

## Kilpasillan lentokenttä jatkosodan aikana Raudussa

Jatkosodan aikana Raudussa olleesta sotilaslentokentästä ei aikoinaan paljon puhuttu. Sotilaallisista varustuksista ja niiden toiminnasta oli oltava mahdollisimman vaiti ja tätä myös valvottiin. Raudussa oli jatkosodan aikana muutakin sellaista, josta edes Rautuun takaisin muuttaneet eivät tieneet. Armeija ei asioista huudellut, selväkielisiä tienviittoja noihin kohteisiin ei ollut eikä niihin järjestetty tutustumiskäyntejä tai kirjoiteltu lehdissä. Totta tietysti on, ettei lentokentän olemassaoloa voida salata, mutta mitä vähemmän niistä siviilit tiesivät, sitä enemmän se vaati viholliselta vaivaa saada asioita selville.

Tästä on ollut seurauksena, että jälkipolville ei ole jäänyt kovin paljoa tietoa Raudun lentokentästä. Kuitenkin alla olevan kirjoituksen verran, mikä riittää hyvin yleistiedoksi vaikkapa rautulaisjuurisille. Onhan se palanen Raudun poikkeusaikojen historiaa.

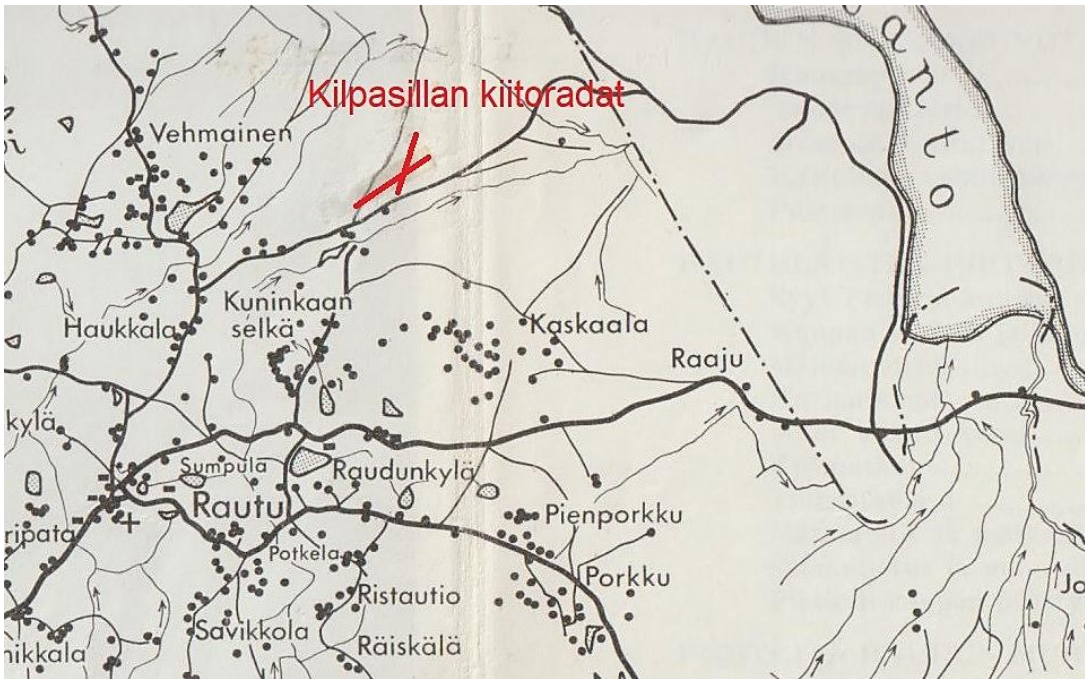
### Sijainti ja varustelu

Kentän perustivat venäläiset talvi- ja jatkosodan välisenä, ns. välirauhan aikana lentotukikohdakseen. Kannaksen jouduttua jatkosodan aikana jälleen suomalaisille he kunnostivat kentän omaksi tukikohdakseen ilmavoimille. Tarkkaa tietoa ei ole siitä, missä valmiusas-teessa kenttä oli joutuessaan suomalaisille. Suomalaisetkin pitivät kenttää tilapäisluontoisena, koska ajateltiin että monestakin syystä kentän käyttötarve oli ohimenevä. Se kuitenkin toimi aina kesään 1944 saakka.

Kenttä sijaitsi pitäjän koillisosassa Kiipasillan (sic!) kankaalla itään Vehmaisista ja pohjoiskoilliseen Kuninkaanselästä, lähellä Sakkolan rajaa ja Suvantojärveä. Kentän eteläpuolella oli Vehmais-Haukkalasta Sakkolan Riiskan johtava maantie. Virallinen paikanmääritys oli 60°35'N ja 30°19'E. Korkeus merenpinnasta oli 50 metriä. Kuten edellä on todettu, kentästä ei kerrottu julkisuuteen. Vaikka tukikohtaa vastaan ei hyökätty, ei ole epäilystä, etteivätkö venäläiset olisi siitä tieneet. Olihan se heidän rakentamansa ja ilmasta se näkyi jokseenkin selvästi.

Kentän nimeksi olisi kaiken järjen mukaan pitänyt tulla Kiipasilta, mutta se sai armeijalta nimen Kilpasilta. Miksi näin? Siitä on olemassa kahdenlaista tietoa. Toisen mukaan se olisi ollut kartan epäselvyyden vuoksi tehty lukuvirhe, ja toisen mukaan tietoinen uudelleen nimeäminen. Ja toden totta: kartassa nimi on siinä painoasussa, että se näyttää ilmiselvästi Kilpasillalta. Sen voi vieläkin todeta Wikipediassa julkaistussa kartasta. On myös mahdollista, että virhe on tehty jo karttaa painettaessa. Siis karttaviirhe. Tätä tukisi se, että

toisessa kartassa lukee selvästi: "Kiipasillan kangas". Niin tai näin, viralliseksi nimeksi kentälle tuli Kilpasilta.



*Kentän sijainti ja kiitoradat.*

Lentotoiminta kentällä alkoi heinäkuussa 1942, kun itäisen Kannaksen ilmapuolustusta oli tarpeen järjestellä asem sodan aikana. Laatokalle oli lyhyt matka ja maastossakin etulinjan tasalle oli lyhimmillään noin 18 km.

Vihollisen lentokoneet saapuivat Laatokalta usein Pyhäjärven Sortanlahden, Käkisalmen ja Lahdenpohjan kohdalta. Tuohon aikaan Ilmavalvontaviestit perustuivat näkö- ja kuulohavaintoihin. Laajasta ulapasta johtuen ne saatiin niin myöhään, että viestit viivästyivät ratkaisevat minuutit, jotta Kilpasillastakaan olisi ehditty paikalle. Osittain tästä johtuen myös Sakkolassa oli lentokenttä koneineen.

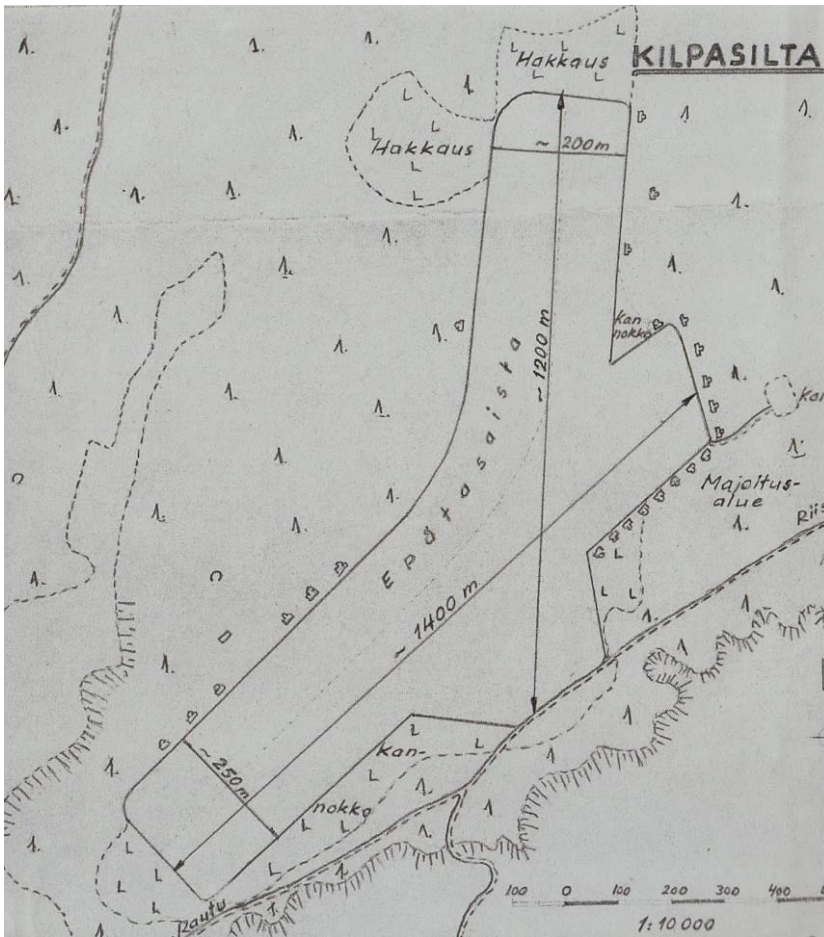
Kiitoratoja oli kaksi oheisesta karttakuvasta näkyvällä tavalla. Ne soveltuivat kaikille koneityypeille, mutta parhaiten kevyille hävittäjille ja tiedustelukoneille. Toisen pituus oli 1 400 m ja toisen 1 200 m. Sivuttaisaukeama pidemmällä radalla oli 250 m ja lyhyemmällä 200 m.

Lentokoneita ja myös henkilöstöä varten oli 24 sirpalesuojaa. Majoitus-, huolto- ja esikuntaparakeja oli kaikkiaan 14. Lisäksi olivat polttoaine- ja ammusvarastot. Rakennukset olivat pääasiassa kentän etelä- ja itäreunalla edellä mainitun Riiskan tien tuntumassa.

Kentällä oli oma lennonjohto. Ilmatorjuntaa varten oli it-konekiväärirykmentti, mutta myöhemmin kevyt ilmatorjuntajoukko varustettuna 40 mm:n ilmatorjuntakanuunoilla ja 7,7 mm:n ilmatorjuntakivääreillä. Nämä aseet olivat käyttökelpoisia vain matalahyökkäyksiä vastaan, mutta raskaita pommituksia tuskin oli edes odotettavissa toisarvoiseen kohteeseen.

Sähkövalaistus oli järjestetty ja koneiden moottoreita voitiin pakkasella lämmittää myös sähkövastuksilla puhalluslamppu- ja huppuviritelmien asemesta. Ei ole tietoa, mistä sähkövirtaa saatiin, sillä tuollaista tarvetta tuskin voitiin tyydyttää ihan pienellä vesiturbiinilla.

Petrolikäyttöisten sähköturbiinien hyödyntämien olisi taas ollut kallista polttoaineen saatavuuden ja hinnan vuoksi.



*Kentän karttapiirros merkintöineen 1942.*

Kiitoradat olivat osittain nurmikkoja, osittain hiekkakangasta, joka nostatti kuivalla kesäsäällä moottoreita vahingoittavaa pölyä. Tosin sellaisia olivat lähes kaikki sotilaskentät siihen aikaan.

Kiitoratojen melko heikosta kunnosta johtuen koneille sattui useita laskeutumisvaurioita. Kenttä ei ollut mitenkään kehuttava edes tuon aikaisen vaatimustason mukaan, nykyvaatimuksista puhumatta. Vuoden 1943 keväällä kenttää kunnostettiin vankityövoimalla.

## Kentän käyttö

Kilpasillan kenttää käyttivät 1942 lähtien Lentolaivue 26:n hävittäjäkoneet. Sinne saapuivat kesä-heinäkuun vaihteessa laivueen 2. ja 3. lentue. Niille, joille ilmavoimien organisaatio on vieras, voi mainita, että lentolaivue on verrattavissa maavoimien pataljoonaan tai tykistöpatteristoon. Siinä, missä pataljoona jakautuu tyypillisesti kolmeen komppaniaan ja patteristo kolmeen patteriin, lentolaivue jakautuu kolmeen lentueeseen. Yhden lentueen konevahvuus voi vaihdella tilanteen mukaan, mutta yleisimmin sen määrävahvuus on kuusi konetta. Ja vielä on selvyiden vuoksi todettava, että Kilpasillan kenttä ja sen toiminta ei

kuulunut Raudun seudulla olevaan kenr **Niilo Hersalon** komentamaan 15. Divisioonaan, vaan Ilmavoimiin.

Kilpasillan koneet olivat talvisodan kynnyksellä Italiasta hankittuja Fiat G 50 -hävittäjiä, jotka Suomessa olivat merkityt tyypillä FA. Koneita ostettiin alun perin 35, joista perille tuli 33. Siis lukumääräisesti vahva laivue. Koneet saatiin täysimääriseen käyttöön vasta väli- rauhan aikana melkoisten viritysten ja perehtymisien jälkeen.

Konetyyppi oli jo hankittaessa hieman vanhentunut, mutta jatkosodan alussa se täytti paik- kansa vielä kohtuullisesti. Se oli täysmetallikone varustettuna sisäänvedettävine laskuteli- neineen. Koneessa oli avo-ohjaamo. Aseistuksena oli kaksi karkeaa 12,7 mm:n koneki- vääriä. Moottori oli ilmajäähdytteinen tähtimoottori maksimiteholtaan 840 hevosvoimaa. Huippunopeus oli meren pinnassa 407 km/h ja viiden kilometrin korkeudessa 484 km/h. Nuo arvot vaihtelevat hieman tietolähteestä riippuen. Tässä yhteydessä ei ole syytä esi- tellä koneen tekniikkaa tai suoritusarvoja enemmälti muutoin kuin toteamalla, että sen lento-ominaisuuksien sanottiin olleen kohtuullisen hyvät, mutta lentoaika oli lyhyt ja moot- tori vikaantumisherkkä. 1939 piti ostaa mitä saatiin ja tämän koneen kävi koelentämässä Italiassa res. vänr. **Tapani Harmaja**. Ehkä kokemattomuuttaan hän sai siellä paikallista kuuluisuutta ylitettyään koneen syöksynopeuden raja-arvon reippaasti. Kone kuitenkin kesti.

Sodan aikana lentoyksiköiden kokoonpanot ja sijoitukset vaihtelivat tarpeen mukaan. Näin myös Lentolaivue 26:n ja Kilpasillan osalta. Enimmäkseen kenttään tukeutui kaksi lentu- etta. Esimerkiksi vuoden 1943 alussa kentällä olivat 1. lentue (viisi konetta) ja 3. lentue (yhdeksän konetta). Vuotta myöhemmin olivat samat lentueet, mutta koneiden määrä oli laskenut kymmeneen.

Kilpasillan koneet käyttivät työkenttänä myös Sakkolan kenttää. Työkenttä tarkoitti sitä, että sinne oli sijoitettu tilapäisesti ”vieraan” yksikön koneita, joille annettiin tarvittavia palve- luksia.

Laivueen esikunta oli Kilpasillassa ja sen komentajana oli maj **Eino Carlsson**. Laivueen yksi kolmesta lentueesta oli yleensä jossain muualla: Sakkolan Petäjärvellä, Suulajärvellä Länsi-Kannaksella, naapuripitäjä Valkjävellä tai jopa Helsingin Malmilla. Komentajaksi tuli maaliskuussa 1944 maj **Lauri Larjo**.



*Laivueen 3. lentueen henkilökunta. Ohjaaja ja mekaanikkoja. Eturivissä kolmas vasemmalta lentueen päällikkö ltn Olli Puhakka, myöhemmin siviilissä Finnairin pääohjaaja.*

Jatkosodan kääntyessä loppupuolelle oli Fiat-hävittäjä käynyt täysin vanhentuneeksi ja loppuun käytetyksi eikä sillä ollut torjuntakoneena mainittavaa merkitystä. Kilpasillan kentän toiminta hiipui toukokuussa 1944, jolloin Lentolaivue 26 siirrettiin enne venäläisten suuryökkäystä Heinjoen Raulammille. Se sai tässä yhteydessä jo lähes loppuun kuluneet amerikkalaiset Brewster -koneet. Mutta se on jo eri juttu.

Kentällä oli vuosina 1943-1944 käytössä kaksitasoinen Fokker CX, jota käytettiin valokuvaus- ja yhteyslentoihin, lentolehtisten pudotukseen ja jopa tykistön tulenjohtoon. Lisäksi oli pieni ja vanha Moth -kone yhteyslentoihin.

Vielä Kilpasillassa ollessaan laivueen käyttöön oli saatu kotimainen Myrsky -hävittäjä tutustumis- koulutus- ja testitarkoituksiin. Tämä konetyyppi, jota lopulta valmistettiin 50 kappaleen suursarja, osoittautui epäonnistuneeksi, kuten oli pelätty. Syinä olivat mm. heikko rakenne ja alimitoitettu moottoriteho. Ne taas johtuivat köyhän valtion resurssipuutteista. Ollessaan lentoharjoituksessa 17. maaliskuuta 1944 Myrskyn siipi murtui ja ohjaaja ltn **J.A. Marttila** sai surmansa maahansyöksyssä.

Myös Fiateille sattui menetyksiä Kilpasillan aikana. Heinäkuussa 1942 kers **Y. Korpisalon** kone ammuttiin alas Kasimovossa ohjaajan saadessa surmansa. Kesäkuussa 1943 kers **T.A. Kylliäinen** ammuttiin alas ilmataistelussa Lempaalanjärven luona ohjaajan pelastuessa haavoittuneena laskuvarjolla. Kirjoittajan eri lähteistä keräämien tietojen mukaan menetettiin vielä neljä konetta muissa onnettomuuksissa. Lisäksi oli joitakin pienempiä vaurioita ja nokilleen menoja kentällä. Niissä useimmissa ohjaajat loukkaantuivat, vai pitäisikö sota-ajan terminologian mukaan sanoa haavoittuivat eri asteisesti. Tällainen kuuluu sodan luonteeseen. Myös muille saman laivueen Fiateille sattui menetyksiä, mutta niistä ei tässä yhteydessä enempää.



*Lentomestari **Onni Parosen** ohjaamaa Fiat-konetta valmistellaan lennolle. Värikuvassa nokan vaa-  
lea osa olisi keltainen, itärintamatunnuksen väri. Huomaa koneen sivulla takana maavalliin tuettu  
sirpalesuojan reunus ja naamioverkon pylväät.*

Kyllä Fiat -lentäjillä oli menestystäkin, jos sitä mitataan ilmavoittojen määrällä, joka muuten on yksipuolinen mittari. Kilpasiltan tukeutuneet koneet saavuttivat 31 ilmavoittoa heinä-  
lokakuussa 1942. Näistä monet Laatokan yläpuolella. Laatokalla tapahtuvia ilmataisteluja  
silmällä pitäen oli avovesikautena 1943 Pyhäjärven rannassa vanha meripelastuslento-  
kone, jota ei kuitenkaan tarvittu lentäjien pelastamiseen.

Vuoden 1942 lopulta aina kesän suurtaisteluihin saakka vihollisen lentotoiminta itäisellä  
Kannaksella oli vähäistä eivätkä Kilpasillan koneet tänä aikana juuri tulleet viholliskoske-  
tukseen. Ehkä onnekseen, sillä kone oli joka suhteessa vanhentunut, kuten edellä on to-  
dettu.

Laivueen konekanta oli vuoden 1944 alkuun supistunut melko vähiin. Täysin vanhentu-  
neena sillä ei ollut enää torjuntakoneena mainittavaa merkitystä. Onneksi ilmatilanne oli  
edelleen rauhallinen. 14. helmikuuta lentolaivueiden nimet uusittiin kuvaamaan niiden teh-  
täviä (hävittäjä-, pommitus- ja tiedustelulentolaivueiksi). Kilpasillan lentolaivue sai nimen  
Hävittäjälentolaivue 26 (HLeLv 26). Pian sen jälkeen annettiin määräys, ettei Fiateilla saa-  
nut ylittää rintamalinjaa. Se kertoi koneesta ja sen kunnosta paljon samoin kuin vihollisen

lentokaluston kehityksestä. Lopulta kesäkuun alussa Fiatit luovutettiin harjoituskoneiksi Täydennyslentolaivue 35:lle (T-LLv 35).

Kaikkiaan Fiat -hävittäjille kirjattiin jatkosodassa 88 (joidenkin lähteiden mukaan 91) ilma-voittoa. Ylivoimaisesti suurin osa niistä tuli sodan alkupuolella ennen Kilpasillan aikoja niiden ollessa Joroisissa, Joensuussa, Värtsilässä, Immolassa ja Salmin Lunkulassa Laatokan pohjoisrannalla.

\*\*\*

Kilpasillan kentän myöhemmästä käytöstä ei tiedetä, mutta luultavasti venäläiset hyödynsivät sitä jotenkin. Erään suomalaislentäjän havainnon mukaan kentälle olisi laskeutunut pari konetta kesäkuun lopulla 1944, siis silloin kun alue oli jo venäläisillä.

Myös sotilaslentokentillä on aikansa. Kirjoittaja ei itse ole käynyt paikalla rautulaisista juuristaan huolimatta, mutta olettaa luonnon ottaneen omansa takaisin. Tätä tukevat paikalla käyneet muut rautulaisjuuriset. Tutkittavaa on enää lähinnä arkeologeilla.

Käytettyä lähdeaineistoa

Risto Pajari: Jatkosota ilmassa. WSOY 1982.

Jatkosodan historia, osa 6. Sotatieteen laitos 1994.

Kalevi Keskinen – Kari Stenman – Klaus Niska: Suomen Ilmavoimien historia 8. Fiat G 50. Tietoteos 1977.

Carl-Erik Bruun: Hävittäjälentolaivue 26. Omakustanne 1991.

Sota-arkistossa ja Suomen Ilmailumuseossa säilytetävä Kilpasillan lentokenttää koskeva aineisto.

