

ta juuri murhapäivän aikaan hän oli lentokoneellaan käymässä Rauman tukiasemalla, ja sieltä palatessaan hän joutui tekemään koneensa potkurin rikkoutumisen takia pakkolaskun Taivassaloon. Sinne hän sai uutta potkuria tuoneelta upseeritoveriltään järkyttävän tiedon Makarevitšin murhasta. ”Tätä miestä kunnioitin, vieläpä rakastinkin, en hänen poliittisten mielipiteittensä tähden (joiden uhрина hän nyt tavallaan kuolikin), vaan hänen hyvän ja miehellisen luonteensa tähden”, kirjoitti Mikkola päiväkirjaansa. Hän piti Makarevitšin murhaa halpana ja petomaisena tekona.<sup>89</sup> Epäilemättä ystävän surmaaminen sai Mikkolan harkitsemaan puolen vaihtoa.

## Hakaristi kansallisuustunnukseksi

Lentopäälliköksi määrätty kapteeni Allan Hygerth oli heti nimityksen saatuaan siirtynyt miehineen ja tuolloin olemassa olleine vaatimattomine kalustoineen ensimmäiseksi lentotukikohdaksi määrättyyn Kolhoon. Asuinpaikassaan Kolhon Höyrysaha Oy:n isännöitsijän Valdemar Rantahalmeen talossa Hygerth hankki lähes ensi töikseen pienikokoista ruutupaperia ja värikyiniä sommitellakseen Suomen lentojoukoille oman kansallisuustunnuksen. Pitihän jokaisen itsenäisen valtion sotilaslentokoneissa kansainvälisen tavan mukaan olla tunnus, josta niiden kansallisuus voitiin määrittää. Ruotsin lentokoneissa oli luonnollisesti kolme kruunua, ja saksalaiset käyttivät tunnuksenaan yleisesti rautaristiksi miellettyä maltan ristiä, mutta yleisesti eurooppalaisten maitten koneitten tunnuksena oli erivärisistä renkaista koottu ympyrä. Hallituksen joukkoja vastaan toimineet venäläislentäjät käyttivät vielä keisarillisen Venäjän sini-puna-keltaisia ympyrätunnuksia, kun neuvostoajan symboliksi tullutta punaista tähteä ympyrän keskellä ei vielä ollut ehditty ottaa käyttöön.

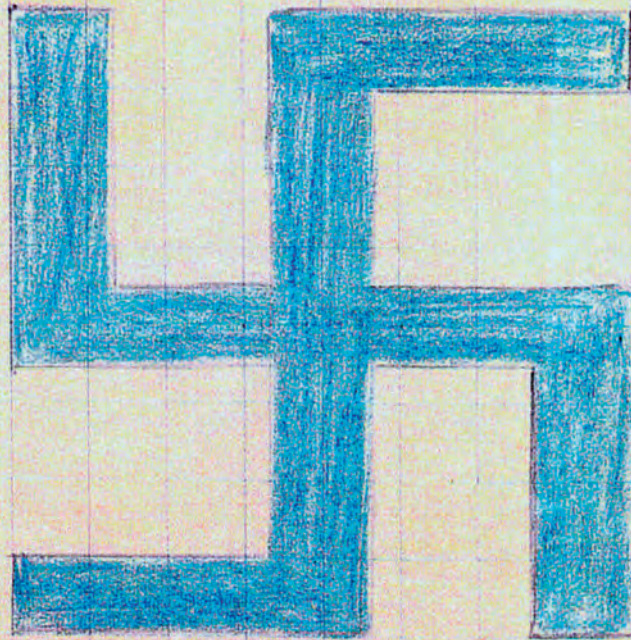
Maaliskuussa 1918 ei Suomessa vielä ollut vuonna 1809 hyväksyttyä leijonavaakunaa lukuun ot-

tamatta muita itsenäisen valtakunnan tunnuksia kuin vaakunan pohjalta suunniteltu punakeltainen leijonalippu. Hallitus oli joulukuussa 1917 päättänyt ottaa tämän lipun itsenäiseksi julistautuneen valtion kansallislipuksi. Eduskunnalle annettiin sen mukainen lakiesitys Suomen lipusta, mutta asian käsittely keskeytyi kapinan vuoksi. Käytännössä leijonalipun käyttö jäi vähäiseksi, sillä punapohjainen lippu muistutti väritään aivan liikaa kapinaan nousseen punakaartin tunnuksia. Keväällä 1918 oli jo selvää, että maalle jouduttaisiin suunnittelemaan uusi kansallislippu leijonalipun tilalle. Tällöin yhtenä vaihtoehtona esitettiin myös hakaristilippua.<sup>90</sup>

Virallisen lipun kaltaista esikuvaa Hygerthillä ei siis ollut maaliskuussa käytettävänä, eikä hän aikoonut piirtää mitään ympyröitä. Niiden piirtäminen käsivaraisesti ruutupaperille olisi ollut vaikeakin. Helpompaa oli koota kansallisuustunnus suorista viivoista. Se kävisi viivoittimen ja värikyinien avulla kohtuullisen helposti. Esikuva oli lähellä. Olihan von Rosenin lahjoittamaan koneeseen maalattu kreivin onnensymboleina siniset hakaristit. Niistä oli helppo sommitella yksinkertainen kansallisuustunnus, olkoonkin, ettei sillä ollut mitään suoraa yhtymäkohtaa Suomen valtiollisiin symboleihin.

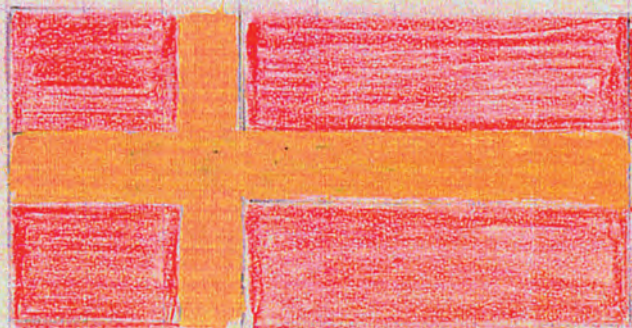
Hygerth piirsi paperilleen von Rosenin tunnuksen mukaisesti sinisen hakaristin. Sen sakaroitten leveys oli noin 1/6 koko hakaristin leveydestä. Piirtämänsä hakaristin alle Hygerth kirjoitti kirjoituskoneella, että tunnus olisi maalattava tason alapuolelle, jolloin se näkyisi maasta, tason yläpuolelle, jolloin se näkyisi ylhäältä, ja lentokoneen runkoon, jolloin se näkyisi sivulta. Saadakseen lentokoneeseen edes jonkin ”suomalaiseksi” tulkittavan tunnuskuviota Hygerth piirsi hakaristin lisäksi hakaristikuvion kanssa kovin huonosti yhteen sopivan punakeltaisen ristilippukuvion, joka tuli maalata lentokoneen sivuperäsimen siten, että se näkyisi koneen sivulta. Tällainen punaisella pohjalla oleva keltainen risti oli ilmeisesti otettu Hygerthin koneen tunnukseksi jo sen Ruotsista lähtiessä, ja sel-

*Faattälles  
Mannerheimin* A.



- A. Anbringas på undervingen ( synes nerifrån )  
" " övervingen ( synes ovanifrån )  
" " flygkroppen ( synes från sidan ).

B.



- B. Anbringas på rodret ( synes från sidan ).

Allan Hygerthin piirros Suomen lentojoukkojen tunnuksiksi. Vasemmassa yläkulmassa näkyy ylipäällikkö Mannerheimin hyväksyntä. Alkuperäinen piirros on Kansallisarkistossa.



lainen oli maalattu myös Carlssonin vähän myöhemmin Ruotsista lentämään koneeseen. Tällaista ristilippua ei Suomessa ollut milloinkaan käytössä valtiollisena tunnuksena, mutta joissakin ehdotuksissa Suomen lipuksi oli kyllä esitetty punakeltaista ristilippua.

Mitään takeita siitä, että Suomen kansalliseksi tunnuksiksi valittaisiin sinivalkoiset värit, ei vielä maaliskuussa ollut, vaikka nämä värit olivatkin pitkään olleet esillä keskustelussa. Niinpä lentokoneitten hakaristin sininen perustui pelkästään siihen, että von Rosenin koneen tunnuksia oli maalattu sinisellä värillä. Hygerthin punakeltainen lipputunnus oli tarkoitettu jollain tavoin korvaamaan leijonalipun värit lentokoneissa, ja ristilipun muoto oli pohjoismaisten valtiolippujen vaikutusta. Tämän lipputunnuksen vähäiseen käyttöön ja nopeaan katoamiseen vaikutti sama syy kuin leijonalipun hylkäämiseenkin. Punaisesta oli tullut vapaalle Suomelle sopimaton kansallisväri siitä huolimatta, että maan ruotsinkielinen väestö olikin tiukasti punakeltaisten värien kannalla. Toukokuussa 1918 eduskunta hyväksyi lain sinivalkoisesta Suomen lipusta ruotsinkielisten edustajien vastustuksesta huolimatta.

Vaikka Hygerthin piirros oli suunnilleen alakoululaisen tasoa, piirtäjä oli siihen ilmeisen tyytyväinen. Hän lähetti piirroksensa 13.3. osoitettuna Suomen tasavallan joukkojen ylipäällikölle. Mukana seuranneessa kirjeessä hän esitti, että hänen tunnuksensa hyväksyttäisiin tasavallan lentokoneitten tunnukseksi muistaen myös mainita, että hakaristi oli peräisin von Rosenin lahjoittamasta lentokoneesta. Mannerheimillakin oli tapana käyttää värikynää, kun hän merkitsi kommenttejaan tai hyväksyntänsä hänelle Päämajassa esitelyihin asiakirjoihin. Hygerthin piirroksen eteensä saadessaan hänellä oli kädessään punakynä, jolla hän kirjoitti piirroksen yläkulmaan ”Vahvistetaan Mannerheim” (*Fastställas Mannerheim*). Vahvistuksen päivämäärää ylipäällikkö ei merkinnyt. Joka tapauksessa käsky hakaristitunnuksen käyttöön otta-

misesta annettiin ylipäällikön päiväkäskyssä n:o 26/18.3.1918. Suomen ilmavoimat, joita ei kunnolla vielä edes ollut olemassa, oli tällä tavoin saanut virallisen kansallisuustunnuksensa.<sup>91</sup>

Tieto ylipäällikön hyväksynnästä sähköitettiin heti Hygerthille, ja hakaristien maalaaminen lentokoneisiin saattoi alkaa. Vaikka maalaamisessa tuolloisissa oloissa oli epäilemättä omat vaikeutensa, hakaristitunnukset tulivat käyttöön kaikissa lentokoneissa kevään 1918 aikana. Sivuperäsimen ristilippu sen sijaan maalattiin perin harvoin koneisiin. Se korvattiin tavallisesti hakaristillä. Kuitenkin jonkin aikaa tunnuksista ilmeisesti oli epäselvyyttä. Niinpä kun punakaartin vankeudesta vapautunut Väinö Mikkola lensi aiemmin kerrotulla tavalla toukokuun alkupäivinä kuntoon saadun sotasaalislentoveneen Turusta Helsingin kautta Mikkeliin, hänen koneensa tunnuksena olivat ”Suomen valtakunnan merkit”, punaisella pohjalla oleva keltainen risti, minkä sanomalehdissä kerrottiin osoittavan lentokoneen kuuluvan Suomen valtiolle.<sup>92</sup>

Vaikka Hygerth oli piirtänyt hakaristinsä tietysti suhteessa, kunnollisia malleja ei tunnusten maalaajilla juurikaan ollut. Siksi alkuaikojen hakaristitunnukset saattoivat olla hyvinkin erimitallisia. Hakaristi saatettiin kuvata jopa väärinpäin. Hiukan yllättävää on, että siinä huhtikuussa Suomeen tuodussa lentokoneessa, josta suurin osa maksettiin Alfred Palmbergin lahjoituksella, oli Ruotsissa maalattu sivuperäsimeen hakaristin sijasta siniristi, toisin sanoen tunnus, joka tuli virallisena tunnuksena käyttöön vasta toista kuukautta myöhemmin, kun toukokuussa suunniteltu siniristilippu hyväksyttiin Suomen kansallislipuksi.

Kevään 1918 aikana hakaristi tuli lentokoneitten ohella muutenkin lentojoukkojen yleiseksi tunnukseksi. Tästä kertoo muun muassa se, että Ruotsista merkkivalmistaja C. C. Sporrang & Co:lta hankittiin olkapolettien kiinnitettäviä hakaristillä varustettuja lentokoneen muotoisia kullavärisiä merkkejä. Niistä ensimmäisissä hakaristit oli kuvattu väärinpäin.<sup>93</sup>



Suomalaiskoulutettavien ryhmä Istres'ssä koulukone Caudron G 3:n edessä, vasemmalta tuntematon ranskalainen, aliupseeri Aldeguer, Peppi Jansson, Asser Järvinen, Lennart Collin, Tauno Hannelius, Carl-Erik Leijer ja tuntematon ranskalainen.

puolille Ranskaa. Opinnot tuottivat tulosta, ja Järvisestä tuli ensimmäinen suomalainen lentokonekonstruktööri, joka aikanaan johti Suomenlinnaa perustettua Valtion lentokonetehdasta. Vöyrin sotakoulun käynyt ja Helsingin valtaukseen huhtikuussa 1918 osallistunut Järvinen oli syntynyt Jalasjärvellä 1892 ja aloittanut lentäjän uransa Turun lentoasemalla heinäkuussa 1918. Vaikka hänellä ei ollut muodollista teknistä koulutusta, hän täydensi Ranskassa saamaansa oppia lentokonetekniikassa myöhemmillä yksityisillä opinnoillaan niin, että hänestä tuli jo 1920-luvun alussa Suomen parhaiten lentokonetekniikkaan perehtynyt henkilö. Muodollisen koulutuksen puute esti Järvistä saamasta nimitystä insinööriupseeriksi, mutta hänet ylennettiin majuriksi 1929. Hän siirtyi reserviin sairauden takia 1932 ja kuoli kolme vuotta myöhemmin.

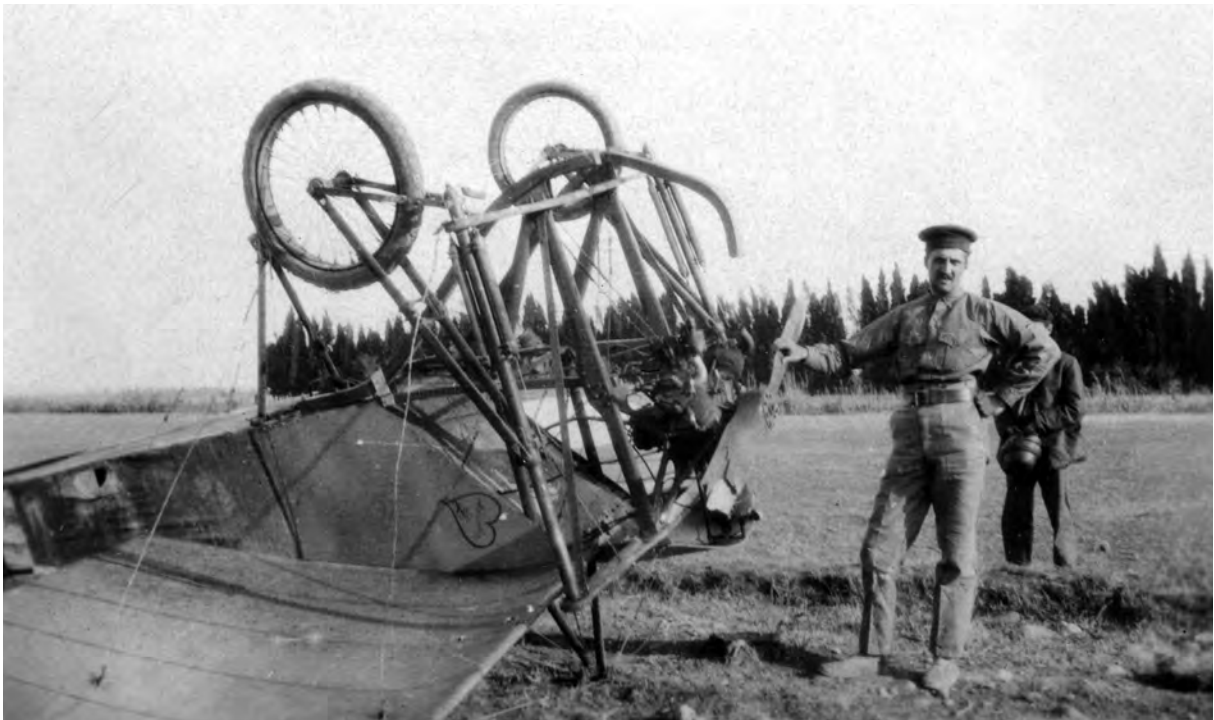
Lentokoulutuskeskuksessa sattui luonnollisesti

erilaisia lento-onnettomuuksia, pieniä ja suuria. Vakavimmat vaativat ihmishenkiä, mutta suomalaisilla oli onni myötä. He selvisivät lentovaurioistaan jokseenkin ehjin nahoin. Joskus lento-onnettomuudesta seurasi suorastaan miellyttäviä jälkiseurauksia, kuten kävi Carl-Erik Leijerille hänen jouduttuaan 29.8. tekemään edestakaisella matkailennollaan Arlesin kaupunkiin moottorivian takia pakkolaskun Nîmesin lähellä erään kartanon maille. Lentoreitti kulki yli laajan suoalueen, jonka pinnalla sanottiin näkyvän useita siipiensä varassa kelluvia lentokoneita. Suolta ei juuri ollut pelastautumismahdollisuuksia. Leijer onnistui kuitenkin moottorihäiriön satuttua laskeutumaan kovalle maalle

Paikallista väestöä saapui katsomaan pakkolaskun tehnyttä konetta ja sen likaantunutta lentäjää. Leijer otti yhteyttä lähistöllä olevaan kartanoon il-



Suomalaisten lentokoulutus Ranskassa alkoi rullausharjoittelulla kentällä. ”Peppi” Jansson sai heti alkajaisiksi ohjatuksi koneensa pusikkoon. *Kuva Leijer.*



Lennart Collin sai koneensa ylösalaisin. *Kuva Leijer.*





Per ”Peppi” Jansson lentohaalareissaan, lentokypärä kädessään.

moittaakseen kentälle onnettomuudesta, mutta talo olikin niin vieraanvarainen, että puhelin unohdettiin kokonaiseksi viikoksi. Suomalaislentäjä nimittäin tapasi kartanossa tai linnassa – kertomuksesta riippuen – noin 25-vuotiaan pariisilaisen kreivittären, kartanon omistajan puolison. Tämä otti suomalaislentäjän kotiinsa, puki puhtaisiin vaatteisiin, syötti ja juotti. Juottovasiikka teurastettiin suomalaislentäjän kunniaksi, pelattiin biljardia, tennistä, petankkia, krokettia, korttia ja dominoa sekä käytiin kävely- ja ratsastusretkillä. Kun kreivi sattumoisin oli Pariisin-matkalla, Leijerillä ei ollut mitään kiirettä palata tukikohtaansa rouvan hyvästä hoidosta. Suomalaisryhmän johtaja Pajunen saatoi raportoida Suomeen syyskuun alussa, että ”tä-



Asser Järvinen keskittyi Ranskan-komennuksellaan lentokonetekniikan opiskeluun, ja hänestä tulikin Suomen ensimmäinen lentokonesuunnittelija.

hän mennessä hänestä ei ole saatu muita tietoja, paitsi ettei hänelle ole mitään vahinkoa tapahtunut.” Rikkoontunut lentokone käytiin noutamassa kuorma-autolla, mutta Leijer jäi kahdeksaksi päiväksi kreivittären huomaa nauttimaan ranskalaisesta rakastettavuudesta ennen kuin palasi toisten suomalaisten seuraan. Sittemmin Leijerin pakolaskulennosta kerrottiin sanomalehdissäkin, ja Leijer oli vähällä saada komennuksen takaisin Suomeen kentälle lopulta palattuaan. Kotiväelleen Leijer kirjoitti seikkailustaan huomattavan silotelluin sanakääntein. Leijerin väitetään myöhemmällä harjoituslennolla aiheuttaneen itse moottorivian samalla seudulla, jotta hän pääsi tapaamaan kreivittärtä pariksi tunniksi vielä uudelleen.<sup>403</sup>



Kouluttaja Mousheron opastamassa suomalaisia koulukoneen salaisuuksiin. Kuva Erik Stenbäck.

Syyskuun puolivälissä ensimmäiset suomalaiset, Jansson, Hannelius ja Collin, olivat harjoituslentojen ja teoreettisten kokeiden jälkeen valmiita siirtymään Istres'sta, jossa oli harjoiteltu pelkästään Caudron- ja Nieuport-koulukoneilla, Keski-Ranskassa Girondessa sijaitsevaan vuonna 1910 perustettuun Avordin lentokouluun (*Camp d'Avord*). Sitä sanottiin maailman ensimmäiseksi lentosotakouluksi, ja siellä koulutettiin lentäjiä Sopwith-, Breguet- ja Salmson-koneilla. Viimeisetkin suomalaiset saapuivat Avordiin lokakuun puoliväliin mennessä. Ranskalaiset antoivat suomalaisten taidoille tunnustusta, ja Pajunen raportoikin, että koulutus oli tuottanut mitä parhaita tuloksia, ja suomalaislentäjät olivat saaneet lentokoulun päällystöltä jatkuvasti erityiskiitoksia, ja suomalaiset oli usein mainittu esimerkkinä muille lentäjille. Kun Breguet-lennot oli hyväksyttävästi lennetyt, suomalaiset siirtyivät syksyllä Saint Raphaëlin merilento-

kouluun (*La Base aéronautique navale de Fréjus-Saint Raphaël*) Cannes'n lähelle. Toisin kuin Istres tämä paikka oli poikkeuksellisen kaunis, jossa suomalaiset tunsivat olonsa miellyttäväksi, sillä he saivat asua kaupungilla, ja heille annettiin auto käytettäväksi. Tässä koulussa suomalaisille annettiin tyyppikoulutusta lentoveneillä, mutta miehiä ei tiukasta aikataulusta johtuen ehditty perehdyttää Georges Lévy -lentoveneeseen, jota samoin kuin Breguet-konettakin hankittiin samoihin aikoihin Suomen ilmavoimille. Suomalaisten olo Saint Raphaëlissa supistui kuuteen päivään.<sup>404</sup>

Miesten paluumatka kulki Pariisiin kautta, ja he olivat pyrkineet etukäteen hankkimaan suurkaupungista naisseuraa sekä kirjeenvaihdon perusteella että *La Vie Parisienne* -lehdessä julkaistulla ilmoituksella. Tulokset olivat määrällisesti ilmeisen tyydyttävät, mutta useimmissa tapauksissa kvalliteetissa oli toivomisen varaa. Tauno Hannus to-