

KUN KUOLEMA TEKI KUNNIAA

Jo paluun jälkeisenä päivänä saapui lento-osastoon käsky, jonka mukaan piti varustaa kaksi kuljetuskonetta matkaan Uomaalle. Sieltä oli määrä ruveta rahtaamaan elintarvikkeita ja konepistoolin panoksia suomalaisjoukoille. Tilanne Itä-Karjalassa oli yhtenästä tiukentunut, ja joukot jatkoivat peräytymistään vanhoja rajoja kohti. Vetäytymissuunnitelmiin oli tullut mutkia, sillä venäläiset pyrkivät jatkuvasti saarrostamaan suomalaisia, missä se vain oli mahdollista.

Kaksi Heinkel 59 -konetta varustettiin kiireesti toimittamaan apua kovia kokeneille joukoille. Luutnantti Olli Kepsu ja lentomestari Torsten Raitio starttasivat koneiden PP+AO ja SD+EE ohjaajina. Ollin koneeseen pakkautuivat tähystäjän, vänrikki Niilo Kailan, ampuja-radistin, korpraali Ahti Kujanpään, lentomekaanikko Lyykorven ja apumekaanikko Pullisen lisäksi kaksi lomailijaa: vänrikit Vatanen ja Passinen. He halusivat kyydin Kontiolahdelle, Joensuun lähelle, missä heidät laskettiin hiekkarannalle Hirvirannassa, joka oli aiemmin ollutkin Osasto Malisen tukikohtana.

Illemmalla he jatkoivat matkaansa mukavassa partiolennessa varsinaiseen työskentelytukikohtaan, joka sijaitsi Uomaanjärven rannalla, aivan Uomaan lentokentän kupeessa. Laskeuduttuaan he rullasivat koneet lähelle rantaa aivan Aunukseen johtavan tien varteen. Koneet oli hyvä ankkuroida vierekkäin parinkymmenen metrin päähän rannasta, jolloin vältettiin rikkomasta arkoja kellukkeita kivikkoisessa rannassa. Muonatarpeet ja muut olivat odottamassa tienvarressa, joka juuri sillä kohtaa miltei sivusi vesirajaa. Koneiden lastaus kahden soutuveneen avulla aloitettiin saman tien kello kahdeksalta illalla.

Olli otti Vornasen ja Raition mukaansa. He läksivät paikalla olleella autolla kilometrin päähän lentokentälle saadakseen tarkempia tietoja tulevasta tapahtumista. Muut miehistön jäsenet jäivät Nikke Kailan johdolla huolehtimaan muonapakkausten siirtelemisestä koneiden uumeniin.

Saavuttuaan kentän kupeelle paikalle tulla prätkähti moottoripyöräilijä nostaen pölypilven korkealle kuivalta kangastieltä. Hän pysäytti ajopelinsä kulkijoiden kohdalla ja sammutti prätkänsä. Hänen kasvojaan peitti ohut hiekkakerros, niin ettei Olli aluksi saattanut häntä tuntea.

– Terve Olli! Teitä on kaivattukin tänne! ojensi hän tuttavallisesti kättään.

– Kato terve! Killehän siinä on! tunnisti Olli hänet vanhaksi ystäväk-

seen luutnantti Arnkiliksi. Kille toimi siihen aikaan tiedustelu-upseerina everstiluutnantti Ville Rekolan johtamassa Lentorykmentti I:ssä.

– Olet näemmä siirtynyt Jaurin porukoihin, hän totesi.

– Kyllä, mutta voitko lyhyesti selostaa mistä oikein on kyse, eli mikä on tilanne? kyseli Olli.

– Tilanne on lyhyesti sanottuna tämä: meidän 8. divisioonan joukkoja on joutunut eristyksiin muista joukoista Puskujärven pohjoispuolella, aloitti Kille.

Sitten hän kaivoi jostain nahkatakkinsa uumenista vihreävalkoisen sutuisen topografiikartan esiin, taitteli sen suurempaan ja jatkoi: – Katsos, kun divisioona oli aluksi vetäytynyt asemaan Niiniselän aseman eteläpuolelle, niin sitten venäläisjoukot olivat seuranneet perästä kahta eri tietä, hahmotteli Kille tilannetta kartalta sormiaan apuna käyttäen. – Venäläisten pääosa oli edennyt Sääntämän kautta suomalaisten eteen täältä lounaasta ja vähäisemmät osat täältä kaakosta, jatkoi Kille.

– Voitko näyttää tarkemman pudotuspaikan tarvikkeille? pyysi Olli.

– Paikkoja on itse asiassa kaksi. Toinen paikka on tämä Niiniselän kylä tässä, joka sijaitsee noin kahdeksantoista kilometriä länteen Kotkatjärveltä ja toinen on tämä Kontuselän kylä kymmenen kilometriä idempänä eli vain noin kahdeksan kilometriä Kotkatjärven länsipuolella.

Sitten he laskeskelivät hetken aikaa tarvikkeiden määrää eri paikkoihin.

– Näyttää siltä, että Niiniselkään joudutaan lentämään kolmesti ja Kontuselkään riittää yksi kuorma. Eikä haittaa, vaikka pidätte niin kovaa kiirettä kuin vain suinkin on mahdollista, hän vielä lisäsi.

– Eiköhän sitten tosiaan luovuta pudotuksista laskuvarjolla, sillä siihen kuluisi tuhattomasti aikaa. Siitä taisi olla jo puhettakin, ehdotti Olli.

– Kyllä vaan, antaa mennä irtotavarana. Ja painukaa hommiinne siitä, sillä tunnin sisällä viimeistään olisi oltava matkalla! Ja muistakaa, että ne sotilaat ovat venäläisiä, jotka kulkevat maastossa manttelit päällä ja napit auki. Etteivät nimittäin paketit vaan menisi vahingossa väärään osoitteen, tokaisi Kille.

– Syön hattuni, elleimme jo vartin kuluessa ole taivaalla. Koneet odottavat jo varmasti lastattuina, kun tästä porhallamme vain rantaan, kehuu Olli.

– Enpä usko sinun hitaan hämäläispojan pystyvän noin yllättävän nopeaan toimintaan. Käyn vielä sopimassa tarvittavasta hävittäjäsuojauksesta kapteeni Lahtelan kanssa, sillä he pitävät Curtiss-hävittäjineen majaa juuri täällä. Hyvää ja luonnikasta reissua nyt joka tapauksessa, velmuili Kille toivotuksensa.

– Mitä arvelet Torsti? Eiköhän viedä ensi lastit tuonne Niiniselkään, kun siellä tuntuu olevan suurempi hätä.

– Joo, sysätään yksi lasti ensin sinne ja sitten seuraava vasta Kontuselkään.

– Niin tehdään. Näyttävätpä hyvinkin koneet olevan jo lähtövalmiina, totesi Olli hyvillään, kun auto kaarsi tienvarren lastauspaikalle.

– Harmi, ettei saatu käyttöön niitä tavaratorpedoita. Saa nähdä miten noitten voidritteliien pudotus onnistuu. Voi olla, että ne leviää kun jokisen eväät sinne maastoon, epäili Raition koneen tähystäjä, vänrikki Vornanen.

– Sille ei nyt mitään mahda. On sen verran kiire tällä toimituksella, ettei ole aikaa ruveta niihin pakkaamaan.

– Saitko myös suojauksen meille? kysyi Nikke.

– Kyllä, mutta seuraavilla lennoilla ei varmaan tarvita, kun yö hämärytyy sitten, sanoi Olli ja vilkaisi koneeseen kavutessaan rannekelloaan. Hän totesi tyytyväisenä, että käskynjakotilaisuudesta oli kulunut vasta kymmenen minuuttia.

Ankkuriköysi vain irti, apumekaanikko Pullinen veivasi moottorit käyntiin, ja niin he lähtivät matkaan kello 20.40. Kaikkiaan aikaa käskynjakoon ja lastauksiin oli tuhrautunut ainoastaan 40 minuuttia, mikä oli nopeaa toimintaa.

– Ohjaa aluksi suuntaan 125 astetta, niin katsotaan sortaaako tuuli johonkin päin, kuuli Olli kuulokkeissaan tähystäjänsä, vänrikki Kailan, äänen keulatähystämöstä.

– Selvä juttu, ja kuinkas paljon tämä ottaa aikaa, hän kysyi painaen koneensa pintalentoon hieman puunlatvojen yläpuolelle.

– Njaa, sinne on matkaa... hetkinen, matkaa on 70 kilometriä... se tekee siis vain noin puoli tuntia, pudotteli Kaila harvakseen.

– Siellä on sitten joukot odottamassa pellon reunalla ja me pudotetaan tavarat siihen pellolle, jutteli Olli, ja matka jatkui noin 50 metrin korkeudessa.

– Körtissitkin näkyy jo tulevan perästä, ilmoitti radisti Kujanpää.

He lensivät Torstin kanssa väljässä partiolennessa, kuten tehtävän laatu edellytti.

Tultuaan Niiniselkään, joka käsitti muutaman talon ja peltoaukeamia, löytyivät avun tarvitsijat hetkessä. Alkoivat tavaroiden tiputtelu pellolle. Kumpikin lentäjä valitsi itselleen sopivan peltotilkun pudotusta varten. Siitä vain sitten Olli laittoi Heinkelin kurvaamaan täyttä ympyrää toisensa perään siivenkärki maata hipoen miniminopeudella – noin 120 km/t – radistin yhdessä mekaanikko Lyykorven kanssa lappaessa kahdestaan kamaa laidan yli minkä kerkesivät, sillä toinen mekaanikko oli jäänyt valmistelemaan seuraavaa lastausta. Pudotusoperaatio vei aikaa vajaat kymmenen minuuttia, ja voidrittelit, leivät ja panoslaatikot lentelivät alas pitkin peltoa.

Paluumatka sujui yhtä rauhallisesti Hävittäjälentolaivue 32:n Curtissien suojauksessa. Koneet ankkuroitiin uutta lastausta varten. Miehistöt nousivat huilaamaan ja pitämään taukoa lastauksen ja polttoainetäydennyksen ajaksi. Koneiden ollessa ankkurissa, oli tankkauksella omat erikoispiirteensä. Bensiinitynnyrit siirrettiin uittamalla koneen viereen ja siitä sitten käsipumpulla menovettä kellukkeissa sijaitseviin säiliöihin.

Aivan Uomaanjärven rantaa pitkin ohi lentokentän kulki maantie, joka oli päätie Äänislinnan ja Prääsan suunnasta. Suuret määrät perääntyviä joukkoja valui pitkin tietä länteen.

Ilta hämärtyi. Olli ja kumppanit huomasivat erään tykistön luutnantin istuneen katselemaan lastaustouhuja kannonnokkaan piipunnsäänsä poltellen, ja päättivät mennä juttusille. Luutnantti oli rähjäisessä kunnossa, kurainen yltä ja päältä, ja hänen vaatteensa olivat aivan riekaleina.

– Mitäs kuuluu? aloitti Olli vaivihkaa, istahti viereen ja tarjosi samalla norttia askistaan.

– No, miltäs näyttää? vastasi tämä puolittain alistuneena, puolittain väsyneenä.

– Taitaa olla kovat paikat tuolla edessä? ehdotti Olli.

– Kuulkaas poijaat, musta tuntuu, että Suur-Suomi-aate on nyt pierua, sanoi luutnantti vihaisena, kaikkensa antaneena.

Eikä siinä voinut kuin päätä pyöritellen yhdessä tuskitella äiti-Suomen tulevaisuutta.

Seuraavalle lennolle he starttasivat vajaan yhdentoista aikaan illalla, joten he olivat ilmoittaneet laivueeseen, etteivät tarvitsisi hävittäjäsuojaa ennen aamuhämärää. Tällä kertaa he suuntasivat, pintalennossa nytkin, kohti Kontuselkää, joka oli kymmenen kilometriä kauempana samassa suunnassa. Lento sujui entiseen malliin, tarvikkeet pudotettiin aukiolle, missä joukot niitä kiihkeästi jo odottelivatkin. Pian puolen yön jälkeen palattiin takaisin. Kontuselkään tämä yksi kuorma per kone riittäisikin, loput tarvikkeet olikin sitten määrä viedä Niiniselkään.

Kun he palasivat kolmannelta lennoltaan aamuyöllä kolmen maissa, niin Olli totesi, että loput toimitettavista tarvikkeista mahtuisivat kaikki kyytiin, joten seuraava lento olisikin jo viimeinen.

Oli luonnollista, ettei vihollinen suopein silmin katsellut tätä hämärän turvissa tehtyä lentävää huoltoa, koska se tiesi suomalaisjoukon saavuttavan pian taistelukykyensä ja rynnistävän hurjasti pois renkaasta. Niinpä Olli marssi jälleen kapteeni Lahtelan juttusille, ja niin heille luvattiinkin taas hävittäjäsuojaa, sillä lyhyt kesäyön hämärä oli ohitse. Aurinko oli jo noussut, vaikka taivas olikin suureksi osaksi pilvessä.

Kello 4.10 he starttasivat viimeiselle keikalleen. Curtiss-hävittäjät seurasivat varttitunnin kuluttua perässä, mutta melko pian lähdön jälkeen

ilmaantui huolia. Menosuunnassa näytti yhtenäisen sumuseinämä ulottuvan pilvistä alas maahan asti. Ilmeisesti aamuaurinko oli kurkannut pilvenraoista haihduttamaan kastetta, joka oli alkanut tiivistyä ilmaan näkyväksi sumuksi. Kauniin kesäyön valoisuus oli hetkessä vaihtunut harvaksi harmaaksi suoperäisestä maastosta kohoavaksi sumupilveksi, joka kietoi heidät kalman vaippaansa, kuin käärinliinat vainajan.

Kaksi Heinkelia veti korkeutensa hieman turvallisempaan sataan metriin ja sukelsi yhtenäiseen maitoon. Curtissit, jotka juuri hetkeä aiemmin olivat ilmaantuneet hänille, sen sijaan katsoivat parhaaksi kääntyä takaisin moisesta hernerokasta: eiköpähän sitä suojaa tuollaisessa kelissä varmaan tarvittaisikaan. Koska näkyväsyyttä oli sentään 100–200 metriä, Olli sai säilytettyä näköyhteyden Raition koneeseen. Suomaastoon oli koko ajan tuntuma, joten paikannus onnistui, sillä jo tutuksi käyneeltä reitiltä näkyi sieltä täältä tuttuja maastokohtia sumun ollessa harvempaa. Eksymisestä ei siis pitänyt olla pelkoa.

Kuitenkin noin 40 kilometrin lennon jälkeen, vähän puolivälin jälkeen, loppui sumuseinämä yhtä jyrkkänä kuin oli alkanutkin. Kirkkaansininen auringonpaisteinen taivas, jossa muutamia pilviä ajelehti 1 000 metrissä, tervehti sissilentäjiämme.

– Nythän myrkyn lykkäsi, pahus soikoon! kiteytti Olli muidenkin ajatukset yhteisiin kuulokkeisiin.

– Joo, tämä tästä puuttuikin, yhtyi Kaila puheeseen.

– Nyt kun ollaan koko yö kärrätty tänne kamaa, niin onhan se ihme, jos ne enää antaa tän jatkua häiriöttä, tuumaili Olli.

– Ja Körtissit käänty takaisin, minkäs sille mahtaa, totesi radisti Kujanpää, kelpo korpraalimme ja hypisteli MG 15 -konekivääriinsä kahvoja, jo ikään kuin aavistellen, mitä saattoi olla tulossa.

Lutnantti Kepsu ja lentomestari Raitio ohjasivat kuitenkin määrätietoisesti eteenpäin työntäytyen Heinkeliensa kanssa niin pintaan kuin mahdollista ja koettaen sulautua maaston väreihin niin hyvin kuin mahdollista. Paikka paikoin korkeimpien puiden latvat jäivät koneiden takana huojahtelemaan perävirtaukseen. Muuta ei ollut tehtävissä mahdollisten vihollishävittäjien välttämiseksi, jos aikoi suoriutua tehtävästä ja täyttää kohtuullisen velvollisuutensa maassa olevia joukkoja kohtaan. Viimeiset kuormat oli saatava perille millä hinnalla hyvänsä.

Kun he lähestyivät tutulla niiniselkäläispelellä olevaa suomalaisjoukkoa, näkyivät pilvien keskeltä jo kauas kahden venäläishävittäjän tummat silhuetit sinistä taivasta ja pilvenlonkia vasten niiden kaarrella saarroksengasta vartioimassa noin 1 500–2 000 metrin korkeudessa. Heinkelit jatkoivat matkaansa kohteelleen suoraan vihollishävittäjien alapuolelle. Sissilentäjien hermot olivat terästä, sillä tehtävä alkoi vaikuttaa peräti it-

semurhalta: kaksi hidastakin hitaampaa, kömpelöä ja huonosti aseistettua kuljetuskonetta vastassaan kaksi juuri heitä vahtimaan lähetettyä verenhi-moista ja uusinta mallia olevaa hävittäjäkonetta: yläkertaa oli syytä pitää silmällä!

He tulivat suomalaisjoukon yläpuolelle. Huoltomateriaalit pudotettiin kylmän rauhallisesti tutulle tantereelle. Koneet saatiin pian tyhjennettyä, mutta yläpuolella kaartelevat vihollisen koneet eivät ainakaan vielä olleet havainneet saalistaan. He elivät jännityksen hetkiä; huomattaisiinko hei-dät vai ei? Sitten Heinkelit kääntyivät paluumatkalle ja kohti pelastavaa sumuseinämää. Tehtävä ainakin oli saatu suoritettua. Lentomestari Raiti-on kone lensi edellä johtokoneena ja hieman perässä viiletti Olli.

Yhtäkkiä toinen hävittäjistä kaatui taistelusyöksykaartoon ja alkoi pai-nua suoraan päälle. Heidät oli havaittu. La-5 lähestyi ylhäältä etuviistos-ta luutnantti Olli Kepsun ohjaamaa Heinkelia. Konekivääriampuja, radis-ti Kujanpää, valmistautui torjumaan hyökkäystä. Ollin ote ohjauksuun puristui tiukaksi. Kyseessä oli hänen ensimmäinen yhteenotonsa vihollis-hävittäjän kanssa, mutta olisiko se myös samalla viimeinen, viivähti pikai-nen ajatus nuoren luutnantin aivoissa.

Ensimmäinen hyökkäys meni humahtaen ohi, muutama osuma rapiste-li konetta. Kujanpää oli ennättänyt vastata tulitukseen, mutta lyhyen sar-jan jälkeen konekivääriin oli tullut syöttöhäiriö.

– Nyt sitä ollaan kauniisti kiikissä! huusi hän hädissään toisille. – Ase ei toimi! Aluksi hän koetti tehdä latausliikkeitä, mutta huomasi kaiken toivottomaksi. Lopulta hän hakkasi sitä epätoivoisena nyrkeillään; syöttö-häiriö oli sen laatuinen, ettei sitä tähän hätään saisi poistettua. Tällä vä-lin vihollishävittäjä teki takana tiukkaa kaarta valmistautuakseen uuteen hyökkäykseen.

– Nyt se tulee päälle vissiin takaa peräsinten katveesta, ilmoitti Ahti-korporaali.

– Kato nyt tarkkaan, kun se tulee, että kummalta puolelta valokuovat alkaa tulla, koska ei kai se kuitenkaan heti kohdalle runkoon osu, ja ilmo-tat sitten mulle, niin mie tiän väistää, pyysi Olli Ahtilta.

– Oikealta tulee! ilmoitti Ahti hetken kuluttua, kun venäläisen aseet alkoivat puhua. Samalla hetkellä kun Olli oli kuullut Ahtin varoituksen, polkaisi hän oikean sivuperäsinpolkimen pohjaan. Siitä oli se hyöty että, vaikka Heinkelin lentosuunta ei muuttunutkaan pelkästä sivuluisusta joh-tuen, niin venäläisellä oli vaikeuksia oikean tulitusennakon kanssa. Kun hän aloitti tulituksen 400 metrin vielä tehottomasta etäisyydestä ja tulitti lähestyessään aina 50 metrin etäisyydelle, kävi ammunnessa niin, että hän vähensi tuliennakkoaan, mutta liikaa Heinkelin sivuluisun takia. Ainoas-taan pieni osa ammuksista upposi Heinkelin sekarakenteisiin sisuksiin.

Tosin niistä yksikin voisi olla kuolettava tai muuten tuhoisa osuessaan arkaan kohtaan.

Hävittäjä teki jo uutta lenkkiä etusektoriin. Sitä ennen se näytti kuitenkin pikaisesti roitasevan sarjan myös edellämenevään Raition koneeseen. Sitten hävittäjä teki tiukan kurvan ja aloitti seuraavan hyökkäyksen jälleen etuviistosta. Olli käänsi koneensa suoraan päin lyhentääkseen hieman tulitusaikaa ja pienentääkseen hyökkääjän näkyvissä olevaa osumapintaa. Tästä tuntuikin olevan hieman apua, sillä nyt koneessa ropiseva luotikuuro ei ollut enää niin voimakas. Taustalla hävittäjä valmistautui jo neljänteen hyökkäykseen, vaihteeksi takasektorista.

– Koita nyt Ahti olla kuitenkin koko ajan ampuvinas, ei se taija vielä tietää sun asehäiriöstä, kun kerran pyrstön katveeseen koko ajan pyrkii, neuvoi Olli.

– Piikillä on koko ajan, minkä on näkyvissä, vastasi Ahti.

Neljännellä hyökkäyskerralla toimi Ahtin ja Ollin yhteispeli samoin kuin edelliselläkin kerralla. Venäläisen aseet, 20 mm:n tykki ja konekiväärit, olivat toimivaakin 7,92 mm:n MG:tä vastaan murskaavan ylivoimaisia – ja nyt sekin ase oli vain kuviteltava! Venäläinen kävi päälle kuin lentävä tappokone: valokuovat tulivat jälleen niin, että teki ilkeätä katsella. Niinpä Olli sulki silmänsä, kun osumat tulivat. Puunpalasia tippui niskaan, ja joka puolella napsahdelti ja rusahtelti. Tykin ammuksot repivät puisia siipisalkoja sahajauhoksi, ja suuria aukkoja ilmestyi päällysteeseen, kun ilmavirta repi kankaita taivaan tuuliin. Mutta jatkuvasti tulivat Ollin kuulokkeisiin Ahti Kujanpään ohjeet ja tilanneilmoitukset yhtä rauhallisesti.

Viidennellä hyökkäyskerralla Olli ei saanut enää puhehyteyttä edessä olevaan tähytystään. Nähtävästi joku luodeista oli poikkaissut piuhan, sillä mies siellä näytti elävänä liikehtivän. Nyt Olli odotti jo armoniskua, jos se on tullakseen? Mutta ei vielääkään. Pikainen vilkaisu mittareihin näytti kuitenkin ainakin tärkeimpien moottoriarvojen olevan kohdallaan.

Tilanne näytti täysin toivottomalta. Tämäkö olisi heidän kaikkien neljän loppu? Tämänkö takia oli pitänyt opetella lentämään, taistelemaan ja tappelemaan? Yhtäkkiä aivan nenän eteen ilmaantui kumpareen päällä oleva karjalaistalo. Samassa Ollin päähän putkahti ajatus: painan suoraan porstuasta sisään, niin nopeutuu tämän kiduttavan lopun odotus! Ei sentään! Olihan hän vastuussa toisistakin, ja niin hän sauvaakin kiristämällä ohitti hiuksen hienosti savupiipun talon katolla. Samassa tuli seuraava kuuro tykinammuksia ja tällä kertaa valokuovat singauttelivat potkurien lavoista sälöjä.

Eikö tämä kone jo putoa? Eivätkö venäläiseltä lopu paukut koskaan? Eikö se voisi hyökätä välillä toisenkin koneen kimppuun? Hyökkäisikö lakisuojaksi jäänyt kone seuraavaksi? Tuskaiset kysymykset risteilivät Ol-

lin aivoissa, kun hävittäjä kääntyi yhä takasektorin suunnasta jo seitsemänten hyökkäykseensä. Tällä kertaa hänen aseistaan tuli enää jokunen paukku: vihollinen oli ampunut auttamattomasti patruunansa loppuun.

Sitten vihollisohjaaja ajoi koneensa Heinkelin siivelle ja hiljensi nopeutensa lähelle miniminopeuttaan. Olli näki kuinka tummaihoinen hävittäjälentäjä hymyili leveästi ja teki ”honööriä” ja sitten työnsi täydet tehot tähtimoottoriinsa. Hämmästyneenä Olli vastasi kädellään tervehdykseen, niin kuin olisi morjestanut ketä tahansa kadulla vastaan tulevaa ystävää. Musta pakokaasu tuprahti voimakkaan hävittäjän pakoputkista hyvästiksi, kun se teki tiukan nousukaarron kadotakseen yhtä äkisti kuin oli ilmestynytkin. Vastustaja oli ollut todellista herrasmiesainesta.

Koko hyökkäyksen ajan oli toinen kone pysynyt jossain taustoilla, ilmeisesti lakisuojana. Se vain kovasti Ollia hämmästytti, ettei se ollut puuttunut tapahtumiin, kun suojatilta olivat ammuksentapponeet. Entä toinen Heinkel? Miten sen oli käynyt? Vai oliko toinen hävittäjästä hyökännyt sen kimppuun? Ajatukset risteilivät levottomina Ollin päässä, kun hän irrotti lentohuuvansa leukaremmiin ja pyyhki otsalta valuvia hikinoroja lentopuuskansa hihaan. Silmissä kirveli. Hänen miehistönsä näytti kaikiksi onneksi hyvinvoivalta ja täysin vahingoittumattomalta. Sen sijaan hän ihmetteli, mikä ylipäätään piti haaskaksi muuttunutta konetta kasassa, kun hän katseli ympärilleen ja näki kaiken tuhon.

Paluulento jatkui normaalisti, Heinkelin BMW:t tekivät kierroksia entiseen tapansa. Heidän oli määrä noutaa Uomaalta mekaanikko Lyykorpi, sillä tällä lennolla oli ollut apumekaanikko, alikersantti Pullinen, vuorostaan mukana. Rullatessaan ankkuripaikalle, huomasi Olli kuitenkin, kuinka ilmakuplat pulputtivat voimakkaasti kellukkeesta. Toisessa kellukkeessa näytti olevan ammottavia 20 mm:n tykin ammuksen reikiä sekä räjähtävien luotien reikiä, joista vesi pääsi sisään.

– Nyt tuli kiire poijaat! hän huikkasi rannalla oleville. – Lyykorpi äkkiä kyytiin, oikeanpuoleinen kellutin vuotaa. Me ei kohta päästä muuten ilmaan!

Kivikkoranta Uomaalla esti rantautumisen, joten olisi päästävä sellaiselle järvelle, jossa saisi uppoamisen estettyä ajamalla kone rantahietkille. Heti kun mekaanikko pääsi koneeseen, täytyi Ollin työntää starttitehot moottoriin. Hetkeäkään ei ollut hukattavissa, sillä kellukkeen vuoto oli sen verran suuri. Onnellisesti he kuitenkin pääsivät nousemaan.

Olli mietti kuumeisesti sopivaa rantautumispaikkaa, missä koneen saisi vedettyä saman tien hiekalle, sillä muuten kone uppoaisi varttitunnissa ja vaikeuttaisi korjausoperaatioita. Polttoaine ei ehkä riittäisi Rissalaan saakka. Sitten hän muisti Hirvirannan Kontiolahdella, otti kurssin sinne, ja päällystekankaat iloisesti lepattaen he suuntasivat matkansa 300 met-

rissä kohti luodetta. Aamuvarhaisella kello 6.40, tunnin lennon jälkeen, he saapuivat Hirvirannan rantahietikolle. Tehtävä oli, onnellisesti tai ei, suoritettu. Kone oli aivan riekaleina, mutta mikä tärkeintä: tehtävä oli suoritettu.

Nopeasti he vetivät koneen rantahietikolle, ja nyt seurasi mielenkiintoista tarkasteltavaa, kun laskettiin Heinkelin saamat osumat ja kuinka läheltä elintärkeitä kohtia ne olivat menneet.

Konekiväärien osumia oli yhteensä toista sataa ja kaksikymmenmillisen yli viisikymmentä, joista kolme räjähtävän ammuksen ammottavaa repeämää. Rungossa olevat kaksi aukkoakin olivat miehen mentäviä. Kolmas ammus oli räjäyttänyt oikean yläsiiven toisen siipisalon poikki. Monet luodit olivat kuorineet polttoaineputkistojen suojakerrosta katkaisematta kuitenkaan yhtään putkea. Yhtälaila oli käsittämätöntä, ettei polttoainesäiliöissä ollut reiän reikää! Vaikka potkureiden lavat olivat monista kohdista rei'ittyneet, olivat voimalaitteet silti säilyttäneet toimintakykynsä. Suoranaisena ihmeenä oli pidettävä vielä sitä, että koneen koko henkilökunta oli säilynyt haavoittumattomana. Pantaisiinpa vaikka nyt neljä miestä seinää vasten ja ammuttaisiin tykillä ja konekivääreillä lähietäisyydeltä parisataa laukausta, eikä kukaan edes haavoitu, niin on siinä ihmettä kerrakseen! Uskomaton varjelus, käsittämätön Kaitselmus näytti poikiemme matkassa olleen.

Olli asteli rantakivelle polttelemaan, istui ja ihmetteli. Hän ajatteli ihmeellistä pelastumista. Ilmeisesti suojelusenkeli, joku voima tai toistaiseksi tuntemattomana pysyttelevä Jumala oli niin päättänyt.

– Minkäköhän takia se toinen kone ei hyökännyt? ihmetteli vänrikki Kaila tapausta.

– No se oli varmaan määrätty lakisuojaxi, jos niillä on sellaiset määräykset siellä, arveli Olli.

– Tai sitten se oli sen verran iso kiho hyökkäämässä, että oli määräys olla ampumatta muuta kuin suojatakseen, sanoi Kaila.

– Niin tai näin, meidän on hankittava jostain auto, että saadaan noudettua bensiiniä ja päästään takaisin Rissalaan.

Kun kone näytti kaikesta huolimatta lentokelpoiselta hankkivat he käyttöönsä auton, jolla he pääsivät Onttolan lentokentälle, mistä he saivat kuorma-auton tuomaan polttoainetta matkan jatkamiseksi.

Tankkauksen jälkeen pikainen startti ja paluu Juurusvedelle, missä kone oli nopeasti saatava sellaiseen kohtaan, mistä sen sai vedettyä maalle. Koko reissu oli kestänyt lähes täsmälleen vuorokauden. Kun Olli sai kerrottua Erkki Jaurille tapahtumat pääpiirteittäin ja oli laatinut asianomaisen suoritusilmoituksen, oli jälleen noin puolitoista vuorokautta rankkaa valvomista takana. Tyyny kutsui vastaansanomattomasti puoleensa.

Seuraavana iltapäivänä Olli starttasi kahdestaan mekaanikko Lyykorven kanssa suuntana Tampereen lentokonetehtas. Seulaksi ammuttu PP+AO oli saatava korjaukseen. Lentomestari Raitio lähti myös matkaan toisella Heinkelillä, SD+EE, sillä sekin oli saanut osansa vihollisluodeista.

Tampereelta heidät nouti takaisin osaston yhteyskoneella vääpeli Torkkola. Koska Jauri oli ollut sitä mieltä, että Ollinkin olisi joskus tarpeen lentää näitä yhteyslentoja, niin Torkkola lupasi antaa Ollille koulutusta tällä Focke-Wulf Weihella. Heinäkuun 1. päivänä tyypilento toteutuikin. Tällä sekarakenteisella kangaspäällysteisellä lentokoneella oli normaalit miellyttävät kaksimoottoriominaisuudet ja se soveltui myös matkustajien kuljetukseen, sillä rungossa oli muutamia matkustajapenkkejä.

Kaksi päivää myöhemmin matkusti Olli vääpeli Torkkolan matkassa noutamaan Tampereelta lievemmin vaurioitunutta Heinkel 59:ää. Perillä heille ilmoitettiin, että SD+EE oli kunnossa lähipäivinä, mutta PP+AO oli niin pahoin vaurioitunut, että se olisi lennettävä edelleen Porin Mäntyluotoon saksalaisten varikolle korjattavaksi. Torkkola otti tehtävän hoitaakseen ja Olli lensi SD+EE:llä Juurusvedelle odoteltuaan pari päivää koneen valmistumista.

Vääpeli Torkkolalta hän sai kuulla, että saksalaiset olivat Mäntyluodossa hämmästelleet PP+AO:n kuntoa. Insinöörit olivat päättäneen puistellen ihmetelleet miehistön selviytymistä ja sitä, että koneella oli vielä lennetty Karjalan korvesta aina Porin kulmille saakka, sillä kone ei juurikaan näyttänyt lentokuntoiselta. Itse asiassa he luokittelivat koneen korjauskelvottomaksi. Siitä saisi korkeintaan varaosia ja loput joutaisivat romukoppaan, niin Torkkolalle oli kerrottu. Sen sijaan saksalaiset olivat luvanneet toimittaa parin viikon sisällä toisen samanlaisen koneen tilalle.

Esimiehen ominaisuudessa liitti Erkki Jauri oman jälkikirjoituksensa suoritusilmoitukseen liitetyn taistelukertomuksen loppuun:

”Lukijalle: Arvatkaa, oliko Kepsun Ollilla mitään ansiota siihen, että viisi miestä palasi siltä lennolta ilman haavan haavaa ja jäljen jälkeä?

Väheksymättä tippaakaan Kujanpään Ahdin osuutta luulisin, että tämän ilmataistelun torjuntavoitosta kuului suuri ansio poikien hienosti ajoitetun yhteistoiminnan lisäksi Olli Kepsun harhauttavalle väistämistekniikalle.

Suunnanmuutokset konetta kallistamatta eli jalkakaarroilla.”

Näihin aikoihin alettiin Osasto Jaurissa antaa tyypikoulutusta myös suuriin Leore-lentoveneisiin. Nimitys vene osuu ehkä hieman alakanttiin, sillä koneen runko oli kyllä pienen laivan luokkaa: pituutta sillä oli alun kolmattakymmentä metriä. Kärkiväliä koneella oli alun neljättäkymmentä metriä. Moottoreina oli neljä 720 hv:n Hispano-Suizaa. Tätä ranskalais-



Taneli Kepsu laittaa kiinni Breguetin moottoripeltiä moottorin käydessä ruotsalaisten hämmästykseksi juuri ennen paluulennolle lähtöä 17. maaliskuuta 1923 klo 12.50.



Taneli Kepsu lähdössä Breguet 3 C 30:llä Turusta 28. helmikuuta 1923 paluulennolle Helsinkiin.



Luonetjärvellä 1941. Tuure Harju ja Olli Kepsu nojaavat DB-3:een.



Ansonissa syyskuussa 1941 Luonetjärvellä. Olli Kepsu ja mekaanikko Peltoniemi.



Luonetjärven kenttä oli liian pehmeä DN:lle vappuna 1942. Kuvassa vasemmalta lentomestari Pakarinen, vänrikki Olli Kepsu, kersantti Merisalo, vääpeli Harju ja kersantti Ikävalko.



Ollin ensimmäinen kaputti. DN-58 Noljakan rantahiekalla 29. toukokuuta 1942.



Olli Kepsu JK-257:ssä radiovirityksiä asentamassa kesällä 1943.



Olli Kepsu on juuri startannut matkalle Poriin JK-257:llä elokuun 22. päivänä 1943.



"Silloin kun La-5 yritti passittaa meidät autuaammille metsästysmaille." Rissala, 28. kesäkuuta 1944. Vasemmalta: Ahti Kujanpää, Torsten Raitio, Olavi Kepsu, Osmo Vornanen ja Vaito Simanainen.



Osasto Jaurin ohjaajia, mekaanikkoja ja lottia Rissalassa kesällä 1944. Istumassa vasemmalta väepeli Torkkola, lotta, lentomestari Paasonen, lotta, mekaanikko Hirvi. Seisomassa lentomestari Nuutio, mekaanikko Tuominen ja tuntematon.