

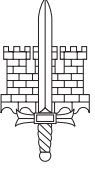


Maanpuolustuskorkeakoulu

# Iskuja ilmaan

Richard Lorentz





**Maanpuolustuskorkeakoulu**

# **Iskuja ilmaan**

Richard Lorentz

**Suomalaisen sotataidon klassikot**

© Maanpuolustuskorkeakoulu

Kannen kuva:  
Keski-Suomen Ilmailumuseo

Kuvat:  
Puolustusvoimat ja Keski-Suomen Ilmailumuseo

Toimittaneet:  
Petteri Jouko & Jesse Kananen & Virpi Kivioja

Taitto:  
Pavel Tcherenkov

978-951-25-2506-5 (sid.)  
978-951-25-2507-2 (PDF)

Painopaikka:  
Juvenes Print  
Tampere  
2014

# Sisällysluettelo

Petteri Jouko

**Esipuhe** ..... 6

Jarmo Lindberg

**Eversti Richard Lorentz – Suomen ilmasodankäynnin kehittäjä** ..... 11

*Richard Lorentz - Iskuja ilmaan*

**I. osa - Talvisota**..... 41

**Luku 1** .....44

**Luku 2** ..... 46

**Luku 3**..... 52

**Luku 4**..... 61

**Luku 5 - Koulutus** .....66

**Luku 6 - Ilmasotaohjesääntö** .....73

**Luku 7** .....76

**Luku 8 - Ilmavoimien ryhmitys ja sijoitus sodan aikana** ..... 81

**Luku 9 - Talvisotaan osallistuneet Neuvostoliiton ilmavoimat**.....84

**Luku 10 Lennostojen toiminta 1939–40** .....88

Lentolaivue 46 .....92

Lentolaivue 42 .....95

Ulkomaalaisten suunniteltu käyttö.....96

Johtopäätöksiä .....97

**Yhteistoimintalennosto (Ilmav:n virallista historiaa.)**..... 100

Lentolaivue 10 .....100

Lentolaivue 12 .....103

Lentolaivue 14 .....106

Lentolaivue 16 .....109

Johtopäätöksiä .....115

**Hävittäjälennosto**..... 118

Lentolaivue 24 .....118

Lentolaivue 26 .....121

Lentolaivue 28 .....125

Lentolaivue 22 .....127

Johtopäätöksiä .....139

**Epiloogi**..... 146

II. osa - Jatkosota.....	151
Luku 1 - Väli rauha (LeR 2:n kom:n näkökulmasta.).....	152
Luku 2 - V. 1941 .....	165
Luku 3 - Tammikuu v. 1942–kesäkuu 1943 .....	175
Luku 4 - Kesäkuusta 1943 kesäkuuhun 1944 .....	187
Luku 5 - Venäläisten suurhyökkäys kesällä 1944.....	198
Luku 6 - Loppupäätelmiä .....	213
Luku 7 - Ajankohtaista ilmastrategiasta ja – taktiikasta .....	220

## LIITTEET

Liite 1 .....	246
Liite 2 .....	247
Liite 3 .....	257
Liite 4. Hävittäjäkoulutusehdotuksen arvostelua.....	259





## Esipuhe

Ilma-ase on ollut keskeisessä asemassa käytännössä kaikissa länsimaiden käymissä konflikteissa kylmän sodan päättymisen jälkeen. Vuosina 1990–1991 käydyssä Persianlahden sodassa Yhdysvaltojen johtama liittouma loi edellytykset nopealle maaoperaatiolle lamauttamalla Irakin asevoimat yli kuukauden kestäneissä ilmaoperaatioissa. Vuonna 1999 ilma-voimat tasoittivat tien poliittiselle ratkaisulle Kosovon kysymyksessä, ja vuoden 2003 Irakin sodassa ilmaoffensiivilla oli merkittävä vaikutus Irakin puolustuksen nopeaan romahtamiseen. Edellä esitetyt operaatiot olivat hyökkäyksellisiä ja perustuivat osaltaan niin määrällisen kuin laadullisen ylivoiman logiikkaan. Niin ikään kaikissa ilmaoperaatioissa hankittiin toiminnanvapaus voittamalla ilmanherruus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

Suomalaiset lähtökohdat ilmasotaan ja ilmaoperaatioihin tai sodankäyntiin yleensäkin lähtevät varsin erilaisesta lähtökohdasta: alivoimaisuudesta. Suomalaisessa ajattelussa vastustajalta tulee kiistää ilmanherruus, ainakin ajallisesti ja paikallisesti. Määrällistä alivoimaa voi tasoittaa ainoastaan laadulla; osaamisella ja taidolla. Richard Lorenzin käsikirjoituksen sanomassa on paljolti kysymys juuri taidosta organisoida ja kouluttaa vähäinen voima mahdollisimman hyvin sekä johtaa sitä tehokkaasti. Hyvä johtaminen mahdollistaa vähäisten resurssien keskitetyn käytön. Tämä perussanoma lienee relevantti tänäkin päivänä ja kaikissa puolustushaaroissamme.

Richard Lorentz palveli Suomen ilmavoimissa käytännössä koko maailmansotaa edeltävän ajan. Kielitaitoisena upseerina Lorentz pystyi seuraamaan erilaisten ilmasodan teorioiden muodostumista sekä niistä käytyä kansainvälistä keskustelua. Toisin kuin nykyinen informaatioaikamme antaa kenties ymmärtää, kansainvälistä kehitystä seurattiin ja siitä keskusteltiin runsaasti Suomessa 1920–1930-luvuilla. Billy Mitchell, Hugh Trenchard ja tunnetuimpana Giulio Douhet muodostivat mielikuvia ja käsityksiä ilmasodan luonteesta tulevaisuuden sodassa. Erityisesti viimeksimainitun käsitykset offensiivisen pommitusvoiman tehosta vastustajan sotapotentiaalin ja henkisen kestäkyvyn murtajana nousivat useassa maassa keskustelun keskiöön. Tämä keskustelu levisi myös Suomeen, ja se vaikutti osaltaan puolustusvoimien materiaalihankintoihin 1930-luvulla.

Käsikirjoitus julkaistaan rosoisen lyhentämättömänä. Sen yksityiskohdissa on varmasti virheitä, jotka ilmasotahistorian tuntijat pian tunnistavat. Kirjaa ei siis kannata lukea historiallisena aapisena, vaan aikakauden kuvastajana. Siksi myös käsikirjoituksen kieliasu on alkuperäinen, muutamia selittäviä nootteja lukuun ottamatta. Lukijan tulee myös ymmärtää se, että Lorentz itse eli ja koki voimakkaasti kuvaamansa aikakauden ja kuvaa näin ollen ilmiöitä osin omasta subjektiivisen kulmikkaasta näkökulmastaan. Se on inhimillistä. Yhtä inhimillistä kuin Lorentz omine virheineen. Yhtä inhimillistä kuin me kaikki omine virheinemme.



Alkuperäinen käsikirjoitus ei sisältänyt kuvitusta. Sen toimituskunta on lisännyt tekstin elävöittämiseksi. Lisäelävöittämistä ja visuaalisuutta tekstiin voi etsiä myös emeritusprofessori Ohto Mannisen vuonna 2012 koostamasta DVD-levystä ”Jatkosota ilmassa suomalaisissa TK-filmeissä”. Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitoksen ja Täydennyskoulutus- ja kehittämiskeskuksen Tuotanto-osaston yhteistyöprojekti sisältää kaikki TK-kuvajien ilmavoimaotokset jatkosodan ajalta.

Lorentzin vaikutusta en lyhyessä esipuheessani käsittele syvällisemmin. Sen tekee kenraaliluutnantti Jarmo Lindberg erillisessä esseessä. Vuosina 2008–2012 ilmavoimien komentajana toiminut Lindberg analysoi Lorentzin käsikirjoitusta sekä Lorentzin vaikutusta suomalaisen ilmasotataitoon nykynäkökulmasta. Näin historia auttaa ymmärtämään nykypäivää.

Kiitos työn julkaisemisesta kuuluu monille. Kenraaliluutnantti Jarmo Lindberg ja eversti (evp.) Martti Lehto ajoivat vuosia Lorentzin käsikirjoituksen julkaisemista. Martti Lehto muunsi alkuperäisen käsikirjoituksen sähköiseen muotoon. Käsikirjoituksen tekijänoikeudet kuuluvat Richard Lorentzin lapsille. Kiitän lämpimästi Heikkiä, Maireaa, Maritaa ja Allania suojelemaan lämpimästi suhtautumisesta julkaisuhankkeeseen. Käytännön toimitustyön ovat tehneet yliopistoharjoittelijat Jesse Kananen ja Virpi Kivioja. Käsikirjoituksen kirjaksi on taittanut kaartinjääkäri Pavel Tcherenkov. Kuvituksessa ja taitossa toimituskuntaa ovat avustaneet Eila Pihlaja Ilmavoimien esikunnasta, Maanpuolustuskorkeakoulun julkaisupäällikkö Aki Aunala, Keski-Suomen Ilmailumuseo ja Puolustusvoimien Kuvakeskus. Suuri kiitos kuuluu myös Maanpuolustuskorkeakoulun Tukisäätiölle, joka on maksanut kirjan painatuskulut.

Päätoimittaja

Everstiluutnantti, filosofian tohtori

Petteri Jouko





# EVERSTI RICHARD LORENTZ – SUOMEN ILMASODANKÄYNNIN KEHITTÄJÄ

Kenraaliluutnantti Jarmo Lindberg

Vuosikymmenien ajan suomalaisten hävittäjä-ässien saavutuksista ja ilmataisteluista on kirjoitettu yksityiskohtaisia kirjoja. Mistä johtui, että Suomesta löytyi väkilukuun nähden niin paljon ässiä? Oliko menestyksen takana joku yhteinen nimittäjä? Jos Suomen hävittäjäilmasodankäynnistä viime vuosisadalta pitää nimetä yksi henkilö, joka on erityisen voimakkaasti vaikuttanut sodankäyntimme menestykseen, tämä henkilö on eversti Richard Lorentz.

Lorentz kehitti 1930-luvulla Suomen hävittäjätaktiikkaa ja -koulutusta tavalla, joka tuotti talvi- ja jatkosodassa yhteensä 94 hävittäjä-ässää. Lorentzin johtaman hävittäjärykmentin laivueet saavuttivat talvisodassa Fokker D.XXI -hävittäjillä 129 ilmavoittoa 16:1 pudotus-suhteella. Jatkosodassa rykmentin Brewster-laivue saavutti 477 ilmavoittoa 34:1 pudotus-suhteella, ja myöhemmin Messerschmitt-laivueet saavuttivat 663 ilmavoittoa 25:1 pudotus-suhteella. Numerot puhuvat puolestaan. Jatkosodassa Lorentz toimi Kannaksen armeijan ilmakomentajana, jota kansainvälisillä nykytermeillä vastaa lähinnä Joint Forces Air Component Commander, eli Lorentz oli jatkosodan aikana ilmasodankäynnin ylin johtaja ja koordinaattori.

## 1. Maavoimista Ilmavoimiin

Richard Julius Lorentz syntyi 17. tammikuuta 1900 Viipurin Uudellakirkolla, ja hänen vanhempansa olivat professori Herman Lorentz ja Maria os. Muethel. Lorentz otti vapaaehtoisena jääkäriä osaa vuoden 1918 vapaussotaan jääkärimajuri Arne Sihvon joukoissa. Hän oli mukana Venäjän saaren retkikunnassa pelastamassa venäläisten ja punakaartilaisten saatamia joukkoja. Ankarimmat taistelut käytiin Ahvolassa venäläisjoukkojen pyrkiessä murtautumaan Viipuriin. Lorentz haavoittui polveen Ahvolan taisteluissa, minkä seurauksena hän joutui käyttämään kävelykeppiä tukena koko loppuelämänsä. Polvivamma ei onneksi estänyt hänen tulevaa lentäjänuraansa.<sup>1</sup>

Ylioppilaaksi Lorentz valmistui Viipurin yhteiskoulusta vuonna 1919. Hän suoritti asepalveluksensa Meripataljoona 19:ssä, minkä jälkeen hänet hyväksyttiin toiselle kadettikurssille vuonna 1919. Lorentzin valmistuttua vuonna 1921 hän palveli nuorena upseerina neljä vuotta Tampereen Rykmentissä. Palvelus Tampereella ei miellyttänyt Lorentzia, minkä seurauksena hän päätti anoa Ilmavoimiin. Lorentz hyväksyttiin ohjaajakoulutukseen, jonka hän suoritti vuonna 1925 Santahaminan merilentoasemalla, missä hän ohjaajakurssinsa aikana tapasi parhaat ohjaajatoverinsa Gustav Erik ”Eka” Magnussonin ja Armas Eskolan<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Lindberg 2005a, s. 26–31.

<sup>2</sup> Ibid.

Lorentz siirrettiin Uttiin vuonna 1926 saamaan hävittäjäkoulutusta. Utista oli kehittynyt hävittäjätaktiikan koulutuksen keskuspaikka. Oman hävittäjäkoulutuksensa jälkeen Lorentz toimi vuosina 1930–1933 lentueenpäällikkönä Hävittäjälentolaivue 24:ssä. Hänet määrättiin 1. maaliskuuta 1934 Hävittäjälentolaivue 24:n komentajaksi. Aika Utissa oli otollista hävittäjäkoulutuksen kehittämiseksi, sillä Ilmavoimien käyttöön tulivat uudet Gloster Gamecock -koneet, jotka mahdollistivat aikaisempaa tehokkaamman lentokoulutuksen.<sup>3</sup>

## 2. Hävittäjätaktiikka ja -koulutus uusitaan Lorentzin johdolla

Richard Lorentzilla oli erityinen kyky kytkeä toisiinsa teoreettiset laskelmat ja havainnot sekä toisaalta mielikuvitus, näkemykset ja innovaatio. ”Numerot lauloivat” Lorentzille eri tavalla kuin muille hänen aikalaisilleen. Insinööri Koiviston kanssa Lorentz oli jo lentueen päällikkönä laskenut hävittäjien suoritusarvolaskelmia, joiden perusteella taktiikkaa ja lentokoulutusta oli muutettu. Näin koulutuksessa olleet hävittäjäohjaajat hyötyivät Lorentzin uusista ideoista.<sup>4</sup>

Kapteeni (myöh. kenraalimajuri) Gustav Magnusson (1902–1993) toteutti omalla kustannuksellaan vuonna 1933 viiden kuukauden koulutusmatkan Ranskan ilmavoimien hävittäjäkoulutukseen 3. Hävittäjärykmentin (Escadrille des Cigognes) Georges Guynemer -laivueeseen, joka sijaitsi Charteauroux’ssa noin 265 kilometriä Pariisista etelään. Hänen havaintojaan olivat muun muassa sellaiset seikat, että ranskalaiset eivät käyttäneet radioita lentokoneissa, heillä oli kamera liitettynä hävittäjän lentokonetykkiin, jolla voitiin evaluoida ammunnan tuloksia, sekä se, että heidän lentokoneteollisuutensa oli noin viisi vuotta jäljessä muiden suurvaltojen tasosta. Lisäksi Magnusson totesi, että hävittäjillä oli mahdollisuus läpäistä pommittajien lentomuodostelma ja päästä sopivaan ampuma-asemaan.<sup>5</sup>

Magnusson toi havaintonsa Suomeen. Lisäksi hän toi Douhet’n kirjasta tehdyn lyhennetyn ranskankielisen käännöksen (*La Guerre de l’air*). Tästä teoksesta hän käänsi eversti Lorentzille otteita, joiden perusteella he keskustelivat Douhet’n periaatteista. Utissa Magnusson ja hänen laivueen komentajansa Lorentz ottivat parhaimmat ja sopivimmat osat kokemuksista ja mukauttivat ne suomalaiseen toimintaympäristöön. Magnusson esitti myös, että Suomessa otettaisiin konekiväärkamerat käyttöön<sup>6</sup>.

Gustav Magnussonin palattua hävittäjäkoulutuksesta Ranskasta hän sai tehtäväkseen uuden hävittäjäkoulutusohjelmiston laatimisen. Magnusson kirjoitti ohjelmiston, jossa Ranskan lentokoulutusohjelmistoa oli hyödynnetty merkittävässä määrin Suomen ohjelmiston kehittämisessä. Lorentzilla oli jo yksityiskohtainen hävittäjäkoulutusohjelman luonnos valmiina, eikä hän ollut ihastunut ranskalaiseen ja muutenkin vallalla olleeseen hävittäjäkoulutukseen, jossa ohjaajille opetettiin kaartotaistelua ja hyökkäyskokonaisuuksia kaikilta

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Magnusson 1965a, s. 3.*

<sup>6</sup> *Magnusson 1965b, s. 3.*

suunnilta. Lorentz halusi ensin teoreettisen tarkastelun ja testit, minkä jälkeen eri hyökkäysliikkeet pilkottiin osiin, joita harjoiteltiin. Tulokset tarkastettiin tähtäinkameroilta ja käytiin tarkasti läpi ohjaajille, mikä ei Lorentzin mielestä ollut mahdollista riittävän analyttisesti, jos harjoitus keskittyi kaartotaistelun liikekokonaisuuksiin.

Lorentzia Magnussonin ranskalaistyyppinen lähestymistapa ei miellyttänyt. Laivueen komentajana hän kirjoitti vuonna 1935 Ilmavoimien esikuntaan pitkän muistion, jossa hän kritisoi Magnussonin kirjoittamaa lentokoulutusohjelmaa. Lorentzin mielestä Gamecock eli ”Kukko” oli jo niin vanhentunut kone, että sillä suoritettu kaartotaistelukoulutus olisi antanut ohjaajille täysin väärän kuvan ilmataistelusta. Lorentzin suurin huoli oli se, että Ilmavoimien polttoainekiintiöt eivät mahdollistaisi hyökkäysharjoittelua kaikilta suunnilta eivätkä kaartotaistelukoulutusta. Tämän vuoksi Lorentzin mielestä oli ehdottomasti pelkistettävä hävittäjätaktiikka tärkeimpiin hyökkäyssuuntiin ja liikkeisiin, jotka sitten harjoitettaisiin lähes täydellisiksi suorituksiksi.<sup>7</sup>

Lorentz alkoi kehittää iske ja irti -taktiikkaa, jossa hyökkäys tapahtuisi pelkästään takasektorista. Lorentz sai lentueenpäällikkönsä Magnussonin mukaan toteuttamaan koulutusperiaatteitaan 1930-luvun lentokoulutuksessa sekä myöhemmin talvi- ja jatkosodassa. Lentokoulutusohjelmisto valmistui vuonna 1936, mutta silloin Lorentz palveli jo Ilmavoimien esikunnassa. Suomalainen hävittäjätaktiikka kasvoi eroon kansainvälisestä valtavirrasta suomalaisten vaiheistetun lähestymistavan vuoksi. Lorentz oli erittäin intensiivinen henkilö, joka mietti teorioitaan iltakaudet ja saattoi aamulla mennä kertomaan Magnussonille, että oli yöllä miettinyt jotain taktista ongelmaa ja että hänellä olisi ehkä nyt ratkaisu, jota voitaisiin testata ilmassa.<sup>8</sup>

### 3. Ilmasotateorian analyysiä ja lentokonehankintoja

Lorentz seurasi tarkasti kansainvälistä ammattikirjallisuutta ja -lehdistöä. Hän julkaisi teorioitaan ja sotilasilmaluartikkeleitaan suomalaislehdissä 1930-luvulla, mikä saattoi olla yksi syy sille, että Lorentz siirrettiin vuonna 1935 Ilmavoimien esikuntaan koulutusosaston päälliköksi. Eräs Lorentzin teoreettisten tarkastelujen tuottamista merkittävimmistä oivaluksista oli se, että 1930-luvun lopun pommikoneet eivät pystyisi puolustautumaan saman aikakauden hävittäjäkoneiden hyökkäyksiltä. Lorentzin mielestä tilanne oli kehittymässä hävittäjien eduksi, minkä vuoksi hyökkäyksellisen ilmasodan kannattajat olivat väärässä luottaessaan näiden ”lentävien linnoitusten” voittamattomuuteen.<sup>9</sup>

1930-luvun keskustelua hallitsi offensiivisiin pommituksiin perustuva ilmasotadoktriini, jonka ensimmäisiä edustajia oli kenraalimajuri Giulio Douhet (1869–1930). Hän julkaisi pääteoksensa ”Il dominio dell’aria: saggio sull’arte della Guerra aerea, con una appendice

<sup>7</sup> *Magnusson 1965a, s. 3.*

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> *Mattelmäki 1988, s. 9–10*

contentente nozioni elementari di aeronautica” (Ilmanherruus, 80 sivua) siirryttyään eläkkeelle vuonna 1921 tarkoituksenaan tuottaa ilmasotadoktriini Italiaa varten. Tuolloin teos ei saanut kovinkaan suurta julkisuutta Italian ulkopuolella.<sup>10</sup>

Douhet’n teoksesta ilmestyi vuonna 1927 toinen painos, johon kirjoittaja oli sisällyttänyt ensimmäisen painoksen jälkeisiä kirjoituksiaan.<sup>11</sup> Douhet jatkoi kirjoittamista, ja hänen viimeiseksi työkseen jäi ”La Guerra del 19..” (Sota 19..), joka oli fiktiivinen tulevaisuuden kuvaus sodasta Ranskan ja Saksan välillä, ja hänen ilmasotateoriansa oli siinä esillä.<sup>12</sup> Douhet’n kuoleman jälkeen vuonna 1932 ilmestyi uusi painos, johon kuuluivat vuosien 1921 ja 1927 versiot sekä artikkelit ”Probabili Aspetti della Guerra Futura” (1928), ”Riepilogando” (1929) ja ”La Guerra del 19..” (1930). Saksassa vuonna 1935 ilmestyi Douhet’n teos kokonaisuudessaan saksankielisenä (Luftherrschaft, Drei Masken Verlag, Berliini).

Lorentz tutki Douhet’n kirjaa sen saksankielisen käännöksen perusteella. Lorentzin käsikirjoituksessa ”Iskuja ilmaan” on hänen vuonna 1937 tekemänsä tarkka analyysi Douhet’n teoriasta. Lorentz arvosti Douhet’n kynäkäyttöä ja totesi, että ”jos hän olisi saanut elää, olisi hän melko varmasti estänyt teoksensa nykyaikana muotiin tulleen väärinkäytön”. Lorentzin mielestä Douhet halusi herättää mielenkiintoa itsenäisiä ilmavoimia kohtaan ja teos oli alkuna sotilaallisesti arvokkaaseen tutkimustyöhön. Lorentzin analyysi perustui pääosin Douhet’n viimeiseen kirjoitukseen ”Sota 19..”. Analyysissään Lorentz ei uskonut skenaariossa esitettyjen pommittajien pommitustehoon tai pommittajien kykyyn suojautua hävittäjiä vastaan. Hän ei uskonut myöskään pommitusten aiheuttaman väestön tyytymättömyyden kohdistuvan oman maan hallintoon vaan pikemminkin vastustajaa kohtaan. Kriitikistään huolimatta Lorentz piti Douhet’n teosta ”arvokkaimpana mitä sotilasilmailun alalla tunnetaan”.<sup>13</sup>

Useissa maissa oli vallalla käsitys pommikoneiden ylivoimaisuudesta. Uskottiin, että nopeat, panssaroidut ja konekivääriaseistetyt pommikoneet pystyisivät suojaamaan toisiaan ilmassa. Hävittäjillä ei olisi selviytymismahdollisuuksia näitä lentäviä ”linnoituksia” vastaan. Lorentzin laskelmat osoittivat, ettei tilanne ilmassa ollut kuvatus kaltainen. Hävittäjät olisivat tehokkaita nopeutensa ja ketteryytensä ansiosta. Lorentzin mielestä pommikoneet tulisivat olemaan helppoja maaleja hävittäjille, minkä vuoksi Suomenkin tulisi suunnata Ilmavoimien hankintavaroista valtaosa hävittäjien hankintaan.<sup>14</sup>

Lorentzin epäonneksi Ilmavoimien johdossa uskottiin vahvasti pommikoneiden tehoon. Ilmavoimien komentajaksi oli nimitetty vuonna 1932 Kenttätykistörykmentti 3:n komentaja, eversti (myöh. kenraaliluutnantti) Jarl Frithiof Lundqvist (1896–1965), jolla ei ollut kokemusta ilmavoimista. Monet Ilmavoimien esikunnan osastopäälliköistä olivat merilentoasemien majureita eli ”meri-ilmailun muumioita”, kuten Lorentz suutuspäissään heitä

<sup>10</sup> Clark 2005, s. 15; Donnini 1990, s. 49

<sup>11</sup> Cappelluti 1967, s. 165.

<sup>12</sup> Brodie 1952, s. 8; Cappelluti 1967, s. 226–227.

<sup>13</sup> Lorentz 1953, osa II, liite 2, s. 1–8.

<sup>14</sup> Mattelmäki 1988, s. 10–12.

kutsui. Hävittäjätaustaisia upseereita ei Ilmavoimien johdossa ollut. Utista tullut hävittäjälentäjä jouti mukaan Ilmavoimien kalustohankintaohjelmiin ja joutui törmäyskurssille ”offensiivisen koulukunnan” kanssa. Ilmavoimien ylimmän johdon päätöksellä vuonna 1936 päätettiin hankkia keskiraskaita Bristol Blenheim -pommikoneita Englannista.<sup>15</sup>

Lorentz ei kannattanut Blenheimien hankintaa, koska hän piti konetta hitaana ja pommi-kuormaa vähäisenä. Tämän vuoksi Lorentz yritti jo vuonna 1936 saada varoja siirretyksi Blenheim-hankinnoista hävittäjähankintoihin, mutta huonolla menestyksellä. Lorentz ei myöskään uskonut vähäisen pommikoneiden määrän riittävän vaikuttamaan Neuvostoliiton strategisiin kohteisiin Leningradissa ja Kannaksella. Lorentzin mielestä modernien hävittäjien hankkiminen oli pommikoneita tärkeämpää ilmaherruuden saavuttamiseksi Karjalan kannaksella.<sup>16</sup>

1930-luvun loppupuolella tuli ilmeiseksi, että keskiraskaisiin pommikoneisiin ei voitaisi asentaa suurta osaa niihin suunnitelluista torjunta-aseista. Tämä merkitsi sitä, että jo pienillä hävittäjäyksiköillä voitaisiin iskeä pommikoneosastoihin. Vielä tässäkin vaiheessa enemmistö Ilmavoimien esikunnan upseereista tuki komentajansa pommikonemyönteisiä näkemyksiä, jotka kokivat lopullisen vararikon vuonna 1938, kun Espanjan sisällissota osoitti hävittäjät ilmasodan ratkaisevaksi voimaksi. Vuoden 1939 alkupuolella Ilmavoimien komentaja luopui lopultakin kaukotoimintalaiveistaan eli hän ei enää priorisoinut pommikoneita hävittäjien edelle.<sup>17</sup>

Magnusson teki kesällä 1938 Malmin lentoaseman avajaisten yhteydessä paljon töitä saksalaisen Heinkel He-112 -hävittäjän saamiseksi Suomeen. Tämän jälkeen suomalaiset koelensivät koneen Utissa. Ernst Heinkel oli saanut Saksan ilmailuministeriöltä (Reichsluftfahrtministerium, RLM) suullisen ”vapautuksen” koneiden myymiseksi ulkomaille, mutta Ilmavoimien komentaja ei ollut valmis kauppaan. Olisiko Suomi käytännössä voinut koneita hankkia silloisessa sotilaspoliittisessa ilmapiiirissä, jää arvailujen varaan.<sup>18</sup>

Amerikkalaiset tarjosivat ennen sotaa Seversky-hävittäjiä Suomelle. Ilmavoimien komentaja ei halunnut siirtää varoja pommikoneista hävittäjiin, joten hän pani Lorentzin valinnan eteen: ostetaanko hävittäjärahoilla 17 Fokkeria vai kahdeksan Severskyä? Tämän lisäksi Suomella oli ainoastaan kymmenen vanhentunutta kaksitasoista Bulldog-konetta. Lorentz joutui valitsemaan Fokkerit, mitä hän myöhemmin katui. Lorentzin mielestä Seversky-hävittäjien valinta olisi saattanut avata tien jatkohankinnoille Yhdysvalloista. Syksyllä 1938 Yhdysvallat tarjosi myytäväksi 30 Curtiss CW-21 -hävittäjää Suomelle kuuden kuukauden toimitusajalla ja lisäksi tarjolla oli Seversky-hävittäjiä. Kumpaakaan kauppaa ei aktivoitu, koska Suomi sai neljä Fokkeria yhden Severskyn hinnalla. Sotamarsalkka Mannerheim kannatti Seversky-kauppaa, mutta Ilmavoimien komentaja ei edelleenkään muuttanut päätöstään varojen suuntaamisesta pommittajien hankintaan. Uttilaiset hävittäjälentäjät olivat

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> *Lindberg 2005a, s. 26–31*

<sup>18</sup> *Nikunen 2005, s. 19.*



erittäin pettyneitä Ilmavoimien esikunnan päätöksiin, mutta he onnistuivat toistuvilla virallisilla valituksillaan saamaan aikaan 13 lisäkoneen hankinnan. Vuosien 1938–1939 vaihteessa Suomen Yhdysvaltain suurlähettiläs Hjalmar Procopé yritti saada aikaan miljardin markan lainan Yhdysvalloista. Ilmavoimat olisi saanut 300 miljoonan markan osuuden, jolla olisi voitu ostaa 80 amerikkalaishävittäjää. Vasemmistopuolueet estivät eduskunnassa lainan aktivoimisen. Vuoden 1939 alussa tapahtui jonkinlainen herääminen: Ilmavoimien esikunnalle annettiin tehtäväksi laatia operaatiosuunnitelma, jossa hävittäjät olisivatkin painopisteenä. Tästä huolimatta Suomi lähti talvisotaan 35 Fokkerilla (viidessä lentueessa) ja kymmenellä Bulldogilla.<sup>19</sup>

#### 4. Ilmasodankäynnin koulutusta tehostetaan

Ilmasodankäynnin opetus ei ollut erityisemmin korkealla tasolla yleisesikuntaupseerikursseilla 1930-luvulla. Opettajat eivät olleet selvillä ilmasotataidon uusimmasta kehityksestä, eikä heillä ollut näkemyksiä toiminnan kehittamisestä. Ilmaoperaatioiden tietämys ei ollut kovin paljon paremmalla mallilla Ilmavoimien esikunnassa. Yleisesikunta ei ollut antanut Ilmavoimille tehtäviä, minkä vuoksi Ilmavoimilla ei ollut olemassa operatiivista suunnitelmaa. Vuonna 1933 kirjoitettu 1930-luvun Ilmavoimat koostui useista ”aselajeista”: tiedustelu-, pommitus-, meritoiminta- ja hävittäjäyksiköt toimivat itsenäisesti. Hävittäjälaivueet olivat ”aselajien” vähemmistönä. Ilmavoimien kehittämisohjelma vuosille 1934–1938 oli laadittu ilman operatiivista suunnitelmaa ja selvää näkemystä siitä, miten ilmavoimia tulisi käyttää kriisissä. Hävittäjätoimintaa ei painotettu eikä suunnitelmassa ollut painopistettä. Ulkomaista kehitystä seurattiin, mutta tätä seurantaa jatkettiin vielä silloinkin, kun olisi jo pitänyt tehdä päätöksiä. Vuosina 1935–1936 suunnitelmaa säädettiin vielä aikaisempaa enemmän pommikoneiden eduksi.<sup>20</sup>

Ulkomaisten ammattikirjallisuuden ja -lehdistön seuraamisen lisäksi Lorentz opetti ilmataktiikkaa Ilmavoimien kapteenikursseilla. Lorentzin opetustapa oli rauhallinen ja looginen. Hän käytti Sokrateen menetelmää eli vastasi usein kysymykseen sellaisella vastakysymyksellä, joka paljasti kysyjän tietämättömyyden. Hän käytti tätä menetelmää myös keskusteluissa ja esittelyissä Ilmavoimien esikunnassa, mikä ei tuonut hänelle ystäviä.<sup>21</sup>

Ilmavoimien esikuntapäällikkö aktivoi uuden ilmasotaohjesäännön valmistelutyön Lorentzin siirryttyä esikuntaan. Lorentz piti ilmasodankäynnin muutostilaa niin voimakkaana, että hänen mielestään oli mahdotonta ennustaa tekninen kehitys edes kymmenen vuotta eteenpäin. Tästä huolimatta tai sen vuoksi Lorentz koki uuden ohjesäännön kirjoittamisen mielenkiintoiseksi haasteeksi. Hän kirjoitti ohjesäännön hävittäjäoperaatioita ja ilmataistelua käsittelevät osat. Lorentz pyysi kirjoitustyöhön mukaan luutnantti Urho Abraham Niemisen (myöh. Mattelmäki). Niemisen kanssa ohjesääntöä rakennettiin ylitöinä vapaa-ajalla, minkä

<sup>19</sup> *Mattelmäki 1988, s. 17; Lindberg 2005a, s. 26–31*

<sup>20</sup> *Mattelmäki 1988, s. 9–12; Lindberg 2005a, s. 26–31.*

<sup>21</sup> *Mattelmäki 1988, s. 14*

seurauksena uusi ohjesääntö kyettiin julkaisemaan huhtikuussa 1939, noin puoli vuotta ennen sodan syttymistä.<sup>22</sup>

Lorentzin mielestä Ilmasotaohjesäännön olisi pitänyt olla salainen, mutta koska Ilmavoimien kyky toteuttaa suunniteltua taktiikkaa oli niin huono, ei vähempi salattavuusasteakaan tuottanut suurta haittaa. Ohjesäännön avaintekijät olivat omien hävittäjäkoneiden ylivoimainen suorituskyky, toiminnan jatkuvuus valoisana aikana ja yllätyshyökkäykset. Jatkuvuus taattiin jakamalla laivueet kolmeen hälytysvuoroon ja varaamalla kaksi ohjaajaa konetta kohden. Yllätys saavutettaisiin omien joukkojen yläpuolella hyödyntämällä taistelunjohtoradioasemia. Laivueet hajautettiin lentueiksi tai jopa neljän koneen parviksi, jotka kyettiin kokoamaan minuuteissa ilmassa yhteen suureksi torjuntavoimaksi. Taktiikassa hyödynnettiin sitä, että neuvostohävittäjissä ei ollut radioita.<sup>23</sup>

Ilmasotaohjesääntöä ei saatu täysin viimeisteltyä ennen talvisotaa. Ilmavoimien ensilinjan hävittäjien suorituskyky ei mahdollistanut suunniteltua taktiikkaa, eikä ilmavalvontaverkko ollut niin kattava, että aluetta olisi kyetty hyödyntämään kaavailujen mukaan. Suomalaisen pommikonetaktiikka perustui hävittäjäsaattoon, eikä pommittajien oletettu kykenevän suojaamaan omaa toimintaansa. Sotaa edeltävä polttoainepula esti suunnitellun hävittäjätaktiikan harjoittelun.<sup>24</sup>

### 5. Lorentz Lentorykmentti 2:n komentajaksi

Lentorykmentti 2 Utissa oli huonosti organisoitu sodan kynnyksellä. Kapteeni Gustav Magnusson nimitettiin 21. marraskuuta 1938 Lentolaihue 24:n komentajaksi. Rahapula iski koulutukseen, koska polttoaineeseen ja patruunoihin ei ollut tarpeeksi varoja. Kahdeksan lentotunnin ohjaajakohtaista kuukausitavoitetta ei saavutettu. Vuodesta 1934 lähtien pommituslentäjät olivat saaneet enemmistön lentotunneista. Hävittäjätaktiikka ja -koulutus oli siis priorisoitava tarkasti. Varaa oli vain Lorentzin määrittelemiin hyökkäysliikkeisiin ja -suuntiin sekä ampumaharjoituksiin. Talvisodan hävittäjätaktiikan taustalla oli Fokkerien huono suorituskyky, mikä pakotti hyökkäämään yläpuolelta hetkellisen nopeusylivoiman saavuttamiseksi. Tämä ”heiluritaktiikka” yhdistettiin niihin muutamaiin takasektorihyökkäyksiin, joita oli vara harjoitella, ja näin tuloksena oli taktiikka, joka toimi pommikone-muodostelmia vastaan, mutta ei kaikissa hävittäjätaistelutilanteissa. 1930-luvun lopulla Lorentz halusi pitää hävittäjätaktiikan menetelmät ja harjoittelun yhtä salassa kuin neuvostoliittolaiset pitivät omansa.<sup>25</sup>

Tilannetta pahensi 1937 tehty päätös alistaa ilmatorjunta Ilmavoimien komentajalle. Tämän seurauksena Ilmavoimien komentaja päätti vuorostaan alistaa ilmavalvonnan ilmatorjunnalle. Päätös vei ilmavalvonnan kehittämisen hävittäjätorjunnan kannalta sivuraiteille,

<sup>22</sup> Lorentz 1953, osa I, s. 53–54; Mattelmäki 1988, s. 16; Lindberg 2005a, s. 26–31.

<sup>23</sup> Mattelmäki 1988, s. 16; Lindberg 2005a, s. 26–31; Nikunen 2005, s. 28–31.

<sup>24</sup> Lindberg 2005a, s. 26–31.

<sup>25</sup> *Ibid.*

sillä ilmavalvonta organisoitiin tukemaan ilmatorjuntatykistön paikallista ilmapuolustusta sen sijaan, että ryhmitys olisi tukenut laajalla alueella toimivaa hävittäjätorjuntaa. Ryhmitystä saneli rauhan ajan puhelinverkko operatiivisten tarpeiden sijaan, mikä paljastui heti talvisodan alussa neuvostopommittajien päästessä yllättämään osan suomalaisista hävittäjätkukohdista ilman hälytystä.<sup>26</sup>

Everstiluutnantti Richard Lorentz käveli Utin rautatieasemalta Lentorykmentti 2:n komentajaksi 10. lokakuuta 1939. Rykmentissä hän pisti heti tuulemaan. Jo seuraavana päivänä oli itärajan pinnassa Immolan tukikohdassa Fokker-osasto päivystyksessä. Lorentz rajoitti osaston lennot 50 kilometrin säteelle Immolasta, jotta vastustajaa ei provosoitaisi. Lentoalue mahdollistaisi rautateiden suojauksen. Suomalaisille ei annettu tulenavausoikeutta, vaikka keskellä Karjalan taivasta tavattiin punatähtisiä koneita. Vastustajalle ei aiottu antaa tekosyytä sodan aloittamiseen. Ohjaajille ei annettu edes lupaa vastata tuleen, vaikka he joutuisivat ilmassa tulituksen kohteeksi.<sup>27</sup>

Lorentz oli tuttu näky hävittäjälaivueiden tehtävänantotiloissa. Hänellä oli tapana kuunnella oppitunteja ja lentotehtävien purkutilaisuuksia laivueissa. Lorentz ja Magnusson päättivät kumota polttoainerajoitukset hävittäjälaivueissa. Näin he ottivat itse vastuun siitä, että ohjaajat saivat riittävästi lentotunteja harjoitteluun juuri ennen sotaa.<sup>28</sup>

Suomen radiotiedustelun johtajalla, eversti Reino Hallamaalla (1899–1979) ja Richard Lorentzilla oli erittäin läheinen yhteistyösuhde, joka oli perua vuosilta 1937–1938, jolloin Ilmavoimien upseereita käytettiin Suomenlahden saarilla radiotiedustelutehtävissä. Marraskuussa 1939 Hallamaan ja Lorentzin yhteistyö osoittautui erittäin hyödylliseksi, koska Hallamaalta saatujen tietojen perusteella rykmentti kykeni säätämään valmiustilaansa. Marraskuun puolivälissä Lorentz piti Laivue 24:n ohjaajille puhuttelun, jossa hän kertoi olleensa yhteydessä radiotiedustelun johtajaan, jonka mukaan tiedustelutiedot viittasivat siihen, että neuvostojoukot olivat päättäneet kaikki joukkojen siirrot ja että ne olisivat valmiita hyökkäykseen kahden viikon kuluttua tai nopeamminkin. Lorentz määräsi Lentorykmentti 2 täyteen hälytystilaan.<sup>29</sup> Marraskuun 29. päivänä Hallamaan radiotiedustelu sieppasi venäläissanoman, jossa panssariprikaatille annettiin käsky valmistautua etenemään Rautuun. Lorentz sai tiedon Hallamaan alaiselta ja otti sen huomioon sotavalmisteluissaan. Vielä sodan jälkeenkin Lorentz ihmetteli sitä, että hänelle ei Kannaksen armeijan hävittäjätorjunnan komentajana ilmoitettu neuvostojoukkojen hyökkäyksestä heti aamulla 30. marraskuuta. Kesti kolme tuntia ennen kuin virallinen tieto tuli Lorentzille.<sup>30</sup>

---

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Nikunen 2005, s. 44.*

## 6. Talvisota taivaalla

Sodan alettua siviiliyhteiskunta kiinnostui ilmapuolustuksesta, koska neuvostoilmavoimat alkoivat välittömästi pommittaa Suomen kaupunkeja. Hävittäjiä tarvittiin suojamaan siviilejä. Kenttäarmeijan tarpeita Lorentz piti kummallisen rajoittuneina. Yleisesikunta ja armeijat olivat lähinnä kiinnostuneita tiedustelulenkoista ja tykistön tähystyksestä. Lorentzin mielestä modernien aseiden käytössä oltiin vielä vuoden 1914 tasolla. Maavoimien kiinnostus ilmatukea kohtaan lisääntyi Neuvostoliiton ilmavoimien paineen lisääntyessä. Tilanne rintamalla johti lukuisiin tukipyyntöihin omien hävittäjien käytöstä maavoimien suojaksi. Maavoimien upseerien oli vaikea ymmärtää, miksi menestyksellä toimivia hävittäjiä ei käytetty heidän suoraan tukemiseensa. Samaan aikaan hävittäjiä vaadittiin kiihkaasti kotialueen kaupunkien suojaksi neuvostojoukkojen ilmaterroria vastaan, koska pommitukset haittasivat teollisuustuotantoa ja rautatieliikennettä.<sup>31</sup>

Torjuntalentojen johtaminen perustui ilmapuolustusaluekeskusten (IPAK) puhelimitse antamien ilmavalvontaviestien hyväksikäyttöön koneiden hälyttämiseksi ilmaan sekä ilmassa olevien koneiden johtamiseen radiolla näiden viestien perusteella. Puhelin-yhteydet varmistettiin sijoittamalla tärkeimmissä suunnissa oleviin ilmapuolustusaluekeskuksiin radiot, joilla voitiin olla yhteydessä laivueiden komentopaikkoihin.<sup>32</sup>

Eräs osoitus Hallamaan ja Lorentzin toimivasta yhteistyöstä oli luutnantti Jorma Sarvanon uskomaton tulos 7. tammikuuta 1940. Uudenvuoden jälkeen vastustajan pitkän matkan tiedustelukoneet olivat lentäneet Jyväskylän ja Kuopion ympäristössä. Radioliikenne paljasti koneiden kertovan sääraportteja kaupungeista. Lorentz päätti Magnussonin kanssa käymänsä keskustelun perusteella laittaa Fokker-lentueet valmiuteen Lahdessa ja Utissa loppiaisaatoksi. 6. DBAP -pommitusosaston (DB-3) muodostivat majuri Majstrenkon johtama 8-koneinen osasto ja majuri Balašovin komentama 9-koneinen osasto, joiden kohteena oli Kuopio. Balašovin osasto palasi ilman tappioita, mutta Majstrenkon osasto harhautui liiaksi länteen. Lennolla ollut Sovelius sai radiolla tiedon Haminan suunnasta tulossa olevasta pommitusosastosta, ja hän ampui siitä alas yhden. Loput seitsemän jatkoivat ja pommittivat Kuopiota. Niiden paluumatkalla tieto osastosta oli jo ehtynyt Uttiin, ja siellä hälytyspäivystyksessä ollut Sarvanto hälytettiin osaston perään. Hän tavoitti 7-koneisen osaston ja ampui siitä kuusi alas alle viidessä minuutissa. Suomen radiotiedustelu oli murtautunut neuvostokoneiden omatunnusmenetelmät, mitä suomalaishävittäjät hyödynsivät lähestyessään pommikoneita.<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Lindberg 2005a, s. 26–31.

<sup>32</sup> Lorentz 1953, osa I, s. 140–141, 170.

<sup>33</sup> Lindberg 2005a, s. 26–31.

Lorentzin näkemysten mukaan Suomen hävittäjätorjunnan painopiste oli Karjalan kannaksella, jossa ilmasota joko voitettaisiin tai hävittäisiin. Hän seurasi rykmentin esikunnallaan Magnussonin Lentolaivue 24:ää tammikuuhun 1940 asti, jolloin Ilmavoimien komentaja määräsi Lorentzin esikuntineen Kouvolan pohjoispuolelle Selänpäähän seuraamaan uusien hävittäjälaivueiden aktivointia. Selänpäässä ei ollut riittäviä viestiyhteyksiä, minkä vuoksi Lorentz ei voinut tukea Magnussonin Fokker-laivuetta siinä määrin kuin olisi halunnut.<sup>34</sup>

Heti sodan alussa tappioiden minimoimiseksi oli päätetty käyttää hävittäjiä suojaamaan kohteita syvällä sisämaassa, erityisesti Karjalan kannaksella, ja vain poikkeustapauksessa suunnattaisiin hävittäjät rintaman yläpuolelle. Tämäkin taktiikka joutui vaikeuksiin vastustajan kehittäessä hävittäjätaktiikkaansa. Neuvostopommittajat lensivät sodan alussa ilman hävittäjäsaattoa, mutta vastustajan otettua saattohävittäjät käyttöön tammikuun lopulla 1940 joutuivat suomalaiset kasvattamaan hävittäjäosastojaan ja lakisuoja vihollishävittäjiä vastaan. Erityisen ikävänä yllätyksenä tuli lisäpolttoainesäiliöiden ilmestyminen neuvostohävittäjiin (lähinnä I-15- ja I-152-koneisiin) tammikuussa 1940. Seurauksena oli sarja hyödyttömiä hävittäjien välisiä ilmataisteluja, joista alivoimaisilla koneilla varustetut suomalaiset joutuivat irtautumaan. Suomalaisten suunnitelma käyttää hävittäjiä pääasiassa pommikoneita vastaan sopi melko hyvin koneiden suoritusarvoille. Neuvostohävittäjien taktiikan muututtua Lorentz joutui luopumaan joistakin Ilmasotaohjesääntöön kirjoittamista periaatteista, mutta takasektorihyökkäykset pommikoneita vastaan toimivat, kuten oli suunniteltu. Nopean tähtäyksen ja tarkan tulen yhdistelmä osoittautui tehokkaaksi.<sup>35</sup>

Tammikuun 25. päivänä 1940 Lorentz kirjoitti Ilmavoimien komentajalle kirjeen, jossa hän vastusti Karjalan armeijasta ja IV armeijakunnasta tulleita vaatimuksia siirtää hävittäjätukikohdat lähemmäksi rintamaa. Vaikka vaatimus sinänsä oli looginen, ei Lorentz voinut sitä hyväksyä, ja hän kielsi Magnussonia toteuttamasta käskyjä, koska vähät hävittäjät kykenivät toimimaan ainoastaan ilmavalvonnan antamien varoitusten perusteella eli rintaman takana. Rintaman yläpuolella vaadittaisiin ilmapäivystystä, johon ei ollut riittävästi koneita. Rintaman lähellä olevista tukikohdista hävittäjät joutuisivat aloittamaan nousunsa vihollishävittäjien näkyvissä, mikä johtaisi merkittäviin tappioihin. Ilmavoimien komentaja hyväksyi Lorentzin näkemykset, minkä seurauksena hävittäjätukikohtia ei siirretty lähemmäksi rintamaa.<sup>36</sup>

Käskyssään helmikuun 3. päivänä 1940 Lorentz linjasi varsin yksityiskohtaisesti hävittäjävoiman käyttöä. Hän määritteli jokaiselle hävittäjälaivueelle omat tehtävät, vastualueet, tukikohdat, radioasemien sijainnit, hyökkäysmenetelmät ja jopa koulutusperiaatteet. Tavoitteena oli aiheuttaa maksimaaliset tappiot vihollispommikoneille. Hyökkäys tuli suorittaa edullisesta asemasta muodostelman viimeistä konetta vastaan. Takaa-ajossa voi ylittää laivueen vastualueen rajan. Vihollisen hävittäjämuodostelmia tuli välttää, jos ne olivat samalla korkeudella tai ylempänä. Kaartotaisteluun hävittäjien kanssa ei saanut sitoutua.

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> *Ibid.*

Sisämaassa tuli hyödyntää vihollisen polttoainetilannetta hyökkäämällä tukikohtiin palaavia koneita vastaan. Lennoille, jotka suuntautuivat vihollisalueen yläpuolelle tai rintamalle, tuli saada tehtävä jo edellisenä päivänä riittävän lennonvalmistelun turvaamiseksi. Käsky oli vain sivun mittainen, mutta se sisälsi kaikki ilmasodan ydinasiat.<sup>37</sup>

### 7. Ensimmäinen parveilutaktiikan (swarming) ohje valmistuu 1940

Talvisodan lopussa Lorentz kirjoitti kaksi merkittävää käskyä. Vihollisaktiviteetti ja suuret hyökkäysosastot johtivat siihen, että kaikkia havaittuja osastoja ei enää kyetty torjumaan voimalla, joka estäisi vihollista pääsemästä tavoitteeseensa. Helmikuun 27. päivänä Lorentz totesi, että vihollistoiminta pitää oman henkilöstön suuren paineen alaisena. Hän vaati Lentolaivue 24:ää toteuttamaan tehtävänsä kahdella tai kolmella keskitetyllä torjuntaiskulla vuorokaudessa. Ilmavalvontatietojen perusteella tuli kohteeksi valita sopiva pommikoneosasto, jolla olisi korkeintaan heikko hävittäjäsuoja. Tavoitteena oli tuhota koko osasto keskitetyllä iskulla. Torjunnan jälkeen hävittäjien tuli tankata suojaisella työkentällä ja palata päätukikohtaan vasta polttoaine- ja asetäydennyksen jälkeen täydessä torjuntavalmiudessa. Helmikuun viimeisenä päivänä Lorentz hahmotteli ilmavoimiemme ”parveilutaktiikan” periaatteet (Swarming Concept of Operations, CONOPS). Vihollinen käytti Lentolaivue 26:n vastuualueella matalalla lentäviä pommikoneita, joita hävittäjät suojasivat useassa kerroksessa. Hyökkäys pommikoneita vastaan johtaisi suuriin tappioihin, minkä vuoksi Lorentz antoi seuraavat ohjeet:<sup>38</sup>

1. Hyökkäyksen tulisi aina olla mahdollisimman keskitetty.
2. Hävittäjäsuojaa vastaan oli hyökättävä takaa yläpuolelta, koska hävittäjät keskittyivät alapuolellaan oleviin pommikoneisiin.
3. Hyökkäyksen jälkeen tuli jälleen hankkia korkeusetu. Kaartotaistelua oli vältettävä.
4. Tavoitteena oli aiheuttaa saattohävittäjille mahdollisimman suuret tappiot. Kun hyökkäys pakottaisi saattohävittäjät keskeyttämään tehtävänsä, hyökkäystä jatkettiin pommikoneosastoon.

Näin Lorentz oli lyhyesti määritellyt Suomen ensimmäisen parveilutaktiikan. Laajalle alueelle hajautetut hävittäjät koottiin tilannekuvan perusteella keskitettyihin iskuihin, minkä jälkeen ne hajautettiin järvien jäille täydennyksiä varten, jotta ne saattoivat hyökätä jälleen uudestaan koottuna iskuna. Tämänkaltainen pulssitettu taistelumenetelmä oli käytössä läpi sodan.

### 8. Ilmasodan kokemuksia talvisodasta

Suomen ainoa hävittäjärykmentti, Lentorykmentti 2, saavutti talvisodassa 169 ilmavoittoa. Tulos osoitti Lorentzin ja Magnussonin näkemykset hävittäjävoimien vahvuudesta oikeiksi. Pommikoneita vastaan suunniteltu taktiikka toimi, vaikka polttoainepula oli rajoittanut harjoittelua. Ennen sotaa oli kyetty harjoittelemaan ainoastaan hyökkäyksiä pommiko-

<sup>37</sup> *Nikunen 2005, s. 58–59.*

<sup>38</sup> *Lindberg 2005a, s. 31.*

neostastoihin. Lentotunnit eivät olleet riittäneet hävittäjäosastojen johtamisen harjoitteluun. Koska vastustajan hävittäjien suorituskyky oli parempi kuin suomalaisilla, jouduttiin taistelemaan suunniteltua suuremmilla hävittäjäosastoilla. Jopa tämä muutos jouduttiin hylkäämään Ilmavoimien komentajan päätettyä pilkkoa Lentolaivue 24 pieniin osiin sisämaan puolustamiseksi.

Talvisodasta lähtien Ilmavoimien komentajalla oli tapana puuttua lyhyellä varoitusajalla hävittäjäyksiköiden toiminnan pieniin yksityiskohtiin ohi komentoketjun. Ilmavoimilla ei ollut yhtä operatiivista johtoa talvisodassa. Huonot viestiyhteydet eivät mahdollistaneet ilmasodan johtamista Päämajasta Mikkelistä. Ilmavoimien johdon olisi tullut vieraila edes kerran Lentolaivue 24:n komentopaikassa ymmärtääkseen, miten ilmasotaa tuli johtaa. Vasta vuonna 1944 Ilmavoimien komentaja vieraili Lorentzin komentopaikassa ja myönsi, ettei ollut ymmärtänyt asioita oikealla tavalla eivätkä hänen alaisensa upseeritkaan olleet häntä oikein neuvoneet esikunnassa.<sup>39</sup>

Lorentzin ja Magnussonin varovaista ja harkittua hävittäjävoiman käyttöä ei arvostettu kaikkialla. Hävittäjäyksiköiden menestys ja pienet tappiot aiheuttivat kateutta. Talvisodan viimeisellä viikolla muutamat majurit totesivat Lorentzille Ilmavoimien esikunnassa, että ”nyt olisi viimeinen hetki korjata pienet tappioluvut ja pistää kaikki peliin”. Yleensä tämänkaltaisten ”maksimiriskien” into kasvaa etäisyyden kasvaessa hävittäjäkoneiden ohjaamoista ja on suurimmillaan maanalaisissa esikunnissa.<sup>40</sup>

Ilmaherruus Kannaksella hävittiin jo vuosina 1935–1939–ei talvisodan taisteluissa. Lorentzin mukaan varat olisi tullut suunnata noin 80 hävittäjään, ilmavalvontaverkkoon, radioihin, komentokeskukseen, kaksinkertaiseen ohjaajamäärään sekä konesuojiin tukikohdissa. Ilmavoimien merkitystä talvisodassa vähensi kaksi virhettä kehityssuunnitelmissa: väärä hankintasuunnitelma ja hankintojen virheellinen ajoitus. Talvisodan merkittävin oppi oli se, että hävittäjätaktiikka, ilmataistelutaidot ja hävittäjien ylivoimainen suorituskyky ovat määräävämpiä kuin viholliskoneiden lukumäärä.<sup>41</sup>

## 9. Kehittämistä välirauhan aikana

Lentorykmentti 2:ssa oli talvisodan jälkeen kolme hävittäjälaivuetta: Brewster-, Morane- ja Fiat-laivueet. Lorentzin komentopaikka oli Varkaudessa vastoin Ilmavoimien komentajan käskyä. Lorentzilla oli kaksi painopistettä rykmentin kehittämisessä: sotavalmiiden ohjaajien tuottaminen ja viestiyhteyksien kehittäminen sellaiselle tasolle, että johtamisjärjestelmä toimisi rykmentin koko vastualueella. Lorentz kirjoitti Lentolaivue 26:n luutnantti Niemisen, majuri Harju-Jeantyn ja kapteeni Kivilahden kanssa laajennetun Ilmasotaohjesäännön. Ohjesääntöä ei saatu julkaistuksi ennen kuin sota syttyi uudelleen. Talvisota oli osoittanut

<sup>39</sup> Lorentz 1953, osa I, s. 167–179; Lindberg 2005a, s. 26–31.

<sup>40</sup> Lorentz 1953, osa I, 1953, s. 167–179.

<sup>41</sup> *Ibid.*

taktiikan perusteet oikeiksi. Kaikki ilmataisteluliikkeet täytyi laskea ennen testausta, ja sen jälkeen jokainen yksityiskohta käskyjä ja komentoja myöten tuli harjoitella yksityiskohtaisesti.<sup>42</sup>

Iske ja irti -taktiikka oli edelleen Lorentzin mieleen. Kaartotaisteluja vastustajan hävittäjien kanssa tuli välttää. Pikakoulutusohjelmat etenivät vauhdilla, mutta toimintaa rajoitti se, että vielä välirauhan aikana Ilmavoimien komentaja salli hävittäjäohjaajille vain noin kolme lentotuntia kuukaudessa pommikoneohjaajien saadessa neljä ja puoli tuntia pääasiassa suunnistuslentoihin! Syynä saattoi olla se, että Ilmavoimien esikunnassa ei edelleenkaan palvelut yhtään hävittäjäkoulutuksen saanutta upseeria. Rajoitukset johtivat siihen, että harjoitukset priorisoitiin tykkiammunnan harjoitteluun rajoitetuista suunnista ja väistön ajoitukseen. Lorentz käski isot linjat, joista muun muassa Hävittäjälentolaivue 24:n ohjelmistot poikkesivat vain vähäisesti. Lorentzilla ja Magnussonilla oli näkemyseroja harjoituslentojen järjestyksestä ohjelmiston sisällä. Magnusson halusi aloittaa koulutuksen yksittäisellä koneella ilman vastustajaa Lorentzin painottaessa vastustajan merkitystä heti ensimmäisistä lennoista lähtien.<sup>43</sup>

Lorentz suunnitteli järjestelmän, jossa kaikkia hävittäjälaivueita voitaisiin johtaa rykmentin koko vastuualueella. Hän tavoitteli kykyä muuttaa taistelun painopistettä nopeasti ja mahdollisuutta osallistua tarvittaessa taisteluun kaikilla kolmella laivueella samanaikaisesti. Tavoite oli haasteellinen, sillä laivueiden koneissa oli erityyppiset radiot, jotka käyttivät eri taajuusalueita. Ilmavoimien komentaja ei hyväksynyt Lorentzin esittämää maaradioiden määrää. Tämän lisäksi ilmavalvontaverkko oli vielä huonommassa kunnossa kuin talvisodan aikana. Näiden tekijöiden summana mitään komentopaikkoja, radioita ja ilmavalvontaverkon parannusta ei tullut ennen jatkosotaa. Lorentz yritti ratkoa ongelman toukokuussa 1941 järjestämällä ilmasotaharjoituksen, jossa radioasemat sijoitettiin neuvostopommittajien todennäköisimmille hyökkäysreiteille.<sup>44</sup>

Kesäkuun 20. päivänä 1941 lentokaluston painopiste oli lopultakin kunnossa – painopiste oli hävittäjäkoneissa, joita oli kaikkiaan 230. Pommikoneita oli 41 eli selvä vähemmistö. Talvisodan aikaiset Fokkerit alkoivat olla vanhentuneita, ja välirauhan aikana rakennetut IV-sarjan Fokkerit oli varustettu moottoripulan vuoksi Bristol Mercury moottoria heikompitehoisilla 825 hv:n Twin Wasp Junior -moottoreilla. Lentorykmentti 2:lle ja 3:lle annettiin omat vastuualueet. Käskyt olivat yksinkertaisia, mutta Lorentzin mielestä oli mielenkiintoista havaita, että Ilmavoimien esikunnalla ei ollut mitään komentopaikkaa (operaatiokeskusta) eikä nopeita viestiyhteyksiä kahden lentorykmentin toiminnan koordinointiin. Lentorykmenttejä ei tulisi sitoa kiinteisiin vastuualueisiin. Järjestelmän tulisi aina mahdollistaa koko hävittäjävoimien keskitetty isku tärkeimpiin taisteluihin. Rykmentit olisivat tarvinneet tätä varten oman keskitetyn komentopaikkansa. Näistä puutteista huolimatta Ilmavoimien komentaja piti hävittäjävoimat johdossaan aina kesään 1944 asti.<sup>45</sup>

<sup>42</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 3–8

<sup>43</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 12–14.

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 16–20.



## 10. Jatkosota alkaa – neuvostopommittajat hyökkäävät Suomen kaupunkeihin

Kesäkuun 22. päivänä vuonna 1941 Saksa käynnisti operaatio Barbarossan ja hyökkäsi Neuvostoliittoon. Jo 25. kesäkuuta neuvostojoukot pommittivat Suomen kaupunkeja yli 500 koneella. Suomalaishävittäjät olivat valmiina, ja ne pudottivat 27 viholliskonetta jatkosodan ensimmäisenä päivänä ilman omia tappioita. Tämä antoi itseluottamusta lentorykmentille. Sotatoimet olivat menetyksellisiä, mutta Ilmavoimien esikunnan määräys palauttaa rykmentille toukokuun ilma puolustusharjoitukseen lainatut maa-radioasemat haittasi merkittävästi hävittäjien johtamista sodassa! Toimenpiteen seurauksena neuvostopommittajat pääsivät yllättämään Heinolan kaupungin, vaikka Lentolaivue 24:n koneita oli vain 20 kilometrin päässä Vesivehmaalla. Koska maaradioasemia ei tarvittu muualla, ne palautettiin myöhemmin rykmentille, mutta radioiden puute oli heikentänyt ilmaoperaatioita viikkojen ajan.<sup>46</sup>

Jatkosodan hyökkäysvaiheessa Ilmavoimilla oli käytössä kaksi hävittäjärykmenttiä. Lentorykmentti 3 tuki Karjalan Armeijan etenemistä Lentorykmentti 2:n suojatessa suomalaisjoukkoja Karjalan kannaksella. Ensimmäisten kahden viikon aikana hävittäjillä saavutettiin 68 ilmavoittoa. Tappiona oli yksi vanhentunut Fokker. Onneksi kaikki hävittäjälaivueet osoittautuivat ylivoimaisiksi neuvostovastustajaansa verrattuna. Neuvosto-ohjaajien taktiikassa ja koulutuksessa oli toivomisen varaa. He sitoutuivat ”ranskalaismallisesti” kaarto- ja taisteluihin nopeilla ja kankeilla MiG- ja Lagg-hävittäjillään. Lorentz räätälöi lentotehtävät sopimaan laivueiden konetyypeille. Brewsterit olivat parhaita, Fiateilla oli lyhyt toimintasäde ja Moraneilla pitkä toiminta-aika, mutta huonot aseet. Brewstereitä ja Fokkereita käytettiin pääasiassa viholliskoneita vastaan sekä Moraneita tiedustelu- ja rynnäköintitehtäviin. Hyvin käyttökelpoiset Curtiss P-36 -koneet tulivat käyttöön syksyllä 1941. Lorentz salli innovaation ja omat taktiset sovellutukset hävittäjälaivueissa. Koska Lentolaivue 24 oli määrävahvainen, kykeni Magnusson käyttämään suuria osastoja kahdessa ja jopa kolmessa vuorossa.<sup>47</sup>

Karjalan Armeija perustettiin 29. kesäkuuta 1941 ja everstiluutnantti Bremer nimitettiin Karjalan Armeijan ilmakomentajaksi. Ilmavoimien komentaja käski Lentorykmentti 2:n tuottamaan Karjalan Armeijan hävittäjäsuojan. Lentorykmentti 2:n johtaminen osoittautui haasteeksi, koska alueella ei ollut viestiyhteyksiä, jotka olisivat mahdollistaneet komento- ja rakentamisen. Tilanteen helpottamiseksi Lorentz seurasi esikuntineen hävittäjälaivueita turvataksaan riittävät viestiyhteydet rykmentille. Hän ei ollut tyytyväinen esikuntansa sijaintiin Pieksämäellä, vaan olisi halunnut lähemmäksi Kannasta ja Laatokkaa. Lorentz ja Magnusson yrittivät toistuvasti saada esikunnan siirretyksi Immolaan, lähemmäksi rintamaa. Tavoitteena oli keskitetty hävittäjäjohto tukemaan kenraalimajuri Aaro Pajarin joukkojen etenemistä. Mikkelin Päämaja ei tukenut ajatusta, ja taustakin selvisi: Ilmavoimien komentaja halusi itse toimia Kannaksen lentojoukkojen komentajana. Tämä oli ehkä seurausta Brewster-laivueen menestyksestä. Ilmavoimien komentajan operaatioajatus tuli yllätyksenä hävittäjälaivueille: komentaja jakoi Kannaksen neljään sektoriin. Operaatiot perustuivat kiinteisiin aikatauluihin eri sektoreilla. Keskitetty hävittäjävoiman käyttö unoh-

<sup>46</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 20–21.

<sup>47</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 20–24.

dettiin. Ajoittain Ilmavoimien komentaja antoi itse lentoonlähtökäskyjä laivueille ohitse komentoketjun. Ilmasodan johtamisperiaatteet olivat vähintäänkin erikoisia vuoden 1941 heinäkuun 29. päivän jälkeen, kun Ilmavoimien komentajalla oli viisi hävittäjälentolaivuetta alaisuudessaan.<sup>48</sup>

### 11. Lorentz määrittää tulenkäytönjohtamisen periaatteet

Sodan jälkeen esiintyi ajoittain kritiikkiä siitä, että Lentorykmentti 2:lla ei ollut samankaltaista komentopaikkaa kuin Lentorykmentti 3:lla vuosina 1943–1944. Lorentzin mukaan komentopaikka ei ole itsetarkoitus, vaan menetelmä saavuttaa haluttu johtamiskyky. Komentopaikan tulisi olla mahdollisimman pieni sillä edellytyksellä, että se silti saavuttaa päätehtävänsä. Komentopaikan tulee esittää vihollistieto komentajalle mahdollisimman visuaalisesti. Komentajan tulee nähdä hävittäjälaivueiden tukeutumistilanne niiden ollessa maassa ja kaikkien koneiden sijainti ilmassa sekä jäljellä oleva lentoaika, jotta hän voi tehdä nopeita päätöksiä ja antaa käskyjä. Lorentzin johtamispaikkakonseptissa laajin komentopaikka oli sellainen, jossa koko valtakunnan hävittäjävoiman käyttö oli keskitetty yhteen paikkaan (Ilmavoimien operaatiokeskukseen). Tämä saavutettaisiin yhdistämällä informaatio alueellisista komentopaikoista (pääjohtokeskuksista). Edellytyksenä oli erittäin kehittynyt radioverkko. Lorentzin kaavailemista komentopaikoista pienempi versio oli Lentolaivue 24:n komentopaikka ”Kippari” talvisodassa. ”Kippari” palveli vain yhden laivueen tarpeita.<sup>49</sup>

Ilmavalvonta Lorentzin rykmentin vastuualueella oli niin huonosti toteutettu, ettei ollut mitään perusteita rakentaa suurta komentopaikkaa yhdistämään pientä informatiiovirtaa. Toimivin vaihtoehto olisi ollut rakentaa kaksi liikkuvaa komentopaikkaa Lentorykmentti 2:n alueelle. Kumpakaan komentopaikkaa olisi tuettu noin 25 ilmavalvonta-asemalla ja radiolla. Radioita ei ollut, eikä Ilmavoimien esikunta mieltänyt niiden tarvetta.<sup>50</sup>

Lentolaivue 24 oli lähes koko hyökkäysvaiheen suoraan Ilmavoimien komentajan alainen, minkä seurauksena laivue sai Ilmavoimien esikunnan palauttamia lisäradioita käyttöönsä. Radiot seurasivat nyt Brewster-yksiköitä, minkä vuoksi ilmavalvontaverkko tiheni aina siellä, missä Lentolaivue 24 operoi. Laivueen poistuttua alueelta ilmavalvonta palasi alkuperäiseen huonoon tilaansa.<sup>51</sup>

Lentorykmentti 2:n päätehtävä oli suojata maajoukkoja ilmahyökkäyksiltä. Tämä edellytti usein jatkuvaa aikataulunmukaista ilmapäivystystä rintaman yläpuolella omilla vastuualueilla. Lorentz yritti jatkuvasti saada hävittäjäjoukot kytkettyä suoraan ilmavalvontatietoon viholliskoneiden sijainnin selvittämiseksi. Koska rykmentillä oli vuonna 1941 vain kaksi hävittäjälaivuetta käytössään ja ainoastaan Lentolaivue 24:n tehtävänä oli ilmaherruuden hankkiminen, tuli rykmentti toimeen laivuetason komentopaikalla. Ei ollut tarvetta alkaa

<sup>48</sup> *Mattelmäki 1988, s. 28–29; Lindberg 2005b, s. 36–41.*

<sup>49</sup> *Lorentz 1953, osa II, s. 25–30; Lindberg 2005b, s. 36–41.*

<sup>50</sup> *Lorentz 1953, osa II, s. 25–30.*

<sup>51</sup> *Lindberg 2005b, s. 36–41.*

ohjata yhden laivueen toimia rykmenttitaso- komentopaikasta. Lorentz yritti epätoivoisesti korvata rykmentin surkeaa ilma- valvontaverkkoa radiokuunteluasemilla. Neuvostojoukkojen nopean vetäytymisen seurauksena alueella oli vieläkin radioasemia, jotka lähettivät tietonsa taivaalle. Tästä verkosta saatiin ennakkovaroituksia pommikonehyökkäyksistä, mutta koska venäläisissä I-sarjan hävittäjissä ei ollut radiota, ei vihollishävittäjistä kuitenkaan saatu tietoja. Lorentz kävi Päämajassa keskustelemassa radiotiedustelun johtajan Hallamaan kanssa tiedonvaihdosta. Tämän jälkeen rykmentistä saatiinkin vuoden 1941 lopulla suora puhelinlinja Hallamaan osaston päivystäjälle.<sup>52</sup>

Lorentzin mielestä alemman tason komentajiin tuli luottaa ja heille tuli antaa taktinen vapaus toteuttaa tehtävänsä. Ylemmän tason komentajien tuli antaa ainoastaan komentajan linjaukset ja ohjata joukkoja oikeaan suuntaan. Lorentz oli sitä mieltä, että komentamista ei tarvittu yhtään sen enempää kuin mitä tehtävän täyttäminen edellytti. Lorentzin äidinkielenä tästä menettelytavasta käytettiin nimitystä ”Auftragstaktik” –tehtävätaktiikka.<sup>53</sup>

Lorentz ylennettiin everstiksi 16. syyskuuta 1941. Lentorykmentti 2 oli toiminut erinomaisesti Lorentzin komennossa: vuonna 1941 Lentolaivue 24 oli saavuttanut 135 ilmavoittoa ja menettänyt kaksi BW-konetta, Lentolaivue 26 oli ampunut Fiatella alas 52 konetta ja menettänyt yhden FA-koneen ja Lentolaivue 28 oli saavuttanut 70 ilmavoittoa ja menettänyt kahdeksan Moranea ilmataisteluissa.

Toukokuussa 1942 Ilmavoimien organisaatiota muutettiin siten, että Lentorykmentti 2 sai uuden vastualueen Maaselän kannakselta ja Äänisjärveltä. Lentolaivueet 16, 24 ja 28 kului- vat rykmenttiin.

## 12. Suomalaiset menettävät otteen ilmassa vuonna 1942

Maajoukkojen pysäytettyä hyökkäysoperaation oli tarpeellista ryhmittää uudelleen liian itään työnnetty hävittäjäyksiköt, jotta puolustukselle saataisiin syvyyttä. Ilmavoimien komentaja ei pitänyt Lorentzin varovaisista suunnitelmista. Komentajan tavoitteena oli ryhmittää hävittäjät mahdollisimman lähelle rintamaa, mistä hän piti kiinni jatkosodan loppuun asti. Lorentzin mielestä ei ollut mitään syytä riskeerata hävittäjiä silloin, kun ne olivat haavoittu- vimmillaan lentoonlähdessä. Neuvostopartisaanit raportoivat hävittäjätukikohtien läheltä suomalaiskoneiden lentoonlähdeajajat, mikä vaikeutti torjuntajoukkojen onnistumista. Lorentz yrit- ti vastata tähän vuonna 1942 esittämällä tiedusteluyksiköiden lähettämistä raportoimaan neuvostotukikohtien toiminnasta. Tavoitteena oli ennakkovaroitusajan parantaminen. Il- mavoimien esikunnassa tämä puhdas tiedustelutehtävä muutettiin osittain tuholais-toimin- naksi. Tuholaisiskujen jälkeen suomalaisyksiköiden oli paettava tukikohtien läheisyydestä, mikä esti jatkuvan tiedustelutiedon saamisen Lorentzin esittämällä tavalla.<sup>54</sup>

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> *Ibid.*

<sup>54</sup> *Saura 1946, s. 6; Lehtonen 2008, s. 142–143.*

Vuoden 1942 viimeisten taistelujen jälkeen alkoi noin puolen vuoden rauhallinen aika rintamalla. Tämä antoi Ilmavoimien johdolle mahdollisuuden organisoida hävittäjäyksiköt uudelleen, jotta Suomeen saataisiin aikaisempaa parempi ilmapuolustusjärjestelmä. Lorentz ja muut rykmentin komentajat kokivat uuden strategian vievän rykmenteiltä edellytykset joustavaan voimankäyttöön, jota oli tehokkaasti hyödynnetty hävittäjäyksiköissä koko sodan alkuvaiheen ajan.<sup>55</sup>

Lorentz näki Itä-Karjalan yhtenä ilmaoperaatioalueena. Hävittäjä-, pommitus- ja tiedusteluoperaatioille täytyisi olla yksi yhteinen komentopaikka. Lorentz hahmotteli komentopaikan tehtävät seuraavasti:<sup>56</sup>

- Kaiken sää- ja ilmavalvontatiedon kokoaminen
- Hävittäjäyksiköiden valinta torjuntatehtäville ja torjuntajoukkojen johtaminen maasta
- Muut aselajit (jalkaväki, tykistö) esittäisivät tukitarpeensa komentopaikkaan, joka neuvottelisi operaatioiden toteuttamisperiaatteet
- Komentopaikka määritteli lentoyksiköt eri tehtäviin ja tuottaisi operaatioille hävittäjäsuojan, koska komentopaikassa olisi paras kokonaistilannekuva
- Komentopaikalla olisi oikeus antaa käskyjä taktisissa asioissa.

Vuoden 1942 puolivälissä suomalaisten ilmaherruus alkoi lipsua. Erinomaiset amerikkalaiset ja brittiläiset koneet ilmestyivät vastustajan puolelle. Onneksi neuvosto-ohjaajat sortuivat toistoon hävittäjätaktiikassaan, mikä antoi suomalaisille mahdollisuuksia vastaiskuihin. Suomenlahden itäosassa olevat vihollistukikohdat olivat melkein havaittavissa paljaalla silmällä, mikä mahdollisti suomalaishävittäjien ohjaamisen maasta edullisiin hyökkäysasemiin. Neuvostojoukot näyttivät suuntineen suomalaisten ilmavalvontaradiot ja määritelleen aukot ilmavalvontaverkossa, koska verkon puutteita hyödynnettiin ilmiselvästi.<sup>57</sup>

Vuoden 1943 alkupuolella Lorentz alkoi hahmotella strategioita vanhentuneen hävittäjäkaluston käyttöä varten. Moranet olivat degeneroituneet tiedustelukoneiksi hitautensa ja huonon nousukykyensä vuoksi. Lisäksi aseistus oli erittäin huono. Hävittäjäkalustoa oli alettava uusia. Lorentz oli ollut jo heti jatkosodan alusta lähtien sitä mieltä, että Saksasta tulisi alkaa hankkia uutta hävittäjäkalustoa Suomeen. Viiveiden seurauksena Hävittäjälentolaivue 34 muodostettiin Lentorykmentti 3:een uudella Messerschmitt Bf-109 -kalustolla vasta tammikuussa 1943.<sup>58</sup>

Eversti Richard Lorentz oli Lentorykmentti 2:n komentajana lokakuusta 1939 kesäkuuhun 1943, jolloin hänet siirrettiin takaisin Ilmavoimien esikuntaan ilmasotataidon tarkastajaksi. Everstiluutnantti Raoul Harju-Jeanty seurasi Lorentzia rykmentin komentajana. Hieman aikaisemmin everstiluutnantti Magnussonista oli tehty Lentorykmentti 3:n komentaja.<sup>59</sup>

<sup>55</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 37–59

<sup>56</sup> Ibid.

<sup>57</sup> Lindberg 2005b, s. 36–41.

<sup>58</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 37–59.

<sup>59</sup> Lindberg 2005b, s. 36–41.

Hävittäjien tehoton karsinointi vastuualueille jatkui. Tilanne paheni entisestään vuonna 1943, kun Aunuksen kannas jaettiin kahden rykmentin vastuulle heti Äänislinnan eteläpuolelta länteen. Ilmavoimien esikunta siirrettiin Helsinkiin, joka sijaitti niin kaukana, että rykmenttien välistä toimintaa ei kyetty koordinoimaan. Myös huoltoketju oli puutteellisesti suunniteltu. Lentokonehuoltoyksiköt olisi pitänyt alistaa lentorykmenteille Ilmavoimien esikunnan sijasta. Nyt huoltotyö priorisoitiin ja ohjeistettiin Helsingistä. Todellisuudessa lentorykmentin komentaja tiesi parhaiten, mitkä koneista tuli korjata ensimmäiseksi.<sup>60</sup>

### 13. Lorentz ilmasotataidon tarkastajaksi 1943

Lorentzin ilmoittautuessa Ilmavoimien esikunnassa ilmasotataidon tarkastajan tehtäviin kesäkuussa 1943 paljastui nopeasti, että hänelle annettiin toimivaltuudet ainoastaan ilma- taistelukoulutukseen. Ilmavoimien komentaja vakuutti, että Lorentz saisi osallistua kaikkiin sodankäyntiä koskeviin asioihin, mutta komentaja ei virallisesti kumonnut aikaisempaa rajoitettua toimivaltuutta.<sup>61</sup>

Sotamarsalkka Mannerheim oli todennut Ilmavoimien komentajalle, että neuvostojoukot olivat paremmin varustettuja ja johdettuja kuin vuonna 1939. Suomalaisten tulisi alkaa varautua pahimpaan. Lorentzin mielestä Mannerheimin näkemykset edellyttivät varovaista konekaluston käyttöä, jotta koneita olisi tarvittaessa käytössä mahdollisimman suuri määrä. Erityisesti pommikonesuorituksia tulisi rajoittaa, jotta lentokuntoisten koneiden määrää saataisiin nostettua. Ilmavoimien komentaja ja esikuntapäällikkö eivät yhtyneet tähän näkemykseen, ja siksi pommikoneiden varovaista käyttökäytäntöä ei toteutettu. Lorentzin yllätykseksi Ilmavoimien komentaja oli hyväksynyt hyvin suojatun Lavansaaren pommitamisen. Syyskuun 18. päivänä 1943 Lentorykmentti 4:n kaikki 35 pommikonetta olivat matkalla Lavansaareen. Tulos oli katastrofi: yli kymmenen konetta teki pakkolaskun, useita tuhoutui ja vaurioitui pahoin.<sup>62</sup>

Lorentz yritti organisoida lentojoukot eräänlaisiksi alueorganisaatioiksi, jotka mahdollistaisivat nopeat painopisteen muutokset suurilla etäisyyksillä. Tätä organisaatiota tulisi tukea yhtenevällä maaorganisaatiolla. Lorentzin suunnitelmassa lentorykmenttien yläpuolelle perustettaisiin lentoprikaatin vastuualue, jossa tukikohtien huoltokomppaniat mahdollistaisivat lentotoiminnan useista tukikohdista. Viestiverkko ja komentopaikat tärkeimmässä toimintasuunnissa mahdollistaisivat kaikkien lentojoukkojen johtamisen lentoprikaatin vastuualueella.<sup>63</sup>

Neuvostojoukkojen hyökkäyspotentiaalin nousu oli ilmeinen syksyllä 1943. Samaan aikaan saksalaisjoukkojen suorituskyky oli laskusuunnassa. Suomalaisten tuli toivoa parasta, mutta varautua pahimpaan. Ilmavoimien komentaja ja esikuntapäällikkö pitäytyivät lentorykmenttien kiinteissä vastuualuerajoissa. Vuoden 1943 lopulla kuuntelutiedusteluysiköt

<sup>60</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 58–59.

<sup>61</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 59–61; Mattelmäki 1988, s. 30–31.

<sup>62</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 61–67; Mattelmäki 1988, s. 30.

<sup>63</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 67.

kytkettiin suoraan lentorykmenttien komentopaikoille. Tämä toi mahdollisuuden siepata tiedot vihollishävittäjien reiteistä ja käskyistä. Kuuntelutiedustelu paljasti myös omien hävittäjälentäjien huonon radiokurin, mikä korjattiin Lorentzin puututtua asiaan.<sup>64</sup>

Jo vuoden 1943 alkupuolella Lorentz ihmetteli, miksi Helsingin yläpuolelle pääsi täysin yllättäen neuvostokoneita. Ilmavalvonnassa täytyi olla jotakin vikaa. Kesällä 1943 ilmavalvonta liitettiin saksalaisten valvontaverkkoon Suomenlahden eteläpuolella. Suomalaisten ja saksalaisten välinen ilmavalvontayhteistyö tapahtui Helsingin ja Tallinnan ilmavalvonta-aluekeskusten (IVAK) välillä tavoitteena kattaa ilmatilanvalvonta Suomenlahdella ja Itämeren alueella. Tutkailmavalvonnan tullessa Suomeen keväällä 1943 oli mahdollista käyttää Suomenlahden ilmavalvontaan neljää suomalaisten ja saksalaisten Raija-tutkaa (Freya, FMG 40 LZ): Helsingissä, Tallinnassa, Kiviölässä ja Tytärsaarella. Näiden mittaustiedot suunniteltiin annettavaksi Helsingin ja Kotkan ilmavalvonta-aluekeskuksille, jotka voivat antaa mittauspöytä näille asemille.<sup>65</sup>

Kuuntelutiedusteluyksiköt pääsivät käsiksi kenraali Golovanovin komentaman Neuvostoliiton kaukotoimintailmavoimien (ADD) radioverkkoihin, minkä jälkeen Helsingin väestöä kyettiin varoittamaan tunteja ennen tulevia pommituksia. Joulukuussa 1943 oli aloitettu sähkötyöradioliikenteen kuuntelu ja helmikuun 1944 jälkeen saatiin Neuvostoliiton kaukotoimintailmavoimien toiminta ja radioliikenne seurantaan. Vuoden 1944 helmikuun 2. päivänä tapahtuneesta Helsingin suurpommituksesta ei saatu ennakkovaroitusta, mutta seuraavista helmikuun pommituksista saatiin havainnot noin puolitoista tuntia ennen hyökkäystä, mikä auttoi sekä torjuntaa että suojautumista. Joitakin ADD:n seurantatietoja käytettiin hyväksi omien pommituslentojen ohjaamiseksi paluulennolla olevien vihollisosastojen perässä kohteelle. Maalikuussa oma pommitusosasto seurasi vihollista Levasovoon ja pommitti valaistua kenttää ja laskeutuvia pommittajia.<sup>66</sup>

#### 14. Neuvostoliiton suurhyökkäys alkaa kesällä 1944

Neuvostojoukot olivat suunnitelleet suurhyökkäystään jo jonkin aikaa, mikä ei ollut yllätys suomalaisille. Hyökkäyksen valtava suuruus tuli yllätyksenä. Ilmavoimat oli tehnyt useita kuvaustiedustelulentoja rintamalla, missä vihollistykistön keskitykset olivat ilmeisiä. Kuuntelutiedustelu oli tietoinen yli tuhannesta lentokoneesta rajan takana. Ilmavoimilla on onnea, sillä hävittäjäyksiköiden ryhmitys oli hyökkäyksen alussa erittäin haavoittuva. Messerschmitt-hävittäjien valtaosa oli Suulajärvellä vain viiden minuutin lentomatkan päässä rintamalta, ja loput Messerschmitt-koneet olivat Kotkan lähellä Kymin tukikohdan kapean radan varteen tungettuina. Neuvostojoukoilla olisi ollut enemmän kuin tarpeeksi voimaa Messerschmitt-koneiden tuhoamiseksi maahan Kymissä.<sup>67</sup>

<sup>64</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 69.

<sup>65</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 70; Lehto 2012, s. 84.

<sup>66</sup> Fablgren 2008, s. 185, 190; Lehtonen 2008, s. 159–162.

<sup>67</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 74–75.

Lorentz oli suositellut jo toukokuussa 1944 lentojoukkojen uudelleenryhmitystä ennakoiden tulevaa vihollishyökkäystä. Tilanne oli äärimmäisen kriittinen suurhyökkäystä edeltävänä yönä, sillä suuri osa Messerschmitt-koneista olisi voitu tuhota Kymin tukikohtaan. Onneksi tätä ei tapahtunut, ja Magnusson pääsi siirtämään yksiköitään Viipuriin ja Lappeenrantaan. Hävittäjälentolaivue 34:n sijainti oli Lorentzin mielestä virheellinen. Toimiminen mahdollisimman läheltä vihollista ei välttämättä merkinnyt tehokkaampaa puolustusta. Etutukikohdat tarvitsivat taempien tukikohtien hävittäjiä puhdistamaan taivaan yläpuoleltaan. Lorentzin mielestä Utti oli sopiva päätukikohta ja Kymiä olisi tullut käyttää ainoastaan ajoittain parven työkenttänä. Taktisesti ei ollut järkevää yrittää nousta taistelukorkeuteen vastustajan toimintasäteen sisäpuolella.<sup>68</sup>

Neuvostoilmavoimilla oli käytössään sama tuhannen koneen voima kuin talvisodan alussa. Tällä kertaa hävittäjät olivat parempia, niissä oli radiot ja lisäksi tutkat ja kuuntelutiedustelu tukivat hyökkäystä. Pitkät kesäpäivät mahdollistivat lentotoiminnan lähes vuorokauden ympäri, mikä edelleen pahensi tilannetta verrattuna talvisodan alkuun. Talvisodassa suomalaiset pystyivät keskittämään puolustuksensa muutamiin tärkeisiin torjuntaoperaatioihin, minkä jälkeen huono sää mahdollisti kaluston korjaukset. Talvisodan alku oli strategisesti edullisempi suomalaisille kuin neuvostojoukkojen hyökätessä kesäkuussa 1944. Nyt suomalaishävittäjät sidottiin myös suojaamaan pommikoneosastoja, mikä liitti ne mukaan muodostelmaan. Kuten sotamarsalkka Mannerheim oli ennustanut, Neuvostoliitto ei ollut sama vastustaja kuin talvisodassa, sen sotakoneisto oli paremmin koulutettu, johdettu ja varusteltu.<sup>69</sup>

Suurhyökkäyksen alussa suomalaisilla oli ainoastaan 38 Messerschmitt-hävittäjää ja noin 80 hävittäjää oli korjattavana lentokoneitehtaalla Tampereella ja eri kenttälentovarikoilla. Pommikoneita oli 93, mutta niistä 22 oli korjattavana. Jälleen kerran Lorentz painotti sitä, että pommikoneita olisi tullut käyttää varovaisemmin asemasodan rauhallisissa vaiheissa. Lorentz yritti vieläkin hahmottaa maaorganisaatiota, joka antaisi hänelle mahdollisuuden konekaluston uudelleenryhmityksiin 2–3 tunnissa. Tätä silloinen maaorganisaatio ja paikallinen komentorakenne ei mahdollistanut. Ilmavoimien organisaatio ei mahdollistanut tarvittuja nopeita painopisteen muutoksia kesällä 1944.<sup>70</sup>

### 15. Lorentz Karjalan armeijan ilmakomentajaksi kesällä 1944

Kesäkuun 15. päivänä Richard Lorentz siirrettiin Kannaksen armeijan esikuntaan Kannaksen armeijan ilmakomentajaksi (JFACC, Joint Forces Air Component Commander) kenraaliluutnantti Lennart Oeschin alaisuuteen. Nyt Lentorykmentit 3 ja 4 kuuluivat Lorentzin komentoonsa niiden operoimissa Kannaksen alueella. Lopultakin Lorentzillä oli selvä toimivalta alueensa joukkoihin, eivätkä Ilmavoimien komentaja ja esikuntapäällikkö enää puuttuneet Lorentzin taktisiin ratkaisuihin Kannaksen alueella.<sup>71</sup>

<sup>68</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 75–76.

<sup>69</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 77–85.

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 85–86.

Seuraavana päivänä saksalainen osasto Kuhlmeij lensi Suomeen. Lorentz ja Magnusson menivät Immolaan vastaanottamaan osaston johtajan, everstiluutnantti Kurt Kuhlmeijn (1913–1993), joka oli valinnut osastoonsa 32 Ju-87 Stuka -syöksypommittajaa, 32 Focke-Wulf Fw-190 -hävittäjää ja kuusi kameroiin varustettua Messerschmitt Bf-109 hävittäjää. Osasto Kuhlmeij kaksinkertaisti Lorentzin käytössä olleen hävittäjävoiman ja lisäsi pommitusvoimaa 50 prosenttia. Kuhlmeij teki hyvän vaikutuksen Lorentziin, joka oli jo ennen tapaamista miettinyt pitkälle meneviä yhteistoimintajärjestelyjä. Osastoa ei ollut virallisesti alistettu Kannaksen ilmakomentajalle, mutta käytännössä se toteutti päivittäin saadut lentosuorituspyynnöt. Lorentz esitti, että suomalaispommittajat yhdistettäisiin saksalaisosaston kanssa yhteisilmaoperaatioihin, minkä Kuhlmeij hyväksyi, ja sillä tuli olemaan suuri merkitys myöhemmissä torjuntataisteluissa.<sup>72</sup>

Lorentzin toimipaikaksi oli määrätty Kannaksen armeijan esikunta Savitaipaleella. Sinne Lorentz ei mennyt, sillä hän halusi olla Magnussonin luomassa komentopaikassa Lappeenrannan lentokentän läheisyydessä. Tämä toi Kannaksen alueen johtojärjestelmän Lorentzin käyttöön. Kriittisellä hetkellä Lorentz pystyi johtamaan Ilmavoimien pommitusyksiköt yhteiseen torjuntaiskuun Kuhlmeijn Stukien ja hävittäjäpommittajien kanssa.<sup>73</sup>

Erityisen ylpeä Lorentz oli siitä, että Reino Hallamaan radiotiedustelu sieppasi vihollisen läpimurtohetken eli H-hetken. Tätä tietoa hyödyntäen Lorentzin johtamat lentoyoukot iskivät H-2 eli kaksi minuuttia ennen neuvostoyoukkojen läpimurtohyök-käyksen käynnistymistä. Toimenpiteet suurhyökkäyksen pysäyttämiseksi osuivat nappiin. Lorentz oli kiitollinen siitä, että kenraaliluutnantti Oesch antoi lentäjille täyden työrauhan. Kriittisellä hetkellä ilmaoperaatioalueen komentaja alaisineen sai toteuttaa suunniteltua operaatiosuunnitelmaa ilman Ilmavoimien esikunnan puuttumista ilmaoperaatioiden johtamiseen.<sup>74</sup>

Lorentz johti operaatioita omalla vastuullaan. Hän määräsi Lentorykmentti 4:n komentajan, everstiluutnantti Birger Gabrielssonin Kannaksen ilma-alueen johtokeskukseen hoitamaan suomalaisten pommittajien yhteishyökkäyksiä lento-osasto Kuhlmeijn kanssa. Lorentz halusi johtaa pommitusoperaatioita kasvatusten Gabrielssonin kanssa eikä keskustella asioista puhelimesta. Gabrielsson hoiti suomalaislaivueet pommituskohteilleen, Magnusson vastasi hävittäjäsaatosta ja Lorentz yhteistyöstä osasto Kuhlmeijn kanssa. Lorentzilla ei ollut käskyvaltaa Kuhlmeijn lento-osastoon, mutta käytännössä hän antoi sille lentotehtävät päivittäisissä operaatiosuunnitelmissaan. Kuhlmeij toteutti pyynnöt, kuten ne olisivat olleet käskyjä. Pommituslaivueet eivät menettäneet ainoatakaan konetta niillä lennoilla, joita Messerschmitt-hävittäjät suojasivat. Kannaksen armeijan komentaja, kenraaliluutnantti Oesch ymmärsi ilmaiskujen merkityksen läpimurto-divisioonien ja -prikaatien murskaamisessa. Ensimmäistä kertaa tykistötoiminta oli tiiviisti sidottu ilmaaseen pommitusiskuihin. Nykytermeillä tämä oli ensimmäinen kerta, kun ”joint fires”-konsepti oli käytössä Suomessa.<sup>75</sup>

<sup>72</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 86; Valtonen 1991, s. 54–60.

<sup>73</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 87–89; Valtonen 1991, s. 54–60.

<sup>74</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 87–89.

<sup>75</sup> Valtonen 1991, s. 54–60.



Majuri Leo Bremer oli yhteysupseerina Kannaksen joukkojen esikunnassa. Jokaisella armeijakunnalla oli ilmavoimien yhteysupseeri koordinoimassa rynnäkkö- ja pommitustoimintaa. Tämän vuoksi tulenkäytön koordinointi oli selkeää ja suoraviivaista. Lentotukipyynnöt osasto Kuhlmeyle tulivat eri armeijakunnista Bremerin kautta Lorentzille, joka välitti pyynnöt Kuhlmeyn yksikössä olleelle suomalaiselle yhteysupseerille kapteeni Jussi Laaksolle. Kuhlmeyllä ei ollut mitään vaikeuksia Lorentzin asettamissa lentotehtävien priorisoinneissa.<sup>76</sup>

Lorentzilla oli kaksi vaihtoehtoa käyttää ilma-asetta Kannaksella: joko viivyttää vihollista pommituksilla tai hankkia ilmaherruus suojaamaan omia joukkoja vihollisen ilmatoiminnalta. Suomalaishävittäjien vähäinen määrä ei mahdollistanut molempien tehtävien toteuttamista. Pommikoneosastojen suojaaminen olisi sitonut kaikki Suomen Messerschmitt-hävittäjät saattotoimintaan ja jättänyt maajoukot neuvostopommittajien armoille. Lorentz valitsi hävittäjien keskitetyn käytön ilmaherruuden saavuttamiseksi. Vain Stukien sallittiin hyökätä vihollisen maajoukkoja vastaan. Pommittajia käytettiin ainoastaan maatilanteen kriittisissä muutosvaiheissa ja silloinkin keskitettyihin iskuihin. Lorentz rajoitti pommitukset vain muutamien kilometrien päähän rintamasta välttääkseen hävittäjäsaaton käyttötarpeen. Lorentzin taktiikka toimi, ja lopulta neuvostoilmavoimat menettivät ilmaherruuden ja pitivät valtaosan hävittäjistään hälytysvalmiudessa tukikohdissa tai lennättivät koneita loputtomissa ilmapäivestyksissä. Suomalaiset ampuivat alas noin 300 konetta kesäkuussa, mutta luku putosi 160:een heinäkuussa. Neuvostojoukot menettivät koneitaan noin kymmenen koneen päivävauhtia. Lorentzin mielestä kesän 1944 tulokset osoittivat jälleen keran kehittämisohjelmien ja konehankintojen virheet ennen talvisotaa.<sup>77</sup>

Vaikka Lorentz valitsikin toimipaikakseen Magnussonin Lentorykmentti 3:n komentopaikan, hän ei pitänyt sitä minään täydellisenä järjestelynä. Yksi komentopaikka ei pystynyt käsittelemään neljän hävittäjälaivueen operaatioita kiireisenä päivänä. Lorentzin mielestä Kannaksen alueelle rykmenttien yläpuolelle olisi pitänyt perustaa lentoprikaatiorganisaatio. Rykmenttitason komentopaikkojen olisi tullut sijaita Immolassa ja Utissa. Lentoprikaatin komentopaikaksi olisi sopinut edellisten välissä sijaitseva Lappeenranta. Neuvostojoukkojen hyökkäys Immolaan ja Lappeenrantaan heinäkuun 2. päivänä osoitti johtajärjestelmän vajavaisuuden. Immolassa sijainneet saksalaislaivueet yllätettiin täysin, koska niillä ei ollut minkäänlaista komentopaikkaa eikä tilannekuvaa. Magnussonin kehittämä komentopaikka toimi teknisesti hyvin ja sopi Messerschmitt-laivueen johtamiseen. Lorentzin mielestä johtamisjärjestelmässä oli korjaamisen varaa: rykmentinkomentajalle olisi kuulunut lentoprikaatin komentajan tehtävät ja ”taktiselle johtajalle” täydet lentojoukkojen komentajan valtuudet, koska vastaaville johtajille oli jo annettu vastaavat johtajan velvollisuudet.<sup>78</sup>

<sup>76</sup> *Ibid.*

<sup>77</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 87–94.

<sup>78</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 94–96.

Rykmenttien vastuualuejärjestelmä osoitti puutteensa vetäytymisvaiheessa. Lentorykmentit 1 ja 2 tukeutuivat omiin ilmapalvontaverkkoihinsa, minkä seurauksena asemat olivat limittäin Lentorykmentti 1:n vastuualueella Lentorykmentti 2:n alueen jäädessä lähes valvomatta. Vihollispommittajat pääsivät yllättämään Värtsilän useita kertoja etelästä, koska alueen ilmapalvonta oli jaettu kahtia. Järjestelmästä puuttui Lorentzin mukaan koordinoiva esikunta lentorykmenttien yläpuolelta. Kannaksen tehokas ilmasodankäynnin johtojärjestelmä menetettiin elokuun alussa 1944 Ilmavoimien esikunnan organisoidessa joukot uudelleen ja osasto Kuhlmeyn poistuttua Suomesta.<sup>79</sup>

Kahden sodan aikana Ilmavoimien lentoyksiköt saavuttivat 1807 pudotusta ja menettivät 257 konetta. Jatkosota osoitti Ilmavoimien yksiköiden taistelutaidon ja vahvisti virheellisen konehankintapolitiikan. Ilmasotaa johtivat rykmentin komentajat ilmasotataidon tarkastajan kanssa Ilmavoimien komentajan seurattessa sivusta tai jopa vaikeuttaen heidän toimintaansa.<sup>80</sup>

Neuvostolentäjät olivat hyviä ja rohkeita ohjaajia. He olivat mitä ilmeisimmin käyneet läpi ranskalaistyypin koulutuksen, jossa harjoiteltiin rajattomasti erilaisia ilmataisteluliikkeiden yhdistelmiä. He osasivat taitolennon, mutta valtaosalla ei ollut käsitystä siitä, miten eri liikkeitä tulisi käyttää ilmataistelun eri vaiheissa. Jalkaväkitaktiikka ei tue erilaisten rajoitettujen taktisten mallien käyttöä. Ilmataktiikassa niiden käyttö on erityisen suotavaa, minkä ymmärtäminen oli avain suomalaisen hävittäjätaktiikan menestyksiin. Lorentzin mukaan neuvostolaivue muistutti keskinkertaista jalkapallojoukkuetta: neuvostoliittolaiset eivät pystyneet kehittämään tehokasta hyökkäystä, koska heillä ei ollut joukkuepelin sääntöjä eivätkä he olleet harjoitelleet mitään hyökkäyskuvioita. Neuvosto-ohjaajat olivat myös huonoja ampujia. He kuitenkin tunsivat koneidensa tekniset ominaisuudet suomalaisia paremmin. Taktinen kehittäminen tapahtui neuvostoilmavoimissa erittäin korkealla tasolla, kun taas Suomessa hävittäjärykmenttien odotettiin kehittävän innovatiivisesti hävittäjätaktiikkaa.<sup>81</sup>

## 16. Lorentz palaa Ilmavoimien esikuntaan

Jatkosodan jälkeen eversti Richard Lorentz palasi jälleen Ilmavoimien esikuntaan ilmasotataidon tarkastajaksi. Jälleen käytiin taistelu Lorentzin toimivaltuuksista esikunnassa, ja jälleen Ilmavoimien komentaja vakuutti, että Lorentzillä on oikeudet puuttua kaikkiin ilmasodankäyntiä koskeviin asioihin, mutta ilman virallista käskyvaltaa. Suoran käskyvallan antaminen valtakunnan kokeneimmalle ilmasodan asiantuntijalle oli ilmeisen ylitsekäymäntön paikka Ilmavoimien esikunnassa.<sup>82</sup>

<sup>79</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 97.

<sup>80</sup> Lindberg 2005b, 36–41.

<sup>81</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 101–109.

<sup>82</sup> Nikunen 2005, s. 135.

Lorentz suhtautui hyvin kriittisesti vuosina 1945–1949 toimineen puolustusrevision toimintaan. Vuoden 1950 lopulla hän summasi ajatuksensa Ilmavoimien uudelle komentajalle, kenraalimajuri Frans Helmiselle (1894–1957). Lorentzin mukaan puolustusrevisiolla oli selvä painopiste ja se oli jalkaväki. Kaikki tekniset puolustushaarat ja aselajit tuntuivat saavan vain murusia hankintavaroista. Lorentzia ihmettytti tietysti, miksi ilmapuolustus oli selkeästi laiminlyöty. Pariisin rauhansopimus salli Suomelle ainoastaan 60 lentokonetta, mikä Suomessa tulkittiin ensilinjan hävittäjien määräksi. Lorentzin mielestä 120 hävittäjää olisi tarpeellinen määrä ja niille tarvittaisiin 240 hävittäjäohjaajaa. Puolustusrevisio ei nähnyt tätä tarvetta. Revision linjaus olisi johtanut kriisitilanteessa nopeasti koulutettuihin ohjaajiin, joilla ei olisi ollut vaadittavaa osaamista. Lorentz esitti myös, että Ilmavoimien esikunta siirrettäisiin Helsingistä Keski-Suomeen Luonetjärvelle.<sup>83</sup>

Jo ilmasotataidon tarkastajana toimiessaan Lorentz oli suunnitellut Suomeen ilmavalvontaverkkoa. Verkkoa tulisi hallinnoida sen puolustushaaran tai aselajin, jolla oli paras tietämys ilmasodankäynnistä. Lorentzin mielestä tämä tarkoitti Ilmavoimia. Sodan jälkeen Lorentz ihmetteli, miksi Yleisesikunta esti ilmavalvontaverkon kehittämisen, mikä ilmeni siten, että ilmavalvontaverkon tietoja hyödyntävän johtamisjärjestelmän kehittämiseen ei ollut suunniteltu varoja. Suunnitelmissa oli neljä komentopaikkaa, mutta reservistä ei ollut mitään mahdollisuutta saada riittävästi koulutettua henkilöstöä. Lorentz pelkäsi, että ohjaajien virat olivat vaarassa, koska paikalliset komentopaikat piti miehittää kokeneella henkilöstöllä. Lorentz kaavaili myös kansallista Ilmavoimien operaatiokeskusta, joka olisi miehitetty vuorokauden ympäri jo rauhan aikana. Operaatiokeskukseen pitäisi varata niin paljon henkilöstöä, että Ilmavoimien tiedustelusektorin ja operatiivisen osaston ei tarvitsisi siirtää henkilöstöä operaatiokeskukseen kriisi aikana. Tämän vuoksi Lentoyoukkojen esikunta tulisi siirtää Luonetjärvelle ja Ilmavoimien esikunnan epäselvä komentorakenne pitäisi selkeyttää.<sup>84</sup>

Eri puolilla maata tulisi olla tutkia ja radioasemia tukemaan yöhävittäjäoperaatioita. Lorentz arvioi, että tutkavalvontakoneet ja -ilmalaivat tulisivat aikanaan korvaamaan aisti-ilmavalvontaverkon. Valvontatieto koottaisiin komentokeskuksista valtakunnalliseen Ilmavoimien operaatiokeskukseen, jossa ammattilaisetyhdistäisivät tiedot kokonaisvaltaiseksi selitykseksi vallitsevasta tilanteesta ja käyttäisivät sitä tulevien operaatioiden ennustamiseen (Predictive Battle Space Awareness). Lorentz oli vahvasti sitä mieltä, että ainoastaan lentoupseeri kykeni arvioimaan vastustajan ilmasodankäyntipotentialin, minkä vuoksi Ilmavoimien johtoon tulisi nimittää kokeneita ohjaajia.<sup>85</sup>

Lorentzin mielestä länsi oli saavuttamassa yhä enemmän teknologista etua Neuvostoliiton suhteen, minkä vuoksi jälkimmäinen ei voisi voittaa globaalia sotaa. Hän ennusti pitkän matkan mannertenvälisten pommikoneiden käyttöönoton, mikä siirtäisi edun vielä voimakkaammin lännen suuntaan. Neuvostoliitto voisi kuroa eron kahdessa vuosikymmenes-

<sup>83</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 134–145; Nikunen 2005, s. 136–137.

<sup>84</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 119–145.

<sup>85</sup> *Ibid.*

sä valmistamalla omat atomipomminsä ja pitkän matkan pommikoneet. Ikävä kyllä Skandinavia tulisi olemaan keskellä tätä globaalia konfliktia. Lorentzilla oli tunne, että ilmauhaan suhtauduttiin vakavammin suurvaltojen yleisesikunnissa kuin Suomen yleisesikunnassa.<sup>86</sup>

Sodan jälkeen oli erittäin vaikeaa saada tietoja supervaltojen ilmataktiikasta ja operaatioista. Lorentz arvioi jo 1950-luvulla, että 90 prosenttia tulevaisuuden sodasta koostuisi elektronisesta sodankäynnistä. Hän ennusti suuret hyökkäysosastot (Combined Air Operation, COMAO), joissa olisi tutkilla varustettuja pommikoneita, saattohävittäjiä ja häirintäkoneita. Pommikoneosastoa tukisi lentävänä komentopaikkana toimiva tutkavalvontakone, joka suuntaisi saattohävittäjät viholliskoneita vastaan. Lorentz ennusti tutkien ja ilmasta ilmaan -ohjusten asentamisen. Kaikki tämä kirjoitettiin jo ennen vuotta 1953!<sup>87</sup>

Lorentzin näkemyksen mukaan jalkaväkitaktiikka ei toimisi ilmassa. Ilmataistelua varten kyettiin suunnittelemaan sarja avausliikkeitä, jotka aktivoitaisiin koodisanoilla. Vastustajan aseiden suoritusarvot ja oman henkilöstön koulutustaso tulisi tuntea läpi-kotaisin. Vain ilmassa olevan yksikön johtaja kykenisi arvioimaan riittävän nopeasti taktisen tilanteen, minkä vuoksi hänellä tulisi olla päätösvalta ilmatäistelussa maassa olevan taistelunjohtajan sijaan. Lorentzin analyysit paljastivat, että Korean sodan alhaiset tulokset olivat seurausta suihkühävittäjien suurista nopeuksista ja alhaisista kulmanopeuksista. Äänennopeus rajoitti syöksyjä, minkä vuoksi pystyliikehtimistä ei kyetty optimoimaan. Oikea hävittäjäosasto oli avain menestykseen.<sup>88</sup>

Insinööri Kaikkonen oli avustanut Lorentzia ennen talvisotaa ratkomaan ilmatäistelun matemaattisia ongelmia. Sodan jälkeen Lorentz ei päässyt siirtymään testausvaiheeseen laskutoimitusten valmistuttua. Elias Järvinen teki erinomaisen tutkimuksen taktisesta liikehtimisestä ja tekniikan tohtori Vainio oli kirjoittanut väitöskirjansa lentokoneen kaarosta, mitä Lorentz piti erittäin hyödyllisenä perustietona. Suihkühävittäjien liikehtiminen oli painottunut vaakaliikkeisiin pystyliikehtimisen kustannuksella. Koska syöksy ei ollut hyödyllinen, kyettiin suihkukoneiden liikehtimistä simuloimaan myös Messerschmitt-hävittäjällä käyttämällä suihkukoneiden kulmanopeuksia. Analyysien perustaksi Lorentz pyrki saamaan haltuunsa kaiken suoritusarvotiedon MiG-hävittäjistä Koreassa.<sup>89</sup>

Vuoteen 1949 mennessä yksittäisten ohjaajien ilmatäistelukoulutus oli edennyt niin hyvin, että oli aika siirtyä hävittäjäosastojen koulutukseen. Koska Messerschmitt-hävittäjiä oli liian vähän, Lorentz päätti siirtää talvikaudeksi kaikki hävittäjät Luonetjärvelle ja Uttiin. Suunnitelma ei toteutunut, koska Lentorykmentti 4:n komentaja ei halunnut harjoitella Lentorykmentti 3:n koneiden kanssa. Tämän vuoksi myöskään komentopaikan rakentaminen Luonetjärvelle ei edennyt. Lorentzin tavoitteena oli muuttaa Päijänteen yläpuolinen ilmatila suureksi harjoitusalueeksi, missä Lentorykmentti 3:n ja 4:n koneet voisivat harjoitella koulumaisia tilanteita vähintään parina päivänä viikossa. Alueella ei ollut siviililiikennettä, mikä

<sup>86</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 109–124.

<sup>87</sup> *Ibid.*

<sup>88</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 119–145.

<sup>89</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 148–155.

teki siitä ihanteellisen harjoitusalueen. Lorentz halusi myös aktivoida osan Etelä-Suomen ilmavalvontaverkosta, jotta osastotaktiikkaa kyettäisiin harjoittelemaan Päijänteellä. Tämä olisi vaatinut henkilöstöä, mitä Yleisesikunta ei halunnut Ilmavoimille osoittaa.<sup>90</sup>

Hävittäjätaktiikan ja -johtamisen lisäksi Lorentz visioi mahdollisuutta valtion siviililento-koulun perustamiseksi ja Ilmavoimien Lentosotakoulun liittämiseksi osaksi valtion lentokoulua. Lorentz hahmotteli alkeiskoulutuksen ulkoistamista jo 1950-luvulla! Lorentz ei nähnyt mitään ongelmia siinä, että sotilasohjaajat saisivat alkeiskoulutuksensa siviililento-koulussa. Alkeiskoulutuksen jälkeen sotilasohjaajat siirrettäisiin kadetteina Luonetjärvelle sotilaslentokoulutukseen. Tämän lisäksi tarvittaisiin yksikkö antamaan jatkokoulutusta ennen kuin ohjaajat siirtyisivät hävittäjäkoulutusyksiköihin. Lorentz esitti myös siviili- ja sotilasmekaanikkojen koulutuksen yhdistämistä Tampereelle, Kuorevedelle tai Siuroon. Tämän lisäksi hän esitti Ilmailuhallituksen perustamista Merenkulkuhallituksen mallin mukaisesti.<sup>91</sup>

Vuonna 1949 eversti Richard Lorentzista tuli uuteen Ilmavoimien organisaatioon lentojoukkojen komentaja (Ilmavoimien esikuntapäällikön alainen tehtävä), josta tehtävästä hän jäi eläkkeelle vuonna 1950. Vuonna 1952 toteutui Lorentzin toive lentäjätaustaisesta Ilmavoimien komentajasta, kun kenraalimajuri Reino Artola (1907–1994) nimitettiin Ilmavoimien komentajaksi.

Lorentz oli pettynyt siihen, että ilmasodankäynnin painoarvon kasvua osana modernia sodankäyntiä ei Suomessa ymmärretty. Ilmavoimien ohjaajien tulisi voida luottaa puolustushaaran johdon kokemukseen ja taitoon. Ennen kaikkea heidän tulisi kyetä luottamaan siihen, että esimiehet kaikilla tasoilla tekevät oikeudenmukaisia päätöksiä.

Richard Lorentz kuoli kurkkusyöpään lomamatkalla Andalusiassa marraskuun 23. päivänä vuonna 1963.

### 17. Lorentzin merkitys Ilmavoimien kehitykseen

Richard Lorentzin ilmasodan analyysi perustuu clausewitziläiseen ajatteluun, jossa asevoimat ottavat mittaa toisistaan ja jonka mukaan se voittaa, joka taktisella tasolla on parempi (hävittäjä vastaan hävittäjä, tykki vastaan tykki, lentäjä vastaan lentäjä). Lorentzin analyysin mukaan talvisodan merkittävin oppi oli se, että hävittäjätaktiikka, ilmataistelutaidot ja hävittäjien ylivoimainen suorituskyky ovat vaikuttavampia tekijöitä ilmataistelussa kuin viholliskoneiden lukumäärä. Suomella oli käytössä vihollista paremmat ilmataistelutaidot ja hävittäjätaktiikka. Lorentzin mielestä meillä olisi voinut olla vihollista suorituskykyisemmät hävittäjät, jos Ilmavoimien kehittämisohjelma olisi ollut toisenlainen.<sup>92</sup>

<sup>90</sup> *Ibid.*

<sup>91</sup> Lorentz 1953, osa II, s. 139–147.

<sup>92</sup> Lorentz 1953, osa I, s. 182.

Lorentz esitti vaihtoehtoisen kehityspolun talvisodalle, jos hänen kehittämisohjelmansa olisi hyväksytty. Vaihtoehtoisen kehityspolun analyysi osoitti, että paikallinen ilmanherruus mahdollistaa ilmapotentiaalin keskittämisen ja tehokkaan käytön. Koska ilmanherruuden menettäminen rasittaa hyökkääjää, olisi ollut melko varmaa, että Neuvostoliiton ilmavoimien hyökkäykset olisivat alkumenestysten jälkeen keväeseen 1940 mennessä tyrehtyneet. Lorentzin analyysin mukaan Neuvostoliiton koko maavoimien taktiikka perustui ehdottomaan ilmanherruuteen, ja siksi tehokkaamman hävittäjätorjunnan avulla olisi ollut mahdollista päästä rauhaan siedettävien menetyksin jo tammikuussa 1940.<sup>93</sup>

Eläkkeelle jäätyään Lorentz kirjoitti kaksiosaisen teoksen ”Iskuja ilmaan”, joka valmistui vuonna 1952–1953. Teos on sekä kirjoittajan historiallinen katsaus että henkilökohtainen analyysi ja tilitys Ilmavoimista 1930-luvulta sodan päättymiseen saakka. Lorentz pyrki kirjoittamaan objektiivisen sotahistoriallisen tutkielman, joka sisälsi hänen henkilökohtaisia näkemyksiään ja tulkintojaan. Hän halusi valaista asioita, tuoda esiin epäkohtia ja antaa rakentavaa arvostelua. Hänen tulkintansa yhdessä muiden antaman palautteen kanssa tuottaisi totuudellisen kuvan tapahtumista. Käsikirjoitus oli alkuvuodesta 1953 puolustusministeriössä lausunnolla, jonka mukaan ”olisi parasta, että sivut 109–134 kirjoitettaisiin harkiten uudelleen, jos halutaan välttyä ikävyyksistä, joita ne todennäköisesti aiheuttaisivat”. Pääsyyinä uusimistarpeeseen olivat tekstin kielteiset viittaukset Neuvostoliittoon tai ”ryssään”. Lorentz ei ryhtynyt tekstiään muokkaamaan, ja siten se jäi virallisesti julkaisematta.

Richard Lorentz on ainutlaatuinen ilmasodankäynnin ammattilainen Suomen historiassa. Hän oli ilma-aseemme aivot niin rauhan kuin sodankin aikana. Lorentzilla oli terävä äly, ja hän pystyi ratkomaan teoreettiset pulmat helposti ja siten toteuttamaan ajatuksensa myös käytännössä. Kaikenlaiset kokeilut olivat hänelle tyypillisiä. Lorentz oli periaatteen mies, jonka päämäärät ja tavoitteet olivat korkeammalla kuin oman sotilasuran edistämisessä. Lorentzilla oli kyky yhdistää tieteellinen ajattelu käytännön testeihin, minkä jälkeen hän kykeni luovasti ratkomaan taktiset ongelmat ja vieläpä organisoimaan taktisen koulutuksen laajalle ohjaajajoukolle.

Intensiivisenä ja älykkäänä upseerina Richard Lorentz haastoi esimiehensä ja kenraalinsa niin monta kertaa, että hän menetti mahdollisuudet nousta organisaationsa korkeimpiin virkoihin. Lorentz kykeni kuitenkin muuttamaan toimintatapaa, jolla Ilmavoimat taisteli, vaikka kovin usein erityisesti Ilmavoimien esikunnan byrokraatit ja ilmasotaa osaamattomat kokivat Lorentzin uhkaksi organisaatiossa ja käyttäytyivät sen mukaisesti. Ilmasodankävijänä Lorentz ja Magnusson olivat varovaisia ja harkitsevia upseereita, jotka eivät lähettäneet ilmataistelijoitaan tietoisesti toivottomiin tilanteisiin, jotta vielä seuraaviinkin taisteluihin olisi voimaa käytettäväksi. Voiman kuluttaminen maksimiriskillä ei ollut inhimillisesti eikä ilmasotataidollisesti järkevää.

<sup>93</sup> Lorentz 1953, osa I, s. 176–178.

Lorentz oli oman polun kulkija (*maverick*), jota järjestelmä ei suojannut. Oman polun kulkijoiden ja ajattelijoiden olemassaolo tulee kuitenkin sallia ja heitä tulee kuunnella. Sotilasorganisaation on ylläpidettävä tiettyä sisäistä kritiikkiä rutiinin vastustamiseksi. Tarvitaan henkilöitä kysymään yhä uudestaan Ilmavoimien toiminnan peruskysymyksiä ja ajamaan uudistuksia läpi, jotta Ilmavoimat voi kehittää suorituskykyään tulevaisuutta eikä menneisyyttä varten. Jatkuvaan pysyvään uudistumiseen tarvitaan peräkkäinen sarja lorentzeja strategisesti oikeilla paikoilla vuosikymmenten ajan, muutoin systeemin muutosvastarinta estää kehityksen.

## LÄHTEET

Brodie, Bernard (1952), *The Heritage of Douhet*. Santa Monica, California: RAND Corporation.

Cappelluti, Frank J. (1967), *The Life and Thought of Giulio Douhet*. Doctoral dissertation in Rutgers University, New Brunswick, New Jersey.

Clark, Chris (2005), *First Masters of Air Power: Douhet, Trenchard and Mitchell*. The Proceedings of the 2005 RAAF History Conference, Canberra, 12 August 2005.

Donnini, Frank P. (1990), "Douhet, Caproni and Early Air Power". *Air Power History*, Vol 37, No 2, Summer 1990.

Fahlgren, Sven (2008), "Ilmavoimien radiotiedustelu". Teoksessa Ahtokari, Reijo (toim.), *Suomen radiotiedustelu 1927–1944*. Helsinki: Hakapaino Oy.

Lehto, Martti (2012), *Ilmapuolustuksen viestihistoria 1918–2012*. Ilmavoimien viestikilta ry. Hämeenlinna: Karisto.

Lehtonen, Lauri (2008), "Ilmavoimien radiotiedustelu jatkosodassa". *Sotahistoriallinen aikakauskirja 27*. Suomen Sotahistoriallinen seura. Jyväskylä: Gummerus.

Lindberg, Jarmo (2005a), "Richard Lorentz, Suomen ilmasodankäynnin ykkösmies", osa 1. *Kylkirauta* 2/2005.

Lindberg, Jarmo (2005b), "Richard Lorentz, Suomen ilmasodankäynnin ykkösmies", osa 2. *Kylkirauta* 3/2005.

Lorentz, Richard (1932), kirjoitus *Aero*-lehdessä 1932.

Lorentz, Richard (1953), *Iskuja ilmaan*, osat I ja II. Julkaisematon käsikirjoitus.

Magnusson, Gustav (1965a), kirjoitus *Ilmailu*-lehdessä 2/1965.

Magnusson, Gustav (1965b), kirjoitus *Ilmailu*-lehdessä 4/1965.

Mattelmäki, Urho (1988), *Suomen hävittäjäilmavoimien luoja eversti Richard Lorentz*. Karjalan lennoston kilta.

Nikunen, Heikki (2005), *Richard Lorentz – Suomen hävittäjäilmailun isä*. Tampere: Apali.

Saura, Veikko (1946), *Ilmavoimien viestijoukot*. Viestimies syyskuu 1946.



Valtonen, Hannu (1991), Lento-osasto Kuhlmeij – Saksan Luftwaffe Suomen tukena kesäl-  
lä 1944. Keski-Suomen ilmailumuseon julkaisuja 2. Jyväskylä: Gummerus.





**Iskuja ilmaan.**

**I. osa**

**Talvisota**

**R. Lorentz.**



Eversti Richard Lorentz Ånislinnassa huhtikuussa 1942. (SA-kuva 86878).

Tällaisenkin, kevyehkön, sotahistoriallisen tutkielman kirjoittajalta vaaditaan ennen kaikkea objektiivisuutta. Ainakin historioitsija, mutta myös vanhempi sotilashenkilö, suhtautuu varmastikin jonkinlaisella epäluulolla tapahtumiin osallistuneen henkilön arvosteleviin mielipiteisiin. Aikaakin on kulunut varsin vähän sodan päättymisestä, joten tekijän henkilökohtainen asenne voi paikkapaikoin paljastua epämiellyttävän selvänä. – Mutta onko silti väärin pelastaa sellaisia valaisevia seikkoja unohtumasta, mitkä yksipuolisestikin esitettyinä sittenkin antavat kuiville asiakirjoille elävän taustan? Mielestäni ei rakentavassa mielessä annettu arvostelu voi olla pahasta. Jokatapauksessa tosiasioiden virheellinenkin värittäminen tulee aikanaan oikaistuksi ”kolhaistujen” toimesta ja sitenpä asiat lopuksi selviävät. En tahdo antaa liiaksi aihetta repivään polemiikkiin ja siksi tulen m.m. välttämään henkilöiden liiallista korostamista, jopa näiden nimiäkin muutamia vaikeasti vältettäviä poikkeuksia lukuunottamatta. Miten tässä onnistun, sen jätän lukijan arvosteltavaksi.

Yksinkertaisuuden vuoksi olen käyttänyt nimityksiä ”ilmavoimat” ja ”lentojoukot” täysin siviilimäisesti saman aselajin kyltteinä. Toivottavasti minua ei tästä hutkita liikaa.

Tekijä.

## Rauhanajan ”luova tauko”.

### 1.

Emme voi tyydyttävästi käsittää lentojoukkojen kehitysvaiheita tai niiden henkeä ymmärtämättä lentäjää. Hän on merimiehen tavoin, vaikkakin omalla tavallaan, ”eri mies”. Ennen lentäjäksi tuloaan hän kylläkin kuului vain n.s. laajaan lentäjäainekseen, mutta jo tässä luokittelussa on psykologinen vivahdus, psyykkisine vaatimuksineen fyysillisten ohella. Vaikka kaikki lentokoneenohjaajiksi pyrkivät siivilöidäänkin psykofysiologisessa tarkastuksessa, ovat luonteet jo eräässä mielessä samanlaisia psykolaitoksen odotushuoneessa. Tarvitaanhan annos rohkeutta ja huolettomuutta, mutta myöskin monessa tapauksessa omapäisyyttä esim. omaisten suostumuksen voittamiseksi lentäjän uran valintaan. Lentäjän portrettia liikaa mustaamatta voimme omapäisyyteen liittää vielä häikäilemättömyydenkin. Hänen hyvästä tai huonosta luonteen laadustaan riippuu, miten yllämainitut ominaisuudet myöhemmin palveluksessa esittäytyvät. Esimerkiksi psykon arvostelukykyisenä läpäissyt voi muuttua arvostelunhaluiseksi, omapäinen murjottavaksi ”sorretuksi” j.n.e.

Ja jokapäiväinen palvelus on omiaan vahvistamaan näitä luonteen erikoispiirteitä valmiissa lentokoneen ohjaajassa. Vain muutaman tunnin lentopalvelus viikossa jättää runsaasti aikaa oppituntien, komentopaikkaharjoitusten y.m.s. pitoon, joissa itsenäisen ajattelun kehittämiseksi innokkaasti väitellään ja useimmiten pysytään omassa mielipiteessä jo siitäkin syystä, että sekin tuntuu järkevältä. Luonnollisesti käskyjä totellaan tinkimättä. Kuri lentojoukoissa on aina ollut moitteeton. Mutta taitava rykmentin tai laivueen komentaja joutuu varmasti silloin tällöin tinkimään haluamistaan ratkaisuista enemmistön hyväksi, vaikkapa vain väliaikaisesti. Despoottinen komento ei yksinkertaisesti voi menestyä lentojoukoissa. Se voi aiheuttaa ja onkin meillä ja muualla aiheuttanut italialaisen lakon tapaisia asenteita käskyjä kohtaan. Niitä noudatetaan niin tinkimättömästi, orjallisesti ja samalla haluttomasti, että palvelus tavallaan halvaantuu.

Lentäjien kesken usein arvostellaan esimiestä, mutta eniten arvostellaan ilmavoimien esikuntaa ja sen foorumia n.s. ”vihreätä pöytää”, jonka ääressä kaikki ”tyhmyydet” tunnetusti syntyvät. Tämän arvostelun positiivisuus tai negatiivisuus on suoraan verrannollinen kaluston ja materiaalin laatuun sekä määrään. Jos ohjaaja saa mielestään riittävästi lentää hyvällä koneella ja mieluummin nimikko-sellaisella ja jos lennonvarmistus on tehokkaasti järjestetty, hän on tyytyväinen. Mutta hän masentuu kaluston vähentyessä sekä lentotuntien puutteesta.

Rykmentin ja laivueen komentajat reagoivat luonnollisesti tällaisiin moraalisiin ilmiöihin yrittämällä kohentaa mielialaa vaihtelevalla ja mielenkiintoisella maapalveluksella. Toisaalta he eivät ymmärrä ilmavoimien esikunnan vaikeuksia kaukana maaseutuvaruskunnissa toimiessaan ja niinpä kireä suhde ilmavoimien komentajan ja yksikköjen komentajien välillä on aina mahdollinen.

Muihin aselajeihin verrattuna ilmavoimien komentajalla on ainutlaatuinen asema. Hän on jokaisen lentäjän mielestä johtopyramiidin huippu ainakin kaikkeen sellaiseen nähden, mikä lentävää henkilöstöä lähinnä kiinnostaa. Vaikeuksiin viittaileminen ei auta mitään, sillä lentäjämientaliteetti ei sellaista ymmärrä. Hän on epäonnistunut ja jokainen muu alemmpi komentaja olisi ilmeisesti suoriutunut tehtävästä paremmin.

Meidän on ymmärrettävä, että lentäjiä kasvatetaan alusta saakka luottamaan itseensä melkein pä yliarviointiin saakka, mutta lisäksi vastuuuulius ja yritteliäisyys kehittyvät lentopalveluksen luonteen vuoksi alimmista johtoportaista lähtien. Kun vielä otamme huomioon jokaisen lentäjän kiihkeän kiintymyksen aselajiinsa, käsittänemme miten vaikeaan asemaan sellainen ilmavoimien komentaja joutuu, joka määrätään virkaan muista aselajeista. Ennen sotia meneteltiin kuitenkin juuri näin. Ja seurauksena oli ulkonaisesti korrekti ja sotilallinen, mutta todellisuudessa keinotekoinen, useinpa pingottunutkin suhde ilmavoimien ylimmän johdon keskuudessa.

Esim. tykistöstä tullut ilmavoimien komentaja tunsi itsensä varmasti aluksi epävarmaksi oudossa ilmapiirissä. Ollen tarmokas, älykäs ja sotilallinen hän tiesi mitä ominaisuuksia johtajalta vaaditaan ja miten on johdettava. Ja kuitenkin hänen oli kysyttävä neuvoa alaisiltaan miltei kaikissa asioissa. Usein hän huomasi erehtyneensä ratkaisuisaan, mutta sotilaina hänen oli vaikea perääntyä tekemistään päätöksistä.

Lähimmät alaiset tuntuivat hänestä epämukavilta ja rasittavilta, jos he olivat eri mieltä keskenään ja jos he innokkaasti yrittivät tyrkyttää hänelle omia mielipiteitään. Hän saattoi vaikeuksissaan tilaisuuden tullen lyöttäytyä nuorten lentoupseerien pariin ja kuunnella heidän käsityksiään asioista. Tällaisissa tilaisuuksissa kuitenkin oli vanhempien lentoupseerien arvosteleminen tai sellaisen kuunteleminen kylläkin ymmärrettävä, mutta kurin kannalta vaarallinen lipsahdus.

Ilmavoimien komentajat vaihtuivat ennen sotia liiankin usein. Kukaan heistä ei ollut palvelut lentäjänä aikaisemmin yksiköissä. Vain kahdessa tapauksessa he saivat, voi sanoa pro forma<sup>1</sup> pätevyden, suorittamalla jonkinlaisen aputähystäjäkurssin ulkomailla. Jos he uuteen aselajiin pyrkiessään lienevätkin kuvitelleet jotain muuta, varmasti he hyvin pian huomasivat olevansa samassa tilanteessa kuin ratsumies laivaston komentajana. Tällaisella ilmavoimien komentajalla tuskin lienee ollut iloa korkeasta asemastaan ja alaansa innostuneet alaisetkin kärsivät johdon haparoinneista.

---

<sup>1</sup> Lat. 'muodon vuoksi' (toim. suom.).



## 2.

Ilmavoimien kehitysohjelma vv. 1934–38 tuli laadituksi lievästi sanoen epäedullisissa olosuhteissa. Ilmavoimien komentaja ja esikuntapäällikkö olivat molemmat vaihtuneet vajaat kaksi vuotta aikaisemmin. Esikuntapäällikkö oli tosin 1920-luvun alussa palvellut ilmavoimissa ja suorittanut silloin jopa ohjaajatutkinnonkin, mutta hänkin joutui luovuttamaan tehtävänsä seuraajalleen, joka oli lahjakas jalkaväkiupseeri. Komentaja siirrettiin ilmavoimiin tykistöstä.

Perushankintaohjelman oli luonnollisestikin pysyttävä varsin vaatimattomissa rajoissa. Oli alunpitäen selvää, että varoja siihen oli saatavissa vain kaikkein välttämättömintä varten. Näin ollen olisi ilmavoimien ylimmällä johdolla ehdottomasti pitänyt olla varma päämäärä painopisteiden määrittelemistä varten. Mutta juuri tällaista määrätietoisuutta ei uudelta johdolta voitu odottaa eikä vaatiakaan.

Myöskin lentäjien keskuudessa oli tässä mielessä ”monenlaista ilmaa”. Oli haihattelijoita, jotka olivat neljännesvuosisadan edellä ajastaan, oli totutun kaavan noudattajia ja oli myös realisteja. Näin taaksepäin arvostellen olivat viimeainitut, pääasiassa uttilaisia hävittäjiä, sekä päämäärään että myöskin ratkaisuihin nähden oikealla ladulla. Omaa käsitystä ei Utissa suinkaan salattu. Päinvastoin se tuotiin julki, usein liiankin reippaasti, sekä suullisesti että kirjallisesti. ”Uttilaisten” käsityksen mukaan piti ilmavoimien kehitykselle asettaa seuraavat puitteet ja tavoitteet:

1. Pahimmassa tapauksessa Suomi puolustautuu aluksi yksin Neuvostoliittoa vastaan. Tästä on siis lähdettävä.
2. Jyrkkä painopiste puolustuksen hyväksi ilmassa! Hävittäjälennoston on oltava mahdollisimman vahva.
3. Torjunnan lisäksi on armeijan auttaminen ilmavoimien päätehtävänä.
4. Kehitysohjelmaa toteutettaessa on otettava huomioon sotakelpoisuuden pikainen saavuttaminen ja sen asteittainen lisääminen.

Tämän realistisen suunnan mukaan strateginen kaukopommitus esim. vihollisen asutuskeskuksia tai teollisuuslaitoksia vastaan oli kokonaan hylättävä, koska sellaiselle ei ollut olemassa minkäänlaisia edellytyksiä. Ainoaksi pitkän matkan toiminnaksi jäi siten kaukotiedustelu. Mutta kun hävittäjienkin osalle olisi tullut tiedustelu näiden toimintasäteiden puitteissa (n. 300 km) ei varsinaiseen kaukotiedusteluun olisi tarvittu kuin muutama kone.

”Uttilaisten” mielipiteen mukaan hyvän hävittäjälennoston turvin muutkin lennostot pystyivät toimimaan tehokkaammin, jopa vanhentuneella tai vähemmän taistelukelpoisella kalustolla. – Ja juuri tässä kohdassa he seisoivat vastustajiinsa verrattuna vankalla pohjalla.

Aina nykypäiviin saakka on ollut niin, että taistelukelpoisten hävittäjien puute rajoittaa muunkin lentävän kaluston käyttömahdollisuuksia niinhyvin laadun kuin tehtävienkin osalta. Nopeakaan kone ei voinut tuhoutumatta lentää kohteelle, jota suojasivat korkeammalla kiertelevät vihollishävittäjät. Sitä vastoin voivat hitaatkin pommituskoneet tai vaikkapa edelliseltä vuosikymmeneltä peräisin olevat ”Tutankhamenit” monessa tapauksessa suorittaa pommitus- ja valokuvaustehtävänsä vihollisen hävittäjien poistuttua paikalta suojahävittäjien karkoittamina.

Lienee syytä korostaa, että 30-luvun ilmavoimamme käsittivät tavallaan erillisiä tehtäviinsä erikoistuneita aselajeja. Tiedustelu-, pommitus- ja meritoimintayksikköjen rinnalla olivat hävittäjälaivueet vähemmistönä. Henkilöstövirtaus kävi miltei yksinomaan siirtojen kautta muista lennostoista hävittäjiin. Näin ollen tunsivat hävittäjät paremmin muiden lennostojen toimintatavat ja toimintamahdollisuudet kuin mitä nämä tiesivät ilmataisteluista. He olisivat milloin tahansa pystyneet suorittamaan pommitus-, tiedustelu- tai valokuvaustehtäviä ja tiesivät, että nämä tehtävät voitiin antaa ”miestä myöten” henkilöitä valitsemalla, maassa neuvomalla ja useimmiten sopivaa säätä odottaen.

Jonkin lähipommitushyökkäyksen suoritus päivällä ja hyvän näkyvyyden vallitessa ei purjehduslentona ollut mikään vaikea tehtävä, ei muodostelmassa pysyminen eikä pommituksen teknillinen suorituskaan. Hävittäjien koulutus sitä vastoin vaati pitkän ajan, vähintään 2 vuotta, ollakseen tehokas, sillä se käsitti yksittäistaistelutaidon ohella osaston taistelun yhteistoiminnan. Pommituslennosto oli siis helpoimmin täydennettävissä reservistä lkp:n yhteydessä, varsinkin kun sen ei kaiken todennäköisyyden mukaan tarvinnut koko voimallaan osallistua sodankäyntiin ensi viikkojen aikana. Hävittäjien oli sitä vastoin heti sodan syttymishetkellä ryhdyttävä taisteluun ilmanherruudesta ja vastattava vaikeimmista tiedustelutehtävistä.

Koko 1930-luvun aikana oli milloin tahansa mahdollista hankkia vihollista parempia hävittäjäkoneita. Kun laadullinen paremmuus on monin verroin tärkeämpi tekijä ilmataistelussa kuin lukumääräinen ylivoima, edellisen kumotessa jälkimmäisen, oli siis aivan kuin tarjotimella tilaisuus ilmanherruuden saavuttamiseen esim. Karjalan Kannaksen alueella n. 2 kuukauden kuluttua sodan syttymisestä. Toisaalta näytti varmalta, ettei ainakaan hävittäjiä voitu sodan alussa ajoissa saada ulkomailta, yhtä vähän laatuvaatimusten vuoksi kuin siitäkään syystä, ettei niitä voitu lentämällä tuoda maahan Kansainliittoon kuuluvista valtioista kuten raskaat pommituskoneet.

”Uttilaisia” ei voida syyttää siitä, että he olisivat taistelussaan asiansa puolesta unohtaneet detalleja. Päinvastoin heidän näitä asioita koskettelevia kirjoituksiaan löytyy runsaasti sen ajan Aero-lehden numeroista. Ja lisäksi Ilmavoimien Koulutusosaston päällikkö tarjosi näitä ajatuksia Ilmavoimien komentajalle suorastaan tympäisevällä itsepäisyydellä.

Mitä oli sitten realistisen suunnan kanssa kilpaileva toinen suunta ja ketkä sitä edustivat? Lähinnä oli kysymys suurvaltojen tunnettujen ilmastrategien opeista ja näiden kannattajista. Kuuluisimmat oppi-isät olivat ehkäpä Ritter, Armengaud ja Douhet, joista etenkin viime-

mainitun loogillinen ja sujuva esittämistapa suorastaan lahjoi opetuslapsia koulukuntaansa. Yleensä kaikki ne, jotka olivat taipuvaisia lainaamaan valmista ulkomailta, ”koska pienellä Suomella ei ollut varaa kokeiluihin”, kuuluivat tähän toiseen suuntaan, jota kevyesti onnahdellen voisimme kutsua vaikkapa ”ulkomaalaiseksi”. Vaikutusvaltaisimmat ”ulkomaalaiset” palvelivat Ilmavoimien Esikunnassa.

Douhet ei ollut lentäjä. V. 1869 Casertassa syntyneenä hän aluksi palveli tykistöupseerina ja jonkin aikaa tähestyspallopataljoonan komentajana. Maailmansodassa hän oli jalkaväkidivisioonan esikuntapäällikkö siirtyen v. 1918 Italian ilmavoimien komentajaksi. V. 1919 sodan loputtua hän erosi vakinaisesta palveluksesta ja ylennettiin kenraaliksi.

Douhet kannatti lentoaseen kehittämistä pääaselijaksi. Sota oli aloitettava häikäilemättömällä pommitushyökkäyksellä ja viholliskansa pakotettava rauhaan muutamassa päivässä. Ei voida sanoa, että hän olisi tässä mielessä ollut mikään edelläkävijä. Päinvastoin saman aatteen hyväksi taisteli useita muita hänen aikalaisiaan. Erikoista hänen opissaan oli suoritustapa. Hän halusi tuhota vihollisen hävittäjälennon ilmanherruuden saavuttamista varten taistelemalla sitä vastaan ilmassa vain pommituskoneilla. Teoksessaan *Il dominio dell'aria* hän yrittää puolustaa taistelutekniikkaansa, mutta epäonnistuu, koska ei ilmeisesti käsitä alkeitakaan ilmataistelusta. Niinpä nopeiden koneiden mahdollisuus keskitettyyn hyökkäykseen sivutetaan täydellisesti ja käsitys ampumamatkoista on ällistyttävän väärä. D:n ehdottama raskaimmin aseistettu rumilus, n.s. 6000 hv:n malli, jota hän nähtävästi piti voittamattomana, oli aseistettu 2:lla 37 m/m:n tykillä, 2:lla 20 m/m:n tykillä ja 3:lla 12 m/m:n konekiväärillä. Vertauksen vuoksi mainittakoon, ettei toisen maailmansodan B-25 Mitchell pystynyt tehokkaasti puolustautumaan hävittäjiä vastaan, vaikka sillä oli yksi 75 m/m:n tykki ja 14 kpl 12,7 m/m:n konekivääriä.

Siitä huolimatta, ettei missään maassa Douhet'n oppia 1930-luvulla puhtaana seurattu, oli sillä kuitenkin vahva vaikutuksensa sen ajan strategiseen ajatteluun ja sotilas kirjallisuuteen. Oli siis luonnollista, että vastaava ilmiö kukoisti myöskin omassa maassamme. Ja sen heledmänä oli ”ulkomaalaisten” ilmeinen halu vahvasti supistaa hävittäjälennoitamme pommituslennon hyväksi. Houkuttelevana pohja-ajatuksena lienee tällöin ollut itsenäiseen sodankäyntiin pystyvien ilmavoimien luominen. Mutta tällaiseen toimintaan ei yleensäkään ollut mitään mahdollisuuksia ja kaikkein vähimmin perushankintaohjelman mukaisten määrärahojen puitteissa.

Ehkäpä edustavimmin kuvaa ”ulkomaalaisten” käsityskantaa seuraava leike perushankintaohjelman valmisteluvaiheen aikaisen Ilmavoimien esikuntapäällikön erästä esitelmästä (pidetty 8.4.1936):

”Missään tapauksessa en pidä mahdollisuuksiamme ilmasodassa sen toivottomampana kuin muutenkaan sotilaspoliittinen asemamme edellyttää maa- ja merisodan kannalta. Päinvastoin katson, että ilmavoimat ovat ainoa väline, minkä avulla edes jossain määrin saamme

vastalauseemme tuntumaan vihollisen omalla alueella ja sen väestön keskuudessa, kunhan vain olemme hankkineet tarkoitukseen sopivat ja riittävät ilmavoimat. Ehkä sekin voi osaltaan hillitä maatamme vastaan ajateltuja kevytmielisiä sotilaallisia selkkauksia ja jokatapauksessa osaltaan turvaa puolueettomuutemme ylläpitämistä sotatoimien saavuttaessa rajojemme läheisyyden.

Vaikkakin olen sitä mieltä, että ilmavoimiimme tulee sisältyä kaikkia aselajeja: tiedustelu- ja yhteistoimintakoneita, hävittäjiä ja ilmatorjuntatykistöä, on mielestäni kuitenkin edellä mainituista syistä pääpaino pantava hyökkäyskykyisten ilmavoimien luomiseen ja siinä turvauttava köyhän aseisiin: keskiraskaisiin nopeisiin pommittajiin, joilla on verraten suuri toimintasäde, sekä syöksypommittajiin. – – Valtakunnan ilmapuolustukseen kokonaisuudessaan ei tällä hetkellä löydy muuta keinoa kuin ryhtyä offensiiviseen toimintaan mahdollisen vihollisen alueella olevia tärkeimpiä kohteita vastaan. Niitä kyllä ulottuvillamme on. Pietarin ja sen ympäristön ilma-, maa- ja merisotilaalliset tukikohdat, liikenneyhteydet ja kaikki Suomenlahdella liikkuvat laivat, jotka ovat sivustahyökkäyksen alaisia etelärannikollamme – –”

Olikohan nyt todellakin näin. Tuskinpa saattoi odottaa Venäjän sodanjulistusta ja sen joukkojen tunkeutumista maahan ennen kuin tukialueen valmistelu materiaalivarastoineen olisi ollut loppuunsaorittettu. Mutta näitä ei olisi ollut helppo löytää ja ne olisivat olleet vahvasti suojattuja. Liikenneyhteydetkään eivät olleet elintärkeitä maaleja. Niinpä siis hyökkäykset vihollisen selustaan eivät mitenkään voineet vaikuttaa häirintää tehokkaammin, mutta omat tappiot olisivat olleet vakavat. Kuitenkin saattoi hyviä pommituskohteita varmasti löytyä runsaasti rintaman läheisyydestä. – Vain näillä varauksilla voidaankin esitelmässä esitettyihin loppupäätelmiin teoriassa yhtyä. Ne ovat epäilemättä oikeita, vaikka niiden toteuttaminen käytännössä olisikin ollut melkein utopistinen. Se olisi vaatinut n. 800–900 miljoonan markan lisämenoerän perushankintoihin.

Ilmavoimien kehitysohjelma vv. 1934–1938 laadittiin v:na 1933, aikana joka oli selvänä taitekohtana lentokonerakennusallalla. Uudet konstruktioperiaatteet saivat aikaan sotakoneiden suorituskyvyn vyörymäisen nousun. Mutta taistelutakilliset perusteet pysyivät entisellään. Ei voinut olla epäilystäkään siitä, etteikö hävittäjä säilyttäisi nopeusetumatkaansa ja ylivoimaisuuttaan taistelussa pommituskoneita vastaan.

Ensimmäisestä kehitysohjelmasta tuli kieltämättä varsin lattea. Muuta sanaa tuskin voimme käyttää suunnitelmasta, jonka mukaan ilmavoimiin tulisi kuulua 3 maayhteistoimintalaivuetta, 3 hävittäjälaivuetta, 3 meriyhteistoimintalaivuetta ja 3 kaukotoimintalaivuetta (ohjelma muuttui 1937: 3 häv. laivuetta, 3 kaukot. laiv., 4 maayht. laivuetta ja 1 meriyht. laivue). Perushankintaohjelman toteuttaminen edellytti varoja 451 miljoonaa markkaa, josta määrästä:

lentokoneisiin	306 milj.
rakennuksiin	50 milj.
lentokenttiin	10 milj.
aseistukseen	56,6 milj.
valokuvausvälineisiin	10,6 milj.
erilaisiin tarkoituksiin	17,8 milj.

Kuvaavaa muuten sen ajan käsityksille, että ilmavoimien laaja ja monipuolinen viestiyhteystarve, m.m. ilmavalvonta, kätkeytyy tässä ”erilaisiin tarkoituksiin”.

Vaikka eri lennostojen laivueen vahvuudet vaihtelivatkin paperilla, tasoitti kuitenkin määrärahojen jako näiden keskeisiä vahvuussuhteita ratkaisevasti, jotenka painopisteestä puoleen tai toiseen ei voida puhua. Mutta kehitysohjelma olikin tarkoitettu vain osaohjelmaksi, pohjaksi, jolle myöhemmin voitaisiin rakentaa. Oliko tämä oikein?

Mitään takeita ilmavoimien myöhemmästä laajenemisesta ei ollut olemassa, vaan oli tarvittaessa tultava toimeen tällä tyngälläkin. Kaiketi oli ohjelman tekijöitä pohjimmiltaan painamassa epävarmuus noudatettavasta suunnasta. Tahdottiin yhtävähän hypätä realistien kuin ”ulkomaalaistenkaan” kelkkaan koska kummankaan todistelut eivät olleet tarpeeksi vakuuttavia.

”Ulkomaalaisten” mieleen olisi varmasti ollut, jos koko 186 milj:n markan perushankintäärä olisi käytetty pommituskoneiden hankintaan ja uusintavaroilla hankittu vain hävittäjiä (n. 35 kpl) näiden tueksi (n. 120 milj. mk). Muiden lennostojen laivueita olisi tällöin täytynyt vastaavasti vähentää esim. seuraavasti: 5 pommituslaivuetta à 10 konetta, 1 häv. laivue, 1 kevyt pommitus- tai yhteistoimintalaivue ja 1 meriyhteistoimintalaivue ja viimeainitut kaksi saaneet tulla toistaiseksi ainakin toimeen vanhalla kalustollaan. (Laskelmissa ei ole otettu huomioon vuosittaisia korjaus- ja uusintamäärärahoja.) Tällainen ratkaisu ei olisi kylläkään ollut järkevää. Hävittäjät sidottiin siinä pommituskoneiden suojaukseen ja kotialue avattiin vihollisilmavoimien terrorille. Mutta häikäilemättömästi, tappioista piittaamatta sodassa käytettynä, kootuin voimin hyökäten tykistöryhmyksiä ja reservejä vastaan pommituslennosto ehkä olisi pystynyt antamaan melko tuntuvankin panoksensa ratkaisutaisteluihin maassa. Näin saattoi hyvinkin ajatella. Sitä vastoin strategisiin tehtäviin eivät nämä määrärahat riittäneet alkuunkaan.

Mutta 1933 eivät pommituskoneet, ainakaan kaupan olevat, asiantuntemattomankaan silmissä vaikuttaneet taistelukelpoisilta, poikkeuksia tietysti oli, mutta ne olivat liian kalliita. Esim. Suomeen hankittavaksi ajateltu Handley Page Heyford, ruma ”lentävä piikkilankaeste” pisti jo valokuvassakin silmään oikeana hävittäjien makupalana. Saksalainen Ju 90 oli ainakin nopeampi mutta sekin liian hidas, n. 350 km/t kk-tornit ulosvedettyinä.

Kehitysohjelma olisi voitu suunnitella myöskin päinvastaisella painopisteellä hankkimalla hävittäjiä n. 250 milj. markan määrärahan edestä ja käyttämällä uusintavaroja 56 miljoonaa ynnä uusia lentoasemia varten varatuista 50 miljoonasta 40 miljoonaa pommituskoneisiin ja syöksypommituskoneisiin. Tulos olisi ollut suunnilleen seuraavanlainen:

2 hävittäjälaivuetta	à 40 konetta Utissa (rauh. aikana)
2 pommituslaivuetta	à 8 konetta S. Merijoella (rauh. aikana)
1 syöksypommituslaivue	à 30 konetta S. Merijoella (rauh. aikana)

Rakennusrahoista olisi riittänyt varoja yhteen halliin S. Merijoella ja yhteen halliin ja kahteen poikamiesasuinrakennukseen Uttiin. Meriyhteistoimintalaivueista olisi 2 uusittu pommituslaivueiksi. Lopputulokset olisi siis olleet:

2 hävittäjälaivuetta (esim. BW)	yht. 80 konetta
2 pommituslaivuetta (esim. BL)	yht. 16 konetta
1 tiedustelulaivue (FO)	yht. 13 konetta
1 syöksypommituslaivue (FK)	yht. 30 konetta
1 meriyhteistoimintalaivue	yht. 13 konetta

Koska meriyhteistoimintakoneitten vahvuus v. 1936 oli yhteensä 37 kpl, ei näiden uusintaa vielä tarvinnut ajatella kehitysohjelmakautena.

Hävittäjiä olisi ollut riittävästi taisteluun ilmanherruudesta Karjalan Kannaksella, koska länsivaltojen laadullisen ylivoiman säilyminen oli moneksi vuodeksi varma. Sekä talvisota että jatkosodankin alkuvuosi osoittavat tämän selvästi, kuten myöhemmässä tulemmessa näkemään. Mutta koska pommituskonetyyppejäkään ei olisi sodan aikana erikoisesti tarvinnut valikoida vahvan hävittäjätuon vuoksi ja kalustotäydennys lentäen tullut maahan, olisi tämän ratkaisun mukaan pommituslennostokin n. 1 kk:n kuluttua sodan syttymisestä kasvanut ainakin kaksinkertaiseksi, mutta todennäköisesti suuremmaksikin. Luonnollisesti olisi tätä täydennystä täytynyt rauhanaikana valmistella.

Ikävä kyllä niin monet seikat ja olosuhteet olivat myötävaikuttamassa siihen, ettei tällaiseen itsenäiseen ratkaisuun tohdittu mennä heti alusta pitäen.

Missään tapauksessa ei ole oikeudenmukaista moittia senaikaista Ilmavoimien johtoa leväperäisestä suhtautumisesta ilmapuolustuksen kehittämiseen. Se ei katsonut voivansa menettellä muulla tavoin taktillisten ja strategisten suuntariitojen sekavuudessa. – Ainoa kohta, joka näin jälestäpäinkin herättänee ihmettelyä, on kehitysohjelman aivan liian pitkä tähtäin. Varoista oli tuntuva osa käytettävä uusien lentoasemien erilaisiin rakennuksiin, joten tyydyttävä sotavalmius olisi voitu saavuttaa vasta jatko-ohjelmassa, osaohjelman toteutumisen jälkeen.

Tässä on ensimmäisen perushankintaohjelman pahin virhe, sillä suurvaltapolitiikka, jota pikkuvaltio ei pysty seuraamaan tai edes arvioimaan, määrää sodan alkamisen ja pikkuvaltion on siis jatkuvasti oltava valmiina ottamaan vastaan yllättäviä ulkopoliittisia myrskyjä.

### 3.

Toista on luonnollisesti suunnitelman laatiminen ja toista on sen toteuttaminen. Aina vuoden 1935 loppuun Ilmavoimien johto piti kiinni alkuperäisestä kannastaan kehitysohjelman suunnasta. Mutta vuodenvaihteesta 1935–36 on jo ”uusien tuulien” vaikutus selvästi havaittavissa. Näihin aikoihin nimittäin ilmestyi Ilmavoimien Esikuntaan Bristol-tehtaan edustaja Mr. B. kauppaamaan pommituskonetta, jota ei tosin silloin vielä ollut olemassakaan mutta josta hän saattoi esittää sekä mielikuvitusta lahjovia piirustuksia että ennen kaikkea ällistyttäviä ennakkotietoja. Kysymys oli n.s. lordi Rothermere bomberista eli ”Britain First”-matkustajakoneen muunnoksesta. Se oli tai pikemminkin siitä piti tulla keskiraskas, kaksimoottorinen lentokone, jonka pommikuorma olisi ollut n. 1000 kg mutta maksiminopeus suurempi kuin senaikaisilla hävittäjillä. Aluksi se esittäytyi propagandapiirroksissa vahvasti aseistettuna raskaana hävittäjänä, kaukotiedustelukoneena tai pommittajana ja sellaisena se ei olisi ollut hullumpi tyyppi yhden, korkeintaan kahden kaukotoimintalaivueen kalustoksi. Kuitenkin tehtaan piirustuspöydällä sen muoto muuttui täydellisesti. Aseistus karisi siitä miltei tyystin ja ulkoiset piirteetkin olivat ”ilmetty isä”, siis alkuperäisen matkustajakoneen. Ja nyt muodonvaihdoksen yksityiskohtien paljastuessa alkoivat mielipiteet lentokoneen sopivaisuudesta mennä jyrkästi ristiin. – Ilmavoimien komentaja alkoi yhä enemmän siirtyä kaukotoimintapainopisteen kannalle saaden vahvan tuen asennoitumiselleen vanhojen lentotupseerien enemmistöltä. Vain ”utilaiset”, m.m. Koulutusosaston päällikkö Ilmavoimien Esikunnassa, entinen utilainen hänkin, olivat kantona kaskessa.

Koko ajatus hävittäjiä nopeammista pommituskoneista ei vaikuttanut terveeltä. Se oli rohkean järkevä vain englantilaisten kannalta. Heidän luonteenomainen optimisminsa ei nähtävästi voinut myöntää mahdolliseksi sitä, että saksalaiset ainakaan muutamaan vuoteen pystyisivät rakentamaan nopeita hävittäjiä. Tunnetusti valmistui Messerschmitt-hävittäjän prototyyppi yhtäaikaan Blenheimin (ent. Rothermere) kanssa ollen n. 100 km/t tätä nopeampi.

On tietysti melkeinpä mieletöntä lähteä arvailemaan englantilaisten sen ajan todellisia vaikutteita. Kuitenkin muutamat oireet panivat jo silloin epäilemään, että asianlaita oli ehkä näinkin. Miksi oli Blenheimin konstruktioyöllä niin tavaton kiire? Miksei se ollut alun perinkään salaisella listalla, vaan sitä päinvastoin yritettiin myydä kaikille mahdollisille pikkuvalloille? Miksi se oli suorastaan hämmästyttävän halpa?

Ainakin Koulutusosaston päällikkö pohti vastauksia näihin kysymyksiin sekä epäili ratkaiseseensa arvoituksen: Englannissa tiedettiin hyvin, että Saksa ennemmin tai myöhemmin pystyisi konstruoimaan suorituskykyisiä hävittäjiä. Jos kuitenkin sota syttyisi aikaisemmin, oli Blenheim-pommittajalla mahdollisuutensa. Mutta näitä piti olla paljon eikä varoja kannattanut uhrata näin epävarmoilla perusteilla. Miksei siis ottaa vastaan runsaasti ulkomalaisia tilauksia, jolloin tehtaissa olisi riittävästi puolivalmisteita. Tarvittaessa voitaisiin maastavienti kieltää.

Meidän oloissamme ei Bristol Blenheim vaikuttanut sopivalta konetyypiltä. Se oli teknillisessä mielessä aivan liian lyhytikäinen, suorastaan toivoton tapaus nopeampien vihollishävittäjien hyökätessä. Sen aseistuksenahan oli vain yksi 7,7 m/m:n konekivääri rungon tornissa, sekä rumpusyöttöinen, ynnä samanlainen jäykästi eteenpäin suunnattu ase toisen siiven keskikohdassa, siis pikemminkin moraaliseen paukuttelemiseen soveltuva kuin tehokas asennus. Lisäksi oli otettava lukuun ampumista taaksepäin rajoittavat vakaajat ja peräsimet. Sanalla sanoen koko kone suorastaan säteili kompromisseja ja pian väljähtyy mainetta.

Jo vuonna 1936 oli kehitysohjelma tarkistettava. Ilmavoimien komentajan allekirjoittamassa promemoriassa sanotaan seuraavasti:

”Yleisesikunnassa 8.1.1936 pidetyssä perushankintojen toteuttamista käsittelevässä neuvottelukokouksessa, jossa puhetta johti Yleisesikunnan päällikkö kenraalimajuri Oesch, todettiin ilmavoimien kehitysohjelman vv. 1934–38 kaipaavan verraten täydellistä tarkistusta. Siihen ovat vaikuttamassa monet syyt, lähinnä hankintojen viivästymiset, myönnettyjen varojen pienuus 9 Pl.IX:1 kohdalla (uusintavarat) ja uuden materiaalin, joka kehityksen mukana paranee, jatkuvasti kohoavat hankintakustannukset.

Aikaisempaan tarkistettuun ohjelmaan nähden tulisivat edellä mainitussa neuvottelukokouksessa harkittaviksi ajatellut suurimmat muutokset nyt olemaan siinä, että 12 laivueen ohjelman toteuttamisen viimeinen vuosi siirtyisi vuoteen 1940, toisin sanoen kaksi vuotta myöhäisemmäksi, ja laivueiden lentokalustovahvuuksista hankintamäärärahojen puutteen takia jätettäisiin varakoneet varamoottoreineen pois. Niin ikään perushankintaohjelman lentoasemarakennuksiin varattua 50 miljoonan markan erää on korotettava jälempänä taulukossa N:o 3 laskelmilla lähemmin osotetulla 52,9 miljoonalla markalla, jos 12 laivueen kolme viimeistä laivuetta (kaukotoimintalaivueet) aiotaan perustaa.

Nyt tarkoitettavan ohjelman päämäärät, jotka on pysytetty ennallaan, ohjelman toteuttamismahdollisuudet ja vuosittainen kehitys käyvät ilmi seuraavasta:

Ilmavoimien 12-laivueen kehitysohjelma vuosina 1936–40 käsittää edelleen seuraavat määrät eri lajeja laivueita:

Keveitä sotakoneita

- 3 maayhteistoimintalaivuetta,
- 3 hävittäjälaivuetta,
- 3 meriyhteistoimintalaivuetta.

Raskaita sotakoneita

- 3 kaukotoimintalaivuetta.



Hankintoihin vv. 1936–40 siten tarvittavat varat 185.400.000:- jakautuisivat:

LLv 14 – maayhteistoimintalaivue	21.500.000:-
LLv 28 – hävittäjälaivue	28.000.000:-
LLv 44 – kaukotoimintalaivue	45.300.000:-
LLv 46 – ”-	45.300.000:-
LLv 48 – ”-	45.300.000:-

Kun 12-laivueen kehitysohjelma on vain osaohjelma, niin Sisä-Suomen lentoaseman suunnittelussa on tämä seikka huomioitava. Seuraavat laivueet tulevat kaikesta päättäen, nykyisen kehityssuunnan mukaan, olemaan kaukotoimintalaivueita ja ensimmäiset niistä liitettäväksi sanottuun lentoasemaan.”

Havaittiin siis, ettei kehitysohjelmaa voitu toteuttaa sen alkuperäisessä muodossa, vaan oli kaukot.laivueiden tukikohtaa varten vielä saatava lisää 53 miljoonaa (15 modernin hävittäjän hinta). Nyt vihdoinkin oli suorastaan pakko määritellä perushankinnoille painopiste. Ja tämä painopiste kuoriutuukin promemoriassa selvästi esille Ilmavoimien komentajan mielipiteenä.

Jo vuonna 1936 tunnettiin hyvien hävittäjäkoneiden hinnat, m.m. amerikkalaiset laatutyypit maksoivat silloin n. 3 miljoonaa Smk. Määrärahajakelun mukaan olisi siis LLv 28 saanut vain 8 konetta. Sitä vastoin oli pommituskoneita varten varattu 135 miljoonaa, mikä vastasi n. 35 Bristol Blenheim -koneen hankintakustannuksia. Kun hävittäjälaivue 26:n uusinta oli promemoriassa lykätty v:een 1940 ja sen kalusto jo vuonna 1936 oli arvosteltava vain jatkokoulutukseen kelpaavaksi, jäi hävittäjälennoston vahvuus riittämättömäksi suojaamaan pommituslennoston n.s. kaukotoimintaa. LLv 24:n uusinta olisi tosin nostanut hävittäjäkoneiden kirjavahvuuden n. 16 koneeseen. Mutta rivivahvuus, vähentämällä edellisestä epäkunnossa ja tehtaassa korjattavana oleva kalusto, olisi pysytellyt n. 10 lentokoneen nurkilla. Pommituskoneita olisi vastaavasti saatu ilmaan n. 25. – Suoritettu leikkaus ei siis operatiivisessa mielessä vaikuta oikein onnistuneelta. Mutta se vastasi senaikaista, epäilemättä vinoon kasvanutta, kansainvälistä kehityssuuntaa. Kuitenkin unohdettiin, ettei suurvaltojen oppeja voida toteuttaa pikku valtion resursseilla. 25 pommituskoneen heittäminen kaukotoimintaan olisi suurvaltaa vastaan sodittaessa tuskin vaikuttanut edes ”neulanpistoksen” veroisena. Hyökkäys ei suinkaan aina ole paras puolustus. Se voi olla jopa selvää mielettömyyttäkin.

Kun vuonna 1937 oli aika valita sopiva hävittäjätyyppi, tuli valinnasta ensimmäinen vakava laatuinen erehdys. Vaikka jo edellisenä vuonna aikaisemmin mainitussa promemoriassa hylättiin hävittäjien lisenssivalmistus, mentiin tähän sittenkin. Promemoriassa sanotaan näin: ”Kotimainen sotakonerakennus VLT:ssa Tampereella on mahdollinen nykyisessä tilanteessa ainoastaan ulkomailta ostettavalla lisenssillä ja silloin tulee lähinnä kysymykseen maayhteistoimintakone, jonka vanheneminen ei ole siinä määrin vaarallinen kuin hävittäjän.”

Nyt valittiin lisenssikoneeksi sittenkin hävittäjä, hollantilainen Fokker D21, joka kiinteine laskutelineineen ja n. 200 hevosvoiman verran liian heikkoine moottoreineen oli vanhentunut jo kauppaa tehtäessä. Miksi näin? Ensinnäkin kone oli halpa ja uutatun putkirunkonsa vuoksi helppo tehdä. Äsken valmistunut Valtion Lentokonetehdas kaipasi tilauksia ja tämä tyyppi oli sille tuttua ja totuttua rakennetta. Mutta pääasiallisena syynä menettelyyn oli kaikei se, ettei yksipaikkaisiin hävittäjiin taistelukoneina oikein luotettu eikä missään tapauksessa haluttu ylittää näitä varten suunniteltuja määrärahoja.

Mielenkiintoisen väittelyn aiheen tarjoaa myöskin moottorin valinta. Fokker-tehdas ilmoitti pystyvänsä rakentamaan koneen kaikilla mahdollisilla tähti- tai rivimoottoreilla 600 ja 1100 hv:n välillä. Luonnollisesti olisi nyt ollut syytä harpata aimo askel eteenpäin ja valita siihen jokin yli 1000 hv:n nestejäähdytysmoottori, esim. amerikkalainen Allison. Tällöin olisi max. nopeus todennäköisesti noussut jonkin verran yli 460 km:iin tunnissa. Nyt siihen kuitenkin valittiin n. 840 hevosvoimainen Bristol Mercury VII. Valinta tapahtui senaikaisen teknillisen osaston ehdotuksen perusteella Koulutusosaston päällikön mielipidettä kysymättä, koska hän edusti Ilmavoimien Esikunnassa vain taktillista asiantuntemusta. Näin pelkät teknilliset syyt ratkaisivat moottorikysymyksen ja näitä olivat lähinnä voimalähteiden standardisoimiskysymys. Haluttiin mennä kaikissa koneissa samaan moottorityyppiin, jolloin Blenheim-koneen Mercury VIII -moottorit olivat määrääviä. Lisäksi tuli prof. Kyrklundin lausunto meidän ilmastollisiin erikoisuuksiin parhaiten sopivasta moottorilajista, joka päätyi ilmajäähdytteisen tähtimoottorin kannalle. Teknilliset edut ja varjopuolet olivat kuitenkin kummallakin lajilla melkein tasapainossa, niin ettei ratkaisuun vaikuttaneista pakottavista syistä voida puhua.

Mutta standardisoiminenkin oli mahdollinen vain rauhanaikaisessa toiminnassa. Sodassa sitä vastoin olisi ollut pakko ottaa vastaan se kalusto, mikä oli ulkomailta saatavissa. Oliko edullista antaa puhtaasti teknillisille syyille näin määräävä arvo kalustoasioissa? Tuskinpa!

Ilmavoimien komentaja ei ollut yksin vastuunalainen Fokker-kaupasta. Häneen yhtyi tavallaan seinää vasten asetettuna Koulutusosaston päällikkö, joka valitsi mieluummin 17 Fokkeria kuin 8 modernia hävittäjää kiinnilyötyjen määrärahojen puitteissa. Hän oli suositellut noudatettavaksi muutamia ehtoja, lähinnä suorituskyvyn alarajoja, hävittäjiä hankittaessa. Hänen mielestään koneen oli oltava vähintään 50 km/t nopeampi kuin vihollismaan nopein pommituskone ja joko nopeampi tai parempi nousija kuin vihollishävittäjät. Fokker D21 olisi silloisen näkemyksen mukaan nipin napin täyttänyt nämä ehdot yli 1000 hv:n moottorilla. Ei tunnu mahdottomalta sellainenkaan ajatus, että yhteistoiminnassa Fokker-tehtaan konstruktöörin kanssa olisi lisenssikoneeksi luotu uusi parannettu prototyyppi sisäänvedettävine laskutelineineen. Mutta tällainen yritys olisi pitänyt aloittaa jo vuonna 1936. – Kuitenkin kaupat lyötiin kiinni ja niin sitä lähdettiin vauhdilla taivaltamaan ”kapteenin” määräämää karikkoista reittiä, jolta ei ollut paluuta eikä satamaa näkyvissä. Jonkun ”puosun” murina ei saanut vaikuttaa asiaan.

Syksyllä v. 1938 tarjottiin Ilmavoimille 30 kpl amerikkalaisia Curtiss CW-21 -hävittäjiä 6 kuukauden toimitusajalla. Tämä tyyppi oli huomattavasti nopeampi kuin venäläinen I16 tai I153 ollen max. nopeus 506 km/t. Mutta lisäksi sen nousunopeus oli kerrassaan voittamaton, n. 1400 m minuutissa. Vain hävittäjätaistelun tuntija voi selvästi nähdä sen tilanteen muutoksen, minkä näinkin pieni määrä olisi aikaansaanut Kannaksen taivaalla 1939–40. Vapaasti taisteleva Curtiss-laivue olisi puhdistanut sen aina tarvittaessa parin tunnin ajaksi ja kuuluisan englantilaisen hävittäjätaktikon Oliver Stewartin sanoja käyttääksemme I16- ja I153-laivueet ”olisivat saaneet lähteä kotiin”. Rüppumatta vihollishävittäjien lukumäärästä, Curtiss-koneet olisivat pysytelleet korkeammalla, valinneet maalinsa ja määränneet taistelun kulun.

Oli suorastaan traagillista, ettei varoja voitu enää tällaiseen kauppaan irroittaa eikä lisävaroja saada, sillä kirottu budjetti on aina samalla pyhä budjetti.

Vuoden 1939 kevättälvella realistista suuntaa kannattavien ”uttilaisten” murjotus, itsepin-tainen propaganda ja enemmän tai vähemmän onnistuneet promemoriat saivat aikaan tärkeän, vaikka paperille jäämään tuomitun, muutoksen kehitysohjelmaan. 3 hävittäjälaivueen lentokonevahvuudet muutettiin silloin 17 koneesta 30:een. Tähän päätökseen olivat ratkai-sevana aiheena Espanjan sisällissodassa saadut kokemukset. Toimenpiteen arvo jäi kuten sanottu ”akateemiseksi”, vaikka esim. Marsalkka arvovalallaan ja tarmollaan yritti kaikkensa tehokkaan hävittäjälennon luomiseksi.

Noin kymmenen, viidentoista vuoden kuluttua on helppo arvostella ja ehkäpä tuomitakin tehdyistä erehdyksistä tai virheistä. Ymmärrämme kuitenkin Ilmavoimien silloisen johdon aikaansaannoksia paremmin, kun ajattelemme miten outo koko aselaji Ilmavoimien komentajalle oli ja miten valmis hän näinollen oli vastaanottamaan neuvoja arvovaltaiselta ulkomaalaiselta taholta.

V:nä 1936 tarjosi Yleisesikunnan päällikkö lounaan äskettäin maahan saapuneelle Englannin uudelle ilmavoimien sotilasiamiehelle Wing Cdr. W:lle. W. oli palvellut maailmasodan aikana tiedustelulaivueessa saaden urhoollisuutensa tunnustukseksi m.m. Victoria Crossin. Älykkäänä ja miellyttävänä henkilönä hän sai heti osakseen isäntäväkensä sympatian. Muiden keskusteluaiheiden lomassa YE:n päällikkö kosketteli ilmavoimiemme kalustokysymystä ja kysyi W:n mielipidettä siitä. Vastaus oli diplomaattisen pyöreä. ”Hävittäjät ovat tehokas ase, mutta niitä tarvitaan paljon.” On vaikea sanoa oliko W:n tarkoituksena lausunnollaan vahvistaa arvovaltaisen kuulijakuntansa kiinnostusta Blenheim-kauppaan; jokatapauksessa tässä tilaisuudessa syntyi pohja sille virheelliselle käsitykselle, että pommituskoneet ovat tehokas ase, vaikka niitä olisikin vähän.

Kun Ilmavoimien Koulutusosaston päällikkö yritti varovasti käännä YE:n päällikön takaisin ilmeiseltä harhapolulta viittaamalla hävittäjäsuojatta lentävien pommituskoneiden turvattomuuteen, hän sai ”nokalleen”. Vastaväite oli kertakaikkiaan tyrmäävä: ”Pommituskoneet tullaan lähitulevaisuudessa panssaroimaan niin, etteivät hävittäjät mahda niille mitään.”

Olisiko niinkin myöhään kuin v. 1938 vielä voitu luoda riittävän tehokkaat ilmavoimat? Varmasti olisi voitu näin tehdä esim. ulkomaalaisen lainan avulla. Ja tällainen amerikkalainen miljardilaina olikin epävirallisesti valmisteilla, tosin vasta v:n 1939 alussa. Neuvottelut päättyivät maamme kannalta edulliseen lopputulokseen, mutta sopimukseen ei päästy enemmistöpuolueittemme vastustuksen vuoksi. Ilmavoimien osuudeksi tästä lainasta olisi riittänyt n. 300 milj. markkaa, jolla summalla voitiin silloin hankkia m.m. 80 amerikkalaista laatuhävittäjää. Näin olisi kehitysohjelma parannetussa muodossaan toteutunut käytännössä ja kuka tahansa hävittäjäkomentaja olisi lupautunut valtaamaan ilmanherruuden Kannaksen yläpuolella laadulliseen ylivoimaan turvautuen. Mutta lisäksi olisivat jo hankitun kaluston käyttömahdollisuudet lisääntyneet huomattavasti, sen saatua tällä tavoin välttämättömän hävittäjäsuojan. Ilmavoimien toimintaan olisi voitu lisätä aluepommitukset Blenheim-koneilla, syöksypommitukset Fokker CX:llä (yhteistoimintalaivueilla), lentotähysteiset tykistöammunnat hävittäjillä j.n.e. Ilman riittävää hävittäjälennostoa jäi sitä vastoin koko ohjelman arvo kyseenalaiseksi.

Kehitysohjelman käytäntöön soveltamista vaikeutti muun ohella suuresti sen suorastaan byrokraattisen muodollinen jäykkyys. Menoarviot oli niinhyvin perushankintaa kuin uusintaakin varten tehtävä nimikkeittäin ja kappalehinnan tarkkuudella ja nämä arvailemalla lasketut menoerät saivat kiinnilyötyinä rynkyttämättömän lainvoiman.

Olihan aivan mahdotonta 4–6 v:n kehitysohjelmaa varten etukäteen nähdä tuotantolaitosten tarjoukset. Eikä suinkaan liene ollut tarkoitus sekään, että olisi hankittu vanhentunutta materiaalia v:n 1934 hintoihin. Varmasti olisi ollut kaikinpuolin edullisempaa, jos ”maan mahtajat” olisivat voineet myöntää ainakin rajoitetun oikeuden siirtää, aselajille myönnetyn määrärahan puitteissa, varoja momentilta toiselle.

Koska jonkinlainen ”manipuloiminen” ennen pitkää kuitenkin osoittautui välttämättömäksi, ryhdyttiin lainailemaan varakkailta nimikkeiltä kurjuuteen joutuneille. Mutta näitä lainoja oli kaunein sanoin puolustettava ainakin yhtä lennokkaasti kuin vänrikin vekseliä pankissa, sillä sotatalouspäällikkö oli tunnollinen ja tarmokas herra ja teoistaan vastuunalainen esimiehilleen.

Vastaavanlainen jäykkyys rasitti myöskin 9 pääluokan määrärahojen käyttöä. Pahojen aavistusten painosta tehtiin seuraavan vuoden menoarvioehdotus mahdollisimman runsaaksi. Mutta tämän tarkoituksen tiesivät myöskin ”saksimiehet”. Sen sijaan, että he olisivat leikkaneet yhteissummasta palan pois, he kävivät saksineen yksityiskohtien kimppuun näitä lainkaan tuntematta. Ja niinpä se reijällinen tilkkumatto, joka aikanaan esittäytyi menoarviona onnettomille perijöille, oli usein varsin omalaatuinen. Jokin momentti oli hyväksytty ”häntineen karvoineen”, jotavastoin toisia oli tyipistetty aivan riittämättömiksi. Ainakin Koulutusosaston päällikön mieleen muistui poikavuosien käsityötunti. Hänen oli silloin neulottava tomulappu. Kun hän raskaan raadannan jälkeen vei sen valmiina arvosteltavaksi, leikkasi opettaja siihen valtavan reijän, joka nyt oli parsittava.

Mutta näitä menoarvion reikiä ei voinut kukaan parsia. Saattoi käydä niin, että valokuvasmomentille tuli rahaa niin runsaasti, että kehitysalkaen olisi voitu tehdä marmorista, jotavastoin polttoainemäärärahat jäivät aivan riittämättömiksi. Eduskunnassa nojaututtiin aina edellisen vuoden menoarvioon uutta määrärahaa myönnettäessä eikä tahdottu käsittää uusien 2-moottoristen ja kauttaaltaan vahvempimoottoristen sotakoneiden lisääntyntä polttoaineen tarvetta.

On myönnettävä, että leikkauksissa oli havaittavissa jonkinlaista johdonmukaisuutta. Mieluiten typistettiin sellaisten nimikkeiden menoja, mitkä tarkoittivat ilmeistä kulutusta, vieläpä saattoivat kuluttaa arvokasta kalustoakin. Ilmaan haihtuva polttoaine, ampumaharjoituksiin käytetyt patruunat olivat kallista huvitusta. Lentäkööt ja ampukoot vähemmän! Toisaalta oli myöskin mahdotonta selvittää asiantuntemattomille eduskuntapiireille, miksi juuri 8 lentotuntia kuukaudessa ohjaajaa kohti oli välttämätön minimi taistelutaidon kehittämiseksi.

Kehitysohjelman tarkistusta käsittelevässä promemoriassa huomataan 17,8 milj. markkaa varatuiksi erilaisiin tarkoituksiin. Näihin erilaisiin tarkoituksiin voi tietysti kuulua mitä tahansa, mutta niihin sisältyi myöskin ilmavoimien erikoisviestikaluston tarve ilmavalvonta mukaan luettuna. Vaikkei Ilmavoimien johdossa vielä näihin aikoihin voinut olla selvää käsitystä esim. radion merkityksestä lentotoiminnan johtamisessa, sillä eihän tätä kysymystä voitu pitää ratkaistuna monessa suurvallassakaan, oli johtamismenetelmän karkea runko jo valmiiksi suunniteltu hävittäjälennon toimesta. Sen mukaan tarvittiin radiot hävittäjä- ja pommituskoneisiin sekä radioasemat häv. komentopaikkoihin ja rintamalle taktillisten tähytyspaikkojen yhteyteen avustamaan ilmataistelussa. – Myönnettyt varat osoittautuivat kuitenkin aivan riittämättömiksi. Sen lisäksi, että oli mentävä halpaan ja samalla laadullisesti heikkoon kotimaiseen valmistukseen, jäi tarpeellinen kaluston lukumäärä saavuttamatta. Kaikki yritykset soluttaa ainakin osa radioitten hankinnoista lentokoneisiin varattujen määrärahojen yhteyteen kilpistyivät momenttien loukkaamattomaan pyhyteen. Näin ollen ei kehitysvaiheessa vielä saatu ilmavoimien viestikalustoa tyydyttävään kuntoon yhtävähän määrään kuin laatuunkaan nähden. Esteenä olivat taaskin hinnat, joita ei pystytty etukäteen oikein arvioimaan.

Melko pahan virheen Ilmavoimien komentaja tuli tehneeksi alistaessaan ilmavalvonnan it.-joukoille. Nyt kävi niin kuin odottaa sopikin. Ilmavalvonta kehittyi lähinnä tyydyttämään it:n tarvetta, joka ollen rajoitetumpi ja melko paikallinen ei vastannut hävittäjälennon vaatimuksia. Näiden vaatimusten mukaan oli m.m. muodostettava n. 400 km pitkä ja n. 100 km syvä erityisen ”nopea” iv.-verkko Kaakkois-Suomen maarajoille suunnilleen Helsingistä Joensuun korkeudelle saakka. Viestinkeräyspaikat olisivat tässä järjestelmässä tulleet n. 50 km:n päähän toisistaan ja vartijapaikkojen välit supistuneet n. 17 km:iin. Eriäviä mielipiteitä oli vain siitä, pitikö tätä varten rakentaa puhelinlinjoja vai oliko mentävä radioyhteyksiin tai molempien yhdistelmään. Toinen ratkaisu olisi vaatinut n. 16 pitkänmatkan radioaseman ja n. 112 radiopuhelimen hankinnan. Rahamenot näihin olisivat olleet siinä 2 milj:n paikkeilla. Puhelinyhteyksiin perustuvaa ratkaisua varten tarvittiin suurin piirtein 13 miljoonaa, mutta sen kansantaloudellinen hyöty houkutteli vastaavasti suurempana, sillä näitä linjoja olisi

rauhan aikana voitu käyttää siviilitarkoituksiin ainakin suureksi osaksi. Rahasummat eivät siis missään tapauksessa olleet mielikuvituksellista suuruusluokkaa, mutta kun ei ollut nimi-kettä, niin ei ollut myöskään rahaa. Tähän kallion seinään kilpistyivät kaikki aloitteet. Olisi ollut paljon helpompi it:n ja väestönsuojelun liittyä hävittäjälennon täydelliseen ja aukottomaan iv.-verkostoon kuin päinvastoin hävittäjien edellisten vaillinaiseen järjestelmään.

Ei voida suinkaan väittää, etteikö it:n johto olisi yksityiskohdissa ottanut varteen lentojoukkojen toivomuksia, päinvastoin, mutta silti koko rakenne kehittyi hävittäjien kannalta improvisoiduksi ja epäluotettavaksi.

Tehokkaan puolustuksen luominen on yleensä aikaa vievää mosaiikkityötä, jossa ideat syntyvät ja kehittyvät työn kestäessä. Nyt vaadittiin kuitenkin puolustuslaitoksen korkeimmalta johdolta kaikkien yksityiskohtienkin esittämistä muutaman viikon ajattelun tuloksena. Ja näistä yksityiskohdista oli myöhemmin pidettävä kiinni eikä niihin saanut ainakaan mitään lisätä. Kehitysohjelma oli verrattavissa t-puoli edellä esiin pulpahtaneeseen keskoseen, joka oli tunnustettava vanhempien ikiomaksi rumuudesta huolimatta.

Mutta tunnustettakoon myöskin kehitysohjelman tulokset. V:n 1939 mennessä oli sentään hankittu seuraavat määrät sotalentokoneita:

Fokker CX	2-paikkaisia maatie. ja syöksyp.koneita	34 kpl
Fokker D21	1-paikkaisia hävittäjiä	42 kpl
Bristol Blenheim	3-paikkaisia kaukot. koneita	18 kpl
Yhteensä		94 kpl

Jos tähän määrään olisi saatu 60 rintamahävittäjää lisää, esim. Curtiss- tyyppiä, olisi päivätoimintaan kelvollisen sotakoneitten määrä näiden lisäksi kohonnut vielä 31 koneella, nimittäin: 9 Fokker CVE 2-paikkaisella, 15 Bristol Bulldog yksipaikkaisella rynnäkkökoneella ja 7 Junkers-pommituskoneella. D21-koneet kelpasivat torjuntahävittäjiksi kotialueella. Varustamalla ne ohjaajan selkäpanssarilla ja 1:llä 13 m/m:n tykillä, 3 kpl:illa 7.62 m/m:n konekiväärin lisäksi, ne olisivat kyenneet tuhoamaan tai neutralisoimaan vihollisen pommi-



Lorentz antaa tunnustusta Ilmavoimien komentajan työlle, kun sen myötä saatiin Tampereelle moderni lentokonetehdas. Tehtaan toimintaa jatkosodan ajalta. (SA-kuvat 67563 ja 92581)

tuskoneiden hävittäjäsaaton varsin yksinkertaista ja tunnettua hyökkäystapaa käyttämällä. Saattohävittäjien ylivoimainen suorituskyky eliminoituu näet siitä, että ne ovat sidotut suojattiansa pommituskoneiden läheisyyteen ja toimivat syvällä vih. alueella.

Pommituslennoston vahvistamista sodan alussa olisi voitu jo rauhanaikana valmistella sopimalla hankinnoista Englannista, Ranskasta ja Italiasta. Esim. italialaiset Caproni ja Savoia Marchetti -koneet olivat tehokkaan hävittäjäsuojan, välillisenkin, turvissa kylliksi nopeat lähimaaleja vastaan rintamalla. Nämä koneet olisivat tulleet lentäen maahan arviolta kuu-kauden kuluttua sodan syttymisestä, eikä niitä ainakaan talvisodan vaiheita muistellen olisi tarvinnut heti heittää toimintaan. Päinvastoin saimme silloin sekä tilaisuutta että aikaakin riittävästi tyypikoulutuksen ja pommituskoulutuksen antamiseen henkilökunnalle. Ilmavoimien tuki maassa taisteleville joukoille olisi näin huomattavasti tehostunut sekä torjunnassa että hyökkäyksessä ja ratkaisutaisteluihin olisi lisäksi voitu keskittää D21-koneitten pääosa rynnäkkötoimintaan.

Ellei oteta huomioon sitä, mitä aikaisemmassa on mainittu kehityssuunnitelman onnistuneisuudesta, on jokatapauksessa annettava tunnustus Ilmavoimien komentajalle monesta kauniista aikaansaannoksesta. Esim. lentokenttäverkko kehittyi hänen aikanaan suorastaan vyörymäisellä nopeudella. Lisäksi nousi Tampereelle moderni ja hyvin varustettu Valtion Lentokonetehdas. Hänen tarmokkaan toimintansa ansiosta alkoi Tampellan tehtaalla lentokonemoottorien lisenssivalmistus ja perustettiin Kuorevedelle veljekset Karhumäen yksityinen lentokonetehdas. Tolvnan pommitehdas laajeni hänen tukemanaan. Lisäksi rakennettiin kaksi uutta lentoasemaa erinomaisine rakennuksineen ja laitteineen Immolaan ja Luonetjärvelle. Hän oli ulkomailla suorastaan pelätty mies neuvottelutaitonsa vuoksi materiaalikaupoissa. Mistään hankinnoista ei maksettu liikaa. Polttoainetta, pommeja, ampu-  
matarvikkeita ja teknillisiä tarvikkeita oli kehitysohjelman päättyessä varastoissa riittävästi. Administratiivinen ala ja teknillinen huolto oli siis kaikin puolin ansiokkaasti hoidettu.

#### 4.

Ev.luutn. Seeven laatimassa teoksessa ”Ilmapuolustus Suomen ja Neuvostoliiton sodassa 1939–1940”, sanotaan seuraavasti: ”Varsinaista Ilmavoimien yhtenäistä käyttösuunnitelmaa ei ollut olemassa, sillä tehtäviä ei oltu YE:ltä pyynnöistä huolimatta saatu, ilmeisestikin siksi, että oli parast’aikaa tekeillä suuria uudelleenjärjestelyjä. Ne suunnitelmat, jotka ilmavoimilla olivat, olivat vanhentuneet suurimmalta osaltaan.” – Ihmeellistä kyllä asianlaita oli tosiaankin näin. Näin ollen n.s. kehityssuunnitelmakin oli syntynyt ilman käyttösuunnitelmaa, siis ilman selvää käsitystä siitä, mitä oikeastaan haluttiin.

Ei ole oikein lykätä syy tästä kohtalokkaasta laiminlyönnistä YE:n niskoille, vaikka tämä muodollisesti olisikin ollut asiasta vastuussa. Ilmavoimien komentajan velvollisuutena olisi ollut esittää käyttösuunnitelman luonnos sen hyväksyttäväksi. Mutta ehkei hän tahtonutkaan sitoa käsiään kiinnilyötyihin käyttösuunnitelmiin, haluten toistaiseksi olla ”kuuntelulla” ja seurata ilmavoimien kehitystä ulkomailla. Mutta ”kuuntelulla” oloa kesti aivan liian kauan. Viimeistään v. 1937 näkyvät jo eri lennostolajien kehittymismahdollisuudet selvästi, jolloin vielä olisi ollut mahdollista radikaalisesti muuttaa hankintapäätöksiä.

Kun v:n 1937 Hendonin lentonäytöksessä Spitfire- ja Hurricane-hävittäjät osoittivat ylivoimaisuutensa suorituskyvyssä Blenheim-koneisiin verrattuna, oli tämän pommituskonetyypin käyttöarvo jo sinetöity. Koulutusosaston päällikkö pyysi välittömästi ennen Blenheim-kaupan kiinnilyömistä Ilmavoimien komentajaa luopumaan päätöksestään, mutta hän sai melko jyrkän kielteisen vastauksen: ”Blenheim-hankinta on jo niin pitkälle valmistettu, ettei siitä voida perääntyä.”

Nyt jatkui strateginen suunnittelutyö varsin omalaatuiseina vuoden 1939 alkuun saakka. Se pyöri nimittäin kiinteästi Blenheim-koneen ympärillä kaiken muun näyttäessä toisarvoiselta lisältä. Oli hankittu konetyyppi ja nyt ryhdyttiin pohtimaan, mitä sillä toden tullen tehtäisiin. Luonnollisesti tämä oli aivan nurinkurinen menettelytapa, sillä päinvastainen järjestys olisi ollut ainoa oikea.

M.m. laadittiin luettelot mahdollisten vihollismaiden pommitusmaaleista kaukotoimintaa silmälläpitäen. Kuitenkaan ei laskettu tarvittavaa pommimäärää strategisten päämäärien saavuttamista varten. Jos tässä haluttiin seurata Douhet’n oppia, unohdettiin, että juuri hän lähti teorioissaan maassa räjähtävästä pommimäärästä ja ratkaisevaan tulokseen tarvittavasta pommituslennoston vahvuudesta. Ei riitä se, että pommitetaan, vaan on pommitettava niin, että tuntuu. Strategista arvoa saattoi olla vain tuhansien pommituskoneiden käytöstä näihin tarkoituksiin.

Selvä käyttösuunnitelma olisi ollut välttämätön myöskin koulutuksen johtamista varten. Olsi täytynyt tietää tavoitteet, jotta olisi voitu löytää taktilliset menettelytavat näiden saavuttamista varten. Mutta juuri nämä tavoitteet, joita väläyteltiin milloin Ilmavoimien Esikunnasta, milloin sen ulkopuolelta muodostivat suorastaan liikuttavan sekamelskan.



Joku halusi pommituksin seurata jonkin määrätyn sotatarvikkeen valmistusta ja kuljetusta raaka-aineasteesta lähtien rintamalle saakka. Joku toinen halusi pommittaa jatkuvasti kaikkia Leningradiin johtavia rautateitä ja näin kokonaan tyrehdyttää elintarvikkeiden tuonnin. Oli niitä, jotka toivoivat sodan ratkeavan siedettävään rauhaan pommittamalla Leningradia asutuskeskuksena. Suorastaan hämmästyttävä oli ehdotus, jonka mukaan Neuvostoarmeija oli tuhottava pommituksin jo keskitysvaiheessa j.n.e. j.n.e.

Kun ei johtajan tahtoa voitu arvata eikä ainakaan selvästi määritellä ryhtyi Koulutusosaston päällikkö seuraamaan omaa suunnitelmaansa ehdotuksissaan ja ratkaisuisaan. Mutta kun taas Ilmavoimien komentaja pidätti ratkaisuvallan itsellään ja käytti sitä tarkoitustaan ilmaisematta, Koulutusosaston päällikkö pyysi tuskaantuneena esimiestään paljastamaan suunnitelmansa esikunnan päällystölle. Tällainen tilaisuus järjestyikin, mutta lopputulos oli valitettavasti odotettua laihempi. Se ainakin selvisi, ettei Ilmavoimien komentaja luottanut hävittäjien mahdollisuuksiin pommituskoneita vastaan taisteltaessa ja että hän toivoi paljon lentokenttien pommituksista. Näitä käsityksiään hän ei perustellut eikä niistä ymmärrettävästi kyllä saanut keskustella. Lentotoiminnan painopiste jäi edelleenkin epäselväksi. Kuitenkin oli havaittavissa ilmeinen tendenssi pommituslennoston ja nimenomaan kaukotoiminnan hyväksi Ilmavoimien komentajan käsityskannassa.

Tämä käsityskanta sai kuitenkin todennäköisesti pahan kolauksen, kun v:nä 1938 alkoi tulla tietoja julkisuuteen Espanjan sisällissodan kokemuksista. Näitä löytyi runsaasti ulkomaalaisissa aikakauslehdissä, mutta myöskin Suomen Sotilasajakauslehdessä ja varsinkin Aero-lehden helmikuun numerossa.

M.m. W. Vlasov kirjoittaa ”Aviatsionnaja gasetassa”: ”Vastoin sotilasiantuntijain väitteitä hävittäjäilmavoimat ovat osoittautuneet ilmasodan tehokkaimmaksi puolustusvälineeksi. Armengaud’in tekemät johtopäätökset ovat todisteena siitä, että Douhet’n ja hänen kannattajiensa ylistämä itsenäinen ilmasodan teoria on tehnyt vararikon. Espanjan ja Kiinan ilmasotiin ottaa osaa Saksan, Italian ja Japanin sotilasilmavoimien uusiaikaisinta kalustoa. Näiden maiden sotilasilmavoimien miehistöä oli koulutettu antamaan viholliselle tuhoisia iskuja ilmasta käsin mahtavan ilma-armeijan avulla. Itse asiassa niiden voimakkaat iskut raukeavat yhtä voimakasta puolustusta vastaan. Kaikki ponnistukset ilmasodan itsenäistämiseksi epäonnistuvat. Kevyet ja keskiraskaat japanilaiset, ranskalaiset ja saksalaiset pommituskoneet, joilla oli pieni nopeus, eivät voineet vastustaa hävittäjien ilmahyökkäyksiä siinäkään tapauksessa, että ne yrittivät liikkua suljetussa järjestyksessä.”

Vaikka Vlasovin väitteet ampuvat eräissä kohdissa yli maalin, osuvat ne silti oikeaan kuvaessaan pienten offensiivisten ilmavoimien mahdollisuuksia suurvaltaa vastaan.

Francon ilmavoimien komentaja kenraali Alfredo Kindelan lausuu seuraavaa (Svenska Pressen 9/8 -37): ”De nu föreliggande resultatet visar, att kampflygmaskinerna trots att den allmänna uppfattningen icke överensstämmer med detta sakförhållande bilda den egentliga ryggraden i ett effektivt luftvapen. Av de två huvudsakliga orsakerna härtill spelar manöverdugligheten en nästan större roll än själva utrustningen av planet. Flermotoriga

tunga flygmaskiner med flera kanoner och maskingevär äro nästan påförhand dömda att förlora i kampen mot mindre maskiner som operera med större hastigheter.<sup>2</sup>

Revue de l'Armée de l'Air, premiere relation: "Il s'avere très difficile pour un multiplace de bombardement de se soustraire de jour aux attaques d'un monoplace de chasse, la seule protection efficace est alors dans le monoplace d'escorte. Deuxième relation: L'assimilation d'un avion à une forteresse volante n'existe que dans l'esprit des theoriciens."<sup>3</sup>

Siis "asiantuntijat" olivat erehtyneet ja "asiantuntemattomat" olleet oikeassa. Tämä koomilliselta vaikuttava käänne sotateoretikoiden asennoitumisessa osoittaa uudelleen oikeaksi sen, että kylmä todellisuus on tarua ihmeellisempi. Suurin osa eri valtioiden ilmavoimista oli suunniteltu "asiantuntijoiden" teorioiden mukaisesti. Nämä kehityssuunnitelmat saivat nyt mukautua lehmänkäännökseen.

Entä tulokset lentokenttien pommituksista? Kaiketi olivat tappiot taitamattomuudesta ja ehkäpä huolimattomuudestakin johtuen aluksi melkoiset, mutta sitä mukaa kun opittiin suojaamaan maassa olevia koneita paremmin, tappiotkin pienenevät. Kansallisten radiolähetin Salamancassa tiedoitti v:n 1937 huhtikuun lopussa punaisten menettäneen taistelujen alkamisesta lähtien n. 340 konetta, joista 256 ilmataistelussa ja 56 ilmatorjuntatykiä vaikutuksesta tuhottua, 8 kansallisten puolelle siirtynyttä, 7 ulkomaille lähtenyttä ja 20 lentotukikohdan pommituksessa tuhoutunutta. Näihin lukuihin ei tietenkään voitu ilman muuta luottaa, mutta eri tappiolukujen välisessä suhteessa piili kuitenkin melkoinen annos totuutta.

Eräässä v:n 1938 Aero-lehden kirjoituksessa mainitaan m.m. seuraavaa: "Sodan alussa luimme usein lehdistä pommihyökkäyksistä lentokenttiä vastaan, jolloin tavallisesti suorittaja ilmoitti tuhonneensa kaikki kentällä havaitsemansa koneet. Nyt ei ole enää pitkiin aikoihin kuultu mitään tämän laatuista pommituksista. Tietysti näitä hyökkäyksiä vieläkin suoritetaan, mutta niille ei enää anneta sitä merkitystä kuin sodan alussa. Lentokentän käyttökelvottomaksi tekeminen vaatii suunnattoman määrän pommeja. Lentotoimintaa voidaan vaikeuttaa pudottamalla kentälle 5 pommia hehtaaria kohti, jolloin tilapäiskorjaukseen tarvitaan n. 20 lavaa 50 m leveän ja 700 m pitkän startti- ja laskuradan aikaansaamiseksi, nämä lavat on pystytetty tunnin kuluessa. Missään tapauksessa ei riitä yksi pommi hehtaaria kohti kuten venäläiset asiantuntijat aikaisemmin ovat väittäneet. Vain täysosuma voi tuhota kentällä seisovan koneen, sirpaleethan voivat sitä vain vioittaa ja niiden osumien aiheutta-

<sup>2</sup> *Vapaa suomennos: "Tämänhetkiset tulokset osoittavat, että hävittäjät – vaikka yleinen mielikuva niistä ei vastaakaan asioiden todellista tilaa – muodostavat tehokkaiden ilmavoimien varsinaisen selkärangan. Tähän on kaksi pääasiallista syytä ja niistä on liikekapasiteetti lähes tärkeämmässä asemassa kuin itse koneen varustus. Useampimoottoriset raskaat lentokoneet, joissa on useita tykkeitä ja konekiväärejä, ovat melkein pä ennalla tuomittuja häviämään taistelussa pienempiä ja suuremmilla nopeuksilla toimivia koneita vastaan." (Toim. huom.)*

<sup>3</sup> *Vapaa suomennos: Revue de l'Armée de l'Air [ilmavoimien julkaisu], ensimmäinen kuvailu: "Monipaikkaisen pommittajan on erittäin vaikea varjella itseään yksipaikkaisen hävittäjän hyökkäyksiltä; ainoa tehokas suoja on silloin yksipaikkainen saattuekone. Toinen kuvailu: Lentokoneen rinnastaminen lentävään linnoitukseen on olemassa vain teoretikkojen mielessä." (Toim. huom.)*

mat vahingot ovat aina korjattavissa. Jos sitävastoin joku hyökkäävän koneista ammutaan alas, on se vihollismaahan pudonneena luonnollisestikin menetetty. Lentokentän pommitus kannattaa näinollen vain silloin, kun jollekin kentälle on satunnaisesti laskenut niin monta konetta, että odotettavissa olevat pommitustulokset täysin vastaavat hyökkääjän melko-suurella varmuudella odotettavissa olevia konemenetyksiä. Mitä kauemmin sotaa kestä, sitä enemmän laajenee ja taajenee lentokenttäverkko ja sitä vaikeampi on maaorganisaation tai maassa olevien koneiden vahingoittaminen.”

Jo nämä muutamat esimerkit osoittavat, että perusteita oli saatu riittävästi käyttösuunnitelman laatimista varten tarpeeksi ajoissa. Muut kiireetkään eivät olisi saaneet olla siihen esteenä, sillä kooltaan se olisi saanut olla 2–3 konekirjoitettua sivua. Mutta se ei vaan syntynyt! V:nä 1938 oli vielä aikaa ratkaisevasti korjata kehityssuunnitelman puutteellisuudet, kuten aikaisemmassa on osoitettu, ja käyttösuunnitelma olisi samalla antanut varman pohjan lisäämäärärahojen perusteluihin. Aloitteenteko olisi ollut Ilmavoimien velvollisuus.

Vuoden 1939 alkupuolella tapahtui jonkinlainen herääminen. Silloin sai ev.luutn. P.W. tehtäväkseen laatia Ilmavoimien käyttösuunnitelman erään Koulutusosaston päällikön promemorian perusteella. Tässä suunnitelmassa oli hävittäjien osuus otettu huomioon painopisteen luontoisena. Vihdoinkin oltiin siis ilmavoimien tehtäviin nähden selvillä vesillä. Hävittäjäkoneitakin olisi vielä ehditty hankkia maahan saman vuoden loppuun mennessä. Mutta nyt ei ollut enää varoja tällaiseen tarkoitukseen (vrt. Fiat-kauppa YH-vaiheessa).

Ennen talvisotaa oli eräiden talousihmisten ”ada-cadabrana” maan kansantaloudellinen kantokyky aina silloin, kun oli maanpuolustuksesta kysymys. Nykyaikana ei tuo taikasana enää kelpaa puolustukseksi sillä maamme olisi ilmeisesti aivan kevyesti rahoittanut ensiluokkaisen armeijan ja 500 sotakoneen ilmavoimien materiaalin. Jääköön kysymys siitä avoimeksi, olisiko talvisota tällöin lainkaan syttynyt tai miten se olisi päättynyt. Jokata-pauksessa ainakin ilmavoimille talvisodan aikana ostetussa kalustossa ei valtaosaltaan ollut muuta priimaa kuin sen hinta.

Nyt oli kuitenkin kaiken lisäksi kysymys jostain muusta, todennäköisesti Ilmavoimien komentajan haluttomuudesta luopua yhden Blenheim-laiivueen tilauksesta ja tähän tarkoitukseen varatuista varoista hävittäjälaiivueen hyväksi. Kuten myöhemmässä tulemme huomaamaan, oli näin kuitenkin meneteltävä YH-vaiheessa epäonnistuneeseen hätäratkaisuun turvautumalla.

V:n 1939 kevätpuolella tarjottiin maahamme amerikkalaisia Seversky-hävittäjiä, jotka olivat myöskin venäläisiä standardihävittäjiä huomattavasti paremmat. Marsalkka Mannerheim kannatti innokkaasti näitä hankintoja ja varojen irrottamista niihin. Ilmavoimien komentaja ei kuitenkaan ollut halukas muuttamaan kantaansa. Hän olisi korkeintaan suostunut peruuttamaan toisen FR-laiivueen tilauksen. Mutta näin säästyvillä varoilla olisi voitu hankkia vain n. 8 Severskyä, siis 1 Sev. noin 4:n FR:n hinnalla. Koulutusosaston päällikkö, joka

luonnollisesti myöskin innostui amerikkalaisten tarjoukseen, katsoi näissä olosuhteissa viisaammaksi valita huonommat mutta otaksuttavasti kotialueen torjuntaan kelpaavat lisensihävittäjät.

Tässä hän teki raskaan virheen, sillä kahdeksallakin Severskyllä olisi voitu edes ajoittaisesti vaikuttaa ilmatilanteeseen Kannaksella, varsinkin kun Valtion Lentokonetehaalta tilatut FR-koneet eivät lainkaan ehtineet talvisotaan mukaan, eivätkä valmistuttuaan osoittautuneet edes edellisen FR-sarjan veroisiksi.

## 5. Koulutus.

Köyhän valtion on oltava taloudellinen, jottemme sanoisi kitsas, myöntäessään varoja puolustuslaitokselleen, tämä myönnettäköön. Mutta taloudellinen saa olla myös aselaji kuin aselaji jakaessaan saamansa vähäiset koulutusmäärärahat kuluttajilleen. Järkevä johtaja pyrkii varojen käytössä painopistesysteemiin. Hän ei voi noudattaa joulupukin traditioita ja jakaa kaikille saman perheen kilteille lapsille yhtä paljon lahjoja. Hän ei saa menetellä näin, vaikka painopisteiden noudattaminen tässä mielessä tulkittaisiinkin puolueellisuudeksi.

Ilmavoimien lentävään henkilöstöön kuuluu ohjaajia, tähystäjiä, kk. ampujia ja sähköttäjiä. Osa näistä on kantahenkilöstöä, osa otetaan lkp:ssa palvelukseen reservistä. Reservilentäjä ei luonnollisestikaan voi olla yhtähyvin tehtävänsä valmennettu kuin aktiivilentäjä, sillä hän pysyy vireessä vain suorittaessaan riittävän määrän kertausharjoituksia vuodessa. Vanhasta siviiliin siirtyneestä konkarista on vain harvoin enää hävittäjälentäjäksi. Miksi? Siksi, ettei hän enää mahdu n.s. ”sirkukseen”, koska hävittäjälaivue on verrattavissa esim. edustuskelpoiseen jalkapallojoukkueeseen, jonka jäseniltä vaaditaan henkilökohtaisen taidon lisäksi harjoituksissa saavutettua yhteispelin tajua. – Mutta keskiraskaaseen tai raskaaseen pommituslennostoon hän voi silti kelvata. Tosin pommituslentäjän on myöskin pystyttävä ohjaamaan konettaan partiossa, parvessa, lentueessa tai laivueessa numeronsa mukaisella paikalla. Liikehtiminen käsittää silloin loivia kaartoja, nousuja ja laskuja muodostelmassa, siis vain sulkeisjärjestyksen, kun sitä vastoin häv. osaston on lisäksi taidettava avojärjestyksen kaikki toiminnat.

Monet sellaisetkin, jotka kuvittelevat ymmärtävänsä jotain lentämisestä, arvelevat kaksi- tai useampimoottorisen lentokoneen ohjaamisen vaativan aivan erikoista taitoa. Näin ei suinkaan ole asianlaita. Tyypikoulutus kaksimoottorisella on helpompi tehtävä kuin vastaava suoritus nopealla yksimoottorisella hävittäjällä opettajan istuessa koulutettavan vieressä. Kahden tai useamman moottorin käyttöön tottuu pian. Vertauksethan yleensä liikkaavat, mutta kuvitelkaammepa ajamme bussimuodostelmaa äärettömän leveällä viertotiellä jyrkkiä mäkiä tai käänteitä kohtaamatta ja toisaalta hoitamamme kilpa-auton ”rattia” samanlaisten vauhtihirviöiden ”rykelmässä” kilpa-ajoradalla ja kaasu pohjassa. Ero on suurin piirtein vastaavanlaatuinen. Hävittäjän fysiikkaa rasittavat jyrkät liikkeet, pystyyn nousut ja syöksyt siksi paljon, ettei yli 35-vuotias yleensä enää ole sotakelpoinen. Sitä vastoin voi 45-vuotiaskin olla vielä hyvä pommituskoneen ohjaaja.

Nopeiden keskiraskaiden pommituskoneiden osalle lankeaa myöskin kaukotiedustelu, ellei tähän tarkoitukseen ole varattuna erikoista lentokonetyyppiä. Tämä tehtävä vaatii ohjaajalta ainakin tyydyttävää mittarilentotaitoa. Mutta toisaalta varsinkin tässä tiedustelulajissa tullaan meillä toimeen aivan minimaalisella kalustomäärällä, n. 4–6 koneella päivittäin, jos armeijakuntia tai näitä vastaavia varten suoritettavasta lentotiedustelusta huolehtivat hävittäjät ja tiedustelukoneet. Kuutta lentoa varten päivää kohti voidaan henkilöstö valita

vaikkapa liikennelentäjien keskuudesta ye-upseerien ollessa tähyistäjinä. Aluevalokuvauksen kohdalla on asianlaita vieläkin edullisempi.

Tehtävien vuorokausittainen jakautuminen eri lennostojen kesken meriyhteistoimintalaitteet poisluettuna on ollut ja on edelleenkin seuraavanlainen:

Hävittäjälenno	Pommituslenno
Taistelu ilmanherruudesta, kaikki koneet.	Aluepommitukset päivällä, kaikki koneet.
Päivätorjunta, kaikki koneet.	Yöpommitukset, mahd. kaikki koneet yksittäin tai parvittain.
Päivätiedustelu, 2–4 lentoa AK:aa kohti partiolla.	Kaukotiedustelu, korkeintaan 6 lentoa päivässä 1 koneella.
Yötorjunta, 1 parvi, 4 konetta laivuetta kohti.	Häirintäpommitus, vaihteleva konemäärä.
Rynnäkkölentotoiminta (syöksypommitus), kaikki koneet tilanteen vaatiessa.	Aluevalokuvaus, korkeintaan 6 lentoa päivässä yhdellä koneella.
Suojaustehtävät, kaikki koneet.	
Lentotähysteinen tykistöammunta, 2–4 lentoa AK:aa kohti 1 koneella.	

Maayhteistoimintalennosto
Rynnäkkölentotoiminta ja syöksypommitus, kaikki koneet tilanteen vaatiessa.
Yötiedustelu, 2-4 lentoa AK:aa kohti 1 koneella.
Päivätiedustelu ja valok. toiminta, 1-2 lentoa AK:aa kohti 1 koneella.

Verratessamme näitä tehtäviä keskenään havaitsemme, että hävittäjälenno on suoritettava samoja tai ainakin samankaltaisia tehtäviä kuin muidenkin lennostojen. Mutta lisäksi tulee vaativa taistelu ilmanherruudesta. Heidän on pyrittävä kosketukseen vihollisen kanssa ilmassa muiden tätä välttäässä. Ei kai liene vaikea nyt ratkaista mille lennostolle kuuluu leijonan osa varatuista lentotunneista.

Hävittäjälenno voi hätätilassa korvatakin muut lennostot, kun taas muut lennostot eivät voi mitenkään korvata hävittäjiä niin kauan kun ilmataistelutaktiikka pysyy nykyisellään. Ja koska on helpompi kouluttaa ohjaajia lentokoneiden kuljettajiksi kuin taktillisten tehtävien suorittajiksi, on lähinnä pommituslennohenkilöstö otettava reservistä, 2- tai useampimooottoriseen koneeseen mahtuu kyllä lentotaidottomia ”spetsejä” suorittamaan pommitusta, tiedustelua, valokuvausta j.n.e. Tähyistäjinä voi olla jonkin verran lentotottumusta

saanut muun aselajin ye-upseeri ja n.s. spetsit ehditään kouluttaa ilmavoimien palvelukseen määrättyistä sopivista asevelvollisista. Tällainen improvisointi on siis mahdollinen muissa lennostoissa, mutta ei hävittäjälennostossa.

Kun lisäksi vielä otamme huomioon, että lentohyökkäys voidaan suorittaa tai jättää suorittamatta säästä tai muista edellytyksistä riippuen, jotavastoin torjunnassa on vihollisen toiminta määrävänä, täytyy ihmetellä, mitkä perustelut saattoivat olla aiheena päinvastaiseen näkökantaan koulutusmäärärahojen jaossa. Ainakin v:sta 1934 talvisotaan saakka Ilmavoimien komentaja määräsi pommituslennoston tässäkin etuoikeutettuun asemaan hävittäjien jäädessä jumboiksi.

Objektiivisesti arvostellen Ilmavoimien komentaja seurasi linjaansa johdonmukaisesti. Hän halusi voittaa ilmasodan pommituslennoston avulla ja häntä tuki esiuupseerien enemmistö. Ja sitä paitsi, olihan hänen noudattamansa suunta ulkomaalaisten tunnetuimpien asiantuntijoiden käsityskannan mukaan ainoa oikea.

Lentojoukkojen kantahenkilöstön koulutustaso oli 1930-luvulla jo hyvin homogeeninen. Koko lentävä henkilöstö lennostosta riippumatta pystyi maayhteistoimintaan, kuten tiedusteluun, vaakapommitukseen, lentotähysteiseen tykistöammuntaan, valokuvaukseen, rynnäkkölentotoimintaan j.n.e. Esim. luokkaradiosähköttäjiä oli runsaasti hävittäjäohjaajienkin joukossa, samoin valokuvaajia.

Kun nyt v:n 1934 polttoainerajoitukset vähensivät hävittäjien lentotunnit n. 3 ½ tuntiin kkk:ssa, merkitsi se samalla jyrkkää siirtymistä painopistesysteemiin koulutuksessa. Oli välttämätöntä keskittyä ilmataistelun ja ammunnan treenaamiseen. Mutta tässäkin oli pakko mennä omaperäiseen taistelutaktiikkaan ja rajoittaa hyökkäyssuuntia.

Ulkomailla oli kolmen koneen hävittäjäpartio siihen aikaan pienin taisteluyksikkö. Tällainen partio lensi kiilana tiiviisti koossa muotoaan muuttamatta tiukissakaan liikkeissä. Se lensi ja taisteli suljettuna. Esim. Hendonin lentonäytöksessä saattoi ihailla suorastaan uskomattomilta tuntuvia taitolentoesityksiä hävittäjäkolmikoiden suorittamina. Mutta sittenkin oli kolmikko aina kömpelömpi kuin yksin lentävä kone ja siksi sitä luovuttiinkin Utin hävittäjälaivueessa jo v:na 1934.

Pienimmäksi taisteluyksiköksi tuli hävittäjäkone, partio tehtiin kaksikoneiseksi ja luovuttiin siipi-siivessä-kiinni lentämistavasta. Havaittiin myöskin, että pommitusosaston lentomuoto oli taka-osaltaan aina samanlainen riippumatta koneiden lukumäärästä ja todettiin, että 2–3 hiukan toisistaan eroavaa hyökkäysmenetelmää riitti mahdollisia variantteja varten, oli pommituskoneiden lukumäärä mikä hyvänsä. Ja näitä menetelmiä ryhdyttiin treenaamaan kellontarkaksi yhteistoimintasuorituksiksi.

Otaksuttua TB3-pommitusmuodostelmaa vastaan, jota markkeerasivat omat tiedustelukoneet, lähestyttiin 6 koneen parvella ylhäältä edestä n. 500–1000 m korkeammalla lentäen, suoritettiin yht'aikainen pystysyöksy ja päädyttiin yht'aikaa viimeisten maalikoneiden taak-

se. Ensin kohdistettiin ”tuli” kk-kameroilla pommituskoneiden takimmaisiiin ampujiin ja sen jälkeen pommituskoneiden haavoittuviin osiin kuten moottoreihin tai polttoainesäiliöihin. Luonnollisesti pidettiin hyökkäysmenetelmät salassa, niistä ei julkisesti puhuttu eikä kirjoitettu, Ilmavoimien komentajalle lähetettyä seikkaperäistä esitystä lukuun ottamatta. Ja varmasti niille olisi ulkomailla makeasti naurettu.

Yleisesti kunnioitettiin, voi sanoa melkeinpä kammoksuttiin pommituskoneiden puolustuskykyä muualla maailmassa valtavasti aina Espanjan sodan vuosiin saakka. Ja myöhemminkin laskettiin hävittäjiä tarvittavan n. 3-kertainen lukumääräinen ylivoima hyökkäystä varten.

Nimenomaan takasuunnista hävittäjiä varoitettiin kaikkialla. Mutta tämä suunta oli ainoa mahdollinen, mikäli haluttiin päästä n. 10 sek. kestäväan tulitukseen. Uttilaisten ampumarjoitukset liittyivät kiinteästi valittuun taktiikkaan ja niitä jauhettiin itsepintaisesti niin kauan kunnes tulokset olivat tyydyttäviä. Seuraavaan harjoitukseen ei siirrytty ennen kuin edellinen taidettiin. Toisinaan treenaus vaikutti melkeinpä tappavan yksitoikkoiselta, mutta per aspera ad astra.<sup>4</sup>

Hävittäjien keskistä taistelutaktiikkaa varten yritettiin myöskin löytää mahdollisimman yksinkertaisia ratkaisuja. Menettelytapa oli sellainen, että edullisimmat väistöliikkeet suunniteltiin ja laskettiin ensin paperilla ja hyväksyttiin tai hylättiin käytännössä kokeilemalla. Lopputulos oli yllättävä. Havaittiin nimittäin, että yksinkertaiset liikkeet olivat kaksintaistelussa tehokkaimmat ja että 2 väistöliikettä kelpasi kaikissa tilanteissa viholliskoneen hyökätessä takaa. Aivan kuin nyrkkeilyssä tai miekkailussa ei hävittäjätaistelussakaan ollut tarjolla mitään ihmetemppeja. Mutta näitäkin, sekä hyökkäys- että puolustusliikkeitä oli jauhamalla treenattava.

Hyväksytty yksittäistaistelutaktiikka ilmenee vasta 21.4.1939 ilmestyneestä Ilmasotaohjesäännöstä painoasussa, vaikka menetelmät olivatkin voimassa jo v:sta 1935 lähtien LLv 24:ssä.

Koska parasta kalustoa oli määrä käyttää rintamalla, perustui ISO:n taistelutaktiikka pikemminkin laadulliseen paremmuuteen kuin samanarvoisuuteen suorituskyvyssä. Tämä paremmuus olisi aikaansaatu uusimalla joka vuosi yksi lopulliseksi vahvuudeksi toivotuista 4 hävittäjälaivueesta. Lisäksi oli lähdetty siitä, että taistelut ainakin suurimmaksi osaksi käytäisiin omalla puolella ja että hävittäjiä tuettaisiin tähystyksellä maasta lähellä rintamaa (johtoradiot).

Koulutussysteemi erosi melkoisesti ulkomailla käytännössä olleista menettelytavoista. Meillä tavallaan menttiin ylhäältä alaspäin, laskettiin ja kokeiltiin ensin tehokkaat hyökkäystavat ja väistöt. Eri liikkeet pätkitettiin osasuorituksiksi ja treenattiin niitä yksittäistaisteluharjoituksissa kk-kameraa käyttäen. Tällainen jaksotus oli tarpeen, jotta suorituksia olisi

<sup>4</sup> Lat. 'vaikeuksien kautta voittoon' (toim. huom.).





Tulevat sotalentäjät oppitunnilla ilmasotakoulussa Kauhavalla. (SMA 320308 0900)

voitu arvostella. Ulkomailla sitä vastoin mentiin alhaalta ylöspäin. Aloitettiin kaikkien mahdollisten taistelussa ehkä kysymykseen tulevien liikkeiden harjoittelusta välittämättä näiden tehokkuudesta ja jätettiin koulutettavan arvostelun varaan, miten hän näistä sommitteli yhdistelmiä, ”avauksia”, yksittäistaistelua varten. Niinpä myöskin ampumarjoituksissa käytiin läpi kaikki ajateltavissa olevat suunnat. Meillä trenattiin sitä vastoin vain takasuuntaan.

Kummallakin menettelytavalla oli hyvät ja heikot puolensa. Ulkomaalainen järjestelmä vaati siksi paljon lentotunteja, etteivät niukat polttoainevaramme sen noudattamiseen riittäneet. Se perustui ensimmäisen maailmansodan aikaiseen kaartotaisteluun lähietäisyyksillä, kun taas uttilaisten taistelutapa suosi perättäisiä syöksyjä ollen n.s. heiluritaktiikkaa. Lukumääräistä ylivoimaa vastaan oli jälkimmäinen ehdottomasti parempi, mutta se edellytti joko edullista alkutilannetta tai kaluston laadullista paremmuutta. Kieltämättä oli uttilaisten taistelutaktiikan omaperäisyys sen vahvimpia puolia. Ulkomaalaisia ratkaisuja ei sinä apinoitu, vaan päinvastoin pyrittiin selvittämään niiden heikkoudet ja keksimään yllättäviä vastavetoja. Vaikeinta tässä työssä oli saada kaikki ohjaajat luottamaan näihin kotimaisiin keksintöihin. Suomalainenhan on tunnetusti vaatimaton, eräissä tapauksissa melkein pälempuuskompleksin rajoille saakka. Mutta vihollisen yliarvioiminen on yhtä vaarallinen erehdys kuin sen aliarvioiminenkin.

Varsinkin ulkomailla komennuksilla käyneet upseerit eivät aluksi tahtoneet kuulla puhuttavankaan muusta kuin siellä näkemistään menettelytavoista. Esimerkiksi ellei Ranskassa ollut radioita hävittäjäkoneissa (1933) ei niitä tarvittu meilläkään.

Kaikki suunnan muutokset tarvitsevat kärsivällisyyttä, jopa voimaakin, jatkuvaisuuden voittamiseksi. Ja niinpä kävi tässäkin tapauksessa. Käännytystyö tuotti vähitellen tuloksia ja koulutus onnistuttiin vaihtamaan sivuun suurvaltojen oikeaoppisuuden ”raiteilta”. Tässä vaiheessa oli edullista, että Uttiin oli sijoitettu tiedustelulaivue. Hävittäjät saivat kaksipaikkaisten kk-ampujina toimien tutustua monipaikkaisten puolustusmahdollisuuksiin niissä kokeilun luontoisissa harjoituksissa, joita tässä mielessä toimeenpantiin.

Rauhanaikana koulutetun lentävän henkilöstön reservi käsitti 320 ohjaajaa v:nä 1939. Tämän erän käyttömahdollisuuksista lienee muutama sana paikallaan. – Kun rauhan aikaisessa suunnittelutyössä yleensä on lähdettävä pahimmasta, olisi ollut varovaisinta Koulutusosaston päällikön esitysten mukaisesti varata alun perin runsaasti vakansseja ohjaajia varten hävittäjälaivueisiin. Oli nimittäin varsin mahdollista, että näiden oli ainakin muutamien kuukausien aikana sodan syttymisestä taisteltava vihollisen kantahävittäjiä vastaan. Reservi ei tällaiseen pystynyt.

Suhde olisi ollut sama, jos esim. alun perin keskinkertainen, useita vuosia harjoittelematon ja lisäksi mielivaltaisesti koottu jalkapallojoukkue olisi pantu ottelemaan ammattilaisjoukkuetta vastaan.

Hävittäjälaivue on rintamakelpoinen kun sen ohjaajat ovat samassa laivueessa palvelleen saaneet n. 200 t:n pätevän trenauksen. Tämä merkitsee n. 2 vuoden koulutusaikaa. Kuten aikaisemmassa jo mainittiin, muitten lennostojen koulutusaika on vain murto-osa siitä. Mutta tässäkin erosivat Ilmavoimien komentajan ja Koulutusosaston päällikön mielipiteet jyrkästi toisistaan ja komentajan kanta tietysti ratkaisi. Poikkeusmahdollisuudet olivat varsin vähäiset.

Ilmavoimien komentaja yritti lisätä kantalentäjien lukumäärää kaikissa lennostoissa sijoittamalla näitä kirjurien, varastonhoitajien y.m.s. toimipaikoille. Ajatus oli varmasti hyvä, mutta kantaohjaajapula jäi kuin jäikin silti tuntuvaksi. Erityisen kiitosmaininnan ansaitsee Akateeminen Ilmasuojeluyhdistys tarmokkaasta koulutustoiminnastaan. Yhdistyksen toimesta järjestettiin reservissä oleville, pääasiallisesti korkeakouluissa opiskeleville lentäjille vuoden 1936 alussa Teknillisessä Korkeakoulussa teoreettisia luentoja, joita jatkettiin koko kevätlukukausi. Oppiaineina olivat ilmataktiikka sekä erityisesti ilmataistelutaktiikka. V:sta 1937 siirryttiin taisteluharjoituksiin, tosin vain Tuisku-harjoituskoneilla paremman kaluston puutteessa. Mutta hyvä näinkin, AISY:n aktiiviset jäsenet saavuttivat välttävän yksittäistaistelutaidon ja kouliuntuivat kelpo hävittäjiksi talvisodassa kantayksioissä. Heitä oli kuitenkin vähän eikä rauhan aikana saavutettu taitokaan vielä vastannut kantahenkilöstölle asetettuja vaatimuksia.

Myöskin Ilmapuolustusliitto suoritti arvokasta työtä reservilentäjien lentotaidon säilymiseksi. Hyvää vauhtia oltiin menossa jopa sellaiseenkin järjestelyyn, että Ilmapuolustusliitto olisi ottanut hoitaakseen koko alkeiskoulutuksen alle asevelvollisuusiän oleville pojille. Tästä olisi ollut se etu, että sotilaslentäjiksi sopivimmat olisi voitu valita entistä paremmin ja aikaa olisi riittänyt tyydyttävästi ohjaajakoulutuksen antamiseen ilmavoimissa.

Sekä kantahenkilöstöstä että reservistä oli pommitus- ja tiedustelulennostojen ohjaajat, tähtäjä ja kk-ampujat pisimmälle koulutettu. Hävittäjät olivat talvisotaan mennessä vasta saavuttaneet hyvän ampumataidon ja sekä osasto- että yksittäistaistelutaidon pommituskoneita vastaan. Sitä vastoin olivat hävittäjätaistelut ja osastojen johtaminen näissä vielä kouluttamatta. Tämä johtui lähinnä kitsastelusta polttoainemäärärahoissa, mutta myöskin Ilmavoimien komentajan puuttuvasta asiantuntemuksesta. Ja siitä älköön moittakko häntä vaan niitä, jotka olivat erikoisaselajin ylimmän virkapaikan näin oudolla tavalla täyttäneet.

”Lääkäri vastoin tahtaan” oli tällä kertaa ehdottomasti kaikin puolin kyvykäs upseeri, mutta kyvykkyyksään ei auttanut huomaamaan milloin tuli tehtyä karkeita virheitä. Hänen mielestään näyttivät juuri lentäjäupseerit niitä tekevän ehdotuksissaan. – Olisi ollut ehdottomasti onnellisinta, jos Ilmavoimien komentaja olisi antanut lentojoukot lentäjän komentoon ja itse välittömästi johtanut ilmatorjuntatykistöä eikä päinvastoin. Hänelle olisi silti jäänyt tärkeä ja laaja työmaa lentojoukkojenkin osalta Ilmavoimien Esikunnan hankintaosaston tavallaan toimiessa ministeriönä.

Koulutusosaston päällikkö ei voinut olla toisinaan masentumatta, kun hänen ehdotuksiinsa suhtauduttiin ylhäisellä arroganssilla tai, mikä vielä pahempi, hänelle käännettiin kyllästymisen merkiksi taktillisista vuodatuksista kaikin puolin komea selkäpuoli. Ei auttanut muu kuin laukkuryssän tavoin yrittää toiste uudelleen tavallaan ikkunasta kapuamalla.

Mutta oli syytäkin pysyä itsepäisenä. Neuvostovenäjältä saatu sotilaskirjallisuus osoitti melko luotettavasti, että suuren naapurin hävittäjätaktiikka yhä enemmän kehittyi meille edullisiin muotoihin. Varsinkin suljetuina massoina esiintyminen näytti siellä suositulta. Ja lisäksi tuli sotilasasiamieheltä pyydetty tiedustelun tulos: Neuvostovenäjän hävittäjissä ei ollut radioita! Vaikka tällaiset voitiin niihin helposti sijoittaa milloin tahansa, oli tärkeätä tietää, ettei niitä toistaiseksi vielä käytetty. Ja eipä niitä tullutkaan hävittäjiin vielä talvisodassakaan.

1930-luvun jälkimmäisellä puoliskolla hävittäjien taktiikka pommituskoneita vastaan muuttui entistä huomattavasti yksinkertaisemmaksi. Nähtävästi oli kaukotoimintaintoiloijoittelemisen optimismin seurausta se, että kaikkialla maailmassa keskiraskaiden pommituskoneiden aseistus karsiintui murto-osaan entisestä. Nyt näytti jo täysin varmalta, että muutama hävittäjä saattoi suoraan takaakin lähestymällä tuhota vaikkapa pommituslaivueitakin. Tämä ”asiantuntijoiden” arvostelukyvyyn kansainvälinen lyhytsulku on hämmästyttävä mutta nykyisin jo kaikkialla myönnetty tosiasia.

## 6. Ilmasotaohjesääntö.

Koulutusosaston päällikkö ei aluksi ollut lainkaan innostunut Ilmavoimien esikuntapäällikön aloitteeseen ohjesäännön laatimiseksi Ilmavoimille. Tavallaanhan sellainen oli sotilaallisen kutuymin vuoksi välttämätön. Mutta aivan hyvin voitiin muutamia vuosia tulla toimeen ilmankin sitä. Melko suppea ilmavoimien organisaatiota ja käsitteitä määrittelevä vihkonen olisi toistaiseksi riittänyt.

Pohjimmaisena syynä näihin epäröinteihin oli lentoaseessa silloin käymistilan luontoisena näkyvä kehitys. Oli aivan mahdotonta nähdä etukäteen, mitä kaikkea uutta sekä teknillistä että taktillista seuraavat 10 vuotta toisivat mukanaan. Lisäksi oli syytä pitää omat aikomukset organisaatioon nähden ja taktilliset menettelytavat salassa. Muut maat ja nimenomaan Neuvostovenäjä olivat tässä suhteessa äärimmäisen varovaisia. Aikakauslehdissä julkaistiin jopa sellaisia kirjoituksia, joiden ilmeisenä tarkoituksena oli tulevan vastustajan harhauttaminen. Ja menettelytapoja käsitteleviä ohjesääntöjä oli melkein mahdoton saada yhtävähän idän kuin lännenkään suurvalloista.

Kun nyt Ilmasotaohjesääntö (ISO) kuitenkin syntyi Koulutusosaston päällikön aktiivisella myötävaikutuksella, oli yhtenä tarkoituksena määrättyjen taktillisten suuntaviivojen kiinnilyöminen sen kautta. ISO syntyi ohjesääntökomitean jäsenten ylityönä niin kuin hyvä säästäväinen tapa meillä vaati. Esim. Koulutusosaston päällikön osuutena oli hävittäjien toimintaa ja ilmataistelua käsittävien lukujen laatiminen. Hän toimi samalla varsinaisten virkatehtäviensä ohella kapteenikurssin ilmataktiikan opettajana. Iltatyötä oli siis paljon. Mutta se oli mielenkiintoista työtä ja oli jo ajat sitten muuttunut hänen päähobbykseen.

Ohjesääntökokoukset olivat meikäläisille olosuhteille tyypilliset. Puheenjohtajan toimi Ilmavoimien komentaja – tykistöupseeri – ja jäsenenä olivat laivaston kommodoori, maavoimien kenraalimajuri ja kaksi lentoupseeria. Vaikka muihin aselajeihin lukeutuvat jäsenet etevinä upseereina joustivatkin sellaisten yksityiskohtien kimppuun käytäessä, joita he eivät ymmärtäneet, muuttui silti monen pykälän perusajatus valitettavalla tavalla ja moni tärkeä kohta jäi ohjesääntöön ottamatta. – Esimerkin vuoksi mainittakoon, että m.m. kahden koneen partiot ja yleensä parijako ei saavuttanut komitean hyväksymistä ehdotuksen laatijan toivomassa muodossa. Olisi tarvittu vähintäinkin kymmenen tunnin luentosarja yksistään tämän taktillisen kohdan selvittämiseksi muille jäsenille ja niinpä partiokäsitteen määriteltiin epämääräiseksi 2–5 konetta käsittäväksi osastoksi.

Mutta ohjesäännön oli alustavasti valmistuttuaan läpäistävä vielä toinenkin komitea. Tässä komiteassa istui puheenjohtajana jalkaväen kenraali, kaksi jalkaväen everstiä ja ohjesäännön esittelijä yksi lentäjäupseeri. Siis yhteensä 3 maavoimien kenraalia, 2 maavoimien everstiä, 1 merivoimien kommodoori ja vain 2 lentäjäupseeria kuului niihin ohjesääntökomiteoihin, joissa ilmasotaohjesääntöä muokattiin.

Suomen ilmavoimia varten suunniteltu toimintatapa ilmasodan voittamiseksi ja muiden aselajien avustamiseksi ilmeni ISO:n rivien välistä melko tarkkaan tottuneelle lukijalle kaikesta ”sumutuksesta” huolimatta. Varsinkin taistelu ilmanherruudesta oli siksi selvästi esitetty, että ohjesääntö yksistään sen vuoksi olisi pitänyt määrätä salaiseksi. Koska ilmavoimamme eivät talvisotaan mennessä vielä olleet ohjesäännön edellyttämässä kunnossa, ei liiallisesta julkisuudesta sen pahempaa vahinkoa koitunut.

Mahdollisen vihollisen mielenkiinto olisi jokatapauksessa erityisesti kohdistunut ilmataistelupuoleen. Niitten suunnitelmien mukaan, joihin ISO:kin vastaavilta luvuiltaan perustui, piti Kannakselle tulla kaksi ainakin 30 koneen hävittäjälaivuetta. Laivueista olisi toinen ollut 1 vuoden, toinen korkeintaan kahden vuoden ikäinen ja molemmat siten laadullisesti taatusti vihollisen standardihävittäjiä paremmat. Loput hävittäjälaivueista olisivat olleet 3 ja 4 vuoden ikäiset, ja varmasti kelvanneet pommituskoneiden torjuntaan, mutta ainakin toinen näistä myöskin taisteluun pommituskoneita saattavia hävittäjiä vastaan.

Näin taaksepäin katsoen tämä verrattain rohkealta näyttävä idea olisi osoittautunut onnistuneeksi n. 10 vuodeksi eteenpäin. Suomen kohdaltahan oli kysymys vain 30–40 hävittäjän hankinnasta vuosittain, kun taas Neuvostovenäjä oli sidottu valtavan suuren kalustomäärän paljon raskaampaan uusintajärjestelmään. Jos Neuvostovenäjä olisi ryhtynyt kilpailuun, se olisi samalla merkinnyt kilpailua länsivaltojen teknillistä etevämmyyttä vastaan ja sen kilpailukykyisiä laivueita olisi vuosittain ilmestynyt vain sormin laskettava määrä. Että asianlaita todellakin oli näin, näemme m.m. jatkosodan tapahtumista.

Ohjesäännön hävittäjien toimintaa käsittelevä osa nojautui ehdottamissaan menettelytaivoissa oman hävittäjäkaluston paremmuuteen, lentojen jatkuvuuteen päivän valoisana aikana ja yllättäviin hyökkäyksiin.

Lentojen jatkuvuus turvattiin jakamalla laivueet kolmeen hälytysvuoroon ja lisäämällä kantaohjaajiston, lähinnä aliupseerien lukumäärää rauhanaikaisissa määrävahvuuksissa (2 ohjaajaa lentokonetta kohti). Hälytysvuorojen käyttö oli välttämätöntä myöskin sen vuoksi, että lukumääräisesti ylivoimainen vihollinen olisi voinut helposti sulkea omat hävittäjämme tukikohtiin seuraamalla rintamalta näihin palaavia laivueitamme.

Yllätykseen pyrittiin ohjesäännön mukaan pääasiassa pysyttelemällä omien joukkojen yläpuolella ja käyttämällä hyväksi maassa rintaman läheisyydessä olevien johtoradioasemien tiedoituksia viholliskoneiden sijainnista (maasta suoritettavaa taistelutiedustelua).

Lisäksi oli etsintävaiheessa päähuomio kiinnitettävä omien koneiden piiloutumiseen hajaantumalla lentueittain (8–10 konetta) tai jopa parvittainkin (4 konetta) muutaman kilometrin matkoilla. Taistelua varten nämä osastot olisi voitu koota parissa minuutissa edulliseen ryhmitykseen vihollista korkeammalle. Tätä menettelytapaa, jonka tehokkuutta olisi lisännyt se seikka, ettei venäläisissä talvisodanaikaisissa I-16 ja I-153 hävittäjissä ollut radiota, ei ehditty polttoainerajoitusten vuoksi harjoitella lainkaan. Mutta sitä ei olisi voitu muuten-

kaan käyttää, koska rintamahävittäjiemme laatu ei sitä sallinut eikä ilmavalvontamme ollut riittävän tiheä. Johtoradioasemia (l. ohjausradioita) liikenä muutamaan harvaan paikkaan vasta jatkosodan loppupuoliskolla.

Tämä varsin yksinkertainen, vaikkakin huolellista koulutusta vaativa taktiikka sisälsi siis etsintävaiheen, jossa jokainen ohjaaja määrätyn painopistesysteemin mukaan tähytti koko avaruutta, lähestymisvaiheen, jossa hävittäjät koottiin vihollista korkeammalle (ei yläpuolelle) edulliseen hyökkäyslähtöaseman ja heilurihyökkäyksen koneiden syöksyessä peräkkäin muutamien sekuntien väleillä ja noustessa takaisin lähtöasemaan.

Luonnollisesti jätti ohjesääntö täyden vapauden muunkinlaisten menettelytapojen valinnalle. Tappioiden tuottaminen viholliselle oli pääasia. Niinpä hävittäjien suojaamia pommituskoneita vastaan olisi voitu kieltää hyökkäämästä, koska suojahävittäjät olivat erittäin edullinen maali. Pitkällä tähtäimellä olisivat vihollisen kärsimät menetykset ilmassa johtaneet puolustajan kannalta arvokkaampaan tulokseen kuin mitä pommitusten häirinnällä olisi voitu saavuttaa. Juuri vastaavanlaisia pitkän tähtäimen periaatteita englantilaiset noudattivat tunnetulla menestyksellä v. 1940 saksalaisia hyökkääjiä vastaan.

Mitä muihin toiminnan lajeihin, pommitukseen, tiedusteluun, maataisteluun j.n.e. tulee, eivät ohjeet näitä varten sanottavasti poikenneet ulkomaalaisista normaalikäsitksistä. Vihollisen ylivoima oli otettu huomioon tukikohtien valinnassa ja lentokoneiden piiloittamisessa maassa. – Päinvastoin kuin ulkomailla, ei luotettu kaksi- tai monipaikkaisten muodostelmien puolustustehoon ilman hävittäjäsuojaa, vaikka näitä varten olikin annettu yksityiskohtaiset ohjeet, nekin kotimaisiin kokeiluihin nojaten.

ISO perustui siis varsin yksityiskohtaiseen suunnitelmaan. Tämän suunnitelman vika oli siinä, ettei se kaikissa kohdissaan ollut Ilmavoimien komentajan hyväksymä eikä edes hänen tiedossaankaan. Hänen hyväksymisensä oli voitettava lukuisilla luennontapaisilla ikävillä esityksillä, joita hän antitaktikkona kammoksui. Mutta ehkä joku muu henkilö kuin Koulutusosaston päällikkö olisi osannut tarjota pillerinsä älykkäämmin ja miellyttävämmin.

Eikä Ilmavoimien komentaja tavattoman työkykyisenä ja työnhaluisena olisi ehtinytkään syventyä ”taktillisiin saivarteluihin” hänen pidättäessä ratkaisuvallan itsellään kaikissa mahdollisissa ja mahdottomissa yksityiskohdissa.

## 7.

Varmasti jokainen suomalainen, ammatissotilaasta puhumattakaan, pelkäsi yllättävää sodanalkua ”blitzkriegiä” jo ennen kuin saksalaiset sovelluttivat tämän strategian käytäntöön v:nä 1939. Pitkäveteinen YH tuli ainakin puolustuksen johdolle hartaasti toivottuna lahjana, sillä näin reippaisiin otteisiin ei uskallettu toivoakaan hallituksemme ryhtyvän. Tosin olivat Suomen ilmavoimat vuorokauden sisällä valmiit toimimaan, mutta vähäiset hävittäjävoimat vapautuivat aivan kuin kohtalon armosta tavattoman vaikeasta tehtävästä, nimittäin liikekannallepanon ja keskityskuljetusten suojaamisesta.

Neuvostoliiton ilmavoimien lukumääräistä vahvuutta ei varmuudella tunnettu. Ulkomaalaiset lähteet arvioivat sen noin 4000–5000 sotakoneeksi. Näistä voimista voitiin suurin osa irroittaa, ainakin muutamaksi vuorokaudeksi, maattamme vastaan. Ja hävittäjätorjuntamme osoittautuessa heikoksi olisi salamasodalle luonteenomaista ilmaterroria varten kelvannut käyttää melkeinpä minkäläistä konetyyppiä hyvänsä edellisten lisäksi. Neuvostoliitolla oli rajojemme läheisyydessä riittävästi lentokenttiä ja materiaalia tällaisen hyökkäystoiminnan varalta.

Se, mitä venäläisten ilmavoimien keskityksestä itärajoillemme saatiin tietää YH-vaiheessa, oli tarpeeksi hälyttävää. Vihollisen ylivoima ilmassa näytti olevan ainakin kymmenkertainen. Mitä omiin ilmavoimiimme tulee, on syytä huomioida vain rivivahvuus, joka oli 54 tiedustelukonetta (näistä 35 rintamakelpoista), 31 hävittäjää ja 17 pommituskonetta, siis yhteensä 102 konetta. Tähän rivivahvuuteen sisältyvät laivueiden hallussa olleet sotakoneet, huollossa olleet mukaanlaskettuina. Lukuun ottamatta on jätetty harjoituskoneet ja lentokonetehtaissa rakenteilla tai korjattavana ollut kalusto. Näin on luonnollisesti meneteltävä tasapuolisuuden vuoksi, sillä muutenhan olisi vihollisvahvuudetkin arvioitava samoin perustein.

Silmäillessämme näitä lukuja huomaamme, miten painopiste lennostojen vahvuuksissa voi syntyä vastoin suunnitelmia ja varojen käyttöä. Tiedustelukoneet saatiin tehtaista nopeimmin ja ne olivat siten v. 1939 neljännessä vailla määrävahvuutta käytettävissä ja loput työn alla.

YH-vaiheessa voidaan todeta Ilmavoimien komentajan lopullisesti muuttaneen aikaisemman kantansa hävittäjälennoston hyväksi. Kapt. O. Seeven laatimassa ja Ilmavoimien komentajan nimikirjoituksellaan vahvistamassa teoksessa ”Ilmapuolustus Suomen–Neuvostoliiton sodassa 1939–1940” sanotaan seuraavasti: ”Lentokonehankinnat YH:n aikana. Rintamakelpoisen lentokonereservin täydellinen puuttuminen ja Valtion lentokonetehtaan tuotantomahdollisuudet, jotka eivät suinkaan pystyneet turvaamaan mahdollista sodanai-kaista tarvetta, pakoittivat yrittämään täydennystä jollakin muulla tavalla, jolloinka luonnollisesti oli käännyttävä ulkomaiden puoleen. YH:n aikana ei konehankintoja kuitenkaan voitu tehdä muutakuin aikanaan myönnettyjen määrärahojen puitteissa, joiden käyttö jo oli vahvistettu. Koska kuitenkin hävittäjäkoneiden tarve hyökkäysten torjuntaa varten oli suu-

rin ja lentokonetehtaalla rakennettavaksi suunniteltu FR-sarja ei pitkiin aikoihin valmistuisi, oltiin pakotettuja muuttamaan toimintaa sikäli, että yksi suunnitelluista kaukotoimintalaitteista jätettiin pois laskelmista ja sen määrärahoilla päätettiin hankkia Italiasta yksi laivue, 25 kpl Fiat G 50 tyyppisiä yksipaikkaisia hävittäjiä. Hankintasopimus tehtiin jo 23.10.39 ja toimituksen määräaika oli 15.11. Nämä oli tarkoitus tuoda Saksan kautta Ruotsiin, missä koottaisiin ja lennettäisiin Suomeen, mutta ainoastaan 2 niistä pääsi Ruotsiin asti osan pysähtyessä Saksaan, joka ei sallinut niiden edelleen lähettämistä. Asiasta käytiin pitkiä neuvotteluja, kunnes Italia otti koneet takaisin ja lupasi toimittaa ne meritse. Niin tapahtuikin, mutta koneet ehtivät Suomeen vasta sodan ollessa jo loppuvaiheessaan.”

Näin siis virallinen historia. Ilmavoimien komentajan päätös oli varmasti ainoa oikea. Kysymys oli vain siitä, oliko toimenpiteellä onnistumisen mahdollisuuksia. Kiire kun oli, oli hävittäjät hankittava sieltä, mistä ne olivat nopeimmin saatavissa. Nyt tämä maa sattui olemaan Italia, jossa ilmastolliset olosuhteet ovat aivan toiset kuin meillä. M.m. käytettiin Fiat-moottorien voiteluun risiiniöljyä, joka jäätyi pakkasasteissa. Koneet oli ensin rautateitse tai laivalla kuljetettava Ruotsiin (onneksi tämä oli tällä kertaa mahdollista, toisinkin olisi voinut olla) kokoamista varten, samoin oli varaosat ja ampumatarvikkeet toimitettava maamme hitaina kuljetuksina. Ja lisäksi oli varattava aikaa ohjaajien kouluttamiseen uuteen ja outoon hävittäjätyyppiin, koska juuri hävittäjien on perin pohjin tunnettava koneensa lento-ominaisuudet.

Ei voida päästä siitä, etteikö tällä hankinnalla pyritty korjaamaan kehitysohjelmassa ilmenneitä erehdyksiä (jos vastaava korjaus olisi tehty keväällä 1939, olisi saatu amerikkalaisia Seversky-hävittäjiä). Ikävä vain, ettei hyvä tarkoitus ja kiitettävä lannistumattomuus päätöksen toteuttamisessa johtaneet näkyvämpiin tuloksiin. Historian ylläsiteeraamamme viittaus lentokonetehtaalla työn alla olevasta FR-sarjasta on jonkin verran harhaan johtava. Tämä muunneltu tyyppi oli nimittäin heikon moottorinsa vuoksi alkuperäistä huomattavasti huonompi ja sen käyttömahdollisuus kotialueenkin torjuntataistelussa kyseenalainen.

Epäilemättä YH-vaiheen täydennyshankintoja rasitti toisaalta rauhanaikaisen budjetin melkein pä byrokraattiselta tuntuva palvominen, mutta myöskin selvän painopisteen puuttuminen kehitysohjelma.

Nyt oli valmisteltava sekä hävittäjien että pommituskoneiden kiireisiä hankintoja. Oli jouduttu ilmeiseen noidankehään. Koska hävittäjälennosto oli heikko, voitiin ostaa vain nopeita pommituskoneita, joita ei voitu saada riittävästi. Hitaampia pommituskoneita oli tarjolla, mutta näiden suojaksi olisi pitänyt hankkia hyviä hävittäjiä, joita ei voitu saada ajoissa. Hankintojen valmistelua varten lähetettiin ilmavoimien edustajia ulkomaille Amerikkaan, Englantiin ja Ruotsiin.

Tuskinpa voidaan moittia Ilmavoimien yksikköjä liiallisuuksista niiden yrittäessä kaikin tavoin valmistautua vastaanottamaan yllättävänkin sodan alun. Tuoreena muistissa oli Puolan ilmavoimien tuho lentokentille saksalaisten lentohyökkäyksien tuloksena.





Kansallisuusmerkkiä maalataan lentokoneen siipeen 1944. Olisi ollut taktillisesti viisasta peittää hakaristin vaalea tausta, mutta Ilmavoimien komentaja torjui idean talvisodan alla. (SA-kuva 159979)

”Ilmapuolustus Suomen–Neuvostoliiton sodassa 1939–1940” näkee kuitenkin mitalin toisenkin puolen! ”Näillä Ilmap. komentajan tarkastuksilla todettiin m.m. muutamissa kohdin ryhdytyn niin voimakkaisiin toimenpiteisiin toimintavalmiuden tehostamiseksi, että Ip. kom. katsoi olevansa pakoitettu huomauttamaan, ettei maassa vallitse vielä sotatila, kun taas toisin paikoin oli kehoitettava rohkeampiin otteisiin.”

Lentokoneet olivat yleensä taivasalla, vain pahimmilta sadesäiltä ne suojattiin halleihin vetämällä. Kaikilla koneilla oli sirpalesuojansa ja henkilöstöllä korsunsa niiden lähistöllä. Vieläpä yritettiin löytää koneille sijoituspaikkoja lentokentän ulkopuoleltakin. Sattuipa niin, että Immolassa oli tätä varten siirrettävä lyhtypylväs ja kaadettava 5–6 nuorta puuta. Rauhan ajan systeemin mukaan tällaiseen toimenpiteeseen olisi tarvittu kirjelmä, peruste-

luja, valaisevia piirustuksia j.n.e. ja asia olisi ratkennut myönteiseen tai kielteiseen suuntaan puolen vuoden kuluessa. Eikä hanke nytkään olisi onnistunut ilman diktatoorista voimanäytettä:

Talonmies: ”Suomen Tasavallan Puolustusministeri on määrännyt tämän lyhytolpan tähän.” Huoltopäällikkö: ”Mutta minä Lentorykmentti 2:n huoltopäällikkö kapteeni J.S. määrään sen siirrettäväksi tuohon.”

Lyhytolppa siirrettiin kokonaista 5 metriä. Mutta nemesis odotti lentorykmentin häikäilemättöä johtoa, sillä sydänjuuriaan myöten loukkaantunut talonmies raportoi julkean teon Ilmavoimien komentajalle ja varmastikin lisien kanssa. Pari vuorokautta myöhemmin istuivat rykmentin korkeimmat mutta rikolliset navat edessään paperi, jossa oli edellisestä jaettujen asiaankuuluvien kolausten lisäksi vielä seuraavaa: ”Ja koska tietooni on tullut, että halli N:o sen ja sen katolle on naulattu havuja, käsken viipymättä tukkimaan naulan reijät j.n.e., j.n.e.” Naulan reikiä ei onneksi ollut ja havut jäivät katolle.

Naamiointiin uhrattiin yleensä kaikkialla paljon työtä ja vaivaa. Parhaiten onnistui tässä työssä Merijoen lentoasema tehokkaalla verkkojärjestelmällään. Venäläisten ensimmäiset pommitukset eksyivätkin, epäilemättä myöskin naamioinnin vuoksi, muutaman kilometrin päähän Hovinmaan pelloille. Jos YH:n aikana olisi julistettu naamiointikilpailu, olisi Malmin kenttä luultavasti jäänyt palkinnoitta. Voimme nytkin vielä ihailla lentokonehallin ovelle maalattua valtavaa taideteosta, josta puuttuvat vain heinää tekevät onnelliset ihmiset ja ammuva karja.

Liikekannalle pannun henkilöstön joutilaana pitäminen olisi ehdottomasti ollut psykologinen virhe. Sille oli annettava tehtäviä ja töitä, jotka selvästi liittyivät tilanteeseen. Sotilaalliset harjoitukset olisivat, kantahenkilöstön lentopalveluksen vuoksi, jääneet suljetun järjestyksen kertaamiseksi. Mutta kivääriotteet, käännökset ja kunniantekoharjoitukset olisivat suomalaisen mentaliteetin mukaan tässä vaiheessa vaikuttaneet joutavilta ja vastenmielisiltä.

Voidaanko yleensä lain ja asetusten sallimissa rajoissa ryhtyä liian voimakkaisiin toimenpiteisiin puolustusvalmiuden tehostamiseksi? Sotilas vastaa tällaiseen kysymykseen empimättä kieltävästi.

Silloisen Ilmavoimien komentajan toiminnoille oli luonteenomaista, että hän kaikin tavoin pyrki välttämään ennakoivia suunnitelmia ja näistä johtuvia määrättyyn päämäärään tähtääviä valmisteluja. ”Nicht vorausdisponieren<sup>5</sup>” oli hänen tunnuslauseensa omituista kyllä myöskin puolustusvalmisteluissa, joihin se ei lainkaan sopinut. Koska hän toisaalta osoitti mitä kiitettävintä määrätietoista suunnitelmallisuutta hallinnollisella alalla, lienee pohjimmaisena syynä epäroivään suhtautumiseen kaikkiin strategisiin ja taktillisiin kysymyksiin ollut puutteellinen aselajin tuntemus. Vaikuttaa siltä, ettei hän myöskään oikein luottanut lähimpiin alaisiinsa. Ne, jotka olivat innolla edustaneet määrättyä strategista suuntaa, olivat

5 *Saks. 'ei määrätä ennakolta, ei päätetä etukäteen' (toim. huom.).*

hänen mielestään yksipuolisia ja henkisesti rajoitettuja. Sanavalmiit ja henkisesti yleisvireät taas vaikuttivat sotilaallisessa mielessä latteilta. Sodan syttymiseen hän ei uskonut vielä marraskuun puolivälissäkään ja tunnollisena hallinnon miehenä häntä pünäsi varojen tuhlauksen puolustusvalmisteluihin diplomaateille kuuluvan kaupanteon vuoksi.

Neuvotteluthan kuitenkin johtaisivat jonkinlaiseen sopimukseen ja rauha säilyisi ainakin toistaiseksi: ”Mitä te oikein pelkätte, sotaa ei tule, jos se tulee, niin vasta ensi elokuun 17. päivä.” Suunnilleen näin hän kivahti muutamalle laivueen komentajalle Immolassa joskus marraskuun puolivälissä suorittamansa tarkastuksen yhteydessä.

Varmasti oli Suomen sivistyneistöön, varsinkin yläluokkaan lukeutuvien joukossa useita, jotka suhtautuivat tilanteeseen optimistisella tavalla. Vain harvat uskoivat sodan mahdollisuuteen. Mutta vastuuntuntoinen sotilaallisesti kehittynyt upseeri ei saanut ajatella näin. Tuskinpa oli mitään YH-vaiheessa suoritettua valmistelutyötä, josta ei olisi ollut hyötyä jälkeenkään.

Edellä jo mainittujen toimenpiteiden lisäksi valmistuivat asepajoissa poistettujen lentokoneiden konekivääreistä tehdyt it.-aset. Taistelutaktillisista syistä peitettiin hävittäjien laskutelineiden liiksi välkehtelevät muotolevyt tummalla vesivärillä ja samoin taktillisesti petolliset kookkaat valkoiset kehät siipien yläpinnassa jättämällä pelkät hakaristit näkyviin. Ikävä kyllä oli suojaus Ilmavoimien komentajan käskystä pestävä pois. ”Emme ole rosvoja vaan taistelemme puhtain värein, joten...” Suomalaisten lentokoneiden vihertävänruskea väri oli erinomainen ja pitkäaikaisten kokeilujen tulosta. Koneet kätkeytyivät hyvin maastoon yläpuolella lentäviltä tarkkailijoilta. Mutta valkoiset täplät siivissä ilmiantoivat ne.

Ilmataistelut suoritetaan alle 100 m:n etäisyyksillä, joten kookkaat siniset hakaristit olisivat jokatapauksessa eroittuneet hyvin. Alaspäin (it.) olisivat kansallisuusmerkit jääneet entiselleen. Oliko todellakin syytä uhkean ritarillisen eleen vuoksi luopua taktillisesta edusta? Venäläisten koneiden punaiset tähdet eivät prameilleet yhtä julkein taisteluhaastein, ne näkyivät ampumamatkan päästä tarpeeksi hyvin, siinä kaikki. Ilmataistelussa voittaa tavallisesti se, joka näkee vihollisen ensin. Sekä yllätykseen pyrkiminen että taistelusta irtaantuminen tai sen välttäminen perustuvat kätkeytymiseen. Oliko siis tämä pensselinkäyttökin liian voimakas toimenpide taisteluvalmiuden lisäämiseksi?

YH merkitsi monelle komentajalle kahdenlaista valmiustilaa. Toisaalta oli kaikin tavoin valmistauduttava sotaan aina silloin tällöin administratiivisesta pykäläryteiköstä piittaamatta. Ja toisaalta oli sodan vaaran mentyä valmistauduttava vankilaan. Sillä revisorin aikanaan tarkastaessa satimiaan, varmasti johonkin pykälään oli takista tilkku jäänyt.

Mutta oli kai sittenkin pääasia, että Ilmavoimien komentaja ja hänen alaisensa kaikki omalla tavallaan yrittivät parhaansa lentoaseen hyväksi sodan syttymiseen saakka.

## 8.

### Ilmavoimien ryhmitys ja sijoitus sodan aikana.

Sodan alettua 30.11.39 siirtyivät Päämajan ja Ilmapuolustuksen esikunnan ilmavoimaosasto laaditun suunnitelman mukaisesti 4.12. Mikkeliin. Samanaikaisesti siirtyi IPE:n ilmavarustusosasto Järvenpäähän. 5.1.40 tapahtuneen Mikkelin pommituksen jälkeen, jossa m.m. tuhoutui IPE:n sijoituspaikkanaan käyttämä Tyttökoulu, siirtyi päämaja Otavaan ja sen mukana myöskin Ilmapuolustuksen komentaja kenraalimajuri J.F. Lundqvist ja IPE:n operatiivinen toimisto liittyen tavallaan päämajan ilmavoimatoimistoon. Muu osa esikunnasta siirtyi n. 6 km:n päässä Mikkelistä olevaan Tuukkalan kasarmiin. Ilmavoimien esikuntapäällikkö oli talvisodan aikana everstiluutnantti J. Alameri.

Kannaksen Armeijan välitöntä tukemista varten oli YH:n aikana muodostettu Lentoryhmä komentajanaan eversti Y. Opas. Se alistettiin samalla Kannaksen Armeijan Komentajalle ja sen esikunta siirtyi Kan. AE:n yhteyteen Imatralle. – Yhteistoiminta Kan. AE:n kanssa oli hyvä. Hankauksia syntyi kuitenkin siinä, että Kan. AE piti LeR:n komentajaa armeijan ilmakomentajana ja LeRE:aa niin muodoin Kan. AE:n ilmatoimistona, kun taas ev. Opas katsoi LeRE:n olevan erillisen esikunnan, joka toimii itsenäisenä armeijan hyväksi, mikä viimeainittu käsitys jäikin voimaan.

LeR:n komentajan suoranaudessa alaisuudessa oli syöksypommituslaivue LLv 10 Lappeenrannan lentokentällä 11 Fokker-koneen vahvuusena. Nämä 2-paikkaiset Fokker C X -koneet olivat äsken lisenssityönä valmistuneet Valtion Lentokonetehtaalla ja olivat suhteellisen vaatimattomasta (360 km/t) nopeudestaan huolimatta hävittäjien suojaamina sotakelpoiset. Hävittäjäsuoja nyt valitettavasti puuttui, joten syöksypommittajat eivät saaneet näyttää varsin kunnioitettavaksi koulutettua taitoaan hyökkäysvaunujen ryhmityksiä tai tykistömassoja vastaan. Laivueen komentajaksi määrättiin Majuri Janarmon jälkeen, joka siirtyi tärkeälle paikalle Roomaan sotilasasiamieheksi 25.1.40 lähtien majuri B. Gabrielsson.

13 Fokker C X -konetta, LLv 12, oli alistettu II AK:lle päällikkönään majuri Nisonen, kapteeni Kilpi ja 14.1. lähtien kapteeni O. Holm. Laivue oli sodan syttyessä sijoitettu Suur-Merijoen lentokentälle, mutta oli pian, 19.12. siirrettävä uuteen tukikohtaan Konnunsuolle vihollisen lentotoiminnan vuoksi.

III AK:lle oli alistettu LLv 14, komentajana majuri J. Moilanen, jonka esikunta oli koko sodan ajan Laikon tukikohdassa. Laivueen konevahvuus oli 4 Fokker C X ja 7 Fokker C V E -lentokonetta Käkisalmen, Laikon, Konnunsuon ja Räisälän tukikohdissa.

Nämä 35 Fokkeria muodostivat yhteistoimintalennoston rintamakelpoisen, päiväkäyttöön sopivan osan aikaisemmin esitetyin varauksin. Muut laivueet soveltuivat vain pimeänä vuorokaudenaikana käytettäväksi, siksi vanhentunut niiden kalusto jo oli.

LLv 16:n 8 Blackburn Ripon -konetta oli alistettu IV AK:lle. Näiden lentokoneiden maksiminopeus oli n. 180 km/t ja ne olivat kookkaina, kömpelöinä, puusta, faneerista ja kankaasta rakennettuina lentävinä ”kulisseina” melkeinpä loukkaus venäläisten hävittäjiä kohtaan muulloin kuin säkkipimeinä öinä. Laivueen komentajana oli kapteeni A. Viherto. Hänen esikuntansa oli laivueen tukikohdassa Värsilässä.

Kajaanin korkeudella Kuluntalahdesta toimi Karjalan rintamalle erillinen lentue pyörille muutettuja Junkers-meritiedustelukoneita (5 konetta), jotka eivät myöskään kelvanneet rintamakäyttöön päiväsaikana. Lentueen päällikkönä oli kapt. J. Vatanen.

Jäätyneen Suomenlahden länsiosan tiedustelusta huolehti LLv 36:n 6 Riponia.

Suurimmasta osasta itäistä ja pohjoista rintamaa oli siis 13 tiedustelukoneen pidettävä huolta. – Syksyllä 1939 oli hollantilainen Fokker-tehdas tarjonnut lentueen verran (tarkkaa lukua tekijä ei muista) G 1 kaksimoottorisia tiedustelu- ja valokuvauskoneita lentovalmiina luovutettaviksi. Tämä tyyppi oli vihollishävittäjiä huomattavasti nopeampi (max. nop. 480 km/t.) ja erinomaisen hyvin aseistettu. Lisäksi se kelpasi lujan rakenteensa vuoksi syökyypommitukseen. Nämä suomalaisten lentäjien jo aikaisemmin koelentämät ja lento-ominaisuuksiltaan verrattomiksi havaitsemat koneet olisivat todennäköisesti pystyneet hoitamaan Karjalan rintaman tiedustelun Laatokan pohjoisrannasta ainakin Sallan korkeudelle saakka.

On vaikea ymmärtää silloisen Suomen hallituksen horjumatonta optimismia ja vähäistenkin yli budjetin menevien puolustusmenojen kauhistelua, sodan liekkien jo leimutessa Puolassa. Ilmavoimien komentaja lienee sentään ehdottanut koneiden hankkimista. – Vai oliko hinta ehkä liian korkea? Mene, tiedä, jokatapauksessa näitäkään koneita ei saatu, todennäköisesti ne myytiin muuanne.

10.1.40 alkaen toimi Kemin Veitsiluoto tukikohtanaan ja m.m. Oulun, Kemijärven Posion, Vaalan työkentiltä ruotsalaiseen vapaaehtoisjoukkoon (Svenska Frivillig kåren = SFK) liitetty Lentorykmentti 19, jonka komentajana oli majuri G. H. Beckhammar ja esikuntapäällikkönä uskollinen Suomen ystävä ja mainehikkaana lentäjänä laajalti tunnettu kapteeni B.G.E. Bjuggren. Saapuessaan Suomeen oli rykmentillä 4 Hawker Hart -tiedustelukonetta ja 12 Gloster Gladiator -hävittäjää, jotka molemmat olivat suorituskyvyllään vastaavia suomalaisia Fokker-tyyppejä huonompia. Ruotsilla ei kuitenkaan näihin aikoihin ollut sen parempia lentokoneita itselläänkään, esimerkiksi hävittäjät puuttuivat sielläkin valliinneiden teoreettisten harhakäsitysten vuoksi melkein kokonaan.

Kaukotoimintalennoston Lentorykmentti 4 ja maamme ainoa hävittäjälentorykmentti LR 2 pysyivät koko sodan ajan Päämajan välittömässä käytössä. Lentorykmentti 4 oli juuri ennen sodan alkamista ehtinyt keräytyä kokonaisuudessaan esikuntineen, laivueineen ja kenttävarikkoineen Jyväskylän lähistöllä sijaitsevaan tukikohtaansa Luonetjärvelle. Sillä oli 30.11.39 kunnossa 17 Bristol Blenheim -konetta, LLv 44:ssä 8 ja LLv 46:ssa 9 konetta.

Rykmentin komentajana oli ev.luutn. T. Somerto, LLv 44:n komentajana majuri E. Stenbäck ja LLv 46:n komentajana majuri O. Sarko. Sodan loppupuolella perustettiin LLv 42. Sen vahvuudeksi tuli 12 BL-konetta. Tukikohdan sijainti melko syvällä selustassa edellytti työkenttien käyttöä. Huomattavimmat näistä olivat Joroinen, Värtsilä ja Kuluntalahti.

Lentorykmentti 2 oli talvisodan ainoa suomalainen hävittäjärykmentti. Sen päätukikohtana oli joulukuun alussa Immolan lentokenttä Imatran läheisyydessä. Toisena tärkeänä tukikohdانا oli Utin lentoasema. Vain yksi laivue, LLv 24, oli sodan syttyessä rintamakelpoinen. Siihen oli koottu kaikki 31 FR-hävittäjää, joten se oli myöskin kalustoltaan määrävahvuinen. Se ei ollut rintamakelpoinen, koska sen Bristol Bulldog -hävittäjäkoneet, 10 kappaletta, olivat n. 50 km/t hitaammat kuin venäläiset pommituskoneet. LLv 24:n komentajana toimi majuri G. Magnusson ja LLv 26:n komentajana majuri R. Harju-Jeanty.

Sodan kestäessä LLv 26 täydennettiin Utin lentokentällä sotavahvuiseksi saaden kalustokseen Fiat G 50 -koneet. ”Fiitit” tulivat kuitenkin laivakuljetuksina Ruotsin kautta hitaasti, joten laivue ei ennättänyt täydellä vahvuudella vaikuttamaan talvisodan ilmataisteluihin. Samoin kävi Hollolassa muodostettavalle LLv 22:lle, jonka erinomaiset amerikkalaiset Brewster-hävittäjäkoneet 44 kpl saapuivat niin myöhään, että niistä vain 5 kpl ehti maahan muutamia päiviä ennen sodan loppumista. Tämän laivueen komentajaksi määrättiin kapteeni E. Heinilä.

LLv 28:n henkilöstö koottiin Uttiin. Lopullisesti muodostettavaksi laivue siirtyi Porin läheisyyteen Säskylään, jossa se sai koneensa, 30 kpl Morane Saulnier -merkkisiä ranskalaisia hävittäjäkoneita. M.S.-koneet saapuivat maahamme kuten muutkin talvisodan aikana hankitut hävittäjät omien ohjaajien lentäminä Ruotsista. Ne tulivat kolmen koneen ryhmissä 4.2. ja 29.2. välisenä aikana, joten maaliskuun alusta LLv 28 oli lentokoneittensa puolesta täysvahvuinen.

Näiden kahden uuden laivueen lisäksi oli perustettavaa LLv 20:tä varten henkilöstö jo valmiiksi koottuna Hollolaan LLv 22:n yhteyteen maaliskuun puoliväliin mennessä.

Lentorykmentti 2:n komentajana toimi talvisodan aikana ev.luutn. R. Lorentz apunaan eskunta, joka seurattuaan tammikuun loppuun saakka LLv 24:n mukana siirtyi uusien laivueiden perustamisvaiheen ajaksi Kouvolan pohjoispuolelle Selänpäähän.

## 9.

### **Talvisotaan osallistuneet Neuvostoliiton ilmavoimat.**

Vaikka käytettävissämme ei ole tarkkoja tietoja talvisodan aikaisesta vastustajastamme ilmassa, voidaan ainakin suurin piirtein virallisen historian esittämistä tiedoista päätellä millaisesta lukumääräisestä ylivoimasta oli ilmassakin selviydyttävä.

Varmaa on kylläkin, että neuvostovenäläisten ilmavoimien vahvuudet suuresti vaihtelivat talvisodan aikana, ehkä laivueita myöskin koulutustarkoituksessa vaihdettiin usein. Mutta luultavasti kuitenkin niitä sodan kestäessä jatkuvasti lisättiin. Laivueiden lentokonemääristä ei valitettavasti löydy minkäänlaisia tietoja, mutta tuskinpa erehdymme kovinkaan pahasti laskiessamme eskadrillit suurin piirtein omien laivueittemme veroisiksi. Niinpä siis hävit-täjäeskadrillin vahvuus olisi 23–30 konetta, pommituseskadrillin 9–12 konetta ja tieduste-lueskadrillin 12–15 konetta. Vähintään 2, mutta useimmissa tapauksissa kai 3 laivuetta liittyi rykmentiksi.

Näillä varauksilla suhtauduttakoon alempana seuraavaan luetteloon:

#### 7. ja 13. Armeija.

<u>15. Prikaati.</u>	
2. Pomm. rykmentti (SB)	- Ropsha?*
68. Häv. rykmentti (I-16, I-153)	- Lempaala
<u>56. Prikaati.</u>	
7. Häv. rykmentti (I-15)	- ?
8. Pomm. rykmentti (SB)	- Vitino?
24. Häv. rykmentti (I-16)	- Levashovo
<u>68. Kev. pomm. prikaati</u>	
10. Kev. pomm. rykmentti (R 5, SB)	- Levashovo
20. (?) Kev. pom. rykmentti	- Krasnoqvardeisk
201. Desanttiprikaati (osa).	
<u>Rykmentit</u>	
4. Kev. pomm. rykmentti (Rz, R 5)	- Toksova (Kaukolanjärvi)
5. Pomm. rykmentti (DB)	- ?
18. Häv. rykmentti	- Suulajärvi?
1. Erill. kaukotied. eskadrilli (SD)	- Novoselki

\*Kysymysmerkeillä merkittyjen lentorykmenttien olinpaikasta ei ollut varmaa tietoa.

## Leningradin ympäristö ja Leningradin sotilaspiirin eteläosa.

Prikaatit.	
<u>13. Pomm.prikaati (DB, SB)</u>	- Kretshevitsy
6. Pomm. rykmentti	- "-
42. Pomm. rykmentti	- "-
<u>16. (106?) Prikaati, esikunta</u>	- Gdov
54. Pomm. rykmentti (SB)	- Gdov- Vyskatka-Kingisepp.
<u>18. Pomm. prikaati, esikunta</u>	- Siverskaja
50. Pomm. rykmentti	- Siestarjoki
84. Pomm. rykmentti	- Siverskaja
<u>31. (?) Prikaati</u>	- Bezzabotnoje
1. Pomm. rykmentti	- "-
5. Häv. rykmentti	- " –
42. Pomm. prikaati esikunta	- Novgorod
36. Pomm. rykmentti (SB)	- Shimsk ?
38. Pomm. rykmentti (SB)	- Novgorod
<u>61. (?) Prikaati, esikunta</u>	- Kotly
12. Rykmentti	- Kotly
13. Häv. rykmentti (I 16)	- Kotly – Lavansaari
57. Rask. pomm. rykmentti (TB 3)	- Kotly
105. Merilentoprikaati MTB-1 MBR-2, esik.	- Leningrad
15. Rask. pomm. rykmentti	- Leningrad (Grebnoi Port)
24. Tied. eskadrilli	- Novaja Ladoga
31. Tied. eskadrilli	- Peipia
41. Tied. eskadrilli	- Novaja Ladoga
201. Desanttiprikaati	- Pushkin – Levashovo
<u>Rykmentit</u>	
21. Pomm. rykmentti (DB)	- Pushkin
24. Pomm. rykmentti (SB)	- Vitino
25. Häv. rykmentti	- ?
N. Eskadrilli (I-153)	- Paldiski
42. Häv. rykmentti (I-15 I-16), Laivasto	- Kuplja – Lipovo
45. Pomm. rykmentti (SB DB), koulutus	- Siverskaja
46. Pomm. rykmentti (SB)	- ?
54. Pomm. rykmentti (SB) 106 (?) prik.	- Gdov – Vyskatka – Kingisepp
58. Pomm. rykmentti (SB)	- Staraja Russa
64. Häv. rykmentti (I-16)	- Leningrad
84. Pomm. rykmentti (SB)	- Siverskaja
85. Rykmentti	- Pushkin
<u>Erilliset osastot</u>	
1. Miina-torpedo-osastot	- Kotly



Erill. merilentotied. eskadrillit.  
(MBR 2)

11. Eskadrilli	- ?
13. Eskadrilli	- Veina
20. Eskadrilli	- Oranienbaum
25. Eskadrilli	- Karavaldai
35. Eskadrilli	- Pietarhovi
42. Eskadrilli	- Oranienbaum

8. Armeija.

Esikunta	- Petroskoi
3. Rask. pomm. rykmentti (TB 3)	- Lotinapelto
13. Pomm. rykmentti (SB)	- Petroskoi
18. Pomm. rykmentti (SB, TB-3, R 5)	- Nurmoila
39. Pomm. rykmentti (SB)	- Lotinapelto
46. Häv. rykmentti ?	- Rajakontu
49. Häv. rykmentti (I-15, I-16)	- Karkku – Käsänäselkä – Suojärvi
72. Rykmentti (SB, I-15)	- Besovets
75. Rykmentti ?	- ?
153. Häv. rykmentti	- ?
193. Rykmentti (?)	- ?
Erilliset osastot	
16. Erill. tied. laivue (R 5)	- Käsänäselkä
Erill. tied. laivue (R 5)	- Käsänäselkä

9. Armeija

Esikunta	- Uhtua
<u>Prikaatit</u>	
82. Prikaati, esikunta	- Uhtua
31. Pomm. rykmentti (SB) ?	- Uhtua?
57. Pomm. rykmentti (SB) ?	- Uhtua
<u>Rykmentit</u>	
9. Kevyt pomm. rykmentti (Rz)	- Uhtua
33. Pomm. rykmentti (SB, DB)	- Fedosjevka
41. Pomm. rykmentti (SB)	- ?
80. Rykmentti (SB, I-15, I-16)	- Repola
Huom. 1 eskadrilli Murmanskissa	
105. Rykmentti (SB, häv.)	- Sholapovo
145. Häv. rykmentti	- Kairala?
152. Rykmentti (?)	- ?
<u>Erilliset osastot</u>	
Erill. lentoryhmä (12 DB, 5 SB, 7 I-16, R 5)	- Afrikanda
Erill. pomm. eskadrilli (DB)	- Kantalahti
9. Erill. laivue	- Uhtua
18. Erill. tied. laivue (7/R-5)	- Vuonninen
Erill. raskas pomm. laivue (6/TB 3)	- Fedosjevka

## 14. Armeija.

Esikunta	- Muurmansk
5. Rykmentti, esikunta	- Muurmansk
2. Pomm. eskadrilli (DB)	- Muurmansk
N. Häv. eskadrilli (I-15)	- Muurmansk
33. Erill. pomm. eskadrilli (SB)	- Petsamo (Kaakkuri)
N. Pomm. eskadrilli (SB)	- Petsamo, Yläluostari
N. Häv. eskadrilli (I-15)	- Petsamo
Eskadrilli/LentoR. 31 (SB)	- Muurmansk/Parkkinen
Eskadr./Lentor. 80 (DB)	- Muurmansk
Harjoituseskadrilli (I-15)	-Tulomajoki

## Viro.

<u>10. Merilentoprikaati (MBR-2), esikunta</u>	- Paldiski
12. Tied. eskadrilli	- Kuresaare
15. Tied. eskadrilli	- Kihelkonna (Papisaare)
43. Tied. eskadrilli	- Liepoja Latvia
44. Tied. eskadrilli	- Paldiski
45. Tied. eskadrilli	- ? Latvia
<u>55. Prikaati, esikunta</u>	- Haapsalu
38. (40?) Häv. rykmentti (I-15, I-16)	- Klooga
44. Pomm. rykmentti (SB)	- Haapsalu
53. Pomm. rykmentti (DB, SB)	- Kuusiku
<u>71. Pomm. prikaati, esikunta</u>	- Haapsalu
35. Pomm. rykmentti (SB)	- Sinalepa/Ungru
62. Pomm. rykmentti (SB)	- Haapsalu
52. Pomm. rykmentti (SB, DB)	- Kuresaare (Roomasaare)

Nämä kaikki koneet on laskettava sotakoneiksi, koska venäläisillä oli riittävästi hävittäjiä hitaidenkin tyyppien suojaamiseen. I-15 hävittäjät tosin eivät liian hitaina kelvanneet ilmataistelutehtäviin. Ne vastasivat suorituskyvyltään meidän Bulldogejamme. Mutta niistä olisi voitu helposti saada mainioita syöksypommittajia, jos venäläiset olisivat tätä tehokasta pommitustapaa käyttäneet.

Sekä I-16 että I-153 olivat nopeudeltaan, nousukyvyltään ja ketteryydeltään parempia kuin suomalaiset Fokkerit. Taistelutakilliselta kannalta ne olivat neron luomuksia. Mutta ne olivat länsimaisista hävittäjistä pahasti jäljessä suorituskyvyltään. – Uudemmat tyypit olivat Venäjällä vasta syntymässä.

Kaiken kaikkiaan lienee helmikuun alusta maamme vastaan toiminut n. 700 hävittäjää ja n. 800 keskiraskasta ja raskasta pommituskonetta. Näistä tuli Etelä-Suomen osalle arviolta kolme neljänestä.

## 10. Lennojen toiminta 1939–40.

Mitä ilmavoimiltamme yleisesti odotettiin sodan syttyttyä ja minkälaista tukea muut aselajit toivoivat saavansa ilmavoimiltamme? – Ensisijaisesti tietysti asutuskeskusten väestöä kiinnostivat vihollisen pommitusvoimien hyökkäykset kotialuetta vastaan ja näiden varalta ilmapuolustus kaikin käytettävissä olevin passiivisin keinoin.

Mutta siviilit kehittyivät totaalisen sodan kourissa tajuamaan aktiivisenkin ilmapuolustuksen mahdollisuuksia. Niinpä he vaistomaisesti käsittäessään ilmatorjunnan ja hävittäjien tehtävät vaativat lähinnä jälkimmäisiä suojakseen: Ilmeisesti ilmatorjuntatykkeitä piti olla paljon, joten niitä ei voinut riittää kaikkiin paikkoihin. Hävittäjät olisivat sitä vastoin suojanneet laajoja alueita.

Maa-armeijan vaatimukset olivat tietysti edellistä suuremmat, mutta silti omituisen rajoitetut. Päämajaa ja armeijakuntien johtoportaita kiinnosti lähinnä vain tiedustelu ja tiedusteluun liittyvä tykistön tukeminen. Olimme kaikei modernien teknillisten aseiden käytössä v:n 1914 tasolla.

Ilmavoimien taistelutoiminta joukkojen yläpuolella ei ennen sotaa erityisemmin huolestuttanut ketään. Tässä mielessä oltiin hämmästyttävän vanhanaikaisia. Vihollisen ilmavoimat olivat useiden komentajien tajunnassa jonkinlainen ”laiton” tekijä, joka sotki ”laillisia” operaatioita maassa ja siten siitä huolehtiminen kuului muille eikä heille. ”Gott schütze uns vor allen fremden Waffen<sup>6</sup>”, lausui jo 1914 eräs vanhoillinen preussilainen komentaja näiden komentajiemme puolesta.

Niinpä jo sodan alusta vaatimalla vaadittiin hävittäjiä, mutta ei niinkään paljon taistelemaan vihollista vastaan ilmassa (taisteleminenhan tuli kysymykseen vain maassa), vaan kerta kaikkiaan puhdistamaan koko näkyvä avaruus röyhkeistä mellastelijoista, oli näiden lukumääräinen tai laadullinen ylivoima millainen tahansa. Tämä konservatiivinen käsitys hävittäjien poliisin tehtävistä oli talvisodan alussa tragikoomillisen yleinen.

Vastaavanlaisia tapauksia tunnemme historiasta: ”Wenn die Engländer landen werde ich sie arretieren lassen<sup>7</sup>”, oli jo Bismarck aikanaan sanonut tällaisesta 1870-luvun ”laittomasta” sotkeutumisesta maasodankäyntiin, nimittäin mairinnoususta Saksan pohjoisrannikolle.

Mutta armeijan eri aselajit oppivat vähitellen melko hyvin suojaamaan henkilöstönsä ja vähäisen materiaalinsa vihollislentäjiltä, varsinkin itä- ja pohjoisrintamalla. Kannaksen sodankäynti sitä vastoin oli puhdasta materiaalitaistelua, joten miesten suojautuminen ei yksin

<sup>6</sup> *Suomeksi: ”Jumala suojeleko meitä kaikilta vierailta aseilta” (toim. huom.).*

<sup>7</sup> *Suomeksi: ”Jos englantilaiset nousevat maihin, minä annan pidättää heidät” (toim. huom.).*

riittänyt. Omat hävittäjät olisivat siellä olleet välttämättömät aivan yhtäpaljon kuin tykistö, hyökkäysvaunun torjunta, ilmatorjunta j.n.e.

On jälleen itsepintaista vanhoillisuutta väittää muuta, kuten eräässä muuten ansiokkaassa teoksessa on tehty. Ilman hävittäjäsuojaa ei olisi pystytty ratkaisevissa tilanteissa tykistöä käyttämään, vaikka sitä olisi ollutkin, eikä kuljettamaan sille riittäviä määriä ammuksia. Materiaalin huomattava lisääminen olisi vaatinut myöskin lisättyä suojaa.

Tunnettu maavoimiemme taktikko eversti Y. A. Järvinen mainitsee teoksessaan ”Suomalainen ja venäläinen taktiikka talvisodassa” seuraavasti: ”Samoin kuin tykistön, kävi myös venäläisten lentojoukkojen toiminta entistä aktiivisemmaksi ja määrätietoisemmaksi. Valoisana aikana oli tuskin hetkeäkään, jolloin hävittäjät eivät olisi olleet ilmassa vaanimassa saalista tai pommikoneet munimassa lastejaan. Teillä liikkuvat autot, vieläpä yksinäiset miehetkin saivat usein vihaisesti ampuvan pörräisen niskaansa, ja korsuihin alkoi tulla pommien täysosumia. Suomalaisen tykistön tulitoiminta päivisin muodostui sangen vaikeaksi ainaisen lentotähystyksen alaisena.”

Mitenkä olisi oma tykistömme näissä olosuhteissa pystynyt tehostamaan toimintaansa?

Aivan samoin kuin pelkkä tykinputkien lisääntyminen ei olisi vaikuttanut sanottavasti tykistön taisteluihin, ei yksin pommituskoneittenkaan lisääminen olisi merkinnyt venäläisten joukkojen tehokkaampaa pommitusta. Nopeatkaan pommituskoneemme eivät voineet raskaita tappioita lentää tärkeiden, vihollishävittäjien suojaamien maalien yläpuolelle. Mutta antakaamme pommituslennostomme laivueen komentajien kertoa:

”Sodan alkaessa oli LLv 44:llä 9 BL-konetta (Bristol Blenheim 2-moottorinen pommituskone). Niistä tuhoutui vihollisen hävittäjien alasampumana 3 nimittäin 19.1., 18.2. ja 26.2.40. Viimemainittu paloi tehtyään liekeissä ollen pakkolaskun henkilöstön pelastuessa. Ilmataisteluissa saatujen vaikeiden vaurioiden takia joutui joulukuussa tekemään pakkolaskun 2 konetta ja helmikuussa yksi, kun taas laskutelineissä ilmenneiden häiriöiden johdosta vaurioitui helmikuussa 2 ja maaliskuussa 1 kone. Laivueen tuhoutuneiden ja pitemmäksi aikaa pois pelistä joutuneiden koneiden yhteismäärä oli siis 9 konetta eli siis sama kuin laivueen vahvuus. LLv 46:n saadessa 25.1.40 uudet koneet, luovutettiin sen vanhat BL-koneet, joita oli enää 5 kpl, LLv 44:lle. Helmikuun puolivälissä sai laivue lisäksi kreivi von Rosenin lahjoittaman Douglas (DC) matkustajakoneen, jota voitiin käyttää myöskin pommituskoneena, mutta hitautensa vuoksi vain yöllä.”

Paitsi jo edellä mainittuja tapauksia, joutuivat laivueen koneet kaikkiaan 46 kertaa ilmataisteluihin saaden pienempiä vaurioita. Pienempiä korjauksia samoin kuin huoltojakin varten lennettiin koneet useimmiten Joroisista Luonetjärvelle, missä olivat käytettävissä vanhaaikaiset korjauspajat sekä Ilmavoimien Kenttävarikko 3 ammattihenkilöstöineen. Suurempia korjauksia varten lennätettiin koneita toisinaan Ilm.Var:llekin Tampereelle. Laivueen pienestä lentokoneiden kokonaisuudesta ja vastaavasti suurista vaurioista johtuen pysyi päivittäinen kunnossa olleiden koneiden lukumäärä verraten pienenä.

Laivueen lentopäivien luku koko sodan aikana oli 71 ollen suhteellisesti pienin tammi-kuussa, nimittäin 13, johtuen pääasiassa siitä, että tällöin vaikeutti maassa vallinnut matala, epävakainen ja paikallisesti hyvin erilainen sää varsinkin juuri pitemmillä etäisyyksillä operoivien kaukotoimintakoneiden toimintaa. Sotalentoja suoritettiin kaikkiaan 209 tehden yhteensä 415 lentotuntia eli siis keskimäärin 2 t. lentoa kohden, joka edellyttää n. 650 km:n lentomatkan. Suoritusten perusteella jakaantuivat lennot seuraavasti:

	Joulukuu		Tammikuu		Helmikuu		Maaliskuu		Yhteensä	
	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.
Tied.lentoja	12	29 t 05'	3	7 t 25'	5	8 t 35'			20	45 t 05'
Valok.lentoja			1	2 t 30'	11	22 t 45'	2	3 t 50'	14	29 t 05'
Tied. ja pomm. lentoja	24	51 t	7	15 t 30'	26	50 t 15'	30	57 t 10'	87	173 t 55'
Pomm. lentoja	13	33 t 05'	7	17 t 30'	37	63 t 30'	31	52 t 50'	88	166 t 55'
Yhteensä	49	113 t 10'	18	42 t 55'	79	145 t 05'	63	113 t 50'	209	415 t

Edellä mainittujen lentojen lisäksi oltiin varsinkin alkuaikoina pakoitettuja palaamaan monelta sotalennolta takaisin sään asettaessa voittamattoman esteen toiminnan jatkamiselle. Tilanne parani huomattavasti, kun säätiöjen saanti toimintasuunnista rupesi sujumaan. Sotalentoyrityksiä oli joulukuussa 21 kpl, yhteensä 21 t. 15 min., mikä osoittaa, että lennot olivat ulottuneet keskimäärin n. 150 km etäisyydelle tukikohdasta eli rintamalinjalle asti, jonka takaa ei säätiöjä saatu, jouduttaessa palaamaan takaisin. Tammikuussa olivat vastaavat luvut 6 kpl eli 3 t. 50 min., helmikuussa 5 kpl 3 t. 40 min. ja maaliskuussa 4 kpl 2 t. 15 minuuttia. Yhteensä 37 lentoa.

Kuten taulukosta ilmenee, oli puhtaita tiedustelulentoja suhteellisen vähän ja nekin pääasiassa joulukuussa. Todettiin nimittäin, että otollisia pommituskohteita oli aina ja kun BL-koneen ominaisuudet eivät pienestä pommilastista juuri muuttuneet, määrättiin lennoille aina mukaan häiritsemishyökkäyksiä varten pommeja. Niinpä esiintyvätkin yhdistetyt tiedustelu- ja pommituslennot taulukossa verraten suurena ryhmänä. Tällaisissa tapauksissa mukaanotettava pommimäärä oli tavallisesti 8 kpl 50 kg:n miinapommeja ja 4 kpl 12,5 kg:n sirpalepommeja. Lennot suoritettiin yksin konein.

Mitä tulee varsinaisiin pommituslentoihin, niin ilmenee niiden painopiste selvästi helmikuussa, jolloin Kiteän ”mottiin” suuntutuvaa huoltoliikennettä häirittiin laivueen ollessa ainoa toimiva kaukotoimintalaivue. Tavallisin pommilasti hyökkäystoiminnassa oli 2 kpl 100 kg:n ja 6 kpl 50 kg:n miinapommeja sekä lisäksi maalista riippuen 4 kpl 12,5 kg:n palopommeja. Pommituksetkin suoritettiin pääasiallisesti yksin konein. Joulukuussa tosin esiintyi pari kertaa 3 koneen ryhmäkin ja tammikuussa samoin pari kertaa 2 koneen ryhmä.

Valokuvauslennot olivat joulu- ja tammikuun pimeän ajan sekä sopimattomien säiden aikana miltei olemattomat. Vasta helmikuussa ryhdyttiin valokuvaustoimintaan, väheten tämä

kuitenkin jälleen maaliskuussa kaikkien voimien tullessa keskitetyiksi hyökkäystoimintaan. Kaikilla lennoilla pyrittiin muun toiminnan ohessa levittämään vihollisalueelle mahdollisimman paljon lentolehtisiä.

### Taktiikan muuttuminen.

Edellä on jo mainittu toiminnan siirtymisestä tapahtuvaksi yksin konein. Alkuaikoina 1.–8.12.39 lennettiin pääasiassa matalasta säästä johtuen hyvin matalalla, 200–400 m:n korkeudessa, mutta kun todettiin ilmatorjunnan saavan tällöin huomattavan paljon osumia koneisiin, määräsi Ip:n komentaja lentoalarajaksi jo 16.12. 700 metriä, jota pyrittiin yleensä noudattamaan, mutta tärkeissä tapauksissa oli usein toimittava matalammallakin. Tähän lentokorkeuden lisäämiseen vaikutti myöskin toteamus, että kk. hyökkäykset maaleja vastaan BL-koneella eivät vastanneet tarkoitusta. Ilmatorjunnan tehostaminen taas aiheutti sen, että pommitettaessa katsottiin voitavan suorittaa korkeintaan 2 maalin ylilentoa, joka sekin väheni myöhemmin yhteen. Tammikuussa toiminta-alueelle ilmestynyt keskiraskas it. pakotti siirtämään lennot tapahtuviksi keski- ja yläkorkeuksiin. Kohteelle saavuttiin lisäksi osittain pilvessä tai korpiseutuja pitkin pyrkien yllätykseen myös tulosuuntaa aina vaihdellen. Tavallisin pommituskorkeus oli kuitenkin 800–1500 m. Samoihin aikoihin huomattavasti vilkastuneen hävittäjätoiminnan takia täytyi BL:nkin lennot siirtää pääasiassa hämäräaikaan. Siirtymistä kuvaa havainnollisesti hämärälentojen kuukausittainen määrä:

Joulukuussa	8 kpl	yhteensä 12 t.
Tammikuussa	6 kpl	yhteensä 8 t. 45 min.
Helmikuussa	21 kpl	yhteensä 38 t. 55 min.
Maaliskuussa	20 kpl	yhteensä 33 t. 15 min.
Yhteensä	53 kpl	yhteensä 92 t. 55 min.

### Pommikulutus

Laivuuden pommitukset kohdistuivat hyvin erilaisiin maaleihin huoltokolonnan muodostaessa kuitenkin valtaosan niistä. Pommilajit taas riippuivat käyttöön saaduista pommeista ja niiden määrä koneen ripustimien laadusta, joka edellytti keskimäärin 500 kg:n pommilastia. Pommikulutus oli seuraava:

	Joulukuu		Tammikuu		Helmikuu		Maaliskuu		Yhteensä	
	kpl	kg	kpl	kg	kpl	kg	kpl	kg	kpl	kg
Psi. 12,5 kg	95	1187,5	39	487,5	169	2112,5	245	3062,5	548	6850
Pmi. 50 kg	241	12050,0	85	4250,0	384	19200,0	412	20600,0	1122	56100
Pmi. 100 kg	32	3200,0	10	1000,0	39	3900,0	29	2900,0	110	1100
Engl. 120 naul.										
Pa.F. 15 kg	84	1260,0	7	105,0	42	630,0	4	60,0	137	2055
Pa. E.	4	8,0								
Yhteensä	456	17705,5	141	5842,5	634	25842,5	690	26622,5	1821	76013

### Lentolaivue 46.

Marraskuun lopussa oli laivueella BL-koneita 9 kpl ja olivat ne samaa n.s. ”lyhytnokkaisia” tyyppiä kuin LLv 44:nkin koneet. Näistä tuhoutui epäedullisten sääsuhteiden vuoksi joulutammikuussa 2, startissa sattuneen moottorihäiriön vuoksi 1 ja vihollisen tuleen ampujana 1. – 25.1.40 luovutettiin jällelle jääneet 5 konetta LLv 44:lle. Tammikuun loppupuolella piti laivueen saada Englannista 12 kpl uusia ”pitkänokkaisia” BL-koneita, mutta niistä tuli perille 21.1.–29.1.40 välisenä aikana vain 10, yhden kadotessa huonossa säässä lentomatalla Pohjanmeren yli ja toisen vaurioitussa pahoin Ruotsissa. Näistä koneista vaurioitui pahoin vielä helmikuussa startissa sattuneen moottorihäiriön vuoksi 2 ja maaliskuun aikana ilmataisteluissa 2, joten näitäkin koneita oli sodan päättyessä jällellä enää 6 kpl. Sitäpaitsi sattui useita vaurioita sekä ilmataistelussa hävittäjien ammunnan aiheuttamina että lentokentällä sattuneina vahinkoina, jotka aiheuttivat koneiden ajoittaisen lentokelvottomaksi joutumisen. Näistä johtuen oli LLv 46:nkin käyttökunnossa olevien koneiden lukumäärä yleensä hyvin pieni jopa niin, että työkentällä olevalla toimivalla osastolla oli ajoittain vain 2 konetta kunnossa. Keskimäärin päivittäin kunnossa olleiden koneiden luvuksi voidaan kuitenkin määritellä seuraavat:

Sotalentokoneita keskimäärin	Joulukuu	Tammikuu	Helmikuu	Maaliskuu
Kunnossa LLv:ssa	5	5	7	4
Huollossa t. korj. LLv:ssa	3	1	2	3
Korjattavana muualla		1	1	1
Yhteensä	8	7	10	8

### Lennot.

Sodan alkuvaiheessa rykmentin esikunnan ja LLv 44:n ollessa Joroisissa käytettiin LLv 44:ää kiireellisiin tiedusteluihin ja LLv 46 varattiin enemmänkin hyökkäystehtäviin, mutta toiminnan kiihkeys ja koneiden vähyys johtivat pakostakin laivueiden yhtäläiseen käyttöön samoilla alueilla miltei sodan alkua ajoista lähtien. Huolimatta siitä, että LLv 46:lla kului sota-ajasta kokonainen kuukausi koulutukseen, tulee sen sotalentopäivien lukumääräksi 43. Näinä päivinä lennettiin kaikkiaan 152 sotalentoa yhteensä 340 t. 40 min. lentotunteja. Lentojen keskimääräinen pituus oli siis n. 2 t. 12 min.

Toiminnan perusteella jakautuvat lennot seuraavasti:

	Joulukuu		Tammikuu		Helmikuu		Maaliskuu		Yhteensä	
	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.
Tied.lentoja	1	3 t 15'	3	5 t 55'			1	2 t	5	11 t 10'
Valok.lentoja	1	2 t 50'	1	1 t 30'	5	13 t 35'	1	2 t 30'	8	20 t 25'
Tied. ja pomm.lentoja	16	33 t	13	25 t	8	32 t 50'			37	90 t 50'
Pommituslentoja	20	27 t 10'	6	13 t 40'	8	22 t 35'	68	142 t 50'	102	218 t 15'
Yhteensä	38	78 t 15'	33	46 t 05'	21	69 t	70	147 t 20'	152	340 t 40'

Taulukosta voidaan todeta puhtaiden tiedustelulentojen vähyys, jonka perusteita jo mainittiin edellä. Valokuvauslennotkin lisääntyivät vasta helmikuun lopussa laivueen tutustuttua uusiin koneisiin. Valokuvaukset suunnattiinkin verraten kauas aina Paldiskiin, Lotinanpeltoon ja Petroskoihin asti. Laivueen hyökkäyksellinen luonne tulee kuitenkin esille yhdistettyjen tiedustelu- ja pommituslentojen yhteydessä ja varsinkin maaliskuun aikana suoritetuissa jatkuvissa pommituksissa, jolloin 10 päivän aikana suoritettiin 68 hyökkäystä Viipurinlahden yli tunkeutuvia vihollisjoukkoja vastaan. Joulukuun aikana suoritettiin hyökkäykset usein 3- tai 2-koneisin partioin, mutta myös yksin konein. Tammikuussa sen sijaan toimittiin ainoastaan yksittäiskonein. Helmikuun ainoa yhdistetty tiedustelu- ja pommituslento oli 8 koneella suoritettu Lotinanpellon pommitus, mutta maaliskuussa palattiin jälleen häiritsemispommitustaktiikkaan yksin konein.

Laivueen vanhemmassa BL-konetyypissä oli samat pommiripustimet kuin LLv 44:lläkin ja pommikuormat olivat vastaavat eli 2 x 100, 6 x 50 ja 4 x 12,5 kg tai 8 x 50 ja 4 x 12,5 kg ja tarpeen vaatiessa viimemainittujen tilalle 15 kg:n palopommit, yhteensä siis n. 450–550 kg pommeja. ”Pitkänokkaisissa” BL-koneissa oli sen sijaan englantilaiset pommiripustimet ja voitiin niissä käyttää vain 4 x 50 ja 4 x 12,5 kg:n pommeja tai vastaavanlaatuisia englantilaisia pommeja, joita oli saatu. Pommikuorma oli siis vain n. 250 kg.



Blenheimiin lastataan pommeja Tikkakoskella talvisodan lopulla. Lorentzin mukaan Blenheimin yksi heikkous oli pommien ripustimien vähyys: tilaa pommeille oli vain puolet vanhaan versioon verrattuna. (SA-kuva 5937)



Laivueen pommitusmaalit olivat muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta vihollisen huoltolaitoksia tai kolonnia. Pommiripustimien mallista johtuen ei voitu pommilajeihin nähdä saada suurempaa vaihtelua aikaan, vaan otettiin yleensä mukaan mahdollisimman suuri määrä pommeja. Pommikulutus oli seuraava:

Pommilaji	Joulukuu		Helmikuu		Maaliskuu		Yhteensä	
	kpl	kg	kpl	kg	kpl	kg	kpl	kg
Psi. 12,5 kg	62	775	8	100	228	2950	298	3825
Pmi. 50 kg	113	5650	6	300			119	5950
Pmi 100 kg	38	3800	20	2000	69	6900	127	12700
Engl. 120 naul.			44	2308	193	10518,5	237	12916,5
Pa. F. 15 kg	11	165	52	780	32	480	95	1425
Pa. E.								
Yhteensä	224	10390	130	5578	522	20848,5	876	36816,5

### Taktiikan muuttuminen.

Laivueessa tapahtui taktiikan muuttuminen samaan tapaan kuin LLv 44:ssäkin toimintakorkeuden alarajan kohotessa 600–1500 m:iin 1.–18.12. vallinneen ”matalahyökkäyskauden” jälkeen. Yleensä käytettiin hyväksi mahdollisimman paljon talvella vallinnutta pilvisyyttä välttämällä hävittäjien hyökkäykset pilveen vetäytymällä. Toinen välttämisen- ja väistämistapa oli suurimman mahdollisen lentonopeuden käyttö hävittäjien toiminta-alueella oltaessa ja hävittäjien uhatessa syöksyminen ”pintaan” eli lentoon puiden latvojen korkeudella tai mittarilento matalalla Laatokan jääalueella, jolloin hävittäjät tavallisesti jättäytyivät. Laivueen koneet joutuivatkin ilmataisteluihin vain 2 kertaa joulukuussa, 2 kertaa tammikuussa ja 3 kertaa maaliskuussa. Kahdessa viimeisimmästä tapauksesta, jotka sattuivat Viipurinlahden hävittäjätyteisessä ilmapiirissä, ammuttiin oma kone alas, samoin tammikuussa Salmin seuduilla yksi.

Kolmessa tapauksessa sai kk-ampuja hävittäjän savuten poistumaan. Hyökkäykset Viipurinlahdella tapahtuivat hävittäjätilanteesta riippuen 200–600 m:n korkeudella.

Yölennot olivat laivueella kohtalaisesti, nimittäin

Joulukuussa (1.12.)	3 kpl	yhteensä	8 t. 55 min.
Tammikuussa	2 kpl	yhteensä	4 t. 30 min.
Helmikuussa	14 kpl	yhteensä	48 t. 30 min.
Maaliskuussa	5 kpl	yhteensä	10 t. 55 min.
Yht.	24 kpl	yhteensä	72 t. 50 min.

joka tekee yhteensä n. 22 % koko laivueen sotalennoista. Lentojen lukumäärä on kuitenkin suhteellisen pieni, mutta on otettava huomioon, että lennot tällöin ulottuivat verraten etäälle m.m. helmikuussa Lotinanpeltoon.

## Lentolaivue 42.

LLv 42:ta ei voitu kalustopuutteen vuoksi perustaa YH:n aikana enempää kuin vielä sodan puhjetessakaan. Kun tammikuussa oli tullut tieto BL-koneiden saannista yhtä laivuetta varten, antoi Ip. kom. käskyn laivueen perustamisesta 16.1.40. Laivueen komentajaksi määrättiin majuri A. Eskola ja tiedustelu-upseeriksi kapt. R. Artola IPE:sta. Helmikuun puoliväliin asti suoritettiin laivueen perustamisesta johtuvia alkuvalmisteluja ja järjestelyitä. Tarvittavaa kalustoa saatiin osittain varikoilta, osittain siirroilla rykmentin muista laivueista. 12.2. antoi rykmentin komentaja käskyn laivueen perustamisesta aiheutuvien henkilösiirtojen toimeenpanosta. Henkilöstöä koottiin paitsi rykmentin täydennyslaivueesta, jota käytettiin mukana laivuetta perustettaessa, myös LLv 44:stä ja LLv 46:sta.

Laivueen tukikohdaksi määrättiin Juvan Jukajärvi, jonne 15.2. lähetettiin esikomennuskunta kenttää kunnostamaan ja vähitellen koko henkilökunta, jota 18.2. oli koossa 13 upseeria, 37 aliupseeria ja 25 miehistöön kuuluvaa. Sodan päättyessä oli vahvuus 19 + 58 + 52. Näistä oli 1 ulkomaalainen upseeri.

26.2. saapui laivueelle Englannista englantilaisten ohjaajien tuomina 12 ”lyhytnokkaista” BL-konetta, jotka sijoitettiin lentueittain kirkonkylän rantaan ja naamioitiin. Koska koneista puuttui osittain aseistus, ryhdyttiin sitä kiireisesti asentamaan, ja samanaikaisesti aloitettiin henkilöstön koulutus uudella kalustolla. Tässä ei ehditty vielä alkua pitemmälle, kun tilanne Suomenlahdella 4.3. pakotti ottamaan LLv 42:nkin mukaan toimintaan. Tällöin oli koneista kuitenkin vasta 4 sotakunnossa, mutta parani tilanne niin, että jo 6.3. niitä oli 9. Hyökkäyksiä suoritettiin aluksi 4, jopa 5 koneen ryhmissä, mutta jo parin päivän kuluttua siirryttiin 2 koneen partioihin ja 8.3. alkaen toimittiin yksin konein jatkuvana ketjuna niin, että koneet heti lennolta palattuaan varustettiin uutta lentoa varten ja voivat lähteä uudelleen. Yölentoja ei suoritettu. Pommitukset suoritettiin pilvisinä päivinä 500–800 m:stä pilvikorkeudesta riippuen, kirkaalla säällä taas 1000–2000 m:stä, joskus yli 3000 m:stäkin.

Laivueen lennot olivat kaikki yhdistettyjä tiedustelu- ja pommituslentoja, joita laivueen 9 sotalentopäivänä suoritettiin kaikkiaan 62 kpl tehden yhteensä 93 t. 40 min. eli 1 t. 12 min. lentoa kohden. Vaikka lennot suurimmaksi osaksi tapahtuivat melko lähelle rintamalinjaa ja yleensä suurella nopeudella, joutuivat koneet kuitenkin useita kertoja tekemisiin vihollishävittäjien kanssa, jolloin m.m. yksi kone tuhoutui, yksi joutui lentorikoksi ja useat saivat pienempiä vaurioita. Näiden lisäksi sattui vielä pari vahinkoa, jotka estivät koneiden hyökkäyksiin osallistumisen. Kun vielä maaliskuun alussa oli luovutettu yksi BL-kone rykmentin täydennyslaivueelle koulutustarkoituksia varten, niin on ymmärrettävä se, että laivueen sotaan osallistumisen aikana vain 5 konetta oli keskimäärin kunnossa päivittäin ja epäkunnossa sama määrä.

### Pommikulutus.

Laivueen BL-koneissa oli englantilaismalliset pommiripustimet, jotka mahdollistivat vain neljän raskaamman ja neljän kevyemmän pommin kiinnittämisen. Käytetyt pommikuorimat olivat joko 4 x 100 kg ja 4 x 12,5 kg tai 4 x 50 kg ja 4 x 12,5 kg, kaikki herkkinä, sillä maalit olivat pääasiassa eläviä. Pommikulutus oli seuraava:

	100 kg	Engl. 120 naul. = 54,4 kg	12,5 kg	Yhteensä
Maaliskuu	32 kpl	132 kpl	147 kpl	18231,5 kg

Numerotietoja LentoR. 4:n toiminnasta:

- Rykmentillä oli sodan alussa 17 konetta, sodan aikana saatiin lisää 23 konetta, joten niitä oli käytössä yhteensä 40 konetta.
- Koneista tuhoutui vihollisen alasampumana 7 ja muista syistä 1.
- Vihollishävittäjiä ammuttiin alas 5 varmaa ja 8 epävarmaa tapausta.

### **Ulkomaalaisten suunniteltu käyttö.**

Sodan kestäessä oli tiedusteltu mahdollisuuksia kokonaisten ulkolaisten pommitusmuodostelmien saamisesta hyökkäävän ilmatoiminnan tehostamiseksi. Helmikuun loppuvaiheessa saatiin Englannista ja Ranskasta tässä suhteessa jonkinlaisia lupauksia, jonka johdosta ryhdyttiin valmistelemaan niiden toimintamahdollisuuksia. Raskaina koneina aiottiin ne sijoittaa omien kaukotoimintakoneiden tukikohtaan, josta nämä siirrettäisiin muualle. Lentokenttiä ruvettiin kunnostamaan tätä varten, samoin perustamaan kentänhuoltojoukkueita niille. Mekanikkoja ryhdyttiin kiireellisesti kouluttamaan lisää, jota varten Mek.K:ssa alkoi uusi kurssi. Laivueita varten koottiin kaikki mahdollinen kartta- y.m. materiaali kaukotoimintakohteista, sillä laivueita oli tarkoitus käyttää pommitustehtäviin tällaisia maaleja vastaan.

Mainittujen laivueiden saapuminen viivästyi kuitenkin jonkun verran, sillä a.o. maiden hallitusten täytyi antaa suostumuksensa niiden lähettämisen. Sen lisäksi vei aikansa myöskin ylilentolupien saaminen Norjalta ja Ruotsilta.

3.3. ilmoitettiin Ranskasta, että sieltä saapuu 12 (raskasta) Potez-pommituskonetta ja 5.3. ilmoitettiin lukumäärän olevankin 62 konetta. Näille koneille varattiin pommeja 30 lentoa varten.

8.3. ilmoitettiin Englannista, että sikäläinen hallitus oli päättänyt lähettää Suomeen 50 pommituskonetta miehistöineen. 12.3. ilmoitti Englannin Suomessa oleva ilmailuasiamies, että 13.3. lähtee ensimmäinen 12 BL-koneen ryhmä matkalle, mutta rauhan tultua lähetti Ip. kom. heti peruutuksen, eikä yhtään suoranaista apua niinmuodoin ehtinyt saapua sodan aikana maahamme.

Nämä tiedot ulkomaalaisten suunnittelusta käytöstä on otettu ilmavoimien virallisesta talvisodan historiasta. Talvisodan puolustusministeri kertoo hieman lisää:

”5. ja 6.2. englantilainen kenraali Ling seurueineen oli jo päämajassa tarjoamassa Suomelle sotilaallista apua, mutta varsinkin kenraali Waldén asettui sellaisen avun suhteen torjuvalle kannalle peläten sen vievän Suomen mukaan suursotaan.

7. ja 8.2. oli Englannin sotilasjohdon edustaja puolustusministeriössä odottelemassa Suomen hallituksen avunpyyntöä, jota hän tuntui pitävän luonnollisena, koska armeijallamme oli jo silloin edessä kovat paikat Kannaksen rintamalla. Luonnollisena sitä pidin minäkin ja annoin teknillisen osaston päällikölle, eversti Starkille ohjeet, joiden mukaan oli varattava riittävästi auraskalustoja, että voitaisiin aurata Saimaan ym. jäälle lentokenttiä englantilaisia Blenheim-pommikoneita varten.”

### Johtopäätöksiä.

Näemme edellisestä, että pommituskoneita oli riittävästi tarjolla vaikka hävittäjäsuojan puute rajoitti kelvollisten koneiden määrää. Niinpä saapui lentäen maahamme hyvissä ajoin 23 BL-pommikonetta, joista osa oli vihollishävittäjiä nopeampia ”pitkänokkia”. Lisäksi olivat länsivallat halukkaita lähettämään maahamme runsaasti laivueita henkilöstöineen ja nämäkin olisi melko varmasti saatu osallistumaan ajoissa Kannaksen taisteluiden ratkaisuvaiheeseen, mikäli poliittinen johtomme tällaiseen avunantoon suostui. Mutta jos meillä olisi sodan alkaessa ollut riittävästi hävittäjiä ja taistelu ilman herruudesta kehittynyt suotuisasti olisi ollut mahdollista saada pommituskoneita ainakin 2 kertaa enemmän jo tammikuun loppuun mennessä. Nämä koneet eivät voineet olla nopeudessa vih. hävittäjien veroisia, mutta ne olisivat kantaneet vähintään kolme kertaa enemmän pommeja kuin BL-koneet. Sitäpaitsi ei mikään voinut estää näitä lentämästä suljettuina muodostelmina pommitusmaalien yläpuolelle, hävittäjien välittömästi suojatessa ainakin 20 km:n päähän vihollisalueelle. Suhde v. 1940 vihollishävittäjien nopeuden ja n. 250 km/t lentävien Junkers-, Amiot-, Savoia Marchetti y.m. laivueiden välillä oli sama kuin vastaava nopeusero kesällä 1944 käyttäessämme n. 320 km/t lentäviä BL- ja DB-laivueita. Mutta hävittäjien laadullinen ero olisi voinut olla paljon vaikuttavampi 1940 kuin 1944, jolloin Messerschmittit ja La 5:t olivat suorituskyvyltään melkein samanarvoiset.

Tällaisia nopeudeltaan vanhentuneita koneita oli mahdollisuus saada helmikuuhun mennessä rintamalle toimimaan vähintään 50 kpl, edellytettynä, että k.o. täydennystä olisi jo rauhanaikana valmisteltu (vrt. aikaisemmassa esitettyjä suunnitelmia).

Yksin näitten pommitusteho oli 2 retkellä vuorokaudessa n.  $2 \times 20 \times 50 = 2000$  kpl 100 kg:n pommeja (n. 2000 kg:n kuorma konetta kohti), mikä olisi räjähdysainemäärältään likipitään vastannut koko armeijan tykistön ja krh:ien maksimilaukausmääriä vuorokaudessa talvisodan aikana. Lisäksi hallituksemme saattoi edullisen ilmatilanteen vuoksi odottaa samanlaista kaluston täydennystä Englannista ja Ranskasta, josta jo edellä on mainittu.

Blenheimit olivat nopeita lentokoneita, mutta silti huonoja pommituskoneita. Ne pystyivät vain vaakapommitukseen ja niiden oli hävittäjäsuojan puuttuessa toimittava yksitellen. Jatkosodan saksalainen yksipaikkainen hävittäjä ”Jabo<sup>8</sup>” otti saman verran pommeja kuin BL, mutta pudotti ne syöksystä maaliin tai sen välittömään läheisyyteen. Myöskin talvisodan suomalainen FK-syöksypommittaja oli pommituskoneena tehokkaampi, saksalaisesta Junkers-syöksypommittajasta puhumattakaan. Näemme myöskin, että BL-koneilla suoritettiin n. 80 tiedustelulentoa joulukuussa. Näistä ulottui ainakin puolet niin lähelle vihollisen selustaan, että ne olisi yhtähyvin voitu suorittaa hävittäjillä. Mutta 80:täkin lentoa varten olisi riittänyt n. 6 kaukotoimintakonetta. Rauhanaikaisissa perushankinnoissa oli siis vain yksi kaukotoimintalaivue välttämätön.

Jos rauhanaikaisten perushankintojen painopiste olisi ollut hävittäjissä, olisi pommituslaivueiden nopeata perustamista varten alustavasti sovittu Italian, Ranskan, Englannin, Espanjan y.m. valtioiden kanssa kaluston luovutuksesta jo rauhan aikana. Voitiinpa myöskin jo rauhan aikana kouluttaa tarpeellinen määrä Suomesta komennettavia ohjaajia luovuttajamaissa. Tällaisilla lyhyillä, n. 2 viikkoa kestäville matkoilla saattoi olla ilmavoimien johdon silmissä vain se ”vika”, että ne valitettavasti näyttivät liian hauskoilta kelvataksaan palveluksesta (palveluksenhan on tunnetusti oltava ikävää ollakseen tosipalvelusta).

Teknilliset valmistelut olisivat käsittäneet ulkomaalaisten pommien hankinnan ja rauhanalaisen varastoinnin muutaman viikon sodankäyntiä varten. Tässä saattoi auttaa paljon, jos suomalaisten pommien mitat olisi tehty tärkeimmän luovuttajamaan materiaalin mukaiseksi. Ulkomaalaiset ripustinratkaisut osoittautuivat käytännöllisiksi ja oikeiksi. Varsinkin pystyripustus lisäsi huomattavasti mukaan mahtuvien pommien määrää. Meillä oltiin aivan liian tärkeitä ballistisessa omahyväisyydessämme pystyäksemme hyväksymään muuta kuin omia tykistötieteellisiä koukeroitamme niin pommien muodoissa kuin ripustamisessakin. Tällaisissa asioissa nimittäin jaksomme ilmavoimissakin kohota itsenäiseen (tai itsepäiseen) ajatteluun, mutta emme strategiassa.

Varsin huomattavan määrän materiaalia, kuten varaosia, ampumatarvikkeita, viestivälineitä j.n.e. olisivat lentokoneet tuoneet mukanaan.

Lopulliset teknilliset valmistelut ja koulutus lienevät todennäköisesti rumien säiden vuoksi vaatineet n. kuukauden ajan. Mutta pommittajien koulutus on sentään jotain aivan muuta kuin esim. uusien hävittäjien kouluttaminen taistelutoiminnan ohella. Pommituslaivueet olisi voitu määrätä sotalennoille vasta valmiiksi koulutettuina. Tämän seikan huomaamme myöskin kaukotoimintalaivueiden komentajien kertomuksista, samoin näemme sen, ettei tyypikoulutus kaksimoottoriseen koneeseen vaadi kuin korkeintaan viikon ajan. Ulkomaalaisten vapaaehtoisten pommituskoneohjaajien tai vieläpä ulkomaalaisten pommituslaivueidenkin käyttö on yksinkertaisempaa ja hankauksettomampaa verrattuna muiden lennostolajien sopivaisuuteen tässä mielessä. Niinpä ranskalais-englantilaisten pommituslaivueiden luvattu saapuminen maahamme oli terve ja luonnollinen ratkaisu meidän kuten

<sup>8</sup> *Lyhenne sanasta Jagdbomber 'hävittäjäpommittaja' (toim. huom.).*

auttajienkin kannalta. Sodassa oleva suurvalta ei mielellään lähetä hävittäjiä kauas omasta maasta. Niitähän ei koskaan ole liiaksi omaa ilmapuolustusta varten, ja Suomeen olisivat vain Hurricane-hävittäjät päässeet lentäen (välilaskulla Norjassa ja Ruotsissa). Pommituskoneet sitä vastoin olisivat tarvittaessa palanneet lentäen takaisin kotimaahansa Englantiin saakka välilaskuita.

Näin oli tilanne talvisodan aikana. Myöhemmin ja varsinkin jatkosodan loppupuolella opittiin käyttämään hävittäjissä lisäpolttoainesäiliöitä, jotka olisivat mahdollistaneet välilaskutoman lennon Englannista Suomeen. Mutta talvisodassa ei riittävää ja laadullisesti tehokasta hävittäjäapua voitu ulkomailta odottaa.

BL-koneiden pommitustoiminta talvisodassa on parhaiten kuvattavissa ”häirintä”-sanalla. Jokainen rintamamies tai -nainen tietää kokemuksesta, mitä vahinkoja nopeasti ylilentävä pommituskone 4–6 ”munineen” voi aikaansaada. Rintamalla varmasti paukkui jatkuvasti muutenkin, harvat bassopaukut eivät varmastikaan erityisemmin hätkähdyttäneet vihollisiammekaan. Vieläpä Viipurinlahden jäälläkin luulisi hävittäjien konekiväärien tehneen ruminta jälkeä eikä BL:n pommeineen.

Omituiselta tuntuu, että Ilmavoimien Esikunnassa vielä maaliskuun 9. p:nä suunniteltiin kaukopommitusta niinkin kauas kuin Peipusjärven pohjoispää – Volhov – Äänisjärvi maaleina m.m. sellaisetkin kohteet kuin sotatarviketehtaat ja voimalaitokset lukuisten muitten maalien ohella. Tähän toimintaan oli ajateltu määrätä ulkomaalaiset pommituslaivueet. Koska hävittäjäsuojaa ei näin kauas missään tapauksessa voitu ajatella, vaikka häv. koneita olisi tällaiseen tarkoitukseen muutamia satoja saatukin, vaikuttaa päätös strategiselta kannalta ihmeellisen diletanttimaiselta. Kysymykseenhän saattoi tulla vain häirintä pimeänä aikana yksittäisin konein (muuhun eivät ulkomaalaiset varmastikaan olisi suostuneet). Myöskin ratkaisun poliittisesta tarkoituksenmukaisuudesta voidaan olla eri mieltä. Viholliskansan ”häirintä” on tunnetusti tehokas keino sen kostonhalun ja sotaisten tunteiden kohottamiseksi eikä tämän kirjoittaja ainakaan pysty arvioimaan, minkä tien Neuvostovenäjä olisi valinnut länsivaltojen julmuuksien seurauksena. Mahdollisilta vastavedoilta ainakin näyttävät rauha, Aasian, Bosporin ja Balkanin valtaaminen Saksan liittolaisena tai Saksan nitistämisen länsivaltojen avulla v. 1941. Suomi olisi auttamattoman huonosti varustautuneena kaukopommituksistaan huolimatta tai ehkäpä juuri niiden vuoksi joutunut antautumaan ehdoitta viimeistään syksyllä 1940, sodan jatkuessa länsivaltojen lupaamalla heikolla tuella.

Mitenkä olisi Suomi muutamalla kymmenellä tai sadallakaan pommituskoneella pystynyt pakoittamaan Venäjän urhoolliset 200 miljoonaa polvilleen, kun ei kerta Venäjä monikymmenkertaisella ilmaterrorillaan voinut nitistää 4-miljoonaista Suomen kansaa. Ainoa oikea ratkaisu olisi ollut pommitusten keskittäminen rintaman välittömään läheisyyteen.

## **Yhteistoimintalennosto. (Ilmav:n virallista historiaa.)**

### Yleistä.

Se, mitä osassa II A. Yleistä mainittiin ilmavoimien säästäväisen käytön periaatteista, koski aivan erikoisesti yhteistoimintalennostoa, sillä tässä kohden ei lähiaikoina ollut odotettavissa kalustotäydennystä, joten sodan alussa olleella kalustolla oli ilmavoimien jatkuva toimintakyky pyrittävä säilyttämään. Tämän periaatteen välttämättömyyttä korosti Ip. kom. kirjeessään komentajille 20.12.39, jossa hän käski määrätyissä olosuhteissa supistaa maan lennot ominaisuuksiltaan heikoilla koneilla välttämättömimpään. Tätä käskyä pyrittiinkin noudattamaan, mutta sitä toimenpidettä ei varsinkaan maavoimissa ymmärretty johtuen ainakin osaksi siitä, ettei tunnettu ilmavoimien yleisiä toimintaperiaatteita eikä meidän ilmavoimien vahvuutta ja ettei osattu vertailla suurien ja pienien ilmavoimien erilaisia mahdollisuuksia. Myöskin tietämättömyys siitä, minkälaisella säällä lentotoiminta yleensä ja varsinkin tiedustelutoiminta on mahdollista sekä että sää kahdella verraten lähekkäinkin olevalla paikkakunnalla voi olla täysin erilainen, johti mielipiteiden eroavaisuuksiin.

Usein esiintyneet maininnat siitä, että omia koneita ei rintamalla koskaan nähty, saivat selityksensä paitsi jälempänä esitetystä ilmavoimiemme toimintaa kuvaavasta esityksestä myöskin vertailukohtien suhteettomuudesta vihollisen lentäessä päiväsaikaan taivaan täydeltä tarvitsematta välittää tappioista (?), kun omien sen sijaan tappioita välttääkseen oli aluksi noustava it. tulen takia niin korkealle, etteivät omat joukot nähneet kansallisuusmerkkejä, sitten ryhdyttävä toimimaan pimeänä vuorokauden aikana ja lopuksi noustava päivisin tiedustelemaan 7000–8000 m:n korkeudesta, missä korkeudessa lentävän koneen kansallisuutta on mahdoton todeta.

### **Lentolaivue 10.**

Laivue ehti 1.12. suorittaa vain pari sille annettua vihollisen II linjan joukkojen tiedustelua, kun Päämaja otti sen käyttöönsä Karjalassa suoritettavia hyökkäystehtäviä varten. Säiden muututtua joulukuun alussa lentotoiminnalle epäedulliseksi, ei tästä toiminnasta kuitenkaan tullut mitään, vaan laivue jäi Lappeenrantaan. 18.12.39 Saarenpään linnakkeisiin kohdistuneen pommitus- ja laivastohyökkäyksen vuoksi hälytettiin laivue tukemaan syöksypommituksin II AK:n hyökkäystä Kaukjärvellä. Laivueen lentotoiminta oli täten joulukuussa verraten vähäistä, mutta se joutui tämän tästä olemaan valmiustilassa, minkä vuoroin käski PM, vuoroin LentoR 1, joka olisi hyökkäystehtävissä halunnut käyttää juuri LLv 10:tä. Käyttöön saamiseen tarvittavan luvan hankkiminen PM:lta vei kuitenkin usein niin paljon aikaa, ettei hyökkäys enää saapuneen pimeyden vuoksi ollut mahdollinen. Sitä paitsi ei PM antanutkaan laivuetta mielellään kaikkiin tehtäviin, koska se oli varannut sen omaan käyttöönsä yleisen tilanteen vaatimuksia silmälläpitäen. Tällainen tehtävä ilmenikin Laatokan koillispuoleisten taistelujen yhteydessä. 9.1. siirrettiin laivueesta kaksi lentuetta (8 FK-konetta) tätä varten Mensunkankaalle, mistä käsin toiminta tapahtui. Laivuetta käytettiin pommituksiin kohteina esikunnat, joukkokokoumat ja kolonnat sekä kerran yöllä

vihollisen lentotukikohta. Sitäpaitsi käytettiin laivueen koneita tiedustelutehtäviin. Tiedustelulenkoilla katosi koneista 2. Mensunkankaalta käsin suoritettiin 29.1. Metsäpirtin Saunasaarella olleiden laivojen pommitus, jolloin yksi koneista tuhoutui ja yksi vaurioitui pahoin. Konetilanne olikin laivueessa tämän jälkeen niin heikko, että ne määrättiin lepotilaan ja siirrettiin 31.1. takaisin tukikohtaansa Lappeenrantaan. Valmius Karjalan suuntaan määrättiin.

Karjalassa toimittaessa oli laivueen komentaja ollut IV AK:n komentopaikassa Suistamalla antaen sieltä toimintakäskyt puhelimitse työkentälle. Paikalla olleilla kahdella koneella suoritettiin 18.1. syöksypommitus Ip:n komentajan käskystä Somerin luona Suomenlahdella ollutta jäänsärkiä Jermakia vastaan.

Lappeenrannasta käsin suoritettiin vielä yksi pommitusyritys Pitkärannan suuntaan. Sää esti sen kuitenkin. Vihollisen suurhyökkäyksen johdosta joutui laivue osallistumaan yöllisiin häiritsemispommituksiin Länsi-Kannaksella, jota varten laivue 16.2. annettiin Kan.A:n käyttöön. 15.2. siirtyi laivue Lappeenrannan jatkuvien pommitusten vuoksi Taipalsaarelle, mistä käsin yötoimintaa jatkui 8.3. asti, jolloin laivueelle annettiin käsky siirtyä Puumalan seuduille. Siirtyminen 9.–10.3.40. Hämäraitoimintaa jatkettiin täältä 11.3. Talin suunnalla kahdella koneella. Osa laivueen koneista oli syöksypommituskurssin käytössä Luonetjärvellä. Osa laivueen lentävästä henkilöstöstä oli sodan loppuajankana Ruotsissa hakemassa laivueelle tulevaa uutta lentokalustoa.

On pantava merkille, että siirtokäskyt samoin kuin tehtävätkin tulivat laivueelle yleensä niin yllättäen ja olivat toimeenpantavat niin nopeasti, että usein oli kyseenalaista olivatko ne yleensä lainkaan suoritettavissa.

#### Henkilöstötappiot ja täydennys.

Koko ilmavoimissamme oli ainoastaan 10 syöksypommituskoulutuksen saanutta lentäjää. Näistä kaatui sodassa 2. Laivueen kokonaistappiot olivat:

- päällystää: 4 sotalennolla kadonnutta upseeria sekä kaksi ilmatorjuntatulessa kaatunutta ja yksi ilmataistelussa haavoittunut upseeri;
- alipäällystää: yksi sotalennossa kadonnut lentomestari.

Niin kauan kuin laivueella oli koneita vähemmän kuin syöksypommituskoulutuksen saaneita ohjaajia ei päätehtävän suoritus tekijäin puutteessa pysähtynyt. Mutta kun maaliskuussa oli odotettavissa uusia syöksypommituskoneita, oli pakko kiireesti ryhtyä kouluttamaan uusia miehiä tälle alalle. Pantiin toimeen syöksypommituskurssi, joka rauhallisempien toimintamahdollisuuksien vuoksi sijoitettiin aluksi Taipalsaarelle, myöhemmin Luonetjärvelle. Kurssi alkoi 1.2.40 ollen sillä 7 oppilasta. Koulutus oli sodan päättyessä aivan alkuvaiheessaan.



### Koneet.

Sodan alkaessa oli laivueella 13 FK-konetta. Näistä tuhoutui kokonaan 3, kaikki tammikuussa. Sitä paitsi vaurioitui 6 niin pahoin, että korjaus vaati pitkähkön ajan. Jouluuun asti oli kunnossa keskimäärin 13 konetta, siitä tammikuun loppupuolelle asti hallussa 12, joskaan ei kaikki kunnossa, sillä kovien pakkasten vuoksi vioittuivat koneet niin, että lentokuntoon saatiin toisinaan 2, toisinaan ei yhtäkään konetta. Tammikuun loppupuolen ja helmikuun alkupuolen aikana sattuiivat useimmat vauriot, joten helmikuun lopussa laivueella oli enää 5 konetta, joista lisäksi 2 siirrettiin koulutustehtäviin kuten aikaisemmin mainittiin. Kolmella koneella ei voida sanoa olleen enää riittävää iskuvoimaa eikä massavaikutusta. Maaliskuussa saatiin tosin varikolta korjattuna yksi kone, mutta aikanaan oli vastaavasti luovutettu LLv 12:lle ja LLv 14:lle kummallekin 1 kone.

### Lennot.

Ollen ainoa syöksypommituslaivue ja lisäksi PM:n käytössä hyökkäystehtäviä varten, olivat laivueen lennot pääasiassa syöksypommituslentoja ja mikäli muita lentoja oli, niin olivat ne maalityedusteluja hyökkäystoimintaa silmälläpitäen. Lentoja suoritti laivue kaikkiaan 135, yhteensä 153 tuntia 55 min. ja käsittivät yksistään syöksypommitukset niistä 122 lentoa. Lennot jakautuivat seuraavasti:

	Joulukuu		Tammikuu		Helmikuu		Maaliskuu		Yhteensä	
	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.
Tied.lentoja	2	4 t 15'	3	3 t	1	- t 50'			6	8 t 05'
Tied. ja pommilentoja			6	4 t	1	2 t			7	6 t
Syöksypommituksia	20	26 t 40'	38	41 t 15'	59	66 t 05'	5	5 t 50'	122	139 t 50'
Lentoja kaikkiaan	22	30 t 55'	47	48 t 15'	61	68 t 55'	5	5 t 50'	135	153 t 55'

Vihollisen hävittäjätoiminta asetti samat vaikeudet päivätoiminnan suhteen syöksypommitajille kuin muillekin. Päiväpommitukset suoritettiin yleensä suuremmissa ryhmissä 1–3 koneen partiona ja pyrittiin niille saamaan mikäli mahdollista hävittäjäsuoja. Yli puolet lennoista oli kuitenkin yölentoja ja silloin toimittiin pääasiassa yksin konein. Yötoimintaan siirtymistä ilmatilanteen takia havainnollistuttaa eri kuukausina suoritettujen yölentojen luku: joulukuussa 3, tammikuussa 7, helmikuussa 58 ja maaliskuussa 5 eli kaikki silloin suoritettut lennot. Yhdistetyt tiedustelu- ja pommituslennot olivat sikäli murheelliset, että 7:stä lennolle lähteneestä koneesta 2 jäi matkalle. Sään takia keskeytyneitä pommitusyrityksiä oli 14 kpl.

### Pommikulutus.

Vertaillessa pudotettujen pommien lukumäärää suoritettujen pommitusten määrään on huomioitava FK-koneen suurin kantokyky syöksypommittajana = 200 kg.

	100 kg	50 kg	25 kg	12,5 kg	Yht. kg
Joulukuu	2 kpl	14 kpl	45 kpl	45 kpl	2587,5
Tammikuu	33 kpl	39 kpl	117 kpl	166 kpl	10250,0
Helmikuu	27 kpl	87 kpl		436 kpl	12500,0
Maaliskuu	10 kpl			39 kpl	1487,5
	72 kpl	140 kpl	162 kpl	686 kpl	26825,0

Pommeista olivat 100 ja 50 kg:n pommit miinapommeja ja 25 ja 12,5 kg:n sirpalepommeja.

### Vihollishyökkäykset lentotukikohtaan.

Laivueen työskennellessä Mensunkankaalla ei vihollinen hyökkäyksillään tätä häirinyt enempää kuin Lappeenrannassa itse tukikohtaa, vaikkakin välittömässä läheisyydessä sijainnut Lappeenrannan kaupunki olikin jatkuvana pommitusten kohteena. Siellä paloi m.m. laivueen esikunnan sijoituspaikka osittain. Tämän jälkeen siirtyikin laivue Taipalsaarelle.

### **Lentolaivue 12.**

Laivueen tukikohta oli aluksi Suur-Merijoella (Viipuri), mutta jo 19.12. siirryttiin uuteen tukikohtaan Konnunsuolle, missä toimittiin turvallisesti aina helmikuun loppupäiviin asti, jolloin vihollishävittäjien retket päivittäin alkoivat ulottua tukikohtaan asti ja ylikin sen. Ainoastaan se, että omat lennot tapahtuivat pääasiassa yöaikaan, mahdollisti toiminnan sieltä. 12.3. aloitettiin kuitenkin siirtyminen uuteen tukikohtaan Taipalsaarelle. Tammikuun puoliväliin asti oli laivue toiminut suoraan tukikohdasta käsin, jonka keskimääräinen etäisyys rintamalta oli n. 70 km. Tällöin saapunut uusi laivueen komentaja otti käytäntöön Suur-Merijoen lentokentän työkenttänä sen etäisyyden ollessa vain n. 40 km rintamalta ja lennettiin sieltä 18.2. asti, pääasiassa yölentoja mutta myöskin muita. Lentueet olivat valmiusasteen mukaan jaetut kolmeen luokkaan: toimiva, lepäävä ja varalentue. Vuoro vaihtui viikottain, toimivan lentueen ollessa työkentällä, muiden tukikohdassa. Myöskin tukikohdasta käsin suoritettiin lentoja. Rintaman siirryttyä helmikuun puolivälissä pohjoisemmaksi ryhdyttiin etsimään uusia työkenttiä. Varsinkin uusien ohjaajien koulutuslennot sotakoneilla, jotka lennot oli suoritettava päivisin, oli siirrettävä tukikohdan paljastumisvaaran vuoksi lähiseudun järville. Tällaisia koulutuskenttiä oli m.m. Saimaalla Jänhiälässä, Nuijamaan Kärkjärvellä ja Rautjärven Hienjärvellä. Sodan loppuaikoina toimi tukikohdasta ainoastaan yölentoja suorittava tiedustelulentue hävittäjälentueiden toimiessa kumpikin omalta työkentältään.

## Henkilötappiot.

Laivueen henkilöstötappiot rajoittuivat kaikki ensimmäiseen sotakuukauteen ja aiheutuivat ne osittain säästä, osittain vihollisen torjuntatoimenpiteistä. Näiden kokemusten perusteella määritely toimintatapa esti myöhemmät tappiot.

Kokonaistappiot olivat:

- päällystä: 1 ilmataistelussa kaatunut, 1 lento-onnettomuudessa kuollut, 1 kadonnut ja 1 haavoittunut upseeri;
- alipäällystä: 1 ilmataistelussa kaatunut aliupseeriohjaaja, 1 kadonnut ja 2 ilmataistelussa kaatunutta kk-ampujaa.

## Koneet.

Sodan alussa oli laivueella täysi vahvuus 13 konetta. Ensimmäisen sotakuukauden aikana tuhoutui koneita 4 täydellisesti ja yksi vaurioitui niin pahoin, että oli lähetettävä varikolle. Tammikuu kului suuremmista tappioista. Helmikuun yöpommituslennoilla vaurioitui 2 konetta laskussa ja yksi paloi pahasti moottoria lämmitettäessä. Lisäksi vaurioitui pitemmäksi aikaa käyttökelvottomaksi 3 hävittäjäkonetta, joita laivue kaikkiaan sai 8 kpl (Gloster Gladiatoreita). Yhteistoimintakoneet luovutettiin helmikuun lopussa LLv 16:lle niin, että niitä jäi laivueelle vain 4. Laivueen täydellisesti tuhoutuneiden koneiden kokonaismäärä oli siis 4 konetta. Lukuisat suuremmat tai pienemmät vauriot varsinkin sodan loppuajan työntäyteisenä aikana aiheuttivat sen, että lentokelpoisessa kunnossa joinakin päivinä oli vain muutama kone. Sen sijaan koko sodan alkuaikana aina helmikuun puoliväliin asti laivueen kaikki koneet yleensä olivat olleet jatkuvasti lentokunnossa. Tämä edullinen tilanne johtui hyvin suureksi osaksi siitä, että lentotoiminnan keskittyessä pääasiassa yöaikaan koneiden huoltotyöt saatiin tehdä päiväsaikaan, vieläpä lisäksi suojakatoksissa, jotka tosin eivät olleet lämpimät, mutta suojasivat kuitenkin vähän tuulelta. Hävittäjälentueiden työkentillä vastasivat olot hävittäjälaivueiden oloja.

## Lennot.

Laivueen toiminta tiedustelulaivueena edellytti lentotoimintaa pääasiassa vihollisen alueella, jota paitsi on huomattava, että mikään pitempiaikainen oleskeleminen ei vihollisen voimakkaan vastatoiminnan vuoksi ollut mahdollinen. Lennot tehtiin nopeina pistäytymisinä kohteeseen ja paluu mahdollisimman nopeasti. Sama koskee myöskin pommituksia. Ainoina poikkeuksina olivat syvälle rintaman taakse suoritettavat öiset tiedustelulennot. Laivueen kokonaislentotuntimäärä oli 381 t. 25 min. jakaantuen 374 lennon kesken, joten lentojen keskimääräiseksi lentoajaksi tulee n. 1 tunti. Lennot jakaantuvat toiminnan suhteen seuraavasti:

	Joulukuu		Tammikuu		Helmikuu		Maaliskuu		Yhteensä	
	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.
Tied.lentoja	55	64 t	15	17 t 10'	55	51 t 55'	53	48 t 55'	178	182 t
Yhd. tied. ja pomm.lentoja	2	2 t 35'	19	25 t 45'	5	5 t 55'	2	1 t 45'	28	36 t
Pommituslentoja	31	34 t 15'	5	4 t 40'	55	40 t 50'	28	24 t 25'	119	104 t 10'
Valokuvauslentoja	4	4 t 30'	6	5 t 55'	8	10 t 25'	2	2 t	20	22 t 50'
Maataistelulent.							8	8 t 10'	8	8 t 10'
Suojaustehtäviä	6	4 t 40'			12	10 t 40'	3	2 t 55'	21	18 t 15'
Lentoja kaikkiaan	98	110 t	45	53 t 30'	135	129 t 45'	96	88 t 10'	374	381 t 25'

Lähes puolet kaikista lennoista tapahtui yöllä nimittäin 159 lentoa käsittäen 152 lentotuntia. Näistä oli joulukuussa 26 kpl (29 t. 50 min.), tammikuussa 23 kpl (28 t. 20 min.), helmikuussa 79 kpl (66 t. 40 min.) ja maaliskuussa 31 kpl (27 t. 10 min.).

Tiedustelutoiminnan vaatiman valoisan ajan vuoksi suoritettiin varsinaiset tiedustelulennot suurimmaksi osaksi päivällä tai ainakin aamu- tai iltahämärissä eli yhteensä 154 lentoa ja yöllä vain 24. Yötoiminnasta johtuvien rauhallisempien lentomahdollisuuksien vuoksi otettiin yötiedustelulentoille tavallisesti mukaan pommeja havaittujen otollisten maalien pommittamista varten. Nämä lennot esiintyvätkin kohdassa ”Yhdistettyjä tiedustelu- ja pommituslentoja”, jotka yhtä lukuun ottamatta tapahtuivat kaikki yöllä.

Suoranaiseen pommitustoimintaan ryhdyttiin yleensä silloin kun vihollisen hyökkäystoiminnan aikana koetettiin jatkuvalla häirinnällä helpottaa jonkin verran painetta maassa. Hyökkäyksiä suoritettiin varsinkin sodan alkuvaiheissa joulukuussa ja taas päähyökkäyksen aikana helmi- ja maaliskuussa. Pommitustaktikan muuttuminen ilmatilanteen pakoittamana ilmenee erikoisen selvästi siinä, että joulukuun pommituksista suoritettiin 10 valoisana aikana ja 21 pimeällä kun taas helmi-maaliskuussa kaikki tapahtuivat yöllä.

Valokuvauslennot, joissa kaikissa käytettiin kiintokameraa, eivät aluksi tuottaneet käyttökelpoisia tuloksia ilmatilanteen pakoittaessa lentämään suurissa korkeuksissa, yli 6000–7000 m, kovan pakkasen vallitessa. Kokeilujen ja keksintöjen ansiosta päästiin lopulta tuloksiin ja helmikuussa suoritettiin muutamia erittäin onnistuneita aluevalokuvauksia.

Maataistelulentoihin on tässä laskettu ainoastaan laivueen hävittäjäkoneiden Viipurinlahdella suorittamat kk-hyökkäykset vihollisrivistöjä vastaan, kun taas suojaustehtävät käsittävät valokuvausta tai tiedustelua suorittaneiden koneiden turvaamisen yllättäviltä hävittäjähyökkäyksiltä.

Edellä mainittujen lentojen lisäksi tehtiin hyvin monia sotalentoyrityksiä, jotka keskeytyivät ennenkaikkea sään mutta myöskin vihollishävittäjien takia. Laivueen koneet joutuivat ilmataisteluihin kaikkiaan 26 kertaa, jolloin 2 koneistamme tuhoutui. Useat muut koneet vaurioituivat, jopa toiset verraten pahastikin. Paljon pienehköjä vikoja aiheutti myöskin vihollisen ilmatorjunta.

### Vihollishyökkäykset tukikohtiin.

Sodan ensimmäisenä päivänä etsi suuri joukko viholliskoneita Suur-Merijoen lentokenttää, mikä silloin oli laivueen tukikohtana, sitä kuitenkaan löytämättä. 22.12. suoritettiin sinne pommitus saamatta pahempia vaurioita aikaan. Laivue oli siirtynyt sieltä pois paria päivää aikaisemmin. Konnunsuon tukikohtaa ei vihollinen löytänyt pitkiin aikoihin. 20.2. hyökkäsivät muutamat hävittäjät kentälle laskeutuneen koneen kimppuun, havaitsematta ilmeisesti tukikohtaa. 1.3. ja 5.3. hyökkäsivät hävittäjät kuitenkin jälleen ampuen rakennuksia ja kone-suojia. Maaliskuussa suorittivat myöskin pommittajat kolme hyökkäystä, joista 2 päivällä pienenä ryhmänä aivan epämääräisesti ja kerran yöllä. Kerran keksittynä oli tukikohtaa kuitenkin vaihdettava. Karkusjärven työkentällä hyökkäsivät hävittäjät kaksikin kertaa lentoon lähtevän koneen kimppuun, mutta muut saivat jäädä rauhaan.

### Pommikulutus.

Laivueen suorittamat pommitukset tapahtuivat miltei yksinomaan öisin, jolloin kohteina olivat ennen muuta vihollisleirit ja huoltokuljetukset. Koneen kantokyky asetti rajoituksen pommitukselle. Pommitusten painopiste ilmenee selvästi helmikuun kohdalla, jolloin kaikki käytettävissä olevat voimat heitettiin läpimurtoa yrittävän ja suorittavan vihollisen joukkojen yölevon häiritsemiseen. Pommeja pudotettiin:

	100 kg	50 kg	25 kg	12,5 kg	3 kg	Yht. kg
Joulukuu		54 kpl	36 kpl	212 kpl		6250 kg
Tammikuu	2 kpl	42 kpl		144 kpl		4100 kg
Helmikuu	10 kpl	113 kpl	32 kpl	405 kpl	127 kpl	12893,5 kg
Maaliskuu	7 kpl	18 kpl	13 kpl	117 kpl		3387,5 kg
Yhteensä	19 kpl	227 kpl	81 kpl	878 kpl	127 kpl	26631 kg

### **Lentolaivue 14.**

Laivueen koulutusta ja täydennystä suorittava osa samoin kuin johto sijaitsi koko sodan ajan Laikon tukikohdassa kuitenkin niin, että lentokoulutus tukikohdan paljastumisvaaran vuoksi tapahtui lähiseudun järveltä, pääasiassa Hienjärveltä, joka samalla oli valmistettu valekentäksi. Laivueen toimivat lentueet olivat sen sijaan alusta alkaen työkentillä, jotka sijaitsivat lähempänä AKE:aa kuin tukikohtaa. Lentueet toimivat melko itsenäisesti saaden usein tehtävänsä suoraan AKE:n yhdysupseerilta. Lentueet olivat seuraavilla työkentillä:

1./LLv 14. 4 FK-konetta oli sodan alusta 22.12. asti Käkisalmissa, siirtyen tällöin Konnunsuolle toimien 27.12. hyökkäystehtävissä Länsi-Kannaksella LLv 12:lle alistettuna. Se palautettiin tällöin laivueensa yhteyteen Laikkoon, josta 1.1.40 siirtyi uudelle työkentälleen Kaukolan Säppäänjärvelle suorittaen täältä käsin pääasiallisesti laivueen päivätiedustelulennot. Vihollisen havaittua työkentän ja ryhdyttyä sitä jatkuvasti ahdistamaan oli lentue pakoitettu 21.2. muuttaman uudelle työkentälle, joksi oli valittu Syljijärvi.

2./LLv 14 oli koko sodan ajan Laikon tukikohdassa, lukuun ottamatta yhtä konetta, joka toimi sodan alusta lähtien 1./LLv 14:n mukana. Pienen konemääränsä vuoksi sitä käytettiin yleensä koulutuslentueena, jossa T-rykmentistä saapuneille ohjaajille annettiin sotakonekoulutus. Mikäli laivueen työkentillä olevat lentueet tarvitsivat konetäydennystä, niin annettiin sitä tästä lentueesta. Helmikuun puolivälissä muodostettiin siitä hävittäjälaivue, joka edelleen toimi tukikohdasta käsin.

3./LLv 14 siirtyi 15.12. Konnunsuolle hyökkäystehtävien suoritusta varten. Lentue käsitti 4 FO-konetta, joista 1 vaurioitui tällä matkalla. 22.12. palasi lentue Laikkoon, josta samana päivänä siirtyi aluksi Käkisalmeen ja sieltä edelleen työkentälle Räisälän Ränkilikolammelle, mistä se toimi sodan loppuun asti, erikoistuen hitaista koneistaan johtuen yölentoihin. Summan läpimurtovaiheen aikana 19.–22.2.40 toimi lentue Laikosta ja Ränkilikolammilta käsin Länsi-Kannaksella osallistuen yöpommituksin hyökkäävien vihollisjoukkojen häirintään.

#### Henkilöstötappiot ja täydennys.

Laivueen henkilöstötappiot sattuivat aivan sodan ensimmäisinä ja viimeisinä päivinä. 2.12. koneen tuhoutuessa huonon sään vuoksi kaatui 2 upseeria ja 10.3. ilmataistelussa 1 upseeri. Laivueen kokonaistappiot käsittivät siis kaikkiaan vain 3 upseeria.

#### Koneet.

Laivueella oli sodan alkaessa 4 FK- ja 7 FO-konetta. 2.12. tuhoutui yksi FK-kone täydellisesti. Joulukuun aikana vaurioitui lisäksi 2 FO-konetta hyvin pahasti. 25.12. sai laivue 3 Ruotsista lahjoitettua vanhaa FO-konetta, jotka kuitenkin jo 3.1.40 siirrettiin LLv 16:lle. Tammikuun aikana vaurioitui jälleen yksi FK-kone ilmataistelun aikana puuhun ajettuaan. Helmikuussa paloi yksi FK-kone osittain kentällä vihollisen tuleen ampumana. 13.2. sai laivue 2 GL (Gloster Gladiator) -konetta ja 29.2. vielä 4. Samoihin aikoihin luovutettiin kaikki FO-koneet LLv 16:lle, joten jällelle jäivät vain FK:t ja GL:t. Viimemainituista vaurioitui yksi maaliskuun alussa ja yksi tuhoutui 10.3. ilmataistelussa metsään mennessään.

Laivueessa tuhoutui siis sodan aikana 2 konetta täydellisesti neljän koneen vaurioituessa pahoin. Pois luovutettiin kaikkiaan 10 FO-konetta, mutta uusia saatiin vastaavasti 3 FO- ja 6 GL-konetta ja VL:llä korjattuja koneita, niin että sodan päättyessä laivueella oli kaikkiaan 4 FK- ja 5 GL-konetta. Keskimääräinen korjauksessa olevien koneiden määrä oli päivittäin 10–20 % koko koneluvusta nosten loppuaikoina 30–40 %:iinkin muutamina päivinä. Työ-

kentillä tehtiin yleensä pienempiä huoltotöitä kun taas suurempia varten lennettiin koneet tukikohtaan, missä työt voitiin tehdä erikoisessa korjauskorsussa.

### Lennot.

Laivue toimi verraten leveällä loholla, joka kuitenkin oli sikäli erikoinen, että toiminnan painopiste oli jatkuvasti hyvin rajoitetulla alueella, Taipaleenjoella. Tämän suuntautuvan liikenteen pääväylinä olivat Laatokka ja sen purkaussatamana Saunasaari sekä Raasulin rata Suomen puolisine purkausasemineen. Laivueen tiedustelu- ja pommitustoiminta kohdistuikin tämän vuoksi pääasiassa näiltä purkauspaikoilta johtavaan tieliikenteeseen ja rintaman läheisyydessä oleviin joukkoihin. Toiminta-alue käsitti siis itse asiassa verraten pienen syvyyden Vuoksi-Suvannosta valtakunnan rajaan ulottuen osittain Laatokallekin. Tiedustelu käsitti useilla lennoilla koko mainitun alueen. Tilanne säilyi tällä rintamanosalla yleensä aika muuttumattomana, niin että tiedustelun ei tarvinnut olla erikoisemmin kiihdytettyä. Laivueen sodanaikaisten lentojen lukumäärä käsittikin kaikkiaan 234 lentoa, yhteensä 256 tuntia 55 min. eli keskimäärin 1 t. 5 min. lentoa kohden.

Erialaisten tehtävien suhteen jakaantuvat lennot seuraavasti:

	Joulukuu		Tammikuu		Helmikuu		Maaliskuu		Yhteensä	
	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.
Tied.lentoja	41	44 t 35'	24	27 t 05'	17	20 t 20'	33	25 t 45'	115	127 t 45'
Tied. ja valok. lentoja	3	2 t 05'	6	6 t 30'	7	6 t 35'	2	2 t 40'	18	17 t 50'
Tied. ja pomm. lentoja	16	19 t 50'	7	6 t 30'	27	35 t 05'	3	4 t 35'	55	66 t
Pommituslentoja	3	2 t 45'			16	17 t 10'			19	19 t 55'
Torjuntalentoja					8	5 t 30'	19	19 t 55'	27	25 t 25'
Yhteensä	63	69 t 15'	37	40 t 05'	75	84 t 40'	57	62 t 55'	234	256 t 55'

Tiedustelu. Johtuen ehkä osittain siitä, että vihollisen hävittäjätoiminta itäisellä Kannaksella oli jonkin verran hiljaisempaa kuin läntisellä, mutta myöskin siitä, että Kannaksen Laatokan puoleisella osalla vallinnut tiedustelutoiminnalle edullinen pilvisuus teki mahdolliseksi päivätoiminnan muutamina aikoina, oli laivueen lennoista vain n. 30 % yölentoja. Tätä prosenttimäärää ei kuitenkaan voi ottaa aivan kirjaimellisesti, sillä osa lennoista suoritettiin aamu- ja iltahämärissä, jolloin varsinkin talvella päivän ja yön rajaa on vaikeata määritellä. Purkausasemiin ja satamiin kohdistuvan tiedustelun yhteydessä pyrittiin ottamaan viestokuvia kohteista ja onnistuttiinkin joitakin kertoja, mutta yleisenä toteamuksena oli viestokuvauksen mahdottomuus, sillä valokuvattavissa kohteissa oli useimmiten hyvin voimakas ilmatorjunta. Helmikuun pystykuvausten perusteella suoritti oma tykistöemme tehokasta vastatykistötoimintaa Koukunniemessä. Yötiedustelujen yhteydessä annettiin omalle tykistölle usein Suvannon etelärannalla sijainneiden suurempien vihollisleirien koordinaatit, joiden perusteella ammuttiin onnistuneita keskityksiä.

Pommitukset, jotka suoritettiin melkein yksinomaan öisin, kohdistuivat pääasiassa leireihin ja purkausasemille. Helmikuun suhteellisen suuri pommitusten lukumäärä johtuu siitä, että laivue tällöin osittain toimi Länsi-Kannaksella osallistuen läpimurtautuneiden vihollisjoukkojen häirintään pommituksilla.

Torjuntalentoja suorittivat laivueen hävittäjälentueet 5.3. jälkeen aluksi Viipurinlahdella ja sodan loppuvaiheissa Äyräpään-Vuosalmen seuduilla. Vihollisen hävittäjiä ammuttiin alas 3.

### Vihollishyökkäykset tukikohtiin.

Laivueen tukikohtaa Laikossa ei vihollinen koko sodan aikana löytänyt, vaikka useina öinä (kaikkiaan 10 kertaa) pommittikin n. 2 km:n päässä sijainnutta maantiesiltaa. Käkisalmen työkenttä sen sijaan osoittautui pian melko rauhattomaksi paikaksi Laatokan rantaviivan ollessa vihollispommittajien reittiviivana. Kaupungin pommituksen ja yöllä suoritetun kentälle laskeutuneen koneemme ampumisen jälkeen oli kenttä jätettävä. Sakkolan työkenttää ei voitu lainkaan käyttää sen jouduttua heti alussa vihollisen tykistötulen alueelle ja jatkuvan ammunnan alaiseksi. Ränkilikolammen kenttä sai olla aivan rauhassa, mutta 20.2. jälkeen joutui Säppäänjärven työkenttä vainon alaiseksi ja oli hylättävä.

### Pommikulutus.

Laivueen pommitustoiminta oli pääasiallisesti yön aikana suoritettua häiritsemispommitusta, joka tapahtui yksin konein, mitkä pienen kantokykynsä vuoksi voivat ottaa verraten vähän pommeja mukaansa, korjatuissa FO-koneissa tosin 4 x 100 kg. Pommikulutus oli seuraava:

	100 kg	50 kg	25 kg	12,5 kg	3 kg	Yht. kg
Joulukuu	1 kpl		15 kpl	9 kpl	185 kpl	1142,5
Tammikuu	13 kpl		1 kpl		97 kpl	1616,0
Helmikuu	20 kpl	18 kpl	23 kpl	12 kpl	226 kpl	4303,0
Maaliskuu	4 kpl	6 kpl	5 kpl		10 kpl	855,5
Yhteensä	38 kpl	24 kpl	44 kpl	21 kpl	518 kpl	7916,5

3 kg:n pommien pudottamista varten oli laivueessa keksitty erikoinen 12 pommia sisältävä pommikasetti.

### **Lentolaivue 16.**

Laivue käsitti vain 2 lentuetta ja oli sen tukikohtana Värtsilän lentokenttä, josta käsin lentotoiminta pääasiallisesti tapahtui. Tämä johtui ainakin osaksi siitä, että laivue palveli kuten jo mainittu sekä IV AK:aa että Ryhmä Talvelaa, joiden saumakohdassa kenttä sijaitsi. Sitä paitsi ei koneiden vähyys juuri sallinut hajoitusta. Jonkin verran käytettiin tosin myöskin Suistamon työkenttää.





Suistamon kentän ilmatorjunta oli tehokasta. Venäläinen tiedustelupommikone Polikarpov R-5 pudotettiin pommitusmatkalla tammikuussa 1940. (SA-kuva a\_432)

### Henkilöstötappiot.

Laiueen Ripon-koneet olivat pienestä lentonopeudesta johtuen erittäin alttiit it. tulelle ja hävittäjien hyökkäyksille. Tämä todettiin kouriintuntuvasti sodan alkuvaiheissa, jolloin yritettiin suorittaa lentoja valoisana aikana. Laiueen henkilöstötappiot rajoittuivatkin kaikki joulukuuhun, jolloin lennolta palaamattomien koneiden mukana katosi 4 miestä ja haavoittui yksi. Siirryttäessä yö- ja hämärätoimintaan loppuivat tappiot. Vasta helmikuun lopussa laivueelle suunnitellun hävittäjälentueen henkilöstön koulutuksen aikana kaatui ilmataistelussa vielä yksi upseeri. Laiueen kokonaistappiot olivat näinmuodoin kaikkiaan:

- päällystä: 1 ilmataistelussa kaatunut upseeri, kaksi lennolla kadonnutta upseeria (joista toinen oli joutunut vangiksi ja palasi rauhan tultua takaisin) sekä kaksi haavoittunutta upseeria, joista toinen haavoittui vihollisen hyökätessä tukikohtaa vastaan;

- alipäälylystä: 2 lennolla kadonnutta aliupseeriohjaajaa, joista toinen joutui vangiksi päästen rauhan tultua takaisin.

### Koneet.

Sodan alkaessa olleesta 9 koneestaan menetti laivue tiedustelulennolla kadonneina 6.12. yhden ja 19.12. toisen, jotapaitsi yksi kone tuhoutui yöllisessä pakkolaskussa. Tammikuun aikana tuhoutui vielä 2 RI-konetta ja 2 FO-konetta (Ripon ja Fokker CVE) pakkolaskussa ja maaliskuun alussa samoin yksi RI-kone, joten laivueen kokonaismenetykset sodan aikana olivat 8 konetta. Näiden lisäksi oli 2 Värtsilän lentokentällä rauhanteon aikana ollutta lentokelvotonta konetta vihollisen käsiin joutumisen estämiseksi tuhottava evakuoinnin yhteydessä. Kokonaan tuhoutuneiden koneiden lisäksi vaurioitui 3 laivueen koneista pahoin ja KA-konetta ei käytetty ollenkaan (Kotka meritiedustelukone). Sodan kestäessä saatiin lisää koneita 3.1.40 3 kpl Ruotsista lahjaksi saatuja vanhoja FO-koneita, jotka muutaman päivän LLv 14:ssä oltuaan oli todettu vähemmän sotakelpoiseksi ja jotka LentoR 1:n komentaja oli ehdottanut siirrettäväksi T-LentoR 1:een täydennyshenkilöstön kouluttamista varten, mutta Ip. kom. määrännyt annettavaksi laivueelle. 27.2. – 9.3. välisenä aikana sai laivue 3 kpl LentoR 1:stä siirrettyjä FK-koneita. Suunnitteilla oli perustaa laivueeseen yksi hävittäjälentue kuten muihinkin yhteistoimintalaivueisiin ja olivat siihen tulevat henkilöt jo saamassa koulutusta erään hävittäjälaivueen yhteydessä, mutta kaluston vähyden ja Kannakselle siirtyneen päätoiminnan vuoksi nielivät Kannaksen laivueet kaiken irtisaatavan kaluston eikä LLv 16 ennen sodan päättymistä ehtinytkään sitten enää saada koneita.

Ilmeisesti kaluston vanhuudesta johtui, että laivueen vähistä koneista vielä verraten suuri osa oli jatkuvasti korjauksen alaisena. Niinpä voidaan sanoa joulukuun aikana lentokelpoisten koneiden lukumäärän olleen keskimäärin 4. Tammikuun aikana taas oli päivittäin kunnossa vain n. 3 konetta kolmen ollessa epäkunnossa ja helmikuussa keskimäärin n. 2 kunnossa 3–4:n ollessa korjattavana. Maalikuussa tilanne jonkin verran parani ollen kunnossa olleiden koneiden luku n. 5 ja epäkunnossa olleiden 3. Huolto- ja korjaustöiden suoritusta vaikeutti luonnollisestikin huomattavasti se, että työt oli tehtävä taivasalla kovissa pakkasissa.

### Lennot.

Laivueen konetyypistä johtuen käsittivät suoritukset pääasiallisesti tiedustelulentoja. Sotalentojen kokonaismäärä oli 136 lentoa tehden yhteensä lentotunteja 181 t. 10 min. Tämän mukaan oli lentojen pituus keskimäärin 1 t. 20 min., joka muiden tiedustelulaivueiden vastaavaan aikaan nähden on jonkin verran pitempi, johtuen kuitenkin ilmeisesti koneiden hitaudesta, sillä tukikohdan etäisyys eri rintamalohkoilta oli suunnilleen sama kuin esim. LLv 12:ssa, eli n. 75–80 km. Lentojen erittely eri toimintojen perusteella on seuraava:

	Joulukuu		Tammikuu		Helmikuu		Maaliskuu		Yhteensä	
	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.	kpl	t.
Tied.lentoja	48	70 t 45'	38	44 t 10'	10	11 t 50'	8	8 t 20'	104	137 t 05'
Tied. ja valok. lent.							3	3 t 25'	3	3 t 25'
Tied. ja pommil.	2	3 t 40'	2	2 t 50'	8	12 t 35'	1	1 t 10'	13	20 t 15'
Pommit.l.	6	11 t 15'	4	4 t 10'	3	3 t 45'	3	3 t 15'	16	22 t 25'
Sotal.yhteensä	56	85 t 40'	44	51 t 10'	21	28 t 10'	15	16 t 10'	136	181 t 10'

Edellä mainituista lennoista oli 1/3 yölentoja, nimittäin joulukuussa 16, tammikuussa 11, helmikuussa 13 ja maaliskuussa 3. Vertailtaessa eri kuukausien vastaaviin lentojen kokonaismääriin huomataan yölentojen suhteellisesti lisääntyneen kunnes maaliskuussa FK-koneiden saavuttua suhde jonkin verran pienenee.

Valokuvauslentojen esiintyminen vasta maaliskuussa johtuu siitä, että vasta FK-koneiden saavuttua voitiin ryhtyä korkeavalokuvauksiin niiden suuren lakikorkeuden vuoksi. Valokuvaaminen ja yleensä lentäminen valokuvaukseen sopivalla säällä oli RI-koneita käyttäen osoittautunut mahdottomaksi.

Lentojen rajoittuessa näin huonon sään aikana tapahtuvaksi oli sään huononemisen vuoksi verraten usein myöskin keskeytettävä lentojen suoritus. Näinpä sodan kestäessä laivueen koneet palasivat kesken tehtävänsä 60 kertaa sään takia, näistä joulukuussa 30, tammikuussa 20, helmikuussa 7 ja maaliskuussa 5 kertaa. Moottori- tai konevikojen vuoksi keskeytyi 16 lentoa.

#### Vihollishyökkäykset tukikohtiin.

IV AK:n kenttiä eivät venäläiset jostakin syystä erikoisemmin häirinneet. Aivan sodan alkuvaiheissa hyökkäsivät muutamat hävittäjät Suistamon työkenttää vastaan, jossa silloin oli 3 lentokonetta. Värtsilän tukikohtaa pommitettiin 8.12. kerran ja 18.–22.2.40 3 kertaa aikaansaamatta kuitenkaan pahempia vaurioita.

#### Pommikulutus.

Kaukotoimintakoneiden IV AK:n alueella suorittamien jatkuvien pommitusten vuoksi supistuivat LLv 16.n pommitukset verraten vähin, kuten jo edellisessä kohdassa on ilmennyt. Pommikulutus oli seuraava:

	50 kg	25 kg	12,5 kg	Yht. kg
Joulukuu	12 kpl	73 kpl	19 kpl	2662,5 kg
Tammikuu	16 kpl			800 kg
Helmikuu	20 kpl		24 kpl	1300 kg
Maaliskuu	12 kpl		21 kpl	862,5 kg
Yhteensä	60 kpl	73 kpl		5625 kg

### Pohjois-Suomen Ryhmän ilmavoimat.

YH:n aikana Laatokan Meripuolustuksen alaisena toiminut 3./LLv 16 oli valmistautunut siltä varalta, että se tulitaisiin siirtämään Kajaaniin toimimaan tarpeen vaatiessa Pohjois-Suomessa olevien joukkojen hyväksi. Siirron toimeenpanon oli lykännyt vain lentokenttien puute ja se, että järvet eivät vielä olleet ehtineet jäätyä. Heti sodan puhjettua antoi Päämaja 30.1. käskyn lentueen alistuksen lakkauttamisesta LMP:lle sen tehtävän jäädessä muiden huoleksi omien toimiansa ohessa. Samalla alistettiin lentue P-SR:lle. Ip. kom. käski tämän johdosta lentueen siirtymään heti Laajalahden lentokentälle Kokkolan luona, missä jäisi odottamaan järvien jäiden vahvistumista. Maakoneina toimintaa varten ryhdyttiin välittömästi muuttamaan koneita pyörille Sortavalassa ja siirrettiin sitä mukaa Mensunkankaan lentokentälle.

Lentueenpäällikkö, joka tuli samalla toimimaan P-SR:n ilmakomentajana, matkusti 6.12. Kajaaniin tiedustelemaan tukikohtaa, joksi valitsi Kuluntalahden 8.12.39. Huonojen säiden vuoksi eivät koneet kuitenkaan päässeet pitkään aikaan siirtymään Laajalahdelle. Sen sijaan saapui Kuluntalahteen Lahdenpohjasta siirretty kentänhuoltojoukkue Khj. 10 jo 9.12. ryhtyen valmistelutoimenpiteisiin. Kun P-SR:n alueella sodan alkuvaiheissa kaivattiin kipeästi ilmatiedustelua, ryhtyi P-SR:n ilmakomentaja valmistelutöihin toiminnan alkamiseksi ensi hätään Rovaniemeltä käsin ja 12.12. määräsin Ip.kom. yhden koneen toimimaan sieltä. Tähän mennessä oli P-SR:n alueella tarvittavat tiedustelulennot suorittanut LentoR 4.

14.12. saapui sitten ensimmäinen JU-konekin Kuluntalahteen ja vajosi tiedusteluista ja ohjeista huolimatta jäihin. Loput JU-koneista siirrettiin 20.12. Rovaniemelle, joista 2 lensi Kuluntalahdelle jäiden vahvistuttua 23.12. ollen täällä siis nyt kaikkiaan 3 sen jälkeen, kun jäihin vajonnut kone oli saatu ylös. 23.12. suoritettiin Kuhmon suuntaan onnistunut tiedustelulento. Kuluntalahdesta käsin tiedusteltiin 24.12. kohtalaisin tuloksin Kuhmon ja Suomussalmen suuntiin. Samana päivän ainoan Rovaniemellä olevan koneen tiedustelulento päättyi koneen tuhoutumiseen Märkäjärvellä hävittäjien hyökätessä. Koneita jäi jällele enää 4, mutta vuoden lopussa joutui näistäkin vielä yksi Ilm. Var:lle korjattavaksi ja muutkin olivat jatkuvasti epäkunnossa öljyjäähdyttimiensä kennostojen pakkasesta aiheutuvien halkeamisten vuoksi. 7.1. oli saatu yksi kuntoon ja suoritettiin tiedustelu Raateen suuntaan, mutta sitten esti toiminnan huono sää aina 20.1. saakka. Useampia tiedusteluyrityksiä tehtiin sään keskeyttäessä ne alkuunsa. 20.1. päästiin jälleen suorittamaan ainoalla kunnossa olevalla koneella tiedustelulentoja Raatevaaran suuntaan erikoisemmista tuloksista.

Tammikuun lopulla pyysi ilmakomentaja tarvittavia tykistön tulenjohtolentoja varten nopeampaa yhteistoimintakoneetta, sillä JU-koneet olivat kovin hitaita laitoksia varsinkin kirkkaalla säällä. Niinpä, kun täysin lentokelvottomien sumuisten päivien jälkeen tuli kirkkaat säät, tekivät nekin toiminnan mahdolliseksi eikä siis se, että 1.2. saatiin toinenkin kone käyttökuntoon parantanut tilannetta. 15.2. suoritti yksi JU jälleen tiedustelun Riekinkosken suunnassa ja 23.2. illalla samoin Kuhmon suunnalla. 26.2. tehtiin yöllä tiedustelu- ja propagandalento Kolvasjärvelle. 20.2. oli saatu kuntoon kolmaskin kone, mutta jo 27.2. luovutettiin JU:t T-LLv 39:lle, sillä lentue sai nyt LLv 16:lta tällä jonkin aikaa olleet 5 FO-koneetta, jotka eivät itse asiassa olleet ominaisuuksiltaan paljoakaan paremmat kuin JU:t. 8.3. yritettiin niillä lähteä parikin kertaa tiedustelulle, mutta täysin kirkas sää tiedustelualueella pakotti palaamaan takaisin. 12.3. suoritettiin kuitenkin vielä yksi tiedustelu.

### Henkilöstötappiot.

Joulukuussa alasammutun koneen mukana kaatui 1 upseeri ja 2 aliupseeria yhden laskuvarjolla pelastautuneen haavoituessa.

### Muut P-SR:n alueella toimineet ilmavoimat.

Edelläesitetyn P-SR:lle alistetun lentueen heikkouden takia ei tätä rintamanosaa voitu kuitenkaan jättää kokonaan vaille ilmatiedustelun apua. Jo sodan ensimmäisinä päivinä suorittivat kaukotoimintakoneet täällä tiedusteluja jatkaen niitä ajoittain varsinkin Suomussalmen suuntaan. Jäiden vahvistuttua Kuluntalahdessa pyysi P-SR:n ilmakomentaja 22.12.39 lähettämässään kirjeessä, että Ip. kom. komentaisi vaikkapa vain lyhyemmäksi aikaa pommittajia ja hävittäjiä P-SR:n alueelle, missä Kuluntalahtea voisi käyttää tukikohtana, hillitsemään vihollisen ilmavoimien toimintaa hyökkäämällä ensi tilassa Uhtualla olevan lentotukikohdan kimppuun sekä hävittäjillä estämään pommittajien aina samaa reittiä tapahtuvat lennot. Tämä ennen kaikkea oman ilma- ja maatoiminnan helpottamiseksi sekä omien maajoukkojen tunnelman kohottamiseksi.

28.12. kun vihollisen joukot perääntyivät Suomussalmen taistelun jälkeen Kiantajärveä myöten, pyysi ilmakomentaja sinne paljon koneita, koska oli suorastaan harvinainen tilaisuus iskeä. Koneita lähetettiin (Bristol Blenheim), mutta huonoksi muuttuneen sään takia jäi toiminta vähäiseksi. Toiminnan Suomussalmella hiljennettyä riittikin P-SR:n omien koneiden tiedustelu. Tammikuun aikana kaukotoimintakoneet suorittivat tällä suunnalla vain muutamia tiedusteluja.

25.1.40 pyydettiin P-SR:n suuntaan jälleen ilmavoimiemme muiden lennostojen toimintaa, mutta ei silloin voitu saada.

Kuhmossa tammikuun lopussa alkanut hyökkäyksemme vaati kuitenkin jälleen tehokasta syvemmälle vihollisen puolelle ulottuvaa tiedustelua, jota varten ilmakomentajan käyttöön annettiin yksi LentoR 4:n koneista. Tämä suoritti päivittäin tiedustelulentoja koko helmi-

kuun ajan varsinkin Repolan suuntaan, jonka lisäksi se pommitti useita kertoja Repolassa olevaa lentotukikohtaa ja havaitsemiaan kolonnia. Kone käytti tukikohtanaan Kuluntalah-tea, missä muutaman päivän helmikuun alussa oli myöskin Kajaanin suojaksi lähetetty LLv 26:n hävittäjäosasto S. Maaliskuussa ei pommituskoneita enää joutanut P-SR:n alueelle.

### Johtopäätöksiä.

Edellisessä kertovat yhteistoimintalaivueitten komentajat talvisodan kokemuksistaan ja yksikköjensä vaiheista. Näistä selostuksista näimme, että FK-koneilla oli vastuksenaan samat vaikeudet päivätoiminnassa kuin BL-koneillakin. LLv 10:n syöksypommitukset suljettuna muodostelmana eivät Kannaksella hävittäjäsuojatta kannattaneet. Tappiot olisivat olleet ajanpitkään liian suuret ja jokaisella yrityksellä uhkasi sitä paitsi katastroofin mahdollisuus.

Jos vertaamme Fokkerien ja Blenheimien toimintaa Kannaksella vaikuttaa ihmeelliseltä, että näiden lentokonetyyppien tappiot olivat melkein yhtäsuuret. 40:stä Bristol Blenheim-koneesta vih. hävittäjät ampuivat alas 7, vastaavan tappioluvun ollessa 8 37 Fokker-koneen kohdalla. Näitten lukujen johdosta olisi kuitenkin uskallettua lähteä väittelemään tai teoretisoimaan. Todettakoon vain, että kummatkin lennostot olivat talvisodassa hyvin ja samojen periaatteiden mukaan johdettuja.

Voimme epäilemättä olla yhtä mieltä siitä, että Fokker CX -syöksypommittaja oli ”hyvä kauppa”. Vaikkei se suorituskyvyltään vastannut saksalaisten kuuluisaa Junkers-tehtaan Stukaa, jälkimmäisen ollessa n. 50 km/t:ssa nopeampi, oli se kuitenkin tarpeeksi nopea syöksyessään ja siten yhtä hyvä (tai huono) väistämään it.-tulua kuin Stukakin. Stukaa käytettiin menestyksellisesti vielä 1944 (esim. Karjalan Kannaksella) hävittäjien välittömästi suojaamana. Niinpä siis FK CX olisi samoin edellytyksin yhtä hyvin voinut toimia 1939–40. Ja last but not least, FK oli kotimaisena lisenssituotteena moottoreineen päivineen erittäin halpa. Tunnustetusti halvan Blenheimin hinnalla olisi voitu hankkia 2 Fokkeria.

Samoista syistä kuin Blenheimit eivät voineet levittää ”pommimattoaan” vihollisen houkuttelevan tiiviitten tykistömassojen tai divisioonain tungosmaisten hyökkäysryhmitysten ylle, eivät Fokkeritkaan päässeet perättäisin konein nauhana syöksymällä hyökkäysvaunujen, piiskatykkien, esikuntien y.m.s. pistemaalien kimppuun. Ei ollut sellaisia hävittäjiä, jotka olisivat pystyneet raivaamaan muille lennostoille vapaita toiminnan mahdollisuuksia.

Siksipä onkin paha erehdys väittää, etteivät Kannaksen joukot talvisodassa tarvinneet hävittäjiä vaan pommittajia. Yhtä väärin tekisi lentäjäupseeri väittäessään tykistön tuen jalkaväelle joutavuudeksi.

Talvisodan syöksypommituslaivueemme eivät ikävä kyllä olleet koulutuksenkaan puolesta aivan toimintavalmiita. Sota yllätti meidät tässäkin liian aikaisin. Vain kymmenkunta upseeria oli ehditty lyhyen ajan vuoksi kouluttaa syöksypommituksen teknilliseen suoritukseen, mutta suorittamatta oli taktillinen koulutus, varsinkin it.-tulen väistäminen.

Jos hävittäjien tehtävänä olisi ollut ilmanherruuden valtaaminen lukumääräisesti 10 kertaa vahvemmalta viholliselta, olisi tämä ollut mahdollista vihollista paremmalla kalustolla, mutta ennenkaikkea onnistuneella taistelutekniikalla ja tehokkaalla koulutuksella.

Hävittäjien kouluttaminen ilmataistelujen voittamista varten olisi siis ollut painopisteen luontoinen tehtävä. Tärkeysjärjestyksessä seuraavana oli yhteistoimintalaivueiden kouluttaminen tiedustelua ja syöksypommitusta varten ja vasta viimeiselle sijalle olisi pitänyt jättää pommituslaivueitten harjoittaminen, sillä näiden pommitustehtävät oli mahdollista järjestää koulutustason mukaisiksi ja silti tilanteen vaatimuksia vastaaviksi.

Nyt voidaan tietysti sanoa, ettei talvisodan meille varsin edullinen alku pitkin YH-vaiheineen ollut ennakolta Ilmavoimien johdon tiedossa. – Mutta jos sota olisi alkanut yllättävästi, olisi jokatapauksessa tarvittu riittävästi hävittäjävoimia oman liikekannallepanon suojaamista varten ja väkivaltaiseen tiedusteluun. Hävittäjiä olisi myöskin voitu käyttää vihollisen marssivia joukkoja vastaan ainakin yhtä tehokkaasti kuin raskaita pommikoneita, joiden toiminta omien hävittäjien puuttuessa nyt jäi pelkäksi häirinnäksi. Epäilemättä rivistöjen pommittaminen oli edullisempi suorittaa syöksystä kuin vaakalennosta keskittämällä riittävästi syöksypommituskoneita jotakin sen tärkeätä osaa vastaan (tykistö, hyökkäysvaunut, kuormasto j.n.e.). Tällainenkin toiminta olisi ollut mahdollinen hävittäjien tuella.

Laivueen komentajien kertomuksista näemme myöskin, miten sota vähitellen pakoitti käyttämään hävittäjiä tiedustelussa. Näitä jaettiin tiedustelulaivueille aluksi lentueittain. Vain erikoistehtävät kuten valokuvaus jäivät edelleenkin kaksipaikkaisille koneille.

Fokker CX:n lento-ominaisuudet olivat lakikorkeudessa vihollishävittäjien veroiset, jopa eräitten mielipiteitten mukaan paremmatkin. Niinpä voitiin asemasodassa välttämätön pystykuvaus suorittaa yksittäisin konein. Ikävä vain, että valokuvauskalustomme ja -materiaalimme oli pääasiassa englantilaista ”halpaa ja huonoa” tavaraa. Olisi sittenkin kannattanut hankkia vähemmän, mutta erinomaisia, tosin kalliita, saksalaisia kameroita ja tarvikkeita. Sota opetti lisäksi ymmärtämään paremmin valokuvausvälineiden todellista sodanajan tarvetta. Kokemus osoitti nimittäin rauhanaikaiset käsitykset välttämättömistä vahvuuksista runsaasti liioitelluiksi.

Tiedustelulennoston henkilöstö oli rauhanaikana saanut erinomaisen yhteistoimintakoulutuksen varsinkin kun muistamme aikaisemmin mainitut polttoainerajoitukset. Lentorykmentti 1:n Suur-Merijoki oli kaksipaikkaisten henkilöstölle varmasti yhtä hyvä koulu kuin Utti oli hävittäjille.

Jos pysymme tämän työn otsikon mukaisissa rajoissa talvisodassa tai ennen sitä tehdyissä virheissä ja laiminlyönneissä ei tiedustelun taktilliseen tai lentoteknilliseen suoritukseen ole syytä puuttua vielä tässä yhteydessä. Vasta jatkosodan vaihtelevat tilanteet korostavat havaintojen tekijän kannalta riittävän selviksi ne puutteellisuudet menettelytavoissa ja tehtävien annossa, joista olisi syytä näin jällestäpäin vaihtaa mielipiteitä.

Kiitettävä arvosana on tiedustelulaivueille ja niiden yhteiselle johdolle annettava vähäisistä tappioista lentokentillä. Kuten muistamme, miten muutama kuukausi aikaisemmin Puolan melko vahvat ilmavoimat tuhoutuivat maassa tuleen ammuttuina parissa päivässä, antoivat varsinkin suomalaiset eteentyönnetyt tiedustelulaivueet ulkomaalaisille ilmasotateoreetikoille varmastikin ajattelamisen aihetta.

Lentokoneiden piiloittamista ja naamioimista jäänpeitteisten vesistöjen rannoille oli kokeiltu jo rauhanaikana m.m. erityisesti tämän tapaisia opetustarkoituksia varten järjestetyillä harjoituksilla. Tukikohtien ja työkenttien löytämistä lentotiedustelulla vaikeutettiin tekeillä jälkiä saman järven muille rannoille tai lähialueen järvien jälle. Vihollisen harhauttamiseksi käytettiin apuna lentokonetta jäljitteleviä laitteita, jotka naamioituina olivat suhteellisen helppotöisiä.

Lentojen lukumäärät osoittavat, miten vähillä konemäärillä tiedustelussa voidaan tulla toimeen, jos se on välttämätöntä ja jos tiedustelua johdetaan oikein. Aluetiedustelun ja kohdetiedustelun on vuoroteltava oikeassa suhteessa ja harkittua suunnitelmaa noudattaen.

Luonnollisesti kaikkien lennostojen konevahvuudet olivat pienet. Mutta kokonaisuuden kannalta voimme lähteä siitä, että maa-armeijamme taisteli menestyksellisesti Taipaleenjoelta Petsamoon silläkin lentojoukkojen tuella, minkä se sai. Vain Suomenlahden ja Vuoksen välillä Kannaksen armeija tarvitsi voimakasta lentäjien tukea. Mutta tätä ei olisi voitu antaa kaksipaikkaisia tiedustelukoneita ja monipaikkaisia pommituskoneitakaan lisäämällä ellei näille samalla luotu toiminnan mahdollisuuksia. Ei maamme asioita olisi voitu lainkaan auttaa päivittäisillä musertavilla tappioilla ilmassa. N. 40 FK-syöksypommittajaa pystyi jokatapauksessa tekemään saman, minkä saksalainen Stuka-laivue teki kesällä 1944 Karjalan Kannaksella, jos ilmatilanne olisi ollut edes sama 1939–40. Tiedustelu suoritettiin 1944 hävittäjillä ja valokuvaukset 2-3 pommikoneella (melkeinpä liiallisin määrätuloksin).

Vaikka näihin vertailuihin tulemme vielä yksityiskohtaisemmin palaamaan myöhemmin (II osassa) mainittakoon nyt jo, että v. 1944 kesätaisteluihin Kannaksella osallistui Suomen puolella 70 Messerschmitt- ja 30 Focke-Wulf-hävittäjää, 40–50 pommituskonetta, joista 2/3 oli vanhentuneita tyyppejä ja 30 Stuka-syöksypommituskonetta. Vihollinen menetti silloin ilmanherruutensa lukumäärästään ja kesäajan pitkästä päivänvalosta huolimatta kiistattoman pysyvästi. Hävittäjäkaluston tasaisuus aiheutti sen, ettei se paikallisestikaan siirtynyt suomalaisille. Mutta suomalaiset suorittivat lukuisat päivittäiset lentotehtävänsä vihollishävittäjien voimatta niitä estää.

Ilmatilanne olisi ollut v:n 1944 vahvuuksilla ja esim. amerikkalaisella ensiluokkaisella hävittäjäkalustolla paljon lupaavammin eduksemme talvisodassa.



## Hävittäjälenno.

### Lentolaivue 24.

#### Johto ja sijoitus.

Laivueen komentajana oli koko sodan ajan majuri G. Magnusson. Laivueen viidestä lentueesta toimi vain osa hänen välittömässä johdossaan, sillä työkentillä toimivista lentueista muodostettiin n.s. osastoja. Näitä olivat:

- Osasto Vuorela, käsittäen 2. ja 5./LLv 24:n, johtajana luutn. J. Vuorela. Se toimi sodan alkuvaiheissa Suur-Merijoella ja Lappeenrannassa 21.12. asti sekä sen jälkeen 30.1.40 asti Ruokolahdella, jolloin luutn. Vuorela kaatui. Johtajaksi tuli tällöin luutn. L. Ahola ja osasto siirtyi Turkuun.
- Osasto Ahola toimi 1.2.–3.3.40 erillisenä osastona Turussa tukikohtanaan Littoinen ja 25.2. alkaen Naantali. Sodan loppuajan oli osasto laivueen yhteydessä Lemillä.
- Osasto Luukkanen (3./LLv 24) päällikkönä luutn. E. Luukkanen oli sodan alkuajan lentueena laivueen yhteydessä syntyen varsinaisesti vasta 25.12., jolloin se vahvistettuna siirrettiin toimimaan Värtsilästä käsin Laatokan Karjalassa. 4.2. palasi osasto Ruokolahdelle toimiakseen jälleen Kannaksella. Helmikuun loppupuolella toimivat sen yhteydessä LLv 26:sta komennetut osastot Kivinen ja Siiriäinen. 1.3. siirtyi osasto Lemin tukikohtaan laivueen pääosan kanssa.
- Lentueet 1. ja 4./LLv 24 toimivat laivueen komentajan johdolla 27.12. asti Immolassa, josta siirtyivät Joutsenoon. 1./LLv 24 oli tosin välillä kapt. A. Carlssonin johdolla ajan 9.–18.12.39 Mensunkankaalla. 1.1.–8.1. välinen aika toimittiin Lahdessa ja Utissa, jonka jälkeen palattiin Joutsenoon. 1.3. siirrettiin tukikohta Lemille, josta 11.3. vielä edelleen Ristiinaan.

#### Henkilötappiot ja täydennys.

Laivueessa pyrittiin pitämään mikäli mahdollista jonkin verran ylimääräistä lentävää henkilöstöä, jotta olisi voitu päivien pidetessä keväällä järjestää jatkuvassa päivystyksessä olevien lentueiden henkilöstön vaihtoja. Tähän oli kuitenkin verraten vähän mahdollisuuksia.

Laivueen lentävän henkilöstön tappiot olivat kokonaisuudessaan:

- päällystää: 1 lento-onnettomuudessa kuollut ja 4 ilmataistelussa alasammuttua upseeria, joista viimemainituista 2 tanskalaista, yksi vaikeasti ja 2 lievästi haavoittunutta upseeria;
- alipäällystää: 1 oman it:n alas ampuma ja 1 ilmataistelussa kadonnut alipuseeri sekä 1 vaikeasti ja 3 lievästi haavoittunutta alipuseeria;
- yhteensä 7 kaatunutta ja 7 haavoittunutta.

Laivueen T-LentoR 2:sta sama täydennys käsitti kaikkiaan 3 upseeria ja 3 alipuseeria. Upseereista oli 2 tanskalaista.

### Lennot.

Lentopäivien lukumäärä oli laivueella sodan aikana keskimäärin 68 vaihdellen kuitenkin jonkin verran sen mukaan, missä kukin osasto toimi, sillä sää oli eri osissa maata hyvin erilainen päivittäin. Kokonaislentotuntimäärä nousee tällä ajalla 2181 tuntiin 40 minuuttiiin jakautuen lentotoiminnan mukaan seuraaviin ryhmiin:

- torjuntalentoja                    1942 kpl eli 1766 t. 25'
- suojauslentoja                    240 kpl eli 248 t. 25'
- maataistelulentoja                154 kpl eli 125 t. 35'
- tiedustelulentoja                 52 kpl eli 41 t. 15'

Valtavasti suurin osa lennoista oli torjuntalentoja, koska laivueen pääasiallisin tehtävä oli vihollisen pommituskoneiden torjunta. Toiminta ei tapahtunut tällöin jatkuvasti ilmassa partioiden kuten suojauslennoilla, vaan koneet pidettiin hälytysvalmiina maassa ja lennolle lähdettiin ilmavalvonnan ilmoitusten perusteella. Elämä oli siis suurimmaksi osaksi yhtämittaista odotusta ja varpaillaan oloa aamuhämärästä iltahämärään. Niinpä tuleekin sitten lentopäivää ja kunnossaolevaa konetta kohden lentoja vain keskimäärin 1 t. 20 minuuttia, vaikka muutamina päivinä yksi kone saattoi lentää 5–6 tuntiakin.

Torjuntaluonteestaan johtuen tapahtui laivueen toiminta yksinomaan valoisaan aikaan joi-takin harvoja yötorjuntakokeiluja lukuun ottamatta.

Ilmataisteluihin joutuivat laivueen koneet 339 kertaa ja näillä ammuttiin alas, varmat ja todennäköiset saaliit laskien, kaikkiaan 137 viholliskonetta ja 1 kiintopallo. Lisäksi vaurioitettiin epälukeista määrää viholliskoneita, joista useat savuten poistuivat taistelupaikalta. Näiden vaurioitettujen lopullisen tuhon esti useimmissa tapauksissa ainoastaan koneen oh-jaajaa suojaannut panssari.

### Taktiikan muuttuminen.

Torjuntalennolle lähdettiin iv. ilmoituksen perusteella, jonka lisäksi ilmaan nousseita ko-neita ohjattiin jatkuvasti maasta käsin radiolla. Sodan ensi päivinä suoritettiin vihollisen pom-mituksensa matalalta, mutta suurten tappioiden vuoksi nousi pommituskorkeus nopeasti kohoten rintaman takana hävittäjien toiminta-alueella 4000–5000 m:iin. Lennot suoritetiin silloin eskadrillin puitteissa ilman hävittäjäsuojaa, jonka vuoksi laivueen torjuntatoi-minta voi tapahtua pienissä 2 koneen partioissakin ja jopa yksinäisin konein suoritetuilla hyökkäyksillä. Tammikuun lopussa ulottivat vihollishävittäjät kuitenkin toimintansa kau-emmaksi selustaamme esiintyen suurin muodostelmin joko pommituskoneiden suojana tai itsenäisinä muodostelmina. Tämä vaikeutti suuresti laivueen toimintaa usein estäenkin sen kokonaan. Hävittäjien oli ryhdyttävä hyökkäystensä aikana käyttämään suurempia muodostelmia, jolloin saatiin toisista koneista hyökkääjille lakisuoja vihollishävittäjien vas-tatoimintaa estämään. Siitä huolimatta jäivät taistelutoiminnan tulokset pakostakin aikai-

sempia heikommiksi, sillä tulitusaika yhteen koneeseen lyheni ja vähemmän haavoittuvia hävittäjiä ei saatu kovinkaan helposti tuhotuiksi. Sodan loppuaikoina tapahtunut maataiste-  
luihin osanotto suoritettiin aina mahdollisimman suurissa muodostelmissa.

### Vihollishyökkäykset tukikohtiin.

Heti sodan alussa 1.12. pommitti vihollinen Immolan tukikohtaa (Imatran lähellä) saaden osuman yhteen halliin, jossa yksi harjoituskone paloi ja yksi FK-kone vaurioitui vähän. 21. 25. ja 27.12. uusittiin pommitus aiheuttamatta vaurioita. 6.1. pommitettiin Joutsenon tukikohtaa, missä sillä hetkellä oli vain 2 konetta. Ei vaurioita. Meni sitten noin kuukau-  
den päivät häiritsemättä, mutta sitten venäläiset keksivät hävittäjiinsä lisäpolttoainesäiliöt, joten ne voivat ulottaa lentonsa hävittäjimme tukikohtiin asti. Ja helmikuun puolivälistä alkaen rupesi vastustaja olemaan jokapäiväinen vieras tukikohdissa. Pääasiallisesti suoritti-  
vat hyökkäyksen hävittäjät kk- ja tykkitululla, mutta toisinaan myös pommein. Pommitus-  
koneet suorittivat hyökkäyksensä useimmiten öisin, mutta joskus ne esiintyivät yhdessä hä-  
vittäjien kanssa päivällä. Kerran keksityssä tukikohdassa toimiminen tuli mahdottomaksi. Tukikohtien vaihtoja oli sen vuoksi jo harhauttamisen kannalta suoritettava ja ilmatorjun-  
nalla yritettävä saada hävittäjät pysymään ylempänä, sillä ne pitivät tukikohdan yläpuolella jonkinlaisia sirkusesityksiä ja iskivät kentältä nousevien koneiden kimppuun niiden ollessa avuttomimmillaan. Hyökkäyksiä laivueen osastojen tukikohtiin tapahtui Värtsilässä, Littoi-  
sissa, Ruokolahdella, Immolassa ja Joutsenossa. Yksistään sellaisia hyökkäyksiä, joihin osal-  
listui vähintään 9 konetta, oli 15, jotapaitsi 10.2.–13.3. välisenä aikana vihollisen toiminnalle olivat oleellisia jatkuvat päivittäiset hävittäjien sulkulennot välillä Imatra–Lappeenranta, joten pistohyökkäyksiä tukikohtiin tapahtui jatkuvasti.

### Koneet.

Sodan alussa oli LLv 24 ainoa täysivahvuinen hävittäjälaivueemme, jolla sitä paitsi oli likipi-  
täen sen hetken minimivaatimukset täyttävä lentokalusto. Ja se oli sitä tammikuun loppuun  
asti, jolloin toisetkin laivueet alkoivat saada oikeita lentokoneita. Tämän vuoksi siltä vaa-  
dittiin paljon. Mutta pääsi se myöskin toimimaan edullisimpana aikana, jolloin vihollisen  
taktikka oli heikko ja hävittäjäsuojaa vailla olevat pommitusmuodostelmat risteilivät syvällä  
maassa. Tämän vuoksi laivueen tappiotkin olivat suhteellisen pienet kahden ensimmäisen  
sotakuukauden aikana, nimittäin yhteensä vain 3 konetta. Helmikuun aikana sen sijaan tu-  
houtui vihollisen ampumana 6 konetta ja maaliskuussa vielä 2. Laivueen konetappiot olivat  
siis kokonaisuudessaan 11 konetta. Tämän lisäksi sattui päivittäin vaurioita, jotka aiheutui-  
vat ilmataisteluissa saaduista osumista tai muista syistä. Suurin osa korjattiin paikalla, mutta  
12 konetta oli lähetettävä Ilm.Var:lle korjausta varten. Näistä saatiin osa korjattuina takaisin  
sodan aikana. Uusia koneita ei laivue saanut.

Koneiden jatkuva ulkoilmassa ja suurimmaksi osaksi öiseen aikaan, poikkeuksellisen an-  
karien pakkasten vallitessa suoritettava hoito oli mekaniikkohenkilöstölle erittäin raskasta.  
Mutta voidaan sanoa, että keskimäärin vain 10 % koneista oli huoltotöiden vuoksi päivit-  
tään poissa lentotoiminnasta. Sodan loppuaikojen raskaiden taisteluiden jälkeisinä päivinä

oli tilanne luonnollisesti toinen. Silloin oli toisinaan 50 % koneista paikkaamisen tarpeessa. Mutta esim. tammikuussa oli päivittäin keskimäärin kunnossa 26 konetta, helmikuussa 23 ja maaliskuussakin n. 20 vaikka kantamekanikkojakin oli vain 18. Aivan ratkaiseva tekijä koneiden toimintakuntoisina pysymiselle oli kuitenkin Lappeenrannassa ollut lämmin korjaushalli, joka toimi yötä päivää. Koneet lennettiin tänne huoltotöitä varten kaukaisiltakin työkentiltä iltahämärissä ja aamulla lähtivät ne jälleen toimintakuntoisina.

### Viestiyhteydet.

Torjuntalentojen johtaminen perustui IPAK:ien puhelimitse antamien iv. viestien hyväksikäyttöön lähdössä sekä ilmassa olevien koneiden jatkuvaan ohjaamiseen radiolla näiden perusteella. Puhelinyhteydet varmistettiin sijoittamalla tärkeimmissä suunnissa oleviin IPAK:iin laivueen johtokorsuun yhteyttä pitävät radiot, joiden avulla varsinkin loppuaikoina yhteyksien katketessa suureksi osaksi toimittiin. Osittain johdettiin toimintaa onnistuneesti myöskin erillisellä, hallitsevassa maastonkohdassa olevalla radiolla näköhavaintojen perusteella (vrt. ohjesääntö).

### **Lentolaivue 26.**

Sodan syttyessä oli laivueesta jälellä 10-koneinen osasto kapt. E. Heinilän johtamana muiden koneiden tultua alistetuksi LLv 24:lle. Odotettiin kuitenkin parempaa, sillä laivueen piti saada joulukuun alussa YH:n aikana Italiasta tilatut Fiat-hävittäjät. Tämän vuoksi määrättiin uudeksi laivueen komentajaksi majuri R. Harju-Jeanty ISK:sta. Hän saapuikin 7.12. rykmenttiin ryhtyen organisoimaan laivuetta uusien koneiden vastaanottokuntoon, mutta koneet jäivätkin matkalle. Laivueen valmistamista toimintakuntoon jatkettiin edelleen ja pian ilmoitettiin saatavan Gloster Gladiator -koneita Englannista. Henkilöstön perusosa saatiin laivueen aikaisemmasta henkilöstöstä, mutta täydennettiin sitä T-LentoR 2:sta. Samoin kuuluivat siihen koneiden tuloa odotellessa myöskin samanaikaisesti perustettavana olevan LLv 28:n ohjaajat ja teknillistä henkilöstöä.

Odotusaikana ei oltu toimettona vaan valmisteltiin laivueen tukikohtaa, koottiin ja tehtiin teknillistä huoltovälineistöä, jonka lisäksi ohjaajia käytettiin paitsi laivueen omien myöskin muiden koneiden Ruotsista Suomeen lentäjinä ja mekanikkojakin toimi Ruotsissa uusien koneiden kokoamistehtävissä.

Laivueen varsinainen sotalentotoiminta alkoi vasta GL-koneiden saavuttua tammikuun loppupuolella, sillä majuri Harju-Jeantyn ryhdyttyä perustamaan laivuetta uudelleen, irrotettiin sen vanha BU-koneita käsittävä osa erilliseksi Osasto Heiniläksi, joka toimi suoraan Rykmentin komentajan alaisena. Osaston lopettaessa helmikuun alussa toimintansa liitettiin sen henkilöstö uudelleen laivueeseen. Kun laivue sai riittävästi koneita, otettiin myöskin LLv 24:ssä ollut laivueen henkilöstö omaan käyttöön. Aluksi toimittiin kolmisen viikkoa kolmena lentueena tukikohdassa, kunnes laivueen toiminta hajoitettiin eri puolille maata. Lentueet toimivat tämän jälkeen laivueen alaisina osastoina.

Os. Heinilä toimi 6.12. asti Raulammilla, josta siirtyi Mensunkankaalle palaten takaisin Raulammille 8.12. Siirtyi 16.12. jälleen Mensuvaaraan, jossa siihen liitettiin LLv 24:n osasto Carlsson, mikä kuitenkin irroitettiin jo 18.12. ja siirrettiin omaan laivueeseensa. – 19.12. siirtyi os. Heinilä Käkisalmeen, josta se taas 31.12. mennessä muutti Turkuun perustaen tukikohtansa Littoisten järvelle. – 2.2. lopetti osasto toimintansa luovuttaen koneet T-LentoR 2:lle miesten siirtyessä laivueen yhteyteen ja kapt. Heinilän ryhtyessä perustamaan LLv 22:ta.

Os. Kivinen (1./LLv 26) perustettiin ensimmäisistä tammikuun aikana laivueelle saapuneista GL-koneista tukikohtana Utti. – 5.2. siirtyi osasto Mensunkankaalle ja 7.2. Värtsilään. 14.2. palattiin takaisin Mensunkankaalle, josta käsin valmisteltiin taistelulaskupaikat Kasinhäntään, Lahdenpohjaan ja Kurkijoelle. – 21.2. siirrettiin osasto Ruokolahdelle, missä alistettiin LLv 24:n komentajalle. Koneet luovutettiin 29.2. LentoR 1:lle ja lentue sai FA-koneet.

Os. Siiriäinen (2./LLv 26) irroitettiin laivueesta 9.2.40 ja lähetettiin Kajaaniin, missä tukikohtana pidettiin Kuluntalahtea. – 14.2. siirtyi osasto Lappeenrantaan ja täältä jo 15.2. Joutsenoon, missä alistettiin LLv 24:n komentajalle. – 25.2. siirrettiin osasto Immolaan, josta edelleen Ruokolahdelle 26.2. – Koneet luovutettiin 29.2. LentoR 1:lle ja osaston toiminta päättyi sellaisenaan. Laivueen tukikohtaan siirtymisen jälkeen saatiin FA-koneet.

3./LLv 26 sai jo helmikuun aikana vähitellen Fiat-lentokoneet ja toimi näillä luutn. A. Niemisen johtamana perustamispaikastaan Utista, josta jo 15.2. siirryttiin pääasiallisesti Utin Haukkajärvelle. Maaliskuun alkupäivinä täytyi osa koneista siirtää tukikohtaan kohdistettujen jatkuvien hyökkäysten ja koulutustoiminnan takia tilapäisesti Hollolaan ja ryhdyttiin valmistelemaan uusia tukikohtia Vuohijärvelle ja Kivijärvelle.

### Henkilötappiot ja täydennys.

Huolimatta heikosta kalustostaan sodan alkukuukausina ei laivueella tällöin ollut tappioita luultavasti siksi, että vihollisen hävittäjät eivät vielä niihin aikoihin esiintyneet torjunta-alueilla. Laivueen uusien koneiden saapessa tulivat vihollishävittäjätkin. Tästä johtuen ehtivätkin tappiot lyhyestä ajasta huolimatta nousta suhteellisen suuriksi:

- päällystää: 1 lento-onnettomuudessa kuollut ja 4 ilmataistelussa kaatunutta upseeria, joista viimemainituista 2 tanskalaista, 2 vaikeasti ja 2 lievemmin haavoittunutta upseeria;
- alipäällystää: 2 ilmataistelussa kaatunutta ja 3 vaikeanlaisesti haavoittunutta aliupseeria,
- yhteensä 7 kaatunutta ja 7 haavoittunutta.

Laivueella sodan alussa ollut täysivahvuinen henkilöstö hajaantui osittain koneiden LLv 24:ään siirron yhteydessä, mutta täydennettiin uudelleen Utissa joulukuun aikana pääasiassa T-LentoR 2:sta.

Ulkomaalaisia oli laivueessa 7 ohjaajaa, joista 3 kaatui, ja 3 mekanikkoa.

### Lennot.

Sodan 105 päivästä oli laivueella lentopäiviä 84, joka määrä johtunee osaksi siitä, että laivue toimi tammikuun aikana Lounais-Suomessa, missä silloin oli suhteellisesti paljon paremmat säät kuin Keski- ja Itä-Suomessa. Kokonaislentotuntimäärä jäi sen sijaan koneiden vähäisestä lukumäärästä johtuen vain 922 tuntiin. Lennot, joita kaikkiaan oli 1160 kpl, olivat miltei yksinomaan torjunta- ja suojauslentoja. Viimemainitut käsittivät joukkojen liikkeiden ja rautatiekuljetusten sekä osittain tärkeillä laivaväylillä tapahtuneen laivaliikenteenkin suojausta, mutta myöskin, varsinkin loppuaikoina, omien torjuntalennolla olevien hävittäjien lakisuojauksen. Torjuntalennot suoritettiin tavan mukaan iv. ilmoitusten perusteella hälytysvalmiudesta lähtien vaatien siis jatkuvaa päivystystä koneiden luona ja moottoreiden alituista lämpimänä pitämistä. Päivittäiseksi keskimääräiseksi lentoajaksi kunnossa olevaa konetta kohden saadaan n. 1 tunti, kun koko sota-aika huomioidaan.

Ilmataisteluihin joutuivat laivueen miehet 126 kertaa saaden näissä alasmuttua varmat ja todennäköiset tulokset laskien yhteensä 88 viholliskonetta, mikä on suhteellisen hyvä tulos, kun otetaan huomioon BU-koneiden avuttomuus kahden ensimmäisen sotakuukauden aikana. Maataisteluihin osallistuttiin 10 kertaa Viipurinlahdella.

### Taktiikka.

Jo useasti mainittu BU-koneiden hitaus esti viholliskoneiden saavuttamisen lähdeettäessä samalta korkeudelta tai alemmalla. Tämän vuoksi oli hyökkäysmahdollisuuksien saamiseksi saatava tiedot vihollisesta niin ajoissa, että varmasti ehdittiin nousemaan korkeammalle, mikä vihollisen toimiessa n. 5000 m:ssä vei aikaa. Lounais-Suomessa kehitettiinkin tiedoitus toiminta radiolla tätä silmälläpitäen erittäin tehokkaaksi, jonka vuoksi päästiin ylimääräistä korkeutta hyväksi käyttäen suorittamaan hyökkäyksiä, jotka kuitenkin aina jäivät hetkellisiksi pommikoneiden päästessä irtautumaan suuremman nopeutensa ansiosta ennen kuin hyökkäyksellä oli saavutettu riittävä teho. Hyökkäykset suoritettiin yleensä 2–6 koneen partioissa ollen lukumäärä riippuvainen ilmoitetusta viholliskoneiden laadusta ja lukumäärästä. GL-koneilla käytetty taktiikka vastasi FR-koneilla käytettyä, nimittäin lentueen toimintaa kokonaisuudessaan 2 koneen partioihin jaettuna sekä rintama- että torjuntalennoilla.

### Vihollishyökkäykset tukikohtiin.

Sodan alkupäivinä pommitti vihollinen Uttia kuten muitakin tuntemiaan rauhanaikaisia tukikohtia, mutta vasta sen jälkeen, kun LLv 26:n uudet koneet saapuivat ja alkoivat toimia siellä, ryhtyivät vihollisen hävittäjät sekä Suomenlahden eteläpuolelta että sen saariltakin käsin tekemään sinne jatkuvia hyökkäyksiä konekivääreillä ja pommein. Maaliskuun ensimmäisinä päivinä kiihtyivät ne huippuunsa alkaen aikaisesta aamusta ja jatkuen koko päivän, vieläpä pommituksina yli yön, saaden aikaan vaurioita maassa oleviin koneisiin ja tuhoten m.m. yh-

den hallirakennuksen. Yksistään Utin tukikohtaa vastaan suoritettiin 23 hyökkäystä sadoin pommein ja sitä paitsi joutuivat laivueen LLv 24:n tukikohdissa toimivat osastot näissä vastaavien hyökkäysten uhreiksi useamman kerran koneiden saadessa vaurioita.

### Koneet.

Sodan alussa oli laivueella käytettävänä 10 BU-konetta, joista ensimmäisenä päivänä ammuttiin alas 1 ja viikon kuluttua vaurioitui pakkolaskussa pahoin 2, joista toinen saatiin kuntoon vuoden lopussa. Tammikuussa ei koneita tuhoutunut, mutta sen sijaan luovutettiin helmikuun alussa T-LentoR 2:lle BU-koneet, joiden tilalle oli saatu 12 englantilaista GL-konetta. Näitä saatiin sitten helmikuussa vielä 18 ja sen lisäksi vielä 14 italialaista FA-konetta, jotka lopultakin alkoivat kolme kuukautta myöhästyneinä saapua maahan. Maaliskuussa saatiin vielä sodan loppuun mennessä 12 FA-konetta, joten laivue sai sodan aikana kaikkiaan 56 konetta. – Nämä eivät suinkaan olleet jatkuvasti laivueella käytännössä, sillä jo helmikuun aikana tuhoutui 14 konetta, joista lento-onnettomuudessa 1 ja ilmataistelussa 13. Sen lisäksi luovutettiin helmikuun aikana kaikki jällelle jääneet GL-koneet LentoR 1:lle. Laivueelle jäivät siis vain FA-koneet, jotka heti alusta alkaen osoittivat, etteivät olleet tarkoitettut lumisissa maissa käytettäväksi, sillä jo ensimmäisen kuukauden kuluessa niistä meni 13 lumisuhteiden takia ympäri tai nokilleen, jotapaitsi niiden suhteen oli monia huoltovaikeuksia. Maaliskuun aikana ei koneita täydellisesti tuhoutunut, joten laivueen tuhoutuneiden koneiden kokonaismääräksi jäi 15.

Koneiden hoidon suhteen vaikeissa olosuhteissa voidaan sanoa, että BU-koneet käytännöllisesti katsoen olivat lentokelpoisina päivinä aina toimintakunnossa, joten joulukuussa laivueella oli päivittäin kunnossa keskimäärin 6 ja tammikuun 20 pv:ään asti 8 konetta, 27 pv:ään 12 ja 31 pv:ään 18. Helmikuun aikana oli kunnossa keskimäärin 20 konetta ja maaliskuussa 11 konetta päivää kohden, sillä helmikuussa aiheuttivat ilmataisteluiden jäljet paljon korjaustöitä ja maaliskuussa FA:t olivat alituisena murheena. Koneet lennettiin yleensä työkentiltä tukikohtaan suurempia huoltoja varten.

### Viestiyhteydet.

Tavallisin tapa oli liittyä suoraan puhelinyhteyteen lähimpään IPAK:iin. Suuremman hälytysnopeuden aikaansaamiseksi käytettiin lisäksi radiota. M.m. oli osasto Heinilällä yhteys Turun saariston ulkosaarien rannikkolinnakkeiden radioasemiin voiden jatkuvasti seurata vihollisen lentoja. Menestyksellä käytettiin myöskin yhteysvälineenä maassa oleva suunnanosoitinta.

Laivueen osastojen toimiessa eri työkentillä annettiin niille mukaan oma maa-asema, jolla ilmassa oleville koneille voitiin IPAK:n ilmoitusten perusteella jatkuvasti antaa komento-paikasta ohjeita.

## Lentolaivue 28.

### Johto ja sijoitus.

Laivuetta ryhdyttiin perustamaan vasta sodan aikana. Sen komentajaksi määrättiin majuri N. Jusu, joka III AK:n ilmakomentajan toimiston tultua hajoitetuksi 8.12. siirtyi Uttiin, missä ryhtyi vastaan ottamaan laivuetta varten tarvittavaa henkilöstöä ja materiaalia, jotta sen valmius olisi mahdollisimman suuri koneiden saapuessa.

### Koneet.

Laivueeseen määrätty lentävä henkilöstö kävi itse hakemassa lentokoneet Ruotsista, missä ne oli koottu. Koneet, jotka olivat Morane-Saulnier-tyyppisiä, ranskalaisia koneita (lyhennettynä MS-), lennettiin n. 3 koneen ryhmissä keskimäärin 3 päivän väliajoin maahan helmikuun aikana ensimmäisten tullessa 4.2. ja viimeisten 29.2.40. Niitä saatiin kaikkiaan 30 kpl. Sodan aikana tuhoutui näistä koneista vihollisen tuleen ampumana vain 1 ja vaurioitui ilmataisteluissa 3, mutta sen sijaan vaurioitui viimeisen neljän viikon aikana 11 konetta lentokentillä mennessä laskeuduttaessa lumihankeen joutuneina ympäri tai nokilleen, jonka



Järviä pystyttiin talvisaikaan käyttämään lentokenttinä. Jyräämällä lumipinta tasaiseksi saattoivat koneet kulkea kentällä pyörillä. Hollolan Pyhäniemen lentokenttää tasoitetaan maaliskuussa 1940. (SA-kuva 8925)



vuoksi laivueella olikin maaliskuun aikana kunnossa keskimäärin vain 21 konetta. 8.3. LLv 22:lle ulkomailta saapuneet 8 HC-konetta (Hawker Hurricane) jäivät sodan loppuun asti laivueen haltuun.

### Tukikohdat.

Koska laivue tuli olemaan aivan uusi ja saamaan uuden konetyypin, oli aluksi välttämätöntä saada rauhallinen paikka koulutusta varten. Samalla oli tarkoitus ryhtyä käyttämään laivuetta torjuntatehtävissä Lounais-Suomessa, jonka vuoksi tukikohta oli etsittävä niiltä seuduilta. Tammikuun alussa suoritettujen tiedustelujen tuloksena ilmoittikin laivueen johto 9.1.40 Rykmentin komentajalle havainneensa sopivimmaksi paikaksi Pyhäjärven (T.I.) itärannalla Säskylän seudut, jonne laivue sitten perustettiin. 29.1. käsitti laivueen henkilöstö 26 päällystään, 19 alipäällystään ja 30 miehistöön kuuluvaa lisääntyen sitten kuitenkin niin, että vahvuus sodan lopussa oli 40 + 47 + 118, joista 4 ulkomaalaista upseeria. Henkilöstöä saatiin ISK:sta, lentorykmenteistä sekä jalkaväestä.

Laivueen tukikohdassa Säskylässä johti toimintaa laivueen komentaja ja ehdittiin sieltä käsin suorittaa sotalentojakin, joilla ammuttiin alas 5 viholliskonetta. Tilanne vaati kuitenkin siirtämään laivueen koneita lähemmäksi suojattavia kohteita ja muille rintamansuunnille, joten lentueista muodostettiin näitä tehtäviä varten osastoja, jotka lähetettiin toimimaan eri työkentiltä. Niinpä:

- Osasto Turkki, päällikkönä luutn. R. Turkki, käsittäen 6 konetta, siirtyi 25.2. Turun lentokentälle, josta käsin koko sodan loppuajan toimi.
- Osasto Sirén, 7 konetta, kapt. S.-E. Sirénin johdolla siirrettiin 7.3. Hollolaan tehtävänä suojata rataosaa Lahti-Kouvola sekä osallistua maataisteluun Viipurin laidalla. Työkenttänä Utti, mahdollisesti myös Kivijärvi.
- Osasto Jutila, 7 konetta, kapt. E. Jutilan johtamana siirrettiin samoja tehtäviä varten Utin Haukkajärvelle siirtyen sekä 11.3. Hollolaan.
- Laivueelle oli valmistettu myös Forssan työkenttä, mutta sitä ei ehditty vielä käyttää.

### Lennot.

Huolimatta siitä lyhyestä ajasta, jonka laivue ehti toimia, lensi se kuitenkin sotalentoja 280 t. 5 min., jotka toimintaansa nähden jakautuivat:

- |                      |         |      |                |
|----------------------|---------|------|----------------|
| - torjuntalentoja    | 260 kpl | yht. | 246 t. 20 min. |
| - tiedustelulentoja  | 8 kpl   | yht. | 7 t. 45 min.   |
| - maataistelulentoja | 20 kpl  | yht. | 26 t. 45 min.  |

Torjuntalennot suoritettiin suurimmaksi osaksi 2 koneen partioissa, muutamain kerroin yksityisin koneinkin samoin kuin Viipurin laidalla esiintyviin vihollisrivistöihin kohdistuvat tiedustelulennot. Näitä joukkoja vastaan suoritettiin hyökkäykset lentueen puitteissa.

Ilmataisteluihin joutuivat laivueen koneet 28 kertaa ampuen alas kaikkiaan 14 viholliskonetta. Lentopäiviä oli 22.

Laivueen omiin tukikohtiin ei vihollinen suorittanut hyökkäyksiä, mutta Utin Haukkajärvellä toimineet koneet saivat joitakin vaurioita sinne sattuneessa hyökkäyksessä.

### Henkilöstötappiot.

Laivueen lyhyestä toiminta-ajasta, mutta myöskin ehkä konetyypin muihin koneisiimme verrattuna edullisemmista lento-ominaisuuksista johtuneeksi, että ilmataisteluissa ei kaatunut yhtään lentäjää. Sen sijaan haavoittui 2 upseeria, toinen hävittäjän, toinen ilmatorjunnan tulesta.

### **Lentolaivue 22.**

16.1.40 määrättiin Os. Heinilän johtaja kapt. E. Heinilä perustettavan LLv 22:n komentajaksi ensimmäisenä tehtävänään laivueen organisoiminen ja valmentaminen sekä tukikohdan kunnostaminen, jotta toimintaan voitaisiin ryhtyä heti koneiden saavuttua. 19.2. alkoi laivueeseen saapua henkilöstöä ja oli sen vahvuus 5.3. ensimmäisten koneiden saapuessa jo 9 + 38 + 119 kohoten sodan päättymiseen mennessä lukuihin 12 ups., 50 aliups. ja 191 miestä, josta määrästä 4 upseeria ja 10 aliupseeria oli ulkomaalaisia käsittäen 10 eri kansallisuutta.

Laivueen tukikohta sijaitsi Hollolan Pyhäniemessä, missä Vesijärven jäälle valmistettiin jyrätyt kiitoradat laivueelle tulevien koneiden ollessa sisäänvedettävällä pyörälaskutelineellä varustetut.

Maaliskuun alussa valmistettiin laivueelle uutta tukikohtaa Padasjoelle, jonka valmistuttua olisi Hollolaa käytetty päivisin työkenttänä.

Sodan loppuvaiheissa käyttivät Hollolan tukikohtaa sekä LLv 26:n, että LLv 28:n osastot, joten tukikohdan miehistövahvuus oli ajoittain 400–500 miestä.

Koneet olivat amerikkalaisia Brewster 239 (BW-, sodan aikana käytetty aluksi BR-) -tyypisiä sekä osittain englantilaisia Hawker Hurricane (HC-) -tyypisiä koneita. Koneista saapuivat ensimmäiset 3 BW:tä 5.3. sekä 10. ja 11.3. kumpanakin 1, joten sodan aikana saatu määrä oli vain 5 konetta, joista kolmessa oli vielä sellaisia kunnostamistöitä, etteivät voineet osallistua toimintaan. 8.3. maahan saapuneet HC-koneet 8 kpl (osasto Rätty) jäivät sodan loppuun asti Säkylässä LLv 28:n haltuun, oltuaan välillä päivän LLv 22:ssa. Täydelleen uutena, lisäksi erittäin nopeana tyyppinä vaati BW henkilöstön taholta jonkin verran tottumusta ja koulutuslennot aloitettiin viipymättä. Näiden yhteydessä ehdittiin vielä 11.3. suorittaa yhdessä LLv 28:n koneiden kanssa joitakin torjuntalentoja, mutta ei päästy kosketukseen vihollisen kanssa, että olisi voitu todeta tyyppin mahdollisuudet taistelussa.

## Numerotietoja LentoR 2:n toiminnasta.

Rykmentin sodan alussa omaamien ja sodan aikana saamien koneiden kokonaismäärä oli 142 konetta. Näistä tuhoutui 29, vaurioitui pahoin 41 ja luovutettiin muille joukko-osastoille 20 kpl eli poistuma Rykmentistä yhteensä 90 konetta. Suuri osa pahoin vaurioituneista saatiin korjattuna takaisin.

- Rykmentin koneet lensivät sotalentoja 3383 t. 45 min.
- Ilmataisteluita oli 493 merkittävämpää.
- Viholliskoneita ammuttiin alas 239 kpl sekä 1 kiintopallo.
- Kaatuneita yhteensä 15 ohjaajaa.
- Haavoittuneita 16 ohjaajaa.
- Tappiot yhteensä n. 27 % lentävän henkilöstön määrävahvuudesta. Huomattava on, että suuri osa laivueista toimi vain osan sota-ajasta.
- Patruunakulutus oli n. 500.000 kpl. Tähän sisältyvät sodanaikaiseen koulutukseen, maataisteluihin ja ilmataisteluihin käytetyt patruunat.
- Polttoaineen kulutus oli yhteensä noin 800.000 litraa bensiiniä eli n. 7620 litraa sotapäivää kohden. Valoisan ajan lyhyys ja säiden huonous talvisaikaan huomioitava.

## Luettelo hävittäjien alas ampumista viholliskoneista.

## LentoR 1.

Pvm.	Ampuneen koneen henkilö	Ampuneen koneen tyyppi	Ammutun koneen tyyppi	Varma tapaus	Epävarma tapaus	Ampuma-paikka
20.1.40	Ylikers. Marttila	FR	SB-2	1	-	Janakkala
5.3.40	Ylikers. Perälä	GL	I-153	1	-	Äyräpää
7.3.40	Luutn. Ollikainen	GL	I-153	1	-	Tervajoki
7.3.40	Res.vänr. Malinen	GL	I-153	1	-	Tervajoki

LentoR 2:n talvisodan ilmavoitot.  
(Luettelo alasammutuista viholliskoneista)

Pvm.	Ampuneen koneen henkilö	Ampuneen koneen tyyppi	Ammutun koneen tyyppi	Varma tapaus	Epävarma tapaus	Ampuma-paikka
1.12.39	Ylikers. Uuttu	BU	I-16	-	1	Muolaanjärvi
-"-	Luutn. Vuorela	FR	DB	1	-	Perojoki
-"-	-"-	"	SB	1	-	Vammeljärvi
-"-	Luutn. Luukkanen	"	DB	1	-	Koljala
-"-	Kers. Nissinen	"	SB	1	-	Seivästö
-"-	Kers. Virta	"	SB	1	-	Johannes
-"-	Luutn. Karhunen	"	SB	-	1	Tainionkoski
-"-	Kapt. Magnusson	"	SB	1	-	Ruokolahti
-"-	Luutn. Rätty	"	SB	1	-	Imatra
-"-	Vänr. Kokko	"	SB	1	-	Ristiniemi
-"-	Kers. Heikinaro	"	SB	1	-	Saimaa
-"-	Kers. Rantakorpi	"	SB	1	-	Ristiniemi
-"-	Luutn. Ahola	"	SB	-	1	Lauritsala
18.12.39	Luutn. Karhunen	"	SB	-	1	Humaljoki
19.12.39	Ylikers. Virta	"	I-16	2	-	Muolaanjärvi
-"-	Luutn. Sovelius	"	SB	1	1	Seivästö
-"-	Kers. Ikonen	"	SB	1	-	Kipinolanjärvi
-"-	Res.vänr. Malmivuo	"	SB	1	-	Äyräpäänjärvi
-"-	Luutn. Nieminen	"	SB	1	-	Perkjärvi
-"-	Res.vänr. Enroth	"	SB	-	1	Muolaanjärvi
-"-	Kers. Aaltonen	"	SB	1	-	-"-

-"-	Lentom. Pyötsiä	"	DB	1	1	-"-
-"-	Kers. Tilli	"	DB	1	-	Vammelsuu
-"-	Vänr. Kokko	"	SB	-	1	Vammelsuu
-"-	Kers. Mannila	"	DB	1	-	Kivennapa
-"-	Kers. Juutilainen	"	DB	1	-	Rautu
-"-	Kers. Vuorimaa	"	SB	1	-	Sairala
-"-	Luutn. Karhunen	"	DB	1	-	Oravanniemi
	Kers. Alho	"				
-"-	Kapt. Carlsson	"	SB	-	1	Antrea
20.12.39	Luutn. Vuorela	"				
	Ylikers. Rantakorpi	"	I-16	1	-	Kämärä
21.12.39	Luutn. Vuorela	"				
	Vänr. Linnamaa	"	DB	1	-	Rintamalla
	Res.vänr. Savonen	"	SB	-	2	
-"-	Kers. Juutilainen	"	DB	-	1	Immola
23.12.39	Luutn. Luukkanen	"				
	Luutn. Huhanantti	"	R5	1	-	Leipäsuo
-"-	Luutn. Karhunen	"				
	Lentom. Turkka	"	SB	1	-	Heinjoki
	Lentom. Pyötsiä	"				
-"-	Lentom. Turkka	"	SB	1	-	Heinjoki
-"-	Kers. Tilli	"	I-16	2	1	Kämärä
-"-	Luutn. Luukkanen	"				
	Luutn. Huhanantti	"				
	Lentom. Turkka	"				
	Lentom. Pyötsiä	"	SB	1	-	Heinjoki
	Kers. Tilli	"				
	Kers. Aaltonen	"				
	Kers. Juutilainen	"				
23.12.39	Kers. Nissinen	"	I-16	-	2	Muolaanjärvi
-"-	-"-	"	SB	-	1	-"-
-"-	Res.vänr. Ilveskorpi	"	I-16	1	-	-"-
-"-	Ylikers. Virta	"	"	-	1	-"-
-"-	Vänr. Kokko	"	"	-	1	-"-
-"-	Luutn. Nieminen	"	"	1	1	-"-
-"-	Luutn. Sarvanto	"	SB	2	-	Kuparsaari
-"-	Maj. Magnusson	"	SB	1	-	Lempaalanj.
-"-	Res.luutn. Tevä	BU	SB	1	-	Polvana L-ka

25.12.39	Kers. Ikonen	FR				
	Kers. Nissinen	"	DB	1	-	Enso
-"-	Luutn. Sovelius	"				
	Ylikers. Virta	"	DB	1	-	Immola
-"-	Ylikers. Tuominen	"				
	Ylikers. Virta	"	DB	1	-	Joutseno
-"-	Lentom. Turkka	"	SB	1	-	Saimaa
-"-	Kers. Porvari	BU	I-16	-	1	Ostamojärvi
-"-	Luutn. Karhunen	FR	SB	2	-	Korpiselkä
-"-	Kers. Vuorimaa	"	SB	2	-	-"-
27.12.39	Res.vänr. Ilveskorpi	"	SB	-	1	Imatra
-"-	Kers. Nissinen	"	SB	1	-	Jääskjärvi
-"-	Kers. Sillanpää	"	SB	1	-	Imatra
-"-	Lentom. Pyötsiä	"	I-15	2	-	Aittojoki
31.12.39	Kers. Juutilainen	"	I-16	1	-	Uomaa
1.1.40	Luutn. Karhunen	"	SB	1	-	Uuksunjoki
-"-	Luutn. Karhunen	"				
-"-	Kers. Vuorimaa	"	SB	-	1	Rajan takana
-"-	Kers. Vuorimaa	"	SB	-	1	Uuksunjoki
-"-	Lentom. Pyötsiä	"	SB	1	1	Kitelä
5.1.40	Res.vänr. Puhakka	"	DB	1	1	Joutseno
-"-	Res.vääp. Rimminen	"	DB	1	-	Kavantsaari
-"-	Kers. Paronen	"	DB	1	-	Petäjärvi
6.1.40	Luutn. Sovelius	"	DB	2	-	Utti
-"-	Luutn. Sarvanto	"	DB	6	-	Utti-Tavastila
-"-	Luutn. Luukkanen	"	SB	1	-	Uomaa
16.1.40	Ylikers. Tilli	"	SB	1	-	Laatokka
17.1.40	Kers. Sillanpää	"	SB	1	-	Lappeenranta
-"-	Luutn. Karhunen	"	SB	-	2	Nuijamaa
-"-	R.vänr. Mustonen	"	SB	1	-	Lipola
-"-	Luutn. Sarvanto	"	SB	1	1	Heinjoki
-"-	Kers. Fräntilä	"	SB	1	-	Muolaanjärvi
-"-	R.vänr. Puhakka	"	SB	-	2	Kavantsaari
-"-	Luutn. Karu	"	SB	1	-	Kuparsaari
-"-	Luutn. Nieminen	"	SB	2	-	Ylävuoksi
-"-	Kers. Aaltonen	"	SB	1	1	Muolaa
19.1.40	Ylikers. Virta	"	SB	1	-	Rautu
-"-	Ylikers. Tuominen	"	SB	1	-	Laatokka

-"-	R.vänr. Puhakka	"	SB	1	-	Kiviniemi
-"-	Luutn. Nieminen	"	SB	1	-	Rautu
-"-	Luutn. Ahola	"	SB	1	-	Uomaa
20.1.40	Vänr. Kokko	"	Kiintopallo	1	-	Taipaleenjoki
	R.vänr. Ilveskorpi	"				
-"-	Lentom. Pyötsiä	"	SB	2	-	Korpiselkä
-"-	R.vänr. Malmivuo	"	SB	1	-	Loimola
-"-	Luutn. Huhanantti	"	SB	2	-	Hämeenlinna
-"-	Ylikers. Tilli	"	SB	1	-	Uomaa
-"-	Vuorimaa	"	SB	1	-	-"-
29.1.40	Luutn. Karhunen	"				
	Lentom. Turkka	"	R-5	1	-	Kaukjärvi
29.1.40	Luutn. Karhunen	"				
	R.vänr. Mustonen	"				
	Lentom. Turkka	"	R-5	1	-	-"-
	Kers. Kaarna	"				
-"-	R.vänr. Puhakka	"	DB	1	-	Urkala
-"-	Kapt. Carlsson	"				
	Luutn. Frijs	"	SB	1	-	Virolahti
1.2.40	Luutn. Sovelius	"	I-16	-	1	Viipurin lähellä
-"-	Vääp. Ikonen	"	"	-	1	-"-
2.2.40	Luutn. Berg	GL	I-153	1	-	Broman-Pettu
-"-	Luutn. Sovelius	FR				
	Kers. Alho	"	DB	1	-	Virolahti
-"-	Lentom. Pyötsiä	"	SB	1	-	Hämekoski
-"-	Luutn. Ulrich	GL	DB	1	-	Suursaari
-"-	Luutn. Huhanantti	FR	SB	1	2	Värtsilä
-"-	Ylikers. Tuominen	GL	I-16	2	1	Inkeröinen-Kotka
3.2.40	Maj. Magnusson	FR	DB	1	-	Joutseno
-"-	Luutn. Sarvanto	"	DB	1	-	Nuijamaa
-"-	Vänr. Kokko	"				
	R.vänr. Ilveskorpi	"	DB	1	-	Nauvo
	Ylikers. Nissinen	"				
-"-	Vänr. Kokko	"	DB	2	-	Korppoo
4.2.40	Vääp. Virta	"	DB	1	-	Utö
-"-	Kers. Fräntilä	"	DB	-	1	Turku-Kemiö
9.2.40	Kers. Kinnunen	"	R-5	1	-	Summa
-"-	Luutn. Sovelius	"				

	R. vänr. Törrönen	"				
	Väöp. Ikonen	"	R-5	1	-	Summa
	Väöp. Heikinaro	"				
11.2.40	Ylikers. Tuominen	GL	I-16	-	1	Loanlahti
-"-	Lentom. Lautamäki	"	I-16	-	1	-"-
12.2.40	Luutn. Kalmborg	"	SB	1	-	Loimola
13.2.40	Lentom. Lautamäki	"				
	Ylikers. Tuominen	"	SB	1	-	Jänisjärvi
13.2.40	Luutn. Ulrich	"	SB	2	1	Jänisjärvi
-"-	R.alik. Joensuu	"	I-15	1	-	Korpiselkä
-"-	Ylik. Tuominen	"	SB	3	-	Jänisjärvi- Roikankoski
-"-	-"-	"	R-5	1	-	Venäläisten tukikohta Loimolan itäp:lla
-"-	Luutn. Huhanantti	FR	I-15	-	1	Summa
14.2.40	Luutn. Sovelius	"				
	R.vänr. Törrönen	"				
	Väöp. Heikinaro	"	SB	2	3	Nuijamaa
	Kers. Alho	"				
15.2.40	Luutn. Huhanantti	"	SB	-	1	Räisälästä etelään
-"-	Luutn. Sarvanto	"	DB	1	-	Kärstilänjärvi
-"-	Ylikers. Porvari	GL	DB	1	-	Suulajärvi
-"-	Luutn. Siiriäinen	"	DB	-	1	Kirkkojärvi
-"-	R.vänr. Enroth	"	R-5	1	-	Punnusjärvi
16.2.40	Ylikers. Porvari	"	I-16	1	-	Kämärän as.
17.2.40	Luutn. Frijs	FR	SB	1	1	Kämäränjärvi
-"-	Luutn. Hyrkki	MS	DB	1	1	Korppoosta lounaaseen
-"-	Luutn. Sarvanto	FR	DB	-	1	Antrea
-"-	Luutn. Sovelius	"	DB	1	-	Muolaanjärvi
-"-	Kers. Kinnunen	"	DB	-	1	Antrea
-"-	Ylikers. Nissinen	"	SB	-	1	Turusta etelään
-"-	R.alik. Heiramo	"	DB	1	-	Enso
18.2.40	Luutn. Sarvanto	"	DB	1	1	Simola
-"-	Lentom. Turkka	"	SB	1	1	Vainikkala
-"-	Kers. Kinnunen	"	SB	1	-	Sirkjärvi V-ri
-"-	Luutn. Berg	GL	SB	2	1	Kouvola



19.2.40	Maj. Magnusson	FR	DB	1	-	Joutseno
-"-	Ylik. Vuorimaa	"	I-15	-	1	Joutseno
-"-	Luutn. Sarvanto	"				
	Kers. Kinnunen	"	SB	-	1	Summa
-"-	Luutn. Sarvanto	"	SB	-	1	Summasta k-koon
-"-	Luutn. Berg	GL	I-153	1	-	Sippola
-"-	Luutn. Christensen	"				
	R.vänr. Sihvo	"	I-153	1	-	Sippola
20.2.40	Luutn. Berg	"	SB	1	-	Virolahti
-"-	Luutn. Turkki	MS	SB	1	-	Rauma
-"-	Luutn. Linkola	"	SB	1	-	-"-
-"-	Luutn. Karu	"	DB	2	-	Viron rannikko
-"-	R.alik. Joensuu		DB	1	-	Laatokka
-"-	Vääp. Rautakorpi	GL	SB	1	-	Mouhijärvi
-"-	Ylikers. Nissinen	FR	SB	1	-	-"-
21.2.40	Luutn. Huhanantti	"	I-15	1	-	Antrea
-"-	Luutn. Huhanantti	"				
	R.vääp. Rimminen	"	DB	1	-	Simola
	ampuja epäselvä	"				
-"-	Luutn. Sarvanto	"				
	Lentom. Turkka	"	DB	1	-	Simola
	R.alik. Heikinaro	"				
-"-	Vääp. Heikinaro	"	DB	1	-	Johannes
25.2.40	R.alik. Sukanen	GL	R-5	1	1	Muolaanjärvi
-"-	R.vänr. Sihvo	"	I-16	-	1	Sippola
-"-	R.luutn. Tevä	"	R-5	2	-	Muolaanjärvi
-"-	R.alik. Joensuu	"	R-5	1		-"-
26.2.40	Vänr. Linnamaa	FA	DB	-	1	Pyhtää
-"-	R.vänr. Röhr	MS	DB	1	-	Nauvosta etelään
-"-	Lentom. Lautamäki	GL	I-16	1	-	Heinjoki
-"-	Luutn. Halme	"	"	-	1	Heinjoelta etelään
-"-	R.ltn. Puhakka	FA	"	-	1	Pyhtäältä etelään
-"-	-"-	"	I-153	-	1	-"-
29.2.40	Vääp. Juutilainen	FR				
	Kers. Fräntilä	"	I-15	-	2	Ruokolahti
	Res.alik. Kosola	GL				

	ampuja epäselvä	"				
" -	R.väep. Rimminen	FR	I-16	-	1	Nuijamaalta k-koon
" -	Kers. Aaltonen	FA	DB	1	-	Kouvolasta etelään
" -	Kers. Paronen	FA	DB	1	-	" -
" -	Luutn. Christensen	GL	I-16	-	1	Vuoksenniska
" -	Kers. Suikkanen	"	"	1	-	" -
" -	Kers. Suikkanen	"				
	Res.alik. Saarni	"	I-16	-	1	Vuoksenniskalta rintamalle
" -	Tuntematon	"	I-16	1	-	" - yhteenajo
" -	R.väep. Tolkki	"	I-16	-	2	Ruokolahti
" -	Luutn. Nieminen	FA				
	R.luutn. Puhakka	"	SB	-	1	Kouvolasta etelään
2.3.40	Kers. Aaltonen	"	I-153	1	-	Lahden tienoilla
" -	R.vänr. Massinen	MS	DB	1	-	Nauvo
" -	Kapt. Jutila	"	I-153	1	-	Örön lähellä
	R.vänr. Reinikäinen	"				
" -	" -	"	DB	-	1	Turun eteläpuolella
" -	R. alik. Lehtovaara	"	SB	1	-	Kiikala
5.3.40	Kers. Kinnunen	FR	I-16	1	-	Viilaniemi
9.3.40	R.vänr. Myllymäki	MS	I-16	1	-	Uusikirkko-Kaukjärvi
" -	Vänr. Linnamaa	FA	I-153	1	-	Viipurin lahti
" -	Luutn. Fensboe	MS	I-153	1	-	Vatunori
11.3.40	Luutn. Linkola	"	DB	1	-	Loviisa
" -	R.luutn. Puhakka	FA	DB	1	-	Elimäki
" -	R.vänr. Inehmo	MS	DB	1	-	Lahti-Loviisa
" -	R.vänr. Linnamaa	"	DB	1	-	" -
			Yhteensä	169	71	

## Lentorykmentti 4.n talvisodan aikana alas ampumat viholliskoneet.

Pvm.	Ampuneen koneen henkilökunta	Ampuneen koneen tyyppi	Ammutun koneen tyyppi	Varma tapaus	Epävarma tapaus	Ampuma- paikka
18.12.39	Kapt. Piponius Lentom. Räikkönen Kers. Laukas	BL	I-15	-	1	Hautalampi
19.12.39	Kapt. Lumiala Lentom. Halme Ylik. Pulliainen	BL	I-15	-	1	Onkamo
- "-	Vänr. Rätty Lentom. Syrjänen Kers. Mörsky	BL	I-16	-	1	Salmi
20.12.3	Vänr. Rätty Lentom. Syrjänen Kers. Mörsky	BL	I-16	1	-	Mantsinsaari
9.1.40	Lutn. Pesola Lentom. Termonen Kers. Pakkala	BL	I-16	-	1	Pitkäranta
11.2.40	Lutn. Melasniemi Lentom. Helanto Vääp. Koivistoinen	BL	I-16	-	1	Pitkäranta
1.3.40	R.vänr. Lamminpää R.vänr. Lunnela Kers. Mörsky	BL	I-16	1	-	Koiviston salmi
3.40	Vänr. Pohjanheimo Lentom. Helanto R.vänr. Hyttinen	BL	I-16	-	1	Häränpään- niemi
5.3.40	R. lutn. Ahmo R.vänr. Kuusava Ylikers. Hämäläinen	BL	I-16	-	1	Säkkijärvi
8.3.40	R.vänr. Lumme "- Salo R.alik. Hammaren	BL	I-16	-	1	Viipurinlahti
10.3.40	R.vänr. Lumme R.ups.kok. Vuoreno R.alik. Hammaren	BL	I-153	2	-	Kiiskilä
10.3.40	R.ups.kok. Vesavaara Kers. Salas Ylik. Hämäläinen	BL	I-153	1	-	Muhulahti
			Yhteensä	5	8	

Luettelo LentoR 19 talvisodan aikana ilmataistelussa alasampumista viholliskoneista.  
(Ruotsalaisten vapaaehtoisten yksikkö n.m. 12 GL-konetta.)

Pvm.	Ampuja	Ampuneen koneen tyyppi	Ammutun koneen tyyppi	Varma tapaus	Epävarma tapaus	Putoamispaikka
12.1.40	Vänr. Jacobi	GL	I-15	1	-	Märkäjärvi
17.1.40	Vänr. Salvén	"	"	1	-	Kuolajärvi
-"	Vänr. Martin	"	"	1	-	Märkäjärvi
1.2.40	Vänr. Salvén	"	SB	1	-	Rovaniemi
20.2.40	Vänr. Salvén	"	SB	1	-	Vaala
21.2.40	Vänr. Steninger	"	SB	1	-	Rovaniemi
7.3.40	Vänr. Fehler	"	SB	2	-	Oulu
10.3.40	Vänr. Karlsson	"	TB3	1	-	Kemijärvi
			Yhteensä	9		

Luettelo Ilmailuvarikon Koelentueen alas ampumista viholliskoneista.

Pvm.	Ampuja	Ampuneen koneen tyyppi	Ammutun koneen tyyppi	Varma tapaus	Epävarma tapaus	Putoamispaikka
13.1.40	Kapt. O. Ehrnroth	FA	SB	1	-	Tuulos
-"	R.lutn. Visapää	FR	SB	-	1	Kangasala
15.1.40	Vääpeli Silkovuori	FR	SB	1	-	Tottijärvi
20.1.40	Lutn. E. Itävuori	FR	SB	4	-	Pälkäne
-"	Lentom. U. Heiskala	FR	SB	1	1	Kangasala, Pälkäne
29.1.40	Kapt. O. Ehrnroth	FA	DB	1	-	Lempäälä
-"	R.lutn. Visapää	FR	DB	-	1	-"
17.2.40	Kapt. O. Ehrnroth	FA	SB	-	1	Våtskår
2.3.40	-"	FR	DB	1	-	Nokia
-"	R.lutn. Visapää	FR	DB	-	1	Vesilahti
			Yhteensä	9		

Kaikki hävittäjät yhteensä 196 varmaa ja 85 epävarmaa.

## Tilasto omista lentokonetappioista 30.11.39–13.3.40.

Tuhoutuneet koneet	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
I Sotakoneet												
Hävittäjät:												
Fiat G 50	1								1		2	6,2
Fokker D 21	9		1		1		1				12	30,0
Gloster Gladiator	12							1			13	42,3
Hawker Hurricane									1		1	8,3
Morane Saulnier	1										1	3,3
Kaukotoiminta-koneet:												
Blenheim	6			1		2	2		1		12	28,6
Syöksypommitus-koneet:												
Fokker CX		2		1							3	
Yhteistoiminta-koneet:												23,5
Fokker CX	1	2					2				5	
Junkers	1										1	14,3
Ripon				4						1	5	23,8
Yhteensä	31	4	1	6	1	2	5	1	3	1	55	-
Harjoituskoneet:												
Bulldog	1							2			3	17,6
Fokker CVE								1			1	8,3
Kukko								4			4	50,0
Kotka										1	1	20,0
Moth			1					1			2	16,6
Viima								1			1	4,2
Yhteensä	1	-	1	-	-	-	-	9	-	1	12	
Kaikkiaan	32	4	2	6	1	2	5	10	3	2	67	-

Selitykset:

I	Ilmataistelussa
II	Vih.it.
III	Vih. tuhonn. kon. ken-tälle
IV	Kadonn. sotalennolla
V	Oma it.
VI	Konehäiriö
VII	Huono sää
VIII	Harj. lennolla
IX	Tulomatalla Suomeen
X	Tuhottu itse
XI	Yhteensä
XII	Tappio % kokonaismäärästä

---

### Johtopäätöksiä.

Sodan ensimmäiset päivät tuntuivat hävittäjien johdossa erityisen jännittäviltä. Oliko FR ta-saveroinen venäläisiin hävittäjiin verrattuna vai ei? Rykmentin komentaja oli kyllä valmistau-tunut kielteiseen tulokseen. Hänen mielestään venäläisten hävittäjien suorituskyvyn salaami-nen rauhanaikana ja julkisuuteen ”vuotaneet” hämmästyttävän alhaiset performanssiluvut osoittivat vain taktillisesti oikeata pyrkimystä yllätykseen. – Melko pian FR osoittautuikin hitaammaksi ja huonommaksi nousijaksi kuin I-16 ja lisäksi tämä viimeainittu tyyppi oli huomattavasti ketterämpi. Paremmuuden aiheuttajana oli voimakkaampi moottori, sisään-vedettävä suksilaskuteline, pieni lentopaino ja lyhyt runko. Myöskin I-153 oli samoista syistä parempi kuin FR vaikka se kaksitasoisena olikin I-16:ta jonkin verran hitaampi.

I-tyypit olivat eurooppalaisiin ja amerikkalaisiin v:n 1935 jälkeen kehitettyihin hävittäjiin ver-rattuina auttamattomasti vanhentuneita. Mutta FR oli näitäkin vanhentuneempi. Hankin-nassahan oli hävittäjien osalta tietoisesti menty ”Schlecht und billig<sup>9</sup>”-ratkaisuun ja lisäksi oli rauhanaikaisista vaikkakin sodanaikana epäilemättä merkityksettömistä standardisoimis-syistä valittu siihen, voi sanoa, mahdollisimman heikko moottori.

Näinollen muuttui vihollisen kymmenkertainen ylivoima ratkaisevaksi tekijäksi taistelussa ilman herruudesta. Sitä paitsi olivat vihollishävittäjät taaksepäin tehokkaasti panssaroidut, sillä FR:n 7,7 m/m:n Browningin luodit eivät pystyneet läpäisemään I-koneen ohjaajan sel-käsuojaa.

On myönnettävä, että Rykmentin komentaja Koulutusosaston päällikkönä ollessaan oli teh-nyt virheen määrätessään FR-koneisiin yksipuolisesti pommituskoneita vastaan ajatellun aseistuksen. Venäläisten hävittäjien panssari-istuimethan tunnettiin jo Espanjan sisällissodan kertomuksista, joten esim. yhden 13:n m/m:n Browning kk:n sijoittaminen FR:n runkoon olisi ehkä ollut hyväkin ratkaisu.

---

<sup>9</sup> Saks. ’huono ja halpa’ (toim. huom.).

Alun perin oli suunniteltu 2 kpl 20 m/m:n tykkiä asennettavaksi FR:n siipiin. Kun kuitenkin lisenssillä Valtion Lentokoneitehtaalla rakennettu tyyppi tuli prototyyppiä huomattavasti raskaammaksi oli painoa säästettävä m.m. aseistuksessakin ja sarjan koneisiin jätettiin vain ”karkeiden” aseiden asennusmahdollisuus, mutta hankittiin koneisiin kevyet Browningit.

20 m/m:n aseistusta kokeiltiin talvisodan alussa käytännössä yhdessä koneessa (Huhanantti) kuitenkin painon lisän vuoksi kielteisellä tuloksella.

Vaikka Koulutusosaston päällikkö ei ollut alun perin aikonutkaan varustaa FR-koneita rintamalla käytettäväksi – niiden ominaisuudethan eivät näyttäneet soveltuvan sellaiseen vaativaan tehtävään – hänen olisi pitänyt varautua sellaisenkin mahdollisuuden varalta. (Huom! Pudotettavat polttoainesäiliöt olivat venäläisten ”salainen ase” ja täydellinen yllätys!) Lieventävänä seikkana mainittakoon, että jo vuonna 1938 mainostettiin m.m. Sveitsissä panssarin lävistäviä 7,7 m/m:n panssaripatruunia riittävän tehokkaiksi; näillä olisi voitu välttää raskaan aseiden asennusvaikeudet.

Lisäksi on syytä muistaa, että FR:t luovutettiin nytkin laivueelle vasta v. 1939 kesään mennessä. Kaikenlaiset muutokset niiden rakenteessa olisivat siirtäneet toimitusaikaa myöhemmäksi (vaikea runkoasennus).

Voidaan ehkä väitellä siitäkin olisiko panssari-istuimen sijoittaminen Fokkeriin parantanut sen mahdollisuuksia taisteluissa hävittäjiä vastaan, vaikka lentokoneen painoa lisäävät varustemuutokset olisivat toisaalta veroittaneet suorituskykyä, varsinkin nousunopeutta ja ketteryyttä. – Todennäköisesti kuitenkin tällainen rakenteellinen lisäys olisi lisännyt FR:ien hyökkäysarvoa vain kotialueella hävittäjien suojaamia pommitusmuodostelmia vastaan. Sitä vastoin rintamalla olisi paremmuusjärjestys epäilemättä jäänyt entiselleen, samoin voitot ja tappiotkin.

Tällätavoin punniskeltuaan tilanteen syitä ja seurauksia oli Rykmentin komentajan todettava vihollisen laadullinen ylivoima ja annettava laivueilleen ilmasotaohjesäännöstä poikkeavat toimintaohjeet. Myönnettäköön, että kymmenvuotisen suunnittelutyön sadonkorjuusta luopuminen tuntui katkeralta.

Hävittäjäkannan kehitys ei onneksi sanottavasti vaikuttanut taktiikkaan pommituskoneita vastaan. Tässä suhteessa pitivät rauhanaikaiset laskelmat ja kokeilutulokset täydellisesti paikkansa. Suomalaisen taktiikan omaperäisyyttä kuvaa m.m. venäläisen sotavangin, lentotoupeerin, närkästyneen paheksuva arvostelu suomalaisten hävittäjien menettelytavoista: ”Suomalaiset hävittäjät ovat hyviä, mutta miksi ne hyökkäävät vain takaa”? Tämä ulkomailla yleisesti kammottu hyökkäyssuunta osoittautui riittävästi harjoiteltuna erittäin tehokkaaksi. Onnistumisen ehtona oli nopea tähtäys ja tarkka tuli (vrt. BL-koneiden alasampumien häviöiden määrä).

Se, että vihollisen pommituskoneet putoilivat helppona saaliina, ei ollut mikään yllätys suomalaisille hävittäjäupseereille. Mutta venäläisten hävittäjien ampumataito oli odotettua huonompi. Heidän taktiikkansa oli yleisesti tunnettua dogfight-luokkaa, tiukasti koossa lentävin 3 koneen partioin ja kaartotaistelupyrkimyksineen. Ohjaajat olivat melkein järestään taitavia ja urhoollisia lentäjiä, mutta edeltä käsin koulutetun taistelumenetelmän yhteistoiminta puuttui.



Neuvostoliittolaisten lentäjien taidot olivat talvisodassa hyvät mutta yhteistoiminta kangerteli. Vangittuja vihollislentäjiä Imatralla tammikuussa 1940. (SA-kuva 11022)

Suomalaisten hävittäjien koulutus oli vielä kesken talvisodan alkaessa aikaisemmassa mainittujen polttoainerajoitusten vuoksi. Yksittäistaistelukin oli vielä harjoittamatta puhumattakaan hävittäjäosastojen välisistä taisteluista komentoineen ja käskyineen. Vain pommitusmuodostelmien vyöryttäminen partioilla oli käyty läpi. Vaadittiin siis melko lailla varovaisuutta, jottei viholliselle tarjoutuisi tilaisuuksia ratkaisutaisteluihin. Esimerkin vuoksi mainittakoon Ruokolahden katastroofi 29.2.40, jossa vihollishävittäjät saivat helpon voiton ampuessansa tukikohdastaan nousevista Gloster Gladiaattoreistamme 7 alas.

Kaikesta edelläesitetystä huolimatta kannatti yrittää jotain ohjesäännön edellyttämän taktiikan muunnosta taistelumenetelmäksi ilmanherruudesta rintamalla. Sen tueksi pyrittiin improvisoimaan ohjesäännön edellyttämää tehokasta ilmavalvontaa ja eteentyönnettyä radioviestitystä. Kaluston puute oli kuitenkin tässäkin kiusana, eikä yritys ottanut lyhyessä ajassa onnistuakseen.



Laivue 24:n komentaja suositteli länsimaisen tornimuodostelman kokeilua. Tällainen ryhmitys oli ensimmäisen maailmansodan peruja. Siinä lensivät yksiköt n. 500–1000 m:n korkeusvälein päällekkäin, alimmat valitulla taistelukorkeudella. Rykmentin komentaja ehdotti pikemmin n. 8000 m:n korkeutta kaikille yksiköille etsintäkorkeudeksi kirkkaalla säällä. – Tornimuodostelma hylättiin kömpelönä ja varsinkin siksi, että vihollishävittäjätkin saattoivat lentää korkealla, jolloin seurauksena olisi ollut tornin vyöryttäminen ylhäältä alaspäin.

Jokatapauksessa oli nyt vihollisen ollessa laadullisesti parempi taisteltava rintamalla mahdollisimman suurin muodostelmin mieluummin laivueen koko vahvuudella. Mutta tästäkin voimasuhteiden tasoituksesta oli luovuttava Ilmavoimien komentajan ”hajoittaessa” LLv 24:n toimimaan ”osastoittain” kotialueen ilmatorjunnassa. Niinpä sitten, LLv:n 24:n jäännöksen jäädessä ”viivytystaisteluun” Kannaksella, oli kaikki tarmo kohdistettava uusien taistelukelpoisten laivueiden kiireelliseen perustamiseen.

Rykmentin komentaja siirsi esikuntansa tammikuun lopulla Kouvolan läheisyyteen m.m. johtaakseen LLv 26:n, LLv 28:n, LLv 22:n ja LLv 20:n perustamista, varustamista ja kouluttamista, torjuntataisteluiden jatkuessa osittain näidenkin laivueiden henkilöstöllä Kannakselta – Turkuun. Samalla oli huolehdittava Ruotsissa koottavien lentokoneiden noutamisesta, mekanikkojen lähettämisestä ”rapakon taakse” koneiden kokoamispaikkoihin sekä uusien tukikohtien valmistamisesta.

On selvää, ettei muutamassa viikossa voida kouluttaa kunnan hävittäjää. Oikeinta olisikin ollut vaihtaa LLv 24:n ohjaajille Kannakselle MS-koneet ja antaa FR:t LLv 28:lle. Vaikka MS-koneiden aseistus olikin pettymys, 3 kpl 7,5 m/m konekivääriä, olivat ne sentään vihollishävittäjiä nopeammat ja Fokkereita ketterämmät. Ilmavoimien komentaja vastusti kuitenkin jyrkästi tällaista ratkaisua. – Hyvin valmisteltuna vaihto olisi kestänyt vain 2 lentopäivää, joten kielteisen kannan syynä oli kaikesti Ilmavoimien johdon toisenlainen käsitys hävittäjätoiminnan painopisteestä.

Kuten oli odotettavissakin, hävittäjälaivueiden perustaminen talvisodan kehityksen määräämillä edellytyksillä oli mahdottomuutta sivuava tehtävä. Että huonosti koulutetut uudet laivueet pystyivät muutamaa ilmavoittoihinkin, osoittaa paitsi venäläisten hävittäjien heikkoa koulutustasoa, jo rauhanaikana menettämiemme mahdollisuuksien suuruuden.

Talvisodassa sai alkunsa Ilmavoimien komentajan melko lailla epäsovinnainen tapa puuttua yksityiskohtiin hävittäjien käytössä. Hävittäjiä pyrittiin komentamaan kotialueella sinne tänne aina sitä mukaa missä kulloinkin paukahti. Komennukset tulivat säännöllisesti yllättäen, tietysti erittäin kiireisinä ja käskemällä konevahvuudet. Usein vieläpä sivuutettiin käskyissä sekä rykmentin että jopa laivueenkin portaat. Tällainen johtamistapa ei suinkaan ollut tilanteen vaatimuksien mukainen ja vaikutti muutenkin hermostuneelta hosumiselta. Niinpä valitettavan usein epäonnistunut asioihin puuttuminen esti hävittäjiä edes silloin tällöin iskemästä kootuin voimin Kannaksella. Vasta helmikuun loppupuolella syntyi Kannakselle painopiste olosuhteiden pakosta.

Luonnollisesti Kannaksen Armeijan johdon ja hävittäjärykmentin komentajan välillä oli erimielisyyttä hävittäjien käytöstä. Venäläisten ilmanherrsuus rasitti pahasti jatkuvissa taistelussa uupuvia joukkoja. Varsinkin lentotähysteistä tykistöammuntaa suorittavat lentokoneet uhkasivat toiminnallaan koko puolustusjärjestelmää.

Tästä kertoo eversti Y. A. Järvinen teoksessaan: ”Suomalainen ja venäläinen taktiikka talvisodassa” seuraavasti: ”Sangen kiusalliseksi ja tuhoisaksikin venäläisten raskaan tykistön tuli muodostui tulenjohton muututtua kiintopallo- ja lentotähysteiseksi. Kiintopallot olivat usein ilmassa läpi vuorokauden sijaiten yleensä 2–5 km:n päässä etulinjasta n. 500 m:n korkeudessa. Joukkojen siirrot ja huoltokuljetukset selustassa jopa 10 km:n etäisyydessä etulinjasta kävivät valoisana aikana kovin vaarallisiksi ja tappiota tuottaviksi. Toiminta oli tästäkin syystä yhä enemmän muutettava yötoiminnaksi ja pyynnöt hävittäjien saamiseksi venäläisten tulenjohtokoneita ja kiintopalloja vastaan kävivät jokapäiväisiksi.”

Hävittäjärykmentin komentajan muistiin on lähtemättömästi painunut m.m. eräs käynti Kannaksen Armeijan esikunnassa. Sinä päivänä venäläisten tykistö tuhosi perättäisesti, Järvisen sanoja käyttäksemme järeillä tykeillä tikaten, useita betonikorsuja.

Epäilemättä olisi hävittäjiä tarvittu, 60–80:llä kunnon rintamahävittäjällä olisi varmasti laikaistu Kannaksen suomalaisten joukkojen taivas tärkeimmissä paikoissa puhtaaksi viholliskoneita. Niin paljon olisi saatu aikaan laadullisella paremmuudella. Mutta lisäksi olisi yksinoikeus lentotähysteiseen tykistöammuntaan ainakin ratkaisevissa kohdissa siirtynyt suomalaisille. Tosin tällainen tilanteen muutos oli mahdollinen vasta n. kuukauden ilmatistelujen tuloksena tammikuussa 1940. Mutta 80 modernia hävittäjää olisi voitu hankkia rauhanajan perushankintaohjelmassa myönnettyjen varojen puitteissa (vrt. laskelmia), jos ohjelman painopiste olisi alun pitäen ollut oikein valittu.

Näiden 80 hävittäjän lisäksi voimme laskea Gloster Gladiaattorit, Fiatit ja Moranet ja, jos lentojoukkojen panos olisi auttanut joukkomme kestäämään Kannaksella, myöskin Brewsterit ja Hurriganet sekä kotialueen torjuntaan että rintamatoimintaan. Esim. Fiat-koneet sopivat hyvin käytettäväksi siellä, missä oli lämpimiä halleja valmiina. Sellaisia voitiin myöskin helposti rakentaa yhden koneen pahviteltoina m.m. Säskylään jäälle. Sitä vastoin Utissa ne eivät olisi kestäneet kauan viholliskoneiden hyökkäyksiä.

Meilläkin on syytä kiittää hävittäjälaivueiden henkilökuntaa Churchillin sanoilla Battle of Britainin jälkeen, sillä sekin sai aikaan paljon vähäisillä mahdollisuuksilla. Moneen kertaan tarkistettu ilmavoittojen lista osoittaa kunniakasta tasetta voittojen ja tappioiden välillä. Kuriositeettina pantakoon silti muistiin päinvastainenkin arvostelu: Kun rykmentin komentaja kävi Ilmavoimien Esikunnassa talvisodan viimeisellä viikolla, hän sai kuulla seuraavat sanat muutamalta lentäjämajurilta: ”Nyt on viimeinen mahdollisuus korjata pienet tappioluvut ja panna kaikki menemään!” Toisinaan sotilaallinen ajattelu ei ilmeisesti tahdo pysyä oikein terveenä.

Parhaimmalla tahdollakaan ei Ilmavoimien johtoa voida vapauttaa vastuusta lentoaseen liian vaatimattomasta osuudesta Mannerheimlinjan puolustuksessa. Näin sanoessamme ei mistään jälkiviisaudesta voi olla puhettakaan, sillä kaikin puolin terveemmän kehitysohjelman yksityiskohdistakin oli käyty jatkuvaa taistelua Ilmavoimien Esikunnassa. Immolan ja Luonetjärven tukikohtakomeudet eivät olleet niin kiireellisen tärkeitä, ettei niiden rakentamista olisi voitu lykätä. Esim. aikaisemmassa esitetyn vaihtoehdoisen kehitysohjelman 16 pommituskoneesta olisi pääosa voitu rauhanajaksi varastoidakin. Silti oli aikaa riittävästi laivuekoulutuksen antamiseen ”korkean” poutasään rintamatehtäviä varten ehditty antaa YH:ssa. Näin säästyneet varat olisivat riittäneet tehokkaan lentoaseen perustamiseen. Kun Ilmavoimien komentaja kevättalvella 1939 vihdoinkin antoi periksi ja ainakin näennäisesti luopui kaukotoimintaohjelmastaan, oli jällellä vieläkin aikaa ja varoja edes yhden kunnollisen hävittäjälaivueen hankkimiseen (Seversky).

Talvisodan ilmanherruuden menetti Ilmavoimien johto 1935–39; ”ei kuitenkaan vastoin parempaa tietoaan”. Sitä eivät menettäneet lentäjät.

Jos puoletkin siitä päänvaivasta, mikä nyt meni toisesta aselajista siirretyn komentajan neuvomiseen ja käännättämiseen, olisi alun perin voitu uhrata ”uttilaisten” suunnitelman toteuttamisen hyväksi, olisi lentojoukkojen toiminta varsin todennäköisesti kehittynyt seuraavanlaisen ohjelman mukaan:

#### YH.

- 80 hävittäjää (Brewster, Curtiss, Seversky, Morane tai muita I-tyyppiä parempia) keskitetään Immolan, Lappeenrannan tai Utin kentille.
- Komentopaikka on Immolassa.
- Riittävän tiheä ilmavalvontaverkko miehitetään, se käyttää erityisesti sitä varten rakennettua puhelinyhteyksiverkkoa, joka on varmistettu radioilla.
- Hävittäjien komentopaikka on puhelimitse ja radiolla suorassa yhteydessä Lappeenrannan kautta Uttiin.
- Hävittäjälentäjien reservin, vähintään kaksinkertaisen ohjaajamäärän, ”trimmaaminen” aloitetaan Utissa ja Immolassa.
- Pommituslennoston varastoidut koneet kootaan ja muodostelmakoulutus aloitetaan. Ulkomailta sopimusten kautta varattu käytetty kalusto hankitaan lopullisesti ja noutajat lähetetään matkaan.
- Tukikohdissa ryhdytään rakentamaan välttämättömät korsut.
- Syöksypommituslaivue (30 FK-konetta) keskitetään Uttiin.

- Ulkomailta tiedustellaan kalustotäydennystä sodan varalta, varsinkin torjuntahävittäjiä, j.n.e. j.n.e.

#### Joulukuu, tammikuu.

- Suomalaisten hävittäjien ylivoimaisuus käy jo vuoden vaihteeseen mennessä ilmeiseksi. Neuvostovenäjän ilmavoimien tappiot ovat todennäköisesti vähintään n. 20 lekoa päivässä, siis 1200 lekoa tammikuun loppuun mennessä. Toinen mahdollisuus on se, että vihollinen rajoittaa lentojoukkojensa käyttöä varsinkin Karjalan Kannaksella. Täällä näkyy sen vasta sarjaan menossa olevia nopeampia prototyyppisiä, siis yksin tai partioissa lentäviä Migejä, Laggeja, Pe 2:ia j.n.e. Mutta nämäkin karkoitetaan taivaalta.
- Kotialueen suojaksi eroitetaan 10 hävittäjää. Näiden lisäksi saadaan helmikuun alusta Gloster Gladiaattorit, Fiatit ja Moranet.
- Pommituskoneet suorittavat joulu–tammikuun kuluessa pääasiassa tiedustelua ja valokuvausta. Syöksypommituslajuettakin säästetään mahdollisimman edullisessa ilmatilanteessa käytettäväksi. Tammikuun loppuun mennessä on YH:ssa hankittu raskas pommituslennosto viimeistään valmis toimimaan.

#### Helmi–maalis–huhtikuu

- Päivittäiset aluepommitukset rintamalla vihollisjoukkojen ryhmyksiä ja tykistömassoja vastaan ovat todennäköisesti pystyneet korvaamaan tykistömateriaalimme puutteen. Varsinkin helmikuun puolivälistä on avuksi saatu ulkomaalainen pommituslennosto ratkaisevasti lisännyt iskujen tehoa.
- Lentotähysteinen ammunta ja paikallinen jatkuva ilmanherruus ovat lisänneet oman tykistömme taistelumahdollisuuksia.
- Koska paikallinen ilmanherruus mahdollistaa runsaan ilmasotamateriaalin keskitämisen sekä vaikuttavan käytön ja sen menettäminen päinvastoin rasittaa varsinkin hyökkääjää, on melko varmaa, että ylläkuvuissa olosuhteissa venäläisten hyökkäykset olisivat ehkä pienten paikallisten menetysten jälkeen kevääseen mennessä tyrehtyneet.

Mutta ilmanherruuden menettäminen suurten tappioiden vuoksi merkitsee myöskin mahdollista taistelevien puolien toisenlaista asennoitumista koko sotaan erittäinkin hyökkääjän osalta. N-venäjän voiton toiveet eivät v. 1940 olisi näyttäneet yhtä oikeutetuilta kuin Mainilan laukausten kajahdella. Miksei saattanut käydä jopa niinkin, että rauhaan olisi päästy jo tammikuussa melko siedettävän alueellisin menetyksin. Mahdollista se olisi ollut, koska venäläisen maa-armeijan taktiikka perustui silloin vielä ehdottomaan ilmanherruuteen. Muuten ei silloinen joukkojen ja materiaalin massoittaminen suppealle alalle olisi ollut ajateltavissakaan. Mutta lisäksi venäläiset luottivat varmasti myöskin strategisen ilmater-

rorinsa tehokkuuteen. Jos sekä ilmaterrori, että ilmanherrsuus ratkaisevilla rintamanosilla olisivat auttamattomasti epäonnistuneet, olisi Venäjän suurvaltaa (ainakin sen päämajan ”papereiden” mukaan) uhannut kipeä prestiishin menetys koko sodankäynnin osalta. Näin pitkälle kaiketi uskallamme ”jossittelussakin” mennä, eri asia on tietysti miten Neuvostovenäjänsä hallitus olisi vastoinkäymisiinsä reagoanut.

Vv:n 1939–40 ilmasodan voittoa lentäjämme eivät menettäneen vihollisen lukumääräisen ylivoiman vuoksi. Tappion syynä ei ollut myöskään huono koulutus, väärä taktiikka tai edes liian niukka rauhanajan budjetti.

Lentojoukkojen heikko panos talvisodassa johtui ennenkaikkea kaksikertaisesti väärästä painopisteestä ilmavoimien kehityssuunnitelmassa, nimittäin väärästä painopisteestä kaluston hankinnoissa ja väärästä painopisteestä ohjelman toteuttamisen aikajärjestyksessä.

### Epiloogi.

Talvisodan mahdollisuuksia kuvataksemme ottakaamme tähän muutamia kohtia sivuilta 101, 103–106 eversti B. Gabrielssonin teoksesta ”Ilmavoimat Suomen sodassa 1941–45”. Esitettyihin esimerkkeihin on otettu huomattavimmat ilmataistelut v:nä 1942 Karjalan Kannaksella:

”28.3. sää parani Suomenlahdella iltaan mennessä, Suursaaren valtaaminen oli silloin jo loppuvaiheessaan. Kolonnia sekä vihollisen että omia oli runsaasti liikkeellä jääalueella. Lentotoiminta vilkastui molemmin puolin melkoisesti. Päivän kuluessa käydyissä useissa ilmataisteluissa vihollinen menetti yhdeksän I-153 ja kolme I-16 hävittäjää. Tuona päivänä illalla suoritettiin Suursaaren yläpuolella operation tuloksellisin ilmataistelu katselmukseen kokoontuneiden joukkojen seurattuna todistajina tapausten kulkua. Puolen tunnin taistelun aikana ammuttiin alas 10 I-153 ja viisi I-16 konetta. Vielä samana päivänä tuhosivat hävittäjämme kaksi vihollisen partiota jäällä Lavansaaren länsipuolella. 29. ja 30.3. ei enää saatu kosketusta vihollisen koneisiin.

Hävittäjätoiminnan johtamista varten oli perustettu komentopaikka, jolla oli hyvät viestiyhteydet ilmavalvontaverkkoon, tukikohtiin ja ilmassa oleviin koneisiin sekä joukkojen mukana liikkuviin radioasemiin eli n.s. ohjausasemiin. Siten saattoi LeR 3:n komentaja ohjata vahvistukset oikea-aikaisesti taisteluun ja pysyä koko ajan ilmatilanteen vaihtelujen tasalla — —.

Suursaaren valtauksen jälkeen laimeni lentotoiminta Suomenlahdella melkoisesti. LeR 3 ja LLv 6 suorittivat tavallista tiedustelua, jota voidaan pitää vuodenaikaan katsoen täysin riittävänä. Ilmataistelut olivat harvinaisia, sillä venäläiset välttivät taistelua ja vetäytyivät mielellään ilmatorjuntatullella suojaamiensa kohteiden, kuten Lavansaaren ja Kronstadtin suojaan. Esimerkkinä mainittakoon 4.4.42 Seiskarin itäpuolella suoritettu ilmataistelu, jossa seitsemän CU-hävittäjää pääsi kosketukseen kahdeksan I-153 koneen kanssa ja joista am-



Polikarpov I-153 -hävittäjä pakkolaskun tehneenä jatkosodan ensimmäisenä päivänä. Vaikka tyyppi oli vanhentunut, voitti se Lorentzin mielestä Fokker D.XXI -koneet niin ketteryydessä kuin nousutehoissakin. Sotasaaliiksi niitä saatiin 11. (SA-kuva 20616)

muttiin viisi venäläistä konetta alas ilman omia tappioita. Suomalaisten hyvä ampumataito pääsi jälleen kerran oikeuksiinsa.

Syyspuolella käydyistä ilmataisteluista olivat tuloksellisimmat: 1.9. Lavansaaren yläpuolella suoritettu, jossa viisi BW-konetta kohtasi kahdeksan I-153 konetta ja ampui niistä alas neljä; 20.9. Lavansaaren eteläpuolella suoritettu, jossa venäläisillä oli m.m. englantilaisilta saamiensa valiohävittäjiä Spitfire (SF) ja jossa niitä tuhottiin kaksi [Tekijä: aiheena täytyy olla venäläisten virheellinen taistelutapa, antautuminen kaartotaisteluun, sillä SF:n nop. max. oli 580 km/t, BW:n 480 km/t]. Sekä 26.10. Shepalevskajan luona suoritettu, jossa viisi BW-konetta ampui alas viidestätoista I-16 koneesta neljä.

Edellisessä kohdassa kuvattiin eräitä Suomenlahdella käytyjä ilmataisteluja. Kokonaiskuvan saamiseksi ovat lisäksi muutamat esimerkit paikallaan.

7.4. taisteltiin Itä-Kannaksella ilmataistelu, jossa voimasuhteet olivat 4 Cu – 10 I-16. Venäläiset menettivät kuusi konetta.

13.8. kohtasivat hävittäjämme Kronstedtin ja Tollin majakan pohjoispuolella 10 maataistelukonetta Il-2, joita saattoi 15 I-16 konetta. Yksi I-16 ja yksi Il-2 ammuttiin alas. Samana päivänä pudotettiin Terijoen–Tyrisevän alueella 10 I-16 koneesta 4 kpl.

14.8. taisteltiin useita ilmataisteluita sekä Seivästön että Tollin majakan yläpuolella, jolloin ammuttiin alas yhteensä 9 Hawker Hurricane HC -konetta [Tekijä: jälleen venäläisten virheellinen käyttäytyminen varmasti syynä: Hawker H. 540 km/t, BW 480 km/t, mutta BW ketterämpi].

17.8. oli Seiskarista kaakkoon suuri ilmataistelu. 8 kpl SE-pommituskonetta oli 18 hävittäjän saattamana matkalla ”jonnekin”. Yhteensä 11 kpl I-16 pudotettiin, muut irtautuivat taistelusta.

19.8. kohtasivat hävittäjämme itäisellä Suomenlahdella n. 60 konetta käsittävän vihollisen muodostelman. Taistelu kesti n. tunnin verran ja lopputulos oli 13 I-15, 1 HC ja 2 Pe-2 eli yhteensä 16 tuhottua konetta.”

Lopetan esimerkkien luettelemisen tähän. Ilmavoitot kohosivat kesällä 1941 melko tasaisesti eri häv. laivueiden kesken, kunnes paremmille apajille, lähinnä Kannakselle, joutuneet pääsivät edelle. Toivon, että nämäkin esimerkit riittävät todistamaan häv. taisteluiden oleellisen erikoisuuden: Vihollista parempi taistelutaktiikka ja taistelutaito ynnä lentokoneen vastaavasti parempi suorituskyky voittavat vih:n lukumääräisen ylivoiman. Talvisodan aikaiset Karjalan Kannaksen metsästysvaruudet olisivat 70:lle ensiluokan hävittäjälle todennäköisesti ”tuottaneet” keskimäärin 50 ilmavoittoa lentopäivää kohti, tai vihollinen olisi hyvällä luovuttanut ilmanherruuden vastustajalleen.







**Iskuja ilmaan.**

**II. osa.**

**Jatkosota**

**R. Lorentz.**

## 1.

**Välirauha (LeR 2:n kom:n näkökulmasta.)**

Monessa suhteessa traagillinen talvisota loppui Ilmavoimien osalta aivan kuin kesken. Oli hosuttu raivokkaasti kaiken sen oikaisemiseksi ja ojentamiseksi, mikä rauhan aikana oli suunniteltu ja rakennettu ylösalasin. Jotakin oli saatu aikaan, mutta kun tuloksia näin suvan-toon päästyä tarkasteli, ei niissä ollut paljon hurraamista.

Hävittäjäpainopiste oli muodostettu kokoamalla henkilöstöä ja materiaalia. Mutta ainakin viimeiseksi muodostettujen laivueiden ohjaajakanta oli täysin kouluttamatta ja sen keskuudessa kuhisi apokryfista ulkomaalaista ainesta. Materiaalin laatua kuvaa esimerkiksi sellainen erikoisuus, että viimeiseksi perustettavan LLv 20:n varusesineiden joukossa oli runsaasti naisten ja lasten kalosseja ja kaikkea muutakin mahdotonta paitsi ehkä korsetteja.

Ulkomaalaisten lentäjien kansallisuudet olivat kuin tuulen viemää. Puolalaisia, espanjalaisia, italialaisia, schweitsiläisiä, kanadalaisia (näistä toinen sairasti todennäköisesti skitsofreniaa ja toinen rikkoi ensi lennollaan Brewsterin laskussa, hakeutui täysin loukkaantumattomana Lahden sairaalaan missä sai VR:n).

LLv 28:ssa palveli lyhyen ajan Madridin sisällissodan aikainen lentokentän päällikkö eversti B., joka ei suostunut astumaan jalallaankaan lentokoneeseen ja jonka Espanjasta saapuneiden papereiden mukaan tiedettiin tutustuneen ”lukuisiin vankiloihin Eurooppaa ja Aasiaa myöten” ja joka viimeksi oli ollut bordellinomistajana jossain Marokossa käyttäen vaimoaan siinä vetonumerona.

Sodan jo loputtua sai LeR 2:n komentaja ristikseen (tai mustaksi varjokseen kuten määritelmä kuului lentäjien suusta) mister Black Eaglen, joka väitti olevansa Etiopian keisarin nimittämä Fieldmarschal ja oli syvästi loukkaantunut kun vain vänrikki oli tullut häntä vastaan asemalle<sup>10</sup>. Tämäkin varjo häipyi muiden muukalaisten jo mentyä dekoreerattuaan povensa ostamallaan II lk:n vapaudenmitalin nauhalla ja rautatieasemalle saattaneiden Helsingin naisten kukilla.

Työn rauha palautui vähitellen. Kiireellisin tehtävä oli laivueiden ja varsinkin lähiaikoina siviiliin siirtyvän reservin kouluttaminen. R.ohjaajat oli yksittäistaistelukoulutuksen avulla totutettava luottamaan itseensä taistelussa ja opetettava välttämään yllätyksiä tähystämällä avaruutta oikealla tavalla sekä ampumaan ainakin tyydyttävällä tarkkuudella. Aikaa riitti heidän osaltaan vain hätäohjelman suorittamiseen, mutta jotain hyötyä kai tästä muutamien viikkojen aherruksesta heille sittenkin oli.

---

<sup>10</sup> *Erinomaisella tavalla kunnostantuivat tanskalaiset ja skandinaavit sekä italialainen Manzocci talvisodan ankarissa ilmataisteluissa.*

Laivueitten lentokonetilanne kehittyi kesän kuluessa normaaliksi. Fiat-arkajalkakoneetkin unohtivat ankaran talven vaivat ja suostuivat hyväksymään suomalaisen kesän. Niidenkin osalta nousi lentokunnossa pysyvien lukumäärä melkeinpä tyydyttäväksi.

Syksyyn päästyä olivat rykmentit laivueineen uudesti organisoituina ja välttävästi varustettuina

Ilmavoimien komentajan määräämissä sijoituspaikoissa. – Suurin osa lentojoukoista joutui uusille sijoille, melkeinpä leiriytymäänkin korpiolosuhteisiin. Niinpä esim. LLv 28 (Moranet) sai tukikohdakseen Pieksämäen Naarajärven suolle raivatun lentokentän, jonka vieressä melko kosteassa paikassa sijaitti vain muutama harva parakki. LLv 26:lla oli myöskin Joroisissa melko ahtaat paikat ja kummankin yksikön runsas kantahenkilöstö oli vaikea saada perheineen katon alle. – Mutta olosuhteet olivat luultavasti samanlaiset kuin muidenkin aselajien monen joukko-osaston osaksi oli tullut. Niihin tyydyttiinkin nurkumatta ja vaivoja vaikertamatta. Olihan Pieksämäen kauppalala lisäksi auliisti suostunut rakentamaan talven kuluessa muutamia upseeri- ja aliupseerirakennuksia, jotka nopeasti kohosivatkin syksyn ja talven kuluessa pääkatujen varsille. Rykmentti oli siis suurin piirtein tyytyväinen.

Valitettavasti sitä ei kuitenkaan ollut Ilmavoimien komentaja eikä hänen esikuntansa, sillä LeR 2:n esikunta jäi vastoin käskyä Varkauteen. Rykmentin komentaja oli kyllä yrittänyt parhaansa saadakseen sille tarpeelliset tilat Pieksämäen kauppalasta, mutta kun sinne jo oli sijoitettu muita puolustuslaitoksen yksikköjä, ei käskyä voitu täyttää. Koko juttu ei oikeastaan ole mainitsemisen arvoinen, sillä eihän Varkauskaan sijoituspaikkana millään tavoin sotkenut ryhmitystä tai johtamismahdollisuuksia. Päinvastoin olivat Varkauden viestiyhteydet edullisemmatkin. Mutta se on kuvaavaa Ilmapuolustuksen Esikunnan välirauhan aikana kehittyneelle oudolta tuntuvalle johtamistavan jyrkkyydelle, melkeinpä voisi sanoa työkyydelle, johon tulemme myöhemmässä vielä palaamaan. Rykmentin komentaja sai kuulla ”tottelemattomuudestaan” ja ”saamattomuudestaan” moitteita vielä v:nä 1941. Mainittakoon, että hän itse asui perheineen Pieksämäellä ja joutui päivittäin matkustamaan esikuntaansa junalla, joten henkilökohtaiset intressit eivät missään tapauksessa voineet olla syynä tähän esikuntarakennuksen valmistuttua kuitenkin muuttuvaan tilanteeseen.

Ilmavoimien komentajan ottama asenne ei tuntunut oikeudenmukaiselta ja ällistyi realiteettien syrjäyttämiselellään.

Liikekannallepanojärjestely, materiaalin hankinnan ja teknilliseen sotakuntoisuuteen pyrkimisen ohella oli Rykmentin komentajalla välirauhan alusta saakka kaksi painopisteenluontoista tavoitetta, nimittäin laivueiden taistelutaidollisen tason kohottaminen sotavalmiustasteelle ja Rykmentille määrätyn sotatoimialueen viestiverkoston sekä johtamissysteemin organisoiminen. Taistelutaktikka ja koulutusjärjestelmä jäivät vähäisin muutoksin entiselleen. Korjattu ja kokemuksen perusteella laajennettu taisteluohjesääntö syntyi parissa kuukaudessa. Synnytyksen vaivattomuus johtui etupäässä siitä, että tällä kertaa oli kättilöinä vain kaksi ”henkeä”. Rykmentin komentaja ynnä varsinainen tekijä, lahjakas taktikko luutn. Nieminen LLv 26:sta.



Naarajärven kentän lentäjien päivystyshuone jatkosodan alussa. Olot olivat ahtaat mutta niihin tyydyttiin. (SA-kuva 21066)

Talvisota oli osoittanut rauhanaikaisen taktillisen ajattelun perusteet oikeiksi. Ilmataisteluun ei kerta kaikkiaan voinut soveltaa maavoimissa kehittyneitä periaatteita, sillä ilmassa ei ollut vaihtelevaa maastoa eikä aikaa pitkien käskyjen antamiseen. Pilvet eivät kelvanneet ”maastoksi”, koska niiden läpi ei voinut nähdä eikä niiden päällä maata, ja parikymmentä sekuntia pitkä käsky ei olisi voinut taata hetkessä syntyneen, oudon menettelytavan tulleen kaikille ohjaajille riittävän selväksi. Lyhyet ampumamatkat edellisten erikoisuuksien lisäksi veivät moderneimman aselajin taktiikan vuosisatoja, jopa tuhansiakin taaksepäin aina Epameinondaan aikoihin asti.

Oli laskettava ja kokeiltava menettelytavat etukäteen ja sitten treenattava niitä kaikkia yksityiskohtia m.m. käskyjä ja komentoja myöten.

Lentorykmentti 2:n komentajan aikanaan kolmekymmenluvun puolivälistä kehittämä taistelutaktiikka oli suoraviivaista, kaartotaisteluja välttävää ja perättäisiin iskuihin pyrkivää liikehtimistä. Ammuttiin läheltä pyrkimällä aina vastustajan taakse mieluummin ylempää vauhtia ottamalla ja poistuttiin tehokkaan ampumamatkan ulkopuolelle nousemalla vastustajan yläpuolelle ylimääräisellä nopeudella. Liikehtiminen muistutti heilurin liikettä, siitäpä nimikin. Taktiikka nojautui omien koneiden laadulliseen paremmuuteen ottaen samalla huomioon vihollisen lukumääräisen ylivoiman. Varsin yksinkertaista, eikö niin? – Mutta treenaus ja koulutus oli luku sinänsä ja niiden hyväksi oli uhrattava lentotunteja jos mieli onnistua tyydyttävästi.

Ilmapuolustuksen komentaja oli nähtävästi kuitenkin päättänyt seurata vanhaa linjaansa. Uudetkin hävittäjälaivueet saivat vain kolme lentotuntia ohjaajaa kohti kuukaudessa, pommituskoneen ohjaajan saadessa n. neljä ja puoli tuntia lähinnä matkalentojen suorittamista varten. Tämä lapsus johtui ilmeisesti siitä, että Ilmavoimien Esikunnassa ei välirauhan aikana palvelut ainoatakaan hävittäjää.

Kun Rykmentin komentaja anoi nimenomaan taistelukoulutuksen antamista varten ja myötäliittämänsä yksityiskohtaisen koulutusohjelman perusteella ainakin uusille laivueille 10 t:n kertakaikkista erää ohjaajaa kohti, oli vastauksena Olympoksesta salamoiva: ”Ei!” Niinpä jäikin koulutus mitä tarkimmasta nappikauppiiaan suunnittelusta riippumaan.

Ammuntoja varten ei riittänyt polttoainetta esiharjoituksiinkin kuten rauhanaikana. Oli pakko tyytyä vieläpä vanhan ajan tauluammuntoihinkin, koska hiha-ammunnat vaativat enemmän aikaa. Tauluammunta muunnettiin nopean tähtäämisen treenaamista varten siten, että ohjaajien oli painettava liipasinta kaarrosta oikaistua korkeintaan 5 sekunnin tähtäämisen jälkeen. Tämä harjoitus on tehokas varsinkin totutettaessa käyttämään sivuperäsintä oikealla tavalla maalin pysyttämiseksi tähtäimen ristikossa. – Muissa suhteissa noudatettiin ammunnoissa rauhanaikana hyväksi katsottuja periaatteita. Niinpä niitä ei ”käyty läpi”, vaan ne suoritettiin. Kunkin ampujan ominaisvirheet pyrittiin löytämään tähyttämällä ja kaikkea kiirehtimistä vältettiin.

Entä toinen painopisteen luontoinen tehtävä, laivueiden johtamisjärjestelmä? Rykmentin komentaja laati yksityiskohtaisen suunnitelman sellaisen ajatuksen pohjalle, että kaikkia kolmea laivuetta voitaisiin johtaa maasta, lensivätpä ne missä tahansa rykmentin alueella. Hän halusi mahdollistaa painopisteen nopean muuttamisen ja osallistumisen samaan taisteluun ilmassa kaikilla laivueilla, jos niin tarvittiin.

Jatkosota oli sattumalta hyökkäyssotaa. Jos se olisikin yllättänyt meidät talvisodan kaltaisena puolustussotana, olisi ilmavalvonnan ja häv. laivueiden johtamisjärjestelmän täytynyt olla sellaisen varalta edes jonkinlaisessa kunnossa.

Tarvittavien radiolähettimien määrää lisäsi se ikävä sattuma, että kaikkien laivueiden radiokoneet käyttivät erilaisia aaltoja. Kahta komentopaikkaa, ohjausasemia ja releasemia varten ei päästy kahtatoista lähetintä vähemmällä laivuetta kohti. Sitä paitsi oli saatava suora puhelinyhteys Pieksämäeltä Jorosiin ja Vääksyyn, LLv 24:n sijoituspaikkaan sekä riittävästi, n. 50 r.asemaa ilmavalvontaa varten. Tämä suunnitelma ei saanut Ilmavoimien komentajan siunausta osakseen. Hänen mielestään oli radioita ehdotettu niin paljon, ettei sellaista määrää olisi pystytty hoitamaan (?). Rykmentin komentaja ”menetti” siis tässä asiassa ”kasvonsa”.

Lisäksi annettiin myöskin ymmärtää, etteivät aloitteet ja ehdotukset yleensäkin olleet tervetulleita. Selvimmin tällainen ”toivomus” esitettiin eräissä rykmentin komentajien kokouksessa. Tämä kokous oli muutenkin uuden johtamistyylin mukainen, sillä siinä eivät rykmentin komentajat saaneet puhua. Sen yleissävy olisi ollut varmasti Fredrik Suuren isän mieleinen: ”Ordre pariert, oder nach Spandau marschier!”<sup>11</sup> ”

LeR 2:n komentajalle sanottiin käskynjaossa musertavan yllättävästi: ”Erityisesti huomautan LeR 2:n komentajalle, että hän älköön huolehtiko mistään muusta kuin siitä, että mapit ovat kunnossa.”

Todellisuudessa ”mapit” olivat kunnossa, sillä niistä huolehti erittäin tunnollinen ye kapteeni K. Mutta muut paljon tärkeämmät asiat eivät tahtoneet järjestyä. Niistä oli siis ikävä kyllä huolehdittava. Varsinkin ilmavalvonta oli vieläkin kurjempi kuin talvisodan alussa.

Radiotarpeesta ilmavalvonnassa ja johtamisjärjestelmässä neuvoteltiin m.m. viestikomentajan ev.ltn. Virvan kanssa. Hän väitti, että radiokoneita on ”tilattu”. Mitä ja miten paljon, ei ilmennyt tästä lyhyestä maininnasta. Sitä paitsi tilaus ei vielä taannut kysymyksen ratkaisua kokonaisuudessaan. Jonkinlainen väliaikainen suunnitelma oli tarpeen löytyvän radiokaluston jakamiseksi siten, että siitä olisi mahdollisimman paljon apua ratkaisevan tärkeissä tehtävissä. Mutta tällaista suunnitelmaa ei ollut eikä sitä uskaltanut Ilmavoimien komentajalle suoraan ehdottaakaan, viestikomentajan asetuttua asiassa poikkitelein. Olihan kokoontuneiden komentajien edessä kehoitettu huolehtimaan vain mapeista.

Niinpä ei komentopaikoista, ilmavalvonnan tehostamisesta eikä ohjausradioasemien varausmisesta tullut mitään.

Mapeista puheenollen, luistavasti kehittyivät myös lkp.-työt ja varusteiden kerääminen Rykmentin ja laivueiden melko hatariin vastoihin. Kevättalvella v. 1941 oli jo kaikki tässäkin mielessä kunnossa, kiitos ye. upseerin ja huoltopäällikön lannistumattomuuden ja tarmokkuuden.

---

<sup>11</sup> *Suomeksi: ”Joko tottelette käskyjä taikka marssitte Spandaubun!”; viittaa Spandaussa (nyk. Berliinin kaupunginosa) sijainneeseen linnoitukseen Zitadelle Spandau, joka palveli myös Preussin valtakunnan vankilana (toim. huom.).*

Aina silloin tällöin oli oltava hälytysvalmiudessa täysin sodan mukaisesti muutaman vuorokauden ajan. Aihetta ei Rykmentissä tiedetty, mutta erimielisyyksiä itäisen naapurin kanssa oli nähtävästi tämän tästä. Muutaman kerran lenteli outoja lentokoneita Rykmentin alueella ja kerran eksyi eräs jatkosodassa MR:n ritarina kunnostautuva aliupseeriohjaaja kauas uuden itärajamme taakse.

Työntäyteisiä päiviä sulostutti joskus muunkinlainen posti kuin pääkaupungin esikunnan synkeät ”pahvit”: muutamasta talvisesta viikosta lähtien ilmestyi säännöllisin väliajoin Englannin lähetystön toimittama *Bulletiini* komentajan pöydälle. – Yleensä ne olivat hillittyjä ja harmittomia laitoksia, joissa haluttiin vakuuttaa Suur-Britannian halua itsensä silpomiseen. Alusmaista oli tietysti vain murhetta ja kustannuksia, joten ne oli saatava mahdollisimman pian itsenäisiksi. Kuitenkin oli niistä ikävä kyllä toistaiseksi pidettävä huolta, sillä muuten julma ja barbaarinen Saksa ottaisi ne haltuunsa.

Kerran tuli kuitenkin eräissä kohdin huomiotaherättävästi puneella alleviivattu numero Rykmentin brittiläistettävälle komentajalle. – Siinä mainostettiin ihanin sanoin silloista Afrikan sankaria kenraali Wavellia ja lueteltiin m.m. mitä avuja ja ominaisuuksia W. vaati kunnolliselta johtajalta. Tärkeintä oli hänen mielestään, että johtaja oli perillä administratiivisista asioista. Sen jälkeen tuli vielä viisi melko ällistyttävästi sijoitettua taitoa ja vasta seitsemäntenä vaatimuksena oli, että hänen oli oltava kykenevä taktikko.

Rykmentin komentaja tunsu tietysti heti anonyymin lähettäjän näistä alleviivauksista. W:n mielipiteet olivat ilmeisesti kenraali Lundqvistille ”gefundenes Fressen<sup>12</sup>”. Mutta häntä harmitti jonkin verran alleviivauksiin sisältyvä viittaus, koska Rykmentin ”administratiiviset” asiat eivät olleet millään lailla retuperällä. Sitä paitsi, onhan aina helpompi antaa taktikkona pätevälle johtajalle hyvä huoltopäällikkö kuin korjata tyhmän johtajan taistelulentäällä tekemät munaukset. – Tämä pieni välikohtaus on jokatapauksessa siksi tyyppillinen kenr. L:n osoittamalle vastenmielisyydelle kaikkea taktikkaa kohtaan, etten tohdi siitä vaieta. Myöhemmin v:na 1942 oli Rykmentin komentajalla tilaisuus vastaletkemukseen eräissä läksiäisissä nautitun paistin jälkeen:

Rykmentin komentaja kenr. L:lle: ”Sinä kait olet lähetellyt minulle noita englantilaisia *bulletiineja*?”

Kenr.: ”Kyllä.”

Rykm.kom.: ”Olit kai myöskin alleviivannut Wavellin lausunnot johtajan ominaisuuksista?”

Kenr.: ”Kyllä.”

Rykm.kom.: ”Mikäli Wavell on oikeassa, tuntee koko historiamme vain kaksi todella etevää johtajaa, sotamarsalkka Klingsporin ja kenraali Lybeckerin.”

Melkeinpä onkin yleensä niin, että harvoin on hyvä taktikko samalla administratiivinen kyky, ja yhtäläinen lienee asia kääntäenkin. Kenraali Lundqvist oli ehdottomasti ensiluokkainen johtaja juuri administratiivisella alalla. Sitä oli kai myös Wavell, koska hänestä tehtiin mieluummin Intian varakuningas kuin ylipäällikkö. Mutta aivan varmasti olisi kenraali

<sup>12</sup> *Saks. 'tervetullutta, mieluista kuultavaa' (toim. huom.).*



Lundqvististakin tullut maailmankuulu ilmastrateegi ja -taktiikko talvisodan maineikkaiden jv. johtajien rinnalle, jos hän olisi vähemmän hanakasti ja ennakkoluuloisesti sekaantunut strategiaan ja taktiikkaan niin rauhan kuin sodankin aikana.

Ilmavoimien traditioihin kuuluu m.m., että aina joidenkin on konspiroitava vakansseista. Konspiratiioviruksen leviäminen selviää tavallisesti uhreille melko myöhäisessä epidemian vaiheessa. Ne toteavat vähitellen ilmeisesti olevansa epäsuosiossa. Mikään ei ota onnistuakseen, yhtävähän aloitteet kuin tarkastuksetkaan. Väli rauhan aikana koski vehkeily pääasiassa sotakorkeakoulun suorittaneiden aseman turvaamisesta. LeR 2:n komentaja, joka ei virallisesti kuulunut näihin, oli jo kauan aikaa havainnut suuriin henkilövaihdoksiin viittaavia ilmiöitä ympärillään. Mutta vasta Ilmavoimien komentajan paljastaessa Rykmentin komentajalle aikomuksensa selvisi ”koira haudastaan”. Niinpä LeR 2:n erittäin kykenevä huoltopäällikkö siirrettiin muuante, koska hän ei ollut ye.-upseerikandidaatti. – Rykmentin komentajan valittaessa menetystään hänelle selitettiin toimenpiteen syy. Talvisodan jälkeinen aika oli siksi vaarantäyteinen ja tyydyttävän sotakuntoisuuden saavuttaminen rykmenteissä niin kovan työn takana, ettei mikään myyräily olisi saanut tulla työrauhan häiritsijänä kysymykseenkään.

Sotakorkeakoulun päästötodistus ei sitä paitsi saisi koskaan muodostua vapaalipuksi korkeille vakansseille. Päinvastoin pitäisi sotakorkeakoulun olla vain apuna parempien työn tuloksien saavuttamiseksi. Ellei näin olisi, kannattaisimme ainakin passiivisesti sitä lahjakasta, mutta saamatonta majuria, joka sisäänpääsytenttiä varten lukiessaan vannoi: ”Jos pärjään sotakorkeakouluun ja tyydyttävällä todistuksella siitä ulos, niin sen jälkeen en tee kerrassaan mitään.” Asianomainen ei tosin ollut aikaisemminkaan tehnyt yhtään mitään.

Mainitsen tästä vähäpätöiseltä tuntuvasta manipuloimisesta, johon tosin sisältyi paljon muutakin kuin huoltopäällikön vaihto, siitä syystä, että pidän kaikenlaisen vakanssikeinotellun sallimista huonon johtamisen merkinä. Varsinkin vaikeina aikoina, joita parhailaankin elämme, on sotilasmoraalia armotta puolustettava kaikkia strebaryitytyksiä vastaan. Ylenemisen keinotekoinen jouduttaminen ansioituneempia upseereita ”syömällä” ei saa tulla kysymykseenkään.

Koulutus edistyi hyvää vauhtia kaikissa laivueissa ty pistetyn ohjelman luonteen mukaisesti. Sen pohjana oli Rykmentin komentajan määräämä suunta. Vain detaljeissa erosi LLv 24:ssä menettelytapa laivueen komentajan haluamalla tavalla. Taktiikka oli kotimaista tuotetta, johon sisältyi häviävän vähän ulkomaista lainatavaraa. Vanhanaikainen kaartotaistelu vihollista nopeammilla hävittäjillä ei olisi missään tapauksessa ollut järkevää ketteriä I-153 ja I-16:ia vastaan, varsinkin jos vastustajalla oli lukumääräinen ylivoima puolellaan. Näin ollen esim. ranskalainen koulutusysteemi ei voinut tulla kysymykseen.

LLv 24 komentaja halusi silti aloittaa koulutusohjelman n.s. perusharjoituksilla yksittäisin konein, jolloin liikesarjat oli otettu noudatettavasta suomalaisesta taktiikasta. Tähän muunnokseen Rykmentin komentaja empimättä suostui vaikka hän olikin harjoitusten ai-

kajärjestyksestä toista mieltä. Järkevämpää olisi hänen mielestään ollut lähteä yksittäistais-  
telusta kaksin konein, mistä sitten tarvittavien liikeyhdistelmien tarkoitus olisi tullut kaikille  
ohjaajille selväksi.

Kysymys oli siis oikeastaan makuasiasta, josta ei kannattanut riidellä. Pääasia oli, että lai-  
vueiden komentajien innostus kouluttajan tehtävään säilyi. Itsenäisyys keinojen valinnassa  
oli toisaalta vain eduksi. Niinpä olivatkin sitten koulutustulokset suurin piirtein samat kai-  
kissa laivueissa. Jos uusissa ja vanhoissa laivueissa olisi ollut samat koneet, esim. BW:t, ja  
apajat demokraattisesti yhtä hyvät kaikilla, olisivat ilmavoitotkin menneet todennäköisesti  
tasoihin tulevissa voimanmittelyissä.

Kenraali Lundqvist kysyi kerran allekirjoittaneelta jatkosodan aikana, kumpiko oikeastaan  
oli suomalaisen taistelutaktiikan ja koulutusmenetelmän keksijä, eversti Lorentz vaiko ev.l-  
tn. G. Magnusson. Vastaukseni oli silloin: ”Kumpikin”.

Oli jonkin verran masentavaa taaskin todeta Ilmavoimien komentajan välinpitämätön suh-  
tautuminen alaistensa suorittamaan työhön. Jos hän olisi aikanaan vähänkään vaivautunut  
kiinnostumaan siihen mitä laivueissa tapahtui tässä suhteessa, hän olisi myöskin tiennyt  
jotain aselajinsa upseereiden osuudesta sodan kestäessä yhä selvemmin näkyvään menes-  
tykseen.

Ev. Magnusson on esimerkillisenä sotilaana ja taitavana johtajana saavuttamansa maineen  
ehdottomasti ansainnut, mutta hän ei ole ollut hävittäjätaktiikkamme eikä myöskään siihen  
kuuluvan koulutuksen luoja.

Kapteeni Magnusson siirrettiin majuri Lorentzin johtamaan hävittäjälaivueeseen, H/LAS  
1:een lentueen päälliköksi syksyllä 1934 meritiedustelulaivueesta. Ennen siirtoa oli kapteeni  
M. palvellut Pariisiin läheisyyteen sijoitetussa hävittäjälaivueessa joitakin kuukausia. Kaptee-  
ni Magnussonin saapuessa olivat hävittäjätaktiikan perusteet jo laivueessa valmiiksi lasketut  
ja valmistavat kokeilut suoritettu. Laivueen komentaja laati parast’aikaa yksityiskohtaista  
koulutussuunnitelmaa. Oli luonnollista, että kapt. M. kunnioitti Ranskassa saamaansa op-  
pia. Sen mukainen taktiikka ja koulutustapa olivat yleisesti käytössä, voipa sanoa, kaikkialla  
maailmassa ja laivueen komentajallekin tunnetut. M.m. kapt. M. vakuutti komentajalleen,  
että suurvaltojen pommikoneiden puolustusaseistus oli erittäin vahva ja niiden kk.ampujat  
taitavia, joten niiden tuhoamiseksi tarvittiin muka runsaasti hävittäjäkoneita. Hänen Ilma-  
puolustuksen Esikuntaan lähettämänsä taistelu- ja koulutusohjesäännön luonnos oli rans-  
kalaisen originaalin suomennos.

Laivueen komentajan oli taisteltava tällaisen ehdotuksen hyväksymistä vastaan, koska hän  
nimenomaan pyrki pienille muodostelmille soveltuviin, yksinkertaisiin ja omaperäisiin rat-  
kaisuihin niin taktiikassa kuin koulutuksessakin. Toisaalta hänen oli otettava huomioon  
vihollisen lukumääräinen ylivoima ja toisaalta rajoitetut koulutusmahdollisuudet.

Jos tahdomme olla oikeudenmukaisia arvostellessamme silloisen laivueen komentajan suorittamaa työtä, on meidän tarkasteltava tuloksia. Jos myönnämme venäläisten hävittäjien olleen yhtä taitavia lentäjiä ja yhtä urhoollisia kuin suomalaisetkin, niin kuin asianlaita epäilemättä oli ja jos lisäksi venäläisten koneet olivat parempia kuin suomalaisten kuten talvisodassa ilmeni ja vv. 1942–1943 oli ilmenevä, jää paremmuuden syyksi näissä vaiheissa vain taktiikka ja koulutus. Jos olisimme lainanneet taktiikan ja koulutusmenetelmät naapuriltamme (ne olivat suunnilleen samat venäläisillä ja ranskalaisilla) olisivat venäläiset olleet meitä parempia, sillä he saivat harjoituksissaan lentää enemmän kuin me. On turha viitata mihinkään kansallisiin ominaisuuksiin ilmavoittoja selitellessämme. Se olisi yhtä vähän aiheellista kuin etsiessämme syytä urheilullisiin tappioihimme jalkapallossa, nyrkkeilyssä tai painissa.

Olen tämän teokseni loppuun liittänyt sen kirjelmän jäljennöksen<sup>13</sup>, jolla minun oli puolustettava omia suunnitelmiani ja päätöksiäni Ilmavoimien komentajalle. Kapteeni Magnusson kääntyi ennen pitkää laivueen komentajan suunnitelmien tarmokkaaksi kannattajaksi ja sodanaikaiseksi toteuttajaksi, täydentäen niitä omilla sovellutuksillaan. Sotien jälkeen muistutin kenraali Lundqvistin mieleen ylläesitettyjä asioita. Tällöin hän ”hämärästi muisti” liitekirjelmän ja siitä johtuneet toimenpiteet.

Vuoden 1941 toukokuussa alkoi näkyä uuden sodan enteitä. Tämän vuoksi oli keksittävä jotain järkyttävän heikon ilmapuolustuksen paikkaamiseksi Rykmentin alueella. Niinpä päätettiin anoa lupa Ilmapuolustuksen komentajalta ilmasotaharjoitusten pitämistä varten kaikille LeR 2:n laivueille. Ja näihin tilattiin vähäinen ilmavoimista liikenevä radiokalusto, mikä sijoitettiin ennakolta suunniteltuihin paikkoihin todennäköisille vihollisen pommituskoneiden reiteille. On myönnettävä, että toimenpide oli melko hävytön kaappaus, mutta muukaan ei näyttänyt auttavan.

Mielihyvällä näin jalestäpäinkin tarkastelee jatkosodan aattona tehtyä Ilmavoimien sota-konetilanneilmoitusta, joka on päivätty 20.6.1941. Nyt siinä on selvä ja riittävä painopiste hävittäjien hyväksi. Mutta muittenkin lennostojen konevahvuudet riittivät puolustussodan alkuvaiikkoja varten. Hyökkäyssodassa oli otettava lukuun melko vahvat toisen linjan hävittäjäyksiköt, FR:t; GL:t ja VH:t maataistelukoneina yhteistoimintakoneiden ja pommituskoneiden lisäksi. Olisipa meillä ollut sama ilmalaivasto kaksi vuotta aikaisemmin! Varsinaisia hävittäjiä olivat: Brewster (BW) ja Curtiss (CU); Fiat G 50 (FA); Hawker Hurricane (HC); Morane-Saulnier 406 (MS).

Yhteistoimintakoneet olivat kaikki kaksipaikkaisia ja pommituskoneiden kohdalta näemme pikkuvaltiolle tyypillisen sekamuodostelman alun. Myöhemmin saatiin vielä erinomaisia saksalaisia koneita edellisten lisäksi, joten pommitusarmaadan lentäessä koossa, sitä ei vavannut liika yksitoikkoisuus. – Mutta mitään sanottavaa haittaa ei tyyppikirjavuudesta ollut ainakaan taktillisessa mielessä. Sen tulemme myöhemmin näkemään.

<sup>13</sup> Liite 3: ”Hävittäjäkoulutusehdotuksen arvostelua” (toim. huom.).



Kaksi keskeistä miestä Lorentzin uralla, esimies ja alainen: Ilmavoimien komentaja Jarl Frithiof Lundqvist sekä Llv 24:n komentaja Gustaf Erik "Eka" Magnusson. (SA-kuvat 136270 ja 39810)

Sotakonetilanneilmoitus 20.6.41. (Tämä käsittehirviö on kyllä lajissaan saksalaisen ”Sturm-  
kraftpanzerwagenin” suomalainen kilpailija, mutta sanoo ainakin sanottavansa selvästi.)

	Joukko-osastoissa				Tehtaassa korjatta- vana kpl	Lento- koneita kaikkiaan kpl	Viikon aikana	
	Lento- kunnossa kpl	Huol- lossa kpl	Korjauk- sessa kpl	Yht.			Luovu- tettu VL:lle	Saatu VL:ltä
<b>Hävittäjät</b>								
BW-Brewster	37	3	-	40	2	42	-	-
CU-Curtiss P 36	-	-	-	-	8 <sup>1)</sup>	8	-	-
FA-Fiat G 50	16	5	4	25	7	32	-	-
FR-Fokker D 21	38	14	10 <sup>2)</sup>	62	8	70	-	5
GL-Gloster Gladiator	12	1	2	15	1	16	-	-
HC-Hawker Hurricane	7	1	1	9	-	9	-	-
MS-Morane Saulnier 406	23	2	5	30	9 <sup>3)</sup>	39	1	-
VH-Venäl. Hävittäjä I-15	-	-	-	-	5	5	1	-
VH-Venäl. Hävittäjä I-153	5	-	-	5	3	8	-	-
VH-Venäl. Hävittäjä I-16	-	-	-	-	1	1	-	-
<b>Yhteensä</b>	<b>138</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>186</b>	<b>44</b>	<b>230</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
<b>Pommituskoneet</b>								
BL-Bristol Blenheim	19	-	1	20	7	27	-	1
DO-Douglas DC-3	1	-	-	1	-	1	-	-
VP-Venäl. pom.k. DB	1	-	1	2	3	5	-	-
VP-Venäl. pom.k. SB	3	-	-	3	5	8	1	-
<b>Yhteensä</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>26</b>	<b>15</b>	<b>41</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Yhteistoiminta- koneet</b>								
FK-Fokker C 10	20	2	1	23	-	23	-	-
KO-Koolhoven FK 52	-	2	-	2	-	2	-	-
LY-Lysander Mk 1	6	-	-	6	5	11	-	-
<b>Yhteensä</b>	<b>26</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>31</b>	<b>5</b>	<b>36</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Sotakoneita yhteensä</b>	<b>188</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>243</b>	<b>64</b>	<b>307</b>	<b>3</b>	<b>6</b>

- Huomautuksia:
- 1) Kokoonpantavana VL:lla Kuorevedellä.
  - 2) Puupotkureita ja istuimia korjattava.
  - 3) 3 kpl saatu lisää, koottavana VL:lla.
- 

#### Hankinnassa:

Hävittäjäkoneita: 50 kpl FR/Twin Wasp VL:lta. Näistä valmiina 47 kpl. Luvattu 30 kpl CU-koneita. Näistä saatu 8 kpl. Pommituskoneita: 15 + 10 kpl BL-koneita VL:lta. Näistä 15 kpl valmistuu v. 1941.

Kun myöhemmässä vertailemme hävittäjälaivueiden saavutuksia keskenään, on muistettava, että ilmavoittoihin vaikuttaa sekä koneitten laatu että niiden lukumäärä. – Brewstereita oli eniten, 40 kappaletta LLv 24:n (ev.ltn. Magnussonin) käytössä. Nämä koneet olivat myöskin ehdottomasti parhaat Lentorykmentti 2:n kalustosta, niin hyvin lento-ominaisuuksiensa, suhteellisen helpon huoltonsa ja varsinkin aseistuksensa puolesta. Niissä oli 3 kpl 13 m/m:n ja yksi 7,70 m/m:n konekivääreitä.

Seuraavana paremmuusjärjestyksessä oli Fiat G 50, jolla oli joltisenkin tyydyttävä aseistus, 2 kpl Breda Safat 12,7 -konekivääriä. Ne eivät kuitenkaan olleet missään suhteessa Brewsterien mainioiden Browningien veroiset. Lisäksi Fiatin lentoaika oli vain puolet siitä mihin Brewsterillä ja Moraneillakin oli varaa polttoainesäiliöitten puolesta. Fiatin ansiopuolia oli hyvä ketteryys ja näkyvyys.

Morane oli hyvä lentokone, mutta sen aseistus oli kurja. Tosin välirauhan aikana ja sen jälkeen yritettiin sitä parantaa sijoittamalla yksi 13 m/m:n konekivääri moottoriasennuksella ampumaan potkurin navan läpi, mutta ilmeisesti jokin Hispano-moottorin erikoisominaisuus pilasi muuten edullisen ratkaisun. – Huhuja näistä asennusvaikeuksista oli jo 30-luvulla kantautunut Ranskasta maahamme varsinkin englantilaisten lentokonekauppiaiden vahingonilolla höystettyinä. Jotain perää jutuissa näyttää jokatapauksessa olleen, koskapa ranskalaiset olivat tyytyneet näin hyvässä koneessa kolmeen ”rottapyssyyn” (7,5 m/m) muka riittävän tehokkaana aseistuksena.

Lentojoukkojen paras hävittäjä oli LeR 3:n Hawker Hurricane. Siinä oli siipiin sijoitettuna 8 kpl kk:ejä kal. 7,7 ja sen max. nopeus oli kokonaista 540 km/t. Ikävä kyllä näitä koneita oli vain 8 kappaletta, mutta toisaalta poikkeuksellisen pitkä toiminta-aika jossain määrin korvasi puutteen.

Hyvin käyttökelpoiset Curtiss P-36 -koneet astuivat hävittäjinä arenalle vasta syksyllä 1941. Näiden nopeus oli suurin piirtein Fiatin luokkaa, mutta aseistus oli parempi kuin tällä: 2 kpl Colt Br. 12,7 m/m ja 4 kappaletta Browning-kk. kal. 7,70. Curtissit sai LeR 3.

Polttoainetta, ampumatarvikkeita ja varaosia oli kaikkia tyypejä varten riittävästi.

Ilmavoimien käskyssä 22.6.1941 annettiin hävittäjille seuraavat toiminta-alueet: LeR 2 (p. 10 koneen BW-lentue): Jääski–Käkisalmi–Sortavala–Soanlahti–Korpiselkä–Joensuu–Sulkava–Puumala–Jääski. Tällä alueella olivat päätoiminta-alueet Hiitola ja Matkaselkä. BW-lentue/LeR 2 sai tehtäväkseen suojata IV ja V AK:aa sekä Kouvolan seutua.

LeR 3 (LLv 30 ja 32) sai tehtäväkseen suojata: Helsingin, Lahden, Riihimäen, Turun ja Tammisaaren seutujen teollisuuslaitoksia tai vaihtoehtoisesti Hämeenlinnan, Tampereen, Kuoreveden ja Jyväskylän seutujen teollisuuslaitoksia ja molemmissa vaihtoehdoissa lisäksi merenkulkua Turun ja Ahvenanmeren saaristossa. Vaihtoehdoista käskettiin erikseen.

Käsky oli, kuten huomaamme, yksinkertainen ja selvä. Siitä ei siis ole muuta kuin hyvää sanottavaa. Mutta sitä vastoin tuntuu hävittäjävoimien alistamistapa niiden johtamisen kannalta toisessa mielessä yksinkertaiselta: kaksi irrallista rykmenttiä, joiden yläpuolella Ilmavoimien Esikunta sellaisenaan ilman mitään komentopaikkaa ja ilman nopeita viestiyhteyksiä yksikköihin.

Hävittäjiä ei saa karsinoida tällä tavoin alueilleen, vaan on käytettävä hyväksi siivekkään aselajin mahdollisuuksia koota voimansa samaan taisteluun. Esim. Hurricane oli ainoa kone, joka olisi pystynyt saamaan Pe 2:n kiinni. Sitä olisi siis voitu käyttää parhaiten juuri tässä mielessä. Nyt nämä erinomaiset koneet sulivat nopeasti loppuun aivan väärin poistuhlatuina.

Hävittäjälennosta olisi tarvinnut ehdottomasti oman johtonsa. On turha väittää, ettei tällaiseen tehtävään olisi ollut sopivaa henkilöä. Kyllä niitä olisi ollut muualla, mutta ei Ilmavoimien Esikunnassa.

Ilmavoimien komentaja oli aivan liian mustasukkaisen itsekäs pidättäessään kaikki johtamismahdollisuudet itsellään. Hän menetteli kuin kertomuksista tuttu rikkaan perheen poika, joka ei pitänyt leikkikalustaan eikä ymmärtänyt sitä käyttää mutta ei myöskään lainannut sitä kenellekään muulle. Tätä asennetta kesti aina kesään 1944.

Myönnettäköön, että tämä arvostelu on kova, mutta sen vastapainona olkoon vilpitön tunnustus hänen huomattavista ansioistaan, sekä toisaalta nämä ikävät asiat on kerrottava, jotteivät ne toistuisi. Kenraali Lundqvistin debet-tilillä on nytkin syytä huomata kauniit saavutukset administratiivisella alalla. Tuskinpa lienee toista aselajia, joka olisi käyttänyt saamiensa varoja yhtä taloudellisesti välirauhan aikana kuin Ilmavoimat.

## Jatkosota Neuvostoliittoa vastaan 1941–44.

(Tekijän mielestä taktillisesti kiinnostavia tai muista syistä mainittavia tapahtumia.)

### 2.

#### V. 1941.

22.6. kello 3 aamulla alkoi Saksan valtava sotakoneisto vyörynsä itää kohti ja 25.6. aamu-yöllä aloitti Neuvostoliitto lentojoukoillaan sotatoimet Suomea vastaan. Samana päivänä kunnostautuivat LLv 26:n Fiatit ampumalla alas 13 SB-pommituskonetta ja LLv 24 pudottamalla Brewstereittensä luotiryöpyillä 10 DB-pommaria. Näin alkoi kolmen vuoden sotapolku sopivalla tavalla ilmassakin.

Seuraaviksi pariksi kolmeksi viikoksi hävittäjiemme toiminta vaikeutui huomattavasti koska edellisessä luvussa mainitut sotaharjoitusradiot oli palautettava omistajilleen. Niinpä pääsivät venäläiset pommikoneet estämättä ja vieläpä rankaisemattakin vainoamaan Heinolan kaupunkia, vaikka LLv 24:n tukikohta sijaitsi siitä vain n. 20 km:n päässä Vesivehmaan kentällä.

Luonnollisesti oli Ilmavoimien Esikunta ”konttoriteknillisessä” mielessä oikeassa menetellessään näin. Kaluston ja materiaalin oli sijaittava kunnossa olevien mappien määräämissä paikoissa. Mutta taktillisesti ajatellen ilmenee taaskin selvästi Ilmavoimien johdon puuttuva painopisteen taju. Todellisuudessa näitä radioita ei välttämättömästi tarvittukaan siellä mistä ne oli lainattu. Ja niinpä ne palautettiinkin jälleen rintamalle hävittäjälennostolle. Pyhälle Byrokratiukselle oli tehtävä tämä uhri, radiot olivat ensi viikkojen pitkien lentopäivien aikana junissa!

Onneksi kaikki hävittäjälaivueemme osoittautuivat venäläisiä ylivoimaisesti paremmiksi. Ja tätä paremmuutta jatkui pitkälti seuraavalle vuodelle, vaikka olikin taisteltava omia koneitamme nopeampia Migejä ja Laggeja vastaan yhä useammin. Venäläisten koulutus oli ratkaisevasti huonompi ja heidän taktiikkansa usein virheellistä. Niinpä he pyrkivät uusilla nopeilla mutta kömpelöillä koneillan toistuvasti kaartotaisteluun (vanhentuneen koulukunnan mukaisesti, vrt. liite). Tällöin korkeusperäsimen tiukassa kaarrossa jarruttaessa nopeus väheni, mutta kömpelyys jäi.

V. 1941:n enimmät ”pisteet” korjasi tililleen LLv 26 ev.ltn. Harju-Jeantyn johdolla; tiukasti kannoilla seurasi ev.ltn. Magnussonin johtama LLv 24, joka sitten ohitti muut laivueet ennen kaikkea paremman ja lukumääräisesti täysvahvuisen kalustonsa vuoksi mutta myöskin taitavan johtajansa ansiosta.

Voimme täydellä syyllä puhua Suomen lentojoukkojen ilman herruudesta syyskuusta 1941 kesäkuuhun 1942.



Hävittäjämme eivät olisi voineet käyttää hyväkseen ranskalaista taktiikkaa eikä myöskään siihen liittyvän koulutussysteemin antamaa taitoakaan ylivoimaisesti ketterämpiä ja useimmiten lukuisampinakin esiintyviä I-16:tta tai I-153:a vastaan. Vieläkin vähemmän tämä olisi ollut mahdollista hitaalla ja kömpelöllä FR:llä. Se joka varmistuksetta ryhtyy kaartokaksintaisteluun muiden ”vihollistoverien” ollessa ampumamatkan päässä on jo ennakoita tuohon tuomittu.

Toivon, että nämä harvat rivit selvittävät myöskin miksi LLv 24:n komentajan oli v. 1934–35 taisteltava ranskalaisen taktiikan ja koulutusohjesäännön käyttöönottamista vastaan.

LeR 2:n komentaja käytti BW- ja FA-laivueita pääasiassa taisteluun vihollisen lentojoukkojen tuhoamiseksi. Sitä vastoin Moranet saivat osakseen lentotiedustelun ja rynnäkkötoiminnan taakan. Lisäksi tuli pommituskoneiden suojaus niiden tehtäväksi. Pääsyyinä näihin spesialisoitumisiin oli kaluston sopivaisuus kyseisiin tarkoituksiin. BW soveltui parhaiten taisteluun ilman herruudesta, koska se oli hävittäjänä tehokkain. FA:ta ei voitu käyttää tiedusteluun eikä saattoon, koska sen toiminta-aika oli liian lyhyt. Aikaisemmassa esitetty heikko aseistus mutta pitkä lentoaika määräsi Moraneille sopivimmat urakat. Myöskin haavoittuvuus maasta ammutuista luodeista oli varteenotettava seikka. Koska BW:llä oli polttoaineensa siivissä, siis maasta katsoen suhteellisen laajalle pinta-alalle levitetynä, ei sen käyttö ainakaan matalalentoihin tuntunut suositeltavalta.

Luonnollisesti laivueen komentajat saivat vapaasti kehittää omia ”kikkojaan” tuloksista keskenään kilpaillessaan. Niinpä LLv 24 lensi mieluummin suurin muodostelmin sellaisina aikoina, jolloin oli havaittu vihollisenkin olevan suurin voimin liikkeellä. Niinhyvin idän kuin lännenkin pilotit rakastivat säännöllisiä elämänmuotoja m.m. ainakin likipitäen noudatettuja ruokailuaikoja. Ja mukavinta oli huhkia ruoansulatukselle pyhitettyjen nokkatirsojen jälkeen. Silti eivät kohtaamiset aina onnistuneet LLv 24:llekään, vaikka sillä olikin konemääränsä puolesta mahdollista lentää kahdessa tai jopa kolmessakin vuorossa.

LLv 26 ja 28 lensivät yleensä tiheämmin ja pienemmin partioin, mikä ehkä paremmin vastasi maavoimien suojaustarkoitusta.

Varsinkin sodan alussa tuotti LeR 2:n taktillinen johtaminen paljon päänvaivaa tehokkaan johtamisjärjestelmän puitteissa. Kunnollisia viestiyhteyksiä ei ollut ja niinpä ei kannattanut perustaa rykmentin komentopaikkaakaan. Viestiverkosta yksinkertaistaakseen Rykmentin komentaja seurasi jotakin laivuetta.

Tilannetta pahensi se, että Ilmavoimien komentaja tai hänen esikuntapäällikkönsä silloin tällöin innostuivat antamaan lähtökäskyjä suoraan laivueille. Niinpä Rykmentin komentajalle soitettiin eräänä melko sateisena iltapäivänä Ilmavoimien Esikunnasta. Langan toisessa päässä kiihkeänä hätäilevä ääni oli ilmeisesti esikuntapäällikkö S:n. – LLv 28 oli viipymättä hälytettävä ja lähetettävä Savonlinnan läheisyyteen. Täällä nimittäin koukkaili venäläinen hävittäjämuodostelma ratapenkan vieressä makaavaa Päämajan upseeriryhmää, joka oli tullut yllätetyksi tarkastusmatkallaan.

LeR 2:n komentaja yritti luonnollisesti puhua ev.ltn. S:lle järkeä. Tapahtumastahan oli kulu-  
nut jo aikaa runsaasti. Jonkun ylläköön ”uhreista” oli täytynyt juosta lähimpään puhelimeen  
hälyttääkseen Ilmapuolustuksen Esikunnan sekä sanoa sanottavansa, tietysti obligatoorisen  
mehevine leikkauksineen (missä taaskin ovat hävittäjät?... j.n.e.); ryssät olivat siis nyt jo  
varmasti tipotiessään...

Ei mikään auttanut, lähdeävä oli. Moraneiden hälytysvuoro kiiruhti viipymättä paikalle,  
missä vain sataa tihutti matalalla roikkuvista pilvistä eikä näkynyt ”I:tä eikä A:ta”. Varmuu-  
den vuoksi oli kuitenkin pysyteltävä paikan päällä. Ja haa! Sateesta sukelsikin kymmenkunta  
vainolaista suoraapäätä niskaan.

Vasta jonkin aikaa tapella nahistettua tilanne selvisi. Vastakkain olivat tällä kertaa Moranet  
ja Brewsterit. Esikuntapäällikkö oli käsenyt BW-laivueenkin paikalle rykmentin komenta-  
jalle mitään ilmoittamatta. Sumuisessa säässä Moranet muistuttivat kovasti venäläisiä Mige-  
jä, joten kalabaliikin puhkeaminen oli luonnollinen seuraus.

Tämän johtamisnäytteen jälkeen Ilmavoimien Esikunta jätti laivueet rauhaan.

Onneksi ei mitään vahinkoa ehtinyt sattua yhtävähän maassa suojautuneelle upseeriryh-  
mälle kuin hävittäjillekään. Mutta toisinkin olisi voinut käydä. Jokatapauksessa olkoon tämä  
yhtenä esimerkkinä siitä miten outo käsitys Ilmavoimien johdolla ainakin sodan alussa vielä  
oli hävittäjien käytöstä.

Toisena esimerkkinä mainittakoon jatkuvan hävittäjäsuojauksen järjestäminen Kaukopään  
tehtaalle. Yhden BW:n oli muutaman päivän ajan sananmukaisesti kierrettävä Kaukopään  
savupiippuja. – Mokomakin tehtävä vaati neljän Brewsterin irrottamista laivueestaan. Ai-  
noa oikea ratkaisu näin erikoisessa tapauksessa olisi ollut torjuntatehtävän määrääminen  
it.tykistölle.

Rauhan palattua on toisinaan arvosteltu sitä, ettei LeR 2:lla ollut etenemisvaiheen aikana  
samanlaista komentopaikkaa kuin LeR 3:lla vv. 1943–1944. Tällainen moite ei ole asial-  
lisesti oikeutettu, sillä komentopaikkahan ei ole itsetarkoitus vaan pelkkä johtamisväline  
siihen kuuluvista ”hengistä” huolimatta. Mitä pienemmällä komentopaikalla voidaan tulla  
toimeen, sen parempi.

Komentopaikan tarkoituksena on esittää johtajalle mahdollisimman havainnollisesti tiedot  
vihollisesta ja sen yksikköjen liikkeet ilmassa. Samoin on johtajan nähtävä laivueittensa  
tilanne maassa ja lentokoneittensa sijainti ilmassa ynnä näiden lentoajat voidakseen tehdä  
nopeasti päätöksensä ja antaa kaskynsä. Tavallisesti käytetään vihollisen reittien seu-  
raamista varten makaavaa karttaa, jolla siirrettävät palikat ilmaisevat hetken tilanteen. Mus-  
tan taulun eri sarakkeet havainnollistavat tarvittavia oman puolen tekijöitä. Ja komento-  
paikan koko riippuu siitä miten paljon tietoja saadaan ja miten laajalla alueella on toimittava.  
Kysymyksessä ei siis ole mikään maagillinen instituutti vaan hyvinkin teknillinen ja monen-  
laisella tavalla konstruoitavissa oleva keskus. Laajimmassa muodossaan se esittäytyy silloin

kun koko valtakunnan hävittäjätoiminnan johto on keskitetty samaan komentopaikkaan, t.s. kaikki eri radioaaltoja käyttävät aluekomentopaikat on koottu yhteen (todennäköisesti USA ja Englanti). Mutta tällainen systeemi vaatii hyvin kehittyntä radioverkostoa, m.m. automaattisia relelähettämiä määrämatojen päässä. Pienimmässä muodossaan oli komentopaikka talvisodan aikaisena ”kipparina” laivueen tarvetta varten. Sitä hoiti päivystävä upseeri apulaisineen, eikä siihen aina tullut tietojakaan kuin yhdestä puhelimesta (lähimmästä ipakista).



Komentopaikka ei ole itsetarkoitus vaan väline: mitä pienemmällä voidaan tulla toimeen, sen parempi, toteaa Lorentz. Lentolaivue 14:n komentaja majuri Larjo komentopaikassaan Tiiksjärvellä joulukuussa 1941. (SA-kuva 69072)

Koska syksyllä 1941 sotatoimialueen ilmavalvonta oli erittäin heikko, ei tietojen vähäinen määrä vaatinut suurten komentopaikkojen perustamista, vaan oli pyrittävä kosketukseen vihollisen kanssa muilla keinoin. Oikein suunniteltu ratkaisu olisi käsittänyt kaksi liikkuvaa komentopaikkaa LeR 2:n alueella. Toinen olisi aluksi sijainnut Savonlinnassa ja toinen Joensuussa. LeR 2:n esikunnan paikka olisi heinäkuuhun saakka ollut Varkaudessa, joten suora puhelinyhteys olisi pitänyt jo välirauhan aikana vetää tai varata väleille: Joensuu–Varkaus–Savonlinna ja Varkaus–Mikkeli–Kouvola. (Siis pidemmälle kuin aikaisemmin main. PM:ssä.) Jos nyt kummankin komentopaikan käytettävissä olisi ollut 25 ilmavalvontaradiota, olisi nämä voitu sijoittaa viidentoista km:n päähän toisistaan yhtenäiseksi verkoksi rajalta taaksepäin. Näin olisi aikaansaatu tyydyttävästi valvotut alueet 2 x 75 x 75 km hyökkäävien armeijoiden toimintasuunnissa.

Missään tapauksessa ei yksi komentopaikka olisi rykmentin alueella riittänyt sillä radiolähettimien kantomatkat eivät tällaista ratkaisua sallineet. On vaikea sanoa oliko Ilmap:n Esikunta yrittänyt välirauhan aikana kaikkensa hankkiakseen viestivälineitä huutavan puutteen poistamiseksi. Pikemminkin kai asianlaita oli niin, ettei esikunta ja varsinkaan Ilmap:n komentaja tätä tarvetta erikoisemmin käsittänyt. Saksalla oli varmasti jo syksyllä 1940 lukematon määrä radioita sotasaalisvarastoissaan, joista olisi meillekin melko helposti liennyt nuo tarvittavat satakunta samanlaisia aaltopituuksia käyttäviä lähettimiä.

Suurena syynä siihen, että Ilmap:n johto näki lentojoukkojen tilanteen aivan toisin kuin yksiköt, oli sen noudattama splendid isolation<sup>14</sup>. Tämän ”rautaesiripun taakse” kätkeytymisen seuraukset tulivat varsin pian näkyviin m.m. eri lennostojen taistelutaktillisessa yhteistoinnassa, johon tulemme myöhemmässä vielä palaamaan.

LeR 2 ei saanut pitää Brewsterilaihua hallussaan jatkuvasti etenemisvaiheen aikana. Suurimman osan ajasta se oli Ilmap:n kom:n käytössä Kannaksen taisteluissa. Tämä vahvimman hävittäjälaivueen heittäminen hyökkäysvaiheen painopisteiden suuntiin oli tietysti aivan oikea taktillinen ratkaisu. Eräänlainen negatiivinen seuraus tästä oli kuitenkin siinä, että LLv 24 sai haltuunsa ja kirjoihinsa ne radiot, jotka Ilmapuolustuksen esikunta nyt näki parhaaksi lähettää takaisin kotialueelta rintamalle. Koska BW:t toimivat painopisteissä, seurasi luonnollisesti sitä vastaava kalustokin sen mukana. Siis aina missä LLv 24 toimi, ilmalavontaverkko tiheni ja sen poistuessa se taas tavallaan lysähti.

LeR 2:n taistelutoiminnan päätarkoituksena oli joukkojen suojaaminen vihollisen lentohyökkäyksiltä. Tämä tehtävä vaati usein jatkuvaa partioimista joukkojen yläpuolella, jolloin laivueille määrättiin toiminta-alueet ja -ajat. Rykmentin komentaja yritti jatkuvasti saada taistelevat joukot jollain tavoin mukaan iv.-verkostoon. Nehän olisivat voineet antaa radioillaan tietoja näkemiensä viholliskoneiden liikkeistä ivak:eihin, tai mikäli aalto sopi, suoraan laivueille. Syystä tai toisesta tämä järjestelmä ei kuitenkaan tahtonut ottaa luonnistuakseen. Yleensä viholliskoneet ilmestyivät yllättäen, eikä niiden liikkeitä pystytty jatkuvasti seuraamaan.

Koska LeR 2:n ryhmytykset v:n 1941 eri tilanteissa käsittivät vain 2 hävittäjälaivuetta, joista vain toisen, LLv 26:n tai LLv 24:n, päätehtäväksi oli määrätty taistelu ilman herruudesta, voitiin välttävästi tulla toimeen pelkällä laivueen ”kipparilla”, varsinkin kun ilmatilanne ei milloinkaan ollut vaikea. Ei ollut mitään syytä ruveta johtamaan yhden laivueen taistelutoimintaa rykmentin komentopaikasta, joka ei olisi välineiden puuttuessa ollut laivueen ”kipparia” parempi.

Olen aina ollut ja olen edelleenkin sitä mieltä, ettei johtamisessa saa käyttää sen enempää käskijänasenteita tai voimaa kuin tarkoituksen saavuttaminen vaatii. Kaikenlainen teatra-

<sup>14</sup> Engl. 'loistava eristäytyminen'; viitannee Iso-Britannian 1800-luvun lopulla harjoittamaan ulkopoliittikkaan, jonka tavoitteena oli pitää Iso-Britannia Euroopan suurvaltojen välillä kehittyvien liittosubteiden ulkopuolella (toim. huom.).

linen pondus tai johtajan persoonan ylenmääräinen esille vetäminen on vain pahasta. Sitä vastoin on niin paljon kuin mahdollista jätettävä liikkuma-alaa alijohtajille ja näytettävä, että heihin luotetaan. Paljon enemmän saavutetaan alijohtajien oma-aloitteisuudella heidän toimiessaan johtajan osoittaman suunnan mukaisesti, kuin venäläisen systeemin mukaan, jossa kaikki yksityiskohdatkin ja kaikesta toiminnasta on käskettävä. Rykmentin komentajan käsky on pyrittävä laatimaan siten, että se pätee mahdollisimman pitkäksi ajaksi eteenpäin, jos vain tilanne näin sallii.

Lentojoukkojen laivueenkomentajat olivat niinhyvin hävittäjissä kuin muissakin lennostoissa erittäin kykeneviä upseereita. Esimerkiksi LeR 2:ssa olivat LLv 24:n ja LLv 26:n komentajat täysin tasaveroiset keskenään tarmokkuudessaan ja lannistamattomuudessaan. Samoin oli LeR 3:ssakin laivueen komentajien taso jokasuhteessa korkealla keskinormaalien yläpuolella. Rykmentin komentajan oli siis suhtauduttava alijohtajiinsa psykologisesti oikealla tavalla.

LeR 2:nkomentaja yritti kaikella tavalla etsiä korvausta ilmavalvonnan auttamattomalle viheliäisyydelle. Niinpä ryhdyttiin Rykmentin esikunnan radion avulla melko alkeelliseen radiotiedusteluun. Koska venäläisten viestiverkosto oli nopean perääntymisen vuoksi ilmeisestikin mennyt sekaisin, saattoi useinkin ”ämyristä” kuulla tärkeitä selväkielisiä käskyjä kunhan vain vastapuolen lähetinasemia jatkuvasti haki. Menettelytapa tässä urkinnassa oli sangen yksinkertainen. Rykmentin sähköttäjät suorittivat ”etsinnän” ja ilmoittivat epäilyttävät löydöt Rykmentin komentajalle, joka auttavasti venäjänkielen taitoisena istui pallille kuuntelemaan. M.m. otettiin näin o.v.o. vastaan venäläisten käsky Rykmentin lentokentän pommittamisesta (Lunkula, Salmin eteläpuolella) mikä seuraavana yönä sitten toteutuikin.

Ikävä kyllä (mitalin toinen puoli), venäläisten hävittäjissä ei näihinkään aikoihin vielä ollut radioita ainakaan I-tyypeissä, joten kuuntelusta ei ollut taistelutaktillista hyötyä. Mutta kokeiluja ei silti jätetty sikseen. Rykmentin komentaja kävi samoissa asioissa eversti Hallamaan luona Mikkelissä, jolloin päädyttiin toistaiseksi H:n tiedusteluelinten sieppaamien tietojen nopeaan viestittämiseen Rykmentin esikunnalle. V:n 1941 loppupuolella vedettiin suora puhelin-yhteys tällaisesta tiedusteluelimestä esikunnan tiedustelutoimistoon, jonne järjestettiin puhelinyhteyden vuorokauden valoisaksi ajaksi.

Siepatuista sanomista mainittakoon venäläisten hävittäjien toiminta-alueiden jako Aunuksen kannaksella, jokapäiväiset säätiedot vihollisalueelta, päivittäiset lentokonevahvuudet viholliskentillä, laivueiden siirrot m.m. Kuolan niemimaalta Pudoshiin j.n.e.

Erään tarkastuksen jälkeen LeR 2:ssa ryhtyi Ilmavoimien viestikomentaja tukemaan yritystä siten, että hän hankki Päämajan suostumuksen Ilmavoimien radiotiedusteluelinten perustamista varten. Näiden organisoiminen ja kouluttaminen annettiin eversti Hallamaan tehtäväksi, joka puolestaan luovutti erinomaiset aikaansaannoksensa, Ilmavoimien liikkuvat (erikoisautoissa) radiotiedustelujoukkueet, lentojoukkojen käyttöön v:nä 1943, mitä täydellisimmällä kalustolla varustettuina. LeR 2:n komentaja jatkoi omalta kohdaltaan mahdol-

lisuuksiensa mukaan kokeiluja Aunuksen ja Karhumäen kaupungeissa. Aloite oli siis LeR 2:n komentajan mutta ansio yrityksen onnistumisesta kuuluu kokonaan eversti Hallamaalle.

Etenemisvaiheen ratkaisevimmat taistelut käytiin pitkän päivänvalon kuukausina. Sään sallissa oli lennettävä paljon. Ja koska armeijat etenivät laajalla rintamalla, oli hävittäjiä painopistesuunnissakin melko vähän joukkoja suojaamassa. Lisäksi vaati hyökkäyssodan luonne hävittäjälennoston käyttöä suhteellisen syvällä vihollisalueella joko tiedusteluun tai pommituskoneiden saattoon. Näin ollen ei omia joukkoja voitu suojata jatkuvalla partioinnilla. On mielenkiintoista nyt verrata mitä esim. 80 Brewsteriä olisi talvisodan ”lyhyinä” lentopäivinä aikaansaanut toimiessaan suppealla alueella Vuoksen ja Suomenlahden välisellä Kannaksen osalla. – Ilmeisestikin suomalaisilla hävittäjillä oli v. 1941 aloite täydellisesti hallussaan milloin vastustajina olivat hitaammat I-tyypit näiden lukumäärään katsomatta.

Mutta jääköön tällä kertaa enempi kalkulointi hävittäjien taistelusta ilman herruudesta hyökkäysvaiheen aikana. Tarkastelkaamme mieluummin välipalana pommituslennostomme toimintaa.

On myönnettävä, että pommituskoneita oli liian vähän hyökkäyssodan tarpeisiin. Blenheimit riittivät kyllä mainiosti kaukotiedusteluun ja aluevalokuvaukseen, mutta pommeja olisi saanut sataa kymmenen kertaa runsaammin sotilaittemme veren säästämiseksi monen monessa hyökkäyksessä. Muun muassa muistuu mieleen saksalaisten hyökkäys Tolvajärven kannakselle kaikkein tyypillisimpänä epäonnistuneena yrityksenä. Siinä tosin silloinen aseveli kärsi tappiot eikä omat joukkomme.

Pommituslennostomme sisukkaista lennoista ei ole muuta kuin hyvää sanottavana jos haluamme mainita henkilöstön urhoollisuuden, ilmapurjehdustaidon ja pommituksen teknillisen suorituksen. Sitä vastoin ei käytetystä taktiikasta ja nimenomaan taistelutaidollisesta tasosta voida parhaimmalla tahdollakaan keksiä kiitoksen aihetta. Ilmeisesti tämä puoli koulutuksessa oli syystä tai toisesta jäänyt pahanlaisesti lapsipuolen asemaan.

On vaikea löytää syytä siihen, miksi näin oli käynyt, sillä taistelukoulutus olisi voitu helposti liittää ilmapurjehduslentojen yhteyteen vv. 1940–41. LeR 2:n ja LeR 4:n (pommitusrykmentin) välirauhanaikaiset tukikohdat olivat vain n. neljännestunnin lentomatkan päässä toisistaan. Niinpä oli syytä käyttää tätä edullista tilannetta hyväksi varsinkin taistelutaktillisessa koulutuksessa. LeR 2:n komentajan aloitteesta saatiinkin ”toispuoleinen” yhteistoiminta aikaan siten, että Moranet viipyivät lentueittain Luonetjärven tukikohdassa v:n 1941 kylmimpien kuukausien aikana. Mutta LeR 4 ei ollut millään tavalla innostunut yhteistais-teluharjoitusten järjestämisestä, joita sille suorastaan tyrkytettiin. Hyökkäysvaiheessa näkyivätkin sitten laiminlyönnin seuraukset.

Yleisesti tunnettuna ilmataktiikan erikoisuutena oli ainakin toisen maailmansodan loppuun saakka pidetty sitä, että pommimuodostelman suojaaminen hävittäjävoimin oli erittäin vaikea tehtävä. Hävittäjäthän aivan kuin kahlehdittiin hitaitten suojattiensä läheisyyteen ja viholliselle luovutettiin kaikki aloitteen edut. Tästä syystä olikin esimerkiksi länsivaltojen

pommitushyökkäyksissä Saksaan 1943–45 saattohävittäjien lukumäärä moninkertainen tehtävän varsinaisiin suorittajiin verrattuna. Näillä retkillä juuri nähtiin teoksen I osassa mainittuja tornimuodostelmia, mutta valtavan suurina ja näkymättömiin korkeuksiin ulottuen. Sitä paitsi ei länsimaiden taktiikassa pommituskoneetkaan jääneet ilmataisteluissa tehtävittä. Näiden noudattamat lentomuodot olivat erinomaisesti suunniteltuja linnoituksia, joita puolustettiin treenatuin voimin monen aseparin ristitulella. Ja tästä huolimatta olivat tappiot melkoiset.

Meillä sitä vastoin meneteltiin seuraavanlaisesti. LeR 4:stä tilattiin hävittäjäsaatto määräkentältä sopimatta mitään yhteistoiminnasta. Pommitusmuodostelmaan ei ollut edes vastaanotinta, lähettimistä puhumattakaan ainoassakaan koneessa, joilla olisi voitu ottaa yhteys suojaaviin hävittäjiin lennon aikana. LeR 2:n komentajan lukuisat pyynnöt tämän vaarallisen puutteen korjaamiseksi nähtävästi vain häipyivät ”kunnossa oleviin” mappeihin näkyvittä tuloksitta.

Mutta lisäksi oli pommituslaivueiden noudattama taisteluryhmitys niin kertakaikkisen mahdoton, ettei sitä kaiketi sellaiseksi oltu alun perin ajateltukaan. Pikemminkin luultavasti noudatettiin pommitusryhmitystä koko lennon aikana. Ryhmitys oli säännöllisesti niin pitkä, että harvat suojahävittäjät hajaantuivat jopa kymmenenkin kilometrin pituisen muodostelmalieron päihin. Ja lisäksi oli pommareilla ikävän vaarallisia vaatimuksia. Hävittäjien oli lennettävä melkein pä samassa lentomuodossa mahdollisimman lähellä näiden vieressä. ”Kahleet” haluttiin vetää siis kovasti kireälle ja tavallaan lentää ”käsikädessä”. Vihollishävittäjien hyökätessä moista seurakuntaa vastaan takaa oli suojahävittäjien väistettävä ja Blenheimit saivat ottaa aivan läheltä sisään n. 10 sek:n tuliryöpyt (häv:n 360°:n kaarto aika + vih. hävittäjien irtaantumisvarmuus). Blenheim-tappiot olivatkin v:n 1941 aikana suhteettoman suuret varmastikin pääasiassa edelläesittämistäni syistä.

Ilmasotaohjesääntö antaa yksityiskohtaisia ohjeita noudatettavasta puolustustaktiikasta. Elleivät sen neuvot kelvanneet, olisi LeR 4:n komentajien velvollisuutena ollut suunnitella jotakin parempaa tilalle.

V. 1938 valmistui silloisen Koulutusosaston päällikön keksimä vaijeripommi sarjavalmistukseen. Tämä laite voitiin pudottaa Blenheim-koneen siipiripustimista, jolloin se asettui kolmekymmentä metriä pitkäksi ”pyydykseksi” vinosti koneen ylle. Vaijerin yläpään kiinnitetyn laskuvarjon tarkoituksena oli vetää alapään sidottu parin kg:n pommi viholliskoneen kanssa kosketuksiin, ellei tämän onnistunut heittäytyä sivulle. Henkilöstöosaston päällikkö eversti Opas oli kokeilujen jälkeen hyväksynyt ko. laitteen sarjavalmistukseen, ja niitä oli syksyllä 1941 jo ensi hätään riittävästi valmiina, mutta niitä ei vaan käytetty. Vastahakoisuuden syynä sanottiin olleen sen, ettei vaijeripommeja mukaan otettaessa voitu sijoittaa koneisiin pieniä sirpalepommeja. Kuten I osan kertomuksesta muistamme, näitä 12,5 kg pommeja mahtui BL:n ripustimiin kokonaista 4 kappaletta! Jos oletamme, että BL-koneet olisivat taisteluryhmityksessään lentäneet sopivasti korkeuteen porrastetuissa 4 koneen

parvissa (2 korkeuteen porrastettua 2 koneen partiota, ”laatikko”), olisi tällaisen osaston taakse voitu pudottaa melko tehokas este. Harva hävittäjä olisi lentänyt siihen tahallaan. Mutta väistö olisi lopullisesti katkaissut ainakin hitaiden I-tyyppien hyökkäyksen.

Myöhemmin venäläisten ilmavoimien saadessa nopeammat Miginsä ja Lagginsa olisi vaijerieste pystynyt vain häirintätarkoituksiin, mutta vaikutuksensa sillä olisi todennäköisesti ollut jokatapauksessa. Niinpä tuntuukin uskottavimmalta, etteivät asialliset syyt olleet vastenmielisyyden päävaikuttimina. Myöhemmin v. 1942 LeR 4:n komentajaksi siirretty ev.ltn. Harju-Jeanty yritti ottaa v. pommit uudelleen käytäntöön, mutta eräs helposti korjattavissa ollut vika niiden varmistinlaitteissa siirsi vekottimet lopullisesti pommikellarin hyllyille. Väitettiin nimittäin, että pommit saattoivat räjähtää, jos ne lentokoneen rullatessa irtaantuivat ripustimista. Aivan yksinkertainen potkurivarmistin olisi kuitenkin estänyt tällaiset tapaukset. Se siitä!

Lienee syytä tässä yhteydessä vieläkin muistuttaa hyökkäysvaiheen kauas vihollisalueelle ulottuneiden pommitusretkien vaarallisuudesta. Esim. talvisodan rintaman välittömään läheisyyteen suoritettut retket olisivat olleet paljon helpommin suojatut, jos meillä silloin olisi ollut v. 1941 hävittäjät.

Tietysti eivät rauhanaikaisen Koulutusosaston päällikön neuvomat puolustusmuodot ja -keinot olleet ainoat mahdolliset. Muitakin olisi varmasti voitu suunnitella. Mutta mitään ei siinä mielessä tehty pommituslennostossa ja tästä antitaktillisesta välinpitämättömyydestä sietää vähän moittiakin. Jostain ihmeellisestä syystä halveksittiin Ilmavoimien korkeimmissa johtoportaisissa kaikkea taistelutaktiikkaa puskataktiikkana. Oliko tämä omituinen antipatia ehkä peräisin tykistöstä? Jokatapauksessahan oli taistelutaito kaiken muun lentotoiminnan välttämätön edellytys, sotateoimialueen avaruuden avain.

Lähitiedustelusta huolehtivat pääasiassa hävittäjät; Laatokan länsi- ja pohjoispuolella m.m. Moranet ja Kannaksella Fokkerit. Samoin oli lentotähysteinen tykistöammunta niiden spesiaalitehtävänä. Eräänä omituisuutena hyökkäysvaiheessa samoin kuin myöhemminkin oli aluetiedustelujen runsaus. Hyvin harvoin tuli tehtäviä kysymyksien muodossa, jolloin olisi haluttu tietoja määrätystä maastonkohdista. Mieluummin annettiin laajoja alueita päivittäin läpikäytäväksi ja näiltä oli löydettävä vihollisjoukot sekä ilmoitettava niiden aselajit, vahvuudet, toiminat j.n.e.

Tällainen käskynantotapa oli varsin yksinkertainen ja helppo, mutta sitä vaikeampi oli tehtävän suoritus. Koko lentotiedustelun johtaminen siirtyi tällä tavoin laivueen komentajalle, jonka alinomaiseksi päänvaivaksi tuli kysymys siitä, mitä AK lähinnä halusi tietää. Niinpä jäi tiedustelusuunnitelma useimmiten laatimatta ja tiedustelun tulokset kehittyivät ilmakomentajien toistuvista vaatimuksista melko epäasialliseksi sillisalaatiksi. – Sellainen tiedustelija oli hyvä, joka ilmoitti mahdollisimman paljon. Runsaasta roska-aineistosta saattoi aina löytää jotain mielenkiintoistakin. Mutta tällainen suunnittelematon tiedustelu jätti useinkin tärkeät kohteet tarkastamatta ja näin saavat selityksensä myöhemmän etenemisvaiheen runsaat vihollisen aiheuttamat yllätykselliset tilanteen muutokset.



Milloinkaan ei tietääkseni kokeiltu sellaista menettelytapaa, että joku AK:n ye-upseeri olisi lähetetty rykmenttiin johtamaan tiedustelua suunniteltuna detaljisuorituksena. Ja kuitenkin juuri näin menetellen olisi varmasti nopeimmin selvitetty tilanteet AK:n johdon toivomalla tavalla. Vaikka rykmentinkomentaja ja laivueenkomentajat vieläpä lentueenpäälliköt ja muutamat vanhemmat luutnantitkin olivat saaneet SKK:ssa tai kapteenikursilla melko selvän kuvan venäläisten yhtymien toimintatavoista, oli väärin jättää vihollisen etsinnän suunnittelukin kokonaan heidän huolekseen. Joukkojen esikunnat eivät nähtävästi käsittäneet miten vaikeata on löytää jotain oleellista laajasta harvaanasutusta metsämaastosta.

Lentotähysteiset tykistöammunnat onnistuivat yleensä silloin kun niihin oli ainakin jo päivää aikaisemmin kunnollisesti valmistauduttu. Esimerkiksi esiharjoitus viestituspuloen selvittämiseksi osoittautui erittäin suotavaksi.

Omituista köydenvetoa harrastettiin Karjalan Armeijan ja armeijakuntien kesken siitä kumpi oli tärkeysjärjestyksessä ensi sijalla tiedustelutulosten viestittämisessä. Ikävyöksiä näytti alituisesti kerääntyvän sellaisen komentajan uralle, joka liian yksipuolisesti suosi K.A:aa, vaikka tämä pitikin jyrkästi kiinni ”suosituimmuuslausulistaan”. ”Köysi” repesi kerran ikävästi särähtäen kenraali Talvelan valitettua tiedustelutulosten myöhästymisestä Marsalkalle, jolloin seurauksena oli varmasti syyttömän ev.ltn. Bremerin siirto K.A:n ilmakomentajan tehtävistä Lentosotakoulun johtajaksi Kauhavalle saatuaan Ilmavoimien komentajalta perusteelliset nuhteet.

## 3.

**Tammikuu v. 1942–kesäkuu 1943.**

Ilmatilanteen kannalta melko rauhallinen asemasotavaihe oli rykmentin komentajan tehtäviin nähden järjestelykausi; luova tauko ainakin siinä mielessä, että olisi pitänyt saada aikaan paljon.

Suomen armeijan asettuessa puolustukseen oli välttämätöntä ryhmittää liiksi eteen työnetyt hävittäjävoimat uudelleen, tai ainakin varmistaa niille jonkinlainen syvyysporrastus. Talvella 1942 perustettiin taempi tukikohta Säämäjärvelle jyräämällä kiitotiet sen jäälle ja rakentamalla sen etelärannalle pari lämmitettävää koneenkorjauskorsua. Ainakin Äänislinnaan ja sen välittömään läheisyyteen sijoitettu LLv 28 olisi ollut varsin ikävässä asemassa, jos vihollinen olisi toteuttanut tiedustelun ennustaman ”rekiretkensä” Äänisjärven yli. Tunnetustihan nyt kävi siten, että hyökkäyksen suoritus lykkääntyi jostain syystä liian myöhäiseen vaiheeseen. M.m. olivat moottorireet varhaisen kevääntulon vuoksi eräässä suuremmanpuoleisessa ylityksessä juuttuneet kiinni tahmeaan keliin.

Ilmavoimien komentaja ei ollut lainkaan hyvillään mainituista varovaisuustoimenpiteistä. Hänen käsityksensä mukaan oli juuri hävittäjät pidettävä mahdollisimman lähellä rintamaa ja kuten myöhemmässä tulemme näkemään, tämä varmasti virheellinen käsitys säilyi sodan loppuun saakka. Lähdössään kömpelöt hävittäjät voidaan vain siinä tapauksessa sijoittaa eteentyönnettyihin tukikohtiin, jos niille voidaan antaa riittävän vahva tuki taempaa. Ellei sitä voida järjestää saattaa pienikin vihollisen lento-osasto yllättää kentällä olevat koneet ja pitää ne maassa vain kiertelemällä aikansa sopivan iskumatkan päässä. Taisteluun starttaaminen näissä olosuhteissa vie säännöllisesti katastrofin (vrt. Ruokolahden 7 koneen tappio 1940).

Hyvin tärkeänä tapahtumana v. 1942 mainittakoon alistussuhteiden uudestijärjestely Aunuksen kannaksella ja uusitun yksikön, LeR 1:n, sijoittaminen Aunuksen kaupungin läheisyyteen Nurmoilan kentälle. Tämä ratkaisu saattoi ehkä olla kenraali Lundqvistin päättämän henkilöpolitiikan mukainen, mutta se ei ollut taktillisessa mielessä lainkaan onnistunut. Taaskin unohtui tärkeä ilmasotataidon sääntö, että niin paljon kuin mahdollista oli vältettävä sitomasta lentojoukkojen toimintaa välirajoilla ilmassa. Näitä ei saisi käyttää samalla tavalla ja samassa mielessä kuin joukkojen taisteluissa maassa. On vaikea käsittää miksi ei yht’aikaisesti perustettu lentoprikaatia Aunuksen kannakselle. Rykmenttien välisen yhteistoiminnan takaamiseksi tämä olisi ilmeisestikin ollut välttämätöntä. Mutta myöskin teknillinen huolto, tukikohtien rakentaminen ja sekä ilmavalvonnan että lentojoukkojen johtamissysteemin kehittäminen olisi näin sujunut kitkattomasti ja kokonaisuuden kannalta oikein perustein.

Tällä kertaa aluerajat, ikävä kyllä, pitivät (oliko taka-ajatukseksi näissä järjestelyissä ehkä iänikuinen *divide et impera*<sup>15</sup>, itsevaltiaan eduksi?).

Voittoisan hyökkäysvaiheen jälkeen alkanut asemasota herätti henkiin ja voimantuntoon erään etupäässä korkeimmissa esikunnissa viihtyvän viruksen. Tämä virus, joka pyörtyili untemmaille isänmaallisuuden raikkaissa tuulissa, heräsi myrkyntykylvöön heti kun maan edut eivät näyttäneet enää olevan kovin pahasti vaarassa. Vuoden 1942 puoliväliin mennessä peuhtoi jo mainittu rutto pahanlaisesti Ilmavoimien Esikunnassa muutamien esikuntasielujen rakkaimpana operaationa – vakanssikeinotteluna. LeR 2:n komentaja huomasi kyseisen ilmiön jäytävän vaikutuksen syöpämäisen kasvun varsinkin saamansa ylennyksen jälkeen. Hänen toiminnastaan oltiin kroonillisesti happamen tyytymättömiä ja hänen aloitteensa osoittivat ihmeellistä pyrkimystä uinahtaa ”kunnossa oleviin mappeihin” tai sitten ne mitätöitiin melkeinpä häikäilemättömällä tavalla. Tyypillisenä esimerkkinä mainittakoon desanttialoitteen kohtalo, joka oli seuraavanlaatuinen:

Melko pian valtaamisen jälkeen osoittautui Karhumäki hävittäjätorjunnan kannalta murheenkryyniksi. Oli tavattoman vaikeata keksiä keinoja sen suojaamiseksi vihollisen lento-hyökkäyksiltä jatkuvaan partiointiin menemättä. LLv 24 käytti tässäkin edellä kerrottua ruokailusiestatatiikkaansa yrittäen arvailta vihollisen toiminta-aikoja. Mutta onnistuminen oli ilmeisen tuurin varassa, joka ei läheskään aina hymyillyt. Varsinkin kesällä mutta luultavasti myöskin talvisaikana vihollisen radioilla varustetut partisaanit ilmoittivat hävittäjäko-neittemme liikkeistä mitä tehokkaimmalla tavalla.

Karhumäkeen järjestetty radiotiedustelu jäi ”iskuksi ilmaan” varsinkin siitä syystä, että sillä suunnalla oli pahanlaisia magneettisia häiriöitä; radiokuuntelu pohjoiseen päin ei tahtonut mitenkään onnistua. Niinpä sitten LeR 2:n komentaja anoi ilmavalvontapartioiden lähettämistä Stalinin kanavan itäpuolelle kevään, kesän ja syksyn ajaksi v. 1942. Tämä aloite havaittiin nähtävästi sopivaksi aiheeksi propagandakampanjan tehostamiseksi LeR 2:n komentajaa vastaan, josta kohusta tietoja kantautui Äänislinnaankin saakka. Ilmavoimien komentaja ei kuitenkaan sillä kertaa vielä ollut suostuvainen murskaamaan muutamia kuu-kausia aikaisemmin ylennettyä everstiä näin löyhillä perusteilla.

Aloitteesta tuli tositalaus, mutta valitettavasti kerta kaikkiaan järjettömin lisäyksiin.

Yritys olisi voinut onnistua vain äärimmäistä varovaisuutta noudattamalla. Partioiden olisi pitänyt kätkeytyä korpimaastoon ja pysyä siinä paluumatkalle lähtönsä saakka. Ultralyhytaaltoisten radioitten käyttö ja äärimmäisen lyhyt code olisi vaikeuttanut vihollisen radiotiedustelua ja lisäksi partioiden olisi tarvinnut ilmoittaa vain isohkojen vihollisen lento-osastojen liikkeistä.

<sup>15</sup> Lat. ’hajota ja ballitse’ (toim. huom.).

Nyt piti tietysti aloitteentekijän suunnitelma Ilmavoimien Esikunnassa perin pohjin muuttaa. Muun muassa oli partioiden muunnetun suunnitelman mukaan edettävä venäläisten lentotukikohtien liepeille ja laskettava kentällä olevat koneet, minkä lisäksi heille annettiin tuhoamistehtäviäkin. Luonnollinen seuraus tästä oli se, että ilmavalvonta jäi suurin piirtein suorittamatta, koska partioiden oli nyt kiireen vilkkaa paettava takaisin omalle puolelle muiden koltosten herättämän hälyn vuoksi. Muutamia hyviäkin ilmoituksia silti tuli, mutta lopputulos yrityksen päätarkoituksessa jäi melko kielteiseksi. – On vaikea ymmärtää, miksi aloite oli ensin yksinkertaisimmassa muodossaan tuomittava mahdottomaksi, mutta sitten toteutettava äärimmäisen vaikeaksi muunnettuna?

Meillä suomalaisilla on varsin yleinen ja ikävä tapa pelata miestä eikä palloa jalkapallokieltä puhuaksemme. Jos joku henkilö näyttää syystä tai toisesta olevan tiellä, hänet on kaikin tavoin tehtävä kelvottomaksi; ”puhu mitä puhut, yhtään iäntä et saa” on silloin mottona.

Mutta jääköön tämä aihe toistaiseksi. Kertomani tapaus ei vaikuttanut millään tavalla voimasuhteisiin ilmassa. Harmillista oli vain hyvän tilaisuuden käyttämättä jättäminen, varsinkin kun partiot oli perustettu venäläisistä yliloikkareista, jotka näyttivät kaikin puolin sopivilta tehtävänsä. Lisäksi kismitti tietysti LeR 2:n komentajaa melko helppoista ilmavoitoista luopuminen varsinkin LLv 28:n vuoksi, joka olisi ansainnut itseluottamuksen kohennusta. Venäläiset lensivät tavallisesti melko suurin hävittäjävoimin suorittaen matalalta raketti-hyökkäyksiä havaitsemiaan kohteita vastaan Karhumäessä ja tämän eteläpuolella. Mitään lakisuoja ei yleensä näkynyt. Näin ollen olisivat Moranet voineet yllättää korkeammalta.

Vuoden 1942 keskivaiheilla alkoi hävittäjiemme ylivoima pahasti horjua. Ikävintä oli, että venäläisten erinomaiset Pe 2 -pommituskoneet olivat niitä huomattavasti nopeammat. Mutta lisäksi alkoi yhä enemmän näkyä erinomaisia amerikkalaisia ja englantilaisia Curtiss Tomahawk, Airacobra, Spitfire ja Hurricane-hävittäjiä. Nämä olivat kaikki omaa jo vanhentunutta kalustoa parempia.

Olisi mielenkiintoista tietää miksi emme tässä vaiheessa vielä saaneet koneita Saksasta. Väitettiin Hitlerin olleen niiden luovuttamisen kannalla, mutta Luftwaffen korkeimpien johtajien sellaista vastustaneen. Koko hävittäjälennostomme kaipasi kiireellistä uusimista; ainakin neljään laivueeseen oli saatava yhteensä 160 Messerschmittiä tai Focke-Wulfia.

Ilmavoimien Esikunnan Sotavarustusosasto tosin tuki voimiensa mukaan oman hävittäjätyypin rakentamista Valtion Lentokonetehtaalla (Myrsky), mutta tämä valmistui sangen hitaasti. Saattaa siis hyvin käsittää, että LeR 2:n komentaja kiitollisena ja innostuneena ryhtyi kannattamaan insinöörinsä aloitetta vahvemman moottorin asentamiseksi Moraneen. Rykmentin insinöörin laskelmat näet osoittivat, että 1050 hv:n venäläinen M 105-moottori oli sijoitettavissa Hispanon (750 hv.) tilalle koneen rakennetta muuttamatta. Sotavarustusosaston päällikkö eversti G. Opas tarttui asiaan tarmokkaalla tavallaan. Hän sai saksalaisten sotasaalisvarastoista hankituksi tarpeellisen materiaalin ja kokeiluihin ryhdyttiin viipymättä.

Ikävä kyllä ei Ilmapuolustuksen komentaja ollut innostunut koko yritykseen. Morane-parika oli hänen käskystään tehtaan kiireysjärjestyksessä tämän tästä jumbona. Eikä Lentokonetehdaan työtahtikaan suinkaan ollut ”stahanovilainen”. Vertauksen vuoksi mainittakoon miten venäläiset epäilemättä monesti melkein pä kurjissa oloissa muuttelivat länsimailta samaansa kalustoa vaatimustensa mukaiseksi aivan hämmästyttävän lyhyessä ajassa. M.m. Sekehessä varustettiin parissa kuukaudessa laivueittain koneita venäläisin asein.

Mutta painavimmat syyt siihen, etteivät Myrskyt, Humut ja M 105 MS:t valmistuneet ennen sodan loppua (MS:n muutostyöhön meni n. 2 vuotta) olivat löydettävissä taktillisesti aiheettomasta lentävän kaluston liikakulutuksesta, minkä tulemme myöhemmässä toteamaan.

Kannaksen hävittäjillä oli jatkuvasti hyvät ”apajat” ja ilmavoittojen määrä kasvoi tasaita tahtia. Venäläiset olivat Pietarin mottiin tungettuina pahasti tarjottimella. Heidän koko kenttänsysteeminsä miltein pä näkyi Suomen puolelta, joten omien hävittäjävoimien lähestymislentoa ja ryhmitystä taistelua varten oli mahdollista johtaa maasta. Lisäksi emme saa unohtaa varsinkaan LLv 24:n taitavia lentueenpäälliköitä, joiden johdossa oli osastojen yhteistoiminta ja reservien käyttö taistelujen tiimellyksessä. Näistä mainittakoon varsinkin majuri Karhunen ja kapteeni Wind. Melko ihmeellisellä tavalla pääsi Nurmoilankin Curtiss-laivue kartuttamaan ilmavoittotiliänsä. Täällä oli venäläisten pommituskoneiden tapana käyttää jatkuvasti samaa itselleen epäedullista reittiä. Ne lensivät ensin Aunuksen kannaksen länsirantaa pitkin pohjoiseen palaten valtatie suuntaa noudattaen Aunuksen kaupungin ylitse takaisin.

Curtiss-hävittäjät olivat varmastikin n. 70 km/t Pe 2:ia hitaammat, mutta ne hälytettiin ilmaan viimemainittujen vielä jyristessä pohjoiseen päin. Näin oli aikaa riittämiin nousta Aunuksen kaupungin päällä korkealle ja hyökätä alamäkeä suurella nopeudella Pe 2:ien lähestyessä pohjoisesta. Tämä yksinkertainen konsti koitui monen Pe 2:n tuhoksi.

Muuten mainittakoon, että venäläiset ihmeteltävän usein lankesivat tautologiaan taktiikassaan. Ilmeisesti lentojen yksityiskohdat käskettiin aitovenäläiseen tyyliin varsin korkeasta portaasta. Joku kenraali oli kait sormellaan näyttänyt reitin kartalta ja sanonut: ”Vot näin on tehtävä joka päivä kolmen viikon aikana.”

Jokatapauksessa näyttää Aunuksen kannaksen kaakkoispuolella olleen paljon etevämpi johtaja. Täällä venäläisten koneitten reitit vaihtelivat mielikuvitusriikkaalla tavalla ja harvoin sattui näille epäedullisia tilanteita. M.m. olivat vihollisen radiotiedusteluelimet ilmeisestikin suunninneet kaikki ilmavalvontaradiomme toiminta-alueellaan ja käyttivät saamiensa tietoja taitavasti hyväkseen. – Mainittakoon muudan tyyppillinen tapaus: Juhannuksen tienoilla v. 1942 olivat venäläiset Pe 2:t yllättäen pommittaneet Äänislinnan lentokenttää varhain aamulla. Kaikki pommit osuivat kentän sivuun tuhoten m.m. tänne piiloitetut 2 Lysander-tiedustelukonetta. Todennäköisesti kuitenkin suorittajien näkökulmasta hyökkäys näytti epäonnistuneen täydellisesti, joten LeR 2:n komentaja epäili sen uusimista.

Hän lähti siis kentälle odottamaan mitä tuleman piti. Pitkään aikaan ei ”kippariin” kuulunut mitään; vasta myöhään iltapäivällä rupesi tulemaan viestejä iv.-verkostosta viiden Pe 2:n lähestymisestä. Nämä lensivät aina Ladvan pohjoispuolelle saakka, kiersivät täällä sijainneen iv.-aseman ja poistuivat jälleen etelään näkymättömiin. Rykmentin komentaja peruutti saamansa ilmoituksen johdosta hälytysvuoron lähdön. Aivan yllättävästi kuitenkin samat kadonneet Pe 2:t ilmestyivät Äänislinnan etelälaidoille neljännestuntia myöhemmin. Ne suorittivat hyökkäyksensä lentokenttää vastaan ja poistuivat suuren nopeutensa turvin kohtaamatta ainuttakaan hävittäjää.

Aunuksen kannaksen iv.-verkko oli vielä v. 1942 hyvin harva radiokaluston puutteen vuoksi. Kaikki näihin tarkoituksiin lienneet viestivälineet oli annettu Karjalan Kannaksen ja Etelä-Suomen tarpeisiin. Ilmeisesti venäläisten lentohyökkäyksen suunnittelijat olivat tällä kertaa nerokkaalla tavalla käyttäneet hyväkseen iv.-järjestelmän aukkoja. Koska he eivät uskoneet pystyvänsä peittämään eteläistä valvonta-aluetta, he päättivät ryhtyä harhautamiseen vasta matkan puolessavälissä soluttautuen ovelalla lenkillä lounaiseen suuntaan valvomattomaan korpeen.

Tietysti iv.-verkko vähitellen muodostui tyydyttäväksi, myöskin näillä raukoilla rajoilla. Lisäksi raivattiin lentokenttä Ladvan pelloille, jonne syksyyn saakka sijoitettiin MS-lentue. Äänislinna sai tästä lähtien olla hyökkäyksiltä rauhassa.

Myöhäiskesällä 1942 siirtyi LLv 24 Karjalan Kannakselle ja liitettiin LeR 3:een. LeR 2:lle jäi vain LLv 28 ja tiedustelulaivue LLv 16, jonka lentokoneet olivat Gladiaattoreita ja Fokkereita. LLv 28 siirtyi pääosillaan heti Hirvaksen kentälle, mutta sen sodanaikana kertyneet runsaat varastot kaikenlaisine talvivarusteineen korjaamoineen j.n.e. oli Rykmentin komentajan käskystä siirrettävä huolellisesti, kiirettä pitämättä. Ei ollut mitään syytä hosumiseen, koska lämpimänä vuodenaikana ei kaikkia välineitä tarvittu. Sitä paitsi jäi lentue Äänislinnaan huolehtimaan A. kannaksen kaakkoisosan lentotehtävistä. Viimeiset materiaalin siirrot suoritettiin vasta myöhäissyksyllä. Kenttäsysteminsä nojalla LeR 2 saattoi nopeasti muuttaa toiminnan painopisteen Karhumäen tai Syvärin suuntaan.

Mainitsen tästä melko mitättömästä tapahtumasta siksi, että Ilmavoimien Esikunta käytti saamaansa ilmoitusta viimeisten kuormien lähdestä Hirvukseen ”vakanssieteellisiin keitoksiinsa” kuten pian tulemme näkemään.

Nähtävästi juuri asematavaiheessa kehittyi Ilmavoimien Esikunnan hoitama valvontajärjestelmä, jonka tarkoituksena oli koota tietoja, jopa juorujakin kaikesta mitä yksikköjen jokapäiväisessä elämässä tapahtui. Ilmoitusten tai pikemminkin ilmiantojen toimittamisesta huolehtivat asiamiehet, jotka tavallisesti oli valittu aliupseerien joukosta. Järjestelmä vaikutti erittäin vastenmieliseltä, vaikka se ehkä saattoikin olla tarpeellinen, vieläpä Päämajan määräämäkin.

LeR 2:n komentaja huomasi tällaisen ”geepeeun” toiminnan useista muuten vaikeasti selitettävistä tapahtumista ja oppi tuntemaan koko järjestelmän siirryttyään Ilmav.E:aan. Eräänä päivänä hän sai käsiinsä ilmeisesti tyytymättömien vanhojen varusmiesten lähettämän

nimettömän kirjeen LLv 28:sta. Tässä kirjeessä valitettiin epäoikeudenmukaisuudeksi ja laivueen komentajan tekemäksi virkavirheeksi sitä, ettei vanhoja ikäluokkia oltu kotiutettu. Rykmentin komentaja piti nuhdesaarnan asianomaisille laivueen komentajan kuullen ja kehoitti heitä tutustumaan asian oikeaan laitaan komppaniansa toimistossa. – Ilmeisesti oli syytä sysissä jos sepissäkin. Muutamat laivueen komentajat eivät tarpeeksi huolehtineet varusmiehistään.

Jokatapauksessa juttu oli varsin vähäpätöinen, jukuripäisten perheenisien ymmärtämättömyydestä johtunut tyytymättömyyden ilmaus. Missään tapauksessa sitä ei saanut suurennella kapinaksi; se ei ollut edes sellaisen poikanenkaan, koska miehet olivat koko ajan tunnollisesti täyttäneet velvollisuutensa. Myöhemminkään ei heistä ollut valittamisen aihetta. Mutta nuhteissa oli tietysti syytä säikäyttää heitä mahdollisimman julmasti sotailain ankaruudella ja kirje revittiin, niin jälkeensä ajatellen, naurettavalla dramaattisuudella palasiksi kokoontuneen joukon edessä. Rykmentin komentajan päättämän ratkaisun luonteeseen kuului, ettei tapahtumasta annettu yksityiskohtaista ilmoitusta Ilmav.E:aan. Mutta tästä huolimatta tuli tältä tiukka tiedustelu kapinasta LLv 28:ssa.

Kyseisenlaisen asiamiesverkon käyttäminen valvonnassa muussa kuin vastavakoilutarkoituksessa on varsin epäonnistunut keino terveen taisteluhengen ylläpitämiseksi yksiköissä. Ja varsin lähellä on vaara, että sopivasti tietoja koristelemalla tehostetaan juonitteluja kaikialle aina pesiytyvien pyrkijäluonteiden intressien hyväksi.

Eräänä kauniina syksyisenä päivänä vuonna 1942 saapuivat Ilmav.E/YE os:n päällikkö evltn. R.P. ja majuri H. Äänislinnan kentälle. He eivät lainkaan suvainneet tulla tervehtimään LeR 2:n komentajaa hänen esikuntaansa, ilmoittivatpa vain saapumisestaan hänelle puhelimitse. Mutta myöskin LLv 16:n komentaja majuri K. sai heidän kehoituksestaan jäädä esikuntaansa. Herrat kiiruhtivat koneellaan Hirvaksen kentälle, missä rupesivat tenttailemaan LLv 16:n upseereita. Vain erällä vänrikillä oli jotain muistuttamista laivueenkomentajaansa vastaan. Hän oli nimittäin eräästä lipsahduksestaan saanut rangaistuksen juopumuksesta, tässä suhteessa ankaralta ja esimerkillisen raittiilta esimieheltään.

Muutamia viikkoja myöhemmin majuri K. siirrettiin Kauhavalle ja laivueen komentajaksi tuli toinen ”hyvä mies” tilalle, majuri S. Vähän aikaisemmin oli vaihdettu komentaja LLv 28:aan. Rykmentin komentajaa harmitti asiassa Ilmavoimien Esikunnan noudattama menettelytapa, muissa suhteissahan siirto saattoi olla kokonaisedun mukainen. ”Tarvitaanhan hyviä miehiä muuallakin”, oli majuri H:n vastaus tiedusteluun siirron syistä. Miksi sitten mokoma salakähmäisyys oli tarpeen? Jokatapauksessa oli eversti L. näiden ”naamiaisten” vuoksi kierossa asemassa suhteessaan kiitettävällä tavalla toimineeseen alaiseensa.

Taktilliseltakin kannalta mielenkiintoinen on LeR 4:n hyökkäys Sekehen lentotukikohtaa vastaan iltapäivällä 19.2.42. Eversti Gabrielsson kertoo tapauksesta lyhyesti: ”LLv 44 palasi iltapäivällä vaikeuksitta, mutta LLv 46 (Dornier) ja LLv 48 (DB) joutuivat yöllä paluumat-

kallaan yllättävän nopeasti kehittyneeseen sakeaan lumipyryyn, jolloin laivueiden koneet yhteenajovaaran välttämiseksi hajaantuivat ja seurauksena oli runsaasti pakkolaskuja ja sekä kaluston että miehistön menetyksiä.”

Tapahtumaa tutkimaan komennettu ev. L. totesi sääennustuksen erehtyneen vain kahdella tunnilla. Sankan ja leveän lumimyrskyrintaman oli ilmoitettu lähestyvän lännestä, mutta siitä huolimatta oli koneet pantu liikkeelle melko teoreettisen aikalaskelman turvin. Tällainen varomattomuus tuntui hävittäjäkomentajalta varsin ihmeelliseltä. Mutta lisäksi selvisi, etteivät koneiden radiot olleet olosuhteiden vaatimassa kunnossa. Kun nyt rintama lähestyikin odotettua nopeammin, ei laivueita voitu kutsua takaisin. Mitään reittivaloja ei oltu asetettu, eikä mihinkään muunkaanlaisiin varmistustoimenpiteisiin oltu ryhdytty. Koko yritys oli epäilemättä erittäin heikosti valmisteltu ja johdettu. Käsittämättömältä tuntuu muun muassa miksi retkelle oli lainkaan lähdettävä epäedulliseksi kehittyvässä säässä. Sekehen pommittaminen olisi aivan hyvin voitu lykätä tuonnemmaksi, tai luopua siitä kokonaankin rauhallisen asemasotavaiheen jatkuessa maassa.

Ikävä seuraus tästä taktillisen ajattelun lyhytsulusta oli Lentokoneetehtaan suojien täyttyminen valtavista korjattavien pommituskoneiden ruhoista, mikä luonnollisesti viivytty Myrsky- ja Humu-hävittäjien sarjarakennustyötä sekä MS-koneiden moottorinvaihtoa.

Rinnastan nyt tähän kerrottuun tapahtumaan erään toisen LeR 4:n tappion vertailun vuoksi (Gabrielssonin historiasta):

Suursaaren valtaamiseen osallistui lentojoukoista:

- LeR 3 (p. LLv 26, joka suojaasi Karjalan Kannaksen joukkoja) vahvistettuna yhdellä BW-lentueella LeR 2:sta;
- vahvistettu LLv 42;
- LLv 6 vahvistettuna neljällä kuljetuskoneella LeR 4:stä.

Lentojoukkojen vahvuus oli 26.3.42:

- 12 BL-pommituskonetta
- 6 BW-hävittäjäkonetta
- 17 FR-hävittäjäkonetta
- 13 CU-hävittäjäkonetta
- 4 VP-pommituskonetta (venäl. SB)
- 5 VH-tiedustelukonetta (I-153)
- 2 DR-tiedustelukonetta
- 3 JU-kuljetuskonetta
- 1 HE-kuljetuskonetta
- Yhteensä 63 konetta

Tukikohtina käyttivät BL- ja BW-koneet Immolaa, VP-koneet Malmia, CU- ja osa FR-koneista Suuljärveä, muut Haminan talvilentokenttää.



Tehtävät oli määrätty em. Ilmavoimien esikäskyssä. Johtosuhteet ovat tässä operatiossa erikoiset ja tarkastelun arvoiset. Ilmavoimien komentaja näet määräsi, että LeR 3:n ja 4:n komentajat saivat ”toimia itsenäisesti”, suoraan yhteydessä Tst.os. Pajarin komentajaan ja LLv 6:n hän alisti kenraalimajuri Pajarille. Valmisteluvaiheessa ei niinmuodoin ollut yhteistä johtoa ja yhteistoiminnan onnistuminen jäi jälleen ao. komentajien sopeutumiskyvyn varaan. Tässä operatiossa olisi ilmakomentajan määrääminen enemmittä perusteluitta ollut paikallaan. Saaren varsinaisen valtauksen ajaksi siirtyi Ilmavoimien komentaja suorituseliemiensä yhteiseen komentopaikkaan Kotkaan ja saattoi siten kyllä henkilökohtaisesti vaikuttaa tapahtumien kulkuun.

Hävittäjätoiminnan johtamista varten oli perustettu komentopaikka, jolla oli hyvät viestiyhteydet ilmavalvontaverkkoon, tukikohtiin ja ilmassa oleviin koneisiin sekä joukkojen mukana liikkuviin radioasemiin eli ns. ohjausasemiin. Siten saattoi LeR 3:n komentaja ohjata vahvistukset oikea-aikaisesti taisteluun ja pysyä koko ajan ilmatilanteen vaihtelujen tasalla.

LeR 3 lensi 18.–30.3. välisenä aikana yhteensä 537 lentoa, joista lentotunneiksi muunneltuna tuli 1038 tuntia. Rykmentti ampui alas 22 kpl I-153:a ja 9 kpl I-16:tta eli yhteensä 31 konetta. Rykmentin komentaja (ev.ltn. Nuotio) saattoi olla hyvin tyytyväinen poikiensa suorituksiin. Hyvän tuloksen aikaansaamiseen vaikuttivat ennen muuta onnistunut jo ennestäänkin tunnettu johtamistapa, voimien keskittäminen ja hävittäjäohjaajien hyvä ampu-mataito.

LeR 4:n pommituskoneiden tehtävänä oli viimeistään 27.3. kello 5:een mennessä pommittaa:

- Majakallion kaakkoispäässä olevia pesäkkeitä,
- tästä maalista n. 400 m itään olevaa korsualuetta,
- Vähäsomerikon lahden konekivääripesäkkeitä ja
- valmistautua kaikin voimin toiseen hyökkäykseen, jonka maalit myös oli määrätty.

Lähtö tapahtui kello 4. Matkalla maaleille joutuivat koneet huonoon säähän ja vain kolme konetta pystyi saamansa tehtävän suorittamaan, muut keskeytivät ja niistä tuhoutui kaksi täydellisesti miehistöineen ajettuaan sumussa jään pintaan. Sää esti suorittamasta toisen suunnitellun hyökkäyksen. Maatilanne kehittyi sittemmin niin nopeasti, ettei pommitusliviuetta enää tarvinnut eikä voinutkaan käyttää.

Näin kertoo Gabrielsson historiassaan. Häneen voidaan kaikessa tässä sanotussa empimättä yhtyä. Pommitusrykmentin, LeR 4:n komentaja ev.ltn. Somerto sai BL-tappion vuoksi siirron Kauhavalle ja hänen tilalleen tuli eversti Sarko. Jos vertaamme 27.3.42 Suursaaren ja 20.2.43 Sekehen onnettomia hyökkäysretkiä keskenään, oli edellinen paljon vähemmässä määrässä maassa toimineen johdon syytä kuin jälkimmäinen. Suursaaren tapauksessa oli kysymyksessä maavoimien vaikean hyökkäyksen valmistelu suojattoman jään ylitse. Sekehen lentokentän pommittaminen ei sitä vastoin ollut millään tavalla välttämätön. Sen lykkääminen ei olisi sekoittanut minkäänlaisia strategisia piirustuksia yhtävähän ilmassa kuin maassakaan. – Lisäksi oli edellisessä tapauksessa Ilmavoimien komentaja katsottava

varsinaiseksi johtajaksi, jos arvioidaan sään vaikeuttavaa osuutta lentotoiminnassa. Mutta jään pintaan ajo oli asiallisesti arvostellen lähinnä ohjaajavirhe, sillä mittarilentoon olisi varmasti ollut mahdollisuuksia korkeammalla. Tuskinpa sää oli kauttaaltaan aivan huono koska osa koneista suoritti tehtävänsä. Tiedämme myös, että hävittäjien osalta olivat viestiyhteydet kunnossa ohjausasemia myöten. Ev.ltn. Nuotio johti lentueitaan aivan yhtä tehokkaasti pienestä komentopaikastaan kuin ev. Magnusson v:n 1943 alusta lähtien omastaan LLv 24:ää. Mutta oliko kaikki tehty luotettavien n.s. karkeiden säätietojen saamisen hyväksi. Meteorologit saattoivat vain antaa sään ennustuksensa suurissa puitteissa. Aivan yhtä tärkeätä oli valvoa paikallista säätä pommituskoneiden reiteillä ja lisäksi Malmin, Hyvinkään, Hollolan ja Utin kentillä mikäli nämä kaikki olivat vastaanottokunnossa.

Jokatapauksessa Sekehen ”erehdys” oli pahempi, mutta ev. Sarko jäi komentajaksi. Hän jäi vielä paikalleen syksyllä 1943 toisen aivan samantapaisen vaikka seurauksiltaan vakavamman, liian kevyesti valmistellun pommitusretken jälkeen.

Toisinaan tuo siunattu ”pärstäkerroin” esiintyy harmittavan selvänä Ilmavoimien henkilöasioissa.

Asemasodan luonne vaati tietysti vihollisen maajoukkojen jatkuvaa valvontaa, siis runsaasti aluetiedustelua, minkä liiallista suosimista etenemisvaiheen aikana oli aihetta moittia. Mutta tutkittava alue onkin pitkät ajat muuttumattomana pysyneen rintaman takana suhteellisen pieni. Lisäksi se on suurimmalle osalle tähytjäohjaajista tuttu vanhastaan. Tiedusteluunitelman tekeminen on näillä edellytyksillä melko yksinkertaista vaikkakin huolellista työtä. Jokainen reitin osa on valittava taistelutaktillisia näkökohtia silmälläpitäen, minkä lisäksi on otettava huomioon näkyvyyden vaatimukset.

Varmasti kaikki Ilmavoimiemme tiedustelulaivueet toimivat ansiokkaasti heikohkolla lentävällä kalustollaan, armeijakuntien välittömäksi avuksi. Näiden rivien kirjoittaja muistaa lähinnä kunnioituksella ja ihailulla LLv 16:n suorittamaa työtä sekä sen etevät komentajat majurit Kurimon & Seeven sekä lentueen päällikön kapteeni Pursiaisen. Varsinkin oli Karhumäen Vitskaan aivan vihollisen ”nokan” eteen sijoitetun GL-lentueen kylmäverinen kestävyys sekä taitavasti johdettu ja suoritettu lentotoiminta erityisellä tunnustuksella mainittava. Oli kummallista, ettei sen vuosikausia kestänyttä lymyilyä Vitskan kentällä vakavammin häiritty. LLv 16 kehittyi naamioimistaidon mestariksi vihollisen esittäessä palkintuomarin osaa negatiivisessa mielessä. Näillä ”messuilla” ei ojennettu kultamitaleja vaan tarjottiin sirppeinä ja moukkuina viuhuvia pommisirpaleita. Mutta tällaisen rähinän tauottua näytteli lentue ”alles tot<sup>16</sup>”-tilannetta niin uskottavalla perusteellisyydellä, että rauha palautui viikkomääräksi.

Muuten, kätkeytymisestä ja naamioimisesta puheenollen kerrottakoon myös hiukan harhauttamisesta:

<sup>16</sup> Saks. 'kaikki kuollutta' (toim. huom.).



Suomalaiset laivueet onnistuivat lentokoneiden ja -kenttien naamioimisessa ja vihollisen hämäämisessä. Hävittäjäkonetta peitetään lennon jälkeen Solomannin kentällä helmikuussa 1942. (SA-kuva 79511)

Derevjannojen (Puutoisten) lentokenttä järjestettiin vihollishävittäjien hyökkäysten varalta it.-loukuksi varsin nopeasti. Sen pehmeään pintaan tehtiin runsaasti jälkiä autoilla ajamalla ja lentokoneilla rullailemalla. Kentän laitoihin loihdittiin huolellisesti naamioituja ”koneita”, risukasoja, joista siellä täällä pilkisteli siiven tai peräsimen tynkä. Lukuisten korsujen oviaukot peitettiin kuusilla ”huolellisesti”, mutta siellä täällä kimalteli silti sähköyvin sätein lentokoneen moottorinpelti tai potkurinnapa. Nämäkin laitteet olivat yksinkertaisia, narsusta riippuvia pellinkappaleita. Myöskin Äänislinnan kentän päähän peltoalueelle naamioitiin valekoneiden rankoja. Näiden tarkoituksena oli tietysti vihollispommitusten vetäminen väärään paikkaan. Myöhemmin vilkkaimman lentotoiminnan siirryttyä tästä tukikohdasta muille markkinoille, tälle Solomanin kentälle jäi vain muutama harva Äänisjärveä valvo-



Tiiksjärven kentän koneita naamioituna kentän laidassa joulukuussa 1941. (SA-kuva 69074)

va Fokkeri tai paikallistorjuntaan liikenevä Morane. Kuitenkin oli Kentälentovarikko 2:n erinomaiseen kuntoon, jopa lämmitettäväksikin uusittu halli yleensä jatkuvasti täynnä korjattavia koneita. Siksi ei enää ollut syytä kiinnittää vihollislentäjien huomiota valelaitteilla näille tienoille.

AK:n komentaja kenraali H. oli kuitenkin ”lennunvokottajien” poistamisesta pahasti nyreissään:

”Miksi eversti on poistanut valelaitteet kentältä?” puhelimessa särähti kiukkuisesti.

”Koska ne eivät enää ole miksiäkään hyödyksi, herra kenraali.”

”Eversti ei ymmärrä, minä toivon, että kentälle pantaisiin mahdollisimman paljon sellaista kaikenlaista, mikä panisi ryssän pommittamaan kenttää kuten tähänkin asti eikä kaupunkia.” Kaikkien kunnioittama taitava kenraalimme oli kyllä omalla kannaltaan oikeassa, mutta Lentorykmentin komentaja ei mitenkään voinut suostua ”harakiriinkaan”. Aivan päinvastaiselta kantilta tähtäili asioita kenraali M. Kun hävittäjälentue sijoitettiin Ladvaan kolhoosin salaojitetulle pellolle, hän näytti olevan huolissaan kylään sijoitetuista esikunnistaan ja yksiköistään, koska oli aikaisemmin saanut olla vihollisvierailulta rauhassa.

Yleensä oli venäläisten lentotoiminta vuonna 1942 Aunuksen kannaksen itäosissa vielä pahasti lamassa. Päivisin kaartelivat taivaalla vain haukat ja yöllä kummittelivat pöllöt. Harvoin kuului Pe 2:n, U 2:n tai desanttilentoveneen surinaa. Vielä harvemmin nähtiin tähti-merkkisiä hävittäjiä. Yhden ainokaisen kerran räiskivät valojuovat ja nousivat pommien pö-

lypatsaat Derevjannojen uunotuskentän reunoilla. – Kun eräältä vangitulta vihollislentäjältä tiedusteltiin, miksi ei esimerkiksi Äänislinnaa pommitettu, oli vastauksena olankohautus ja käsivarsien nosto: ”Potschemu?<sup>17</sup> ”

Paljonkaan taktillisesti mielenkiintoista ei vuosi 1942 tarjoa näillä seuduilla. V:n 1943 keväällä rävytettiin LLv 16:n syöksypommituskoneilla Äänisjärven vihollislaivastoa. Useita moottoritorpeedoveneitä upposi. Tämä oli kai Fokkerien ainoa onnistunut debyytti ärjyvän meren filibustereina<sup>18</sup> (epärunollisesti kyllä Äänisjärvi sattui olemaan rasvan tyyni). Tapah- tumasta kannattaa mainita siitä syystä, että venäläisten merenherruus ilmeisesti loppui sen vuoden purjehduskaudeksi tähän paukkuun, joten Äänisjärven pohjoisilla reiteillä risteile- viä meripoikia tällä kertaa todellakin varjeli taivas meren vainolaisilta.

---

<sup>17</sup> Ven. ’miksi?’ (toim. huom.).

<sup>18</sup> Engl., tässä yhteydessä: ’(meri)sissi’ (toim. huom.).

## 4.

**Kesäkuusta 1943 kesäkuuhun 1944.**

Vuoden 1943:n alkuun mennessä olivat LeR 2:n laivueet jo mainiosti sijoittuneet kasar-meihinsa ja korsuihinsa, yleishuolto toimi tyydyttävästi ja sotakaan ei pahasti rasittanut. Pessimismiin, sotaväsmyykseen tai synkkään yksinpuheluun ei ollut mitään syytä eikä halua. Mutta silti jokin, die verfluchte Pflicht und Schuldigkeit<sup>19</sup> nähtävästi kaiveli monen komentajan omaatuntoa. LeR 2:n komentaja esimerkiksi vähitellen kyllästyi vakavien epäkohtien pelkkään tuijottamiseen. Oli ryhdistädyttävä tekemään jotakin. Ja niinpä alkoi hänen kohdaltaan jälleen promemorioiden nikkarointi.

Pahimmalta näytti hävittäjäkonetilanne. Morane oli jo tiedustelukoneluokkaa hitautensa ja huonon nousunopeutensa vuoksi. Se ei saanut Pe 2:ta kiinni yhtävähän vaakalennolla kuin nousussakaan, ja oli surkeata katsella vihollisen pommikoneiden pelleily Äänislinnan yläpuolella. – Selvästikin ilkkuen ne silloin tällöin päästivät hävittäjämme tehokkaan ampumamatkan rajoille, mutta pyyhälsivät sitten täydellä rähinällä loitommalle tai ylemmäs. Ja lisäksi oli MS:n aseistus korjaamaton pala. Vaikka sekä Rykmentin komentaja että LLv 28:n erinomainen komentaja Mannerheimristin ritari majuri A. Maunula yrittivät parastaan, jäi Hispano-asennus kerta kaikkiaan epäonnistuneeksi.

Hävittäjät oli uusittava.

On vaikea selvittää syytä siihen, miksei niitä oltu jo ensimmäisenä sotavuotena saatu Saksasta. Berliinin sotilasasiamiehemme käsityksen mukaan ei n. 100–150 Messerschmittin tai Focke-Wulfhin hankinta vielä vuonna 1942 näyttänyt niin mahdottomalta, ettei sellaista olisi kannattanut yrittää. M.m. Hitler oli ilmaissut kannattavansa liittolaisten tehokasta avustamista saksalaisella materiaalilla mainiten nimenomaan lentokoneetkin.

Perimmäisenä syynä näihin hankintavaikeuksiin oli todennäköisesti Ilmavoimiemme komentajan, kenraali Lundqvistin tunnettu anglomania ja toisinaan melkein sairaalloiselta vaikuttava saksalaisviha. Näitä tunteitaan hän oli ennen talvisotaa pikemmin kaikella tavalla julistanut kuin salaillut ja Saksan Korkeimmissa esikunnissa varmastikin epäiltiin, ettei kenraali L. ollut saanut englantilaista aatelisarvoa ja Knight of the British Empire -ritarimerkkiä tekemättä brittiläiselle maailmanvallalle vastapalveluksia. Esimerkiksi Hitlerin käydessä Marsalkan syntymäpäivillä Immolassa olisi ollut sopiva tilaisuus puhua hänen kanssaan lentokonehankinnoista, mutta tämä asia ehkä unohtui.

Talvella vuoden 1943 alussa saatiin Saksasta laivueen verran Messerschmitt-hävittäjiä. Nämä tulivat perustetun LLv 34:n kalustoksi; enempää ei toistaiseksi tahdottu meille luovuttaa.

---

<sup>19</sup> Saks. 'kirottu vastuun- ja velvollisuudentunto' (toim. huom.).

Samoihin aikoihin komennettiin LeR 2:n komentaja Helsinkiin Ilmavoimien komentajan sijaiseksi. Luovutus- ja vastaanottoilaisuudessa viimeainittu oli melko synkällä tuulella. Hänet oli Marsalkka käsenyt lähtemään Göringin syntymäpäiville, eivätkä mitkään vastaanhangottelut olleet auttaneet mitään. Kenraali L. ei voinut sietää Göringiä. Kerrankin hän oli saanut esittää noloa yksinpuhelua tämän työhuoneessa. G. ei ollut puhunut sanaakaan, tuijottanut vain synkkänä sitä suomalaista pitkää herraa, josta oli niin paljon epäedullista raportoitu. Ja nyt oli lähdettävä viemään syntymäpäivälahjaksi Suomen lentomerkki (”mit Brillanten”<sup>20</sup>, kuten syntymäpäivälapsen häveliäs toivomus oli kuulunut olleen).

Tietysti eversti L. teki parhaansa rohkaistakseen eroa ja eläkettä punnitsevaa kenraaliaan ja samalla tietenkin oli tilaisuus puhua mahdollisimman paljon kaunista tarvittavista lentokoneista. On tosiaankin syytä antaa arvoa sille voitolle, minkä matkalle komennettu uhri saavutti monenkin mielestä ehkäpä paremmasta minästään ja että matkasta tuli tosi. Die Brillanten tuottivat sentään jotain, 24 Junkers-pommituskonetta. Sitä paitsi oli Göring kertomuksista päätellen ollut varmastikin loistava isäntä kaikille vierailleen. Mutta ilmeisesti oli jo paljon vaikeampi suostuttaa aseveljeä myymään hävittäjiään eikä kenraali L:n ainoa Canossan matka valitettavasti ollut vielä sadan Mersun arvoinen.

Hyvin ikävänä epäkohtana jatkui lentojoukkojen alueellinen karsinoiminen. Tilanne paheni vielä v:na 1943 Aunuksen kannaksella, kun rykmenttien väliraja vedettiin tiukasti Äänislinnan eteläpuolitse suoraan länteen. Näissä merkeissä oli tietysti rykmentin komentajien entistä enemmän ”sovittava keskenään”. Ilmavoimien Esikuntakin oli muuttanut kokonaisuudessaan Helsinkiin, siis liian kauas voidakseen johtaa rykmenttien yhteistoimintaa. Komentosuhteet olivat ilmeisesti kadettimaisen formalistisesti suunnitellut.

Myöskin erikoishuollon järjestely oli epäonnistunut. Sen sijaan, että sotatoimialueen kenttälentovarikot olisi alistettu rykmenteille tai esim. Aunuksen kannakselle muodostetulle prikaatille, ne jäivät Ilmav.E:n käskyvallan alaisiksi. Helsingistä saakka määrättiin niille työt ja näiden kiireysjärjestys. Ja kuitenkin tiesi rykmentin komentaja parhaiten esim. minkä vaurioituneen lentokoneen korjaukselle oli annettava etusija. Mutta pahempi vastus oli siitä kummallisesta järjestyksestä, että Kenttälentovarikko 2:ssa noudatettiin täysin siviilimäisiä businessitapoja. Perjantai-iltana panttiin yrityksen ovet kiinni. Silloin lähtivät johtaja ja insinööri weekendiä viettämään jonkin kalaisen erämaajärven rannoille. Ja tätä holydaytä kesti ainakin sunnuntai-iltaan. Kyllähän tietysti narrattujen haukien valtavia leukaluita kernaasti tarkasteli seuraavalla viikolla, mutta mieluummin olisi sentään noutanut Hirvaksessa kiireisesti tarvittun moottorin tai varaosan Äänislinnan varikosta kuin lähettänyt autolla sellaista noutamaan Tampereelta asti. Ainakin tällaiselta näytti tilanne LeR 2:n komentajan näkökulmasta, mutta myönnettäköön, että näkökulmia saattoi olla legio muita (oppikirjan mukaan jopa yhteensä 360°). Tekijä ei muista mikä näistä ”kulmista” osoittautui vuotta myöhemmin terävimmäksi, kun asiasta Ilmavoimien Esikunnan vihreän neuvottelupöydän ääressä ratkaisevasti kiisteltiin. Jokatapauksessa LeR 2:n komentaja voitettiin tässä tilaisuudessa ainakin kahdella ”luupään mitalla”.

<sup>20</sup> *Saks., oik. mit Brillanten 'briljanttien kera' (toim. huom.).*

Täydennysmuodostelmien koulutusohjelmiin ja -menetelmiin ei niin ikään missään tapauksessa voitu olla tyytyväisiä rintamayksiköissä. Niistä puuttui selvä tarkoitus ja suunnitelmista tietysti taaskin tuo Ilmav.E:n vihaama painopiste. Reserviohjaajien koulutuksesta oli Ilmavoimien esikuntapäällikkö vastuussa. Se kuului hänen tehtäviinsä. Mutta ev.ltn. P:llä ei ilmeisestikään ollut riittävästi kokemusta tällaisen vaativan työn johtamiseen. Hän oli ennen esikuntaan joutumistaan vain parin kuukauden ajan toiminut tiedustelulaivueen komentajana etenemisvaiheen alussa. Mikä lieneekin vikana ollut, ilmeisestikin olivat hävittäjälaivueisiin hyväksytyt nuoret ohjaajat luvattoman heikosti treenatut avaruuden tarkkailuun ja puolustukseen.

Tässä olivat ne murheen aiheet mitkä lähinnä panivat LeR 2:n komentaja jälleen tuhrimaan promemorioitaan. Yhdessä näistä oli nähtävästi ehdotettu hävittäjä tarkastajan määräämistä Ilmav.E:aan.

Eversti R. Lorentz määrättiin ilmasotataidon tarkastajaksi 16.6.1943.

Ilmoittautumistilaisuudessa kenraali kertoi paljon mielenkiintoista. Tärkeintä kuultavaa oli Marsalkan mielipide tilanteen kehittymisestä ja eri johtoportaiden lähitulevaisuuden tehtävistä. Hyvänä sotilaana M. oli selvästi jo näin aikaisessa vaiheessa ottanut pahimman mahdollisuuden toimintansa perustaksi: ”Venäjän armeija ei ole sama kuin vuonna 1939. Sen on tehokkaammin varustettu ja sitä johdetaan paremmin kuin silloin. Lähtekäämme siitä, että vuoden päästä olemme yhtä vaikeassa asemassa kuin talvisodassa.” Oli siis viisainta kaikella tapaa valmistautua tällaisen käänteeseen varalta. Tästä pääasiasta siirryttiin keskustelemaan kevyemmistä aiheista. Vastaleivottu tarkastaja sai heti alkajaisiksi tietää, että häneen oltiin esikunnassa erittäin tyytymättömiä. Nämä tyytymättömät aineellistuivat melko vähin tunnusteluin esikuntapäällikön persoonaksi. Ja tietenkin oli entisen LeR 2:n komentajan suurimpana munauksena mainittu LLv 28:n hidas materiaalin muutto Äänislinnasta Hirvukseen, muut jäivät salaperäisyyden varjoon. – En tällä hetkelläkään tiedä, mikä oli kenraalin käsitys asiasta ja riittikö eversti L:n selitys mainitun toiminnan puolustukseksi. Häntä ei nähtävästi erikoisemmin kiinnostanut koko juttu: ”Niin, eihän sinua ole haukuttu yhtymissä millään lailla.”

Esikuntapäällikkö oli ollut sillä kannalla, että ilmasotataidon tarkastajan tehtävät rajoitettaisiin pelkästään taistelukoulutuksen valvontaan. Kaikki muut oikeudet oli pidätettävä hänelle, everstilutnantti R. Pajarille. Selvimmin tämä varsin kunnioitettava vastuunaulius ilmeni hänen laatimastaan ja Ilmavoimien komentajan allekirjoittamasta virkaohjeesta, joka pyrki kammitsoimaan tarkastaja-paran mahdollisimman ahtaitten aitojen taakse. Eräässäkin kohdassa oli varmuuden vuoksi unohdettu teonsana pois, joten ei käynyt selville saiko viime mainittu esitellä tai edes ajatella lentoaseen kehittämistä.

Kenraali Lundqvist katkaisi tämän koomillisen Gordionin solmun taitavalla tavalla. Virkaohje jäi voimaan, jottei esikuntapäällikkö loukkaantuisi, mutta eversti Lorentzin ei tarvinnut välittää sen pykälistä lainkaan, vaan hän sai ilman käskyvaltaa ”sekaantua” kaikkiin sellaisiin ilmasodankäyntiä sivuaviin toimintoihin, joissa oli jotakin korjaamisen varaa. Oli sangen



valitettavaa, ettei everstiluutnantti Pajari ilmeisestikään jaksanut sulattaa itseään vanhempaa ja kokeneempaakaan upseeria virkauransa tiellä. Yhteistoiminta hänen kanssaan osoittautui ennen pitkää aivan mahdottomaksi.

Ilmasotataidon tarkastajan ”sekaantumissuunnitelma” oli pian tehty. Marsalkan tilanteen arvostelu edellytti materiaalin säästämistä. Varsinkin LeR 4:n kohdalta oli sotalentoja vähennettävä ja kunnossa olevaa kalustoa siten pyrittävä lisäämään. Kokonaisvahvuushan oli varsin tyydyttävä, yhteensä n. 110 pommituskonetta. Mutta pommituslennoston heikkoutena oli sen melko taitamattomaksi osoittautunut johto ja alkeellinen ilmataistelutaito. Niinpä oli syytä määrätä sille pitkähkö luova tauko puutteellisuuksien korjaamiseksi. Varsinkin oli kk-ampujat treenattava ainakin tyydyttäväiksi taistelijoiksi. Tätä tarkoitusta varten rakennettiin Luonetjärven kentän laitaa mahdollisimman paljon todellisuuteen liittyvä taktillinen ampumarata.

Lisäksi oli Rykmentti saatava harjoittelemaan taistelunmukaisia ryhmityksiä muodostelmalentojen yhteydessä. Ilmasotataidon tarkastaja ei saanut käskettä, hän saattoi vain kehoittaa ja neuvoa. Hän ei katsonut edistävänsä ajamaansa asiaa pitämällä jyrkästi kiinni ehdotamistaan lentomuodoista ja taistelutavoista. Pääasia oli, että jotakin järjellistä aikaansaatiin.

Rykmentin hallussa oli melkoinen määrä tehokkaita valomajakoita, mutta näitä ei yleensä käytetty arvoituksellisista syistä. Kaikkia yksinkertaisia lennonvarmistuskeinoja melkein pä halveksuttiin, kuten m.m. näköhavaintoihin perustuvia paikallisia säätietoja. Aivan liian paljon luotettiin mittarilentoon, suuntimoihin ja radiokompassiin. Ei älytty moninkertaisen varmistamisen tarpeellisuutta lentotoiminnassa.

Kun ilmasotataidon tarkastaja esitteli havaintonsa ja käsityksensä Ilmavoimien komentajalle, ainakin näytti siltä, että hänen ehdotukseensa kaluston säästämistä ja harjoituskauden aloittamisesta oli suostuttu. Näin ei kuitenkaan todellisuudessa tapahtunut. Kenraali L. ei voinut sietää sitoutumista mihinkään ennakoiviin päätöksiin aikaisemminkaan, mutta varsinkin saatuaan ev.ltn. Pajarin esikuntapäälliköksen hänen vastenmielisyytensä kaikenlaisia toimintasuunnitelmia kohtaan huomattavasti jyrkkeni.

Jokatapauksessa voimme todeta pommituslennoston ilmataistelutaidon jonkin verran kehittyneen v:n 1944 kesään mennessä. Tärkeätä oli m.m., että radioyhteys saattohävittäjiin järjestyi ja että edes jonkinlainen taistelumenetelmä vakiintui harjoitusten kautta. Eversti Lorentzin aloitteesta hankittiin Saksasta yksimoottorisia Junkers-koneita sääntiedustelua varten etenkin suurhyökkäystä valmistettaessa. Viestikomentaja eversti Saura puolestaan kehitti erittäin ansiokkaalla tavalla lennonvarmistusjärjestelmän teknillistä puolta.

Kaikki olisi sujunut sopivasti ja tyydyttävästi, ellei Ilmav.E:ssä saman ”puuropadan” kimpussa olisi ollut monta kokkia. Suunniteltu pommituslennoston säästäminen ja sen kalustovahvuuden kartuttaminen epäonnistui surkeasti.

Eräänä ihanana loppukesän päivänä v. 1943 lensivät ilmasotataidon tarkastaja ja esikuntapäällikkö Mikkeliin. Heidät oli käsketty Päämajaan Marsalkan määräämään puhutteluun. Tässä tilaisuudessa eversti Nihtilä esitti Marsalkan ihmettelevän pommituslennoston kummallisia touhuja. Muun muassa oli pommitettu vähäpätöisiä kyliä vihollisen selustassa. Arvostelukykyisenä sotilaana Marsalkka oli tälläkin kertaa havainnut aivan ilmeisen taktillisen typeryyden. Tosiaankin, mitä ihmeen hyötyä oli baabojen ja dieduschkien pelottelemisesta joissakin syrjäkylissä tai vaikkapa jonkin tärkeähkön sillankaan vioittamisesta vihollisen selustassa, kun kerta ei rintamalla tapahtunut yhtään mitään.

Ilmasotataidon tarkastaja olikin mainitussa tilaisuudessa jyrkästi pommituslennoston säästämisen kannalla. Hän mainitsi eversti Nihtilälle aloitetun koulutuskauden tarkoituksen ja käsityksensä koettujen tappioiden syistä. Mutta P. ja N. jäivät silti häirintäpommitusten kannalle. Ainakin oli heidän kesken puhetta Marsalkan taivuttamisesta niihin. Luonnollisesti eversti L. ilmoitti omalta kohdaltaan käsityskantansa Kenraalilleen. Parin viikon päästä hän löysi valmiiksi allekirjoitetun käskyn pöydältään. Oli kysymys suurisuuntaisesta hyökkäyksestä Lavansaaren lentokenttää vastaan. Hän tiedusteli tietysti heti Ilmavoimien komentajalta mahdollisuutta mokoman yrityksen peruuttamiseen, mutta Kenraali pysyi ikävä kyllä esikuntapäällikön inspiroimassa päätöksessään.

Lavansaaren tukikohtaa suojasi vahva ilmatorjuntatykistö, mutta se oli eteentyönnettynä hävittäjien työkenttänä maalina toisarvoinen. Ei ollut lainkaan luultavaa, että viholliskoneita olisi onnistuttu vahingoittamaan, edes omia melko varmoja tappioita vastaavasti. Taktillisessa mielessä oli ilmeisesti kysymys ”iskusta ilmaan”. Mutta ilmasotataidon tarkastaja halusi sillä kertaa välttää pahempaa riitaantumista esikuntapäällikön kanssa. Hän lohdutautui sillä ajatuksella, että hyökkäyksen edellytyksenä oli ”sopiva sää”.

Toisin kuitenkin kävi. 18.9.43 oli Hämeenlinnassa Ilmavoimien komentajan johtama rykmentinkomentajien kokous. Illallisen ääressä istuttaessa LeR 4:n komentaja julisti yllättävän uutisensa: ”Nyt se pyörii, parhaillaan on koko rykmentti ilmassa!” Oli myrskyinen syysilta, matalana riippuvista pilvistä satoi kuin saavista kaataen. Ja samanlaista roskasäätä ulottui kautta maan.

Seuraavana aamuna saapuivatkin sitten väistämättömät jobinviestit. Pitkälle toistakymmentä pommituskonetta oli tehnyt pakkolaskun, monet tuhoutuen, loput raskain vaurioin.

Eversti Gabrielsson kirjoittaa tapahtumasta historiassaan seuraavasti: ”Pommitusrykmentin keskitetty hyökkäys suunnattiin kerran Lavansaaren lentotukikohtaa vastaan. Käsky tehtävän suorittamisesta annettiin 9.9., mutta epäedullisten sääsuhteiden vuoksi se voitiin toteuttaa vasta yöllä 18.–19.9. Hyökkäykseen otti osaa yhteensä 35 konetta ja lopputulosta voidaan pitää täysin epäonnistuneena. Näkyvyys merellä oli erittäin huono, vain muutamat koneet löysivät maalin, muut pyrkivät tukikohtiinsa, mutta suunnistautumisvaikeuksista johtuen ne harhailivat ja joutuivat tekemään pakkolaskuja laajalle alueelle tuntuvien kalusto-

vaurioin. Onnistuessaankin olisi hyökkäys tuskin tuottanut sellaisia tuloksia, jotka olisivat edes nimeksi vaikuttaneet ilmatilanteeseen Suomenlahdella, sillä venäläisillä oli aivan riittävästi lentokenttiä lähiselustassa.”

Onnettomuusiltaa seuranneena aamuna 20.9. kenraali L. ilmoitti lähtevänsä lomalle. Ilmasotataidon tarkastajalle lankesi siten ikävä velvollisuus selvittää tapahtuma Marsalkalle.

Tutkimukset paljastivat ensinnäkin esikuntapäällikön päivä päivältä kiirehtineen hyökkäyksen toimeenpanoa. LeR 4:n komentaja väitti lopuksi hermostuneensa ja määränneensä 19:n päivän suorituspäiväksi, vaikka hän itse samanaikaisesti joutuikin olemaan komentuksella. Valmistelut olivat taaskin aivan liian optimistisen suurpiirteiset. Jos edes olisi käytetty valomajakoita m.m. Suomenlahden rannalla, olisi välttytty monista eksymisistä. Nyt eivät koneet löytäneet varmaa kiinnekohtaa paluumatkansa lähtökohdaksi, vaan muutamat risteilivät Laatokalla arvelen olevansa Saimaan yläpuolella. Ja kaikkialla sade iskeytyi ryöpynä ohjaamon tuulilasiin, myrskyn sortaessa konetta pilkkopimeällä reitillä.

Junkersien palatessa Uttiin peittyi tämä lentokenttä sumuun. Miten teoreettisesti olikaan ajateltu kokonaisen laivueen hoitamista alas kentälle tällaisen tapauksen varalta! Laivueen komentaja ohjasi itse konettaan, kaikki kunnia hänelle siitä. Mutta viisainta olisi ollut hänen pysyä maassa ja johtaa yritystä radionsa välityksellä. Hänellä olisi ollut sellainen käytettävissään. Nyt oli ”komentopaikassa” vain nuorempi upseeri. Sitä vastoin jäi BL-laivueen komentaja maahan, vaikka hänellä ei ollut mitään mahdollisuutta päästä viestiyhteyteen koneittensa kanssa. Lentokoneiden henkilöstöjä ei voida moittia taitamattomuudesta; monet ansaitsivat päinvastoin kiitokset kylmäverisestä ja älykkästä toiminnastaan.

Ikävintä asiassa oli se, että Myrskyjen (50 kpl) ja Humujen (90 kpl) rakennusta sekä Moranoiden moottoriasennusta varten varatut tilat oli jälleen lainattava suurirahoisten pommituskoneiden korjausta varten. Näitä oli Lentokonetehdalla 7.1.1944 korjattavana yhteensä 22 kappaletta. Ja tietysti merkitsi pommituslennoston rivivahvuuden vähennys huomattavaa taisteluvoiman heikkenemistä. Tehokkaita JK-koneita oli enää puolet jäljellä, kokonaisuudessa kymmenen kappaletta oli korjattavana.

Mutta mitä oli sanottava Marskille? Tietysti olisi ollut rehellisintä paljastaa hänelle koko totuus. Seurauksena olisi silloin varmasti ollut LeR 4:n komentajan erottaminen ja sekä Ilmavoimien komentajan että esikuntapäällikön käskyvallan supistaminen ellei suorastaan heidänkin asettamisensa disponibiliteettiin. He olivat toimineet lievimmin sanoen harkitsemattomasti ja selvästi vastoin Marsalkan antamia ohjeita.

Ilmasotataidon tarkastaja katsoi kuitenkin korjaamattoman vahingon jo tapahtuneen ja toivoi tällaisen vastoinkäymisen avanneen kenraalin silmät näkemään tilanteen vaatimukset oikealla tavalla. Tässä hän kyllä erehtyi perinpohjaisesti, kuten myöhemmässä tulemmessa näkemään. Jokatapauksessa oli ikävä puolustella mitä vastuuttominta taktillista pelleilyä kunniotetulle Marsalkalle. Ilmavoimien komentajan viransijainen tunsi itsensä melkein rikol-

liseksi iljettävässä tehtävässään. Kaiken lisäksi jäi tietysti Ylipäällikölle sellainen kuva, että näin innokas puolustelija oli itsekin syyppää rötökseen.

Tapahtumasta ei ollut mitään jälkiseuraamuksia. Marsalkka suhtautui asiaan tyyneästi ja kenraali L. palasi virkistyneenä lomaltaan jälleen johtamaan lentojoukkojaan.

Merkillisen kovan vastuksen ilmasotataidon tarkastaja kohtasi yrittäessään panna alulle lentojoukkojen komentosuhteiden uudestijärjestelyn. Kiivain opponentti oli esikuntapäällikkö.

Taktillisista syistä oli jonkinlaisen aluejärjestelmän toteuttaminen lentojoukkojen toiminnan tehostamiseksi välttämätöntä. Tunnetustihan juuri nopeat painopisteen siirrot pitkällikin välimatkoilla ovat lentoaseen oikean käytön vakuuttavia näytteitä. Mutta tällaiset siirrot edellyttävät myöskin vastaavaa organisaatiota maassa. Sen mukaan oli muodostettava lentoprikaatin alueita kentänhuoltojoukkueilla miehitettyine vastaanottokykyisine kenttineen, koko lentojoukkojen johtamista varten sopivine viestiyhteyksineen, komentopaikkoineen tärkeimmissä suunnissa j.n.e. (Ruotsissa on tällainen systeemi ollut jo muutaman vuoden ajan käytössä. Meillä ollaan siihen, raskasveriseen tapamme, vasta tulevaisuudessa menossa.)

Syksyllä 1943 oli vihollisen hyökkäysvoiman jatkuva kasvaminen selvästi havaittavissa. Sitä vastoin oli saksalaisten joukkojen sotilaallinen kunto ilmeisesti taittumassa. Niinpä oli siis toivottava parasta, pysyttävä optimistina mutta valmistauduttava pahimman varalta. Lukuisissa tilaisuuksissa m.m. kaikissa rykmentin komentajien kokouksissa, joissa Ilmavoimien korkein johto oli läsnä, ilmasotataidon tarkastaja taisteli ehdotuksensa puolesta. Hän viittasi siihen, että esim. Aunuksen kannakselta peräännyttäessä lentojoukkojen oli kentältä kentälle vetäytyessään jatkuvasti taisteltava viivyttyäkseen vihollisen marssia ja suojatakseen omia rivistöjä. Näihin todisteluihin kajahti tietenkin esikuntapäällikön välihuudahdus: ”Nicht vorausdisponieren.” Tottakai oli syytä määrätä paljonkin etukäteen, muun muassa oli jopa rakennettava muutamia lentokenttiäkin vetäytymissuunnassa ja suunniteltava ilma-valvonnan perättäiset viestinkeräyspaikat.

On vaikeata löytää syytä esikuntapäällikön fanaattiseen oppositioon. Eihän ollut mitään puhetta mahdollisen prikaatinkomentajan ylentämisestä kenraaliksi, joten everstiluutnantti P. ainakin tältä kannalta saattoi suhtautua asiaan rauhallisesti. – Lopuksi ei vastapuolelle jäänyt muita perusteita negatiiviselle kannalleen, kuin ettei prikaatinkomentajaksi Aunuksen kannakselle löytynyt sopivaa henkilöä. Ja kenraali L. tokaisi ilmasotataidon tarkastajalle eräässä puhuttelussa nähtävästi koko juttuun kyllästyneenä: ”Myönnän, että olet oikeassa, mutta jos toteutan ehdotuksesi, on minun vaihdettava esikuntapäällikön tilalle joku toinen henkilö ja sitä en halua.”

Ei ollut tosiaankaan mitään aihetta tehdä selvästä taktillisesta suunnitelmasta henkilöpoliittista kabinettikysymystä. Ja miksi olisi esikuntapäällikkö pitänyt vaihtaa?

Lentojoukkojen ahdasmielinen jakaminen ja kytkeminen paikalliseen toimintaan jäi siis voimaan. Sitä vastoin aloitettiin ehdotetut mahdollisen vetäytymisen valmistelut. Mutta nämä edistyivät nyt rykmentin komentajien ”sopiessa keskenään”, t.s. päällekkäin, limittäin ja poikittain, aina ”miu mau mukkaa”. Ja Helsinki oli liian kaukana jotta Ilmav.E olisi pystynyt niihin sanottavasti puutumaan.

Mutta hävittäjärykmenttien komentajat olivat kaikki tarmokkaita ja hyviä johtajia. Varsinkin LeR 1:n komentaja everstiluutnantti Rekola onnistui kiitettävällä tavalla uusien lentokenttäpaikkojen löytämisessä sekä näiden raivauttamisessa. Eikä voida muuta kuin kiittäen mainita ev.ltn. Harju-Jeantynkaan aikaansaannoksia Aunuksen kannaksen pohjoisella alueella (edellä mainituin varauksin).

Syksyllä 1943 liitettiin radiotiedusteluosastot rykmenttien komentopaikkoihin. LeR 3 sai käyttöönsä erinomaisesti koulutetun ja varustetun komppanian LeR 2:n saadessa vain joukkueen, joka ei kokoonpanonsa vuoksi pystynyt avaamaan codesanomiamia. Tästä lähtien voitiin lähettää melko turvallisesti parin hävittäjän saattamia pommituskoneita valokuvamaan ja tiedustelemaan Rajajoen itäpuolelle, sillä radiotiedustelu pystyi seuraamaan vihollishävittäjien reittejä sekä sieppaamaan näille annetut käskyt.

Mutta toisaalta radiotiedustelu paljasti myöskin omien hävittäjien lankeemukset radioitten käytössä. Varsinkin LeR 3 oli omituisen leväperäinen tässä suhteessa vielä v:n 1944 alusakin. Peitesanat olivat aivan liian läpinäkyviä ja lisäksi käytettiin käskyissä paikkojen nimiä sekä oikeita korkeuslukuja. Yleensä lörpöteltiin liian paljon. Vähitellen saatiin tähänkin epäkohtaan korjaus aikaan Rykmentin komentajan innostuttua asiaan.

Luultavasti oli ilmasotataidon tarkastaja tunkeilevan ”nenänsä” vuoksi aika vihattu mies Ilmav.E:ssä. Väitettiin nimittäin, ettei sen (tietysti nenän) paikka aina ollut siinä mihin se sattumoisin oli työnnetty. Muun muassa Esikunnan varmasti kyvykkäin upseeri kenraalien, everstien y.m. joukossa, viestijoukkojen komentaja eversti Saura, näytti tästä touhuilusta toisinaan hermostuvan. Mutta kun lupa kaikkkeen sekaantumiseen kerta oli annettu, oli sitä myöskin käytettävä hyväksi.

Eversti L. oli jo kevättälvella 1943 ihmetelty viholliskoneiden yllättäviä pistäytymisiä Helsingin päälle. Ilmeisesti oli ilmavalvonnassa jotakin mätää. Kesällä ryhdyttiin i-valvonnassa yhteistoimintaan saksalaisten kanssa Suomenlahden etelärannalla, kokeiltiinpa vielä vartiolaivoillakin, tosin ainakin sillä kertaa negatiivisella tuloksella. Kun radiotiedustelu lisäksi sai otteen venäläisten ADD:stä (venäläisten Kaukotoimintalennosto komentajanaan kenraali Golovanov), vieläpä kuunteluyhteyden tämän ”pesimispaikkoihin”, voitiin helsinkiläisiä varoittaa lähestyvistä vaarasta, jopa useita tunteja ennen varsinaista hälytystä.

Ilmasotataidon tarkastajan työni oli siis monesti vain vauhdinanto jollekin aloitteelle. Vies-tipuolen erinomaiset aikaansaannokset eivät missään tapauksessa olleet hänen ansiotaan. – Erittäin kiusallisena rasitti käskyvallan puute hänen toimintaansa. Tavan takaa sattui nöyryyttäviäkin tilanteita, jolloin nuorempi komentaja tai osaston päällikkö tavallaan ”hyppäsi

nokalle”. Miten kuten kasvot kuitenkin säilyivät lukuisissa prestiishi-kysymyksissä. Mutta ei ollut juuri ainoatakaan hänen aloitettaan, jota ei esikuntapäällikkö olisi yrittänyt kumota tai sen toteuttamista vaikeuttaa. Ei ollut enää kysymys asiasta vaan henkilöstä. Ilmasotataidon tarkastaja oli välittömästi kenraali Lundqvistin alainen ja siksi oli häntä periaatteen vuoksi vastustettava. Epäilemättä koomillinen, pikemminkin koulun toverikuntadiplomatiaa jäljittelevä asenne! Ikävä kyllä oli ilmasotataidon tarkastajan vuorostaan kahdessa tapauksessa nitistettävä ev.ltn. Pajarin aloitteet, vaikka toisessa näistä varmasti auttamalla tarkoitettun päämäärän saavuttamista.



Radioasema pitää yhteyttä laivue 24:n torjuntahävittäjiin elokuussa 1944. Viestiyhteyksien toimivuus oli tärkeää, jotta voitiin saavuttaa nopeita painopisteiden vaihteluita ilmassa. (SA-kuva 150311)

Helmikuussa 1944 ADD suoritti useita voimakkaita terrorihyökkäyksiä Helsinkiin. Vahvistettu suomalainen ilmatorjunta puolusti kaupunkia erinomaisesti. Suurin osa pommeista tipahti joko mereen tai nykyisen liitosalueen pelloille. Viimeisten hyökkäysten aikana toimi torjunnan vahvistuksena saksalainen yöhävittäjälaivue Malmin lentokentältä.

Nyt oli varsin ymmärrettävää, että sekä Ilmavoimien komentaja että hänen esikuntapäällikönsä, jotka olivat kieltäytyneet hyväksymästä ennakolta minkäänlaista strategista toimintasuunnitelmaa, innostuivat sotilaallisesti sanoen painopisteen luontoisesti pääkaupungin puolustukseen. Ev.ltn. P:n ehdotuksen mukaan oli muistaakseni Hyvinkään kentälle pantava alulle ”kotimainen” yöhävittäjäkurssi. Hän laati sitä varten myöskin koulutusohjelman pitkäksi ajaksi eteenpäin Saksasta noutamansa esikuvan mukaan. Tämä ohjelma oli aivan liian laaja ja maaorganisation puuttuessa mahdoton toteuttaa. Järkevintä olisi ollut tyytyä aluksi vain valonheitinten tukemaan vapaaseen ajoon (saksal. Wilde Sau). Tähän olisi voitu irroittaa Brewsterit, jotka saksalaisen yöhävittäjälaivueen komentajankin mielestä täysin kelpasivat paikalliseen torjuntaan. – ”Soll ich’s beweisen?<sup>21</sup> ” hän m.m. ihmetellen kysyi saatuaan kuulla Kenraalin ja esikuntapäällikön epäilyistä.

Eversti Pajari oli ollut Saksassa lyhyellä komennuksella vain vajavaisesti tutustunut yöhävittäjätoimintaan, mutta hän oli siihen nähtävästi kovasti innostunut ja halusi nyt luoda jotain vastaavaa Suomessa. Kaikki tunnustus hänelle siitä! Mutta tällaista yritystä varten ei mitenkään kannattanut irroittaa muutenkin vähiin huvenneita Messerschmittejä rintamalta eikä sopinut myöskään siirtää kaikki parhaat hävittäjäohjaajat mahdollisesti perustettavaan yöhävittäjärykmenttiin, kuten P. oli ehdottanut.

Ilmasotataidon tarkastaja pysyi jyrkästi ehdoittamassaan suunnitelmassa: Kalustoa oli sääsettävä yhä läheisempänä uhkaavaa ratkaisutaistelua varten maarintamalla. Mutta kenraali L. ja ev.ltn. P. olivat toista mieltä ja sen he myöskin avoimesti ilmoittivat. Heidän mielestään oli pääkaupunki rintamaa tärkeämpi.

Onneksi, (jälkiviisaina voimme nyt huudahtaa näin, siispä:) onneksi tuli sattuma eversti L:lle avuksi. Hän oli taas jostain syystä Ilmavoimien komentajan viransijaisena kun hänen melko kurjaan huoneeseensa tupsahti eräs Saksan Ilmavoimien yhdysupseereista. Tämän ”sydämellä” oli ehdotus, johon komentajan v.s. ilolla antoi siunauksensa. Tosin viimemainittu sai alkajaisiksi kuulla melko suorasukaisia moitteita todellakin varsin epäonnistuneesta yöhävittäjien koulutusohjelmasta. ”Älkää hyvät ihmiset rikkoko Messerschmittejänne turhan vuoksi. Lupaen järjestäväni tarvittavan ohjaajamäärän koulutuksen Saksassa. Siellähän rikotaan koneita muutenkin.” Tietysti Ilmavoimien komentajan v.s. kiitollisena suostui tehtyyn ehdotukseen ja mainittu yhdysupseeri piti loistavasti lupauksensa. Syksyyn mennessä oli riittävä määrä nuoria ohjaajia saanut hyvän yöhävittäjäkoulutuksen. Mutta päivätoiminnassa ässiksi kohonneet upseerit ja aliupseerit jäivät laivueihinsa jatkamaan johtajantehtäviään.

<sup>21</sup> Saks. 'Todistanko sen?' (toim. suom.).

Toinen esikuntapäällikön aloite olisi niin ikään merkinnyt MT-koneiden vaarantamista ilman vastaavaa kiistatonta hyötyä. Hän halusi kokeiltavaksi maasta tutkilla ohjattavia mittarilaskuja hävittäjäkoneilla. Tällaisia kokeiluja tiedettiin jo suoritettuna Saksassa, mutta toistaiseksi epätydyttävien laitteiden vuoksi negatiivisella tuloksella. Näin ollen ei ollut todennäköistä, että meikäläisissä oloissa olisi pystytty onnistumaan sen paremmin. Valitettavasti Ep:n aloite jälleen sivusi pahasti ilmasotataidon tarkastajan päätöstä pyrkiä kaikella tavalla kaluston säästämiseen. Siitäpö syystä sitä oli vastustettava.

Suunnitelmallisuuden tajun puutetta saattoi niin ikään havaita reserviohjaajien koulutusohjelmista. Niissä ei ollut minkäänlaista painopistettä eikä selvää työnjakoa alkeiskoulutuksen ja jatkokoulutuksen välillä. Huomattava osa koulutuksesta oli jokatapauksessa jätettävä rintamalaivueiden tehtäväksi, koska hyviä sotakoneita ei liennyt kouluihin harjoituskäyttöön. Mutta lisäksi oli jokaisella hävittäjälaivueella omat taistelutapansa ja ”kikkansa”, joihin treenautuminen oli mahdollista vasta rintamalla. Koulujen ohjelmissa oli siis pääpaino pantava siihen, että oppilas pystyi lentämään varmasti, tähystämään avaruutta ja puolustautumaan. Ohjaajan oli selviydyttävä mahdollisimman monesta taistelusta hengissä oppiakseen hyökkäämään laivueenkomentajansa tahdon mukaan ja ”sirkuksensa” yhteispelin sääntöjä noudattaen.

Myöskin ampumakoulutus siirtyi olosuhteiden pakosta pääasiassa rintamalla suoritettavaksi, koska se oli annettava sotakonetta käyttäen. Ja ainakin niin kauan kuin rauhallista asemasotavaihetta jatkui, voitiin tyyppikoulutukseenkin kuuluvat yksittäisharjoitukset läpikäydä ”edessä”.

Mitä pienemmät olivat hävittäjälennoston tappiot, sitä pitemmälle kehittyi taistelutaitokin sotatottumuksen kautta. Aluksi oli siis nuoria tulokkaita huolellisesti paimennettava. – Kas tässä koulutussuunnitelman sisältö pääpiirteissään. Detaljityöksi jäi uusien harjoitusten ja painopisteiden määräämisen ohella eri kursseilla m.m. ohjelmiin pesiytyneiden vähemmän onnistuneiden harjoitusten poiskarsiminen. Näistä mainittakoon varsinkin taisteluharjoitukset alkeiskoulukoneilla.

Ilmasotataidon tarkastajan tehtävänä oli vain antaa koulutukselle haluamansa suunta. Kiitokset sen tehokkuudesta kuuluvat etupäässä yksikköjen komentajille sekä koulutettaville itselleen.



## 5.

**Venäläisten suurhyökkäys kesällä 1944.**

Eversti Y. Järvinen kertoo ”Jatkosodan taisteluissa”: ”Ennakolta oli siis ollut todettavissa mitä selvimmät merkit venäläisten suurisuuntaisista hyökkäysvalmisteluista. Näiden pitkäaikaisuus, laajuus ja häikäilemättömyys viittasivat siihen, että kyseessä on oleva suurhyökkäys, jossa vähät välitetään suomalaisten vastatoimenpiteistä. Suunnitelma perustui, kuten Schlieffenin kuuluisa suunnitelma aikoinaan, niin valtavaan ylivoimaan, ettei vastapuolen toimenpiteisiin kannattanut kiinnittää huomiota.

Suomalaisia ei yllättänyt itse hyökkäys, vaan sen valtavuus. – Valmistelujen nojalla olisi tosin tämäkin ollut aavistettavissa.” – Tähän voimme lisätä: Ilmavoimiemme toimesta oli suoritettu laajoja aluekuvauksia, joista m.m. näkyivät tykistön massaryhmytykset vihollisen lähiselustassa, ja radiotiedustelu oli selvillä P.sot.p:in keskitetyistä 1000 koneen ilmavoimista. Mutta silti myöskin Ilmav.E:n tavallaan yllätti itse hyökkäys. Tässä tapauksessa kuitenkin sotaonni seisoi sille hymyillen neliskulmaisella sivullaan vaikka varsinkin Karjalan Kannaksen lentojoukkojen ryhmitys hyökkäyksen alussa oli täysin mahdoton. – Messerschmittien pääosa oli Suulajärven kentällä, n. 5 minuutin lentomatkan päässä etulinjoista ja suurin pürtein loput niistä oli ahdettu Kymin (Kotka) kapean kiitotien reunoille.

Ilmasotataidon tarkastaja oli jo toukokuussa ehdottanut ryhmityksen korjaamista uhkaavan hyökkäyksen varalta. Mutta vain LLv 26 (Brewsterit) sai luvan siirtyä Kilpasillan tukikohtasta vihollistykistön ulottuvilta Raulammin (Heinjoki) lentokentälle. Periaatteellinen vastustamispäätös oli ilmeisesti yhä voimassa, vai liekö jokin iskulause, kuten: ”Eteenpäin elävän mieli”, ollut taktillisena oraakkelinä.

Varsinkin hyökkäysaamua edeltävänä yönä 8./9.6.44 olisi saattanut tapahtua mitä tahansa kahden ainoan MT-laivueen nujertamiseksi. – Eihän ollut kovinkaan kallista uhrata sellaiseen tarkoitukseen pari kolme kuljetusliidokkia, jotka olisi voitu irroittaa hinauskoneista siedettävässä korkeudessa esim. jossain Lempäälän järven tienoilla. Äänettöminä yön hämärässä tuskin näkyvinä varjoina ne olisivat lähestyneet kohdettaan LLv 24:n tukikohtaa, joka olisi samanaikaisesti leimunnut ja savunnut harhauttavan lentohyökkäyksen miina-, palo- ja savupommien räjähdyksistä. Venäläisten maahanlaskujoukko olisi todennäköisesti pystynyt tuhoamaan suuren osan kentän reunaan sijoitetuista helposti vaurioituvista lentokoneista ja häipymään. Se olisi voinut aamulla liittyä merenrannalle esim. Tyrisevän seudulle mahdollisesti maahanlaskettuun rykmenttiin, tai piileskellä omiensa etenemistä odotellen jossain Kannaksen korvessa. Samanaikaisesti olisi Kymin lentokentän keskikohta tuhottu järeillä pommeilla.

Onneksi ei näin käynyt, vaan eversti Magnusson pääsi koneineen ja materiaaleineen, lupaa pyytämättä, livahtamaan Viipuriin ja Lappeenrantaan. Kymissä ei tapahtunut mitään, ihmeellistä kyllä.

LLv 34:n kohdalta oli myöskin virheellinen ryhmitys aivan ilmeinen. Ei vihollisen nenän alle työntyminen suinkaan aina merkitse torjunnan tehostumista. Ellei muutaman kymmenen kilometrin päästä, syvemmältä selustasta voida tarvittaessa saada hävittäjiä avaruuden ”siivoojiksi”, on eteentyönnetty tukikohta taktillisesti varsin epäedullisessa asemassa. Oikea ratkaisu tässä tapauksessa olisi ollut Utin määrääminen tukikohdaksi. Kymiä olisi voitu käyttää työkenttänä ja sijoittaa sille päiväsajaksi korkeintaan 4 koneen parvi.

Eihän ole lainkaan edullista nousta taistelukorkeudelle vihollisen ulottuvissa. Laivue tai vaikkapa osastokin on koottava ennen taisteluun ryhtymistä ja tämä kuten starttikin vaatii pienemmän ajan lähdeäessä suurelta lentokentältä (Utti) kuin yhdeltä ainoalta kiitotieltä (Kymi). Utin etäisyys Kotkasta on vain n. 45 km = 6 min. = nousu 5000 m:iin MT:llä. Jo parven (4 lekoa) nousu Kymistä ja kohoaminen samalle korkeudelle, niin ikään Kotkan yläpuolelle, olisi vaatinut saman ajan. Mutta melkein sama oli myöskin vihollisella matka Lavansaaresta Kotkaan, joten parvenkin sijoitus Kymiin oli vain n. 100 m:n säällä edullinen.

Jo Fredrik Suuri aikanaan suosi sellaisia upseereita, joita onni seurasi. Jos hän olisi sattumoisin johtanut Suomen puolustusta 9.6.1944 niin ainakin eversti Magnussonin mutta ehkä myöskin kenraali Lundqvistin ja ev.ltn. Pajarin ansioluetteloihin olisi tullut positiivinen merkintä. Näillä kolmella oli tosiaankin ollut ”fortytyneä”. Venäläisillä oli enemmän kuin tarpeeksi voimia nitistääkseen jossain välissä MT-laivueet kentilleen. Oli varmasti taktillinen virhe etteivät he sitä tehneet.

Tarkastelkaammepa nyt kaakon kulmassa vastakkain olleiden ilmavoimien vahvuuksia. Eversti Gabrielsson antaa näistä seuraavia tietoja pvm:ltä 9.6.44, alkajaisiksi Suomen osalta:

Konetyyppi	Lentoyksiköissä	Tehtaissa ja varikoissa	Yhteensä	Sodan aikana pois	Huom.
Hävittäjät:					
BW	18	3	21	21	
CU	15	9	24	20	
FA	18	3	21	11	
FRm	4	5	9	14	
FRw	18	8	26	24	
GL	5	3	8	7	
HC	1	5	6	4	
LG	2	1	3	-	
MS	31	25	56	27	
MT	38	18	56	22	
Yhteensä	150	80	230	154	
Pommituskoneet:					
BL	42	8	50	32	
DB	5	-	5	6	
DR	3	-	3	1	
DN	9	3	12	3	
JK	13	9	22	2	
PE	4	1	5	3	
SB	17	1	18	6	
Yhteensä	93	22	115	53	
Tied.koneet:					
DR	1	1	2	2	
FK	5	4	9	19	
LY	4	-	4	5	
Yhteensä	10	5	15	26	
Kuljetuskoneet:					
DO	1	-	1	-	
FH	1 *)	-	1	-	*) Saksal.
HE	2 *)	-	2	1	
HL	2 *)	-	2	-	
Yhteensä	6	-	6	1	
Kaikkiaan	259	107	366	234	

## Ulkomailta sodan aikana saatu sotakonetydennystä:

20.6.–28.11.41	saatu CU-kon.	29 kpl		
12.6.–13.11.43	saatu CU-kon.	12 kpl		Amerikkal. hävittäjä
5.1.44	saatu CU-kon.	3 kpl	44 kpl	
14.6.–28.11.41	saatu MS-kon.	15 kpl		Ranskalainen hävittäjä
27.7.–3.10.43	saatu MS-kon.	32 kpl	47 kpl	
12.9.41	saatu DB-kon.	6 kpl	6 kpl	Venäl.pom.k.
1.10.41	saatu DR-kon.	4 kpl	4 kpl	Saksal.tied.k.
5.11.41	saatu SB-kon.	6 kpl		Venäläinen pommik.
11.4.–30.12.42	saatu SB-kon.	10 kpl	16 kpl	
5.1.–11.2.42	saatu DN-kon.	15 kpl	15 kpl	Saks.pom.k.
3.1.–28.11.42	saatu PE-kon.	6 kpl		Venäl. syöks. pom.k. 2 moot.
25.1.44	saatu PE-kon.	1 kpl	7 kpl	
17.10.42	saatu DF-kon.	3 kpl	3 kpl	Ven.pom.k.
13.3.–7.11.43	saatu MT-G2 kon.	35 kpl		Saks. hävitt.
5.1.–28.4.44	saatu MT-G2 kon.	12 kpl		-"-
1.6.44	saatu MT-G2 kon.	1 kpl	48 kpl	-"-
16.3.–30.4.44	saatu MT-G2 kon.	30 kpl	30 kpl	-"-
15.–22.4.43	saatu JK-kon.	24 kpl	24 kpl	Saks.pom.k.
		Yhteensä	244 kpl	

## Saatu sotasaaliina:

30.10.42	LG-koneita	1 kpl		
12.5.43	LG-koneita	2 kpl	3 kpl	Venäl. häv.
28.11.42	HC-koneita	1 kpl	1 kpl	Engl. häv.
2.2.43	PE-koneita	1 kpl	1 kpl	Venäl.pom.k.
		Yhteensä	5 kpl	

## Valtion Lentokonetehtaalta valmistunut tämän sodan aikana:

	BL-koneita	56 kpl	56 kpl	
	FK-koneita	5 kpl	5 kpl	
	MY-koneita	4 kpl	4 kpl	
		Yhteensä	64 kpl	
		Kaikkiaan saatu	314 kpl	

Hankinnassa Saksasta (täydennyskoneita):	MtT-G2 kon.	1 kpl
	M-G6 kon.	3 kpl
Suomalainen hävittäjä	MY-II kon.	47 kpl
	MY-III kon	19 kpl
	BL-kon.	5 kpl
Fokker hävittäjä Wasp moottorilla	FRw-kon.	5 kpl
”-”- Mercury ”	FRm-kn.	4 kpl
Muunnos Brewster hävittäjästä	HM-kon.	60 kpl

Näistä luvuista ilmenee, että hävittäjävahvuutemme oli melko heikko ratkaisutaistelujen alussa, vain 38 Messerschmittiä. Muut tyytit olivat jo vihollisen pommikoneitakin huomattavasti hitaampia. Ne eivät siis enää olleet hävittäjinä sotakelpoisia. – Kokonaista 80 hävittäjää oli korjattavana tehtaissa ja varikoissa. Mutta oikeastaan vain MT- ja MS-koneiden (yht. 43) korjaus oli tärkeysjärjestyksessä huomioitava. Kun kuitenkin silmäilemme vastaavaa saraketta pommituskoneiden kohdalta, 22 lekon., ymmärrämme miksi jo yli vuoden VL:lla sarjarakennuksessa olleet suomalaiset häv. tyytit suurin piirtein kokonaan myöhästivät sodasta. Yksi pommituskonehan valtaa keskimäärin kolmen hävittäjän tilat kokoonpanohallissa (siis 22 pk. = 66 häv.).

Mutta me näemme vielä vertailtuamme aikaisempaa tilanneilmoitusta, että 7.1.1944 lähtien oli juuri pommituskoneita kovasti korjailtu ja uusia siipirikkoja tuotu tilalle. 7.1. oli ollut myöskin 22 pommituskonetta korjauksessa, nimittäin BL-2 (9.6. 8 kpl); DB-2 (-); DF- (-); DN-3 (3); JK-10 (9); PE-2 (1); SB-2 (1); DO-1 (-) kpl.

Pommituskoneita olisi ehdottomasti pitänyt käyttää säästävämmin rauhallisen asemasodan vallitessa rintamilla. Toisissa olosuhteissa, varsinkin määrätietoisempaa suunnitelmallisuutta noudattamalla olisi kesäkuuhun mennessä täytynyt saada valmiiksi edelläluetellut 57 Myrskyä (häv.), 60 Humua (syöksyp.) ja n. 30 Moranen moottorin vaihdot. Nämä määrät jäivät nyt puuttumaan Aunuksen kannaksen ja Maaselän lentorykmenttien vahvuuksista. (Esim. Vitelen kohtalokas maihinnousu ei olisi ollut mahdollinen ”tapetille” jääneen lentoprikaatin saatua näin vahvan kaluston lisäyksen.)

Tietyn lentokonemäärän pelkkä jakaminen jollekin rintaman lohkolle ei kuitenkaan saata vielä ratkaisevasti tehostaa lentojoukkojen toimintaa. Tässä tapauksessa näytti organisation muutos suotavalta. Prikaatien perustaminen ja Pr.alueiden tukikohtasysteemit olisivat tehneet vain pari kolme tuntia vaativat painopisteen siirrot mahdollisiksi.

Myönnettäköön, ettei Mersun veroisia hävittäjiä onnistuttu saamaan LLv 26:n, LLv 28:n, LLv 30:n ja LLv 32:n saattamiseksi sotakuntoisiksi ja että näitä riitti nipin napin Kannaksen tarpeisiin. Silti parisen lentuettaakin olisi merkinnyt vaikuttavaa voimanlisää vaikkapa vain puolen lentopäivän ilmatoiminnassa Aunuksen kannaksella ja sen verran olisi kaiketi silloin tällöin voitu irroittaa. Vastaavasti saattoi tilanne vaatia kiireellistä HU-syöksypommittajien

keskitettyä hyökkäystä jonnekin Vuoksen eteläpuolelle. – Oli keskikesä, toisaalta ilmatilanne siis todennäköisesti tulisi vaihtelemaan pitkän valoisan vuorokauden ajan vuoksi usein päivän mittaan ja lentosäätäkin varmasti riittäisi laajoille alueille. Mutta toisaalta olivat ainakin kauniin kesän sattuessa huollon vaivat varsin vähäiset. Ainakin tämän tapaisista kesäisen ilmasodankäynnin erikoisuuksista voitiin melkoisella varmuudella etukäteen ”disponeerata”.

Ikävä kyllä ei tilanteen vaihteluita myötäileviä nopeita painopisteen siirtoja 1944:n ratkaisutaisteluissa voitu ajatellakaan tarpeellisen maaorganisation ja alueellisen johdon puuttuessa. Näin ollen yllä kuvatuinlainen kalkkulointi jää tässä tapauksessa pelkäksi sotapelisaivarteluksi.

Erittäin mielenkiintoista on tarkastella kesän 1944 ilmatilannetta taktilliselta kannalta vertailemalla sitä talvisotaan, kuitenkin niin, että oletetaan Suomen ilmavoimien vahvuus tämän teoksen I:ssä osassa esitetyn esimerkin mukaiseksi. Sen mukaan olisi perushankintamäärärahoja lisäämättä vuoden 1939 syksyyn mennessä hankittu: 80 modernia hävittäjää, 16 pommituskonetta (BL) ja 30 syöksypommituskonetta 13 tiedustelukoneen ja 13 meritiedustelukoneen lisäksi, jotka olivat jo ennestään laivueiden hallussa. Lisäksi olisivat raskaat pommituskoneet, n. 50–60 kpl, tulleet maahamme viimeistään 2 kk:n kuluttua sodan alkamispäivästä.

Noudattaaksemme sotilaallista käsittelyjärjestystä todetkaamme alkajaisiksi, että venäläisten ilmavoimien vahvuudet 1.12.1939 ja 9.6.1944 olivat Karjalan Kannaksen osalta suurin piirtein samat, n. 1000 lekoa. Mutta tähtimerkkiset lentokoneet olivat laadullisesti aivan toista luokkaa jatkosodan ratkaisutaisteluissa kuin talvisodassa. La-hävittäjät olivat melkein yhtä hyvät kuin Mersut ja lisäksi niissä oli radiot ynnä maassa tutkat ja radiotiedustelu johdon apuna. Venäläisten hyvin panssaroituja II-koneita oli äärettömän vaikeata saada ammutuksi alas edes 20 m/m:n tykillä, kun taas talvisodan DB:t ja SB:t syöksyivät jo konekiv. luotien osumista melkein pä niputtain maahan. Myöskin Pe 2:t, Bostonit j.n.e. olivat paremmin aseistuksensa suojaamat kuin vastaavat talvisodan tyypit.

Oman pommituslennostomme lentokonetilanne oli 9.6.44 epäilemättä varsin tyydyttävä, yhteensä 93 lekoa. Sitä vastoin hävittäjiä oli liian vähän, vain 38 Messerschmittiä. Nämä olivat muuten erinomaisia koneita, mutta sodanajan tuotteina liian lyhytikäisiä. Esim. niiden Daimler Benz -moottorit oli alun perin mitoitettu n. 1000 Hv:n maksimitehoa silmälläpitäen. Nyt niistä, painoa lisäämättä otettiin ”irti” 1400 hevosvoimaa.

Eversti Gabrielssonin historiassa arvostellaan hävittäjätilannettamme seuraavasti: ”Hävittäjäkoneiden ryhmässä edusti MT-kone parastamme. Laivueissa oli näitä yhteensä 38 kpl. Kun tästä vaatimattomasta määrästä oli aina huollossa tukikohdissa n. 30–40 %, voitiin venäläisten monia satoja koneita vastaan käyttää kerrallaan vain n. 20–25 konetta alkuvaiheessa. Lukumäärä kasvoi taistelujen jatkuessa jonkin verran tappioista huolimatta Saksasta ostettujen koneiden turvin, mutta sittenkin pysyi lukumääräinen suhde venäläisiin luonnottomana. Muut hävittäjäkonetyypit olivat jo suoritusarvoiltaan toisarvoisia niihin mukana-laskettuina näihin saakka erinomaisen menestyksellisesti taistellut BW.” Tosiaankin BW,

joka olisi hyvin voinut olla talvisodan hävittäjätyypimme, oli osoittautunut huomattavasti suuremmassa määrässä I-16:tta ja I-153:a paremmaksi, kuin mitä Mersu oli La:ta parempi. Mutta olisi ollut mahdollista hankkia 30-luvun jälkimmäisellä puoliskolla Brewstereitakin parempia koneita.

Niinhyvin talvisodan aikana, kuin jatkosodan ratkaisutaisteluissakin oli Blenheim pommituslennostomme päätyyppinä. Talvisodassa niitä oli aluksi 17 ja hankittiin lisää 23 = 40 kpl. 9.6.44 niiden lukumäärä oli 43 Kannaksella käytetyistä 72 pommarista. Mutta koska BL oli I-konetta nopeampi vaakasuorassa lennossa, olisi sen suojaaminen saattohävittäjillä ollut helpompaa talvisodassa kuin jatkosodan loppupuolella.

Vertailkaammepa sitten edelleen. Talvisodassa olivat mahdollisuutemme ilmassa vuodenajankin vuoksi lupaavammat kuin jatkosodan viimeisenä kesänä. Lyhyt lentopäivä suo heikommalle puolelle mahdollisuuden keskittää voimansa muutamiiin hyviin iskuihin. Lisäksi aina silloin tällöin sattuvat lentotoiminnalle sopimattomat säät lisäävät taistelukelpoisen kaluston vahvuutta ja näitä ruman sään vaiheita on aina talvella runsaammin kuin kesikesällä. Mutta myöskin defensiivisessä mielessä on keskitalvi puolustajalle sikäli edullinen, että laivueet voivat käyttää jäätyneitä vesistöjä tukikohtinaan. Tosin talvi lisää kentänhuoltojoukkueiden työtaakkaa, sillä kiitoratoja on melkein jatkuvasti hoidettava auringolla. Eritäin tehokkaita välineitä oli kuitenkin jo 30-luvulla runsaasti saatavissa tällaisiin tarkoituksiin. Ja sitä paitsi oli talvi 1939–40 melko vähäluminen. Kovat pakkaset ovat puolustajan liittolaisia, kunhan vain vaivaudutaan hiukan etukäteen disponeerailemaan rakentelemalla vaikkapa kertausharjoitusten nimissä muutamia lämmitettäviä yhden koneen huoltohalleja valittuihin rantoihin jo rauhan aikana (tai varaamalla siirrettäviä sellaisia).

Strategisesti ajatellen oli talvisodan alku meille edullinen myöskin ilmavoimien toimintaa varten. Kokonaista kaksi kuukautta oli silloin aikaa painopisteen luontoisesti keskittyä taisteluun ilman herruudesta. Kesällä 1944 oli tilanne tältä kannalta otettuna paljon epäedullisempi, sillä sehän alkoi vihollisen ratkaisuun pyrkivällä läpimurrolla. Nyt oli iskettävä alusta lähtien ja lujasti myöskin pommitusvoimin. Mutta näiden toiminta satoi pahasti hävittäjälaivueita, joko maahan odottamaan mahdollista saattotehtävää tai ilmassa suojattavien ”lauttojen” viereen.

Tämän tutkielman I osassa mainittiin, että talvisodan ensimmäisinä kuukausina olisi eräin edellytyksin ollut mahdollista aiheuttaa viholliselle 20 koneen päivittäiset tappiot. Ymmärrämme moisen arvattavastikin kerskaamiselta vaikuttavan väitteen asiallisuuden ehkä paremmin tutustuttuamme edellä esitettyyn vertailuun ja tulevassa kerrottaviin tapahtumiin. Jokatapauksessa olisi 20 koneen vauhti jokapäiväisissä tappioissa merkinnyt v:n 1939 materiaaliköyhälle Venäjälle äärettömän paljon enemmän kuin rikkaan, lend and leaseen<sup>22</sup> auliin Lännen auttamalle voitonvarmalle Neuvostoliitolle v. 1944.

<sup>22</sup> Engl. 'lainata ja vuokrata'. Lorentz viittaa Yhdysvaltain toisen maailmansodan aikaiseen avustusohjelmaan Lend-Lease, jonka puitteissa Yhdysvallat avusti maaliskuusta 1941 lähtien Iso-Britanniaa, Neuvostoliittoa ja muita liittoutuneita sotapommiteluissa osallistumatta itse varsinaiseen sodankäyntiin ja pysytellen siten vielä näennäisesti puolueettomana. (Toim. huom.)

Kuten Marsalkka vuonna 1943 oli varoittaen lausunut, Venäjä ei ollut enää sama kuin talvisodan aikana. Sen sotavoimat olivat paremmin johdetut, koulutetut ja varustetut ja niiden sotakuntoisuus perustui nyt lisäksi ankaran kuriin sekä yllättävästi heränneeseen fanaattiseen isänmaalliseen henkeen. Talvisodassa olisi uhkaava ilmanherruuden menetys hyvinkin voinut aiheuttaa bolshevistisesti notkean perääntymisen diplomaattisille rauhan poluille. Kesällä 1944 oli tällainen käänne mahdoton. – Prestiishikisymykset olivat menettäneet aikaisemman merkityksensä.

15.6.44 Ilmavoimien komentaja antoi seuraavan käskyn:

Ilmavoimien käsky.

1. Ylipäällikkö on määrännyt kenr.luutn. Oeschin Karjalan Kannaksen maavoimien taktilliseksi, vastuunalaiseksi johtajaksi.
2. Määrään eversti Lorentzin Karjalan Kannaksen Lentojoukkojen taktilliseksi johtajaksi ja ilmakomentajaksi kenr.luutn. Oeschin esikuntaan.
3. Alistan ev. Lorentzille kaikki LeR 3:n komentajalle nyt alistetut yksiköt sekä LeR 4:n sen toimiessa Karjalan Kannaksen suuntaan.
4. Ev. Lorentzin tehtävänä on hänelle alistettujen lentojoukkojen taktillinen johtaminen, niiden toiminnan saattaminen sopusointuun keskenään sekä maavoimien toimintaan – –.

-----

Kerrankin selvä täydet johtamisvaltuudet antava käsky, jota kruunasi vielä sellainenkin kehitys parempaan, ettei kenraali L. eikä hänen esikuntapäällikkönsä kertaakaan sotkeutuneet ”taktillisen johtajan” tehtäviin, ei edes ehdotuksillakaan.

LeR 4 oli melkein tehtävän loppuun, tilanteen rauhottumiseen saakka, alistettu eversti Lorentzille.

Kannaksen lentojoukkoihin liittyi läpimurtotaistelujen alkuvaiheissa saksalainen Stuka-rykmentti, joka käsitti yhden laivueen (30 kpl) Ju-87-syöksypommituskoneita sekä näiden suojalaivueen, 30 kpl FW-190-hävittäjiä. Komentajana oli Ritterkreuzträger everstiluutnantti Kuhlmay. Tämä saksalainen rykmentti ei ymmärrettäväsi kyllä ollut koskaan ”de jure” alistettuna taktilliselle johtajalle (ev. L:lle). Mutta de facto<sup>23</sup> se sai tältä joka päivä käskynsä toiminnanpyyntöjen muodossa, joita ev.lt. K. noudatti aivan kuten alistettu suomalainenkin komentaja olisi tehnyt. Stuka-rykmentti oli kaikin puolin erinomainen, niinhyvin kalustoltaan kuin hyvin koulutetun ja ihailtavan taistelumoraalin elähdyttämän henkilöstönsä vuoksi. Ja, kuten eversti Gabrielsson historiassaan mainitsee, yhteistoiminta suomalaisten kanssa muodostui ensi päivistä alkaen asialliseksi ja kitkattomaksi.

<sup>23</sup> *Lat. de jure 'lain mukaan'; sen vastakohtana de facto 'käytännössä' (toim. huom.).*



Saksalaiset Focke-Wulf-hävittäjät osallistuivat harvoin välittömästi taisteluun ilman herruudesta, koska niiden pysyvä suojaustehtävä ei sellaista sallinut. Mutta välillisesti ne autoivat hävittäjiämme vapauttamalla nämä ainakin ajoittaisesti itsenäiseen toimintaan vihollisen hävittäjiä vastaan.

Koko perääntymisvaiheen aikana Kannaksen lentojoukot saivat toimia täysin oma-aloitteisesti. – Koska kenraali Oesch oli esikuntineen jatkuvasti liikkeellä, seurasi eversti L. omine apulaisineen LeR 3:n komentopaikan mukana. Samaan seurakuntaan liittyi lopullisesti myöskin LeR 4:n komentaja eversti Gabrielsson sen jälkeen kun aikaisempi rykmentin komentaja eversti S. oli vapautettu tehtävistään.

Eversti L. ei ollut koskaan pitänyt turhista seremonioista johtamisen yhteydessä, kuten teatralisista käskynjakotilaisuuksista silloin kun oli vain pari rykmentin komentajaa käskettävänä. Hänen mielestään alaisia ei saanut pingoittaa muodollisuuksien vuoksi ainakaan sodassa. Pääasia oli, että hänen tahtonsa määräsi toiminnan suunnan ja että käskyjä tinkimättömästi noudatettiin. Sellaisten kykenevien komentajien kuten ev. Magnussonin, ev. Gabrielssonin ja ev.ltn. Kuhlmayn kanssa sujui yhteistoiminta mainiosti ilman scheefimäisiä eleitäkin, tai ollaksemme psykologisia ehkäpä juuri siksi, ettei taktillinen johtaja sellaisiin hairahtunut.

Maatilanne tuntui lentäjäupseerin ”tylsin” silmin katsottuna jollain tavalla kummalliselta. Ensinnäkin ihmetytti, miksi Rajajoen asemista oli yritetty kynsin hampain pitää kiinni. Tavallisestihan tällaisissa materiaalihyökkäyksissä väistettiin teräsmyrsky vetäytymällä alun perin muutamia kilometriä taaksepäin. Oli myöskin vaikea löytää selitystä siihen, ettei selustassa voinut havaita minkäänlaisia valmisteluita mahdollisen vetäytymisen varalta. Jopa siltojenkin räjäyttäminen oli nähtävästi jäänyt valmistamatta, koska niiden tuhoaminen useimmiten jäi ilmavoimien tehtäväksi. Oli miten oli, jokatapauksessa kenraaliluutnantti Laatikaisen rauhallisuus oli kaiken kunnioituksen arvoinen tässä vetäytymisen ja ”hiippauksen” sekamelskassa.

Taktillisesti ajatellen oli olemassa kaksi lähtökohtaa ilmavoimien tehokasta käyttöä varten. Oli joko yritettävä vihollisen viivytystä turvautumalla pommitusvoimien jatkuvaan toimintaan, tai valittava taistelu ilman herruudesta, samalla suojaamalla omia joukkoja vihollisen ilmaterrorilta. Hävittäjälennostomme oli aivan liian heikko pystyäkseen yht’aikaa molempiin tehtäviin. – Edellisessä vaihtoehdossa olisivat Mersut huvenneet kokonaan pommituskoneiden suojaamiseen, joten Il:t, Pe:t ja mitkä hyvänsä hävittäjätyypit olisivat saaneet vapaasti temmeltää joukkojemme kimpussa. Keskikesäisten olosuhteiden vuoksi olisi tällaisen mahdollisuuden jättäminen viholliselle voinut aiheuttaa ratkaisevan läpimurron vetäytyvien joukkojemme läpi jossain Viipurin itäpuolella.

Niinpä siis eversti L. päätti aluksi käyttää hävittäjiään painopisteen luontoisesti taisteluun ilmanherruudesta. Vain Stukat saivat tässä vaiheessa käydä vihollisjoukkojen kimppuun jatkuvien tehtävien. Pommituslennostoa käytettiin vain uhkaavissa tilanteen käänneissä, mutta tällöin keskitetysti ja jyrkästi iskien.

Ev. L. vältti heittäjästä LeR 4:n voimia vihollisen marssivia peninkulman pituisia kolonnia vastaan. Tyydyttävän tuloksen saavuttamista varten olisi näitä vastaan täytyneet hyökätä jonossa pitkin etäisyyksin, jollaista ryhmitystä ei vähäisin hävittäjävoimin voida suojata. Parempi oli odottaa vihollisrivistön pysähtymistä illan tullen ja majoittuvien tai leiriytyvien yhtymien massoitumista muutamaksi herkulliseksi ”tunkioksi”. Näitä tällaisia rävyteltiin sitten mahdollisimman vahvasti järeitäkään (500–1000 kg:n) pommeja säästämättä.

Kannaksen lentojoukkojen taktillinen johtaja piti myöskin jyrkästi kiinni päätöksestään rajoittaa hyökkäystoiminta muutamien kilometrien päähän vihollisen selustassa. Näin menetellen voitiin toisinaan jättää hävittäjäsuoja jopa kokonaan pois ja turvautua pommituskoneiden varmistukseksi vain radiotiedusteluun ja maatahystykseen. Varsinkin vetäytymisvaiheen loputtua uskaltauduttiin toisinaan tällaisiin taktillisiin vetoihin esim. Ihantalan taisteluissa. Suojaustoimenpiteet olivat jokatapauksessa riittävät, sillä niin kauan kun kesän 1944 ”förbannade” tilannetta kesti, ei ainoatakaan pommituskonetta menetetty vihollishävittäjien alasampumana.



Ilmakuvia tutkitaan patteriston esikunnassa Rukajärvellä Tunkuantien suunnassa 1944. (SA-kuva 148838)

Näkötiedustelun suorittivat hävittäjät jonkinlaisena puhdetyönään ja aluevalokuvauksesta huolehti koko Kannasta varten pari Pe 2 -konetta. – Varsinainen laajalti jatkuva aluevalokuvaus alkoi kuitenkin vasta puolustuksen jäykistymisen jälkeen. Kuvia tuli varmasti riittävästi kaikkiin tarkoituksiin. Aluksi Luonetjärven valokuvauskeskus suoritti kuvien tutkimisen myöskin tykistöä varten. Myöhemmin tämä aselaji sai toivomuksensa mukaisesti kopiot puhtaina. Pari-kolme ensiluokkaista saksalaista kameraa riitti kalustoksi tässä tehtävässä ja

8000 metrin korkeudessa valoitettut filmit muuttuivat kehitysaltaissa ihanteellisen tarkoiksi negatiiveiksi (vrt. talvisodan kokemukset Eagle-kameroilla). – Kuvaustehtävään määrätty Pe 2:t nousivat toimintakorkeuteen jo lähtökentän yläpuolella. Ne eivät yleensä kaivanneet hävittäjäsuojaa, sillä radiotiedustelu ja maatahystys riitti säännöllisesti varmistukseksi.

Tietysti pommitustaktiikka muuttui jonkin verran vetäytymisvaiheen päätyttyä. Nyt jyrkätettiin keskitetyn voimin vihollisen hyökkäysryhmyksiä ja tykistömassoituksia. Ja kaikki vihollisen lähiselustansa rakentamat ponttoonisillat rikottiin yhä uudelleen heti kun ne näyttivät edellisen taittumisen jälkeen korjatuilta. Tämä tehtävä annettiin melkein säännöllisesti saksalaisille, jotka yhtä säännöllisesti siinä myöskin onnistuivat. Mutta toisinaan oli pakko poiketa totutusta kutyymistä. Niinpä kävi m.m. kesäkuun 27. päivänä, joka valkeni sumuisena ja sateisena. Saatuaan jyrkän käskyn Talin siltojen tuhoamiseen ilmakomentajan oli pakko käyttää Blenheimeja tähän tarkoitukseen. Venäläisten it. ampui näistä neljästä koneesta alas kaksi, mutta silta taittui.

Eversti G:n historiassa on tämä tapaus kuvattu toisella tavalla: ”27.6. 4 BL-koneen laivue pommitti Talia. Vihollisen ilmatorjunta pudotti niistä kaksi. Saksalaiset suorittivat Jabo-hyökkäyksen<sup>24</sup> Talin siltaa vastaan, joka vaurioitui.”

Saksalaiset eivät sinä päivänä voineet sään vuoksi suorittaa syöksyhyökkäystä ja BL:ien onnistui vaurioittaa silta vaikka edellä mainituin tappioin. Tehtävä oli ilmeistä hasardia, siihen ilmoittautuneet vapaaehtoiset ansaitsevat tulla mainituiksi aina silloin kun muistellemme jatkosodan lentäjien sankaritekoja.

On tietysti melkein mahdotonta arvioida lentojoukkojemme pommitustoiminnan tuloksia ja sen osuutta venäläisten suurhyökkäyksen tyrehtymiseen. Radiotiedustelu sieppasi juhannuksen maissa Viipurin koillispuolella edenneitten joukkojen radiosanomien, jossa oli m.m. seuraavanlainen maininta: ”Vihollisen ilmoittaminen on vahvistunut siinä määrin, ettemme enää pääse eteenpäin.” – Voinemme ehkä jokatapauksessa olla yhtä mieltä siitä, että ilmavoimat antoivat tuntevan tuen sisukkaasti taisteleville joukoillemme (vrt. mahdollisuutemme talvisodassa).

Lujimman iskunsa LeR 4 todennäköisesti antoi Vuosalmella, missä venäläiset olivat päässeet Vuoksen yli ja yrittivät saamansa käskyn mukaisesti edetä pohjoisrantaan pitkin luoteeseen. Eräänä aamuna ilmoitettiin vihollisen aloittaneen voimakkaan hyökkäyksen sillanpääasemastaan. – Sen ihmeempiä toiminnan pyyntöjä odottamatta annettiin hyökkäyskäsky LeR 4:lle, joka kaksi tuntia myöhemmin saapui vahvoin voimin juuri hiljattain kallioiseen metsämaastoon takaisinlyötyjen vihollisjoukkojen yläpuolelle. Kenraali Siilasvuon esikunnasta tuli kiitos oikeaan aikaan oikeaan paikkaan suoritetusta pommituksesta.

---

<sup>24</sup> *Stuka, ei Jabo*

Niinkin voi sattua! Mutta voi käydä ohrasestikin joskus:

3.7. aamulla nähtiin Säkkijärven merenrannasta suurehkon maihinnousulaivueen, alukset ilmeisesti tyhjinä, pyrkivän Viipurin lahteen. Kysymyksessä oli ensiluokkaisen tärkeä maali omille pommitusvoimille, mutta samalla myöskin verrattain visainen taktillinen knoppiesimerkki. Ilmakomentajan kaikessa kiireessä tehty tilanteenarvostelu oli seuraavanlainen: todennäköisesti laivue aluksi kasaantuu jonnekin Makslahden, Johannesen lastaussiltojen tienoille hajaantuakseen muutaman tunnin kuluttua lentosuojaan iltahämärään saakka. Tämä arvelu perustui aivan ”syyntakeettomiin” oletuksiin, kuten venäläisten schirojaka natuuraan<sup>25</sup>, pikkukihojen orjalliseen pyrkimykseen odottaa käskyä detaljityötäkin varten j.n.e. Jos nyt olisi pantu hävittäjä paikantamaan aluksien sijainnit, olisi sattumalta syntynyt ”tunkio” luultavasti hajaantunut. Ilmakomentaja päätti siis pelata hävytöntä pokkaa. LeR 4:n komentajalle annettu suullinen käsky oli sikäli hatara, ettei ollut varmuutta maalien paikoista. Makslahti tai Johannes olivat vain ilmakomentajan aivokasvannaisten tuottamia arvailuja. Ev. L:n lähtiessä KAE:aan oli hyökkäys kuitenkin päätetty. Reitti: Lappeenranta – Säkkijärvi – Koiviston saari – Maksalahti – Johannes. Varamaali oli lupa valita vasta Maksalahden ja Johannesen ylittämisen jälkeen. Pahimmassa tapauksessa, ellei varamaalin pommittaminen syystä tai toisesta käynyt päinsä, saatiin ilmakomentajan vastuulla pommit pudottaa mereen. Maihinnousulautat olivat kaikki yhdessä kasassa Makslahden edustalla. Ne yllätettiin täydellisesti mutta valitettavasti osaksi tyhjin konein, sillä yli puolet pommeista oli jo pudotettu Makslahden ratapihaan. Nähtävästi olivat laivueen komentajat päättäneet taktikoida omilla aivoillaan.

Päivän ”Bertta” ilmoittaa m.m. kerrotusta tapahtumasta varsin lyhyesti: ”Päivän kuluessa taisteltiin ilmassa kahdeksan kertaa ja tuhottiin 24 konetta. Ilmatorjuntayksiköt ampuivat alas 8 konetta. 8 JK-konetta pommitti Makslahden edustalla olevia laivoja (12.000 kg) ja 33-koneinen muodostelma Teikarsaaren edustalla olevia maihinnousualuksia (25.800 kg). Vaikutusta ei voitu tähystää, sillä laivat suojautuivat sumuverhoon (jälkimmäisessä tapauksessa).”

Teikarin pommitus suoritettiin vasta saman päivän iltamyöhällä jo liikkeelle lähteneitä aluksia vastaan. Tällä tavalla saattoi joskus hyväkin makupala jäädä saamatta kun ei tohdittu maalia ”nuolaista” ennen pommien tipahuttamista.

Viipurin lahden tilannetta oli tietysti jatkuvasti pidettävä silmällä. Varsinkin ennen saksalaisen divisioonan saapumista näille tienoille olisi venäläisten ylimenolla saattanut olla peiloittavat seuraukset. Niinpä löydämmekin raporteista runsaasti lentohyökkäyksiä venäläisiä laivoja vastaan.

Näillä sivuilla ei ole syytä laajemmalti valaista LeR 4:n tai Stuka-rykmentin toimintaa. Niille, jotka halunnevat yksityiskohtaisemmin tutkia tätä puolta v:n 1944 kesän sodankäynnistä, suositeltakoon juuri tällaista tarkoitusta varten laadittua eversti Gabrielssonin teosta ”Ilma-voimat Suomen sodassa 1941–1945.”

<sup>25</sup> Oik. *širokaja natura*, ven. ”leveä luonto”, suurpiirteisyys’ (toim. huom.).

Jotteivät taktiikan rynkyttämättömät säännöt unohtuisi, muistutettakoon tässäkin yhteydessä ilman herruuden merkityksestä m.m. pommitustoiminnan tehokkuudelle. – Hävittäjämme eivät vielä heinäkuuhun mennessä ehtineet siepata ilman herruutta omiin nimiinsä. Siihen eivät vähäiset voimat ja lukuisat suojaus- ynnä tiedustelutehtävät sentään antaneet mitään mahdollisuutta. Mutta varmasti venäläiset menettivät ilman herruuden hämmästyttävän nopeasti suuresta lukumääräisestä ylivoimastaan huolimatta. Vihollishävittäjien pääosa jonoili ennen pitkää maassa hälytysvalmiudessa tai lenteli sulkulentoja. M.m. Vuosalmella sattui lähestyvä hävittäjien suojaama suuri pommituslauttamme eräänä päivänä muutaman ljotshikin<sup>26</sup> näköpiiriin. Ja aina valpas radiotiedustelumme kuuli samanaikaisesti seuraavan ”synkän kaksinpuhelun”:

Ljotshik: ”Luoteesta lähestyy ainakin 50 viholliskonetta!”

Osaston päällikkö: ”Ole vaiti, et ole nähnyt mitään!”

Pommarimme eivät myöskään nähneet mitään.

On tietysti vaikeata antaa mitään aivan tarkkoja, tai edes luotettaviakaan numerotietoja k.o. vaiheen ilmavoitoista. Virallisten tietojen mukaan hävittäjämme ampuivat kesäkuussa 1944 alas 330 viholliskonetta (it. 340). Heinäkuussa laskivat vastaavat luvut 160:een (200:aan), ja vaikka nyt varmuuden vuoksi vähentäisimmekin 10 % näistä määristä, nousee sittenkin venäläisten ilmataistelussa kärsimien tappioiden tahti yli 10 koneeseen päivässä.

Taktillisessa mielessä on kesä–heinäkuu 1944 sikäli mielenkiintoinen, että se täysin vakuuttavasti osoittaa laiminlyödyt mahdollisuutemme ennen talvisotaa. Jos meillä silloin olisi ollut 60 ensiluokkaista hävittäjää Kannaksella, olisivat ilmavoittonne joko nousseet vähintään 20:een päivässä tai venäläiset olisivat ratkaisevasti ”antautuneet” ilmassa havaittuaan menettävänsä pelin. Nytkin mainittu heinäkuun ilmavoittojen suhteellisen vähäinen määrä johtuu lähinnä venäläisten lentotoiminnan supistamisesta sekä suuremmasta varovaisuudesta. Talvisodan aikaiset venäläiset lentojoukot eivät olisi missään tapauksessa ajanpitkään kestäneet tällaisiakaan tappioita.

Ei voi sanoa, että LeR 3:n komentopaikkasysteemi olisi ollut täysin onnistuneesti järjestetty. Yksi ainoa komentopaikka ei voinut varsinkaan vilkkaan lentotoiminnan aikana hoitaa samanaikaisesti rykmentin kaikkien 4 laivueen johtamista. Esimerkiksi Käkisalmen suunnassa toimiva BW-laivue jäi useinkin melko orpoon asemaan. Sillä olisi voitu silloin tällöin tehdä enemmän kuin mitä nyt tehtiin pysyvääskäskyn rajoittaessa sen toiminnan Vuoksen pohjoispuolelle. Myöskin Kouvolan suunta oli pitkät ajat ilman omaa komentopaikkaa, vaikka siellä toimi Rykmentille alistettu hävittäjäosasto (pääosa LLv 28:sta).

Prikaatijärjestelmä olisi ollut Kannaksellakin aivan välttämätön. Sen mukaan olisivat rykmentin komentopaikat sijainneet Immolassa ja Utissa. Prikaatin komentopaikka olisi saanut olla sopivasti näiden keskellä Lappeenrannassa, josta haarautuivat hyvät yhteydet nyt

<sup>26</sup> Ven. 'lentäjä, pilotti' (toim. huom.).

myöskin määräämättä jääneen Pr:n alueen kaikkiin kulmiin. Ja prikaatin alueeksi olisi ehkä kelvannut: Kotka–Kouvola–Mikkeli–Hiitola (kaikki m.l.).

Varsinkin venäläisten 2.7. suorittama pommitushyökkäys 65 lekolla Immolaa ja 52 lk:lla Lappeenrannan kenttää vastaan osoitti johtamissysteemin puutteellisuuden. L:rannan komentopaikan ansioitunut päällikkö, kapteeni T. Tanskanen, ennätti kyllä hälyttää molemmat Mersu-laivueet ilmaan ja ohjata niiden reitit lähestyvää vihollista vastaan. Mutta Immolaa tukikohtanaan käyttäneet saksalaiset laivueet yllätettiin täydellisesti tuhoisin seurauksin (4 Ju-87:ää sekä 6 FW-190:tä tuhoutui. 9 Ju-87:ää ja 15 FW-190:tä vaurioitui). Tosin oli syytä myöskin saksalaisten huolimattomassa suhtautumisessa hälytysvalmiuteen. Mutta suurin vika oli ilmeisesti siinä, ettei näillä tienoin ollut lainkaan komentopaikkaa, joten Lappeenrannasta ajoissa välitetty hälytys hukkui jonnekin yhdysupseerin ja päivyestäjän välimaille.

Olisi siis ollut syytä sittenkin vorausdisponeerata hiukan tarmokkaammin täälläkin päin, silloin kun sellaiseen vielä oli mahdollisuuksia.

Väärinkäsitysten välttämiseksi korostettakoon, että eversti G. Magnusson ja hänen komentopaikan päällikkönsä johtivat Messerschmitt-laivueita mitä kiitettävimmällä tavalla ja että Lappeenrannan komentopaikka oli teknillisestikin sekä täydellinen että tehokas. Mutta kieltämättä oli vikaa järjestelmässä; rykmentinkomentajalle olisi kuulunut prikaatinkomentajan tehtävät ja ”taktilliselle johtajalle” suttaamattomat lentojoukkojen komentajan valtuudet. Missään tapauksessa eivät henkilökysymykset voineet olla esteenä tällaiselle ratkaisulle, koska asianomaisille oli jokatapuksessa annettu vastaavat johtajan velvollisuudet, vieläpä koko sodan ratkaisevimmissa vaiheissa.

Ilmasotatoimet Aunuksen ja Maaselän suunnissa jäivät Suomen lentojoukkojen osalta varsin vähäisiksi. Kun huomattava osa LeR 2:n lentokoneista oli jo kesäkuun puolivälissä siirretty Korian sillan ja Kouvolan ratapihan suojaksi Uttiin, ei Karjalan Armeijalla enää tosiasiallisesti ollut ilmavoimia. Viitattakoon tässä kuitenkin siihen, mitä aikaisemmassa on esitetty alueorganisoinnin laiminlyömisestä ja Valtion Lentokonetehaan rasittamisesta lk. korjaustöillä lentojoukkojen tuhlailevan käytön vuoksi v:na 1943. Ilmavoimien johdon tässä suhteessa tekemät virheet olivat varsin raskaat.

Heinäkuun lopulla voitiin pommitusvoimat jo irroittaa voimakkaampaan toimintaan Karjalassa, mutta silloin olivat joukot jo saaneet kestää raskaan perääntymisretken järkyttävän vaiheen saamatta minkäänlaista suojaa vihollisen lentäjiä vastaan ilmassa.

17.7. Ilmavoimien käskyllä määrättiin LeR 1:n ja LeR 2:n toiminta-alueiden uudeksi väli-rajaksi linja Naatselkä–Selkäsaaret–Laitiainen–Koitoonselkä–Perttijärvi–Kartonjärvi–Peusalampi–Kolatselkä–Prääsä. LeR 1 sai käyttöoikeuden Uomaan ja Mensuvaaran (Laatokan luoteispuolella) kenttiin ja LeR 2 sai tukikohdakseen Värtsilän lentokentän.

Tässä perääntymisen loppuvaiheessa kävi Ilmavoimien johdolle mahdollisesti selväksi mitä ilmasotataidon tarkastaja oli tarkoittanut ajaessaan prikaatijärjestelmänsä kiireistä toteuttamista. Olihan jo ennakolta selvää, että rykmenttien oli peräännyttävä tiettyjen lentokenttien kautta Sortavalan ja Värtsilän väliselle ahtaalle alueelle. Nyt kumpikin rykmentti tietysti piti tiukasti kiinni omista iv.joukoistaan, jolloin LeR 1:lle määrätyllä kanavamaisella loholla olivat iv. elimet suurin piirtein päällekkäin, kun taas LeR 2:lle jäi aivan liian harva iv. verkko. Mutta ei siinä kyllin, etelästä käsin lähestyvät viholliskoneet yllättivät säännöllisesti Värtsilän tällaisen ilma- ja ilmavalvonnan kahtiajaon vuoksi. Ilmeisesti puuttui rykmenttien toimintoja järjestävä ja koordinoiva prikaatin esikunta ”suppiloon” vetäytymisestä johtuneiden moninaisten hankauskohtien eliminoimista varten. Lisäksi olisi prikaatin esikunta hoitanut myöskin runsaan materiaalin evakuoimisen aivan toisella tavalla kuin mitä taistelutehtävillä rasitetuille rykmenteille oli mahdollista.

On olemassa vain yksi ainoa järjellinen syy siihen, ettei aluejakoon Ilmavoimien johdossa haluttu mennä ja tämä syy ei ollut taktillista eikä strategista laatua.

Eversti G. Magnusson palkittiin erinomaisesta johtajan toiminnastaan kesällä 1944 ansaitusti Mannerheimin ristillä. Ikävä vain, että ev. B. Gabrielsson jäi palkitsematta.

Tuskin kannattaa mainita, ettei ev. Lorentz saanut pienintäkään kiitosta vaikean tehtävän onnistuneesta suorittamisesta. Myönnettäköön, että hänellä oli erinomaiset alaiset, mutta sellaiset oli myöskin rykmentin komentajilla ja laivueenkomentajillakin.

Yhtävähän kannattanee ihmetellä sitä, että ev.ltn. Pajari ylennettiin everstiksi, vaikka hänellä ei ollut mitään osuutta ilmasodan tämän vaiheen tyydyttäviin tuloksiin, pikemmin ehkä päinvastoin.

## 7.

**Loppupäätelmiä.**

Jatkosota osoitti Ilmavoimien henkilöstön erinomaisen sotaisen kunnan ja taistelutaidon. Se todisti myöskin vakuuttavalla tavalla mitkä mahdollisuudet oli epäonnistuneilla hankintaohjelmilla talvisodassa menetetty. Myönnettäköön, että kokemuksen koulun opit ovat raskaita paloja sulatettavaksi. Virheitä on aina ikävä tunnustaa historialle ja yhtä vaikeata on arvostelijan asettua täysin objektiivisesti ristiriitaisesti käyttäytyneen johtajan ajatustavan kannalle.

Tuskinpa kukaan, todennäköisesti ei esikuntapäällikkökään, ymmärtänyt sotien aikaisen Ilmavoimien komentajan strategisia ja taktillisia päämääriä. Tässä oudossa skismassa on osittainen selitys siihen, ettei edes jatkosodassakaan voitu käyttää hyväksi Lentojoukkojen koko potentiaalista voimaa. Sotaa kävivät oikeastaan rykmentin komentajat ynnä myöhemmin ilmasotataidon tarkastaja Ilmavoimien komentajan joko seuratessa mukana tai haratesa vastaan.

Erityisesti muistuu mieleen muudan sodan jälkeinen tilaisuus, jossa Ilmavoimien komentajan poikkeuksellinen sotilaallinen ajattelutapa varsin luonteenomaisena ilmeni. Kuultuaan ilmasotataidon tarkastajan esitelmän sodissa tehdyistä virheistä, hän lausui julki oman käsityksensä saadusta opetuksesta vastaisuuden varalle. Ja tietysti siinä taktilliset kysymykset joutuivat syrjään toisarvoisina. Pääasia oli, että upseerit olivat selvillä suurvaltojen teollisuuden mahdollisuuksista. – Hän siis oli ja pysyi ajattelutavaltaan administratiivisena johtajana. Realistisesti ajatellen sotilaiden osallistuminen ulkopoliittikkaan aseellisina taistelijoina alkaa vasta sodan jo sytyttyä. Ja tässä tehtävässä heidän on yritettävä kaikkensa voiton hyväksi. Mitä näin pitkälle jouduttua siis enää hyödyttävät synkkään yksinpuheluun johtavat mieltiskelyt vihollisen potentiaalisesta voimasta? Mitä vahvempi vihollinen on, sitä enemmän kysytään juuri taktillista harkintaa, muussa suhteessa on myöhäistä enää rypistellä.

Toinen tapaus, jossa kenraali L. ja eversti L. ällistyneinä silmäilivät toisiansa ratkaisevasti vastakkaisella kannalla olevina, sattui everstiluutnantti Pajarin esitellessä ajamaansa yöhävitäjäohjelmaa. Ilmasotataidon tarkastaja oli jyrkästi sitä mieltä, että rintama oli pääkaupunkia tärkeämpi, kun taas Ilmavoimien komentaja ja hänen esikuntapäällikkönsä ajattelivat juuri päinvastoin.

Kesäkuussa v. 1941 kenraali L. oli erittäin optimistinen, jopa siinä määrin, ettei hän halukkaasti suostunut sodan jatkumista silmälläpitäviin toimenpiteisiin: ”Mitä se kannattaa, sotaahan loppuu kuitenkin parissa viikossa.” Mutta kesällä 1942 hän oli jo hyvin pessimistinen. Ja mikä pahempi, hän rasitti alaisiaan mustilla ennustuksillaan: ”Mitä te oikein touhuate, mehän häviämme kuitenkin!” Samoihin aikoihin vanha antagonismi saksalaisia kohtaan jälleen puhkesi kuorestaan. Ilmavoimien komentajan ja saksalaisten yhdysupseerien välit



olivat kaikkea muuta kuin hyvät. Muun muassa kerrottiin ikävistä riidoista kenraali Erfurthin ja L:n välillä. – ”Nyt se minun sotani vasta alkaa”, oli kenraali L. huudahtanut aseiden kääntyessä entistä liittolaistamme vastaan välirauhan solmimisen jälkeen.

On selvää, ettei pahasti riitaantuneena haluttanut eikä kannattanutkaan pyytää solvatulta kohteelta köyhänapua lentokoneiden ja muun materiaalin muodossa. Mutta nyt ei ollut kysymys jonkun kenraaliluutnantin sympatioista ja antipatioista, vaan hädässä olevan isänmaan puolustuksesta. Ei edes melko todennäköinen häviökään oikeuttanut iskemään kirvestä kiveen. Lentokoneita oli nöyrytyksen uhallakin anottava, koska ne olivat välttämättömät joukkojen suojaamista ja tukemista varten.

Ja ikävänä syöpänä levisi sitä paitsi Ilmav.E:n ylimpiin portaisiin ainainen taistelu ”topatuista penkkisijoista”.

Näissä olosuhteissa olisi ollut ehdottoman välttämätöntä vaihtaa komentaja. Kenraali Lundqvistin tilalle olisi saatu ainakin yhtä hyvä administratiivinen kyky, eversti Y. Opas. Samalla olisi pitänyt viipymättä toteuttaa Ilmavoimien uudelleenorganisointi.

On näin jälestäpäin mielenkiintoista todeta miten Marsalkka jo hämmästyttävän aikaisessa vaiheessa aavisti Ilmavoimiamme jäytävän sairauden. Missään tapauksessa ei kukaan näistä asioista ollut hänelle mitään kielinyt ja sitä paitsi oli kenraali L:lla Päämajassa vaikutusvaltaisia kannattajia. V:n 1941 loppupuolella Marsalkka suunnitteli puolueettoman tutkijan (V. Bremer) lähettämistä lentorykmenteihin. Kuitenkin eversti V.A.M. Karikoski katsoi parhaaksi varata nämä tarkastuskäynnit itselleen ja niinpä jäi Marsalkalta tarkoitus saavuttamatta. Todennäköisesti ei muutenkaan kukaan upseeri olisi kehdannut valittaa esimiästään vastaan sodan ollessa täydessä käynnissä. Mutta nyt näistä asioista on syytä kertoa, jotteivät ne toistuisi.

Tämän tekijä on 15 vuoden ajan, eroamiseen saakka, saanut kokea samantapaista kohtelua, mikä masensi tarmokkaan ja kyvykkään eversti Oppaan kolmessa vuodessa. Vika kenraali L:n johtamistavassa oli siinä, että hän oli pikemmin pienen ruhtinaskunnan Durchlaucht von anno dazumal<sup>27</sup> kuin aselajin komentaja. Hänen alaisensa olivat joko mahtavia suosikkeja, jotka saivat tehdä tyhmyksiäkin kukistumatta, hyödyllisiä mutta huonosti kohdeltuja työmyyriä tai vihdoinkin epäsuosioon joutuneita. Nämä viimeainitut olisivat oikeastaan saaneet antiikin esimerkkien mukaisesti avata valtimonsa, sillä heidän kohtalonsa oli ainakin henkisessä mielessä kammottava ja tulevaisuuden kannalta toivoton.

Ilmasotataidon tarkastajan työnteko Ilmav.E:ssä oli jatkuvaa noitasabattia, jossa olisi paremmin sopinut ratsastella luudanvarrella kuin yrittää saada päätöksiä taktillisiin ja organisaatorisiin suunnitelmiin. Esitteli sitten mitä tahansa, aina oli joku suosikki tyrkyttelemässä komentajalle paperikoria suurella vaivalla kyhättyjen promemorioitten haudaksi.

<sup>27</sup> *Saks., vapaasti suomennettuna 'Hänen muinainen Ylbäisyytensä' (toim. huom.).*

Näissä nurinkurisissa olosuhteissa on pohjimmainen syy siihen, etteivät Ilmavoimat pysyneet jatkosodassakaan kirimään huipputuloksiin, vaikka erinomainen lentävä henkilöstö ja viimeiseen hikipisaraan uurastava mekanikkokunta mistään lannistumatta teki enemmän kuin velvollisuutensa.

Mitä sitten olisi sanottava vastustajasta, Neuvostoliiton lentojoukoista?

Venäläiset lentäjät olivat kautta linjan hyviä ohjaajia ja urhoollisia miehiä. Hävittäjät olivat ilmeisesti käyneet läpi ranskalaisen systeemin mukaisen peruskoulutuksen, joka pyrki luke-mattoman määrän taistelussa mahdollisesti kysymykseen tulevien liikkeiden harjoittelemiseen. Niinpä he yleensä olivat korkeimman luokan taitolentäjiä.

Mutta suurimmalla osalla heistä ei ollut selvää käsitystä siitä, miten näitä liikkeitä oli taistelun eri vaiheissa käytettävä hyväksi. Monesti he erehtyivät tehottomiin väistöihin, tai vieläpä aivan toivottomaan kaartotaisteluun vastustajaansa verrattuna nopeammalla, mutta kömpelömmällä koneella (Spitfire–Brewster). – Suomalainen olisi tällaisessa tapauksessa ilman muuta valinnut heiluritaktiikan.

Jalkaväkitaktiikka kieltää luonnollisesti kaikki reseptimäiset ”patenttiratkaisut”. Ilmataistelutaktiikka sitä vastoin sekä sallii että vieläpä suosittelee näitä. Tämän käsittämässä piileekin todellinen syy suomalaisten hävittäjien menestyksiin.

Venäläinen häv. pilootti oli sellaisen miekkailijan kaltainen, joka terssien ja quartojen lisäksi osasi tehdä miekallaan mitä ihmeellisimpiä temppuja sooloesityksissä, mutta oli usein ymmällä miten väistää vastustajansa pistot ja miten hyökätä todellisessa kaksintaistelussa. Ja venäläisestä hävittäjälaivueesta voidaan sanoa samaa mitä niin monesti kuulemme lausuttavan keskinkertaisesta jalkapallojoukkueesta. Se ei pystynyt sommittelemaan tehokasta hyökkäystä, koska se ei ollut perillä yhteispelin säännöistä eikä ollut mitään hyökkäysmenetelmää ennakolta harjoitellut.

Ampumataito oli yleensä keho, todennäköisesti myöskin virheellisen koulutuksen vuoksi. Ei ranskalaisen järjestelmän suosima harjoitusten runsaus kasvata lentäjästä ”sinisten avaruuksien pantteria”, vaan harjoitusten perusteellisuus. Ja lisäksi on hävittäjä kasvatettava kärsivällisesti metsästäjäksi, joka ei pyssyään hätiköiden paukuttele vaan määrätietoisesti hakeutuu tehokkaalle ampumahollille nitistääkseen riistansa kerralla.

Venäläisten hävittäjien jatkokoulutussuunnitelma näyttää noudattaneen joukkotuotannon leveätä lakia. Lentäjät saivat ensin niin sanotun perusteellisen pohjakoulutuksen ja lähetettiin sitten rintamalle oppimaan lisää. Seurauksena olivat tietysti raskaat tappiot sekä ohjaajatäydennyksen kiirehtiminen, jälleen kovasti paljon brakkia j.n.e., j.n.e. Huono-onniset, rämäpäiset tai lahjattomat kaatuivat; hyväonniset, varovaiset ja lahjakkaat jäivät henkiin. Materialistiseen elämänsäköön perustuvaa luonnollista valintaa!

Mutta eräässä suhteessa venäläiset lentäjät olivat suomalaisia huomattavasti pidemmällä. He olivat ilmeisesti saaneet moitteettoman teknillisen koulutuksen ja pystyivät m.m. kakistelematta selvittämään palveluskoneensa moottorin rakenteen, toiminnan sekä sille ominaiset viat. Tämä ala onkin vilpittömästi tunnustettava lentävän henkilöstömme ”murheen laaksoksi”. Poikkeuksetta kaikki ulkomaalaiset kollegamme ovat näissä asioissa korkeam-  
malla tasolla.

Jottemme poikkeaisi kovin pahasti sivuun aiheestamme, todettakoon tässä yhteydessä vain pääsyy tietopuoliseen pullonkulaamme: Lentorykmenttimme ovat jo parikymmentä vuotta saaneet tulla toimeen ilman lentokone- tai l.moottorialaan specialisoituneita diploma-insinöörejä. Muissa maissa olisi tällainen organisaatorinen lyhytnäköisyys ilman muuta tuomittu liian kalliina kokeiluna. Mutta Suomihan on sairaanhoidossakin kaikenlaisten luonnonparannusmenetelmien luvattu maa. Eipä siis yskivä moottorikaan kaivanne diploma-insinööriä koputtelijakseen. Veteen tai kuhnimaan ja lasillinen hiekkaa kaasuttimeen kuten vanhassa rakkaassa Kirvussa, eikö niin? Näin radikaaliksi ei tosin heittäydytty, mutta jokatapauksessa vietii lentäjiltämme tekn. opettajat.

Venäläisten ilmavoimien taktillinen johto näyttää olleen detaljeja myöten keskitetty huippuportaisiin. Tuskinpa oli prikaatin komentajallakaan vielä valtuuksia itsenäisiin ratkaisuihin. Häinkin lienee vielä saanut yksityiskohtaisia käskyjä ja ohjeita. Siksipä ei esimerkiksi venäläinen valvontakomissio millään suostunut uskomaan, ettei Karjalan Kannaksen ilmakomentaja ollut saanut päivittäisiä käskyjä ja ohjeita Ilmavoimien komentajalta. Vasta saatuaan sodanaikaiset mapit selailtavakseen sen lähettämät tarkastajat vastahakoisesti suostuivat hyväksymään Ilmav.E:n yhteysosaston vakuutukset. M.m. varsin sympaattinen lentojoukkojen eversti Leschtschinsky raapi päätään leveästi hymyillen ev. Lorentzin kertoessa saaneensa suomalaisen tapaan yksinkertaisesti komentoonsa rykmentit ja tehtävän ratkaistavakseen: ”Vot tebe Kascha vosmi loschku i posybai!”<sup>28</sup> ”

Todennäköisesti johtui venäläisten ilmavoimien omituisen mielikuvituksen ja kaavamainen toiminta juuri näistä luonnottomasti kiristetyistä ohjaksista lentoarmeijojen komentosuhteissa. Muistelkaammepa vain säännöllisesti toistettuja Pe 2:ien itsemurharetkiä Laatokan rantaa seuraten pohjoiseen, paluureitti Aunuksen kaupungin yli.

Mutta tekisimme entiselle vastustajallemme vääryyttä, ellemme tällaista alijohtajien itsensäkieltämispsykoosia ihmetellessämme samalla tunnustaisi johtamistaidon sentään suuresti kehittyneen niistä ajoista, jolloin kenraaliluutnantti oli vielä pelkkä Komdiv. Totisesti se oli varsin huomattavasti parantunut talvisodasta lähtien, vaikka luonteenomaisesta kaavoihin kangistumisestaan ei venäläinen lentäjäkenraali näy vielä jatkosodan loppuun mennessäkään vielä vapautuneen. Yli kymmenkertaisella hävittäjäylioimalla olisi sentään luullut pystyttävän paljon vakavampiin yrityksiin ilman herruuden valtaamiseksi, kuin mihin vastustajan ilmavoimien johto kykeni.

<sup>28</sup> *Vapaa suomennos (viimeisen sanan merkitys epäselvä): ”Tuossa on puuro, ota lusikka ja pistä poskeen!” (Toim. huom.)*

Kannaksen suomalainen ilmakomentaja odotti jonkin verran huolestuneena m.m. seuraavanlaisista menettelytapaa viholliseltaan: Kummatkin Messerschmitt-laivueet olisi alkajaisiksi sidottu taisteluun, jossain rintaman lähistöllä. Koska näillä laivueilla oli tavallisesti vain 25–30 konetta lentokunnossa, olisi tavallista voimakkaampi Il-operatio joukkojamme vastaan hälyttänyt paikalle koko käyttökelpoisen Mersu-ryhmän. Tunnetusti taistelun pitkittyessä hupenevat polttoaine ja patruunat. Tosin käy näin aina molemmille taisteleville puolille, mutta vain vastustaja saattoi tässä tapauksessa heittää sekä taistelupaikalle että myöhemmin tarmokkaaseen taka-ajoon vahvoja reservejä.

Kas tässä olisi ollut oikea vastustajan tuhoamiseen pyrkivä taktiikka venäläisiä varten. Ker- taakaan he eivät sellaiseen ryhtyneet. Ja kuitenkin vastustajamme tappiot, varsinkin it:stä aiheutuneet menetykset mukaanlaskien, olivat musertavan raskaat.

Päinvastoin kuin saattoi odottaa, venäläiset hävittäjävoimat ”antautuivat” hämmästyttävän nopeasti passiiviseen asenteeseen. Pääosa niistä jäi maahan hälytysvalmiuteen tai lenteli sul- kulentoja jossain rintaman yläpuolella. Loput suojasivat valtavan suurina muodostelmina Il-laivueita tai pommarilauttoja.



Venäläisten lentäjien rohkeudelle Lorentz antoi tunnustusta, mutta heidän taktiikkansa oli kaavoihin kangistunutta. Immolan lentotukikohdan vihollinen kuitenkin onnistui yllättämään heinäkuussa 1944. Saksalainen Focke-Wulf osuman jäljiltä. (SA-kuva 155844)

Eikä kenraali Andrejeffin johtama hyökkäys Immolan ja Lappeenrannan lentotukikohtia vastaan myöskään poikennut mielikuvituksettomasta kaavasta. Venäläiset hävittäjälaivueet joutuivat aikansa mesottuaan irtautumaan taistelusta kaukana omista lentokentistään ja paluulennolla kääntämään selkäpuolensa takaa-ajaville Mersuille. Suurin osa venäläisten karsimista tappioista (15 konetta) sattui perääntymisvaiheelle.

Paljon tehokkaampi olisi ollut seuraavanlainen ratkaisu: Klo A rintamalinjan ylitys kahdella hyökkäysryhmällä à 30–40 hävittäjäkonetta, 20–30 Il-konetta ja 50 Pe 2 -pommituskonetta. Klo A+30 min. hyökkäys vain Il-laivueilla Immolan ja Lappeenrannan kenttiä vastaan hävittäjien suojatessa. (Pe 2:t seurattuaan osan matkaa mukana harhautustarkoituksessa laskeutuvat Suulajärven ja Heinjoen kentille noutamaan pommeja.) Klo A+60 min = B Lappeenrannan ja Immolan yläpuolelle saapuu toinen häv. aalto, n. 30 + 30 lentokonetta. B+40 min. s:n kolmas aalto ynnä 50 Pe 2:a.

Myöskin kenraali Golovanoffin Kaukotoimintalennosto, ADD, esitti Helsingin yläpuolella v:n 1944 alussa kummallisen yksitoikkoista hyökkäystoimintaa. Vaikka pääkaupunkimme oli pystykuvattu moneen otteeseen ja varmasti kuhisi sekä kommunistisia että myöskin länsivaltojen hyväksi kavaltelevia urkkijoita, ei ilmatorjuntamme suuria puutteellisuuksia ymmärretty käyttää hyväksi. Varsinkin oli matalatorjunnan miltei täydellinen puuttuminen totisesti huolestuttava kohta Helsingin puolustuksessa. Onneksi Damokleen miekkaa pittelevä käsi ymmärsi sillä kertaa vain uhata suurista korkeuksista. Tosin helmikuun valtavat terroripommitukset, joihin 6.2. osallistui 160 konetta, 7.2. 70 konetta, 14.2. 420 konetta ja 24.2. kokonaista 700 konetta, olivat teknillisesti varsin kunnioitettavia näytöksiä. Niissä käytettiin Marsalkka Tedderin suosimia reitin- ja maalinmerkitsijöitä ja nojaututtiin ilmeisesti tarkkoihin aikataukoihin. Sitä vain lentäjä jää ihmettelemään, miksei ADD lähestynyt kohdettaan matalalta pohjoisesta. Tällaista taktiikkaa vastaan it:mme olisi ollut voimaton.

Nyt sitä vastoin ilmatorjuntatykistöemme toimi ihailtavan tehokkaasti ja sai pääosan venäläisten pommituskonelautoista kääntymään takaisin. Venäläiset väittävät pommitusarmaadon saaneen käskyn väistää voimakasta it:tulta ja pommittaa vain satamia. Edellinen kohta vaikuttaa uskottavalta, sitä vastoin jälkimmäinen lienee sanomalehtikieltä käyttäksemme vahvasti liioiteltu. Miksi juuri Helsinkiä olisi säästetty, kun kerta Tallinnakin ADD:n seuraavana hyökkäyskohteena pantiin aivan matalaksi. Sitä vastaan räimivät monet kymmenet pommittajain parvet kattoja hipoen. Pohjolan valkoisella kaupungilla oli siis ollut moukan tuuri, ettei sille käynyt yhtä ohraisesti.

Mutta jokaisen lentäjän sopii nostaa hattua Helsinkiä puolustaneelle it. rykmentille loistavasta suorituksesta noina kohtalokkaina helmikuun öinä. Ja pääkaupunkimme asukkaiden sopisi tehdä samoin, sillä moni stadin kundi säilyi hengissä vain it.pattereiden valppauden ja tutkahenkilöstön tarkan työn ansiosta. SNS:läisten väitteet siitä, että Helsingin säästi neuvostokansan jalomielisyys, on naurettava.

Yöhävittäjien osuus onnistuneeseen puolustukseen oli pääasiassa välillistä laatua. Ne paikoittivat vihollisosastot sulkeisjärjestykseen, joihin taas it.tuli tehosi parhaiten. Mutta tällainen tulos olisi voitu saada aikaan myöskin Brewstereillä.

Sotilaan kannalta oli jatkosota aivan yhtä tärkeä kuin talvisotakin. Kummassakin oli kaikki voimat jännitettävä voiton saavuttamiseksi. Mitä vahvempi asemamme olisi ollut esim. 1944 syksyllä, sitä helpompi olisi ollut diplomaattien pitää puoliaan Neuvostoliiton vaatimuksia vastaan. W. Churchillin muistelmien mukaan näyttää jopa siltä, että olisimme suosituksissa olosuhteissa voineet säästyä koko Petsamon tai Porkkalan luovutukseltakin.

On vaikea yhtyä nykyiseen nähtävästi ”puoliviralliseen” käsitykseen, että venäläisten suurhyökkäys v. 1944 tavoitteli vain hyvin rajoitettua päämäärää. Sellainen yrityshän olisi ollut sangen keinoa strategiaa. Mitä syytä oli uhrata valtavat määrät sotatarvikkeita, m.m. yli 600 lentokonetta ja kymmeniä tuhansia miehiä esim. entisen Mannerheimin linjan saavuttamiseen Kannaksella. Rintamalinjat vain pitenivät tällaisen päämäärän voittamisella ja sitä paitsi vaati Taipaleen pussinsuu huomattavan reservin varaamista. – Eivätköhän venäläiset sittenkin pyrkineet suurempaan menestykseen, nimittäin Suomen sotilaallisen vastustuskyvyn kertakaikkiseen murtamiseen. Kun siitä ei sitten näyttänyt tulevan mitään, irroitettiin liiat joukot Baltian maiden rintamille lähetettäväksi.

Eversti Y. Järvinen lopettaa teoksensa ”Jatkosodan taistelut” m.m. sanoihin: ”Sotaa ei aina voita se armeija, joka voittaa useimmat taistelut. Sodan lopputuloksen määräävät usein monet muut, armeijasta ja sen saavutuksista riippumattomat tekijät.”

Tosiaankin, armeijalle saattaa käydä kuten kaksintaistelijalle, joka voitettuaan vastustajansa joutui kalterien taakse ja menettää kansalaisluottamuksen taposta. Silti taistelujen voittaminen on kuitenkin armeijan tehtävänä ja viholliselleen tuottamiensa tappioiden perustella sen kunto todetaan.

Näissä merkeissä menneitä muistellesamme meidän on annettava Ilmavoimiemme mainehikkaista teoista paras mahdollinen arvosana. Sanottakoon niistä vain: jalkaväkemmekään ei tehnyt sen enempää.

## 8.

**Ajankohtaista ilmastrategiasta ja – taktiikasta**

Muutamia vuosia sitten pidin pari esitelmää Puolustusvoimien Pääesikunnassa maamme asemasta mahdollisessa ”Idän” ja ”Lännen” välisessä totaalisisä sodassa. Nämä esitelmät oli ”friseerattu” pääasiassa puolustusrevision käännättämiseksi uusasiallisemmille linjoille. Tulen myöhemmässä vielä selvittämään ne syyt, joihin mainitut valistustilaisuudet perustuivat. – Esitelmä jaettiin monisteina verrattain laajalti, muistaakseni myöskin puolustusrevision Uttiin saapuneille jäsenille. Tätä tietä siis olen ”imperialistina” päässyt kommunistilehtien palstoille.

Mutta siitä viis! Pääasiana olkoon, että jokainen korkealle vakanssille nostettu sotilashenkilö selvästi tajuaa tulevaisuuden sodan hirvittävän hävitysvoiman. Paluuta entiseen ei ole minkään europolaisen kansan kohdalta joka sen kurimukseen joutuu.

Mainitsin esitelmissäni, että arviolta parisataa B-36-pommituskonetta pystyy yhdessä yössä tuhoamaan n. 80 Neuvostoliiton suurinta kaupunkia yhdellä atomipommilla lentokonetta kohti. Yritin myöskin osoittaa maamme yli suuntautuvien hyökkäysreittien edut muihin ratkaisuihin verrattuna.

Silloin en vielä uskaltanut veikata mahdollista voittajaa. Nyt kummankin riitapuolen ehdittyä sotavarusteluissaan varsin pitkälle näemme jo selvästi, ettei se voi ainakaan moneen vuoteen olla Neuvostoliitto. Sotilashan ei oikeastaan saisi erehtyä povaillemaan, mutta annetakoon tämä lipsahdus minulle tällä kertaa anteeksi, koska tilanne tosiaankin näyttää yhä musertavammalla tavalla kehittyvän länsivaltojen eduksi. Yksin jo se seikka, että Yhdysvaltojen teollisuuskapasiteetti on neljä kertaa suurempi kuin vastaava potentiaali neuvostovaltioilla ja että Länsi sitä paitsi monen vuoden aikana on käyttänyt etevämyyttään hyväkseen, riittää ratkaisemaan voittajan arvoituksen. Mutta lisäksi on verrattava toisiinsa raaka-ainevarat, kansojen hallussa olevien aseiden tehokkuus ja lukumäärä sekä suurvaltojen ilmastrateginen asema. Nykyaikana emme enää voi ensisijassa viitata kansojen nappilukuun sotapotentiaalia arvostellessamme varsinkin jos tämä, niin kuin tässä tapauksessa asianlaita näyttää olevan, on melkein sama kummallakin puolen kuviteltua rintamaa (rautaverhoa).

Mutta eiköhän vastakkaisten puolien mahdollisuudet selvinne seuraavankin tapaisella yksinkertaistetulla sotapelillä:

Aloittakaamme Neuvostovenäjästä: Luultavasti on meillä Suomessa vieläkin paljon sellaisia henkilöitä, jotka uskovat maamme suurin piirtein pysyvän syrjässä kaikkien pelkäämässä ja odottamassa kolmannessa maailmansodassa. Nämä ihmiset ovat valitettavasti aivan väärässä. Heidän laskelmansa perustuvat ensimmäisen Marnen taistelun aikaiseen sodankäyntiin ynnä laicuksen toiveajatteluun.

Emme saa heittäytyä eevamaisiksi olemalla näkemättä epämiellyttäviä tosiasioita, kuten esillä olevassa tapauksessa atomipommivaaraa. Koska länsivallat jo tällä hetkellä kykenevät kuljettamaan atomipomminsa nopeilla reaktiokoneilla Moskovan leveysasteille saakka, on venäläisten pakko vallata Norja Pohjois-Venäjän suojaamista varten. Siellä nimittäin sijaitsevat jo nyt reaktiopommittajien lähtökentät. Eikä Norjan valtaaminen yksin riitä, myöskin Ruotsi on miehittävää. Jos N-venäjä aloittaa sodan, se todennäköisesti starttaa maavoimien etenemisellä ainakin kolmessa suunnassa, nimittäin Skandinaviaan, Länsi- ja Etelä-Eurooppaan sekä Etu-Aasiaan.

N-venäjä ei ulotu reaktiopommareillaan Yhdysvaltoihin asti. Vain nyt jo vanhentunut Tu-4 (Lentävän linnoituksen plagiaatti) pystyy viemään atomipommin näin kauas jäämällä vihollismaahan. Mutta Tu 4 on hidas kone ja saa lentää toistakymmentä tuntia vastustajansa vainoamana, kun taas länsivaltojen reaktiopommittaja saavuttaa Moskovan puolen kolmatta tunnissa ylitettyään Suomen itärajan.

Hämmästyttävän nopeasti lähestyy reaktiopommituskoneidenkin maksiminopeus nykyistä absoluuttista äänennopeusrajaa, johon hävittäjien performanssi on toistaiseksi pysähtynyt. Yöhävittäjän on siis tavattoman vaikea saada esim. jokin Canberra (engl. reapommittaja) kiinni. Ja sitä paitsi tarvitaan paljon vähemmän häirintäkoneita sotkemaan tutkien toiminnat Pohjois-Venäjällä kuin esim. reitillä Murmansk–New York.

Kas näissä realiteeteissa ynnä lisäksi Yhdysvaltojen varastoimissa 1000 atomipommissa on perustetta enemmän kuin tarpeeksi venäläisten maavoimien laajaa offensivua varten sodan alussa.

Jos N-venäjällä sattuu olemaan pari-kolmesataa atomipommia sodan syttyessä, ei näitä kannata kiikuttaa Amerikkaan. Mutta ne riittävät tuhoamaan Englannin kaupungit melko täydellisesti. – Venäjälläkin on käytettävissään reaktiopommittajia ja tutkanhäirintälaitteita sekä lisäksi varma bolshevistinen synninpäästö häikäilemättömästä sodankäynnistä, koska Englannissa on vain vähäinen määrä ”pravoslavnia<sup>29</sup>” kommunisteja. Englannin saari on tosiaankin hirvittävässä asemassa. ”Jonka jumalat tahtovat hävittää...” j.n.e., tai toinenkin historiallinen huudahdus, ”Ette tiedä miten vähällä järjellä maailmaa hallitaan”, näyttää toisinaan osuvan kohdalleen.

Englannin kaupunkien hävittäminen on välttämätön proloogi sen valtaamiselle, sillä näin pitkälle vähintään on Euroopasta ”etumaastoa” miehittävää Neuvostoliiton puolustamista varten Lännen lentohyökkäyksiä vastaan. Ulkomailla ajatellaan varmasti uhkaa ilmasta paljon vakavammin kuin meillä, myöskin suurvaltojen yleisesikunnissa. YK:ssa käydyt katkerat kiistat voidaan muun muassa helposti selittää ylläesitettyjen tosiseikkojen pohjalla. – Niinpä Venäjä voittaisi varmasti tulevan maailmansodan 2–3 ensimmäistä vuotta omiin nimiinsä, jos nykyiset atomipommivarastot tuhottaisiin ja aseissa olevat maavoimat vähennettäisiin kolmanneksella. Ymmärrämme myöskin ylpeän Englannin nöyrät lähentelyt Kremlin suuntaan tajutessamme sen avuttomuuden.

<sup>29</sup> *Ven. pravoslavnyj 'ortodoksi, oikeauskoinen' (toim. suom.).*



Mutta Venäjän asema ei ole myöskään enää millään tavalla edullinen. Hyökkäyssodan aloittaminen länsivaltoja vastaan vaatisi laajoja selvästi havaittavia valmisteluja monessa maassa, siis toimenpiteitä, jotka ovat omiansa hännäämään vastustajan siivekstä ”Barbaaraa” irti pääsemisen rajoille. Atomipommi sattuu sitä paitsi olemaan hyvin tehokas ase despoottista hallinnon keskitystä suosivia valtiomuotoja vastaan, sillä julma kuri voi säilyä vain järjestyneissä oloissa. Eipä siis neuvostovaltiaittenkaan asemaa voida sanoa loistavaksi. Mutta lisäksi tämä nykyäänkin jo sietämätön tilanne huononee vuosi vuodelta ollen suorastaan toivoton 1960-luvun alussa länsivaltojen saatua atomikäyttöiset pommituskoneensa todennäköisesti sarjavalmistukseen. Näin tulee käymään, jollei N-venäjä kymmenessä vuodessa saavuta länsivaltojen teknillistä tasoa, niinhyvin kvanti- kuin kvaliteetissäänkin.

Tällä hetkellä Neuvostoliitto tuskin lienee sotavalmis, koska juuri atomipommiuhka vaatii suunnattoman laajoja järjestelyjä siviilialallakin, kuten elintarvikkeiden ja raaka-aineiden varastoimisia ainakin pariksi kolmeksi vuodeksi, liikenne- ja viestiyhteyksien varmistamista kiertorakenteilla j.n.e., j.n.e. Toisaalta jos Venäjä saa rauhassa kehittyä ja vaurastua kommunistisena ja imperialistisena suurvaltana, on se parinkymmenen vuoden kuluttua joka suhteessa valmis ottamaan maailman hallintaansa. Silloin sillä on itselläänkin riittävästi atomikäyttöisiä vaikka maapallon ympäri lentäviä jättiläiskoneita, rakettiaseita y.m. y.m.

Viidentoista vuoden kulutta rupeaa siis vaaka jälleen kallistumaan Idän eduksi vuodelta yhä enemmän ja enemmän. Jos Venäjän esim. Englannin tuella onnistuu saada YK:n hyväksyminen a-pommivarastojen tuhoamiselle, sen mahdollisuudet tulevassa sodassa paranevat. Mutta lisäksi voi Englantikin toivoa kommunistisen invasion lykkääntymistä. Sitä vastoin Skandinavia ei voi missään tapauksessa välttää sodan jalkoihin joutumista heti sen alettua.

Pohjois-Amerikan Yhdysvallat on Neuvostoliiton päävihollinen ja siksi saattavat merkityksellisimmät sodan tapahtumat siirtyä Beringin salmen tienoille jo varsin aikaisessa vaiheessa. Näin ehkä voi tapahtua, ellei kummallakaan taistelevalla puolella ole atomipommivarastoja, sillä punaisen armeijan on kiirehdittävä estämään niiden syntyminen.

Tietysti nimekkäät ja ”nimettömätkin” valtiomiehet vakuuttavat tekevänsä kaiken voitavansa rauhan säilyttämiseksi. Miksei se voi säilyäkin parikymmentä vuotta. Entä sitten? Niin sitten on vaaka kallistunut ratkaisevalla tavalla Idän eduksi.

Nämä kalkkuloinnit vaikuttavat varmastikin fantastisilta ja erittäin militaristisilta. Myönnettäköön, että parissakymmenessä vuodessa voi tapahtua paljon mullistavaa täysin tai ainakin melko rauhallistakin tietä. Sotilaallisesti meitä kuitenkin kiinnostaa pahin mahdollisuus, koska sen on oltava perustana puolustusvalmisteluillemme.

Lännen valtina on sen tätä nykyä jo erittäin kunnioitettava a-pommivarasto ja Yhdysvaltojen suhteellisen hyvin suojattu ylivoimaisen tehokas teollisuuskapasiteetti. – Mutta olakseen ratkaisevasti turvassa, on viime mainitun myöskin vallattava etumaastoa Siperiasta suunnilleen Lena-joelle saakka. Alaskaan koottu, sangen heikosti ”verhottu” voimaryhmä

lienee selitettävissä tässäkin mielessä. Idässä Yhdysvaltojen ilmavalvonta alkaa jo Keski-Europasta ja Skandinaviasta, lännessä Japanista. Laivaston tehtävänä näyttää olevan ilmatorjunta valtamerillä.

Totta kai a-pommimäärät eivät sellaisenaan riitä edes peloitteluksi. Ne on myöskin pystyttävä pudottamaan vihollismaan kohteisiin. Lentoteknillisesti tällainen tehtävä näyttää epäilemättä täysin mahdolliselta, jopa reaktiopommittajillakin osittain heiluriretkinä Norjan ja Turkin välillä. Kuitenkaan emme saa unohtaa taistelutaktillista puolta näillä kaikesta huolimatta varsin pitkillä matkoilla.

Mutta pikkuvaltion ja varsinkin sodassa muka väärällä puolella olleen maan lentäjäupseerin on tavattoman vaikeata saada luotettava kuva suurvaltojen ilmavoimien taktillisista mahdollisuuksista. Taistelutapojen sorvaileminen oli ennen talvisotaa ja vieläpä toisen maailmansodan aikakin pääasiassa sotilaallinen tehtävä. Nyt siitä on ainakin puolet annettava insinöörien suunniteltavaksi. Sanalla sanoen taktiikka on suuresti teknillistynyt. Suurin piirtein 90 % ilmasodasta on radiosotaa toisaalta radioitten ja tutkien, toisaalta r-tiedustelun ja häirinnän välillä, ja valtaosa uusista keksinnöistä tällä alalla on luonnollisesti ankarasti varjeltua sotasalaisuutta.

Kaikesta tästä huolimatta kannattaa lähteä hamuilemaan ”löytötavaroina” saamiemme tietojen sekaan. Ehkäpä sittenkin pystymme tekemään arvokkaita taktillisia johtopäätöksiä. Mutta koettakaamme aluksi menettelytapamme havainnollistuttamiseksi selvittää minä vuodenaikana Idän tai Lännen olisi ilmatoiminnan kannalta edullisinta aloittaa sota:

Suurvaltojen ilmastrategia on nykyään jo sen laatuista, että sen tutkimiseksi on pallokartta tai mieluummin maapallo työvälineenä välttämätön. Tarkastellessamme sitä havaitsemme, että lentomatka Norjasta Suomen ylitse via Moskova Turkkiin on n. 3500 km:n pituinen. Lentosuunta on aluksi itäkaakkoon mutta kääntyy Venäjän rajasta eteläkaakkoon. N. 2000 km on pyrittävä suorittamaan yöpimeässä vihollisen ilmatorjunnan vaikeuttamiseksi. Mutta idempänä sijaitsevia Europan Venäjän maaleja vastaan on matkojen pituus enintään 4000 km edestakaisin, joten uudenaikaiset reaktiopommituskoneet tarvitsisivat turvallisuutensa varmistamiseksi n. 5 tunnin yöpimeän.

Edellisen lisäksi on tietysti myöskin ajateltava oman ilmapuolustuksen tehostamista. Länteen päin lentävät viholliskoneet ajavat laskeutunutta aurinkoa takaa ja voittavat n. 6 tuntia pimeyttä pyrkiessään esim. New Yorkiin. Mutta ilmavalvotun matkan vaatiessa n. 15 tunnin lentoajan muutama tunti jää pakostakin valoisaksi. Päinvastoin taas Siperiasta lähteville pommituskoneille yö lyhenee varsin vaarallisella tavalla.

Tuhannen atomi- ja vetypommin teho on siksi suuri ja hyökkäysten vaatima vuorokausien lukumäärä niin pieni, että sodan aloittamista varten voidaan lisäksi valita sopivat sääsuhteet. Mikä sitten olisi Idän tai Lännen kannalta sopivin vuodenaika sodan aloittamista varten? Tällä kertaa ratkaisee ilmatilanne, joten Venäjä todennäköisesti mieluummin valitsisi kesä-heinäkuun ja Amerikka huhti-toukokuun tai elokuun.

Nykyaikaisen ilmailun mahdollisuuksista olemme vain teoriassa joten kuten perillä. Tiedämme muun muassa tutkan säteiden etenevän suoraviivaisesti maapalloamme sivuten, siis samalla tavalla kuin ultralyhyet radioaaltoakin. Tämä ominaisuus asettaa pituusrajan ilmailuntutkien väliselle etäisyydelle. Jos haluamme jatkuvasti seurata n. 100 m:n korkeudella lentävän viholliskoneen reittiä, tutkien välimatkat saavat olla enintään 70 km:n pituiset. Siispä tehokkaassa ilmailun valvonnassa olisi kolme tutkaa joka 50 km:n päässä niinhyvin pohjois–etelä- kuin itä–länsisuunnissakin. Näistä yksi hakee, yksi seuraa löydettyä viholliskonetta ja yksi on varattu oman hävittäjän johtamista varten.

Arvoisa lukija saattaa näitä juttuja lukiessaan muistella sitä tunnettua professoria, joka oli porannut majansa ulko-oveen yhden suuren reiän kissaansa ajatellen ja lisäksi pari pientä reikää hiiriä varten. – Valitettavasti emme kuitenkaan pääse kolmea tutkaa vähemmällä, mikäli haluamme valvoa useita koneita samanaikaisesti. Poikkeuksena on tietysti jatkuvasti pyörivä tutkalaite, jonka reserviksi 1 täydellinen varalaite riittänee. Erittäin rikkaat maat, m.m. Suomi, näkyvät toisinaan suunnittelevan ilmailun ja yöhäv:n johtamisjärjestelmän eroittamista toisistaan. Silloin tietysti tarvittava tutkamäärä olisi vähintään 5 joka 70 km:llä (tai 4 pyörivää). Reaktiopommituskone lentää 70 km:n matkan 5–6 minuutissa. Tässä ajassa on siis torjuntahävittäjää ohjailtava yhden tutkakeskuksen toimesta.

Häirinnän varalta on tietysti kaikkien radar-laitteiden, myös varalla olevien, toimittava eri aallolla. Tiedämme nimittäin senkin, että niinhyvin Lännessä kuin Idässäkin on erityisesti tutkanhäiritsijöiksi rakennettuja lentokoneita. Mutta tämän lisäksi voi jokaisessa pommituskoneessa vielä olla automaattinen häirintälaitte vihollisen yöhävittäjän taistelututkan eliminoinnista varten. Kun nyt suurvaltojen strategiset lentoyoukko jo lähiaikoina näyttävät saavuttavan ennennäkemättömät vahvuudet, on syytä ottaa lukuun myöskin suuren lentokonekulumäärän harhauttava vaikutus hyökkäysoperation yhteydessä. Tutkat eivät voi osoittaa mitkä viholliskoneet ovat atomipommin kantajia, mitkä tutkan- tai komentopaikkaradion häiritsijöitä tai ehkäpä panssaroituja, vahvasti aseistettuja yöhävittäjän ”nakkeja”.

Tosin ilmailun valvonta ei supistu näihin mainittuihin detaljeihin. Se alkaa urkinnasta vihollismaassa, jolla selvitetään mahdollisen vihollismaan lentoyoukkojen tekniikka ja taktiikka pääasiassa jo rauhan aikana. Luonnollisesti tätä toimintaa pyritään jatkamaan sodan syytetyä, jolloin sen lisäksi radioilla varustettujen agenttien eteentyönnetty valvontaverkko aloittaa vaarallisen palveluksensa. Vaikkemme tietystikään voi shematisoimatta puhua mistään aikajärjestyksestä ilmailun valvonnan tapaisen monilokeroisen hydran työskentelyssä, otettakoon perusteluita radiotiedustelu edellisten seuraajaksi. Lentokoneisiin tai ilmalaivoihin sijoitetut tutkat näkevät kauemmas kuin vastaavat laitteet maassa, tai radiopuhelimen ääressä valvovat ilmailuvartiijat.

Kaikki vihollisesta saadut tiedot viestitetään v-n keräyspaikkojen sekä välikomentopaikkojen kautta mutta myöskin suoraan maan ilmapuolustuksen komentopaikkaan. Väestönsuojelu liittyy viestinhaaransa sopiviksi katsotuissa kohdissa viestitysjärjestelmään. Mutta varmasti sen edustajien on oltava myöskin pääkomentopaikassa, sillä täällä muokataan tiedot asiantuntemuksella tapahtumien luotettavaksi selitykseksi tai ennakkovaroituksiksi.

Tuskinpa enää missään ulkomailla ilmavalvontaa yhtävähän kuin ilmapuolustustakaan annetaan epäpätevien henkilöiden johtoon. Vain lentoupseeri pystyy arvioimaan edes likipitään oikein vihollisen lentojoukkojen mahdollisuudet. Mutta lentoupseerin pätevyyttä ei voida saavuttaa vielä lentämällä Constellationin matkustajana Lontoosta Kapkaupunkiin, tai meriupseerin tietoja matkustamalla Normandiella Le Havresta New Yorkiin. Yhtävähän tietysti voidaan matruusista tehdä jalkaväkiupseeri sillä perusteella, että hän on joskus kävellyt Hämeenlinnasta Helsinkiin.

Jo marsalkka Göringin johtama Saksan ilmapuolustus oli jotain aivan muuta kuin kuormastolle alistetut saksalaiset lentojoukot ennen v. 1914. Tällöin vielä uuden aselajin korkeimmilla vakansseilla istuivat maavoimien upseerit, jotka m.m. katkerasti riitelivät siitä, kummalleko puolelle lentokoneen runkoa tähytäjän miekka oli kiinnitettävä.

Koska lentokoneet ovat ilmatorjuntatykistön varsinaisia maaleja, on sitäkin ja sen mahdollisuuksia punnittava lentäjän käytännöllistä asiantuntemusta lainaten. Niinpä voidaan sen enempiä teoretisoimatta antaa täysin hylkäävä lausunto nykyisestä it.kalustostamme asutuskeskuksien ilmapuolustuksessa. Se ei nimittäin ulotu pommituskoneiden toimintakorkeudelle. Siis vaikka raskas tykistöimme automatisoitaisiin täydellisesti, olisi sen ulottuvuutta lisäksi parannettava, jotta se edes teoriassa vastaisi vaatimuksia.

Mutta on syytä uskoa myöskin erään amerikkalaisen it.aikakauskirjan väitettä, jonka mukaan korkealla lentävän nopean lentokoneen on erittäin vaikea lentää niin, että se törmäisi esim. 10 sek. aikaisemmin laukaistun ammuksen lentorataan. – Koneen nopeuden ollessa  $720 \text{ km/t} = 200 \text{ m/sek}$ , se ehtisi 10 sek:ssa 2 kilometrin päähän ja n. 100 metrin virhe kummallekin puolelle on otettava varsin normaalina lukuun. Tätä kalamiteettia on yritetty poistaa siirtymällä puolirakettilaiteiden käyttöön normaalissa mutta tarkoitusta varten uusituissa it.tykeissä ja ohjattaviin raketteihin. Mutta viime mainituilla ei ole mitään sukulaisuutta it. ammuksien kanssa, sillä ne eivät ”tunnustaudu” ballistiikan vaan pikemmin aerodynamiikan oppien kerettiläisiksi kannattajiksi. Ne ovat oikeastaan vain maasta ohjattavia rakettilennokeja, joilla on varottava tekemästä ohjausvirheitä.

Lentokone, tai sanomaamme mieluummin taisteleva radio, puolustautuu näitä kaikkia torjunnan temppuja vastaan tutkan ja radion häirinnällä. Aikajärjestyksessä tällainen toiminta kohdistuisi ensin valvontatutkiin, sitten it. tutkiin ja lopuksi raketin automaattisen ohjauslaitteen lilliputtitutkaan ynnä ohjausradioon. Valitettavasti emme täällä Suomessa tiedä yhtään mitään häirintälaitteiden teknillisistä yksityiskohdista. Mutta varmasti kolmannen maailmansodan tärkeimpänä ilmastrategisena tuntemattomana tekijänä on radiotekniikka. Kaukotoiminnan pommitusretkien onnistuminen riippuu perättäisesti voitetuista radiotaisteluista. Tutka ja radio ovat yöllä kaiken ilmapuolustuksen A ja O.

Edelläesitetty ei vielä riitä arvioimaan strategisten ilmapommitusretkien lentokonetappioita. Sitä varten meidän on ikävä kyllä antauduttava tutkiskelemaan tuota niin monen korkea-arvoisen upseerinkin halveksimaa pikku- elikkä puskataktiikkaa. Niinpä siis aloittaakamme ilmataistelun erikoisominaisuuksista:



Viestintä- ja havainnointivälineistön kehitys aiheutti muutoksia taistelutaktiikoihin; hävittäjien yllätyksellisyys katosi, kun pilvet eivät enää suojanneet. Toinen maailmansota toi tutkat myös Suomeen. Freya LZ -ilmavalvontatutka ("Raija") Luonetjärvellä sotien jälkeen. (Ilmavoimien arkisto)

Kuvitelkaamme kuuluvamme hävittäjälaivueen hälytysvuoroon. On kesäaika ja makailamme nurmikossa parinkymmenen metrin päässä koneestamme täysissä tamineissa. Mekani-  
kot touhuilevat lähtöpaikalla seisovien hävittäjien kimpussa j.n.e.

Rentoilun keskeyttää kovaäänisen välittämä hälytys ja vain muutamia sanoja sisältävä lähtökäsky, minkä jälkeen koko osaston on oltava ilmassa kahdessa minuutissa. Sen kokoon-  
tuessa lentokentän läheisyydessä komentopaikka antaa lyhyen käskyn reitistä ja ohjaa sitten osaston vihollisen, tällä kertaa hävittäjien suojaaman pommituslautan "luokse". Vasta vii-  
memainitun näkyessä voidaan antaa taistelukäsky.

Maataktiikan käsitysten mukaan sellaisen voisi antaa komentopaikassa istuva kuuluisa taistelutaktikko saatuaan tiedot vihollisen sijainnista, ryhmyksestä ja vahvuudesta. Käytännössä on taistelu useimmiten jo täydessä käynnissä 10–15 sekunnin kuluttua näköetäisyydelle pääsemisestä. Taistelun johto on siis luovutettava lento-osaston päällikölle. Mutta ei hankkakaan voi näin lyhyessä ajassa tehdä tilanteenarvostelua, päätöstä ja lisäksi antaa käskynsä jostain ex tempore keksitystä taistelutavasta. Amerikkalaisen rugby-teamin tapaan koulutettu vihollissirkus iskee jäsentensä taitamalla, ennakolta opitulla ja lyhyellä ”supatuksella” käsketyllä menetelmällä niskaan ennen kuin kunnan johtajamme on päässyt alkuunkaan taktillisessa luomistyössään.

Ennen talvisotaa, lähemmin 21.4.1939, painosta saatu Ilmasotaohjesääntömme selittää syyt edelläkuvattuun seuraavalla tavalla:

”§ 169. Ilmataistelu on varsin lyhytaikainen joten taistelun alussa tehtyjä virheitä ei yleensä ehditä korjata. Yllätyksellä on tästä syystä aivan ratkaiseva vaikutus taistelun kulkuun.

Pilvet voivat hyödyttää vain lähestymisvaiheen aikana tai taistelusta irtaannuttaessa, mutta itse ilmataistelu on sitä vastoin käytävä hyvän näkyvyyden vallitessa.

Ilmataistelulle luonteenomainen muodollisuus tekee taistelumenetelmien ennakolta suunnittelemisen mahdolliseksi. Taistelumenetelmä on sitä tehokkaampi, mitä tuntemattomampi se viholliselle on. Sen valitseminen edellyttää vastustajan todennäköisen asevaikutuksen ja oman henkilöstön koulutustason perinpohjaista tuntemista.”

Muut ilmataistelutaktiikan erikoisuudet kuten lyhyet, melkeinpä nuolen tai lingon kantamaa vastaavat tehokkaat ampumamatkat ja sen, että lentokoneen liikehtimiskyky on melko rajoitettu, muistamme aikaisemmasta. Kun lisäksi kertaamisen tarkoituksessa toteamme, miten länsiliittolaiset toisen maailmansodan loppuvuosina päätyivät yhteen ainoaan ryhmän lentomuotoon pommituskoneita varten, ymmärtänemme syyt ilmataistelutaktiikan kerettiläisyyteen. Ja kerettiläisenä jalkaväkitaktiikan peruseriaatteisiin verrattuna se on pysynyt viime vuosiin saakka.

Nyt alkaa kuitenkin esim. Yhdysvalloissa ensi vuosikymmenen suorastaan vallankumouksellinen käänne ja vanhojen oppien arvonmenetys jo selvästi näkyä. Ei suinkaan siten, että ilmataistelutaktiikka suuntautuisi vähitellen maataktiikkaan päin. Päinvastoin, tutkat tulevat silloin poistamaan ainoan yhdyssiteen, avaruuden ”puskien”, pilvien, viimeisenkin merkityksen. Sen sijaan laivaston tai vieläpä meripuolustuksen taistelutapoja lähitulevaisuuden lennostot ja ilmapuolustus tulevat varmastikin noudattamaan. Moisen mullistuksen on aiheuttanut ”tekniikan voittokulku”, nimittäin lentokoneeseen sijoitettavissa oleva tutka, it.raketin muunnos, jota voidaan käyttää lentokoneesta lentokonetta vastaan, sekä jättiläiskoneiden pitkä lentoaika. Tätä uutta taktiikkaa silmälläpitäen ymmärrämme miksi

amerikkalaiset ovat jo pitkät ajat kokeilleet lentäviin taistelulaivoihin kiinnitettävillä raketihävittäjillä. Niistähän voidaan kehittää torpeedoveneitä vastaava ase jotakin avaruuden Skagerrackia<sup>30</sup> varten.

1960-luvulla melko varmasti valmistuva atomikäyttöinen pommituskone ”rajattomine” toiminta-aikoineen tulee sivaltamaan lopullisen armoniskun ilmataktiikan ritarivaiheelle. Eipä silti, hävittäjiä tullaan myöskin torjunnassa vielä kauan käyttämään.

Kaiken tämän sensationhaluiselta povaamiselta tuntuvan ennustelun perustana ovat rynkyttämättömät taktilliset ja teknilliset faktat. Edellistä edustaa tarve kohdata vihollisen pommituskoneet mahdollisimman kaukana omien rajojen ulkopuolella ja pysyä niiden kanssa kosketuksessa jatkuvasti kunnes ne on tuhattu. Jälkimmäistä vastaavat teknilliset saavutukset, tutkakoneet sekä kauaskantavan aseistuksen kautta hyökkäyskykyisiksi muuttuneet kauan lentävät raskaat lentokoneet. Hyökkääjän on tietysti vastattava samanlaisella aseella.

Mutta palatkaamme jälleen ilmaan lähettämämme hävittäjäosaston pariin. Tällävälän se on joutunut taisteluun vihollishävittäjien etuosaston kanssa, joka pommitusryhmään kuuluvan tutkakoneen tukemana on seurallut torjuntalentueen lähestymistä. Saattohävittäjien vastaisku tai vastahyökkäys sekä sitä ohjaava lentävä komentopaikka ovat varmoja tulokkaita nykyaikaisessa ilmataistelutaktiikassa. Ja näin kelpaa menetellä niinhyvän yöllä kuin päivälläkin, kirrkaassa säässä ja pilvessä. Eroa on vain käytettävien koneiden laadussa ja määrässä.

Muistamme miten toisen maailmansodan aikana hävittäjät saattoivat länsivaltojen pommituslautoja Englannista syvälle Saksaan. Nykyään ovat saattomatkat huomattavasti pidentyneet, sillä raskas pitkän matkan hävittäjä ja pieni yksipaikkainen ovat yhtä kömpelöitä äänen nopeusrajoilla lentäessään. Ihmisen kestävyys asettaa koneen ketteryydelle rajat. Vain pituusakselin ympäri suoritettavat nopeat liikkeet ovat enää mahdollisia. Moni on varmasti ihmetellyt Korean sodassa käytyjen hävittäjätaistelujen vähäisiä tuloksia valtavista lentokoneääristä huolimatta. Selitys on hyvin yksinkertainen pelkkien laskelmienkin perusteella: äänen nopeudella lentävien lentokoneiden kesken on heiluritaktiikan käyttö mahdoton, koska äänen nopeutta ei ole lupa ylittää ja siis syöksyssä on vahvasti jarrutettava. – ”Slalomista” ei ole enää mitään hyötyä. Poikkeuksen tekevät rintamalla ja asutuskeskusten torjuntaan käytetyt rakettkoneet, jotka nousevat huomattavasti ääntä nopeammin. Syöksyssä on näidenkin jarrutettava.

Mutta kun heiluritaktiikka on kelvottomana hylätty, on lukumääräisen ylivoiman merkitys tavattomasti kasvanut.

Korean ilmataisteluissa on ainakin toistaiseksi käytetty tavanomaisia 13–37 m/m:n aseita. Ampumasuunta on melkein yksinomaan takaa 5–10°:een poikkeamalla ja ampumamatkat ovat yhtä lyhyet kuin ennenkin. Näin on hävittäjien taistelutaktiikassa jouduttu lähemmäs ”spartalaisaikoja” kuin koskaan aikaisemmin.

<sup>30</sup> *Viitannee ensimmäisessä maailmansodassa käytyyn Skagerrakin meritaisteluun, joka oli sodan laajin meritaistelu ja aimoa, jossa taistelulaivoja käytettiin täysimittaiseen sodankäyntiin (toim. huom.).*

Lähestymislento ja ryhmitys ratkaisevat tavallisesti taistelun. Newsweek 25.6.1951: ”Answers from our first jet Ace. – – Take our tactics. We can’t disclose any secrets, bur our formation is the key. Any day we fail to shoot down any Migs, we have bull sessions and ask ourselves why, and dream up different tactics.<sup>31</sup> ”

Tosiaankin, ryhmitys on häv. taktiikan avain, koska parinkin koneen saaminen vaikkapa vihollislaivueen taakse ratkaisee taistelun.

Pommituskoneiden torjunnassa on hävittäjien panssaroiminen tärkeänä uutuuksena otettava huomioon. Aivan yhtähyvin kuin saattokoneiden polttoainemääriä voidaan lisätä pitkän toimintasäteen saavuttamista varten, voidaan vastaava painonlisä käyttää torjuntakoneissa panssaroinnin hyväksi. – Sitä paitsi on moderni reaktiokone solakan sukkulan muotoisena kuin luotu teräslevyillä peitettäväksi. Näin suojattu hävittäjä voi lähestyä lentävää linnoitus-takin suoraan takaa, jollei tällä ole raketitaseita käytettävissään. Mutta miks’ei sillä niitä olisi? Lisäksi voidaan pommikoneen ”vana-ilmaan” pudottaa vaikka minkälaista sekä primitiivistä että mutkikasta, esim. radiolla räjäytettävää miinaa.

Yksipaikkaiset saattohävittäjät eivät missään tapauksessa saa ryhmittyä suojattiansa lähelle, koska ne näin sijoituessaan joutuisivat suorittamaan parinkymmenen sekunnin kaarron päästäkseen takaapäin lähestyvän vihollisen kimppuun tehokkaalla tavalla.

Varmasti tulemme seuraavassa sodassa näkemään sieviä ”kontramarsseja” aitoon rokokootyylisiin torjunta- ja saattohävittäjien taktiikassa. Sen verran on siis edistystä Epameinondaan tyylistä havaittavissa nykyaikaisessa hävittäjätaktiikassa.

Lentokoneet voivat pysyä muodostelmassa yöllä ja pilvessä tutkaa käyttäen. Tämä mahdollisuus hyödyttää etupäässä pommituskonetta, sillä kaksipaikkaistenkin yöhävittäjien ohjajat saavat jo tarpeekseen jännittää pyrkiessään mittarien ohjauksella maalin taakse. Näinollen voi yhtä yöhävittäjää vastassa olla kokonainen pommituskoneiden muodostelma, t.s. monta tutkaa, monta tutkan häiritsijää ja paljon aseita.

Näin pitkälle ainakin voimme fantiserailematta mennä kootessamme tosiseikkoja strategisten kysymysten ratkaisemista varten. Ainakin pystymme nyt ehkä näkemään edes varjomaisia konttuureja suurvaltojen mahdollisuuksista tulevassa sodassa. Tuskinpa erehdymme todetessamme, että reaktiopommittajilla voidaan suorittaa hyökkäys Europan Venäjän yli. Tappiot eivät ilmeisestikään tule olemaan liian raskaat. Mutta Englannin horoskoopissa ovat aspektit erittäin synkeät. Se tulee menettämään suurimman osan kaupungeistaan, järkyttävän paljon siviiliväestöstään ja mikä pahinta englantilaiset joutuvat varmasti taistelemaan ankarasti maahan tunkeutuva vainolaista vastaan, ellei kommunistisia sotavoimia voida pysäyttää Reinille.

<sup>31</sup> *Vapaa suomennos: ”Vastauksia ensimmäiseltä lentäjä-ässältämme. – – Omaksukaa taktiikkamme. Emme voi paljastaa salaisuuksia, mutta muodostelma on kaiken avain. Jokaisena päivänä, kun emme saa ammuttua alas yhtäkään MiGiä, keskestelemme tapaptuneesta ja kysymme itseltämme, miksi epäonnistuimme, ja luomme uuden taktiikan.” (Toim. huom.)*



Edellisessä on esitetty vain ilmataktiikankehityksen osuus tällaisen tilanteen syntyymiseen. Tietysti syitä on muitakin, m.m. pinta-alusten merkityksen jatkuva väheneminen ahtailla ulapoilla, venäläisen sukellusvenelaivaston nopea kasvaminen ja ennen kaikkea mairinnou- su- ja maahanlaskumateriaalin, -kaluston sekä -joukkojen ilmiömäinen sodanjälkeinen ke- hitys.

Mutta jo pelkkä ilmataktiikkakin antaa selvät viitteet Idän lentojoukkojen mahdollisuuk- sista. – Yöpommitusretkiä Englantiin tuskin voidaan estää tai edes sanottavasti vaikeuttaa- kaan. Sitä paitsi Venäjän ilmavoimien varmastikin Länsi Europan lennostoille saavuttama- ton lukumääräinen ylivoima tarjoaa mahdollisuudet ilmanherruuden valtaamiseen halutun alueen yläpuolella Englannin rannikolla.

Yhdysvaltojen aikakauslehdet tarjoavat meille auliisti tietoja nykyaikaisista maahanlasku- yhtymistä ja maahanlaskutekniikasta (esim. Life 18/6 1951). Valokuvat osoittavat, ettei kysymys ole tulevaisuuden ihmeistä vaan rynkyttämättömästä todellisuudesta. Ja tällaisen ase- en valtavain esiintyminen on melko varmasti odotettavissa Beringin salmen sekä itä- että länsipuolella. Globaalissa sodankäynnissä on maastoa vallattava, voimmeko siis muuta odottaa?

Meitä kiinnostaa tietysti eniten Suomen osa taistelevien suurvaltojen jaloissa. Muutamat erikoisuudet suuren naapurimme käyttäytymisessä antavat melko selviä viitteitä siitä miten tulee käymään. Jos Suomen tehtäväksi on uskottu kommunistisen liittoutuman luoteisrajan puolustus, niin kuinka on selitettävissä Neuvostoliiton osoittama erittäin laimea kiinnostus puolustusvalmisteluitamme kohtaan? Miksi Skp yrittää voimiensa mukaan estää meitä suo- rittamasta edes välttäviä väestönsuojelun järjestelyitä?

Syyinä voi olla vain se, että Venäjä on päättänyt marssittaa sotatapauksessa joukkonsa Suo- men kautta ja järjestää itse tarpeeksi ajoissa, luultavasti jo ennen sodan syttymistä, oman ilmavalvontansa maahamme. Tekosyyinä tulee olemaan sellaisen ilmeinen puuttuminen tai sen epäonnistunut organisatio.

On tietysti vaikea ennustaa mikä tulee puolustuslaitoksemme osaksi. Mutta onko tosiaan- kin syytä kuvitella, että esim. sen johto jää säilymään tosisuomalaisena. Ikävä kyllä, jouk- kojamme uhkaa tulevassa sodassa varsin todennäköisenä tehtävänä työpalvelus punaisen armeijan selustassa, osittainen hajoittaminen venäläisiin joukkoihin tai jokin muu saman tapainen kohtalo. Venäläiset tuntevat liiankin hyvin länsimaiset sympatiamme luottaakseen meihin missään tapauksessa.

On siis olemassa erittäin painavia syitä varovaisuuteen. M.m. voidaan harkita palvelukseen astuvien vuosiluokkien lukumääräistä rajoittamista 2 kolmannekseen 2–3 vuoden aikana.

Meidän on ilmeisesti otettava huomioon kaksi mahdollisuutta puolustuksen organisoimista varten. Toisena vaihtoehtona on sissisota ja toisena moderni sodankäynti kaikin tunnetuin teknillisin välinein. Varsinaista sissisotaa emme todennäköisesti voi käydä rauhanaikaisilla

yhtymillä. Siihen tarvittavat joukot järjestyvät vapaaehtoista tietä. Varsinkin sotatottumusta hankkineita sotureita valitaan näihin eikä ainakaan aluksi kovin runsaasti. Näin ollen tämä vaihtoehto ei voi rauhan aikana tulla näkyviin muuta kuin ohjesäännön pykälissä. Mutta armeijamme voi myöskin vihollisen teknillisen etevämyyden vuoksi särkyä useihin erillisiin motteihin ja siten jonkin aikaa taistelemaan erikoisissa olosuhteissa. Vieläpä se voi valita tällaisen tilanteen suunnitelmanmukaisesti lyhyehköksi ajaksi.

5–6 vuotta sitten pyysi eversti Y. Järvinen minulta joitakin knoppitietoja lentojoukkojen mahdollisuuksista nykyaikaisessa sodassa. – Hän tarvitsi aineistoa ohjesäännön laatimista varten. Lyhyt ja varsin karkein vedoin kyhätty luonnos oli pian Ilmav.E:n puhtaaksikirjoittajan koneessa, mistä sattumalta paikalle osunut Ep. sen löysi. Vaikka hänellä ei ollut koko asian kanssa mitään tekemistä eikä mitään oikeutta puuttua ilmasotataidon tarkastajan tehtäviin, niin nähtävästi viimemainitun ”kaakkuja” oli taaskin hyvä tilaisuus sotkea. Ev.ltn. P. kiiruhti siis Ilmavoimien komentajan puheille: ”Tekele on huono, teen itse paremman.”

Hän tekikin PM:n, jonka minä liitin omani kanssa yhteen ja lähetin molemmat jonkin veran ristiriitaiset sepustukset PVPE:aan. Omani oli kyllä ”povaus”. Eihän syntyvään ohjesääntöön kannattanut antaa vanhentuneita tietoja. Siinä oli m.m. mainittu atomipommin taktillisesta käytöstä, it. aseiden kehityksestä, rakettilähtävien sopivaisuudesta rintamatoiminnassa j.n.e.

Ep. halusi pysyttäväksi niissä kokemuksissa mitä olimme itse sodasta saaneet. ”Kyllä tulevassa sodassa on myöskin rauhallisia rintamia”, hän väitti. Niin, varmasti niitä sellaisia tulee olemaan, ehkäpä 9/10 koko sota-äytämöstä, jopa niin rauhallisia, ettei tapahdu kerta kaikkiaan yhtään mitään. Mutta ei suinkaan ole tarkoitus ottaa esim. puhdetöitä kenttäohjesääntöön. Ratkaisutaistelut tietysti määräävät ohjesääntöön otettavat asiat ensisijaisesti; ja näissä käytettävistä välineistä lienen silloisessa muistiossani pikemmin kertonut liian vähän kuin liian paljon. Antamani tiedot pitävät paikkansa yhdellä lisäyksellä: maahanlaskettu yhtymä on nykyään parin päivän lentokuljetusten jälkeen täysin moottoroitu ja siis liikunta-kykyinen.

Jo ilmasotataidon tarkastajana ollessani oli ilmavalvonnan organisatio muutamia kokemuksperäisesti kehitettäviä detaljeja lukuun ottamatta valmiiksi suunniteltu. Vakaumukseni on, että tästä suunnitelmasta on pidettävä kiinni. Sen mukaan oli ilmavalvonta alistettava sen aselajin johtoon, jolla oli perusteellisimmat tiedot ilmasodankäynnistä, siis Ilmavoimille. Ei ole mitään järkeä panna jalkaväkipuseeri nyt johtamaan ilmavalvontaa siitä syystä, ettei se muka viime sodissa tyydyttänyt väestönsuojelua. Viime sodissa sitä ovat johtaneet tykistöupseeri ja maa-armeijan viestiupseeri eikä se ole koskaan ollut muuta kuin keho lentäjien mielestä. On tosiaankin tavattoman vaikeata ymmärtää, mitkä vaikutteet ovat panneet PVPE:n vuosikaupalla jarruttamaan iv. rungon perustamista. Eihän mitenkään voida otaksua, että maanpuolustuksen korkein esikunta hairahtuu yksipuolisesti ajamaan jalkaväen etuja nykyajan surkuteltavassa vakanssikeinottelussa.

Ilmavalvonnan runko tulee toimeen yhden jalkaväkirykmentin vakanssimäärällä. Koko maan tarvetta silmälläpitäen tämä ei ole paljon.

Onko PVPE ehkä päättänyt luopua kokonaan ilmavoimien osallistumisesta torjuntaan, koska se ei näy ajattelevan lainkaan minkäänlaista ilmavalvontaan kiinteästi liittyvää hävittäjien johtamisjärjestelmää. Vai onko tarkoitus sellainen, että tällaista varten perustetaan vasta sodan aikana ikioma organsatio kaksinkertaisine viestivälineineen, v:n keräys- ja komentopaikkoineen j.n.e.

Jos iv:n runko on rauhanaikana valmis, ei sotilaspiireillä ole ilmavalvonnan suhteen mitään perustamistehtäviä. Niiden on vain pidettävä huolta henkilöstötäydennyksestä, sillä iv. henkilöstö ei välttämättä tarvitse mitään varusteita heti, sen lisäksi mitä runko helposti voi varastoida. Mutta runko on välttämätön rauhanajan koulutuksen tehostamista varten niin hyvin lentävälle henkilöstölle kuin Ilmavoimien maaorganisaatiollekin. Ja lisäksi vain runkojärjestelmää käyttäen on nopea iv:n liikekannallepano mahdollinen.

Vakinaisessa palveluksessa ollessani olen jo tarpeeksi paljon sekä puhunut että myöskin kirjoittanut näistä asioista, viittaa siis enempiin detaljeihin nähden varmasti kunnossa oleviin mappeihin. Ellen ole ”saanut mitään aikaan” k.o. asiassa, on syy muissa eikä minussa.

Erittäin, voipa sanoa ihanteellisen jyrkkänä esiintyy painopisteajatus Puolustusrevision pari vuotta sitten valmistuneessa mietinnössä. Kaikki mikä vähänkään vivahtaa teknilliseltä aselajilta tai vakanssilta, on huolellisesti karsittu minimiinsä. Jalkaväki sitä vastoin on saanut sen ”mikä paljon on”.

Mikähän tässä on ollut ideana? – Sopsisikohan esim. seuraavanlainen lavastus silmälläpidetyksi perustilanteeksi:

Neuvostovenäläinen armeija, jolle suomalaiset jalkaväkijoukot on alistettu, hyökkää Ruotsiin ja Norjaan. Venäläiset huolehtivat teknillisten aselajien asettamisesta samoin kuin harkintansa mukaan kaupunkiemme ilmatorjunnasta ja yleensä ilmapuolustuksesta. Ja väliäpä kaupungeistamme. Kysymyksessähän on Churchillin aikanaan yksinkertaisena suosittelema koko kansakunnalla otettava ”askel eteenpäin”. ”Uusia” kaupunkeja järjestyy riittävästi Skandinaviasta. Tällaiseen juttuun revision painopiste epäilemättä sopii, mutta tuskinpa sentään näin railakasta strategiaa lienee ajateltu.

Ajatelkaamme sitten sellaista mahdollisuutta, että N-venäjä syystä tai toisesta menettää sotilaallisen valtansa Lännen hyökätessä. Suomen armeijan on tällöin viimeiseen saakka yksin puolustettava rajojaan. – Ja taaskin viis kaupungeistamme, sillä nythän on kysymys tärkeimmistä asioista, kommunismin säilymisestä ja Pietari Suuren kansalleen perinnöksi jättämästä slaavilaisesta ajatuksesta.

Ei kai ole syytä pitää näin runollisia vaikutteita riittävinä revision ottamalle jyrkälle kannalle painopistekysymyksessä.

Kun meillä ei myöskään ole mitään mahdollisuuksia yksin pelkällä jalkaväellämme estää maamme miehitys eikä taas toisten armeijoiden mukana toimiessamme mitään syytä kieltäytyä omista teknillisistä aselajeista, niin mistä ihmeestä revision outo kannanotto on saanut alkunsa.

Pahimmassa tapauksessa, ja siitä kai on nytkin lähdettävä, N-venäjä tulee miehittämään maamme asteettain hyvissä ajoin ennen sodan syttymistä esim. seuraavan tapaisen kombinaation mukaan:

1. N-venäjän hallitus viittaa amerikkalaisiin ”tukikohtiin” Norjassa sekä ystävyys- ja avunantosopimuksen edellyttämiin yleisesikuntien välisiin neuvotteluihin.
2. Neuvotteluissa sovitaan venäläisten uusista tukikohdista Suomessa, muutamien lentokenttien ja puhelinlinjojen luovuttamisesta, venäläisten oikeudesta järjestää oma ilmailuvallontansa sekä hävittäjäjohtonsa maahamme. Venäläisten määräämät ”suomalaiset” kenraalit ja parisen tuhatta instruktoria otetaan puolustuslaitoksemme vakinaiseen (tai väliaikaiseen) palvelukseen.

Näin pitkälle N-venäjä voi mennä aiheuttamatta edes väliensakkoutumista länsivaltojen kanssa eikä ”kuumasta” sodastakaan tarvitse vielä tulla realiteettia moneen vuoteen.

Sissisodankäyntiä varten meillä on enemmän kuin tarpeeksi jalkaväkeä reservissä. Ja jos meidän on taisteltava muiden kansakuntien rinnalla, niin on ainakin ensi hätään kymmenen divisioonan varustamisessa uudenaikaisilla aseilla aivan tarpeeksi urakkaa moneksi kuukaudeksi. Nykyiset asevarastomme eivät voi säilyä siihen.

Rauhanaikaisen armeijamme luonnotonta jalkaväkivoittoisuutta ei voida asiallisesti perustella, varsinkin kun viime sodat ovat päinvastoin osoittaneet teknillisten aselajiemme epäajanmukaisen koulutustason, kelvottoman materiaalin ja riittämättömän miesvahvuuden. Esim. juuri sissisodassa tarvitsemme viestihenkilöstöä ja nimenomaan radion käyttöön koulutettuja miehiä suhteellisen paljon varsinaisiin taistelijoihin verrattuna. Näiden viime mainittujen yhteinen lukumäärä sitä vastoin jää pakosta pitkälle alle sadan tuhannen. Mutta myöskin edellä kosketteleman ulkopoliittinen tilanteemme antaa aihetta vähentää jalkaväkikontingenttiamme.

Muuten näyttääkin siltä, ettei puolustusrevision työssä ole nojaututtu mihinkään tilanteenarvosteluun; vaan on jalkaväen suhteeton suosiminen johtunut sitä edustaneista voimakkaista persoonallisuuksista.

Aivan surkea on revision Ilmavoimia käsittelevä mietinnön osa. Se on niin alkuperäisen lattea, ettei kadetillekaan moisesta aikaansaannoksesta sopisi antaa kuutosta enempää. Ei vähäisintäkään merkkiä mistään noudatetusta suunnitelmasta tai ilmapuolustuksen tehostamiseen liittyvästä tarkoituksesta!

Anteeksi, erehdyinpä sittenkin. Siinä on sentään johdonmukaisesti petattu varsin hyvä asema Ilmavoimien esikuntapäällikölle: m.m. on lentojoukkojen komentaja aika ovelasti pantu samalla Ilmav.E:n osaston päälliköksi ja siten tavallaan alistettu hänelle.

Revisiossa Ilmavoimia edustaneen henkilön tehtävänä ei ollut minkään aselajin etujen ajaminen vaan lkp:ssa sotakelpoiseksi täydennettävän lentoaseen rungon organisoiminen. Näin ollen hänen olisi pitänyt olla jyrkkänä ehdotettavan organisation ratkaisevan tärkeissä kysymyksissä. Ja ellei hänen oma arvovaltansa tässä mielessä riittänyt, olisi tarpeellinen tuki järjestynyt lähimpään esimieheen vetoamalla. Mutta juuri tällainen ”sivullisten” esiintyminen ei syystä tai toisesta eikä ainakaan sihteerin mielestä saanut tulla kysymykseenkään.

Mikään aselaji, ehkä laivastoa lukuunottamatta, ei ole yhtä nopeasti varustettavissa kalustolla ja materiaalilla kuin lentojoukot, jos nämä voidaan tuoda lentäen maahan. Nykyään tämä on mahdollista sekä ”Idästä” että ”Lännestä”. Jos tilanne sallii Neuvostoliitolle luovutetun ja varastoidun ylimääräisen asemateriaalin käytön jatkosodassa ylläpitämämme armeijan kokoisen sotavoiman perustamiseksi, niin totta kai yhtä nopeasti (pikemminkin hitaasti) voimme saada lentäen maahan 120 reaktiohävittäjää ja n. 60 pommituskonetta. Ainakin tämä mahdollisuus on yhtä suuri kuin lupa 10–15 täysin suomalaisittain johdetun divisioonan liikekannallepanoon. On tärkeitä, että laivueet ovat lentokonetäydennyksen saapuessa vastaanottokunnossa. Kuten sotiemme historiasta muistamme, rauhansopimuksen meille jättämät 60 hävittäjäkonetta eivät ole kokemuksiimme mukaan suinkaan mikään halveksittava voima. Mutta 120 hävittäjää vastaa todennäköistä tarvetta sodan alussa. Pommituskoneet ovat meiltä kielletyt, joten nekin on saatava maahan lkp:ssa.

Ja jälleen viitaten historiaan toteamme, ettei hävittäjäohjaajistoa voida ainakaan heti alkuun täydentää reservistä. Ainakin nelinkertainen rauhanajan vahvuus lekomäärään verrattuna on välttämätön. Tähän tarkoitukseen on siis varattava 240 vakanssia, joista noin 2/3 saa olla aliupseerinvirkoja. Pommituskoneiden varaohjaajat voidaan jo ottaa reservistä ja lukuisia kuljetus-, koulu- ja harjoituskoneita varten riittää muutama harva aktiiviupseeri ja -aliupseeri. Näin ollen on siis löydettävä jokin ratkaisu pommituskoneohjaajien rauhanai-kaista kouluttamista varten.

Mutta revisio on myöskin kokonaan unohtanut, että n. 10 vuotta hävittäjälaivueissa palvelut lentävä henkilöstö on vaihdettava rauhallisempaan palvelukseen raskaampiin lennostoihin. – Tällainen siirtymismahdollisuus on järjestettävä. Revision ehdottamat vahvuudet edellyttävät nähtävästi hävittäjäohjaajien kouluttamista vapaaehtoisista asevelvollisista. Sen mielestä meidän on siis pystyttävä taistelemaan amatöörivoimin ammattilaisia vastaan. Älkäämme tehkö niin typerästi! Ja mistä budjeteista maksaisimme ”alokkaiden” rikkomat n. 30–40 miljoonaa maksavat koneet.

Mutta myöskin mekanikkokunnan on oltava vastaanottovalmis. Reaktiokoneiden huoltajat ovat vielä täysin kouluttamatta ja hitaaksipa kaiken uuden sulattaminen pelkillä teoreettisilla oppitunneilla tulee nytkin venymään. Meillähän ei ole tarpeellista havaintokalustoa, eikä todennäköisesti vieläkään ole onnistuttu komentamaan mekanikkoja tutustumismatkoil-

le ulkomaille. Nyrkkisäännön mukaan nykyinen hävittäjä tarvitsee huoltajikseen 3 kantomekanikkaa, nimittäin yhden moottorimekanikon, yhden runkomekanikon ja kolmantena ovat sellaiset kuin ase-, radio- ja varastomekanikot, joita ei tarvita joka koneessa erikseen.

Siispä on mekaniikon vakansseja myöskin varattava vähintään  $4 \times 60 = 240$ . Verratkaamme lentokonetta laivaan: Eikö 30–40 miljoonaa maksava alus ole jo melkoisen suuri? Mutta parintuhannen hevosvoiman lentokonemoottori on lisälaitteineen paljon monimutkaisempi kuin jonkin laivan dieseli. Vieläpä laivan moottori saa mennä ulapalla epäkuntoonkin pahemmista seurauksista. Lentokoneen voimanlähteen on sitä vastoin oltava jo maassa taatusti kunnossa, sillä sen korjaamisesta lennolla ei tule mitään. Mutta 2000-hevosvoimaisessa laivan koneessa on jo hoitajana konemestari ynnä monet hyvin palkatut apulaiset.

Viime sodissa selvisimme vähillä lentokonetappioilla hävittäjälennostossa etupäässä oikein suunnitellun ja perusteellisen koulutuksen ansiosta. Miksi revisio kieltää näiden kokemusten merkityksen ehdottamalla aivan päinvastaisille perusteille rakennettua organisaatiota. Tosin on ymmärrettävää, ettei Ilmavoimien edustajalla eversti Pajarilla voinut olla selvää käsitystä näistä asioista, mutta häntä olisi niissä voitu kaikin tavoin auttaa.

Revisiossa ei lisäksi ollut lainkaan kysymys valtion menoarvion laatimisesta, vain lähivuosien kansantaloudellinen kantokyky määräsi tietenkin sen työssä varteenotettavat rajat. Eikä rauhansopimuksen määräyksetkään voineet olla esteenä, sillä niissä ei it.joukkoja lainkaan luettu ilmavoimiin kuuluviksi.

Revision ehdotuksen ratkaiseva heikkous on kuitenkin sen Ilmavoimien rakenteen klubimainen ylimalkaisuus. Sen pohjana ei ole voinut olla sota-ajan vahvuus eikä liikekannallepanosuunnitelma. Muun muassa ei tosiaankaan voi puhua mistään sodassa perustettavan Ilmavoimien johdon rauhanaikaisesta rungosta.

Olen jo muutamia vuosia sitten PVPE:ssä pitämässäni esitelmässä sekä suullisessa että kirjallisessa muodossa kosketellut vaatimaani Ilmavoimien sodanaikaista organisaatiota. Sen detaljeihin en siis nyt enää palaa. Sitä paitsi tämä suunnitelma valmistui jo yksityiskohdiltaankin minun ollessani Lentojoukkojen komentajana. Mutta korostettakoon tässä yhteydessä, ettei sen Ilmavoimien ynnä neljään alueen komentopaikkaan voida saada pätevää henkilöstöä ainakaan tärkeimpiin toimipaikkoihin reservistä.

Muistaakseni v:n 1950 loppupuolella jätin arvosteluni revision mietinnöstä ja siihen liittyvän oman ehdotukseni Ilmavoimien komentajalle kenraali Helmiselle. Siinä puolsin samantyyppistä ratkaisua, mikä nyt näyttää olevan PVPE:n kantana Lentojoukkojen alistussuhteisiin nähden. Sen lisäksi siinä oli vaatimus Lentojoukkojen esikunnan siirtämisestä Jyväskylään perusteluineen ja muutosehdotukseni Lentojoukkojen määrävahvuuksiin.

Ellei mainittu PM:ni ole tuhottu, on se vieläkin Ilmav.E:n hallussa. Se oli tehty aikanaan PVPE:n kehoituksesta puolustusrevision julkaistua työnsä tulokset. Tosin kenraali Helminen ei päästänyt PM:ni sen pidemmälle. Se ei häntä miellyttänyt, koska, kuten sanat kuu-

luivat, hänen asemansa olisi PVPE:hen siirtymisen johdosta huonontunut. M.m. olisi sen mukaan oikeus henkilökohtaiseen autoon mennyt. – Ilmeisesti entinen asema oli paljon hauskempi ja niinpä hän teki oman PM:nsa, joka suurin piirtein oli revision mietinnölle myönteinen.

Lkp:ssa on tullattava lentävän henkilöstön johtavaa päätä alueellisten komentopaikkojen muodostamista varten. Tosin miehitettäviä vakansseja ei ole paljon mutta palvelus niissä on päivystyksen luontoista, koska vihollislentoja voidaan odottaa läpi vuorokauden säästä riippumatta. Aivan samoin on asianlaita Ilmavoimien komentopaikassa. Esikuntaan ehdottamaani tiedustelutoimistoa tai operatiivista toimistoa ei voida veroittaa henkilöstön saamiseksi tämän pääkomentopaikan päivystysvuoroihin. Näillä tulee varmasti olemaan reservistä vahvistettuinkin työtä aivan tarpeeksi. Sitä vastoin on Koulutusosasto sopiva henkilövarasto tällaiseen tarkoitukseen. Ehdotuksessani siinä tulisi olemaan m.m. edelläesitettyä tarkoitusta silmälläpitäen kolme toimistoa nimittäin: Alkeiskoulutuststo, jatkokoulutuststo ja teknillinen koulutuststo.

Komentopaikkahenkilöstön rungon on saatava rauhan aikana perusteellinen treenaus tehtävänsä. Sitä varten on aivan välttämätöntä, että Lentojoukkojen esikunta siirtyy uudesti-organisation yhteydessä Jyväskylään.

Ehdotuksessani oli ilmapuolustuksen strateginen johto ja hankintojen teknillinen suoritus jätetty Ilmapuolustuksen komentajalle ja tämän alaisille toimistoille PVPE:ssä. Lentojoukkojen komentaja vastasi lennostojen taktillisesta johtamisesta, koulutuksesta ja käyttöön luovutetusta materiaalista. Yksityiskohdissa viittaa aikaisemmassa mainittuun PM:aan. Revision ehdotuksessa ei ole mitään selvää työn ja vastuun jakoa toisaalta administratiivisen ynnä strategisen, toisaalta taktillisen ja huollon johtoportaiden välillä.

Olen parhaani mukaan yrittänyt kuvata henkilökohtaisia kokemuksiani, ehkä monen lukijan mielestä liiankin realistisesti, jopa vastenmieliselläkin tavalla osoittaakseni, että jo riittää tähänastinen viemärinsamea sekavuus Ilmavoimien johtosuhteissa. Likvidoitakoon vihdoinkin kaikki mahdollisuus onnen onkimiseen laittomin vehkein näistä sotketuista ”vesistä”.

Torjuntahävittäjien yötoimintaa varten välttämättömät tutka- ja radioryhmät ovat revision ehdotuksessa aivan kuin taivaasta pudonneet. Niiden lukumäärä ja kokoonpano on ilmeisen mielivaltaisen eikä millään tavalla liity Ilmav.E:ssä tehtyihin suunnitelmiin (tuskinpa mihinkään suunnitelmiin). Ne ovat vain salaperäisinä ja varmasti aivan riittämättöminä paperilla olemassa. Radiotiedusteluelin on alistettu erälle rykmentille. Miksi?

Jo ilmasotataidon tarkastajana ollessani ryhdyin ajamaan Valtion siviililennoston perustamista. Siihen olisi Ilmavoimista siirretty Lentosotakoulu, muutettuna lentokapteenin (siv.) tiedollisen ja taidollisen koulutuksen antavaksi oppilaitokseksi sekä Lentovarikko. Valtion määräämien lentotehtävien suorittamista varten olisi aluksi perustettu erillinen lentue myö-

hemmin kehitettävän muutamia kymmeniä raskaita ja kevyitä lentokoneita käsittävän lennon pohjaksi. Tällaisen laitoksen johtoon ajattelin ehdottaa Ilmailuhallituksen perustamista Merenkulkuhallituksen vastineeksi.

Aloitteeni luhistui silloin ulkoministeri Enckellin vastustavaan kantaan kenraali Helmisen kertoman mukaan.

Ajatuksen toteuttamisen puolesta puhuvat edelleenkin varsin painavat syyt:

1. Rauhansopimus rajoittaa kiusallisella tavalla Ilmavoimien henkilöstön lukumäärää ja lentokoneiden laatua. Jotta toisaalta saisimme taistelulaivuet ”vastaanottokykyisiksi” ja samalla pääsisimme kommunistien saivarteluista, on ilmavalvonnan, hävittäjien, johtaelimien ja jopa osaksi väestönsuojelunkin rungon perustamista varten varmistettava tarpeellinen väljyys henkilöstön määrävahvuuksissa.

Lentäjiemme koulutus on nykyään aivan liian yksipuolista. Vissin määrään ylittäneille ohjaajille on annettava mahdollisuus vakinaisen palveluksen jatkamiseen raskaissa lennostoissa toistaiseksi siviililentäjinä. – Koska sekä henkilö- että tavarakuljetukset ovat vallanneet tärkeän sijan modernissa sodankäynnissä, on jatkokoulutus ulotettava m.m. tälle alalle, esim. helikopterien käyttöön.

2. On luotava nykyistä parempi mahdollisuus hankkia suurista tuottajamaista kelvollista ilmailumateriaalia. Sitä on tietysti helpompi saada siviilitarkoituksiin kuin lentojoukkojen käyttöä varten. Ainakin on kaupankäynnissä neuvottelupohja tasoitetumpi.

3. Koska on osoittautunut äärettömän vaikeaksi saada riittävästi määrärahoja lentokoneiden hankintoja, kunnossapitoa ja uusintaa varten pelkästään puolustuslaitoksen budjettia rasittamalla, yritettäköön siirtää osa tarvittavista menoista muiden ministeriöiden kannettavaksi.

4. Jos meidän on pakko hyväksyä venäläiset instruktöörit Ilmavoimiemme johtoon, jää silti huomattava osa henkilöstöstä puhtaasti suomalaiseen alistukseen.

5. Merenkulkuhallitusta vastaavaan Ilmailuhallituksen muodostamiseen on kuitenkin ennen pitkää ryhdyttävä. Mentäköön siihen heti samoin kuin Valtion lennonkin alustavaan järjestelyyn, varsinkin kun suunnitelma voidaan toteuttaa asteettain, aluksi varsin vähäisinkin kustannuksin. Ilmailumme kaipaa valtionjohtoisen ohjaajakoulun ja ilmailun tarkastajat. Merenkulkuhallituksen luotsi- ja majakkaosastoa vastaisi Ilmailuhallituksen lennonvarmistusosasto, johon m.m. voidaan mahduttaa paljon sotilasilmailussakin hyväksikäytettävää. Merikarttaosaston vastineena olisi luonnollisesti Ilmailukarttaosasto j.n.e.



Jo muutamia vuosia sitten kokeilin suunnitelmani realisoimismahdollisuuksia tunnustelemalla perustettavan lennoston tulevien työnantajien intressiä k.o. kysymyksessä. Niinpä kävin Geologisen tutkimuslaitoksen kohdalla prof. Laitakarin ja maisteri Kahman puheilla. Osoittautui että malmiesiintymiemme magneettinen rekisteröiminen antaisi moneksi vuodeksi työtä kymmenkunnalle lentokoneelle ja helikopterille.

Mitä syytä on kaikessa köyhyydessämme ja ilmeisen korkeakonjunktuurin vallitessa olla inventoimatta viennillemme ja teollisuudellemme tärkeitä malmirikkauksia? Toistaiseksi näitä tehtäviä on suorittanut veljekset Karhumäki, tietääkseni vain yhdellä koneella. Valtion lennosto hoitaisi tämän alan varmasti halvemmalla ja nopeammin samoin kuin Ilmavoimat ovat tähän asti täysin tyydyttävin tuloksin huolehtineet kartoitusvalokuvauksesta. Ei ole mitään syytä edistää kaluston väärinkäyttömahdollisuuksia desentralisaatiolla, esim. perustamalla erillisiä, itsenäisiä spetsilaivueita.

Lääkintähallitus oli luonnollisesti myöskin innostunut sairaankuljetuksen tehostamisesta lentokoneita käyttämällä. Tällainen järjestely vastaisi kaikin puolin nykyistä pyrkimystä suuriin keskussairaaloihin ja levittäisi kansan sosiaalisen huollon sairashoidon osalta tasapuolisesti maan joka kolkkaan. On selvää, että kuljetuksen on oltava kaikissa vakavissa tapauksissa maksuton. Lentokuljetuksista ei saa tehdä varakkaiden piirien luontaiseta. Näin ollen on halvempaa ja edullisempaa perustaa tarkoitukseen sopiva lentue Valtion lennoston yhteyteen.

Kun näihin mainitsemiini toiminnan lajeihin, malminetsintään, kartoitusvalokuvaukseen ja sairaankuljetukseen, lisäämme vielä tavara- ynnä henkilökuljetusosastot, alkaa lennostomme jo hahmoittua. – Aivan tuoreena on muistissamme Kemän mellakka yhtenä sellaisena tapauksena, jossa olisi välttämättä tarvittu kuljetuskoneita poliisijoukkojen nopeata siirtämistä varten. Mutta myöskin tavarankuljetukset voivat valtiovallan toimesta tulla kysymykseen. Mikään ei estä yksityisiä yrityksiä kuten puutavarayhtiöitä, sanomalehtiä j.n.e. hankkimasta lentokoneita Valtion lennostoon omia tarkoituksiaan varten käytettäväksi. Tällöin sovittaisiin jonkinlaisesta kustannusten jaosta. Esim. valtio voisi ottaa huolehtiakseen henkilöstön asettamisesta ja palkkauksesta sekä lekon huollosta. Asianomainen firma vastaisi polttoainemennoista ja vakuutusmaksuista.

Ei ole olemassa sellaista siviililuontoista lentotehtävää mikä ei samalla kohottaisi sotilailistakin koulutustasoa. Muutamat lentotehtävät kelpaavat sellaisenaankin, eräät jopa sataprosenttisesti Ilmavoimien koulutukseen. Esim. malminetsintä – sukellusveneiden etsintä; siviilitavaroiden kuljetukset – sotilastavaroiden kuljetukset – liidokkien hinaukset ja koukkaukset sekä tavaroiden pudotus; siviilikartoitusvalokuvaus – sotilasaluevalokuvaus; sairaankuljetus – haavoittuneiden evakuointi j.n.e. Koulutustarkoituksen tehostamista varten voidaan ohjaajat tietyn suunnitelman mukaan siirtää tehtävästä toiseen.

Nyt voidaan tietysti väittää, ettei muka sotilaslentäjien peruskoulutus ole mahdollinen siviililentokoulussa. Minun mielestäni on asianlaita aivan päinvastoin. Ero aikaisempaan kytymiin nähden on vain tietojen ja taitojen jyrkemmässä jakaantumisessa siviililuontoisiin



Sodanjälkeisen ajan koulutuksessa Lorentz korosti myös siviililentämisen merkitystä. ”Lentäjähän on aina lentäjä, ohjasi hän hävittäjää tai kuljetuskonetta.” Sodassa tärkeää työtä oli haavoittuneiden lennättäminen hoitoon, kuvassa Tiiksjärveltä 1941. (SA-kuva 47731.)

ja sotilasluontoiisiin koulutuskausiin. Lentäjähän on aina lentäjä, ohjasi hän hävittäjää tai kuljetuskonetta. Molempien on tiedettävä samat mutkikkaat jutut ilmailusta pärjätäkseen ammattilaisina. Ehdotuksessani eri kurssit noudattavat paikkaan ja aikaan nähden mainittua linjajakoa. Esimerkiksi aktiiviseksi lentoupseeriksi aikova hakeutuisi nyt ensin Valtion lentokouluun ja suoritettuaan hyväksyttävästi peruskurssin hän siirtyy Kadettikoulun 1. vuosikurssin kadetiksi. Toisen vuoden alussa hän saa aluksi taas Valtion lentokoulussa ”ammattiopetusta” siirtyäkseen sitten varsinaista sotilasilmailukoulutusta varten määrättyyn rykmenttiin (Luonetjärvi?).

Meidän on muistettava, että lentoupseeri ei ole samassa mielessä kouluttaja kuin esim. jalkaväkiupseeri. Hän tulee sellaiseksi vasta lentueenpäällikkönä. Siis kapteeniksi saakka hän on koulutettava. Rykmentit ovat näin ollen rauhanaikana (ja osaksi sodan aikanaikin) kantaohjaajiston (ja reservin) jatkokouluja.

Aktiivipalvelukseen antautuvien aliupseeriohjaajien peruskoulutus voidaan samalla lailla järjestää kausittain tapahtuvaksi. Reserviin koulutettavat ohjaajakokelaat voidaan uuden järjestelmän mukaan ensin ottaa vapaaehtoiseen (maksuttomaan tai osittain maksuttomaan) täysin siviililuontoiseen alkeisohjaajakouluun, karsia kelvoton aines ja säästää aikaa ja kallista jatkokoulutuskalustoa varsinaisena asevelvollisuusajana käytettäväksi.

Aluksi voidaan näissä uudistuksissa tulla toimeen varsin vähäisillä uutisrakennuksilla. Jos lähemme ”ylhäältä alaspäin”, lopullisesta päämäärästä, olisi tosin Ilmavoimien jatko-ohjaajakoulun perustaminen esim. Parolaan muutaman vuoden kuluttua otettava ”tapetille”. Lisäksi on teknillisen henkilöstön kaikki kurssit sovitettava yhteisen siviili- ja sotilasmekanikkokoulun katon alle Tampereelle, Kuorevedelle tai Siuroon. Mekanikkokoulutusta ei saisi, siviiliosaltaan myöskään, ilman muuta heittää kaikkennäköisten yksityisyrittäjien kontrolloimattomaan vastuuseen, varsinkin kun lentoliikenne varmasti ennen pitkää tulee meillä otettavaksi yhä laajemmalti valtion haltuun.

Valtion lentokoulun tehtävien lisääntyminen tuskin vaatinee lopullisessa suunnitelmasakaan muuta kuin yhden hallin ja yhden siviilioppilasasuntolan rakentamisen. Ehdotan Valtion lentomekanikkokoulun ottamista ensimmäiseksi rakennusohjelmaan, koska teknillinen koulutus on muutenkin siirrettävä tarkoituksenmukaisempaan paikkaan opettajavoimien saannin vuoksi.

Vuodeksi 1953 voimme tyytyä varsin vaatimattomasti Ilmailuhallituksen starttaamiseen vaikkapa puolella osastojen määrällään.

Olen pitänyt ja pidän edelleenkin ehdottamaani uudestijärjestelyä joka suhteessa maaillemme edullisena. Paitsi edellä esittämiäni koulutuksellisia näkökohtia meidän on ajateltava myöskin kotimaista lentokoneenrakennusta. Lentojoukkojen komentajana ollessani neuvottelin tässä mielessä aivan alustavasti Valtion Lentokonetehtaan mahdollisuuksista rakentaa kuljetus- y.m. raskaita koneita käyttämällä varastoissamme olevia erinomaisia moottoreita y.m. välineitä. Tuloksena oli tehtaan tekemä alustava positiivinen tarjousluonnos.

Ikävä kyllä näin varsin pian, että minun kantani Ilmavoimien kehittämiseksi ei miellyttänyt kenraali Helmistä eikä esikuntapäällikköä eversti Artolaakaan. Kun vain heillä oli oikeus edustaa lentojoukkoja ”ulospäin”, ei minulla ollut mitään mahdollisuutta ”saada jotain aikaan”. Vastapuoli ajoi reaktiöhävittäjien hankkimista länsivalloista tai niiden rakentamista omassa maassamme. Minä pidin näitä haaveita varsin naiveina (anteeksi sana). – Ensimmäkin oli melkein mahdotonta saada kauppaa syntymään kylmän sodan vientirajoitusten vuoksi ja jos olisimme saaneet maahamme muutamia englantilaisia hävittäjiä, olisi Venäjälle tarjottu erittäin sopiva tilaisuus vastavaatimuksien sanelemiseen.

Totta puhuen, en pidä reaktiokonehankintojen viipymistä ainakaan koulutuksellisista syistä minään ratkaisevana tekijänä Lentojoukkojemme taistelukuntoa arvosteltaessa. Vaikka en Lentojoukkojen komentajana ollessani kertaakaan saanut ulkomaankomennusta, eversti Artolan saadessa niitä kolme peräkkäin, olen hankkimieni luotettavien tietojen perusteella vakuuttunut siitä, ettei reaktione ole esim. Mersulla lentäneelle ohjaajalle mikään vaikea pala. Kyllä reaktoneet tulevat aikanaan, kun ne lakkaavat olemasta jotakin erikoista. Tai sitten ne saadaan tarvittaessa. Tärkeätä on, että henkilöstö on koulutettu mahdollisimman pitkälle ymmärtämään niiden taktillista ja teknillistä käyttöä sekä huoltoa. Sitä paitsi ne englantilaiset Vampiret ja Gloster Meteorit, joiden ostamista suunnitelmaani vastustanut puolue

lähinnä ajoi, olivat jo kolmisen vuotta sitten ajastaan jälessä. 60 konetta varaosineen ynnä varamoottoreineen olisi tullut maksamaan yhteensä n. 2,5 miljardia Smk:aa. Olisiko tällainen kauppa mennyt eduskunnassa tai edes valtioneuvostossa läpi?

Jos nyt ajattelisimme suomalaisen prototyypin valmistamista Valtion Lentokonetehdas- sa, pääsisimme sarjaan n. 4 vuoden kuluttua ja 60 koneen käyttöön laivueissa n. 6 vuoden päästä. Kannattaako tämä? Ehkä jos saamme kunnollisen moottorin (vientikiellossa toistaiseksi). – Mutta mikäli sellaisen toivossa heittäydymme rohkeiksi tässä asiassa, niin ajatelkaamme sittenkin mieluummin raskasta kaksipaikkaista yöhävittäjää. Sen tulisi olla vahvasti panssaroitu helposti irroitettavin panssarilevyin ja pitkän lentoajan saavuttamista varten kaksimoottorinen. Näitä me nykytilanteessa lähinnä tarvitsemme ja ellei niiden nopeus osoittaudu tyydyttäväksi, ne tulevat aina kelpaamaan maataistelukoneiksi tai muihin yhteistoimintatehtäviin.

Omasta puolestani olisin tällaiseen yritykseen vähemmän innostunut. Ei kannata pyrkiä aidan raosta, vaikka on kiire ja portti on auki. Miksemme aloittaisi tällä kertaa olosuhteiden pakosta Ilmavoimien kehittämistä ”toisesta”, teoreettisesti tosin väärästä päästä, koska muuten joudumme polkemaan paikallamme! – Ja käsi sydämelle, eikö näin ole käynytkin 1950–1951. Vai voidaanko osoittaa jotain erityistä kehitystä tapahtuneen Lentojoukoissa parina viime vuotena, paitsi että on päästy eroon sen epämiellyttävästä komentajasta.

Tämän herran oli lähdettävä etupäässä siksi, että hänen asemansa aselajin johtajana oli vähitellen kehittynyt tai paremmin sanottuna kehitetty aivan kestävämmäksi. Hän oli kylä uransa aikana tottunut itsepäisesti taistelemaan suunnitelmiansa toteuttamisen hyväksi. Toisinaan oli onni ollut myötä, monesti kuitenkin sattui vastaan läpipääsemätön seinä. Mutta ennen eivät tappiot voineet vahingoittaa hänen arvovaltaansa samalla tavalla kuin nyt.

Jo I osan alkusivuilla kuvailin lentäjien railakasta taipumusta ”palatsivallankumouksien” suunnitteluun ja ylenemisen keinotekoiseen nopeuttamiseen. Nämä ilmiöt eivät ole yksinomaan negatiivista laatua, mutta ne on pidettävä kurissa. Nyt syystä tai toisesta lähinnä heikon pätevyytensä vuoksi lentoasioissa Ilmavoimien komentaja suorastaan edisti Lentojoukkojen sotilaallisen hengen sameuttamista divide et impera -tyylillään. Minun esittämiini aloitteisiin hän aina hankki joko eversti Pajarin tai Artolan arvostelut. Toisinaan näitä mielipiteitä ongiskeltiin L-joukkojenkin piiristä. Ja luonnollisesti nämä arvostelut olivat aina täysin kielteisiä. Kaikki mitä Lentojoukkojen komentaja yritti rakentaa, oli revittävä rikki tai toteuttamisvaiheessa edistymistä jarrutettava. Näin voitiin sekä Pääesikuntaan kuin myös Lentojoukoillekin osoittaa, ettei komentaja ”saanut mitään aikaan”.

Otetaanpa esimerkki: V:een 1949 mennessä oli häv. ohjaajien yksittäistäistelukoulutuksessa edistytty riittävän pitkälle, joten voitiin ryhtyä painopisteenuontoisesti osastontaistelun harjoitteluun. Koska Mersuja oli vähän ja harjoituksen tarkoitus voitiin saavuttaa vain suurehkoin muodostelmin, päätti Lentojoukkojen komentaja keskittää kaikki hävittäjäkoneet talveksi Luonetjärjelle ja Uttiin. Päätökseen vaikutti myöskin halu säästää kalustoa

hankkimalla sille hyvät huoltomahdollisuudet lämpimissä halleissa. Näin pitkälle hän onnistuikin saamaan tahtonsa läpi, vaikka esikuntapäällikkö yritti voimiensa mukaan saada Ilmavoimien komentajan suostumuksen peruutetuksi.

Tarkoitusta ei kuitenkaan tällä kertaa vielä saavutettu. Syynä oli LeR 4:n komentajan passiivinen suhtautuminen oma-aloitteiseen yhteistoimintaan LeR 3:n kanssa. Niinpä Luonetjärvelle ei tahtonut millään syntyä komentopaikkaa. Lentojoukkojen komentaja esitteli toistuvasti Rykmentin komentajan vaihtamista, mutta Ilmavoimien komentaja ei sellaiseen suostunut muuten kuin omilla ehdoillaan, jolloin tilanne olisi jäänyt varmasti samaksi. – Kun nyt Lentojoukkojen komentaja pyysi promemoriassaan esikuntansa siirtämistä Luonetjärvelle, ei tämäkään ehdotus kelvannut aikaisemmin jo esittämistäni syistä. Tärkeimmät henkilöasiat hoidettiin joko vastoin L-joukkojen komentajan mielipidettä, tai jopa hänet ohittamalla lukuisissa tapauksissa. Eversti M:n asiassa Ilmavoimien komentaja lausui m.m. seuraavaan tapaan: ”Komentajalta vaaditaan muutakin kuin ’taktillista kykyä’.” – Minun mielestäni häneltä vaaditaan ennen kaikkea juuri sitä sekä innostusta ja halua yksikönsä kehittämiseen. Kyllähän mapit pysyvät vähemmälläkin taidolla kunnossa. Tilanne oli tosiaankin aivan toivoton.

Mutta myöskin muilla tavoin sotkettiin piirustuksia. Jotta Luonetjärven ja Utin kesken olisi saatu syntymään vilkas yhteistoiminta koulutusasioissa, antoi L-joukkojen komentaja luvan Rykmentin komentajilleen käydä lentoteitse toistensa luona tarvitsematta anoa näitä komennuksien ulkopuolelle jääviä pistäytymisiä Ilmavoimien Esikunnasta. Pelkkä ilmoitus Rykmentin komentajan olinpaikasta olisi riittänyt.

Kenraalimajuri Helminen ei ilmeisesti voinut ymmärtää moista muissa aselajeissa tuntematonta irtaantumista liikkumisalaksi sallituista maanpinnan hehtaareista. Hän nolasi eversti L:n kieltämällä tällaisen luvan antamisen heti sen kuullessaan rykmentin komentajien kokouksessa.

Aikomukseni oli, kuten olin ilmoittanut, Ilmavoimien komentajalle ja rykmenttien komentajille järjestää Päijänteen seudut harjoitusalueeksi. Täällä oli LeR 3:n ja LeR 4:n ainakin 2 päivää viikossa oma-aloitteisesti harjoiteltava vastakkain jonkin aivan yksinkertaisen tilanteen pohjalla. Varsinkin se seikka, että siviililiikenne näillä seuduoin rajoittui muutamiin harvoihin lentoihin päivässä, vaikutti valintaan ratkaisevalla tavalla. Mutta suunnitelmaan kuului myöskin ilmavalvonnan rungon perustaminen edes osaan Etelä-Suomea, joka olisi samalla toiminut lennonvarmistuksena pilvilentoharjoituksissa. Tietysti sellaiseen vaadittiin vakansseja (16–32 aliupseerin virkaa), joista kävin pitkäaikaista ”köydenvetoa” PVPE:ssä eversti Kuuselan kanssa. Mielestäni oli jalkaväen etuoikeuksien liioiteltu huomioonottaminen m.m. vakanssiasioissa hänen kohdaltaan sekä perustelematon että väärä kanta. Varsinkin 1950–1960 vuosiluokkien pienet lukumäärät eivät oikeuta kaappaamaan ylen määrin kantahenkilöstöä jalkaväkeen eikä PVPE saa muodostua yhden aselajin prestiishietujen ajajaksi. En ”saanut mitään aikaan” tässäkin asiassa luullakseni, koska ei ollut olemassa

selvää käsitystä siitä mitä puolustuslaitokselta nykyoloissa yleensä tahdottiin ja millaiseksi se oli kaikki aselajit huomioon ottaen kehitettävä. Mielestäni revision mietinnölle tällainen epämääräisyys oli luonteenomainen.

LeR 1:n piti saada ainakin toistaiseksi Lentojoukkojen kuljetus- ja valokuvauskoneet. Tässä tarkoituksessa aloitettiin täällä radiopurjehduskoulutus osaksi kaksimoottorisilla koneilla. Reaktiohävittäjien käyttöön otto ulkomailla antoi aiheen uuden taistelutaktiikan suunnitteluun. Nyt ei ollut minkäänlaisia mahdollisuuksia käytännölliseen kokeiluun teoreettisten laskelmien perusteella kuten ennen talvisotaa, jolloin insinööri Kaikkonen oli apunani näissä mutkikkaissa matemaattisissa tehtävissä. Silloin hänen laskunsa voitiin sopivissa jaksoissa kontrolloida. Nyt en saanut edes käydä muitten armoitettujen mukana katsomassa mitä liikkeitä reaktiokoneet esim. Farnborough'n näytöksissä pystyivät suorittamaan. Teorialta oli siis tällä kertaa vaadittava aivan erikoista luotettavuutta.

Mutta tulokset olivatkin erinomaiset hyvät. Varsinkin dipl.insinööri Järvinevan taktillisten liikkeiden perusteista laatima teos mutta myöskin tekniikan tohtori Vainion väitöskirja lentokoneen kaarosta olivat varsin riittävänä apuna taktillisissa kysymyksissä. Ja nämä perusteet näyttävät yhä edelleenkin pitävän paikkansa. Taistelutaktiikan muuttuminen vaakasuoraksi on jo aikaisemmin riittävän pitkälti käsitelty (myös teoreettinen oletamus).

Annoin koulutussuunnitelman yhteydessä rykmenteille tiedoksi oman ratkaisuni noudattavasta taistelutavasta hävittäjiä vastaan koulutuksen pohjaksi, tällä kertaa kuitenkin vain kuullakseni rykmentin komentajien mielipiteet siitä. Se oli hyvin yksinkertainen: hävittäjäosaston oli lennettävä suljettuna vihollisosaston paluureitille, levittäydyttävä 2–4 km:n välillä lentävin parvin (partioin) sekä pyrittävä lähinnä vastaan lentäen osavoimilla vihollisen taakse. – Selvästikin oli taistelutaidon painopiste siirtynyt yhä enemmän lentotaidollisista yksittäissuorituksista yhteistoiminnan ja johtamisen saroille. Sitä suuremmalla syyllä oli vihdoinkin päästävä osastojen välisiin taisteluharjoituksiin. Tietääkseni on tällä hetkellä Mersut jaettu tasan eri rykmenttien kesken siitä huolimatta, että niiden yhteinen lukumäärä on entisestäänkin vähentynyt. Näin ei olisi pitänyt menetellä.

Reaktiokoneiden taktiikkaa voidaan harjoitella melko havainnollisesti myöskin Mersuilla tai harjoituskoneilla noudattamalla reaktiokoneiden kaartoajkoja. Syöksyjen menetettyä aikaisemman ratkaisevan merkityksensä ilmataistelussa pääasiassa vain kaarto on jäänyt taisteluliikkeenä. Näin on kuitenkin asianlaita vain äänennopeusrajoilla lentäviin koneisiin nähden. Jos toisen koneen nopeusraja on alempi, voidaan sitä vastaan hyökätä myöskin syöksymällä. Yksinkertaista, eikö niin? Varmasti, mutta tyydyttävän taistelutaidon saavuttaminen vaatii pitkäaikaista treenausta. Tämän tueksi viitattakoon Korealla käytyjen ilmataistelujen varsin laihoihin tuloksiin.

Korean viestit kertovat toisaalta myöskin Mig-hävittäjien menestyksellisestä torjuntatoiminnasta amerikkalaisten lentäviä linnoituksia vastaan. Nämä ovat ilmataisteluissa kärsi-

neet siksi tuntuvia tappioita, ettei niitä uskalleta käyttää vuorokauden valoisana aikana. Meillä näyttävät muutamat uskovon venäläisten jo siirtyneen maaliin automaattisesti hakeutuvien raketien käyttöön. – Omasta puolestani en ilman muuta uskoisi tällaiseen mahdollisuuteen, koska pommituskone paremminkin sopisi näitä varsin suuria lentäviä ammuksia ohjailemaan. Paljon lähempi arvoituksen ratkaisu on löydettävissä venäläisten hävittäjien tehokkaasta panssaroinnista etusuuntaan. Yhtään ainoata Migjää ei ole vielä pudotettu YK:n joukkojen hallussa olevalle alueelle, joten sen rakenteesta ei voida sanoa sitä eikä tätä. Silti muistakaamme Il-koneiden onnistunut panssarointi. Sehän tehosi jopa melko tylsällä kullalla iskeviä 20 m/m:n luoteja vastaan. Nopean koneen suojaaminen rajoitettuun suuntaan riittävän paksuilla vaikkapa helposti irroitettavillakin teräslevyillä on melko yksinkertainen konstruktioitehtävä.

Meillä on jo monta vuotta harjoiteltu sopivaa hyökkäystapaa lentäviä linnoituksia vastaan Mersuilla. Lähestyminen on edestä. Olen jo taistelutaidon tarkastajana ollessani antanut Ilmav.E:n tiedustelutoimiston insinöörin tutkia mahdollisuuksia vajeripommin kehittämiseksi tällaista hyökkäyssuuntaa varten. Koska hävittäjien ryhmittäminen suoraan pommituslautan eteen tuottaa vaikeuksia, tuntuu aseistuksen tehostaminen näillä laitteilla välttämättömältä. Laskelmat antoivat täysin positiivisen tuloksen.

Sitä vastoin ei Mersun panssaroiminen etusuuntaan vaikuttanut ratkaistulta ainakaan ensi näkemällä. Jos irtolevyjen käyttö olisi osoittautunut mahdolliseksi moottorin ja ohjaajan suojaaksi, olisimme ilman muuta voineet palata v:n 1935 torjuntataktiikkaan tai ehkä vieläpä lähestymiseen suoraan takaa à la Sarvanto.

Niin enpä tosiaankaan ehtinyt ”saada mitään aikaan”. Yritin kuitenkin parhaani niillä mahdollisuuksilla mitä minulla oli käytettävissäni.

Viimeisinä tunteina ennen lähtöäni Ilmavoimista esittelin kenraali Helmiselle lentovaurioita koskevia pöytäkirjoja. Joukossa oli Luonetjärven tienoille pilvilennosta kadonnutta konetta koskevat asiakirjat. Ilmavoimien komentaja antoi onnettomuudesta loppulausuntonsa. Syynä oli muka se, ettei Rykmentin komentajalle oltu annettu riittäviä ohjeita. – Hänen päätöksensä oli väärä. Se oli sitä joko tahallisesti, mitä en tahtoisi uskoa, tai sitten johtunut asiantuntemuksen puutteesta.

Lentojoukkojen komentajan vuodenvaihteessa antama koulutussuunnitelma tosin sisälsi myöskin pilviharjoituslennot, mutta vasta saman vuoden syyskaudeksi määrättyinä. Kaiken lisäksi kuului detaljien määrittäminen ja ehdottaminen Rykmentin komentajien laadittaviksi määrättyihin koulutusohjelmiin. Eversti Moilanen oli nyt omasta aloitteestaan ryhtynyt pilvilentoihin detaljeita Ilmav.E:aan ilmoittamatta. Hän oli sitä paitsi tarpeeksi vanha lentoupseeri kyetäkseen suunnittelemaan oman arvostelukykynsä nojalla varovaisuustoimenpiteet itse sekä määräämään pilvenkorkeusrajat.

Jokatapauksessa sain tällä väärällä tuomiolla leimattuna lähteä reserviin. En ollut ilmeisesti kukaan saanut Ilmavoimissa palvellessani ainakaan mitään hyvää aikaan.

Toivon mitä hartaimmin, että aselajini jonakin päivänä saa toimia lentäjän johtaessa maamme ilmapuolustuksen kaikkia aloja. Osoittaakseni tämän välttämättömäksi olen kirjoittanut nämä sivut. Kuivien rivien välistä on luettavissa sellaistaakin, mikä on jäänyt suoraan sanomatta. Ei ole syytä kiinnittää liikaa huomiota mainitsemiini henkilöihin, jotka kuitenkin kukin kohdaltaan arvelevat menetelleensä oikein. Kysymys on ennen kaikkea olosuhteista, joissa Ilmavoimamme ovat saaneet toimia, tyytymättömyyttä, jopa juonittelujakin synnyttävästä haparoivasta tai kehitystä jarruttavasta johtamisesta. Annettakoon lentäjille selviä päämääriä sekä uskoa ja luottamusta tulevaisuuteen! Lentojoukkojen ydin on terve, kuorittakoon se esille.

Kokemus on osoittanut ettei eteväkään muun aselajin upseeri pysty itsenäisesti ratkaisemaan Lentojoukkoja koskevia asioita. Ollessaan riittävän vastuuntuntoinen hänen on kysyttävä neuvoa alaisiltaan, mitä taas toisaalta ei arvovaltasyistä saisi tehdä.

Jos vertaamme ilmatorjuntatykistöä ja lentoasetta keskenään, on jälkimmäinen ehdottomasti aselajina lähempänä yhteistä vihollista ja sen edustajat pätevämmät johtamaan ilmapuolustusta tai esiintymään tällä alalla asiantuntijoina PVPE:ssä. Valitettavasti meillä ei haluta käsittää lentotoiminnan valtavasti kasvanutta osuutta nykyaikaisessa sodassa. Viitataan vain väitteeni todistukseksi minkälaisia mahdottomuuksia saattoi lukea vielä viime kesän aikana ye-upseerin kirjoittamina artikkeleina Korean sodasta. Ehkäpä tämäkin ”sotilasiantuntija” on nyt saanut mukautua ymmärtämään todellisuutta paremmin kuin vuosi sitten, jolloin hän m.m. vakuutti Tanskan pystyvän erinomaisesti lentojoukoittakin puolustautumaan N-venäjää vastaan.

Lentäjien on vihdoinkin päästävä uskomaan Ilmapuolustuksen johdon kokemukseen ja taitoon. Mutta ennen kaikkea on palautettava heidän luottamuksensa esimiesten tinkimättömään oikeudenmukaisuuteen, oli sitten kysymys mistä arvoasteesta hyvänsä. Se, joka yrittää tehdä parhaansa hyvin tuloksin, saakoon myöskin kiitoksekseen ne henkilökohtaiset edut, mitkä puolustuslaitos voi palveluksessaan olevalle henkilölle tarjota. Ei pidä uskoa siihen, että huonosti kohdeltu upseeri jaksaa venyä aivan loputtomaan altruismiin maansa hyväksi. Ennen pitkää hän katkeroituu synkkämielisyyden tai raivokohtauksien rajoille.

Jos joku upseeri osoittautuu esimiestään paremmaksi, sivuuttakoon hänet mutta älköön ohittako ketään ilmeisittä ansioita eikä missään tapauksessa hyvien suhteittensa vuoksi.



**Liite 1.**FR:n suorituskyky.

Nousukoe.

2 min.	-	1450
4 ”	-	3240
6 ”	-	4700
8 ”	-	5800
10 ”	-	6540

Nopeuskoe 4250 m:ssä.

Todellinen max. nopeus 412,5 km/t.

I-153.

Nopeus max. 5000 m:n korkeudessa 430 km/t.

I-16.

Nopeus max. 4500 m:n korkeudessa 460 km/t.

Morane Saulnier 406.

Ranskalainen yksipaikkainen hävittäjä, max. nopeus 480 km/t.

Aseistus: 1 kpl 20 m/m:n tykki (joka ei asennuksensa vuoksi toiminut hyvin) ja 2–4 kpl 7,5 m/m:n kk.

Tätä tyyppiä tarjottiin Suomelle ostettavaksi jo v. 1936. Varjopuolia olivat heikko aseistus ja moottori. Hyviä puolia ketteryys ja hyvät lento-ominaisuudet, lujuus ja melko hyvä käyttökelpoisuus kovissakin pakkasissa. Lentoaika oli 760 hv:n moottorilla n. 2 ½ tuntia. Koneeseen sijoitettiin jatkosodan loppupuolella venäläinen M 105 (1050 hv) -moottori rakennetta millään tavalla muuttamatta. Tällöin koneen nopeus ja nousukyky, vieläpä ketteryyskin parantivat erinomaisiin arvoihin. Nop. max. oli tällä tyypillä 530 km/t.

Tällainenkin kone olisi voitu helposti hankkia ennen talvisotaa tilaamalla siihen 1000 hv:n rivimoottori. Aseistukseksi olisi voitu sijoittaa siihen esim. 3 kpl 13 m/m:n konekivääriä.

Fiat G 50.

Italialainen yksipaikkainen hävittäjä. ”Rykmentin murheen kryyni” talvisodan aikana.

Nopeus max. 475 km/t.

Aseistus 2 kpl Breda-Safat 12,7 m/m:n tykkiä.

## Liite 2.

Kun Ilmapuolustuksen komentajalle ei voinut puhua taktillisista kysymyksistä, oli hänelle niistä kirjoitettava. Tunnollisena komentajana hän luki läpi pitkätkin kirjoitukset, vaikka ne häntä sekä asian että tyylin johdosta usein haukotuttivatkin. Jälempänä esitetty on eräs niistä lukuisista promemorioista, joilla Koulutusosaston päällikkö kenraali Lundqvistia rasitti. Se on laadittu kevättalvella v. 1937.

Luettuaan sen kenr. L. suuttui vakavasti, sanoi lopullisesti kyllästyneensä tekijään (majuri Lorentziin) ja siirtävänsä hänet yleisesikuntaan majuri Sarkon alaiseksi ”tutkimaan Douhet’ta”.

Tilanne rauhoittui kuitenkin vähitellen ja perustettavien hävittäjälaivueiden vahvuus korotettiin 30 koneeseen. PM. makasi parisen vuotta unohdettuna kenraali Airon pöytälaatikossa, kunnes se v:nä 1939 talvella otettiin Ilmavoimien perustamissuunnitelman pohjaksi (”kun ei parempaakaan ollut”). Ev.ltn. Paavo Waris sai tehtäväkseen tältä pohjalta laatia perustamissuunnitelman, minkä hän sai valmiiksi kevättalvella 1939.

-----

”Olen mielenkiinnolla tutustunut kapteeni Hannuksen tämän vuoden sotilasaikakauslehdessä n:o 8:ssa julkaistuun kirjoitukseen ”Uusia näkökohtia maamme suojelemiseksi ilmapommituksilta”. Oltakoon tässä kirjoituksessa esitetyistä mielipiteistä mitä mieltä tahansa, jokatapauksessa niissä on havaittavissa tervettä kyllästymistä moderniin, detaljeja suorastaan halveksivaan iskulausestrategiaan, jonka edustajana ja ehkäpä isänä pitäisin Giulio Douhet’ta. Tarkastellessani hänen teostaan *Il dominio dell’aria* ja hänen nerokasta kynänkäyttöään en voi muuta kuin valittaa hänen aikaista kuolemaansa. Sillä jos hän olisi saanut elää, olisi hän melko varmasti estänyt teoksensa nykyaikana muotiin tuleen väärinkäytön. Tämä teoshan ei suinkaan ole mikään ohjesääntö tai ilmavoimien käyttöohje. Pitäisin sitä pikemmin vain keinona herättää asianomaisten mielenkiintoa itsenäisten ilmavoimien toimintamahdollisuuksiin ja alkuna sotilaallisesti arvokkaaseen tutkimustyöhön: ”Wenn mir, als hypothetischer Geschichtsschreiber hierbei manchmal das Temperament in der durch Phantasie diktierten Durchführung meiner Theorie die Feder führt...<sup>32</sup>” Jo sekin, että hän valitsee taistelunäytöksen suorittajiksi Saksan ja Ranskan välittämättä Saksan luonnollisimmasta sotilaspoliittisesta asemasta (pikku entente) osoittaa hänen ajatustensa mielikuvituksellisen luonteen. Mutta lisäksi hän olettaa Ranskan olleen täysin selvillä Saksan ilmavoimien kehityksestä rauhanaikana, mutta silti melkein pä laiminlyöneen johtopäätösten tekemisen s.t.s. omien ilmavoimiensa kehittämisen tilannetta vastaavaksi. Saksan ilmavoimat käsittivät D:n mukaan 800 konetta, joista kukin oli rakennettu 10.000 kg:n lentopainoa varten; lisäksi oli Saksalla 600 21.000 kg:n lentopainoista konetta ja 100 konetta à 42.000 kg lentopainoa. Vain 10.000 kg:n koneet olivat miten kuten ilmataistelussa hyökkäyskykyisiä; niissähän oli etutähystämössä yksi 20 mm:n tykki, takatähystämössä samanlainen ja lisäksi rungon alapuolella yksi 12 mm:n konekivääri. Mutta ne olivat hyökkäyskykyisiä vain itseään raskaampia tai yhtä raskaita ja hitaampia koneita vastaan. 10.000 kg painoisen,

<sup>32</sup> *Vapaa suomennos: ”Jos temperamenttini toisinaan johtaa minun, hypoteettisen historioitsijan, sulkakynääni mielikuvituksen ohjaamaan teoriani totutukseen...” (Toim. suom.)*

tätä painoa varten rakennetunkin koneen hyökkäys esim. kaksipaikkaista tiedustelukonetta vastaan olisi ollut vain teoriassa mahdollinen. Toisaalta olisi tällaisen raskaan tyyppin puolustustehokin ollut varsin heikko, sillä sehän ei ollut sen parempi kuin niiden pommikoneiden taisteluarvo, joita nykyään Espanjan kansalaissodassa on suojattava hävittäjillä.

Mitään mainittavaa ilmatorjuntaa Saksalla ei ollut (Die Luftabwehr war auf die Verteidigung der allerwichtigsten Wohngebiete beschränkt<sup>33</sup>); missään tapauksessa ei ollut tätä varten hävittäjiä; en ole myöskään löytänyt mainintaa torjuntatykistöstä. Saksalaisten koneiden yhteinen pomminkantokyky oli 3000–4000 tonnia ja niiden rauhanaikainen suojaamaton sijoitus Potsdamissa, Neuruppinissa, Magdeburgissa, Leipzigissä, Braunschweigissä, Kasselissa ja Fuldassa. Varmastikin on tämä sijoittaminen tuottanut D:lle päänvaivaa. Hänenhän olisi pitänyt luonnollisestikin täydentää teostaan pohtimalla Ranskan yllätyksellistä ilmahyökkäystä Saksaan. Tällöin olisivat ainakin Cassel, Bamberg ja Fulda olleet aika vaarallisessa asemassa sijaitessaan n. 200 km:n päässä Ranskan tai Belgian rajoilta. Oli myöskin parasta jättää alun perin Puola tai pikku entente tutkielman puitteista pois. – Vakinaisten ”suurten” lentoasemien lisäksi oli järjestetty keskisen ja alisen Rhein tienoille lentotukikohtia, jotka jatkuivat etelään aina Biberachiin saakka.

Ranskalla ja Belgialla oli käytettävissään yhteensä 5976 lentokonetta, joista 2148 hävittäjää. Douhet on tässä tunnollisesti antanut kummallekin puolelle rahalliselta arvoltaan suunnitelleen samoihin summiin kohoavat ilmavoimat. Sitä vastoin ei voida yhtyä siihen tapaan, jolla on ajateltu ranskalaisten valinnee konetyyppinsä. Kaikki muut kuin yksipaikkaiset olisivat voineet olla esim. kaksipaikkaisia 1000 hv:n moottorilla, toimintasäde 1200 km ja pommikuorma aseet poisjätettyinä 750 kg. 4000 tällaista konetta olisi sarjavalmistettuina rahalliselta arvoltaan vastannut niitä monimoottorisia ja yksimoottorisia koneita, joita Ranskalla olisi Douhet’n mukaan ollut käytettävissään. Ne olisivat voineet kuljettaa 500 km:n päähän lähöpaikaltaan yhteensä 3000 tonnia, eikä näillä olisi ollut mitään vastusta ilmassa, sillä nehän olisi voitu tehdä nopeammiksi ja ketterämmäksi kuin saksalaiset 10.000 kg:n taistelukoneet. – Tähän voidaan sanoa, etteivät Douhet’n koneet myöskään vastaa nykyisiä saavutuksia. Mutta onkohan niinkään? Douhet’n koneista olisi esim. malli 2000/1938 ottanut mukaansa varusteita ja miehistöä yhteensä 900 kg ja polttoainetta, öljy mukaan luettuna, sekä pommeja yhteensä 4600 kg. 7 tunnin lentoa varten olisi siis ollut hyötykuormaa yhteensä 5500 kg. Nykyaikainen n.s. taistelukone voisi näin varustettuna vaikuttaa n. 1000 km:n päähän, sillä lujasti aseistetun 2000 hv:n koneen matkanopeus tuskin ylittäisi 300 km/t. Tämä toimintasäde vastaisi suunnitelleen matkaa Leipzigistä Ranskan keskiosiin. Tutkimusten tulokseksi jää näin ollen pelkästään se tosiasia, että Douhet’n suunnittelema malli 2000/1938 voidaan nykyään siis jo 1937 melko varmasti rakentaa. Se tulisi luonnollisestikin verrattain kalliiksi, sillä sen olisi kestettävä kahden liikkuvan tykin ja yhden korkeakaliberisen konekiväärin sysäykset ammuttaessa.

<sup>33</sup> *Suomeksi: ilmapuolustus oli rajoitettu tärkeimpien asuinalueiden puolustukseen (toim. huom.).*

Jokatapauksessa ovat Douhet'n laskemat ilmavoimat sekä Saksan että Ranskan taloudellisen kantokyvyn mukaiset, ollen oman arvioni mukaan pelkkä kaluston arvo niin Saksan kuin Ranskan-Belgiankin osalta n. 12–13 miljardia Smk.

Ranskalais-Belgialaiset hävittäjät (2148), jotka olisivat voineet olla myöskin modernimpia kuin D:n edellyttämät ”interceptorit<sup>34</sup>” suojasivat n. 500 km:n pituista linjaa (Ranska–Belgia–Saksan rajasta n. 100 km sisämaahan päin). Niitä olisi siis voinut olla n. 200–50 km:n välimatkoilla, jolloin jokainen tukikohta olisi toiminut 25 km:n säteellä. Hyökkäyksestään ilmoitti Saksa etukäteen, vieläpä tunnin tarkkuudella. Ei siis olisi pitänyt olla vaikeuksia lähettää tiedustelukoneita Saksan alueelle tiedoittamaan pommikonedivisioonien lähestymisryhmyksestä, semminkin kun tämä tiedustelu olisi voitu suorittaa millaisilla konetyypeillä hyvänsä. Tällöin olisi saksalaisten käyttämä aaltojärjestys liittoutuneille ajoissa selvinnyt ja hävittäjien käyttöä olisi voitu säännöstellä sen mukaan. Ranskan ilmavoimien johto luonnollisesti laiminlöi tämän. Hävittäjien käyttö oli suunnitelmatonta ja interceptorien ohjaajat ”menettivät kokonaan päänsä” hyökäten lopuksi yksitellen pommituslaivueita vastaan, jolloin menettivät lisäksi henkensäkin. – Ensimmäisen sotapäivän aikana pudottivat saksalaiset suurkoneet 1000 tonnia pommeja tappioiden ollessa 600 konetta, mallia 2000, 40 mallia 3000 ja 3 mallia 6000. Sitä vastoin oli Ranska-Belgia menettänyt kaikki hävittäjänsä. Douhet ei valitettavasti selitä 40 koneen (4. Divisioonan) yhteistoimintaa tulitaistelussa. Mutta asetettakoon koneet mihin järjestykseen tahansa, aina tuntuu epäilyttävältä, miten malli 2000 hv:n tapaiset, suhteellisen suurilla välimatkoilla lentävät koneet voivat näin lukuisina tehokkaasti suojata toisiaan. Tämä on kylläkin vähäpätöiseltä näyttävä detalji, jonka D:n kannattajat mielellään sivuuttavat. En voi kuitenkaan olla tähän seikkaan, vaikkapa vain muutamalla lauseella puuttumatta. Esim. malli 2000 ampuisi minun käsittääkseni Douhet'n mukaan yhdellä 20 mm:n tykillä kolmesta samanaikaisesti hyökkäävästä hävittäjästä kaksi alas tuhoutuen itse nähtävästi kolmannen hyökkäykseen. Hän väittää kylläkin saksalaisten ampujien omanneen erinomaisia lahjoja, mutta miksi hävittäjien olisi oltava huonompia? Varovaisempaa ja varmastikin objektiivisempaa olisi ollut laskea kunkin tuhoutuneen taistelukoneen osalle yksi tuhoutunut hävittäjä. Tyypillisenä esimerkkinä mainittakoon seuraava Douhet'n kuvaus: ”Trotz ihrer Unterlegenheit, 36 Flugzeuge gegen achtzig Schlachtflugschiffe, vollbrachten die belgischen Truppen Wunder an Tapferkeit, bis gegen 7 Uhr die [1/2 t. taistelun jälkeen] überlebenden Jagdflieger – der vierte Teil der gestarteten Staffeln – sich wegen Munitionsverbrauchs zum Landen genötigt sahen, während die 2000 = Ps = Divisionen mit einem Verlust von etwa einem Dutzend Flugschiffen am Himmel vor Verriers–St. Vith in 6000 Meter Flughöhe erschienen.<sup>35</sup> “ On väärin käsitellä sanaa ylivoima ilmataistelussa, kuten tässä on tehty. Tämän mukaan olisi ylivoima ollut vielä kauheampi ja tappiot hävittäjille vielä hirvittävämmät näitten taistellessa 1000 taistelukonetta vastaan.

<sup>34</sup> Engl. ’torjuntahävittäjä’ (toim. huom.).

<sup>35</sup> Vapaa suomennos: ”Heikommundestaan huolimatta – 36 konetta 80:tä vastaan – osoittivat belgialaiset joukot ihmeellistä urhoollisuutta, kunnes noin seitsemän aikaan joutuivat bengissä selvinneet taistelulentäjät – neljännes liikkeelle lähteneistä lentueista – laskentumaan käytettyään kaikki ammuksensa, samalla kun noin tusinan verran koneita menettänyt 2000 hv:n divisioonat lensivät 6000 metrin korkeudessa taivaalla Verriersin – St. Vithin yllä.” (Toim. huom.)

Mikäli on halua tarkastella asioita taktillisesti oikeammin, on ensin laskettava se suurin pommikonemäärä, jolle yhteistoiminta, s.o. yhteinen, tehokas tulisuoja on taistelussa mahdollinen. Laskelmieni mukaan se on tässä tapauksessa n. 10 konetta. Hävittäjien hyökkäys tässä tapauksessa, siis 36 koneen hyökkäys näitä 10 taistelukonetta vastaan ei kestä kauan, ehkä n. 1 min. Tämän jälkeen kohdistetaan hyökkäys jotakin toista Divisioonaa vastaan, ja jos patruunia riittää, kolmatta vastaan j.n.e. Missään tapauksessa ei ole mitään syytä hyökätä samanaikaisesti 36 koneella 80 taistelukoneen kimppuun, sillä näin menetellen olisi tulos ollut varmastikin D:n laskelmien mukainen. Eikö oma laskelmani, 20 tuhottua hävittäjää – 20 tuhottua pommikonetta, tunnu objektiivisemmalta? Ehkäpä, mutta tällöin luhistuisi koko D:n teoria.

Ensimmäisen sotapäivän illalla tiedoitti Saksa ilmavoitostaan ja lupaa tästä lähtien pudottaa päivittäin 3000 tonnia pommia vihollismaahan. Kysyttäneen, mitä ovat tällävään tehneet muut ranskalaiset koneet, olivat ne mitä tyyppisiä tahansa; pommejahan ne olisivat haluttaessa silti kantaneet. Mielestäni ei ole oikeudenmukaista väittää niiden tuhoutuneen kentilleen, sillä niittenhän olisi ollut turvallisempaa olla vihollisalueen yläpuolella, ja ajan kuluksihan ne olisivat esimerkiksi voineet pudottaa täällä pommeja. Laskin aikaisemmassa niiden parhaimmassa tapauksessa voineen nousta ilmaan 750 kg:n pommilastissa, mutta koska tämä on erikoistapaus, tyytykäämme siihen, että kukin Douhet'n ilmoittamien vahvuuksien mukainen kone kantaisi aseita vain 350 kg pommeja. Silti pääsemme varsin juhlalliseen kokonaisuuteen nim. 1300 tonniin (saksalaisten ensimmäisen päivän 1000 tonnia vastaan) huolella ja tarkkuudella pudotettuja pommeja.

Eikä tässä vielä kaikki. Vain Ranskalla oli yhä edelleenkin torjuntatykistönsä, yhteensä 10 rykmenttiä à 48 tykkiä. Douhet'n teoksen loppuosa voisi tämän johdosta kuulua esim. näin: Taistelu ilmanherruudesta jatkuu, pääosa torjuntatykistöstä suojaa ranskalaisten lentokenttiä yhdessä jällelle jääneiden hävittäjien kanssa, joita on ”pari sataa”. Saksalaisten kentät ovat suojattomia ja suurkoneiden sijoitus ennemmin tai myöhemmin ilmatiedustelulla todettavissa. Tästä syystä on koneet varsin pian pelastettava kauemmas sisämaahan, ranskalaisien voidessa sijoittaa omansa lähemmäs rajaa. Saksalaisten pommiretket hupenevat edellä mainitun siirron johdosta yhteen päivässä, s.o. 3000 tonnia, ranskalaisten retkien noustessa kahteen,  $2 \times 1300 = 2600$  tonnia ja vähitellen alkaa Ranskan armeijankin vaikutus tuntua, pienestäkin voitosta lyödään rumpua... j.n.e. j.n.e. Kumpi on tyytymättömämpi, Saksan vaiko Ranskan kansa, luultavasti molemmat napisevat yhtä paljon tietäessään hyvin omat kauhunsa, mutta suhtautuessaan samalla epäilevästi viranomaisten ilmoituksiin omien ilmavoimien vastaavista saavutuksista.

Henkilökohtaisesti en ainakaan vuoren varmasti uskoisi pommituksen alaiseksi joutuneen väestön vimman ensi kädessä kohdistuvan omiin viranomaisiin. Miks'ei yleisön suuttumus voisi yhtähyvin kohdistua siihen maahan, joka tihutyöt suorittaa? Voidaanhan sanoa esim. Madridin kestäväen edelleenkin m.m. siksi, että sitä on pommitettu ja pommitettu liian vähäisin voimin. Missään tapauksessa ei ole syytä hyökätä sellaisen maan rauhallista väestöä vastaan, jonka hallitus jo muutenkin on vihattu.

Mutta jääköön Douhet. Hänen teoksensa on jokatapauksessa puutteistaan huolimatta arvokkaimpia mitä sotilasilmailun alalla tunnetaan. Olen tahtonut muutamalla rivillä kosketella hänen kuuluisaa oppiaan osoittaakseni, ettei sitä voida yleistää kaikkia maita varten kelpaavaksi. Hän on tahtonut teoksessaan nopeasti sivuuttaa kaikki epämukavilta tuntuvat detaljit, ja hänellä on ollut tähän omat syynsä, joihin on ymmärtämyksellä suhtauduttava. Ja kuvaavaa kylläkin, ettei näihin puutteisiin paljoakaan kajota häntä arvosteltaessa. Paljon enemmän puhutaan ja kirjoitetaan hänen kieltämättä nerokkaasti sommittelemista iskulauseistaan. Mutta näitten varaan ei minkään maan ilmapuolustusta sovi rakentaa, sillä tätä suunniteltaessa saa olla vain yksi pohja: tilanne, vihollisen mahdollisuudet ja omat mahdollisuudet.

Kapteeni Hannus sivuaa kirjoituksessaan erästä toista, varmastikin ansiokasta tutkielmaa, joka koskettelee Suomen sotilaspoliittista asemaa tarkoituksella ohjata ilmavoimiemme sodanaikaisen toiminnan offensiiviseen suuntaan. Tämäkin kirjoitus on hyvin kirjoitettu, mutta mielestäni sekään ei kynnä tarpeeksi syvälle. Sekin vihaa detaljeja antaen vain valmiiksi ajatellut loppupäätelmät, jotka näin esitettyinä jättävät sijaa epäilyille. – Esim. seuraavaan ajatukseen en voi ilman muuta yhtyä: ”Sen sijaan ovat maantieteelliset ja meteorologiset olosuhteet yleensä meille edulliset jarruttaen suurten ilmajoukkojen vapaata toimintaa, ainakin jonkin verran tasoittaen meidän ja jonkin suurvallan ilmavoimien välistä lukumääräistä eroavaisuutta.” – – ”Päinvastoin, katson että ilmavoimat ovat ainoa väline, minkä avulla edes jossain määrin saamme vastalauseemme tuntumaan vihollisen omalla alueella ja sen väestön keskuudessa, kunhan vain olemme hankkineet tarkoitukseen sopivat ja riittävät ilmavoimat. Ehkä sekini voi osaltaan hillitä maattamme vastaan ajateltuja, kevytmielisiä sotilaallisia selkkauksia...”

Ikävä kyllä, eivät meteorologiset olosuhteet rajoita vihollisen ilmavoimien massatoimintaa tasaisesti ympäri vuoden. Lisäksi ovat vihollisen offensiiviset ilmavoimat muutamien päivien energistä toimintaa varten suuremmitta vaikeuksista keskittävissä. Ajatelkaamme nyt, että tämä keskitys suoritetaan ennen sodan alkamista käsittäen 500 vanhaa ja uutta pommituskonetta, joista kukin voisi aseistusta vähentämällä kantaa 1000 kg pommeja 500 km:n päähän. Kesäaikana voisi tämä konemäärä suorittaa maahamme kaksi retkeä päivässä pudottaen tällöin yhteensä 1000 t pommeja. Ensimmäistä retkeä ei voitaisi vastahyökkäyksellä estää, sillä tällainen toimenpide olisi preventiivisotaa. Toisen retken enemmän tai vähemmän tuntuva rajoittaminen riippuisi suojattuja lentokenttiä vastaan suoritettavan vastahyökkäyksen teknillisistä ja taktillisista onnistumismahdollisuuksista.

Mielestäni on kaikki valmistelut tulevaa sotaa varten tehtävä jotakin meille epäedullista ja samalla luonnollista tilannetta varten, ja tämä tilanne on kaikessa valmistelutyössä aina pidettävä mielessä. Luultavinta on kaiketi, että Venäjä aloittaa sodan vasta sen jälkeen, kun se on rajan ylitykseen täysin valmiina. Niin kauan kuin meillä on kansanvaltainen hallitusmuoto, ei riittävän ajoissa suoritettu liikekannallepano meillä voi kuulua normaaliin tilanteenkehitykseen. Päinvastoin on luultavinta, ettei venäläisistä keskityksistä saada ajoissa niitä hälyttäviä tietoja, joita hallitus ehdottomasti tulee vaatimaan voimakasta ratkaisua varten. Missään tapauksessa ei voida ajatella, että vihollisen kuljetuksia ennen sotaa millään tavalla

häiritäisiin. Miksei sota voisi alkaa kesällä, jolloin Venäjällä on parhaat mahdollisuudet käyttää ilmavoimiaan, motorisoituja joukkojaan ja laivastoaan, semminkin kun Suomi on talvisodankäyntiin hyvin kouliintunut? Varovaisinta on kai lisäksi lähteä siitä alkutilanteesta, että Venäjän joukkojen ylittäessä rajan meillä alkaa liikekannallepano.

Liittolaisia ei meillä ole, ei ainakaan sellaisia, jotka heti sodan alkaessa rientäisivät apuun. On epäiltävää, tuleeko apua myöhemminkään, jos venäläisten ylivoima maassa ja merellä alusta lähtien pääsee oikeuksiinsa. Luonnollisin apu saapuu maahamme muutamien viikkojen kuluttua sodan alkamisesta lentokoneiden, t.s. pommikoneiden ja hävittäjien muodossa. Mutta näistä koneista tulevat hävittäjät liian myöhään rajoittaakseen ensi viikkojen raskaita pommituksia. Mitä sanoo äsken mainitsemani kirjoittaja hävittäjien käytöstä meillä? ”Maamme laaja pinta-ala, suojeltavien kohteiden hajallisuus, nykyaikaisten pommikoneiden suuri nopeus, suuri lentokorkeus ja mahdollisuus lentää pilvissä sekä niiden yläpuolella aiheuttaa sen, etteivät voimamme riitä kaikkien paikkojen suojelemiseen hävittäjillä ja ilmatorjuntatykistön avulla. Ne on varattava vain tärkeimpien, selustassa olevien alueiden ja rintamalla suoritettavien operatioiden suojelemiseen.”

Tämä on, luvalla sanoen, ohjesääntötyyliä, lyhyttä ja selvää tarpeen toteamista, johon ilman muuta voidaan yhtyä, mutta detaljit puuttuvat. Miten paljon hävittäjiä tarvitaan tärkeimpien, selustassa olevien alueiden ja rintamalla suoritettavien operatioiden suojelemiseen. Mielestäni on lähdeittävä siitä, että hävittäjien on sodan alussa m.m. autettava suojajoukkoja. Tämä on välttämätöntä jo yksistään suhteellisen heikkojen suojajoukkojen moraalin kohottamiseksi, sillä esim. kesän pitkinä, kirkkaina päivinä voi vapaasti toimivien ilmavoimien vaikutus Kannaksella muutenkin raskaasti kamppaileviin joukkoihin olla erittäin tehokas. Ilmavoimien toimintahan on tehokkainta silloin, kun se yhtämittäisesti jatkuvana ja käsitäten kaikki mahdolliset toimintalajit lamauttaa vastustajan tykistön toiminnan, häiritsee huoltoa ja hidastuttaa reservien marsseja. Mutta jos vihollinen onnistuneen läpimurron jälkeen voi tunkeutua tarpeeksi syvälle selustaan omien joukkojen vastaliikkeiden estyessä, voi tilanne kehittyä näille lievimminkin sanoen kriittiseksi. Tähän voidaan sanoa: miks’ei voitaisi vastaavasti viivyttaa vihollisjoukkojen marsseja omilla, nopeilla pommikoneilla vaikkapa hävittäjäsuojattakin. Kompastuskivenä on jälleen detalji. Pommituskoneemme voivat kyllä suorittaa hetkellisesti vaikuttavia iskuja vihollisrivistöjä vastaan. Mitään käytännöllistä arvoa tällaisilla kaikessa kiireessä suoritetuilla iskuilla ei kuitenkaan voi olla, sillä nopeinkin pommikone voi joutua hitaamman hävittäjän ahdistamaksi viipyessään tarpeeksi kauan rajoitetun alueen yläpuolella. Lisäksi, ellei meillä ole hävittäjiä suojajoukkojen suojaksi, voi vihollinen käyttää mitä koneita hyvänsä omien koneittemme rajoituksessa sellaisiin, jotka voivat välttää vihollishävittäjiä. Oma hävittäjäsuoja sitä vastoin lisäisi meilläkin koko käytettävissä olevan kaluston toimintamahdollisuuksia.

Mutta hävittäjiä tarvittaisiin myöskin pommikoneiden tukikohtien suojaksi, mikäli halutaan asettaa nämä koneet kiihdytettyyn toimintaan sodan alkuvuikkoina. Sellainen ehdotus, että omat pommikoneemme toimisivat jostakin sisä-Suomesta käsin, ollen tukikohdissaan jatkuvasti vihollisen tiedustelulta piilossa, ei tunnu perusteellisesti harkitulta. Esim. keskiraskaita pommikoneita ei voida oman vilkkaan lentotoiminnan kestäessä tehokkaasti

naamioida. Sitä paitsi ovat luonnollisestikin kaikki lentokenttämme viholliselle tunnettuja. Asettukaamme vihollisen kannalle ja järjestäkäämme näiden kenttien päivittäinen tiedustelu. Mikä estäisi käyttämästä tällaiseen tarkoitukseen minkälaisia koneita hyvänsä, kunhan vain ne toimintasäteeltään vastaisivat vaatimuksia? Lentoreittien pituudet eivät ainakaan olisi esteenä. Etsintään voitaisiin myöskin yhdistää löydettyjen koneiden pommitus esim. 3 kg:n pommeilla: mikä estäisi suorittamasta tätäkään kaikkien taiteen sääntöjen mukaan, ellei tukikohta ole suojattu hävittäjillä tai torjuntatykistöllä. Mutta lisäksi vaikeutuisi pommikoneittemme toiminta lentomatkojen pidentyessä.

Laskelmieni mukaan tarvitaan suojajoukkojen suojaksi Kannaksella vähintään 50 hävittäjää ottaen huomioon, että rintamahävittäjien työ on paljon raskaampaa kuin torjuntahävittäjien, että pohjaksi otetaan toimintamahdollisuus kahdella 20 x 20 km:n suuruisella alueella yht'aikaisesti. Tällaisella alueella voi kaksi 5 koneen partiota olla yhteistoiminnassa keskenään ja 20 konetta siis toimia n. 3 tunnin aikana, mikä tuntunee riittävältä ajatellessamme jonkin marssilla olevan osaston suojaamista.

Mutta suojajoukkojen taistellessa on liikekannallepano käynnissä; tämä vaatii myöskin suojaa vihollisen ilmahyökkäyksiä vastaan. Ellei hävittäjiä tähän tehtävään riitä, kestävät liikekannallepano- ja keskityskuljetukset huomattavasti kauemmin, jolloin suojajoukkojen hävittäjävoimia on tietystikin vastaavasti lisättävä. – Pommikoneiden mahdollisuuksia ei pidä aliarvioida, mutta ei niitä saisi myöskään yliarvioida. Massatoimintana pommitusilmailulla on kieltämättä hyvinkin varteenotettava merkitys, mutta hävittäjiä ja ilmatorjuntaa välttelevillä partioilla tai yksityisillä koneilla suoritettuna on hyökkäyksen vaikutus paljon heikompi. – Vihollisen massatoiminta on siis kaikin keinoin estettävä, ja siihen on meilläkin mahdollisuuksia. Vihollisen massatoimintaa ei vähennetä ”ryhtymällä offensiiviseen toimintaan vihollisen alueella olevia tärkeimpiä kohteita vastaan”. Ilmapuolustusta silmälläpitäessämme voivat vain vihollisen lentokentät tulla offensiivisen toiminnan kohteina kysymykseen. Tällöin on kuitenkin otettava huomioon, ettei pienemmän pommin täysosumakaan aina tuhoa kentällä olevaa viholliskonetta; useinkin tämä voidaan lyhyemmän tai pidemmän ajan kuluessa korjata kuntoon; sen sijaan lentokenttää suojaavan it.tykistön aikaansaama osuma hyökkääjään on miltei säännöllisesti tuhoava. Verrattaessa pommitustuloksia it.tykistön tarkkuuteen olen taipuvainen antamaan jälkimmäisille etusijan.

Luonnollisesti on tämäntapaisillakin hyökkäyksillä merkitystä ilmapuolustukselle. Missään tapauksessa ei kuitenkaan koko ilmapuolustusta saa jättää pelkän offensiivisen toiminnan varaan. – Ja lisäksi voidaan hyökkäykset lentokenttiä vastaan toimeenpanna muillakin konetyypeillä kuin varsinaisilla pommikoneilla, hävittäjilläkin toimintasäteiden riittäessä. Koska pääpyrkimyksenä tulee olla tappioiden aiheuttaminen viholliselle eikä offensiivi offensiivin vuoksi, joka voi tulla liian kalliiksi omille ilmavoimille, on kirkkaalla säällä pääpaino pantava defensiiviselle toiminnalle omalla alueella. Pilvisellä tai matalalla säällä on meikäläisin voimin suoritettavalla offensiivisella toiminnalla parhaat onnistumisen mahdollisuudet. Tällöin voitaisiin myöskin lähettää taistelukykyisiä koneita viholliskenttien läheisyyteen hyökkäämään yllätyksellisesti täällä lentäviä koneita vastaan.



Mutta selvittääkäämme asiaa tarkemmin omien taloudellisten mahdollisuuksiemme puitteissa. Olettakaamme, että hävittäjiemme tai näihin verrattavien koneittemme sijoitus olisi sodan alussa seuraava:

Hämeenlinna	25 raskasta kaksipaikkaista hävittäjää
Utti	50 yksipaikkaista hävittäjää
Immola	50 rintamahävittäjää
-”-	25 raskasta kaksipaikkaista hävittäjää
Joensuu	25 raskasta kaksipaikkaista hävittäjää
Joroinen	25 raskasta kaksipaikkaista hävittäjää
Yhteensä	200 konetta

Lisäksi kuuluisi ilmavoimiimme 4 maayhteistoimintalaivuetta, 1 meriyhteistoimintalaivue ja 2 kaukotoimintalaivuetta, joten koko Ilmavoimat käsittäisivät yhteensä 283 konetta ensimmäisessä linjassa. Sitä paitsi alistettaisiin kullekin lentoasemalle jokin määrä aputedustelukoneita harjoituskalustosta. Nämä koneet toimisivat pilvisellä säällä etuvartioina n. 100 km hävittäjäkeskuksien edessä ollen tällä tavoin ilmavalvonnan apuna. Suojavaiheen aikana voitaisiin varmistaa Saimaan eteläpuolella olevaa torjunta-aluetta määräämällä Joroisissa oleva hävittäjäreservi Lappeenrantaan. Melkein suojattomaksi jäisi tällöin alue rautatieosan Hyvinkää–Simola eteläpuolella. Mainittua rautatieosaa vastaan suoritettavat pommihyökkäykset lieventyisivät sitä vastoin nimenomaan hävittäjäkeskuksien lähistöllä. Keskuksien puolivälissä olisi rautatieosia turvattava rakentamalla jo rauhanaikana lisäraiteita ja varaamalla tänne sodan uhatessa työvoimaa ja materiaalia. Sisä-Suomeen voisi vihollinen suorittaa pommihyökkäyksiä vain sissisodan luonteisesti, sillä suurin määrä pommikoneita, jonka keskinäisen tulisuojan aikaansaamiseksi varten kannattaa lentää lentomuodossa, on n. 10 konetta. Mutta hävittäjäkeskuksethan on tällä kertaa laskettu vahvuudeltaan sellaisiksi, että niistä voitaisiin lähettää 10 koneen hälytysvuoroja tarvittaessa pommituslaivueita vastaan, mikä tuntuu riittävältä. Useinkin voi käydä niin, etteivät hävittäjäpartiot ehdi pommikoneita vastaan, mutta tällöinkin on pommikoneiden pidettävä kiirettä ja suoritettava pommituksensa vähemmän tarkasti kuin hyvän tuloksen aikaansaamiseksi varten olisi tarpeellista. Ei tarvitse muuta kuin tutustua meillä saatuihin pommitustuloksiin ja ulkomaalaisiin todennäköislaskelmiin tämän ymmärtämiseksi. Jos sitä vastoin pommitukset voidaan suorittaa kaikessa rauhassa viipymällä tuntikaupalla maalin päällä ja pudottamalla pommit yksitellen paranevat tulokset joka pudotuksella. On valitettavaa, ettei yleensä tähän seikkaan kiinnitetä riittävä huomiota hävittäjien tarpeellisuutta arvosteltaessa.

Laskelmissani mainitut kaksipaikkaiset raskaat hävittäjät olisivat suorituskyvyltään sellaisia, että niitä tarvittaessa voitaisiin käyttää offensiivisiin tehtäviin. Sopivana konelajina pitäisin Hawker Henleytä, jonka nopeus on 450 km/t. ja toimintamatka n. 1400 km 400 kg:n pommikuormalla. Offensiiviseen toimintaan vihollisen lentotukikohtia vastaan olisi kaikin voimin ryhdyttävä pilvikattoisella säällä. Tätä varten olisi vihollisen ilmavoimien sijoitusta ja säätä vihollisalueella jatkuvasti tiedusteltava.

Ylläesitettyssä olen hahmoitellut sen hävittäjävahvuuden, joka on tarpeellinen ”tärkeimpien selustassa olevien alueiden ja rintamalla suoritettavien operatioiden suojelemiseen”. Siis varsin kouraantuntuva detalji, yhteensä 200 konetta! Keskityskuljetuksia, tärkeimpiä teollisuusalueita ja operatioita rintamalla ei suojata esim. 3 hävittäjälaivueella. Tällainen määrä hävittäjiä ei riitä myöskään yksinomaan keskityskuljetuksien suojaaksi, ja olisihan tuhlausta suojata näillä rataosaa Kouvola–Simola ja jättää suojajoukko kokonaan avutta. Jos on pakko tulla toimeen 3–4 laivueella, tukisin näillä kernaimmin vain suojajoukkoja, jotta nämä kestäisivät sen verran kauemmin kuin vihollisen ilmavoimien hidastamat keskityskuljetukset vaatisivat, sillä ”joka haluaa suojata kaikkea riittämättömin voimin, ei suojaakaan mitään”. Tällöin ne toimisivat myöskin Kannaksella toimivien pommilaivueittemme välillisenä tai välittömänä suojana.

Omasta puolestani en voi yhtyä kannattamaan offensiivia pelkän offensiivin vuoksi, sillä sellaiseksi muodostuisi ilmasodankäyntimme Venäjän ilmavoimien vastustuksesta lentäessä missä tahansa maamme yläpuolella ja meidän toimiessa ilmasisessä ”vastalauseen vuoksi” sellaisten kohteiden vahingoittamiseksi, joita meille tähän tarkoitukseen vihollisen puolelta tarjotaan.

Kuten yllä esitin, en hylkää offensiivia kokonaisuudessaan. Ehdottaisin vain, että se suoritetaan sopivalla säällä. Pilvikattoisella säällä voidaan offensiiviseen toimintaan käyttää mitä koneita hyvänsä. Emmekä kuitenkaan voi kirikkaalla säällä odottaa pommitusilmailultamme mitään mullistavia tuloksia, ellemmä suorastaan aliarvioi vihollishävittäjien mahdollisuuksia. Mielestäni on näin ollen jonkinlaista tuhlausta muodostaa ilmavoimiemme pääosasta yksinomaan kaukotoimintaan soveltuvaa lennostoa semminkin, kun samalla vältämme suojaamasta sen toimintaa Kannaksella. Mikäli varat eivät riitä ilmavoimiemme riittävän suuriksi kehittämiseen ja toistaiseksi on jokatapauksessa kai pysyttävä 12 laivueen perustamisohjelmassa, ehdotan, että tulevaisuudessa pyrittäisiin korottamaan hävittäjälaivueittemme vahvuus 30 koneeseen à 3 lentuetta = 90 konetta ja että vielä perustamatta olevien 2 kaksimoottoristen kaukotoimintalaivueitten sijasta hankittaisiin 2 raskasta kaksipaikkaista hävittäjälaivuetta laivuevahvuuden ollessa 20 konetta. Laivueiden rauhanaikaiseksi sijoitukseksi ehdotan:

60 hävittäjäkonetta	- Immola
30 -”-	- Utti
20 raskasta häv. konetta	- Utti, sota-aikana – Hämeenlinna
20 -”-	- Keski-Suomi, sota-aikana – Joroinen
18 kaukotoimintakonetta	- Keski-Suomi
3 maayhteist.laivuetta	- Merijoki
1 -”- laivue	- Sortavala
1 meriyhteist.laivue	- Santahamina

Ellei tätäkään ohjelmaa syystä tai toisesta voitaisi toteuttaa tai jos keskiraskaiden pommikoneiden lukumäärä on kaikesta huolimatta kohotettava niin suureksi kuin mahdollista ja tällaiseen ratkaisuunhan voi olla syitä, joita en tunne, olisi mielestäni kaikki 3–4 hävittäjäluovuttamme keskitettävä Immolaan.

Ainoa neuvo, jonka Douhet voi teoksissaan meille antaa, on se, että tulevassa sodassa jotakin suurvaltaa vastaan ensimmäiset viikot tai ehkäpä päivät voivat olla ratkaisevia. Jos voimme auttaa armeijaamme tehokkaasti näiden viikkojen aikana, on meillä myöhemmin riittävästi aikaa ja tilaisuuksia ryhtyä offensiiviseen toimintaan ”Pietarin ja sen ympäristön ilma-, maa- ja merisotilaallisia tukikohtia, liikenneyhteyksiä ja kaikkia Suomenlahdella liikuvia laivoja” vastaan joko liittolaisten avulla tai ilman sitä.”

### Liite 3.

Jo ennen kuin siirryin jalkaväestä ilmavoimiin 1920-luvun puolivälissä, olin kotimaisiin olosuhteisiimme soveltuvien menettelytelytapojen kiihkeä kannattaja kaikessa mikä koski armeijamme organisaatiota, taktiikkaa ja koulutusta. Niihin aikoihin ilmestyi kirjoituksiani usein ”Sanassa ja Miekassa”, jossa yritin taittaa peistä metsämaastoon nojautuvan liikkuvan sodankäynnin sekä tätä varten suunnitellun organisation ja aseistuksen puolesta.

Varsinkin Ruotsi-Suomen sotahistoriaa tutkimalla olin tullut vakuutetuksi siitä, että taktiikkasakin plagiaatti on aina originaalin huononmus. Miten surkeita olivatkaan hattujen tai Kustaa III:n sotien sekä 1808–1809 vaiheet. Jo yksin aivan kuin le roi soleil<sup>36</sup> tai Louis XVI:n hovista lainatut sotilaspuvut naurettavine röyhelöineen kertovat meille historiallisista kuvista keimaillen mihin hullutuksiin orjallinen ulkomaiden apinointi voi terveenkin kansan viedä. Kaiken tämän sotilaallisen degeneration vastakohtana loistavat maineikkaina Kustaa II Adolfin ja Kaarle XII:n nerokkaan omintakeisesti organisoidut ja johdetut sota-voimat.

1.3.1934 minut määrättiin maamme silloin vielä ainoan hävittäjälaivueen, LLv 24:n komentajaksi. Samassa laivueessa olin palvellut lentueen päällikkönä 11.3.1930–30.11.1932, joten saamani tehtävä ei ollut minulle millään tavalla outo. Edellinen komentaja oli johtanut yksikköään ansiokkaalla tavalla. Se oli varmasti yhtä hyvä kuin vastaavan ajan parhaimmat ulkomaalaiset laivueet. Siispä jos pyrki vieläkin parempiin tuloksiin, oli irtaannuttava ulkomaalaisista esimerkeistä niin taktiikassa kuin koulutuksessakin.

Niihin aikoihin annettiin eri hävittäjälennoistoissa yleisesti vain jonkinlainen peruskoulutus ilmataistelua varten, minkä ohella ”tappelutettiin” koneita vastakkain yksittäistaistelutotumuksen hankkimiseksi hävittäjäohjaajille. Peruskoulutukseen kuului lukematon määrä liikkeitä, joita mahdollisesti voitiin käyttää toden tullen hyväksi. Ohjaajan osalle jäi liikeyhdistelmien sommitteleminen tilanteen vaatimusten mukaan. Kun nyt vielä kaksintaisteluharjoitusten arvosteleminen oli kk-kameroista huolimatta melkein mahdoton urakka, jäi koko taistelukoulutus varsin epämääräiseksi. Harjoitusten valinnasta puuttui systeemi ja niiden perusteellisuus oli keskiajan ritarileikkienkin alapuolella. Oli siis ehdottomasti syytä ryhtyä koko ilmataistelukoulutuksen revisioon.

Aluksi oli n.s. taisteluliikkeistä karsittava kaikki kelvoton ja tarpeetonkin pois, jolloin osoitautui ihmeteltävän pian, ettei näitä tarvittu kuin muutama harva. Viholliskonehan saattoi hyökätä vain 9 suunnasta, nimittäin joko takaa, edestä tai sivulta, ylhäältä, samalta korkeudelta tai alhaalta. Sivusuunta jäi sopivaa väistöliikettä haettaessa pois, koska aina oli käännytävä viholliskonetta vastaan. Mutta etusuuntaankaan ei ohjaimia tarvinnut paljoakaan liikutella. Näin ollen jäi varsinaisen väistöliikkeen hakeminen vain takasuuntaa varten välttämättömäksi. Näitä kokeiltiin aluksi kaksi, nimittäin nousu- ja syöksykaartoa, joista viime-

<sup>36</sup> Ransk. ’aurinkokuningas’ (toim. huom.).

mainittu tehosi yksinkin. Pääasia oli, että liikkeet suoritettiin sekunnilleen oikein valittuna ajankohtana ja lukumääräistä ylivoimaa vastaan taisteltaessa aina iskun jälkeen vastustajasta irtaantuen.

Tällaista iskutaktiikkaa voitiin harjoitella harjoitusjaksoin, joita taas voitiin jälestäpäin maassa arvostella. Taistelusta irtaantumista varten harjoiteltiin ohjattua syöksykierrettä, koneen kääntämistä pituusakselinsa ympäri sen syöksyessä kohti suoraan maata kohti. Viholliskoneen alasampumista varten oli pyrittävä sen taakse.

Näin siis meillä irtaannuttiin täydellisesti ulkomaalaisista koulutusjärjestelmistä. Väistöliikkeiden määrittäminen ja ilmataistelun jaksottainen harjoittelu oli täysin kotimainen keksintö. Heiluritaktikka sitä vastoin on ennestään tunnettu. Täysin omaperäinen oli epäilemättä pommituskoneita vastaan suunnittelemani taktiikka harjoitusmenetelmineen. Se oli jopa jyrkässä ristiriidassa ulkomaalaisten taktillisten käsitysten kanssa.

Kun lisäksi lentotuntirajoitukset ehdottomasti vaativat harjoitusten karsimista ja järkiperäistytämistä, ymmärtänemme miksi minun oli oheisella kirjelmällä vastustettava kapteeni Magnussonin ranskalaisen koulutussuunnitelman hyväksymistä. Oli myöskin välttämätöntä sen ajan tilanteessa aloittaa torjuntakoulutuksella, sillä vastapuolella oli silloin otettava huomioon tehokkaasti aseistettu TB 3 -pommituskone. Hävittäjätaistelujen harjoitteluun voitiin painopisteen luontoisesti ryhtyä vasta kaluston uusinnan jälkeen, sillä Kukko-hävittäjä oli jo ajat sitten vanhentunut.

Kirjelmäni aiheutti sen käskyn peruuttamisen, jolla Ilmavoimien komentaja oli hyväksynyt kapt. M:n ehdottaman koulutusohjesäännön LLv 24:ssä noudatettavaksi.

Mutta korostettakoon tässä väärinkäsitysten välttämiseksi, ettei kukaan ole Ilmavoimissa tehnyt yksin mitään. Kaikki niinhyvin kiitettävä kuin moitittavakin on ollut yhteistä ansiota tai syntiä. Näillä varauksilla on minunkin osuuttani Ilmavoimiemme vaiheisiin mitattava.

## Hävittäjäkoulutusehdotuksen arvostelua.

Yleistä.

Tehty v. 1935.

Huomautukset tehty 3.6.1945

Hävittäjäkoulutuksessa voidaan noudattaa kahta eri pääsuuntaan. Voidaan toisaalta alkaa perusteellisella pohjakoulutuksella, kuten kapt. M. ko. ohjesäännön sivulla 2 ehdottaa ja sitten (siv. 5) tähän perustuen valita hyökkäystavat.

Toisaalta voidaan mennä ylhäältä alaspäin ts. ensiksi laivueen päätehtävän mukaan valita taistelumenetelmät eri konetyyppejä vastaan ja näitä silmälläpitäen suunnitella koulutus – kummallakin pääsuunnalla on omat etunsa ja haittansa. Ensiksimmäisellä laajemmalle pohjalle rakennetulla koulutusmuodolla on se hyvä puoli, ettei se suosi mitään määrättyä erikoistehtävää. Sen mukaan koulutettu laivueet voivat suurilla torjuntaryhmillä ilman muuta osallistua torjuntapalvelukseen, mutta lisäksi on jokainen ohjaaja koulutettu hyväksi kaksintaistelijaksi. On hyvin luonnollista, että esim. sellainen voimakas ilmavaltio kuin Ranska hävittäjäkoulutuksessaan noudattaa ylläesitettyjä suuntaviivoja, koska se voi lähettää pommilaihueita vastaan suhteellisen voimakkaita hävittäjämuodostelmia. On nimittäin varsin helposti todistettavissa, että lukuisilla hävittäjillä suoritetut hyökkäykset ovat suhteellisen yksinkertaiset. Partioiden lukuisuus hämää vihollista ja kaikki hävittäjien hyökkäyssuunnat voivat tulla pommittajille vaarallisiksi. Hävittäjämuodostelman komentaja voi lyhyellä käskyllä välittömästi ennen yhteenottoa (radio) määrätä mitkä koneet hyökkäävät pystysyöksyllä, mitkä esim. takaa alhaalta, muuta ei tarvita; koneiden runsaus antaa kaikille riittävän suojan.

Jos sitä vastoin torjuntaryhmä on pieni, on hyökkäysmenetelmäkin monimutkaisempi, sillä jokaisen eri koneen hyökkäyksenhän tulee olla vastaavasti tehokkaampi suht. voimakkaasta vih. tulesta huolimatta. Siksi onkin koneitten keskeinen suojaus tässä tapauksessa ainoastaan kellontarkalla yhteistoiminnalla toteutettavissa. Hyökkäys-

Näitä hyökkäystapoja ei ehdotuksessa lainkaan esitetty, vaan ne jätettiin ohjaajan valintaan.

Aivan samalla tavalla oli harjoiteltu meillä ennen v:ta 1935, vaikka ilman lukuisia liikkeitä käsittävää peruskoulutusta.

En pitänyt koko järjestelmää onnistuneena aikaisemminkaan.

Ehdotuksessa koulutus käsitti etupäässä vanhan kurvataistelun ja ammunnat liittyivät dogfighttiin, jossa ammuttiin aina kun vih. kone vilahdi eteen mistä suunnasta hyvänsä.

Ranskalainen järjestelmä ei sellaiseenaan vielä riittänyt kouluttamaan ohjaajia taistelijoiksi.

menetelmiä ei tämän takia voi olla kovin runsaasti, vaan on laivueiden keskittäydyttävä muutamien harvojen menetelmien perinpohjaiseen taitamiseen, joka taitavuus pohjautuu keskitettyyn ja perinpohjaiseen treenaukseen. Toisaalta pakottaa koneiden vähälukuisuus ratkaisun tavoittamiseen muutamista määrätystä hyökkäyssuunnista, mikä taas vaatii muutamien harjoitusten asettamista muiden edelle, vieläpä koneilta määrättyjä ominaisuuksia ja sopivan aseistuksen.

On syytä aina muistaa, että ainakin toistaiseksi on torjuntapalvelus katsottava hävittäjälaivueittemme tärkeimmäksi tehtäväksi (sodan alussa). Taistelun ilmaylivoimasta armeijan yläpuolella ratkaisee nyt niin kuin ennenkin lähestymislento ja parempi kalusto.

Kaksintaistelut aivan samanarvoisten ja samalla korkeudella pysyvien koneiden kesken jäävät todennäköisesti useimmiten ratkaisemattomiksi (nykyiset yksipaikkaiset vielä suorituskykyisemmät kuin maailmansodanaikaiset hävittäjät). Näin ollen voidaan kaksintaistelukoulutus supistaa (ottaen huomioon pommikoneita vastaan kysymykseen tulevat varsin lukuisat harjoitukset) ohjattavan syöksyn ja väistöliikkeiden harjoittamiseen. Tämän asian käsittelyyn tullaan myöhemmässä vielä palaamaan.

Kapt. M. on ehdottomasti oikeassa vaatiessaan ohjesääntöehdotuksensa alkusivulla keskitettyä koulutusta, mutta lisäksi olisi alleviivattava, että koulutuksen tulee olla laivueen tehtäväänkin nähden keskitetty.

Mitä harjoituskausiin tulee, on kapt. M. ehkä liian jyrkä määrätessään (siv. 2) nähtävästi vuosi vuodelta aina määrättyjä harjoituksia eri vuodenojoille. Jos pysytään vissin hyväksytyyn päämäärän puitteissa ja mennään tässä mielessä yksityiskohtiin, merkitsee kukin vuosi jo sellaisenaan harjoituskautta, jonka loppuun mennessä pyritään muutamien harvojen painopisteenluontoisten koulutushaarojen taitamiseen.

Lukuun ottamatta ampumakoulutusta, joka on määrättävä etukäteen peräkkäisille kuukausille (ehkä 1.3.–1.7.), on torjuntapartioon liittyvät yksittäis- ja yhteisharjoituk-

Pidin täysin mahdollisena saada ilmavoimillemme pienen määrän ensiluokkaista häv. kalustoa. Koska Ven. lentokoneiteollisuus oli huomattavasti länsiv. teollisuutta huonompi, voitiin näin laadullinen ylivoima taata.

Tarkoittaa etsintä – pro lähestymislento.

En halunnut aloittaa laajemmalti kaksintaistelukoulutusta, koska Kukko oli täysin vanhentunut tyyppi. Harjoitukset olisivat antaneet väärän kuvan.

Ohjattava syöksy: kone käännetään pystyasennossa 180°. Erinomainen irtaantumislake.

set vuorojärjestyksessä käytävä läpi ja käytävä läpi niin, että harjoitusten tarkoitus ja yhteenliittyminen käy kaikille selväksi.

Esim. kuluvalle vuodelle voidaan määrätä (ja on käytännössä jo valittu) seuraavat kaudet: 1.1.–1.3. torjuntaryhmän ja taisteluryhmän lähestymislennot. Torjuntaryhmän taistelumenetelmä 1 ja tähän liittyvät yksittäisharjoitukset. 1.3–1.7. ammunnat ja niihin liittyvät harjoitukset. 1.7.–1.1. Torjuntaryhmän taistelumenetelmä 2, häv. taistelu, taistelu yksinäisiä kaksipaikkaisia vastaan, laivueharjoitukset, ilmamanööverit. (Kaikkiin harjoituksiin voidaan jälleen sopivasti liittää yksittäisharjoituksia ja laivueharjoituksiin viestitysharjoitukset.) On aivan ensiluokkaisen tärkeätä, että kaikissa harjoituksissa, jotka ovat vähänkään ammunnan kanssa tekemisissä, käytetään kk-kameroita. Kunnollisen kk-kameran (jatkuva filmaus ja aikamerkintä) tulee kuulua jokaisen yksipaikkaisen varustukseen (kertakuvia valottavat kk-kamerat eivät täytä vaatimuksia, sillä ne eivät osoita tuloksia jatkuvasta tulittamisesta). Yksinkertaisinta olisi liittää kamerahankinnat konehankintoihin, jolloin välttyttäisiin myöhemmistä sovitus- y.m. pulmista. (Kamerat sovitettaisiin koneisiin jo asianomaisissa tehtaassa.)

Koulutuksen kannalta on nykyinen rauhanajan eskaaderi, 1 hävittäjä + 1 tiedustelulaivue osoittautunut erittäin edulliseksi. Meidän oloissamme eivät hävittäjälaivueiden keskeiset taisteluharjoitukset ole erikoisen välttämättömiä. Pari tällaista harjoitusta vuodessa riittää täydelleen. Sitä vastoin ovat jatkuvat harjoitukset muita konetyyppejä vastaan erittäin tärkeitä, joten kapt. M:n sivulla 3 esittämää ajatusta (toteutettu jo tähän astisessa koulutuksessa yhteistoiminnan muodossa) palveluksen yhdenmukaistamisesta kannattaa perinpohjaisesti harkita.

Mitä kapt. M. mainitse ampumakoulutuksen ensiluokkaisesta tärkeydestä hävittäjälaivueissa, on ehdottomasti totta. Eri mieltä voidaan olla ainoastaan ampumakoulutuksen suoritustavasta. Jos nimittäin lähdetään suunnitelluista taistelumenetelmistä (ylhäältä alaspäin), ovat näihin perustuvat ratkaisevat tulitussuunnat ja -tavat tärkeimmät; muita ampumatapoja ei mitenkään kannata

Utissa oli jo näin tehty. Kameroita (saksalaisia n.s. laatikkokameroita) ei kuitenkaan ollut joka koneeseen.

Kapt. M:n ehdottamat ranskalaismalliset kamerat olivat Utissa jo taakseenjäänyttä elämää. Utissa oli jo ennen hänen siirtymistään sinne käytetty jatkuvaa filmausta varten konstruoituja kameroita. Ranskalaiset ottivat vain kertakuvia.

Komentopaikkaharjoituksia ei silloin vielä voitu pitää, koska Kukoissa ei ollut radiota. Koko laivueen taistelu vain erikoistapaus. Hälytysvuorot – 10 konetta korkeintaan.

Koulutusehdotus käsitti kaikki mahdolliset ampumasuunnat mitä en hyväksynyt. Oli alettava ratkaisevista takasuunnista.



ta harjoitella, ennen kuin nämä muutamat tärkeimmiksi katsotut harjoitukset todella taidetaan. (Elleivät nämä harjoitukset onnistu, on ne uusittava.) Näin ollen ei hävittäjälaivueessa mitenkään saisi ennakolta määrättyjen patruunanormien puitteissa läpikäydä vuotuisia ampumaohjelmia, vaan on useinkin luovuttava huomattavasta osasta harjoituksia tärkeimmiksi katsottujen harjoitusten hyväksi (ampumaohjelmisto on siis vain harjoitusluettelo, josta valitaan harjoitukset tärkeysjärjestyksessä). Ei ole myöskään tarkoituksenmukaista suorittaa ammunnat yhtäjaksoisesti alusta loppuun, koska eri harjoitukset eroavat toisistaan huomattavasti ja siis jokaista ampumatapaa varten on erikseen harjoiteltava kk-kameroilla.

Tänä vuonna olisi syytä alustavien harjoitusten jälkeen maaliskuun aikana ampua jyrkistä ja loivista syöksyistä lähestymällä maalihihaa ylhäältä takaa. Tämän jälkeen (mikäli tulokset tyydyttävät) jatkettaisiin kk-kameraharjoituksia seuraavia kesäkuun aikana suoritettavia ammuntoja varten, jolloin ammuttaisiin samat syöksyammunnat kuin keväälläkin, mutta puolivaakakierteen kautta tulemalla ylhäältä edestä. Syksyllä ammuttaisiin syöksyn jälkeen suoraan alhaalta j.n.e. Punaisena lankana tulee ampumakoulutuksessakin olla valitut taistelumenetelmät, toisin sanoen sodan alkuaikojen tehtävät. Mitä pommituskoulutukseen tulee, ei sen vuosi vuodelta toistuva läpikäyminen tunnu tarkoituksenmukaiselta, koska nykyinen pommitustaso on tyydyttävä ja pommittaminen ei kuulu häv.laivueitten päätehtäviin. Olisi hyvinkin syytä luovuttaa pommien asemesta häv. laivueille enemmän patruunia ampumaharjoituksissa käytettäväksi (vaihtaa pommit patruunoihin).

Kapt. Magnussonin huomautus, ettei hyökkäystapoja saa ottaa ohjesääntöön, pitää paikkansa. – Hyökkäystapojen valintahan riippuu vihollisesta ja omista mahdollisuuksistamme. Nämä tekijät vaihtelevat jatkuvasti ja niiden mukana myöskin taistelutaktiikka. Mutta toisaalta on meillä muutamia hyökkäysmenetelmiä perinpohjaisesti harjoiteltava kuten aikaisemmasta ilmenee. Ei tunnu asialliselta puhua ”patenttiratkaisuista” ilmataktiikan ollessa kysymyksessä, sillä pohja ja lähtökohta taistelutavan käytössä ovat tällöin aivan toisenlaiset kuin maataktiik-

Esim. 50 patr. takaa, 100 p. edestä, 50 sivulta j.n.e.

Torjuntamenetelmät suunnittelin silloin lähinnä TB 3:a vastaan. 2–3 vuoden kuluksella oli tilanne huomattavasti helpompi. Silloin saattoi vaihtaa painopistettä koulutuksessa hävittäjätaistelun hyväksi. Ehdotinkin tätä Ilmavoimien komentajalle v. 1938, mutta hän ei siihen suostunut.

kassa, johon vaikuttaa vaihteleva maasto. Jos välttämättä halutaan nojata jonkun muun aselajin käyttötapoihin, niin verratkaamme mieluummin ilmasodankäyntiä laivastotaktiikkaan, jonka taistelutavat ovat olosuhteiden pakosta tai ansiosta edeltäpäin suunniteltuja (taistelujono, T-asema, yhtaikainen käännös, torpedohyökkäykset ja väistöt j.n.e.). Ellei laivastoa varten taistelutapoja ennakolta suunnitella, ei voida myöskään ennakolta valita ja kehittää tarvittavia laivatyyppisiä (lentokonetyyppejä: hyvä nousija vaiko nopea, mitä aseita, minne panssari j.n.e.?) Esim. aseistuksen sijoitus (Hood, Nelson) johtuu ennakolta suunnitellusta taistelutavasta. Luonnollisestikin on eduksi, jos taistelumenetelmiä on paljon ja ennemmin tai myöhemmin on menetelmiä jokatapauksessa muutettava. Mutta menetelmiä suunniteltaessa on vihollisen mahdolliset vastatoimenpiteet otettava huomioon ja mitä parempi ja täydellisempi taistelutapa tässäkin mielessä on, sitä kauemmin se on käyttökelpoinen. Ylläesitettyyn nojautuen ehdotan seuraavaa: Häv. komentajat laatikoot vuosittain tilanteen arvostelunsa laivueille annettujen tehtävien mukaan ja tämän perusteella yksityiskohtaiset taistelusuunnitelmansa. Nämä suunnitelmat hyväksyy (tai hylkää) sota-ajaksi määrätty asianomainen häv. esk. komentaja. Myönteisessä tapauksessa lähettää esk. komentaja suunnitelmat edelleen Ilmavoimien komentajalle lopullista vahvistamista varten. Samassa järjestyksessä hyväksytään myöskin koulutus suunnitelmat seuraavalle vuodelle. Koulutus suunnitelman tulee käsittää 1) yksittäisharjoitukset, 2) ampumarjoitukset, 3) torjuntaryhmäharjoitukset, jotka jakaantuvat lähestymisharjoituksiin, viestitysharjoituksiin ja taistelumenetelmien treenaukseen sekä 4) muut harjoitukset.

Jos laivueenkomentajat saavat itse ehdoittaa taistelutavat ja koulutuksen, välttään liiallisesta kaavamaisuudesta sekä toisinaan jopa ehkä lamauttavasta oppositiostaakin ylhäältäpäin tulevia yksityiskohtaisia ohjeita vastaan. Myöskin lisääntyvät näin menetellen eri taistelumenetelmätkin laivueiden lisääntyessä. – Elleivät laivuekomentajat kykene toimimaan ylläesitetyllä tavalla eivät he myöskään ole päteviä johtamaan hävittäjälaivueita.

LLv 24:ssä harjoiteltiin eniten menetelmä 1:ä, jossa ratkaisuun pyrittiin pitkällä tulituksella takaa.

Varsinaiset hyökkäysharjoitukset.

Ensinnäkin on pantava merkille, että kapt. Magnussonin ehdottama, ranskalaiseen ohjesääntöön pohjautuva koulutus alkaa perusteellisella hävittäjäkaksintaistelukoulutuksella. Nähtävästi on tämä koulutusjärjestys peräisin maailmansodan ajoilta ja kiteytynyt tavaksi. Missä määrin tällainen periaate soveltuu olosuhteisiimme ja hävittäjillemme lainatavaraksi siitä voidaan olla eri mieltä. Tärkeimmäksi ja vaikeimmaksi tehtäväksi muodostuu yksipaikkaisillemme jokatapauksessa (sodan alussa) torjuntapalvelus. Ja näin ollen tuntuu asialliselta johtaa koulutus juuri tähän päätoimintaan jo alusta lähtien. Vielä paremmin käsitämme tämän kun ajattelemme hävittäjäkoneiden nykyistä tasoa ja yksipaikkaisten muodostelmien välisten ottelujen yksinkertaistumista. Ratkesivathan maailmansodankin aikuiset häv. keskeiset taistelut useimmiten korkeammalla olleiden hyväksi. N.s. sokkotaisteluissa samalla korkeudella (joihin sen ajan kaluston takia usein jouduttiin) pääsivät luonnollisesti silloinkin paremmin nousevat (siis sokkotilanteesta irtautuneet) koneet useimmiten voitolle. Jo kuuluisa Richthofen aikanaan varoitti ampumasta kurvaavaa konetta, (koska tällainen taistelutapa vei tuloksiin) oli aina pyrittävä vihollista korkeammalle ja odotettava sopivaa tilaisuutta syöksyyn. – Tätä ohjetta on nykyaikana pakko noudattaa sillä mainitut sokkokahakat eivät enää ole mahdollisia. Hävittäjämuodostelmien keskeiset taistelut, kasvaneiden nopeuksien vuoksi, eivät enää yksinkertaisesti mahdu ahtaalle alalle. Myöskin väistämiset ovat nykyisillä koneilla helpommin suoritettavissa (koneet eivät joudu vähästä kuolioon, suuret kulmanopeudet). Näin ollen ovat ampumiset aerobatialiikkeistä (samoin kuin sivusta ja edestäpäinkin) menettäneet entisenkin vähäisen merkityksensä ja kannattavat ampumasuunnat muutenkin huomattavasti vähentyneet. Toisaalta ovat yllätysmahdollisuudet viime aikoina lisäytyneet (koneiden suorituskyky).

Hyökkäykset yksipaikkaisia vastaan tullaan nykyaikana melkein yksinomaan suorittamaan ylhäältä syöksymällä (ohjattu syöksykierre) ja puolustautuminen tapahtuu siten, että kone vedetään nousuasentoon viholliskonetta

Tarkoittaa, että se alkaa kurvataistelun harjoittamisella joka oli vanhentunut. Ei ollut mitään mahdollisuutta silloin vielä uusia harjoituksia, koska en ollut tutkinut kysymystä loppuun. V. 1936 olisin ollut valmis. Vrt. ISO.

LLv 24:ssä oli jo aikaisemmin treenattu häv. kaksintaistelua. Tuloksena oli, että päädyin heiluritaktiikkaan ja väistöliikkeisiin. Ohjelmani oli yksityiskohdiltaan valmis vasta 1936, jolloin palvelin jo Ilmav.E:ssä.

Missään tapauksessa en halunnut jatkaa koulutusta vanhentuneiden periaatteiden mukaan, jota edusti m.m. ranskalainen ohjesääntö.

Vrt. aikaisempaan ohj. syöksy.

kohti. Viholliskoneen yhtämittäinen silmälläpito tuottaa tietenkin vaikeuksia, koska taistelevat koneet lentävät äärimmäisillä nopeuksilla ja kurssien leikatessa etääntyvät koneet muutamassa hetkessä kauas toisistaan. Mutta nopeat ohj. repäisy, jotka helpoittavat silmälläpitoa, vähentävät toisaalta lentokoneen vauhtia, kunnollista ampuma-asentoa ei silti nykyään saavuteta ja vih. koneelle tarjotaan edellytykset päästä korkeammalle. Meidän päiviemme häv. kaksintaistelu alkaa siis samalla korkeudella oltaessa laajasäteisillä liikkeillä ja vasta jommankumman koneen päästyä korkeammalle liikkeet tiukkenevat.

I osan harjoitukset n:o 11–17 ovat näin ollen vanhentuneita. (Samalta korkeudelta voidaan kyllä kurvaamalla päästä vih. koneen taakse, mutta kurvan loputtua on nopea maalikone etääntynyt niin kauas, ettei sitä enää voi ampua ja sitä paitsi tämä uhriksi valittu kone nousee suuremmalla vauhdillaan korkeammalle.)

Valmistavista harjoituksista puuttuvat vastaavasti ohjattu syöksykierre alas- ja ylöspäin ja erilaiset nousuharjoitukset (yksitellen ja parittain) koneiden nousukyvyyn selvillesaamista varten. Harjoitus n:o 21 ei enää vastaa todellisuutta. Hyökkääjän on aina pysyteltävä melkein pystysuoraan vastustajan yläpuolella ennen syöksyn alkamista. (Allaolevan koneen ohjaajaa on kaikella tapaa rasitettava, on tavattoman väsyttävää tähystää taaksepäin ylös tai suoraan ylöspäin ja samalla hoitaa ohjausta; sivulle ylöspäin tähystäminen suht. helppoa ja väistö nopea.)

Jo näistä muutamista huomautuksista selvinnee, miten tärkeätä on mennä ylhäältä alaspäin (päätehtävistä yksityiskohtiin) harjoituksia valittaessa, sillä vain näin menetellen saadaan harjoitusohjelmaan loogillinen tärkeysjärjestys. Tässä ei ole syytä käydä ohjesääntöehdotuksen kaikki kohdat ja harjoitukset numero numerolta läpi. Mainittakoon vain, ettei tähän ohjelmistoon luonnollisista syistä ole voitu sisällyttää kaikkia niitä yksittäisharjoituksia, joita laivueen komentajien suunnittelemaat taistelumenetelmät vaativat. Toisaalta taas luetellaan harjoituksia, jotka ovat vallan toisarvoisia tai suorastaan turhiakin. Syy ei ole missään tapauksessa ohjesääntöehdotuksen tekijässä, vaan järjestelmässä. Me puolestamme emme saa tuhlaa aikaa

En pitänyt ev. Magnussonin partioharjoituksista, siipi siivessä kiinnilentävästä 3 koneen partiosta. Mutta en halunnut myöskään sitä kieltää, koska se olisi lamauttanut lentueenpäällikköni intoa.

turhuuksiin ainoastaan noudattaaksemme jonkun ulkomaan tapoja, vaan on meidän mahdollisimman pian saatava laivueemme taistelukuntoisiksi. Toisarvoiset harjoitukset on tästä syystä lykättävä tuonemmaksi.

Viitattakoon tässä arvostelun alussa esitettyyn koulutus-runkoon vuodelta 1935, jonka mukaan ensin käydään läpi taistelumenetelmät hyökkäyssuuntineen monipaikkaisten ryhmiä vastaan ja vasta vuoden loppupuolella harjoitellaan toimintaa yksinäisiä (väistäviä) koneita vastaan. Partioharjoitukset ovat vaikeita ja laivueen tehtävien mukaan erittäin tärkeitä, joten niiden lykkääminen epämääräiseen tulevaisuuteen ei enää voi tulla kysymykseen. Toisaalta näihin harjoituksiin kuuluu 3:n eri ampumasuunnan läpikäyminen mikä hyödyttää myöskin taistelua yksinäisiä koneita vastaan.

Ei ole mitään hyötyä harjoitusten suuresta lukumäärästä, jos nämä harjoitukset käydään hätäisesti läpi ja ehkä vasta vuoden kuluttua uusitaan. Näin ollen aloitettakoon tärkeimmästä!

### 2. osa.

Tässä luetellut harjoitukset ovat sovellutuksia, jotka eivät kaikki saisi olla aikaan nähden pakollisluontoisia. Lähtötilanteet 27, 28, 30 eivät vastaa nykyisiä olosuhteita. Nykyisin eivät hävittäjät toimi yksin eikä erillisille kaksipaikkaisille anneta suojahävittäjiä.

### Lähestymisharjoitukset.

Nämä harjoitukset ovat erittäin tärkeitä. Niihin sisältyy häv. muodostelman toiminta startista aina hyökkäyksen alkuun asti, nimittäin: vihollisen etsiminen, havaitun vihollisen ilmoittaminen ja muodostelman johtaminen hyökkäyksen lähtöasemasta syöksykynnykselle. Ohjajien tehtävistä eri lähestymisvaiheissa, merkinannoista, piiloittautumisesta ja havaitun vihollisen silmälläpidosta, edullisessa asemassa olevan vihollisen väistämisestä ja yllätysmahdollisuuden tavoittamisesta on ehdottomasti annettava yksityiskohtiin meneviä ohjeita. Nämä ohjeet

Vastaa nykyään etsintäharjoituksia.

Näitä olin jo aikaisemmin suorittanut. Kapt. M:n ehdotus ei sisältänyt näitä.

ovat siitäkkin syystä otettavat ohjesääntöön, koska ei niiden vanhentumisesta ole pelkoa. Ohjesääntöluonnoksessa on vain sivulla 5 (ohjeet ja harjoitukset henkilökunnalle) harj. n:o 7:ssä lyhyt huomautus koneitten välisistä etäisyyksistä. Tämä ei riitä. Lähestymislennon jaksot on eri harjoituksissa tarkalleen läpikäytävä (suoritettu LLv 24:ssä tammikuun aikana). Lisäksi on ohjesääntöluonnoksen lähestymisharjoituksiin otettu varsinaiseen hyökkäykseen kuuluvia jaksoja. – Tällainen menettely tuntuu epäedulliselta.

#### Harjoitukset henkilökunnalle.

Osoittautuu taaskin selvästi mihin joudutaan, ellei lähdetä hyväksytyistä taistelumenetelmistä alaspäin. Pohjana näissä harjoituksissa on ilmeisesti pidetty 3 koneen häv. partiota, joita 3–4 muodostaa torjuntaryhmän. Meidän varsin pienet resurssimme eivät näin vahvoja ryhmiä kestä. Toistaiseksihan käytettävissämme on vain 2 yksip. laivuetta (à 17 konetta teoriassa). Todellisuudessa voimme siis laskea n. 12 lentokunnossa olevaa konetta laivuetta kohhti, koska torjuntaeskaaderi käsittää 3 hälytysvuoroa t.s. 3 torjuntaryhmää + reservin + täydennysreservin, niin torjuntaryhmät eivät voi olla 6 konetta vahvempia. – Nyt on luultavinta, että Venäjä tulee operoimaan lukuisilla 3–5 konetta käsittävillä osamuodostelmilla samanaikaisesti. Tällainen menettelyhän olisi suhteellisen heikkoa häv. torjuntaa vastaan selvästi edullisin (muodostelmat nopeita, helposti johdettavia, pilvien hyväksikäyttö mahdollinen, il-mavalvonta vaikeampaa, pommitus helpompi) semminkin kun suurissa pommitusmuodostelmissa yhteisen kk-tuliverkon vaikutus (pitkät matkat) jää suhteellisen pieneksi. Pieniä ryhmiä vastaan ei 9 koneen taisteluryhmiä kannata lähettää, mutta myöskin 2 partiosta kokoonpannut 6 koneen torjuntaryhmät ovat epäedulliset (huono keskinäinen suojaus, kahden koneen partio ampuu suhteellisesti paremmin kuin 3 koneen partio). 2 koneen partio tuntuu meidän oloihimme parhaiten soveltuvalta ei ainoastaan torjuntaryhmän osana vaan myöskin muista syistä, joita ei tässä yhteydessä vielä kannata syvemmin käsitellä. (Lähestymisvaiheessa on pienempi partio edullisempi, ketterämpi, helpommin piiloitettavissa, hävittäjien keskeisissä

Huom. Tästä selviää, että 2 koneen partio oli jo käytössä ennen kuin kapt. M. siirrettiin laivueeseen.

taisteluissa ei suurista osapartioista ole mitään hyötyä.)  
 Ellei 3 koneen partiota käytetä toden tullen, on sen muodollinen harjoittaminen myöskin turha.

Alkeisharjoitukset.

Hyvät paitsi n:o 5, joka ei meille sovellu.

Ohjeet ja harjoitukset henkilökunnalle.

Pohjana tulee toistaiseksi olla 2 koneen partio.

Ohjeet ja harjoitukset partion johtajalle.

Ohjesääntöosasta ei ole vastaavaa hyötyä. Ei käy täysin selville mitä tarkoitetaan. Jos kysymyksessä on harjoitusten jaksoittaminen, ei tällaisia kiinnilyötyjä neuvoja oikeastaan tarvita. Mitä tarkoitetaan laivueilla, suuria V-muodostelmia vaiko lentueittain lentäviä? Hyökkäys-tavat ovat kaikissa tapauksissa erilaiset.

Ampumakoulutusohjesääntö.

Arvostelussa on jo aikaisemmin mainittu miten ampu-maharjoitukset olisi vuoden mittaan läpikäytävä. Ohjesääntöehdotuksen luettelemat harjoitukset eivät tekijän-kään mielestä ole aiotut vuoden reseptiksi, vaan voidaan näistä ottaa läpikäytäväksi ensin vain tärkeimmiksi kat-sotut valintajärjestyksessä. Syöksytähtäysharjoitusten maalihihaa vastaan tulee vastata lähinnä seuraavaa ammuntaa. Mitä tulee osaan n:o IV eivät siinä annetut ohjeet tunnu tarkoituksenmukaisilta. Erillisten kk-kame-raharjoitusten tulee olla kk-ammuntojen täydennyksenä. (Maalihihahan liikkuu suoraan eteenpäin.) Ammunnat väistäviä koneita vastaan voidaan tunnetusti suorittaa vain kk-kameroilla. LLv 24:ssä aiottu käydä läpi syksyllä 1935, jolloin kysymykseen tulevat ennen kaikkea ohjat-tuna syöksykierteeseen liittyvät ammunnat.

Huom!

Loppulausunto.

Kapteeni M:n ohjesääntöehdotus on henkilökohtaisena työnä epäilemättä ansiokas ja hyödyllinen. Ennen kaikkea siitä on apua laivueitten vuotuista koulutusta suunniteltaessa. Minään pakollisena vuosi vuodelta läpieriennettävänä työurakkana sitä ei missään tapauksessa saa pitää. (Eikä sitä sellaiseksi ole ehkä aiottukaan.) Erikoisesti on syytä painostaa, että häv. koulutus on kaikella tapaa koetettava pitää salassa. Näin ollen on hyvin häv. koulutuksen kuin myöskin kalustousinnankin pohjauttava aikaisemmin mainitsemini (salaisiin) suunnitelmiin. Kaikkia julkisia kirjallisia selostuksia koulutustoiminnasta on vältettävä, ohjesäännöt, kuukausikertomukset korvattava salaisilla ohjeilla ja tarkastuksilla.

Kuten aikaisemmin on jo esitetty, on tällä hetkellä edullisinta mennä ylhäältä alaspäin etukäteen suunnitelluista muutamista harvoista taistelumenetelmistä yksityiskohtiin. Sikäli kun henkilökunta kehittyy, on taistelumenetelmiä lisättävä. Kaikkien hyökkäyssuuntien valikoimattomasta harrastelemisesta ei näin alkuasteella oltaessa voi olla sanottavaa hyötyä. Loppujen lopuksihan kaikki riippuu partioiden yhteistoiminnasta ja ratkaisevista eikä vaikeimmista ja epäedullisimmista ampumasuunnista, joita olisi harjoitettava suhteettomasti niiden antamia heikkoja tuloksia silmälläpitäen. Kuuluisimmat maailmansodan aikaiset hävittäjälentäjät tyytyivät useimmiten vain yhteen ainoaan hyväksikäsitänsä menetelmään menestyen taistelussa juuri menetelmänsä perinpohjaisella taitamisella. – Missään tapauksessa ei taistelumenetelmiä ("avauksia") ole varastossa pelkästään häv. henkilökunnalle annettavan laajan pohjakoulutuksen perusteella, sillä muutamat hyökkäystavat jäävät aina epäedullisiksi. Sellaisella menettelyllä, että vain maassa annettujen ohjeitten perusteella taistellaan ilmassa, ei ole sanottavia onnistumisen mahdollisuuksia. Taistelumenetelmät on ensin suunniteltava, perusteellisesti kokeiltava ja tämän jälkeen yksityiskohtia myöten trenattava, ennen kuin ne ovat käyttökelpoisia (yhden taistelumenetelmän trenaukseen menee melkein vuosi). – Eri hävittäjälaivueet ovat koulutuksensa puolesta eri tasolla; (esim. uuden häv. laivueen koulutuksessa on pääpaino ensimmäisenä vuon-

Todellisuudessa työ oli suomennos ranskalaisesta harjoitusohjesäännöstä, mutta paikkapaikoin kommentaarin ja selityksin lisätty. Silti osoitti aloite kiitettävää harrastusta lentueenpäällikön tehtävään.



na pantava alkeisharjoituksiin, vanhan laivueen koulutus sitä vastoin jatkuu siitä mihin edellisen vuoden lopulla on päädytty) johdettakoonpa siis koulutusta laiv. komentajien ehdotuksien tai Ilmav.E:n ohjeitten mukaan, jokatapauksessa sen tulee mukautua henkilökunnan kehitykseen. (Ei pidä mennä uusiin harjoituksiin ennen kuin aikaisemmat taidetaan.) Johtavan elimen tulee näin ollen antaa koulutuskäskynsä suorittamiensa tarkastuksien perusteella vain rajoitettua aikaa varten eteenpäin.

Ehdotan, että kapt. M:n ohjesääntöehdotus muunnettaisiin koulutusohjelmistoksi häv. laivueita varten ja että siitä poistettaisiin ohjeet koulutuksen järjestelystä. Harjoituksia olisi tässä tapauksessa lisättävä.

(Huomautukset tehty 3.6.1946.)

Köydenveto koulutuskysymyksissä oli minulle hyvin vaikea, koska kapt. M. sai ulkomaankomennuksensa perusteella paljon kannattajia koettaessaan saada ranskalaisen ohjelman läpi. Vähitellen sain hänet kuitenkin kannattamaan omia ajatuksiani ainakin pääkohdissa. Paljon turhaa jäi mielestäni silti koulutukseen, esim. tiiviit paraatimuodostelmat n.s. muodollisessa koulutuksessa.



**Maanpuolustuskorkeakoulu**  
PL 7, 00861 Helsinki  
Helsinki ▶ Finland

978-951-25-2506-5 (painettu)  
978-951-25-2507-2 (verkkojulkaisu, PDF)