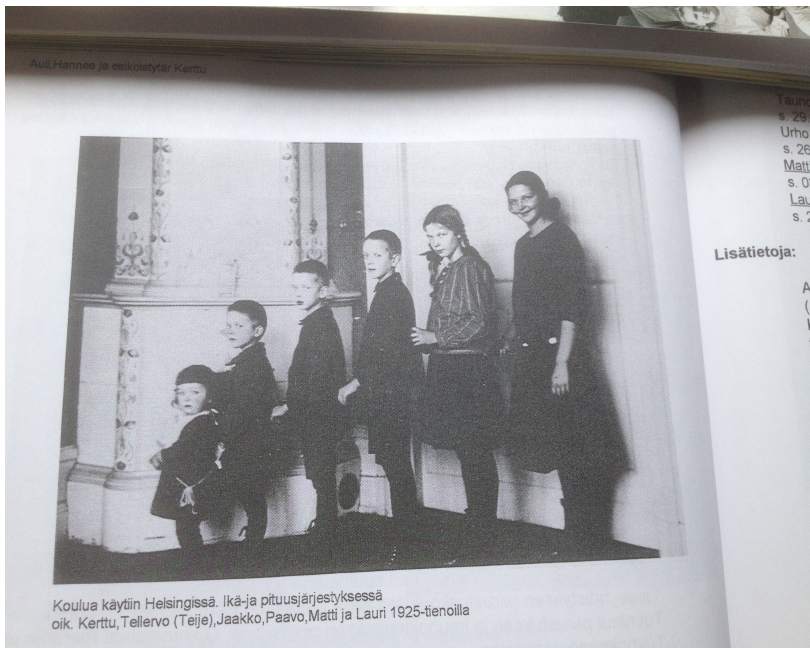


# KERTOMUS MYLLYLÄN VELJEKSISTÄ v.2015

## Keskittyen lähinnä isääni Lauriin



Isä kuului sisarusparveen, jossa oli kaksi siskoa ja neljä veljeä. Isä oli se nuorimmainen. Veljekset harrastivat urheilua ja kisailivat keskenään, perustivat Kaivannon urheiluseuran. Fyysinen kunto oli omiaan auttamaan menestymään tulevissa sotatoimissa.

( All four brothers were officers, two of them were pilots )

Isoveljet olivat oiva esimerkki ja haaste isälle pärjätä joukossa. Sota koetteli veljeksiä.

JAAKKO veljistä vanhin kaatui ryssän panssarivaunun konekivääristä saamaansa osumaan yrittäessään tuhota sitä kasapanoksella 17.12.1939.

PAAVO ainoa lentäjä Suomen Ilmavoimissa, joka pelastui kahdesti laskuvarjolla.

MATTI haavottui sodassa ja läheltäpiti tilanteita oli useita.

LAURI valmistui lentäjäksi ja osallistui loppusotaan sekä saksalaisten poisajamiseen Lapista.

## LAURI HERMAN JOHANNES



## SMOLIK

Isä oli ohjaajakurssilla Ilm.UK 13 ( ns. sotakurssi ) alkoi 4.6.1941  
Konekalusto Smolik, Stieaglitz, Viima, Tuisku, Pyry, Gladiator, Bulldog, Gauntlet, Fokker  
tulivat tutuiksi kurssilla. Kovatasoinen koulutus ja 217 lentotuntia takasivat tulevalle hävittäjä-  
lentäjälle hyvän pohjan. Lentotaito ja ampumataito olivat tärkeitä oppiaiheita.  
Juuri tästä syystä suomalaiset pilotit menestyivät sodassa huomattavan hyvin.  
Yksi pakkolasku sattui kohdalle, kun Gauntletista GT-402 putosi oikea pyörä kesken lennon.  
Pakkolasku Lappajärven jäälle onnistui 24.3.1943 eikä kone vaurioitunut.  
Isä sai kurssilta kiitettävät paperit . Iältään 18v. ( kahta päivää vaille ) hän lensi ensimmäiset  
yksinlentoja laskeutumisia oli 51 ja koululentoja silloin 5t 50min.

( The pilot-course started in june 1941 and my father was 17 years old, almost 18.  
217 flyinghours was good ground for becoming fighterpilot. The finnish pilots were skilfull in  
piloting and shooting and that gave them advance in the war against Russia )



FOKKER D 21

Kurssin jälkeen pilotit jakautuivat eri laivueisiin jatkokoulutettaviksi. Voronpää, Äänislinna, Uomaa, Helyä, Mensuvaara olivat sotakenttiä, joista toimittiin. Isän laivueeksi tuli LeLv 12 ja koneiksi Fokker D21 ja Myrsky-hävittäjä. Tiedustelu -ja torjuntalentoja molemmilla konetyypeillä. LeLv12 varustettuna Myrsky-hävittäjillä ei ollut niitä kaikkein iskukykyisempiä. Sodanjohto harkitsi tarkkaan mihin laivueen Myrskyjä voitiin käyttää. Vihollisella oli jo silloin parempia ja nopeampia koneita. Myrskyjä vaivasi rakenneviat. Korkeusvakaajia oli särkynyt värinäilmiöissä ja koneen valmistusmateriaaleissa oli puutteita. Ulkoilma, pakkanen ja sateet heikensivät ulkona säilytettävien koneiden rakenteita. Potkurin liimasaumat aukeilivat ja muotofaneeri halkeili. Kone ei soveltunut voimakkaaseen jatkuvaan rasiinukseen ilmataisteluissa ja lopulta se poistettiin palveluskäytöstä. Ohjaajien mielestä kone oli erittäin miellyttävä ohjausominaisuuksiltaan. Pulaa oli koneista. Kaikkia oli käytettävä missä vain voi. Lapin sotaan osallistui 7 Myrskyä. Isän viimeisin sotalento 26.10.1944 MY-16:lla Kemistä Lapinsodassa, jossa kahden koneen partiossa havaitsivat sakemännien juuri tuhonneen hotellin Pallastunturilla.

(The Myrsky-fighter had some problems. It was wooden plane, the glue on that age was not good enough. The planes were outdoors and often in the rain. So the plane was not hard enough in aircombat.)



MYRSKY



MYRSKY PALLAKSELLA

Sota loppui ja rauha alkoi. Palautuminen normaaliin elämään alkoi. Lentäminen oli seis. Sen kielsi rauhansopimus 10,5 kuukaudeksi. Siviilissä ei ollut koneita ja jos olikin, niin teholtaan alle 100 hv; mopoja Aerolle oli menijöitä pommarilentäjistä aivan riittämiin. Sen koommin isää ei lentäminen isommin kiinnostanut, mutta minun alkavaa ilmailu-uraani hän seurasi mielenkiinnolla ja oli tukemassa sitä.



Isää kiinnosti maatalous ja siinä lähinnä karjankasvatus. Lehmät ja sonnit olivat isälle tärkeitä. Karjanjalostus , voirasvakilot ja ennenkaikkeaa Suomen Karja ( ne ruskeat lehmät) olivat tärkeitä. Kertausharjoituksissa vanhoista sotapiloteista koulutettiin ilmataistelunjohtajia. Olemme molemmat isän kanssa saaneet reservin taistelunjohtajakoulutuksen. Nykymaailma on jo ajanut ohitsemme. Koneet eivät enää juurikaan kaipaa meidänlaista johtamista, vaan elektroniikka valitsee maalit ja tekee tuhoamispäätökset itsenäisesti.

( So the flying was over. It was forbidden to fly 10 and a half months. In Finland we had only some small planes 60- 80 horsepower. No interest !  
The agriculture especiality cattle and 3 children family were now in the first row.  
My father was very interested in my airtraffic-controller-carier. We were both aircomat leaders in Air Force reserv. Now the electronic has taken our job in the modern airwar.)

Kiitoksia mielenkiinnostanne ! Pertti Myllylä