

Urho Paavo Johannes Myllylä (Pampsa) in the Second World War

Born	March 26th 1918, Helsinki
Died	January 1st 1970, Helsinki
Parents	Auli and Hannes Myllylä

"Pampsa" was Paavo's war time radio call in communication between other pilots and air traffic control .

Content

- Introduction
- Pampsa's war
- Fighter planes
- Flying Squadrones and Flights
- Pick-up flights of fighter planes
- The parachute jumps
- An aviation accident
- Some noteworthy aerial combats
- Photo collage
- Sources

This presentation is done mainly using books telling those times. These sources are listed in the end of the presentation.

Introduction

Finland in the II World War (FIN-SOV/Russia):

- **The Winter War:**
Nov 30th 1939 – Mar 13th 1940
- Peace time between the wars (15 months)
- **The Continuation War:**
Jun 25th 1941 – Sep 4th 1944

- **The Lapland War (FIN-GER):**
Sep 1944 - Apr 1945

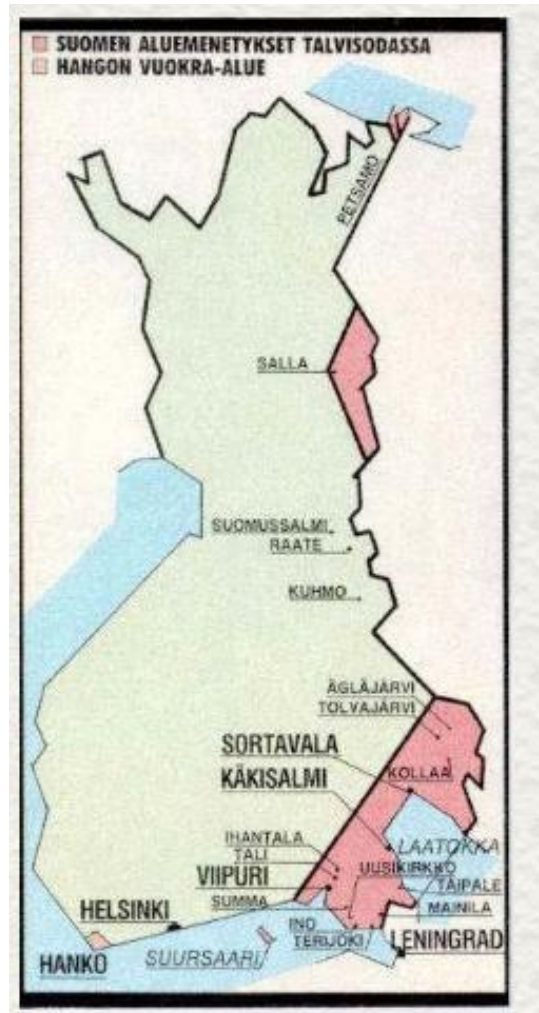
Starting situation and border after both wars

In August 1939 Germany and Soviet Union agreed in the secret additional protocol of nonaggression pact that Finland and the Baltic Countries belong to frontline of the Soviet Union (**Vjatseslav Molotov - Joachim von Ribbentrop pact**).

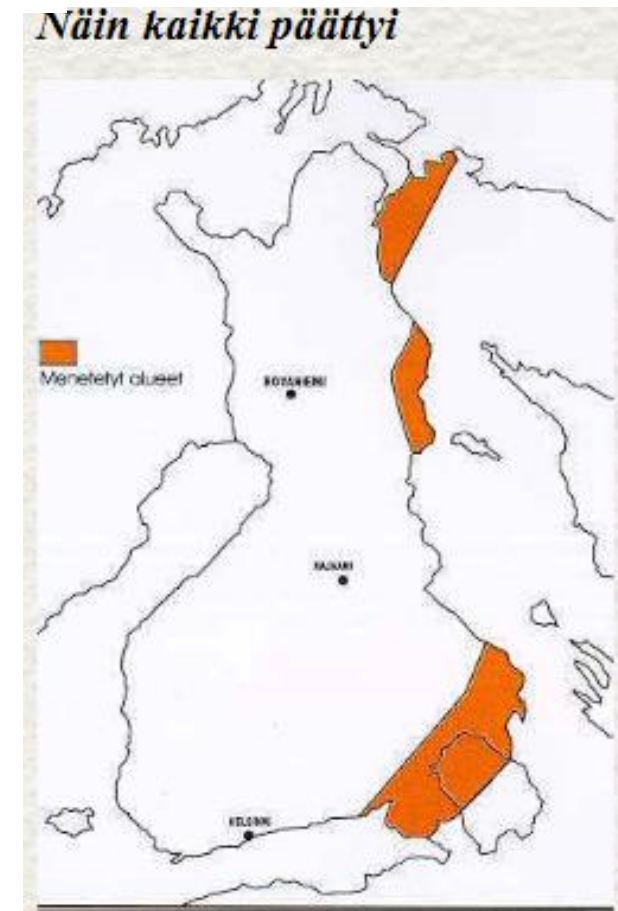
Division of frontline 1939



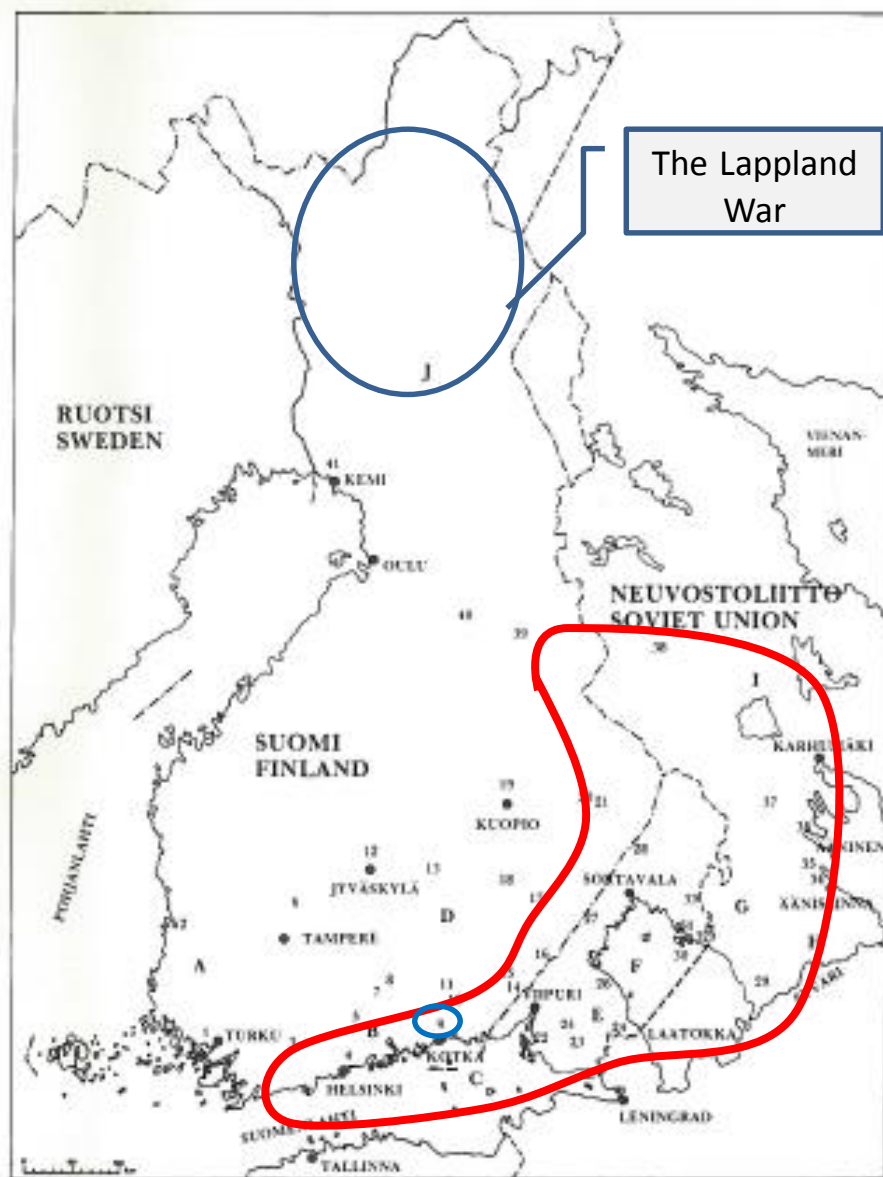
In the Winter War lost areas 1940



This is how it all ended 1944



Map of main operation areas



Sotatoimialueen kartta
Map of operations area

- A Länsi-Suomi
Western Finland
- B Etelä-Suomi
Southern Finland
- C Suomenlahti
Gulf of Finland
- D Sisä-Suomi
Inner Finland
- E Kannas
Karelian Isthmus
- F Laatokka
Lake Ladoga
- G Karjala
Karelia
- H Aunus
Olontets Isthmus
- I Maaselkä
South Vienna
- J Pohjois-Suomi
Northern Finland

Lentokentät Airfields

- | | |
|-----------------|----------------|
| 1 Turku | 22 Röpötti |
| 2 Pori | 23 Suolajärvi |
| 3 Nummela | 24 Kilpasilta |
| 4 Malmi | 25 Heinjoki |
| 5 Hyvinkää | 26 Käkisalmi |
| 6 Siikakangas | 27 Mensuvaara |
| 7 Hollola | 28 Värtsilä |
| 8 Vesivehmaa | 29 Nurmoila |
| 9 Kymi | 30 Mantsi |
| 10 Uti | 31 Luukula |
| 11 Selänpää | 32 Karkunranta |
| 12 Luonnetjärvi | 33 Uomaa |
| 13 Naarajärvi | 34 Solomanni |
| 14 Lappeenranta | 35 Viitana |
| 15 Taipalsaari | 36 Kontupohja |
| 16 Immola | 37 Hirvas |
| 17 Rantasalmi | 38 Tiuksjärvi |
| 18 Joroinen | 39 Paltamo |
| 19 Rissala | 40 Vaala |
| 20 Ontola | 41 Kemi |
| 21 Joensuu | |

Organization in the Winter War

ILMAVOIMIEN ORGANISAATIO THE FINNISH AIR FORCE ORGANISATION

Sotien aikainen komentaja —
Wartime Commander in Chief
Kenraaliluutnantti J. F. Lundqvist

TALVISOTA — WINTER WAR
30. 11. 39—13. 3. 40

Lentorykmentti 1 — Flying Regiment 1

— komentaja eversti Y. Opas	30. 11. 39—13. 3. 40
— yksiköt	
Lentolaivue 10	30. 11. 39—13. 3. 40
Lentolaivue 12	30. 11. 39—13. 3. 40
Lentolaivue 14	30. 11. 39—13. 3. 40
Lentolaivue 16	30. 11. 39—13. 3. 40

Lentorykmentti 2 — Flying Regiment 2

— komentaja everstiluutnantti R. Lorenz	30. 11. 39—13. 3. 40
— yksiköt	
Lentolaivue 24	30. 11. 39—13. 3. 40
Lentolaivue 26	30. 11. 39—13. 3. 40
Lentolaivue 28	8. 12. 39—13. 3. 40
Lentolaivue 22	16. 1. 40—13. 3. 40

Pampsa's units

Lentorykmentti 4 — Flying Regiment 4

— komentaja everstiluutnantti T. Somerto	30. 11. 39—13. 3. 40
— yksiköt	
Lentolaivue 44	30. 11. 39—13. 3. 40
Lentolaivue 46	30. 11. 39—13. 3. 40
Lentolaivue 42	16. 1. 40—13. 3. 40

Erilliset yksiköt — Independent units

Erillinen Lentolaivue	30. 11. 39—13. 3. 40
Lentolaivue 36	30. 11. 39—13. 3. 40
Täydennyslento- rykmentti 1	30. 11. 39—13. 3. 40
Täydennyslento- rykmentti 2	30. 11. 39—13. 3. 40

- Three (3) Flying Regiments
- Eleven (11) Flight Squadrons
- Some independent units

Organization in the Continuation War

JATKOSOTA — CONTINUATION WAR

25. 6. 41—4. 9. 44

Lentorykmentti 1 — Flying Regiment 1

— komentaja everstiluutnantti V. Rekola
3. 5. 42— 4. 9. 44

— yksiköt Lentolaivue 12 3. 5. 42— 4. 9. 44
Lentolaivue 32 3. 5. 42— 4. 9. 44

Lentorykmentti 2 — Flying Regiment 2

— komentaja everstiluutnantti R. Lorenz
25. 6. 41—16. 6. 43

everstiluutnantti J. Harju-Jeanty
16. 6. 43— 4. 9. 44

— yksiköt Lentolaivue 24 25. 6. 41—18. 7. 42
Lentolaivue 26 25. 6. 41—16. 9. 41
Lentolaivue 28 25. 6. 41— 4. 9. 44
Lentolaivue 16 3. 5. 42— 4. 9. 44
Lentolaivue 26 4. 8. 44— 4. 9. 44

Lentorykmentti 3 — Flying Regiment 3

— komentaja everstiluutnantti E. Nuorio
25. 6. 41—27. 5. 43

everstiluutnantti G. Magnusson
27. 5. 43— 4. 9. 44

— yksiköt Lentolaivue 30 25. 6. 41—16. 11. 42
Lentolaivue 32 25. 6. 41— 3. 5. 42
Lentolaivue 26 16. 9. 41— 4. 8. 44
Lentolaivue 24 18. 7. 42— 4. 9. 44
Lentolaivue 34 25. 1. 43— 4. 9. 44

Lentorykmentti 4 — Flying Regiment 4

— komentaja everstiluutnantti T. Somerto
25. 6. 41— 2. 4. 42

everstiluutnantti O. Sarko
2. 4. 42—27. 6. 44

everstiluutnantti B. Gabriëlsson
27. 6. 44— 4. 9. 44

— yksiköt Lentolaivue 42 25. 6. 41— 4. 9. 44
Lentolaivue 44 25. 6. 41— 4. 9. 44
Lentolaivue 46 25. 6. 41— 4. 9. 44
Lentolaivue 48 23. 11. 41— 4. 9. 44

Lentorykmentti 5 — Flying Regiment 5

— komentaja everstiluutnantti K. Ilanko
4. 11. 42— 4. 9. 44

— yksiköt Lentolaivue 6 16. 11. 42— 4. 9. 44
Lentolaivue 30 16. 11. 42— 4. 9. 44

Erilliset yksiköt — Independent units

Lentolaivue 12 25. 6. 41— 3. 5. 42
Lentolaivue 14 25. 6. 41— 4. 9. 44
Lentolaivue 15 25. 6. 41—26. 8. 42
Lentolaivue 16 25. 6. 41— 3. 5. 42
Lentolaivue 10 15. 8. 41—30. 10. 41
Täydennyslento-
laivue 35 25. 6. 41— 4. 9. 44
Täydennyslento-
laivue 17 29. 11. 42— 4. 9. 44

- Four (4) Flying Regiments
- Sixteen (16) Flight Squadrons
- Some independent units

Pampsa's war

Military service

Air Force Academy Jun 8th 1938 – May 24th 1939

Military pilot certificate

July 24th 1940

Jan 29th 1940

Picking up Hurricane fighter planes from England.
No 11 Group Pool, Royal Air Force, St Athan, Feb 6th – Feb 29th 1940

Feb 10th 1943

1.st pick-up journey of Messerschmitt 109 Bf G-2 fighter planes from Germany.

Mar 7th 1944

The engine run out during landing. The MT fighter plane came down before airfield.

Sep 12th 1941

1. aerial combat victory

Nov 4th 1941

Jul 5th 1944

Winter War

Continuation War

Nov 30th 1939

Mar 13th 1940

Jun 25th 1941

Sep 4th 1944

home
Nov 10th 1944

HLeLv 26(29)
Sep 8th 1939

HLeLv 28(1)
Feb 6th 1940

HLeLv 28(2)
Mobilization
Jun 17th 1941

HLeLv 34
Feb 9th 1943

Dept. Rätty
From Mar 2nd 1940
To Apr 29th 1940

To reserve
Jul 8th.1940



parachute jump

Pampsa's air combat victories



MYLLYLÄ Urho Paavo Johann

Syntymäaika ja -paikka: 26. 3. 18 Helsinki.
Ylennykset: 16. 9. 39 vänrikki — 25. 7. 42 luutnantti. *Yksiköt:* 8. 9. 39 LeLv 26 — 6. 2. 40 LeLv 28 — 9. 2. 43 LeLv 34 — 10. 11. 44 kotiutettiin. Siviiliammatti diplomi-insinööri. Sotilasarvo yliluutnantti. 1. 7. 70 kuoli. *Kunniamerkit:* VR 4, VR 4 tlk, VR 3 ja VR 3 tlk. *Ilmavoitot:* 21 kappaletta 420 sotalennolla.

Aika Time	Paikka Place	Kone Plane	Ilmavoitto Aerial victory
12. 9. 41	Karjala	MS-317	1/2 DB-3
5. 12. 41	Maaselkä	MS-317	1 MiG-3
13. 4. 43	Suomenlahti	MT-216	1 Pe-2
1. 8. 43	"	MT-209	1 1/2 Pe-2
8. 9. 43	"	MT-229	1 LaGG-3
19. 11. 43	"	MT-229	1 Jak-1
6. 3. 44	"	MT-216	1 Pe-2
17. 5. 44	"	MT-406	1 Pe-2
17. 5. 44	"	MT-406	1 Jak-9
19. 5. 44	"	MT-406	1 Pe-2
19. 5. 44	"	MT-406	1 Jak-9
17. 6. 44	Kannas	MT-409	1 Il-2
19. 6. 44	"	MT-406	1 Il-2
20. 6. 44	"	MT-406	2 La-5
1. 7. 44	"	MT-432	1 Jak-9
1. 7. 44	"	MT-432	1 Pe-2
2. 7. 44	"	MT-458	1 Il-2
3. 7. 44	"	MT-445	1 Il-2
15. 7. 44	"	MT-406	1 Jak-9
25. 7. 44	Suomenlahti	MT-406	1 Il-2
yhteensä			21 total

History of Finnish Air Force symbol - the blue swastika

Suomen ilmavoimien tunnuksena ollut sininen hakaristi tuli käyttöön sisällissodan aikaan ja oli käytössä vuoteen 1945 asti. Ruotsalainen kreivi [Eric von Rosen](#) lahjoitti valkoisille vuonna 1918 lentokoneen, jossa risti oli kreivin henkilökohtaisena onnentunnuksena. Natsi-Saksan punamusta hakaristi seisoi kärjellään, Suomen sininen hakaristi on aina vaakatasossa.



Ilmasotakoulun lippu
Air Force school flag

Finnish Air Force symbol was blue swastika. It was introduced at the time of the Finnish Civil War and was in use until 1945. The Swedish Count Eric von Rosen donated whites (other party of the Civil War) an aircraft in 1918. In that plane the blue swastika was as Count's personal fortune symbol.

This is how von Rosen's swastika became the symbol of Finnish Air Force. The Finnish swastika was blue in color and was always on horizontal plane and didn't have any relation or connection to the Nazis swastika. Nazi Germany's red and black swastika was standing inverted.

Pampsa's fighter plane in HLeLv 28

Morane – Saulnier M.S. 406 "Morane"



- Morane prototype flew first time 1935 in France and in the end of thirties it still was pretty efficient.
- By 1941 this aircraft was manufactured approx. 1100 pcs and also in some extent under license in Switzerland.
- However its well below 1000 HP engine began to remain underpowered.
- In 5000 m altitude Its maximum speed was approx. 450 km/h depending individual aircraft.
- There were also anticipation in the armament. In the beginning there were only 3 7,5 mm machine guns out of which two were in the wings and third on shoot through the propeller hub.
- Morane was very agile. That is why it was possible to survive against improving enemy fighter aircrafts.

Pampsa's fighter plane in HLeLv 34

Messerschmitt Bf 109 G-2 (and G-6) "Mersu"

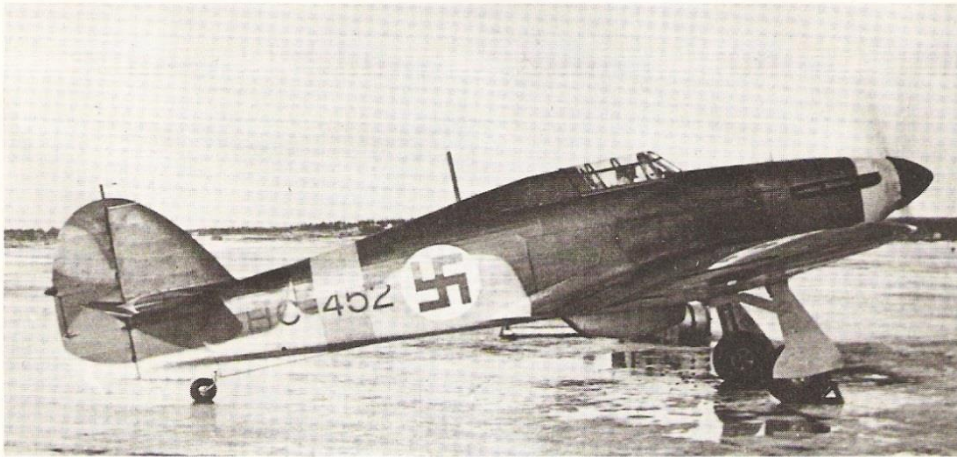


MT-201
2/LeLv 34
Maj. E. Luukkanen
Heinäkuu 1943
Utti



- 12 cylinder V-in-line DB 605 engine with 1475 HP.
- Maximum weight 3200 kg.
- G-2 armament consisted of 2 fast 7,92 mm Rheinmetall-Borsing MG-17 machine guns on the "nose". Both had 500 cartridges. Additionally through the propeller hub shooting 20 mm MG 151/20 cannon with 140 projectile.
- Speed of rise was 20-25 m/s depending the altitude. Best rise speed was about 300 km/h.
- Maximum speed was 640 km/h in 6000 m altitude.
- Pilot couldn't see in front of him when taxied because of covered visibility. Pilot had to make small curves and peek through the side windows.

Pampsa got type training also to Hawker Hurricane Mk.I fighter plane



HC-452 at Malmi (Helsinki) in March 1943. The aircraft had just left the State Aircraft Factory where it had been given standard Air Force camouflage of the Continuation War period.

HC-452 Malmilla maaliskuussa 1943. Kone oli juuri tullut Valtion Lentokonetehaalta, missä se oli maalattu jatkosodan aikana käytetyn ilmavoimien värityskaavion mukaisesti.

- The Hurricane first flew in 1935. Production continued until 1944.
 - It was the first monoplane fighter with a retractable landing gear to serve in the Royal Air Force of Britain.
 - Its structure had its origins in the biplane of Hurricane company was already obsolescent in the late thirties.
 - The Hurricane wing was very thick and therefore the aircraft's maximum speed remained rather low – maximum 527 km/h.
 - Armament: 8 7,7 mm Browning machine guns
 - Large and clumsy in movements it was not a special air combat aircraft
-
- The Finnish Air Force bought during the Winter War 12 Hurricanes which were ferried by air across the North Sea. 10 aircrafts reached their destination, only too late to take part in the Winter War.
 - Pampsa was one of the pilots who got the training and flew the planes from UK to Finland
 - In the Continuation War the aircraft were used rather little due to spares shortage.

Royal Air Force

Copy of a certificate



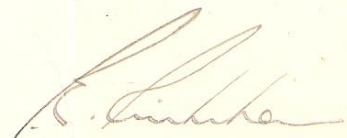
No 11 Group Pool,
Royal Air Force Station,
St Athan. Glamorgan.

29th February 1940.

Certified that Pilot Officer
Myllylä was attached to this Unit from
6th February 1940 to 29th February 1940,
and that he satisfactorily completed a
course on Hurricane aircraft.

The following flying was carried
out:-

Hurricane.....11.50 hours.
Harvard.....45 mins.


Squadron Leader Commanding,
No 11 Group Pool. R.A.F.

HLeLv 28 ”Morane squadrone”

Terve,

Olen aikoinaan käynyt läpi hänen kantanorttinsa ja siitä löytyy talvisodan ajalta maninta, että olisi ollut Osasto Rädyyssä 29.1.40 lomautukseen 8.7.40 asti. Tosin kantanorttien tiedoista löytyy sekä virheitä että puutteita.

Jatkosodan lkp:ssä hänet määrättiin 1/LLv 28:saan, missä oli 9.2.43 asti. Myllylän nimi esiintyy aika ajoin mm. ilmataistelukertomuksissa tai tiedusteluilmoituksissa.

Se, että häntä ei näy Morane-laivue-kirjan ryhmityksissä johtuu vain siitä, että lentueessa oli aina ohjaajia enemmän kuin koneita. Jokaisen koneen vastaava ohjaaja on mainittu ns. kuukausi-ilmoituksissa ja sääntö oli, että kantahenkilöstö menee reserviläisten edelle. Jos ohjaajien lentuejako on tiedossa, niin olen senkin maininnut, mutta LLv 28:n osalta tällaiset tiedot puuttuvat.

Useitten laivueitten asiakirjoissa on hyvinkin yksityiskohtaisia luetteloita laivueen organisaatiosta, mutta LLv 28 ei kuulu niihin. Tämän laivueen papereista on paljon kadonnut jo ennen arkistoon joutumistaan, mm. laivueen lentopäätkirja, jossa pitäisi olla mainittu jokainen lento. Jos sinulla on isäsi lentopäätkirja tallella, niin siitä pitäisi löytyä koko lentoura.

t. Kari

Some additional information from the author of the Morane-laivue book(Kari Stenman):

- Pampsa had been in Dept. Rätty from Jan 29th 1940 to Jul 8th.1940
- There were more pilots than planes in the HLeLv 28
- Basic rule was that staff with position passes reservists when personal planes were appointed
- Lots of HLeLv 28 documentation is lost already before archiving

HLeLv 34 "Mersu squadrone"

Lentolaivue 28:n luutnantit Paavo "Pampsa" Myllylä ja Lasse "Lehto" Lehtonen olivat kumpikin samalta IlmaRUK:n kurssilta ja muun muassa ulkomailta Suomeen koneita lentäneitä luotettavia, kokeneita ohjaajia tullessaan valituksi ensi ryhmässä Mersu-laivueeseen.



Luutnantti Paavo Myllylä saavutti Utin ensimmäisen Messerschmitt-voiton ampumalla vihollisen Pe-2-tiedustelukoneen alas Kotkan edustalla 13. päivänä huhtikuuta 1943.

In the end of 1942 the Air Force received a message that after 2 years efforts Finland is able to buy Messerschmitt 109 fighter planes from Germany. As an immediate action was founding of a new elite Flight Squadron. Its pilots were chosen among other Flight Squadrons best succeeded fighter pilots. At that time Messerschmit 109 was considered the best fighter aircraft in the world.

This is how Flight Squadron 34 was born. One year later it came Fighter Squadron 34 (Hävittäjälentolaivue 34, HLeLV 34 in Finnish).

Airbases, number of fighters and war flights of HLeLv 34

Sotalennot kuukausittain (Monthly war flights)

	Tammi	Helmi	Maalis	Huhti	Touko	Kesä	Heinä	Elo	Syys	Loka	Marras	Joulu	Yht
1943			24	161	203	166	253	272	143	197	126	103	1658
1944	33	141	170	185	155	538	582	82	9				1895

Konetilanne (Number of fighters)

Aika	Kone	1.1.	1.2.	1.3.	1.4.	1.5.	1.6.	1.7.	1.8.	1.9.	1.10.	1.11.	1.12.
1943	MT				15+1	13+3	19+6	18+4	15+3	17+1	16+1	15+2	16+2
	FA					1+0							
	MO					1+0	1+0	1+0	1+0	1+0	2+0	2+0	2+0
	MS					1+0							
	PY					1+0	1+0	2+0	2+0	2+0			
	VI							1+0	1+0	1+0	1+0		
	IH								2+0	2+1	2+0	1+0	
1944	MT	16+1	20+0	19+3	17+5	22+0	15+1	28+4	22+3	27+1	30+0		
	MO	1+0	1+0	1+0	1+0	1+0	1+0	1+0	1+0	1+0	1+0		
	PY			1+0	1+0	1+0							
	HC					1+0	1+0						

Tukikohdat (työkentät) 1943-44 (Airbases)

Lentolaivue 34:n esikunta

23.1.43 perustettiin
14.2.44 nimettiin HLeLv 34

Utti	17.03.43-02.08.43
Kymi	02.08.43-12.06.44
Immola	12.06.44-16.06.44
Lappeenranta	16.06.44-23.06.44
Taipalsaari	23.06.44-07.09.44
Selänpää	07.09.44-14.10.44
Utti	14.10.44-23.11.44
Vesivehmaa	23.11.44-04.12.44

4.12.44 nimettiin HLeLv 33

1/LeLv 34

Malmi	17.03.43-01.06.43
Utti	01.06.43-16.07.43
Suolajärvi	16.07.43-01.05.44
Kymi	01.05.44-31.05.44
Suolajärvi (Kymi)	31.05.44-12.06.44
Immola	12.06.44-16.06.44
Lappeenranta	16.06.44-23.06.44
Taipalsaari (Utti)	23.06.44-05.09.44
Selänpää	05.09.44-22.10.44
Utti	22.10.44-23.11.44
Vesivehmaa	23.11.44-04.12.44

2/LeLv 34

Utti	20.03.43-02.08.43
Kymi	02.08.43-19.08.43
Malmi	19.08.43-06.03.44

6.3.44 siirrettiin HLeLv 30:een
5.9.44 perustettiin uudelleen

Taipalsaari	05.09.44-23.09.44
Selänpää	23.09.44-14.10.44
Utti	14.10.44-23.11.44
Vesivehmaa	23.11.44-04.12.44

3/LeLv 34

Utti	20.03.43-01.06.43
Malmi	01.06.43-19.08.43

Kymi	19.08.43-12.06.44
Immola	12.06.44-16.06.44
Lappeenranta	16.06.44-23.06.44
Taipalsaari (Utti)	23.06.44-21.08.44
Immola	21.08.44-05.09.44
Selänpää	05.09.44-14.10.44
Utti	14.10.44-23.11.44
Vesivehmaa	23.11.44-04.12.44

HLeLv (15-25 planes/Squadron) achieved 345 air victories in total. Compared to:

- British Air Force (18-24 p/s) 250 victories
- US Air Force (24-35 p/s) 200 victories
- German Air Force (40-70 p/s) was better

Airbases, number of fighters and war flights of HLeLv 28

Sotalennot kuukausittain (Monthly war flights)

Vuosi/kk	Tammi	Helmi	Maalis	Huhti	Touko	Kesä	Heinä	Elo	Syys	Loka	Marras	Joulu	Yht
1940		150	166										316
1941						250*	500*	350*	342	168	190	133	1950*
1942	102	93	125	43	119	221	169	209	148	34	92	19	1380
1943	76	106	195	36	372	234	103	132	44	53	13	16	1380
1944	14	144	136	41	103	303	485	123	4				1359

*) arvio

Konetilanne (Number of fighters)

Aika	Kone	1.1.	1.2.	1.3.	1.4.	1.5.	1.6.	1.7.	1.8.	1.9.	1.10.	1.11.	1.12.
1940	MS			21+8	19+9	19+2	16+5	14+2	14+2	20+3	20+4	21+3	20+3
	HC				8+2	*)	7+2	6+2	4+3				
	MO									1+0	1+0	1+0	1+0
1941	MS	20+2	17+5	17+4	23+1	22+9	24+7	26+5	23+7	16+11	20+6	21+3	20+5
	MO	1+0	0+1	0+1	0+1	1+0	1+0		0+1	1+0	0+1	1+0	1+0
	PY					3+0	3+0	1+0					
	Ri										1+0	0+1	
1942	MS	12+9	12+10	9+9	11+6	10+3	11+5	15+4	18+3	8+11	6+13	11+11	12+11
	MO	1+0	1+0	1+0	0+1	0+1	1+0	1+0	0+1	0+1	0+1	0+1	1+0
	PY								1+1	1+0	0+1	0+1	1+0
1943	MS	16+6	17+9	21+5	16+8	21+5	20+10	21+8	23+7	27+5	26+6	24+9	25+8
	GL			1+0									
	MO	0+1	0+1	0+1	0+1	1+0							
	PY	0+1	0+1	0+1	0+1	1+0	1+0						1+0
1944	MS	24+9	22+11	18+15	22+9	24+7	18+3	14+4	6+4	4+2			
	MSv								0+1	2+0	5+0		
	MT								5+2	9+1	9+3	10+0	10+0
	FRw											5+0	5+0
	IT											8+0	8+0
	VU			0+1	0+1	1+0	1+0	0+1	0+1	0+1	1+0	1+0	1+0

*) HC:1 LLv 22:ssa

The most of victories achieved HLeLv 34 pilots in 1944

Vuonna 1944 eniten ilmavoittoja saaneet

Arvo	Nimi	Lentue	Voitot	Nimikko	Yhteensä
Ltm	Juutilainen, Ilmari	1	41	MT-457	92 + 2
Maj	Luukkanen, Eino	E	26	MT-415	51.5 + 2.5
Ltm	Lehtovaara, Urho	3	18	MT-404	40.5 + 1
Ylik	Alakoski, Klaus	3	17	MT-445	28
Kapt	Puhakka, Olli	3	16	MT-433	39 + 7
Luutn	Myllylä, Paavo	3	15	MT-406	22
Vääp	Tani, Antti	1	10	MT-428	20.5
Ylik	Nuorala, Aaro	3	9	MT-416	14.5
Vääp	Aaltonen, Lasse	1	7	MT-458	9.5 + 4
Ylik	Durchman, Matti	3	6	MT-434	6
Ltm	Tuominen, Oiva	3	5	MT-405	39 + 8
Ylik	Leino, Hemmo	1	5	MT-423	11
Ylik	Lyly, Erik	1	5	MT-453	8

Tässä taulukossa on siinä mainittujen ohjaajien pudotukset vuonna 1944. Oikeanpuoleisessa sarakkeessa on jatkosodan aikana saadut voitot. Talvisodan voitot ovat + merkin perässä. Taulukossa on viimeisen ilmavoiton aikainen sotilasarvo.

Achived victories in the Winter War are marked as +n, where n is number of aircrafts.

Aces of HLeLv 34

Lentolaivue 34:n ÄSSÄT

Arvo	Nimi	Lentue	Voitot	Yhteensä	Nuom
Ltn	Juutilainen, Ilmari	1	58	94	(MHR) MHR
Maj	Luukkanen, Eino	E	38	54	MHR
Kapt	Puhaka, Olli	3	27	46	MHR
Ylik	Alakoski, Klaus	3	27	28	
Ltn	Lehtovaara, Urho	3	25.5	41.5	MHR
Luutn	Myllylä, Paavo	3	20.5	22	
Ltn	Tuominen, Oiva	2	15	47	(MHR)
Vääp	Tani, Antti	1	14.5	20.5	
Ylik	Nuorala, Aaro	3	10	14.5	
Ltn	Aaltonen, Lasse	3	8	13.5	
Luutn	Ilvo, Kalevi	1	7	21	+ 20.8.43
Kapt	Pekuri, Lauri	1	6	18.5	wing 16.6.44
Luutn	Kahila, Kyösti	2	6	12	
Ylik	Durchman, Matti	3	6	6	
Ylik	Lyly, Erik	1	6	8	
Ylik	Leino, Hemmo	1	5.5	11	
Kapt	Lahtela, Kullervo	2	4.5	10	
Luutn	Kirjonen, Mauno	2	4	10	
Luutn	Pokela, Väinö	1	4	5	
Yänr	Pallasmaa, Yrjö	2	4	13	+ 3.7.44
Ltn	Raonen, Onni	3	4	10.5	
Vääp	Juola, Lauri	2	4	7.5	+ 17.6.43
Ylik	Erkinheimo, Niilo	2	4	11	+ 16.11.43
Ylik	Peltola, Eino	1	4	11	+ 2.4.44
Ylik	Tuomikoski, Kauko	1	4	5	
Luutn	Mantila, Ture	1	3	6	
Ltn	Fräntölä, Mauno	1	3	5	
Ltn	Turkka, Yrjö	2	3	17.5	
Ylik	Lämsävaara, Osmo	1	3	5	
Luutn	Evinen, Vekko	2	2	6	
Kapt	Kari, Vekko	2		12	(MHR)
Maj	Ehmannoth, Olavi	E		5	+ 27.3.43
Luutn	Joensuu, Ilmari	1		5	
Luutn	Tronteri, Ails	3		5	wing 26.6.44

Flight master Ilmari Juutilainen



1. Messerschmitt fighter pick-up journey

- Messerschmitt 109 Bf G-2
- Aircraft type training was given to Finnish pilots
- Helsinki/Malmi - Berlin – Werneuch – Wiener Neudst. – Breslau – Königsberg - Riikka-Helsinki/Malmi
- Group leader and Commander of HLeLv 34 Major Erkki, Olavi Ehrnooth (died March 27th 1943 in the aviation accident in Utti, Finland)

HLeLv 34 was founded Feb 9th 1943

- Departure: Feb 10th 1943
- Delivery: Mar 9th 1943
- No of planes: 16 planes
- Return started: Mar 10th 1943
- Arrival: Mar 15th 1943



Koneiden luovutus Messerschmitt-tehtailla Wiener Neudstadtissa 9. maaliskuuta 1943. Kuusitoista Bf 109 G-2 -hävittäjää muodosti komean rivistön. Kuva on niin tarkka, että rivin alkupään konekirjaimistakin saa selvää. Ensimmäinen kone, RJ-SH luovutettiin lentomestari Juutilaiselle ja Suomessa koneesta tuli MT-212. Seuraavan RJ-SH:n sai luutnantti Pekuri ja siihen maalattiin MT-205. Kolmas GJ-QA määrättiin ylikersantti Eino Peltolalle ja sille annettiin tunnusnumero MT-215. Neljäs RF-UR:n sai kapteeni Paul Ervi ja Suomessa siitä tuli MT-202. Viides kone GD-UY määrättiin vuorostaan väepeli Mauno Fräntillälle ja Suomessa se sai tunnuksen MT-214.

Other pick-ups of planes

Morane – Saulnier M.S. 406 from France

- Jul 20th 1942 – Jul 27th 1942, Chateauroux
- Aug 1st 1942 – Aug 15th 1942, Chateauroux
- Aug 26th 1942 – Sep 4th 1942, Chateauroux

Messerschmitt 109, from Germany

- Feb 20th 1943 – Mar 3th 1943 (see previous page)
- May 5th 1943 – May 16th 1943, Erding

Pampsa's parachute jumps

Copies of related pages of the flight diary

Marras kuuta 1941									
Päivä	Aika klo		Lento-aika		Suurin korkeus m.	Lask.	L-kone N:o		
	Lähti	Tulo	t.	m.					
2	14 35	15 35	1	-	500	1	MS-328		
-	14 25	14 25	-	10	100	1			
4	8 10	9 10	1	-	1000		MS-301		
11	12 30	13 00	-	30	500	1	MS-328		
12	10 00	12 00	2	-	3000	1	MS-317		
17	14 50	15 20	-	30	500	1	MS-616		
18	11 20	12 30	1	10	500	1	-		
-	13 30	14 45	1	15	200	1	-		
19	11 00	12 20	1	20	200	1	-		
-	12 45	13 00	-	15	200	1	-		
Yhteensä			9	10	+ Siirto 218 t. 10 min.				

Heinä kuuta 1944									
Päivä	Aika klo		Lento-aika		Suurin korkeus m.	Lask.	L-kone N:o		
	Lähti	Tulo	t.	m.					
1	01 05	02 10	1	05	4000	1	MT-405		
-	18 45	19 45	1	-	-	1	MT-432		
2	06 10	07 20	1	10	-	1	MT-415		
-	02 05	04 35	1	30	-	1	MT-432		
-	16 45	18 00	1	15	3000	1	MT-458		
-	20 05	20 40	-	35	-	1	-		
3	10 55	12 05	1	10	2500	1	MT-445		
-	13 45	14 55	1	10	2500	1	-		
4	10 25	11 10	-	45	500	1	MT-412		
-	12 35	13 50	1	25	-	1	-		
5	08 15	09 15	1	-	-	1	-		
-	10 30	11 10	-	40	-	1	-		
-	15 50	16 45	-	55	4000	1	MT-432		
7	05 05	05 55	1	-	5000	1	MT-432		
-	08 50	09 10	1	10	2000	1	-		
Yhteensä			15	50	+ Siirto 462 t. 20 min.				

H. L. Lr. 34 laivue.									
Päivä	Aika klo		Lento-aika		Suurin korkeus m.	Lask.	L-kone N:o		
	Lähti	Tulo	t.	m.					
1	01 05	02 10	1	05	4000	1	MT-405		
-	18 45	19 45	1	-	-	1	MT-432		
2	06 10	07 20	1	10	-	1	MT-415		
-	02 05	04 35	1	30	-	1	MT-432		
-	16 45	18 00	1	15	3000	1	MT-458		
-	20 05	20 40	-	35	-	1	-		
3	10 55	12 05	1	10	2500	1	MT-445		
-	13 45	14 55	1	10	2500	1	-		
4	10 25	11 10	-	45	500	1	MT-412		
-	12 35	13 50	1	25	-	1	-		
5	08 15	09 15	1	-	-	1	-		
-	10 30	11 10	-	40	-	1	-		
-	15 50	16 45	-	55	4000	1	MT-432		
7	05 05	05 55	1	-	5000	1	MT-432		
-	08 50	09 10	1	10	2000	1	-		
Yhteensä			15	50	+ Siirto 462 t. 20 min.				

H. L. Lr. 34 laivue.									
Päivä	Aika klo		Lento-aika		Suurin korkeus m.	Lask.	L-kone N:o		
	Lähti	Tulo	t.	m.					
1	01 05	02 10	1	05	4000	1	MT-405		
-	18 45	19 45	1	-	-	1	MT-432		
2	06 10	07 20	1	10	-	1	MT-415		
-	02 05	04 35	1	30	-	1	MT-432		
-	16 45	18 00	1	15	3000	1	MT-458		
-	20 05	20 40	-	35	-	1	-		
3	10 55	12 05	1	10	2500	1	MT-445		
-	13 45	14 55	1	10	2500	1	-		
4	10 25	11 10	-	45	500	1	MT-412		
-	12 35	13 50	1	25	-	1	-		
5	08 15	09 15	1	-	-	1	-		
-	10 30	11 10	-	40	-	1	-		
-	15 50	16 45	-	55	4000	1	MT-432		
7	05 05	05 55	1	-	5000	1	MT-432		
-	08 50	09 10	1	10	2000	1	-		
Yhteensä			15	50	+ Siirto 462 t. 20 min.				

The parachute jump Nov 4th 1941

143

MS-301

Lentolaivue 28



4. marraskuuta 1941 klo 9.10 ammuttiin MS-301 alas Itä-Karjalassa Kontiojärven lähistöllä ohjaajan pelastuessa laskuvarjolla.

Ohjaaja, vänr. MYLLYLÄ, Paavo Urho Johannes (23), s. 26. 3. 1918/Helsinki.

MS-lentue lähti Viitanan kentältä maataistelulennolle. Tehtävänä oli häiritä pommein ja konekiväärein vihollisen maantieliikennettä Karhumäen eteläpuolella alueella Uunitsa — Suununsuu.

Lentueen hyökätessä suurehkon kolonnan kimppuun, sai Myllylä maasta ammutusta tulesta useita osumia koneeseensa ja hänen oli hypättävä. Hän tuli maahan neljä kilometriä Kontiojärven kylästä eteläkaakkoon Ketrojärven rannalle.

Viitanan kenttä sijaitsi noin 20 kilometriä Petroskoista luoteeseen. Venäläiset luopuivat kentän käytöstä jo 18. syyskuuta ja siirsivät toimintansa huomattavasti pohjoisempana olevalle Hirvaksen kentälle. Petroskoin jouduttua 1. lokakuuta suomalaisten haltuun, kunnostettiin Viitanan lisäksi myös Solomannin kenttä kaupungin pohjoispuolella ilmavoimiemme käyttöön.

(Myllylä oli ilmavoimissamme ainoa, joka pelastui laskuvarjolla kaksi kertaa. Toinen pelastautuminen tapahtui 5. heinäkuuta 1944 — tapaus 332).

- The Flight left from Viitana base for a ground battles flight
- Mission was to disturb the enemy on the road with bombs and machine guns
- South from Karhumäki, Uunitsa – Suununsuu area
- Several shots from the ground hit Myllylä's aircraft
- He came down 4 km southeast from Kontiojärvi village on the shore of Ketrojärvi

Iltasanomat kirjoitti 9.12.1941

An article of Pampsa's jump in a Finnish evening paper - Iltasanomat

Laskuvarjolla savua- vasta koneesta

TK-rintamakirjeenvaihtaja
Olavi Linnus

Taistelujen Kontupohjan luona tultua ratkaisuvaiheeseen ryssien otettua sieltä pitkän livohkan oli ilmavoimilamme oma osuutensa maajoukkojemme suorittamassa takaa-ajossa. Luutn. H:n partio, johon kuuluivat myös vänr. M. ja ylik. L. lähti lennolle pommit koneiden alla ja konekiväärit tuliteräkunnossa, josta kaikesta kiitos tarmokkaasti uurasteleville asemiehille.

Tie, jota pitkin ryssien pakomatka sujui, mutkitteli korpimaan metsässä, joka kasvoi kuusta ja mäntyä sekaisin. Maasto oli enimmäkseen tasaista, suurenpuoleinen mäki näkyi olevan ja joitakin kukkuloita.

Perääntyvät kolonnat seurasivat toisiaan yhtämittaisena jonona, joka harvukseen taapersi vaikeaa lumenpeittämää ja syväuurteista tietä. Lentäjien silmään osui tiiviimpi kohta, jossa oli kolmisenkymmentä autoa yhdessä rykelmässä. Ne olivat melkein kaikki kuorma-autoja ja sotatarvikelastissa. Muutamissa oli miehistöäkin, joka heti kuullessaan ko-

Tuhoisa osuma

Pahin ei ollut tapahtunut. Mutta ryssäällä oli ollut harvinainen viuhka. Vänr. M. oli juuri tehnyt viimeisen koukkauksensa, pudottanut pomminsa ja veti pystyyn pinnasta, kun samassa pamahti alhaalla jalkojen edessä moottorissa. Luoti oli osunut jäähdytysnestejärjestelmän putkeen. Tätä ei vänr. M. tietenkään voinut nähdä, mutta mittarit rekisteriöivät tapahtuneen. Putkessa syntyi nopeasti kiihtyvä vuoto ja siitä seurasi, että lämpö kiivaasti nousi.

Hetken vänr. M. ajatteli painua tovereittensa perään antaakseen heille merkin tapahtuneesta, mutta kun mittarin nuoli samassa putosi pohjaan osoittaen lämmön nousun varsin kiihvaaksi, hänen oli luovuttava tästä. Hän veti heti lisää korkeutta, avasi ohjamon kuomun päästäkseen heti hyppäämään, jos kone syttyisi palamaan, ja käänsi suunnan suomalaista kenttää kohti. Tästä johtui etteivät luutn. H. ja ylik. L. enää häntä löytäneet, kun he palasivat tapahtumapaikalle.

Omien luona

Vihdoin ja viimein, neljän tunnin vaelluksen jälkeen tuli tie vastaan. Siinä kulki kolonna ja lentäjämme lähestyi sitä varovaisesti jääden jonkin matkan päähän tarkastelemaan keitä liikkujat olivat.

Omia olivat! Niin vänr. M. pääsi tykistöosaston esikuntaan, jossa vieras otettiin iloisesti vastaan. Koneen putoaminen oli nähty ja partio lähetetty lentäjää pelastamaan, mutta miehet olivat menneet ristiin. Vänrikkimme sai käytettäväkseen uuden partion, jonka kanssa hän kävi korjaamassa tamineensa pois.

Yön hän vietti tykistön miesten parissa ja lähti aamulla palaamaan lentueeseensa. Olipa juhlallisen hauska näky, kun laskuvarjo ripustettiin hevosen kaulaan ja vänr. M. nousi täysissä lentotamineissa paksu turkinsa yllä ja lentopäähine päässä hevosen selkään ratsastaakseen lähimpään paikkaan, mistä hän saattoi auttaa matkaa!

- The Flight attacked column of approx. 30 trucks
- A shot slammed down in front of the legs. The bullet had hit the cooling system pipe.
- When landed Pampsa wasn't sure on which side of the battle line he was. After 4 hours hike in the snowy forest he came to a road where were some traffic. He stayed in the bushes and listened which language people on the road spoke. It was Finnish.

Return to the Viitana base

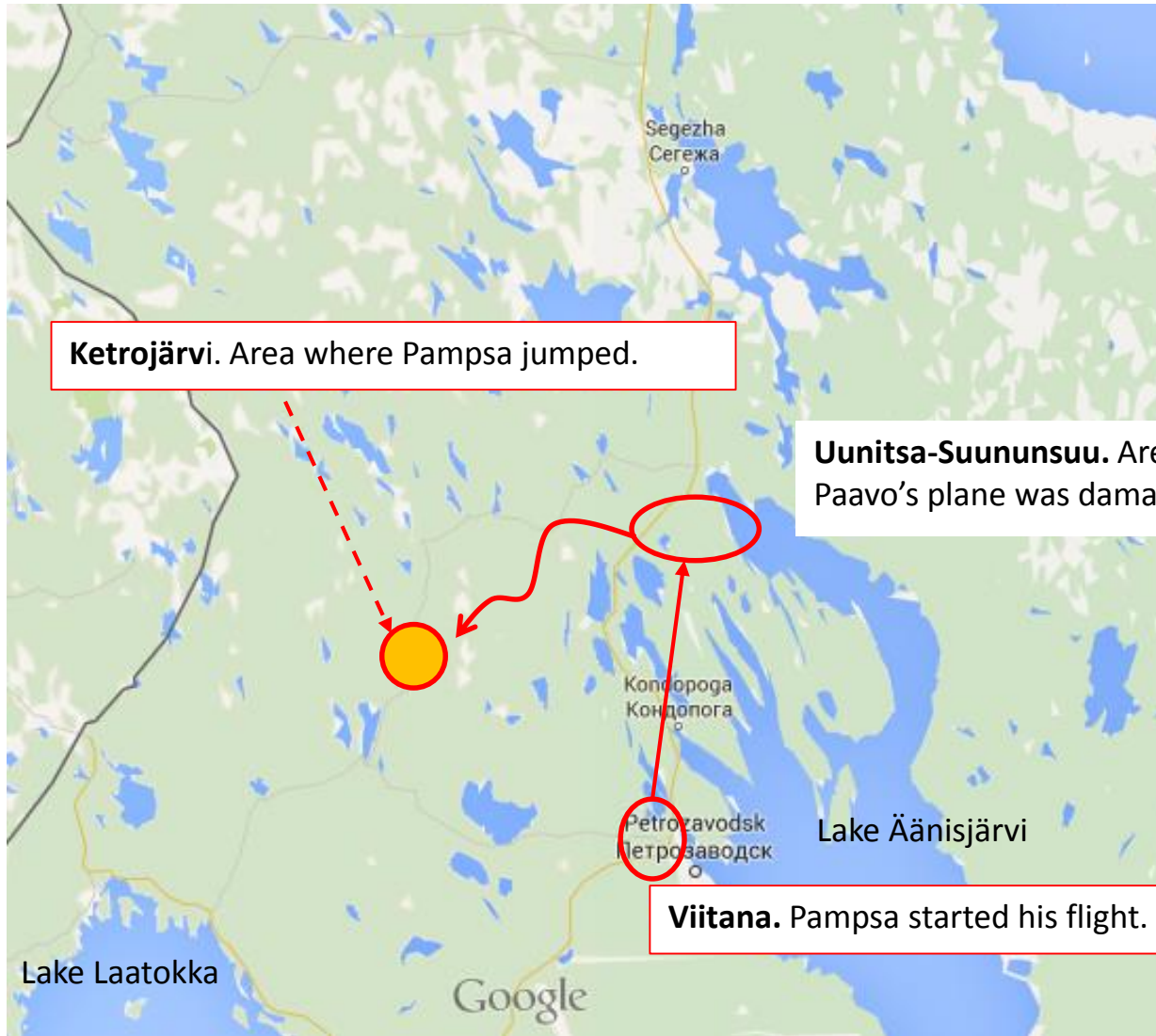


Pampsan kirjoittama teksti kuvan takapuolella:

*Paluu leimolta 4. 11. 1941 Rats. Pöörin ratsulla.
(Laskuvarjohyppy Ketronjärvelle MS-301:stä)*

Text on backside of the photo: "Return from the flight Nov 11th 1941. (Parachute jump on Ketrojärvi, MS-301)"

The parachute jump Nov 4th 1941



Place where Pampsa jumped is not fully ascertained. Lake and illage are not located for sure.

Uunita-Suununsuu. Area where HLeLv 28 attacked and Paavo's plane was damaged.

Ketrojärvi. Area where Pampsa jumped.

Viitana. Pampsa started his flight.

The parachute jump Jul 5th 1944

332

MT-432

Lentolaivue 34



5. heinäkuuta 1944 klo 16.45 tuhoutui MT-432 Nuijamaan Hanhijoen kylässä ohjaajan pelastautuessa laskuvarjolla.

Ohjaaja, luutn. MYLLYLÄ, Paavo Urho Johannes (25), s. 26. 3. 1918/Helsinki.

Myllylä lähti klo 15.50 Taipalsaaren kentältä suojauslennolle Viipurinlahdelle. Hänen lentäessään Uraan yläpuolella vaurioitti koneen alla räjähtänyt it-kranaatti vasenta siivekettä. Myllylä jatkoi kuitenkin tehtävänsä suoritusta ja saatettuaan erään BL:n Hovinmaan seudulle hän kohtasi Merijoella kahdeksan vihollisen JAK-9 hävittäjää. Koska ne olivat ylempänä Myllylä irroittautui ja tapasi hetken kuluttua kaksi omaa MT-konetta Tienhaaran lähisöllä. Nähdäkseen taivasta vasten oliko muita koneita samalla seudulla, hän painui syöksykaarrolla alemmaksi. Kaartaessaan oikaisun jälkeen vasemmalle murtui vaurioitunut siiveke. Nokka painui, kone kallistui voimakkaasti ja meni ulkopuoliseen syöksykierteeseen. Kuomu ei ottanut irrotakseen ja muutenkin tuotti koneesta poistuminen vaikeuksia. Kolhiutuneena Myllylä pääsi vihdoin irroittautumaan koneesta ja tuli maahan noin kolmen kilometrin päässä Hanhijoen kartanon luoteispuolella. Kooten laskuvarjonsa Myllylä lähti suunnistamaan ihmisten ilmoille. Matkalla hän löysi metsästä alasammuttuja koneita ja parin hypänneen vihollisen varjot, jotka laivueen laskuvarjouseerina huolellisesti pakattuaan kantoi sotasaaliina kotiin.

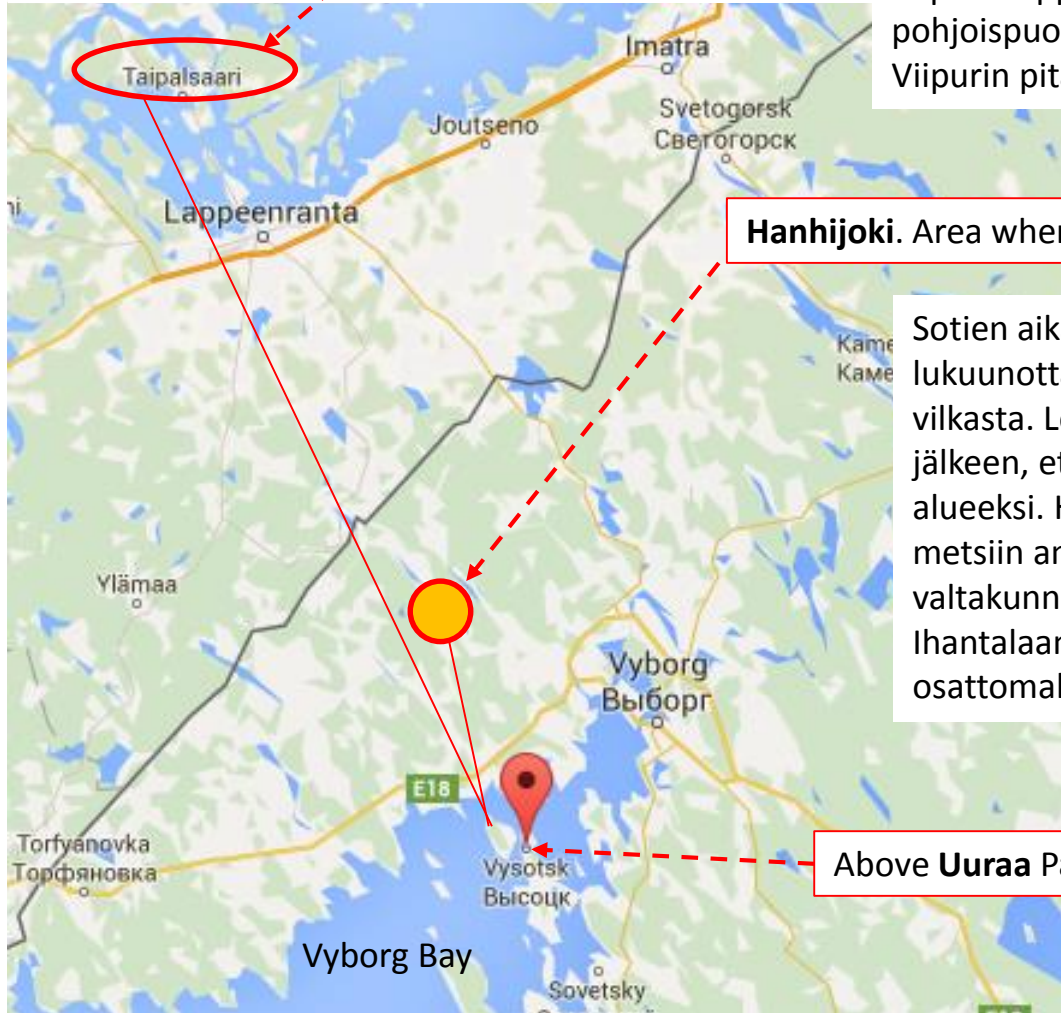
Myllylä pelastui ainoana suomalaislentäjänä kahdesti laskuvarjolla, edellinen hyppy tapahtui 4. marraskuuta 1941 — tapaus 143. Hän teki kaikkiaan 420 sotalentoa ja ampui alas 21 vihollisen konetta.

As only Finnish pilot Pampsa survived 2 times with a parachute.

- Pampsa left for a safeguard flight from Taipalsaari base to Vyborg Bay
- An anti-aircraft grenade damaged the left flap (wing) of his fighter plane
- In a curve to left damaged flap broke and the airplane went outside tailspin
- Cover did not peel off, and anyway Pampsa had difficulties to get out of the aircraft
- He came down bruised about 3 km northeast from Hanhijoki manor

The parachute jump Jul 5th 1944

Taipalsaari. Pampsa started his flight

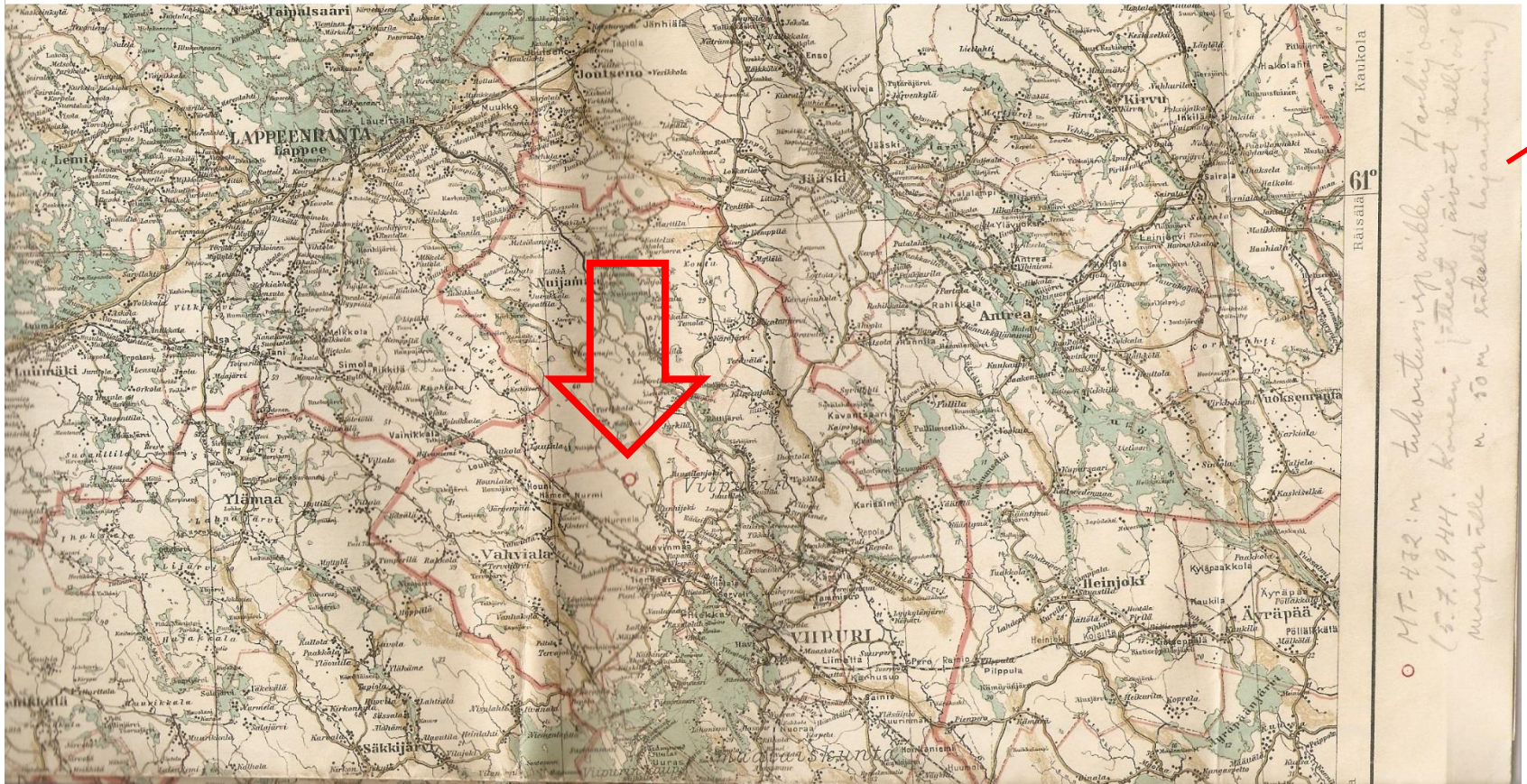


Hanhijoki. Area where Pampsa jumped.

Sotien aikana kylä ei kärsinyt varsinaisista sotatoimista, lukuunottamatta v. 1944, jolloin ilmasotatoiminta oli vilkasta. Lentomestari Ilmari Juutilainen kertoi sodan jälkeen, että Hanhijokea sanottiin yleisesti alasampumalueeksi. Hänen arvionsa mukaan Hanhijoen ja Rautakorven metsiin ammuttiin alas useita kymmeniä kolmen eri valtakunnan lentokoneita. Taistelukentille Juustilaan ja Ihantalaan oli vain vähän yli 10 km, joten Hanhijoki ei jäänyt osattomaksi maavoimienkaan toiminnasta.

Above **Uuraa** Pampsa's plane was damaged.

Copy of Pampsa's flight map



Engine of Pampsa's fighter aircraft went out during landing Mar 7th 1944



Pampsa had to take his MT fighter plane down 50 m before airfield in Kymi air base. Accident was caused by supply disruption in the fuel system. Pampsa survived with a fright.

Some noteworthy aerial combats

20. 6. 44 kello 10.45 ltn. K. Metsolan viisi Mersua HLeLv 24:stä ja ltn. P. Myllylän neljä Mersua HLeLv 34:stä lähetettiin jalkaväen suojaukseen Viipurinlahdelle. Suomalaisten kimppuun oli matkalla kahdeksan Il-2-konetta kymmenien hävittäjien suojaamana. Mersulentäjät saivat taistelukosketuksen ja ampuivat alas viisi Il-2:ta, kolme La-5:tä sekä yhden Airacobran ja U-2:n ilman tappioita. Laskeutuminen kello 11.45.

30. 6. 44 kello 10.55—11.55 HLeLv 34:stä maj. Luukkanen seitsemän Mersua ja HLeLv 24:stä ltn. Karhilan seitsemän konetta taistelivat Tali-Juustila alueen yllä noin kahtasataa venäläistä vastaan. Neuvostolentäjien menetykset olivat 17 konetta, yhdeksän Jak-9:ää, kolme Pe-2:ta, kaksi DB-3F:ää sekä yksi La-5, Il-2 ja Airacobra.

2. 7. 44 kello 20 aikaan 35 Pe-2-konetta pommitti Lappeenranta ja heti perään 40 Il-2-konetta suoritti lentorynnäkön. Suojaamassa oli kymmeniä hävittäjiä. HLeLv 24 sai ilmaan yksitoista Mersua ja apuun pyydettiin HLeLv 34:n kahdeksan Mersua, jotka starttasivat kello 20.10 ltn. Myllylän johdolla. Suomalaisten onnistui tuhota yksitoista Il-2:ta, neljä Pe-2:ta ja yhden Jak-9:n. Omat tappiot olivat kaksi maassa tuhouttua Mersua ja yksi kone vaurioitui taistelun aiheuttamasta pakkolaskusta. Kello 21.15 Messerschmittit olivat laskeutuneet tukikohtiinsa.

On June 20th 1944, at 10.45 five Messerschmitts of *HLeLv 24* led by Lt. K. Metsola and four Messerschmitts of *HLeLv 34* led by Lt. P. Myllylä were sent to protect infantry forces in the Vyborg area. The Messerschmitts engaged in combat with eight Il-2s escorted by a few dozen fighters and succeeded in shooting down five Il-2s, three La-5s, one Airacobra and one U-2 without losses.

On June 30th 1944, between 10.55 and 11.55 seven Messerschmitts of *HLeLv 34* led by Maj. Luukkanen and seven fighters of *HLeLv 24* led by Lt. Karhila engaged in combat with more than a hundred enemy aircraft. The Russians lost nine Jak-9s, three Pe-2s, two DB-3Fs, one La-5, one Il-2 and one Airacobra.

On July 2nd 1944, at about ten in the evening thirty-five Pe-2s and forty Il-2s were carrying out an air raid on the base of Lappeenranta. *HLeLv 24* managed to send up eleven Messerschmitts and asked for support from *HLeLv 34* which, at 20.10, sent out eight Messerschmitts led by Lt. Myllylä. The Finns succeeded in destroying eleven Il-2s, four Pe-2s and one Jak-9, losing two Messerschmitts destroyed on the ground and one badly damaged on a forced landing. The rest of the Messerschmitts returned to their bases by 21.15.

Number of aircrafts in June 1944 when offensive started:

Soviet Union	Finland
Strengthen 13. Air-army: 1100 aircrafts	HLeLv 24: 14 Messerschmitt
Baltic Navy Air Force: 220 aircrafts	HLeLv 34: 16 Messerschmitt
	HLeLv 26: 18 Brewester

Photo collage



Morane MS-317, joka kuului 1/LeLv 28:lle, oli toista vuotta vänrikki Myllylän nimikko. Lentueen tunnukseksi on musta-valkoinen potkurin napa ja pyrstössä musta numero valkoisella reunalla, tässä koneessa hakkonen. Sivuvakaajan etureunassa on tällä koneella saavutetut kolme ja tuoli voittoa merkittäviä.



Mersun ohjaamo. Cockpit of Messerschmitt



Lt. "Pampsa" Myllylä in front of his personal plane, MT-229, in the summer of 1943. Myllylä belonged to Lentolaivue 34's 3rd Flight and was one of its most successful pilots, with 19 1/2 aerial victories scored with a Messerschmitt. MT-229's individual sign was a yellow nine on the nose.

Sources

- **Hävittäjälentäjänä kahdessa sodassa**, Eino Luukkanen, 1955, WSOY
- **Hävittäjä-ässä (Suomen ilmavoimien historia osa 11)**, Kalevi Keskinen, Kari Stenman, Klaus Niska, 1978, ISBN 951-9035-37-0
- **Kohtalokkaat lennot 1939-1944**, Jaakko Hyvönen, 1982, ISBN 951-9445-34-X
- **Iskulaivue, Kymin torjuntahävittäjät Etelä-Suomen ja meririntaman puolustuksessa 1943-1944**, 1991, ISBN: 951-0-17184-0
- **Mersut tulevat**, Tuomo Soiri, 2004, ISBN: 952-5026-38-8
- **Jatkosodan ässä, Hävittäjälentäjä Antti Tani**, Jukka Piipponen, 2008, ISBN: 978-952-5186-96-3
- **Mersu – laivue, Lentolaivue 34 sodassa**, Kari Stenman, 2012, ISBN 978-952-99743-7-5
- **Morane – laivue, Lentolaivue 28 sodassa**, Kari Stenman, 2014, ISBN 978-952-68233-0-0