

RANTASALMELLA

Aamuvaihde heinäkuun kolmantena saapuivat talvisodan aikaiset Fokkerit Vesivehmaalle ja vastaanottivat Brewsterien tehtävät. Pari tuntia myöhemmin, 50 minuutin lennon jälkeen kello 8.40 laskeutui Eino Luukkanen 170 kilometriä koilliseen suuntautuneen matkalennon päätteeksi Rantasalmen kirkonkylän läheisyydessä olevalle lentokentälle. Paikka oli raivattu hyvin kauniisiin järvimaisemiin kolmisen kilometriä pitäjän kirkolta itään, Rauanlahden ja Haukiveteen kuuluvan Leislahden välille. Maaperä soveltui sellaisenaan erinomaisesti kiitoradaksi. Lähinnä oli tarvinnut vain kaataa puusto ja raivata kannot.

Laivue asettui uuteen tukikohtaansa. Kentän viereinen Pyyvilän kartano oli osoitettu laivueen uudeksi majapaikaksi. Karhusen lentueen ohjaajat majoittuivat päärakennuksen kahteen suureen alakerran huoneeseen. Komentopaikka sijoitettiin yläkertaan ja Eino Luukkanen oli valinnut ohjaajilleen sopivaksi majapaikaksi kartanon pienen vanhan aittarakennuksen. Sinne he nyt kantoivat mukanaan tuomansa merimiessäkit. Brewsterhävittäjä oli siitä mukava lentokone, että sen tilavassa rungossa olevassa lokerossa saattoi käytännöllisesti kuljettaa mukanaan kaikki lentäjän tarvitsemat henkilökohtaiset varusteet ja tavarat siirryttäessä tukikohdasta toiseen. Olipa siinä toisinaan kuljetettu mukana koneen vastaava mekaniikkokin, vaikka se tietysti oli kiellettyä.

Ennen nukkumaanmenoa otti majuri Magnusson lentäjänsä puhutteleen. Lentäjät kuuntelivat laivueenkomentajaansa hiljaisina puolikaressa vanhan aitan edustalla. Laivueen sama käsky edellytti maajoukkojen hävittäjäsuojausta. Majuri korosti lentokurin merkitystä, samoin aiheettoman radionkäytön välttämistä. Vihollisella oli toimiva radiokuuntelu. Annettu suojaustehtävä oli tärkeämpi kuin ilmataisteluun antautuminen jonkin yksittäisen viholliskoneen kanssa. Kokeneiden lentäjien siipimieheksi majuri oli valinnut nuoria ja kokemattomia ohjaajia. Hän ilmoitti

laivueen olevan aamusta alkaen hälytysvalmiudessa. Itse hän lentäisi neljännen lentueen mukana.

Lentotehtävät alkoivat heti seuraavana aamuna, kun he olivat suojaamassa omia pommikoneita Elisenvaaran–Jaakkiman–Tyrjän alueella. He ylittivät edellisvuonna vedetyn uuden rajan, joka näkyi selvänä juovana alhaalla metsissä. Silti rajantakaiset maisemat olivat Eikalle tuttuja lukuisilta erä- ja metsästysmatkoilta. Hän näki, kuinka Ihalassa oma pommikone sai täysosuman erääseen suureen parakkirakennukseen, joka jäi roihuamaan mahtavien liekkien vallassa.

Saatettuaan pommittajat rintaman omalle puolelle, heillä oli vielä polttoainetta viholliskoneiden etsintään. Uudet ohjaajat saivat samalla tutustua tuleviin ilmataistelumaisemiin. He ylittivät vielä vihollisen hallussa olevan Mensuvaaran lentokentän, mutta minkäänlaista liikettä siellä ei näkynyt. Sieltä alle kymmenen kilometrin etäisyydellä oleva Eikan kotitalokin näkyi vielä olevan paikoillaan, joskin vihollisen käytössä.

Sortavalan kaupungin pohjoislaidalle Helylään oli ilmestynyt uusi lentokenttä, josta he saivat vastaansa laimeaa ilmatorjuntatulta. Samoin hie-man idempänä Läskelässä näkyi tuona lyhyenä aikana pellolle rakennettu uusi lentokenttä. Seuraavaksi näköpiiriin tulikin jo talvisodassa kovin tuntuksi tullut Värtsilä – sekin venäläisten hallussa. Vaikka vihollisella näytti olevan käytössään tiheä lentokenttäverkko, eivät he siitä huolimatta löytäneet ilmasta ainoatakaan viholliskonetta. Heidän täytyi palata tyhjin käsin takaisin tukikohtaansa, vaikka mieli jo paloi päästä ilmataistelussa kokeilemaan uutta Brewster-hävittäjää.

Uusina lentäjinä lentueeseen ilmoittautuivat vänrikit Kai ”Kaius” Metsola ja Väinö ”Väiski” Suhonen. He saivat heti suorittaa muutaman harjoituslennon Brewsterillä ollakseen valmiit ensimmäisiin ilmataisteluihinsa.

Lentojen päätyttyä he viettivät rattoisaa iltayön hetkeä aittarakennuksen edustalla. Kurre Ginmanin matkaradio viihdytti heitä äänilevymusiikilla ja uutislähetyksillä. Priimuskeittimen päällä he käärisivät makkaraa ja kiehauttivat vielä iltakahvit kädenkäänteessä piristeeksi. Lopulta he kömpivät vilpoisaan ja pimeään, vanhalta puulta tuoksuvaan majapaikkaansa nukkumaan. He olivat täysin tyytyväisiä vallitseviin olosuhteisiin ja virkistävään kenttäelämään uudessa paikassa.

Heinäkuun kahdeksantena he nousivat ylös poikkeuksellisen varhain

kello 2.30 aamuyöllä. Vielä hieman unisina he availivat termospullojen korkkeja juodakseen aamun ensimmäiset kahvit ja karistaakseen unet silmistään. Sitten lyhyt kävely koneille lähes täyden hiljaisuuden vielä valitessa maalaismaisemassa. Vain pikkulinnut päästivät ilmoille varhaisaamun liverryksiään. Aamun sarastuksessa välkkyi lentokenttä kosteana edellisillan ukkoskuuron jäljiltä. Eikka nousi BW-375:een ja hänet oli vallannut voimakas aavistus vihollislentäjien kohtaamisesta ilmassa. Heidän tarkoituksenaan oli lähteä parvella Parikkalan–Uukuniemen–Lahdenpohjan alueelle.

Voimakas neljän moottorin käynnistyksen pauke rikkoi hiljaisen aamun-koiton hetken. Lyhyen koekäytön potkurivirta nosti vettä sumuna korkealle ilmaan kentän vesilammikoista ja startti seurasi kello 3.25 suoraan kohti koillisesta hehkuen nousevaa aamuaurinkoa. Kaarto oikealle vei suuren Haukiveden päälle ja parvi jatkoi nousussa kohti kaakkoa. Auringonvalo heijastui alapuolella olevan laajan järven pinnasta Brewstereiden siipiin ja runkoihin. Valo kaksinkertaisti kesäaamun ihanuuden, eikä yksikään taidemaalari olisi kyennyt vangitsemaan tuota tunnelmaa tauluunsa. Pelkkä aamuinen näkymä korvasi lentäjille heidän keskeytyneet unensa.

Luukkasen neljän koneen parvi otti korkeutta 3000 metriin kahtena partiona: sekä hänellä että toisen partion vetäjällä lentomestari Viki Pyösiällä oli mukanaan ”untuvikko” siivellään, kuten majuri Magnusson oli toivonut. Luukkasen pitkäaikaisen nimikkokoneen BW-375:n erotti yksölentueelle kuuluneesta sinisestä sivuperäsimestä, johon oli maalattu suurikokoinen valkoinen numero viisi.

Tuon idyllin keskellä vaikutti siltä kuin sotaa ei olisi ollutkaan. Mutta heidän oli syytä olla erityisen valppaina, sillä aamuauringon voimakas sokaisu saattoi hyvinkin kätkeä viholliskoneet juuri heidän vasemmalla puolellaan. Vähän väliä Eikka kallisti konetta oikealle, niin että siivenkärki peitti auringon näkyvyyden parantamiseksi. He saapuivat parikymmentä minuuttia myöhemmin rintamalinjalle Parikkalan ja Lahdenpohjan välillä jatkaen partiointia alueella noin tunnin verran.

Kello 4.45 heidän lentäessään Saaren kirkon tienoilla huomasi Eikka tuhatkunta metriä alempana vasemmalla kolme I-153 Tsaikkaa, jotka lensivät melko leveässä rintamassa – kuin paraatimuodostelmassa. Neuvostolentäjien käyttämä lentomuoto oli osoittautunut jäykäksi. Suomalai-

set käyttivät kahden koneen partiota tai nelikoneista parvea, joiden käyttö oli huomattavasti joustavampaa.

Luukkanen antoi lyhyen hyökkäyskäskyn radioon ja samassa moitteeton Brewster-muodostelma hajosi. Eikka valitsi maalikseen vasemmanpuoleisen Tsaikan, Viki hyökkäsi keskimmäisen kimppuun ja siipikoneet liittyivät taisteluun kolmannen kanssa.

Eikka syöksyi valitsemansa vihollishävittäjän taakse hieman sen alapuolelle. Hän tiesi viholliskoneen tuhoamisen olevan varmintaa yllätystä käyttäen. Brewsterin suurempi nopeus teki helpoksi hyökkäyksen takaa alhaalta. Sieltä viholliskoneet eivät kyenneet havaitsemaan hänen lähestymistään.

Tähtäys oli nyt helppoa, sillä vastustaja jatkoi vaakalentoa aavistamatta, että hän lepäsi suomalaishävittäjän tähtäimessä ja että neljä konekiivääriä oli suunnattuina häneen 300 metrin etäisyydeltä. Eikka painoi liipaisinta ja ensimmäiset laukaukset osuivat moottoriin, jonka jälkeen luotisuihkut pyyhkäisivät nopeasti kertaalleen koko koneen edestä taakse. Päättäessään ammunnan noin 35 laukauksen jälkeen Eikka oli jo niin lähellä, että kykeni erottamaan vihollis-Tsaikan yksityiskohtia viidenkymmenen metrin etäisyydeltä. Sen vaaleansinisestä pohjapuolesta erotuivat räikeänpunaiset tähdet ja pakoputket sylkivät mustaa savua taakseen. Ammunnan seurauksena Tsaikka nousi aluksi kouristuksenomaisesti melko rajusti pystyyn ja lähti siitä painumaan toinen siipi edellä alapäin kohti maata. Samalla siitä irtoili joitakin pellinkappaleita, jotka hujahtivat Luukkasen Brewsterin ohitse lähietäisyydeltä. Enempää hän ei ehtinyt seurata Tsaikan mahdollista putoamista, sillä hän oli jo saanut taakseen toisen Tsaikan aivan tulitusetäisyydelle. Hän yritti tiukkaa kurvaa, mutta eihän Brewster siihen taipunut tarpeeksi, vaan hänen oli irrottauduttava syöksykaarrolla pintaan sadan metrin korkeuteen.

Irrottauduttuaan Tsaikasta, hän otti uudelleen korkeutta ja hetkisen kuluttua hän huomasi yläpuolellaan oikealla edelleen kolme peräkkäin lentävää konetta, joista keskimäinen oli oma. Siinä oli joku omista pojista kiperässä tilanteessa ja Eikka hyökkäsi pinteessä olevan avuksi ampuen jo kaukaa hieman sivulta taimmaisena lentävää viholliskonetta. Matka oli kai liian pitkä, koska näkyvää tulosta ei tullut, mutta tarkoitus oli säävytetty, sillä viholliskone keskeytti hyökkäyksensä.

Eikka jatkoi hyökkäystään päästen pian ampuma-aseisiin, mutta vihollislentäjä oli kaikesta päätellen kokenut tekijä, sillä hän mutkitteli kaiken aikaa tehden tähtäämisen hyvin vaikeaksi. Kapteeni saattoi ampua vain silloin tällöin lyhyitä sarjoja. Vastustaja tiesi koneensa kykenevän tiukempaan kaartoon kuin mihin Brewster kykeni ja hänen ainoa toivonsa olikin ketteryytensä avulla irrottautua taistelusta. Loppujen lopuksi se onnistuikin ja viholliskone pääsi häipymään nähtävästi kuitenkin muutamalla luodinreiällä varustettuna.

Varttitunnin ajan pyöri ilmataistelun sirkus ja Viki Pyötsiä pudottikin kaksi vastustajaa. Hieman myöhemmin, kello 5.10 haeskeli Luukkanen ilmataistelussa hajaantunutta lentuettaan ja huomasi neljä uutta Tsaikkaa, jotka nyt koukkivat ammuskelemassa Särkisalmea Parikkalan pohjoispuolella. Eikka odotteli sopivassa 500 metrin korkeudessa, milloin ne lähtisivät pois. Viitisen minuuttia myöhemmin ne kääntyivät paluumatkalleen suoraan itään ja hän painui niiden perään työntäen moottoriin täyden rähinän. Eräs Tsaikoista lensi muista hieman erillään oikealla ja sen hän valitsi kohteekseen. Välimatka kuroutui helposti umpeen, kun hän samalla työnsi ohjaussauvaa reilusti eteen nokan painuessa alas. Kohta hän oli suoraan noin sadassa metrissä lentävän koneen takana ja nyt hänellä oli varaa vetää vähän korkeuttakin, sillä hän aikoi ryhtyä tulitukseen takaa ylhäältä. Koko ajan vastustaja suureni hänen tähtäimessään. Lopulta hän oli niin lähellä, että saattoi nähdä vihollislentäjän eteenpäin kumartuneen hahmon Tsaikan ohjaamossa.

Yksi painallus liipaisimeen – laukaukset näyttivät osuvan ohjaamoon ja moottoriin, joka leimahti tuleen. Sitten vihollis-Tsaikka kääntyi villisti selkäasentoon ja painui siitä pystysyöksyllä vain sadasta metristä metsään suoraan hänen alapuolellaan. Tiukan kaarron jälkeen Eikka sai palavan Tsaikan putoamispaikan näkyviinsä. Se oli Jaakkimassa, hieman Nivan eteläpuolella erään pikkulammen rannalla. Pari kolme kaarrosta paikan ympärillä, sen sijainnin toteamiseksi ja kello oli 5.25, kun hän otti suunnan takaisin länteen. Siellä, lähellä Oppolan kylää, hän muisti kilpailleensa aiemminkin, mutta silloin ei elämästä ja kuolemasta, vaan kilpapyöräilijänä. Nuo hänelle tutut maisemat olivat vain hieman hänen kotikyläänsä Kuokkaniemeä etelämpänä.

Sitten Eikka huuteli radioon, ilmoittaen lentueen kokoontumispaikak-

si Parikkalan kirkon, jonka yläpuolella muodostelma olikin pian koossa ja otti suunnan Rantasalmelle, jonne se laskeutui kaksi tuntia kestäneeltä menestyksekkäältä lennoltaan. Tukikohdassa vallitsi edelleen täysi hiljaisuus – päivä ei ollut vielä kunnolla alkanutkaan. He istuivat uudestaan aamukahville kertaamaan taistelun kulkua ja Eikka merkitsi ilmavoittonsa lentopäiväkirjaansa. Esikunta merkitsi sen varmaksi ilmavoitoksi, kuitenkin ilman todistajaa ja toinen merkittiin vaurioituneeksi.

Päivän ilmavoitot lujittivat heidän itseluottamustaan ja etenkin luotamusta Brewster-hävittäjään. Luukkasen lentue siirtyi muutamaksi tunniksi lepoon ja samalla hän itse otti hoitaakseen komentopaikan johdon.

Keskikesän kuumat ja aurinkoiset päivät jatkuivat. Välillä ohitse menevät äkilliset ukkoskuurot puhdistivat ilmaa ja huuhtoivat koneista pintapölyt pois. Pöly olikin Rantasalmella hyvin haitallinen ongelma kuivana kesänä 1941. Kenttä oli uusi ja sinne ei ollut ehditty juurikaan ajaa pintasoraa. Pöly tunkeutui moottoreihin ja koneen herkkiin laitteisiin. Ahlströmin tehtailta Varkaudesta kuljetettiinkin proomuilla suuri määrä sulfittilipeää, jota veteen sekoitettuna käytettiin kentän kasteluun pölyämisiongelman lievittämiseksi.

Karjalan armeijan divisioonat aloittivat yleishyökkäyksensä talvisodassa menetettyjen Laatokan Karjalan alueiden takaisinvaltaamiseksi heinäkuun kymmenentenä edellispäivänä tehdyn pienen valmistelevan hyökkäyksen jälkeen. Pohjois-Suomen alueella hyökkäykset itään oli aloitettu jo kesäkuun loppupuolella. Hyökkäys täällä etelämpänä lähti liikkeelle Jänisjärven pohjoispuolelta kohti Laatokan rantamia ja se menestyi hyvin. Suomalaisjoukot etenivät todellista salamasotavauhtia, sillä jo 21. päivänä saavutti VI armeijakunta vanhan valtakunnanrajan Salmissa. Hyökkäyspäivästä lähtien LLv 24:n uudeksi tehtäväksi yhdessä LLv 28:n kanssa tuli alueen ilmaherruuden hallussapito hyökkäysliikkeen suojaamiseksi. Tehtävä ei tuottanut laivueille suuriakaan vaikeuksia vihollisen lentojoukkojen passiivisuuden takia.

Yli viikon ajan he suorittivat sulkulentoja annetulla alueella. Lentueet starttasivat vuorotellen kilpaa aamuauringon kanssa viimeisten lentojen kestäessä pimeäntuloon saakka. Korpi-Karjalan luonnonkauniit maisemat tulivat entistä tutummiksi, sillä jo yhden reilut kaksi tuntia kestäneen

lennon aikana matkaa kertyi noin 800 kilometriä. Jälleen nuo Kalevalan laulumaat olivat joutuneet sodan armottomiin kynsiin. Eikka saattoi todeta saman lennon aikana useitakin eri vainovalkeita. Metsäpaloja riehui Ilomantsissa, Tolvajärvellä ja Loimolassa. Lisäksi näkyi Läskelässä parikymmentä ja Impilahdella noin kymmenen taloa tulessa. Koko Pitkäranan tehdasalue oli liekkimerenä. Jotkut palot olivat perääntyvien venäläisjoukkojen sytyttämiä ja toiset tykistötulen aiheuttamia. Kitkerä savun haju tunkeutui hävittäjien umpiohjaamoihinkin ja ilma oli sameana vielä useiden kilometrien korkeudessa. He lensivät taas talvisodasta kuuluisaksi tulleen Kollaan taistelumaaston ylitse. Vieläkin siellä erottuivat kranaattikuopat ja niiden ympärillä raivokkaan tykistötulen runtelema metsä.

He kävivät muutaman pienen ilmataistelun noina päivinä ja myös vihollisen ilmatorjunta, jota he saivat vastaansa erityisesti Sortavalasta ja sen pohjoispuolelta Rytystä, antoi oman leimansa noille järviä täynnä olevan erämaamaiseman yläpuolella suoritetuille yli kaksituntisille suojauslennoille.

Seuraavaksi heidän tehtäväkseen tuli suojata joukkojen rautatiekuljettuksia rataosuudella Heinävesi–Varkaus–Pieksämäki–Mikkeli. He näkivät samalla lennolla lähemmäs kaksikymmentä eri junaa, joten rautatieliikenne oli todella vilkasta noina joukkokeskitysten päivinä. Lennot olivat yksitoikkoisia, koska vihollisia ei liikkunut alueella. Venäläiset eivät ilmeisesti olleet tietoisia kuljetuksista.

Rantasalmen lentokentän kupeella sijaitsevan Pyyvilän kartanon maila oli heinäaika parhaimmillaan. Kun melkein koko laivue oli nyt siirtynyt toimimaan samasta tukikohdasta, ei hiljaisina päivinä kaikkien lentueiden ollut tarpeen olla samanaikaisesti hälytyspäivystyksessä.

Niinpä Pellen ja Eikan lentueet saattoivat osallistua heinäntekotaloksiin. Lentäjille se oli oudokseltaan hieman raskasta päivän paahtaessa kuumasti niskaan, mutta myös hyvää vaihtelua lentojen lomassa. Vastaniitetty heinä tuoksui kuitenkin paremmalle kuin lentobensiini. Rattoisaa rupattelua heinätoissa piti yllä lähinnä Soveliuksen Pelle, joka erityisesti nautti saadessaan heittää huulta tilan naisväen kanssa. Silti he olivat valmiudessa kiskaisemaan paidan ja takin päälleen lähteäkseen koneilleen, mikäli tilanne sitä vaatisi. Päivittäin he painuivat heinänteon jälkeen saunaan, joka normaalisti kuului ohjelmaan joka toinen päivä.

Haukiveteen kuuluva Rauvanlahti aivan majapaikan vieressä tarjosi aamuin illoin virkistävän uintipaikan. He nousivat joka aamu ylös sen verran aikaisemmin, että ennättivät juosta aamukasteista niittypolkua rantaan uimaan. Syyskesälläkin uinti oli paras keino aamuisten vilunväristysten karkottamiseksi, sillä järvivesi oli lämpimämpää kuin viileä aamuilma. Tuo laaja lahdenpoukama oli siitä erikoinen, ettei siitä ollut helppo löytää niin syvää kohtaa, etteivät jalat olisi yltäneet pohjaan.

Eräänä päivänä tukikohtaan saapui ryhmä tekemään radiohaastattelua heidän Parikkalassa käymästään ilmataistelusta. Radioon puhuminen tuntui vaikeammalta kuin itse taistelu ja mikrofonin puhuttiin tyypillisen lyhytsanaisesti.

Heinäkuun 31. päivänä alkoi kenttäarmeijan hyökkäys Karjalan kannaksella ja se aiheutti myös Brewster-laivueen keskittämisen tuolle alueelle. Heidän päätehtävänään oli estää viholliskoneiden pääsy häiritsemään etenevää jalkaväkeä ja tiedustelemaan ilmasta käsin suomalaisten hyökkäysvalmisteluja. Elokuun ensimmäisenä he suojasivat omia Blenheimejä niiden pommituskohteille ja takaisin. Parhaimmillaan kertyi lentomatkaa päivittäin kaksituhatta kilometriä. Koko elokuun jatkui toiminta laivueessa lähes yhtä vilkkaana.

Hyökkäysliikkeen etenemistä oli helppo seurata ilmasta. Siellä täällä maastossa vilahteli tykkien suuliekkejä, jotka paljastivat jonkin patterin tai patteriston sijainnin. Vihollinen luovutti kylät palavina savupatsaiden noustessa korkealle ilmaan ja useiden asumuksien kiiluessa punaisena hiilloksena vielä kauan jälkeensä.

Elokuun 13. päivänä kello 17 he starttasivat tavanmukaiselle suojaus- ja etsintälennolle. Suomalaisjoukot olivat puretuneet Lahdenpohjassa Laatokan rannikolle, jolloin oli muodostunut suuri mottialue Sortavalaan. Motista samoin kuin Kurkijoelta ja Elisenvaarasta he saivat ryöpyttään ilmatorjuntakranaatteja peräänsä. Valkoisia ja raskaampien kranaattien mustia räjähdyshattaroita ilmestyi heidän 3 700 metrin lentokorkeuteensa, mutta onneksi ne jäivät tyypilliseen tapansa hieman heidän taakseen. Elisenvaaran ratapihalla he havaitsivat kaksi tavarajunaa ja Käkisalimesta saapui juuri juna Hiitolaan.

Laatokan vedenpinta kimalteli aivan tyynenä auringossa, joten Eikan silmiin osui jo kaukaa Käkisalmen ja Kurkijoen puolivälissä oleva vi-

hollisen suuri laivasaattue. Hän ilmoitti siitä radiolla lyhyesti komentopaikkaan ja sai Magnussonilta luvan hyökkäykseen. He kiersivät auringon puolelle ja painoivat sieltä syöksyhyökkäykseen partioittain. Kahdenkymmenen aluksen ryhmästä kahdeksan oli sotalaivoja. Kaksi jälkimmäistä alkoi kehittää peräänsä vahvaa savuverhoa. He joutuivat voimakkaaseen sotalaivojen torjuntatuleen ja ilma ympärillä täyttyi terästä sylkeivistä räjähdysshattaroista.

Yhtäkkiä Eikka tunki koneessaan terävän heilahduksen, kumea ääni kaikui kautta koko rungon ja samassa ohjaussauva tempautui hänen kädestään. Tartuttuaan sauvaan uudestaan hän totesi nopealla liikkeellä, että ohjaus totteli edelleen. Samassa hän sai jo ensimmäisen laivan tähtäimeensä ja konekiväärien suihkut pyyhkäisivät pitkin sen kantta. Aluksen vilahtaessa alitse hän näki kansimiehistön tekevän hätäisiä liikkeitä ja samassa oli jo seuraava laiva ammunnan kohteena. Jokainen kone oli valinnut oman kohteensa ja viime hetkellä Brewsterit suhahtivat mastolaitteiden ylitse ja poistuivat pintalennossa rannikolle.

Eikka tarkasteli mittareiden näyttöjä hieman huolestuneena. Parikin ilmatorjunta-ammusta oli räjähtänyt ilkeästi lähellä. Mittarit näyttivät edelleen normaaleja lukemia ja Cyclone-moottori kävi kaiken aikaa luottavasti. Hän toivoi selvinneensä iskusta pienillä pintanaarmuilla.

Poistuessaan he havaitsivat yhden laivan kannella tulipalon, josta merkinä kohosi musta savupatsas kohtisuoraan ylös. Vielä paluulennolla he saivat vastaansa epämiellyttävän ilmatorjuntaryöpyyn – tällä kertaa omalta ilmatorjunnalta Simpeleellä. Perillä puolitoistatuntisen lennon päätteeksi löytyikin koneesta muutamia kranaatinsirpaleiden tekemiä reikiä. Hyökkäyksen jälkeen vihollinen ryhtyi suorittamaan tärkeät vesitie-kuljetuksensa Laatokalla yöaikaan.

Lennon jälkeen ilmoittautuivat Luukkasen ykköslentueeseen vänrikki Vilppu Lakio ja Aulis Lumme. Heille kapteeni antoi kaksipäiväisen jatkokoulutuksen Brewster-koneeseen. Kaksi taistelukelpoista lisäohjaajaa lentueeseen olikin tervetullutta, kun päivystystuurit olivat pitkiä vielä lopukesälläkin.

Eräänä elokuun puolenvälin iltana sai kapteeni Luukkanen järjestettyä lentueensa ohjaajille muutaman tunnin iltaloman Varkauteen. Laivueenkomentaja oli luvannut tasapuolisesti iltalomat kaikille ohjaajille,

mutta virkaiältään vanhimman lentueenpäällikön Luukkasen miehet saivat aloittaa. Kurre Ginman luovutti suosiollisesti BMW-henkilöautonsa lomalaisten käyttöön. Päivisin auto oli käytössä lentueen hälytysvalmiuden nopeuttamiseksi. Perillä he saivat ostettua kipeästi kaipaamansa kahvimyllyn, kävivät parturissa ja söivät kesän ensimmäisen ja samalla viimeisen rapuillallisen.

Iltaloman päättyessä iltayhdeksitoista he palasivat Pyyvilän majapaikkaansa loppukesän yön lämpimän ja raskaan hämärän vallitessa. Miesten juttuja kuunnellessa olisi voinut päätellä heidän käyneen ihmemaassa asti. Mutta lentäjiin oli jatkuva lentokentän laidalle sitonut päivystäminen tehnyt tehtävänsä: pienikin vaihtelu ja vapaus tuntuivat erityisen hienolta. Luukkasen lentäjät kehuivat kauppalan rapuillallista niin paljon, että se tuntui aivan uskomattomalta. Vaikkei mitään sen erikoisempaa olisi-kaan tapahtunut, ei se estänyt punomasta ihmetarinoita kateellisten kuulijoiden ratoksi.

Kenttäarmeija eteni jopa odotettua nopeammin. Sortavala vallattiin ankarien taistelujen päätteeksi 16. elokuuta. Samaan aikaan olivat joukot Karjalan kannaksella saapuneet vuolaasti virtaavalle Vuokselle. Kenraali Pajarin joukkojen rohkea vesistön yliveno alkoi aamuyön tunteina elokuun 18. päivänä. Vuoksen vesistö oli leveä ja sitä ylittävät joukot olivat arkoja ilmahyökkäyksille. Suomalaishävittäjien tehtäväksi tuli valoisana aikana olla jatkuvassa suojauksessa ylivenopaikan yläpuolella.

Suojaustehtävä oli jaettu kolmen laivueen kesken. Lentolaivue 24:n kanssa ylivenopaikalla vuorottelisivat kello 4.00 alkaen Lentolaivue 32:n Curtissit sekä kolmantena Morane-laivueen lentäjät LLv 28:sta.

Luukkasen lentue oli aamuneljän maissa valmistelemassa starttia omalle vuorolleen suojauslennolle. Hän piti koneiden luona lentäjilleen lyhyen käskynjaon:

– Kenraali Pajarin joukot ovat aamuyöllä aloittaneet Vuoksen ylityksen Hopeasalmella. Karhusen lentue starttasi ensimmäisenä omalla vuorollaan suojaamaan yläpuolella olevaa ilmatilaa. Me olemme seuraavassa vuorossa. Paikalla vuorottelevat myös laivueet kaksikymmentäkahdeksan ja kolmekymmentäkaksi. Perusajatuksena on se, että mahdollinen ilma-

taistelu käydään torjuntamielellä, unohtamatta hetkeksikään suojattavaa kohdetta.

Miehet nousivat koneisiinsa jo ennen Karhusen lentueen paluuta ja startti vielä aamu-usvaiselle taivaalle tapahtui kello 5.20. He lensivät 3 000 metrissä kohteelle ja saavuttuaan suojauspaikkansa yläpuolelle Äyräpään Hopeasalmessa, näyttäytyi Vuoksi kirkkaana yönä heidän allaan. Vain kauempana siellä täällä leijui sumupilvien hattaroita yön jäljiltä. Kun he vapauttivat kolmannen lentueen tehtävästään, näkyi jo muutamia ruuhia ylittämässä virtaa molempiin suuntiin. Sitten ilmestyi moottoriveineitä ja vähitellen lautatkin olivat jo liikenteessä.

Aamuauringossa välkehtivä Vuoksen pinta tarjosi lentäjille mielenkiintoisen näyn: nopeat syöksyveneet ja suuret ponttonilautat kuljettivat miehiä, hevosia, rattaita sekä autoja vuolaan virran taakse. Eikka tunti suurta vastuuta heidän suojaustehtävästään. Siksi hän lensi jatkuvasti lähellä ylimenopaikkaa tähyillen tarkasti eri suuntiin. Auringon suojea valaistus antoi erikoisen hyvän näkyvyyden erityisesti etelään ja länteen. Vihollisen vielä hallussaan pitämät Paakkolan ja Heinjoella olevan Raulammin lentokentät olivat näkyvissä, mutta minkäänlaista liikettä niillä ei näkynyt.

Kun naapurilaivuuden kahdeksan hävittäjää saapuivat paikalle, suuntasivat Luukkasen Brewsterit takaisin Rantasalmelle polttoainetäydennykseen. Puolilta päivin he lensivät seuraavan tuurin, mutta päivän kolmas ja viimeinen suojauslento oli heille vaiheikkaampi. Luukkanen starttasi BW-375:llään kello 15.20 seitsemän muun koneen seurattessa perässä ja heidän suojausvuoronsa alkoi kello 16.00.

Nopeita syöksyveneitä näytti työntyvän salmeen tämän tästä. Niiden voimakkaiden moottorien melu yhtyi yläpuolella lentäneiden Brewsterien ulvontaan. Syöksyveneiden perässä seurasi suuria ponttonilauttoja, jotka soljuivat vuolaassa virrassa. Miehet kyyhöttelivät taisteluvarusteissaan noissa avuttomissa ylitysvälineissä ja katselivat taivaalle, tietäen ainoan turvansa olevan sillä hetkellä yläpuolella pörräävissä omissa hävittäjäkoneissa.

Luukkanen vilkuili edelleen kaiken aikaa vihollisen lentokenttien suuntaan, mutta hävittäjien startit kavaltavia pölypilviä ei toistaiseksi näkynyt. Katse tarkisti säännöllisesti myös taivaanrannan ja kumpupilvien väliin jäävän holvikäytävän.

Kaksikymmentäviisi minuuttia myöhemmin heidän lentäessään noin 2000 metrissä Luukkanen äkkäsi pisteitä, jotka ylhäältä pudottautuivat paikalle ja havaitsi niiden olevan jo puolisen kilometriä heidän alapuolellaan. Ne olivat arviolta kuusi–kahdeksan I-153-hävittäjää. Eikka ymmärsi heti, että viholliskoneet olivat aikeissa hyökätä ylimenojoukkoja vastaan. Hän käänsi koneensa puolivaakakierteellä ympäri, sitten selkäsyöksyyn ja painoi vasta sen jälkeen radion tangenttinappulaa antaen miehilleen hyökkäyskäskyn. Sitten hän jatkoi syöksyä Tsaikkojen perään.

Todellinen ilmasirkus käynnistyi ja Brewster-lentäjät hyökkäsivät viholliskoneiden kimppuun kaikista suunnista. Jokainen sai oman maalinsa, kapteeni itse piti silmällä yleisilannetta ja tulitti tilaisuuden tullen aina ylimenopaikkaa lähinnä olevaa konetta. I-153:t kurvasivat kuin väkkärät ja pyrkivät tulittamaan Brewstereitä kaikista mahdollisista ja mahdotto- mista käänteistä. Yhden vastustajan hän näki jo syöksyvän savuten met- sään, mutta sitä hän ei ehtinyt kauan aikaa ihailia, sillä nyt hän näki yh- den matalalle livahtaneen Tsaikan jo lähestyvän keskellä virtaa kulkevaa kahta lauttaa. Ainoaksi mahdollisuudeksi jäi viime hetkellä hyökätä sen kimppuun ylhäältä edestä. Hän sai vastustajan omien konekiväärisuihku- jensa toiseen päähän ja koneet lähestyivät toisiaan kuin meteorit. Väli- matka lyheni runsaat parisataa metriä sekunnissa. Eikasta tuntui kuin hän olisi vasta juuri ja juuri painanut liipaisinta, kun vihollishävittäjä jo kallis- tui rajusti sivulle nousten samalla pystyyn toisen ylemmän tason murtu- essa nousun lakipisteessä lähes irralleen. Siitä kone syöksyi Vuoksen ran- tapensaikkoon. Koneet olivat ohittaneet toisensa ainoastaan parin kolmen metrin etäisyydeltä, joten yhteentörmäys oli ollut lähellä.

Kymmenessä minuutissa taistelu oli ohitse ja neljä vastustajaa oli am- muttu alas. Loput Tsaikat pääsivät irrottautumaan taistelusta, sillä suo- jaustehtävästä ei voinut lähteä takaa-ajoon, vaan sitä jatkui vielä vajaat puoli tuntia. Paluulennolla heidän eteensä ilmestyi laaja ukkosrintama, jonka he ylittivät nousten auringon paisteessa mahtavien cumuluspilvi- en väleihin. Loppumatka taittui aivan kuin olisi lentänyt huikaisevien jää- vuorten seassa. Äskeinen tilanne Hopeasalmella nousi yhä kapteenin sil- mien eteen. Kerrankin hän oli ollut täsmälleen oikealla paikalla oikeaan aikaan.

Kello 17.10 he olivat takaisin Rantasalmella, eikä omista koneista löy-

tynyt vaurioita. He pääsivät onnittelemaan lentueen uusia ohjaajavänrikkejä Kaius Metsolaa, Vilppu Lakiota ja Aulis Lummetta heidän ensimmäisistä ilmavoitoistaan. Myös luutnantti Henrik Elfving sekä alikersantti Jouko Lilja olivat uusien ilmavoittajien joukossa. Kun vielä ylikersantti Napu Mannila ja lentomestari Viki Pyötsiä jälkeinpäin käydyssä keskustelussa ilmoittivat tulittaneensa koneita, niin he kaikki kahdeksan saivat kukin puolikkaan ilmavoiton, sillä sekavassa ilmataistelutilanteessa kukaan ei ollut selkeästi nähnyt toistensa ampumisia. Vuoksea ylittäviltä joukoilta saatiin vielä varmennus pudotuksille.

Päivä oli ollut lentäjille raskas. Luukkasen osalle oli tullut lähes viisi ja puoli tuntia lentoaikaa. Vastaisuuden varalle ja raskasta työtaakkaa keventämään siirrettiin lentueeseen täydennykseksi yksi lentäjä kakkoslentueesta. Hän oli lentomestari Weka Rimminen, muutaman ilmavoiton mies talvisodan päiviltä ja jo kokenut BW-lentäjä.



Eino Luukkasen FAI-ohjaajatodistus.



Eikka Luukkasen ensimmäinen koululento koitti 19.7.1932. Koneena oli ranskalainen Caudron C.60. Rivistön ensimmäisenä on Letov S 214 Šmolik, jota käytettiin myöhemmin koulutuksessa. Ilmavoimien kalusto oli kirjavaa, joten Luukkasen pääsi tutustumaan uransa ensimmäisinä vuosina lukuisiin eri konetyyppeihin.



Eino Luukkanen Värtsilässä Fokkerinsa edessä neljänkymmenen asteen pakkasessa. Eikka saavutti talvisodassa $2\frac{1}{2}$ ilmavoittoa.



Ruokolahden päivystysaunan rappujen juurella Weka Rimminen, Viki Pyötsiä, Eero Savonen, Eikka Luukkanen ja Tatu Huhanantti. Huhanantti kaatui Ruokolahden ilmatais-
telussa 29.2.1940 tilillään 7 ilmavoittoa sadalla sotalennolla. Kaikista miestappioista Huhanantin menetys satutti Eikkaa kipeimmin.

Brewster-tehtaan amerikkalainen koelentäjä Robert Winston Trollhättanissa Ruotsissa keväällä 1940.



Trollhättanissa 11. huhtikuuta 1940 lähdössä kohti Malmia. Vasemmalta Viki Pyötsiä, Eikka Luukkanen, Yrjö Turkka, Joppe Karhunen ja Jorma Sarvanto. Luukkanen siirtolensi taustalla näkyvän BW-383:n.





Joppe Karhunen, Eikka Luukkanen ja laivueen huoltopäällikkö Jukka Schauman.



Brewster-lentäjän työpaikka.



Eikka Luukkanen lähdessä lennolle Immolasta elo–syyskuussa 1941.



BW-390 starttaa Immolasta. Tällä koneella Eikka saavutti 1½ ilmavoittoa.



Syyskuun 6. päivän vastaisena yönä venäläiset pommittivat Lunkulaa. Onneksi suuremmilta vaurioilta vältyttiin. Pomminkuopan äärellä Kurre Ginman ja Eikka Luukkanen.



Ennen Nurmoilaan lähtöä. Vasemmalta Veikko Rimminen, Kaius Metsola, Väinö Suhonen, Vilppu Lakio, Viktor Pyötsiä, Eino Luukkanen, Curt Ginman ja Olli Mustonen.



Ykköslentueen päällikön Eikka Luukkasen BW-375 Nurmoilassa syyskuussa 1941. Luukkasen pitkäaikaisen nimikkokoneen erotti ykköslentueen sinisestä sivuperäsimestä, johon oli maalattu suurikokoinen valkoinen konekohtainen numero viisi. Tällä koneella hän saavutti 3½ ilmavoittoa.



BW-390 lähdössä lennolle Nurmoilasta lokakuussa 1941. Koneesta tuli myöhemmin Eino Luukkasen nimikko.



"Rosvopäällikkö ja muu rosvokopla". Vänrikki Metsola, vänrikki Pasila ja kapteeni Luukkanen korusissa pullakahvilla 24.2.1942. Vänrikki Mikko Pasila oli saapunut Nurmoilaan Lentolaivue 24:ään tammikuussa 1942. Pasila saavutti 9 ilmavoittoa noin 200 sotalennolla. (SA-kuva)



"Isäntämies" Luukkanen ja Lintujärven idylli.



Päivän lennot on lennetty ja ginipaukku maistuu lentäjäseurassa "siellä jossakin". Vasemmalla Väiski Suhonen, keskellä Eikka Luukkanen.



BW-393:n sivuvakaajaan Eikka oli antanut liimata kahteen riviin siihenastisten ilmavoittojensa merkiksi seitsemäntoista Lahden erikois olut -etikettiä olutpulloista.



Fyysisestä kunnosta huolehtiminen oli Luukkaselle tärkeää vuodenajasta riippumatta. Kuvassa Eikka hiihtokisoissa Maksilahdessa.

Marras... kuu 1943.

laivue.

Päivä	Aika klo		Lento-aika		Suurin korkeus m.	Laskujen määrä	L-kone No
	Lähtö	Tulo	t.	m.			
	16	8 10	8 20	- 20	2500	1	MT-223

Ohjaaja (Arvo ja sukunimi)	Tähtisijäni (t) Kk. ampujana (k) Matkustaj. (m)	Lennon tarkoitus reitti, ja erik. tapaukset
Ylikers. Erkinheimo	—	Torj. lento. si. palkausk.



34

min. Lent. pääll. kapl. On. Rullala

Aina eivät moottorihäiriöt päätyneet yhtä onnellisesti. MT-223:n moottorin kiertokan-ki katkesi 16.11.1943 ja ylikersantti Niilo Erkinheimo joutui tekemään pakkolaskun mereen. Hyinen Suomenlahti vei koneen ja ohjaajan. Nisse Erkinheimo oli saavuttanut 10% ilmavoittoa noin 180 sotalennolla.



Kymin tukikohta hiljeni yön pimetessä, mutta monasti laivueenkomentaja syytti toimis-
tohuoneensa valot ja istuutui huolehtimaan laivueensa asioista.



Hälytyspäivystystä Kymissä keväällä 1944.



Laivueenkomentaja Eikka Luukkanen hälytyspäivystyksessä Immolassa 15.6.1944. Kone on MT-417, jolla hän teki neljä päivää myöhemmin pakkolaskun metsään rintamalinjojen väliin saatuaan ilmatorjunnasta osumia ampuessaan kiintopalloa alas Perkjärvellä. MT-417:llä Luukkanen saavutti 6 ilmavoittoa ja tuhosi yhden kiintopallon. (SA-kuva)



Everstiluutnantti Luukkanen nk. Turkin sodassa Luonetjärvellä elokuussa 1950.



Sodan jälkeen Eikka suoritti myös laskuvarjohyppyjä näytöksissä.



Ilmavoimien ritareita Mannerheim hautajaisissa 4.2.1951. Vasemmalta: Jorma Karhunen, Veikko Karu, Unto Oksala, Gustaf Magnusson, Lauri Äijö, Hans Wind, Eino Luukkanen, Nils Katajainen, Oiva Tuominen ja Viljo Salminen.

