

## JATKOSOTA ALKAA

Suomessa julistettiin yleinen liikekannallepano vähän ennen juhannusta 1941, jolloin kaikkien reservi-iässä olevien miesten tuli ilmoittautua asepalvelukseen. Valtion palveluksessa olevat anottiin valtion puolesta vapaaksi asepalveluksesta, joten minunkaan ei olisi tarvinnut lähteä mihinkään. Puolustuslaitos oli kuitenkin uhrannut melkoisen summan lentokoulutukseeni kustantamalla bensanpolttamiseni, joten päätin käydä ilmavoimien esikunnassa ottamassa selvää tilanteesta. Siellä todettiin heti, että tärkeämpi tehtävä se on puolustaa maata lentokoneen ”ruorissa”, kuin puita tai hiiltä veturin tulipesään heittäessä. Sain esikunnasta palveluseenastumismääräyksen ja menin sen kanssa veturivarikolle. Varikonpäällikkö tykkäsi että eihän täältä mihinkään lähdetä. Kun selitän tapauksen, niin ymmärsihän hänkin tärkeysjärjestyksen.

Järjestelin siviiliasiani, kuten asunnon irtisanomisen ynnä muuta. Olin saanut matkalipun eli litteran ilmavoimien esikunnasta, joten minulla ei ollut muuta vaivaa kuin saada itseni Helsingin asemalla junaan, joka veisi minut Lahteen. Linja-autolla pääsin



Laivueenkomentaja Magnusson pitää puhuttelua Rantasalmella 10. heinäkuuta 1941.



Kolmannen lentueen ohjaajat vasemmalta: Nils Katajainen, Lauri Nissinen, Pekka Kokko, Joppe Karhunen (ohjaamossa), Kim Lindberg, Illu Juutilainen, kirjoittaja ja Georg Strömberg.

Kolmoslentueen mekaanikot.



Kolmoslentueen varapäällikkö luutnantti Pekka Kokko.

Lahdesta Vesivehmaalle ja niin sitä oltiin taas siellä mistä kolme ja puoli kuukautta sitten oli lähdetty.

Edellisen kerran Vesivehmaalla ollessamme olimme olleet asevelvollisia. Nyt sitä vastoin kuuluimme kunniakkaaseen reserviin. Ilmoittauduin siis palvelukseen, reserviläisenä, Hävittäjälentolai-vue 24:ään. Minut määrättiin samaan kolmanteen lentueeseen, josta olin siviiliinkin lähtenyt. Osa reserviohjaajista oli vielä tule-matta, mutta kyllähän kaikki aikanaan paikalle saapuivat.

Muutamia totuttelulento-ohjauksia ehdittiin tehdä ennen kahinan alkua: tutustumislento, laskuohjauksia, partiolento- ja jopa yksi ampumaharjoituskin maamaaliin. Muita ammuntoja ei ollutkaan, ennen kuin sitten tositilanteessa. Opettihan se yksikin harjoitus ainakin sen, että tiesi mistä pysyt pelaavat.

Kesäkuun 25. päivänä 1941 olikin jo tosi kysymyksessä. Silloin alkoivat sotalennot, jolloin aina olivat kovat piipuissa, eikä armoa annettu, jos ei pyydettykään.

## TAPAUK PASTINEN

Ensimmäisinä sotapäivinä sattui heti valitettava kuolemaan joh-tanut onnettomuus. Hälytyksen sattuessa kaikki ne, jotka olivat hälytysvuorossa, yrittivät kiireesti ilmaan. Eräs reserviläinen, vän-rikki Pastinen, starttasi muiden mukana. Kaikessa kiireessä hän ei muistanut laittaa potkurin kulmia pienelle. Jos kulmat olivat suu-rella, ei Brewster jaksanut irrota kentästä, etenäkään niin lyhyellä 800 metrin matkalla, mikä Vesivehmaalla oli käytettävissä. Näin siinä kävi. Pastinen starttasi, kone ei irronnut kentästä, vaan meni kannokkoon kentän ulkopuolelle ja siellä nokilleen. Liekö ollut vielä niin, että syöksyvökin oli unohtunut auki, sillä ohjaaja lensi ulos koneesta. Pastinen menehtyi muutamaa päivää myöhemmin sotasairaalassa.

Sodan alkuvaiheessa ykköslentue oli Selänpään kentällä, kak-kos- ja kolmoslentue olivat Vesivehmaalla ja neloslentue muis-

taakseni Joroisissa. Kolmoslentueessa oli sodan alkaessa kymmenen ohjaajaa. Lentueenpäällikkönä oli luutnantti Joppe Karhunen ja varapäällikkönä luutnantti Pekka Kokko. Loput ohjaajat olivat luutnantti Strömberg, vänrikki Lindberg, lentomestari Juutilainen, vääpeli Nissinen sekä kersantit Katajainen, Mellin ja Huotari. Onnettomuudessa surmansa saanut vänrikki Pastinen kuului myös kolmanteen lentueeseen, mutta tässä vaiheessa hän oli jo luvusta pois.

Kesäkuun loppupäivät vietimme Vesivehmaalla, suoritellen torjunta- ja sulkulentoja Suomenlahden suuntaan. Jalkaväen rintama siirtyi vähitellen kohti itää, joten ilmavoimienkin oli paineltava perästä. Heinäkuun kolmantena siirryimme Rantasalmen kentälle.

## RANTASALMELLE

Tämä kenttä oli rakennettu kahden järven väliselle kannakselle, osittain metsäiseen maastoon. Kiitoratoja oli kaikkiaan neljä. Ne oli vedetty ristiin rastiin siten, että niiden keskelle jäi pieni metsäsaareke. Aivan kentän lähellä oli maalaistalo, johon ohjaajat majoitettiin. Talo oli niin iso, että isäntäväkikin sopi vielä talon toiseen päähän asumaan. Koska oli lämmin kesä, niin toinen puoli ohjaajista asui talon aittarakennuksessa. Eihän siellä huoneissa mitään huonekaluja ollut, meillä oli omat patjat ja muut vuodevaatteet mukana, joten emmepä mitään tarvinneetkaan, patjat vain lattialle ja sillä siisti.

Mekaanikoilla oli telttamajoitus koneiden läheisyydessä metsän siimeksessä. Koneiden huollonkin kannalta oli parempi majoilla siinä lähellä.



Kolmoslentueen päällikkö luutnantti Joppe Karhunen.



BW-353:n miehistö: mekaanikko Max Kannos, kirjoittaja ja mekaanikko Ville Sihvola.

## ENSIMMÄINEN ILMATAISTELUNI

Suoritimme sulk- ja torjuntalentoja Sortavalan ja Käkisalmen suuntaan tarkoituksena estää vihollisen lentotoimintaa näillä alueilla. Eräällä lennolla, neljän aikaan aamuyöstä 9. heinäkuuta 1941, huomasimmekin vähän alapuoellamme kymmenkunta I-153 Tsaikkaa lentämässä sotilaallisessa järjestyksessä. Aloittaessamme hyökkäyksen ei järjestys enää säilynyt. Kahden koneen partiot yrittivät kyllä pysytellä kasassa liiankin kovasti, mikä koi-tui usein turmaksi.

Tämä oli ensimmäinen kerta kun olin kosketuksessa viholliseen, joten ei ollut ihme, että jonkunlaisia jännityksen tunteita vatsassani tunsinkin. Siinä kurvaillessani huomasin kahden Tsai-kan lentävän tiiviissä partiolentomuodossa jonkin verran alapuoellani. Päätelin, että siinäpä vasta helppo pala, nehän lensivät siinä kuin teeret soitimella. Ei ainakaan siipikone näe mitä ympäril-lä tapahtuu, sehän tuijotti vain tiukasti johtokonetta.

Aloitin hyökkäyksen noin 200 metriä viholliskoneita ylempää ja sain syöksyssä ylinopeutta, mikä ilmataistelussa on aina valttia. Syöksyn aikana yritin pitää silmällä ilmatilaa ympärilläni, ettei vain kukaan pääsisi yllättämään, niin kuin itse yritin juuri kaikin voimin tehdä. Vilkuillessani huomasinkin takanani vähän kauem-pana erään koneen, mutta päätelin ehtiväni tehdä tehtäväni, ennen kuin se minut tavoittaisi. Vihollispartio lensi edelleen autu-aan tietämättömänä, että takana lähestyy viikatemies tarkoitukse-naan korjata tuonelalle viljaa.

Päästyäni sopivan matkan päähän valitsin siipikoneen tähtäi-meeni. Painoin ohjaussauvan päässä olevaa nappia, jolloin molem-missa siivissä ja rungon yläosassa olevat neljä konekivääriä syöksi-vät tulta ja valojuovaluotien lentoradasta päätellen ne tavoittivat osoitteensa. Partion johtokone kiskaisi heti jyrkän kaarron vältty-äkseen siipikoneen kohtalolta. Siipikone sitä vastoin jatkoi suo-raa lentoaan, ikään kuin partiolento olisi jatkunut edelleen. Lento jatkui edelleen, mutta siipikone oli siirtynyt johtokoneeksi, vain



Nils Katajainen, "Nipa", nimikkotoosasaan.



Paavo Mellin starttivalmiina. BW-355 oli saanut nimen "Noka" koneen hankintaan rahat lahjoittaneen Nokia Oy:n mukaan.

se tuonelan viikatemies seurasi sen siivellä, sillä lentäjä oli muuttanut taivaallisiin ilmavoimiin.

Muistin nyt, että takanani oli ollut kone aloittaessani hyökkäykseksi. Siksi vedinkin jyrkän nousukaarron ja kun ylinopeuttakin oli vielä varastossa, niin sain lisäkorkeutta reippaasti. Nyt totesin kuitenkin, että takanani ollut kone olikin meikäläisiä.

Kirjoittaja BW-353:ssa Rantasalmella  
1941.



Palattuani kotikentälle ilmoitin ilmavoitostani lentueenpäällikölle, kapteeni Jorma Karhuselle, joka onnitteli ensimmäisestä pudotuksestani.

## IT-MIESTEN LATO

Rantasalmen kentälle, erään kiitoradan reunaan, oli rakennettu kevytrakenteinen lato. Sillä oli tarkoituksena hämätä mahdollisia vihollispommittajia luulemaan kenttää pelloksi, jossa heinälato seisoo pellon reunassa. Tätä latoa käyttivät ilmatorjuntamiehet lepohetkiensä majana. Siinä vieressä oli it-patteri, johon he kipaisivat aina tarpeen vaatiessa. Ei tainnut it-miehillä olla yhtään hälytystä tällä kentällä, pommituksia ei ainakaan ollut. Eräänä päivänä it-miehet tapansa mukaan istuskelivat ladossa päivystyksessä hyökkäysten varalta, pelaten korttia ajankulukseen. Mikä lienee ollut pelin nimi, mutta kyllä siinä lyötiin korttia lautaan, niin että läiske kävi.

Samaan aikaan kiitoradan toisesta päästä lähti kone lennolle, kyseessä taisi olla huollon jälkeinen koelento. Kone starttasi normaaliin tapaan, mutta jostain syystä ohjaaja ei huomannut kiitoradan puolenvälin paikkeilla olevaa latoa, joka törrötti siinä radan reunassa, keskiviivan ja reunan puolella välissä. Juuri korttipelin ollessa kiihkeimmillään rysähti. Kortit lentelivät miesten käsistä ja naamat valahtivat vaaleiksi, pelästys valtasi mielet. Oliko vihollinen päässyt yllättämään? Oliko joku pudottanut pommin ladon nurkalle, ilman että he, it-miehet, olivat saaneet rikkua ristiin?

No, selvisihän se tilanne. Kun oli sekasorron vallassa päästy rämpimään ladosta ulos huomattiin, että starttaava lentokonehan se oli siivenkärjellään siihen ladon nurkkaan rysäyttänyt. Miehet selvisivät rytäkästä säikähdyksellä, mutta kyllä lato siirrettiin nopeasti pois kiitoradalta. Siihen se lentokoneen lentoonlähtöyritys päättyi, sillä siivellä ei lennetty ennen kuin se oli läpikäynyt perusteellisen remontin.

## PELASTAUTUMINEN LASKUVARJOLLA

Ollessamme tavanmukaisella suojauslennolla 19. heinäkuuta 1941 rintamalinjojen läheisyydessä, jossain Käkisalmen länsipuolella, tapasimme siellä Tsaikkoja parveilemassa. Aina kun kohtaa vihollisen, niin tappeluhan siitä tulee. Niin nytkin, päälle vaan kuin yleinen syyttäjä. Sellaista se on sodan luonne.

Lensimme yleensä Juutilaisen Illun kanssa partiossa, Illu joutokoneena ja minä siipikoneena. Siinä kurvaillessamme huomasimme yksinäisen Tsaikan, painuimme heti perään pahat mielesämme. Edelläni lentävä Illu otti ensin asiakseen saada viholliskoneen tähtäimeensä. Seurailin vähän jäljempänä tilanteen kehitystä, ollen valmiina puuttumaan asiaan, jos aihetta ilmaantuu. Tsaikka-lentäjä huomasi aikeemme ja alkoi vääntää kurvaa minkä koneesta irti sai. Ja mehän väännettiin perästä. Illu pääsi tulittamaan, mutta mitään näkyvää vaikutusta ei koneessa näkynyt.



Kim Lindberg Brewsterin ohjaamossa lentovarusteissa.

Partio Juutilainen ja Huotari Rantasalmella  
1941.



Sitten tuli minun vuoroni kokeilla tuuriani. Olin sen verran kauempana, että sain otettua reilusti tähtäysennakkoa. Vaikka jouduinkin ampumaan lähes 90 asteen kulmasta, näyttivät valojuovaluodit menevän reilusti edestä ohi. Lisäksi kaikki muut konekiväärit menivät epäkuntoon, paitsi vasen siipikivääri. En kuitenkaan lopettanut yritystäni, vaan jatkoin edelleen ampumista yhdellä kiväärillä. Vihollislentäjä jatkoi edelleen kurvaamistaan

niin tiukasti kuin Tsaikalla vain pystyi, mutta se suoritti kurvinsa koulumaisen oikein ja kone oli helppo pitää tähtäimessä. Jos vihollislentäjä olisi älynnyt lentää mahdollisimman ”väärin”, tehdä vaikka voimakasta jalkakaarta tai tuossa vaiheessa vetäissyt koneensa syöksykierteeseen tai jonkinlaiseen muuhun ”älyttömään” liikkeeseen, niin tulos olisi ollut toinen.

Nyt kurvasimme molemmat normaalikaarta, Tsaikka edellä ja minä perässä. Yhden kiväärini nakuttaessa tasaista nakutustaan, Tsaikka peittyi äkkiä savupilveen. Joku siinä räjähti, lienee ollut bensiini- tai öljysäiliö. Samassa koneesta irtosi musta möykky ja siitä lehahti ilmoille valkea laskuvarjon kupu. Kuvun alla leijaili Tsaikka-lentäjä, tähyillen varmasti epäillen ja peloissaan meitä, jotka siinä pari kertaa koukkasimme kuin tervehdykseksi naapurille, jonka henki leijui maan ja taivaan välillä laskuvarjon varassa. Kone sen sijaan hakeutui metsän suojaavaan syleilyyn. Lentäjä laskeutui varjoihin omalle puolelleen rintamalinjoja, ilmeisesti kohtuullisissa ruumiin- ja sielunvoimissa.

Heinäkuun 23. päivänä ollessamme Rantasalmella, minut ylennettiin sotilasarvossa pykälää ylemmäksi, kersantiksi, joten kannettavanani oli nyt kolme natsaa. Vähän myöhemmin, 25. heinäkuuta, sain rintaani Suomen lentomerkin sekä taskuuni sotilaslentäjätodistuksen nro 722, jonka oli myöntänyt ilmavoimien komentaja kenraalimajuri J. F. Lundqvist. Minut katsottiin nyt virallisesti sotilaslentäjäksi. Olin saanut kasaan 165 lentotuntia ja sotalentaja oli kertynyt 25, joilla olin saavuttanut kaksi ilmavoittoa.

## MAATAISTELU

Meillä oli 3. elokuuta 1941 tehtävänä partiointi rintama-alueella estääksemme vihollisen ilmavoimien häirinnän maavoimiemme hyökkäysoperaatioissa. Lennon aikana emme tavanneet kuitenkaan yhtään viholliskonetta, mutta loppuvaiheessa näimme autokolonnan vihollisen puolella. Koska olimme jo kotiin tulossa, Jop-

BW-379:n miehistö: vasemmalla "Steppi-Tommi" Toivo Asikainen ja keskellä Pekka Kokko.



pe Karhunen innostui asiaan ja päätti hyökätä. Joppe ensimmäisenä ja me seitsemän konetta perässä päästelimme vuorollamme konekiväärisarjat päin vihollisen autokolonnan. Autosattue ainakin pysähtyi, tiedä sitten minkälaista tuhoa tuli.

Maamaaliin hyökkääminen oli yleensä kielletty. Laivueenkommentaja Magnusson pelkäsi, että tulee turhia menetyksiä – koneita piti säästää ilmatoimintaa varten. Näkökanta olikin sikäli oikea, että ei näitä koneita, enempää kuin ohjaajiakaan, Suomen ilmavoimilla liikaa ollut. Onneksi ei kertomallani reissulla sattunut mitään haaveria.

Rantasalmella ollessamme harjoittelimme nopeata laskeutumista. Kenttää lähestyessämme tiivistimme koneiden välimatkoja ja painelimme alas peräkkäin partioittain. Sellainen puolitoista minuuttia oli nopein aika ensimmäisen koneen maahankosketuksesta kahdeksannen koneen kosketukseen. Rantasalmen kenttä oli sikäli hyvä tällaiseen nopeaan laskeutumiseen, että ensimmäiset koneet pääsivät nopeasti alta pois toisille kiitoradoille, viimeisten painaessa päälle letkan loppupäässä. Lieneekö tuolloisesta nopeudesta mitään varsinaista hyötyä ollut, halusimme ehkä vain esittää naapurilentueelle, että näin meillä.