

Lentolaivue 26 Joroisissa ja Rantasalmella

Laivueen vahventaminen sodan ajan kokoonpanoon

Lentolaivue 26 oli siirtynyt välirauhan aikana toukokuussa 1940 Utista Joroisiin. Kesäkuun 18. päivänä 1941 alkaneen liikekannallepanon tultua suoritetuksi muodostui laivueen kokoonpano seuraavaksi

- *Laivueen komentaja:* majuri Raoul Harju-Jeanty
- *Esikunta:* 3 upseeria, 2 aliupseeria ja 2 lottaa. Yhteensä 7 henkilöä
- *Esikunnan toimitusryhmä:* 10 aliupseeria ja miehistöä 19. Yhteensä 29 henkilöä.
- *Esikuntakomppania:* 1 upseeri, 1 aliupseeri ja miehistöä 18. Yhteensä 20 henkilöä.
- *1. Lentue:* 3 upseeria, 12 aliupseeria ja miehistöä 23. Yhteensä 38 henkilöä.
- *2. Lentue:* 4 upseeria, 17 aliupseeria ja miehistöä 18. Yhteensä 39 henkilöä.
- *3. Lentue:* 5 upseeria, 18 aliupseeria ja miehistöä 13. Yhteensä 36 henkilöä.
- *Koneteknillinen tarkastusryhmä:* 1 upseeri, 2 aliupseeria ja miehistöä 1. Yhteensä 4 henkilöä.
- *Taisteluvälineryhmä:* 1 aliupseeri ja miehistöä 4. Yhteensä 5 henkilöä.
- *Koneteknillinen huoltoryhmä:* 8 aliupseeria ja miehistöä 10, Yhteensä 18 henkilöä.
- *Viestijoukkue:* 16 aliupseeria ja miehistöä 22. Yhteensä 38 henkilöä.
- *Kuljetusjoukkue:* 7 aliupseeria ja miehistöä 20. yhteensä 27 henkilöä.
- *Keittiöhenkilökuntaa ja sairaanhoitajat:* yhteensä 9 henkilöä.

Kesäkuun lopulla 1941 lentolaivueen kokonaisvahvuus ylitti 270 henkilöä.

Laivueen tehtävä

Kolmesta Fiat-lentueesta muodostettu laivue toimi jatkosodan alussa kesäkuun lopulla - heinäkuun alussa 1941 Joroisten ja Rantasalmen kentillä. Lentorykmentti 2:n antaman käskyn (2/21.6.1941) mukaisesti lentolaivueen tehtävä oli suojata yhteistoiminnassa ilmatorjuntajoukkojen kanssa kenttäarmeijan liikekannallepanoa ja keskityksiä alueella Huutokoski - Simpele - Savonranta - Huutokoski. Tehtävä oli suoritettava toiminta-alueen eturajan läheisyydessä joko laivueen koottujen voimien iskuina ilmoitetun vihollisen jatkuvan ilmatoiminnan estämiseksi tai partiointina erikseen käskettäessä. Taaempi toiminta oli toteutettava ilmalavontaviesteihin perustuen hälytyspartioin.

Laivue suoritti tehtävänsä pitäen yhden lentueen välittömässä hälytysvalmiudessa kahden muun lentueen jatkaessa palvelukseen kutsuttujen reserviläisten koulutusta ja koneiden kunnostamista. Laivue kokonaisuudessaan oli puolen tunnin hälytysvalmiudessa.



SA-kuvia. Vasemmalla laivueen komentaja majuri Raoul Harju-Jeanty ja oikealla Fiat- koneita Joroisten kentällä 29.6.1941. Raoul Harju-Jeanty toimi osastopäällikkönä A Ahlström Oy:n Varkauden tehtailla vuosina 1946 - 1966. Hän toimi Varkauden Reserviupseerikerhossa muun muassa varapuheenjohtajana.

Lentokalusto

Lentolaivue 26:n kaikilla kolmella lentueella oli käytössä Fiat-koneet (FA). Lentokaluston kirjavahvuus kesä - heinäkuun vaihteessa 1941 oli yhteensä 26 konetta. Liikekannallepallon alkaessa kesäkuun 18. päivänä laivueen koneista kolme oli huollossa. Heinäkuun alussa huoltoa vaatineiden koneiden määrä oli noussut jo yhdeksään. Ensimmäisen konemenetyksen laivue koki elokuun 12. päivänä 1941, jolloin kone FA-24 tuhoutui. Kone sai moottorivian ja putosi Artsijärven lähistölle. Ohjaaja käveli vuorokaudessa omalle puolelle.

Fiat G.50



SA-kuva. Fiat-kone starttaa.

Tekniset tiedot Fiat G.50

Yleiset ominaisuudet <ul style="list-style-type: none">• Miehistö: 1• Pituus: 7,80 m• Kärkiväli: 10,99 m• Korkeus: 2,96 m• Siipipinta-ala: 18,25 m²• Tyhjäpaino: 1 920 kg• Suurin lentoonlähtöpaino: 2 350 kg• Voimalaite: 1 x Fiat A.74 R.C.38 -14-sylinterinen tähtimoottori; 625 kW (838 hv)• Potkuri: 3-lapainen Fiat-Hamilton vakio-kierrospotkuri	Suoritusarvot <ul style="list-style-type: none">• Suurin nopeus: 484 km/h (valmistajan ilmoittama hetkellisellä yliahtopaineella)• Matkalentonopeus: 395 km/h (5 000 metrissä)• Lentomatka: 470 km• Lakikorkeus: 10 700 m Aseistus <ul style="list-style-type: none">• 2 x tahditettua Breda-SAFAT MC.12,7-konekivääriä (12,7 mm, 575 ls/min, 765 m/s)
---	---

Ilmataistelu 25.6.1941

Kesäkuun 25. päivänä 1941 klo 11.15 saapui ensimmäinen ilmavalvontaviesti vihollisen koneiden lentäessä Kangaslammen - Varkauden suunnassa. Hälytysvuorossa ollut 2. lentue nousi ilmaan suunnaten lentonsa Varkauteen, jota pidettiin todennäköisenä pommituskohteena. Mitään ei kuitenkaan havaittu ja koneet palasivat takaisin Joroisiin. Lentueen ollessa juuri laskeutumassa saapui pohjoisesta liukulennossa täysin yllättäen kentän yläpuolelle 15 vihollisen SB-konetta, jotka pudottivat klo 11.55 pomminsa lentokentälle ja sen lähiympäristöön.



SA-kuva. Pommikuoppa Joroisten kentällä 25.6.1941.

Kolmas lentue oli lähtenyt kuudella koneella noin 15 minuuttia aikaisemmin harjoituslennolle Juvan suuntaan. Saatuaan kutsun takaisin lentue havaitsi viholliskoneet kentän yläpuolella ja aloitti hyökkäyksen niitä vastaan. Toisesta lentueesta liittyi kaksi konetta mukaan hyökkäykseen.

Viisitoista minuuttia kestäneen ilmataistelun aikana ammuttiin Joroisten - Rantasalmen - Haukiveden välillä alas 13 vihollisen pommikonetta (3. lentue 10 ja 2. lentue 3 pudotusta). Kaksi konetta pääsi palaamaan omalle puolelle. Lentolaivue 26 oli saavuttanut taistelussa komean voiton ilman omia konetappioita. Myöskään kentän pommituksessa ei tullut tappioita.



SA-kuva. Lentolaivue 26:n 3. lentueen miehet, jotka pudottivat yhteensä 10 pommikonetta. Kuvassa toinen oikealla on lentueen johtaja luutnantti Nieminen, joka sai tililleen kolme pudotusta. Joroinen 25.6.1941.



SA-kuvia. Vasemmalla kuva neuvostoliittolaisesta SB-2 pommikoneesta Rantasalmen Tuusniemen kylässä Purhosen maalla. Kone putosi 25.6.1941 klo 12.00 ja kuva on otettu samana päivänä noin klo 17.00. Oikealla kuva SB-2 pommikoneesta Rantasalmen Kolkontaipaleella 29.6.1941.



SB-2 pommikoneen pudotuspaikka Rantasalmella, Tiemassaaren Huuhtniemessä, opastaulu, muistomerkki ja palat lentokonemetallia. Paikalle on opastus tieltä n:o 464. (Kuva Ossi Pirhonen, joulukuu 2015).

Tupolev SB-2



SA-kuva. Sotasaaliskone SB-2 Nummelan kentällä 2.6.1944. Tähyistäjä luutnantti Grönroos tekee lähtövalmisteluja.

Tekniset tiedot Tupolev SB-2 (*SB = Skorostnoi bombardirovstsik*)

<p>Yleiset ominaisuudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • keskipitkän matkan pommitus kone • ensilento 7.10.1934 • pituus 12,27 m • kärkiväli 22,33 m • korkeus 4,78 m • moottori 2 kpl M-100 • teho 2 x 552 kw 	<p>Suoritusarvot</p> <ul style="list-style-type: none"> • huippunopeus 424 km/h • toimintasäde 1000 km • lakikorkeus 9500 m <p>Aseistus</p> <ul style="list-style-type: none"> • pommikuorma 500 kg • konekiväärit 3 x 7,62 mm SKAS
--	--

Lentolaivue 26:n 3. lentueen sotapäiväkirjan kuvaus kesäkuun 25. päivän tapahtumista

- Klo 7.00 Lentueen vahvuus: 4 ups, 3 ohj aliups, 5 mek, 23 apumek (4+15+16). Lentueessa kunnossa seuraavat koneet: FA-1, -5, -6, -11, -20, -21, -24. Aamupäivän aikana lentue suorittanut yhteistoiminnassa 1./LLv 26:n kanssa kahdeksan koneen muodostelmalentoharjoituksen.*
- Klo 11.40 Tuli tieto viholliskoneiden saapumisesta, jolloin lentue siirtyi hälytystilaan. Välittömästi tämän jälkeen tapahtui lentoonlähtö ryhmittäin sitä mukaa kuin koneet tulivat käynnistetyiksi. Koneet kokoontuivat Rantasalmelle mentäessä. Radiotietojen perusteella kohtasi lentue Tuusjärven korkeudella (Rantasalmesta länteen) 15-koneisen vihollisen pommikonemuodostelman, jonka kanssa lentue kokonaisuudessaan joutui taisteluun. Taistelupaikka siirtyi Tuusmäki - Kolkontaipale - Haukivesi alueelle. Taistelun aikana ampui lentue alas 10 konetta jakautuen voitot seuraavasti: ltn Nieminen 3 SB-konetta, vääp Porvari 4 konetta, vänr Kokkonen, ylikers Paronen ja kers Pöysti kukin yhden koneen. Lentue ei kärsinyt tappioita. Patruunakulutus taistelun aikana 2200 patr.*
- Klo 12.30 Koneiden täytön aikana pommitti 5-koneinen SB-muodostelma lentueen aluetta. Vauriot vähäiset, ainoastaan lentueen hallin eteläpuoleinen seinä vioittui hiukan samaten joitakin ikkunaruutuja särkyi. Ensimmäisen hälytyksen aikana klo 11.50 vihollinen oli pommittanut lentokenttää. Laskutilaa jäi kuitenkin riittävästi. Koneiden kunnostaminen jatkui koko iltapäivän.*
- Klo 20.00 Vieraili PK-komppanian (propaganda-, myöhemmin tiedotus-/kirjoittaja) edustajat lentueessa filmaten ja haastatellen past Rantamaan johdolla.*

Lentotoiminta kesä- heinäkuun vaihteessa 1941

Toimintaa jatkettiin pääasiassa ilmavalvontaviestien perusteella tehdyillä torjuntalennoilla. Lentorykmentti 2:n esikunta antoi lisäksi tehtäviä rautatiekuljetusten suojaamiseksi Joroisten ja Parikkalan välisellä rataosuudella. Myös rataosuudella Varkaus - Viinijärvi suojattiin rautatiekuljetuksia.

Joroisten kenttä joutui pommituksen kohteeksi kesäkuun 29. päivänä puolenyön aikaan, jolloin kahdeksankoneinen SB-muodostelma pääsi yllättämään kentän täysin. Muodostelma pommitti kenttää ennen kuin ohjaajat ehtivät koneisiinsa. Pommit putosivat enimmäkseen kentän länsiosaan saamatta tuhoa aikaan. Koneita ei enää tavoitettu. Myös heinäkuun 1. päivänä iltapäivällä hyökkäsi kaksi SB-konetta Joroisten kenttää vastaan. Ilmatorjunta esti kentän pommituksen. Yksi koneista pudotti pomminsa Joroisten kirkonkylään.

Laivueen 2. lentue siirtyi kesäkuun 28. päivänä 1941 Rantasalmen kentälle. Muut lentueet pysyivät edelleen Joroisten kentällä. Varalaskupaikkaa valmisteltiin Joroisissa kentän pohjoispuolelle Puomilaan. Laivueen 3. lentue oli aloittanut raivaustyöt jo kesäkuun 19. päivänä.

Joroisten kenttään tukeutuen laivue ampui kesäkuun 25. päivänä edellä kerrotulla tavalla alas 13 SB-pommikonetta. Lisäksi 2. lentue ampui Rantasalmen kenttään tukeutuen alas kaksi SB-pommikonetta. Pudotukset tapahtuivat heinäkuun 1. päivänä, jolloin lentue pääsi taistelukosketukseen vihollisen kuuden pommikoneen muodostelman kanssa Savonlinnan luoteispuolella. Lentueen viiden koneen muodostelma sai laivueen johtoasemalta tiedon pommikoneiden lähestymisestä Rantasalmen suunnalta. Tulikosketus saatiin Savonlinnan yläpuolella, jolloin koneet pudottivat pomminsa osuen niillä kuitenkin kaupunkialueen ulkopuolelle. Lentueen johtaja kapteeni Kivinen ja luutnantti Hämäläinen pudottivat alas kumpikin yhden pommikoneen. Kesäkuun 25. päivänä olivat 2. lentueeseen kuuluneet vääpeli Aaltonen ja kersantti Suikkanen olivat pudottaneet kolme konetta.



SA-kuva. Ilmataistelu Savonlinnan yläpuolella 1.7.1941. Hyvin todennäköisesti kyseessä on 2./LLv 26:n muodostelman hyökkäys SB-2 pommikoneita vastaan. Kuvasta erottuu kuusi isompaa ilma-alusta. Yksi näistä koneista on erillään kuvan vasemmassa reunassa ja sen yläpuolella erottuu kaksi pienempää konetta, jotka todennäköisesti ovat lentueen Fiat-koneita.

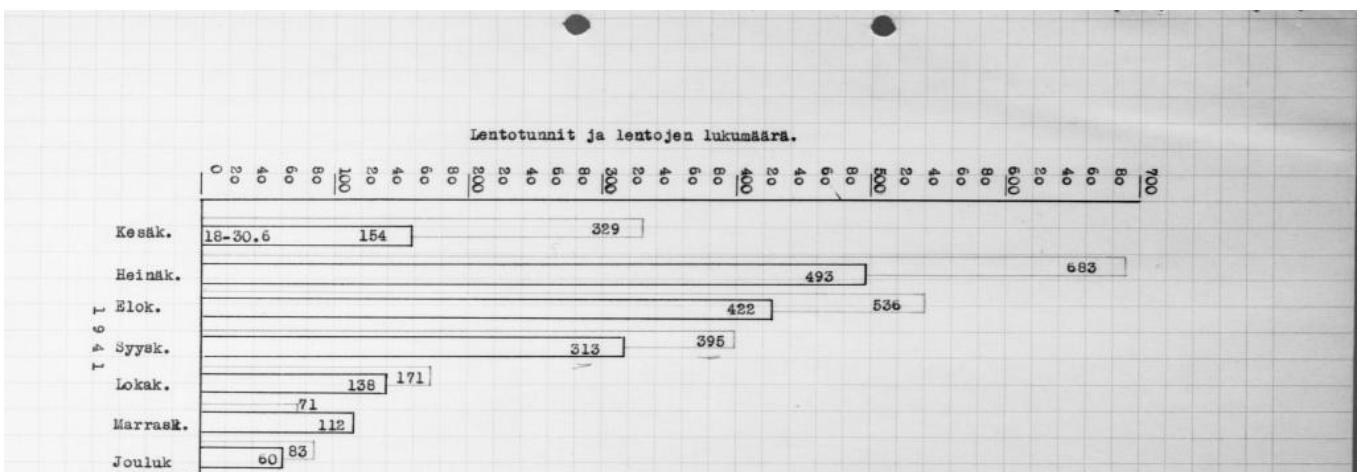
Kesäkuun lopulla laivue ryhtyi valmistelemaan tukikohdan siirtoa Joensuuhun. Uudeksi tukikohdaksi oli tiedusteltu Pyhäselän pohjoispäässä oleva Noljakka. Heinäkuun 3. päivänä laivue sai käskyn siirtymisestä. Samana päivänä siirtyi 1. lentue Joensuuhun. Toiset lentueet seurasivat perässä muutaman päivän kuluttua, 3. lentue heinäkuun 5. päivänä ja 2. lentue heinäkuun 6. päivänä.

Alempana olevassa taulukossa on esitetty Lentolaivue 26:n ilmavoitot kuukausittain vuosina 1941 - 1943. Jatkosodan alkuvaihe kesä - elokuu oli laivueen toiminnassa kiivainta ilmataistelujen aikaa. Eniten pudotuksia kirjattiin elokuussa 1941, yhteensä 23. Jäljempänä on esitetty myös taulukko lentoajoista ja -määristä.

Lentolaivue 26:n ilmavoitot vuosina 1941 - 1943.

Konetyyppi	1941				1942										1943				Yhteensä			
	Kesäk.	Heinäk.	Elok.	Syysk.	Lokak.	Marrask.	Jouluk.	Tammik.	Helmik.	Marsk.	Huhtik.	Toukok.	Kesäk.	Juulik.	Elokuu.	Syysk.	Lokak.	Marrask.		Jouluk.		
SB	15	15	1																		26	
I-17		2																				2
MBR-2		1	3																			6
I-153			15	5																		21
I-16 bis			1																			1
I-15			4																			6
DB			1																			2
I-16				2																		15
HC																						4
SP																						3
I-15-bis																						2
PE-2																						1
IL-2																						1
Tah.pallo					1	1																2
Yht.	15	16	23	5	1	1	-	-	-	-	-	1	-	5	17	2	6	-	-	-	-	21

Lentolaivue 26:n lentotunnit ja lentojen lukumäärä vuonna 1941.



Viestitoiminta

Radioliikennekoulutusta oli järjestetty parin viikon ajan ennen liikekannallepanoa. Joukkojen perustaminen keskeytti harjoituksen ja laivueen kaikki radioasemat kokoontuivat tukikohtaan. Siellä ne saivat käskyn siirtyä omalle tehtävän mukaiselle sijoituspaikalle.

Tukikohdan johtoasemana toimi kalusto HBG OH2/500 lähetin ja HBG A 2 vastaanotin. Asema oli sijoitettu noin puolen kilometrin päähän kentältä pystytettyyn pahvitelttaan. Sijoituspaikka oli avoimella mäellä, josta näkyväisyys oli mahdollisimman hyvä. Paikkaa pidettiin suojaisena myös Ilmahyökkäysten kannalta. Asema sai laivueen komentajan mukaan kutsunsa "Harju". Aseman henkilöstö koostui kahdesta aliupseerista ja kahdesta viestimiehestä. "Harjusta" saatiin yhteydet koneisiin ainoastaan yksisuuntaisesti, sillä niillä oli vain italialainen vastaanotin ARC 1. Koneet pystyvät ainoastaan kuuntelemaan mutta eivät voineet lähettää viestiä. Yhteyksissä käytettiin pitkää aallonpituutta. Kuuluvuus oli yleensä vähintäänkin tyydyttävä.

Ilmavalvontaviestit saatiin "Harjuun" eteentyönnettyltä radioasemalta, komentopaikalta puhelinyhteydellä sekä ilmavalvonta-aluekeskukselta komentopaikan välittämänä. Komentopaikalla oli NC 100 vastaanotin eteentyönnettyä radioasemaa ja ilmavalvonta-aluekeskuksen asemaa varten. Laivueella oli ainoastaan yksi eteentyönnetty radioasema "Luoto", joka oli sijoitettu idän suuntaan Hevonlahteen. Kalustona sillä oli HBG A 600. Asema lähetti havainnoistaan ilmavalvontaviestejä ja otti määräajoin koe yhteyden "Harjuun."

Laivueen kolmas radioasema, jossa kalustona oli lähetin Sähkö AB ja vastaanotin NC 100 - xa, oli aluksi sijoitettu Honkapirtille, josta se liikennöi "Harjun" kanssa. Radioasema siirrettiin kesäkuun 29. päivänä eteentyönnettyksi asemaksi Parikkalan Särkisalmelle. Asema ei ehtinyt pienen vian takia päästä vielä toimintakuntoon, kun se sai uuden siirtomääräyksen.

Puhelinyhteydet oli rakennettu niin, että komentopaikassa oli hälytysyhteyksiä varten 10 linjan virolainen kenttäkeskus. Noin puolen kilometrin päässä kentältä olleessa talossa oli 30 linjan virolainen seinäinduktorikeskus yleisiä yhteyksiä varten. Yhteydet oli rakennettu pääasiassa kenttäkaapelilla. Kaksi yhteyttä Joroisten keskukseseen oli rakennettu kirkasjohdolla.

Konehuolto

Teknillinen korjaamo toimi kentän reunalla rauhan aikana huotoa varten varatussa rakennuksessa. Rakennus lienee ollut turhankin lähellä kenttää. Työvälineet todettiin alkuvaiheessa hyvin puutteellisiksi, minkä takia korjauksia ei itse juuri pystytty tekemään. Henkilöstön ammattitaito oli vaaditulla tasolla. Teknillinen varasto toimi alkuvaiheessa kentän läheisyydessä mutta pian se siirrettiin parakkiin Honkapirtin maastoon.

Joroisissa ollessaan laivueen lentotoiminta oli hyvin vilkasta, minkä takia moottorit olivat kovassa rasituksessa. Moottoreissa esiintyi ylikuumentumista ja kampiakselien laakeripaloja. Toiminta-aikana Joroisissa jouduttiin kuusi moottoria lähettämään moottoritehtaalle eikä uusia saatu tilalle. Kaksi konetta vaurioitui pahemmin. Yhdessä tapauksessa ohjaaja oli tehnyt laskun laskutelineet sisällä ja toisessa tapauksessa kone oli törmännyt yöllä laskeutuessaan hirsikasaan.

Laivueen 2. lentue siirtyi kesäkuun 27. päivänä Rantasalmen työkentälle. Poltto- ja voiteluaineet oli siirretty etukäteen ja ne oli sijoitettu Elintarvikkeiden täydennyspaikan (ETP) alueelle ja vartiointiin. Täydennykset suoritettiin autoilla Joroisista. Ennen koneiden siirtoa kentälle lähetettiin etukomennuskunta kunnostustöitä varten. Varkaudesta toimitettiin proomulla lipeää, jolla yritettiin sitoa pölyä, mutta huonoin tuloksin. Kentän pölyäminen aiheutti koneissa lisääntyneitä huoltotarvetta. Koneiden kymmenen ja kahdenkymmenen tunnin huollot tehtiin Rantasalmella, neljänkymmenen ja kuudenkymmenen tunnin huollot Joroisissa. Lentue siirrettiin takaisin Joroisiin heinäkuun 3. päivänä.

Taisteluvälinehuolto

Joukkojen perustamisen yhteydessä jaettiin henkilökohtaisina aseina ohjaajille pistoolit ja aliupseereille ja miehistölle Terni-kiväärit. Ensimmäisenä tehtävänä oli palvelukseen astuneiden reserviläisten ase käsittelyn ja aseiden huoltokoulutuksen järjestäminen.

Taisteluvälinehenkilöstö suoritti lentueissa koneiden aseistuksen kunnostamisen. Koneista ammuttiin 150 metrin matkalle ja samalla tarkastettiin ajoitukset, paineilmalla toimineet lataus- ja laukaisulaitteet ja täytettiin koneiden patruunalaatikot ns sotapatruunoilla. Koneita varten vyötettiin yhteensä noin 50 000 patruunaa, joista kertyi jokaista konetta kohden kolme tuliannosta. Kentän laidalla olleessa ladossa säilytettiin alkuvaiheessa noin 200 pommia. Taisteluvälinehenkilöstö siirsi ne noin kahden kilometrin päähän Joroisniemen kartanon latoon. Kuljetuksen aikana sattunut ilmapommitus toi lisäjännitystä mutta vahinkoja ei kuitenkaan aiheutunut.

Laivueen taisteluvälinehenkilöstö ja asevarasto siirrettiin kentältä noin kolmen kilometrin päähän Joroisten suojeluskuntatalolle Honkapirtille, joka sijaitsi suojaisessa paikassa korkeassa männikössä kahden harjanteen välissä. Henkilöstö sijoittui Honkapirttiin ja asevarasto sijoitettiin lähistöllä olleeseen ampumasuojaan. Työpaja jäi edelleen kentän laidalle teknilliseen rakennukseen, jossa tehtiin jalkaväen, ilmatorjunnan ja osaksi myös lentokoneaseiden korjaukset.

Kesäkuun 25. päivän pommitus ei aiheuttanut merkittäviä aineellisia vahinkoja. Ainoastaan yhden lentueen hallin katto ja seinä vioittuivat hieman. Samana päivänä käydyssä ilmataistelussa koneiden konekiväärit olivat toimineet moitteettomasti. Patruunakulutus päivän aikana oli ollut noin 3 000 patruunaa. Yksi kone joutui vihollisen koneita takaa

ajaessaan laskeutumaan Rantasalmen kentälle, josta se sai polttoaine- ja patruunatäydennyksen.

Lääkintähuolto

Laivueella oli Joroisissa oma sairastupa, joka oli noin 400 metrin päässä kentältä. Lääkärinä toimi lääketieteen lisensiaatti E Aholainen. Muuta henkilöstöä oli sairaanhoitaja ja neljä laakintäaliupseeria. Palvelukseen astuessaan tehtiin jokaiselle reserviläiselle lääkärintarkastus ja punnitus. Sairauksia ei tarkastuksessa todettu, ainoastaan joitakin lieviä kuumetapauksia. Kentän pommituksissa ei sattunut ihmishenkien menetyksiä eikä haavoittumisia.

Elintarvikehuolto

Laivueen elintarvikehuollossa tukeuduttiin Rantasalmen ETP:an, johon maantietä pitkin kertyi matkaa 40 kilometriä. Ruoka valmistettiin aluksi tukikohdan omassa keittiössä, jonka yhteydessä järjestettiin myös ruokailu. Laivueen henkilömäärän lisääntymisen ja hajautetun majoituksen takia ruuan valmistus ja ruokailu järjestettiin myöhemmin myös Karhulahden puolella. Ruokailujärjestelyihin oltiin yleensä hyvin tyytyväisiä. Ruokahuollosta vastasivat laivueen palveluksessa olleet ja työmääräyksillä palvelukseen saapuneet lotat.

Kuljetusvälinehuolto

Kuljetuksia varten laivueella oli käytössään kolme kuorma-autoa, kolme henkilöautoa, yksi seka-auto ja yksi linja-auto. Autojen merkkejä olivat Sisu, Volvo, Opel, Ford ja Chevrolet. Muun muassa Opel-merkkisen kuorma-auto luovuttaja oli Joroisten kunta. H Kettunen oli luovuttanut kenttäarmeijan käyttöön Ford-merkkiset henkilö- ja kuorma-autot.

Majoitus

Laivue oli liikekannallepanon alkaessa kesäkuun 18. päivänä 1941 sijoitettu välirauhan aikaiseen tukikohtaansa. Rauhanaikaiset majoitustilat olivat pääasiassa parakkitasoa. Majoitustiloja ei luonnollisesti ollut perustettaville joukoille tukikohdaassa, joten niitä jouduttiin sotilasmajoituksesta annetun lain nojalla ottamaan yksityisiltä asunnon- ja maanomistajilta. Kaikkiaan paikkakunnalta jouduttiin ottamaan noin 10 eri omistajalta yhteensä 45 asuinhuonetta. Tällöin majoitukset jakautuivat varsin laajalle alueelle. Laivueella oli pieni määrä kangas- ja pahvitelttoja, joita käytettiin apuna majoituksen järjestämisessä. Laivueen esikunta muutti melkein kokonaisuudessaan kesäkuun 19. päivänä Honkapirtille, jossa se toimi Joensuuhun siirtymiseen saakka.

Lentueet oli ryhmitetty kentän koilliskulmaan järjestyksessä 2., 1. ja 3. lentue. Lentueiden henkilöstö oli majoittunut osaksi teknilliseen rakennukseen ja osaksi teltoihin koneiden välittömään läheisyyteen kentän laidalla olleeseen lehtipuumetsikköön.

Lähteet:

Lentolaivue 26 1941-1943 (Sotapäiväkirja 26018, 18.6.1941 - 31.12.1943)

Lentolaivue 26. 3. lentue 1941-1941 (Sotapäiväkirja 17904, 18.6.1941 - 21.9.1941)

Lentolaivue 26. Teknillinen toimisto 1941-1941 (Sotapäiväkirja 17899, 10.6.1941 - 6.12.1941)

Wikipedia

Kirjoittaja Ossi Pirhonen, Varkauden Reserviupseerikerho ry