

ta. Niitä oli joka puolella ja jäi jalan alle, kun tulimme kolmen aikaan ulos parakeistamme kerääntyäksemme autolle, joka vei ohjaajat komentopaikalle. Sammakot pitivät kimeää visertävää ääntä ja loikkivat ilmeisesti eteensä katsomatta. Ne törmäilivät sääriin ja jättivät lentohaalareihin pieniä märkiä läiskiiä heti saappaanvarren yläpuolelle.

Päivän maali oli silta Bac Ninhissä koillisella rautatiellä. Tankkaus suoritettaisiin meren päällä sekä meno- että tulomatkalla, mikä oli kohteen sijaintia ajatellen hyvä asia. Lähestyminen tehtäisiin vuoris- toista rannikkoa pitkin. Ilmapuolustuksen ainoat raskaat yksiköt olivat itse rautatien varrella ja tasangolla paikassa, jossa rautatietä ympäröivä laakso avautui suistoalueelle. Lensin majuri Loydin siivellä. Operatiivisesta suunnittelusta vastaavan laivueupseerin uusi apulainen majuri Ken Frank johti parven toista paria, ja Karl Richter oli osaston nelonen. Kuormana oli viisi Mk-83-tyyppistä pommia. Edellisillan sade vihjasi monsuunin olevan päällämme, joten ainoat vaikuttavat sääilmiöt olivat paikallisia. Keli maalialueella satojen kilometrien päässä pohjoisessa olisi suhteellisen hyvä.

Ottaessani laskutelineen ja laipat sisään saatoin kuulla hätälähet- timen ulvovan vaimeasti hätätaajuudella. Se kuului normaalin radio- liikenteen taustalla lentoonlähdön aikana, lähtölennonjohdon anta- essa selvitykset ja ottaessamme yhteyden Vastakohtaan ennen lentoa tankkerille, joka lensi Ruskeaa lentokuviota Da Nangin pohjoispuo- lella. Nousimme 18000 jalkaan ja levittäydyimme etsintämuotoon. Loyd kysyi Vastakohdalta, oliko se kuullut hätälähettimen. Masentava vastaus oli, että aamu oli ollut huono. Ensimmäinen hyökkäysosasto, enimmäkseen Takhlin koneita, joilla oli tukenaan koneita myös muil- ta kentiltä, oli menettänyt viisi konetta. Ennen kuin Loyd ehti kysyä käynnissä olevista pelastusoperaatioista, Vastakohta kertoi, että kaik- ki viisi oli ammuttu alas Punaisenjoen tasangolla, ja ainoastaan yhden koneen miehistöä yritettiin vielä pelastaa.

Yksipaikkaisessa koneessa on yksin ajatustensa kanssa. Koneissa on sisäpuhelinjärjestelmä, mutta sen pääasiallinen käyttötarkoitus on yh- teydenpito maassa mekaanikkoon, joka kytkeytyy laskutelinekuilussa olevaan pistokkeeseen moottorin käynnistyksen ja lentoa edeltävien

tarkastuksien aikana. Lentokoulutuksen aikana sisäpuhelimella pidetään yhteyttä toisessa ohjaamossa istuvaan lennonopettajaan, mutta lentokoulutuksen päätyttyä useimmat ohjaajat kytkevät sisäpuhelimen pois sen jälkeen, kun koneen mekaanikko on kytkenyt itsensä irti koneesta. Ei ole mitään syytä kuunnella omaa hengitystään, joka olisi vain yksi taustamelun lisälähde häiritsemässä jotain tärkeämpää, kuten radioliikennettä tai tutkavaroitimen varoitusääniä. Niinpä sitä lentää pommilastissa ja autopilotti päällä Laosin ja Pohjois-Vietnamin eteläosan ylitse Tonkinlahden syvien sinisten vesien yläpuolella kädet kuomun paarteiden päällä molemmille puolilleen maisemaa katsellen ja miettii. Hätälähettimien äänet kuuluvat taustalla ja häviävät taas. Joka kerta äänen kuullessaan miettii, pitäisikö hätätaajuus ottaa pois kuuntelulta vai lakkaako ulina taas hetken päästä. Samalla pohdii, kuka on ammuttu alas ja miten se tapahtui. Onko miehistö vielä hengissä? Ei voi olla miettimättä, mitä muut ajattelisivat, jos itse olisi samassa tilanteessa. Lentäisivätkö muut kaikessa rauhassa eteenpäin aamuaringossa vai yrittäisivätkö he auttaa?

Mitä oikein voisi tehdä? Ei mitään. Hätätilanne on liian kaukana, ja itselläni on oma kohde. Ilmatankkaus on vuorossa seuraavana, eikä siipikoneella muutenkaan ole sanomista asioihin. Oma tehtävä pitää suorittaa.

Vaihdamme jaksoa ja otamme yhteyden Panamaan, taistelunjohdopaikkaan, joka sijaitsee Apinavuorella Da Nangin lähellä. Se ohjaa meidät kaartamaan pohjoiseen kohti Ruskea ankkuri kolme-ykköstä, neljän tankkauskoneen osastonjohtajaa. Ruskea 31 on 80 mailia meistä pohjoiseen ja lentämässä meitä kohti. Kone lentää meitä vastaan vasemmalla puolellamme, mutta aiomme liittyä tankkerille kaartohyökkäyksellä. Alamme kaartaa vasemmalle noin kahdenkymmenenviiden mailin päässä tankkauskoneesta niin, että päädyimme lentämään sen takana. Panama antaa meille suuntia ja etäisyyksiä tankkerille läheystyessämme sitä. Lennän siivellä ja keskityn etsimään tankkauskonetta tutkalla. Yritän löytää sen ennen muita osastomme jäseniä. Tarkistan antennin asennon ja pyöritän hitaasti antennin korkeussäätönuppia horisontista vähän sen yläpuolelle. Tutkalla näkyy piste vasemmal-

la kello kymmenessä 35 mailin päässä. Panama ilmoittaa: ”Papukaija, Ruskea 31 on suunnassa kolme-viisi-nolla etäisyys kolme-neljä mailia.”

Loyd tähyilee ilmoitettuun suuntaan. Minä havaitsen välähdyksen auringon heijastuessa siivestä. Ilmoitan: ”Papukaija kaksi näkee vasemalla kello yksitoista, kolmekymmentä.”

Panama vahvistaa: ”Papukaija, se on tankkauskoneenne.”

Loyd vilkaisee minuun päin ja katsoo taas horisonttiin ilmoittamaani suuntaan. ”Papukaija on Judy”, hän ilmoittaa. Se tarkoittaa, että liittyisimme tankkerille ilman enempää apua Panamalta. Lennämme suoraan viisi sekuntia ja aloitamme loivan kaarron vasempaan liukuen lopulta tankkerin taakse valmiina ottamaan polttoainetta. Aloitamme tankkauksen lentäen samalla etelään lahden yläpuolella. Juuri ennen kuin kytken tutkan valmiusasentoon, näen koko takanamme tulevien osastojen laivaston pisteinä sen ruudulla. Olemme kaikki hyökkäämässä maaleihin koillisen rautatien varrella. Useampi parvi hyökkäisi Bac Ninhin siltaa vastaan, ja muut iskisivät eri solmukohtiin rautatielinjalla. Hyökkäysten ajat on jaettu yli puolen tunnin jaksolle, ja kukin osasto olisi taktisesti muista riippumaton.

Saamme polttoaineemme ja irtaudumme tankkerista sen lentokuvion pohjoispäässä. Hätälähettimen ulina on lakannut. En tiedä tarkoittaako se sitä, että kaveriparka on jäänyt vangiksi, laitteen akku on loppunut vai onko se sammutettu välillä virran säästämiseksi. Toivon, että kyseessä olisi jälkimmäinen vaihtoehto, mutta syvällä sisimmässäni pelkään pahinta. Ketään ei ikinä saatu noukittua turvaan alue VI:lta.

Lentäessämme lahtea pohjoiseen 20000 jalassa valaisen rannikkoa tutkallani niin, että edessäni oleva rantaviiva piirtyy tutkan kuvaruudulle. Ruudulla erottuu helposti löydettävä porsaankylyksen muotoinen saari suoraan edessämme. Suunnitelman mukaan kääntyisimme saaren eteläkärjen kohdalla kohti rannikkoa. Kohde erottuu selvästi sekä paljaalla silmällä että tutkalla, jos keli olisi huono. Pohjoisvietnamilaiset tietävät, että käytämme saarta apuna suunnistuksessa. Niinpä he odotetusti toivottavat meidät tervetulleeksi 37- ja 57-millisten it-

tykkien sulkutulella. Kuten yleensä, se jää liian matalalle ja räjähtelee takanamme, mutta jonain päivänä heilläkin kävisi tuuri.

Emme suunnista suoraan kohteelle, vaan lennämme pohjoisempaan seuraten Kiinan rajalla olevan kahdenkymmenen mailin puskurivyöhykkeen reunaa. Se pitää meidät erossa it-ohjuspattereista, joita yleensä on Kepiin ja rautatielle johtavan reitin varrella. Kun saavutamme ratalinjan, käännyimme etelään ja kohti siltaa kapean laakson länsireunaa pitkin lentäen. Siten voisimme hyökätä ja irtautua itään päästyämme Nac Ninhiin. Lennämme suurimman osan matkasta kohteelle neljän ja kuuden tuhannen jalan välillä maanpinnasta ja vedämme siten ylös 12000 jalkaan pommitussyökyä varten. Keskikorkeudella on vain muutamia pilviä, joten suunnistuksen pitäisi olla helppoa aamun kirkaassa säässä.

Liu'umme alaspäin ja käännyimme rannikolla vasempaan. Olen ohjelmoinut doppler-laitteeseen ratalinjan ja puskurivyöhykkeen rajan risteyskohdan koordinaatit. Osasto lentää etsintämuodossa koneiden ollessa lähes rinnakkain. Osastomme on puolitoista kilometriä leveä ja kiittää tummanvihreän viidakon yläpuolella 540 solmun nopeudella. Kuljemme yhdeksän meripeninkulmaa minuutissa. Se on helppo tasaluku, kun laskemme päässämme saapumisaikaa kohteelle. Kun pääsemme lähemmäs, kiihdytämme 600 solmuun, mikä antaa meille mukavasti liike-energiaa pommitussyökyä edeltävää pystyliikettä varten. Kohteelta irtauduttaessa lentonopeudella ei olisi väliä, kunhan saamme osaston takaisin oikeaan muotoon tähystääksemme tehokkaimmin ohjuksia ja MiGejä. APR-25/26 ei ilmoita juurikaan vihollistoimintaa näin kaukana asutun suistoalueen pohjoispuolella, ainoastaan ajoittaisen Spoon Rest- tai Bar Lock -kaukovalvontatutkan aiheuttaman visseryksen. Ei Fan Song- tai Fire Can -tulenjohtotutkia. Niitäkin tulisi ihan riittävän pian.

Valkoiset pilvenhahtuvat ja tummansininen aamutaivas erottuvat selvästi viidakon peittämistä smaragdinvihreistä kukkuloista. Harmaat kalliojyrkänteet kohoavat kasvillisuuden seasta muodostaen kauniin maiseman alapuolellamme. Koneet lentävät tasaisesti tyynessä säässä, ja hetken ajan puhdas riemun tunne saa minut unohtamaan sodan.

Olemme kuitenkin syvällä vihollisalueella ja hetken päästä helvetti repeäisi valloilleen. Aiomme kylvää kuolemaa ja tuhoa vihollisen niskaan, ja se yrittäisi vuorostaan äärimmäisen aggressiivisesti estää meitä. Kaksi minuuttia käänne pisteelle.

Siinä se on. Rautatie näkyy vuorten välissä olevassa kapeassa viilossa. Laakso ei ole viittäkään kilometriä leveydeltään. Käännyimme alas Bac Ninhiin. Mitä tuolla näkyy? Olemme radan päällä ja alapuolella oli sivuraide – ei, vaan kaksi sivuraidetta varsinaisen ratalinjan vieressä. Täsmälleen puskurivyöhykkeellä on pieni ratapiha, ja kiskoilla kaksi junaa. Pieni asemarakennus sijaitsee ratapihan itäpäässä, ja näen heti mielessäni väsyneiden veturinkuljettajien pysäköineen junansa tietäen yhtä hyvin kuin lentäjät yläpuolellaan, että voimankäytön säännöt ovat nimenneet tämän puskurivyöhykkeeksi. He ovat varmaan asemarakennuksessa, jutellen kahvikupin ääressä illan reissusta Hanoiin viemään sotatarvikekuormansa. Ilmoitan radioon: ”Papukaija kakkonen näkee kaksi junaa kiskoilla suoraan alapuolella.” En tietenkään, mitä aikoisimme asian eteen tehdä.

Loyd ei epäröi sekuntiakaan: ”Selvä. Näkyy. Kaarto vasempaan. Hyökkäämme pohjoiseen ja kaarramme irti oikealle. Ykkönen hyökkää kymmenen sekunnin päästä.” Jumalauta! Aiomme pommittaa ihan todellista maalia! Olen kaarron sisäpuolella ja alan liukua ykkösen taakse, kun hän kaartaa takaisin. Näen jälkipolton syttyvän hänen koneessaan ja nokan nousevan ylös. Oikaisen hänen lentoratansa halki ja ollessani hänen takanaan työnnän tehovivun ulos- ja eteenpäin. Tunnen miten suihkusuuttimet aukeavat, ja työntövoima kasvaa kun poltto syttyy.

Jälkipoltinten pamahdus herättää rautatieläisten huomion. Tykit alkavat välähdellä ratapihan ympärillä, ja 37-millisten hattaroita alkaa ilmestyä alapuolelleni ja vasemmalle samalla kun saavutan 12000 jalkaa ja käänän selälleni aloittaen vedon kohti maalia. Tykit ampuvat kolmesta ja nelosta. Saan junat tähtäimeen ja näen Loydin pommien alkavan räjähdellä. Hän on osunut junien pohjoispään lähelle, joten korjaan tähtäystäni kohti tavaravaunujonon keskustaa. Valtava pilvi valkoista savua nousee ilmaan, kun yksi veturimies on ilmeisesti

avannut veturiinsa täyden kaasun. Hän yrittää vetää perässään kiskoilta pudonneita vaununromuja hajonneita kiskoja pitkin. Painan pudotusnappia ja tunnen vavahdukset pommien irrotessa. Samassa olen jo oikaisemassa ja etsin johtokonetta. Se on tiukassa oikeassa nousukaarrossa. Aion oikaista hänen kaartonsa ja katson taakse oikean olkapääni yli. Näen kolmosen ja nelosen vetävän parhaillaan ylös maalilta.

Lloyd pysyy loivahkossa kaarrossa, jotta pystyisimme helposti liittymään osastoon, ennen kuin kääntyy rautatien suuntaisesti kohti etelää. Sitten hän vaihtaa kaarron suuntaa poistuakseen kohteelta. Olemme jälleen etsintämuodossa ja irti it-tulesta alle minuutissa. Matkalla pois päin teen oudon havainnon. Tämä on hauskaa. Teemme jotain sellaista, mitä useimmat ihmiset eivät osaisi kuvitellakaan ja mitä he eivät kykenisi tekemään, vaikka haluaisivatkin. Se on haasteellista ja uskomattoman jännittävää. Papukaija-osasto lentää jyristen yli maaseudun matkalla rannikolle, kun mieleeni juolahtaa, että sotamme oli kuin varastaisi pölykapseleita.

Lapsuuteni Chicagossa naapuruston pojat keksivät aina silloin tällöin, että oli aika käydä varastamassa muutamat pölykapselit. Päätimme ensin, minkä automerkin kapselit olisivat erityisen hienoja. Valitsimme kohteemme Lincolnin spinner-tyyppisten tai Plymouthin kartiomaisten tai ehkä jopa jälkiasennettujen custom-osien, kuten kromattujen Moonien joukosta. Sitten partioimme lähiseudun katuja, kunnes löysimme sopivan kohteen. Lähestyimme neljän pojan voimin autoa myöhään illalla ja kumarruimme kukin oman pyörämme ääreen irrottamaan pölykapselin. Pölykapseleita irti vääntäessämme joku aina pudotti omansa maahan niin, että se pyöri asvaltilla aiheuttaen kovan metelin ja hälyttäen auton omistajan. Omistaja oli yleensä iso, roteva työläismies hihattomassa aluspaidassaan kaljatölkki kädessä. Hän tuli kuistilleen karjumaan, mitä oikein olimme tekemässä. Me lähdimme juosten pakoon, ja joskus omistaja lähti ajamaan meitä takaa.

Me emme tarvinneet pölykapseleita mihinkään. Halusimme takaa-ajon jännitystä ja sitä adrenaliinikuohua, jonka saimme vetämällä jotain duunariparkkaa nenästä ja saamalla tämän peräämme. Nyt olimme aika lailla nopeampia ja toimimme maamme ulkopoliitikan nimis-

sä. Joka aamu päätimme, millaisia pölykapseleita sinä päivänä varastaisimme. Sitten suunnittelimme käyttämämme strategian ja luikahdimme naapurin tontille, joskus pinnoissa, joskus kiertotietä lentäen. Lopulta kaappasimme saaliimme ja lähdimme karkuun. Jos meitä ajettiin takaa, aina parempi, kunhan emme jääneet kiinni. Jännityksen lauettua kävimme innoissamme tapahtumia läpi monta tuntia. Sitten menimme nukkumaan ja aamulla aloitimme saman alusta. Joidenkin mielestä kyse oli isänmaallisuudesta, teimmehän oman osuutemme vapaan maailman turvallisuuden eteen. Tiesin kuitenkin aina tästä eteenpäin, että kyse oli pohjimmiltaan pölykapselien varastamisesta.

Rannikolla käännyimme etelään kohti polttoainetäydennystä ja sen jälkeen jatkamme Pohjois-Vietnamin kapean eteläosan yli takaisin Koratiin. Vielä laskeutumisen jälkeen olemme innoissamme hyökkäyksen tuloksesta ja innokkaita purkamaan tehtävää. Johtopaikan kylmä ilmastointikaan ei ehtinyt vaimentaa intoamme ennen kuin tiedustelutoimiston ylikersantti kohottaa toista kulmakarvaansa kuullessaan raporttimme. Hän pyytää anteeksi ja ryntää hakemaan rykmentin tiedustelutoimiston päällikön, everstiluutnantti Winterin. ”Mitä te oikein olette menneet tekemään?” hän kysyy.

Käymme uudelleen läpi, miten lähestyimme kohdetta ja millainen tuuri meillä kävi löytäessämme junat. Kuvailemme hyökkäyksemme kulun, ja jokainen vahvistaa arvion, että ainakin kolme neljäsosaa pommeistamme oli osunut raiteilla oleviin juniin. Olemme aika varmoja, että emme olleet osuneet kumpaankaan veturiin, mutta arvioimme tuhonneemme ainakin neljäkymmentä tavaravaunua ja katkaisseemme kaikki kiskot. Näytämme kartalta, missä hyökkäys tapahtui. Valkotukkainen tiedustelu-upseeri pudistelee päätään ja toteaa synkästi, että olemme pommittaneet Kiinan puskurivyöhykettä. ”Näyttää siltä, että olette rikkoneet VOKSia”, hän ilmoittaa.

”Mitä se merkitsee?” Loyd kysyy, ”Meillä on lupa liikehtiä puskurivyöhykkeellä, eikö olekin?”

”Toki”, vastaa Winter, ”mutta teidän ei ole tarkoitus pommittaa maaleja vyöhykkeellä. Sen tarkoitus on olla suojavyöhykkeenä siltä varalta, että emme vahingossa pudota mitään Kiinaan.”

"Joo, mutta eikö ole selvää, että vihollinen hyödyntää VOKSia suojellakseen juniaan, ja mehän pommitimme selkeästi Pohjois-Vietnamin puolella?" Richter varmistaa.

"Sillä ei ole väliä. Puskurivyöhykkeelle ei saa hyökätä." Winter ehdottaa, että tarkistaisimme uudelleen antamamme tiedot. "Mistä saitte antamanne koordinaatit? Miten määrittelitte pudotuspaikan?"

Ilmoitan käyttäneeni dopplerille syöttämiäni radan ja puskurivyöhykkeen rajan risteyskohdan koordinaatteja. Sanon, että minusta olimme risteyksestä kaksi mailia pohjoiseen, kun pommitimme rataa. Ken Franks sanoo yrittäneensä käyttää TACAN-majakkaa, jonka peitenimi oli Punainen kruunu, ja joka oli Tonkininlahdella purjehtivassa hävittäjäaluksessa. Signaali katkeili näin kaukana sisämaassa, eikä hän ollut kovin varma radiaalista, eli suunnasta majakalta, eikä etäisyydestä. Richter tuumii, että hänen dopplerinsa mukaan olimme täsmälleen risteyskohdassa. Loyd katsoo kutakin meistä ja kääntyy Winterin puoleen. "Luulen, että ensimmäiset koordinaattimme taisivat olla vähän pielessä. Näyttäkääpäs vielä karttaa. No niin, tuossahan me olimme, ihan lähellä tuota huippua ja tämän pienen kylän takana. Aivan. Tässä ne sivuraiteet olivat. Noin kaksi mailia puskurivyöhykkeeltä etelään. Oletteko samaa mieltä?" Hän tarkistaa muun osaston näkemyksen. Me kaikki nöyryyimme innokkaasti.

Vanha tiedustelu-upseeri on nähnyt saman ennenkin. Hän rentoutuu ja melkein hymyilee vastatessaan: "Niin arvelinkin. Hyvää työtä, pojat." Hän kuittaa raportin nimikirjaimillaan ja palaa toimistoonsa.

* * *

Päivystysosastoa kutsuttiin Piiskaksi. Koratin rykmentin piti päivittäin pitää lähtövalmiina neljän koneen osastoa hätätilanteen varalta. Sitä saatettiin tarvita apuna alasammutun lentäjän pelastusoperaatiossa tai maavoimien tukena Laosissa. Vastuu päivystystehtävästä kiersi kolmen laivueen välillä. Yleensä komentopaikka pyrki siihen, että päivystysosasto lähti lentotehtävälle, mutta se ei kyennyt aina varmistamaan,

että kyseinen tehtävä laskettaisiin sadan tehtävän kiintiöön. Useimmat ohjaajat eivät pitäneet päivystyksestä, koska silloin piti osallistua tehtävänantoon aikaisin aamulla ja sen jälkeen pysyä yhdessä muiden osaston jäsenten kanssa suurimman osan päivästä. Osastonjohtajalla oli pieni FM-radiopuhelin, ja hänen piti pitää komentopaikka ajan tasalla osaston liikkeistä koko ajan. Koneille tehtiin lentoa edeltävä tarkastus päivystysvuoron alussa, ja ne valmisteltiin käynnistystä varten. Vasteaika käskystä lentoonlähtöön oli viisitoista minuuttia.

Wimpy Peake, Joe Vojir, Bill Ricks ja minä olimme Piiska-vuorossa. Wimpy otti tehtävän mielellään itselleen, koska sen aikana hän saattoi työskennellä seuraavan päivän lento-ohjelman ja muiden paperitöiden kanssa, mutta pääsi kuitenkin lentämään tehtäviä. Meillä oli iltapäivävuoro puolesta päivästä pimeään tuloon. Niinpä pidimme tehtävänantotilaisuuden puoli yhdeltätoista ja tarkastimme koneet lentoa varten valmiiksi. Ne oli pysäköity vierekkäin asematason itäpäähän. Kussakin koneessa oli lastina kuusi evillä vakautettua napalmsäiliötä. Osaston kutsu oli Piiska Bravo, mikä tarkoitti sitä, että olimme päivän toinen Piiska-osasto aamun päivystysosaston jälkeen.

Puoli neljän aikaan iltapäivällä olimme jo melkein luopuneet toivosta saada keikkaa, kun valvojan pöydän takana oleva komentopaikan puhelin soi. Muut ohjelman mukaiset tehtävät olivat jo lähteneet, joten soitto saattoi tarkoittaa vain sitä, että Piiska oli lähdessä. Pöydän takana Wayne Spelius kirjoitti yksityiskohtia muistilehtiöön, kun me muut keräsimme varusteemme ja lähdimme kohti ovea. Wimpy otti lehtiön häneltä ja antoi meille tehtävän autossa matkalla koneille. Lentäisimme Pohjois-Laosiin ja ottaisimme yhteyden taistelukentällä toimivaan tulenjohtokoneeseen (Forward Air Controller, FAC), jonka kutsu oli Perhonen 44. Meillä oli yhteydenottopisteen pituus- ja leveyskoordinaatit sekä suunta ja etäisyys TACAN-majakalta 36, joka oli sijoitettu Ruukkujen tasangolle Tynnyrikäännös-alueelle.

Koneiden mekaanikot olivat valmiina tikkaiden alapäässä, kun hypäsimme autosta ja juoksimme koneille. He kiipesivät perässämme ylös ohjaamon luo ja auttoivat vyöttäytymään koneeseen. Sitten he laskeutuivat alas ja vetivät tikkaat pois ennen moottorien käynnist-

tystä. Wimpy heilutti kättään käynnistyksen merkiksi, ja kaikki neljä käynnistyspatruunaa laukaistiin yhtäaikaa peittäen platan mustaan, silmiä kirvelevään savuun. Vain kolme minuuttia myöhemmin pyysimme tornilta rullausselvitystä ja lähdimme liikkeelle.

Iltapäivän pilvipeite on rikkonainen. Kiire saada kaikki ohjaamotoinenpiteet tehtyä on saanut minut hengästymään. Kahdessakymmenessä tuhannessa jalassa oikaisemme vaakalentoon ja levittäydymme osastoksi. Tarkistan doppler-sijaintini verrattuna Udornin TACANiin ja päivitän dopplerin nopeasti saadakseni suunnan ja etäisyyden täsmäämään. Tutka on 80 mailin näytöllä, eikä minulla ole enää muuta tekemistä kuin tarkkailla maisemia koneeni alla. Ihmettelen, mitä Perhonen 44 mahtaa olla tekemässä.

Ylittäessämme Mekongin Thaimaan pohjoisrajalla otamme yhteyden Sirkkaan ja pyydämme ohjeita Piiska Bravolle. Sirkka vahvistaa, että meidän pitää edelleen ottaa yhteys FACiin Pohjois-Laosisa. Vaihdamme tulenjohtajan jaksolle ja Wimpy kutsuu häntä, kun olemme 120 mailin päässä. Emme saa vastausta. Etäisyys pienenee, ja Wimpy yrittää toistuvasti saada yhteyden. Ei yhteyttä. Sitten, vain 40 mailin päässä yhteyspisteestä, saamme vaimean, hengästyneen vastauksen: ”Terve Piiska. Terve Piiska. Tämä on Perhonen neljä-neljä. Kuuleeko Piiska?”

”Kyllä Perhonen. Meillä on sinulle neljä satavitosta, joilla on 24 kannua napalmia ja 20-millistä. Peliäikää on parikymmentä minuuttia, ja olemme nyt noin 40 mailin päässä.”

”Kiitos Piiska, sain numerot. Olen nyt maassa tankkaamassa. Seison siiven päällä pumppaamassa bensaa koneeseen, mutta minun pitäisi päästä ilmaan kolmessa minuutissa. Maali ei ole kovin kaukana.” Jos minä olen varastamassa pölykapseleita, tämä tyyppi on täysimittainen autovaras. Hän on maassa vihollisen keskellä, pumppaa itse polttoainetta koneensa tankkiin eikä tunnu olevan huolissaan mistään.

Wimpy käskee meidät odotuskuvioon yhteyspisteelle odottamaan Perhosen ohjeita. Vähennämme korkeutta 14 000 jalkaan ja kiertelemme hattaramaisia poutapilviä. Ne voisivat aiheuttaa vaikeuksia, jos maali olisi huonossa paikassa.

"Piiska, Perhonen 44 on nousukiidossa. Olen luonanne minuutissa. Oletteko valmiita ottamaan tiedot?" Lentäjä huohottaa tankkaamisen jäljiltä ja on nyt nousemassa ilmaan sorakentältä.

"Kyllä, Perhonen. Anna tulla."

"Okei, Piiska. Kolme mailia tukikohdastani on laakso, jossa on arviolta 1 500 Pathet Lao -sotilasta. Laakso on kuutisen kilometriä pitkä ja kolme leveä. Minulla on parisataa Laosin kuninkaallisen armeijan miestä kukkuloilla sen eteläpäässä. Haluan teidän pudottavan napalminne laaksoon. Yritämme levittää sen laakson pohjalle. Voitteko tehdä useita rynnäköjä pareilla?"

"Onnistuu, Perhonen", vastaa Wimpy. Korjaan arviotani Perhonen 44:stä. Hän ei varastele pölykapseleita tai edes autoja, vaan johtaa kokonaista mafiaa. Hän on ainoa länsimaalainen keskellä aasialaista sisällissotaa ja ilmeisesti nauttii joka hetkestä.

"Piiska, Perhonen 44 näkee teidät. Jos katsotte kello kymmeneen alas, teidän pitäisi nähdä minut. Minulla on valkoinen Pilatus Porter, ja olen kuudessa tonnissa vasemmassa kaarrossa. Ilmatorjunta täällä alueella on käsiaseita ja konetuliaseita. Laaksosta on raportoitu 23- ja 37-millistä tulta aikaisemmin tänään. Haluaisin teidän hyökkäävän laaksoon idästä länteen ja irtautuvan etelään. Omat joukot ovat kukkuloiden huipuilla etelässä. Näettekö minut?"

"Okei, Perhonen. Piiska ykkönen näkee sinut. Piiska, vahvista näköyhteys."

Me ilmoitamme järjestyksessä näkevämme tulenjohtajan: "Kaksi... kolme... neljä." Lennämme vasemmassa kaarrossa peräkkäin ja odotamme tulenjohtajan merkitsevän maalin meille.

"Piiska, ikävä kyllä en voi merkitä maalia. VOKS ei salli minulle aseita. Mutta jos näette minut, osoitan maalin vasemmalla siivenkärjellä. Ilmoittakaa kun näette kohteen, ja hyökätäkää idästä." Valkoinen kone erottuu tummaa viidakkoa vasten. Se lentää pientä ympyrää pilvien välisessä aukossa. Koneen kaartaessa siivenkärki osoittaa puiden peittämän alueen. "Saitteko?" tulenjohtaja kysyy.

"Selvä, Perhonen. Piiska ykkönen hyökkää idästä."

"Selvä rynnäköön, Piiska. Olen odotuskuviossa pohjoisessa."

Wimpy syöksyy, ja näen kiiltävien napalmsäiliöiden irtoavan hänen koneestaan. Evät pitävät ne suorassa, joten ne eivät pyöri pudotessaan ja levitä sisältöään laajalle, mutta tulipallo viidakossa on silti näyttävä. ”Hyvä osuma, ykkönen. Kakkonen, pudota omasi ykkösen savusta heti länteen päin. Kolmonen, venytä pidemmälle länteen. Nelonen, hoida laakson pää. Kakkonen, selvä rynnäkköön.”

Syöksyn ja pudotan. ”Okei, Piiska. Selvä rynnäköimään osastonjohtajan johdossa. Hyökätkää laaksoon ja varokaa eteläpuolista harjanetta.” Perhonen antaa meidän lentää omaa kuviotamme.

Lennämme ympyrää ja pudotamme napalmia niin, että laakson pohja peittyy liekkeihin. Wimpyn ilmoittaessa kolmannen rynnäkkönsä hän muistuttaa Perhonen 44:lle, että meillä on vielä vähän toiminta-aikaa ja voisimme rynnäköidä tykillä. Perhonen hyväksyy tämän, joten lennämme ympäri ja vähennämme korkeutta tehdäksemme tykkiryynnäköön laaksoon. Sytytyskranaattien tuike osoittaa mihin tuli osui, kun rynnäköimme yhä uudelleen ja uudelleen. Kordiitin haju täyttää ohjaamon kutittaen nenääni ja saaden silmäni kirvelemään. Kun oikeaisen syöksystä, vilkaisen vasemmalle ja näen ihmishahmoja harjanteen huipulla. He heiluttavat ja hyppivät ilmaan. Kyseessä on Laosin kuningkaallisen armeijan pieni osasto, joka on seurannut lentonäytöstämme. He tietävät, että heidän ei tarvitsisi enää hyökätä laaksoon taistelemaan itseään monta kertaa suuremman vihollisosaston kanssa.

Joe Vojir ilmoittaa bingon, ja Wimpy kaartaa kohteelta loivaan nousuun kotia kohti. Perhonen 44 tulee jaksolle: ”Kiitos paljon, kundit. Tulitte kohteelle 16.40 ja poistuite 17.12. Sata prosenttia kuormasta osui maaliin. Laitan tulemaan asevaikutusarvion, kun kaverimme marssivat laaksoon huomenna, mutta nyt voin sanoa vain kiitos. Linnake on turvassa taas yhden yön.”

En voi edes kuvitella hänen tilannettaan. En voi käsittää, millaista olisi olla viidakossa pikkuruisen lentokoneen ja viholliseen nähden selvästi alivoimaisen jalkaväyksikön kanssa. En voi uskoa, että hän asuu siellä ja johtaa ilmasotaa, ilman että saa itse edes ampua takaisin. Lentäessäni kohti turvallista tukikohtaani, jossa minulla on ilmasoittohuone, valkoiset lakanat, lämmin suihku ja kylmää olutta upsee-

rikerholla, ihmettelen, millainen mies hän oikein on. Mitä valittamista minulla voisi olla? Tätä tehtävää ei lasketa, mutta siitä huolimatta nyt tuntuu pirun hyvältä.

Kerholla on tungosta, kun pääsemme sinne. Laivueiden pöydät ovat puolillaan väkeä, ja tiski on täynnä hävittäjälentäjiä hikisissä lentohaalareissaan. Lentävään henkilöstöön kuulumattomat upseerit eivät viettäneet täällä paljoa aikaa paitsi aterioilla omissa pienissä pöydissään. Raivaamme tiemme tiskille kylmälle oluelle ja kuullaksemme uutiset siitä, mitä muut osastot ovat päivän mittaan tehneet. Kuten tavallista sen jälkeen kun aloimme tihentää iskuja alue VI:lle, saamme kuulla menetetystä koneesta. Kysymme nimeä, mutta kukaan meistä ei tunnista sitä. Otamme toisen oluen ja siirrymme päivälliselle. Päivän annos on pihvi, ja riippumatta siitä miten sen tilaamme, thaimaalainen tarjoilijatar tuo sen aina hymyillen kypsäksi paistettuna. Jälkiruoaksi on lämmintä omenapiirakkaa, jonka voi saada jäätelön kanssa. Useimmat meistä ovat oppineet, että kokki laittaa jäätelön piirakan päälle ennen kuin laittaa sen uuniin, jolloin siitä tulee pehmeää sotkua. Mietin, onko Perhonen 44 saanut omenapiirakkaa viime aikoina – todennäköisesti ei.

Päivällisen jälkeen valumme yksitellen takaisin majoitukseen. Useimmat meistä ovat huomanneet jo komennuksen alussa, että ryyppäämistä ei voi harrastaa säännöllisesti. Melkein jokainen viettää muutaman illan juhlien ja laulaen, mutta kun ensimmäistä kertaa joutuu vyöttäytymään koneeseen krapulaisena, oppii kyllä läksyn. Tehtävän suorittaminen vaatii selvän pään. Lensipä johtajana tai siivellä on vastuussa muistakin. Niinpä otamme vain oluen tai pari ja painumme nukkumaan. Ennen nukahtamista saatamme kirjoittaa kirjeen tai ehkä lukea muutaman sivun kirjaa. Jotkut pukevat sortsit ja lenkkarit ylleen ja hölkkäävät parakkien ympäri kesäillan hämärässä. Muutama uusi kaveri jää baariin keräämään rohkeutta viinasta, ja jotkut muut juhlistavat jotain erityistä, syntymäpäivää tai onnistunutta tehtävää tai juovat kaatuneen toverinsa muistolle, mutta useimmat menevät nukkumaan. Toivon hyvää yötä Perhonen 44:lle. Itse asiassa toivon hänelle monia hyviä öitä. Hän ansaitsisi ne.



Kuva tekijästä F-105-koneen ohjaamossa on otettu Joe Vojirin kypärän kanssa ja ilman varusteliivejä. Se on tarkoitettu laivueen seinälle. Jatkuvat menetykset taistelussa tekivät vaikeaksi valokuvien pitämisen ajan tasalla.



Laivueupseeri majuri Bill Loyd rentoutuu pöytänsä ääressä.



A-1E Sandy käynnistää moottoriaan öljyisen savupilven keskellä. Kuva: Wayne Mutza



"Hämähäkki" Spelius, tekijä ja tämän huonekaveri Bill Ricks juhlivat laskeuduttuaan sadannelta sotalennoltaan.



Kuudella M-117-pommilla kuormattu yksipaikkainen F-105D rullaa. *Kuva: Larsen/Re-
mington via Air Force Museum*



Kaksipaikkaisen Wild Weasel -koneen käynnistys starttipatruunalla täyttää ilman mustalla savulla. *Kuva: USAF*



Pelastuskoneet A-1E "Sandy" ja HH-3 "Jolly Green" ilmassa. *Kuva: USAF*



Tämä vaurioitunutta konetta esittävä valokuva on tyypillinen esimerkki komentopaikan sisäänkäynnin "taistelutahtoa kohottavista" kuvista. MiG-koneen ampuma Atoll-ohjus on aiheuttanut vauriot. *Kuva: Republic Aviation via Dennis Jenkins*



Rullattaessa asematasolle komennuksen viimeiseltä lennolta F-105-laivueiden perinteenä oli näyttää maailmalle "keskisormea" ulos työnnettyllä tankkauspuo-
milla. *Kuva: Bill Erickson*



Bill Loydin virnistys hänen lennettyään sadannen sotalentonsa osoittaa, että jopa kokeneet hävittäjälentäjät saattavat tuntea hel-
poutuksen tunnetta. Loyd oli myös lentänyt sata tehtävää ja ampunut alas MiGin Ko-
rean sodan aikana.