

HIRVIRANNAN LENTOTOIMINTA

1941 - 44

Kaukopartioita linjojen taakse



Sisällysluettelo

Johdanto	2
1. Taustaa kaukopartiolentotoiminnalle	3
1.1 Tiedustelukoulutus	3
1.2 Tiedustelu laajenee kaukopartiotoiminnaksi	4
1.3 ”Hopeanhakupartio”	4
1.4 Kaukopartiotoiminnan organisoiminen	6
1.5 Päämajan kaukopartiot jatkosodassa	7
1.6 Kaukopartiotoiminnan merkitys	8
2. Kaukopartioiden ilmakuljetukset	10
2.1 Maahanlaskutoiminnan taustaa.....	10
2.2 Lentokuljetusten suunnittelu ja toteuttaminen.....	11
2.3 Kaukopartioiden lentokuljetuksen lentäjien näkökulmasta	12
3. Lentotiedustelu ja tiedustelutoiminta välirauhan aikana	14
3.1 Organisaatiomuutokset tukivat lentokuljetustoiminnan toteuttamista	15
4. Laskuvarjohyppykoulutus.....	17
5. Radiot, partioradiot, radiotiedustelu ja sähköttäjäkoulutus	19
5.1 Reino Hallamaa ja Stella Polaris	20
6. Hirvirannan lentotoiminta.....	22
6.1. Lentolaivue 15	22
6.2. Hirvirannan tukikohta	23
6.3. Kesäkausi 1941 (30.6.1941 – 28.2.1942)	24
6.4. Kesäkausi 1942 (28.6. – 23.10.1942).....	25
6.5. Kesäkausi 1943 (10.5. – 1.11.1943).....	27
6.6. Kesäkausi 23.5.1944 – 17.11.1944	31
7. Kaukopartioiden tarviketäydennykset	34
8. Kaukopartioiden kuljetuksissa käytetyt vesilentokoneet	35
9. Lähteet ja kirjallisuus.....	44

Johdanto

Olin nuorena teologian ylioppilaana 1980-luvun alussa useita kesiä töissä Kontiolahden seurakunnan leirikeskuksessa Hirvirannassa. Pidin siellä kesät rippikouluja, lasten ja nuortenleirejä. Uimme ja veneilimme Hirvirannan hienolla pohjoiseen aukeavalla rannalla. Matala hiekkaranta tarjosi hienot olosuhteet lasten- ja nuorten leiritoiminnalle. Ikäihmisten leireillä monet kontiolahtelaiset muistelivat sotaa edeltäviä aikoja, jolloin Hirviranta oli karjojen laidunluetta ja Kylmäojan alueen ihmisten venevalkamarantaa. Koskaan en noitten vuosien aikana kuullut kenenkään puhuvan siitä, että tuolla rannalla oli jatkosodan historian ja erityisesti sotilastiedustelun kannalta keskeinen merkitys. Hirvirannassa sijaitsivat jatkosodan aikana lento-osastot, jotka veivät suomalaisia tiedustelijoita, kaukopartiomiehiä linjojen taakse. Hirvirantaan kuljetettiin myös huomattava määrä haavoittuneita sotilaita. Sijaitsihan rannan vieressä Kontioniemen parantolassa Sotilassairaala 22:n osastot.

Historiatiedon muisti on lyhyt. Sotahistoriamme kohdalla muistitietoa, sen välittämistä ja tallentamista pyrittiin tiettyinä aikoina myös välttämään. Viime sotien historia on kuitenkin tärkeä osa itsenäisen isänmaamme, Suomen ja suomalaisuuden historiaa. Nyt on viimeinen aika taltioita tätä historian vaihetta.

Hirvirannan lentotoiminnalla oli kiinteä yhteys suomalaiseen sotilastiedusteluun ja kaukopartiotoimintaan. Suomalainen kaukopartio- ja radiotiedustelu oli 2. Maailmansodan aikaisessa mittakaavassa aivan eturivin toimintaa. Pienen maan puolustautuminen ja sen itsenäisenä säilyminen oli osaltaan kiinni juuri tiedustelutoiminnan onnistumisesta. Siinä suomalaiset kaukopartiomiehet ja tiedustelijat niin radio-, lento-, kuin meritiedustelussakin toimivat erinomaisesti – ehkä paremmin kuin missään muualla 2. Maailmansodan sotakentillä. Tämä tiedustelutoiminta huipentui kesän 1944 Matti-partioihin, joiden huoltamisessa ja osin kuljetuksissakin lento-osasto Jauri oli mukana. Sinänsä näin jälkikäteen arvioiden kesäkuun 1944 suurhyökkäystä ennakoivien tiedustelutietojen ohittaminen Päämajassa oli yksi jatkosodan suuria virheitä. Historian valossa tämän asian tarkastelu entisestään korostaa tiedustelutoiminnan ja tiedustelutietojen oikean analysoinnin merkitystä sodankäynnille.

Suomalaista tiedustelu- ja kaukopartiotoimintaa on tutkittu viime aikoinakin kiitettävästi. Kaukopartioista on kirjoitettu paljon niin totuuteen pohjautuvaa kuin erityisesti puolifiktiivistä tai fiktiivistäkin kirjallisuutta. Lentotoiminnan ja kaukopartioiden yhteistoiminnasta on myös olemassa kirjallisuutta ja tutkimusta. Muistitietoa tuon ajan toimijoilta on kuitenkin varsin vähän. Sotapäiväkirjatkin kuvaavat melko niukasta kaukopartioiden ja lento-osastojen yhteistoimintaa.

Sotatieteen maisteri Simo Mynttinen on vuonna 2020 pro gradu -tutkielmassaan *Yhteispeliä maassa, yksin ilmassa – suomalaisten sissikuljetusosastojen synty ja päämajan kaukopartioiden lentokuljetusten suunnittelu jatkosodassa* ansiokkaasti tutkinut juuri lento-osastojen toimintaa kaukopartiokuljetuksissa. Mynttisen tutkimus osoittaa, kuinka erityislaatuista, hyvin suunniteltua, johdettua ja toteutettua kaukopartioiden lentokuljetustoiminta oli. Keskeisenä aineistona tätä pientä tutkielmaa tehdessäni olen käyttänyt myös Lassi Saressalon erinomaisella tarkkuudella kirjoittamaa *Päämajan kaukopartiot jatkosodassa (1987)* -teosta. Samoin kenraali Raimo Heiskasen tiedustelutoimintaa koskeva perusteos *Saadun tiedon mukaan... Päämajan johtama tiedustelu 1939–1945 (1989)* on tarjonnut mielenkiintoista tietoa tiedustelutoiminnan johtamisesta ja organisoinnista.

En ole taustaltani historiantutkija enkä erikoistunut sotilas- tai lentokoneterminologiaan, joten varmasti tässä pienessä tutkielmassa riittää opponaitavaa. Se onkin sotaharrastajien käymän debatin suola.

Omistan tämän pienen tutkielmani Hirvirannan lento-osastoissa ja kaukopartioissa toimineiden muistolle. *Himmetä ei muistot saa!*

1. Taustaa kaukopartiolentotoiminnalle

Kaukopartiotoiminnalla ymmärretään syvälle vihollisen selustaan – sen maaperälle – sijoittuvaa maatiedustelutoimintaa. Kaukopartiotoiminta on yksi tiedustelutoiminnan muotoja. Muita yleisesti käytettyjä tiedustelutoimintoja toisen maailmansodan aikana olivat meri- ja lentotiedustelu sekä radiotiedustelu. Myöskin rajaseutujen asukkaita tai yliloikkareita kuulusteltiin tiiviisti jo ennen talvisotaa pyrkien siten saamaan tietoa naapurin sotilaallisesta toiminnasta. Lentotiedustelussa pyrittiin tiedustelukoneilla havainnoimaan vihollisen ryhmytyksiä, tiestöä ja strategisia kohteita. Lentotiedustelussa käytettiin apuna myös lentokuvausta. Suomessa toteutettiin jo ennen talvisotaa rajaa pitkin, mutta myös rajan yli, suunnattuja kuvauslentoja, joilla saatiin arvokasta tietoa Neuvostoliiton strategisista kohteista. Kapteeni (myöh. everstiluutnantti) Armas Eskola teki BL-114 -koneellaan huhtikuun ja elokuun välillä 1939 yhteensä 23 kuvauslento Neuvostoliiton vastaisella rajalla tai rajan takana. Tehtävään hänet määrättiin Ilmavoimien taholta, Ilmavoimien komentajan kenraali Lundquistin tietäen. Kuvausta varten saatiin Saksalta avuksi tehokasta kuvauskalustoa.¹

Lentotiedustelun ja valokuvauslentojen puitteissa tehtiin talvisodan ainakin Eskolan mainitsema 23 itärajan myötäistä tai ylittänyttä lentoa. tiedustelulennot jatkuivat talvisodan jälkeen välirauhan aikana. Tiedustelutoiminnassa aktivoitiin myös yhteydenpitoon muiden maiden tiedusteluelinten kanssa. Erityisen tärkeää tietoa Neuvostoliiton toimista saatiin japanilaisilta ja saksalaisilta. Etenkin Abwehrein eli Saksan tiedustelun kanssa yhteydenpito ja tietojen vaihto oli hyvin aktiivista.²

1.1 Tiedustelukoulutus

Suomalaisen tiedustelutoiminnan koulutus tiivistyi vuoden 1935 aikana ja sen jälkeen. Koulutus tähtäsi perinteiseen radio- ja lähitiedusteluun, eikä kaukopartioidetiedustelu tässä vaiheessa ollut esillä. Aktiiviupseerien tiedustelu-upseerikoulutus oli aloitettu jo 1920-luvulla. Suuri osa tiedustelutehtäviin koulutetuista aktiiviupseereista oli venäjän kielen taitoisia. Ennen talvisotaa oli ainakin 150 upseeria saanut tiedustelu-upseerikoulutuksen. Monet heistä toimivatkin talvi- ja jatkosodan aikana puolustusvoimien tiedustelutoiminnan keskeisissä johtotehtävissä (mm. Marttina, Hartikainen, Raski, Käkönen, Kuismanen).

Reservinupseerien tiedustelu-upseerikoulutus alkoi varsinaisesti vasta 1935. Ensimmäinen reservinupseerien tiedustelu-upseerikurssi toteutettiin Yleisesikunnan toimeenpanemana 1. – 30.9.1935. Seuraava tiedustelu-upseerikurssi järjestettiin jo vuonna 1936. Kurssien johtajana toimi majuri Yrjö Pöyhönen. Radiotiedustelusta ja salakirjoituksesta opetti kursseilla kapteeni Reino Hallamaa. On huomioitavaa, että iso osa kursseille osallistuneista reservin upseereista oli aktiivisia Akateemisen Karjaseuran (AKS) jäseniä. AKS:ään kuulumista lieneekin pidetty ansiona tiedustelu-upseereille. Näitä AKS:n jäseniä kursseilla olivat mm. Arvi Korhonen (professori, majuri), Toivo Laitinen (Unkarin stipendiaatti, myöhempi kenttäpiispa), Matti Virkkunen, sekä Tatu Malmivaara ja Jussi Kuoppala (pappeja ja herännäisyyden johtomiehiä).³

Huolimatta aktiivisesta tiedustelu-upseerikoulutuksesta ja tiedustelutoiminnan aktivoitumisesta, ei tiedustelun katsota onnistuneen talvisotaa edeltävän tilannekuvan muodostamisesta. Talvisodan alla tiedustelu sai koottua hyvin tietoa Neuvostoliiton keskityksistä lähelle Suomen rajaa. Tiedustelulla oli melko realistinen kuva neuvostojoukkojen keskityksistä ja aktivoitumisesta rajan pinnassa. Tiedustelu ei kuitenkaan kyennyt muodostamaan sellaista kokonaiskuvaa sodan uhasta, että siihen olisi uskottu poliittisessa johdossa. Vaikka tiedustelun saamat tiedot neuvostojoukkojen ryhmyksistä olivat oikeita ja ne viittasivat

hyökkäykseen tai ainakin sillä uhkaamiseen, päädyttiin silti uhka-arviossa väärään johtopäätökseen. Jälkikäteen on arvioitu, että poliittisessa johdossa, mutta myös tiedusteluarvioissa vallitsi toiveajattelu ja ennakkokäsitys siitä, ettei sota tule. Ajateltiin ehkä myös ns. peilikuvadoktriinin mukaisesti, että koska Suomi ei aio käyttää sotilaallista hyökkäystä omien poliittisten tavoitteiden ajamiseksi – niin samoin niin ei tee myöskään Neuvostoliitto. On todennäköistä, että sotilaiden tilannearvioon vaikutti myös poliittisten päättäjien usko siihen, ettei sota tule, eikä siihen ole myöskään varaa ryhtyä.⁴

Vielä 25.11.1939 yleisesikunnan tiedustelutoimisto esitti katsauksessaan: ”Suurvaltasodan ollessa nykyisessä tasapainotilassa ei ole todennäköistä, että Neuvostoliitto aloittaisi hyökkäyksen millään suunnalla, koska se ei tiedä, ketä vastaan se silloin joutuisi taistelemaan ja koska se pelkää taistelua, jonka kestoaikaa ei ennakolta voida varmasti arvioida. Niin kauan kuin tilanne on tällainen, ei se käy käsiksi muuhun kuin sellaiseen saaliiseen, joka on kypsä antautumaan ilman vastarintaa.”⁵ Seuraavana päivänä ammuttiin Mainilan laukaukset ja 27.11.1939 sanottiin hyökkäämättömyyssopimus irti. Sotatoimet alkoivat 30.11.1939.

1.2 Tiedustelu laajenee kaukopartiotoiminnaksi

Suomen sodankäynnin suunnitelmiin ei sisällynyt ennen toista maailmansotaa ns. kaukopartiotoiminta. Talvisodassa tiedustelu keskittyi rintaman läheisyydessä tehtyihin lyhyisiin partiomatkoihin. Partiointia vaikeutti myös ankara talvi ja se, että suksipartiointi jätti selvästi seurattavat jäljet.⁶

Tiedustelutoimintaan liittyvässä tutkimuksessa katsotaan, että Päämajan tiedusteluosasto ei ollut vielä talvisodan alkaessa valmis varsinaiseen kaukopartiotoimintaan. Talvisodan aikainen tiedustelu- ja pikapartiotoiminta loi kuitenkin myöhemmin jatkosodan aikana tiedustelutoimintaan erikoistuvien miesten runkomiehityksen.⁷

Sodan jatkumiseen ja tiedustelutoiminnan laajentamiseen kaukopartiotoiminnaksi alettiin varautua jo välirauhan aikana, jolloin kaukopartioitehtäviin koulutettiin n. 150 sotilasta.⁸ Tiedustelutoiminta jatkui välirauhan aikana ns. ”salaisen tiedustelun partiona”. Salaisen tiedustelutoiminnan puitteissa tehtiin rajan yli pelkästään osasto Paatsalon toimesta yli 20 partiomatkaa Petsamon, Sallan ja Kuusamon tasalta⁹. Osasto Vehniäisen (Viipurin alatoimisto) toimesta salaista partiointia tehtiin koko välirauhan ajan.

1.3 ”Hopeanhakupartio”

Välirauhan aikana tehdyistä partiomatkoihin kuuluisin on kesällä 1941 tehty ns. hopeanhakupartio. Eugen Wistin, Toivo Paavilaisen ja Urpo Lempiäisen tekemästä hopeanhaku- ja tiedustelupartiosta on kerrottu mm. Esa Anttalan (Urpo Lempiäinen) teoksessa ”Hopeaa rajan takaa”. Tämän partion yhtenä tehtävänä oli strategisten kohteiden ja rakennettavan tietön tiedustelu.

Mika Wist kuvaa tämän hopeanhakupartion toimintaa ja erityisesti mukana olleen Eugen Wistin myöhempiä vaiheita kuten hänen kaatumistaan ja ruumiin etsintöjä Facebook-päivityksessään näin:

<https://www.facebook.com/groups/248416658666549/permalink/1744745322367001>

Ylikersantti Eugen Konrad ”Ese” Wist s. 20.9.1920 Uusikirkko

Eugen Wistin isällä **Herman Wistillä** (1883–1963) oli Pietarissa hopeasepän tehdas, jonka hän siirsi Suomen itsenäistymisen jälkeen Uudenkirkon Kaipialan kylään. Tehtaassa työskenteli enimmillään 30 työntekijää ja se toimitti hopeisia ruokailuvälineitä kultasepäntiikkeille eri puolille Suomea. Talvisodan alkaessa Uusikirkko evakuoitiin niin nopeasti, että suurin osa Wistin tehtaan raakahopeista (noin 50 kiloa) jouduttiin piilottamaan navetan lattian alle kuoppaan. Eugen ja hänen lapsuudentoverinsa Urpo Lempiäinen päättivät lähteä hakemaan hopeat välirauhan aikana. Ensimmäinen yritys syksyllä 1940 epäonnistui ja miehet jäivät kiinni suomalaisille rajavartijoille. Tässä vaiheessa miehistä kiinnostui myös Päämajan ulkomaaosaston Viipurin U/1:n päällikkö **Hannes Vehniäinen**. Hän ehdotti miehille että jos he haluaisivat edelleen käydä Kannaksella, niin hän voisi olla avuksi. Kesäkuussa 1941 Eugen Wist johti kolmimiehistä partiota (Päämajan kaukopartio nro 1), joka lähti hakemaan näitä hopeita takaisin Suomeen. Partio ylitti rajan Nuijamaalla 4. kesäkuuta 1941 ja pääsi onnistuneesti Uudellekirkolle. Siviiliasussa liikkuneessa partiossa olivat mukana kersantti **Urpo Lempiäinen** ja vänrikki **Toivo Paavilainen**. Partion virallisena tehtävänä oli sotilastiedustelu Kannaksen alueella ja se toimi Päämajan ulkomaaosaston Viipurin alatoimiston (Osasto Vehniäinen, myöhemmin 1./Er. P 4) toimeksiannosta. Partio palasi hopeat mukanaan takaisin Suomeen juuri ennen jatkosodan alkua 16. kesäkuuta. Partioretken pituudeksi tuli n. 240 km

Urpo Lempiäinen ryhtyi sotien jälkeen kirjailijaksi ja Esa Anttala -nimisenä kirjoitti retkestä kirjan ***Hopeaa rajan takaa, **josta Mikko Niskanen myös ohjasi elokuvan (yhtenä pääosan esittäjänä Spede Pasanen, jolle tämä oli yksi harvoista vakavista rooleista). Nähtävillä Yle Areenassa.*

Hopeiden avulla Herman Wistin tehdas saattoi jatkaa toimintaansa Kokkolassa, jossa se toimi 1946–1958, kunnes tehtaan toiminta hiipui Herman Wistin ikääntymisen vuoksi.

”Hopearetken” ansioista Wist, Lempiäinen ja Paavilainen määrättiin päämajan kaukopartiomieheksi Osasto Vehniäiseen (1./Er.P 4). Parin viikon levon jälkeen uusi partioreissu odotti. Partio Tolvanen (Päämajan partio nro. 13) lähtikin matkaan 30.6. Matkaan lähti myös hopeapartioon osallistuneet Eugen ja Toivo ”Paukku” Paavilainen. Partion pituudeksi tuli n. 400 km ja paluumatkalla, vihollislinjoja ylittäessään partio hajosi ja käydyssä tulitaistelussa Paavilainen kaatui.

Eugen osallistui jatkosodan aikana 12:een kaukopartioon Kannaksella, Syvärillä, Rukajärvellä ja Alakurtissa. Hän oli arvostettu partiomies hyvän kuntonsa, kylmäpäisyytensä mutta varsinkin sujuvan venäjän kielen vuoksi. Ese myös tunnettiin aseveljiensä keskuudessa iloluontoisena ja vilkkaana seuramiehenä. Koska Wistien kotikielinä olivat venäjä ja saksa, toimi Ese usein tulkkina ja pelasti partionsa useamman kerran hämäämällä vartiomiehiä täydellisellä venäjällään. Yhteensä Esen partiomatkoille tuli pituutta n. 1900 km kävellen tai suksilla. Hänelle myönnettiin Vapaudenmitali 1941 ja 4. luokan Vapaudenristi 1944.

Viimeinen partio

10.6.1944 Neuvostoliiton suurhyökkäys hankaloitti myös tiedustelutoimintaa, joten päämajassa päätettiin käyttää ns. Matti-partioita. Matti tarkoittaa varustekätköä, joita varsinkin Osasto Vehniäinen oli tältä varalta tehnyt runsaasti Kannaksen maastoon. Vihollisen hyökkäysryhmien annettiin mennä piiloutuneiden partioiden ohi, jonka jälkeen ne jatkoivat etenemistään syvemmälle vihollisen selustaan.

Partio Wist (Päämajan partio nro. 61) suoritti tehtävänsä, mutta radion mentyä epäkuntoon he eivät saaneet mitään lisätietoja. Partio lähti kohti takaisin omia linjojaan, mutta törmäsi vihollisosastoon ja joutui hajalle tulitaistelun tiimellyksessä. Ese ja hänen partiotoverinsa **Toivo Leino** lähtivät pyrkimään takaisin suomalaisten linjoille, suunnistaen tykkitulen äänien mukaan. Mukana olleet karttasivut olivat jo loppuneet kesken. He pääsivät Noskuanselän rantaan, piileskelivät viikon verran sen liepeillä ja yrittivät etsiä aukkoja vihollisen etulinjassa, mutta se oli liian tiivis. Noskua oli kesäkuun loppuun asti ollut yksi neuvostoarmeijan pääpainoalueista, mutta hyökkäys oli pysähtynyt vaikean maaston vuoksi.

Tästä syystä alueella oli yhä erittäin runsaasti joukkoja. Ainoaksi keinoksi jäi uida suuren järven poikki. 6.7.1944 aamuyöllä he käyttivät voita kylmäneristeenä ja rasvasivat sillä itsensä ja uivat alasti n. 2 kilometriä järven yli mutta nousivat maihin suomalaisten etulinjan edessä olevalle saarelle, missä he törmäsivät venäläiseen tiedustelupartioon. Venäläiset käskivät nostamaan kädet ylös, mutta Eugen nosti vain toisen koska toisessa hänellä oli pistooli valmiina. Tulitaistelussa Eugen kaatui ja Leino haavoittui 7:stä luodista joutuen sotavangiksi, palaten aikanaan Suomeen. Hänen sotavankeudesta palattuaan tehdyt kuulustelupöytäkirjat ovat olleet yksi tärkeimpiä lähteitä kokonaiskuvan kannalta.

Jalkaväkirykmentti 5:n toiseen pataljoonan kuulunut 7. komppania oli ollut saaren edessä asemassa ja heidän sotapäiväkirjoistaan löytyi lisää yksityiskohtia. Suomalaiset olivat kuulleet tulitusta saaresta ja ampuneet sinne tykistökeskityksen ja myöhemmin samana päivänä oli 7./JR 5 lähettänyt partion saariin. Sotapäiväkirjoista selvisi että pienemmästä saaresta partio löysi alastoman ruumiin jonka olettivat olevan venäläisen.

Koska suomalaiset olettivat kaatuneen olleen venäläisen ja venäläiset tiesivät sen olleen suomalaisen, ei kumpikaan osapuoli vienyt sitä omalle puolelleen vaan ruumis jäi niille sijoilleen.

Luupartiot

*Olemme omatoimisesti käyneet etsinnöissä Karjalan kannaksella jo vuodesta 1999. Löysimme yli 20 vuotta sitten venäläisen konepistoolin ampumattoman patruunan yhdestä saaren poukamasta. Saarella ei tiettävästi ollut missään vaiheessa venäläisten asemia, eikä muita tulitaisteluja siinä oltu käyty, joten kokonainen patruuna oli saattanut tippua maahan asean syöttöhäiriön vuoksi. Kerroin patruunan löytöpaikan **Karjalan Valli** -sotavainajien etsintäryhmälle ja luovutin heille koko arkistomateriaalini jotta he voisivat arvioida millaiset mahdollisuudet etsinnöillä olisi. Luulöytö tehtiin lopulta vain 20 metrin päässä patruunalöydön paikasta. Teimme heidän kanssaan etsintäretken saareen syksyllä 2019. Löytö arkutettiin Pietari-Paavalin kirkossa Viipurissa, siunattiin ja tuotiin Suomeen. Isästäni otettu dna-testi vahvisti THL:n laboratoriossa vainajan henkilöllisyyden 21.1.2021.¹⁰*

Lähde: <https://www.facebook.com/groups/248416658666549/permalink/1744745322367001> (Mika Wist)

1.4 Kaukopartiotoiminnan organisoiminen

Osasto Paatsalon päällikön Harri Paatsalon mukaan, heti Moskovan rauhan 1940 jälkeen aloitettiin tiedustelijoiden värväminen. Tiedustelijoiksi haettiin kyvykkäitä talvisotaan osallistuneita miehiä, jotka suostuisivat partioimaan Neuvostoliiton puolella rauhan aikaan ja jatkamaan samaa tehtävää myös sodan syttyessä. Alatoimistot kouluttivat miehistöä eri puolilla Suomea seitsemässä eri koulutuspaikassa. Kurssien tärkeimpinä aiheina olivat Neuvostoliiton joukkojen ja aseiden tuntemus, kaukopartiotaidot, havaintojen tekeminen, suunnistus ja venäjänkieliseen karttamateriaaliin perehtyminen.

Uutena toimintona partiotoimintaan otettiin mukaan ns. partioradiot. Väli rauhan aikana Suomessa kehitettiin oma partioradio ns. Kyynel. Alkuaan radiossa ei ollut vastaanotinta, vaan partioilla oli mukana ns. Töpö-radio. Jatkosodan aikana Kyynel-radioon saatiin kuitenkin rakennettua mukaan myös vastaanotin (mallista M7 alkaen)¹¹. Viimeinen sodan aikana käytössä ollut Kyynel-radio oli malliltaan M10, joka painoi paristoineen ja suojakoteloineen enää 5,6 kg. Partioradion avulla pystyttiin välittämään tiedustelutiedot käytännössä välittömästi havaintojen jälkeen. Partioradisteille annettiin erikoiskoulutusta keväällä 1940 Järvenpään Yhteiskoululla. Samoin partiotoimintaan koulutettiin myös kuulustelijoita ja tulkkereja. Erillistä

partiojohtajakoulutusta ei liene järjestetty välirauhan aikana. Partioissa ajateltiin käytettävän kokeneita johtajia, jotka olivat hankkineet kannuksensa aiemmassa tiedustelutoiminnassa.¹²

Välirauhan aikainen partiokoulutus pohjautui talvisodan aikaisiin kokemuksiin. Osin välirauhan aikaisella ja sittemmin jatkosodan kestäessä tapahtuneella koulutuksella pystyttiin vahventamaan välirauhan salaista partiointia ja sittemmin jatkosodan aikaista partiotoimintaa. Jatkosodan aikainen Päämajan johtama kaukopartiotoiminta organisoitiin neljäksi alatoimistoksi, jotka nimettiin päälliköidensä mukaan Osasto Vehniäiseksi (1./ErP 4, Karjalankannas), Osasto Kuismaseksi (eli ns OskU, 2./ErP 4, Pohjois-Karjala ja Aunus), Osasto Marttinaksi (3./ErP 4, Kainuu, Maaselkä ja Viena) ja Osasto Paatsaloksi (4./ErP 4, Lappi). Osasto Vehniäisen toiminta-asetat sijaitsivat jatkosodan eri vaiheissa pääosin Lappeenrannassa, Syvärin Vaazenissa, Viipurissa ja Ruokolahdella Syyspohjassa. Osasto Kuismasen toiminta-asetat sijaitsivat pääosin Joensuussa, Petroskoin Uksjärvellä, Äänislinnassa, Kossalmella, Pälkjärvellä ja Matkaselässä. Osasto Marttinan toiminta-asetat sijaitsivat pääosin Kajaanissa, Repolassa, Kuhmossa Jämäsjärvellä ja jatkosodan lopussa jälleen Kajaanissa. Osasto Paatsalo toimi pääosin Rovaniemellä Olkkajärvellä ja pienempiä partio-osastoja myös Petsamossa ja Alakurtissa.¹³

Päämajan kaukopartiot liikkuvat vihollisen selustassa jopa satojen kilometrien päässä rintamalinjoista. Kaukopartiotoiminnalla oli suuret riskit. Kiinnijääminen tiesi yleensä varmaa kidutusta ja kuolemaa. Pitkät partiomatkat olivat myös fyysisesti ja henkisesti äärettömän kuormittavia. Riskeistä huolimatta kaukopartiointia tarvittiin ja niiden raportoimilla tiedoilla oli suuri merkitys Päämajalle ja rintamalla oleville joukoille. Tiedot vihollisen joukoista, sen ryhmityksistä, liikesuunnista ja valmisteluista vaikuttivat rintamajoukkojen päätöksiin ja toimintaan – tai ainakin niin tiedustelutoiminnassa ajateltiin. Myöskin kaukopartioiden suorittama hävitystoiminta pakotti Neuvostoliiton asettamaan joukkoja selustan vartiointiin ja varmistamiseen. Tästä esimerkkinä on mm. Petrovski Jamin suuren huoltotukikohdan tuhoaminen helmikuussa 1942.¹⁴ Petrovski Jamin Uikujärven kaakkoispuolella sijainnutta huoltokeskusta pidettiin tiedustelutietojen pohjalta neuvostojoukkojen keskeisenä huoltotukikohtana ja sen tuhoamista suunniteltiin huolella. Huoltokeskuksen tuhoamismatkan toteuttaminen tehtiin harvinaisena Osasto Marttinan, Osasto Kuismasen ja Osasto Laguksen yhteistyönä 8.-16.2.1942. Komennuskuntaan kuului kaikkiaan 100 miestä ja osastoa johti luutnantti Ilmari Honkanen Osasto Marttinasta. Myöhemmin, nykyisen Venäjän uudessa historiantutkimuksessa¹⁵ on esitetty, että Petrovski Jamissa olisi ollut suuri sotilassairaala, joka tässä suomalaisten iskussa tuhottiin vastoin kansainvälisiä humanitaarisia lakeja.

On myös huomattava, että Päämajan ohella partiotoimintaa harjoitettiin rintamavastuussa olevista yhtymistä. Partiointi oli tässä tapauksessa useimmiten lähipartiointia, jolla tiedusteltiin vihollisen rintaman sijaintia, ryhmityksiä sekä muita hyökkäysten varalta tarpeellisia tietoja. Päämajan ohella varsinaista kaukopartiointia harjoitettiin lähinnä vain 14. Divisioonassa, jonka oma tiedusteluosasto suunnitteli ja toteutti lähipartiointin lisäksi myös Päämajan kaukopartiointiin verrattavaa toimintaa. Tätä tapahtui erityisesti asemasotavaiheessa Divisioonan vastuualueella Rukajärvellä. 14. Divisioonan partiotoiminta rajoitettiin pääosin enintään 70 kilometrin syvyyteen vihollisen linjojen taakse.¹⁶

1.5 Päämajan kaukopartiot jatkosodassa

Päämajan tiedusteluorganisaatio - Päämajan tiedustelujaosto - muodostettiin liikekannallepanon yhteydessä 17.6.1941. Tiedustelujaosto muodostettiin pääosin välirauhan aikaisesta Pääesikunnan Ulkomaanosaston henkilöstöstä. Tiedustelujaoston organisaatio ja työjärjestys noudattivat talvisodan aikaisia järjestelyjä. Jaoston päällikkönä oli vuodesta 1939 asti tehtävässä ollut eversti Lars Melander.

Tiedustelujaosto oli suoraan Yleisesikunnan päällikön alainen, mutta jaoston päällikkö esitteli asiat käytännössä suoraan Mannerheimille. Jaosto muodostui kolmesta osastosta, joita olivat tiedustelu-, ulkomaan- ja valvontaosasto.¹⁷

Tiedusteluosaston päällikkönä toimi jatkosodan alkaessa eversti Yrjö Pöyhönen. Osaston tehtävänä oli vihollistiedustelun suunnitteleminen ja järjesteleminen, tiedustelun vaatiman henkilökunnan kouluttaminen ja johtaminen sekä koottujen tulosten kokoaminen, muokkaaminen ja niiden toimittaminen eteen päin. Tiedusteluosasto organisoitiin kahteen osaan, tiedustelutoimistoon ja viestitiedustelutoimistoon. Tiedustelutoimistosta käytettiin lyhennettä Tied 1. ja viestitiedustelutoimistosta Tied 2. Viestitiedustelutoimiston tehtävänä oli johtaa kuuntelutiedustelua ja koota sen avulla saatu tieto.¹⁸

Tiedustelutoimiston henkilöstövahvuus oli jatkosodan alussa 41 päällystöön kuuluvaa ja sen päällikkönä jatkosodan alussa oli everstiluutnantti Arvo Kärkkäinen. Kärkkäinen oli Melanderin ja Pöyhösen tavoin ollut tehtävässään vuodesta 1939, joten tiedustelun johdolla oli kokemusta toiminnasta jo talvisodan ja välirauhan ajalta. Tiedustelutoimiston tehtäviä olivat tiedustelun suunnittelu ja tietojen hankinnan suuntaaminen kokonaisuutena sekä tiedustelun tulosten muokkaaminen ja jakelu.¹⁹

Jatkosodan suurhyökkäysvaiheeseen valmistautuessa Er.P 4 valmisti ns. ”Mattien” perustamista. ”Matit” olivat pieniä partioita, joiden oli tarkoitus jäätäytyä vihollisen hyökkäysrintaman alle ja jäädä selustassa harjoittamaan tiedustelutoimintaa. Matteja varten kätettiin ennalta tiettyihin paikkoihin elintarvike- ja ammuskätkejä, joihin Matti-partiot tukeutuivat. Partioiden tehtävänä oli erityisesti neuvostojoukkojen kuljetusten seuraaminen niin maanteillä kuin rautatieliikenteessäkin. Matti-partioiden merkittävin tiedustelutieto oli radiosanomien 17.-19.7.1944, joissa ilmoitettiin vihollisen tyhjien junien kulkevan kohti Suomea ja taas täyteen lastattujen junien kohti itää. Tästä tiedustelutiedosta vastasi Matti 7, joka oli ylik. Muisto Lassilan johtama Vehniäisen partio 66/1. Partioon kuuluivat Lassilan lisäksi ylik Urpo Lempiäinen (Esa Anttala), stm. Erkki Haltsonen ja kers. Olavi Hietanen. Jo 14.7.1944 partio havaitsi tyhjien junien kulkevan kohti rintamaa. Sitten 17.-19.7.1944 partion havaintojen mukaan kohti itää kuljetettiin täysissä junissa mm. 340 vaunua sotilaita, 51 tavaravaunua haavoittuneita, 55 kpl T-34 panssarivaunua, 47 vaunua kuormastoa ja 30 vaunua kuorma- ja henkilöautoja.²⁰ Neuvostojoukkojen kiireellinen rynnistys kohti Berliiniä oli alkanut ja Suomi saattoi sittenkin kestää!

On laskettu, että Päämajan kaukopartiotoiminta, eli Er.P 4:n alaiset yksiköt tekivät jatkosodan aikana lähes 300 (264) partiomatkaa. Kaukopartioiden yhteispituudeksi on kaikkiaan laskettu noin 13 200 km ja partiomatkojen yhteiskestoksi 872 vrk. Pisimmillään partiomatkat ulottuivat rintamasta jopa 250 kilometrin päähän, kuten vääpeli Viljo Suokkaan kesällä 1942 johtama partio Onega-Moskovan radalle. Partioiden toiminta-ajat olivat yleensä yhdestä viikosta kolmeen, mutta huomattavasti pitkäkestoisempiakin kaukopartiomatkoihin jouduttiin tekemään. Pisin partiomatka oli kestoltaan 57 vuorokautta. Tämän Osasto Hartikaiseen kuuluneen ritari, ylik. Antti Vorhon johtaman partion toiminta-aika oli 11.7. – 8.9.1942. Partioon kuuluivat Vorhon lisäksi radistina Olli Anttila ja partiomiehinä alik. Leo Tirronen sekä stm. Matti Oinas. Partiomatkoilla kaatui kaikkiaan 86 partiomiestä.²¹ Viimeiset jatkosodan aikaiset kaukopartiot olivat vielä tehtävissään kaukana selustassa rauhan tultua 4.9.1944. Vääpeli Onni Määttäsen partio oli liikennelaskennassa Karhumäen-Kontupohjan tiellä rauhan tullessa. Partio haettiin pois lentokuljetuksella. Värikki Mikko Pöllän partio sen sijaan oli linjoista yli 200 kilometrin päässä Seesjärvellä ja pääsi Suomen puolelle vasta 12.9.1944 loppuun uupuneena.²²

1.6 Kaukopartiotoiminnan merkitys

Sodasta selvinneet kaukopartiomiehet elivät sodan jälkeen punaisen Valpon aikana jatkuvassa pelossa, että heidät vangitaan ja internoidaan sotarikollisina. Pelko ei liene ollut aiheetonta miehitysuhan alla eläneessä Suomessa. Ne kaukopartiomiehinä toimineet inkeriläiset ja virolaiset miehet, jotka ”punainen Suomi” luovutti sodan jälkeen Neuvostoliittoon, kokivat karun kohtalon. Useita tiedustelutehtävissä toimineita kaukopartiomiehiä tai tiedustelujohtoa pakeni Ruotsiin ja asettui asumaan joko sinne tai muutti Etelä-Amerikkaan tai Espanjaan (Hallamaa, Paasonen). Mikäli miehitys olisi tapahtunut, olisi suomalaisen reservinupseeriston ja tiedustelumiesten kohtalo ollut varmuudella sama kuin puolalaisilla upseereilla Katynissa.

Kaukopartioiden kokonaismerkitystä lienee vaikea arvioida. Tiedustelun näkökulmasta partiotoiminnalla saatiin ylläpidettyä kokonaiskuvaa siitä, mikä oli rintaman takainen tilanne. Kokonaiskuvaa on pidetty jälkikäteen oikeana, kuten sitäkin tiedustelujohtoon jo melko varhain 1942 tekemää johtopäätöstä, että Saksa tulee häviämään sodan. Kuitenkin suurhyökkäyksen valmistelujen kohdalla tiedustelu ei saavuttanut riittävää kokonaiskuvaa tai paremminkin ajatellen ei kyennyt muodostamaan hyökkäysuhasta tarpeeksi uskottavaa ennustetta. Tiedustelu ei kyennyt vakuuttamaan tiedustelutiedoillaan maan poliittista johtoa. Päättäjät eivät halunneet peruuttaa maatalouslomia. Uskottiin myös liikaa sodan painopisteen siirtymisen Normandian maihinnousuun vaikuttavan Suomenkin rintamalla. Ylipäänsä poliittinen päätöksenteko kuten myös Puolustusvoimien ylin johto oli tuudittautunut hyökkäysvaiheen menestyksen ja rauhallisen asemasotavaiheen aikana liialliseen toiveajatteluun.²³

Jatkosodan historiaa tutkinut everstiluutnantti evp. Antti Juutilainen katsoo²⁴, että pahimmat virheet suurhyökkäyksen uhkaan valmistautumisessa tehtiin, kun Päämajan tiedustelujohto jakoi saamiensa ohjeiden mukaan rauhoittavaa tilannekuvaa, vaikka itse tiedustelutiedot puhuivat muuta. Päämajan operatiivinen johto ei halunnut uskoa tiedustelun hankkimia ja sen Päämajalle välittämiä hälyttäviä tiedustelutietoja. Yllättävää oli myös puna-armeijan valtava tulivoima ja kehittynyt sotataktiikka. Suomessa oli jääty venäläisten sotataktiikan arvioinnissa talvisodan aikaisiin kokemuksiin. Suurhyökkäyksessä venäläisillä oli murskaava kalustoylivoima etenkin panssarikaluston ja tykistön osalta. Näin he pystyivät ratkaiseviin murtoihin huonosti valmistautuneen puolustajan edessä ja kykenivät määräämään taistelujen painopisteet.

Toisaalta kaukopartiotoiminnalla oli myös merkittäviä oheisvaikutuksia. Jatkuva partiotoiminta sitoi viholliselta useita rajavartio- ja NKDV-rykmenttejä. Vihollisen selustassa jouduttiin siksi olemaan jatkuvassa valppaudessa ja ainakin osa siitä oli poissa rintamaoffensiiveista.²⁵

2. Kaukopartioiden ilmakuljetukset

2.1 Maahanlaskutoiminnan taustaa

Ilmakuljetustoiminta osana tiedustelutoimintaa oli uusi aluevaltaus. Ilmavoimien osuus tiedustelussa oli perinteisesti keskittynyt lentokonekuvaukseen tai muutoin ilmaitse tapahtuvaan havainnointiin. Tiedustelijoiden kuljetus kohdealueelleen ilmaitse yleistyi maailmalla vasta toisen maailmansodan kynnyksellä. Toiminnan syntyhetket johtavat kuitenkin tavallaan jo ensimmäiseen maailmansotaan, jolloin italialaiset ja ranskalaiset pudottivat rintamalinjojen taakse sabotöörejä. Sabotöörien tehtävänä oli nimensä mukaisesti vastustajan toiminnan häirintä ja sabotointi.²⁶

Suomessa kaukopartioiden lentokuljetusten suunnittelu oli aloitettu jo talvisodan loppuvaiheissa. Suunnitelman taustalla lienee yhtenä vaikuttimena ollut Neuvostoliiton talvisodassa harjoittama desanttitoiminta, jossa tuhoamistehtäviin lähetettyjä desantteja pudotettiin laskuvarjoilla syvälle Suomen alueelle.²⁷ Suomessa oli myös seurattu huolestuneena jo ennen talvisotaa sitä, kuinka Neuvostoliitossa oli kehitetty maahanlasku- ja laskuvarjojoukkoja. Talvisodan aikana erityisesti neuvostojoukkojen ratkaisuhyökkäysten yhteydessä suomalaisten selustaan lähetettiin useita desanttipartioita. Pääosin laskuvarjopudotuksin arvioidaan tänne lähetetyn ainakin 20 partiota, jotka olivat kooltaan 1 – 10 miehen suuruisia. Useissa tapauksissa desanttipartiot saatiin tuhottua.²⁸

Suomessa oli linjojen takaiseen tiedusteluun liittyen tehty suunnitelmia, joissa joitakin kaukopartioidetiedustelijoita kuljetettaisiin Muurmännin radan läheisyyteen Neuvostojoukkojen selustaan tekemään tuhoja. Jopa lentokone oli tätä tarkoitusta varten mietitty. Väli rauha kuitenkin keskeytti suunnitelmat. Kuitenkin nämä talvisodassa laaditut alustavat suunnitelmat jalostettiin saksalaisilta saatuihin oppeihin tukeutuen tarkemmaksi suunnitelmaksi. Jatkosodan alkuvaiheessa kesällä 1941 tästä ajatuksesta puhuttiin jo ilmakuljetustoimintana.²⁹

Väli rauhan aikana Suomessa tehtiin ensimmäisiä kokeiluja maahanlaskutoimintaan liittyen laskuvarjohyppykurssin muodossa – tästä on myöhempana erikseen puhetta. Laskuvarjohyppytoiminnan kokeilujen myötä saatiin kokemuksia myös lentokonemiestöjen ja tiedustelijoiden yhteistoiminnasta. Meillä onnistuttiin väli rauhan aikana ja jatkosodan alkaessa saamaan maahanlaskutoimintaan sopivaa vesilentokonekalustoa – osin onnekaastikin – kuten kävi Heinkel HE-115 -koneen kohdalla. Aiemmin maahanlaskutoimintaan rinnastettavasta lentotoiminnasta oli saatu kokemuksia muun muassa sairaankuljetusten, materiaalitäydennysten ja tiedustelutehtävien yhteydessä. Lopullisesti asia näyttää lähteneen etenemään Saksan kanssa aloitetun sotilasyhteistyön ja heidän saamiensa maahanlasku- ja ilmakuljetustoimintakokemusten myötä. Ensimmäisen lentokoneella kuljetetun suomalaisen kaukopartion, ns. siviilissipartion, veivät linjojen taakse Stalinin kanavalle saksalaiset Heinkel 115 -koneet jo ennen jatkosodan alkamista.

Keskeinen tekijä kaukopartioiden kuljetustoiminnan aloittamiselle näyttää Ilmavoimien taholta olleen se, että löydettiin tehtävään sopivaa kalustoa, mutta myös se, että Ilmavoimissa oli haasteeseen aktiivisesti tarttunutta johtoa kuten Ilmavoimajaoksen päällikkönä toiminut majuri Johan Oscar Sovio. Kalustona käytettiin sitä kalustoa, joka oli tehtävään saatavilla. Vähäiselläkin toimintakelpoisella lentokalustolla pystyttiin kuitenkin operoimaan menestyksellisesti. Vesilentotoiminnasta oli myös huomattavasti kokemuksia jo 1920- ja 1930-luvuilta, sillä alkuvaiheessa ilmavoimissa oli panostettu juuri kyseiseen toimintaan ja kalustoon. Näin myös henkilöstö oli harjaantunut vesilentokoneiden käytössä ja niillä

toteutettavissa tehtävissä. Runsaat vesistöt tarjosivat myös hyvän mahdollisuuden laskeutumisiin ja partioiden noutoihin.

Lentokuljetustoiminnalle oli erittäin vahva tarve myös itse tiedustelutoiminnan (kaukopartiotoiminnan) puolella. Partioiden kuljetus lähelle toiminta-alueelleen mahdollisti pitempiaikaisen tiedustelun, kun itse toiminta-alueelle siirtymiseen ei tarvinnut käyttää aikaa eikä voimavaroja. Ilmavoimien alkuaikojen valinnoilla voidaan siis todeta olleen merkittävä vaikutus sissikuljetusosastojen syntyyn. Kaukopartioiden kuljetustoiminnassa lähdettiin hyvin pian myös siitä, että partiot ja haavoittuneet on tarvittaessa myös voitava noutaa linjojen takaa. Siksi pelkästään laskuvarjohyppyihin paremmin soveltuvat pommikoneet eivät olleet soveltuvia vesilentokoneiksi. Vaikuttavana tekijänä olivat myös saksalaisilta saadut esimerkit. Suomessa maahanlaskutoiminnan syntyvaiheissa keskeinen henkilö, Eero Erho, oli saanut koulutuksensa Saksassa. Jatkosodan myöhemminä vuosina yhteistyötä tehtiin yhä enemmissä määrin. Vuoden 1941 jälkeen kaukopartioiden lentokuljetustoiminta osoitettiin erikseen suoraan operatiivisesti Päämajan tiedusteluosaston alaisuuteen perustetulle lentokuljetusosastolle. Yhteistyö tiedusteluosaston kanssa muodostui myöhemmin tärkeäksi tekijäksi tehtävien onnistumisen kannalta.³⁰

2.2 Lentokuljetusten suunnittelu ja toteuttaminen

Kaukopartioiden kuljetusten ja partioiden toiminnan kannalta oleellisen tärkeää oli valita tehtävään soveltuva laskujärvi. Lasku- ja noutopaikan valinnassa kaukopartio-osastot ja lento-osastot toimivat yhteistyössä vaikkakin kaukopartio-osastoilla näyttää olleen vahvoja toiveita laskupaikan suhteen. Lento-osaston päällikön Erkki Jaurin luentomateriaali kertoo asian haasteellisuudesta. Jauri on todennut: ”Laskupaikan valinta on joskus aiheuttanut keskustelua kaukopartiokomppanioiden päälliköiden kanssa, koska nämä halusivat laskupaikat useinkin aivan pieniin tai kovin kapeisiin järviin. Tätä pyrkimystä on mielestäni kuitenkin jyrkästi vastustettava ja ratkaisuvalla järven valinnasta on jätettävä kuljetuksen johtajalle. Mitä suurempi järvi on, sitä turvallisemmin siihen voidaan partio viedä tai tuoda, koska suuren järven rantaa ei voida joka kohdasta varmistaa.” Jaurin mukaan soveltuva laskupaikka olisi sellainen, jossa lentoonlähtötilaa eri suuntiin olisi vähintäänkin 3 km. Se mahdollistaisi lentoonlähdön vastatuuleen eri tuuliolosuhteissa. Osasto Rädyn kokemusten mukaan riittävä lentoonlähtöalue oli kaksi kilometriä. Tämä liittyy kokemuksiin, joita saatiin pääosin Heinkel 115 -koneilla, joiden voimakkaat moottorit sallivat nopeamman lentoon nousun. Laskupaikoilla oli tärkeää myös määritellä varalaskupaikka, mikäli laskeutuminen jostakin syystä estyi varsinaiselle laskupaikalle. Kaukopartioiden tehtävänä oli varmistaa laskupaikka turvallisiksi noutotilanteissa. Aina tähän ei esim. takaa-ajotilanteissa päästy, vaan partion nouto jouduttiin tekemään jopa tulitaistelutilanteissa.³¹ Tallaisessa tilanteessa menetettiin Heinkel 115 (HE-115 ”Jenny”, kun se oli 4.7.1943 noutamassa väepeli Mauri Kärpäsén partiota 49/1 Tugajärveltä ja teki pakkolaskun vihollisen tulituksessa.³²

Kaukopartiolennot pyrittiin pääosin tekemään yöaikaan, jolloin lentojen ja laskeutumisten paljastuminen oli vähäisempää. Samoin partioiden siirtyminen laskeutumispaikalta maastoon oli yöaikaan turvallisempaa. Lento-osastojen toimintakertomusten mukaan ilmavalvonnan ja selustavarmistuksen tarkkaavaisuus oli öiseen aikaan vähimmillään. Sama koski vihollisen lentotoiminnan toimintakykyä öiseen aikaan. Yöllä suoritettujen lennot vaativat perusteellisten säätietojen saamista. Sumussa tai huonossa lentosäässä suunnistaminen ja laskeutumisjärven löytäminen oli erittäin epävarmaa, etenkin kun kaikille lennoille ei ollut saatavissa erillistä tähtystäjää. Myöskin paluu omaan tukikohtaan tuli öiseen aikaan varmistaa huolella. Laskualue oli tärkeä valaista mm. pintakorkeuden määrittämisen takia.³³

Lentokuljetuksia kaukopartioiden kuljettamiseen tai tarvike täydennyksiin käytettiin ensimmäisen kerran vasta jatkosodan kynnyksellä. Tuolloin 22.6.1941 kuljetettiin Osasto Marttinan kuusitoista siviilipukuista partiomiestä Oulujärven Paltaniemestä Konjärvelle, Vienan kanavasta itään. Tämän vänrikki Jorma Hämäläisen johtaman partion 5/3 tehtävänä oli Stalinin kanavan sulkujen räjäyttäminen. Partio vietiin saksalaisten toimesta Uikujoen itäpuolelle Konjärvelle kahdella saksalaisella Heinkel 115 -koneella. Koneiden suunnistus epäonnistui ja partio joutui väärälle järvelle partion käyttämien karttojen ulkopuolelle. Partio menetti kaksi miestä ja epäonnistui Stalinin kanavan sulkujen räjäyttämisessä. Partio palasi jalkaisin omalle puolelle jatkosodan jo alettua 11.7.1941.³⁴

Ensimmäinen jatkosodan alkamisen jälkeen toteutettu kaukopartion lentokuljetus tapahtui 1.8.1941, kun Osasto Marttinan vänrikki Väinö Nyyssösen johtama yhdeksän miehen partio 13/3 vietiin Junkers Ju 127 -koneella Paltamosta Ontajärven itärannalle. Lento operoitiin Osasto Malisen toimesta Hirvirannasta. Partion tehtävänä oli liikenteen seuraaminen Sekeen pohjoispuolella sekä vangin sieppaaminen. Partio palasi takaisin omalle puolelle kävellen 16.8.1941.³⁵

Kaukopartioiden kuljetusten ja täydennyslentojen lisäksi ilmavoimilla oli erittäin merkittävä tehtävä haavoittuneiden kuljetuksessa. Niin kaukopartioiden haavoittuneita kuin rintamallakin vaikeasti haavoittuneita kuljetettiin mm. Sotasairaala 22:een Kontiolahti/Joensuu (Hirviranta ja Onttola), Kuopion Sotasairaalaan (Juurusvesi) sekä Kajaaniin (Paltaniemi). Jatkosodan aikana kuljetettiin kaikkiaan yli 2000 haavoittunutta lentoteitse sotasairaaloihin. Yksistään lentomestari Paasonen lennätti 548 haavoittunutta sotasairaalaan tehden siirtoihin liittyen 308 lentoa. Osasto Jauri teki kaukopartiotoimintaan liittyen kymmenen evakuoimislentoa.³⁶ Lentomestari Paasonen teki mm. 31.7.1942 lähes 10 tunnin lentoajan kestäneen evakuoimislennon. Hän lähti liikkeelle klo 4.45 Hirvirannasta ja lensi Petsamon Kukkesjauriin tehden matkalla polttoainetäydennykset Kuusamossa ja Rovaniemellä. Lopulta hän laskeutui Kajaanin Paltaniemeen klo 20.55 ja saattoi potilaan Sotilassairaalaan.³⁷

Lentokuljetuksilla oli kaukopartiotoiminnalle ratkaiseva merkitys. Lentokuljetus lyhensi partioiden matkaa toiminta-alueelleen ja näin voimavaroja voitiin hyödyntää itse tiedusteluun. Partioiden toimintamatkaa saatettiin kuljetusten myötä pidentää ratkaisevasti. Monesti vaativin osuus partiotoiminnassa oli linjojen ylittäminen ja tämä saatettiin lentokuljetuksilla välttää. Partioiden huoltokuljetukset ja haavoittuneiden noudot takasivat osaltaan partioille mahdollisuuden keskittyä tiedusteluun.

Osasto Vehniäisen partionjohtaja Kalle Hyvönen totesi elo-syyskuussa 1942 tehdyn ”Maria”-kaukopartion partiokertomuksessa lentokuljetuksesta: ” Ensimmäisen kerran tapahtui nyt partion kuljetus lentokoneella. Sekä partion vienti että sen nouto onnistuivat erinomaisesti. Siitä on sanottava pelkkää hyvää ja toivottavaa olisi, että sitä voitaisiin useammin käyttää. Se säästää partion voimia, jouduttaa matkaa ja poistaa tullen mennen linjojen ylityksen aiheuttamat vaikeudet, rasitukset ja vaarat.”³⁸

2.3 Kaukopartioiden lentokuljetuksen lentäjien näkökulmasta

Kaukopartioiden lentokuljetuksista vastanneet lentäjät, tähystäjät ja konekivääriampujat tekivät erittäin vaarallista mutta tärkeää tehtävää. Öiseen aikaan linjojen taakse tehdyt lennot vaativat niin ohjaajilta kuin tähystäjiltäkin erinomaista taitoa. Ohjaajilla oli usein takanaan satoja lentotunteja. He olivat eräällä tavalla ilmavoimien taitolentäjiä. Kaukopartioiden kuljetuksiin osallistuneita ohjaajia tai muuta henkilöstöä ei kuitenkaan huomioitu palkitsemisissa vastaavalla tavalla kuin tehtiin rintamalaivueiden kohdalla. Heidän arvonsa ja merkityksensä partiotoiminnan onnistumiselle ymmärsivät parhaiten kaukopartiomiehet ja partio-osastojen johto.³⁹

Lentokuljetuksiin sopiva kalusto oli suomalaisilla jatkosodan alkuvaiheissa vaatimaton. Meillä päädyttiin lähes pelkästään vesilentokoneilla tapahtuvaan partiokuljetukseen, jolloin partio kuljetettiin sen toimialueen läheisyyteen sopivalle järvelle. Vaikka laskuvarjohyppykurseja oli pidettykin, katsottiin hyppytoiminta liian vaaralliseksi mm. partioiden raskaan varustuksen takia ja toiminnan vaikean salaamisen takia. Sodan alkaessa omaa toimintaan sopivaa kalustoa oli ainoastaan kuusi Junkers K-43 ja yksi Junkers W-34 -vesilentokonetta. Kalusto oli vanhentunutta ja siksi arveluttavan hidasta vaarallisena pidettyyn partiokuljetustoimintaan. Jatkosodan alkuvaiheissa saatiin Saksasta hankittua uudempaa tarkoitukseen sopivaa kalustoa, kuten Junkers JU-122 ja JU-128 sekä JU-124 ja JU-127 -koneet. Lisäksi saatiin toiminnalle erittäin sopiva ja tehokas Norjasta Suomeen lennetty ja tänne internoitu Heinkel 115 (HE-115). Samoin saatiin saksalaisilta lainaan kaksi Heinkel 115-, kaksi Heinkel 59- ja yksi Arado Ar 196 -konetta.⁴⁰

Ilmakuljetusten järjestämisen yhteydessä jouduttiin pohtimaan tiedusteluorganisaatioiden yhteistoimintaa. Siksi oli luontevaa, että myös lentokuljetuksissa käytetty yksikkö olisi vähintään kyseisten tehtävien osalta saman johdon alaisuudessa. Johtosuhteet ratkaistiin siten, että vuonna 1941 kaukopartioita ilmaitse kuljettanut Lentolaivue 15 oli kaukopartioiden kuljetustehtävien suhteen operatiivisesti tiedusteluosaston ilmavoimajaoksen alaisuudessa. Muiden tehtävien osalta Lentolaivue 15 oli Karjalan armeija ilmakomentajan everstiluutnantti Eino Bremerin alainen. Ilmavoimajaos oli samalla Päämajan tiedustelun organisaatiossa tietyllä tavalla poikkeuksellisessa asemassa, sillä se oli muodollisesti Ilmapuolustuksen esikunnan tiedustelutoimisto aina vuoteen 1943 saakka.⁴¹

Liikekannallepanon yhteydessä kesällä 1941 muodostettiin Ilmavoimajaos, kuten oli tehty Päämajan tiedusteluorganisaation muidenkin osien kohdalla. Jaoksen päällikkönä oli jatkosodan alkaessa majuri Otto Kalervo Rantanen. Ilmavoimajaos siis oli vastuussa kaukopartioiden lentokuljetuksia kesästä 1941 aina syksyyn 1943. Jaoksen päätehtävänä oli vastustajan ilmavoimia ja niiden toimintaa koskevan tiedustelutiedon kokoaminen, muokkaus ja jakelu.⁴² Rantasen työtä jatkoi hänen sairastuttuaan syksystä 1942 alkaen majuri (myöhemmin everstiluutnantti) Johan Oscar Sovio. Tiedusteluorganisaation uudelleenjärjestelyissä kesällä 1943 muodostettiin tiedustelutoimintaan keskittynyt Erillinen Pataljoona 4. Er.P 4:n väliaikaisena komentajana aloitti 6.7.1943 majuri M. Hartola, jota seurasi pian majuri Hannes Vehviäinen. Varsinaisena komentajana toimi kuitenkin vain evl. Johan Sovio, joka nimitettiin Er.P 4:n komentajaksi ja samalla Päämajan tiedusteluosaston ilmakomentajaksi ajalle 19.9.1943 – 30.11.1944.⁴³

Kaikkiaan kaukopartioiden lentokuljetuksia tehtiin jatkosodan ja Lapin sodan aikana 57 (jatkosodassa 45) vientilentoa, joissa 481 miestä (jatkosodassa 367) ja 21 noutolentoa, joissa 164 (jatkosodassa 164) miestä. Lennot tehtiin pääasiassa vesilentokuljetuksiin parhaiten sopivalla kalustolla, eli Heinkel 115- Heinkel 59- ja Arado 196 -koneilla.⁴⁴

3. Lentotiedustelu ja tiedustelutoiminta välirauhan aikana

Talvisodan päätyttyä Puolustusvoimien määrävahvuus jäi sotaa edeltävää aikaa vahvemmaksi. Näin myös tiedustelutoimintaa voitiin jatkaa paremmilla resursseilla. Tiedustelutoiminnan johtaminen keskitettiin Pääesikunnan alaiselle ulkomaanosastolle, jota johti eversti Lars Melander. Ulkomaanosaston alaisuudessa toimivat ulkomaan-, tilasto- ja valvontatoimistot. Välirauhan aikana Suomella oli sotilasasiamiehet Neuvostoliitossa, Ruotsissa, Italiassa, Saksassa, Ranskassa ja Yhdysvalloissa. Sivumaina olivat myös Tanska, Unkari, Alankomaat ja Belgia. Vielä ennen jatkosotaa asiamiesten aluetta laajennettiin Espanjaan, Romaniaan Sveitsiin Turkkiin ja Japaniin. Erityisen tärkeäksi jatkosodan näkökulmasta muodostuivat tiedusteluyhteydet Saksaan, Unkariin ja Japaniin. Vastapalveluksena Unkarilta saatiin mm. yhdysvaltalaisen ja englantilaisten radioliikenteen koodien perusteet. Tämä auttoi avaamaan englantilaisten viestiliikennettä, joka koski Petsamon tilannetta 1940 - 41 sekä Englannin suhtautumista Barbarossa-operaation liikennettä Suomeen. Vielä merkittävämpi oli Japanin asiamiehen saamat japanilaisten sieppaamat Neuvostoarmeijan Mantsuriassa käyttämät viestit ja niiden ns. neloskoodi. Kun Neuvostoarmeija käytti samaa koodia jatkosodan alussa, oli hyökkäysvaiheessa tiedustelun helppo seurata vihollisen radioliikenteen sisältöä.⁴⁵

Ilmapuolustuksen esikunta johti koko sodan ajan ilmatiedustelua, johon kuului niin lentotiedustelu (tiedustelulennot), ilmakehuus kuin tähtystyskin. Lentokuvaukset analysoitiin Onttolassa Lentorykmentti 4:n laboratoriossa. Sen sijaan Ilmavoimien radiotiedustelun yksikkö sijaitsi Mikkeliissä. Vihollisen ryhmitystietojen, tiestön ja rautateiden sijaintitietoja hankittiin paitsi ilmatiedustelulla, myös sotavankikuuluisteluilla ja viholliselta saatujen karttojen perusteella.⁴⁶

Välirauhan aikana oli tehty runsaasti ns. salaista tiedustelua eli partiotoimintaa Neuvostoliiton puolelle. Kaikkiaan arvioidaan välirauhan aikana tehdyn rajan taakse ainakin 50 salaista partiota.⁴⁷ Kesällä 1941 sodan uhka alkoi näyttää väistämättömältä ja partiointia rajan taakse tehostettiin. Nyt tiedustelupartiot liikkuvat jo sotilaspuvuissa. Toiminta oli siten muuttunut kaukopartiointiksi. Kesäkuussa ennen varsinaisia sotatoimia lähetettiin ainakin 20 partiota Kajaanin tasalta Lappeenrantaan.⁴⁸

Samoin tiivistettiin lentotiedustelua. Toukokuun lopulla ja 11.6.1941 tehtiin kapteeni Armas Eskolan toimesta kolme valokuvauslentoa Kannakselle koneiden palatessa Laatokan yli kotiin. Myöskin saksalaisten todettiin syksyn 1940 ja kevään 1941 aikana tehneen pohjoisessa omia tiedustelulentojaan Petsamon, Muurmannin ja Kantalahden tienoille.⁴⁹

Kapteeni Eskola oli kuitenkin tehnyt jo kevään 1939 aikana useita tiedustelu- ja kuvauslentoja rajan yli. Eskolan tiedustelulennot jatkuivat marraskuussa 1940 Hangan alueelle sekä Kannakselle touko-kesäkuussa 1941. Kaikkiaan Eskolalle kertyi Bristol Blenheim (BL-114) koneella rajantakaisia tiedustelulentoja vuoden 1939 aikana 23 kertaa, joista onnistuneita valokuvauslentoja 13 sekä lentotunteja 32.⁵⁰ Suomalaiset saivat kesällä 1939 Saksasta lentokuvaukseen sopivaa, erittäin tehokasta kamerakalustoa sekä stereokuvien lukemiseen soveltuvaa laitteistoa. Kuvausten aloittamiseen liennekin liittynyt saksalaisten yhteistyötoiveita. Eskola lensi BL-114 -koneellaan vapunaattona 30.4.1939 Immolan kentältä aina Leningradin päälle ja kuvasi lennollaan Leningradia ja Kronstadin linnoituksia. Tiedustelulennollaan 18.8.1939 Eskola lensi kuvauslennon Onttolan kentältä aina Petroskoin yläpuolelle. Rajavartijat seurasivat moottorivikaisen koneen paluuta rajan yli Onttolaan. Eskola joutui rajavartioston esikunnassa eversti Raappanan puhutteluun. Raappanan nähtyä Eskolan saamat kuvat, totesi Raappana: ”Tuonne kun pääsisi!”. Parin vuoden kuluttua everstin toive toteutuikin.⁵¹

Kevään ja kesän 1940 aikana Suomessa koettiin vakavaa uhkaa siitä, että Neuvostoliitto tulisi miehittämään massiivisella iskulla Suomen. Pelko pohjautui suurelta osin Baltian maiden kokemaan miehitykseen sekä Neuvostojohdon lausumiin, joita oli saatu tietoon mm. saksalaisilta. Tämän takia salaista partiointia lisättiin tuntuvasti kevään ja kesän 1940 aikana. Osasto Kuismasen päällikkö Into Kuismanen värväsi kevään 1940 aikana impilahtelaissyntyisen, Joensuussa asuneen alik. Matti Julkusen. Julkunen teki partiotovereineen vuoden 1940 aikana neljä vakoilumatkaa luovutetulle alueelle. Julkusen tiedot olivat erittäin tarkkoja ja osaltaan rauhoittivat tilannetietoa mahdollisen neuvostohyökkäyksen suhteen. Julkusen tiedot liittyivät tärkeisiin havaintoihin mm. junien liikkeistä, juna-asemista ja neuvostojoukkojen määristä luovutetulla alueella. Jatkosodan aikana Julkunen teki vielä yhteensä 11 partiomatkaa ja oli Kuismasen erityinen luottomies. Kuismanen järjesti hänelle poliisikonstaapelin tehtävän Joensuun ja Kontiolahden alueelle. Julkusen tehtäviin kuului mm. linnoitustöiden valvontaa ja muita salaisia valvontatehtäviä.⁵²

Kokonaisuudessaan salaiset partiot saivat kesällä 1940 kerättyä arvokasta tiedustelutietoa siitä, ettei pelättyjä neuvostojoukkojen keskityksiä rajan läheisyydessä tehty. Tiedot rauhoittivat pelkoa siitä, että Suomi miehittäisiin Baltian maiden tapaan.⁵³ Salaisen partioinnin hinta oli toisaalta kova. Ainakin 11 suomalaista tiedustelijaa sai surmansa välirauhan aikaisessa tiedustelutoiminnassa. Vain yhden tiedustelijan tiedetään jääneen vangiksi elävänä.⁵⁴

Moskovan rauhan jälkeen ja viimeistään 1941 alkupuolella alkoi käydä selväksi, että edessä olisi uusi sota. Nyt tukena oli kuitenkin Saksa ja siltä saatava materiaaliapu. Uuteen sotaan varauduttiin kehittämällä tiedustelutoimintaa ja sen organisaatiota. Tiedustelutoiminnasta vastannut Pääesikunnan Ulkomaanosasto oli jaettu Ulkomaatoimistoon, Tilastotoimistoon ja Valvontatoimistoon. Ulkomaanosasto laatikin uusia suunnitelmia niin tiedustelutoiminnasta kuin tiedusteluhenkilöstön koulutuksestakin.⁵⁵

3.1 Organisaatiomuutokset tukivat lentokuljetustoiminnan toteuttamista

Päämajan tiedusteluorganisaation johdossa tehtiin jatkosodan edellä ja sen jo alettua keskeisiä henkilöstömuutoksia. Muutosten taustalla katsotaan olleen Mannerheimin halu siirtää upseeristoa rintamajoukoista Päämajaan ja päinvastoin. Tästä johtuen eversti Melander sai siirron Tiedustelujaoston päällikön paikalta Ratsuväkiprikaatin komentajaksi. Melanderin tilalle komennettiin eversti Aladar Paasonen JR 5:stä. Paasonen teki itse jaoston johtohenkilöstössä ison muokkauksen. Tiedusteluosaston päällikön eversti Pöyhösen tilalle määrättiin eversti Kaarlo Somerto ja tiedustelutoimiston päällikön everstiluutnantti Kärkkäisen tilalle majuri Uljas Antero Käkönen. Myöhemmin on pohdittu syitä näin perusteelliselle johtohenkilöstön muokkaukselle. Yhtenä syynä lieenee ollut normaali tapa kierrättää upseereita eri tehtävissä, jolloin pyrittiin välttämään urautumista sodan pitkittyessä.⁵⁶

Ilmavoimajaoksessa keskeisin henkilömuutos oli päällikön vaihtuminen. Majuri Johan Oscar Sovio komennettiin jaoksen päälliköksi 10. lokakuuta 1942 alkaen. Hän korvasi tehtävässä aiemmin sairastuneen majuri Rantasen. Soviolla oli pitkä upseeriura Puolustusvoimissa sekä vahva kokemus ilmavoimien palveluksessa. Hän oli suorittanut mm. niin tähystäjä-, ohjaaja-, kuin ohjaajaopettajatutkinnonkin. Hänellä oli takanaan myös Sotakorkeakoulun ilmasotakurssi vuosina 1937-39.⁵⁷

Majuri Johan Sovio oli henkilökohtaisesti erittäin kiinnostunut kaukopartioiden lentokuljetuksista. Kesän 1943 lentokuljetustoimintaa suunniteltuaan hän osallistui itsekin yhdelle tehtävälle. Sovio oli kesällä 1943 mukana konekivääriampujana Osasto Paatsalon partion kuljetuksella, joka toteutettiin saksalaisilta lainatulla Heinkel 59:llä. Konetta lensi lentomestari Parikka. Vientiyritys onnistui ja ylikersantti Hännisen johtama partio palasi noin kahden viikon päästä turvallisesti omalle puolelle.⁵⁸

Tiedustelujaoston organisaatiossa tehtiin vielä vuoden 1943 puolella isoja muutoksia. Erityisesti hallinnollisten tehtävien koko ajan lisääntyttyä tehtiin päätös irrottaa hallinnollinen osa suoraan tiedusteluosaston alaiseksi komento- ja huoltotoimistoksi. Sotavankien kuulustelujaoksesta muodostettiin itsenäinen toimisto tiedusteluosaston alaisuuteen. Kaukopartiotoiminnan näkökulmasta oli ratkaiseva muutos se, että entisten neljän alatoimiston perustalle muodostettiin tiedusteluosaston alaisuuteen 1.7.1943 alkaen Erillinen Pataljoona 4 (Er.P 4). Er.P 4:n esikuntakomppania perustettiin Mikkeliin ja sen päällikkö työskenteli läheisessä yhteistyössä tiedusteluosaston päällikön kanssa. Alatoimistoista tuli nyt neljä komppaniaa määrävahvuuksineen. Alkuvaiheessa Er.P 4:n väliaikaiseksi komentajaksi määrättiin majuri M. Hartola, jota seurasi pian majuri Hannes Vehniäinen.⁵⁹

Ilmavoimajaoksen kohdalla toteutettiin tiedustelutoimiston organisaatiomuutoksen kaltainen ratkaisu. Organisaatiomuutoksella tiedustelutietojen hankkiminen pyrittiin erottamaan tiedustelutietojen hankkiminen ja toisaalta niiden muokkaaminen sekä jakelu toisistaan. Er.P 4:n uudeksi komentajaksi määrättiin juuri everstiluutnantiksi ylennetty Johan Sovio syyskuun alusta 1943 alkaen. Hänestä tulikin lopulta ainoa pataljoonan pidempiaikainen ja niin sanotusti vakituinen komentaja. Soviosta tehtiin samalla myös Päämajan tiedusteluosaston ilmakomentaja 19.9.1943. Tehtävä oli perustettu kaukopartioiden lentokuljetuksia silmällä pitäen. Ilmakomentajalle alistettiin tiedusteluosaston käytössä olleet lentokoneet ja hänet veloitettiin suunnittelemaan ja järjestämään tiedusteluosaston lentokuljetukset. Sijaiseksi määrättiin tiedusteluosaston ilmavoimajaoksen päällikkö. Järjestelyn tarkoituksena oli erityisesti erottaa tiedustelutietojen kokoaminen, muokkaaminen ja jakelu muusta toiminnasta, eli lähinnä kaukopartioiden kuljetuksista ja tietojen hankinnasta.⁶⁰

Lento-osasto oli vuoden 1943 loppusyksyn tapaan tiedusteluosaston ilmakomentajan everstiluutnantti Sovion alaisena. Sovion kaksoisrooli Er.P 4:n komentajana ja ilmakomentajana johti kuitenkin siihen, että lentokuljetusosasto oli käytännössä yhä kiinteämmin myös Er.P 4:än alainen. 127 Jatkosodan loppuun asti Sovio käskytti kaukopartioiden lentokuljetukset. Tämä viimeinen jatkosodan malli selkeytti organisaatiota, sillä nyt yhden johdon alla oli kaukopartioiden ja sitä tukeneiden lentokuljetusten suunnittelu ja toteutus.⁶¹

Er.P 4:n toiminta oli kevään 1944 aikana vakiintunut edellisvuoden muutosten jälkeen. Myös organisaatio ooi säilynyt edellisvuoden kaltaisena. Seuraava merkittävä henkilöstömuutos oli se, että keväällä 1944 Tiedusteluosaston päälliköksi tuli aiemmin kuuntelutiedustelusta vastannut evl Reino Hallamaa. Hallamaan rooli on herättänyt myöhemmässä tutkimuksessa valtavasti pohdintoja ja esitettyjä näkemyksiä. On nostettu esiin mm. kysymys siitä, sivuutettiin Päämajassa Hallamaan kokoamien ja esittämien tiedustelutietojen merkitys koskien neuvostojoukkojen ryhmitystä suurhyökkäyksen varalle. Toinen Hallamaata koskeva suuri mysteeri on jatkosodan päättyessä ja syksyllä 1944 toteutettu Stella Polaris -operaatio.

Konrad Knabe on muistelmissaan Lapin lentotiedustelijat kuvannut Osasto Paatsalon ja lentotiedustelijoiden yhteistoimintaa. Knaben mukaan Lapin kaukotiedustelijat (Fernaufklarungsstaffel Lappland / I.(F) / Aufklärungsgruppe 124) kuljettivat ainakin yhden Paatsalon kouluttaman vakoojan tiedustelutehtäviin Arkangelin lähelle ja muutaman kaukopartion tehtävänsä. Keväällä 1943 Knabe valmisti yhdessä Paatsalon kanssa kaukopartion viemisen tehtävään. Lentokuljetus oli haastava, koska kaukopartiomiehiä kuljettavan He 59 oli määrä lähestyä aivan puidenlatvoja hipoen ja ilman lähestymiskaarta. Lennon suojaksi asetettiin kahdeksan Me 109 Messerschmitt-hävittäjää ja yksi lähitiedustelukone. Lähitiedustelukone ilmoitti nopeasti korkeutta pudottamalla järven lähestymisen, jotta iso He 59 (kuva 8) pystyi aloittamaan laskeutumisen oikea-aikaisesti. Lisäksi lähitiedustelukoneella ja hävittäjillä oli tarkoitus hämätä vihollista, jotta se ei kiinnittäisi huomiota vesitasokoneeseen. Knabe huomauttaa, että salassapitosyistä puhelimia ei käytetty kuljetuksen järjestämiseksi, vaan suunnittelu hoidettiin tapaamis yhteyksillä.⁶²

4. Laskuvarjohyppykoulutus

Vaikkakaan ilmaitse tapahtuvassa kaukopartioiden kuljetuksessa toimialueelleen keskityttiin pääasiassa vesitasokuljetuksiin, oli Suomessa silti varauduttu myös laskuvarjohyppytoimintaan.

Ensimmäinen suomalainen laskuvarjohyppy tehtiin 17.6.1922 Sortavalassa ilmavoimissa palvelleeseen luutnantti Eero Erhon toimesta. Erho päätyi hyppyssään Laatokkaan. Viikon kuluttua Erho suoritti toisen hypynsä Tampereella ja laskeutui Pyhäjärveen. Ennen toista maailmansotaa Suomessa käytettiin laskuvarjoa käytetty lähinnä vain pelastautumiseen (13 kertaa). Santahaminassa järjestettiin tosin ”laskuvarjostinkurssi” maaliskuussa 1927, mutta kurssin aikana ei tiedetä juuri harjoitellun hyppytoimintaa. Kurssilla keskityttiin lähinnä laskuvarjojen pakkaamiseen ja niiden varastointiin. Kaksi kurssilaisista, tuolloinen vänrikki Gustaf Magnusson ja vääpeli Martti Salonen kuitenkin tekivät kurssin päätteeksi onnistuneet hypyt.⁶³

Neuvostoliitossa oli ryhdytty 1930-luvun puolivälissä kouluttamaan maahanlaskujoukkoja, jonka osana toimivat myös laskuvarjojoukot. Myös muualla Euroopassa ja Yhdysvalloissa sekä Japanissa oli myös alettu kouluttaa joukkoja maahanlaskutoimintaan laskuvarjoilla viimeistään vuoden 1940 aikana.⁶⁴

Ensimmäinen Suomessa toteutettu laskuvarjokurssi järjestettiin Luonetjärvellä 3. – 8.4.1941. Kurssille hyväksyttiin 16 miestä ja heidän kouluttajanaan toimi kapteeni Eero Erho. Laskuvarjoina käytettiin itselaukaistavia apuvarjon avulla avautuvia sylivarjoja (PAK-laskuvarjo). Kurssin käyneet kuuluivat tai tulivat kuulumaan jatkosodan aikaisiin kaukopartioiden. Heistä viisi miestä kuului Osasto Vehniäiseen, seitsemän Osasto Kuismaseen, kolme Osasto Marttinaan ja yksi Osasto Paatsaloon. Hyppyvarustus oli vielä tässä vaiheessa melko omintakeista. Kerrotaan mm. myöhemmin tunnetuksi tulleen kaukopartiomiehen Arvo Mörön sotkeutuneen lapikkaansa kippurakärjestä hypynaruihin selviytyen juuri ja juuri hypystään hengissä. Mörön lisäksi muita tulevia Mannerheim-ristin ritareita kurssilla olivat Paavo Suoranta, Antti Vorho ja Mikko Pöllä. Hyppykoneena Luonetjärven kurssilla käytettiin Douglas DC-2 -konetta, ”Hanssin Jukkaa”.⁶⁵

Toinen hyppykurssi kuului osasto Hartikaisen koulutuksen yhteyteen keväällä 1942. Osasto Hartikaisen koulutuksen oli nimetty ilmavalvontaerikoiskurssiksi. Koulutuksen tarkoitus lienee ollut toteuttaa vihollisen lentokenttien tiedustelua. Osasto Hartikainen lähetti Maaselän suunnalle kaikkiaan viisi partiota. Partiot seurasivat vihollisen lentotoimintaa ja onnistuivat toiminnassaan, vaikka olivat useimmiten takaa-ajettuja. Tuloksien osalta ei kuitenkaan kesän 1942 osalta täysin onnistuttu ja pääosa miehistä palasi omiin kaukopartio-osastoihinsa, josta heidät oli kurssille komennettu. Kurssin puitteissa toteutettiin laskuvarjohyppykurssi, jonka aikana kuitenkin saatiin hypättyä vain yksi hyppy, joka sekin osalla toteutui vasta 5. kesäkuuta Onttolan kentällä. Laskuvarjokurssin suoritti 42 miestä. Heistä kuitenkin neljä loukkaantui maahantulossa. Tämä lienee osaltaan vaikuttanut siihen, että laskuvarjohyppyjä ei otettu osaksi kaukopartiotoimintaa. Laskeutuminen varjolla painavan varustuksen kanssa epävarmaan maastoon nähtiin sisältävän liian suuria riskejä.⁶⁶

Loppuvuodesta 1943 (4.11. – 17.12.1943) osallistuivat kolme Er.P 4:n partiomiestä, luutnantti Eino Räisänen, kersantti Veikko Väärälä ja alikersantti Pentti Lauri, hyppykurssille Saksassa Rangsdorfin

lentotukikohdassa. Kurssilla he saivat kukin tehdä kuusi hyppyä. Lisäksi ohjelmassa oli varjojen pakkaamisen opettelua.⁶⁷

Keväällä 1944 järjestettiin kuitenkin vielä Er.P 4:n toimesta kolme erillistä laskuvarjohyppyskurssia Utissa. Kurssin opettajana oli Saksassa koulutettavana ollut luutnantti Eino Räsänen.⁶⁸ Kursseille osallistuneet miehet oli komennettu Er.P 4:n alaisista yksiköistä. Kursseilla käytettiin hyppykoneina pääasiassa Junkers 52- ja Heinkel 59 -koneita. Kurssilaiset suorittivat hypyt pakkolaukaistavilla RZ 20 -laskuvarjoilla. Kullekin osallistujalle tuli hyppyjä kurssista riippuen yhdestä kuuteen kertaan. Muutamat viimeisen kurssin osallistujat tekivät hyppynsä partiovarusteissaan. Kaikkiaan Utin hyppyskurssin suorittaneita oli yhteensä 70 kaukopartiomiestä.⁶⁹

Ensimmäisen kerran jatkosodassa suomalaisten toimesta pudotettiin laskuvarjoilla kaukopartiomiehistöä 30.8. – 1.9.1942, jolloin saksalaisella Junkers 52:lla vietiin Nurmoilasta kahdessa erässä 13 virolaista vapaaehtoisesta koostunut partio Arkangeli-Vologda -rautatien varteen Konosaan. Pudotukseen liittyneet virheet ja partion paljastuminen johti partion täydelliseen, traagiseen tuhoutumiseen.⁷⁰

Seuraavan kerran hyppytoimintaa käytettiin Matti-partion täydennystoimintaan 20.7.1944, jolloin sotamies Jack Heininen pudotettiin kapteeni Erkki Jaurin ohjaamasta Heinkel 115 -koneesta Raudun Sarsuolle. Heininen oli suorittanut aiemmin keväällä 1944 laskuvarjohyppyskurssin Utissa. Heinisellä oli vaikeuksia päästä koneesta ulos. Tähystäjä Osmo Vornasen avustuksella Heininen lopulta saatiin pudotettua kuten täydennykseksi tarkoitetut muonatorpedotkin. Koneen kiertely Sarsuon yllä herätti kuitenkin vihollisen ja Heininen jäi vangiksi heti seuraavana päivänä.⁷¹

Toinen suomalaisten kaukopartiomiesten pudotus tehtiin 21.7.1944, jolloin luutnantti Olli Kepsu pudotti Heinkel 115:sta (6H+CK) kolmimiehisen partion 68/1 (ylik Reino Sappinen, kers Oiva Taponen ja alik Erkki Peltoniemi) Kuolemajärven Makulansuolle. Kepsun mukana lennolla olivat tähystäjä Osmo Vornanen ja radisti-ampuja Kersantti Onni Karvinen. Sappisen partion tehtävänä oli tavata Matti 7 -partio ja viedä heille tarviketäydennystä, mukaan lukien Kyynel-radion paristoja. Partion muonatorpedo kuitenkin katosi pudotuksen yhteydessä. Partio onnistui siitä huolimatta tehtävässään ja palasi hengissä kotiin.⁷²

Viimeinen jatkosodan aikainen laskuvarjopudotus tehtiin 31.8.1944, jolloin Olli Kepsun ohjaamasta Heinkel 115:sta pudotettiin kolmimiehinen partio (kers Muisto Lassila, kers Arvo Ranki ja sotam Roman Guik) Kannakselle Metsäpirtin Lumisuolle. Lassilan hyppy onnistui hyvin, mutta Guik jäi kiinni aseensa tähtäimestä luukun saranoihin ja näin niin Guikin kuin Rankinkin hypyt myöhästyivät ja jäivät kilometrien päähän Lassilan putoamispaikasta. Lassila putosi Lumisuon itäpuolelle, eikä tavannut enää koskaan partion muita miehiä. Viholliselta siepattujen sanomien mukaan heidät ammuttiin lähellä pudotuspaikkaa. Lassila sen sijaan sai radioonsa viestin, jossa hänen käskettiin kävellä kotiin. Lassilalle pudotettiin vielä muonatäydennystä sodan jo päättyttyä 7.9.1944.⁷³

5. Radiot, partioradiot, radiotiedustelu ja sähköttäjäkoulutus

Jo ennen talvisodan YH-tilannetta Reino Hallamaa oli koonnut kertausharjoituksiin ja tiedustelu-upseerikursseille radioamatöörejä ja ammattisähköttäjiä. Tällä joukolla Hallamaa alkoi suunnitella partioradiotoimintaa. Hän oli saanut hankittua Saksasta pieniä vakoilijaradioita, joita käytettiin ensimmäisten partioradiokoulutusten kalustona. Näille, osin oman kehitystyön tuloksena valmistetuille radioille annettiin nimeksi ”Korpikuusen kyynel”, mikä lyheni pian muotoon ”Kyynel”. Ensimmäinen tällaisella partioradiolla varustettu tiedustelupartio ehdittiin lähettää matkaan jo talvisodan aikana. Heti talvisodan päätyttyä aloitettiin Hallamaan toimesta radiosähköttäjäkurssit (kyynelkurssi) Järvenpäässä ja Santahaminassa. Kurssien tarkoituksena oli kouluttaa radiosähköttäjiä partiotoimintaa varten. Iso osa koulutetuista partioradisteista sijoitettiin välirauhan aikana perustettuun Päämajan Radiopataljoonaan ja erityisesti sen 4. komppaniaan, joka vastasi mm. partiotoimintaan tarkoitetun viestiteknikan kehittämisestä ja koulutuksen järjestämisestä partioradisteille.⁷⁴

Kaukopartioiden viestiliikenne hoidettiin pääasiassa partion ja sen lähettäneen osaston oman viestiyksikön välillä. Partiot saivat toimintansa tueksi myös radiotiedustelun perusteella saatua tietoa vihollisen partioon kohdistamasta etsintä-, häirintä- tai tuhoamistoiminnasta. Tätä vihollisen ns. lähiliikennettä seurasi erityisesti Karhumäessä toiminut Päämajan Radiopataljoonan 3. komppania, ”Moto”. Tämä liikkuva yksikkö (moottoroidun komppanian joukkueet) sieppasi mm. kaukopartioita takaa ajaneiden vihollisten sanomia, avasi niitä ja välitti ne partioille. ”Motolla” oli taas suora yhteys kaukopartioita lähettäviin yksiköihin.⁷⁵ Jatkosodan hyökkäysvaiheen aikana ”Moton” toiminta keskitettiin Äänislinnaan ja sittemmin Rukajärven suunnalle. Kesäkuussa 1942 ”Moton” johtokeskus siirtyi Karhumäkeen, jossa se toimi aina suurhyökkäyksen alkuun, kesäkuuhun 1944, saakka.⁷⁶ ”Moton” joukkueet liikkuvat moottoroidulla kalustolla ja niiden käytössä oli autojen lisäksi useita kuuntelupisteitä, viestitysasema, avajia ja suuntimo.⁷⁷

Kaukopartioissa arvostettiin korkealle Radiopataljoonan antama koulutus ja tekninen apu. Erityisen tärkeää kaukopartioille oli radiotiedustelun kaappaamat vihollisen viestit, kun partioita jäljistettiin. Näiden viestien perusteella partioita pystyttiin ohjaamaan turvallisemmille reiteille.⁷⁸ Tätä kuvaa hyvin myös Esa Anttala (partionjohtaja Urpo Lempiäinen) tekosessaan Päämajan kaukopartio.⁷⁹

Viestintä kuunteluasemien ja Hallamaan radiotiedustelukeskuksen, kuten ilmeisesti myös kaukopartio-osastojen välillä toteutettiin sähköttämällä puhelinlinjoja hyväksi käyttäen (ns. ELJOT tai JOTTI -liikenne). Vihollisen radiotoimintaan kohdistunut tiedustelu edellytti myös vihollisen salauksen tuntemista ja viestien avaamista. Tässä Hallamaan radiotiedustelu oli kunnostautunut jo maailmansotien välisellä ajalla.

Jatkosodan alkaessa muodostettiin Tiedusteluosastoon erillinen Viestitiedustelutoimisto (Tied. 2). Viestitiedustelu oli muodostettu organisaatioltaan pataljoonan kokoonpanoon ja sen komentajana toimi majuri Reino Hallamaa. Sijaintipaikkana oli alkuaan Säämingin Rauhanlinna. Viestitiedustelu pyrki kuuntelemaan vihollisen radiosähkötys- ja viestiliikennettä. Alkuaan viestitiedustelussa toivat erilliset maa- ja meritiedusteluyksiköt sekä em. liikkuva ”MOTO”-yksikkö. Marraskuussa 1941 maa- ja meriryhmät yhdistettiin Radiotiedustelukeskukseksi, jonka sijoitus oli Sortavalan Vaalijalassa. MOTO-yksikkö säilyi erillisenä komppaniana, kunnes se organisaatiouudistuksessa liitettiin Er.P 4:ään. Ilmavoimilla säilyi oma erillinen radiotiedustelu yksikkö, Radiopataljoonan 6. komppania, joka oli perustettu 21.10.1942. Sen

toiminta laajeni eri lentorykmentteihin. Lopulta siitä muodostettiin 15.3.1944 erillinen kolme komppaniaa käsittävä Ilmavoimien Radiopataljoona.⁸⁰

Suomalaisten partioiden viestisalaaminen perustui pitkälti sotilasmestari Alvar Ahosen ja res. kapteeni Matti Wihurin kehittämään ns. Trittheimin taulukkoon perustuvaan salausjärjestelmään. Partioilla oli mukana kierrettävä kiekko, jolla radioliikenne voitiin salata ja avata. Ei ole tiedossa, että vihollinen olisi koko sodan aikana pystynyt avaamaan tätä suomalaisten salausavainta.⁸¹

5.1 Reino Hallamaa ja Stella Polaris

Reino Hallamaa osallistui jo vapaussotaan konekivääriampujana. Hän oli koulutukseltaan sähköttäjä ja ehti toimia lyhyen aikaa Helsingin rautatieasemalla sähköttäjänä. Hän ajautui kuitenkin erikoisten vaiheiden jälkeen laivaston sähköttäjäksi ja Suursaaren vallatun kipinäradioaseman kuuntelijaksi. Tätä kautta hänen kykynsä huomattiin ja Hallamaa siirtyi Puolustusvoimien palvelukseen. Aliupseerina palveltuaan Hallamaa suoritti RUK:n 1921 ja sittemmin reservin luutnanttina Kadettikoulun 1926-27. Hallamaa koulutti sähköttäjiä ja häntä pidettiin Puolustusvoimien salakirjoituseksperttinä. Kadettikoulun jälkeen Hallamaa sai tehtäväkseen luoda ja kehittää Puolustusvoimille radiotiedustelutoimintaa. Tätä varten Hallamaa teki kolmen ja puolen kuukauden kiertueopintomatkan Saksaan, Italiaan, Itävaltaan ja Puolaan 1927. Matkan aikana Hallamaan onnistui luoda kontakteja näiden maiden tiedustelutoiminnan eturivin upseereihin. Tästä oli Hallamaalle ratkaisevaa hyötyä jatkosodan aikana saksalaisten kanssa toimittaessa.⁸²

Hallamaan toimesta perustettiin Suomenlahdelle radiotiedusteluasemat ja aloitettiin neuvostoliittolaisten sotalaivojen radiotiedustelu. Lopulta Hallamaan radiotiedustelu sai vuonna 1934 avattua Neuvostoliiton laivaston salauksen ja pystyi kuuntelemaan selväkielisenä heidän radioliikennettänsä.

Talvisodan aikana erityisesti Raatteen taistelujen aikana Hallamaan radiotiedustelu näytti osaamisensa. Hallamaan pystyi avaamaan Raatteen taisteluja johtaneelle eversti Hjalmar Siilasvuolle neuvostojoukkojen radioliikenteen. Siten saatiin ratkaisevia tietoja mm. neuvostojoukkojen ryhmittymisestä Raatteentielle. Samoin Laatokan Karjalan taisteluissa Hallamaan tiedustelun saamien tietojen pohjalta mm. pystyttiin mottiin jääneen neuvostojoukon avustustorpedoista osa ohjaamaan suomalaisten puolelle.

Kesän 1944 suurhyökkäyksen aikana Hallamaa ja Päämajan tiedustelupäällikkö eversti Aladár Paasonen alkoivat valmistella suunnitelmaa, jolla suomalainen radiotiedustelu voitaisiin turvata Neuvostoliiton mahdollisesti vallatessa Suomen. Suunnitelma sai nimekseen Stella Polaris (Pohjantähti). Hankkeen tarkoituksena oli siirtää radiotiedustelun henkilökunta, laitteet ja tiedustelumateriaali Ruotsiin, josta radiotiedustelua olisi voitu jatkaa miehityksen jälkeisessä tilanteessa ja sitä seuraavassa sissisodassa. Tätä hanketta rahoitettiin myymälle tiedusteluaineistoa Yhdysvalloille, Japanille ja Ruotsille. Saatua rahoitusta käytettiin myöhemmin myös sodan jälkeen Naton lukuun Neuvostoliittoon tehdyssä partiotiedustelussa ja sen valmisteluissa. Hallamaan suunnitelmiin kuului myös perustaa Suomeen salainen radiotiedusteluverkko, joka olisi perustunut Kyynel- ja Sever-radioihin ja käyttänyt radioliikenteessään Hallamaan kehittämää salakoodia.

Operaatio Stella Polaris aloitettiin syyskuussa 1944 Hallamaan käskystä. Operaatiossa siirrettiin Ruotsiin meritse noin 350 laatikollista tiedustelukalustoa ja asiakirjoja. Ruotsiin siirtyi myös useita satoja (jopa 700) tiedustelun palveluksessa ollutta henkilöä, osin perheineen. Iso osa Suomen jääneestä tiedustelun aineistosta tuhottiin tai kätettiin. Monet kaukopartioissa olleet sotilaat veivät partioradion kotiinsa ja kätkivät sen. Hallamaan tarkoituksena oli jatkaa tiedustelutoimintaa Ruotsissa. Ruotsalaiset pyrkivät kuitenkin omimaan Hallamaan tuoman materiaalin ja halusivat kieltää suomalaisia harjoittamasta tiedustelua Ruotsin maaperältä. Kenraaliluutnantti Harald Öhquist pyrki sovittelemaan Hallamaan ja

ruotsalaisten kiistaa. Neuvottelun tuloksena sovittiin, että ruotsalaiset ostavat siirretyn tiedustelukaluston ja saavat myös avaamatonta tiedustelumateriaalia ja koodeja.

Hallamaa ja Paasonen palasivat Ruotsista Suomeen salaa ja yrittivät järjestellä tiedustelutoiminnan organisointia Suomessa. Virallinen Suomi oli kuitenkin nyt valvontakomission valvonnassa, eikä Hallamaan tai Paasonen Suomeen paluuta enää nähty toivottavansa, pikemminkin valvontakomissio Vjatseslav Molotovin suulla esitti heidän vangitsemistaan. Iso osa Ruotsiin siirtyneestä tiedusteluväestä internoitiin takaisin Suomeen. Ruotsin tiedustelupalvelun palvelukseen kuitenkin jäi noin 20 tiedustelijaa perheineen. Hallamaa ehti piilottaa osan tiedusteluaineistostaan Södertäljeen, Hörningsholmin linnaan. Tämän piilotetun aineiston lopullinen kohtalo on jäänyt epäselväksi. On esitetty arvailuja, että ruotsalaiset olisivat mikrofilmanneet aineiston ja sittemmin polttaneet sen. Toisaalta on epäilyksiä siitä, että Hallamaa olisi salakuljettanut mikrofilmatun aineiston mukanaan Ranskaan. Joka tapauksessa on vahva käsitys siitä, että tätä mikrofilmattua aineistoa olisi siirtynyt myöhemmin Yhdysvaltojen tiedustelun käsiin.

Hallamaa siirtyi perheensä kanssa Ruotsista Ranskaan loppukesällä 1946. Näin teki myös eversti Aladár Paasonen perheineen. Parin vuoden kuluttua niin Paasonen kuin Hallamaakin siirtyivät Ranskasta Espanjaan. Hallamaat asettuivat asumaan Madridin lähistölle Churrianan kylään. He viljelivät pienellä maatilalla neilikkaa ja perustivat myyntiä varten kukkakaupan Madridiin. Neilikanviljelyn ehdyttyä Hallamaa perusti rakennusyrityksen, jonka toimintaa hänen poikansa jatkoivat. Hallamaan kunnia tavallaan palautettiin kun hänelle myönnettiin Puolustusvoiman kultainen ansiomitali vuonna 1970. Eversti Reino Hallamaa kuoli Malagassa 1979. Hänen ja Brita-puolison tuhkat tuotiin Suomeen ja kätkettiin Britan sukuhautaun Sysmässä.⁸³

Eversti Aladár Paasonen muutti Espanjasta Sveitsiin, jossa toimi Mannerheimin muistelmien toimittajana. Sittemmin Paasonen muutti Yhdysvaltoihin, jossa hän toimi CIA:n palveluksessa palvelen mm. vuodet 1955-63 Länsi-Saksassa. Paasonen kuoli Yhdysvalloissa 6.7.1974. Hänet on haudattu sukuhautaun Helsingin Hietaniemessä.

6. Hirvirannan lentotoiminta

6.1. Lentolaivue 15

Ensimmäinen kaukopartioiden lentokuljetukseen käytetty lento-osasto perustettiin liikekannallepanon aikoihin 20. kesäkuuta 1941, kun Ilmavoimien esikunnan käskyllä kapteeni Osmo Malinen sai tehtäväkseen perustaa Lentue X –nimisen osaston.⁸⁴ Lentueen tukikohta oli toiminnan alkuvaiheessa Vaasassa. Yksikön sotapäiväkirjan mukaan lentue alistettiin aluksi suoraan Ilmavoimien esikunnalle. Lentue X:n tehtäväksi käskettiin aluksi Pohjanlahden meritiedustelu.

Lentueen käyttöön siirrettiin aluksi kaksi merivartiolaitykseltä ilmavoimille siirrettyä Junkers – vesilentokonetta, tarkemmilta malleiltaan W-34fa, (rekisteritunnuksiltaan JU-122 ja JU-128) ja K43fa, (JU-124 ja JU-127) sekä yksi Heinkel He-115 A2. Heinkelin rekisteritunnus oli HE-115 ja koneen lempinimi Jenny. Heinkelin suorituskyky osoittautui kohtuulliseksi. Sillä pystyttiin kuljettamaan 14 sotilasta varusteineen ja sen matkanopeus oli jopa 300km/h. Koneeseen pystyi lisäksi asentamaan kolme konekivääriä. Junkers -koneiden osalta mallien erona oli se, että K-43fa oli muunneltu ”kevyeksi pommikoneeksi” alun perin kuljetus- ja ambulanssikoneeksi tarkoitettua W-34fa:sta. Pommikonemallissa oli rungon päällä kaksi avointa konekivääriampujan paikkaa ja pohjaluukussa yksi konekivääri. Junkersilla pystyttiin kuljettamaan enintään kuusi sotilasta, mutta koneen varustuksesta johtuen todellinen luku oli yleensä pienempi. Koneen matkanopeus oli noin 180km/h. Junkers oli nopeudeltaan siis huomattavan hidas toisen maailmansodan aikaisiin muihin lentokoneisiin nähden. Vertailun vuoksi aikakauden hävittäjien nopeus oli noin 400–500km/h.⁸⁵

Organisaation toiminta käynnistyi Vaasassa, mutta jo 29. kesäkuuta 1941 yksikössä tehtiin uudelleenjärjestelyjä. Ilmavoimien esikunnan käskystä Lentue X:n kaluston ja henkilökunnan pohjalta muodostettiin 30.6.1941 Lentolaivue 15, johon kuului alkuvaiheessa kaksi lentuetta. Kolmas lentue perustettiin elokuun alussa. Laivue alistettiin tässä vaiheessa Karjalan Armeijan ilmakomentajalle ja sen komentajaksi määrättiin edelleen entisen Lentue X:n päällikkö Malinen. Meritiedustelusta luovuttiin ja perustettu laivue sai 5.7.1941 käskyn siirtyä Kontiolahdelle Höytiäisen Hirvirantaan.⁸⁶

Perustetun laivueen tehtäviksi määritettiin tässä vaiheessa lähialueiden tiedustelu, haavoittuneiden evakuointi, lentolehtisten pudotus, sekä yhteyslennot ja kuljetustehtävät maavoimille. Viimeisenä mainittu sisälsi myöhemmin myös kaukopartioiden kuljettamisen, vaikka sitä ei suoraan mainittu. Vaikka operatiivisesti laivue oli hyökkäysvaiheen alkaessa alistettu Karjalan Armeijan ilmakomentajalle, niin kaukopartioiden kuljetustehtävien suhteen se oli suoraan Päämajan tiedusteluosaston ilmavoimajaoksen alainen. Käytännössä kaukopartioiden lentokuljetukset siis käski ilmavoimajaoksen päällikkö majuri Rantanen.

6.2. Hirvirannan tukikohta

Hirviranta valikoitui lento-osasto Malisen toimipaikaksi monestakin syystä. Lähellä Hirvirantaa Höytiäisen kanavan varrella Onttolan lentokentällä toimivat Lentorykmentti 4:n pommituslentoalueet 44 ja 48. Niiden käyttämä lentokalusto oli pääosin Junkers Ju 88, Bristol Blenheim ja Petjakov -koneita. Hirvirannan lento-osasto tukeutui osin huolto- ja polttoainetäydennyksissä Onttolassa toimineeseen Kenttälentovarikko 3:een. Aivan Hirvirannan läheisyydessä, viereisessä Kontioniemen parantolassa, toimi Sotasairaala 22:n osasto, johon voitiin toimittaa haavoittuneita evakuoimislennoilla.

Vesitasokoneiden toiminnan näkökulmasta Hirviranta oli osuva valinta. Rantautumispaikka, johon koneet kiinnitettiin, oli matala ja tasainen hiekkaranta. Ranta syveni hyvin nopeasti ja ulappa tarjosi pitkän karittoman nousukiitoalan niin pohjoiseen kuin länteenkin. Aikalaismuistelun mukaan lentäjät olivat ihastuneita paikkaan: matala hieno hiekkaranta ja kariton ulappa nousukiitoon, josta koneet nousivat ilmaan vasta Jouhtenisen tienoilla. Huonona puolena oli avoimen rannan alttius lännestä ja pohjoisesta puhaltaville tuulille. Tukikohdassa ollessaan koneet oli kiinnitetty vajereilla rantapuihin ja naamioitu huolellisesti. Tuulisella säällä koneet vedettiin mahdollisimman ylös rannalle, mistä niiden työntäminen takaisin veteen oli työlästä. Vuoden 1943 kesäkuussa raivonneen myrskyn ajaksi tuolloin Hirvirannassa olleet neljä konetta siirrettiin suojaan kirkonkylän lahteen.⁸⁷

Hirvirannan tukikohdan väellä oli käytössään pääasiassa yksityisten omistamia huviloita sekä Joensuun rintamamiesten lomakoti, jonka yhteydessä oli kahdeksan mökkiä. Majoitustilat olivat kesäaikaan miellyttäviä, mutta syyskylmien alettua miehet joutuivat öisin voimistelemaan pysyäkseen lämpimänä. Rintamamiesten lomakodin päärakennus, kaksikerroksinen ”punainen huvila” toimi lento-osaston ”esikuntana”. Sen terassilla kokoonnuttiin usein kahville koko henkilökunnan joukolla. Joskus mukana kahvihetkessä saattoi olla lähihuviloiden asukkaitakin. Tämä esikuntana toiminut huvila on edelleen huvilakäytössä.

Punaisen huvilan viereisen huvilan omisti Pankakosken perhe. Perheen isä oli rintamalla, mutta muu perhe vietti myös sotakesänsä huvilallaan. Tämän huvilan alakerrassa toimi lento-osaston taloustoimisto. Tämä huvila kuitenkin paloi kesällä 1945 kun leivänpaistoa varten lämmitetystä leivinuunista karkasi kipinä pärekatolle. Pankakosken perheen 1932 ja 1935 syntyneet pojat seurasivat suurella mielenkiinnolla lento-osaston toimintaa. Lento-osaston toiminnalla lienee ollut vaikutuksensa siihen, että toinen pojista, Heikki Pankakoski, suuntautui lentäjän uralle ja teki elämäntyönsä ensin Ilmavoimissa ja sitten liikennelentäjänä. Hän mm. kuljetti presidentti Urho Kekkosta hänen viimeisellä kalastusmatkallaan Islantiin 1981.

Hirvirannan huvila-alueen oli hankkinut 1920-luvulla omistukseensa Pietarista paennut emigrantti S. Saharoff. Hänen omistamassaan ”valkoisessa huvilassa”, joka sijaitsi huvila-alueen eteläpäässä nykyisen leirikeskuksen vieressä, piti majaa saksalainen huoltokomennuskunta Seekommando 1, päällikkönsä yliluutnantti Queensin johdolla. Saharoffin huvila on edelleen huvilakäytössä ja sen omistaa Pankakosken perheen poika, Mauri Pankakoski. Saharoffin ja Pankakosken perheiden huviloiden lisäksi lento-osaston käytössä oli tohtori Oksasen huvila sekä em. rintamamiesten lomakodin kevytrakenteiset, vain kesäkäyttöön tarkoitetut mökit.

Hirvirannan tukikohta säästyi koko toimintansa ajan vihollisen hyökkäyksiltä ja pommituksilta, osin varmasti suojaisuutensa takia. Koneet naamioitiin kuitenkin rannalla ja tukikohtaa suojasi kaksi it-konekivääriä. Aikalaismuisteloissa kerrotaan kuinka läheiselle selälle Karhusaaren ja Kaiskun väliin pudotettiin kuitenkin muutaman kerran pommeja. Onttolaan pommituslennoltaan laskeutuva kone pudotti ennen laskua tehtävältä jääneet pommit Höytiäiseen. ”pommituksen” jäljiltä Hirvirannassa nautittiin aterioilla kalaa, jota aallot kuljettivat rantaan. Lentäjätkin kokeilivat joskus kalaonneaan melomalla järvellä isolla ammeella ja koettaen onkia makaroni syöttinä kalaa. Tarina ei kerro, onnistuiko onkiretki.⁸⁸

6.3. Kesäkausi 1941 (30.6.1941 – 28.2.1942)

Lentolaivue 15:ta vahvuuteen siirrettiin Lentue X:n henkilökunnan lisäksi henkilöstöä muista ilmavoimien yksiköistä. Perustamisen jälkeen kokonaisvahvuudeksi muodostui 62, joista lentävää henkilökuntaa oli 29. Lentue X:n kaluston lisäksi osaston käyttöön siirrettiin myöhemmässä vaiheessa kaksi Junkers K-43f -mallista (JU-124 ja JU-127) ja neljä Blackburn Ripon IIF -mallista vesilentokonetta. Heinä- ja elokuun aikana kalustoa täydennettiin vielä neljällä Blackburn Ripon-, kahdella Hover M.F. 11- ja kahdella Beriev MBR-2bis-mallisella vesilentokoneella.

Vesilentokoneita oli siten yhteensä 15 kpl (Vilkunan mukaan 17 kpl). Yksi Heinkel (HE-115, ”Jenny”, joka oli lennetty Norjasta Suomeen saksalaismiehityksen alta 8.6.1940), kaksi Junkers W-34 -konetta (JU-122 ja JU-128), kaksi viholliselta saatua Beriev MBR-2bis (VV-181 ja VV-182) konetta, kahdeksan Blackburn Ripon II (RI-121, RI-129, RI-150, RI-151, RI-153, RI-156 ja RI-157) ja kaksi Höver MF-11 (NK-171 ja NK-173) vesilentokonetta, eli yhteensä 15 lentokonetta. Myöhemmin saatiin mukaan myös Junkers K-43 -koneet (JU-124 ja JU-127). Vaikka laivueella oli käytössään muutakin kalustoa, niin on huomioitava, että niistä vain Heinkel 115 -kone oli kaukopartiokuljetuksiin sopiva. Sen sijaan Junkers W 34- ja K 43f -koneet, vaikkakin niitä tehtäviin käytettiin, sopivat huonosti partioiden kuljetuksiin erityisesti hitautensa takia. Muut konemallit olivat joko pienempiä lähinnä tiedusteluun tai yksittäisten henkilöiden kuljetuksiin soveltuvia. Lentolaivue 15:n kolmesta lentueesta kaukopartioiden kuljetuksiin käytettiin ensimmäistä ja kolmatta lentuetta.⁸⁹

Ensimmäinen lentue kuljetti kaukopartioita Heinkel- ja kolmas lentue Junkers- kalustolla. Ensimmäisen lentueen Heinkeliä lensivät laivueen komentaja kapteeni Osmo Malinen ja lentueen päällikkönä toiminut luutnantti Erkki Jauri. Ensimmäinen lentueen tukikohta oli Hirvirannassa. Kolmannen lentueen kaksi Junkersia sijoitettiin täydennys- ja sairaankuljetuslentoja varten jo 2.7.1941 Kajaanin lähelle Paltaniemeen. Lopulta neljän Junkers-koneen vahvuinen kolmas lentue toimi koko kesän ja syksyn 1941 Paltaniemestä kapteeni Kosti Lehmuksen johtamana päätehtävinään sairaankuljetukset ja materiaalitäydennykset III armeijakunnalle ja 14. divisioonalle. Junkers-lentueesta kaukopartioiden kuljetuksia lensi Lehmuksen ohella lentomestari Elias Rautio, joka oli tehnyt yhteistyötä Malisen kanssa jo talvisodassa. Laivueen muita ohjaajia olivat lentomestarit Viljo Nuutio, Martti Paasonen ja Toivo Parikka. Viimeksi mainitut eivät kuljettaneet kaukopartioita vielä kesällä 1941, mutta olivat kuljetustehtävillä myöhempinä vuosina. Lentolaivue 15:ta päämekaanikkona oli sotilasvirkamies Martti Kauko.⁹⁰

Lentolaivue 15 suoritti ensimmäisen kaukopartion lentokuljetuksen 1. elokuuta 1941. Tehtävällä lentäjänä oli laivueen päällikkö Malinen ja konekivääriampujana laivueen päämekaanikko Martti Kauko. Lennolla kuljetettiin JU-127:lla Osasto Marttinan tukikohdasta Paltaniemestä yhdeksänhenkinen partio Ontajärvelle. Tässä vaiheessa miehistönä käytettiin siis vain yhtä lentäjää ja yhtä mekaanikkoa, joka toimi samalla konekivääriampujana.⁹¹

Kuitenkin jo ennen sotatoimien alkamista oli 23.6.1941 kuljetettu saksalaisella kahdella Heinkel 115 -koneella kuusitoista osasto Marttiinaan kuulunutta vapaaehtoista sissiä Oulujärven Paltaniemestä Vianan kanavasta itään sijoittuvalle Konjärvelle. Lentolaivue 24:n hävittäjien tuli suojata Heinkeleiden lentoa erityisesti niiden laskeutumisalueella ja paluulennolla. Hävittäjät eivät kuitenkaan löytäneet reitiltään eksyneitä Heinkel-koneita. Partion kuljetus kohdealueelleen kuitenkin onnistui ja koneet palasivat ehjinä Paltaniemeen.⁹²

Tästä partiomatkasta kertoo mm. Onni Palaste kirjassaan *Siviilisissit Stalinin kanavalla* (Karisto, Hämeenlinna 1981). Kirjan ja muiden partiosta kertovien dokumenttien mukaan tämä vänrikki Jorma Hämäläisen johtama partio vietiin harhaan, liian kauas itään tarkoitettu laskeutumispaikasta. Partio lähti matkaan siviilivaatteissa ja saksalaisella aseistuksella, koska partion toimintaa oli suunniteltu saksalaisten taholta. Osasto Kuismasen päällikön kapteeni Into Kuismasen yhteydenotto Päämajaan ei auttanut, eikä saatu lupaa tehdä partiomatkaa suomalaisissa sotilasvarusteissa. Partiossa oli mukana pääosin ensikertalaisia, jotka oli koulutettu Osasto Kuismasen toimesta. Muutamat partioon osallistuneista (Pekka Savinainen) olivat kuitenkin tehneet partiomatkvoja salaisen tiedustelun toimesta niin välirauhan aikana kuin jo ennen talvisotaakin.

Lentolaivue 15. kuljetti 1. elokuuta 1941 – 15. lokakuuta 1941 välisenä aikana yhteensä kuusi kaukopartiota tehtävilleen ja haki takaisin kaksi partiota.⁹³ Viisi näistä partioista kuului Osasto Marttinaan ja yksi Osasto Kuismaseen. Kaukopartiomiehiä lennoilla oli mukana yhteensä 42 miestä. Noutotehtäviä laivue toteutti kaksi. Pois tehtävältä haettiin yksi Osasto Marttinan ja yksi Osasto Kuismasen kaukopartio. On huomattava, että kesällä 1941 yhteistoiminta kaukopartioiden kanssa oli vain pieni osa siihen määritetyn yksikön toimintaa. Lentolaivue 15:ta päätehtäviä olivatkin kaukopartioiden kuljetusten ohella lähialueen tiedustelu, sairaankuljetukset ja materiaalitäydennykset.⁹⁴ Jatkosodan alusta lokakuun puoleen väliin mennessä laivue oli tehnyt Junkers-koneillaan 243 huoltolentoa ja evakuoanut rintaman läheisiä järviä laskupaikkoina käyttäen yhteensä noin 328 haavoittunutta.⁹⁵

Lentolaivue 15 lakkautettiin 28.2.1942 jonka myötä siinä vaiheessa jäljellä ollut kalusto ja henkilökunta siirrettiin muihin yksiköihin, kuitenkin pääosin Lentorykmentti 4:n alaisiin pommitus- ja kuljetuslentolaivueisiin numeroiltaan 44, 46 ja 48.⁹⁶ Kaukopartioiden kuljetustoiminta oli loppunut jo lokakuussa, sillä jään tulo loppusyksystä esti vesilentokoneiden käytön järvillä.

Kesän 1941 loppuun mennessä laivue oli tehnyt 243 huoltolentoa, joilla materiaalin lisäksi kuljetettiin yli 330 haavoittunutta (ilmeisesti pääosin 22.SotaSairaalaan, joka sijaitsi Joensuussa ja Kontioniemessä). Haavoittuneiden noudot tehtiin pääosin Junkers-koneilla, useimmiten JU-127:llä. Useimmiten haavoittuneiden noutolentoja tekivät ohjaaja lentomestari Viljo Nuutio mekaanikkoparinsa Väinö Töylin kanssa. Kesän 1941 aikana he noutivat heinäkuussa 22, elokuussa 78, syyskuussa 115, lokakuussa 16 ja marraskuussa 100 haavoittunutta. Yhteensä tämä miehistö nouti siis toimikauden 1941 aikana 331 haavoittunutta.⁹⁷ Mekaanikko Väinö Töylin oman kirjanpidon mukaan koko 1941 hyökkäysvaiheen neljän ja puolen kuukauden aikana he hakivat ohjaaja Viljo Nuution kanssa etulinjasta yhteensä 352 haavoittunutta.⁹⁸

Kesän 1941 toimintakaudella ei saatujen tietojen mukaan kaukopartiolennoilla käytetty aina tähytäjää, vaan koneen ohjaaja huolehti lentoreitistä. Tästä syystä kesän 1941 toimintakaudella lennot tehtiin pääosin valoisin aikana. Tämä lisäsi ilmitulon vaaraa ja samalla vaaransi partion toiminnan.⁹⁹

6.4. Kesäkausi 1942 (28.6. – 23.10.1942)

Kesäkaudella kaukopartioiden lentotoiminnasta vastasi päämajan tiedusteluosastolle alistettu lento-osasto Rätty, joka operoi edellisen kesän tapaan Hirvirannasta. Lento-osaston päällikkönä toimi everstiluutnantti Olavi Sarkon määräyksellä kapteeni Jussi Rätty, joka komennettiin tehtävään Lentolaivue 46:n 1. lentueen päällikön tehtävistä.

Suurin muutos vuoteen 1941 verrattuna oli organisaation rakenteessa. Edellisvuotisesta laivumuotoisesta yksiköstä siirryttiin lentueen kokoiseen huomattavasti kone-, ja henkilövahvuudeltaan pienempään erilliseen osastoon. Martti Peltosen mukaan osasto määritettiin huollollisesti Lentorykmentti 4:n alaisuuteen, joten se pystyi tukeutumaan rykmentin laivueiden järjestämiin palveluihin. Operatiivisesti osasto oli suoraan Päämajan tiedusteluosaston alainen ja se sai tehtävänsä kesän ja syksyn 1942 aikana suoraan edelleen tiedustelutoimiston ilmavoimajaoksen päällikkönä olleelta majuri Rantaselta.¹⁰⁰

Kaukopartiolentäjinä osastosta toimivat pääasiassa kapteeni Jussi Rätty ja lentomestari Toivo Parikka. Vientilentokoneina käytettiin pääosin Heinkel-konetta (HE-115, ”Jenny”). Osa partiolennoista operoitiin saksalaisten toimesta AR-196:lla (kaksi vientikuljetusta) ja HE-115:llä. Osastoon kuului myös kaksi Junkers K-43 -konetta (JU-124 ja JU-127). Junkers K43fa -koneet olivat samoja kuin mitkä olivat olleet käytössä edellisenäkin kautena. Näitä käytettiin varakoneina Heinkel 115 -koneen ollessa huollossa. Junkersit olivat kuitenkin koko vuoden 1942 myös Lentolaivue 44:n käytössä, joten niiden saatavuus riippui myös muista tehtävistä. Junkerseja käytettiin edelleen pääasiassa sairaankuljetus- ja materiaalitäydennystehtävissä.

Ohjaajien lisäksi lennoilla oli mukana edelliskaudesta poiketen useimmiten myös tähystäjä ja yksi kk-ampuja. Useimmilla lennoilla konekivääriampujana toimi kersantti Vaito Simanainen, jolla Lapin sodan päättyessä oli takanaan yhteensä 91 sotalentoa kaukopartioiden lento-osastoissa ja 56 laskeutumista vihollisen selustaan.¹⁰¹ Hirvirannassa tarvittiin heidän lisäksi mekaanikkoja ja muuta huoltohenkilöstöä. Huoltohenkilöstössä, kuten keittiö- ja siivoustehtävissä palveli myös Kontiolahten lottia-yhdistyksen lottia. Muun muassa kontiolahtelainen Anja Siponen (s. 16.5.1931) muistelee äitinsä toimineen lottana Hirvirannassa: ”Äiti oli lottana Hirvirannassa, saksalaisten lentoasemalla töissä...siellä sotilaita, koneet. Sieltä läksivät lentoon.” Vastaava muistitieto on taltioitu myös kontiolahtelaisten Maire Räsäsen ja Veijo Saloheimon haastatteluista. Saksalainen komennuskunta majoittui Hirvirannassa ja tukeutui omaan elintarvikehuoltoon. Saksalaisia sotilaita oli ollut Kontiolahtella majoittuneina kirkonkylän laitamalla jo jatko-sodan alkuvaiheissa. He olivat jonkin verran tekemisissä myös paikallisten asukkaiden kanssa.¹⁰²

Lento-osastolla oli kuitenkin jo kesän 1942 aikana toiveissa saada saksalaisilta käyttöönsä uusia Heinkel 115 -koneita miehistöineen. Neuvotteluja asiasta saksalaisten kanssa oli ilmeisesti käyty vuoden 1942 aikana, mutta ne eivät johtaneet vielä tulokseen.¹⁰³

Lento-osasto Rädyn henkilökunta oli pääosin sama kuin edelliskesänäkin. Rädyn lisäksi ohjaajinan toimivat lentomestarit Toivo Parikka, Martti Paasonen, Elias Rautio ja Viljo Nuutio. Osaston päämekaanikoksi oli komennettu Martti Kauko. Vakinaisena konekivääriampujana tehtävissä toimi lähes aina alikersantti Vaito Simanainen. Tähystäjinä osastossa vuorottelivat U. Grönroos, luutnantti N. Pietarinen ja vänrikki E. Ritala. Tässä vaiheessa kaikilla lennoilla i ollut mukana tähystäjää, vaan ohjaaja huolehti lennon aikana kartan lukemisesta. Tämän takia yöllä tapahtuvia lentoja ei juuri voitu tehdä.¹⁰⁴

Lento-osasto Rädyn ensimmäinen kaukopartion kuljetustehtävä oli 2.–3.7.1942. Tehtävää varten Heinkel siirrettiin Rädyn ja Parikan toimesta ensin Hirvirannasta Osasto Marttinan tukikohtaan Päljärvelle, Karjalan Hirvaksen kylän pohjoispuolelle. Kaukopartio kuljetettiin tehtäväalueelleen kahdessa erässä. Ensimmäiseen erään kuului kahdeksan sissiä Parikan toimiessa ohjaajana. Parikka lähti matkaan 2.–3. päivän välisenä yönä ja laskeutui onnistuneesti kohteeseensa Sunajärvelle. Ensimmäisen osan purku onnistui ja kone palasi Päljärvelle. Partion toisen puoliskon kuljetus toteutettiin seuraavana yönä ja nyt ohjaajana oli Rätty. Tämä oli myös ainut kesän kuljetuslennoista, jonka Rätty itse lensi. Rädyn koneen kellukkeet osuivat kuitenkin laskun yhteydessä kiville, ja Rätty joutui palaamaan partion kanssa ylösvedon myötä takaisin tukikohtaan. Heinkel jouduttiin viemään huoltoon Tampereelle. Kone saatiin jälleen toimintakuntoon 10.7.1942.¹⁰⁵

Osasto Rätty kuljetti Heinkel 115 -koneella kesän ja syksyn 1942 aikana yhteensä kymmenen kaukopartiota tehtävälleen. Lisäksi tehtävältä noudettiin pois seitsemän kaukopartiota. Osasto Rädyn lisäksi saksalaiset kuljettivat kesän aikana kaksi pohjoisella alueella toimivaa kaukopartiota, sekä yhden virolaisista

vapaaehtoisista muodostetun laskuvarjopartion. Virolaispartio hyppäsi Karjalan kannakselle. Partio ei kuitenkaan koskaan palannut takaisin.¹⁰⁶

Pohjoisessa Osasto Paatsalo tukeutui kaukopartioiden kuljetuksissa etenkin kesäkaudella 1942 saksalaiskoneisiin. Sulo Hännisen johtama Osasto Paatsalon partio 28/4 vietiin kahdella Arado Ar 196 - koneella Litsajoen itäpuolella sijaitsevalle tunturijärvelle. Partion kuljetusta saattoi saksalaisen lento-osaston yksi tiedustelukone ja neljä Messerschmitt-hävittäjää. Vastaavasti myös 8.9.1942 vänrikki Olavi Tuuliaisien johtama Osasto Paatsalon partio vietiin kahdella Arado Ar 196 – koneella Muurmanskin läheiselle tunturijärvelle. Tätäkin kuljetusta saattoi neljä saksalaishävittäjää. Saksalaiset vesitasojen lentäjät tulivat erikseen tehtävää varten Alakurtin tukikohdasta. Messerschmitt-hävittäjät nousivat saattamaan Nautsista.¹⁰⁷

Kaukopartioiden lentokuljetusten painopiste siirtyi avovesikaudella 1942 Laatokan pohjoispuolisella alueella toimineeseen Osasto Kuismaseen. Osasto Rädyn lisäksi myös saksalaiset koneet kuljettivat kesän 1942 aikana kolme suomalaista kaukopartiota niiden toiminta-alueelle. Näistä yksi oli virolaisista vapaaehtoisista koottu 13 miestä käsittävä Osasto Vehniäisen laskuvarjopartio. Partio joutui kuitenkin kokonaisuudessaan vangiksi.¹⁰⁸

Kesällä 1942 partioiden lentokuljetuksissa painottuivat Osasto Kuismasen partiot. Kaikki Kuismasen neljä kaukopartiota kuljetettiin nyt toiminta-alueelleen lentokoneella. Osasto Kuismasessa oli nyt nähty lentokuljetusten tuoma etu partioiden toiminnalle ja selviytymiselle. Partioiden toiminta-alue saattoi kuljetusten myötä nyt myös sijaita kauempana. Kuismasen partioiden lisäksi lento-osasto Rätty vei tehtävilleen yhden Osasto Marttinan ja yhden Osasto Vehniäisen partion. Uutena partio-osastona toimi nyt myös Osasto Hartikainen, jonka keskeisin tehtävä oli ilmavalvontatiedustelu. Hartikaisen partiot oli tarkoitus viedä vihollisen lentokenttien läheisyyteen ja maahanlaskun oli suunniteltu ja valmisteltu tapahtuvan laskuvarjoilla. Partioiden tehtävänä oli tiedustella vihollisen lentoliikennettä ja sen suuntautumista.¹⁰⁹ Osasto Hartikaisen viidestä partiosta neljä vietiin toiminta-alueelleen Osasto Rädyn toimesta. Yksi Hartikaisen partioista noudettiin, mutta toisen partion nouto epäonnistui. Tämän partion ja lento-osaston radioyhteys epäonnistui niin, että partio oli noudon aikaan aivan toisessa paikassa kuin missä sen piti olla. Lisäksi Osasto Rädyn toimintaan partiokuljetusten lisäksi kuului materiaalitäydennysten viemisiä kaukopartioille. Osa partioiden tarvikeäydennyksistä kuitenkin toteutettiin Lentorykmentti 4:n pommituslaivueiden tuella.¹¹⁰ Hirvirannassa toimi Osasto Rädyn ohella myös Lentolaivue 44:n Junkers-lentue.

Osasto Rätty lakkautettiin 23.10.1942 ja henkilöstö siirrettiin takaisin heidän aikaisempiin yksiköihinsä. Toimintakaudellaan 1942 osasto Rätty vei linjojen taakse kaikkiaan kymmenen kaukopartiota (72 miestä) ja haki takaisin kuusi partiota (64 miestä). Osasto Rädyn toimintaa vaikeutti kuitenkin tehtävään sopivan vesilentokaluston vähyys ja epäkäytännöllisyys. Kuljetuksissa oltiin lähes yksinomaan yhden Heinkel 115 - koneen varassa. Lento-osasto käytti tällä kaudella nyt lennoilla pääosin aina samaa konekivääriampujaa (Vaito Simanainen). Lennoilla pyrittiin käyttämään myös aina tähystäjää, mikä mahdollisti myös yölennot.¹¹¹ (Toisaalla Martti Peltonen kuitenkin ilmoittaa vientilentojen määräksi 11 lentoa (lähes 100 miestä) ja noutolentojen määräksi kahdeksan lentoa (yli 70 miestä) sekä tämän lisäksi saksalaisten kolme vientilentoa (13 + 6 + 6 miestä).¹¹²

6.5. Kesäkausi 1943 (10.5. – 1.11.1943)

Tiedustelun näkökulmasta kesällä 1943 elettiin jo siinä vahvassa johtopäätöksessä, että Saksa ja sen liittolaiset tulevat häviämään sodan. Tiedustelujohto oli tätä johtopäätöstään avannut myös Päämajalle, mutta ei saanut sieltä asialle vastakaikua. Päämajassa ei todennäköisesti haluttu antaa liittolaiselle mitään kielteistä signaalia. Tässä tilanteessa korostui tarve saada tiedustelun kautta tietoa Neuvostoliiton toimista rintaman takana. Kaikki tiedot joukkojen tai sotamateriaalin siirroista, ryhmyksistä ja mahdollisista hyökkäysvalmisteluista olivat sodan johdolle tärkeitä.¹¹³

Päämajalle ja erityisesti ilmavoimille oli tärkeää yrittää saada Saksalta materiaaliapua. Lentokalusto oli osin vanhentunutta ja kärsinyt menetyksiä, joten korvaavan lentokaluston saamiseksi käytiin keskusteluja Saksan kanssa tiiviisti talven 1942 – 43 aikana. Lentotiedustelua ja partioiden kuljetuksia varten hankittavasta kalustosta käytiin kevään 1943 aikana keskusteluja, joiden tarkoituksena oli saada hankittua Heinkel 115 -koneiden tapaista kalustoa korvaamaan sopivan lentokaluston totaalista puutetta. Keskusteluissa olivat mukana mm. Ilmavoimajaoksen päällikkö majuri Sovio, Luftwaffen yhteysupseeri majuri von Nordenskjöld sekä saksalaisten taholta jo aiemmin tutuiksi tulleet Suomessa Päämajassa yhteysupseerina työskennellyt majuri Peters sekä 1. Seekommandon päällikkönä toiminut yliluutnantti Queens. Keskusteluissa päädyttiin neljän vesilentokoneen vuokraamiseen Saksalta. Vastapainoksi lienee sovittu tiedustelutietojen luovuttamisesta saksalaisille.¹¹⁴

Kesäkaudella 10.5. – 1.11.1943 partiokuljetukset hoidettiin päämajan tiedusteluosaston alaisen ja huollollisesti Lentorykmentti 4:ään kuuluneen Osasto Malisen toimesta. Lento-osaston komentajana toimi heinäkuuhun 1943 saakka majuri Osmo Malinen ja hänen jälkeensä kapteeni Erkki Jauri. Lentäjinä osastossa toimivat Malisen ja Jaurin lisäksi luutnantti Yrjö Lemminki, lentomestarit Martti Paasonen, Elias Rautio ja Toivo Parikka. Lento-osasto Malinen sai tehtäviinsä liittyneet käskyt suoraan Päämajan Tiedusteluosastolta. Käskyt allekirjoittivat Ilmavoimajaoksen päällikkö majuri Sovio ja Tiedusteluosaston päällikkö eversti Kaarlo Somerto. Tilaukset lentoihin lienee tulleet Soviolle Somerton kautta suoraan kaukopartio-osastoista. Lento-osaston päällikkö henkilökohtaisesti suunnitteli tarkemmin lennot ja määräsi niiden lähtö- ja noutoajat.¹¹⁵

Lento-osaston tukikohtana toimi edelleen Höytiäisen Hirviranta. Kalustona oli Heinkel 115:n lisäksi kolme Junkers-konetta (JU-124, JU-127 ja JU-128).

Konepulaan saatiin helpotusta keväällä 1943, kun lento-osastolle saatiin käyttöön neljä kappaletta kaukopartiokuljetuksiin sopivia saksalaistunnuksin varustettuja lainakoneita. Majuri Osmo Malinen lensi Hirvirantaan saksalaisilta lainatut Heinkel He 59 -koneet 14.5. ja 25.5.1943. Lentomestari Martti Paasonen lensi taas saksalaisten Heinkel He 115C -koneet Hirvirantaan 2.6. ja 15.6.1943. Lisäksi Hirvirannassa oli käytössä oma Heinkel 115 (HE-115) -kone. Heinkel He 59-koneet lennettiin välillä Rovaniemelle, josta lennätettiin Osasto Paatsalon partioita Kantalahteen. Ilmavoimien ilmavoimajaoksen päällikkö majuri Johan Sovio oli Kantalahteen 21.-22.6.1943 tehdyllä partionkuljetuslennolla mukana konekivääriampujana.¹¹⁶

Mielenkiintoinen yksityiskohta Hirvirannan kohdalla on se, että kesä- ja heinäkuun vaihteessa 1943 Hirvirannassa oli niin kova myrsky, että koneet siirrettiin sieltä suojaan Kontiolahden kirkonkylän lahteen (Satamalahti). Hirvirantaan käy pitkän ja suojattoman pohjoiselan takia vaarallisen kova pohjoistuuli, joka lienee tässäkin ollut syynä toimenpiteelle.¹¹⁷

Saksalaiskoneiden huollosta vastasi pääasiassa suomalaiset mekaanikot, mutta paikalla osaston tukikohdassa toimi myös saksalainen huoltokomennuskunta 1. Seekommando, päällikkönään yliluutnantti Queens. Tämä saksalainen huoltokomennuskunta tuli tavallaan vastaamaan ns. lainakoneiden huollosta, mutta näyttää tukeneen laajemminkin lento-osaston huoltotoimintaa. Huollot tehtiin pääosin lento-osaston tukikohdassa Hirvirannassa. Vaativammat huoltotoimenpiteet tehtiin kuitenkin Ilmavoimien Varikolla Tampereella tai saksalaisten lentokonevarikolla Porissa. Myöskin Onttolan kentällä toiminut Kenttälentovarikko 3 tarjosi tarvittaessa huoltotukea. Lento-osaston henkilöstön huolto (erityisesti

ruokahuolto) järjestettiin lopulta kesän 1943 kuluessa niin, että suomalaiset saivat tukeutua saksalaisen huoltokomennuskunnan ruokahuoltoon.¹¹⁸

Lento-osasto Malisen saksalaisilta saatuina lainalentokoneita olivat Heinkel 115-koneet (6H+BK ja 6H-CK), Heinkel 59 -koneet (PP+AO ja SD+EE), yksi Arado Ar 196 (GA+DO). Lainakoneet säilyivät Suomessa saksalaistunnusten alla. Koneita lensivät kuitenkin suomalaiset lentäjät. Tämän uuden kaluston myötä partiokuljetuksissa luovuttiin Junkers-koneista. Linaan saadut Heinkel 115 -koneet soveltuivat tehokkuutensa ja tilavuutensa takia erinomaisesti partiokuljetuksiin. Sen sijaan Heinkel 59 -koneiden ongelmana oli hidas lentonopeus, noin 200 km/h. Niihin voitiin ottaa sisään enintään 10 partiomiestä kun taas Heinkel 115 kapasiteetti oli henkilöstön lisäksi ainakin 14 miestä varusteineen. Heinkel-koneiden ohella saksalaisilta saatiin lainattua myös loppukesästä 1943 yksi Arado Ar-196 vesilentokone. Tätä konetta suomalaiset käyttivät pääasiassa materiaalitäydennyslentoihin ja haavoittuneiden tai muutoin evakuoitavien partiomiesten kuljetuksiin. Arado Ar-196 vesilentokone oli Heinkel 59 -koneita nopeampi ja ketterämpi. Sen varustus oli varsin tulivoimainen, kaksi 200 mm tykkiä ja kolme konekivääriä.¹¹⁹

Kun Osasto Malinen oli saanut käyttöönsä saksalaisten lainakoneet, tehtiin niillä vierailut niin Mikkeliin Päämajaan kuin kaukopartio-osastoihinkin. Mikkeliin tehdyllä lennolla olivat mukana niin lento-osaston päällikkö majuri Malinen kuin 1. Seekommandonkin päällikkö yliluutnantti Queens. Tukikohtiin tehdyllä kiertokäynnillä osallistuivat ainakin lento-osaston varapäällikkö luutnantti Yrjö Lemminki, päämekaanikko Martti Kauko ja konekivääriampuja kersantti Vaito Simanainen.¹²⁰

Osasto Malisen henkilökuntaan kuuluivat edellä mainittujen lisäksi ohjaajat lentomestari Toivo Parikka ja lentomestari Martti Paasonen sekä mekaanikko Leo Tuominen. Lento-osastolla ei edelliskesän tapaan ollut kuitenkaan kokoaikaista tähystäjää, joka olisi osallistunut kaikille kaukopartiolennoille. Tämä hankaloitti etenkin yöaikaan tehtäviä lentoja, jolloin ohjaajan oli hankala keskittyä samanaikaisesti niin koneen ohjaamiseen kuin suunnistamiseenkin.¹²¹

Lento-osaston järjestelyissä lähdettiin siitä, että kaukopartioiden kuljetusten lähtöpaikoiksi määriteltiin kaukopartio-osastojen ”kotijärvet”. Osasto Paatsalon kuljetustukikohtaa ei kuitenkaan määritelty ja tämä kertonee siitä, että Osasto Paatsalo tukeutui kuljetuksissa saksalaisten koneisiin. Paatsalon kuljetuksia toteutettiin myös lento-osasto Malisen toimesta, mutta ne tehtiin kaikki saksalaisilta lainatulla Heinkel 59 -kalustolla. Ohjaajina toimivat lentomestarit Parikka ja Paasonen.¹²²

Kesän 1943 partioiden kuljetustoiminta Osasto Malisen osalta alkoi 13.6.1943. Tuolloin Heinkel 115 -koneella (”Jenny”) alkoi sekä Osasto Vehniäisen, että Osasto Kuismasen partioiden kuljetus Kossalmelta linjojen taakse. Kesäkuun 1943 aikana toimintakauden aluksi vietiin toiminta-alueelleen kaksi Osasto Marttinan, yksi Osasto Vehniäisen ja yksi Osasto Paatsalon partio(ta). Osasto Vehniäisen partio (49/1), jonka johtajana toimi vääpeli Mauri Kärpänen (Ahtosalo) kuljetettiin Tuhtjärvelle Vytergan koillispuolelle illalla 16.6.1943.¹²³

Toinen Osasto Vehniäisen partio (50/1) kuljetettiin Heinkel 115 -koneella lentomestari Paasonen toimesta Kossalmelta Valkeajärven länsipuolelle Sholskoj järvelle 15.6.1943. Tämä partio sai partiomatkansa aikana lentoteitse kaikkiaan neljä täydennystä. Partio noudettiin lopulta takaisin Kossalmelle 21.22.-7.1943 välisenä yönä.¹²⁴

Osasto Marttinan kesäkauden 1943 ensimmäinen ”lentopartio” (55/3) vietiin 17.6.1943 linjojen taakse Kossalmelta Sumajärven itäpuolella olevalle Tyränjärvelle. Toinen Marttinan lentoteitse Tiiksjärveltä Suikujärven yläpuolelle Varisjärvelle lentomestari Paasonen toimesta Heinkel 115:lla viety partio (56/3).¹²⁵

Osasto Paatsalon partio (37/4) vietiin 22.6.1943 Heinkel 59 -koneella lentomestari Parikan toimesta Kantalahden pohjoispuolelle. Partion tehtävänä oli tiedustella radioliikennettä sekä Kantalahteen Muurmannin radalta johtavaa rataa.¹²⁶

Osasto Malinen koki ensimmäisen menetyksensä 4.7.1943, kun suomalaisten Heinkel 115 (HE-115) menetettiin partionhakulennolla. Luutnantti Yrjö Lemmingin lentämä kone joutui Osasto Kuismasen partiota hakiessaan vihollisen ansaan ja tulituksen kohteeksi. Lemminki lähti tehtävälleen miehistönsä kanssa koneellaan Hirvirannasta, jossa oli juuri vietetty Lemmingin Ossi pojan syntymäpäivää. He laskeutuivat Osasto Kuismasen tukikohtaan saamaan lisäohjeita partion noutamiselle. Kone lähti Osasto Kuismasen tukikohdasta klo 22.05 Lemmingin itse toimiessa tähytäjänä. Lemminki laskeutui sovitulle laskujärvelle mutta huomasi laskeutumisessa, että kyseessä olikin vihollisen merkkitulet. Lemminki käänsi tulituksen kohteena olevan koneensa nousuun. Tulituksessa syntyneen moottoripalon takia Lemminki yritti tehdä pakkolaskun Tugajärvelle. Kone putosi järveen, kun sen polttoainesäiliö räjähti. Koneen miehistö, luutnantti Lemminki, sähköttäjänä toiminut kersantti Veikko Rinne ja konekivääriampujaksi määrätty mekaanikko korpraali Väistö selvisivät pakkolaskusta hengissä, mutta jäivät vangeiksi seuraavana päivänä. Heidät palautettiin vankien vaihdossa 22.11.1944. Suomalaiset Morane-hävittäjät yrittivät uhota Jennyn, mutta epäonnistuivat.

*Atso Haapanen, Sissipartio Verkko 2012, 121-125 kertoo Jennyn tehneen pakkolaskun Tugajärvelle, koska venäläiset ampuivat sitä sen yrittäessä laskeutua Kousajärvelle. Kone joutui tällöin tekemän pakkolaskun Tugajärvellä. HE-115 oli tulossa noutamaan partionjohtaja Mauri Kärpystä, joka oli haavoittunut. Partio toimi tuolloin Paavo Suorannan johtamana. Partio kuuli vihollisen tulituksen ja sai tiedon koneen menetyksestä, mutta oli epätietoinen miehistön kohtalosta.*¹²⁷

Osasto Kuismasen lähettämä vänrikki Viljo Suokkaan kahdeksan miehen partio näki Jennyn Sekeen asemalla junaan lastattuna 3.10.1943. Tämä partiomatka oli kokeneen kaukopartiojohtajan, Mannerheim-ristin ritarin Viljo Suokkaan viimeinen partiomatka. Partion tuhotessa Sekeen lähellä olevaa huoltotukikohtaa, ampui vihollinen Suokasta vatsaan. Partio lähti kuljettamaan johtajaansa paareilla, mutta Suokkaan voimat loppuivat aamulla 4.10.1943. Hänen kerrotaan kuiskanneen partiolleen: ”Pojat, minä en jaksa. Ottakaa lakki päästänne ja lukekaa minulle Isä Meidän.” Viljo Suokas haudattiin aamukahdeksalta 4.10.1943 männyn juurakon jättämään kuoppaan, jonka ympäristö miinoitettiin.¹²⁸ Hänet siunattiin kentälle jääneenä Suojärven hautausmaalle. Suokkaan hautaa on sotien jälkeen etsitty useaan kertaan tuloksetta.

Heinkel HE-115 -koneen menetys oli iso tappio kaukopartiokuljetuksille ja aiheutti vaikeuksia suunniteltujen lentojen toteuttamiseen.¹²⁹ Erityisesti Heinkel 115 -koneen menetyksen ja miehistön vangiksi jäämisen jälkeen alettiin kiinnittää huomiota mahdollisiin lentokaluston ja miehistön menetyksiin. Lento-osastot saivat käskyt lennoille varattavasta materiaalista mahdollisen pakkolaskun tapahtuessa. Samoin oli ennen lento selvitettävä mahdollisen pakkolaskun tapahtuessa henkilöstön paluumahdollisuudet ja -tiet linjojen takaa omalle puolelle.¹³⁰

Kun luutnantti Lemminki jäi vangiksi, siirrettiin 27.7.1943 lento-osaston varapäälliköksi kapteeni Erkki Jauri. Jaurista tuli myös koko lento-osaston päällikkö 20.9.1943 kun majuri Malinen siirtyi Lentovarikko 3:n päälliköksi. Jauri oli kuitenkin hoitanut jo pidemmän aikaa osaston päällikön tehtäviä, kun Malinen oli ollut komennuksilla.¹³¹

Osasto Malinen oli alistettu operatiivisesti Päämajalle, sen Tiedusteluosastolle. Muutoin Osasto Malinen toimi Ilmavoimien Lentorykmentti 4:lle alistettuna ja Malinen toimi Lentorykmentti 4:n komentajan alaisena.

On huomattavaa, että vaikka partioiden kuljetukset olivat Osasto Malisen toiminnan päätehtävä, oli Osasto Malisella muutakin huomattavaa lentotoimintaa. On katsottu, että jopa vain 20% tehtävistä olisi ollut

kaukopartioiden vienti- tai noutotehtäviä. Niiden lisäksi oli muuta henkilö- ja tavarakuljetustoimintaa kuten haavoittuneiden kuljetuksia. Lisäksi lento-osastolla oli tiedusteluun ja propagandatehtäviin (lentolehtisten pudotukset) liittyvää lentotoimintaa. Haavoittuneiden kuljetukset toteutettiin pääosin lento-osaston käytössä olleella Junkers-kalustolla.¹³²

Osasto Malinen vei avovesikaudella 1943 toiminta-alueilleen kymmenen kaukopartiota (Vehniäinen/2, Kuismanen/2, Marttiina/3 ja Paatsalo/3) ja haki pois kuusi partiota. Yhteensä kaukopartiomiehiä kuljetettiin toiminta-alueilleen sata henkeä ja haettiin pois 57. Kokonaisuudessaan lento-osasto suoritti kauden 1943 toimintakaudellaan 975 lentoa ja 670 lentotuntia. Osa lennoista tuki liittyi henkilöstön koulutustehtäviin kuten uusiin konetyyppeihin tutustumiseen tai kaluston siirtolentoihin. Toimintakauden päätyttyä osaston päällikkönä siinä vaiheessa toiminut kapteeni Erkki Jauri teki ehdotuksia lento-osaston toiminnan parantamiseksi uutta toimintakautta silmällä pitäen. Ehdotukset liittyivät paitsi kalustoon, myös henkilöstön ja tukikohdan valmiuksiin. Kaukopartioiden kuljetuksissa ongelmana oli ollut pysyvän tähtystäjähenkilöstön puute. Siihen Jauri esitti vakituksen tähtystäjän saamista lento-osastolle. Myöskin Hirvirannan tukikohdan toiminnassa oli paljon parannettavaa mm. majoituksen ja kanttiinitoiminnan osalta. Kun lento-osaston toiminta lakkautettiin 31.10.1943, palautettiin henkilöstö takaisin omiin lentolaivueisiinsa. Osa kalustosta varastoitiin ja saksalaisilta lainatut Ar-196 ja He-115 -koneet luovutettiin heille takaisin.¹³³

*Mielenkiintoinen kuriositeetti liittyy Osasto Malisen kesäkauden 1943 toimintaan Hirvirannassa. Päämajan tiedusteluosastossa Mikkeliissä Ilmavoimajaoksen tiedustelu-upseerina toiminut Georg-Eric Strömberg muistelee osallistumistaan Lento-osasto Malisen toimintaan tähtystäjänä. Strömberg oli Päämajasta komennettuna Hirvirantaan elokuussa 1943 12 päivän ajan. Strömbergin komennuksesta vastasi Ilmavoimakomentaja Johan Sovio. Lento Mikkelistä Hirvirantaan toteutettiin Heinkel 59 -koneella. Strömbergin matkaseurana oli kenraali Erfurtin tiedustelutoimiston päällikkö majuri Paulus, Stalingradissa saksalaisten joukkoja johtaneen marsalkka Pauluksen veljenpoika. Strömberg kertoo kuinka heidän kävellessään Hirvirannan rantahiekalla, totesi majuri Paulus, että sota voi kestää enää korkeintaan yhden vuoden. Hänellä lienee ollut Saksan sodanjohtoon läheisten yhteyksiensä takia realistinen käsitys Saksan edessä hämmäyttävästä tappiosta.*¹³⁴

6.6. Kesäkausi 23.5.1944 – 17.11.1944

Kaudelle 1944 Ilmavoimat nimesi jälleen kaukopartioiden kuljetustehtäviä varten uuden lento-osaston. Käsky lento-osasto Jaurin perustamisesta annettiin 23.5.1944. Käskyn allekirjoittivat tiedusteluosaston vt. päällikkö eversti Reino Hallamaa ja tiedusteluosaston ilmakomentaja everstiluutnantti Sovio. Sen päälliköksi nimettiin kapteeni Erkki Jauri ja ohjaajiksi lentomestarit Paasonen ja Raitio sekä uutena luutnantti Olavi (Olli) Kepsu sekä vääpeli P. Torkkola. Lento-osasto sai nyt myös sille nimetyt tähtystäjät vänrikki O. Vornasen ja vänrikki Kaila. Konekivääriampujiksi nimettiin jo aiemmin tehtävässä toimineet kersantti kersantti Vaito Simanainen ja alikersantti Hallaperä ja Kaukoranta. Osaston vääpeliksi 23 hengen joukkueella nimettiin saksan kielen taitoinen vänrikki Boris Juntson. Edellisvuoden tapaan saksalaiset määräsivät lento-osaston tueksi 1. Seekommando-huolto-osaston, jonka päällikkönä toimi kapteeniksi ylennetty Queens. Kun lento-osasto sijoitettiin nyt Rissalaan, tukeuduttiin huollossa myös siellä toimivaan Valtion lentokonetehtaan osasto 13:sta.¹³⁵

6.7. Siirtyminen pois Hirvirannasta

Osastolla oli käytössään kaksi Heinkel 115- ja kaksi Heinkel 59- konetta sekä saksalaisilta lainaan saadut kaksi Arado Ar 196 -vesilentokonetta ja kolme Sud-Est LeO H-246 -lentovenettä. Laivueen varapäälliköksi tuli luutnantti Olavi (Olli) Kepsu, joka sai osastoon tullessaan tyyppikoulutukset Heinkel 115- ja Heinkel 59 -vesilentokoneisiin.¹³⁶

Osaston tukikohta oli haluttu siirtää vuodeksi 1944 muualle aiemman Hirvirannan tukikohdan ”monien puutteiden ja epäkohtien vuoksi”. Käytännössä suurimmat parannustekijät, joita haluttiin, olivat lentokentän läheisyys ja valittavan järven tietyt ominaisuudet. Järven oli oltava rannastaan riittävän jyrkkä ja hiekka- tai sorapohjainen, jotta koneet saatiin vedettyä lähes rantaviivalle. Lisäksi järven oli oltava riittävän kokoinen lentoonlähtöjä ja laskuja varten, mutta toisaalta ei liian avoin, jolloin tietyistä suunnista puhaltavat myrskyt pääsisivät vaurioittamaan kalustoa. Riittävät valtion hallinnoimat majoitus- ja varastointitilat olivat myös tärkeä tekijä uuden tukikohdan valitsemisessa, samoin kuin keskeinen sijainti suhteessa kaikkiin kaukopartiokomppanioiden tukikohtiin. Myös ”vahvavirta ja puhelinverkot” oli kyettävä ulottamaan tukikohdan alueelle.¹³⁷ Lento-osasto tuli nyt osaksi Er.P 4:ää, jolle osasto Jauri alistettiin 23.6.1944.¹³⁷

Lento-osasto Jaurin uudeksi tukikohdaksi valittiin Rissalan lentokentän läheinen Juurusveden ranta, jonka katsottiin nyt Hirvirantaa paremmin täyttävän tukikohdan. Juurusvettä käytettiin Osasto Jaurin tukikohtana 23.5. – 8.8.1944. Tämän jälkeen tukikohta siirrettiin Jyväskylän eteläpuolelle Muuramen Muuratjärvelle.

Osaston tukikohta oli haluttu siirtää vuodeksi 1944 muualle aiemman Hirvirannan tukikohdan ”monien puutteiden ja epäkohtien vuoksi”. Käytännössä suurimmat parannustekijät, joita haluttiin, olivat lentokentän läheisyys ja valittavan järven tietyt ominaisuudet. Järven oli oltava rannastaan riittävän jyrkkä ja hiekka- tai sorapohjainen, jotta koneet saatiin vedettyä lähes rantaviivalle. Lisäksi järven oli oltava riittävän kokoinen lentoonlähtöjä ja laskuja varten, mutta toisaalta ei liian avoin, jolloin tietyistä suunnista puhaltavat myrskyt pääsisivät vaurioittamaan kalustoa. Riittävät valtion hallinnoimat majoitus- ja varastointitilat olivat myös tärkeä tekijä uuden tukikohdan valitsemisessa, samoin kuin keskeinen sijainti suhteessa kaikkiin kaukopartiokomppanioiden tukikohtiin. Myös ”vahvavirta ja puhelinverkot” oli kyettävä ulottamaan tukikohdan alueelle.¹³⁸

Muuratjärvi oli hyvin Hirvirannan tapainen toimintapaikka, vaikkakaan ei niin altis myrskyille.

Muuratjärvelläkin ongelmana oli varastotilojen sijainti kaukana rannasta. Muuratjärven rannalla osaston tukikohta oli aina 5.10.1944 asti, jonka jälkeen se siirtyi vielä Oulun pohjoispuolelle Pyykösjärvelle.¹³⁹

Se, kuinka paljon tiedustelun saamat tiedot neuvostojoukkojen varautumisesta suurhyökkäykseen vaikuttivat Hirvirannasta pois siirtymiseen, on tutkimuksissa käsittelemättä. Lienee kuitenkin pääteltävissä, että Hirvirannan sijainti nähtiin liian lähellä ”vanhaa rajaa” ja viimeisiä torjuntalinjoja. Sehän sijaitsi mm. aivan Salpa-linjan vierellä. Tiedustelun saamat tiedot kevään 1944 aikana neuvostojoukkojen varustelusta ja ryhmyksistä huolestuttivat tiedustelujohtoa. Siksi mm. Hallamaan nimi lento-osasto Jaurin perustamiskäskyssä 23.5.1944 kertoo jotakin myös Tiedustelujohdon näkemyksistä ja varautumisesta sodan ennakkoidun kulun suhteen.

Hirvirannassa oli silti lentotoimintaa myös kesän 1944 aikana. Hirviranta toimi laskeutumispaikkana, kun kuljetettiin haavoittuneita Kontiorannassa sijaitsevaan 22. Sotasairaalaan.¹⁴⁰ Muun muassa 29.6.1944 kuljetti lentomestari Paasonen Leoré-koneella Suojärveltä 13 haavoittunutta Hirvirantaan ja sitä myötä 22. Sotasairaalaan Kontiorantaan.¹⁴¹

Hirvirantaa käytettiin kuitenkin edelleen koneiden huoltotukikohtana ja siellä tankattiin välilaskun tehneitä koneita.¹⁴² Useita kaukopartiolentoja tehnyt luutnantti Olli Kepsu muistelee, kuinka hän teki välilaskun

Hirvirantaan 27.6.1944 matkalla Juurusvedeltä Uomaaseen. Kepsun lento, johon liittyi myös lentomestari Torsten Raution ohjaama kone, vei neljällä eri lennolla muonatäydennystä rintamajoukoille Aunuksen lähistöllä sijaitsevalta Uomaanjärveltä. Muonatäydennys pudotettiin koneista ilman varjoja lähes maantasosta perääntyville joukoille, jotka olivat joutumassa saarroksiin Niiniselän ja Kontuselän kylissä. Luutnantti Kepsun kone vaurioitui tällä lennolla vihollisen LA-5 -hävittäjien tulituksessa pahoin. Siitä huolimatta hän lensi koneen ensin Hirvirantaan. Koneen vauriot tarkastettiin Hirvirannassa ja siinä huomattiin toistasataa konekivääriosumaa ja yli viisikymmentä 20 mm:n osumaa sekä niiden lisäksi kolme räjähtävän ammuksen osumaa. Koneen rungossakin oli kaksi miehen mentävää aukkoa! Potkureiden lavatkin olivat rei'ittyneet, mutta kuin Sallimuksen suojaamana koneen polttoainejärjestelmä ja moottorit olivat säilyneet ehyinä. Kopsu päätti kuitenkin jatkaa polttoainetäydennyksen jälkeen lentoaan Rissalan kautta Poriin. Porissa saksalaiset mekaanikot totesivat koneen vaurioituneen niin pahoin, ettei sillä voi lentää, eikä sitä kannata myöskään enää korjata! Koneen tilalle saatiinkin parin viikon kuluttua saksalaisilta vastaava Heinkel 59 -kone.¹⁴³

Elokuun ensimmäisellä viikolla 1944 osaston toiminnan painopiste siirtyi suurelta osin Ilomantsin suunnalle ja sitä lähestyvien neuvostojoukkojen selustaan. Toiminta oli erittäin kiireistä ja mm. elokuun 2. – 7. päivien välillä toiminta-alueelle vietiin 75 partiomiestä. Suurin osa kaukopartiomiehistä vietiin selustassa sijaitsevalle Suuri-Kontiojärvelle.¹⁴⁴

Kesän 1944 toimintakaudella menetettiin molemmat Heinkel 59 -koneet. Heinkel-59 (SD+EE) jouduttiin tuhoamaan kaukopartiomiesten toimesta, kun se oli luutnantti Olli Kepsun ohjaamana ajanut Suur-Kontiojärvellä 2.8.1944 kellukkeensa kiveen, niin ettei konetta saatu enää ilmaan.¹⁴⁵ Kepsun kanssa samalla partioiden kuljetuslennolla olivat mukana myös lentomestari Torsten Rautio ja kapteeni Erkki Jauri, jotka kuljettivat partiomiehiä Heinkel-115 -koneilla. Kaikkiaan kuljetettavia oli nelisenkymmentä kaukopartiomiestä. Kepsun Heinkel-59 -kone oli pakko jättää partiomiesten tuhottavaksi. Luutnantti Kepsu palasi miehistöineen lennolta pois Heinkel-115 -koneiden mukana.¹⁴⁶ Toinen Heinkel 59 (PP+AO) menetettiin pakkolaskussa viholliselle partiota viedessään Kontokissa 13.8.1944. Tämä kone oli saatu vain hieman aiemmin saksalaisilta samoilla tunnuksilla romutuskuntoon 26.7.1944 joutuneen koneen tilalle. Lento päättyi traagisesti. Koneen mekaanikko Viljo Tammi ja kaksi partiomiestä jäivät vangeiksi. Partion johtaja Ossian Pekuri ja koneen ohjaaja lentomestari Viljo Nuutio kaatuivat omalle puolelle palatessaan rintamalinjalla omien tulituksessa.¹⁴⁷

Osasto Jauri teki jatkosodan viimeisen kesän aikana kaikkiaan 21 kaukopartion kuljetuslentoa, joissa kuljetettiin toiminta-alueelleen 149 ja noudettiin 38 kaukopartiomiestä. Lisäksi tehtiin 12 huoltolentoa. Huomattava osa kaukopartioiden kuljetuksista suoritettiin niin, että kone lensi ensin Rissalasta Anttolaan. Siellä kaukopartio varusteineen nousi koneeseen ja partio kuljetettiin toiminta-alueelleen. Anttolasta operoi etenkin Osasto Marttinan partiot.¹⁴⁸ Viimeiset osaston jatkosodan aikaiset kaukopartioiden huolto- ja kuljetuslennot ja tehtiin jo välirauhan tultua. Tällöin 5.9.1944 haettiin molemmilla Heinkel 115 -koneilla kaksi kaukopartiota linjojen takaa. Kapteeni Erkki Jauri nouti Aunuksesta Määrännyksenjärveltä jäljellä olleen osan kapteeni Ilmari Honkasen partiosta 53/2. Osa partiosta palasi kävellen Ilomantsin Hattuvaaraan 6.9.1944. Samaan aikaan Honkasen osapartion noudon kanssa 5.9.1944 haettiin lentomestari Paasosen toimesta Lismajärveltä Pälkjärvelle vääpeli Onni Määttäsen partio 54/2.¹⁴⁹ Vielä 7.9.1944 vietiin lentomestari Torsten Raution ja tähyistäjä vänrikki Elis Brännforsin toimesta Arado Ar 196 -koneella täydennyspudotus kotiin palaavalle Muisto Lassilalle Kannaksen Vilosuolle.¹⁵⁰ Viimeisenä jatkosodan aikaisista partioista palasi omiensa joukkoon 12.9.1944 vänrikki Mikko Pöllän partio 55/2. Pöllän partio oli viety Heinkel 115 -koneella Seesjärven luoteispuolelle Voijjärvelle. Partion kotimatkaa vaikeutti punataudin heikentämä partiomies ja toinen jalkansa pahoin loukannut. Resuinen ja nääntynyt partio kuitenkin taivalsi halki Pieningän salon kotiin - reilun viikon rauhan aikaan.¹⁵¹ Lapin sodassa Osasto Jauri teki vielä Heinkel 115 -koneella kaikkiaan 31 sotalentoa, joissa kuljetettiin toiminta-alueilleen yhteensä 114 partiomiestä.¹⁵²

Osasto Jauri lopetettiin 17.11.1944 ja se liitettiin Laivue 44:ään. Syyskuun alussa 1944 saksalaisille oli luovutettu takaisin lainassa olleet yksi Heinkel 115 -kone ja yksi Arado Ar 196 -kone. Jäljelle jääneet lainakoneet, eli yksi Heinkel 115 ja yksi Arado Ar 196 merkittiin tuhoutuneiksi. Ne saivat tässä yhteydessä suomalaiset tunnuksot OH-PMJ ja OH-PMK. Saksalaisilta saadut koneet Fw 58, Gotha-liitokoneet sekä partioiden kuljetuksissa käytetyt Heinkel 115 ja Arado 196 -koneet jouduttiin kuitenkin myöhemmin luovuttamaan Neuvostoliitolle (heidän vaatimattoman kalustonsa täydennykseksi.)¹⁵³

Kokonaisuudessaan jatkosodan loppuvaiheiden aikaisen tiedustelutoiminnan ja sitä tukevan lentotoiminnan tutkiminen ja jälkikäteen tehtävä arviointi on ollut hankalaa arkistolähteinen vähäisyyden takia. Osasto Malisen sotapäiväkirja on saatavilla kesän 1943 osalta (10.5. – 1.11.1943).¹⁵⁴ Osasto Malisen sotapäiväkirja on kuitenkin hyvin niukka. Siihen on kirjattu vain lähteneet ja saapuneet lennot sekä niiden määränpää ja mukana ollut miehistö. Sen sijaan Osasto Jaurin toimintaa (22.5.1944 – 10.1.1945) koskeva sotapäiväkirja on huomattavasti informatiivisempi. Siihen on kirjattu niin lennot, miehistö, kuin myös kuljetettujen partioiden aikataidot, lähtöpaikat, koko ja määränpää.¹⁵⁵

On olemassa vahva käsitys siitä, että kaukopartioiden toimintaa tukeneiden lento-osastojen ja etenkin osasto Jaurin saamat operatiiviset käskyt tuhottiin sodan päättyessä/päätyttyä. Arvailtavaksi jää, kirjattiinko Osasto Malisessa lentojen tarkemmat tiedot erilliseen kansioon vai jäivätkö partioiden kuljetukset kirjatuihin vain kaukopartio-osastojen omiin sotapäiväkirjoihin? Osasto Jaurin osalta operatiivisten käskyjen olemassaolosta kertoo se, että on silti jäänyt tuhoamatta sisällysluettelo kansioista, jossa näitä operatiivisia käskyjä säilytettiin. Lisäksi kansiossa on säilytetty muita lento-osaston saamia määräyksiä, suoritusilmoituksia ja ilmoituksia vihollishavainnoista.¹⁵⁶

7. Kaukopartioiden tarvike- ja täydennykset

Jatkosodan kaukopartioille oli tyypillistä niiden pitkäkestoisuus. Partiomatkat saattoivat olla jopa yli 200 km ja partio viipyi matkallaan viikkoja. Tällöin oli tärkeää saada partiolle toimitettua elintarvikke-, ammus- ja varustetäydennyksiä. Usein partio myös kätki saatuja täydennyksiä ja saattoi huoltaa itseään kätköihin tukeutuen. Huolto sovittiin yleensä radiolla etukäteen, tyypillisesti suoalueelle ja öiseen aikaan. Tarkemman pudotuspaikan osoittamiseen käytettiin merkkituloja. Täydennystarvikkeet pudotettiin useimmiten laskuvarjojen varassa torpedoilla. Näitä huoltolentoja saattoi yksi partio tarvita useammankin kerran. Osasto Vehniäiseen kuulunut alk. Arvo Mörön partio (17/1) sai kesällä täydennykset peräti neljällä eri lennolla. Kesällä 1944 pudotettiin Kannakselle huoltotäydennyksen yhteydessä partiomies, joka vei odottavalle partiolle radiokalustoa. Pudotukset tehtiin lento-osastojen omalla tai saksalaisten kalustolla. Useimmiten huoltolennot tehtiin Heinkel 115 ja Arado 196 -koneiden lisäksi Fokker CX- tai Laivueen 44 Bristol Blenheim -koneilla.¹⁵⁷

Ensimmäinen kaukopartioille lennätetty täydennys tapahtui 8.-9.7.1941, jolloin Laivue 14: Fokker CX:llä pudotettiin muonatäydennys Osasto Vehniäisen Kannaksella toimivalle partiolle.¹⁵⁸ Täydennyslennoilla käytettiin pääasiassa Fokker CX-tiedustelukoneita (Laivueet 12 ja 16), sekä Bristol Blenheim- (Laivue 44), Dornier 17 Z-, Heinkel 115- ja Arado Ar 196- koneita, joista kaksi jälkimmäistä oli osasto Jaurin kalustoa. Osasto Paatsalo pohjoisessa tukeutui useimmiten huollon osalta saksalaisten lentokuljetuksiin.¹⁵⁹

Tarviketäydennysten ja haavoittuneiden kuljetusten lisäksi Hirvirannasta operoineet lentueet pudottivat useita kertoja lentolehtisiä vihollisen alueelle. Muun muassa Päämajan tiedustelu-upseeri Georg-Erik Strömberg muistelee lyhyellä Hirvirannan komennuksellaan olleensa mukana tähystäjänä Elias Raution ohjaamassa Heinkel 115 -koneessa (6H+CK), kun he pudottivat lentolehtisiä Kargopolin kaupunkiin, lähelle Arkangeli-Vologdan rautatietä.¹⁶⁰ Propagandalehtisten pudotuksia toteutettiin erityisesti silloin, kun kaukopartikuljetusten suhteen oli hiljaisempaa.

8. Kaukopartioiden kuljetuksissa käytetyt vesilentokoneet

HE-115, ”Jenny”

Heinkel 115 -koneista suomalaisin sotilaslentokonetunnuksin oli käytössä ainoastaan tämä nimikkokone HE-115, joka lennettiin Norjasta Petsamon Salmijärvelle 8.6.1940. Tämän jälkeen kone internoitiin, purettiin ja kuljetettiin Helsinkiin varastoitavaksi.

Norjan hallitus antoi käskyn lopettaa aseellinen vastarinta Saksaa vastaan 7. kesäkuuta 1940. Norjan muiden He 115 -koneiden käskettiin paeta Britteinsaarille, mutta yhden koneen teknisen kunnan katsottiin estävän pitkän lennon. Kokenut liikennelentäjä ja Norjan laivaston luutnantti Helge Dahl, muodollisesti jo siviili, lensi 8. kesäkuuta 1940 Tromssan Skattörasta Petsamon Salmijärvelle tämän He 115 N -koneen, joka oli vientimuunnos A-2-versiosta. Heinkel 115 konetyyppi oli alun perin suunniteltu torpedopommittajaksi, mutta sodan edetessä se todettiin siihen tarkoitukseen aika pian aikansa eläneeksi. Konetta valmistettiin vuosina 1939-40 ainoastaan 138kpl.

Suomeen lennetyn yksilön sarjanumero oli 156 ja valmistusnumero 3038. Norjalainen sotilastunnus oli F.50, mutta siirtolennolla Suomeen käytettiin keksittyä siviilitunnusta LN-MAB vaikkakin kone oli vielä aseistettu. Suomeen internoitaessa koneen kokonaislentoaika oli vain 50 tuntia, koska se oli toimitettu tehtaalta vasta heinäkuussa 1939. Narvikin taistelujen yhteydessä ltn. Erik Björneby ampui koneella alas saksalaisen Junkers Ju-52 kuljetuskoneen Gullesfjordissa 14. huhtikuuta 1940.

Kone ensin internoitiin ja lennettiin Santahaminaan, sieltä keväällä 1941 edelleen Ilmavoimien varikolle Tampereelle, jossa se varastoitui. Varastoinnin jälkeen lentovarikko kunnosti koneen ja se otettiin Suomen ilmavoimien käyttöön 20. kesäkuuta 1941 alkaen. Kone sai tässä yhteydessä suomalaisen tunnuksen HE-115, lempinimeltään ”Jenny”. Kone luovutettiin 27.6.1941 LeLv 15:lle.

Aluksi sitä käytettiin Pohjanlahdelle Vaasasta suuntautuneilla tiedustelulennoilla Lentue X:n alaisuudessa. Lentue X muutti nimensä kymmenen päivää myöhemmin Lentolaivue 15:ksi, joka aloitti HE-115:llä tiedustelu- ja propagandalennot Laatokan Karjalaan ja Maaselän suunnalle Höytiäisen Hirvirannasta käsin. Kone kärsi oman ilmatorjunnan osumasta 24. elokuuta 1941, jonka jälkeen Valtion Lentokonetehtaat muutti koneen kuljetustehtäviin.

Syksystä 1941 alkaen HE-115 oli kaukopartioiden kuljetus- ja huoltotehtävissä. Sitä käytettiinkin pääasiassa kaukopartiomiesten kuljetuksiin ja partioiden huoltotehtäviin linjojen taakse. Koska kone oli varustettu ponttooneilla, rajoittui sen käyttö pelkästään avovesiaikaan. HE-115 ammuttiin tuleen 4.7.1943

Tugasjärvellä Vytegran alueella ja miehistö, ohjaaja ltn. Y.Lemminki, sähköttäjä kers. V.Rinne ja ampuja korpr. A.Väistö joutuivat vangeiksi. Konetta yritettiin myöhemmin tuhota kahdella ilmavoimien Morane-Saulnier M.S. 406 -hävittäjällä, mutta tehtävä epäonnistui. Kone jäi vihollisen käsiin ja Osasto Kuismasen partio, jota johti vänrikki Viljo Suokas, näki koneen junaan lastattuna Sekeen asemalla. Koneella ennätettiin lentää yhteensä 311,5 tuntia.

Suomi sai toukokuussa 1943 Saksasta lainaan myös kaksi muutakin Heinkel-115 -konetta, joista toisen saksalaiset veivät mennessään syksyllä 1944 ja toinen Lapin sodassakin siviilitunnuksilla ollut kone jouduttiin luovuttamaan venäläisille Arado Ar 196 -koneen tapaan sodan jälkeen.¹⁶¹ Saksalaisilta saadut koneet muutettiin Lapin sodassa suomalaisille tunnuksille ja olivat tunnuksiltaan OH-PMJ (PM=Päämaja, J=JAuri) ja OH-PMS (PM=Päämaja, S=Sovio)

Lähde: https://www.pienoismallit.net/galleria/malli_13178/ (tekijä Markku Rinne, luettu 17.2.2021).

Pienoismallikuva kyseisestä HE-115 -koneesta (HE-115A-2)



Lähde: <https://www.facebook.com/sotamuseo/posts/heinkel-he-115heinkel-he-115-oli-saksalainen-kaksimoottorinen-vesitaso-joka-oli-/1787914001511524/>

Tekniset tiedot (He 115B-1)

Yleiset ominaisuudet

Miehistö: 3

Matkustajat: jopa 14

Pituus: 17,30 m

Kärkiväli: 22,28 m

Korkeus: 6,60 m

Siipipinta-ala: 87,5 m²

Tyhjäpaino: 5 290 kg

Suurin lentoonlähtöpaino: 10 400 kg

Moottorit: 2 × BMW 132K -yhdeksänsylinteristä tähtimoottoria; 630 kW (970 hv) per moottori. Kussakin sylinterissä oli kaksi imu- ja kaksi pakoventtiiliä, joten venttiilejä oli moottoreissa yhteensä 72 kpl. Venttiileissä oli hydrauliset nostimet. Jokaisessa sylinterissä oli kaksi sytytystulppaa. Kummallakin moottorilla oli kaksi erillistä sytytysjärjestelmää (magneetit ja virranjakajat).

Suoritusarvot

Suurin nopeus: 327 km/h matkalentokorkeudessa

Lentomatka: 2 100 km

Lakikorkeus: 5 200 m

Siipikuormitus: 103,8 kg/m²

Teho-painosuhte: 139 W/kg

Aseistus**Konekiväärit**

1 × kiinteä 7.92 mm MG 17 konekivääri ja

1 × liikuteltava 7.92 mm MG 15 konekivääri taka- ja etuampumoissa

Pommit

5 × 250 kg pommia, tai kaksi ennen mainittua pommia ja yksi 800 kg torpedo

1 × 920 kg merimiina

HE-59D/C-2 ja Heinkel-59B (SD+EE ja PP+AO)

Suomessa Osasto Jaurilla oli saksalaisilta lainassa yhteensä neljä He 59:ää, HL-59 ja HL-60 suomalaisilla kansallisuustunnuksilla sekä kaksi Heinkel 59B -konetta, PP+AO ja SD+EE saksalaisilla tunnuksilla. Kone oli kaksitasoinen ja siinä oli kaksi BMW VI-moottoria, joidenka kummankin teho oli 660 hv. Koneessa oli ohjaajan lisäksi etu- ja taka-ampujat. Heinkel 59 -koneen huippunopeus oli 220 kmh ja toimintamatka n. 950 km. Koneessa oli neljä 7,92 mm konekivääriä. Koneen lentopaino oli 9 100 kg.

Arado Ar 196

Arado oli yksimoottorinen kone, johon mahtui enimmillään kolme matkustajaa. Konetta käytettiin mm. sairaankuljetuslentoihin. Aradossa oli tehokas BMW-tähtimoottori, jonka teho oli lähes 1000 hv. Koneen maksiminopeus oli 310 kmh. Koneessa oli hyvä aseistus, kaksi siipiin asennettua 20 mm tykkiä, rungon sivulla oleva 7,92 mm MG 17 – konekivääri ja tähytäjän käytössä oleva erillinen konekivääri.

Berijev MBR-2 (VV-181)

Lentolaivue 15 käytössä oli venäläinen sotasaalislentovene Berijev MBR-2, joka sai Suomessa tunnukseksi VV-181 (VV sanoista venäläinen vene). Tämä sotasaalislentovene oli kooltaan iso ja kömpelö kone, jota oli vaikea saada lastattuna nousemaan. Se oli myös vikaherkkä ja sen takia käytössä vain satunnaisesti.

Kaikkiaan Berijev MBR-2 koneita oli suomalaisille saatu hankittua viisi kappaletta, joista tämä VV-181 oli Lentolaivue 15 käytössä. Berijevin huippunopeus oli 250 kmh. Koneen moottorin käynnin epävarmuus rajoitti konetyypin käyttöä lähinnä muutamaa yhteyslentoa.

Blackburn R.29 Ripon II F

Ensimmäinen Ripon tilattiin Englannista jo 1928. Vuosina 1929 - 34 Suomessa rakennettiin lisenssillä 25 Ripon-konetta. Koneen huippunopeus oli 215 kmh ja lentoaika viisi tuntia.

Leore 246 (A3+KC)

Leore oli nelimoottorinen kömpelö ja suuren syväyksen vaativa lentovene. Suomella oli käytössä kolme Leore 246 -konetta, joiden tunnuksot olivat A3+HC, A3+KC ja A3+GE. Koneiden moottoreiden käynti oli epävarmaa ja konetyypin käyttö jäikin vähäiseksi. Merkittävin käyttökohde oli haavoittuneiden kuljetus, jossa yhteydessä mm. lentomestari Paasonen nouti kolmetoista haavoittunutta Suojärveltä Hirvirantaan

kesäkuun lopulla 1944. Leore 246 -konetta kutsuttiin lentoveneeksi, mutta lentäjien mukaan se muistutti enemmänkin laivaa.¹⁶²

Junkers W 34fa ja K 43fa

Junkers W 34fa, K 43fa ja W 34hi olivat saksalaisia 3–6-paikkaisia kuljetus- ja meritoimintakoneita. Suomessa käytetyt W 34fa ja K 43fa -koneet oli kehitetty Junkers F-13 -matkustajakoneen pohjalta ja se oli sotilaskäytössä varsin toimiva. Koneiden rekisteritunnukset Suomen ilmavoimissa olivat JU-122 (W 34) sekä JU-123 – JU-128 (K 43). Hirvirannassa käytettiin erityisesti JU-122, JU-124, JU-127 ja JU-128. Junkers-koneiden haittana oli lyhyehkö toimintamatka. Junkerseja oli ilmavoimien käytössä 12 kappaletta vuosina 1930–1952. Miehistön lisäksi koneeseen voitiin maksimissaan ottaa kuusi kuljetettavaa.

Uudemmissa Junkers W34hi koneissa käytettiin pääasiassa tehokkaampaa BMW-132 tähtimoottoria. Kone saavutti 265 kmh maksiminopeuden ja toimintasäde oli noin 900 km.

JU-122 (W34)

Höytiäisellä ja Paltamossa kesäkaudella 1941 käytetyn JU-122 koneen valmistusnumero oli 2585. Kone luovutettiin Ilmavoimille jo 30.09.1930 Merilentoasemalle. Ennen sotaa tämä kone kuului Erilliselle Lentolaivueelle ja sodan sytyttyä LLv 16:lle. Kesästä 1941 alkaen JU-122:lla tehtiin pääasiassa sairaankuljetuslentoja. 16.11.1941 moottori petti startissa ja pakkolaskussa kone vahingoittui korjauskelvottomaksi. Miehistö ja matkustajat selvisivät hengissä. JU-122 -koneen yhteenlaskettu lentoaika oli 1 650 h 50 min, joista Ilmavoimissa 1 299 h. JU-122 -koneessa käytettiin 460 hv:n Bristol Jupiter V -tähtimoottoria, jolla saavutettiin kellukkeiden kanssa 215 kmh maksiminopeus. Koneen suurin lentomatka oli n. 1250 km.

JU-123 – JU-128 (K43)

Ilmavoimat osti vuonna 1930 Ruotsista kuusi 460 hv:n Bristol Jupiter VI -moottorilla varustettua sotilasversiota K 43fa. Koneet saivat tunnukset JU-123 – JU-128 ja ne saapuivat Suomeen 09.04.1931.

Aseistuksena oli rungon päällä yksi tai kaksi avoampumoa/-a, jossa kummassakin yksi 7,7 mm Lewis- tai L-33/36-konekivääri ja pohjaluukussa samanlainen. Kummassakin siivessä oli neljä RMS-ripustinta 400 kg:n pommikuormalle.

Yhteenvedo eri konetyypeistä (Vilkuna 1987, 60).

malli	Junkers Ju W 34/K 43	Heinkel He 59	Heinkel He 115	Arado Ar 196	Junkers Ju 52
valmistusmaa	Saksa	Saksa	Saksa	Saksa	Saksa
suunnitteluvuosi	1926	1930	1937	1938	1931
moottoreita	1	2	2	1	3
matka-/hulppunopeus km/h	215/245	150/220	300/355	250/310	185/250
lentomatka km	1250	1750	2100	1080	1100
kuljetuskapasiteetti miestä	6/4	12/4	12–14/3	1–2/1–2	18/3
varusteineen/miehistö	2×7.62 mm	3×7.92 mm	2×7.92 mm	2×20 mm 2×7.92 mm	1×13 mm 2×7.92 mm
aseet				vesilentokone moderni pieni	maalentokone
huom.	vesilentokone vanhentunut	vesilentokone vanhentunut	vesilentokone moderni		
	W 34 kuljetusmuunnos K 43 sotilasmuunnos saksalaistunnuksin	saksalaistunnuksin	1 suomalais- ja 2 saksalaistunnuksin, myös lsv-hypyssä	saksalaistunnuksin	saksalaistunnuksin vain väliaikaisesti 2 kertaa lsv-hypyssä



Osmo Malisen johtaman LeLv 15:n He 115 Höytiäisen Hirvirannassa elokuussa 1941. (SA-kuva)



Heinkel HE-115 -vesitaso huollettavana Valtion lentokonetehtaalla Tampereella (SA-kuva)



Kuva Suomessa käytössä olleesta Heinkel He 59 -koneesta (HL-59)



Hirviranta 24.8.1941 (SA-kuva)



Hirviranta 24.8.1941. Kuvassa mm. tiedustelu-upseeri kapt. Olavi Wickstrand (3. vas), kapt. Erkki Jauri (4. vas), kapt. Osmo Malinen (6.vas) ja insinööri-ltn. myöhempi vuorineuvos Uolevi Raade (3. oik.) (SA-kuva)



Hirvirannan keittiöhenkilöstöä 24.8.1941 (SA-kuva)



Hirvirannan tilapäisiä majoitusparakkeja (Rintamamiesten lomakodin mökkejä) 24.8.1941 (SA-kuva)



Venäläisiltä sotasaaliiksi saatu lentovene Berijev MBR-2 (VV-182) Hirvirannassa 24.8.1941. (SA-kuva)



Kaukopartio lähdössä Tiiksjärveltä 6.9.1941 Junkers (JU-128) -koneella, joka operoi Hirvirannasta. (SA-kuva)

Kaukopartioiden lentokuljetukset vuosina 1941–1944

Vuosi	<i>Viennit Konesuoritus</i>	<i>Miehiä</i>	<i>Noudot Konesuoritus</i>	<i>Miehiä</i>
1941	8	42	1	5
1942	10	72	6	64
1943	10	104	6	57
1944	17	149	7	38
Lapin sota	12	114	1	1
Yhteensä	57	481	21	165

9. Lähteet ja kirjallisuus

Internet-sivut

<https://www.facebook.com/sotamuseo/posts/heinkel-he-115heinkel-he-115-oli-saksalainen-kaksimoottorinen-vesitaso-joka-oli-/1787914001511524/> (luettu 17.2.2021)

https://www.pienoismaallit.net/galleria/malli_13178/ (tekijä Markku Rinne, luettu 17.2.2021).

- | | |
|------------------------------|---|
| Anttala Esa
1960 | <i>Päämajan kaukopartio</i> . Kirjayhtymä, Rauma 1960. |
| Brantberg Robert
2014 | <i>Tiedustelueversti Hallamaa. Voiton avaimet</i> . Juva 2014 |
| Elfvengren Eero
2010 | <i>Vihollisen selustassa. Päämajan tiedustelu Neuvosto-Karjalassa 1939-1944</i> . Elfvengren Eero, Kosonen Matti, Laidinen Einar. Otava, Helsinki 2010. |
| Haapanen Atso
2012 | <i>Sissipartio Verkko</i> . Karisto, Hämeenlinna 2012. |
| Heiskanen, Raimo
1989 | <i>Saadun tiedon mukaan... Päämajan johtama tiedustelu 1939–1945</i> . Otava, Keuruu 1989. |
| Juutilainen Antti
2005 | <i>Taistellen torjuntavoittoon</i> . Teoksessa: Jatkosodan pikkujättiläinen, ss. 793-806. Toim. Jari Leskinen ja Antti Juutilainen. WSOY 2005. |
| Karhunen Joppe
2008 | <i>Sissejä linjojen taakse</i> . 3. painos. Apali Tampere 2008. Alkuperäinen painos: Otava, Keuruu 1958. |
| Kauppinen Santtu
2020 | <i>Olivatko Lapin kaukopartiomiehet pulassa? – Osasto Paatsalon taktiikoiden, tekniikoiden, toimintatapojen ja varusteiden tarkastelu jatkosodassa</i> . Pro gradu -tutkielma Yliluutnantti Santtu Kauppinen Sotatieteiden maisterikurssi 9 Jalkaväkiliinja. Huhtikuu 2020. |
| Kosonen Matti
2005 | <i>Päämajan kaukopartiot</i> . Teoksessa: Jatkosodan pikkujättiläinen, ss. 398-416. Toim. Jari Leskinen ja Antti Juutilainen. WSOY 2005. |
| Kosonen Matti
2010 | <i>Vihollisen selustassa. Päämajan tiedustelu Neuvosto-Karjalassa 1939-1944</i> . Elfvengren Eero, Kosonen Matti, Laidinen Einar. Otava, Helsinki 2010. |
| Käkönen Uljas Antero
1970 | <i>Miehityksen varalta – Päämajan tiedustelua 1943–1945</i> . Otava, Helsinki 1970. |
| Laidinen Einar
2010 | <i>Vihollisen selustassa. Päämajan tiedustelu Neuvosto-Karjalassa 1939-1944</i> . Elfvengren Eero, Kosonen Matti, Laidinen Einar. Otava, Helsinki 2010. |

- Laurila, Kavo
2002 *Jatkosodan kaukopartiolennot.* Helsinki: Koala-kustannus.
- Mynttinen Simo
2020 *Yhteispeliä maassa, yksin ilmassa – suomalaisten sissikuljetusosastojen synty ja päämajan kaukopartioiden lentokuljetusten suunnittelu jatkosodassa.* SMOHJ14 Ilmasotalinja. 2020.
- Ohra-aho Harri
2021 *Sotilastiedustelu pysyi etulinjassa.* Kenttäpostia-lehti 1/2021, s. 62 – 64.
- Oksanen Tauno, Komulainen Ari
2019 *Raappanan tiedustelijat.* 2019.
- Palaste Onni
1981 *Siviilisissit Stalinin kanavalla.* Karisto, Hämeenlinna 1981.
- Palokangas Marko
2018 *Hankitun tiedon varassa – yhtymätason tiedustelutoiminnan kehitys Suomessa itsenäisyytemme aikana.* Otavan kirjapaino Oy, Keuruu 2018.
- Peltonen Martti
1996 *Kaukopartioiden lentokuljetukset jatkosodassa ja Lapin sodassa.* Kylkirauta 4/1996, s. 15–16.
- Peltonen Martti
2005 *Kaukopartiolennot – Sissejä linjojen taakse.* Teoksessa: Jatkosodan pikkujättiläinen. Toim. Jari Leskinen ja Antti Juutilainen. WSOY 2005.
- Piipponen Jukka
2002 *Sissilentäjä – Olli Kepsun tarina.* Koala-Kustannus. Helsinki 2002.
- Pirttikoski Pasi
2014 *Laskuvarjohyppykurssit Suomessa 1927 - 1944.* Suomen Sotaveteraaniliitto 1/2014, s. 30-31.
- Saressalo Lassi
1987 *Päämajan kaukopartiot jatkosodassa.* WSOY 1987.
- Seeslahti Martti
2019 *Väljään veteen keitettyä kauravelliä ja muita herkkuja. Juttuja, tarinoita, kirjoituksia ja muistikuvia vuosien varrelta.* 2019.
- Tikkanen Pentti H.
2004 *Valiosissit kaukopartioissa.* Karisto 2004.
- Vilkuna Janne
1987 *Lento- ja laskuvarjohyppytoiminta.* Teoksessa Päämajan kaukopartiot jatkosodassa ss. 53 - 69. WSOY 1987.

Julkaisemattomat artikkelit

Suhonen Tauno *Hirvirannan vesilentoasema 1941-44.* Julkaisematon artikkeli.
2019

Haastattelut

Hannele Laatikainen, kirjallinen muistelu ja haastattelu 5.7.2021. Haastattelija Ilpo Saarelainen.

Maire Räsänen, haastattelu 27.5.2019. Haastattelija Ilpo Saarelainen.

Maire Räsänen, haastattelu 10.5.2021. Haastattelija Aimo Kettunen.

Anja Siponen, haastattelu 9.9.2011. Haastattelijana Ritva Ahvenainen.

Veijo Saloheimo. Prof. Veijo Saloheimon kirjallinen haastattelu 14.3.2013.

Internet

Facebook.com Sotamuseo ja historia kanava. 20. maaliskuuta 2018.

<https://www.facebook.com/sotamuseo/posts/heinkel-he-115heinkel-he-115-oli-saksalainen-kaksimoottorinen-vesitaso-joka-oli-/1787914001511524/> (luettu 17.2.2021)

https://www.pienoismallit.net/galleria/malli_13178/ (tekijä Markku Rinne, luettu 17.2.2021).

<https://www.facebook.com/photo?fbid=10158144827710748&set=gm.1744745322367001> Lähde: Mika Wist

<http://sotakartat.blogspot.com/2015/01/karpasen-viimeinen-partiomatka.html>

Osasto Malisen sotapäiväkirja 10.5. – 1.11.1943. <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=2978779>

Osasto Jaurin sotapäiväkirja 22.5.1944 – 10.1.1945. <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=2976851>

¹ Laurila 2002, 41-66.

² Heiskanen 1989, 25.

³ Heiskanen 1989, 34-35.

⁴ Heiskanen 1989, 82.

⁵ Heiskanen 1989, 71.

⁶ Kauppinen 2020, 4. Palokangas 2018, s. 93.

⁷ Saressalo 1987, 13.

⁸ Mynttinen 2020, 48.

⁹ Saressalo 1987, 14-15.

¹⁰ Mika Wist, <https://www.facebook.com/photo?fbid=10158144827710748&set=gm.1744745322367001>

¹¹ Saressalo 1987, 47.

¹² Saressalo 1987, 14-15. Kauppinen 2020, 6.

¹³ Saressalo 1987, 19-22.

¹⁴ Kauppinen 2020, 7-8 ja Saressalo 1987, 113–120.

¹⁵ Petrovski Jamin tapahtumista julkaistiin pietarilaisen kustannusyhtiön toimesta kirja v. 2012, jonka kirjoittaja on Pjotr Repnikov. Repnikovin mukaan hänen setänsä oli hoidettavana Petrovski Jamin sairaalassa.

¹⁶ Oksanen, Komulainen 2019, 27.

¹⁷ Mynttinen, 48.

-
- ¹⁸ Elfvegren 2010, 165-166.
¹⁹ Mynttinen, 49.
²⁰ Saressalo 1987, 249.
²¹ Heiskanen 1989, 175. Karhunen 2008, 27.
²² Elfvegren 2010, 237. Antti Vorhon partion vaiheista on kertomus Kosonen 2010, 267-280. Kertomus perustuu pääosin Olli Anttilan haastatteluun 25.7.2007.
²³ Heiskanen 1989, 223-226, Elfvegren 2010, 194-195.
²⁴ Juutilainen 2005, 795-799.
²⁵ Heiskanen 1989, 176.
²⁶ Mynttinen 2020, 2.
²⁷ Saressalo 1987, 54.
²⁸ Heiskanen 1989, 105.
²⁹ Mynttinen 2020, 3.
³⁰ Mynttinen 2020, 107-108.
³¹ Mynttinen 2020, 104.
³² Saressalo 1987, 187.
³³ Mynttinen 2020, 103.
³⁴ Saressalo 1987, 54.
³⁵ Saressalo 1987, 89-90.
³⁶ Karhunen 2008, 78-70.
³⁷ Karhunen 2008, 82-83.
³⁸ Kosonen 2005, 402.
³⁹ Peltonen 2005, 433.
⁴⁰ Saressalo 1987, 54-55.
⁴¹ Mynttinen 2020, 50.
⁴² Mynttinen 2020, 50.
⁴³ Saressalo 1987, 17. Mynttinen 2020, 52.
⁴⁴ Peltonen 2005, 432.
⁴⁵ Ohra-aho 2021, 63-64.
⁴⁶ Heiskanen 1989, 161-162.
⁴⁷ Heiskanen 1989, 123.
⁴⁸ Heiskanen 1989, 170.
⁴⁹ Heiskanen 1989, 171.
⁵⁰ Laurila 2002, 42, 65.
⁵¹ Laurila 2002, 49-62.
⁵² Kosonen 2010, 125-126.
⁵³ Saressalo 1987, 14.
⁵⁴ Laidinen 2010, 151.
⁵⁵ Mynttinen 2020, 47.
⁵⁶ Heiskanen 1989, 154. Elfvegren 2010, 165-170. Mynttinen 2020, 52-53.
⁵⁷ Mynttinen 2020, 53.
⁵⁸ Mynttinen 2020, 54. Kauppinen 2020, 52-53.
⁵⁹ Kähkönen 1970, 44. Heiskanen 1989, 154-155. Saressalo 1987, 17-18. Mynttinen 2020, 55.
⁶⁰ Mynttinen 2020, 56.
⁶¹ Mynttinen 2020, 57.
⁶² Kauppinen 2020, 53.
⁶³ Pirttikoski 2014, 30.
⁶⁴ Vilkuna 1987, 61.
⁶⁵ Vilkuna 1987, 62. Pirttikoski 2014, 30.
⁶⁶ Kosonen 2002, 264-273. Heiskanen 1987, 179. Vilkuna 1987, 63-64.
⁶⁷ Pirttikoski 2014, 31.
⁶⁸ Pirttikoski 2014, 31.
⁶⁹ Vilkuna 1987, 65.
⁷⁰ Vilkuna 1987, 65.
⁷¹ Piipponen 2002, 149.
⁷² Piipponen 2002, 149-151.
⁷³ Vilkuna 1987, 66. Piipponen 2002, 167-169.

-
- ⁷⁴ Saressalo 1987, 38-39.
- ⁷⁵ Heiskanen 1989, 175.
- ⁷⁶ Oksanen, Komulainen 2019, 31.
- ⁷⁷ Elfvengren 2010, 183.
- ⁷⁸ Peltonen 2005, 403.
- ⁷⁹ Anttala 1960, erityisesti sivut 123-126.
- ⁸⁰ Elfvengren 2010, 181-182, 188.
- ⁸¹ Saressalo 1987, 49-50.
- ⁸² Brantberg 2014.
- ⁸³ Brantberg 2014, 203-211.
- ⁸⁴ Saressalo 1987, 54.
- ⁸⁵ Mynttinen 2020, 57-58.
- ⁸⁶ Vilkuna 1987, 54-55. Peltonen 1995, 170-171.
- ⁸⁷ Seeslahti 2019, 23.
- ⁸⁸ Hirvirannan huvila-alueetta koskevat tiedot perustuvat Hannele Laatikaisen kirjalliseen muisteluun ja haastatteluun 5.7.2021.
- ⁸⁹ Saressalo 1987, 55. Vilkuna 1987, 55.
- ⁹⁰ Vilkuna 1987, 55.
- ⁹¹ Vilkuna 1987, 55. Mynttinen 2020, 59-60.
- ⁹² Peltonen 2005, 417.
- ⁹³ Saressalo 1987, 55.
- ⁹⁴ Saressalo 1987, 55. Peltonen 2005, 419.
- ⁹⁵ Vilkuna 1987, 55.
- ⁹⁶ Vilkuna 1987, 55. Saressalo 1987, 55.
- ⁹⁷ Laurila 2002, 220-222.
- ⁹⁸ Laurila 2002, 222-223.
- ⁹⁹ Peltonen 2005, 419.
- ¹⁰⁰ Mynttinen 2020, 62.
- ¹⁰¹ Saressalo 1987, 56.
- ¹⁰² Anja Siposen haastattelu 9.9.2011. Maire Räsänen haastattelu 27.5.2019. Veijo Saloheimon kirjallinen haastattelu 14.3.2013.
- ¹⁰³ Peltonen 1995, 172-173 ja 181-182. Vilkuna 1987, 55-56. Mynttinen 2020, 62.
- ¹⁰⁴ Peltonen 1995, 173. Mynttinen 2020, 63.
- ¹⁰⁵ Peltonen 1995, 173. Mynttinen 2020, 63-64.
- ¹⁰⁶ Mynttinen 2020, 64.
- ¹⁰⁷ Saressalo 1987, 160. Kauppinen 2020, 53.
- ¹⁰⁸ Peltonen 2005, 421.
- ¹⁰⁹ Saressalo 1987, 150. Peltonen 1995, 182-183.
- ¹¹⁰ Saressalo 1987, 164-170. Karhunen 2008, mm. 173, 223. Peltonen 1995, 173.
- ¹¹¹ Mynttinen 2020, 62-65, Peltonen 2005, 432.
- ¹¹² Peltonen 2005, 421-422.
- ¹¹³ Peltonen 1995, 173, Mynttinen 2020, 65.
- ¹¹⁴ Heiskanen 1989, 187. Vilkuna 1987, 56. Mynttinen 2020, 65-66.
- ¹¹⁵ Mynttinen 2020, 70.
- ¹¹⁶ Peltonen 2005, 424.
- ¹¹⁷ Peltonen 2005, 424.
- ¹¹⁸ Saressalo 1987, 56. Mynttinen 2020, 69.
- ¹¹⁹ Mynttinen 2020, 67-68.
- ¹²⁰ Mynttinen 2020, 69.
- ¹²¹ Peltonen 1995, 173-174. Mynttinen 2020, 70.
- ¹²² Saressalo 1987, 206. Mynttinen 2020, 71.
- ¹²³ Saressalo 1987, 185.
- ¹²⁴ Saressalo 1987, 201.
- ¹²⁵ Saressalo 1987, 202.
- ¹²⁶ Saressalo 1987, 206.
- ¹²⁷ <http://sotakartat.blogspot.com/2015/01/karpasen-viimeinen-partiomatka.html>
- ¹²⁸ Saressalo 1987, 196-198. Tikkanen 2004, 257-262.

-
- ¹²⁹ Karhunen 2008, 209-213. Peltonen 2005, 425. Vilkuna 1987, 57. Saressalo 1987, 187.
- ¹³⁰ Mynttinen 2020, 99-100.
- ¹³¹ Mynttinen 2020, 72.
- ¹³² Saressalo 1987, 206-207. Vilkuna 1987, 57-59. Mynttinen 2020, 72.
- ¹³³ Peltonen 2005, 427. Vilkuna 1987, 56-57. Mynttinen 2020, 68 ja 73.
- ¹³⁴ Laurila 2002, 106.
- ¹³⁵ Mynttinen 2020, 74.
- ¹³⁶ Peltonen 2005, 427.
- ¹³⁷ Saressalo 1987, 57.
- ¹³⁸ Mynttinen 2020, 77.
- ¹³⁹ Mynttinen 2020, 78.
- ¹⁴⁰ Maire Räsänen haastattelu 10.5.2021 (Aimo Kettunen).
- ¹⁴¹ Osasto Jaurin sotapäiväkirja 29.6.1944. Piipponen 2002, 137.
- ¹⁴² Osasto Jaurin sotapäiväkirja 30.5.1944. 27.6.1944, 28.6.1944
- ¹⁴³ Piipponen 2002, 134-135. Laurila 2002, 151-158. Karhunen 2008, 259-265.
- ¹⁴⁴ Peltonen 2005, 428.
- ¹⁴⁵ Osasto Jaurin sotapäiväkirja 2.8.1944.
- ¹⁴⁶ Karhunen 2008, 267-270.
- ¹⁴⁷ Saressalo 1987, 57 ja 292. Peltonen 2005, 429. Piipponen 2002, 158-162.
- ¹⁴⁸ Saressalo 1987, 272 ja 283. Osasto Jaurin sotapäiväkirja mm. 2.8.1944, 5.8.1944 ja 7.8.1944
- ¹⁴⁹ Saressalo 1987, 58, 293-295. Peltonen 2005, 429.
- ¹⁵⁰ Laurila 2002, 190-191.
- ¹⁵¹ Saressalo 1987, 295.
- ¹⁵² Peltonen 2005, 432.
- ¹⁵³ Saressalo 1987, 58. Peltonen 1996, 15-16.
- ¹⁵⁴ Osasto Malisen sotapäiväkirja 10.5. – 1.11.1943.
- ¹⁵⁵ Osasto Jaurin sotapäiväkirja 22.5.1943 – 10.1.1945.
- ¹⁵⁶ Mynttinen 2020, 94.
- ¹⁵⁷ Saressalo 1987, 58-59.
- ¹⁵⁸ Vilkuna 1987, 59.
- ¹⁵⁹ Vilkuna 1987, 59.
- ¹⁶⁰ Laurila 2002, 107-109.
- ¹⁶¹ Saressalo 1987, 58.
- ¹⁶² Piipponen 2002, 137.