



Pekka Hietala

NUORET TAISTELULENTÄJÄT

ENSIKERTALAISET JATKOSODAN
RATKAISUTAISTELUISSA 1944



Minerva

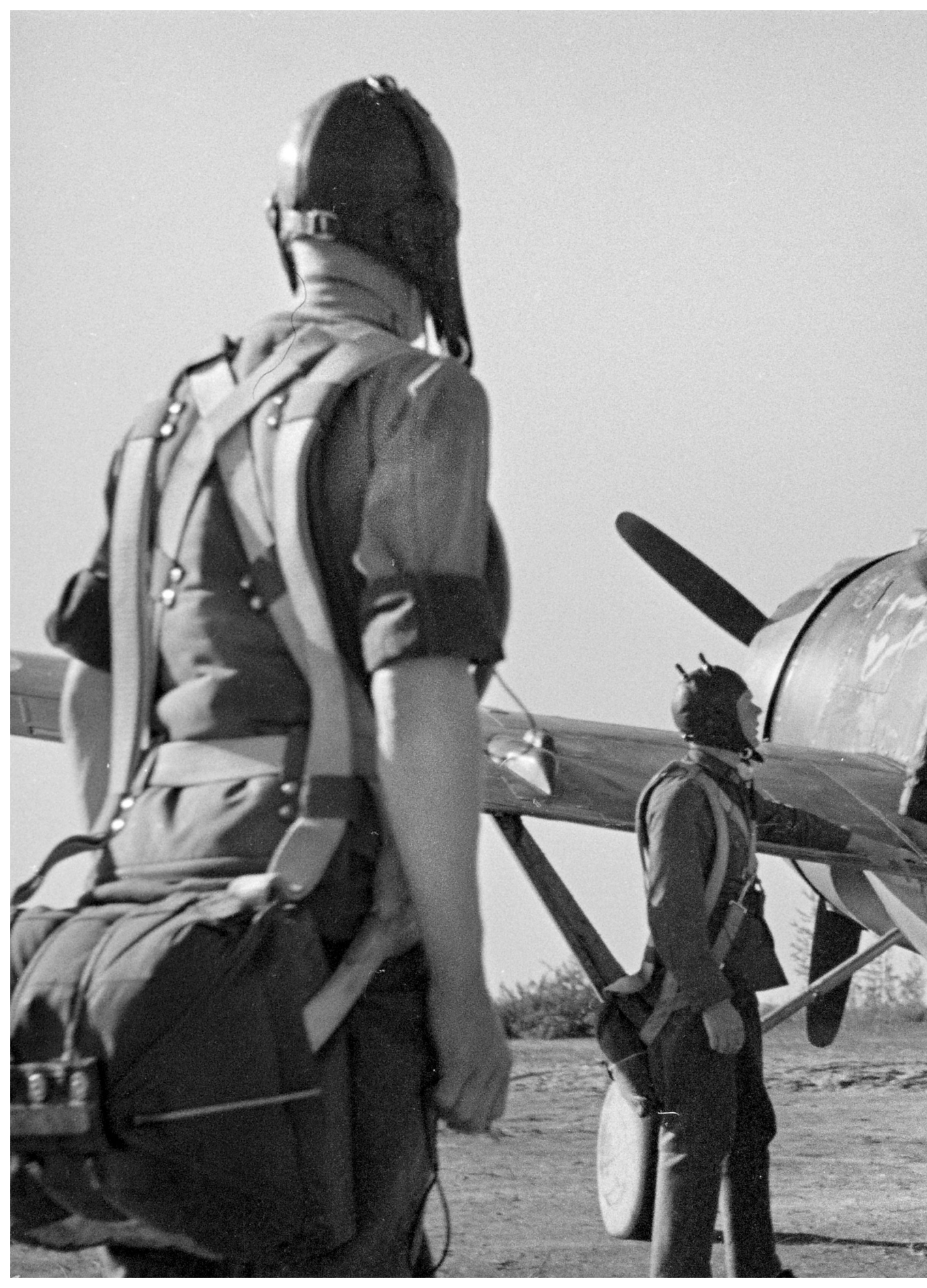
Pekka Hietala

NUORET

TAISTELULENTÄJÄT

Ensikertalaiset jatkosodan
ratkaisutaisteluissa 1944


minerva
MINERVA KUSTANNUS
HELSINKI





KUVA: SA KUVA.

© Pekka Hietala ja Minerva Kustannus, 2022
Minerva Kustannus on osa Werner Söderström Osakeyhtiötä
www.minervakustannus.fi

Kuvat: kuvälähteet mainittu kuvien yhteydessä
Ulkoasu ja taitto: Taittopalvelu Yliveto Oy

ISBN 978-952-312-567-4
Painettu EU:ssa

SISÄLLYS

Esipuhe <i>kenraaliluutnantti evp. Heikki Nikunen</i>	8
Johdanto	10
1. SOTA ILMASSA	13
Ilmasodan taktiikan kehittyminen	14
Suomen ilmavoimat	14
2. TIE SOTALENTÄJÄKSI	18
Sotaohjaajakurssit	19
Reserviläiskurssit	20
Ilmavoimien upseerikoulutus	21
3. NUORET TAISTELULENTÄJÄT	22
Aimo Vahvelainen – taistelulentäjänä jo talvisodassa	23
Martti Lehtovaara –ässäpilotin pikkuveli	32
Mikko Sarparanta – tähtäimessä sotilaslentomerkki	34
Mauri Maunula – korkeuslentoa Gauntletilla	39
Kullervo Joutseno – suojeluskunnasta sotakoneen ohjaimiin	44
Johannes Brotherus – Stadin kundi Kauhavalla	54
Pekka Jauho – nuoruuden innolla ilmavoimiin	60
Sakari Heiskanen – opinjanoinen ilmailijanalku	62
Per-Erik Ohls – sotapilotti Sortavalasta	65
Lauri Särkkä – nuori pommituslentäjä	69

4. SIIRTYMINEN RINTAMALAIVUEISIIN JATKOSODAN AIKANA	73
Aimo Vahvelainen – kohti uutta sotaa	73
Martti Lehtovaara veljensä jalanjäljille	91
Mikko Sarparanta – rintamalta kadettikouluun	104
Mauri Maunula – tiedustelulentäjä, kadetti ja adjutantti	112
Ohls ja Brotherus maineikkaaseen laivue 24:ään	116
5. VASTUS KOVENEE	125
Suomenlahden ilmataistelut syksyllä 1942	125
Messerschmitt-laivue Suomeen keväällä 1943	126
Joutseno ja Heiskanen laivue 26:n kautta eliittijoukkoon	136
Pekka Jauho tiedustelulentäjäksi	144
Lauri Särkkä pommituslentolaivue 42:een	149
6. MYRSKY LÄHESTYY	152
Painostusyritys pommittamalla	153
Järeämmät keinot käyttöön	153
Ilmatiedustelun tuloksia	155

7. SUURHYÖKKÄYS KESÄKUUSSA 1944	163
Suursotaa ilmassa	164
Vahvelaisen laivue täysillä tehoilla	173
Mikko Sarparanta – ilmasotaa Laatokalta Äänisjärvelle	177
Lauri Särkkä palaa pommittajan ohjaimiin	180
Martti Lehtovaaran loppusota	187
Ohlsin laivueen kärkimiehet vaihtuvat	188
Kullervo Joutsenon tulikaste	193
Sakari Heiskanen mestarin siivellä	198
Johannes Brotherus tuplaa tilinsä	203
Mauri Maunula laivue 28:ssa	210
Hävittäjä-ässä Lasse Hattinen	218
Mersuja noutamassa	223
8. SUOMALAISLENTÄJIEN YÖHÄVITTÄJÄKOULUTUS SAKSASSA KESÄLLÄ 1944	233
”Villisia” taivaalla	235
Suomalaisia yöhävittäjälentäjiä	236
Teoriaa ja käytäntöä	238
Internointi ja kotimatka syyskuussa 1944	246
Lähteet	248

ESIPUHE

Ilmavoimat on organisaatio, jonka kaikki osat ovat tärkeitä ja toimivat tiiviissä vuorovaikutuksessa. Ilmavoimien henkilöstö kasvaa koulutuksensa ja kokemuksensa kautta tietoisuuteen siitä, että jokainen merkittävä suoritus edellyttää kaikkien osajärjestelmien panostusta. Samalla ammattitaidon merkitys ja arvostus korostuvat, sillä vaativien ja tarkkuutta edellyttävien tehtävien onnistuminen perustuu kaikkien osatekijöiden tehokkaisuuteen suorituksiin. Selkeä riippuvuus toisten tuesta luo keskinäisen arvannon ja yhteishengen ilmapiiriin.

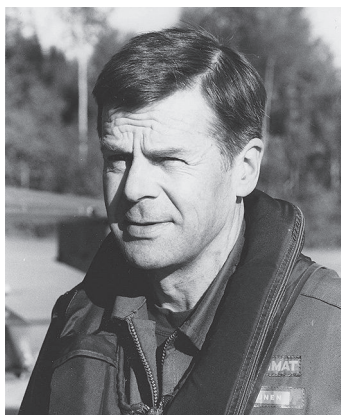
Ilmasodankäynnin vaihtuvat tilanteet ja nopeitempisuus vaativat ilmavoimien henkilöstöltä jatkuvaa valppautta. Tiedustelulla ja hyökkääjän toimintatavan analysoinnilla on ennakoitava vastustajan seuraava operaatiovaihe niin, että sen alkaessa omien torjuntatoimenpiteiden voima ja yllätysvaikutus ovat suurimmillaan. Tämän ammattitaidon tunnetuimpia edustajia oli Richard Lorentz, joka ajankohtaisten asioiden hallinnan lisäksi osoitti erinomaista kykyä myös tulevaisuuden ennustavana visionäärinä.

Ilmavoimien taisteluyksiköt päivystävät koko ajan, sillä torjuntatilanteet kehittyvät usein äkillisesti. Taistelut käydään maksimikapasiteettia vaativina tiukkoina kamppailuina, joissa pienetkin virheet saattavat muodostua kohtalokkaiksi. Toisaalta oikealla taktiikalla ja ajoituksella hankitaan nopeasti yliote. Päivystys- ja taistelutilanteiden toistuvan vuorottelun aiheuttama rasitus edellyttää tiivistä johtamisotetta yksikön taisteluvireen ylläpitämisessä mahdollisimman korkeana. Esimerkkiin perustuva johtaminen, suoritusteknillisen tiedon jatkuva korostaminen ja fyysisen kunnon ylläpito luovat yksikölle tiiviin, kestävän ja itseensä luottavan taisteluhengen. Sotien aikana lentueen päällikkönä ja laivueen komentajana toiminut Eino Luukkanen johti joukkojaan edestä saaden tililleen suurimman sotalentomäärän. Ykkösässämme Ilmari Juutilaisen sanoin: ”Ainaha Eikka ol mänös, ei auttant vaik ois puserost kiinpitänt.” Yksilölliset erot loivat erilaisia johtamistapoja, mutta peruseriaate oli selvä.

Ilmavoimien muiden joukkojen toiminnalle on ominaista usein voimakkaastikin kasautuva äkillinen kuormitus. Teknillisiltä joukoilta edellytetään monimutkaisten järjestelmien hyvää tuntemusta ja suurta työtarkkuutta. Huolellisuuden ja tarkkuuden säilyttäminen kiihkeänkin työtahdin aikana edellyttää hyvää keskittymistä, vastuusuhteiltaan aukottoman vuorottelun järjestämistä sekä toistuvaa kouluttamista. Tukevat joukot joutuvat ylläpitämään jatkuvaa suoritusvalmiutta pienilläkin henkilöstöresursseilla ja näin venyttämään toistuvasti kestävyytään. Asennetta kuvaa esimerkki Värtsilästä, jossa talvisodan aikana suoritettiin Fokker D.XXI -koneen moottorinvaihto. Se tapahtui yöllä 40 asteen pakkasessa tähtitaivaan alla himmennettyjen lamppujen valossa yhden mekaniikoista lämmittäessä työkaluja puhalluslampulla.

Tässä kirjassa kokemuksistaan kertovat pilotit, joista pääosa valmistui asemasodan pitkittämän koulutusvaiheen jälkeen ja siirtyi rintamalaihueisiin vasta juuri ennen maamme kolmannen itsenäisyystaistelun alkamista. Tilanteet, tehtävät, konetyypit ja henkilöasetelmat vaihtelivat, mutta yhteisellä isänmaan asialla oltiin ja siinä onnistuttiin. Kroonisesta materiaalipulasta huolimatta ilmavoimat oli sekä talvisodan että jatkosodan lopussa vahvempi kuin se oli ollut niiden alkaessa. Englantilainen ilmailulehti *Aeroplane Monthly* esittelee helmikuun 2015 numerossaan Suomen ilmavoimien jatkosodan toimintaa todeten ilmavoimiemme olleen usealla mittaluvulla paras kaikista toiseen maailmansotaan osallistuneista ilmavoimista. Laadussa on voimamme, *Qualitas Potentia Nostra!*

Mielenkiintoisia lukuhetkiä toivottaen
kenraaliluutnantti evp. Heikki Nikunen



JOHDANTO

Tähän kirjaan haastateltiin henkilökohtaisesti yhtätoista nuorena miehenä jatkosotaan osallistunutta taistelulentäjää. Pienemmissä sivurooleissa on muitakin tärkeitä lentäjätovereita, mutta heidän tarinansa ovat haastateltujen kertomaa tai aiemmista teoksista poimittua.

Kirjan keskiössä esiintyvät lentäjät edustavat vuosina 1920–1923 syntynyttä ikäluokkaa. Jatkosodan syttyessä he olivat joko juuri suorittaneet lentäjäkoulutuksensa tai astumassa siihen. Haastatelluista vain Aimo Vahvelainen ehti lentää taistelulentoja jo talvisodassa, mutta hän sopii ikänsä ja kokemustensa puolesta hyvin muiden nuorten taistelulentäjien joukkoon.

Jatkosodassa Suomen ilmavoimien rintamalaivueiden rungon muodostivat kantahenkilökunta ja reserviläiset. Kaksi ensimmäistä sotaohjaajakurssia käynnistettiin jo talvisodan aikana. Haastatelluista sotaohjaajakurssin ovat käyneet Mikko Sarparanta, Mauri Maunula ja Martti Lehtovaara.

Erkki Ehanti kävi ilmavoimien upseerikurssin 12, ja loput haastatelluista ovat aivan jatkosodan kynnyksellä käynnistetyn upseerikurssi 13:n suorittaneita, joiden rintamapalvelus käynnistyi vasta sodan ratkaisutaistelujen läheisyydessä. Heistä seitsemän oli hävittäjälentäjiä ja yksi pommikoneohjaaja.

Sotailmailuhistoriaa käsittelevä kirjallisuus on tuonut esiin menestyneiden hävittäjälentäjien saavutukset talvi- ja jatkosodassa. Kymmenestä eniten ilmavoittoja saavuttaneesta taistelulentäjästä kahdeksan on saanut oman elämäkertansa. Hävittäjä-ässä-nimityksen saavutti viidellä ilmavoitolla, ja hävittäjä-ässä Suomessa oli peräti 94.

Tähän kirjaan haastateltujen nuorten taistelulentäjien ilmavoitot jäivät vähäisemmiksi, joten ehkä siksikin he ovat jääneet sivurooliin. Silti myös he ehtivät mukaan ratkaisutaisteluihin, joissa osa koki tulikasteensa ja myös saavutti ensimmäisen ilmavoittonsa.

Kun varsinkin jatkosodan hyökkäysvaiheessa rintamalla palvelevat lentäjät kartuttivat vauhdilla pudotustilastoaan, istuivat upseerikurssi 13:n lentäjäoppilaat vielä koulun penkillä tai harjoittelivat alkeiskoneilla. Ilmasotakoulussa toivottiin hartaasti rintamalaivueeseen pääsyä. Haaveet alkoivat haihtua

asemasodan myötä, ja koulutusaika venyi turhauttavaksi odotteluksi. Rintamalla ei sodittu aktiivisesti, joten täydennyksiäkään ei tarvittu.

Itse lentäjäkoulutuksessa lentotuntimäärät olivat suhteellisen korkeita, ja teoriaopetuksessa käsiteltiin erilaisia aiheita. Ongelma oli vanhentuneiden koneityyppien käyttäminen koulutusvälineistössä sekä ilmasotataktiikan puuttuminen harjoituksissa. Rintamalaivueissa palveli kokeneita taistelulentäjiä, mutta heidän tietämystään ja osaamistaan todellisissa olosuhteissa ei hyödynnetty nuorempien koulutuksessa.

Kun komennus rintamalaivueisiin viimein tuli, nuorukaisten oletettiin ehkä hallitsevan lentämisen perusteet, joten tyyppivaihe rintamakäytössä olevaan lentokalustoon jäi toisinaan lyhyeksi ja toteavaksi. Ilmataistelutaktiikkaa ei edelleenkään harjoiteltu käytännössä. Saattoihan myös olla, että sodan pitkeytyessä rintamalaivueissa väsyttiin varsinkin uusien tulokkaiden perehdyttämiseen.

Vastaanotto laivueissa vaihteli tapauskohtaisesti. Yleisesti veljellisissä lentäjäpiireissä poikkeukset vahvistavat säännön; joissain hävittäjälentueissa vallitsi melkoinen hierarkia kadettiupseerien ja reserviläislentäjien välillä. Omiin ilmavoittoihin pyrkiminen ei ruokkinut ryhmähenkeä, ja jopa joillekin lentueenpääliköille henkilökohtainen menestys pyrki ryhmän tuloksen edelle. Toki oli päinvastaisiakin tapauksia, ja varsinkin kokeneet aliupseeri- ja reserviupseeriohjaajat muodostuivat nuorukaisille isähahmoiksi, joilta sai aina tukea.

Kesällä 1944 käynnistyi suurhyökkäys, jonka syttymistä oli ounasteltu rintamalaivueissa jo pitkään. Ilmasta käsin oli nähty, kuinka joukkoja oli keskitetty vihollisen puolella ennennäkemättömään tahtiin. Lentokalustoa oli kuitenkin rajallisesti, joten kaikille nuorukaisille ei avautunut heti mahdollisuuksia taistelulentoihin.

Presidentti Rytin solmima Ribbentrop-sopimus muutti kalustotilannetta, ja Saksasta oli jälleen saatavilla lentokoneita, joten joutilaita nuorukaisiakin pääsi noutoreissuille. Perillä suomalaisillekin selvisi suursodan karu todellisuus. Liittoutuneiden pommittaja-armadat moukaroivat asevelimaan kaupunkeja, ja usko omiin mahdollisuuksiin pohjoisella kotirintamalla joutui koetukselle.

Ahdinkoon joutuneen Saksan sotateollisuus oli jo vakavissa vaikeuksissa, ja lentokoneita koottiin osin korvikemateriaaleista ja jopa vankityövoimalla. Koneiden teknisessä toimivuudessa oli myös toivomisen varaa. Jo pelkkä lento suursotaa käyvän Pohjois-Euroopan yli kotiin sisälsi monenlaisia riskejä. Kun koneet saatiin Suomeen, rintamalaivueissa rivit olivat harvenneet ja nuoru-

kaiset pääsivät viimeinkin lentämään taistelulentoja. Nyt he olivat tosipaikan edessä, vaikka valmiudet valtaviin vihollishävittäjämuodostelmien torjuntaan eivät olleet parhaat mahdolliset. Karjalan taivaalla käynnistyi melkoinen selviytymiskamppailu, jossa kirjattiin ilmavoittoja ja kirveleviä tappioita.

Ryhdyin tämän kirjan kirjoitustyöhön taltioidakseni näiden nuorukaisten tarinat. Kirjaan olen koonnut vaiheita sotalentäjäksi kasvamisesta, niin pettymyksistä kuin onnistumisistakin. Jo haastateltavien mukaansa tempaavia tarinoita kuunnellessani tiesin, että ne ovat taltioimisen arvoisia. Jos olen kyennyt saattamaan edes osan niistä tunnelmista seuraaville sivuille, voin katsoa onnistuneeni tehtävässäni. Haastattelumateriaalin lisäksi olen täydentänyt kokonaisuutta poiminnoilla alan kirjallisuudesta.

Kirjan valmistumisesta haluan kiittää kaikkia haastateltuja lentäjäveteraaneja, joista osa siirtyi kirjaprojektin aikana varjolaivueeseen. Muistot kuitenkin jäävät. Kiitos kuuluu myös kuvatalkoissa auttaneelle Jukka Lahtiselle ja mikä tärkeintä, aina ymmärtäväiselle Piialle.

Pekka Hietala

SOTA ILMASSA

Toisessa maailmansodassa ilma-aseesta oli kehittynyt merkittävä osa modernia sodankäyntiä. Lentokoneet soveltuivat monenlaisiin tarkoituksiin. Tiedustelukoneilla voitiin selvittää vihollisen sijoittumista ja varustuksia ja pommittajilla tuhota niitä. Kuljetuskoneita käytettiin huoltoon ja esimerkiksi maahanlaskujoukkojen kuljettamiseen kohdealueelle.

Vihollisen rynnäkö- ja pommikoneita vastaan oli kehitetty torjuntahävittäjiä, joilla pyrittiin ylläpitämään ilmaherruutta omalla toiminta-alueella. Ilmatilan hallinta oli omien maajoukkojen turva, joka esti maajoukkoja joutumasta viholliskoneiden suojattomiksi maaleiksi.

Ilmavoimien kehittyminen ulotti sotatoimet myös siviiliväestöön. Tästä saatiin kokemusta Suomessa jo talvisodan alkupäivinä. Sodan ensimmäisenä päivänä venäläispommittajat saapuivat pääkaupungin ylle ja aiheuttivat tuhoa siviiliväestön keskuudessa. Myös muut Suomen kaupungit saivat osansa. Edelleen jatkosodassa Suomi haluttiin pakottaa rauhaan pääkaupunkimme siviilikohteiden pommituksilla, mutta painostus ei toiminut.

Silti ilmasodan rooli oli monella tapaa ratkaiseva toisen maailmansodan loppunäytöksissä. Saksan kaupunkeja tuhottiin järjestelmällisesti, ja sotateollisuuskohteiden massiivipommituksilla kolmas valtakunta ajettiin polvilleen. Ensimmäisessä maailmansodassa aloitettu oppisuunta oli vahvistettu – ilmaherruus merkitsi sodan herruutta.

ILMASODAN TAKTIIKAN KEHITTYMINEN

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen ilmasodan taktiikkaa kehitti varsinkin italialainen kenraali Giulio Douhet, jonka johtoajatus, äärimmäinen hyökkäävyys, tunnettiin *douhetismina*.

Doktriini perustui pommituslentotoimintaan, jolla oli tarkoitus iskeä syväle vihollisen selustan huoltokeskittyymiin ja tuotantolaitoksiin. Näin vastapuolen taistelutahto ja mahdollisuudet sotatoimiin murtuisivat.

Pommikoneiden kehitystä siivitti 30-luvulle saakka matkustajakoneiden uusi ja edistysellinen tekniikka. Kaksimoottorista pommittajaa pidettiin ylivoimaisena, sillä se oli vielä tuolloisia torjuntahävittäjiä nopeampi. Pommittajien suosiminen oli myös politiikkaa, sillä ilmavoimia johtivat usein tykistöupseerit, joihin pommitustoiminta (*douhetismi*) upposi hyvin. Näin oli asian laita myös Suomessa.

1930-luvulla lentokonetekniikka koki valtavan murroksen. Puu- ja kangasrakenteiset kaksitasokoneet muokkautuivat kokometallisiksi yksitasoiksi, joiden suoritusarvot, aseistus, hyötykuorma ja varustus paranivat jatkuvasti.

1940-luvun alussa ilmailuteollisuudesta kasvoi suurissa sotaa käyvissä maissa varustautumisteollisuuden suurin sektori. Teknisesti monimutkaisia ja kalliita koneita tarvittiin tuhansittain.

Toisen maailmansodan aikana Saksa valmisti noin 120 000 lentokonetta. Britanniassa vastaava määrä oli 130 000 ja Neuvostoliitossa noin 159 000 konetta. Ylivoimainen ykkönen oli Yhdysvallat, joka valmisti sotavuosina yli 300 000 lentokonetta. Perspektiiviä voimasuhteisiin antaa se, että Suomen ilmavoimilla oli enimmillään ajanmukaista lentokalustoa käytössään jatkosodan loppuvaiheessa. Tuolloinkin konemäärä oli alle 400. Suomessa vaihtoehdoksi jäi panostaa määrän sijasta laatuun. Tämä oli opittu jo talvisodassa, ja sitä pyrittiin edelleen hyödyntämään jatkosodassa.

SUOMEN ILMAVOIMAT

Suomen ilmavoimat on yksi maailman vanhimmista ilmavoimista, mutta taloudelliset panostukset olivat vielä 20–30-luvuilla minimaalisia. Vaatimattomat kalustoresurssit oli opittava hyödyntämään parhaalla mahdollisella tavalla.

Suomessa ilmavoimien vanhemmat upseerit pitivät vielä 30-luvun alussa pommittajia tehokkaana taktiikkana mahdollista Neuvostoliiton hyökkäystä vastaan. Kyse oli myös niukkojen resurssien jakamisesta, sillä pommikoneilla laskettiin voitavan tuhota vihollisen ilmavoimat jo kentälle. Hävittäjiä ei saataisi hankittua riittävästi vihollisen hyökkäyksen torjumiseksi.

Kehityssuunnitelma: pommituslaivueita

Laaditun kehityssuunnitelman mukaan painopiste oli siis pommituslaivueissa, joista hävittäjäyksiköiden määrä olisi vain noin puolet. Operaatioissa pommikoneiden kohteina olisivat rautatiesolmut, lentokentät ja sotateollisuus.

Hävittäjäilmailun puolestapuhuja Suomessa oli majuri Richard Lorentz, jonka mukaan pommitukset olisivat tehottomia maastoon hajaantuneen vihollisen tuhoamiseksi. Lorentzin mukaan Suomi ei edes kykenisi hankkimaan riittävästi pommittajia vihollisen valtaviin huoltokeskitymien tuhoamiseksi. Uhkakuvien kasvaessa Suomeen päätettiin kuitenkin hankkia moderneja ja nopeita Bristol Blenheim -pommittajia, sekä myöhemmin vielä koneen valmistuslisenssi. Talvisotaan johtaneiden aluevaatimusten kiristyessä pommittajatoimintaan painottuva suuntaus oli kuitenkin jo väistymässä, ja uhkaa ilmasta päädyttiinkin torjumaan hankkimalla hävittäjäkoneita.

Nyt oltiin kuitenkin pahasti myöhässä, sillä sodan syttyessä hävittäjähankekin olivat vielä kesken. Aiemmin suositun pommittajataktiikan puutteista maksettiin kova hinta. Venäläiset pommitusosastot vyöryivät kaupunkiemme ylle usein kohtaamatta minkäänlaisia torjuntatoimia, koska vähäiset hävittäjäresurssit eivät riittäneet joka paikkaan.

Omilla pommittajilla pyrittiin tukemaan maavoimien toimintaa, mutta tulokset jäivät laihoiksi. Sodan loppuvaiheessa hyökkäävää vihollista vastaan operoitiin sekä hävittäjillä että pommittajilla.

Hävittäjätoiminnan kehitys

Talvisota osoitti, että tehokkain tapa Suomen puolustamiseksi ilmasta oli hävittäjätoiminta. Jo ennen sotia hävittäjätoiminnassa oli yleisesti käytössä kolmen koneen tiivis kiilamuoto. Muodostelmista koottiin suuria osastoja suuntaamaan voimaa halutuille alueille.

Majuri Richard Lorentz arvioi kuitenkin maailmalla tuolloin jo vakiintuneen käytännön hävittäjätaktisesti heikoksi. Osaston liikehtimiskyky oli huono, ja se oli havaittavissa kaukaa. Lisäksi muodostelmassa lentävien sii-

pimiesten huomio kiinnittyi tiiviissä osastossa paikan säilyttämiseen, jolloin ainoastaan osaston johtajalla oli mahdollisuus keskittyä ilmatilan seuraamiseen.

Lorentzin aloitteesta Suomessa pienimmäksi taisteluyksiköksi määriteltiin yksi hävittäjäkone. Partion muodosti kaksi hävittäjää eli pari. Pareista muodostettiin edelleen parvia, mutta tiiviin osastomuodon tilalle otettiin avomuoto, jossa jokainen hävittäjä tai konepari saattoi liikehtiä tehokkaasti ja pilotit tähystää myös toistensa selustaa. Tässä kirjassa käytetään parvi nimeä lentueesta erotetusta pienemmästä osasta.

Hyökkäyksessä pyrittiin yksinkertaisuuteen, joten pommikoneosastojen torjumiseen katsottiin riittävän muutama hieman toisistaan poikkeava menetelmä. Esimerkiksi pommitusosastoa lähestyttiin edestä ylhäältä, josta suoritettiin yhtäaikainen puolivaakakierteen jälkeinen pystysyöksy ja päädyttiin näin osaston viimeisten koneiden taakse. Sieltä tulitus kohdistettiin ensin pommittajien taka-ampumoihin ja vasta sen jälkeen koneen moottoreihin ja polttoainesäiliöihin.

Pommikoneen takasektoria pidettiin hävittäjille vaarallisena taka-ampujien vuoksi. Takasektorista lähestyminen oli kuitenkin paras suunta, mikäli haluttiin saavuttaa tehokas eli riittävän pitkä, noin 10 sekunnin tulitusaika. Lisäksi taka-ampujilla oli vaikeuksia tulittaa lähestyvää hävittäjää, jos tämä pysyttelisi pommittajan peräsimen takana suojissa. Myös hävittäjien keskinäisissä ilma- taistelussa pyrittiin yksinkertaisuuteen. Kahden perusväistöliikkeen huomattiin pätevän kaikissa tilanteissa viholliskoneen hyökätessä takaa.

Torjuntahävittäjät jatkosodassa

Jatkosodassa Suomen ilmavoimien keskeisin toimintamuoto oli torjuntahävittäjätoiminta. Varsinkin hyökkäysvaiheessa moderneilla Brewster F2A Model 239 -koneilla varustettu lentolaivue 24 kykeni operoimaan menestyksellisesti. Myöhemmin asemasotavaiheen kestäessä venäläisten ilmatoiminta lisääntyi ja parani laadullisesti. Vihollinen sai kehitettyä parempia konetyyppejä ja niitä lensivät taitavammat pilotit. Venäläisten konemäärät lisääntyivät myös huomattavan länsiavun myötä.

Suomessa rintamalaivuekäyttöön saatiin vuonna 1943 suorituskykyisiä Messerschmitt Bf 109 -hävittäjiä, mutta koneita saatiin vain rajallinen määrä. Sodan ratkaisutaistelussa ilmavoimille oli toimitettu noin 150 Messerschmittiä, mutta siinä vaiheessa niitä vastassa oli jo tuhansittain venäläiskoneita.

ENSIKERTALAISET JATKOSODAN RATKAISUTAISTELUISSA

Kun Suomi ajautui talvisodan jälkeen kohti uutta sotaa, ilmasotakouluun haettiin uusia lentäjäoppilaita. Asemasodan aikana ilmatoiminta oli kuitenkin vähäistä ja taivaalle nousivat vain kokeneimmat pilotit.

Jatkosodan ratkaisuhetkien lähestyessä nuoret lentäjät komennettiin rintamalaivueisiin, joissa he saivat tulikasteensa. Karjalan taivaalla käynnistyi ankara selviytymiskamppailu, jossa kirjattiin ilmavoittoja mutta myös kirveleviä tappioita.

Tosipaikan edessä nuorten lentäjien valmiudet valtaviin viholliskoneparvien torjuntaan eivät olleet parhaat mahdolliset. Ongelmana olivat myös vanhentuneet ja loppuun lennetyt koneet, joita vastassa oli yhä parempia venäläiskoneita.

Tässä kirjassa kertoo tarinansa yksitoista nuorena miehenä jatkosotaan osallistunutta taistelulentäjää. Heistä useimmat olivat hävittäjälentäjiä, mutta oli joukossa yksi pommikoneohjaajakin.

PEKKA HIETALA toimii Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen palveluksessa ja kirjoittaa freelancerina tekniikan alan lehtiin. Aiemmin häneltä on ilmestynyt sodanajan ilmavoimien lentoteknistä henkilöstöä koskeva teos *Lentokonemekaanikot – ilmataistelujen takuumiehet*.
