvaus- ja tiedustelutehtäviin. Lisäksi helikoptereille suunniteltuina tehtävinä mainittiin haavoittuneiden kuljetustehtävät sekä maihinnousuveneiden avustaminen saaristo-olosuhteissa.⁵⁴³

Helikoptereiden käyttö otettiin huomioon myös Ilmavoimien tarjoamien sairaankuljetuslentojen suorittamisessa. Vuoden 1962 alussa Ilmavoimien esikunta tiedotti muita joukko-osastoja sairaankuljetuslentojen mahdollisuudesta. Ilmavoimien kalustoa voitiin siis käyttää sairaankuljetuslentoihin tietyin ehdoin Puolustusvoimien henkilöstön hyväksi. Pääsääntöisesti sairaankuljetuslentojen suorituksesta vastasivat Utin Kuljetuslaivue sekä Malmin Yhteyslentue kiinteäsiipisellä lentokalustollaan. Lennostot tukivat sairaankuljetuslentoja omalla kalustollaan ja niinpä Satakunnan lennoston helikoptereita voitiin hyödyntää myös sairaankuljetuksiin. Tosin helikoptereita voitiin hyödyntää vain istumapotilaiden kuljetuksiin, sillä niissä ei ollut mahdollisuutta paarivarustuksen asentamiseen.⁵⁴⁴

⁵⁴⁰ IlmavE:n kirje n:o 5709/Koultsto/5 e/15.7.1961, T 23155, F9, KA, s. 1–2, kts. myös SatLsto:n kirje n:o 2582/Op- ja järjtsto/5/25.9.1961, T 21753, F4, KA, s. 1–2

⁵⁴¹ Vrt. SatLsto, KarLsto:n kirje n:o 172/Op- ja järjtsto/5 sal/21.9.1961, T 21928, F18 sal, KA, s. 2 sekä IlmavE:n kirje n:o 5709/Koultsto/5 e/15.7.1961, T 23155, F9, KA, s. 2

⁵⁴² KarLsto:n kirje n:o 205/Koultsto/5/18.1.1962, T 22729, F7, KA, s. 1 sekä KarLsto:n kirje n:o 483/Koultsto/5 c 2/7.2.1962, T 22729, F7, KA, liite 1

⁵⁴³ IlmavE:n kirje n:o 120/Koultsto/5 e/12.1.1962, T 23155, F10, KA, s. 1–2 ja liite 3

⁵⁴⁴ SatLsto, IlmavE:n kirje n:o 852/Optsto/15/27.1.1962, T 21751, F29, KA, s. 1–3

Pääesikunnassa, Ilmavoimien esikunnassa tai muissa yksiköissä ei liene ollut kuitenkaan täysin selvää helikoptereiden tehtävät ja rooli. Asian tutkimiseksi Ilmavoimien koulutusohjeessa vuodelle 1962 annettiin Satakunnan lennoston tehtäväksi laatia tutkimus helikoptereiden käytöstä Ilmavoimien ja muiden puolustushaarojen hyväksi⁵⁴⁵. Lennostossa tutkimustyön käskettiin Teikarille, Wirkkulalle sekä Auliolle.⁵⁴⁶ Keveämpi HK-kalusto oli tällöin ollut jo jonkin aikaa käytössä ja raskaampaa HR-kalustoa oltiin ottamassa juuri käyttöön. Helikoptereiden käyttömahdollisuuksia ryhdyttiin siis tutkimaan entistä enemmän kalustohankintojen jälkeen.

Vuoden 1962 helmikuussa Pääesikunnassa oli kiinnostuttu helikopterikaluston ja harjoituslentokoneiden hyödyntämisestä tulitukitehtäviin. Ilmeisesti ajatus oli syntynyt Pääesikuntaan saapuneiden ulkomaisten julkaisujen, joissa asiaa oli käsitelty, perusteella. Päämajamestarin laatiman asiakirjan mukaan Ilmavoimien harjoituskonekalusto tuli olemaan lukumääräisesti suhteellisen suuri ja helikoptereidenkin määrää oli kenties myöhemmin lisääntymässä. Siksi Ilmavoimia pyydettiin tutkimaan, että mitä taktisia tehtäviä harjoituskonekalustolla ja helikoptereilla olisi voitu suorittaa ja kuinka ne tuli varustaa näihin tehtäviin. Erityisesti tuli tutkia näiden käyttömahdollisuudet panssaritorjuntaan ja sukellusveneiden torjuntaan sekä hyökäykseen pinta-aluksia vastaan.⁵⁴⁷

Ilmavoimien esikunnan laatima selvitys päämajamestarin esittämiin kysymyksiin valmistui toukokuun alussa. Ilmavoimien vastauksessa todettiin heti alkuun, etteivät kalustohankinnat tai tietyn kaluston käyttösuunnitelmat voineet pohjautua yksittäisiin kaupallisiin mainoksiin. Ilmavoimien selvityksessä suhtauduttiin hyvin varautuneesti helikoptereiden käyttöön tulitukitehtävissä. Helikoptereiden tärkeimmän tehtävän nähtiin olevan enemmänkin yhteys- ja kuljetuslennoissa sekä kenties ajallisen ilmaherruuden mahdollistamat tykistön tulenjohtotehtävät. Helikopteria pidettiin liian hitaana tulitukitehtäviin ja niiden käytön rintamaolosuhteissa nähtiin vaativan joko niiden massamaista käyttöä tai hävittäjäsuojausta. Näistä toisenkin saaminen vaikutti selvityksen mukaan mahdottomalta ja samaan tulivaikutukseen kyettiin Ilmavoimien esikunnan mukaan saattohävittäjillä paljon varmemmin.⁵⁴⁸

⁵⁴⁵ IlmavE:n kirje n:o 10055/Koultsto/5 m 1/22.12.1961, T 23155, F9, KA, s. 1 ja 7–8

⁵⁴⁶ SatLsto:n kirje n:o 3467/Koultsto/5/30.12.1961, T 21751, F26, KA, s. 3

⁵⁴⁷ PE:n kirje n:o 163/Ilmaptsto/11 sal/28.2.1962, T 26965, F27 sal, KA, s. 1

⁵⁴⁸ PE, IlmavE:n kirje n:o 71/Optsto/11 sal/5.5.1962, T 26965, F27 sal, KA, s. 1–2

Ilmavoimien esikunnassa ei siis nähty helikoptereilla olevan kovin paljoa käyttöä taktillisiin tehtäviin maa-alueilla, mutta merialueilla sen sijaan tilanne oli toinen. Helikopterikalusto nähtiin käyttökelpoisena muun muassa sukellusveneiden etsintätehtävissä erilaisia kaikuluotain- ja kuuntelulaitteita käyttäen. Lisäksi Ilmavoimien esikunnan mukaan helikoptereilla voitiin suorittaa hyökkäyksiä sukelluksissa olevia sukellusveneitä vastaan, edellyttäen tietysti, että käytössä oli tarkoitukseen soveltuvia ampumatarvikkeita. Helikoptereita voitiin hyödyntää myös väylien ja kapeikkojen miinoittamiseen sekä miinanraivaustehtäviin. Helikoptereilla nähtiin siis olevan runsaastikin käyttöä meri-alueella tapahtuvissa taktisissa tehtävissä. Tosin helikoptereiden soveltuvuutta ei näihin tehtäviin oltu voitu kokeilla puuttuvista lisälaitteista johtuen. Sen sijaan myönteisiä kokemuksia oli jo saatu helikoptereiden käytöstä yhteys-, kuljetus- ja pelastustehtäviin merialueilla.⁵⁴⁹

Ilmavoimien esikunnan laatiman selvityksen lopuksi todettiin helikoptereiden rauhan ajan käyttöperiaatteista, että helikoptereiden käyttöä muihin kuin koulutustehtäviin tuli rajoittaa. Selvityksen mukaan helikoptereita tuli käyttää ainoastaan sellaisiin tehtäviin, joita ei voitu suorittaa olosuhteista johtuen muilla kulkuvälineillä. Syynä tähän esitettiin, että helikoptereiden käyttö oli epätaloudellista ja kalustoa sekä koulutettua henkilöstöä oli vähän. Kalusto- ja henkilöstötilanne tulivat kuitenkin korjaantumaan hiljalleen ajan kuluessa, mutta silti selvityksessä todettiin, että mikäli tehtävä voitiin suorittaa muulla välineellä kuin helikopterilla, tuli se aina helikopteria taloudellisemmaksi.⁵⁵⁰

Ilmavoimien omassa toiminnassa helikoptereita käytettiinkin vuoden 1962 alkupuolella enimmäkseen yhteys- ja kuljetuslentoihin. Helmikuussa HR-koulutuksen ollessa vasta aluillaan, suunniteltiin jo HR-kaluston käyttöä henkilökuljetuksiin Ilmavoimien omaan talvipelastumisharjoitukseen liittyen.⁵⁵¹ Helikoptereita hyödynnettiin myös Satakunnan lennoston omassa harjoitustoiminnassa, kun HK-kalustoa suunniteltiin hyödynnettäväksi merialueen valvonnassa sekä pelastustehtävissä maaliskuussa järjestettävissä lennoston omissa lentoammunta- ja pommitusharjoituksessa. Lisäksi HK-helikopteria oli tarkoitus käyttää maaliryhmän huoltokuljetuksiin.⁵⁵² Myös HR-kalustoa hyödynnettiin myöhemmin lennoston omissa harjoituksissa, kun toukokuussa toimeenpantiin Hävittäjälaivue 21:n siirtoharjoitus Porista Kuorevedelle. HR-kalustoa käytettiin sekä henkilöstön että materiaalin kuljetuksiin.⁵⁵³

⁵⁴⁹ PE, IlmavE:n kirje n:o 71/Optsto/11 sal/5.5.1962, T 26965, F27 sal, KA, s. 2–3

⁵⁵⁰ Sama, s. 3

⁵⁵¹ SatLsto:n kirje n:o 662/Koultsto/5 a 3/28.2.1962, T 21751, F28, KA, s. 1

⁵⁵² SatLsto:n kirje n:o 706/Koultsto/5 a 1/5.3.1962, T 21751, F28, KA, s. 1–2

⁵⁵³ SatLsto:n kirje n:o 103/5 a/9.5.1962, T 21751, F28, KA, s. 1–3 sekä liite 1 g sekä SatLsto:n kirje n:o 109/5 a/21.5.1962, T 22667, F1, KA, s.

Helikopterilentue siirrettiin Porista Uttiin Kuljetuslentolaivueen alaisuuteen kesäkuun alussa vuonna 1962.⁵⁵⁴ HK- ja HR-kalustolla saatiin yhteensä noin 700 lentotunnin kokemus ennen siirtoa Uttiin.⁵⁵⁵ Alkuun toimintaa haittasi varaosapuutteen lisäksi teknisen henkilöstön puute. Käyttöön otettu HR-kalusto satoi alkuvaiheessa odotettua runsaammin henkilöstöä, minkä lisäksi helikopteritoiminnassa oli huomioitava, että mekaanikko oli komennuksilla helikopterin mukana. Tämä oli osaltaan hidastamassa huoltojen edistymistä kotitukikohdassa.⁵⁵⁶

Myöhemmin vuonna 1966 helikopterijärjestelmän uusimisen ollessa ajankohtaista, laadittiin Ilmavoimien esikunnassa muistio, jonka tarkoituksena oli koota yhteen kokemuksia helikopteritoiminnasta Suomessa ja pohtia tulevaisuuden toimintamahdollisuuksia. Muistion mukaan Puolustusvoimien ensimmäinen helikopterijärjestelmä oli kokeiluluontoinen ja toimintamuotojaan etsivä.⁵⁵⁷

HK-kaluston käyttö Puolustusvoimissa jäi kohtalaisen vähälle, koska tyypin peruskorjausjakso oli 600 lentotuntia ja korjaaminen kannattamatonta.⁵⁵⁸ HK-helikopterit lennettiin peruskorjausjaksonsa loppuun, minkä jälkeen niistä luovuttiin. Tosin HK-4 vaurioitui pakkolaskussa vuoden 1963 tammikuussa, eikä sitä enää korjattu. Kaikkiaan HK-kalustolla lennettiin Ilmavoimissa kuitenkin yli 2000 lentotuntia⁵⁵⁹. Viimeinen lento HK-kalustolla lennettiin Ilmavoimissa huhtikuussa vuonna 1966.⁵⁶⁰ HR-kalusto oli käytössä huomattavasti pidempään. HR-helikoptereille suoritettiin peruskorjauksia Neuvostoliitossa ja tyypin viimeinen lento lennettiin vasta syyskuussa 1979. Kaikkiaan HR-kalustolla lennettiin Ilmavoimissa hieman yli 8300 lentotuntia.⁵⁶¹

⁵⁵⁴ SatLsto:n kirje n:o 1365/Kntotsto/2 f/17.5.1962, T 21751, F28, KA, s. 1

⁵⁵⁵ Lentotunnit laskettu koulutuskertomuksien perusteella aikaväliltä 1.4.1961–31.5.1962, T 21751, F26, KA, T 21751, F28, KA sekä T 22667, F1, KA

⁵⁵⁶ KarLsto:n kirje n:o 2951/Koultsto/5a2/8.10.1962, T 22729, F7, KA, s. 3–4

⁵⁵⁷ IlmavE:n kirje n:o 195/17/Op/27.4.1966, T 27809, F14–15 sal, KA, s. 1

⁵⁵⁸ IlmavE:n kirje n:o 43/Tekn-os/sal/19.9.1964, T 27820, F5–8 sal, KA, s. 1 sekä liitteenä oleva selostus

⁵⁵⁹ IlmavE:n kirje n:o 195/17/Op/27.4.1966, T 27809, F14–15 sal, KA, s. 7, vuoden 1965 loppuun mennessä HK-kalustolla oli lennetty yhteensä 2021 tuntia. Vuoden 1966 aikana käytössä oli enää HK-2, millä lentoja jatkettiin vielä huhtikuun loppuun saakka.

⁵⁶⁰ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 255

⁵⁶¹ Sama, s. 257

Elinkaarensa aikana HK-kaluston keskeisimmät tehtävät Ilmavoimissa olivat koulutustoiminnan lisäksi etsintä- ja pelastuspalvelulennot sekä yhteyslennot. Yhteistoiminta muiden puolustushaarojen kanssa rajoittui alkuun esittely- ja yhteyslentotoimintaan, mutta myöhemmässä vaiheessa yhteistoiminta sai enemmän taktillisia piirteitä. Sotaharjoitusten yhteydessä suoritettavat maastontiedustelulennot, maastouttamisen tarkastuslennot, partioiden kuljetukset sekä vihollispartioiden etsintätehtävät lisääntyivät. HK-kalustolla suoritettiin myös kokeiluja kenttätykistön maalintiedustelun ja tulenjohtoon kehittämiseksi. Yhtenä HK-kaluston merkittävänä tehtävänä mainittakoon myös topografikunnan kuljetukset. HK-kalustoa hyödynnettiin henkilöstön ja mittauskaluston kuljetuksiin, mikä nopeutti toimintaa etenkin Lapissa. Myös HR-kalustoa hyödynnettiin topografikunnan kuljetuksiin.⁵⁶²

HR-kalustoa hyödynnettiin osittain samantyyppisiin tehtäviin kuin kevyempää HK-kalustoa. Etsintä- ja pelastuspalvelutehtävissä kalustoa voitiin käyttää myös meripelastustoimintaan. Lisäksi HR-kaluston ollessa aikanaan maan ainoa keskiraskaan luokan kuljetushelikopteri, hyödynnettiin sen kuljetuskapasiteettia myös sairaankuljetus- ja kelirikkokuljetustehtävissä. HR-kaluston suurempi kuljetuskapasiteetti pääsi oikeuksiinsa sissitoiminnassa ja maavoimien huoltokuljetuksissa, sillä niillä kyettiin kuljettamaan kokonaisia sissiosastoja varusteineen sekä huoltamaan pataljoonan taisteluosia. HR-kalusto mahdollisti myös uusina toimintamuotoina riippuvan kuorman kuljetukset sekä useat meriyhteistoiminnan tehtävät.⁵⁶³

⁵⁶² IlmavE:n kirje n:o 195/17/Op/27.4.1966, T 27809, F14–15 sal, KA, s. 8

⁵⁶³ Sama, s. 10

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Helikopterihankintoja edeltänyt aika oli Puolustusvoimissa taloudellisesti niukkaa aikaa. Vähistä määrärahoista johtuen ilmapuolustuksen kehittäminen oli laiminlyöty ja Ilmavoimilla ei ollut todellista kykyä vastata uuden ajan uhkakuviin. Herääminen Puolustusvoimien ja ennen kaikkea Ilmavoimien heikkoon tilanteeseen tapahtui 1950-luvun alussa Korean sodan puhkeamisen myötä. Suurvaltojen välisten jännitteiden kiristyessä Suomen ilmatilan merkitys kasvoi. Tällöin pelkona oli Neuvostoliiton puuttuminen Suomen heikkoon ilmapuolustukseen. Uskottavan puolustuksen ja etenkin ilmapuolustuksen järjestäminen nähtiin edellytyksenä Suomen puolueettomuuspyrkimyksille. Tämän vuoksi Ilmavoimien tärkeimmiksi hankintakohteiksi muodostuivat tutkakaluston, ilmatorjuntavälineiden ja hävittäjäkaluston hankinnat.

Alkuun ryhdyttiin rakentamaan ilmapuolustuksen kannalta keskeistä valvontakykyä. Ilmavalvonnan osalta tilanne alkoikin parantua hiljalleen ja kehityksen painopiste siirtyi ilmavalvontatietojen jakeluun ja taistelunjohto-organisaation kehitykseen. Ilmapuolustuksen kannalta Ilmavoimien suurimmaksi ongelmaksi muodostui taistelukelpoisten hävittäjien puuttuminen, mikä yhdessä niukkojen määrärahojen kanssa vaikuttivat kaikkien 1950-luvun lentokaluston hankintojen taustalla. Hankittu lentokalusto oli lukumääräisesti vähäistä, vanhentunutta tai muuten huonosti olosuhteisiimme sopivaa. Vanhentunutta konekantaan uusittiin taloudellisin perustein laadusta tinkimällä.

Ymmärrettävästi hävittäjien hankinta ja hävittäjätorjunnan järjestäminen nähtiin Ilmavoimissa ja Pääesikunnassa ilmapuolustuksen kannalta kriittisenä, sillä Ilmavoimat olisivat olleet ainoa keino puuttua luvattomaan ilmatilankäyttöön. Ilmatorjunnan kalusto oli vanhentunutta ja rauhansopimus rajoitti muualla maailmassa yleistyneiden ilmatorjuntaohjuksien käyttöä. Hävittäjätorjunta muodostui näin ollen Ilmavoimien tärkeimmäksi tehtäväksi.

Ilmavoimien lentokaluston hankinnat keskittyivätkin koko 1950-luvun ajan taistelukelpoisten suihkuhävittäjien hankintaan sekä organisaation ja koulutusjärjestelmän kehittämiseen vastaamaan uuden suihkukäyttöisen lentokaluston vaatimuksia. Tästä syystä helikopteritoiminta ja muut lentokaluston hankinnat jäivät Ilmavoimien esikunnassa luonnollisesti vähemmälle huomiolle.

Helikoptereiden käyttö oli kuitenkin yleistymässä muualla maailmassa 1950-luvun alussa ja tietoa muiden asevoimien helikopteritoiminnasta saatiin sotilasasiamiesten kautta. Etenkin 1950-luvun alussa käydyllä Korean sodalla oli merkittävä vaikutus helikoptereiden käyttöön niin Yhdysvaltain asevoimissa kuin muuallakin. 1950-luvun alussa oli myös Pääesikunnassa pohdittu helikoptereiden käyttömahdollisuuksia. Ylläkkeenä pohdinnan käynnistymiseen toimi juuri Korean sodasta saadut kokemukset helikoptereiden käytöstä.

Pääesikunnassa helikoptereiden nähtiin olevan tarpeellisia tilanteissa, joissa pienelläkin iskujoukolla voitiin saavuttaa ratkaiseva merkitys nopean kuljetuksen ansiosta. Pääesikunnassa helikoptereiden käyttömahdollisuuksina nähtiin samankaltaiset tehtävät, missä helikoptereita käytettiin jo runsaasti maailmalla. Suomen olosuhteissa helikoptereiden käyttömahdollisuuksina nähtiin iskuryhmien kuljetustehtävien lisäksi huollon kuljetukset sekä erilaiset pelastuspalvelutehtävät. Lisäksi Pääesikunnassa oli kiinnitetty huomiota Koreassa saatuihin myönteisiin kokemuksiin helikoptereiden käytöstä tykistön tulenjohdossa. Pääesikunnassa helikoptereiden käyttömahdollisuudet nähtiin siis runsaina erilaisissa maavoimien toimintaa tukevissa tehtävissä.

Maailmalta saatujen myönteisten kokemusten valossa aloitettiin helikopteritoiminta vuonna 1953 myös Puolustusvoimissa. Alkuun toiminta aloitettiin yhteistyössä siviiliyrityksen kanssa, jolloin vältyttiin helikopterin hankintakustannuksilta. Vaikka toiminta olikin suhteellisen pienimuotoista, saivat Puolustusvoimat ja Ilmavoimat yhteistoimintasopimuksen myötä ulkomailta saatujen tietojen lisäksi myös omia kokemuksia helikopteritoiminnasta. Suoritettujen kokeilujen perusteella helikopterin nähtiin soveltuvan hyvin maavoimien käyttöön esimerkiksi haavoittuneiden evakuointiin sekä sissipartioiden tukitehtäviin.

Mielenkiinto ja tarve helikopteritoimintaa kohtaan kasvoivat Puolustusvoimissa 1950-loppua kohden. Hankintoihin ei kuitenkaan ryhdytty, sillä Ilmavoimissa tarve helikoptereille nähtiin melko vähäisenä ja riittävää tahtoa tai varoja niiden hankkimiseksi ei ollut. Hävittäjähankinnat nähtiin Ilmavoimien johdossa tärkeämpinä. Ilmavoimien omissa tehtävissä helikoptereiden nähtiin soveltuvan lähinnä yhteyskonekäyttöön ja pelastuspalvelutehtäviin, niiden palvellessa ensisijaisesti muiden puolustushaarojen tehtäviä.

Helikoptereiden tarve Ilmavoimien tehtävien kannalta määriteltiin tarkemmin vasta lentokone-toimikunnan työn tuloksena. Ilmavoimien sodan ajan tehtävissä helikoptereita nähtiin soveltuvan erityisen hyvin haavoittuneiden evakuointiin sekä sissipartioiden kuljetuksiin ja huoltoon. Helikoptereita ei kuitenkaan ollut saatavilla ottokoneina, joten Puolustusvoimien tarvitsemat helikopterit oli hankittava jo rauhan aikana. Toimikunnan työn tuloksena määriteltiin Ilmavoimien sodan ajan tehtävien edellyttämän helikopterikaluston vähimmäisvaatimukset, sodan ajan helikopteriohjaajien tarve ja helikopteriohjaajien koulutuksen vaatima kalustollinen hankintatavoite.

Tarvittavat varat helikoptereiden hankintaan järjestyi vasta Puolustusvoimien suunnattua hankintoja Neuvostoliittoon. Helikopterihankintojen suuntautuminen juuri Neuvostoliittoon oli monen asian summa. Taustalla olevista syistä keskeisimpiä olivat idän suhteiden kehittyminen ja Neuvostoliiton myönteinen suhtautuminen puolustusmateriaalin myyntiin Suomeen. Poliittinen ilmapiiri oli kypsynyt valtion ja Puolustusvoimien johdossa puolustusmateriaalin hankkimiseksi Neuvostoliitosta. Yksi keskeisistä syistä hankinnoille oli kuitenkin edellä mainittujen asioiden seurauksena Neuvostoliitosta saatu tavaraluotto, jonka avulla helikopterit lopulta hankittiin.

Vielä 1950-luvun alussa puolustusmateriaalin hankintoihin Neuvostoliitosta oli suhtauduttu kielteisesti niin valtion kuin myös Puolustusvoimien johdossa, sillä Neuvostoliittoon ei haluttu sitoutua sotilaallisesti eikä poliittisesti enempää kuin oli välttämätöntä. Puolustusvoimien hankintoja ryhdyttiinkin suuntaamaan Neuvostoliittoon 1950-luvun lopulla Urho Kekkosen noustua presidentiksi.

Presidenttinä toimineella Kekkosella oli keskeinen rooli idänkaupassa ja myöhemmin myös tavaraluoton järjestymisessä. Siemen puolustusmateriaalin hankkimiseksi Neuvostoliitosta oli kylvetty jo vuoden 1957 alussa, kun Kekkonen oli ottanut tavaraluottoasian esiin. Alusta alkaen oli ilmeistä, että Neuvostoliiton myöntämää tavaraluottoa tultiin käyttämään myös puolustusmateriaalin hankintaan.

Tavaraluoton käsittelyn ollessa vielä kesken, suoritettiin Puolustusvoimien ensimmäiset hankinnat Neuvostoliitosta perushankintamäärärahoilla. Helikoptereiden hankinta Neuvostoliitosta oli mukana Pääesikunnan perushankintamäärärahoja koskevissa suunnitelmissa jo vuoden 1959 alussa. Mahdollisuus helikoptereiden hankintaan Neuvostoliitosta oli siis ollut esillä Pääesikunnassa heti Suomen ryhtyessä hankkimaan puolustusmateriaalia Neuvostoliitosta. Myös Ilmavoimien esikunnassa oli tuotu esiin mahdollisuus hankkia helikopterikalustoa muun lentokaluston ohella idästä.

Helikoptereiden hankinnan ollessa esillä puolustusneuvostossa, nähtiin hankinnan avaavan täysin uuden alan suomalaisessa sotilasilmailussa. Niin kevyen kuin raskaankin helikopterikaluston nähtiin soveltuvan yhteystehtävien lisäksi pelastus- ja ensiaputehtäviin. Etenkin raskaammilla helikoptereilla nähtiin suuremman kuljetuskapasiteetin vuoksi käyttöarvoa enemmän myös sotilaallisissa tehtävissä.

Helikopterit olivatkin kiinteäsi mukana alusta alkaen Pääesikunnan laatimissa suunnitelmissa. Helikoptereista ja muusta tavaraluotolla hankittavaksi suunnitellusta puolustusmateriaalista jätettiin tarjouspyyntö Neuvostoliiton edustajille vuoden 1959 lopussa. Helikoptereiden osalta tarjouspyynnössä ei oltu eritelty tyyppejä, sillä tietoa soveltuvista neuvostoliittolaistyypeistä ei ollut riittävästi. Helikoptereiden tyypeillä ei nähty olevan suurta merkitystä.

Neuvostoliitosta tarjottiin Mi-1-yhteyshelikoptereita ja Mi-4-kuljetushelikoptereita odotettua edullisempaan hintaan. Kun vastaus tarjouspyyntöön oli saatu, oli Ilmavoimien suhtautuminen helikoptereiden hankintaan hieman suopeampi, sillä hankinnat oli tarkoitus suorittaa tavaraluoton avulla ja Ilmavoimat säästyivät näin helikoptereiden hankintakustannuksilta. Ilmavoimissa helikopterit nähtiin lähinnä pakollisena pahana, sillä niillä ei nähty olevan juurikaan käyttöä niiden omassa toiminnassa. Ilmavoimien näkökulmasta hankinnoissa tuli tyytyä vain yhden tyyppin hankintaan, minkä ilmavoimien komentaja jätti Pääesikunnan päätettäväksi.

Ilmavoimissa helikoptereiden hankintaan suhtauduttiin hieman vastahakoisesti, sillä helikoptereiden nähtiin palvelevan ensisijaisesti maavoimia, mutta kuormittavan kuitenkin Ilmavoimien henkilöstöä ja organisaatiota. Pääesikunnassa uskottiin kuitenkin kevyellä sekä raskaalla helikopterityypillä olevan Suomen oloissa käyttöä. Pääesikunnassa nähtiin, että hankkimalla kumpaakin tyyppiä voitiin Puolustusvoimissa aloittaa helikopterikoulutus ja ryhtyä selvittämään helikoptereiden käyttömahdollisuuksia.

Helikopterikysymys nähtiin maavoimien kannalta niin tärkeänä, että Ilmavoimien vastahakaisuudesta ja lisääntyvästä työmäärästä huolimatta puolustusvoimain komentajan päätöksellä päädyttiin hankkimaan sekä kevyempiä yhteishelikoptereita että raskaampia kuljetushelikoptereita. Yhteishelikopterit oli tarkoitettu maavoimien johtamis-, huolto-, tulenjohto- ja sissi-toimintaa varten. Suuremmat kuljetushelikopterit hankittiin joukkojen ja materiaalin kuljetustehtäviin.

Neuvotteluiden käynnistyttyä pääsivät Ilmavoimien asiantuntijat tutustumaan tarjolla oleviin helikopterityyppeihin. Ilmavoimien esikunnan, ilmavoimien komentajan sekä asiantuntijoiden lausunnoista huolimatta hankinnoissa päädyttiin lopulta kahden helikopterityypin hankintaan. Neuvotteluita johtanut sotatalouspäällikkö allekirjoitti helikoptereitakin koskeneen hankintasopimuksen vuoden 1960 heinäkuussa. Neuvostoliitosta hankittiin suunnitelman mukaisesti neljä Mi-1-yhteys- ja kolme Mi-4-kuljetushelikopteria.

Helikopterikaluston mahdollista sijoittamista ryhdyttiin pohtimaan Ilmavoimien esikunnassa helikopterihankintojen ollessa meneillään. Tietoa helikoptereiden tyyppistä tai lukumäärästä ei ollut, joten suunnitelmat perustuivat Ilmavoimien toiveisiin kolmesta helikopterista. Helikoptereiden hankintapäätöksen jälkeen Ilmavoimien esikunnassa todettiin, ettei helikopteriyksikköä voitu perustaa olemassa olevista yksiköistä. Helikoptereita varten oli perustettava oma yksikkönsä. Tarkoitus oli liittää myöhemmin perustettava Helikopterilentue osaksi jotain olemassa ollutta laivuetta keveämmän organisaation mahdollistamiseksi ja ylempien virkojen säästämiseksi.

Meneillään olevat ryhmitysmuutokset ja heikko henkilöstötilanne koettiin Ilmavoimissa helikopterikaluston käyttöönoton suurimpana ongelmana. Ilmavoimissa katsottiin helikoptereiden käyttöönoton hyödyntävän ensisijaisesti maa- ja merivoimia. Helikopteriyksikön perustamisen nähtiin Ilmavoimissa ainoastaan vaikeuttavan entisestäänkin haasteellista henkilöstötilannetta, etenkin kun helikoptereista saatavan hyödyn nähtiin jäävän oman toiminnan kannalta vähäiseksi.

Vaikeasta henkilöstötilanteesta johtuen helikopterit päätettiin sijoittaa vuoden 1961 alussa väliaikaisesti Satakunnan lennostoon Poriin, kunnes helikoptereiden lopullinen sijoituskysymys oli ratkaistu. Helikopterit oli tarkoitus sijoittaa myöhemmin perustettavaan erilliseen kuljetuslaivueeseen yhdessä tiedustelu- ja kuljetuskaluston kanssa.

Kuljetuslaivue perustettiin vuoden 1961 syyskuussa. Kuljetuslaivueen sijoituspaikaksi suunniteltiin alkuun Utin tukikohtaa, joka oli jäämässä tyhjilleen Karjalan lennoston siirtymisen myötä. Ilmavoimien ryhmitysmuutoksista johtuen kuljetuslaivueen sijoitusta pohdittiin myöhemmin niin Pääesikunnassa kuin Ilmavoimien esikunnassakin. Osin taloudellisten realiteettien vuoksi kuljetuslaivueen ja tulevan laskuvarjojääkärikoulun sijoituspaikaksi vakinaistettiin lopulta Utin tukikohta.

Laivueen organisaatio ei kuitenkaan ollut riittävä itsenäistä toimintaa varten, eikä lisähenkilöstöä ollut saatavilla, joten alkuun kuljetuslaivue oli alistettu Karjalan lennostolle. Vuoden 1962 alkupuolella perustettiin Puolustusvoimiin uusia virkoja, joiden myötä kuljetuslaivueeseen perustettiin maaliskuun 1. päivänä Helikopterilentue ja kuljetuslaivueen nimi muutettiin muotoon Kuljetuslentolaivue. Helikopterilentue jäi vielä perustamisensa jälkeen hetkeksi Satakunnan lennostoon. Suunniteltuun lopulliseen sijoituspaikkaansa Uttiin Kuljetuslentolaivueen alaisuuteen Helikopterilentue siirrettiin kesäkuussa vuonna 1962.

Helikopterihenkilöstön koulutuksen osalta ei tehty valmisteluja etukäteen. Koulutusta ryhdyttiin pohtimaan vasta helikopterihankintojen jälkeen. Eero Teikari määrättiin koulutuksen johtajaksi ja tulevan helikopterilentueen päälliköksi, sillä Teikari oli tuohon aikaan Ilmavoimien ainoa helikopteriohjaajan koulutuksen saanut lentäjä. Ilmavoimien helikopterikoulutus etenkin ohjaajien osalta tulikin henkilöitymään vahvasti juuri Teikariin.

Alkuun Ilmavoimien esikunnassa oli suunnitelmissa yhteisen tyypikoulutustilaisuuden järjestäminen Mi-1-kaluston osalta Rajavartiolaitoksen kanssa, sillä myös Rajavartiolaitokselle oli hankittu samaa kevyttä helikopterityyppiä. Yhteistä tyypikoulutusta ei kuitenkaan koskaan järjestetty, vaan Rajavartiolaitoksen ensimmäisen helikopterimiehistö sai koulutuksen Puolassa Puolustusvoimien järjestäessä oman henkilöstönsä koulutuksen.

Neuvostoliitosta saatu koulutus Mi-1-helikoptereille jäi lopulta hyvin vähäiseksi, sillä varsinaista tyypikoulutusta kalustoon ei koskaan järjestetty. Teknisen henkilöstön osalta koulutus rajoittui helikoptereiden kokoamistyön aikana neuvostoliittolaisilta asiantuntijoilta saatuihin oppeihin sekä muutamiin varikolla työskennelleen insinöörimajuri Rantalalan pitämiin oppitunteihin.

Lentokoulutuksen osalta tilanne ei ollut paljoka parempi. Varsinaista tyyppikoulutusta ei järjestetty ollenkaan, mutta koulutuksellista apua saatiin hieman Rajavartiolaitykselta. Teikarin saama helikopterikoulutus koostui muutamasta lennosta ylivääpeli Seppo Huhtisen kanssa, joka oli saanut koulutuksen Puolassa. Lisäksi Teikari tutustui kalustoon itsenäisesti. Teikarilla oli kuitenkin takanaan helikopterikoulutus Imatran Voiman omistamalla Bell 47-helikopterilla, minkä vuoksi Teikari kykeni aloittamaan helikopterikoulutuksen Ilmavoimissa vähäisestä kalustotuntemuksestaan huolimatta.

Mi-1-koulutuksessa keskityttiin alkuun helikopterilennonopettajien koulutukseen, minkä jälkeen aloitettiin uusien ohjaajien koulutus. Ilmavoimien helikopterikoulutus jouduttiin aloittamaan käytännössä puhtaalta pöydältä, joten lentokoulutuksen ohella laadittiin tarvittavat koulutusohjelmat ja -suunnitelmat.

Mi-4-helikoptereiden osalta koulutuksen järjestämistä ryhdyttiin pohtimaan Ilmavoimien esikunnassa kaluston saavuttua Suomeen. Ongelmana oli totaalinen kokemuksen puute raskaammasta helikopterikalustosta. Ilmavoimien esikunnassa nähtiin taloudellisista syistä ensisijaisena vaihtoehtona koulutuksen järjestäminen kotimaassa neuvostoliittolaisen kokoonpano- ja koelentohenkilöstön avustuksella. Pääesikunnan sotatalousosasto asettui samalle kannalle. Sotatalousosastolla ja Puolustusvoimien johdossa oltiin kuitenkin tarkkoja siitä, että asiasta puhuttiin teknisenä apuna koulutuksellisen avun sijaan, sillä kaikki Neuvostoliiton hankintoihin liittyvä tekninen apu pyrittiin pitämään osin poliittisista syistä minimissään.

Taloudellisista ja poliittisista syistä kunnollista tyyppikoulutusta myöskään Mi-4-kaluston osalta ei siis järjestetty. Vaikka sopimus teknisen avun antamisesta laadittiinkin, rajoittui helikoptereiden teknisen henkilöstön saama koulutus käytännössä neuvostoasiantuntijoilta kokoonpanotyön aikana saatuihin kokemuksiin. Aiempaan tapaan myös Mi-4-kalusto jouduttiin opetella pitkälti käytännön työskentelyn avulla.

Lentokoulutuksen osalta tilanne oli kuitenkin hieman parempi, sillä Teikari lensi koelentojen lisäksi muutamia varsinaisia koulutuslentoja Mi-4-kalustolla neuvostoliittolaisen koelentäjän kanssa. Vaikka määrällisesti Teikarin saama lentokoulutus jäi vähäiseksi, oli sen arvo sitäkin suurempi. Mi-4-kalusto oli tarkoitettu lennettäväksi kahdella ohjaajalla, joten välittömästi Teikarin saamaan koulutuksen jälkeen, ryhtyi hän kouluttamaan lisää Mi-4-ohjaajia.

Vuoden 1962 kesäkuuhun mennessä Ilmavoimien ja Puolustusvoimien helikopterikoulutus oli saatettu alulle. Lentueen siirtyessä Uttiin oli Ilmavoimissa koulutettuja tai koulutuksessa olevia helikopteriohjaajia kaikkiaan viisi.

Helikoptereiden hankintahetkellä Ilmavoimilla oli vain yksi helikopterikoulutuksen saanut ohjaaja, joten toiminnan alkuvaiheessa helikoptereiden käyttö painottui alkuun henkilöstön koulutukseen. Hyvin pian helikoptereita ryhdyttiin käyttämään kuitenkin koulutuksen ohella myös muissa tehtävissä.

Ilmavoimien omassa toiminnassa helikoptereita käytettiin alkuun koulutuksen lisäksi enimmäkseen pelastuspalvelutehtäviin lentoharjoituksissa sekä melko yksinkertaisissa yhteys- ja kuljetustehtävissä. Myös merivoimien tehtävissä helikoptereita käytettiin alkuun yksinkertaisempiin yhteys-, kuljetus- ja pelastustehtäviin. Suunnitelmia oli monipuolisemmistakin tehtävistä, mutta useat merivoimien suunnitellut tukitehtävät olisivat vaatineet erikoisvarustelua helikoptereilta.

Maavoimien toiminnassa helikoptereilla suoritettavat tehtävät olivat alkuun yksinkertaisia yhteys- ja kuljetustehtäviä, mutta helikoptereita ryhdyttiin käyttämään alusta lähtien myös erilaisiin tiedustelutehtäviin. Alkuun pääpaino oli kuitenkin yhteyslennoissa. Suoritetuissa kokeiluissa Mi-1-kaluston todettiin soveltuvan hyvin myös erilaisiin tiedustelutehtäviin sekä tykistön tulenjohtotehtäviin. Maavoimien harjoituksissa helikoptereita hyödynnettiin lisääntyvissä määrin tiedustelu- ja yhteystehtävien lisäksi myös sissitoiminnassa ja huoltokuljetuksissa, missä Mi-4-kaluston suurempi kuljetuskapasiteetti pääsi oikeuksiinsa. Mi-4-kaluston käyttöönotto mahdollisti myös riippuvan kuorman kuljetukset. Helikopterikalustoa hyödynnettiin alusta alkaen myös topografikunnan kuljetuksiin. Mittavälineistön ja henkilöstön kuljetukset helikoptereilla etenkin Lapissa nopeuttivat ja helpottivat topografikunnan työtä.

Toiminta Puolustusvoimien ensimmäisillä helikoptereilla oli ennen kaikkea kokeiluluontoista ja toimintamuotojaan etsivää. Alusta alkaen helikoptereiden käyttömahdollisuudet oli nähty laajempaan maa- ja merivoimien tehtävissä, minkä vuoksi helikoptereiden käyttö laajeni ja monipuolistui muissa puolustushaaroissa nopeammin kuin Ilmavoimissa. Etenkin Pääesikunnassa oltiin kiinnostuneita kehittämään helikopteritoimintaa muualta saatujen oppien mukaisesti. Ilmavoimien esikunnassa helikoptereiden käyttöön suhtauduttiin huomattavasti hillitymmin ja helikoptereilla nähtiin lähinnä koulutuksellista käyttöä.

6 YHTEENVETO

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää miksi Puolustusvoimiin hankittiin helikoptereita sekä miten helikoptereiden hankinta ja käyttöönotto toteutettiin. Tutkimus toteutettiin laadullisen tutkimuksen periaatteita noudattaen. Tutkimuksen rakenne muodostuu kolmesta kokonaisuudesta. Tutkimuksen ensimmäisessä kokonaisuudessa on selvitetty helikopterihankintoihin johtaneet syyt sekä mihin tarkoitukseen helikopterit oli määrä hankkia. Toinen kokonaisuus käsittelee Puolustusvoimien hankintojen suuntaamista Neuvostoliittoon sekä hankinnan eri vaiheita. Viimeinen kokonaisuus käsittelee hankitun helikopterikaluston käyttöönottoa sijoituksen, organisaation perustamisen, henkilöstön koulutuksen ja helikoptereiden käytön kautta.

Tutkimuksen tuloksena voidaan todeta, että Puolustusvoimien ensimmäisten helikopterihankintojen tarkoituksena oli käynnistää helikopterikoulutus ja selvittää helikoptereiden käyttömahdollisuudet Puolustusvoimissa. Mallia helikoptereiden käytöstä oli saatu maailmalta ja Pääesikunnassa helikoptereilla nähtiin runsaasti käyttöä etenkin maavoimia tukevissa tehtävissä. Näin ollen helikopterihankintoihin ryhdyttiin ennen kaikkea Maavoimien tarpeesta. Ilmavoimissa helikoptereiden hankintaa ei koettu yhtä tärkeäksi. Tosin se oli luonnollista, sillä Ilmavoimien omien tehtävien kannalta hävittäjähankinnat olivat keskeisemmässä asemassa.

Helikopterihankintoihin ryhdyttiin lopulta Neuvostoliiton myöntämän tavaraluoton avulla. Pääesikunnan ryhtyessä suunnittelemaan tavaraluoton käyttöä, oli melko pian havaittavissa, että Puolustusvoimille tultiin hankkimaan helikoptereita juuri tavaraluoton avulla. Puolustusvoimain komentajan päätöksellä helikoptereita hankittiin kahta tyyppiä Ilmavoimien vastustuksesta huolimatta. Tutkimusaineistosta syntyi vaikutelma, että helikoptereiden hankinta nähtiin maavoimien kannalta siinä määrin tärkeänä, että tosiasiallinen hankintapäätös oli jo tehty Puolustusvoimien johdossa ennen neuvotteluiden alkamista ja helikopterikalustoon tutustumista.

Hankittujen helikoptereiden käyttöönotto jäi Ilmavoimien toteutettavaksi. Ilmavoimat joutui käynnistämään helikopteritoiminnan haastavassa tilanteessa. Henkilöstötilanne oli vaikea ja meneillään oli suuria ryhmitysmuutoksia organisaatiossa, mitkä yhdessä vaikeuttivat helikopteritoiminnan käynnistämistä. Helikopterit jouduttiinkin alkuun sijoittamaan väliaikaiseen

sijoituspaikkaan. Kunnollista koulutusta hankittuun helikopterikalustoon ei oikeastaan koskaan järjestetty ja ohjaajien ja teknisen henkilöstön saama koulutus hankittuun kalustoon jäi lopulta hyvin vähäiseksi. Helikopteritoiminta keskittyi alkuun helikopterilentueen henkilöstön koulutukseen. Helikopteritoiminnan ja -koulutuksen käynnistäminen Suomen ilmavoimissa henkilöityi vahvasti yhteen henkilöön; Eero Teikariin. Koulutuksen ohella helikoptereiden käyttö oli alkuun kokeiluluontoista, mutta ajan kuluessa ja kokemusten karttuessa helikopteritoiminta Puolustusvoimissa alkoi saada yhä monipuolisempia piirteitä.

Tutkimus laadittiin osana Maanpuolustuskorkeakoulun maisteriopintoja. Tutkija työskentelee Puolustusvoimien helikopteryksikössä, mikä vaikutti tutkimusaiheen valintaan. Tutkimusaiheeseen päädyttiin tutkijan oman mielenkiinnon johdosta, joten tutkija koki tutkimustyön mielekkäänä ja kiinnostavana. Tutkimusaiheen läheisyydestä huolimatta tutkimustyöhön pyrittiin suhtautumaan objektiivisesti.

Tutkimuksessa käytetty lähdeaineisto muodostuu pääosin Kansallisarkistossa säilytettävistä alkuperäisasiakirjoista sekä kirjallisuuslähteistä. Tutkimuksen kannalta arvokkaimman lähdeaineiston muodostavat Pääesikunnan ja Ilmavoimien esikunnan alkuperäisasiakirjat. Tutkimusta varten käytiin läpi noin 300 kansiota puolustushallinnon arkistomateriaalia. Tutkimuksessa käytetty arkistomateriaali kuvattiin digitaaliseen muotoon ja asiakirjoja kertyi noin 5 400 kuvan verran. Alkuperäisaineiston lisäksi tutkimuksessa on hyödynnetty kirjallisuuslähteitä.

Tutkimuksen yksi suurimpia haasteita oli alkuperäisaineiston hakeminen ja aineiston kerääminen. Haasteena oli löytää mittavasta arkistoaineistosta tutkimuksen kannalta oleellista aineistoa. Kansallisarkistossa sijaitsevaa puolustushallinnon ja maanpuolustukseen liittyvää aineistoa haettiin AARRE-arkistokannasta hakukoneella. Arkistokannan hakukoneen käyttö perustui hyvin pitkälti hakuun arkistonmuodostajien avulla, sillä puolustushallinnon arkistomateriaaliin oli hyvin harvoin syötetty asiasanoja sanahaun mahdollistamiseksi. Yhden arkistonmuodostajan samalta aikakaudelta arkistoitava materiaali on voinut tulla aikanaan Sotaarkistoon⁵⁶⁴ useassa erässä. Tämän johdosta arkistoaineisto on voinut hajaantua usean tulonumeron alle ja yhden arkistonmuodostajan aineisto voi olla hyvin hajallaan. Arkistoaineiston haun keskiössä olivat ne arkistonmuodostajat, jotka olivat oletetusti tekemisissä helikopterihankinnan kanssa. Lisäksi tietoa kerättiin tutkimuksen edetessä myös muiden arkistonmuodostajien arkistomateriaalista, mikäli se nähtiin tutkimuksen kannalta olennaisena.

⁵⁶⁴ Sota-arkiston arkistoaineisto on nykyään Kansallisarkiston hallinnassa.

Arkistoaineiston laajuuden ja hajanaisuuden lisäksi haasteena oli aineiston puutteellinen tai karkea luettelointi. Arkistonmuodostajia voitiin hakea karkeasti määritellen puolustushaarasikuntatason alapuolella oleviin toimisto- tai osastotasoihin saakka. Tämän tason alapuolella on harvoin enää omaa arkistonmuodostajaa. Haettavan arkistonmuodostajan aineiston sisällysluettelo on yleensä jaettu asiakirjalajeittain vuositasolle, esimerkiksi kirjeistö 1959 tai pöytäkirjat 1962. Tutkimustyötä tehdessä tuli kuitenkin vastaan tilanteita, joissa aineiston sisällysluettelo ei ollut.

Arkistoaineistoa tutkittiin tutkimusaiheen ympäriltä vuosien 1948–1969 ajalta. Yli kahdenkymmenen vuoden aikavälille mahtuu valtava määrä arkistomateriaalia. Edellä mainittujen seikkojen johdosta arkistoaineiston keruun osalta jouduttiin tutkimustyössä muodostamaan painopisteitä, joiden mukaan aiheeseen liittyvää tietoa etsittiin, sillä kaikkea arkistoaineistoa ei yksinkertaisesti voitu tutkia.

Tutkimuksessa käytetystä alkuperäisaineistosta osa on aikanaan ollut salaista, henkilösalaista tai OT-salaista. Salaisiksi leimattujen asiakirjojen salausaika on ollut 25 vuotta ja OT- ja henkilösalaisissa pidempikin. Asiakirjojen salausaikoja on voitu myös jatkaa. Suurimman osan tutkimuksessa käytetyn aineiston salausajat ovat kuluneet umpeen, mutta osan aineiston salausaika on jatkettu, joten näissä tapauksissa aineistoa ei ole voitu hyödyntää tutkimuksessa. Jatketun salausajan piirissä olevan materiaalin osuus on ollut niin vähäinen ja tutkimuksessa tarvittava tieto on saatu muista lähteistä, joten tutkimuslupa-anomusprosessiin ei ole ryhdytty tutkimuksen laajuus huomioon ottaen.

Arvokkaan lisän tutkimukselle olisi tuonut helikopterihankinnoissa mukana olleiden henkilöiden haastattelut. Hankinnoista on kuitenkin kulunut aikaa yli viisikymmentä vuotta, joten lähes kaikki helikopterihankinnoissa keskeisessä asemassa olleet henkilöt ovat joko menehtyneet tai niin iäkkäitä, ettei tutkija katsonut heidän muistitietonsa tuovan tutkimukselle lisäarvoa. Tutkimuksessa on kuitenkin hyödynnetty muutamien hankinnoissa mukana olleiden henkilöiden laatimia kirjoituksia.

Tutkimusmenetelmänä tässä tutkimuksessa käytettiin aineistolähtöistä analyysiä. Analyysin avulla pyrittiin tutkimusaineistosta muodostamaan tutkimusongelmaan vastaava teoreettinen kokonaisuus. Tutkimusmenetelmä oli toimiva ja etenkin tutkimusaineiston analysoinnissa käytetty teemoittelu soveltui tutkimuksen lähdeaineistoon erittäin hyvin. Sähköisessä muodossa olleen laajan lähdeaineiston analysointi helpottui teemoittelun ja taulukoinnin avulla. Analyysin avulla on aineistosta muodostettu johtopäätökset, joiden perusteella on annettu vastaus tutkimusongelmaan.

Tutkimuksessa käsitellään Puolustusvoimien ensimmäisiä helikopterihankintoja ensimmäistä kertaa kokonaisuutena. Aiheesta ei ollut aikaisempaa tutkimusta, joten tutkimuksen laatiminen aiheesta oli perusteltua. Tutkimuksessa annetaan vastaus esitettyyn tutkimusongelmaan ja selvitetään Puolustusvoimien ensimmäisiin helikopterihankintoihin johtaneet syyt ja hankintojen kulku perusteellisesti. Tutkimuksen avulla on tuotettu uutta tietoa Puolustusvoimien ensimmäisten helikoptereiden hankinnasta sekä niiden käyttöönotosta. Näin ollen tutkimuksen käytettävyyttä ja sen tuottamaa tietoa voidaan pitää hyvänä. Johtopäätökset ja tutkimustulokset ovat hyödynnettävissä myöhemmässä tutkimustyössä.

Tutkimus laadittiin laadullisen tutkimuksen periaatteiden mukaisesti. Tutkimuksessa käytetty lähdeaineisto on tutkimuksen laajuus huomioiden erittäin hyvä. Tutkimusaineiston luotettavuutta ja sen sisältämää tietoa pyrittiin arvioimaan kriittisesti ja tarvittaessa käytettiin useampaa lähdettä tiedon oikeellisuuden varmistamiseksi. Tutkimuksessa on hyödynnetty myös suuressa määrin alkuperäisaineistoa. Koska arkistomateriaalia aikakaudelta on valtavasti ja alkuperäislähteiden etsintä on työlästä, ei kaikkea helikopterihankintoihin liittyvää aineistoa ole varmastikaan löydetty. Käytetyn lähdeaineiston avulla voitiin helikopterihankintoja kuitenkin tutkia siinä määrin, että mahdollisten uusien lähteiden löytyminen ei kumoa saatuja tutkimustuloksia. Kokonaisuudessaan tutkimustuloksia voidaan pitää luotettavina.

Tutkimustyön seurauksena ehdotetaan jatkotutkimusta seuraavista aihepiireistä:

- Ensimmäisten helikopterihankintojen vaikutus myöhemmille hankinnoille
- Puolustusvoimien helikopteritoiminnan kehittyminen jatkossa

LÄHDELUETTELO

1 JULKAISEMATTOMAT LÄHTEET

1.1 Arkistolähteet (KA, Kansallisarkisto)

Arkistonmuodostajittain

PUOLUSTUSVOIMAT

PÄÄESIKUNTA

Hankintaosaston kaupallinen toimisto

T 25316, F1 sal, salainen kirjeenvaihto, v. 1960–1962

Operatiivinen osasto

T 26862, D1 OT-sal, konseptit ja taltiot, v. 1950–1954

T 26862, E4 OT-sal, saapuneet asiakirjat, v. 1953

T 26862, E6 OT-sal, saapuneet asiakirjat, v.1955

T 26965, F8 sal, salainen kirjeistö, v. 1955

T 26965, F11 sal, salainen kirjeistö, v. 1956

T 26965, F12 sal, salainen kirjeistö, v. 1956

T 26965, F13 sal, salainen kirjeistö, v. 1956

T 26965, F14 sal, salainen kirjeistö, v. 1957

T 26965, F15 sal, salainen kirjeistö, v. 1957

T 26965, F17 sal, salainen kirjeistö, v. 1958

T 26965, F18 sal, salainen kirjeistö, v. 1958

T 26965, F19 sal, salainen kirjeistö, v. 1958

T 26965, F20 sal, salainen kirjeistö, v. 1959

T 26965, F21 sal, salainen kirjeistö, v. 1959

T 26965, F22 sal, salainen kirjeistö, v. 1960

T 26965, F23 sal, salainen kirjeistö, v. 1960

T 26965, F24 sal, salainen kirjeistö, v. 1961

T 26965, F25 sal, salainen kirjeistö, v. 1961

T 26965, F27 sal, salainen kirjeistö, v. 1962

T 26965, F29 sal, salainen kirjeistö, v. 1962

T 26965, Hh4 sal, erikoisjärjestelmiin kootut asiakirjat, v. 1959–1972

T 28022, F1–2, kirjeistö, v. 1953–1954

T 28022, F3, kirjeistö, v. 1955

T 28022, F4, kirjeistö, v. 1956

T 28022, F5–6 sal, kirjeistö, v. 1956–1957

T 28022, F10, kirjeistö, v. 1960

T 28022, F11, kirjeistö, v. 1961

Tiedusteluosasto

T 22208, 1 sal, Suomen sotilasasiamiesten vuosikatsaukset, v. 1953–1958

T 22208, 2 sal, Suomen sotilasasiamiesten vuosikatsaukset, v. 1953–1958

Ulkomaaosasto

T 21804, sekalaiset asiakirjat, v. 1946–1960

T 21811, 2 sal, sotilasasiamiesten kertomukset, selostukset ja katsaukset, v. 1951–1953

T 21811, 3 sal, sotilasasiamiesten selostukset, kertomukset ja katsaukset, v. 1954–1956

T 21811, 5 sal, sotilasasiamiesten selostukset, kertomukset ja katsaukset, v. 1957–1958

T 22324, 2 sal, sotilasasiamiesten havainnot, kertomukset ja ilmoitukset, v. 1954–1958

Ulkomaatoimisto

T 21398, 53 sal, salainen kirjeistö, v. 1944–1958

T 21398, 54 sal, salainen kirjeistö, v. 1948–1957

T 21398, 55 sal, salainen kirjeistö, v. 1948–1955

T 21398, 50 sal, saapunut salainen ja yleinen kirjeistö, v. 1958–1960

ILMAVOIMAT**ILMAVOIMIEN ESIKUNTA****Järjestelytoimisto**

T 23146, F7–9, kirjeistö, v. 1959

T 23146, F10–11, kirjeistö, v. 1962–1963

T 27827, F4 OT-sal, salainen kirjeistö, v. 1953

T 27827, F5 OT-sal, salainen kirjeistö, v. 1954

Koulutustoimisto

T 27830, A1 ja F1 OT-sal, salainen kirjeistö, v. 1953–1960

T 27807, F9–16 sal, salainen kirjeistö, v. 1961–1968

T 23155, F9, kirjeistö, v. 1961

T 23155, F10, kirjeistö, v. 1962

Lentokone- ja varustetoimisto

T 26782, 1, SNTL:n kalustoa koskevaa aineistoa, v. 1959–1965

T 24357, E4, saapuneet asiakirjat, v. 1960–1961

T 24357, E5, saapuneet asiakirjat, v. 1962–1963

Operatiivinen toimisto, Operatiivinen- ja lentotoimisto

T 23145, F1, kirjeistö, v. 1953

T 23145, F9, kirjeistö, v. 1961

T 27809, F1–4 sal, salainen kirjeistö, v. 1953–1956

T 27809, F5–6 sal, salainen kirjeistö, v. 1957–1958

T 27809, F9–10 sal, salainen kirjeistö, v. 1961–1962

T 27809, F14–15 sal, salainen kirjeistö, v. 1966–1967

Teknillinen osasto

T 26780, 1 sal, SNTL:n kalustoa koskevaa aineistoa, v. 1959–1966

T 27820, F5–8 sal, salainen kirjeistö, v. 1962–1965

T 27820, H3 sal, matkakertomuksia, v. 1952–1961

Teknillisen tarkastajan toimisto

T 24371, F1, kirjeistö, v. 1949–1963

ILMAVOIMIEN VARIKKO**Esikunnan lentokonetoimisto**

T 22174, Acb21, lentokonekirjat, v. 1961–1964

T 22179, F10, kirjeistö, v. 1961

KARJALAN LENNOSTO**Esikunnan koulutustoimisto**

T 22729, F7, kirjeistö, v. 1961–1963

KULJETUSLENTOLAIVUE**Esikunnan komentotoimisto**

T 23248, 10, hakemukset ja kirjeenvaihto, v. 1962–1972

SATAKUNNAN LENNOSTO

T 26934, 6, suomennokset, v. 1956–1970

Esikunta

T 21751, Da3, omat päiväkäskyt, v. 1957–1960

T 21751, Da4, omat päiväkäskyt, v. 1961–1963

T 21751, F26, kirjeistö, v. 1961

T 21751, F27, kirjeistö, v. 1961

T 21751, F28, kirjeistö, v. 1962

T 21751, F29, kirjeistö, v. 1962

T 21928, F18 sal, salainen kirjeistö, v. 1961

Hävittäjälentolaivue 13

T 21753, F4, kirjeistö, v. 1960–1962

Hävittäjälentolaivue 21:n esikunnan komentotoimisto

T 22667, F1, kirjeistö, v. 1962

PUOLUSTUSMINISTERIÖ

T 23114, Da48, esittelyt puolustusministerille, v. 1961

T 23114, F314, kirjeistö, v. 1961

T 23828, 42 sal, salainen kirjeistö, v. 1957

T 23828, 45 sal, salainen kirjeistö, v. 1958

T 23828, 46 sal, salainen kirjeistö, v. 1959

T 23828, 47 sal, salainen kirjeistö, v. 1959

T 23828, 60 sal, salainen kirjeistö, sekalaiset, v. 1950–1963

T 24019, F33 sal, salainen kirjeistö, v. 1960

T 24019, F34 sal, salainen kirjeistö, v. 1960

Sotilasasiainosasto

T 27508, 5, erikoisjärjestelmiin kootut asiakirjat, v. 1960–1971

ERILLISET KOKOELMAT

Pikkukokoelmat

Pk 1273, 9, Aatos Maunulan kokoelma

2 JULKAISTUT LÄHTEET

2.1 Tutkimukset ja opinnäytteet

Alho, Kari, Forssell, Osmo, Huttunen, Juhani, Kotilainen, Markku, Luukkonen, Ilkka, Mattila, Olli-Tapio, Moilanen, Jorma, Vartia, Pentti: *Neuvostoliiton-kauppa Suomen kansantaloudessa*, Elinkeinoelämän tutkimuslaitos, Helsinki, 1986

Visuri, Pekka: *Idän ja lännen välissä – puolustuspolitiikka presidentti Kekkonen kaudella*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos, julkaisusarja 1 N:o 13, Saarijärven Offset Oy, Saarijärvi, 2010

2.2 Kirjallisuus

Autere, Pekka: *Rajavartiolaitoksen lentotoiminta*, Rovaniemi, 2004

David, Saul: *Sota – Sodan historia muinaisesta Egyptistä Irakiin*, Readme.fi, Star Standard, Singapore, 2010

Haapanen, Atso: *Helikopterit Suomessa 1953–2003*. Apali Oy, Karisto Oy, Hämeenlinna, 2003

Heinonen, Timo ja Valtonen, Hannu: *Albatrosista Pilatukseen*, Keski-Suomen ilmailumuseo, Saarijärven Off-set Oy, 2010

Huttunen, Mika ja Metteri, Jussi: *Ajatuksia operaatiotaidon ja taktiikan laadullisesta tutkimuksesta*, Maanpuolustuskorkeakoulun Taktiikan laitos, Edita Prima Oy, Helsinki 2008

Juottonen, Jorma: *Määrärahat, Suomen puolustusvoimat 1944–1974*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos, WS Bookwell, 2006

Jussila, Osmo, Hentilä, Seppo, Nevakivi, Jukka: *Suomen poliittinen historia 1809–2009*, WSOY Oppimateriaalit Oy, 2009

Kaukiainen, Yrjö, Pihkala, Erkki, Hoffman, Kai, Harmo, Maunu: *Sotakorvauksista vapaa-kauppaan*, Kauppa- ja teollisuusministeriö, Helsinki, 1988

Keränen, Seppo: *Moskovan tiellä - Urho Kekkonen ja Neuvostoliitto 1945–1980*, Otava, Keuruu, 1990

Keskinen, Tuomas: *Idänkauppa*, Kauppalehti, WSOY, Porvoo, 1987

Kinnunen, Kari: *Helikopterilentue 20 vuotta*, Frenckellin kirjapaino, 1981

Kuisma, Markku: *Venäjä ja Suomen talous*, Kustannusosakeyhtiö Siltala, Helsinki, 2015

Laukkanen, Jyrki: *Suomen Ilmavoimat 90 vuotta*, Apali Oy, Karisto Oy:n kirjapaino, Hämeenlinna, 2008

Lipponen, Rauno: *Itsenäisen Suomen kenraalikunta*, WSOY, Porvoo, 1997

Lukkarinen, Vilho: *Ilmavoimat, Suomen puolustusvoimat 1944–1974*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos, WS Bookwell, 2006

Lukkarinen, Vilho: *Tuhkasta taivaalle – Ilmavoimat 1944–1960, Suomen Ilmavoimat 1944–1980*, Ilmavoimien Kiltaliitto ry, Jyväskylä, 2008

Matriikkelitoimikunta.: *Kadettiupseerit 1920–1985*, Kadettikunta r.y. ja Upseeriliitto r.y, Kaajaani, 1985

Pakarinen, Juha ja Rajalainen, Jari: *Satakunnan lennoston historia 1918–1998*, Satakunnan Lennoston Kilta ry, Vammala, 1998

Pernaa, Veli: *Karjalan lennoston historia 1918–1980*, Karjalan lennoston kilta ry, Vammala, 1997

Pernaa, Veli: *Uuteen nousuun – Ilmavoimat 1960–1980, Suomen Ilmavoimat 1944–1980*, Ilmavoimien Kiltaliitto ry, Jyväskylä, 2008

Polmar, Norman ja Kennedy, Floyd: *Military helicopters of the world*, Arms and Armour Press, USA, 1981

Rekkedal, Nils Marius: *Nykyaikainen sotataito - sotilaallinen voima muutoksessa*, verkkojulkaisu, Maanpuolustuskorkeakoulu, Helsinki, 2013

Seppänen, Esa: *Idänkaupan isäntä*, Otava, Keuruu, 2011

Simelius, Sakari: *Puolustusvoimien puolesta*, WSOY, Juva, 1983

Suomi, Juhani: *Urho Kekkosen päiväkirjat 1*, Otava, Otavan kirjapaino Oy Keuruu, 2001

Viitasaari, Yrjö: Sotilastiedustelu, *Suomen puolustusvoimat 1944–1974*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos, WS Bookwell, 2006

Visuri, Pekka: *Puolustusvoimat kylmässä sodassa*, WSOY, Juva, 1994

Visuri, Pekka: Puolustuspolitiikka sodan jälkeisinä vuosikymmeninä, *Suomen puolustusvoimat 1944–1974*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos, WS Bookwell, 2006

Visuri, Pekka: *Suomi kylmässä sodassa*, Kustannusosakeyhtiö Otava, Keuruu, 2007

2.3 Artikkelit

Aerospaceweb.org: Soviet Aircraft Codenames,
<http://www.aerospaceweb.org/question/history/q0070.shtml>, 4.9.2015

Arkistolaitos, AARRE-arkistorekisteri, tietoa Aarteesta,
<http://kronos.narc.fi/aarre/aarre.php?t=tietoaAarteesta>, 29.8.2015

Parsch, Andreas ja Martynov, Aleksey V.: Designations of Soviet and Russian Military Aircraft and Missiles, 2005–2008,
http://www.designation-systems.net/non-us/soviet.html#_System_NATO, 4.9.2015

Teikari, Eero: Elettiin sitä ennenkin vaik’ ojust’ oltta juotiin, *Roottori*, Jäsenjulkaisu 1/2009 N:o 58, Helikopterikilta ry, 2009

LIITTEET

LIITE 1 Lisätietoa WSK SM-1 -helikopterista

LIITE 2 Lisätietoa Mil Mi-4 -helikopterista

LIITE 1 Lisätietoa WSK SM-1 -helikopterista



Ilmavoimien HK-3 -helikopteri. Puolustusvoimat.

Mihail Milin suunnitteleman tyypin ensilento lennettiin vuonna 1948. Mi-1-tyyppi pääsi sarjavalmistukseen vuonna 1952 ja oli ensimmäinen neuvostoliittolainen sarjavalmistukseen päässyt tyyppi. Vuoteen 1960 mennessä oli Puolassa ja Neuvostoliitossa valmistettu yhteensä noin 2 600 Mi-1-helikopteria.⁵⁶⁵

Neuvostoliitosta hankitut SM-1/600 SZ ja 600 W -helikopterit olivat Puolassa WSK Swidnik-tehtailla valmistettuja lisenssiversioita neuvostoliittolaisesta Mil Mi-1 -tyypistä. Ilmavoimissa SM-1-helikopterit saivat tunnuksset HK-1–4. Tunnus annettiin käyttötarkoituksen mukaan ja tunnus HK tuli sanoista *Helikopteri, Kevyt*. Tunnuksilla HK-1 ja HK-2 varustetut helikopterit olivat SZ-koulutuskonemuunnoksia, joten ne oli varustettu kaksoisohjaimilla. HK-3 ja HK-4 olivat sotilaskäyttöön tarkoitettuja W-yhteyskonemalleja, joten niissä ei ollut kaksoisohjaimia. SM-1 oli metallirakenteinen ja versiosta riippuen 3–4 paikkainen helikopteri. Tyypin peruskorjausjakso oli 600 tuntia. Peruskorjauksen suorittaminen oli kannattamatonta, joten helikopterit poistettiin käytöstä tuntien tultua täyteen. Viimeinen lento HK-kalustolla Ilmavoimissa lennettiin 28.4.1966.⁵⁶⁶

Teknisiä tietoja⁵⁶⁷

<ul style="list-style-type: none"> • Rungon pituus 12,09 m • Korkeus 3,30 m • Pääroottorin halkaisija 14,35 m • Tyhjäpaino 1 831 kg • Lentopaino 2 416 kg 	<ul style="list-style-type: none"> • Suurin nopeus 170 km/h • Matkalentonopeus 140 km/h • Lakikorkeus 3 000 m • Lentomatka 380 km, lisäpolttoainesäiliöllä 550 km
--	---

⁵⁶⁵ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 254

⁵⁶⁶ Sama, s. 12 ja s. 254–255, kts. myös Haapanen (2003), s. 12

⁵⁶⁷ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 255 sekä Haapanen (2003), s. 13. Tekniset tiedot vaihtelevat hieman lähteestä riippuen.

LIITE 2 Lisätietoa Mil Mi-4 -helikopterista



Ilmavoimien HR-1 -helikopteri. Puolustusvoimat.

Mi-4-tyypin kehitystyö Neuvostoliitossa alkoi Korean sodan helikopteritoiminnan seurauksena. Mihail Milin suunnittelutoimiston kehittämän helikopterin pääperiaatteet olivat hyvin yhtenevät amerikkalaisen Sikorsky S-55 -kuljetushelikopterin kanssa. Ensilento prototyypillä suoritettiin 1952. Malli oli tuotannossa aina vuoteen 1969 saakka, jolloin niitä oli valmistettu kaikkiaan yli 3 500 kappaletta.⁵⁶⁸

Ilmavoimissa Neuvostoliitosta hankitut kolme Mil Mi-4 -helikopteria saivat tunnuksat HR-1–3. Tunnukset annettiin käyttötarkoituksen mukaan ja HR tuli sanoista *Helikopteri, Raskas*. Mi-4 oli metallirakenteinen keskiraskas helikopteri. Helikopterin miehistöön kuului kahden ohjaajan lisäksi pelastustoiminnassa vinssin hoitaja sekä 1–2 avustajaa. Helikopterilla pystyttiin kuljettamaan 11 sotilasta varusteineen. HK-kalustoa raskaampi HR-kalusto mahdollisti monipuolisemman toiminnan suorittamisen. Lisäksi HR-kalustoon voitiin sijoittaa 12,7 mm:n konekivääri rungon alla sijaitsevaan ampumoon. Helikopterit peruskorjattiin Neuvostoliitossa useaan otteeseen. Ilmavoimissa viimeinen lento HR-kalustolla lennettiin 21.9.1979⁵⁶⁹

Teknisiä tietoja ⁵⁷⁰	
<ul style="list-style-type: none"> • Rungon pituus 16,79 m • Korkeus 4,40 m • Pääroottorin halkaisija 21,00 m • Tyhjäpaino 5 321 kg • Lentopaino 7 250 kg 	<ul style="list-style-type: none"> • Suurin nopeus 185 km/h • Matkalentonopeus 160 km/h • Lakikorkeus 5 500 m • Lentomatka 410 km, lisäpolttoainesäiliöllä 950 km

⁵⁶⁸ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 255–256

⁵⁶⁹ Sama, s. 12 ja s. 255–257, kts. myös Haapanen (2003), s. 14

⁵⁷⁰ Heinonen ja Valtonen (2010), s. 257–258 sekä Haapanen (2003), s. 14. Tekniset tiedot vaihtelevat hieman lähteestä riippuen.