

ILMASOTA SAKSALAISIA VASTAAN 1944—1945

Kapteeni, filosofian kandidaatti Martti Peltonen

1. JOHDANTO

Lapin sota käytiin poikkeuksellisissa oloissa. Sota Suomen ja Neuvostoliiton välillä oli vasta päättynyt. Suomen saamiin rauhan ennakkoehtoihin kuului saksalaisten karkoittaminen maasta, mikä merkitsi käytännössä uutta sota. Tämän lisäksi sodan ajan armeija oli saatettava rauhanajan vahvuuteen vuoden 1944 joulukuun alkuun mennessä, joten taistelu saksalaisia vastaan oli käytävä loppuun vähälukuisen kanta-henkilökunnan ja palvelustaan suorittavien asevelvollisten voimin. Sama koski myös ilmavoimia ja merkitsi sitä, että sota jatkettiin käytännöllisesti katsoen tehtäviinsä kouluttamattomalla henkilöstöllä, mikä ei voinut olla vaikuttamatta heikentävästi tuloksiin. Väli- rauhan- ehtojen toteuttamista valvomaan saapui Liittoutuneiden (Neuvostoliiton) asettama Valvontakomissio, jonka painostus sotatoimien kiihdyttämiseksi oli erittäin voimakas. Lapin sodanaikainen pommituslentueen päällikkö kapteeni Jouko Saarinen totesi 1946 kirjoittamassaan tutkielmassa Lentorykmentti 4:n osallistumisesta sotaan seuraavaa: ”Lapin sota ei ollut mikään normaali sota, jolloin kansakunnalla olisi ollut mahdollisuus suunnata voimavaran- sa vihollista vastaan totaalises- ti. Pitkän ja voimavaroja suunnattomasti kuluttaneen sotakauden jälkeen oli jouduttu uuteen tilanteeseen, suuntaamaan sotatoimet yllättävälle taholle entistä aseveljeä vastaan, ennenkuin oli saatu aikaan lopullinen rauha Neuvostoliiton kanssa”.¹ Tämä kuvaa kirjoittajan mielestä hyvin tunnelmaa syksyllä 1944.

Käyty taistelu poikkesi ilmavoimien osalta edellisten sotavuosien vastaavasta toiminnasta siinä, että nyt pääpaino oli maavoimien tukemisessa lentopommituksin ja -rynnäköin sekä ennen kaikkea lentotiedustelulla. Hävittäjätorjunnan osuus jäi lähes olemattomaksi, sillä saksalaisten lentotoiminnan painopiste oli venäläisten hyökkäyk- sen torjunnassa. Näin ollen entistä kiinteämpi yhteistoiminta maa- ja niitä tukevien il- mavoimien välillä tuntui luonnolliselta. Yhteistoiminta- ja ilmavoimien johtamiskysy- mys ratkaistiin Lapin sodassa jo aiemmin hyväksi koetulla tavalla määräämällä alueel- le ilmakomentaja, jonka tuli toimia kiinteässä yhteistyössä sotatoimista vastaavan kom- mentajan kanssa.

Tässä tutkimuksessa on pyritty selvittämään ilmavoimien toimintaa ja lentotuen merkitystä maavoimien taistelulle Lapin sodassa. Vaikka ilmasotatoimet liittyivät kiinteästi maarintaman tapahtumiin, sodan yleiskulkuun ei puututa kuin tarvittavassa määrin maininnoilla. Aselevon ja väli- rauhan aiheuttamat järjestelyt ilmavoimissa on esitetty varsinaisten sotatapahtumien taustaksi. Taistelujen käymiseksi luotu organi-

saatio perustuu näihin yleisiin järjestelyihin. Sama koskee myös saksalaisten ilmavoimien kuvausta, vaikka ne osallistuivatkin sotatoimiin ainoastaan sodan alkuvaiheessa ja silloinkin varsin pienin osastoin.

Lapin sodan todellista taistelujaksoa — lokakuuta 1944 — on käsitelty laajasti ja yksityiskohtaisesti. Samoin on menetelty vielä marraskuun 1944 tapahtumia kuvattaessa. Näinä kahtena kuukautena yhteistoiminta ilmavoimien ja maavoimien välillä kehittyi kirjoittajan näkemyksen mukaan niin hyväksi ja kiinteäksi kuin se vallinneissa olosuhteissa oli yleensä mahdollista. Ajanjakso joulukuun 1944 alusta sodan loppuun on otettu mukaan sen vuoksi, että sillä oli oma kiistaton merkityksensä maavoimien tukemisessa.

LÄHDEVIITE

1. Saarinen, Jouko: Lentorykmentti 4:n osallistuminen Lapin sotaan, julkaisematon tutkimus, Luonetjärvi 1946, s 1.

2. ILMAVOIMIEN RYHMITYS SYYSKUUSSA 1944

2.1 Ryhmitysmuutokset

Sotatoimien hiljennettyä ja rauhantunnustelujen käynnistyttyä elokuun lopulla 1944 oli ilmavoimien ryhmitys seuraava:

- **Ilmavoimien esikunta** Luonetjärvellä.
- **Lentorykmentti 1:** esikunta Sortavalassa sekä laivueet, Tiedustelulentolaivue 12 ja Hävittäjälentolaivue 32 Mensuvaarassa.
- **Lentorykmentti 2:** esikunta Värtsilässä sekä laivueet, Tiedustelulentolaivue 16 Värtsilässä ja Uomaalla sekä Hävittäjälentolaivue 28 Värtsilässä. Lisäksi rykmentin komentajalle oli alistettu Lentorykmentti 3:sta Hävittäjälentolaivue 26 Värtsilässä ja Lentorykmentti 1:stä Tiedustelulentolaivue 14 Tiiksjärvellä.
- **Lentorykmentti 3:** esikunta ja Hävittäjälentolaivue 24 Lappeenrannassa sekä Hävittäjälentolaivue 34 Taipalsaarassa.
- **Lentorykmentti 4:** esikunta Joensuussa, Pommituslentolaivue 42 Naarajärvellä, 44 ja 46 Rissalassa sekä 48 Onttolassa.
- **Lentorykmentti 5:** esikunta Helsingissä sekä Pommituslentolaivue 6 Nummelassa ja Hävittäjälentolaivue 30 Hyvinkäällä ja Kymissä.¹

Taistelukelpoisten koneiden määrä ja laatu välirauhan alkaessa oli oheisen taulukon mukainen.

Elokuun 26. päivänä 1944 annetulla Ilmavoimien komentajan käskyllä toteutettiin lentojoukoissa eräitä uudelleenjärjestelyjä ja siirtoja, jotka johtuivat vielä edellisten kuukausien vetäytymisestä. Tiedustelulentolaivue 14:n alistus käytön suhteen lentorykmentti 2:n komentajalle lakkautettiin. Lentorykmentti 4 sai käskyn siirtää Pommituslentolaivue 48 heti Vesivehmaalle ja Lentorykmentti 3 valmistautumiskäskyn yhden hävittäjälentolaivueen sijoittamisesta Selänpäähän. Samassa yhteydessä toimeenpan-

Taulukko 1

Konetyyppi	Lentoyksiköissä	Tehdaskorjauksessa	Yhteensä	Huomaus
Hävittäjät				
Brewster 239 (BW)	10	4	14	
Curtis Hawk 75A (CU)	13	6	19	
Fiat G 50 (FA)	16	4	20	
Fokker D XXI (FRm)	5	3	8	
Fokker D XXI (FRw)	15	12	27	
Hawker Hurricane (HC)	—	5	5	
Polikarpov I-153 (IT)	8	4	12	
Kitty Hawk (KH)	1	—	1	
LaGG (LG)	—	2	2	
Morane Saulnier (MS)	15	25	40	
Messerschmitt 109 (MT)	83	19	102	
Myrsky (MY)	25	4	29	MY-32 ja 35 valmistuneet Valtion Lentokone-tehtaalta
Yhteensä	191	88	279	
Pommittajat				
Bristol Blenheim (BL)	33	8	41	
Ilyushin DB-3 (DB)	5	—	5	
Ilyushin DB-3F (DF)	2	1	3	
Dornier Do 17Z (DN)	3	2	5	
Junkers Ju 88A (JK)	11	6	17	
Petlyakov Pe-2 (PE)	1	—	1	
Tupolev SB-2 (SB)	17	—	17	
Yhteensä	72	17	89	
Tiedustelukoneet				
Dornier Do 22K (DR)	2	—	2	
Fokker CX (FK)	3	5	8	
Lysander MK 1 (LY)	2	—	2	
Yhteensä	7	5	12	
Kuljetuskoneet				
Douglas DC-2 (DO)	1	—	1	1 HE- ja 1 AR-kone luovutettu saksalaisille 7. 9. 44
Heinkel He 115 (HE)	1	—	1	
Arado Ar 196 (AR)	1	—	1	
Høver MF 11 (NK)	2	—	2	
Yhteensä	5	—	5	
Kokonais määrä	275	110	385	

tiin myös eräitä lentokoneiden uudelleenryhmityksiä. Tiedustelulentolaivue 16:n kalusto määrättiin muihin lentoyksiköihin seuraavasti:

- Myrsky (MY) koneet Lentorykmentti 3:een,
- Fokker CX (FK) koneet Hävittäjälentolaivue 26:een ja
- Polikarpov I-153 (IT) koneet samoin Hävittäjälentolaivue 26:een.

Tiedustelulentolaivue 14 sai kaikki Morane Saulnier (MS) koneet, jotka oli varustettu Hispano-moottoreilla.²

Lentorykmenttien 1 ja 3 toiminta-alueiden väliraja muutettiin linjalle Juva—Simpele—Hiitola—Laatokan länsiranta ja Lentorykmentti 3:n alueen takaraja Lammi—Heinola—Varkaus. Lentorykmentti 1:n tehtäväksi tuli aikaisemmin määrättyjen lisäksi yhteistoiminta Laatokan Rannikkoprikaatin kanssa sekä Laatokan tiedustelu. Lentorykmentti 3 sai lisätehtävänä hävittäjäpommitukset MY-kalustolla.³

Suhteiden katkaisu saksaan syyskuun 2. päivänä 1944 ja aselepo Neuvostoliiton kanssa kaksi päivää myöhemmin aiheuttivat muutoksia ilmavoimien ryhmityksessä. Ilmavoimien komentajan käskyllä, joka on päivätty 4. syyskuuta, ryhmitettiin lentoyksiköt seuraavasti:

- **Lentorykmentti 1:** esikunta siirtyy Joroisiin. Komentopaikka, jossa on vähintään kapteenin arvoinen upseeri, on jätettävä Sortavalaan. Tiedustelulentolaivue 12:n pääosa siirtyy Joroisiin ja yksi lentue jää Mensuvaaraan.
- **Lentorykmentti 2:** esikunta siirtyy Joensuuhun. Hävittäjälentolaivue 26 siirtyy Onttolaan. Hävittäjälentolaivue 28:n tukikohdaksi tulee myös Onttola lentävän portaan jäädessä toistaiseksi Värtsilään.
- **Lentorykmentti 3:** esikunnan komentoporras jää Lappeenrantaan ja huoltoporras siirtyy Kausalaan. Hävittäjälentolaivue 24 on Lappeenrannassa valmistautuen lähemmään myöhemmin Uttiin. Hävittäjälentolaivue 34 siirtyy pääosillaan Selänpään ja jättää yhden lentueen Taipalsaareen.
- **Lentorykmentti 4:** esikunta siirtyy Luonetjärvelle. Komentopaikat, joissa on vähintään kapteenin arvoinen upseeri, on jätettävä Joensuuhun Lentorykmentti 2:n ja Kausalaan Lentorykmentti 3:n yhteyteen. Pommituslentolaivue 46 siirtyy Luonetjärvelle ja 48 aikaisemman käskyn mukaisesti Vesivehmaalle.
- **Tiedustelulentolaivue 14** siirtyy Paltamoon käyttäen työkenttinä edelleen Tiiksjärveä ja Kolvasjärveä.

Yllämainitut ryhmitysmuutokset oli toteutettava viipymättä. Kaksi päivää myöhemmin annettiin käsky joukkojen vetämisestä Moskovan rauhan rajan taakse.⁴

Vaikka aselepo oli solmittu, nyt toteutettu järjestely osoitti selvästi, että ilmavoimien painopiste pysyi edelleen Karjalan kannaksen ja Suomenlahden suunnalla. Saksalaisia vastaan mahdollisesti käytävää sotaa palveli ainoastaan Tiedustelulentolaivue 14:n siirto Kajaanin lähelle Paltamoon. Ilmavoimat eivät siis olleet vielä valmistautuneet sotaan Pohjois-Suomessa eikä niiden toiminta ilman maaorganisaation eräitä vähimmäispalveluja ole mahdollista.⁵

Seuraava Ilmavoimien komentajan käsky lentoyksiköiden tehtävistä Etelä-Suomessa annettiin 9. päivänä syyskuuta. Siinä määrättiin Lentorykmentti 5 siirtämään

Hävittäjälentolaivue 30:n Kymissä olevat osat Malmin tai Hyvinkään kentälle. Vastuu Kotkan alueen hävittäjätorjunnasta siirtyi Lentorykmentti 3:lle. Hävittäjälentolaivue 32:n tukikohdaksi tuli Mikkeli ja Lentorykmentti 1:n tehtäviin lisättiin Mikkelin alueen hävittäjätorjunta.⁶ Käskyjen edellyttämät laivueiden siirrot toteutettiin 13. päivään mennessä.⁷ Eversti R. Lorentz Ilmavoimien esikunnasta määrättiin syyskuun 15. päivänä johtamaan lentorykmenttien 3 ja 5 sekä Lentorykmentti 4:n mahdollista toimintaa Suomenlahden ja Karjalan kannaksen suuntiin. Kaksi ensinmainittua alistettiin operatiivisesti hänelle ja viimeksi mainittu vain sen toimiessa näillä alueilla. Eversti Lorentzin komentopaikaksi tuli Lentorykmentti 3:n huoltoesikunta Kausalassa.⁸

Tarkasteltaessa edellämainittujen lentoyksiköiden siirtojen tarkoituksenmukaisuutta myöhemmin saksalaisia vastaan alkaneiden sotatoimien valossa on muistettava, että sota Neuvostoliittoa vastaan ei ollut vielä päättynyt. Voimassa oli tosin aselepo, mutta aloitettujen rauhanneuvottelujen tuloksista ei voitu esittää muuta kuin arvailuja. Ilmavoimien oli oltava maavoimien ohella valmiina jatkamaan taistelua tilanteen niin vaatiessa. Etenkin syyskuun 15. päivän varalta oli taisteluvalmiutta kohotettava, sillä ei oltu varmoja, miten Neuvostoliitto suhtautuisi siihen, etteivät saksalaiset olleet annettuun määräaikaan mennessä poistuneet Pohjois-Suomesta. Rauhanneuvotteluissa päästiin kuitenkin sopimukseen 19. päivänä, ja tulevat toimenpiteet voitiin suunnata laivueiden mahdolliseen käyttöön Lapin alueella.⁹

Välirauhan voimaantullessa sota Neuvostoliittoa vastaan oli virallisesti päättynyt. Se aiheutti myös lentotoiminnan keskeyttämisen kaikissa yksiköissä, sillä sopimuksen 4. artiklan liite määräsi kaikki lentokoneet palautettaviksi tukikohtiinsa eikä niitä saanut käyttää ilman Valvontakomission lupaa. Ainoastaan lentokaluston siirrot vakinaisiin tukikohtiin toimintakentiltä oli sallittu. Muihin välttämättömiin lentoihin oli saatava Ilmavoimien komentajan suostumus.¹⁰

Lentoyksiköiden vetäytyminen Moskovan rauhan rajan taakse alkoi samanaikaisesti maavoimien kanssa syyskuun 21. päivänä klo 12.00. Aikataulu oli varsin tiukka, sillä alueelta oli poistuttava 22. päivään klo 24.00 mennessä; olihan Lentorykmentti 1:n komentopaikka Sortavalassa ja Tiedustelulentolaivue 12:n yksi lentue Mensuvaarassa. Lentorykmentti 2:n yksiköistä vain Hävittäjälentolaivue 28:n yksi lentue oli enää Värtsilässä. Poikkeuksena oli Tiedustelulentolaivue 14, joka sai aikaa Tiiksjärven tyhjentämiseen 29. päivään syyskuuta saakka.¹¹

Vaikka lentotoiminta pääsääntöisesti olikin pysähdyksissä, suoritettiin silti eräitä erikoistehtäviä. Välirauhan voimaantumispäivänä Ilmavoimien esikunta käski Lentorykmentti 4:lle Moskovan rauhan rajan kuvauksen, jonka oli oltava valmiina 25. päivänä. Tehtävään tuli keskittää koko käytössä ollut kuvauskalusto.¹²

Kuten edellä on mainittu, välirauhansopimus edellytti lentokoneiden palauttamista rauhanajan tukikohtiin. Koneita ei myöskään saanut käyttää ilman Liittoutuneiden (Neuvostoliiton) ylimmän sodanjohdon asianmukaista lupaa, mikä esti toistaiseksi lentotoiminnan aloittamisen pohjoisen suuntaan. Toisena haittatekijänä oli käyttökelpoisten lentokenttien puute. Muutamia kenttiä tosin oli, mutta niiden kunto oli erittäin heikko ja niitä jouduttiin korjaamaan sekä suurentamaan sopiviksi pommikoneiden käyttöä varten.¹³

Lentoyksiköt ryhmitettiin välirauhansopimuksen edellyttämiin tukikohtiin syyskuun lopulla. Ilmavoimien yksityiskohtanen rymitys sekä käytössä ollut lentokalusto 20. 9. 1944 oli allaolvan taulukon mukainen.¹⁴

Välirauhansopimuksen vaatimiin kotiuttamistoimenpiteisiin ryhdyttiin jo syyslokakuun vaihteessa, ja ne saatettiin päätökseen marraskuun loppuun mennessä.¹⁵

2.2 Järjestelyt lapin sotaa varten

2.2.1 Erikoisesikunta Sarko perustetaan

Aselevon voimaantumispäivänä vihollisuudet Neuvostoliittoa vastaan lopetettiin linjan Oulu — Oulujoki — Oulujärven pohjoisranta — Belomorsk eteläpuolella aamulla klo 07.00 alkaen.¹⁶ Tämä linja oli helmikuun 28. päivänä 1944 määrätty Suomen ilmavoimien ja Lapissa olevien saksalaisten ilmavoimien välirajaksi.¹⁷ Valmistelut mahdollista toimintaa varten saksalaisia vastaan Pohjois-Suomen alueella käynnistettiin nyt myös ilmavoimien osalta. Oulujoki — Oulujärvi eteläpuoleisen alueen saattamiseksi ilmasotatoimia varten käyttökelpoiseksi Ilmavoimien komentaja käski 5. päivänä syyskuuta muodostaa Erikoisesikunta Sarkon. Sen sijoituspaikaksi tuli Iisalmi ja toiminta-alueeksi Oulu — Oulujoki — Oulujärven pohjoisranta — Kuhmo — valtakunnan raja — Lieksa — Juuka — Keitele — Lestijärvi — Kokkola — Oulu, kaikki paikkakunnat mukaanluettuina. Esikunnan tehtävät olivat seuraavat:

- alueella olevien lentokenttien kunnostus sekä uusien tiedustelu ja rakentaminen siten, että alueen itäosaan voidaan sijoittaa kaksi laivuetta (kiireysaste 1) ja länsiosaan myös kaksi laivuetta tarpeen vaatiessa (kiireysaste 2),
- huolehtia alueen ilmavalvonnasta,
- järjestää ja varata toimintaa varten tarvittavat viestiyhteydet sekä
- varata tässä suunnassa mahdollisesti toimimaan joutuvalle lentorykmentin esikunnalle komentopaikan sijoitusmahdollisuus.

Erikoisesikunnan komentajaksi määrättiin eversti Olavi Sarko Ilmavoimien esikunnasta. Muut tärkeimmät henkilöt olivat:

- komentajan apulainen majuri H. Helenius (Lentorykmentti 5),
- huoltopäällikkö majuri V. Rantakylä (Lentosotakoulu),
- viestikomentaja kapteeni H. Rautavuori (Lentorykmentti 5), saapumiseen asti sijainen kapteeni Palmu (Ilmavalvontapataljoona 6),
- adjutantti luutnantti J. Autere (Lentorykmentti 5) ja
- esikuntavääpeli vääpeli A. Taurus (Kenttälentovarikko 4).

Eversti Sarkolle alistettiin Ilmavalvontapataljoonat 4 ja 6 sekä hänen käyttöönsä komennettiin lentokenttäkomppania Lentorykmentti 2:sta ja kaksi puhelinjoukkuetta Ilmavoimien Viestikoulusta. Esikunnan tarvitseman viestikeskuksen rakentamisesta huolehti Ilmavoimien esikunnan viestiosasto.¹⁸

Erikoisesikunta Sarkon tärkeimmäksi tehtäväksi tuli vastualueensa lentokenttien saattaminen toimintakuntoisiksi. Työtä johtamaan Ilmavoimien esikunta komensi in-

Joukko	Sijoituspaikka	Lentokalusto
Ilmavoimien Esikunta	Luonetjärvi	
— Yleisesikuntaosasto		
— Ilmatorjuntaosasto		
— Viestiosasto		
— Sotavarusteosasto	Korkeakoski	
Lentorykmentti 1		
— Esikunta	Joroinen	
— Tiedustelulentolaivue 12	Joroinen	MY (14), BL (2)
— Hävittäjälentolaivue 32	Mikkeli	CU (13), KH (1)
— 1. Lentokenttäkomppania	Mikkeli	
— 2. Lentokenttäkomppania	Joroinen	
Lentorykmentti 2		
— Esikunta	Joensuu	
— Hävittäjälentolaivue 26	Onttola	BW (10), IT (8), FK (3)
— Hävittäjälentolaivue 28	Onttola	MT (10), MS (5)
— 3. Lentokenttäkomppania	Nerkoo	
— 4. Lentokenttäkomppania	Onttola	
Lentorykmentti 3		
— Esikunta	Kausala	
— Tiedustelulentolaivue 16	Hollola	MY (9)
— Hävittäjälentolaivue 24	Utti	MT (29)
— Hävittäjälentolaivue 34	Selänpää	MT (30)
— 5. Lentokenttäkomppania	Vaala	
— 6. Lentokenttäkomppania	Selänpää	
— 7. Lentokenttäkomppania	Utti	
Lentorykmentti 4		
— Esikunta	Luonetjärvi	
— Pommituslentolaivue 42	Naarajärvi	BL (15), JU (1)
— Pommituslentolaivue 44	Rissala	JK (11), JU (1)
— Pommituslentolaivue 46	Luonetjärvi	DN (3), DB (5), DF (2), SB (2), BL (4)
— Pommituslentolaivue 48	Vesivehmaa	BL (12), PE (1)
— 8. Lentokenttäkomppania	Vesivehmaa	
— 9. Lentokenttäkomppania	Rissala	
— 10. Lentokenttäkomppania	Onttola	
— 11. Lentokenttäkomppania	Naarajärvi	
Lentorykmentti 5		
— Esikunta	Helsinki	
— Pommituslentolaivue 6	Nummela	SB (15), DR (2), NK (3), FO (1)
— Hävittäjälentolaivue 30	Hyvinkää	MT (13), GL (2)
— 12. Lentokenttäkomppania	Hyvinkää	
Tiedustelulentolaivue 14	Paltamo	MS (10), FR (5), LY (2), JU (1)
— 13. Lentokenttäkomppania	Paltamo	
Lentosotakoulu	Kauhava	
— Täydennyslentolaivue 35	Kauhava	
Lentojoukkojen mekaanikkokoulu	Utti	

Lähde: SARK T 19284, 8a. IlmavE:n LVK:lle antamat tiedot. Konevahvuuksista puuttuvat laivueilla olleet harjoituskoneet.

sinöörikapteeni B. Hellmannin ja osoitti työvoimaksi saksalaisten käytössä vapautuneet 34. ja 35. Erillisen linnoitusrakennuskomppanian. Ensimmäisenä työnä näillä joukoilla oli Nerkoon, Vaalan ja Rautavaaran kenttien osittainen kunnostaminen ja laajentaminen. Päähuomio kiinnitettiin Nerkoon ja Vaalan nopeaan kunnostamiseen ja Rautavaaraan sijoitettiin työvoimaa 35. Erillisestä linnoitusrakennuskomppaniasta vain siinä laajuudessa kuin se Nerkoon valmistumista hidastamatta oli mahdollista. 34. Linnoitusrakennuskomppania oli kokonaisuudessaan Vaalassa, missä sen päätehtävänä oli itä-länsisuunnassa olevan kiitotien jatkaminen länteen noin 400 metriä ja itään noin 50 metriä.¹⁹ Kajaanin lähellä olevan Paltamon lentokentän kunnostaminen jätettiin Tie- ja vesirakennushallituksen suoritettavaksi, mutta suunnitelma tehtiin erikoisesikunnassa. Myös Paltamoon siirtyi niinkään Pohjois-Suomesta vapautuvaa työvoimaa.²⁰ Tiedustelulentolaihue 14 oli saapunut Paltamon kentälle jo syyskuun 6. päivänä tuoden mukanaan neljä MS-, yhden Lysander (LY) ja kolme Fokker D 21 (FR) konetta.²¹

Insinöörikapteeni Hellman suoritti eversti Sarkon käskystä myös vastuualueen länsiosassa olevien Lestijärven ja Ylivieskan lentokenttien tarkastuksen todeten mm. niiden laajentamismahdollisuudet. Samoin hän tiedusteli Haapajärven — Iisalmen — Oulujärven välisellä alueella lentokenttien rakentamismahdollisuuksia. Tämän perusteella hän tuli siihen tulokseen, että Piippolan Kortekangas oli ainoa kelpollinen paikka, mihin kenttä voitaisiin tarvittaessa rakentaa.²² Uusien kenttien rakentamiseen ei kuitenkaan ryhdytty, sillä erikoisesikunnalla oli näihin valmisteluihin vain vähän aikaa eikä työvoimaa ja -koneita ollut riittävästi. Käytössä olleet kaksi rakennuskomppaniaa riittivät vain pahimpien puutteiden korjaamiseen. Kunnostamista häytti eniten raskaiden jorien puuttuminen, joilla Vaalan jatkettu kiitotie olisi saatu riittävän kovaksi. Tulevia sotatoimia ajatellen Nerkoo sijaitsi liian kaukana ja se oli sekä pommikoneille että MT-hävittäjille liian pieni. Myöskään Vaala ei soveltunut MT-kalustolle kiitotien pehmyyden takia. Tilanne ei siis näyttänyt erikoisesikunnan kannalta kovinkaan valoisalta, sillä lähimmät kunnolliset pommikoneiden tukikohtat sijaitsivat Rissalassa, Luonetjärvellä ja Naarajärvellä. Niissä oli myös tarvittavat tilat koneiden huollolle ja henkilöstölle. Nämä taas puuttuivat täysin Vaalasta ja Paltamossakin oli vain muutamia parakkeja.

Lentotukikohtien käyttöönnottoa varten erikoisesikunnalle alistettu 3. Lentokenttäkomppania sijoitettiin alkuvaiheessa Nerkooseen, missä sen tehtävänä oli poltto- ja voiteluainetaraston aikaansaaminen ja vartiointi sekä auttaminen kunnostustöissä. Komppania siirrettiin 27. ja 28. päivien kuluessa Vaalaan, jossa sen tehtäväksi tuli kiitotien jatkeella olleen metsän raivaus sekä tukikohtaan sijoitettujen varastojen vartiointi. Tässä vaiheessa lienee luovuttu Nerkoon käytöstä lopullisesti muuna kuin tilapäisenä varastoalueena, jota varten sinne jätettiin yksi vartioryhmä²³.

2.2.2 Eversti Sarko määrätään Pohjois-Suomen ilmakomentajaksi

Saksalaisten poistumisajan mentyä umpeen syyskuun 15. päivänä Ilmavoimien komentaja määräsi eversti Sarkon Pohjois-Suomen ilmakomentajaksi yllämainitusta

päivämäärästä lähtien. Sarkon tehtäväksi tuli pitää yhteyttä alueella oleviin maavoimien yhtymiin (11. ja 6. Divisioona sekä 15. Prikaati) sekä vastata lentotoiminnan johtamisesta. Hänelle alistettiin nyt operatiivisesti Tiedustelulentolaivue 14, jonka pääosat olivat Paltamossa. Samassa yhteydessä Lentorykmentti 2 sai käsken valmistautua siirtämään yhden BW lentueen Pohjois-Suomen ilmakomentajan käyttöön. Koneiden siirto käskettäisiin erikseen. Erikoisesikunta Sarkon muut tehtävät ja sille aikaisemmin alistetut yksiköt jäivät ennalleen.²⁴

Lapin tulevien ilmasotatoimien johtamiskysymys ratkaistiin määräämällä alueelle ilmakomentaja, jolta tosin alkuvaiheessa puuttuivat lähes kaikki tarvittavat toimintaedellytykset. Hänellä ei ollut tarvittavia viestiyhteyksiä, ei ilmavalvontaverkkoa eikä johtokeskusta, laivueista puhumattakaan.

Syyskuun puolivälistä alkaen eversti Sarkolla oli käytössään vain Paltamossa ollut Tiedustelulentolaivue 14. Suorittiko laivue ennen varsinaisten sotatoimien alkamista saksalaisten puolelle yhtään lentoa jää arvailujen varaan, sillä käytettävissä olevat lähteet eivät sitä kerro. Joka tapauksessa lentämiseen olisi ollut mahdollisuuksia ennen 19. 9., ja tiedustelutuloksistakin olisi todennäköisesti ollut hyötyä myöhemmälle toiminnalle. Sensijaan valmisteluja suoritettiin parantamalla vastualueen lentokenttien vastaanottokykyä, rakentamalla tarvittavia viestiyhteyksiä ja kuljettamalla tuleviin tukikohtiin ampumatarvikkeita. Täten pyrittiin luomaan edellytyksiä kunnolliselle ja määrätietoisesti suoritettavalle lentotoiminnalle.²⁵

Todennäköisin syy siihen, ettei eversti Sarkon käyttöön osoitettu lisää lentoyksiköitä ennen lokakuun alkua, oli välirauhansopimuksessa ollut kiello. Lentorykmentti 2, joka oli saanut valmistautumiskäsken BW-lentueen siirtämisestä, osoitti tehtävän Hävittäjälentolaivue 26:lle Onttolaan. Laivueen oli tiedusteltava toimintamahdollisuudet ja lentueiden sijoitus Nerkoossa. Ilmavoimien esikunta antoi varsinaisen siirto-käsken 19. 9. iltapäivällä. Laivueen tuli lähettää heti molemmat BW-lentueensa Nerkooseen ja alistaa ne eversti Sarkolle. Tehtävä peruutettiin kuitenkin jo samana iltana. Koneet jäivät edelleen Onttolaan lokakuun alkuun, jolloin ne siirrettiin Vaalaan taistelujen alettua saksalaisia vastaan.²⁶

Samanaikaisesti maastapoistumisajan umpeutumisen kanssa annettiin uudet ohjeet suhtautumisesta saksalaisiin lentokoneisiin. Syyskuun 15. päivänä annettulla sanomalla käskettiin suorittaa ilmahälytys saksalaisten koneiden ylittäessä Suomen valtakunnan rajan. Päivää myöhemmin käskettiin alueellemme lentäneisiin saksalaisiin koneisiin suhtautua kuten muihikin vieraisiin koneisiin. Niitä sai tulittaa, mikäli ne ylittivät Suomen ja Neuvostoliiton välisessä aselevossa määrätyt rajat. Poikkeuksen muodostivat tapaukset, joissa kone oli varustettu Punaisen ristin tunnuksella, kone oli selvästi hädässä (laskuteline ulkona ja ampui punaisia valomerkkejä), koneelle oli etukäteen annettu lentolupa eikä se ollut poikennut reitiltä sekä kone lensi aluevesirajojen ulkopuolella.²⁷

Varsinaisten sotatoimien alkaessa lentoyksiköiden päätehtävänä tulisi mitä ilmeisimmin olemaan maavoimien tukeminen lentotiedustelulla ja pommituksilla. Tätä tehtävää varten tarvittiin yhteysupseereita sotaa käyvien yhtymien esikuntiin. Ilmavoimien

mien esikunta käskikin jo 17. 9. Lentorykmentti 4:ää komentamaan divisioonan esikuntaan sopivan lentoupeerin eversti Sarkon käyttöön. Rykmentin komentaja määräsi tehtävään luutnantti Ahosen Pommituslentolaivue 44:stä²⁸

2.3 Lentotoiminnan rajoitukset syyskuussa

Polttoainetilanteen johdosta oli lentoimintaa jouduttu rajoittamaan jo elokuun loppulla supistamalla harjoituslento-ohjelmia.²⁹ Aselevon voimaantumispäivänä Ilmavoimien esikunta antoi polttoaineen kulutuksen säännöstelemiseksi uudet rajoitukset, joissa lentoaika oli rintamalaivueissa kolme tuntia ohjaajaa kohti kuukaudessa, paitsi Tiedustelulentolaivue 12:ssa viisi tuntia ja 16:ssa kymmenen tuntia. Viimemainituissa sallittu yläraja tarkoitti MY-kalustolla lentäviä ohjaajia, joiden koulutus oli alkamassa. Lentosotakoulussa ja Täydennyslentolaivue 17:ssä lentoaika oli kymmenen tuntia ohjaajaa kohti kuukaudessa. Edellämäinitut lentotuntimäärät tuli laskea syyskuun 1. päivästä, eikä niitä saanut ylittää ilman pakottavaa syytä eikä myöskään siirtää seuraavalle kuukaudelle. Tuntirajoitusten lisäksi tulivat vielä alueelliset rajoitukset. Syyskuun 6. päivänä kiellettiin lentäminen kymmentä kilometriä lähempänä rintamalinjaa; kuitenkin alueellemme tulleet viholliskoneet oli torjuttava.³⁰

Lennonvarmennusaluejako järjestettiin syyskuun alkupuolella uudelleen. Maan eteläosa jaettiin kahteen lennonvarmennusalueeseen välirajan kulkiessa linjalla Vaindlo — Lammi — Haapamäki — Utajärvi. Itäinen alue määrättiin Lentorykmentti 4:n ja läntinen Lentorykmentti 5:n alaisuuteen.³¹ Saksalaisten hallussa ollut Pohjois-Suomi ei kuulunut uuteen aluejakoon.

Yllämainittujen rajoitusten johdosta syyskuun lentotoiminta käsitti pääasiassa vain laivueiden siirrot uuden ryhmytyksen mukaisesti tukikohtiin. Ne saatiin loppuun-suoritetuiksi syyskuun 23. päivään mennessä. Syyskuun alkupuoliskolla poistettiin myös kaikista koneista keltaiset omakonetunnukset, jotka olivat olleet yhteisiä saksalaisten itärintamatunnusten kanssa.³² Tunnus oli nokkaan tai rungon takaosaan maalattu keltainen rangas³³

Muu lentotoiminta jäi vähäiseksi ja rajoittui melkein yksinomaan koulutuslentoihin. Pommikoneiden ohjaajille ja tähystäjille pidettiin radiopurjehduskurssi Ilmavoimien Viestikoulussa Parolassa. Sille osallistui mm. kymmenen Pommituslentolaivue 42:n ohjaajaa ja tähystäjää.³⁴ Tiedustelulentolaivue 16 aloitti 11. 9. ohjaajiensa koulutuksen MY-kalustolla jatkaen sitä 19. päivään, jolloin välirauhansopimuksen rajoitukset tulivat voimaan.³⁵ Koulutustoimintaa oli jossain määrin myös Pommituslentolaivue 46:ssä, johon muodostettiin 15. 9. koulutuslentue Täydennyslentolaivue 17:n lakkauttamisen jälkeen.³⁶ Hävittäjälentolaivue 34 suoritti lisäpolttoainesäiliöiden kokeiluja MT-kalustolla.³⁷ Lentoyksiköiden tekemistä yksittäisistä lennoista on syytä mainita Tiedustelulentolaivue 12:n kuvaustiedustelulennot syyskuun 13., 15. ja 17. päivinä. Ne ulottuivat Laatokalle Valamon ja Konevitsan tasalle. Lennot tehtiin BL-koneella ja niiden tuloksista on laivueen sotapäiväkirjassa maininta ”ei havaintoja”.³⁸ Mielenkiintoisin lienee kuitenkin Pommituslentolaivue 46:n saama tehtävä kuljettaa

Ylipäällikön erikoisedustaja everstiluutnantti U. Hahti Mikkelistä takaisin Rovaniemelle 17. 9. Hahti oli päämajassa tuomassa marsalkalle kenraalievosti Rendulicin vastausta. Hän yritti saada käyttöönsä lentokonetta paluumatkaa varten, mutta Ilmavoimien komentaja kenraaliluutnantti J. Lundqvist kieltäytyi antamasta sitä. Kenraaliluutnantti A. F. Airon määräyksestä kone kuitenkin saatiin. Sen (Dornier, DN-67) ohjaajana toimi lentomestari V. Salminen. Lähtö Mikkelistä tapahtui 17. päivän iltana. Nouseva rajuilma esti kuitenkin koneen pääsyn Rovaniemelle ja se joutui laskeutumaan Kemiin ilman ennakoilmoitusta. Kenttä oli tuolloin vielä saksalaisten hallussa. Hahti jatkoi autolla Rovaniemelle ja Salminen palasi Luonetjärvelle vasta 23. päivänä.³⁹

Vaikka lentäminen jäikin vähäiseksi, laivueissa varauduttiin kuitenkin tarvittaessa toimimaan. Tästä on osoituksena hälytyspäivystyksen järjestäminen hävittäjäyksiköissä heti uuteen tukikohtaan saapumisen jälkeen. Samoin sovittiin yhteistoiminnasta laivueiden kesken.⁴⁰ Kaiken kaikkiaan tilanne ilmavoimissa oli jokseenkin epävarma, oltiin varuillaan eikä tiedetty tarkalleen, mitä tulisi tehdä. Toisaalta varauduttiin Neuvostoliiton mahdolliseen hyökkäykseen ja toisaalta mahdolliseen sotaan saksalaisia vastaan.

Neuvostoliittolaisten ilmatoiminta oli syyskuun alkupuoliskolla Suomen rajojen tuntumassa verraten vilkasta. Venäläisten koneiden laskettiin loukanneen maamme ilmatilaa 4.—13. 9. välisenä aikana Karjalan kannaksella ja Etelä-Suomen alueella yli 140 kertaa. Suomenlahdella koneet lensivät useita kertoja Hangon seudulle asti. Myös Pohjois-Suomessa venäläisten tiedustelulennot ulottuivat rautatien suunnassa jopa Pohjanlahdelle asti.⁴¹ Tilanteen epävarmuus päättyi vasta välirauhansopimuksen astuttua voimaan. Sopimus esti kuitenkin ilmavoimien käytön saksalaisia vastaan aina lokakuun alkuun asti.

LÄHDEVIITTEET

1. Gabriellson, B: Ilmavoimat Suomen sodassa 1941—1945, julkaisematon tutkimus, Helsinki 1949, ss 145—150 ja 183.
2. Gabriellson, emt, ss 150—151 ja Tsto IV/HLe. Lv. 26:n spk 1. 1.—4. 12. 1944, merkintä 31. 8. ja 3. 9., SArk 7267.
3. Gabriellson, emt, s 151.
4. E/Le.R 4:n spk:n liitteet 230 ja 241, SArk 17995 ja Gabriellson, emt, ss 179—180.
5. Pajari, Risto: Jatkosota ilmassa, WSOY, Juva 1982, s 253.
6. Gabriellson, emt, ss 180—181.
7. E/Le.R 4:n spk 17. 7.—22. 11. 1944, merkintä 11. 9., SArk 17987 ja E/Le.R 4:n spk:n liite 240.
8. E/Le.R 4:n spk:n liite 250.
9. Ahto, Sampo: Aseveljet vastakkain, Lapin sota 1944—1945, Karisto, Hämeenlinna 1980, s 76 ja Saarinen, emt, s 9.
10. Gabriellson, emt, s 182 ja Blinnika Aulis: Valvontakomission aika, WSOY, Porvoo 1969, s 187.
11. E/Le.R 4:n spk:n liitteet 267 ja 269 ja Gabriellson, emt, s 179.
12. E/Le.R 4:n spk:n liite 266.
13. Erik.E Sarkon kirj. 76/IV/64 sal 13. 9. 1944, SArk T 17545, 15/5.
14. Lentojoukkojen sijoitukset 20. 9. 1944, SArk T 19284, 8a.
15. Blinnika, emt, s 180 ja Saarinen, emt, s 41.
16. E/Le.R 4:n spk:n liite 225.

17. Ilmav.E:n kirj. 367/Ye3/8a sal 25. 10. 1944, ss 3—4, SArk T 19284, 8a.
18. E/Le.R 4:n spk:n liite 239, vert. Pajari, emt, s 253.
19. Erik.E Sarkon kirj. 76/IV/64 sal 13. 9. 1944, SArk T 17545, 15/5.
20. Ed. alaviitteessä mainittu lähde.
21. Gabriellsson, emt, s 180.
22. Insinöörikapteeni Hellmanin muistiot 14. 9. ja 15. 9. 1944, SArk T 17545, 13/5 ja 14/5, vert. Pajari, emt, s 255.
23. Erik.E Sarkon kirj. 15/IV/51 sal 27. 9. 1944, SArk T 17545, 6/5.
24. E/Le.R 4:n spk:n liite 251.
25. Gabriellsson, emt, s 191.
26. HLe.Lv. 26:n kom:n spk 1. 9.—19. 10. 1944, merkinnät 15.—19. 9. ja 1.—2. 10., SArk 7263.
27. E/Le.R 4:n spk:n liitteet 254 ja 255 sekä Gabriellsson, emt, ss 181—182.
28. E/Le.R 4:n spk, merkintä 17. 9. 1944 ja E/Le.R 4:n spk:n liite 260.
29. Le.R 4:n kirj. 922/III/4p sal 22. 8. 1944, SArk 20182.
30. E/Le.R 4:n spk:n liitteet 237 ja 245.
31. Ilmav.E:n kirj. 2503/Viesti/2 sal 10. 9. 1944, SArk T 12679.
32. Ilmav.E:n kirj. 3346/Ye3/2k sal 10. 9. 1944, SArk T 17545, 76/21.
33. Keskinen, K.: Suomen Ilmavoimien historia 1, Forssa 1977, s 85.
34. PLe.Lv. 42:n spk:n liite 983, SArk 20182.
35. TLe.Lv. 16:n spk, merkinnät 11.—19. 9. 1944, SArk 23636.
36. E/Le.R 4:n spk:n liite 245.
37. HLe.Lv. 34:n toimintakertomus, s 1, SArk 7284.
38. TLe.Lv. 12:n spk, merkinnät 13.—17. 9. 1944, SArk 23633.
39. Hahti, U.S.: Eräitä näkökohtia Suomen rintaman muutokseen syksyllä 1944, Suomi taisteli, 6. osa, Porvoo 1980, ss 35—36 (Hahti mainitsee koneen olleen Blenheim) ja PLe.Lv. 46:n spk 14. 4.—21. 11. 1944, merkinnät 17.—23. 9., SArk 20186.
40. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkinnät 9.—13. 9. 1944.
41. Päämaja, Tied.1 2817/ilm./sal 13. 9. 1944, SArk T 12679, 12/19.

3. SAKSAN SUOMESSA OLLEET ILMAVOIMAT JA NIIDEN TOIMINTA SYYSKUUSSA 1944

Pohjois-Suomessa sodan aikana olleet saksalaiset ilmavoimat kuuluivat Luftflotte 5:n alaisuuteen. Niiden tehtävänä oli Norjan ilmapuolustus, osallistuminen operaatioihin Pohjois-Atlantilla ja Jäämerellä sekä Pohjois-Suomesta suoritettavien sotatoimien tukeminen. Fliegenführer Nord (Ost) huolehti Pohjois-Norjan ilmapuolustuksesta ja Jäämeren alueen valvonnasta ja hallinnollisesti sen alaisen Einsatzstab z.b.V. Kirkenesin tehtävänä oli sotatoimet Neuvostoliittoa vastaan pohjoisessa. Hävittäjätoiminnasta vastasi Jagdführer Norwegen.¹ Vuoden 1943 lopulla siihen asti ainoastaan hallintotehtäviä hoitanut Luftgaustab Finnland määrättiin Saksan Suomessa olevien ilmavoimien komentavan kenraalin esikunnaksi. Sen johtoon tulivat Suomeen sijoitetut Saksan ilmavoimien osastot.² Luftflotte 5:n aluekomentajana toiminut kenraali C. Harmjanz nimitettiin kaikkien Saksan Suomessa olevien ilmavoimien komentajaksi.³

Vuoden 1943 aikana saksalaiset rakensivat Pohjois-Suomen alueelle lennonjohtojärjestelmän. Siihen kuuluivat alueenjohtodot Kemissä ja Kirkkoniemellä. Kaikilla käytetyillä lentokentillä oli hävittäjien ohjauspisteet sekä radiolaitteet yhteydenpitoa varten. Kemin ja Nautsin komentopaikoilla oli edellisten lisäksi vielä lyhytaaltomajakat laskeutumista varten.⁴ Luftflotte 5:n pohjoisen johtoportaan Fliegenführer Nor-

din lentoyksiköiden konevahvuus oli kesällä 1944 enää 50—60 konetta, sillä vuoden 1942 lopulta lähtien oli pommitusyksiköiden iskukykyisin osa siirretty Välimeren rintamalle.⁵

Pohjois-Suomessa toimivien saksalaisten ilmavoimien ja suomalaisten ilmavoimien välirajaksi määrättiin 28. 2. 1944 linja Oulujoki — Oulujärvi — Luvajärvi — Kiimasjärvi — Nuokkijärvi — Kevätjärvi — Suiunjärvi — Sorokka. Paikkakunnat ja järvet jäivät suomalaisten puolelle.⁶

Heinäkuussa 1944 muutettiin Ilmavoimien esikunnan yhteydessä olevan saksalaisen yhteysupseerin esikunnan nimi kuulumaan Verbindungsstab der Oberkommando der Luftwaffe in Finnland. Yhteysupseeri ja hänen esikuntansa olivat puhtaasti yhteyselin Ilmavoimien esikunnan ja Saksan Suomessa olevien ilmavoimien komentavan kenraalin esikunnan välillä. Myös suomalaiset olivat asettaneet yhteysupseerin viimeinattuun esikuntaan, jonka siirtoa Rovaniemeltä Kaamaseen ryhdyttiin suunnittelemaan elokuussa 1944.⁷

Luftflotte 5:n pohjoisessa olleiden lentoyksiköiden konetilanteessa ei tapahtunut kesän 1944 aikana merkittäviä muutoksia. Saksalaisten lentotoiminta Pohjois-Suomen ja Pohjois-Norjan alueella väheni kuitenkin elokuussa. Syynä tähän oli polttoainepula. Se aiheutti eräiden lentoyksiköiden asettamisen lentokielttoon ja johti lopulta 27. 8. huolto- ja korjaustöiden jälkeen suoritettavien koe- ja vastaanottolentojen kieltämiseen. Polttoainepula haittasi myös tuntuvasti pommituslentotoimintaa. Venäläisten voimakkaat ilmahyökkäykset aiheuttivat suurta tuhoa, vaikka saksalaiset pystyivätkin aiheuttamaan hyökkääjälle suuria tappioita tehokkaalla torjuntahävittäjätoiminnalla.⁸

Suomen erillisrauhattunnustelut vaikuttivat myös Suomen ja Saksan ilmavoimien välisiin suhteisiin. Elokuun 17. päivänä ilmavoimien komentaja, kenraaliluutnantti Lundqvist esitti Saksan yhteysupseerille, kenraali W. Erfurthille Saksan ilmavoimien yhteysupseerin poisottamista Ilmavoimien esikunnasta.⁹ Saksalaisten vetäytymisvalmistelut ja venäläisten lisääntynyt ilma-aktiivisuus pohjoisessa nopeuttivat saksalais-esikunnan siirtymistä Rovaniemeltä Kaamaseen.

Saksalaisten konevahvuus Pohjois-Norjan ja Lapin alueella oli elo—syyskuun vaihteessa noin 50—60 taistelukonetta, eikä kuten päämajan muistiossa lokakuun 1. päiväältä ilmoitettiin sen olleen 160—170 konetta.¹⁰ Heillä oli käytössään olevalla alueella tiheä ja hyvä lentokenttäverkko sekä erinomainen lennonjohtojärjestelmä.¹¹ Heidän ilmavalvontajärjestelmänsä oli myös erinomainen, sillä heillä oli käytössään useita tutkia. Myös ilmatorjunta oli erittäin tehokas. Suomalaiset arvioivatkin saksalaisten ilmavoimien taisteluvaron suureksi ja henkilöstön kokeneeksi.¹²

Suomalaisten Valvontakomissiolle antamien tietojen mukaan saksalaisilla olisi ollut lentoyksiköitä Lapin alueella Petsamossa, Nautsissa, Alakurtissa, Pontsalenjoella, Kemijärvellä, Rovaniemellä ja Kemissä. Kun tähän lisätään samassa raportissa mainittu Pohjois-Norjan alueella olleet konemäärät, saadaan yhteismääräksi edellämainittu 160—170 konetta.¹³ Näin suuren poikkeavuuden syntyyn verrattuna saksalaisten ilmoittamiin vahvuuksiin on mitä ilmeisimmin vaikuttanut halu antaa Valvontakomis-

siolle kuva saksalaisen ilma-aseen voimakkuudesta pohjoisessa. Eroon vaikuttaa luonnollisesti myös se, että raportissa näytetään käytetyn ainakin suurelta osin lentoyksiköiden kirjavahvuuksia todellisten konemäärien sijasta.

Suomi katkaisi suhteensa Saksaan syyskuun 2. päivänä. Päivää myöhemmin kenraali Harmjanzin esikuntapäällikkö eversti von Gramon-Taubadel kutsui suomalaisen yhteysupseerin luokseen ja ilmoitti yhteistoiminnan Saksan ja Suomen ilmavoimien välillä olevan lopussa, ja ettei suomalaisille enää luovutettaisi sotatoimia koskevia tietoja.¹⁴

Kenraalien Erfurth ja Harmjanz välillä syyskuun 2. päivänä käydystä keskustelusta käy selville, että saksalaisten tarkoituksena oli liittää Etelä-Suomessa olevat lentomuodostelmansa pohjosiin joukkoihin.¹⁵ Kaikki taistelukoneet lienevät poistuneet jo elokuun puoliväliin mennessä, joten jäljellä oli vain joitakin kuljetus- ja yhteistoimintakoneita. Porissa sijainneet korjaamo ja varikko olivat siirtyneet jo aiemmin Kemiin.¹⁶ Syyskuun 6. päivänä saksalaiset päättivät tuhota Porin lentokentän, etteivät venäläiset voisi käyttää sitä Pohjanlahden meriliikenteen häiritsemiseen.¹⁷ Hävitystyön he toteuttivat perusteellisesti poistuessaan Porista 14. 9.¹⁸

Kemin lentotukikohdan evakuointitoimenpiteet käynnistettiin heti syyskuun alussa. Saksalaisilla oli tukikohdassa paljon materiaalia, ja evakuointiin oli aluksi varattu aikaa vain 15. päivään syyskuuta asti sekä kuljetuksiin oli käytettävissä suhteellisen vähän kalustoa. Tästä johtuen osa materiaalia aiottiin hävittää räjäyttämällä. Lentopommien räjäytyksistä ilmoitettiin paikalliselle suojeluskuntapiirille. Syyskuun 7. päivänä saksalaiset päättivät kuitenkin, ettei pommeja räjäytetä toistaiseksi. Kemin tukikohdan komendantin ja suomalaisen yhteysupseerin kesken sovittiin, että saksalaiset ottaisivat 1000 kilon pommit ja suomalaisille jäisivät 500 ja 250 kilon pommit. Ennen lastaustyön alkamista Yhteysesikunta Roi ilmoitti, etteivät saksalaiset luovuta pommeja. Evakuoinnin kiireyttä osoitti Liedakalassa olleen moottorikorjaamon tyhjennys, sinne jäi nimittäin 30 lentokoneen moottoria ja jonkin verran korjaamokalustoa. Saksalaisten hylkäämään korjaamoon oli suojeluskunta asettanut vartion. Suojeluskuntapiiriin päällikön luvalla materiaali lastattiin junaan ja lähetettiin Tamperelle.¹⁹

Syyskuun 14. päivänä suomalainen yhteysupseeri sai käskyn poistua Kemistä. Tätä ennen saksalaiset olivat saaneet määräyksen jatkaa evakuointia vielä syyskuun 15. päivän jälkeenkin. Alussa vallinnut epätietoisuus katosi ja työt suoritettiin perusteellisesti. Kuljetukset suuntautuivat pääasiassa Toppilaan Oulussa ja Ykspihlajaan Kokkolassa. Ouluun saksalaisilta jäi yli 100 sotamateriaalilla kuormattua rautatievaunua, joita ei pyynnöistä huolimatta luovutettu heille. Suorittamassaan tarkastuksessa yhteysupseeri totesi 22 vaunussa olleen ilmavoimien materiaalia mm. 10 lentokoneen moottoria sekä 250 ja 1000 kilon lentopommeja.²⁰

Syyskuun loppuun mennessä saksalaiset tuhosivat eteläisen Lapin lentokentät Kemissä, Pudasjärvellä ja Rovaniemellä. Lentokalusto oli siirretty pääosin Kaamasen ja Ivalon kentille, joskin myös Sodankylää ja Kemijärveä käytettiin vielä.²¹ Saksalaisten ilmavoimien ryhmittymuutokset syyskuun aikana osoittavat lentotoiminnan painopis-

teen siirtyneen Jäämeren ja Petsamon alueelle. Tämä oli luonnollista, koska sillä suunnalla odotettiin tapahtuvan Neuvostoliiton seuraavan suurhyökkäyksen²². Ryhmitys osoittaa myös, ettei ilmavoimia oltu ajateltu käytettäväksi suomalaisia vastaan ainakaan vielä.

LÄHDEVIITTEET

1. Anttonen, O. — Valtonen, H.: Luftwaffe Suomessa 1941—1944, 1. osa, Helsinki 1976, ss 3—4.
2. Erfurth, W.: Suomi sodan myrskyissä 1941—1945, Porvoo 1951, ss 145—146.
3. Anttonen, O.: Luftwaffe-Suomessa 1941—1944, 2. osa, Tuusula 1980, s 23 ja Hölter, Hermann: Armeie in der Arktis, Bad Nauheim 1953, s 67.
4. Anttonen, emt, s 25.
5. Anttonen—Valtonen, emt, s 8 ja Anttonen, emt, ss 3—4, 15—16 ja 34.
6. Ilmav.E:n kirj. 3674/Ye.3/8a sal 25. 10. 1944, SArk T 19284, 8a.
7. Ilmav.E:n kirj. 3594/Ye.3/8a sal 7. 10. 1944, SArk T 19284, 7b ja Anttonen, emt, s 42.
8. Anttonen, emt, ss 42—44.
9. Erfurth, W.: Sotapäiväkirja v. 1944, Porvoo 1954, s 250.
10. Jäljennös Päämajan muistiosta 1. 10. 1944. SArk T 19284, 4f, Pajari, emt, s 257, vert. Suomen sota, 9. osa, Kuopio 1960, s 333.
11. Anttonen, emt, s 25.
12. Gabrielsson, emt, s 188—189.
13. Alaviitteessä 10 mainitut lähteet.
14. K.O. n:o 3427/Ye.3/7b 19. 9. 1944, SArk T 19284, 7b ja Suomen sota, 9. osa, s 333.
15. Erfurth, Sotapäiväkirja, s 267.
16. Anttonen, emt, s 45.
17. Ahto, emt, s 110, Tuovinen, M.: Lapin sota 1944—1945, Suomen historian pro gradu -työ Jyväskylän kasvatustieteiden korkeakoulussa 1964, s 62, vert. Pajari, emt, ss 256—257.
18. Gabrielsson, emt, s 182 ja Pajari, emt, 256—257.
19. K.D. n:o 3427/Ye.3/7b 19. 9. 1944, SArk T 19284, 7b.
20. Ed. alaviitteessä mainittu lähde ja Ahto, emt, s 109.
21. Jäljennös Päämajan muistiosta 1. 10. 1944, SArk T 19284, 4f.
22. Ahto, emt, s 88.

4. ILMASOTA SAKSALAISIA VASTAAN ALKAA ("VERINEN LOKAKUU")

4.1 Ilmavoimien alkutilanne

Syys-lokakuun vaihteessa alkaneissa todellisissa sotatoimissa saksalaisia vastaan tuli lentotuen tarve maavoimille ilmeiseksi. Ilmavoimien ryhmitys pohjoisessa käytävää sotaa ajatellen oli kuitenkin sangen epäedullinen, sillä lentomatkat kohteille olivat pitkät. Samoin ei oltu luotu vielä mitään todellista organisaatiota sotatoimien suorittamiseksi. Tosin eversti Sarko oli jo 15. 9. määrätty Pohjois-Suomen ilmakomentajaksi, mutta hänellä ei ollut käytössään varsinaisia taisteluyksiköitä. Samoin erikoiseisikunnan sijoituspaikka Iisalmessa oli liian kaukana varsinaiselta toiminta-alueelta. Päämaja vaatikin Ilmavoimien komentajalta 30. 9. selvityksen ilmavoimien toimintamahdollisuuksista Pohjois-Suomessa. Vastauksessaan kenraaliluutnantti Lundqvist totesi suurinta osaa pommitusvoimista voitavan käyttää Kemin korkeudelle saakka ja kahta laivuetta myös sen pohjoispuolella sekä hävittäjistä vain MS-, BW- ja CU-

koneita, kunnes Vaalan ja Paltamon kentät olisi laajennettu tai Kemin kenttä miehitetty ja kunnostettu, minkä jälkeen MT-laivueen käyttö mahdollistuisi.¹ Sotatoimiin suunniteltujen laivueiden sijoitupaikat olivat Pommituslentolaivue 42 Naarajärvellä, 44 Rissalassa, 46 Luonetjärvellä ja 48 Vesivehmaalla sekä Hävittäjälentolaivue 26 ja 28 Onttolassa, 34 Selänpäässä ja Tiedustelulentolaivue 14 Paltamossa.²

Ilmasotatoimet saksalaisia vastaan käynnistettiin lokakuun 1. päivänä annetulla käskyllä, missä sanottiin:

1. Lentoyoukot osallituvat sotatoimiin Pohjois-Suomessa olevia saksalaisia joukkoja vastaan. Toimintaa johtaa eversti Sarko.
2. Eversti Sarkolle alistetaan operatiivisessa suhteessa Lentorykmentti 2:n MS- ja BW-koneet.
3. Eversti Sarkon käyttöön annetaan Lentorykmentti 4. Yhteysupseeri lähetettävä Lentorykmentti 4:stä.
4. Toiminta aloitettava heti.

Käskystä eversti R. Pajari.³

Edellämainittu kaukokirjoitinsanoma oli osoitettu eversti Sarkolle, Lentorykmentti 2:lle ja 4:lle. Samanaikaisesti Ilmavoimien komentaja vahvensi Lentorykmentti 4:ää alistamalla sille Pommituslentolaivue 6:n Lentorykmentti 1:stä.⁴

Ilmavoimat eivät siis olleet valmistautuneet suojaamaan edellisenä yönä käynnistynyttä Tornion mairhinnousua ja huonon sään johdosta varsinainen lentotoiminta pystyttiin käynnistämään vasta lokakuun 2. päivänä.⁵ Välittömästi tuli myös ajankohtaiseksi laivueiden siirto lähemmäksi toiminta-aluetta. Erikoisesikunta Sarkon toimesta oli kunnostettu Vaalan ja Paltamon kentät vastaanottokelpoiksi. Ensimmäisinä siirtyivät pohjoiseen Hävittäjälentolaivue 26:n BW-koneet, joka laskeutuivat Vaalaan 2. 10. puolenpäivän aikaan.⁶ Myös laivue 28:n MS-koneet lienevät siirtyneet Paltamoon samoihin aikoihin.⁷ Eversti Sarko oli siirtynyt Ouluun III AKE:n yhteyteen heti lokakuun alussa mukanaan osa erikoisesikunnan henkilöstöä osan jäädessä vielä Iisalmeen. Pommituslentolaivueiden siirrosta pohjoisemmaksi Ilmavoimien esikunta käski 3. 10. Tällöin laivue 42:n työkentäksi määrättiin Paltamo ja 48 käskettiin kokonaisuudessaan Vesivehmaalta Vaalaan. Samassa yhteydessä määrättiin eräitä konesiirtoja yksiköiltä toisille. Tiedustelulentolaivue 14:n piti lähettää FR- ja LY-lentueensa Rissalaan. Laivueen Paltamoon jääneet MS-koneet samoinkuin siellä olleet Hävittäjälentolaivue 28:n MS-koneet sekä Vaalaan tulleet laivue 26:n BW-koneet määrättiin siirrettäväksi Pudasjärven kentälle heti, kun se on korjattu käyttökeloiseksi. Niistä piti muodostaa taisteluosasto, jonka komentajan määrääminen jäi eversti Sarkon tehtäväksi. Lentueet jäisivät kirjanpidollisesti kuulumaan omiin yksiköihinsä.⁸

Siirto toteutui ainoastaan laivue 14:n osalta 15. 10., mutta muut Pudasjärvelle käsketyt yksiköt oli jätettävä toistaiseksi entisiin tukikohtiinsa sijoitusvaikeuksien takia.⁹ Pommituslentolaivue 48:n siirtoa helpottamaan muodostettiin erityinen kuljetuslentue, joka käsitti Douglas DC-2 ja Junkers Ju-34 (DO- ja JU-) koneet Ilmavoimien esikunnasta, yhden JU-koneen laivue 42:stä ja kaksi JU-konetta Ilmavoimien Viestikoulusta.¹⁰ Myös ilmavoimien tehokkaimman hävittäjäkaluston (MT-kaluston) siirtämistä

sotatoimialueelle suunniteltiin. Tätä silmällä pitäen Hävittäjälentolaivue 34 sai käskyn tiedustella toimintaedellytykset Paltamossa. Tulos oli kuitenkin kielteinen, sillä kentällä oli jo kaksi laivuetta. Laivueen varastot ja maahenkilöstö — poisluettuina reserviläiset — määrättiin kuitenkin 3. 10. lähtemään pohjoiseen. Ilmoitaututtuaan Oulussa eversti Sarkolle heille kerrottiin, että tuleva tukikohta on Kemi sen valtauksen jälkeen.¹¹

4.2 Lentoryhmä Sarko muodostetaan ja ryhmitetään

Ilmasota saksalaisia vastaan oli muodollisesti alkanut, mutta lentoyksiköt olivat vielä osittain hajallaan ajatellen keskitettyä toimintaa. Myös johtosuhteet olivat puutteelliset. Eversti Sarkolle oli tosin annettu 1. 10. käsky johtaa saksalaisia vastaan käytäviä ilmasotatoimia. Häneltä puuttui kuitenkin toistaiseksi tähän tehtävään kykenevä esikunta, sillä erikoisesikunta oli perustettu lähinnä tukeutumismahdollisuuksien luomista silmällä pitäen. Asia korjautui lokakuun 6. päivänä annettulla Ilmavoimien komentajan käskyllä, jolla koottiin yhdeksi kokonaisuudeksi Lapin sotaan määrätty lentoyksiköt tai niiden osat. Pohjois-Suomeen muodostettiin Lentoryhmä Sarko komentajanaan eversti Sarko. Ryhmän esikunnaksi määrättiin Lentorykmentti 2:n esikunta, jonka pääosan oli siirryttävä välittömästi Joensuusta Ouluun. Lentoryhmälle alistettiin suoraan Tiedustelulentolaivue 14 (MS- ja LY-koneet), Hävittäjälentolaivue 26 (BW- ja FK-koneet), Hävittäjälentolaivue 28:n MS-lentue ja Hävittäjälentolaivue 34 (MT-koneet). Myös Lentorykmentti 4 alistettiin operatiivisesti Lentoryhmä Sarkolle, ja se määrättiin perustamaan komentopaikka Ouluun. Pommituslentolaivueiden tukikohdiksi tulivat, kuten jo edellä on kerrottu, Paltamo (42), Rissala (44), Luonetjärvi (46) ja Vaala (48). Pommituslentolaivue 6 siirrettiin Vaasaan. Lentokenttien tuki- ja huoltojoukoiksi määrättiin Lentokenttäkomppaniat 3, 4 ja 13. Saksalaisten jälkeensä jättämien tuhottujen lentokenttien kunnostamiseksi mahdollisimman nopeasti Ilmavoimien komentaja käski insinöörikapteeni Hellmannin rakennusteknilliseksi asiantuntijaksi ja töiden valvojaksi Lentoryhmä Sarkoon.¹²

Edellämainitut järjestelyt aiheuttivat Lentorykmentti 2:n kohdalla sen, ettei se enää kyennyt huolehtimaan sille aikaisemmin määrätystä vastuualueesta. Niinpä Lentorykmentti 1:n aluetta laajennettiin käsittämään myös se. Samassa yhteydessä Lentorykmentti 1:lle alistettiin Lentorykmentti 2:n sotaan osallistumattomat lentoyksiköt, 10. Lentokenttäkomppania ja Ilmavalvontapataljoona 8.

Tiedustelulentolaivue 12:n BL-lentue määrättiin Pommituslentolaivue 48:een. Näitä järjestelyjä toteuttamaan Ilmavoimien komentaja käski eversti R. Harju-Jeantyn, jonka oli ilmoitaututtava tehtävän suoritettuaan uuteen erikoistehtävään Ilmavoimien esikunnassa.¹³

Lentoryhmä Sarkon esikunta oli toimintavalmiina Oulussa lokakuun 9. päivänä.¹⁴ Sen esikuntapäällikkönä oli everstiluutnantti O. Holm, huoltopäällikkönä majuri M. Hytönen sekä viestikomentajana majuri E. Heinilä. Esikunnan tärkeimmän toimis-

ton, toimisto III (operatiivinen toimisto), päällikkönä toimi majuri P. Käär. Lentoryhmä asetti maavoimien yhtymiin seuraavat yhteysupseerit:

- III Armeijakunnan esikunta: majuri H. Helenius ja kapteeni K. Uola,
- Ryhmä Pajari, kapteeni A. Huhtala ja
- Ryhmä Lagus, luutnantti Eerola, 12. 10. lähtien luutnantti Ahonen.¹⁵

Lentoyksiköiden komentajina toimivat: Lentorykmentti 4 everstiluutnantti B. Gabrielsson, Pommituslentolaivue 42 majuri K. Kepsu, 44 majuri T. Meller, 46 kapteeni O. Pesola ja 48 majuri E. Ahtiainen, Tiedustelulentolaivue 14 majuri A. Kurimo, Hävittäjälentolaivue 26 majuri E. Metsola ja 34 majuri E. Luukkanen sekä Osasto Jauri kapteeni E. Jauri. Lentorykmentti 4:n esikunta sijaitsi Luonetjärvellä.¹⁶

Lentotehtävän kulku pyytäjältä suoritusportaaseen tapahtui siten, että maavoimien yhtymässä olleelta yhteysupseerilta tuli pyyntö III Armeijakunnan esikuntaan ja sieltä edelleen lentoryhmän esikuntaan. Täällä pyyntö muokattiin käskyksi ja välitettiin suoraan alistetuille lentoyksiköille ja/tai Lentorykmentti 4:n esikunnalle ja Oulussa olleelle komentopaikalle, jotka käskivät edelleen pommituslentolaivueita.¹⁷

Johdettuun ja tehokkaaseen lentotoimintaan tarvittavat edellytykset olivat nyt periaatteessa olemassa. Lentorykmentti 4 perusti komentopaikkansa Ouluun jo lokakuun 8. päivänä. Sen päällikkönä toimi aluksi rykmentin esikuntapäällikkö everstiluutnantti R. Artola ja myöhemmin komentaja everstiluutnantti Gabrielsson.¹⁸ Tilanne ei ollut kuitenkaan johtamisen kannalta aivan yksiselitteinen, sillä pommitusvoimia ei ollut alistettu suoraan lentoryhmälle. Tämä aiheuttikin useasti ristiriitaisen tilanteen eversti Sarkon käskiessä suoraan laivueita pyrkiessään mahdollisimman nopeaan toimintaan. Rykmentin komentaja vaati taas oikeutetusti käskyjen tulemistä ensin hänelle, jotta hän pystyisi valvomaan lentoyksiköidensä toimintaa ja olisi tietoinen niiden kulloisestakin tehtävästä.¹⁹

Hävittäjälentolaivue 34, jolla oli MT-kalusto, ei osallistunut lainkaan sotatoimiin, vaikka sen maahenkilöstö olikin siirtynyt pohjoiseen. Laivueen toimintamahdollisuudet pohjoisen lyhyinä syys- ja talvipäivinä olisivat muodostuneet sangen rajoitetuiksi, eikä se lentomatkojen pidentyessä olisi voinut saattaa pommitusmuodostelmia kaukana olleille kohteille. Alueen lentokenttätilanne oli myös yksi syy päätettäessä luopua MT-koneiden käytöstä Lapin sodassa. Laivueen alistus lentoryhmälle lakkautettiinkin 23. 10.²⁰ (Lentoryhmä Sarkon kokoonpano sivulla 158).

Lokakuun 5. päivänä Oulun Pyykösjärvelle siirtynyt päämajan tiedusteluosaston ilmakomentajan alainen Osasto Jauri alistettiin kahta vuorokautta myöhemmin Lentoryhmä Sarkolle. Osastoon liitettiin samassa yhteydessä Pommituslentolaivue 6:n kaikki vesikoneet. Osasto Jaurin tehtäväksi tuli kuljetuslentojen suoritus maavoimien hyväksi sekä tarvittaessa kaukopartioiden kuljetukset.²¹

Erikoisesikunta Sarkon päätehtävänä ollut lentokenttien kunnostus pysyi edelleen yhtenä tärkeimmistä tehtävistä, sillä saksalaiset olivat vetäytyessään hävittäneet alueella olleet kentät. Ensimmäisenä ryhdyttiin Pudasjärven kentän korjaustöihin insinöörikapteeni Hellmannin laatimien suunnitelmien mukaisesti lokakuun 6. päivän jälkeen. Kenttä saatiinkin jonkinlaiseen kuntoon kuukauden puoliväliin mennessä. Myös

Kemin tukikohdan kunnostustyöt aloitettiin välittömästi kaupungin jouduttua suomalaisten haltuun. Kenttä oli todella perusteellisesti hävitetty mukaanlukien lähes kaikki rakennukset. Se saatiin kuitenkin välttävään kuntoon lokakuun 17. päivään mennessä.²²

Eversti Sarko antoi 14. 10. käskyn lentoyksiköiden uudelleen ryhmittämisestä kunnostettavana olevien kenttien valmistuttua. Tiedustelulentolaivue 14:n tuli siirtyä välittömästi Pudasjärvelle, jonne myös Pommituslentolaivue 42 määrättiin lähettämään etukomennuskunta valmistelemaan laivueen siirtoa. Tukikohdan päälliköksi Sarko määräsi everstiluutnantti Holmin siihen asti kunnes laivue 42 oli saapunut sinne. Holm lähti Pudasjärvelle 15. päivän aamuna, ja majuri Helenius otti vastaan lentoryhmän esikuntapäällikön tehtävät. Ensimmäiset tiedustelulentolaivueen koneet (LY, 6 MS ja 5 MS,) laskeutuivat Pudasjärvelle samana päivänä kello 11.00. Kentän pinta oli kuitenkin vielä varsin pehmeä ja yksi koneista, MS-625, meni nokalleen laskutelineen upotessa kiitotiehen. Hävittäjälentolaivue 26 sai käskyn lähettää maaorganisaationsa välittömästi Kemin kentälle, missä jo oli laivue 34:n vastaavat osat. Lentävän portaan oli oltava valmiina siirtymään sinne eri käskyllä. Kemin tukikohdan päälliköksi määrättiin majuri Meller. Pommituslentolaivueiden 44 ja 46 tuli heti lähettää komennuskunnat Kemiin valmistelemaan laivueiden siirtoa sinne. Myös lentoryhmän esikunta sai tehtävän valmistella komentopaikka Kemiin. Samassa käskyssä ennakoitiin jo Rovaniemen lentokentän mahdollista käyttöönottoa siten, että sinne tulisivat Tiedustelulentolaivue 14 ja Pommituslentolaivue 48. Myös Hävittäjälentolaivue 26 sai käskyn valmistautua käyttämään sitä työkenttanaan. Lokakuun 16. päivänä eversti Sarko teki esityksen III AK:n ilmatorjuntapäällikölle 6. Erillisen ilmatorjuntapatteriston toisen patterin siirtämisestä Pudasjärvelle, mihin esitykseen suostuttiinkin.²³

Taistelujoukkojen tukemisen tehostamiseksi Ryhmä Pajariin ja Ryhmä Lagukseen lähetettyjen yhteysupseerien tehtävät määritettiin lentoryhmän esikunnan toimesta 12. 10. 1944. Tehtävät olivat pommitusmaalien tarkka määrittäminen, etulinjan ja säätietojen ilmoittaminen, tehtävän muuttumisen välittäminen sekä tietojen antaminen mahdollisista vihollisen hävittäjistä omille koneille. Yhteysupseerien käyttöön osoitettiin radioautot, joiden tuli samalla toimia myös omien hävittäjien ohjausasemina.²⁴

Yhteysupseereista ensimmäisenä lähetettiin 7. 10. Tornion alueelle Pajarin esikuntaan kapteeni Huhtala. Hänen piti välittää edellämainitut tiedot käyttäen hyväksi alueella olevan Ilmavalvontapataljoona 4:n radioyhteyksiä.²⁵ Käytännössä viimeainittu radioverkko ei liene toiminut lainkaan, johon yhtenä syynä saattoi olla se, ettei ilmavalvontaverkko alueella ollut taistelujen ollessa parhaillaan käynnissä läheskään valmis. Todellisuudessa ilmoitukset ja tukipyynnöt yhteysupseerilta välitettiin taistelujoukkojen viestiyhteyksiä hyväksikäyttäen III AKE:aan. Tämä oli viestiyhteyksien ja etenkin puhelinyhteyksien vähyden takia erittäin hidasta, sillä saksalaiset olivat hävittäneet kaikki kantaviestiverkon linjat. Sama koski luonnollisesti päinvastaiseen suuntaan kulkevia lentotiedustelun tuloksia; ne saatiin taistelujoukkojen käyttöön yleensä liian myöhään. Tilanne paheni entisestään Tornion ja Kemin taistelujen ratkettua ja joukkojen lähdettyä etenemään. Sen sijaan sekä lentotiedustelu että lentotu-

ki arvostettiin yhteysupseerien mukaan sotatoimiyhtymissä hyvin korkealle.²⁶

Hävittäjätoiminnan johtamista varten lentoryhmän esikunta antoi 12. 10. ohjeet Lentorykmentti 3:lta saadun komentopaikan sijoittamisesta Kemiin 20. 10. mennessä. Komentopaikan tehtävänä oli johtaa lentoryhmälle alistettujen hävittäjäyksiköiden toimintaa.²⁷ Sen avuksi oli tarkoitus lähettää sotatoimialueelle kolme hävittäjien ohjausasemaa, joiden toimintasuunniksi käskettiin Rovaniemi—Kittilä, Rovaniemi—Ivalo ja Yli-Tornio—Kolari. Ohjausasemien tehtävänä oli hävittäjien taistelun johtaminen niiden ollessa kosketuksessa viholliskoneiden kanssa, etulinjan säätietojen antaminen koneille ja yhteysupseerien tietojen välittäminen. Ohjausasemina toimivien radioautojen tuli seurata etulinjaa pystytellen kuusi kilometriä sen takana.²⁸ Näiden ohjausasemien merkitys jäi kuitenkin vähäiseksi.²⁹ Ensimmäisessä tehtävässään niitä ei lainkaan tarvittu, sillä saksalaisten lentotoiminta omia koneitamme vastaan oli loppunut. Myös muut niiden tehtävät jäivät oletettavasti vähäisiksi, koska ne eivät aina kyenneet seuraamaan etulinjaa saksalaisten hävitettyä perusteellisesti tiestön.

Lentoryhmä Sarkon esikunnassa laadittiin päivittäin tulleiden tukipyyntöjen sekä Ilmavoimien esikunnan ja päämajan antamien käskyjen perusteella käsky lentoyksiköille seuraavan päivän toiminnasta. Jotta tehtävien suoritusta pystyttäisiin valvomaan tehokkaasti, vaadittiin Lentorykmentti 4:n komentopaikalta ja alistetuilta laivueilta ilmoitukset aamuisin klo 08.00 mennessä siitä, olivatko koneet lähteneet suorittamaan annettua tehtävää. Elleivät olleet, oli ilmoitettava syy siihen sekä toimintakenttien sääolosuhteet. Koneiden lähtiessä oli myös ilmoitettava niiden tehtävä, lukumäärä, tyyppi ja lähtökenttä.³⁰

Ilmatorjunta-asioiden hoito kuului myös lentoryhmän esikunnan tehtäviin. Ilmatorjuntajoukkoja oli Oulussa kaksi patteristoa. Omien koneiden ampumisen estämiseksi Oulun torjunta-alueella laadittiin erityinen ohje, joka rajoitti lentämistä 10 kilometrin säteellä kaupungin keskustasta. Alueella ei saanut lentää ilman pakottavaa syytä. Pyykösjärvelle tulevien vesikoneiden oli lähestyttävä tukikohtaansa pohjoisesta, sekä Oulun kentälle aikovien sitä etelästä. Lentokorkeuden tuli olla alle 500 metriä.³¹ Ohje palveli lähinnä Osasto Jauria, joka toimi Pyykösjärvellä noin 4 kilometriä Oulun keskustasta, ja lentoryhmän esikuntalentuetta. Viimemainittu oli perustettu lokakuun 15. päivänä, ja sen tehtävänä oli lentoryhmän kuriirilentotarpeen tyydyttäminen. Lentueen kalustona oli yksi Fieseler Storch (ST) kone.³² Esikuntalentue jäi käytännössä kuitenkin vain paperilla olevaksi yksiköksi, vaikka ST olikin Oulussa,³³ ja kuriirilenoista vastasi Osasto Jauri.

Lentoryhmä Sarkon toiminta vakiintui lokakuun puoliväliin mennessä. Sen esikunta oli kokonaisuudessaan paikalla avustavine osineen 17. päivänä. Myös laivueet sekä niiden maaorganisaatiot olivat niille määrättyissä tukikohdissaan. Ilmavoimien komentaja saapui tarkastusmatkalle lentoryhmään 14. päivänä. Suoritettu tarkastus ei antanut aihetta huomautuksiin.³⁴ Lentoryhmän toiminnan painopiste oli maavoimien taistelujen tukeminen lentopommituksien ja -tiedustelun avulla. Näin ollen sen esikunta työskentelikin kiinteässä yhteistoiminnassa III AKE:n kanssa. Lokakuun alun kiivaan lentotoiminnan aikana lentoryhmän komentajan, esikunnan ja lentoyksiköiden

työtaakkaa lisäsi Valvontakomission taholta tullut painostus, joka ilmeni kaikilla taasoilla. Valvontakomission ilmavoimien asioita hoitavista upseereista eversti Melnikov oli saapunut Ouluun jo lokakuun alkupäivinä ja kävi lentoryhmän esikunnan lisäksi ainakin Vaalassa.³⁵ Valvontakomission painostus haittasi lentoryhmän esikunnan työskentelyä siinä määrin, että lokakuun 13. päivänä III AKE:ssa kenraalien Siilasvuo ja Tokarev välillä käytyjen keskustelujen tuloksena viimeainittu lupasi huolehtia, ettei eversti Sarkoa enää liikaa vaivattaisi.³⁶ Valvontakomission ilmavoimia koskevasta toiminnasta kerrotaan jäljempänä enemmän.

4.3 Lentotoiminta 2. — 15. 10. 1944

4.3.1 Lentorykmentti 4

Ilmavoimien komentajan antamaa käskyä sotatoimien aloittamisesta saksalaisia vastaan lokakuun 1. päivänä ei voitu noudattaa huonon sään estäessä lentämisen. Rykmentin komentaja määräsi kuitenkin kaikki laivueet tunnin lähtövalmiuteen ilmoittaen samalla, että mahdollinen kohdealue ja rintamalinjan kulku annettaisiin hyökkäyskäskyn yhteydessä. Pommitustehtävien lisäksi Ilmavoimien esikunta käski Pommituslentolaivue 48:n kuvata Kemin lentokenttäalue ja kaupunki sekä Rovaniemen ja Kemijärven lentokentät. Lokakuun 2. päivästä alkaen rykmentti sai tehtävänsä eversti Sarkolta. Maavoimien lentotuentarpeen ollessa varsin suuri todellisten taistelujen alettua Sarko pyrki käskemään pommituslentolaivueita myös suoraan antamalla mm. lokakuun 5. päivänä Paltamoon 2. 10. laskeutuneelle laivue 48:n koneelle tiedustelutehtävän, jota suorittanut BL-190 tuhoutui pakkolaskussa Simojoen pohjoispuolella.³⁷ Rykmentin esikunta ei ollut tietoinen tehtävästä ja tämä vaikutti jo edellä kerrottuun ristiriitaan Sarkon ja Gabrielssonin välillä. Sille voidaan katsoa olleen useampia syitä. Yksi niistä oli ilmavoimien käskyn sanamuoto, joka ei merkinnyt Lentorykmentti 4:n suoraa alistusta lentoryhmä Sarkolle. Toinen liittyi Valvontakomissioon, joka painosti herkeämättä lentoryhmää tehostamaan ilmahyökkäyksiä saksalaisia vastaan sääolosuhteista riippumatta.³⁸ Kolmantena syynä voidaan pitää huonoja viestiyhteyksiä eri toimintapaikkojen välillä.

Lokakuun 2. päivänä Lentorykmentti 4 teki ensimmäisen hyökkäyksensä saksalaisia vastaan. Laivueet 44 ja 46 pommittivat vihollisen joukkoja sekä kalustoa Kemi—Rovaniemi tiellä 10 JK-, 2 DN-, 2 DB-3 ja 1 DB-3f koneella ja laivueet 42 ja 48 samoin Ranualta pohjoiseen johtavalla tiellä 20 BL-koneella. Sää oli tehtävän suorituksen kannalta sängen epäedullinen pilvikorkeuden vaihdella 300—1400 metriin; kuitenkin laivueiden suoritusilmoitusten mukaan osumia saatiin kohtuullisesti. Hyökkääjät puolestaan saivat vastaansa tarkkaa ilmatorjuntatulta, minkä seurauksena laivue 42 menetti BL-198:n.³⁹ Paluumatkalla Pommituslentolaivueet 42 ja 48 laskeutuivat huonon sään ja alkavan pimeyden johdosta Paltamoon lukuunottamatta kahta laivue 42:n konetta, jotka laskeutuivat Vaalaan. Seuraavana päivänä Ilmavoimien esikunta määräsi Paltamon 42:n ja Vaalan 48:n tukikohdaksi. Viimeainittu oli uudessa tukikohdassaan lokakuun 6. päivänä.⁴⁰

Rykmentti suunnitteli myös Kemijärven ja Rovaniemen kenttien lamauttamista yöpommituksena, mutta suunnitelman toteutus epäonnistui. Tehtävän suoritusta yritettiin 6. 10. illalla laivue 44:n voimin sään keskeyttäessä sen.⁴¹

Tornion ja Kemian alueella käytyjä ratkaisutaisteluja Lentorykmentti 4 tuki 6. ja 8. 10. tekemillään keskitetyillä pommituksilla. 6. päivänä tehtyyn hyökkäykseen osallistui 23 konetta laivueista 42 (12 BL), 44 (6 JK) ja 46 (2 DN, 2 DB ja 1 DF), mutta sen tulokset jäivät vähäisiksi. Sen sijaan saksalaiset hävittäjät ahdistelivat nyt ensikertaa pommittajia aiheuttamatta vaurioita. Kaksi omaa BW-konetta suojaasi pommittajia, mutta ne eivät päässeet kosketukseen vihollishävittäjien kanssa.⁴² Lokakuun 8. päivänä laivueet tekivät kaksi keskitettyä hyökkäystä Tornion pohjois- ja koillispuolella veitäytyviä saksalaisia vastaan. Tulokset olivat kohtalaisia, sillä nyt saatiin useita täysosumia teillä olleisiin marssirivistöihin ja ruuhkaumiin. Omat hävittäjät suojasivat pommittajia, mutta jälleen huonolla menestyksellä, sillä molemmilla kerroilla saksalainen hävittäjä pääsi hyökkäämään tosin saamatta aikaan vaurioita. Sitävastoin vihollisen tehokas ilmatorjunta sai koneisiin osumia.⁴³

Tornion taistelujen aikana tuli esiin myös vakava erimielisyys eversti Sarkon ja everstiluutnantti Gabrielssonin välillä jälkimmäisen vastustaessa useimmiten turhaan sään takia jo etukäteen epäonnistumaan tuomittujen lentotehtävien suoritusta.⁴⁴

Lokakuun 8. päivä oli Lapin sodan vilkkain lentotoimintapäivä. Lentoryhmä Sarkon koneet tekivät silloin yhteensä 64 konekohtaista suoritusta lentojen jakautuessa seuraavasti: pommikoneet 44 suoritusta, hävittäjät 11 suoritusta, tiedustelukoneet 6 suoritusta ja kuljetuskoneet 3 suoritusta.⁴⁵ Lokakuun 10. päivänä Lentorykmentti 4 teki jälleen kaikin käytettävissä olevin voimin pommihyökkäyksen Ryhmä Laguksen tukemiseksi Rovaniemen eteläpuolella. Tulokset olivat kohtalaiset, mutta laivue 44 menetti JK-256:n saksalaisten hävittäjien alasampumana. Maalialueella suojaustehtävissä olleet BW-koneet olivat poistuneet alueelta ennen JK-koneiden tuloa. JK-256 oli ainoa saksalaisten hävittäjien alasampuma suomalainen kone Lapin sodassa.⁴⁶

Pommituslentolaivue 48:n toimesta kuvattiin 2. 10. Kemian lentokenttä ja osa kaupunkia, Rovaniemen kenttä sekä Kemijärvi. Samalla lennolla tiedusteltiin myös tiet Olhava — Kemi — Tornio ja Kemi — Rovaniemi — Kemijärvi — Taivalkoski. Tulokset olivat jo klo 15.00 III AKE:n käytössä.⁴⁷ Kuvien perusteella todettiin Kemian kenttä perusteellisesti tuhotuksi. Näkö tiedustelun tulokset pystyttiin näin ollen antamaan tarvitsijain käyttöön välittömästi lennon päätyttyä. Niiden hyödyntämisessä sen sijaan oli koko Lapin sodan ajan ja etenkin alkuvaiheessa paljonkin toivomisen varaa, sillä taisteleville joukoille ei tietoja pystytty riittävän nopeasti välittämään.

Tornion ja Kemian taistelujen ratkettua Lentorykmentin esikunta sai käskyn tiedustella tiet Rovaniemi — Ivalo ja Rovaniemi — Kittilä tehtävänä selvittää, minne kaksi saksalaista divisioonaa oli kadonnut. Tehtävän sai Pommituslentolaivue 44, jonka JK-kalusto soveltui parhaiten näin pitkän lennon suoritukseen. Tiedustelun suoritti JK-273 ohjaajanaan kapteeni Iisalo 10. 10. aamulla. Tiedustelija laski edellisellä tieosuudella noin 350 ajoneuvoa ja jälkimmäisellä noin 150 matkalla pohjoiseen. Valtaosa niistä oli kuorma-autoja. Ivalon ympäristössä todettiin lisäksi kaksi suurehkoa va-

rastoaluetta. Tiedot olivat armeijakunnan esikunnalla jo iltapäivällä käytössään.⁴⁸ Lentorykmentti 4 ei kuitenkaan saanut 10. 10. eikä lähipäivinäkään pommitustehtävää näitä kohteita vastaan. Sen sijaan se kyllä hyökkäsi rintamalinjan välittömässä läheisyydessä olleita saksalaisia joukkoja vastaan. Jälkimmäistä tukitoimintaa pidettiin kaikesta päättäen jalkaväen taholta tärkeämpänä, koska joukoilta puuttui oman tykistön tuki.⁴⁹ Suoritettu lento oli ensimmäinen, jolla pyrittiin selvittämään saksalaisten liikkeitä koko Lapin alueella.

Säätietojen vaillinaisuuden vuoksi rykmentin komentaja päätti päivittäisistä sää-tiedustelulenkoista, joilla oli välitettävä radiolla kohdealueen säätiedot.⁵⁰ Huolimatta näin saaduista tarkemmista säätiedoista jouduttiin koneita lähettämään tiedustelulenkoille, vaikka etukäteen tiedettiin tehtävän epäonnistuvan.⁵¹

Lokakuun puolivälissä alkoivat valmistelut pommituslentolaivueiden siirtämiseksi lähempänä toiminta-aluetta oleviin Pudasjärven ja Kemin tukikohtiin. Laivueet 44 ja 46 saivat käskyn lähettää komennuskunnat Kemiin ja laivue 42 Pudasjärvelle. Ilma-voimien komentaja määräsi Kemin tukikohdan päälliköksi Pommituslentolaivue 44:n komentajan majuri Mellerin.⁵²

Lentorykmentti 4 suoritti lokakuun kahden ensimmäisen viikon aikana seitsemän suurta pommihyökkäystä yhteensä 130 koneella. Lisäksi se teki kuusi yksittäisen koneen tiedustelulentoa, joskin jokaisella hyökkäykseen osallistuneella koneella oli myös tiedustelutehtävä. Tulosta on pidettävä vallinneissa olosuhteissa hyvänä. Tappioitta rykmentti ei kuitenkaan selvinnyt, vaan se menetti tehtäviä täyttäessään viisi konetta. Ylivoimaisesti suurin tappioiden aiheuttaja oli saksalaisten erinomaisen tarkka ilmaportunta, joka vaurioitti pudottamiensa neljän koneen lisäksi monia muita.

4.3.2 Hävittäjäyksiköt

Tiedustelulentolaivue 14 oli siirretty ensimmäisenä lentoyksikkönä pohjoisen suuntaan siellä mahdollisesti alkavia sotatoimia varten. Se oli alistettu 15. 9. Pohjois-Suomen ilmakomentajalle ja oli ainoa sotatoimiin käytettävä laivue lokakuun alkuun asti.⁵³ Väli-rahansopimuksen mukaisesti se joutui kuitenkin pysyttelemään tukikohdassaan Paltamossa. Ilmasotatoimien alkaessa 2. 10. Paltamon kentällä oli tiedustelulentolaivueen lisäksi yksi lentue Hävittäjälentolaivue 28:sta. Tämä lentue sai 4. päivänä eversti Sarkolta tehtävän lähettää huoltomiestistö ja polttoainetta Vaalaan sekä siirtyä toimimaan sieltä Hävittäjälentolaivue 26:n komentajan käskyjen mukaan. Tässä vaiheessa lentueesta käytettiin nimitystä Osasto Turkki, lentueen päällikön kapteeni R. Turkin mukaan. Lentueen MS_v-koneet siirtyivät 5. 10. aamupäivän kuluessa Vaalaan.⁵⁴ Lentoryhmä Sarkon muodostamisen jälkeen suoritetuissa lentoyksiköiden uudelleen järjestelyissä laivue 28:n MS_v-lentue liitettiin 11. 10. Tiedustelulentolaivue 14:ään.⁵⁵ Laivueen konevahvuus lisääntyi viidellä ollen nyt yhteensä 20 ja käsitti seuraavat konetyypit: 5 FR_w, 2 LY, 8 MS ja 5 MS_v. Se siirtyi Pudasjärvelle lokakuun 15. päivänä ja luovutti vasta tällöin FR_w-kalustonsa Lentorykmentti 2:lle, kuten Ilmavoimien esikunta oli jo 3. 10. käskenyt.⁵⁶

Tiedustelulentolaivue aloitti sotalentonsa 2. 10. ja teki lokakuun kahden ensimmäisen viikon aikana yhteensä 30 konesuoritusta, joista 14 jouduttiin keskeyttämään huonon sään takia.⁵⁷ Lennot olivat pääasiassa tiedustelulentoja, jotka tehtiin 2—6 koneen osastoin. Kohteina olivat saksalaisten liikenne ja tietolosuhteet. Usein tiedustelu-tehtävään liittyi myös rynnäköinti havaittuja maaleja vastaan.⁵⁸ Tiedustelun tuloksina saatiin joitakin tietoja saksalaisten liikkeistä Ranuan kautta Rovaniemelle, mutta ne lienevät olleet vähemmän merkityksellisiä. Laivue sai myös pari kertaa pommikoneiden suojaustehtävän, joka kuitenkin jouduttiin keskeyttämään huonon sään takia.⁵⁹

Maarintaman siirtyminen pohjoisemmaksi aiheutti sen, että MS-kaluston toiminta-aika kohteella jäi entistä lyhyemmäksi Paltamosta toimittaessa. Pudasjärvelle siirtyminen paransi laivueen ulottuvuutta joksikin aikaa, sillä nyt se pystyi ulottamaan lentonsa Vuojärven — Pelkosenniemen tasalle asti.

Lokakuun 2. päivänä Vaalaan saapunut Hävittäjälentolaivue 26 teki yhdeksällä BW:llä kuukauden kahden ensimmäisen viikon aikana 14 sotalentoa yhteensä 61 koneella. Näistä keskeytyi sään takia 13 konesuoritusta. Tänä aikana laivueen koneista vaurioitui kaksi saksalaisten ilmatorjunnassa ja yksi tuhoutui syöksymällä metsään laskukierroksen aikana.⁶⁰

Laivueen tehtävinä olivat tiedustelu, laivakuljetusten ja omien pommittajien suojaaminen. Tiedustelulenkoilla tuli selvittää saksalaisten joukkojen sijainti sekä vetäytyminen ja alueen tiedön kunto. Tässä onnistuttiinkin kohtalaisen hyvin ja saadut tulokset olivat varsin yksityiskohtaisia. Tiedustelulenkoilla hyökättiin myös havaittuja maaleja vastaan.⁶¹ Kokonaan eri asia on, käytettiinkö saatuja tiedustelutuloksia. Joka tapauksessa ne olivat lennon jälkeen varsin pian Sarkon ja III Armeijakunnan tiedossa. Niiden viestitystä nopeutti oleellisesti suoran puhelinyhteyden valmistuminen Oulun ja Vaalan välille 4. 10.⁶² Omien pommittajien suojaustehtävät puolestaan epäonnistuivat, kuten edellä jo kerrottiin. Yhtenä synnä tähän olivat epäedulliset sääolosuhteet, jotka haittasivat oleellisesti tähytystä. Lokakuun 10. päivän epäonnistumiseen vaikutti se, että koneet olivat saamansa käskyn perusteella kohteella liian aikaisin ja ehdivät poistua ennen myöhemmin tullutta Pommituslentolaivue 44:ää. Myös useimmissa laivakuljetusten suojaustehtävissä Kemän ja Tornion edustalla epäonnistuttiin, sillä saksalaiset pääsivät täysin vapaasti pommittamaan useamman kerran Röytän satamaa.⁶³

Siitä, olisivatko BW-koneet selviytyneet ilmataisteluissa kokoneiden ohjaajien lentämiä tehokkaampia saksalaisia MT- ja Focke Wulf -190 (FW) hävittäjiä vastaan, ei saatu kokemuksia. Yksi ilmataistelu saksalaisia vastaan sentään käytiin 3. 10., jolloin kuusi BW:iä kohtasi 12 Stuka -syöksypommittajaa. Oman ilmoituksensa mukaan hävittäjät ampuivat niistä alas kaksi ja vaurioittivat kolmea, mutta todellisuudessa saksalaiset eivät menettäneet yhtään konetta.⁶⁴

Lokakuun 6. päivänä Ilmavoimien komentaja teki tarkastusmatkan Vaalaan ja käski Hävittäjälentolaivue 26:n FK-koneet maaorganisaatioineen siirrettäväksi sinne. Laivue luovutti myös IT-koneensa 9. 10. henkilöstöineen Lentorykmentti 1:lle. Tämän jälkeen se oli keskitetysti Vaalan tukikohdassa. Esikäsky Kemiin siirtymisestä tuli

laivueeseen 11. päivän iltana ja siinä määrättiin lähettämään etukomennuskunta Kemiin seuraavana päivänä Oulun kautta. Pääosa laivueen maaorganisaatiosta lähti 18. päivän aikana laivalla Oulusta Kemiin, jonne lentokalusto oli jo saapunut samana aamuna. Ennen Kemin käyttöönottoa oli tutkittu 6. 10. myös Oulun lentokenttä eversti Sarkon käskystä. Sen pinta osoittautui kuitenkin liian pehmeäksi, joten hävittäjät eivät voineet käyttää sitä.⁶⁵

Lokakuun 10. päivänä eversti Melnikov saapui yhdessä majuri Heleniuksen kanssa Vaalaan ja vaati lentotoiminnan lisäämistä. Myöhään edellisenä iltana oli laivueen komentaja saanut käskyn laatia laivueen todellisesta kokoonpanosta kaavion, josta oli ilmettävä henkilöstö- ja konevahvuus sekä tärkeimpien henkilöiden nimet. Tiedustelulentolaivue 14 oli myös saanut saman tehtävän.⁶⁶ Kolme päivää myöhemmin antamasaan käskyssä lentoryhmän komentaja korosti ensimmäistä kertaa tehtävien täyttämistä omista tappioista välittämättä.⁶⁷ Viimemainittu seikka oli selvänä osoituksena Valvontakomission lisääntyneestä painostuksesta lentoryhmää kohtaan.

4.4 Lentoryhmä Sarko ryhmitetään uudelleen

4.4.1 Kemin ja Pudasjärven kentät otetaan käyttöön sekä Rovaniemen ja Sodankylän kenttiä kunnostetaan

Lentoryhmä Sarkon työ Pudasjärven ja Kemin lentokenttien käyttöönsaattamiseksi tuotti tuloksia. Tiedustelulentolaivue 14:n ensimmäiset koneet olivat laskeutuneet Pudasjärvelle 15. 10. ja laivue oli kokonaisuudessaan siellä vuorokauden sisällä. Insinöörikapteeni Hellman ilmoitti 16. 10. illalla Kemin kentän kiitotiestä olevan valmiina 70 x 900 metrin mittaisen osan. Hävittäjälaivue 26 saikin välittömästi käskyn siirtyä sinne ja ottaa vastuu Kemin ja Tornion alueen hävittäjätorjunnasta.⁶⁸

Maarintaman nopea siirtyminen pohjoiseen aiheutti sen, että lentomatkat kohteille pitenevät jatkuvasti. Lokakuun 20. päivän aikaan taisteluja käytiin jo Sodankylän ja Kolarin tasalla. Näin syntyi tarve Rovaniemen ja Sodankylän kenttien kunnostamiseksi mahdollisimman pian. Linnoitusrakennuspataljoona 232, joka vielä työskenteli Kemissä, sai 19. 10. käskyn siirtyä heti Rovaniemelle ja aloittaa työt siellä. Sodankylän jouduttua suomalaisten haltuun 20. 10. myös sen kentän kunnostustyöt aloitettiin kuusi päivää myöhemmin. Tarvittava miestyövoima saatiin 3. Divisioonalta. Kunnostuksen johtamisesta ja valvonnasta molemmissa kohteissa vastasi insinööri Hellman. Rovaniemen lentokentän kiitotie valmistui 28. päivänä.⁶⁹ Sodankylän kenttä saatiin myös jonkinlaiseen kuntoon marraskuun alkupuolella ja Osasto Jaurin koneet käyttivät sitä marraskuun 11. päivästä alkaen.⁷⁰

Lentoryhmän laivueiden uudelleen ryhmitys toteutettiin 26. 10. mennessä. Tiedustelulentolaivue 14 ja Pommituslentolaivue 42 olivat Pudasjärvellä. Tukikohdan päälliköksi määrättiin laivue 42:n komentaja majuri Kepsu. Hävittäjälentolaivue 26 ja Pommituslentolaivue 44 sekä Pommituslentolaivue 46:n taistelukelpoiset koneet olivat Kemissä. Viimemainittu oli alistettu laivue 44:lle. Tukikohdan päällikkönä toimi

majuri Meller.⁷¹ Eversti Sarko lähetti 18. 10. Hävittäjälentolaivue 34:n komentajalle käskyn siirtää heti MT-kalusto Kemiin. Huono sää esti kuitenkin siirron välittömän toteutuksen. Laivueen komentajan majuri Luukkasen johdolla lähti kaksi konetta 21. päivänä, mutta ne joutuivat laskeutumaan Luonetjärvelle, jolloin Ilmavoimien komentaja kielsi MT-koneiden siirron Pohjois-Suomeen ja alisti laivueen takaisin Lentorykmentti 3:lle.⁷² Syynä tähän toimenpiteeseen oli Kemin kentän huono kunto ja sinne jo määrättyjen lentoyksiköiden määrä, MT-koneiden lyhyt toiminta-aika rintamalinjan siirtymässä yhä kauemmaksi, syksyn sääolosuhteet sekä saksalaisten olematon ilmatoiminta. Laivue 34:n toimintakertomuksen mukaan majuri Luukkanen lensi yksin MT:llä Kemiin, mistä hän 26. 10. suoritti torjuntalennon ja palasi etelään seuraavana päivänä.⁷³ Lentoryhmän säilyneissä asiakirjoissa ei ole mainintaa näistä lennoista.

Ilmavoimien esikunnan taholta ryhdyttiin vahvistamaan lentoryhmää alistamalla 21. 10. Tiedustelulentolaivue 12:sta yksi kuuden koneen MY-lentue Hävittäjälentolaivue 26:lle. Samassa yhteydessä määrättiin, että lentueen konevahvuuden tuli jatkuvasi olla kuusi. Osasto saapui Kemiin kolme vuorokautta myöhemmin.⁷⁴ Lentoryhmän pyyntöön saada käyttöönsä lisää kuljetuskoneita suostuttiin myös, ja 19. 10. Ilmavoimien esikunta ilmoitti, että ryhmälle luovutetaan yksi DO- ja 1—2 JU-konetta. Loka-kuun 23. päivänä Ilmavoimien esikunta perusti Aero Oy:n koneista kuljetuslentueen, joka piti liittää Osasto Jauriin. Koneet eivät kuitenkaan koskaan lentäneet Kemiin, vaan niille annettu tehtävä peruutettiin jo 25. 10.⁷⁵ Syinä peruutukseen olivat aivan ilmeisesti tuhoutumisvaara, Kemin kentän huono kunto ja siellä olleiden lentoyksiköiden liian suuri määrä sekä pian alkavat kotiuttamistoimenpiteet. Kuitenkin sekä Ilmavoimien esikunnassa että Lentoryhmä Sarkon esikunnassa suunniteltiin edelleen laivueiden sijoittamista Rovaniemelle ja Sodankylään. Ensinmainittu oli tarkoitettu Pommituslentolaivue 48:n tukikohdaksi, jota myös Hävittäjälentolaivue 26 käyttäisi työkenttäänään. Sen sijaan Tiedustelulentolaivue 14 ajateltiin siirrettäväksi suoraan Sodankylään, jotta se voisi ulottaa lennot aivan pohjoiseen. Laivue 14:n tuli kuitenkin lähettää Pudasjärveltä osa maaorganisaatiotaan Rovaniemelle ottamaan vastaan sinne tulevia lentoyksiköitä.⁷⁶ Rovaniemelle ja Sodankylään ei kuitenkaan sijoitettu pysyvästi yhtään laivuetta edessä olevan kotiuttamisen takia. Muina estävinä seikkoina olivat liikenne-, huolto- ja kalustovaikkeudet, joiden takia kenttiä ei olisi voitu pitää toimintakelpoisina talviaikaan; nimenomaan auruskalusto puuttui lähes kokonaan.⁷⁷

Lentotoiminnan onnistumisen kannalta tärkeää on huollon, niin yleis- kuin erikoishuollon kitkaton sujuminen. Tässä suhteessa Lentoryhmä Sarkon esikunta joutui todella vaikean tehtävän eteen. Toiminta-alueelle tulleiden laivueiden yleishuolto aiheutti etenkin alussa hyvinkin suuria vaikeuksia, mm. Vaalan tukikohdassa olleiden lentoyksiköiden elintarvikehuoltoon oli alussa käytettävissä vain yksi muonittaja.⁷⁸ Lentoryhmän laivueet ja maayksiköt alistettiin yleishuollon suhteen III Armeijakunnalle, mutta matkat lentotukikohdista sen huoltolaitoksiin olivat pitkät ja kuljetuskalustoa erittäin vähän. Pahimmin näistä vaikeuksista kärsi vaatetushuolto ja etenkin jalkineista oli jatkuvasti puute.⁷⁹ Yleishuollon osalta tilanne parantui huomattavasti, kun lentoyksiköt olivat keskitetysti Kemin tukikohdassa. Kuljetuskysymykset

pysyivät sen sijaan edelleenkin vaikeasti ratkaistavina. III AKE:n toimesta perustettiin Kemiin ja Tornion alueelle suuri huoltokeskus, johon Kemissä toimivat lentoryhmän yksiköt yleishuollollisesti liitettiin. Tämän huoltokeskuksen kautta tapahtui kaikki täydentävä ja evakuoiva huolto.⁸⁰

Lentoteknillisen huollon suurimpana ongelmana oli konehallien täydellinen puuttuminen tukikohdista. Tämä asetti teknilliselle henkilöstölle suuria vaatimuksia, sillä pienimmät huollot ja korjaukset jouduttiin tekemään ulkona säästä riippumatta. Suurempia huoltoja ja korjauksia varten koneet lennettiin Rissalaan, Naarajärvelle, Luonetjärvelle tai Tampereelle. Toiminnan keskittyessä Kemiin siirtyi sinne myös Kenttä-lentovarikko 3 Rissalasta. Sen tulo vahvisti teknillistä huolto- ja korjaushenkilöstöä, mutta vaikeutena ja pahana sellaisena pysyi edelleen tarvittavien huoltohallien puuttuminen.⁸¹

4.4.2 Kotiuttamisen aiheuttamat järjestelyt

Toimenpiteet ilmavoimien saattamiseksi rauhanajan vahvuuteen ja ryhmitykseen käynnistettiin 25. 10. annettulla käskyllä, jolla määrättiin kotiuttamisen takaraja sekä lentoyksiköiden sijoituspaikkakunnat. Nyt annettu käsky merkitsi sitä, että Lentoryhmä Sarkon laivueet voisivat toimia täysitehoisesti enää marraskuun alkupuoliskon, sillä takaraja kotiuttamiselle oli 18. päivä. Ainoastaan Pommituslentolaivue 6:n reserviläiset poistuivat yksiköstään 9. päivään mennessä.⁸² Näin ollen laivueen Vaasassa olleet osat, jotka olivat valmistautuneet toimimaan saamansa käskyn mukaan myös pohjoisen suuntaan, eivät osallistuneet Lapin sotaan. Laivueen yksi lentue oli siirretty jo 18. 10. Poriin, missä sen tehtävänä oli laivasaattueiden suojaaminen eteläisellä Pohjanlahdella.⁸³

Saatuun kotiuttamiskäskyn eversti Sarko ryhtyi välittömästi sen edellyttämiin toimenpiteisiin. Tiedustelulentolaivue 14 sai käskyn valmistautua siirtymään Kemiin, mistä tuli toistaiseksi laivueen rauhanajan sijoituspaikka. Hävittäjälentolaivue 26 valmistautui siirtämään kotiuttamista varten kaikki tarpeettomat osat Rissalaan. Kemiin sai jättää vain lentopalveluksen kannalta ehdottoman tärkeät ryhmät. Pommituslentolaivue 48 jäi toistaiseksi Vaalaan; työkenttinä sen tuli käyttää Kemiä ja Pudasjärveä, myöhemmin mahdollisesti myös Rovaniemeä. Laivueiden 14 ja 44 kotiuttamista varten perustettiin Kemiin erityinen kotiuttamiselin, jonka päälliköksi tuli majuri V. Rantakylä. Suoritushenkilöstö määrättiin kummastakin yksiköstä. Samassa yhteydessä toteutettiin myös aiempi suunnitelma lentoryhmän komentopaikan perustamisesta Kemiin. Komentopaikan nimeksi tuli Komentopaikka 2/ Lentoryhmä Sarko. Sen päällikkönä oli everstilutnantti Holm, jolle alistettiin lentoryhmän Kemissä olevat osat poisluetuina taistelukonelaiivueet. Kuljetustehtäviä varten sen käytössä oli Osasto Jauri sekä kaksi autokomppaniaa. Komentopaikan tehtävänä oli johtaa ja valvoa sille alistettujen yksiköiden toimintaa, välittää Kemiä tukikohtanaan käyttäville laivueille lentoryhmän käskyt ja määräykset sekä laivueiden ilmoitukset lentoryhmän esikunnalle ja johtaa kotiuttamiselimen toimintaa. Päällikön oli lisäksi pidettävä yhteyt-

tä Kemin varuskunnan päällikköön.⁸⁴ Suoritetut toimenpiteet olivat oikeansuuntaisia ja ennakoivat hyvin Ilmavoimien komentajan 28. 10. antamaa käskyä toiminnan keskittämisestä mahdollisimman paljon Kemistä tapahtuvaksi. Lentoryhmän tuli myös lähettää kaikki irroitettavissa olevat reserviläisensä laivueiden rauhanajan sijoituspaikkoihin kotiuttamista varten.⁸⁵

Vähitellen alkavien kotiutusten johdosta Lentoryhmä Sarkon toimintamahdollisuudet muuttuivat olleellisesti marraskuun puolivälin jälkeen. Laivueet menettivät suurimman osan kokoneesta maahenkilöstöstään vain nuorimpien ikäluokkien jäädessä palvelukseen. Kantahenkilökunnan osuus teknillisestä henkilöstöstä oli vain noin kolmannes kokonaisvahvuudesta. Lentävän henkilökunnan osalta suurimmat menetykset tulivat pommituslentolaivueiden osalle, sillä kaikki tähytäjät, suurin osa lentosähköttäjiä ja konekivääriampujia olivat reserviläisiä.⁸⁶ Tämä aiheutti sen, että käytössä olleista pommikoneista osa jäi kotiuttamisen jälkeen ilman miehistöä. Ilmavoimien rauhanajan kannalle saattamisen aiheuttamiin muutoksiin lentoyksiköissä palataan jäljempänä. Henkilöstöpula oli myös yksi ratkaiseva tekijä Rovaniemen ja Sodankylän kenttien käytöstä luopumiseen.

4.4.3 Yhteistoiminta maavoimien kanssa vakiintuu, lennot ulottuvat yhä kauemmaksi pohjoiseen

Rovaniemen valtauksen jälkeen päämajaa kiinnosti entistä enemmän se, missä saksalaisten päävoimat olivat sekä jatkoivatko ne vetäytymistä Vuotsosta ja Palojoen-suusta Pohjoiseen. Tiedustelulennot tuli suunnata pohjoisessa Ivaloon ja Kaaresuuntaan asti.⁸⁷ Tiedusteluun liittyivät kiinteästi myös ilmakuvaukset, jotka tuli ilmavoimien esikunnan käskyn mukaan suorittaa Jäämerentien suunnassa Moskavaaran — Tankavaaran, Kittilän tien suunnassa Ounasjoen — Muonion ja Väylävarren tien suunnassa Sieppijärven — Muonion välillä 10 kilometriä leveänä jonona. Eversti Sarkon tuli määritellä alueet tarkasti ottaen huomioon saksalaisten vetäytyminen. Tehtävää varten siirrettiin Kemiin molemmat Pommituslentolaivue 46:n kuvauskoneet odottamaan sopivaa säätä.⁸⁸ Yllämainitut tiedustelutehtävät jaettiin 17. 10. Lentorykmentti 4:n ja laivueiden 26 ja 14 kesken siten, että rykmentti sai kauimmas pohjoiseen ulottuvat ja hävittäjät lähempänä rintamalinjaa olevat. III Armeijakunnan tiedustelupyynnössä painotettiin myös teiden liikennekelpoisuuden selvittämistä, pyydettiin edelleen pommituksia, elin- ja ampumatarvikkeiden kuljetuksia taistelujoukoille sekä haavoittuneiden evakuoitua. Lokakuun lopulla saatiin Valvontakomission suostumuksella käyttää saksalaisilta Kemiin jääneitä tavaratorpedoja. Niihin pakattiin pääasiassa elintarvikkeita ja ne pudotettiin pommi- tai kuljetuskoneista laskuvarjoilla ennalta sovittuihin paikkoihin.⁸⁹

Yhteysupseerien tehtävänä oli selvittää yleisjohdolle ilmavoimien tukemismahdollisuudet ja koota joukoilta tulleet pyynnöt. III Armeijakunnan esikunta esitti pyynnöt sitten kootusti päivittäin seuraavaa vuorokautta varten lentoryhmälle, joka jakoi sen jälkeen tehtävät lentoyksiköille, Lentorykmentti 4:lle sen komentopaikan kautta sekä

Hävittäjälentolaivue 26:lle ja Tiedustelulentolaivue 14:lle suoraan.⁹⁰ Järjestelmä näyttää toimineen verraten hyvin, kun alkuvaikeuksista oli selvitty. Huonot viestiyhteydet sen sijaan aiheuttivat monesti turhaakin hermoilua ja käskyjen päällekkäisyyttä.

Tiedustelulentoilla pystyttiin hyvin selvittämään saksalaisten vetäytyminen sekä Jäämerentien, Kittilän — Muonion tien että Väylävarrentien suunnissa. Varsin yksityiskohtaisista tuloksista esimerkkinä voidaan mainita Hävittäjälentolaivue 26:n kolmella BW-koneella 19. 10. suorittama tiedustelu. Lennolla todettiin noin 300 ajoneuvon kolonna Kittilän eteläpuolella Kallioniemen — Kaukosen välillä matkalla pohjoiseen. Yhtä selvästi saksalaisten poistuminen Ivalon ja Inarin kautta näkyi Pommituslentolaivue 44:n tiedustelutuloksissa 22. päivältä, jolloin Ivalon — Inarin tiellä laskettiin yhteensä 140 kuorma-autoa matkalla pohjoiseen sekä Kaamasen ja Aksujärven välillä noin 130 suuntana Norjan raja. Käsivarren alueella liikenne pohjoiseen oli lähes yhtä vilkasta.⁹¹ Tällä tarkkuudella saatujen tietojen perusteella III AKE:n ja Päämajan täytyi pystyä päättämään saksalaisten todelliset aikomukset vetäytyä Pohjois-Norjaan saatuaan ensin joukkonsa pois Petsamon rintamalta, missä neuvostojoukkojen kiivas hyökkäys oli käynnissä.

Venälaisten hyökkäyksen jatkuessa Petsamon alueella suomalaisten lentotoiminta rajoitettiin 25. 10. linjan Kämpä — Ivalo — Karasjoki eteläpuolelle. Tätä rajaa ei saanut missään olosuhteissa ylittää.⁹² Kun maarintama samaan aikaan lähestyi Ivaloa, joka saksalaisten oli omien suunnitelmiansa mukaan jätettävä marraskuun alussa,⁹³ merkitsi kielto sitä, ettei heidän vetäytymistään pystytty enää lentotiedustelulla seuraamaan.

Alkusyksystä asti vallinnut huono polttoainetilanne aiheutti uusia lentorajoituksia. Lokakuun 27. päivänä kiellettiin lentoyksiköiltä, jotka eivät osallistuneet sotatoimiin, jopa koneiden siirrot rauhanajan tukikohtiin ilman Ilmavoimien esikunnan lupaa. Siirtopyyntö tuli esittää kaksi vuorokautta ennen aiottua lentoa.⁹⁴ Yhtä paljon kuin polttoaineen säästäminen lienee tähän lentorajoitukseen vaikuttanut myös Valvontakomission kanta. Poikkeuksen lentokieltoon teki Pommituslentolaivue 46:ssa meneillään ollut 2-moottoriohjaajakurssi, jonka ohjelma saatiin viedä loppuun siinä määrin kuin se oli mahdollista marraskuun 15. päivään mennessä.⁹⁵

4.5 Lentotoiminta 16. — 31. 10. 1944

4.5.1 Lentorykmentti 4

Lentorykmentti 4:n koneet alkoivat jo 17. 10. lähtien käyttää Kemin kenttää välilaskupaikkana palatessaan pohjoisesta. Kentän pehmeys aiheutti alkuaikoina usein koneiden vajoamisen pyörien akseleita myöten pommikuoppien täytemaahan, josta ne oli traktorien avulla vedettävä ylös. Kiitotien käyttökelpoinen osa piteni kuitenkin päivä päivältä. Ensimmäisinä siirtyivät Kemiin Pommituslentolaivue 44:n tiedustelutehtäviin määrättyt koneet koko laivueen tullessa 22. 10., epäkunnossa olleita koneita lukuunottamatta. Siirto tapahtui henkilöstön osalta pääosin kuljetuskoneilla ja kone-

sekä muun huoltokaluston osalta rautateitse Ouluun, josta edelleen laivalla Kemiin.⁹⁶

Pommituslentolaivue 46:n koneiden siirto Luonetjärveltä Kemiin tapahtui 23. 10. 1944. Laivueesta siirtyivät vain taistelukelpoiset koneet henkilöstöineen sekä tarpeellinen määrä maahenkilöstöä. Kemiin siirretty osa alistettiin operatiivisesti ja huollollisesti laivue 44:lle. Pommituslentolaivue 42 sai tukikohdaksen Pudasjärven, jonne sen koneet 24. 10. laskeutuivat. Laivue otti mukaansa vain kaikkein välttämättömimmän huoltokaluston ja varaosa-annoksen. Paltamoon jätetty koneteknillinen kalusto varastoitiin parakkeihin. Pommituslentolaivue 48 jäi edelleen Vaalaan.⁹⁷

Lentorykmentti 4:n konetilanne laivueittain oli lokakuun 24. päivänä seuraava:

Laivue	Kunnossa	Huollossa
42	11 BL	1 BL
44	4 JK	4 JK
46	1 DN, 4 DB, 1 DF, 2 BL, 2 SB	2 DN, 1 DB, 1 DF, 1 BL
48	9 BL, 1 PE	5 BL
yhteensä	35 konetta	15 konetta

Ylläolevaan sisältyvät myös ne koneet, joita ei käytetty taistelutoimiin Lapissa, vaan olivat käytössä 2-moottoriohjaajakurssilla Luonetjärvellä.⁹⁸

Sää ei mitenkään suosinut lentotoimintaa, mutta saadut tehtävät pyrittiin kaikesta huolimatta täyttämään. Rykmentin toiminnan painopiste oli vähitellen siirtymässä keskitetyistä pommihyökkäyksistä tiedustelulentoihin ja niiden yhteydessä suoritettuihin häirintäpommituksiin. Lentotiedustelulla kyettiin selvittämään saksalaisten vetäytyminen sekä Jäämeren tien että Kittilän tien suunnassa. Samoin paikannettiin heidän puolustusasemansa Vuotsossa ja Käsivarren eteläosassa. Maavoimien suuresta tiedon tarpeesta johtuen tehtävät olivat monesti liian laajoja yhdellä lennolla suoritettavaksi. Esimerkkinä voidaan mainita laivue 48:n Kemissä olleen BL:n 21. 10. saama tehtävä selvittää saksalaisten liikenne teillä Sodankylä — Vuotso ja Enontekiö — Palojoensuu — Muonio — Kittilä sekä kenttälinoitteet linjalla Vuotso — Enontekiö — Palojoensuu. Huonot sääolosuhteet ja etenkin saksalaisten tehokas ilmatorjunta vaikeuttivat tehtävien suoritusta. Lähes jokaisessa tiedustelulennoilta palanneessa koneessa oli useita osumia, mm. 22. 10. Utsjoen ja Karigasniemen alueelta palanneesta kapteeni Iisaloon ohjaamasta JK-273:sta löytyi 20 sirpaleosumaa, joista pahin oli katkaissut neljä korkeapaineöljyputkea. Rykmentti teki lokakuun jälkimmäisellä puoliskolla 21 tiedustelulentoa, joista kolme keskeytyi huonon sään takia. Yhdellä lennoista myös ilmakuvattiin tie Visanto — Muonio — Sirkka — Kaukonen sekä Muonion ja Ylimuonion alueet. Keskitettyjä pommihyökkäyksiä tehtiin kuusi, joista kaksi jouduttiin keskeyttämään huonon sään takia. Hyökkäysten aikana saksalaisten ilmatorjunta ampui alas yhden BL:n ja yhden DB:n. Ryhmä Laguksen lokakuun lopulla pyytämää keskitettyä hyökkäystä Vuotson saksalaisasemia vastaan ei kyetty vallinneen huonon sään takia suorittamaan, vaikka siihen oli varauduttu 29. 10. alkaen.⁹⁹

Lentorykmentti 4:n lentotoiminta lokakuun 1944 aikana oli olosuhteisiin ja käytössä olleisiin resursseihin nähden todella vilkasta. Kun otetaan huomioon, että kuukauden aikana oli vain 14 päivänä hyvä tai kohtalainen lentosää, seitsemänä huono, jolloin lennot useimmiten keskeytyivät, ja kymmenenä kokonaan kelvoton, on sotalentojen kokonaismäärää 289 pidettävä suurena (taulukko 3). Jos vertailukohdaksi otetaan rykmentin vastaavat suoritukset kuukausittain jatkosodan ajalta, voidaan todeta, että vain kahtena kuukautena, kesä- ja heinäkuussa 1944, ylittiin tämä määrä, tosin yli kaksinkertaisesti. Olosuhteet näinä kesäkuukausina olivat kuitenkin kokonaan toisenlaiset sään ja valoisian ajan mahdollistaessa lentotoiminnan lähes ympäri vuorokauden.¹⁰⁰

Pommituskohteina useimmissa tapauksissa olivat vetäytyvien saksalaisten ajoneuvokolonnat ja marssirivistöt. Myös puolustuksessa olevia joukkoja, siltoja ja rautatiekuljetuksia vastaan hyökättiin. Tähystyshavaintojen mukaan tulokset olivat useimmiten hyviä, joskaan niitä ei voitu ehdottomalla varmuudella todeta. Tosiasiassa tulokset eivät olleet kovinkaan hyviä maalien laadusta ja alueen laajuudesta johtuen. Tilanne oli kokonaan toinen kuin kesän 1944 torjuntataisteluissa. Pommituskorkeus oli usein sään takia sängen alhainen, mikä osaltaan vaikeutti havaintojen tekemistä. Vilkain toimintapäivä oli lokakuun 8., jolloin rykmentin kaikki taistelukuntoiset koneet keskitettiin kahteen suureen hyökkäykseen. Yhteensä 44 konetta pudotti noin 33 tonnia pommeja.¹⁰¹

Ilman tappioita Lentorykmentti 4 ei suorittamistaan tehtävistä selvinnyt. Saksalaisten ilmatorjunta oli erittäin tehokasta, ja se aiheuttikin rykmentin seitsemän koneen menestyksistä viisi. Saksalaiset hävittäjät ampuivat alas yhden ja yksi teki pahasti eksyneenä pakkolaskun Karjalan kannakselle. Nämä tappiot merkitsivät yli 10 %:n menetystä rykmentin koko konemäärään ja noin 20 %:n menetystä keskimäärin lentokunnossa olleisiin koneisiin.¹⁰² Tappioiden suuruuteen vaikutti ratkaisevalla tavalla huono sää, joka pakotti lentämään matalalla ja antoi täten saksalaisten ilmatorjunnalle helpon tehtävän. Saksalaisilla oli todennäköisesti käytössään joitakin tutkia, koska ilmatorjuntatuli oli tarkkaa myös pilvessä lentäneitä koneita vastaan.¹⁰³

Tiedustelulennot tulivat yhä useammin pommituslentolaivueiden ja etenkin laivue 44:n suoritettaviksi. Sen JK-kalusto soveltui hyvin pitkän toimintasäteensä ja suuren nopeutensa puolesta myös tähän tehtävään. Suurimpana vaikeutena oli jälleen huono sää, joka pakotti lentämään matalalla, jolloin oltiin alttiina saksalaisten tarkalle ilmatorjunnalle. Etenkin liikennetiedustelu oli ajoittain vaikeaa, kun raskaalla suurta nopeutta lentävällä koneella piti seurata matalalla mutkaista tietä. Usein myös tehtävät olivat liian laajoja, kuten laivue 44:n saama tehtävä selvittää, missä on kaksi saksalaista divisioonaa.¹⁰⁴ Silti saadut tulokset olivat usein hyvinkin tarkkoja, joskaan niiden tehokkaaseen käyttöön ei vielä lokakuun aikana päästy. Huonot viestiyhteydet aiheuttivat ainakin joitakin sekaannuksia. Lentoryhmän esikunta sijaitsi III Armeijakunnan esikunnan kanssa samalla paikkakunnalla, joten yhteistoiminnan niiden välillä olisi pitänyt olla kitkatonta. Tiedon kulku nopeutui ja väärinkäsitykset vähenivät laivueiden siirryttyä keskitetysti Kemiin ja Pudasjärvelle. Ryhmä Pajarin yhteysupseerina

Taulukko 3

Lentoryhmä Sarkon sotalennot 2—31. 10. 1944

Laivue	Pommitus laivue-/ konesuoritus	Tiedustelu konesuoritus	Keskeytynyt pommitus laivue-/ konesuoritus	Keskeytynyt tiedustelu konesuoritus	Yhteensä konesuoritus
PLe.Lv. 42	7/68	—	3/29	—	97
PLe.Lv. 44	7/41	15	2/17	3	76
PLe.Lv. 46	8/34	3	2/5	1	43
PLe.Lv. 48	8/39	8	3/18	8	73
	30/182	26	10/69	12	289
	Suojaus konesuoritus	Tiedustelu konesuoritus	Keskeytynyt suojaus konesuoritus	Keskeytynyt tiedustelu konesuoritus	
HLe.Lv. 26	49	51	9	12	121
TLe.Lv. 14	—	24	4	16	44
	Kaukopartio- kuljetukset	Muut kulje- tukset	Keskeytynyt kaukopartio- kuljetus	Keskeytynyt muu kuljetus	
Os.Jauri	14	50	2	3	69

Lähde: SARK T 17545, 2. LentoRS:n lentotoiminta 2.—31. 10. 44. SARK 18935. Os.J:n spk lokakuu 1944. SARK 7263. HLe.Lv. 26:n komentajan spk 1.—19. 10. 44. Saarinen, liite 3.

toiminut kapteeni Huhtala kertoi kenraali Pajarin arvostaneen ilmavoimien tukea ja sen mukanaan tuomaa tiedusteluetua. Tietoja ei huonojen viestiyhteyksien takia useinkaan saatu ajoissa perille, vaan rintama oli ehtinyt jo siirtyä niiden tullessa.¹⁰⁵ Yhteysupseereiden saatua radiot lokakuun lopulla voitiin koneista lennon aikana antaa tiedot etulinjan joukoille. Tämä järjestelmä näyttää alkaheen toimia aivan kuukauden lopulla. Tulosten perilletoimittamisessa käytettiin myös viestikapulaa, joka pudotettiin koneesta ennalta sovittuun paikkaan.¹⁰⁶

Pommikoneita suunnistustehtävissä avustaneet maaradioasemat Rissalassa ja Luonetjärvellä toimivat hyvin. Sen sijaan Vaalaan, Paltamoon, Pudasjärvelle ja Keemiin asennettuja laitteita ei saatu kunnolla toimimaan. Syynä tähän oli sähkön puuttuminen näiltä kentiltä, joten laitteita jouduttiin käyttämään puutteellisella varavoi-
majärjestelmällä. Lentokoneiden radiokalusto toimi tyydyttävästi. Ainoastaan kos-
teus aiheutti radioihin kytkentähäiriöitä, jotka tavallisesti hävisivät laitteiden lämme-
tyä. Lentosähkötäjien ammattitaitoa pidettiin laivueissa varsin korkeana.¹⁰⁷

4.5.2 Hävittäjäyksiköt

Maarintaman siirtyessä nopeasti yhä pohjoisemmaksi vähenivät Tiedustelulentolai-
laivue 14:n mahdollisuudet MS-kaluston lyhyestä toimintasäteestä johtuen tiedustelu-
tehtävien suorittamiseen saksalaisten selustassa. Lokakuun loppupuoliskolla 16.—18.
10. laivue teki enää kuusi kahden koneen tiedustelulentoa, joista kaksi jouduttiin kes-
keyttämään. Laivueen MS-pari tulitti 18. 10. Vuojärvellä havaitsemiaan kahta telttaa
ja noin 30 miestä. Hyökkäyksen kohteena olleet joukot kuuluivat omaan Jääkäripa-
taljoona 2:een. Erehdykseen vaikuttivat rintamalinjan nopea siirtyminen ja siitä saa-
tujen tietojen ajoittainen epämääräisyys.¹⁰⁸ Lentoryhmän esikunnassa suunniteltiin
laivueen siirtämistä Sodankylään sen kentän tullessa arvioiden mukaan jonkinlaiseen
kuntoon marraskuun alkupäivinä. Tätä ennen laivue sai kuitenkin käskyn siirtää osan
maaorganisaatiotaan Rovaniemelle huolehtimaan sinne mahdollisesti laskeutuvien
Hävittäjälentolaiivue 26:n ja Pommituslentolaiivue 48:n koneiden ja niiden miehistöjen
huollosta, kunnes niiden omat huoltomiehistöt tulisivat paikalle. Samalla sen käsketi-
tiin valmistautua siirtämään myös koneensa Rovaniemelle. Käskyn jälkimmäistä osaa
ei kuitenkaan pantu täytäntöön.¹⁰⁹ Laivue teki lokakuun aikana 44 sotalentoa, joista
20 jouduttiin keskeyttämään (taulukko 3).

Hävittäjälentolaiivue 26 otti vastuun Kemin ja Tornion alueen hävittäjätorjunnasta
18. 10. aamulla ja järjesti sitä varten jatkuvan hälytyspäivystyksen.¹¹⁰ Laivueen kone-
tilanne oli kuitenkin varsin huono, sillä 19. 10 oli lentokunnossa ainoastaan kolme
BW- ja kolme FK-konetta. Tosin jo seuraavana päivänä saatiin korjauksessa olleista
kaksi lentokuntoisiksi.¹¹¹ Tiedustelutehtävien suorittaminen täytyi yhdistää mahdolli-
seen hävittäjätorjuntaan, sillä koneita ei riittänyt molempiin. Lokakuun 19. päivänä
otettiin myös FK:t tiedustelukäyttöön.¹¹² Laivueen vahvennuksiksi määrätty kuusi
MY-konetta saapuivat kapteeni O. Tyllin johdolla 23. 10. Joroisista, mikä paransi lai-
vueen konetilannetta huomattavasti.¹¹³

BW- ja MY-kaluston suhteellisen pitkää toimintasäestä johtuen Hävittäjälentolaivue 26 sai yhä pitemmälle pohjoiseen suuntautuvia tiedustelutehtäviä. Sen tehtävänä oli liikennetiedustelun lisäksi selvittää saksalaisten mahdolliset kenttälainnit Enontekiön ja Kaaresuvannon alueella. Liikennetiedustelun tulokset olivat tarkkoja, mutta saksalaisten puolustuslinjoja ei pystytty selvittämään. MY:t osallistuivat ensimmäistä kertaa Lapin sotaan 26. 10., jolloin MY-parilla tehtiin tiedustelulento Muonion- Enontekiön alueelle. Lokakuun loppupuoli oli myös tappioiden suhteen laivueelle erittäin raskas. Se menetti saksalaisen ilmatorjunnan alasampumina kolme BW- ja yhden FK-koneen kahden BW:n tuhoutuessa laskussa Vaalan kentälle. Laivueen kymmenestä sotaan lähteneestä BW-koneesta oli kuukauden lopulla enää puolet jäljellä.¹¹⁴ Laivue sai 28. 10. illalla esikäskyn ryhtyä käyttämään Rovaniemeä työkenttänä kuukauden vaihteesta alkaen.¹¹⁵ Siirrosta Rovaniemelle ei kuitenkaan tullut mitään, sillä käsketyt kotiuttamistoimenpiteet alkoivat vaikuttaa ratkaisevasti Lentoryhmä Sarkon kykyyn miehittää uusia tukikohtia.

Hävittäjälentolaivue 26 teki lokakuun aikana 121 sotalentoa, mitä määrää on olosuhteet ja konemäärä huomioonottaen pidettävä suurena (taulukko 3). Hävittäjien varsinaiseen käyttötarkoitukseen, eli hävittäjätorjuntaan koneita ei juuri tarvittu, vaan lennot olivat pommikoneiden suojaus- sekä myös tiedustelulentoja, joihin yhdistettiin tarvittaessa vielä rynnäköintitehtäviä. Kosketus saksalaisiin koneisiin saatiin ainoastaan kaksi kertaa ja kummallakaan kerralla hyökkäys niitä vastaan ei täysin onnistunut. Tosin laivue ilmoitti pudottaneensa kaksi JU-87 konetta ja ampuneensa saavamaan kolme niitä ja yhden DN-pommittajan. Saksalaisten ilmoituksissa ei näitä menetyksiä ole. Syynä huonoon menestykseen oli ilmeinen tottumattomuus taistelussa Stukia vastaan. Lentoryhmä Sarkon sotakokemusten mukaan JU-87 koneita vastaan ei kannattanut hyökätä yksitellen, vaan hyökkäyksen tuli olla keskitetty ja samanainen, missä jokainen hävittäjä valitsi oman maalinsa. Näin saataisiin vastustajan torjuntatuli hajoitetuksi.¹¹⁶

4.6 Kuljetuslentotoiminta lokakuussa 1944

Toukokuun lopulla 1944 perustettu Osasto Jauri, jonka tehtävänä oli huolehtia päämajan alaisten kaukopartioiden kuljetuksista ja huolloista,¹¹⁷ alistettiin lokakuun 7. päivänä Lentoryhmä Sarkolle. Samassa yhteydessä osastolle alistettiin kaikki vesikoneet. Osasto Jaurin tehtäväksi tuli kuljetuslentojen suoritus sotaan osallistuvien maavoimien yhtymien hyväksi sekä erikoistehtävänä kaukopartioiden kuljetukset ja huollot. Partiokuljetuksia koskevat tehtävät osasto sai päämajan tiedusteluosaston ilmakomentajalta everstiluutnantti J. Soviolta. Pohjoiseen siirtyessään osaston konevahvuus oli ainoastaan yksi Heinkel He 115 ja yksi Arado Ar 96 kone, jotka 5. 10. lennettiin Oulun lähelle Pyykösjärvelle. Ilmavoimien esikunnan käskyllä sille alistetun Pommituslentolaivue 6:n vesikoneet, kaksi Høver MF 11- ja kaksi Dornier Do 22-konetta saapuivat Pyykösjärvelle 7. ja 8. 10. 1944. Osasto sai 8. 10. vielä yhden Junkers Ju-34 koneen.¹¹⁸ Osaston käytössä oli lokakuun 12. päivänä 7 konetta, joista yksi

oli huollossa.¹¹⁹ Osasto Jaurin tukikohdaksi valittu Pyykösjärvi oli liian pieni HE 115 koneelle sen ollessa täysin kuormattu. Koneen tukikohdaksi oli otettava lähin sopiva paikka, joka oli Säräisniemi Oulujärven länsirannalla. Täältä tehtiin kaikki kaukopartioiden kuljetuksiin ja huoltoon liittyvät lennot.¹²⁰

Lentotoiminta Pyykösjärven tukikohdasta käynnistyi heti seuraavana päivänä AR- ja HE-koneiden saapumisen jälkeen, vaikka Osasto Jaurin alistamisesta lentoryhmälle ja tulevista konetäydennyksistä käskettiin vasta päivää myöhemmin. Lokakuun 6. päivänä osasto suoritti Ryhmä Laguksen hyväksi kaksi kuljetuslentoa Ranualle vieden 300 kiloa elintarvikkeita ja 300 kiloa ampumatarvikkeita sekä tuoden neljä haavoittunutta. Kuukauden aikana Osasto Jauri teki AR-, DR-, NK- ja JU-koneillaan 33 kuljetuslentoa Ranualle. Näillä lennoilla vietiin elin-, ampuma- ja lääketarvikkeita sekä postia noin 8200 kiloa ja tuotiin 63 haavoittunutta. Muita lentoja lennettiin Pyykösjärveltä 36. Ne käsittivät haavoittuneiden noutoja, henkilökuljetuksia, kuriirilentoja, koneiden siirtoja ja koelentoja. Lentomäärää on pidettävä erittäin hyvänä suorituksena osaston konemäärään nähden (taulukko 3), vaikka sää aiheutti omat vaikeutensa toiminnalle. Kuitenkin se esti lentojen suorituksen ainoastaan kolmena päivänä, 23., 26. ja 28. 10., ja keskeytti lennon kaksi kertaa, 27. ja 31. 10.¹²¹

Lapin sodan aikana Osasto Jauri joutui muuttamaan partikuljetuslentojensa suoritustaktiikkaa oleellisesti. Pitkät etäisyydet ja epävakainen sää pakottivat luopumaan kokonaan yötoiminnasta. Kaikki lennot tehtiin lyhyenä valoisana aikana. Lentoreitit suunnattiin asutusta ja tiestöä karttaen läpi erämaa- ja suoalueiden saksalaisten selustaan. Kirkkaan sään vallitessa lennettiin matalalla 10—30 metriä maaston yläpuolella. Kun pilvet olivat sopivalla korkeudella (500—1000 metriä) rintamalinjan ylitys ja lento sen toisella puolella tehtiin pilvessä tai sen yläpuolella. Kolme kertaa joutui kone sään ja pimeyden takia yöpymään saksalaisten puolella ja yrittämään kohteelle uudelleen sään parantuessa.¹²² Osasto suoritti Lapin sodassa 8. 10.—6. 11. välisenä aikana HE 115 koneella 31 sotalentoa, jotka olivat yhtä lukuunottamatta kaukopartioiden kuljetuksia. Näillä lennoilla vietiin eri kohteisiin 114 partiomiestä varusteineen.¹²³

Osasto Jaurin suorittamat kaukopartioiden kuljetukset vaativat lentävältä henkilökunnalta erinomaista taitoa. Pitkistä lentomatkoista johtuen sää reitillä ja kohteella saattoi olla aivan erilainen kuin saatu ennuste antoi odottaa. Laskupaikaksi jouduttiin etsimään joskus kokonaan uusi järvi. Vihollisen hävittäjiä ja ilmatorjuntaa oli vältettävä kaikin mahdollisin keinoin, sillä iso vesikone oli helppo maali niille. Osaston henkilöstö selviytyikin kiitettävällä tavalla tehtävästään, sillä sen ainoa tähän toimintaan soveltuva kone säilyi vaurioitta koko toiminta-aikansa Lapin sodassa.

4.7 Saksalaisten lentotoiminta lokakuussa 1944

Saksalaisten suomalaisia vastaan suunnattu lentotoiminta keskittyi aivan sodan alkupäiviin. Suomalaisen tehtyä mairinnousun Tornion alueelle ja katkaistua sieltä pohjoiseen johtavan tien saksalaiset suuntasivat tälle alueelle useimmat pommihyök-

käyksensä. Niiden ilmeinen tarkoitus oli auttaa maavoimia aukaisemaan heidän vetäytymiselleen tärkeä Kemin — Tornion — Muonion tie. Rovaniemi oli myös tärkeä solmukohta 20. Vuoristoarmeijan joukkojen marssilla pohjoiseen. Kun suomalaiset etenivät Ranualta Rovaniemen suuntaan, myös siellä taistelevia viivyttäjiä tuettiin ilmahyökkäyksin, joskin vain pari kertaa.¹²⁴ Näihin pommituksiin käytetyt lentoyksiköt lienevät pitäneet vielä tuolloin tukikohtanaan Kemijärveä, joka tyhjennettiin todennäköisesti lopullisesti vasta lokakuun 10. päivän aikoihin. Tämän jälkeen lentoyksiköt vetäytyivät pohjoiseen. Neuvostoliiton aloitettua hyökkäyksensä Petsamon rintamalla 7. 10. saksalaisten oli tyhjennettävä Petsamon ja Nautsin lentokentät vetäytymiseensä liittyen kuukauden puolivälissä. Ivaloa ja Kaamasta he käyttivät aina kuukauden loppupuolelle asti.¹²⁵ Vuoristoarmeijan suunniteltuun vetäytymiseen liittyen lentoyksiköt siirtyivät Lyngen vuonon länsipuoleisille kentille.

Lokakuun alun huono sää häiritsi myös saksalaisten lentotoimintaa. Ensimmäinen suomalaisia vastaan tehty hyökkäys oli kuuden Stukan syöksypommitus Röytän satamaa ja sinne tulleita joukkoja vastaan 3. 10 aamulla. Myöhemmin samana päivänä yksi DN oli tiedustelulennolla Tornion edustalla suomalaisten BW-hävittäjien havaitessa sen ja hyökätessä. Kone pääsi kuitenkin pakenemaan pilveen. Samaan aikaan Röyttää pommittamaan tulossa olleet 12 Stukaa törmäsivät Kemin itäpuolella kuuteen BW:iin ja kääntyivät takaisin pudottaen pomminsa. Syntyi Lapin sodan ainut ilma- taistelu, jossa saksalaiset eivät oman ilmoituksensa mukaan kärsineet menetyksiä, vaan ampuivat alas yhden suomalaisen Focke Wulf Fw 190 koneen.¹²⁶ Tieto ei pidä paikkaansa, koska suomalaisilla ei ollut lainkaan mainittua konetyyppiä.

Lokakuun 3.—6. päivinä saksalaiset syöksypommittivat Röytän satamaa neljä kertaa tuhoten 4. 10. mm. kaksi kuljetusalusta ja aiheuttaen mahinnousijoille melkoiset tappiot. Myös Tornion alueella taistelevia suomalaisia vastaan hyökättiin 4.—8. 10. neljä kertaa. Tornion taistelujen ratkettua ja vuoristoarmeijan luovuttua Tornionjoenvarren tien avaamisyryksistä pommitusten pääkohteiksi tulivat Kemin tehdasalue ja Ranualta Rovaniemelle etenevät suomalaiset joukot. Kemiä vastaan hyökättiin 8. 10. kaksi kertaa ja Ryhmä Laguksen joukkoja vastaan päivää myöhemmin kolme kertaa. Tämän jälkeen saksalaisten ilmahyökkäykset suomalaisia vastaan loppuivat lukuunottamatta joitakin yksittäisen tiedustelukoneen tulituksia. Saksalaiset hävittäjät ahdistelivat myös suomalaisia pommittajia joitakin kertoja saavuttaen ainoan ilmavoittonsa 10. 10. ampumalla alas yhden JK:n.¹²⁷

Saksalaisten lentotoiminnan painopiste siirtyi 7. 10. jälkeen Petsamon rintamalle. Siellä tarvittiin kaikki kalusto, jotta alueella taistelevat XIX Vuoristoarmeijakunnan joukot saataisiin irroitettua ja siirrettyä Norjaan suunnitelmien mukaisesti.¹²⁸ Yksittäisiä tiedustelulentoja suomalaisten puolelle jatkettiin kuitenkin lokakuun loppupuolelle asti.¹²⁹

Sodan alkupäivien kiivaan lentotoiminnan aikana suomalaisten ja saksalaisten tekemät havainnot koneiden määristä poikkesivat usein toisistaan. Syynä saattoi olla esim. useamman jalkaväkijoukon näkemä pommitusmuodostelma, joka sitten ylemmän esikunnan lopullisessa ilmoituksessa esiintyikin jo kahtena muodostelmana.

Myös vastapuolelle tuotetut tappiot ovat molemmin puolin omissa ilmoituksissa suuremmat kuin todellisuudessa. Tosin ilmavoitot tässä sodassa olivat lähes olemattomat.

Ilmavoittotapauksissa oma tappioilmoitus on aina luotettavampi kuin vihollisen ilmoittama pudotus. Syitä tähän on monia. Saadessaan osuman viholliseen ampuja useimmiten merkitsee sen saavutetuksi ilmavoitoksi, mikäli hän kadottaa koneen näkökentästään tai siitä syystä tai toisesta tulee savua. Usein myös kaksi hyökkääjää on saattanut valita saman maalin ja molemmat myös merkitsevät sen omaksi ilmavoitokseen, jos maalia on vaurioitettu. Sama koskee luonnollisesti myös useamman ilmatorjuntayksikön alasampumaa konetta, joka usein saattaa esiintyä kahtena pudotuslukuina tilastoissa. Taulukossa 4 on esitetty suomalaisten ja saksalaisten kärsimät konetappiot omien ja vastapuolen ilmoitusten perusteella jaoiteltuna.

Suomalaisten ja saksalaisten tappiot lokakuussa 1944

Taulukko 4

Pvm.	Suomalaisten tappiot		Saksalaisten tappiot		Saksalaisten pudotukset ml. Petsamo
	saksalaisten ilmoittamat	oma ilmoitus	suomalaisten ilmoittamat	oma ilmoitus	
2. 10.	—	1(BL—198)	—	—	ei tietoa
3. 10.	1(FW-190)	—	2(JU 87)	1(MT)	3 konetta
5. 10.	—	1(BL-190)	—	—	ei tietoa
6. 10.	2(JK ja häv)	1(JK—260)	—	—	ei tietoa
7. 10.	—	—	—	1(JU 87)	3 konetta
9. 10.	—	—	—	1(FW 190)	15 konetta
10. 10.	—	1(JK-256)	—	—	ei ilmoitusta
11. 10.	—	1(BL-180) onnettomuus	—	—	ei ilmoitusta
13. 10.	—	—	—	1(MT)	2 konetta
15. 10.	—	1(BW-386) onnettomuus	—	1(MT)	6 konetta
17. 10.	—	1(BW-367) onnettomuus	—	1(MT)	23 konetta
18. 10.	5 varmasti 3 tod.näk.	1(BL-156) 2(BW-379 ja-357)	—	—	3 konetta
20. 10.	—	—	—	—	16 konetta
21. 10.	—	—	—	3(MT)	30 konetta
22. 10.	—	1(DB-16)	—	2(MT ja AR)	11 konetta
23. 10.	—	1(FK-104)	—	—	6 konetta
24. 10.	—	1(BW-355)	—	2(JK ja FW 190)	4 konetta

Lähde: SARK T 19284. LentoRS:n konetilanneilmoitukset lokakuu 1944. SARK T 17545, 2. LentoRS:n lento- toimintailmoitukset lokakuu 1944. Anlagenband zum KTB des (Geb.) AOK 20 Ia No 5 lokakuu 1944.

4.8 Valvontakomissio

Välirauhansopimuksen täytäntöönpanon valvontaa varten muodostettu liittoutuneiden (Neuvostoliiton) valvontakomissio (LVK) saapui Suomeen pääosiltaan syyskuun lopulla ja aloitti työnsä välittömästi. Sen vaatimat tiedot ja selvitykset työllistivät myös Ilmavoimien komentajan ja esikunnan lähikuukausien ajaksi. LVK:n organisaatioon kuuluvan ilmavoimien osaston päällikkönä toimi kenraalimajuri Andrejev apulaisenaan eversti Leštšinski. Heidän lisäksi osastolla työskenteli 11 muuta upseeria.¹³⁰

Yhteydenpidosta LVK:oon vastasi päämajan yhteisosasto, jonka päällikkönä oli eversti J. Karhu.¹³¹ Osaston yhteyteen perustettiin Ilmavoimien esikunnan yhteisosasto päällikkönään Etelä-Suomen ilmakomentajana toiminut eversti Lorenz. Ilmavoimia koskeva käytännön yhteistoiminta tapahtui LVK:n ilmavoimien osaston ja Ilmavoimien esikunnan edustajien kesken yhteisosaston välityksellä.¹³²

Ensimmäinen ilmavoimia koskeva selvitystehtävä tuli 30. 9. Ilmavoimien komentajalle osoitetulla kirjelmällä. Siinä vaadittiin seuraavia tietoja:

1. Suomen ilmavoimien organisaatio ja kokoonpano, aseistus, vahvuus sekä sijainti 20. 9. 44. Eri joukko-osastojen sijainti on merkittävä karttaan 1:500 000. Tiedot on esitettävä 1. 10 klo 18.00 mennessä.
2. Selvitys maa- ja merilentokentistä, kenttaluonteisista laskupaikoista sekä varustetuista vaelentokentistä merkittynä 1:200 000 karttaan. Tiedot on esitettävä 1. 10. klo 18.00 mennessä.
3. Esitettävä kaikki käskyt, joita Ilmavoimien Esikunta on antanut välirauhan sopimuksen johdosta, 1. 10. klo 18.00 mennessä.
4. Esitettävä 2. 10. klo 18.00 mennessä kaikki Suomen Yleisesikunnan hallussa olevat tiedot Saksan ilmavoimista Suomessa sekä niiden taistelutoiminta Neuvostoliittoa ja muita liittoutuneita vastaan.
5. Esitettävä 2. 10. klo 18.00 mennessä tiedot kaikista olemassa olevista lentokoneista, niiden sijainnista, lentomoottoreista, lentokoneaseista, ammuksista, pommeista ja muista lentotarvikkeista, jotka Saksa, Unkari tai muut akselivallat olivat aikoinaan omistaneet.
6. Esitettävä tiedot Saksan ilmavoimien sijainnista Suomessa sillä hetkellä 1. 10. klo 18.00 mennessä.
7. Valmisteltava luovutettavaksi LVK:n sotilasviranomaisille lentokentät Kotkassa, Hangossa ja Turussa 2. 10. 44. Kenttien piirustukset ja selitykset on esitettävä 1. 10. klo 12.00 mennessä.

Kaikki edellä luetellut tiedot oli annettava suomeksi asianmukaisesti allekirjoitettuna ja mukaan oli liitettävä venäjänkieliset jäljennökset. Valvontakomission upseerit tekivät myöhemmin tarkastusmatkoja todetakseen, pitivätkö annetut tiedot paikkansa.¹³³ LVK harjoitti myös epävirallisempaa tietojen tarkistamista ja lisätietojen hankintaa. Ilmavoimien esikunta joutuikin 17. 10. kieltämään tietojen antamisen yksityisille venäläisille sotilashenkilöille. Syynä oli viisi päivää aikaisempi tapaus, jolloin Rissalan lentokentälle saapuneen venäläisen koneen ohjaajalle oli annettu kenttää ja sen laitteistoja koskevia yksityiskohtaisia selvityksiä. Ohjaaja oli ainoastaan maininnut olevansa valvontakomission jäsen. Ilmavoimien esikunta piti tiukasti kiinni siitä, että ainoastaan päämajan yhteisosastoon kuuluva ilmavoimien yhteyseläin saa antaa tietoja

sekä pitää yhteyttä LVK:oon.¹³⁴

Valvontakomission vaatimat laajat selvitykset oli käynnistettävä yhtäaikaaisesti Lapin sodan ilmasotatoimien kanssa. Ne työllistivät ilmavoimien johdon täysin seuraavien viikkojen ajaksi. Tämä lienee osaltaan vaikuttanut myös siihen, että sotatoimien varsinaisen suorituselimen eli lentoryhmän perustaminen siirtyi lähes viikolla sodan alkamispäivästä.

Erittäin lyhyestä valmisteluajasta johtuen tiedot eivät kaikilta osin tyydyttäneet Valvontakomissiota, joka esitti Ilmavoimien komentajalle 8. 10. uuden selvitysvaatimuksen. Se koski Suomessa olleita saksalaisia ilmavoimia, joista oli annettava yksityiskohtaiset tiedot mm. yksiköistä, lentokonetyypeistä ja niiden lukumääristä lentokentittäin, taistelutehtävistä, ilmatorjunnan organisaatiosta ja ryhmistyksestä, Suomen alueella olleista lentokoneammusasemista jne. Lisäksi oli luovutettava operatiiviset kartat ja saksalaisten Neuvostoliittoa koskevat asiapaperit. Aikaa näiden selvitysten antamiseen oli neljä päivää. Suomen ilmavoimia koskeviin tietoihin LVK ei myöskään ollut tyytyväinen, vaan 27. 10. kenraaliluutnantti Lundqvist sai tehtävän lisäselvitysten ja tarkennusten antamisesta kolmen päivän kuluessa.¹³⁵ Edellä esitettyjen taustusten lisäksi LVK puuttui lähes kaikkeen ilmavoimien toimintaan rajoittaen mm. sotalentojen suorittamisen saksalaisia vastaan lokakuun lopulla, sen jälkeen kun Neuvostoliiton pohjoinen armeija oli vallannut Virtaniemen tasan Kämpä — Ivalo — Karasjoki eteläpuolelle.¹³⁶ Selvityksiä oli myöskin annettava muihin kuin Lapin sotaan liittyvistä siirtolennoista, lentotoiminnan väitetyistä laimeudesta pohjoisella rintamalla mukaanlukien sota- ja kuljetuslennot, mikä oli LVK:n mukaan rikkomus välirauhan-sopimusta vastaan.¹³⁷

Lentoryhmä Sarko ja sen komentaja saivat myös osaltaan vastata LVK:n kysymyksiin ja antaa selvityksiä. Eversti Melnikov vaati lokakuun alkupuolella lentoryhmän esikunnalta venäjänkieliset kappaleet sodan aikana lentorykmentille annetuista taktisista ohjeista ja tutkimustöistä, jotka olivat esikunnan hallussa.¹³⁸ Myös saksalaisilta vallatuista lentokenttien kunnostukseen tarkoitetuista puskutraktoreista jouduttiin antamaan selvitys ja pyytämään lupa niiden käyttöön.¹³⁹ Valvontakomission kiinnostusta Lentoryhmä Sarkoon kuvaa hyvin lokakuun 13. päivänä III AKE:ssa Siilasvuon ja Tokarevin välillä käyty keskustelu. Jälkimmäisen mielestä lentoryhmän olisi pitänyt olla alistettu III Armeijakunnalle. Myös lentokenttäasiat olivat esillä Tokarevin todetessa käytettyjen tukikohtien olevan kovin etäällä Pohjois-Suomen kohteista. Keskustelussa kävi myös ilmi, että valvontakomission upseereiden käynnit olivat häirinneet lentoryhmän esikunnan työskentelyä. Kenraali Tokarev lupasi huolehtia siitä, ettei eversti Sarkoa enää liikaa vaivattaisi.¹⁴⁰ Valvontakomission edustaja eversti Melnikov kävi 10. 10. Vaalan ja Paltamon tukikohdissa esittäen melko jyrkkäsävyisiä vaatimuksia lentotoiminnan tehostamisesta.¹⁴¹ Kuvaavaa näille vaatimuksille ovat eversti Huhtalan muistamat Melnikovin sanat: ”Lentäkää, lensitte te kesälläkin”.¹⁴²

LÄHDEVIITTEET

1. Pajari, emt, s 258.
2. Ilmav.E:n ja lentoujoukkojen sijoitukset 20. 9. 1944, SArk T 19284, 8a.
3. E/Le.R 4:n spk:n liite 275.
4. E/Le.R 4:n spk:n liite 276.
5. Pajari, emt, s 259.
6. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkintä 2. 10. 1944 ja Saarinen, emt, s 9.
7. Keskinen, K. — Stenman, K. — Niska, K.: Suomen Ilmavoimien historia, 4. osa, Forssa 1975, s 92.
8. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkintä 2. 10. 1944 ja E/Le.R 4:n spk:n liite 281a.
9. Gabrielsson, emt, s 192.
10. E/Le.R 4:n spk:n liite 281.
11. Kertomus HLe.Lv. 34:n toiminnasta 1. 9.—31. 12. 1944, s 2, SArk 7284.
12. E/Le.R 4:n spk:n liite 302 ja Saarinen, emt, s 19.
13. E/Le.R 4:n spk:n liite 302.
14. LentoR Sarkon spk 9. 10.—3. 12. 1944, merkintä 9. 10., SArk 17955.
15. SArk T 17545, 5/5.
16. SArk T 17545, 5/5 ja Gabrielsson, emt, liite 5.
17. LentoR Sarkon spk, E/Le.R 4:n spk ja Le.R 4:n kntop:n spk 8. 10.—19. 11. 1944, SArk 17999.
18. Le.R 4:n kntop:n spk, merkintä 8. 10. 1944 ja Gabrielsson, emt, s 194.
19. E/Le.R 4:n spk, merkintä 15. 10. 1944.
20. Gabrielsson, emt, s 194. Vert. Pajari, emt, s 261.
21. Os.Jaurin spk 22. 5. 1944—10. 1. 1945, merkinnät 5.—7. 10. 1944, SArk 18935 ja E/Le.R 4:n spk:n liitteet 286 ja 305.
22. Inskapt Hellmannin kertomus 6. 10. 1944, SArk T 17545, 16/5.
23. E/Le.R 4:n spk:n liite 232 ja LentoR Sarkon spk, merkinnät 14.—16. 10. 1944.
24. E/Le.R 4:n kirj. 842/Viesti/2a sal 12. 10. 1944, SArk T 19284 liite 8.
25. LentoR Sarkon kirj. 144/III/sal 7. 10. 1944, SArk T 17545, 81/1.
26. Eversti evp. Aimo Huhtalan haastattelu 13. 10. 1981.
27. LentoR Sarkon kirj. 5/III/2 sal 12. 10. 1944, SArk T 17545, 10/1 ja E/Le.R 3:n tsto III spk 9. 6.—3. 11. 1944, merkintä 5. 10., SArk 17983.
28. LentoR Sarkon kirj. 21/III/2 sal 15. 10. 1944, SArk T 19284.
29. Alaviitteessä 26 mainittu lähde.
30. LentoR Sarkon kirj. 4/III/sal 12. 10. 1944, SArk T 17545, 15/1.
31. LentoR Sarkon kirj. 11/III/48 sal 13. 10. 1944, SArk T 17546, 37/16.
32. LentoR Sarkon kirj. 15/III/2 sal 15. 10. 1944, SArk T 17545, 14/1.
33. Saarinen, emt, s 19.
34. LentoR Sarkon spk, merkintä 13. 10. 1944.
35. LentoR Sarkon spk, merkintä 13. 10. 1944, HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkintä 10. 10. 1944 ja eversti evp. Huhtalan haastattelu 13. 10. 1981.
36. Op.os./III/AKE:n spk, merkintä 13. 10. 1944, SArk 4260.
37. E/Le.R 4:n spk, merkinnät 1.—5. 10. 1944 ja Op.os./III AKE:n spk, merkinnät 1.—2. 10. 1944.
38. LentoR Sarkon spk, merkintä 10. 10. 1944 ja eversti evp. Huhtalan haastattelu 13. 10. 1981.
39. Le.R 4:n suor.ilm. 2. 10. 1944, SArk T 17545, 3.
40. PLe.Lv. 42:n spk, merkintä 2. 10. 1944, PLe.Lv. 42:n suor.ilm. 2. 10. 1944, Saarinen, emt, s 12, E/Le.R 4:n spk:n liite 281a ja E/Le.R 4:n spk, merkintä 6. 10. 1944.
41. Le.R 4:n suor.ilm. 6. 10. 1944, SArk T 17545, 3 ja Saarinen, emt, s 13.
42. E/Le.R 4:n spk, merkintä 6. 10. 1944, Le.R 4:n suor.ilm. 6. 10. 1944 ja Saarinen, emt, ss 13—14.
43. E/Le.R 4:n spk, merkintä 8. 10. 1944 ja yhteenvedo LentoR Sarkon lennoista 8. 10. 1944, SArk T 17545, 3. Vert. Saarinen, emt, s 15.
44. E/Le.R 4:n spk, merkintä 7. 10. 1944. Vert. Saarinen, emt, s 14.
45. Yhteenvedo LentoR Sarkon lennoista 8. 10. 1944.
46. E/Le.R 4:n spk, merkintä 10. 10. 1944, PLe.Lv. 42:n ja 46:n suor.ilm. 125/44 ja 144/44, SArk T 19284 ja Gabrielsson, emt, s 200.
47. Le.R 4:n suor.ilm. 2. 10. 1944, PLe.Lv. 48:n suor.ilm. 230 ja 231/44, SArk 20188 ja Op.os./III AKE:n spk, merkintä 2. 10. 1944.
48. E/Le.R 4:n spk, merkinnät 8.—9. 10. 1944, yhteenvedo LentoR Sarkon lennoista 10. 10. 1944, PLe.Lv. 44:n suor.ilm. 63/44 10. 10. 1944 ja Op.os./III AKE:n spk, merkintä esim. 10. 10. 1944.

49. E/Le.R 4:n spk, merkinnät 10.—12. 10. 1944 ja LentoR Sarkon spk, merkinnät lokakuu 1944.
50. Gabrielsson, emt, s 201.
51. Saarinen, emt, s 23.
52. Le.R 4:n kntop:n spk, merkintä 14. 10. 1944.
53. E/Le.R 4:n spk:n liite 251.
54. Erik.E Sarkon kirj. 96/III/sal 4. 10. 1944, SArk T 17545, 2/1 ja HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkintä 5. 10. 1944.
55. LentoR Sarkon spk, merkintä 11. 10. 1944 ja Gabrielsson, emt, s 195.
56. LentoR Sarkon konetilanne 11. 10.—29. 11. 1944, SArk T 19284 ja LentoR Sarkon spk, merkintä 15. 10. 1944.
57. LentoR Sarkon lentotoiminta 2.—15. 10. 1944, SArk T 17545, 2 ja 3.
58. Erik.E Sarkon kirj. 96/III/sal 4. 10. 1944 ja Gabrielsson, emt, s 198.
59. LentoR Sarkon spk, merkintä 11. 10. 1944 ja LentoR Sarkon lentotoiminta 11. 10. 1944.
60. LentoR Sarkon lentotoiminta 2.—15. 10. 1944 ja HLe.Lv. 26:n suor.ilm. 2.—15. 10. 1944 SArk T 17545, 2 ja 3. Vert. Keskinen — Stenman — Niska, emt, s 92.
61. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkinnät 2.—15. 10. 1944 ja HLe.Lv. 26:n suor.ilm. 2.—15. 10. 1944.
62. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkintä 4. 10. 1944.
63. Ahto, emt, ss 185—186.
64. HLe.Lv. 26:n suor.ilm. 3. 10. 1944 ja Anlagenband zum KTB des (Geb) AOK 20 Ia, 3. 10. 1944.
65. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkinnät 6.—11. 10. 1944 ja tsto IV/HLe.Lv. 26:n spk, merkinnät 8.—18. 10. 1944.
66. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkinnät 9.—10. 10. 1944 ja LentoR Sarkon spk, merkintä 10. 10. 1944.
67. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkintä 13. 10. 1944 ja LentoR Sarkon lentotoiminta 13. 10. 1944.
68. LentoR Sarkon spk, merkinnät 16.—18. 10. 1944.
69. LentoR Sarkon spk, merkinnät 19.—28. 10. 1944.
70. Os.Jaurin spk, merkintä 11. 11. 1944.
71. LentoR Sarkon spk, merkinnät 16.—26. 10. 1944 ja Saarinen, emt, s 28.
72. LentoR Sarkon spk, merkinnät 18.—21. 10. 1944 ja HLe.Lv. 34:n toimintakertomus, ss 2—3.
73. HLe.Lv. 34:n toimintakertomus, s 3.
74. Ilmav.E:n sanoma kos 21. 10. 1944, SArk T 17545, 4 ja tsto IV/HLe.Lv. 26:n spk, merkintä 24. 10. 1944.
75. LentoR Sarkon spk, merkinnät 18.—25. 10. 1944.
76. LentoR Sarkon spk, merkintä 28. 10. 1944.
77. Saarinen, emt, s 44.
78. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkintä 5. 10. 1944.
79. PLe.Lv. 48:n kirj. 1345/II/15a 8. 11. 1944 ja PLe.Lv. 42:n kirj. 2198/II/11b sal 7. 11. 1944, SArk T 17545, 113 ja 114/22.
80. LentoR Sarkon kirj. 81/IV/58 sal 17. 10. 1944, SArk T 19679, 41/4.
81. Le.R 2:n kirj. 1359/IV/18 sal 10. 9. 1944, SArk T 13696, SArk T 17545, 113 ja 114/22 ja eversti evp. Huhtalan haastattelu 13. 10. 1981.
82. Ilmav.E:n kirj. 3673/Ye.2/6 sal 25. 10. 1944, SArk T 19284.
83. E/Le.R 4:n sanoma 525/21. 10. 1944, SArk T 19284 ja E/Le.R 4:n spk, merkintä 18. 10. 1944.
84. LentoR Sarkon kirj. 98/III/2 sal 26. 10. 1944, SArk T 19284 ja LentoR Sarkon käsky 26. 10. 1944, SArk T 12679, 21/11.
85. E/Le.R 4:n spk:n liite 329.
86. Saarinen, emt, s 34 ja Gabrielsson, emt, s 188.
87. Ilmav.E:n sanoma 572/18. 10. 1944, SArk T 17545, 3.
88. Ilmav.E:n sanoma 649/19. 10. 1944, SArk T 19284, liite 27.
89. LentoR Sarkon spk, merkinnät 17.—29. 10. 1944 ja LentoR Sarkon lentotoiminta 26. 10. 1944.
90. LentoR Sarkon spk, merkinnät 16.—31. 10. 1944.
91. LentoR Sarkon lentotoiminta 19. ja 22. 10. 1944 ja PLe.Lv. 44:n suor.ilm. 72 ja 73/44.
92. LentoR Sarkon spk, merkintä 25. 10. 1944 ja Ilmav.E:n kirj. 3753/Ye.3/8a sal, SArk T 19284, 8a.
93. Ahto, emt, s 269.
94. Ilmav.E:n sanoma 1295/27. 10. 1944, SArk T 19284, liite 51.
95. Ilmav.E:n kirj. 3734/Ye.3/2b sal 31. 10. 1944, SArk T 17545, 95/21.
96. Saarinen, emt, s 28.
97. Emt, ss 28—29.
98. Emt, s 29 ja LentoR Sarkon konetilanne 24. 10. 1944.
99. LentoR Sarkon lentotoiminta 16.—31. 10. 1944 ja laivueiden suor.ilm.

100. LentoR Sarkon lentotoiminta 9.—31. 10. 1944, Le.R 4:n ja PLe.Lv. 42, 44, 46 sekä 48 suor.ilm. lokakuu 1944, Gabriellson, emt, liite 46 ja Saarinen, emt, ss 32—33.
101. PLe.Lv. 42:n sotakokemuskertomus lokakuu 1944, SARK 20182 ja LentoR Sarkon lentotoiminta 8. 10. 1944. Kilomäärä on kirjoittajan arvio, joka perustuu toisen 23 koneen os:n pudottamaan tarkkaan 17225 kilon pommimäärään. Vert. Pajari, emt, ss 264 ja 276—278.
102. LentoR Sarkon konetilanne lokakuu 1944.
103. PLe.Lv. 42:n kirj. 2098/II/11b sal 15. 10. 1944, SARK T 17545, 99/22 ja Saarinen, emt, s 33.
104. PLe.Lv. 44:n sotakokemuskertomus lokakuu 1944, SARK T 17545, 114/22.
105. Eversti evp. Huhtalan haastattelu 13. 10. 1981.
106. LentoR Sarkon spk, merkinnät 25., 29.—30. 10. 1944.
107. Viestikomppania/Le.R 4:n kirj. 236/I/2e sal 9. 11. 1944 ja PLe.Lv. 44:n kirj. 1263/II/4g sal 20. 11. 1944, SARK T 17545, 114 ja 118/22.
108. LentoR Sarkon lentotoiminta 16.—18. 10. 1944 ja PsDE:n spk, merkintä 18. 10. 1944, SARK 19043.
109. LentoR Sarkon spk, merkintä 28. 10. 1944.
110. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkintä 18. 10. 1944.
111. LentoR Sarkon konetilanne 19.—20. 10. 1944.
112. LentoR Sarkon lentotoiminta 19. 10. 1944.
113. TLe.Lv. 12:n spk, merkintä 23. 10. 1944, SARK 23633 ja LentoR Sarkon konetilanne 25. 10. 1944.
114. LentoR Sarkon lentotoiminta 16.—31. 10. 1944.
115. LentoR Sarkon spk, merkintä 28. 10. 1944.
116. LentoR Sarkon sotakokemuskertomus I.—15. 10. 1944.
117. PM:n tied.os:n kirj. K.D. Er.P 4 n:o 37/Le/g/sal 23. 5. 1944, SARK 12679, 3/29 ja Os.Jaurin kirj. 654/III/21 sal 29. 12. 1944, ss 3 ja 16, SARK T 12679, 12/21.
118. E/Le.R 4:n spk:n liite 305 ja Os.Jaurin spk, merkinnät 5.—8. 10. 1944.
119. LentoR Sarkon konetilanne 12. 10. 1944.
120. Os.Jaurin kirj. 654/III/21 sal 29. 12. 1944, ss 14—15.
121. Os.Jaurin spk, merkinnät lokakuu 1944. Vert. Ahto, emt, s 233.
122. Os.Jaurin kirj. 654/III/21 sal 29. 12. 1944, s 10.
123. Edellinen lähde, ss 4—5 ja Os.Jaurin spk, merkinnät lokakuu 1944.
124. Anlagenband zum KTB des (Geb) AOK 20 Ia N:o 5, 3.—9. 10. 1944. Vert. Ahto, emt, ss 185—186 ja 215 sekä Suomen sota 8. osa, Kuopio 1958, ss 426—434.
125. LentoR Sarkon lentotoiminta 15.—31. 10. 1944.
126. HLe.Lv. 26:n suor.ilm. 3. 10. 1944 ja Anlagenband zum KTB des (Geb) AOK 20 Ia n:o 5 3. 10. 1944.
127. Alaviitteessä 125 mainittu lähde, Anlagenband zum KTB des (Geb) AOK 20 Ia n:o 5 9. 10. 1944 ja Ps.DE:n spk, merkinnät 9. ja 15. 10. 1944. Vert. Paavilainen, V.:Laguksen jääkärit Jäämeren tiellä, Hämeenlinna 1976, s 112.
128. Ahto, emt, ss 261—263.
129. Op.os/III AKE:n spk, merkinnät 11.—26. 10. 1944.
130. Blinnika, emt, ss 2, 4, 6 ja 9 sekä Polvinen, Tuomo: Teheranista Jaltaan, Juva 1980, ss 139 ja 152.
131. Ed. alaviitteessä mainitut teokset, s 15 ja ss 151—152.
132. Ilmav.E:n kirj. 3577/Ye.3/8a, SARK T 19284, 8a ja Blinnika, emt, s 16.
133. Käännös Ilmavoimien komentajalle osoitetusta LVK:n kirjelmästä 30. 9. 1944, SARK T 19284, 8a ja Blinnika, emt, s 20. Vert. Polvinen, emt, s 160.
134. Ilmav.E:n kirj. 3595/Ye.3/8a sal 17. 10. 1944, SARK T 17545, 92/21.
135. LVK:n kirjet 3/8. 10. 1944 ja 74/27. 10. 1944, SARK T 19284, 8a.
136. Ilmav.E:n kirj. 3753/Ye.3/8a 1. 11. 1944, SARK T 19284, 8a.
137. Ilmavoimien kom:n kirj. puolustusministerille 4. 11. 1944, SARK T 19284, 8a.
138. LentoR Sarkon kirj. 14/III/50 sal 13. 10. 1944, SARK T 17545, 89/21.
139. LentoR Sarkon kirj. 259/IV/62 7. 11. 1944, SARK T 17545, 10/5.
140. Op.os./III AKE:n spk, merkintä 13. 10. 1944.
141. HLe.Lv. 26:n kom:n spk, merkintä 10. 10. 1944.
142. Eversti evp. Huhtalan haastattelu 13. 10. 1981.

5. LENTORYHMÄ SARKON TOIMINNAN LOPPUVAIHEET JA KOTIUTTAMINEN

5.1 Ilmasotatoimien suoritus keskitetään Kemiä tapahtuvaksi

Lentoryhmän tehtävänä oli marraskuun alusta lähtien saksalaisten asemien tiedustelu ja paikantaminen, selustan liikenteen selvittäminen sekä uusien teiden tiedustelu. Tiedustelulentojen yhteydessä ja niiden tulosten perusteella oli pommitettava vihollisen kolonnia, marssirivistöjä ja parakkialueita. Uutena toimintamuotona tuli mukaan saksalaisten partioiden etsintä tunturialueella.¹ Marraskuun 5. päivänä lentoryhmän esikunta pyysi Ilmavoimien esikuntaa ryhtymään toimenpiteisiin, että saataisiin lupa tiedustella tie Ivalo — Kaamanen, joka oli maavoimien sotatoimille tärkeä.² Myöntävää vastausta ei saatu eikä lentoja alueelle tehty. Tosin myös varsinaiset sotatoimet päättyivät siellä jo parin viikon kuluttua.³

Marraskuun 7. päivänä III AKE:n operatiivinen osasto siirtyi Kemiin. Siellä ollut lentoryhmän komentopaikka 2 sai tehtäväkseen huolehtia yhteydenpidosta armeijakunnan esikuntaan. Eversti Sarko siirtyi myös itse Kemiin saman päivän iltana.⁴ Näin oli lentotoiminnan johto kokonaisuudessaan Kemissä, jonne aikaa myöten saapuivat loput sotaan osallistuneet laivueetkin. Niistä ensimmäisenä oli tullut Osasto Jauri, joka aloitti lentotoimintansa sieltä jo marraskuun 5. päivänä. Osasto jatkoi toimintaansa itsenäisenä yksikkönä 16. 11. saakka, jolloin se liitettiin lentueena Pommituslentolaivue 44:een.⁵ Tiedustelulentolaivue 14 siirtyi Pudasjärveltä Kemiin marraskuun 8. päivänä.⁶ Ilmavoimien komentaja teki 9.—12. 11. tarkastusmatkan Lentoryhmä Sarkon esikuntaan Ouluun ja komentopaikka 2:een Kemiin.⁷ Matkan aikana keskusteltiin todennäköisesti kotiuttamisen vaikutuksesta lentoryhmän toimintaan sekä tulevista uudelleenjärjestelyistä lentoyksiköissä.

Taistelutoimintaan osallistuneiden laivueiden saattaminen rauhanajan vahvuuteen tapahtui pääosin marraskuun 20. päivään mennessä. Useihin satoihin nousevan upseeri-, aliupseeri- ja miehistömäärän poistuminen laivueista aiheutti suuria muutoksia lentoryhmän sisällä. Toiminta jäi nyt vähälukuisen kantahenkilökunnan ja nuorten asevelvollisten harteille. Marraskuun 16. päivänä Ilmavoimien komentaja antoi lentoryhmän toimintaa koskevan käskyn, jossa hän määräsi Lentorykmentti 2:n komentajan eversti Harju-Jeantyn johtamaan ilmavoimien taistelutoimintaa Pohjois-Suomessa. Lentotoiminta oli keskitettävä pääasiassa Kemiä tapahtuvaksi ja mahdollisina työkenttinä tuli käyttää Rovaniemeä, Sodankylää ja yhtä jääkenttää Muonion seudulla. Lentoryhmän esikunnaksi jäi edelleen Lentorykmentti 2:n esikunta. Lentoyksiköistä taistelutoimintaan osallistui enää Hävittäjälentolaivue 26 BW- ja MY-kalustolaan sekä Lentorykmentti 4:n Pommituslentolaivue 44 (JK-koneet) ja laivue 46 (DN-, DB- ja DF-koneet), sekä Pommituslentolaivue 42, johon kuuluivat kaikki rykmentin BL-koneet, jotka voitiin miehittää. Osasto Jauri liitettiin lentueena laivue 44:een. Kemiin siirtynyt Tiedustelulentolaivue 14 ei enää tästä päivästä alkaen osallistunut muo-

dollisestikaan sotatoimiin. Käytännössähän se ei ollut tehnyt sotalentoja lokakuun 18. päivän jälkeen. Myös Hävittäjälentolaivue 26:n FK-koneilla tehdyt tiedustelulennot lopetettiin. Tähän käskyyn liittyen määrättiin Pommituslentolaivue 42 marraskuun 20. päivänä siirtämään Pudasjärveltä Kemiin kaikki ne BL-koneensa, jotka laivue pystyi miehittämään. Sama koski Pommituslentolaivue 48:tä. Loput koneet oli lennettävä Luonetjärvelle varastoitaviksi. Siirtoja ei voitu lumisateen vuoksi kuitenkaan toteuttaa käskettynä päivänä, vaan ne lykkääntyivät laivue 42:n osalta yhdellä ja 48:n osalta kolmella vuorokaudella. Marraskuun 24. päivänä liitettiin Pommituslentolaivue 48:n Kemiin siirretty osa henkilöstöineen lentueena laivue 42:een.⁸

Eversti Harju-Jeanty ei sairastumisensa vuoksi kyennyt ottamaan vastaan hänelle määrättyä tehtävää. Sairauden osoittaututtua pitkäaikaiseksi Ilmavoimien komentaja määräsi marraskuun 21. päivänä Lentorykmentti 4:n komentajan everstiluutnantti Gabrielssonin Lentoryhmä Sarkon uudeksi komentajaksi.⁹ Tehtävien vaihto tapahtui jo samana päivänä, sillä Sarko oli palannut Kemistä Ouluun edellisenä iltana.¹⁰ Uusi komentaja ryhtyi välittömästi toteuttamaan tarpeelliseksi katsomiaan muutoksia. Marraskuun 22. päivänä hän muutti Lentoryhmä Sarkon nimen Lentoryhmäksi, lakkautti Kemissä olleen komentopaikka 2:n ja siirsi sen tehtävät Lentoryhmän esikunnalle Ouluun. Seuraavana päivänä lopetettiin Oulussa olleen Lentorykmentti 4:n komentopaikan toiminta ja sen tehtävät määrättiin Pommituslentolaivue 44:n esikunnalle Kemiin. Samassa yhteydessä everstiluutnantti Gabrielsson valtuutti laivueen komentajan majuri Mellerin käskemään Pohjois-Suomea varten saadut lentotehtävät. Pommituslentolaivue 42 ja Hävittäjälentolaivue 26 alistettiin majuri Mellerille. Yhteistoiminta maavoimien kanssa sujui entisellä tavalla. Armeijakunnan esikunnassa ollut yhteysupseeri välitti seuraavaa päivää koskevat tukipyynnöt päivittäin klo 16.00 mennessä Lentoryhmän esikunnalle. Täältä annettiin laivueille tulevat käskyt Pommituslentolaivue 44:n tiedustelutoimistoon, joka välitti ne edelleen.¹¹ Marraskuun puolivälistä alkaen oli ollut käytössä myös järjestelmä, jossa Kemissä olleet laivueet viestittivät suoritusilmoituksensa ensin siellä olleelle armeijakunnan esikunnan operatiiviselle osalle ja vasta sen jälkeen lentoryhmän komentopaikkaan.¹² Näin tiedustelutulokset saatiin mahdollisimman nopeasti ja ilman turhia viiveitä tarvitsijoiden käyttöön.

Ilmavoimien käskyssä mainittujen Rovaniemen ja Sodankylän työkenttien talvikäytöstä jouduttiin kuitenkin luopumaan henkilöstö- ja kalustopulan takia. Niitä ei olisi kyetty pitämään kunnossa lumisateiden tultua. Pommitajat käyttivät Rovaniemeä muutaman kerran. Osasto Jaurin koneet sen sijaan kävivät huoltolennoillaan Sodankylässä marraskuun aikana useita kertoja. Hävittäjälentolaivue 26 sai 27. 11. käskyn tiedustella jäätukikohdan paikka Kangosjärveltä (noin 16 kilometriä Muoniosta etelään). Laivueen oli määrä aloittaa toiminta sieltä joulukuun 4. päivänä. Valmistelutöihin ryhdyttiinkin, mutta alkutalven heikot pakkaset aiheuttivat sen, ettei kenttää ehditty saada valmiiksi, ennen kuin sen käyttöönotto kävi tarpeettomaksi.¹³ Edellä kerrotut toimenpiteet osoittivat sen, että lentoryhmässä pyrittiin vaikeuksista huolimatta luomaan mahdollisimman hyvät olosuhteet tehtävien suoritukselle. Jokainen vastuunalainen johtaja siellä varmasti tiesi, miten tärkeää nopeiden ja oikeiden tiedustelutulosten saanti oli taisteleville joukoille.

Marraskuussa suoritettu kotiuttaminen aiheutti lentoyksiköiden toiminnassa lisääntyviä vaikeuksia. Etenkin pommituslentolaivueissa reserviläisten osuus lentävästä henkilöstöstä oli suuri. Heidän ryhmäänsä kuuluivat kaikki tähystäjät sekä radiosähkötäjät ja konekivääriampujien valtaosa.¹⁴ Tähystäjien poistuminen riveistä aiheutti suurimmat hankaluudet, sillä heidän tehtäviinsä kuului navigoinnin ja tiedustelun lisäksi myös pommien pudotus. Lentosotakoulun aliuuseeriohjaajaoppilaista alettiin kiireesti kouluttaa tähystäjiä laivueissa. Heille annettiin lyhyt noin viikon kestänyt teoriakoulutus pommien pudotuksessa. Tosiasiassa varsinainen suunnistus ja tiedustelu jäi lähes kokonaan ohjaajien tehtäväksi, sillä nämä oppilaat olivat saaneet lentokoulutusta vasta arviolta 80—90 tuntia alkeiskoulukoneilla ennen sotalennoille lähtöään. Pommitukset jäivät näin ollen suurimmaksi osaksi sellaisten nuorukaisten tehtäväksi, joilla ei ollut ollut tilaisuutta ainoakaan harjoituspommin pudottamiseen.¹⁵ Lentotoimintaa jatkettiin näistä vaikeuksista huolimatta täydellä teholla sään sallimissa rajoissa ja sotalentoja tehtiin 69 käsittäen 126 konesuoritusta.

5.2 Lentotoiminta marraskuussa

5.2.1 Lentorykmentti 4

Lentorykmentti 4, jonka kotiuttamisjärjestelyt oli määrätty suoritettaviksi marraskuun puolivälin jälkeen, osallistui sotatoimiin aluksi vanhalla ja kokeneella henkilöstöllään. Kotiuttamisten jälkeen lentotoiminta jatkui uudelleen järjestelyistä huolimatta entisten periaatteiden mukaan.¹⁷ Valitettavasti sääolosuhteet vaikoivat sitä entistä enemmän. Marraskuussa oli hyvä tai kohtalainen lentosää 12 päivänä, joskin myös näinä päivinä täytyi lentoja keskeyttää sään muuttuessa kesken lennon. Huono lentosää vallitsi kahtena ja oli kokonaan lentokelvoton peräti 16 päivänä. Kuukauden ensimmäisellä puoliskolla pommikoneet pystyivät täysipainoiseen toimintaan ainoastaan neljänä päivänä.¹⁸

Rykmentin päätehtävänä oli saksalaisten liikenteen ja asemien tiedustelu sekä pommitukset toiminta-alueen ollessa nyt Käsivarsi. Saksalaiset olivat marraskuun alkuun mennessä jättäneet Muonion ja vetäytyivät taempiin aseisiin Palojoensuun linjalle.¹⁹ Tiedustelutehtäviin liittyi kuvauslentoja lukuunottamatta myös pommitustehävä havaittuja maaleja vastaan. Marraskuun 2. päivänä Pommituslentolaivue 48:n BL-koneen onnistui kuvata Ylimuonion ja Enontekiön alue kahden muun kuvauskoneen joutuessa palaamaan tyhjin toimin sään estäessä tehtävän suorituksen. Samana päivänä laivue 44:n JK ulotti lentonsa ensi kerran Norjan puolelle Kautokeinoon tuoden varsin tarkkoja tietoja saksalaisten liikenteestä Kilpisjärven tiellä. Suomen puolelta Kautokeinoon suuntaan oli rakenteilla uusi tie, josta oli valmiina noin kymmenen kilometriä. Havaittuja maaleja lähetettiin pommittamaan yhdeksän koneen osasto (5 JK, 2 DB, 1 DF ja 1 DN), mutta huono sää keskeytti lennon, ja ainoastaan yksi DB pääsi kohteelle asti.²⁰

Rykmentin lentotoiminta oli lähes olematonta seuraavat kaksi viikkoa, kunnes se jälleen saavutti täyden tehonsa kuukauden puolivälissä. Vilkkaimmat lentopäivät oli-

vat 16. ja 17. 11., jolloin saatujen tiedustelutulosten perusteella pommitettiin saksalaisten liikennettä sekä majoitus- ja varastoalueita kohtalaisen hyvin tuloksin ensin mainittuna päivänä 15:llä ja jälkimmäisenä 19:llä koneella pommimäärien ollessa 12 350 ja 13 800 kiloa. Käsivarren tietä ja Lätäsenon aluetta koetettiin myös ilmaku-
vata, mutta yritys epäonnistui pilvisyuden takia.²¹ Marraskuun loppupuoli oli muutenkin jo sopimatonta aikaa ilmakuvausten suorittamiseen Lapin alueella, sillä pilvettömälläkin säällä aurinko oli liian alhaalla. Tunturimaastossa muodostuivat varjot niin pitkiksi, että niihin peittyi suuria maa-alueita, joita ei kyettäisi kehitetyistä kuvista tulkitsemaan.²²

Lentorykmentti 4 teki marraskuun aikana kaikkiaan 24 tiedustelulentoa, joista viisi keskeytyi, sekä 75 koneella kahdeksan keskitettyä pommihyökkäystä; näistä sää keskeytti kaksi, joihin osallistui 18 konetta. Saadut tiedustelutulokset olivat varsin hyviä ja niiden avulla saatiin yksityiskohtainen kuva saksalaisten kenttävarustuksista Lätäsenon ja Kilpisjärven välisellä alueella. Aivan kuukauden lopulla tiedustelulennot ulottuivat Norjan puolella Skibotteniin asti tuloksena tietoja saksalaisten laivoista, varastoalueista ja puolustuslinjoista. Entistä useammin tiedustelija pudotti myös omille joukoille muona- tai muuta täydennystä tavaratorpedoilla.

Kotiuttamisista johtuneet järjestelyt lentoryhmän sisällä vaikuttivat luonnollisesti rykmentin toimintaan. Laivueet tai niiden osat, ts. kaikki ne koneet, jotka pystyttiin miehittämään, siirrettiin Kemiin 23. 11. mennessä. Hallinnollisesti sieltä toimi enää kaksi laivuetta (42 ja 44), joille oli alistettu käytössä olleet koneet. Marraskuun 23. päivänä osallistuivat laivueiden kokeneet tähyistäjäupseerit viimeisen kerran sotalennoille ennen kotiuttamistaan. Aliupseerihjaajaoppilaiden koulutus alkoi samanaikaisesti, ja he saivat tulikasteensa 28. päivänä.²³ Rykmentin tuloksellista toimintaa arvoitettiin maavoimien taistelevissa joukoissa, ja armeijakunnan komentaja lähetti 17. 11. kiitoksensa laivueille hyvin suoritetusta työstä.²⁴

Lentoryhmä Sarkon/Lentorykmentti 4:n sotalennot 1. 11. 1944—4. 4. 1945.

Taulukko 5

Lentoyksikkö	Pommitus laivue-/konesuoritus	Tiedustelu konesuoritus	Keskeytynyt lento	Yhteensä konesuoritus
Le.R 4	27/106 Tiedustelu konesuoritus	50 Keskeytynyt lento	30	186
HLe.Lv. 26	25 Kuljetuslento	9 Keskeytynyt kuljetuslento		34
Os.Jauri	22	2		24

Lähteet: 1. SARK T 17545, 2. LentoRS:n lentotoimintailmoitukset marraskuu 1944. SARK 18935. OsJ:n spk 1.11. 44—10. 1. 1945. Saarinen.

5.2.2 Hävittäjäyksiköt

Hävittäjälentolaivue 26:n päätehtävänä pysyi edelleen saksalaisten liikenteen tiedustelu Muoniosta Kilpisjärvelle johtavan tien suunnassa. Erityinen huomio tuli kiinnittää liikenteen ruuhkautumiseen Palojoensuun tienhaarassa. Laivueen oli myös yritettävä selvittää suuntautuuko Peltovuoman ja Palojoensuun väliltä uusia teitä länteen tai luoteeseen.²⁵ Saadut tulokset olivat hyviä ja niiden avulla saatiin kuva saksalaisten liikenteestä sekä paikannettiin mm. tykistöasemat Palojoensuun linjalla. Huono sää häytti luonnollisesti myös hävittäjien lentotoimintaa. Viikkain toimintajakso ajoittui kuukauden puoliväliin, jolloin 16.—18. 11. tehtiin kahdeksan tiedustelulentoa 16:lla BW- ja MY-koneella. Kaikkiaan laivue teki kuukauden aikana 17 tiedustelulentoa 31 koneella; näistä huono sää keskeytti kolme, joihin osallistui kuusi konetta. Kuukauden lopulla yritettiin kolmella MY:llä rynnäköintiä, mutta kohdealueella vallinnut pintasumu esti sen. Laivue menetti marraskuun aikana yhden BW:n saksalaisten ilmatorjunnan alasampumana sekä yksi MY tuhoutui startin jälkeisessä pakkolaskussa Kemin kentällä.²⁶

Marraskuun 16. päivänä käsketyt reserviläisten kotiuttamiset vaikuttivat luonnollisesti myös hävittäjäyksiköiden toimintaan. Tiedustelulentolaivue 14:n osallistuminen Lapin sotaan loppuikin virallisesti tuona päivänä. Laivueen koneethan eivät olleet tehneet sotalentoja enää noin kuukauteen johtuen niiden toimintasäteen lyhydestä ja siitä, että lähempänä taistelualuetta olleita Rovaniemen ja Sodankylän kenttiä ei oltu pystytty ottamaan tehokkaaseen käyttöön. Laivueen nimi oli muutettu Hävittäjälentolaivue 14:ksi lokakuun lopulla Valvontakomissiolle tehdyssä esityksessä.²⁷ Kun ilmapvoimien kokoonpano LVK:n toimesta virallisesti vahvistettiin, laivue kuului lakkautettaviin lentoyksiköihin.²⁸

Marraskuun 22. päivänä Hävittäjälentolaivue 26 sai käskyn johtaa oman tykistön tarkistusammunnan. Yksityiskohdista piti sopia III AKE:n kanssa.²⁹ Tätä kokeilua ei kuitenkaan jostain syystä suoritettu. Kuukauden lopulla käynnistettiin Kangosjärven jäätukikohdan tiedustelu ja valmistelutyöt, mutta tukikohtaa ei kuitenkaan otettu käyttöön.

5.2.3 Osasto Jauri

Syksyn muuttuessa talveksi myös vesikoneiden käyttömahdollisuudet vähenivät. Osasto Jauri sai lokakuun viimeisenä päivänä siirtokäskyn Kemiin, jossa sen käyttöön annettiin 4. 11. ensimmäinen pyörätelineellä varustettu JU-kone. Toinen uusi kone (DO) saapui Kemiin kaksi päivää myöhemmin. Osaston vesikonetilanne olikin heikentynyt huomattavasti lokakuun loppupuolella, kun molemmat DR:t poistuivat käytöstä 15. ja 17. 10., NK:t luovutettiin pois 27. 10. ja 5. 11. sekä AR, joka oli vaurioitunut 22. 10. Vuojärvellä, lennettiin yhdessä HE:n kanssa Tampereelle kaksi päivää myöhemmin. Loka—marraskuun vaihteessa Pyykösjärvellä oli enää yksi JU-kone.³⁰

Osasto Jaurin lentotoiminta Kemissä käynnistyi marraskuun 5. päivänä. Se käsitti pääasiassa taistelujoukkojen hyväksi suoritettuja huoltolentoja. Kaukopartion pудо-

tusta Käsivarren maastoon yritettiin DO:lla kaksi kertaa. Kohdealueella vallinnut sumu esti pudotuksen 12. 11. ja saksalaisten ilmatorjunta seuraavana päivänä.³¹ Osaston toimintaa Kemissä vaikeutti samanaikaisesti käynnistetty kotiuttaminen. Kaikki sen upseerit — kapteeni Jauri poisluettuna — sekä suuri osa teknillistä henkilökuntaa kuuluivat kotiutettaviin, joten osaston toiminta itsenäisenä lentoyksikkönä olisi ollut tämän jälkeen mahdotonta. Se lakkautettiinkin ja liitettiin 16. 11. lentueena Pommislentolaivue 44:een.³²

Kuljetuskoneiden lennot Lapin sodassa jatkuivat aina tammikuun 1945 alkuun asti. Ne tekivät vielä 10 kuljetuslentoa ennen poisiirtymistään sotatoimialueelta. Osasto Jauri suoritti Lapin sodassa kaikkiaan 373 lentoa käsittäen noin 394 lentotuntia. Näistä oli sotalentoja vihollisen puolelle 31 ja haavoittuneiden kuljetuslentoja 50, joilla tuotiin 135 haavoittunutta. Kuljetuslennoilla vietiin elintarvikkeita 9 000 kiloa, ampu-
matarvikkeita 1 450 kiloa ja muuta ateriaalia 4 300 kiloa. Sotalennot olivat yhtä lukuunottamatta kaukopartioiden kuljetuksia.³³ Osaston konevahvuudet ovat taulukossa 7 ja lennot taulukossa 3 ja 5. Vilkkain toimintakausi oli lokakuu, joskin lennot vähenivät oleellisesti vasta marraskuun puolivälin jälkeen. Osaston lentotoiminta suuntautui etenkin lokakuun aikana lähes yksinomaan maavoimien hyväksi. Sen tuomaa apua niille on pidettävä sangen merkittävänä ottaen huomioon lentokaluston antamat resurssit.

LÄHDEVIITTEET

1. LentoR Sarkon spk, merkinnät 1.—30. 11. 1944 ja Saarinen, emt, s 36.
2. LentoR Sarkon spk, merkintä 5. 11. 1944.
3. Ahto, emt, ss 278—279.
4. LentoR Sarkon spk, merkintä 7. 11. 1944.
5. Os.Jaurin spk, merkinnät 1.—17. 11. 1944.
6. Saarinen, emt, s 41, Vert. Keskinen — Stenman — Niska, emt, s 92.
7. LentoR Sarkon spk, merkinnät 9.—12. 11. 1944.
8. Saarinen, emt, ss 41—43, LentoR Sarkon spk, merkintä 16. 11. 1944 ja PLe.Lv. 42:n spk, merkinnät 19. ja 24. 11. 1944.
9. Saarinen, emt, s 42 ja LentoR Sarkon spk, merkintä 21. 11. 1944.
10. LentoR Sarkon spk, merkintä 20. 11. 1944.
11. Saarinen, emt, ss 42—43.
12. Puhelinkeskustelu evl Holm/Itn Grandell 13. 11. 1944 klo 22.20, SArk T 19284.
13. Os.Jaurin spk, merkinnät 5.—17. 11. 1944, LentoR Sarkon spk, merkinnät 27.—29. 11. 1944 ja Saarinen, emt, s 44.
14. Gabrielsson, emt, s 188.
15. Saarinen, emt, s 46, PLe.Lv. 42:n spk, merkintä 25. 11. 1944 ja eversti evp. Huhtalan haastattelu 13. 10. 1981.
16. LentoR Sarkon lentotoiminta marraskuu 1944.
17. Saarinen, emt, ss 34 ja 46.
18. Alaviitteessä 16 mainittu lähde.
19. Ahto, emt, ss 278—279.
20. LentoR Sarkon lentotoiminta 2. 11. 1944, PLe.Lv. 44:n suor.ilm. 84/44 ja PLe.Lv. 46:n suor.ilm. 156/44.
21. LentoR Sarkon lentotoiminta 3.—17. 11. 1944, PLe.Lv. 42:n suor.ilm. 130/44, PLe.Lv. 44:n suor.ilm. 90/44 sekä PLe.Lv. 46:n suor.ilm. 162 ja 164/44.
22. Saarinen, emt, s 37.
23. LentoR Sarkon lentotoiminta marraskuu 1944, PLe.Lv. 42:n spk, merkintä 28. 11. 1944 ja suor.ilm. 133/44 sekä PLe.Lv. 44:n suor.ilm. 101/44.

24. Saarinen, emt, s 39.
25. LentoR Sarkon käskyt 2. ja 3. 11. 1944, SArk T 19284, liitteet 68 ja 73.
26. LentoR Sarkon lentotoiminta 2.—30. 11. 1944.
27. Ilmav.E:n kirj. 3673/Ye.2/6 sal 25. 10. 1944, SArk T 19284.
28. PLe.Lv. 48:n spk:n liite 363, SArk 20188.
29. Lentoryhmän käsky 23. 11. 1944 varten, SArk T 17545, 58.
30. Os.Jaurin spk, merkinnät 15. 10.—7. 11. 1944 ja LentoR Sarkon konetilanne 4.—6. 11. 1944.
31. Os.Jaurin spk, merkinnät 5.—13. 11. 1944 ja LentoR Sarkon lentotoiminta 12.—13. 11. 1944. Vert. Pirhonen, Pentti: Sissien sotaa, Hämeenlinna 1980, s 131 ja Karhunen, Joppe: Sissejä linnojen taakse, Keuruu 1958, ss 183—184.
32. LentoR Sarkon spk, merkintä 16. 11. 1944 ja Os.Jaurin spk, merkinnät 10.—25. 11. 1944.
33. Os. Jaurin spk, merkinnät 15. 9. 1944—10. 1. 1945 ja Os. Jaurin kirj. 654/III/21 sal ss 4—5. Haavoittuneiden lukumäärä ja kuljetuslennot on laskettu spk:n mukaan.

6. LENTORYKMENTTI 4 OTTAA VASTUUN SOTATOIMISTA

6.1 Puolustusvoimien rauhanajan kannalle siirtymisen aiheuttamat uudelleenjärjestelyt

Puolustusvoimat siirtyivät välirauhansopimuksen mukaisesti rauhanajan kokoonpanoon joulukuun 5. päivään mennessä. Lapin sotaa oli jatkettava tämän jälkeen joukoin, joiden lukumäärä ja vahvuus määräytyivät tammikuun 1. päivänä 1939 tilanteen pohjalta.¹ Tämä aiheutti ilmavoimissa huomattavia supistuksia olemassa olleeseen vahvuuteen. Yksi lentorykmentti ja useita laivueita lakkautettiin kokonaan. Käskyt uudelleenjärjestelyistä annettiin marraskuun lopulla ja niiden aiheuttamat siirrot oli toimeenpantava joulukuun alkuun mennessä. Ilmavoimien joukot ja niiden ryhmitys 4. 12. 1944 on esitetty taulukossa 6.²

Edellä kuvattu järjestely merkitsi sotaan osallistuneiden laivueiden osalta sitä, että laivueet 14 ja 48 lakkautettiin ja loput niiden jäljellä olleesta henkilöstöstä joko kotiutettiin tai siirrettiin muihin yksiköihin.³ Koska ilmavoimien henkilövahvuus määräytyi vuoden 1939 organisaation perusteella, niin myös osa vakinaisessa palveluksessa olevista joutui lähtemään siviiliin, mm. eversti Sarko kotiutettiin joulukuun 2. päivänä.⁴ Pommituslentolaivueiden henkilötilannetta kuvaa varsin realistisesti seuraava lainaus laivue 41:n (42) sotakokemuskertomuksesta joulukuulta 1944. ”Laivueen henkilöstötilanne on osan kantamekaanikoista kotiutuessa ja melkein kaikkien asevelvollisten tultua siirretyiksi tai lomaletuiksi tullut äärimmäisen kireäksi. Vähäisenkin lentotoiminnan sattuessa joutuu kone- ja asehuolto melkein voittamattomien vaikeuksien eteen. Laivueessa on vain yksi mekaniikko konetta kohti, mutta koska vain puolet koneista voidaan kerrallaan miehittää, on joten kuten tultu toimeen mekaanikkojen suorittaessa huollot, lämmitykset, tankkaukset ym. talkootyöllä. Asehuolto tuottaa vielä suurempia vaikeuksia. Laivueella on ainoastaan yksi ainoa asealiupseeri eikä yhtään asemiestä. Tämän takia ovat asehenkilöstön tehtävät joutuneet lentävälle henkilökunnalle, etupäässä lentosähkötäjille ja tähystäjille, jotka aina lennolta tultuaan joutuvat heti suorittamaan pommien latauksen, kuljetuksen koneille sekä kiinnittämisen koneisiin. Koska toimitusmiehistöä ei laivueissa ole lainkaan, joutuvat asevelvolliset tähy-

Ilmavoimien joukot ja niiden ryhmitys 4. 12. 1944.

Taulukko 6

Ilmavoimien Esikunta	Helsinki
Lentorykmentti 1	
— Esikunta	Pori
— Varikko	Pori
— Hävittäjälentolaivueet 11 ja 13 (Tiedustelulentolaivueet 12 ja 16)	Pori
Lentorykmentti 2	
— Esikunta	Rissala
— Varikko	Rissala
— Hävittäjälentolaivueet 21 ja 23 (Hävittäjälentolaivueet 26 ja 28)	Rissala
Lentorykmentti 3	
— Esikunta	Utti
— Varikko	Utti ja Vesivehmaa
— Hävittäjälentolaivueet 31 ja 33 (Hävittäjälentolaivueet 24 ja 34)	Utti
Lentorykmentti 4	
— Esikunta	Luonetjärvi
— Varikko	Luonetjärvi ja Naarajärvi
— Pommituslentolaivueet 41 ja 45 (Pommituslentolaivueet 42 ja 46)	Luonetjärvi
Pommituslentolaivue 43 (Pommituslentolaivue 44)	Kemi
Lentosotakoulu	Kauhava
Lentojoukkojen Teknillinen Koulu	Utti
Lentovarikko	Tampere ja Kuorevesi

Lähde: SARK 20188. PLe.Lv. 48:n spk:n liite 363, alaliite 1.

täjät ja lentosähköttäjät, joita laivueessa on yhteensä yhdeksän, toimimaan myös lähetteinä, vartiomiehinä, apumiehinä keittiöllä ym. tarpeellisissa töissä. Edelleen laivueella ei ole viestiupseeria eikä radiomekaanikkaa, joten näidenkin tehtävistä on joutunut huolehtimaan lentosähköttäjien vanhin. Talviolosuhteissa vaatii varsinkin lentokameroiden huolto ja kunnossapito paljon työtä, joten yhden miehen aika ei riitä kaikkiin näihin tehtäviin lentojen ohella.” Käytännössä tämänkaltainen henkilöstötilanne oli kaikissa pommituslentolaivueissa marraskuun lopulta lähtien. Mikäli sääolosuhteet olisivat olleet suotuisimmat, voidaan vain kuvitella mitä olisi ollut seurauksena. Tilanne oli pahempi kuin talvisodan alussa, jolloin Lentorykmentti 4:ään kuului

kolme laivuetta, joista yksi oli ns. paperilaivue. Konevahvuus tuolloin oli vain 14 BL-konetta.⁶

Lentoryhmän taisteluosan rungon muodostanut Lentorykmentti 4 siirtyi uuteen kokoonpanoon 30. 11. mennessä seuraavasti:

- Esikunta Luonetjärvi,
- Varikko Luonetjärvi ja Naarajärvi,
- Pommituslentolaivue 41 (42) Luonetjärvi, työkenttänä Kemi ja kalustona BL,
- Pommituslentolaivue 43 (44) Kemi, kalustona JK ja DN sekä
- Pommituslentolaivue 45 (46) Luonetjärvi, työkenttänä Turku ja Kemi sekä kalustona DB, DF, SB ja PE.

Sodan jatkumisen takia käskettiin laivueiden jäädä toistaiseksi työkentilleen, 41:n Kemiin ja 45:n DB ja DF-koneet Kemiin sekä SB-koneet Turkuun, jossa ne osallistuvat sukellusvene-etsintöihin.⁷

Joulukuun 2. päivänä antamallaan käskyllä Ilmavoimien komentaja lakkautti Lentoryhmän ja määräsi Pohjois-Suomeen ilmasotatoimia suorittavaksi yhtymäksi Lentorykmentti 4:n 3. 12. alkaen. Rykmenttiä vahvennettiin alistamalla sille Hävittäjälentolaivue 23:n (26) BW-lentue ja Lentorykmentti 1:stä sotaan osallistunut MY-lentue. Lentorykmentti 2:n esikunta komennettiin rykmenttinsä yhteyteen Rissalaan luuunnottamatta everstiluutnantti Holmia, majuri Kääriä ja luutnantti M. Kumpulaa.⁸ Everstiluutnantti Gabrielsson antoi oman käskynsä 3. 12. Siinä hän perusti ilmasotatoimien johtamiseksi Ouluun Komentopaikka Oulu/Lentorykmentti 4:n, jonka esikuntapäällikkönä oli everstiluutnantti Holm, operatiivisen toimiston päällikkönä majuri Käär ja tiedustelu-upseerina luutnantti Kumpula. BW- ja MY-lentueista muodostettiin hävittäjäosasto majuri Metsolan johdolla. Omaksi sijoituspaikakseen Gabrielson määräsi Oulussa olleen komentopaikan, josta hän tuli johtamaan sotatoimia.⁹

Lentorykmentti 4:n tehtävänä oli saksalaisten puolustusjärjestelmän rakenteen, tieverkoston ja tykistöasemien selvittäminen lentotiedustelulla. Lennot tuli ulottaa Norjan puolelle Jäämeren rannikolle asti. Keskitetyt pommitukset oli kohdistettava vihollisen parakki- ja varastoalueisiin niiden tuhoamiseksi. Kaiken piti tapahtua kiinteässä yhteistoiminnassa maasotatoimia käyvän 1. Divisioonan kanssa.¹⁰ Saksalaiset olivat vetäytyneet marraskuun lopulla Palojoensuun asemista ja asettuneet uudelleen puolustukseen Lätäsenon linjalle. Sääolosuhteet pohjoisen alueella olivat valitettavasti tähän vuodenaikaan entistä epäedullisemmat. Usein oli Käsivarsi sumun ja matalalla olevien pilvien peitossa silloinkin, kun etelämpänä vallitsi suhteellisen hyvä sää. Vuorokauden valoisa aika supistui niin lyhyeksi, että lentomahdollisuudet jo senkin takia suuresti rajoittuivat. Tuloksellista tiedustelua voitiin suorittaa vain keskipäivällä.¹¹ Niin ikään Kemin kentän kunnossapito tuotti siellä olleille joukoille suuria vaikeuksia, sillä aurauk- ja jyräyskalusto oli loppuunkulunut. Kenttä olikin pariin otteeseen laskukiellossa ensin 10. 12. pienten koneiden osalta ja sitten 20—22. 12. kaikille pyöräkoneille.¹²

Joulukuun 18. päivänä majuri Metsola komennettiin takaisin Lentorykmentti 2:een hoitamaan Hävittäjälentolaivue 21:n komentajan tehtäviä. Hänen seuraajakseen Ilmavoimien komentaja määräsi Hävittäjälentolaivue 11:n komentajan majuri

O. Tuomisalon. Tuomisalon tehtäväksi tuli koota kaikki mahdolliset kokemukset MY-koneiden käytöstä ja huollosta sota- ja ennen kaikkea talviolosuhteissa. MY- ja BW- lentueiden uudeksi nimeksi tuli Osasto 12.¹³

Vahvennettu Lentorykmentti 4 jatkoi toimintaansa Lapin sodassa tällä kokoonpanolla tammikuun lopulle 1945. Sotalentojen lisäksi sen tehtäviin liitettiin sairaiden ja haavoittuneiden kuljetukset Pohjois-Suomessa Rajavartioston hyväksi.¹⁴ Karasjoelle ja Paatsjoelle tulleiden norjalaisten pakolaisten auttamisesta pudottamalla heille lentokoneista elintarvikkeita neuvoteltiin joulukuun lopulla. Myönteinen päätös asiasta tehtiin rykmentin komentopaikassa.¹⁵ Hanke ei kuitenkaan toteutunut.

Tammikuun 17. päivänä 1945 Osasto 12 sai valmistautumiskäskyn lentueiden siirtämisestä rauhanajan tukikohtiin. Tässä yhteydessä käskettiin myös purkaa Kangosjärven työkentän viestiyhteydet ja kuljettaa siellä ollut henkilöstö ja kalusto Kemiin.¹⁶ Kenttä oli saatu valmiiksi, mutta sitä ei kertaakaan käytetty. Tosin edellä kerrotuissa norjalaisten auttamista koskevissa neuvotteluissa se oli mainittu mahdollisena elintarvikkeiden noutopaikkana.¹⁷ BW- ja MY-koneet eivät enää joulukuun 1944 ja tammikuun 1945 aikana tehneet yhtään sotalentoa.

6.2 Lentotoiminta joulukuussa 1944 ja tammikuussa 1945

Joulukuun kahden ensimmäisen viikon aikana sää esti lentotoiminnan lähes kokonaan. Ainoa lento, joka tuona aikana tehtiin, oli JU:lla suoritettu muonan pudotus 7. 12. Rovaniemen ja Kittilän tien varrella olleille omille ilmavalvonta-asetuille. Kuukauden puolivälin jälkeen sää ajoittain parani niin, että joulukuun loppuun mennessä oli hyvä tai kohtalainen lentosää viitenä päivänä, huono kahtena ja yhdeksänä lentäminen oli mahdotonta. Sääpalvelun antamat tiedot olivat luotettavampia kuin aikaisemmin, sillä Kemiin saatiin tiedot myös Ruotsin pohjoisosien sääpalveluasemilta.¹⁸ Pommikoneet tekivät joulukuun aikana 10 tiedustelulentoa, joista sää keskeytti viisi. Pissimmät lennot ulottuivat Skibotteniin ja Altaan Norjan puolella. Saadut tiedot saksalaisten asemista, tiestöstä ja liikenteestä olivat tarkkoja, ja ne olivat jo suorituspäivinä maavoimien Ryhmä Puroman käytössä. Jokaisella lennolla pommitettiin havaittuja maaleja. Kaksi kertaa tehtiin myös keskitetty hyökkäys ensin seitsemällä koneella 26. 12. ja sitten kahdeksalla 28. 12., mutta tuloksia ei voitu tarkasti todeta.¹⁹

Käsivarren erikoislaatuiset maastolliset ja ilmastolliset olosuhteet sekä vuoden ajasta johtuva pimeys rajoittivat huomattavasti maavoimien omaa tiedustelutoimintaa. Täten lentotiedustelun merkitys kasvoi oikean kuvan saamisessa saksalaisten selustasta, tukikohtajärjestelmästä ja jopa etulinjasta. Nyt tapahtuikin Lentorykmentti 4:n mahdollisuuksien yliarvointia, kun otetaan huomioon sillä käytössä olleet resurssit. Rykmentin saamat päivä- ja yötiedustelutehtävät olivat mahdottomia suorittaa täydellisesti. Esimerkkinä voidaan mainita vuoden 1945 alkaessa voimassa ollut käsky. Siinä oli sekä yö- että päivätiedustelulla todettava liikenne Käsivarren tiellä Lätänenolta Skibotteniin, Norjan puolella olleiden päätteiden liikenne Altan ja Kautokei-

non alueilla sekä puolustuslinjan huoltotiet, selvitettävä varustelutyöt, teiden kunto, suoritettavat hävitykset ja saksalaisten mahdolliset irtaantumisaikheet sekä pommitettava eniten käytettyjä parakki- ja varastoalueita. 1. Divisioonassa oltiin puutteista huolimatta tyytyväisiä saatuihin tuloksiin, joiden sanottiin olleen ensiarvoisen tärkeitä muodostettaessa käsitystä saksalaisten toiminnasta ja aikeista.²⁰

Tammikuun 18. päivään mennessä tehtiin 10 tiedustelulentoa, joista kaksi keskeytyi sekä pommitettiin kahdesti kolmella koneella ja kerran viidellä koneella saksalaisten asemia ja liikennettä. Tiedustelulla pystyttiin mm. selvittämään saksalaisten suorittamat hävitykset ja vetäytyminen.²¹

Saksalaiset aloittivat vetäytymisensä Lätäsenon asemista tammikuun 10. päivänä. Tämä aiheutti sen, että Pommituslentolaivue 41:n mahdollisuudet osallistua sotalentoihin loppuivat. BL:n toimintasäde oli juuri ja juuri riittänyt pikaisiin käynteihin Lätäsenon linjalle. Tehtävien suoritukseen voitiin tästä alkaen käyttää enää laivue 43:n kalustoa.²² Amerikkalaisten kuljetuskoneiden tammikuun 12. päivänä aloittamat norjalaisten poliisijoukkojen kuljetuslennot Luulajasta Pohjois-Norjaan aiheuttivat Kemissä hämminkiä, koska niistä ei ollut annettu mitään ennakoilmoitusta. 16. 1. kentän ylittäneitä kahdeksaa DC-konetta lähetettiin seuraamaan JK, jonka tehtävänä oli yrittää pakottaa joku koneista laskeutumaan. JK tavoitti muodostelman Vuotson tasalla ja ampui varoituslaukauksia. Tässä vaiheessa se kuitenkin sai käskyn palata takaisin. Ilmavoimien esikunnasta oli saatu selvitys lennoista ja ohjeet olla häiritsemättä niitä.²³ Tammikuun 17. päivänä käynnistyivät toimenpiteet lentoyksiköiden siirtämiseksi rauhanaikaisiin tukikohtiinsa. Lähes neljä kuukautta jatkuneet sotalennot lopuivat muiden paitsi laivue 43:n osalta.

6.3 Pommituslentolaivue 43 jatkaa yksin

Tammikuun 17. päivänä suomalaiset olivat edenneet Kilpisjärven tasalle noin 20 kilometrin päähän valtakunnan rajasta. Täällä saksalaisilla oli Jäämeren kuljetustensa suojaamiseksi rakennetun vahvan puolustusaseman eteläreuna. Nämä asemat he pitivät hallussaan huhtikuun 25. päivään asti.²⁴

Tammikuun 20. päivänä Ilmavoimien komentaja antoi käskyn, jossa hän määräsi Pommituslentolaivue 43:n suorittamaan tukikohdastaan Kemistä Pohjois-Suomen sotatoimissa vielä tarvittavat lentotehtävät. Samalla hän lakkautti Lentorykmentti 1:stä ja 2:sta Kemiin komennettujen yksiköiden alistuksen Lentorykmentti 4:lle. Käytössä olleiden Pudasjärven, Vaalan ja Paltamon kenttien evakuointi aloitettiin välittömästi. Lentorykmentti 4:n Oulussa ollut komentopaikka sai tehtäväkseen valvoa sotatoimet lopettaneiden yksiköiden siirtymisen rauhanajan tukikohtiinsa 28. päivään mennessä. Pommituslentolaivue 43 asetti kapteenin arvoisen yhteysupseerin 1. Divisioonan esikuntaan. Hänen tehtävänään oli välittää lentopyynnöt laivueelle. Laivueen komentaja majuri Meller puolestaan määräsi tulevat lentotehtävät suoritettavaksi siten, että kapteeni J. Saarisen lentue tiedustelee ja kapteeni J. Turpeisen lentue sekä pommittaa että suorittaa tarvittavat elintarvikkeiden pudotukset.²⁵

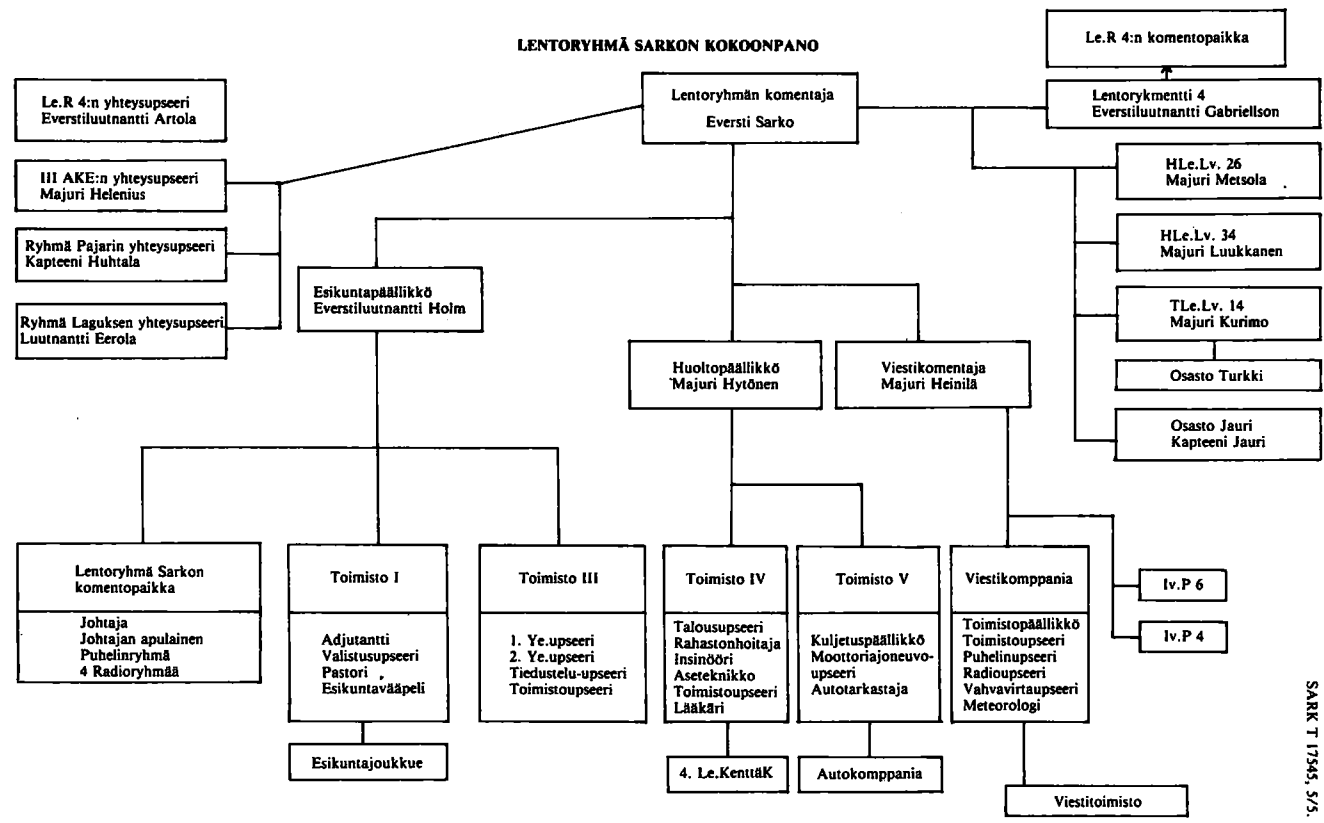
Lentotoiminta jatkui entiseen tapaan sään ja kaluston asettamien rajoitusten puitteissa. Tammikuun lopulla lennettiin neljä tiedustelulentoa 24. ja 26. päivän välisenä aikana ja pommitettiin 29. päivänä yhdellä DN:lla saksalaisten tykistöasemia. Tiedustelulla selvitettiin saksalaisten ryhmitys ja todettiin heidän vetäytymisensä Pohjois-Norjassa. Alta ja sen lentokenttä oli tuhottu jo 24. 1. Tiedustelulennolla ollut JK yritti 24. 1. ampua alas saksalaisen tiedustelukoneen, FW 189:n, epäonnistuen etutykkiin tulleen häiriön takia.

Helmikuun erittäin epäedulliset säät estivät lennot aina kuukauden loppupuolelle asti, jolloin 24. ja 28. päivinä tiedusteltiin saksalaisten asemat Kilpisjärvellä ja pommitettiin niitä.²⁶

Päämaja käski 10. 2. ilmavoimien tehostaa pommitustoimintaansa saksalaisia vastaan. Ilmavoimien komentaja antoi 13. 2. tätä tarkoittavan käskyn, jossa Lentorykmentti 4 määrättiin aloittamaan tehostettu pommitustoiminta maaliskuun 1. päivänä. Tätä varten Pommituslentolaivue 43:tä vahvistettiin sekä kaluston että henkilöstön osalta; mm. tähystäjän tehtäviin komennettiin muista rykmenteistä 15 ohjaajaa, joille annettiin viikon pikakoulutus. Osa heistä ehti tutustua toiminta-alueeseen helmi-kuun lopun lennoilla.²⁷

Maaliskuun alussa alkavaksi käskettyä tehostettua toimintaa vaikeuttivat samat esteet, jotka olivat tähänkin asti tehokkaasti haitanneet tehtävien suoritusta. Kaikesta huolimatta laivue teki parhaansa annettujen tehtävien täyttämiseksi mahdollisimman hyvin.²⁸ Tiedustelulla pystyttiin tarkasti selvittämään saksalaisten asemat ja liikenne 3. ja 7. 3., mutta niiden perusteella tehdyistä yhden koneen pommituksista toisen keskeytti sää ja toisen tulokset olivat kehnot tähystäjän kokemattomuuden takia. Ensimmäinen useamman koneen (3 JK, 2 DN ja 1 DB) pommihyökkäys 15. 3. oli niin ikään tuloksiltaan huono edellämäisestä syystä johtuen, kun taas tiedustelu tuotti hyviä tuloksia. Tehtävää suorittanut JK joutui paluumatkalla tekemään pakkolaskun moottorivian takia Ruotsin puolelle Kiirunaan. Maaliskuun lopulla hyökättiin vielä kaksi kertaa, 18. 3. neljällä koneella ja 22. 3. viidellä saksalaisten asemia vastaan hieman paremmin tuloksin. Nämä olivat Pommituslentolaivue 43:n viimeiset pommihyökkäykset saksalaisia vastaan Lapin sodassa. Huhtikuun 4. päivänä tehtiin vielä kaksi tiedustelulentoa, joista toinen ulottui Jäämeren rannikolle ja toisella kuvattiin Ala-Kilpisjärven alue. Tämän jälkeen ensin sää ja sitten kelirikko Kemin kentällä estivät lentotoiminnan sodan loppuun 27. huhtikuuta asti. Maalis- ja huhtikuun aikana tehtiin seitsemän tiedustelulentoa, joista yksi keskeytyi, ja viisi pommituslentoa 17 koneella, joista yksi yhden koneen lento keskeytyi.²⁹

Edellä kuvatulla tehostetulla toiminnalla ei kyetty vaikuttamaan saksalaisten vetäytymisaikatauluun. Siihen oli tarvittu koko Lentorykmentti 4:n sodanaikainen kalusto ja miehistö sekä edulliset sääolosuhteet ja tukikohtia lähempänä rintamalinjaa.



Lentoryhmä Sarkon lentoyksiköiden konevahvuudet 2. 10 44—15. 1. 45 kuukauden 1. ja 15. päivinä

Taulukko 7

Pvm.	TLe.Lv. 14		HLe.Lv. 26		PLe.Lv. 42		PLe.Lv. 44		PLe.Lv. 46		PLe.Lv. 48		Os. J		Yhteensä kunnossa
	kun- nossa	huol- lossa	kun- nossa	huol- lossa	kun- nossa	huol- lossa	kun- nossa	huol- lossa	kun- nossa	huol- lossa	kun- nossa	huol- lossa	kun- nossa	huol- lossa	
11.10.44	20	—	9	4	9	5	8	1	10	5	6	6	6	1	68
15.10.44	20	—	10	3	10	4	8	1	8	7	7	5	7	—	70
1.11.44	16	—	10	3	11	1	6	2	5	8	10	5	1	6	59
15.11.44	15	2	8	5	11	1	8	—	9	4	12	3	4	2	67
1.12.44	17	—	7	—	9	—	11	—	5	—	7	—	—	—	56
4.12.44	—	—	Os.Metsola/ Os.12		PLe.Lv. 41		PLe.Lv. 43		PLe.Lv. 45		—	—	—	—	
15.12.44	—	—	8	—	16	—	13	—	7	—	—	—	—	—	44
1. 1.45	—	—	10	—	13	—	11	—	6	—	—	—	—	—	40
15. 1.45	—	—	11	—	15	—	12	—	7	—	—	—	—	—	45
keskimää- räinen taisteluvahvuus	17		9		12		10		7		8		5		56

1) 1. 12. 44 jälkeisten konetilanneilmoitusten puuttumisen johdosta on tiedossa vain lentokunnossa olevien koneiden lukumäärä.

Lähde: SARK T 19284. LentoRS:n konetilanneilmoitukset loka- ja marraskuulta 1944. Gabrielsson, liite 51.

LÄHDEVIITTEET

1. Blinikka, emt, ss 43—44 ja Polvinen, emt, 165.
2. PLe.Lv. 48:n spk:n liite 363.
3. Saarinen, emt, s 50.
4. Le.R 4:n päiväkäsky 19/44, 28. 12. 1944, SArk 17545. Vert. Pajari, emt. s 272.
5. PLe.Lv. 41:n (42) spk:n liite 1015, SArk 20182.
6. Pajari, Risto: Talvisosta ilmassa, Porvoo 1971, ss 52—54.
7. Saarinen, emt, s 50 ja E/Le.R 4:n spk:n liite 330.
8. E/Le.R 4:n spk:n liite 331 ja LentoR Sarkon spk, merkintä 2. 12. 1944.
9. E/Le.R 4:n spk:n liite 332.
10. Kntop.Oulu/Le.R 4:n spk, merkintä 7. 12. 1944, SArk 17997 ja Op.os./III AKE:n spk, merkintä 7. 12. 1944.
11. Saarinen, emt, s 52. Vert. Pajari, Jatkososta, ss 269 ja 275.
12. Kntop.Oulu/Le.R 4:n spk, merkinnät 10. ja 20.—22. 12. 1944.
13. Ed. lähde, merkintä 18. 12. 1944, SArk T17545 ja Ilmav.E:n kirj. 28/Ye.3/2k sal 17. 12. 1944.
14. Ilmav.E:n kirj. 44/Ye.3/2k sal 12. 12. 1944, SArk T 1745, 103/21.
15. Kntop.Oulu/Le.R 4:n spk, merkinnät 23. ja 30. 12. 1944 ja Op.os./III AKE:n spk, merkintä 24. 12. 1944.
16. Kntop.Oulu/Le.R 4:n spk, merkintä 17. 1. 1945.
17. Op.os./III AKE:n spk, merkintä 24. 12. 1944.
18. Os.Jaurin spk, merkinnät 7.—16. 12. 1944, Saarinen, emt, ss 52—53 ja PLe.Lv. 43:n (44) suor.ilm. 103/44.
19. Saarinen, emt, ss 53—54, Ryhmä Puroman kirj. 283/III/5e 27. 12. 1944, SArk T 10513, 5e, PLe.Lv. 43:n suor.ilm. 103, 104 ja 105/44 sekä PLe.Lv. 41:n suor.ilm. 134 ja 135/44.
20. Saarinen, emt, ss 57—59.
21. Saarinen, emt, 59—61, Ryhmä Puroman kirj:t 356/III/5e 3. 1. 1945 ja 478/III/5e 15. 1. 1945 sekä PLe.Lv. 41:n suor.ilm. I ja 2/45.
22. Saarinen, emt, s 60.
23. Kntop.Oulu/Le.R 4:n spk, merkintä 16. 1. 1945, I.DE:n spk, merkinnät 12.—16. 1. 1945, SArk 5283 ja Saarinen, emt, ss 61—62. Vert. Polvinen, emt, s 179.
24. Ahto, emt, ss 295—296.
25. PLe.Lv.41:n spk:n liite 1016, Le.R 4:n käsky 20. 1. 1945 ja Saarinen, emt, ss 66—67 ja 70—71.
26. Ryhmä Puroman kirj:t 536, 538 ja 700/III/5e 26. 1. , 27. 1. ja 2. 3. 1945 sekä Saarinen, emt, ss 68—72.
27. Saarinen, emt, ss 74—76 ja Ilmav.E:n kirj. 330/Ye.3/2b sal 13. 2. 1945.
28. Saarinen, emt, ss 76—77.
29. Emt, ss 78—82 ja Ryhmä Puroman kirj:t 715, 730, 778 ja 785/III/5e 4., 8., 20. ja 24. 3. 1945.

7. LOPUKSI

Lentotoiminnan luonne Lapin sodassa poikkesi tuntuvasti edellisten sotavuosien vastaavasta. Painopiste oli selvästi maavoimien tukemisessa lentopommituksin ja -tiedustelulla. Saksalaisten suorittamista teiden ja siltojen hävityksestä johtuen taistelujoukoilta puuttui miltei kokonaan tykistön tulituki. Sitä yritettiin korvata pommituksilla niin usein kuin se oli mahdollista. Tämä puolestaan vaati lentäjiltä tarkkoja tietoja omien ja saksalaisten joukkojen sijainnista. Niitä heillä ei kuitenkaan ollut ja niiden saaminen saksalaisten osalta oli riippuvainen lentotiedustelun onnistumisesta. Sodan vanhetessa ja yhteistoiminnan maavoimien kanssa selkiintyessä tähänkin seikkaan tuli selvästi havaittava parantuminen.

Täysimittaisen sodan saksalaisia vastaan voidaan katsoa päättyneen marraskuun alussa puolustusvoimien demobilisaatiosta johtuen. Ilmavoimien osalta lokakuu oli myös ollut sodan kiivainta aikaa, joskin kotiuttamisista johtuva taistelutoiminnan hil-

jeneminen tapahtui vasta marraskuun lopulla. Tämänkin jälkeen pyrittiin lentämistä jatkamaan kaikkiin käytettävissä olevin resurssein. Lentoryhmä Sarkon taistelujaoitus säilyi ennallaan marraskuun lopulle. Vastuu sotatoimista siirtyi kuitenkin vähitellen Lentorykmentti 4:lle, vaikka kotiuttamiset koskettivat sitä ehkä kaikkein kipeimmin. Lentorykmentti 4 ja nimenomaan sen pommituslentolaivueet kantoivat ilmavoimien osalta raskaimman taakan Lapin sodassa.

Tarkasteltaessa Lentoryhmä Sarkon lentotoimintaa lokakuussa 1944 voidaan todeta sen olosuhteisiin ja käytössä olleisiin resursseihin nähden olleen todella vilkasta. Kun otetaan huomioon vallinneet sääolosuhteet, tehtyjen sotalentojen kokonaismäärää 523 on pidettävä suurena. Yli puolet niistä (289) oli pommituslentolaivueiden suorittamia. Marraskuun alusta toiminnan päättymiseen asti sotalentoja tehtiin kaikkiaan 113 eli enää runsas viidesosa lokakuun lentomäärästä. Tästä huolimatta maavoimille kyettiin antamaan tehokasta tiedustelutukea aina sodan loppuun saakka. Lokakuun alussa suoritettujen suurten pommihyökkäysten, joiden kohteena olivat saksalaisten ruuhkautuneet kolonnat ja marssirivistöt, vaikutusten on täytynyt olla kohtalainen. Maalit muuttuivat myöhemmin pienemmiksi ja olivat hajautuneempia, joten niille aiheutetut tappiot jäivät todennäköisesti pieniksi. Pommitusten luonne muuttui myös marraskuun alun jälkeen suurten muodostelmien suorittamista hyökkäyksistä pienempien osastojen ja jopa yksittäisten koneiden tekemiin häirintäpommituksiin. Ne olivat kuitenkin miltei ainoa raskaan tulen muoto, jolla saksalaisia kyettiin häiritsemään.

Lentotiedustelu siirtyi joulukuun alusta lähtien kokonaan pommituslentolaivueiden tehtäväksi. JK-kalusto soveltui suuren nopeutensa ja pitkän toimintasäteensä puolesta parhaiten myös tähän tarkoitukseen. Käytössä ollutta tiedustelukapasiteettia ei kuitenkaan sodan alkuvaiheessa käytetty parhaalla mahdollisella tavalla. Maavoimien johto oli kiinnostunut vain rintamalinjan läheisistä tapahtumista eikä saksalaisten vetäytymistä pyydetty selvittämään ennen päämajan 17. 10. antamaa käskyä. Lentotiedustelu tuotti alusta alkaen paljon osittain hyvinkin tarkkoja tuloksia. Niiden tehokkaaseen hyväksikäyttöön ei kuitenkaan vielä lokakuussa päästy, vaikka muodolliset edellytykset olivat olemassa. Lentoryhmän ja armeijakunnan esikunnat olivat samalla paikkakunnalla. Huonot viestiyhteydet laivueiden sijoituspaikoille ja taisteleviin joukkoihin vaikuttivat varmasti asiaan. Tiedonkulku nopeutui ja väärinkäsitykset vähenivät laivueiden siirryttyä keskitetyksi Kemiin. Lokakuun lopulta alkaen pystyttiin tiedustelutietoja antamaan radiolla suoraan koneesta taisteleville joukoille.

Lentotiedustelun merkitys maavoimien toiminnalle kasvoi entisestään taistelujen siirryttyä Käsivarren alueelle. Vaikka sää estikin lentotoiminnan varsin usein, tiedustelua pystyttiin suorittamaan kuitenkin riittävällä tiheydellä. Saadut tulokset olivat yleensä niin hyviä, että niiden avulla voitiin muodostaa tarkka kuva saksalaisten ryhmityksestä ja aikomuksista.

Maavoimien hyväksi suoritettua huoltolentotoimintaa ei myöskään pidä väheksyä. Osasto Jaurin koneet tekivät loka- ja marraskuun aikana varsin arvokkaan työn kuljettaessaan elin-, ampuma- ja lääketarvikkeita sekä evakuoitessaan haavoittuneita. HE 115 -kone vei onnistuneesti lokakuun aikana saksalaisten selustaan 114 partiomiestä.

Hävittäjävoimista Pohjois-Suomen rintamalle oli siirretty ainoastaan kaksi vajaa laivuetta, joilla oli käytössään auttamattomasti jo vanhentunut kalusto. Hävittäjien varsinaiseen käyttötarkoitukseen eli hävittäjätorjuntaan koneita ei juuri tarvittu. Onneksemme saksalaisten lentotoiminnan painopiste oli Petsamon rintamalla ja suomalaisia joukkoja vastaan suunnattiin ainoastaan muutama hyökkäys kahden ensimmäisen sotaviikon aikana. Suomalaisilla ei ollut koko Lapin sodan aikana tehokasta ilmalvalvonta- ja hälytysjärjestelmää, joka oli mahdollistanut hävittäjien täysipainoisen käytön torjuntatehtäviin.

Yhtenä lentotoimintaa pahasti haittaavana tekijänä olivat huoltovaikeudet, jotka liittyivät niin yleishuoltoon kuin lentoteknilliseen huoltoon; mm. lentokoneiden huollot ja korjaukset jouduttiin pohjoisen kentillä tekemään koko sodan ajan ulkona. Lentokenttien kunnossapito tuotti ajoittain ylivoimaisia vaikeuksia talviaikaan.

Ilman tappioita ei Lapin sodasta selvitty, vaan ne olivat etenkin lokakuussa varsin raskaat. Henkilömenetykset olivat lentävän henkilökunnan osalta 27, joista kaatuneita oli 19. Koneita tuhoutui 16. Niistä saksalaisten ilmatorjunta ampui alas 12 (4 BL, 2 JK, 1 DB, 4 BW ja 1 FK), hävittäjät yhden (JK) sekä kolme tuhoutui laskussa omalle kentälle (2 BM ja 1 MY). Ylivoimaisesti suurin tappioiden aiheuttaja oli siis saksalaisten ilmatorjunta, jota oli paljon ja se toimi tehokkaasti. Ilmatorjunnan vaikutusta tehosti sää, joka pakotti usein lentämään matalalla.

Lapin sodan aikana vallitsi vuoden aikaan nähden normaali sää. Hyvää tai edes kohtalaista lentosäätä oli vähemmän kuin puolet ajasta. Tavallisimmin pilvet olivat matalalla ja satoi. Lokakuun puolivälin jälkeen sateet tulivat yhä useammin räntänä tai lumena. Jäätäminen pilven alareunassa ja pilvessä oli usein voimakasta.

Se, miksi lennettiin huonossa säässä ja etenkin alkuvaiheessa suurina muodostelmina, johtui suurelta osin ylhäältä tulleesta painostuksesta. Valvontakomission Yliapäällikölle ja päämajalle esittämät tiukkasävyiset vaatimukset näkyivät ja tuntuivat laivueissa lentoryhmän antamina käskyinä, jotka oli täytettävä olosuhteista riippumatta. Usein Lentorykmentti 4:n esikunta ja laivueet totesivat tehtävän olevan mahdollon suorittaa. Kuitenkin oli lähdettävä, vaikka tiedettiin riskin olevan tulokseen nähden liian suuren.

Lapin sota antoi eriomaisen todistuksen ilmavoimien kyvystä suoriutua sille annetuista vaikeistakin tehtävistä. Alkuvaikeuksien jälkeen tiedustelu- ja pommituslennot liittyivät kiinteästi maavoimien operaatioihin, eivätkä ne suinkaan voineet jäädä merkityksettömiksi. Tämän johdosta ymmärtää hyvin sodanaikaisen pommituslentueen päällikön kapteeni Saarisen kohdistaman arvostelun Valtion Tiedotuslaitoksen julkiselle sanalle antamaan tiedotteeseen.¹ Tiedotteessa ei näet mainita lainkaan ilmavoimien toimintaa Lapin sodan aikana.

Lähdeviite

1. Saarinen, emt, s 81.