

KANADALAISRYKMENTTI

Ehdin ajatella asioita ajaessani Kenleyhin Sally-labradorinnoutaja viereeni käpertyneenä. 610. laivueessa oli palvellut muutama kanadalainen lentäjä, mutta puolenkymmenestä eri kansallisuudesta koostuneessa laivueessa toimivan yhdistelmän löytäminen oli vaikuttanut suhteellisen helpoilta. Laivueen- ja rykmentinkomentajien keskuudessa oltiin sitä mieltä, että sekajoukko oli tyytyväisempi ja tehokkaampi kuin yhtä kansallisuutta edustavista lentäjistä koottu yksikkö. Kanadalaislentäjät olivat maineeltaan kovia ja heitä oli johdettava tiukalla otteella. Muistelin Baderia ja hänen vankkumatonta luottamustaan kanadalaisiin; kuka oli parempi lentäjä tai uskollisempi toveri kuin Stan Turner?

Pohdin, miten Spitfire IX pärjäisi Focke-Wulf 190 -hävittäjälle. Ysin moottori oli aiempaa suurempi ja tehokkaampi, mutta runko oli sama vanha; taktisesti oli todella edullista, että pitkää nokkaa ja aiempaa lukuisampia pakoputkia lukuun ottamatta kone näytti täsmälleen samalta kuin vanhempi malli. Luftwaffen lentäjien oli mahdotonta normaalin taisteluetäisyyden päästä erottaa mallit toisistaan, ja sehän sopi mainiosti kalavelkojen maksuun. Tililläni oli toistaiseksi vain vaatimattomat kahdeksan ilmavoittoa.

Mietin velvollisuuksiani rykmentinkomentajana. Nimitys II. prikaatin huippurykmentin johtoon oli kenen tahansa asiansa osaavan hävittäjälentäjän tavoite. Aikaisemmin totesin jo, ettei hävittäjäyksikön johtajan onnistuminen perustu omiin, vaan koko rykmentin voittoihin. Minun tehtäväni oli johtaa joukot taisteluun, kohdistaa mahdollisimman monta asetta viholliseen mahdollisimman nopeasti, pitää tappiot vähissä ja välttää yllätetyksi joutumista sekä hallita taistelun kulkua ja pitää rykmentti yhtenäisenä taisteluyksikkönä eikä antaa sen hajota erillisiin ja tehottomiin ryhmiin – se oli tehtävistä ylivoimaisesti vaikein. Tavoitteet saavutettiin ainoastaan taitavasti lentämällä, tinkimättömällä kurilla ja tiukoilla viestikäytännöillä.

Ajoin messiin ja pysäköin pienen Morrisini pihalle vanterien kanadalaislentäjien suureksi riemuksi. He ilmiselvästi vertasivat autoani mieles-

sään kotimaassaan huristeleviin kiiltäviin metallihirmuihin. Siisti ja leveäharteinen laivueenkomentaja astui messistä ja tervehti minua terävästi.

”Everstiluutnantti Johnson?”

”Sama mies”, vastasin minä.

”Minä olen Bud Malloy. Edeltäjänne, everstiluutnantti Hodson, on vapaalla ja niin on everstikin. Mennään nauttimaan olutta ja ruokaa, niin esittelen teidät sitten vallattomille kanadalaisille.”

Lounaan jälkeen tutustuin huoneeseeni. Messi tuntui olevan ilmatii-vis, ja keskuslämmitys jylläsi täyttä häkää. Opin pian, että se kuului pohjoisamerikkalaiseen elämäntapaan, mutta minä olin tottunut ankeisiin oloihin ja muutin äkkiä siipeen, jota ei ollut siunattu höyrylämmityksellä. Hoikka ja kaljuuntuva Syd Ford 403. laivueesta oli kotoisin Nova Scotiasta ja hänelle oli jo myönnetty Distinguished Flying Cross -kunniamerkki soljella. Hän oli osoittanut olevansa hyvä johtaja ja aggressiivinen lentäjä. 416. laivueen Foss Bolton oli kotoisin Albertasta; hän oli vilpitön ja ystävällinen kaveri, joka oli suhteellisen uusi tulokas vietettyään suuren osan lentäjänurastaan Kanadassa.

Yllätyksekseni kuulin, että miehet lensivät edelleen vanhanaikaisessa jonomuodostelmassa. Asiasta puhuttiin pitkä tovi, ja minä kerroin nelisormimuodostelman eduista. Se oli entistä aggressiivisempi hyökkäysmuodostelma ja niin edelleen. Spitfire IX -hävittäjällä paljon lentänyt Syd Ford piti jonomuodostelmasta enemmän perusteluistani huolimatta. Bolton empi vaihtoehtojen välillä, eikä ehkä ottanut selkoa uudesta rykmentinkomentajasta, joka heti ensitöikseen halusi muutoksia. Oli päätösten aika.

”Parilla ensimmäisellä rykmentin lennolla minä johdan Fossin laivuetta nelisormimuodostelmissa. Syd pysyttelee auringon alapuolella 900 metriä korkeammalla missä tahansa muodostelmassa, kunhan työ tulee tehdyksi. Katsotaan pari lentoa ja päätetään sitten koko rykmentin puolesta.”

Seuraavana päivänä tapasin pitkän ja komean Keith Hodsonin, joka oli niin ikään kanadalainen. Hän kertoi minulle pääpiirteittäin rykmentin viimeaikaisista tehtävistä. Laivueet olivat saaneet Spitfire IX -hävittäjät muutama kuukausi sitten, ja rykmentin menetettyä tammikuussa komentajansa Ranskassa oli Keith ylennetty hänen tilalleen.

”Ilmojen herra ei ole ollut suosiollinen, emmekä ole oikein päässeet lentämään yhdessä. Pian pitäisi helpottaa ja hyvä niin – pojat alkavat käydä malttamattomiksi. Heillä on hieno kone ja minusta he lentävät hyvin.

Ei tarvita kuin pari kunnan kärhämää Focke-Wulfien kanssa. Jos se onnistuu heti kärkeen, saatte miehet puolellenne.”

”Toistaiseksi olen siis koeajalla”, totesin siihen.

”Niinkin voisi sanoa”, Keith virnisti.

Vastaava tiedustelu-upseeri esitteli itsensä ja kehotti minua valitsemaan radiokutsun. Hän ojensi minulle pitkän hyväksytyjen tunnusten listan, josta valitsin nimen Greycap.

”Greycap sopii minulle. Kuulostaa hyvältä ja kuuluu selvästi radionkin välityksellä. Kertoisitteko siitä kaikille?”

”Selvä, herra everstiluutnantti”, vakoojamme vastasi. ”Tunnus on vaihdettava parin kuukauden välein tai sakemannit yhdistävät sen tiettyyn rykmentinkomentajaan ja teihin. Se ei käy päinsä.”

Sen koommin en muuta tunnusta käyttänytkään.

Pari päivää aiemmin kentälle oli saapunut uusi Spitfire, jota tarkastettiin parhaillaan verstaassa. Etsin käsiini mekaanikkoupseerin, jonka kanssa tutustuin kiiltävän ja kirkkaan naamioväriytyksen saaneeseen hävittäjään. Myöhemmin tein muutaman taitolentoliikkeen saadakseni koneeseen tuntumaa, sillä en ollut aiemmin lentänyt uudella mallilla. Kone tuntui nopealta moottorin kehrätessä tasaisesti ja se vastasi ohjaukseen aidon täysverisen tavoin. Päätin omia koneen itselleni, enkä joutunut koskaan katumaan päätöstäni.

Suuren laivuetunnuksen sijaan rykmentinkomentajat saivat maalata koneensa kylkeen omat nimikirjaimensa. Etuoikeudesta pidettiin kiinni kynsin hampain, joten käsken mekaanikkoani maalaamaan kylkeen kirjaimet JE-J ja rykmentinkomentajan sinipunaisen viirin. Keskustelun sattumalta kuullut tiedustelu-upseeri suhtautui toimitukseen kielteisesti.

”Ei kannattaisi maalata Spitfiren kylkeen nimikirjaimia. Tiedusteluväen mukaan sakemannit jahtaavat aina johtokoneita, ja JE-J erottaa teidät muista. Maalata pälle laivuetunnus ennen kuin on myöhäistä.”

Vastasin hänelle nauraen: ”Kuulkaas nyt, olen uurastanut kolme vuotta päästäkseni tähän, enkä anna teidän lannistaa minua. Ympärilläni on 23 Spitfireä, ja taistelemaanhan tässä ollaan menossa.”

Seuraavien päivien aikana sää jatkui surkeana, eikä rykmentin johtamisesta tullut mitään. Yksitellen päästiin sentään lentämään pilvien rakoillessa hetkittäin, ja minä kävin useaan otteeseen kokeilemassa kahta tykkiä ja neljää konekivääriäni. Aseet oli säädetty tuottamaan suhteellisen suuri kuvio parhaalta ampumaetäisyydeltä. Teorian mukaan keskiverto-lentäjällä ei ollut kovinkaan hyvä sihti, jolloin leveä hajonta paransi osu-

mamahdollisuuksia. Jos lentäjä osasi tähdätä ja ampua, oli paljon tehokkaampaa kohdistaa aseet yhteen keskitettyyn pisteeseen. Fordin aseet oli säädetty juuri niin, ja koska hänen tuloksensa olivat parhaiden joukossa, seurasin esimerkkiä.

Oli kulunut kolmisen viikkoa, mutta olimme lentäneet koko rykmentin voimin vasta pari, kolme kertaa. Kerran pitkällä Ranskan sisämaassa lentäessämme havaitsimme suuren Focke-Wulf-puljan kaukaisuudessa, mutta polttoaine oli vähissä ja meidän oli palattava kotiin avaamatta tulta kertaakaan. Kanadalaislentäjät olivat ilmassa erittäin taitavia ja kurinalaisia, mielestäni tavallista sekalaivuetta etevämpiä. Janosimme kuitenkin täysmittaista voimainkویتosta Abbevillen poikien kanssa, jotta rykmentistä muotoutuisi todella yhtenäinen yksikkö. Tilaisuus koitti eräänä huhtikuun alkupuolen lauantaina.

Kesken lounaan kovaäänisistä käskettiin rykmentti valmiuteen tunnin kuluessa. Lähdin operaatiohuoneeseen hakemaan lisätietoja käskynjakoa varten. Tehtävä oli pienimuotoinen, mutta silti parempi kuin maassa lorviminen. Crow'n oli määrä johtaa Typhoon-laivueensa Kanaalin yli matalalla syöksypommittamaan Abbevillen lentokenttää ja palata takaisin vauhdikkaasti. Meidän tehtävämme oli kavuta Ranskan taivaalle Typhoonien palatessa ja pysäyttää pommituksen herättämät Messerschmittit ja Focke-Wulfit.

Tehtävä oli yksinkertainen, siihen osallistui vain Crow'n laivue ja minun rykmenttini. Eniten minua viehätti vapaamuotoinen rooli, joka ei sitonut meitä tietylle alueelle. Sää oli suotuista ja pääsimme lentämään Kentiin rakennetun uuden tutka-aseman välityksellä; se oli nopeasti nousemassa erinomaiseksi pitkän kantaman taistelunjohtoasemaksi. Oli viikonloppu, ja vihollinen tuntui säännöllisesti vastaavan hyökkäyksiin voimakkaammin lauantaisin ja sunnuntaisin.

Soitin majuri Hunterille, joka oli uuden tutka-aseman vastaava taistelunjohtaja, kerroin hänelle taktiikasta ja sovin, ettei radiohiljaisuutta rikkottaisi ennen kuin vihollinen näkyisi tutkassa.

Ylittäessämme Ranskan rannikon Le Touquet'n eteläpuolella näin vilauksen kaukana alapuolellamme kohti Englantia lentävistä Crow'n Typhoonista. Ahtimet jyrähtivät käyntiin 5 700 metrissä epämukavan tömähdyksen saattamana moottorien lisätessä kierroksia, jolloin vähensimme kaasua. 7 200 metrin korkeudessa oikaisin vaakalentoon ja Boltonin laivue nousi rinnalleni nelisormimuodostelmissa. Fordin laivue alkoi jättää jälkeensä tiivistymisjuovia, jotka erottuivat pitkän matkan päähän.

En kuitenkaan ehtinyt ottaa asiaa puheeksi ennen kuin hän laski laivueensa satakunta metriä alemmas, jolloin kaksitoista räikeää juovaa katkesivat.

Hunter rikkoi hiljaisuuden:

”Grass-seed kutsuu Greycapia. Yli kaksikymmentä vihollista kapuaa sisämaasta. Lentäkää suuntaan 140.”

”Selvä, Grass-seed”, kuittasin viestin. ”Onko vihollisten korkeudesta tietoa?”

”Kaukana alhaalla, Greycap. Ne lähestyvät rannikkoa, yritän ohjata teidät kimppuun auringosta. Jatkaa suuntaan 140.”

Saumatonta taistelunjohtajan ja rykmentinkomentajan yhteistyötä. Tein ensimmäisen kerran töitä Hunterin kanssa; Woodhallin tavoin hän vaikutti osaavan välittää tietoa tyynen rauhoittavasti. Pitkän kantaman tutkaan perustuva havainnointi tuntui toimivan moitteettomasti. Olin yhtäkkiä ylitsevuotavaisen luottavainen, sillä tiesin hoitavani homman Hunterin avustuksella.

”Greycap, viholliset lensivät ohitsenne 4500 metrissä. Kääntykää vasempaan suuntaan 310.”

”Selvä, Grass-seed. Vasempaan 310”, vastasin.

”Greycap, viholliset ovat yksitoista kilometriä edellänne 1500 metriä alempana.”

Ohjasin Spitfret loivaan syöksyyn ja tarkkailin taivasta, joka näytti autilta.

”Greycap, toinen suuri vihollismuodostelma takananne noin 8–13 kilometrin päässä. Olkaa varovaisia.”

Koossa olivat kaikki täystuhon ainekset. Olimme melkein suoraan yhden vihollismuodostelman päällä toisen vihollisjoukon lähestyessä jonkin matkan päästä. Mutta kuinka kaukaa? Hunterin mukaan 8–13 kilometriä, mutta tutka seurasi tapahtumia kantamansa äärirajoilla, joten kahdeksan kilometriä saattoi todellisuudessa merkitä joko kahta tai viittätoista kilometriä. Päätös lankesi minulle. Hetken aikaa tuntui kuin olisimme leijuneet paikallamme korkeuksissa kanadalaislentäjien odottaessa ympärilläni käskyä.

Sitten näin saaliimme. Suoraan alapuolellamme puolentoista kilometrin päässä kahdentoista Focke-Wulfin osasto ja toiset kymmenen viholliskonetta hyvän matkaa oikealla puolella. Sellaista tilaisuutta ei voinut päästää sivu suun. Meillä oli puolellamme korkeus, aurinko ja yllätysmo-

mentti, joten jouduin ottamaan riskin takaamme tulevan vihollismuodostelman suhteen.

"Greycap kutsuu rykmenttiä. Alapuolella kello kahdentoista ja kolmen välillä yli kaksikymmentä sakemania. Syd, minä otan vasemmanpuoleisen porukan. Syöksykää te oikeanpuoleisten kimppuun. Hyökkäykseen!"

Kaarsin hienoisesti vihollishävittäjien perään loivasti, jotta siipimiehet pysyisivät perässä. Työnsin nokan alas ja vastustin halua avata kaasua täysille. Roistojen kimppuun oli iskettävä yhtä aikaa.

Minun Focke-Wulfini lensi vihollismuodostelman vasemmassa reunassa. Lensimme saaliimme taakse pitkässä, viettävässä syöksyssä. Ennen tulen avaamista vilkaisin oikealle, jossa Boltonin pojat levittäytyivät rinnakkain ja Fordin Spitfired syöksyivät saaliinsa kimppuun noin viiden kilometrin päässä. Isku oli järjestelmällinen, ja minun rykmentinjohtamisvastuuni keskeytyi hetkiseksi. Lentäjien oli itsenäisesti valittava kohteensa ja ammuttava ne alas.

Ensimmäinen lyhyt sarjani ei osunut viholliseen, joten vakautin aselavetin runsailla ohjaussauvan ja peräsimen liikkeillä. Tulitin uudestaan ja osuin siiven tyveen ohjaamon taakse. Keskitetty kohdistus kannatti, ja koneeseen osuneet ammuksat räjähtivät tiiviissä kasassa. Kone syttyi palaamaan, mutta ennen kuin se ehti kellahtaa selälleen, ammuin vielä yhden pitkän sarjan. Sitten irtauduin jyrkällä nousukaarrolla ja vilkuilin taakseni. Ei vielä mitään. Alapuolellani toinen Focke-Wulf syöksyi kohti maata liekehtien ja oikealla näkyi täyteen mittaansa auennut laskuvarjo. Hunter oli yhä huolissaan meistä:

"Greycap, vetäytykää. Suuri vihollisjoukko lähestyy, on jo melkein yllänne."

Välitin tiedon rykmentille: "Kaikki Greycapin koneet, heti pois! Emme palaa muodostelmaan. Pitäkää selustaa silmällä!"

Lentäjiä ei tarvinnut kahdesti käskeä; säntäsimme Kanaalin yli täyttä vauhtia pareittain ja parvittain. Minun osastoni ehti maahan ensimmäisenä, ja ohjaamosta kavutessani minua oli odottamassa pieni upseerijoukko, sillä sana viholliskosketuksesta oli levinnyt nopeasti. Sytytin savukkeen ja laskin Kenleyn kentän ylle saapuvia Spitfirejä. Kuusitoista maassa, neljä lähestymässä eli yhteensä kaksikymmentä. Yksinäinen kahdeskymmeneksensimmäinen kone. Pitkä tauko ja sitten pari eli kaksikymmentäkolme. Vielä yksi puuttui. Oli tärkeää, että näkisimme koneen ilmestyvän Caterhamin takaa ja laskeutuvan kentälle. Odotus oli kuitenkin kestänyt liian pitkään; joko lentäjä oli kadonnut tai laskeutunut toiselle kentälle.

Lentäjät kävelivät käskynjakohuoneeseen vieläkin tohkeissaan taistelusta. Laskimme ilmavoittoja tiedustelu-upseerien kuunnellussa tarkkaavaisesti valmiina muuttamaan ilmavoiton tuhotusta vaurioitetuksi tai tilanteen mukaan jopa mitätöimään ilmoituksemme. Loppujen lopuksi kuuden tuhotun Focke-Wulfin vastapainoksi menetimme yhden lentäjän, jonka oletimme jääneen Focke-Wulfin kynsiin ensimmäisen iskun jälkimainingeissa.

Olin riemuissani saavutuksestamme. Taistelunjohto oli toiminut loistavasti ja kanadalaiset olivat lentäneet mainiosti. Laadin taistelukertomuksen, soitin tutka-asemalle ja kiitin Hunteria ja kävin operaatiohuoneessa kysymässä kadonneesta lentäjästämmme. Mitään uutta ei kuulunut.

Seuraavana aamuna Syd Ford astui työhuoneeseeni. Hän laski pöydälle siniset kanadalaiset olkalaatat ja sanoi: ”Pojat toivovat, että sinäkin käyttäisit näitä. Rykmentti on sentään kanadalainen ja sinut täytyy kääntää. Tästä on hyvä aloittaa.”

”Kiitos, Syd”, vastasin. ”Käsken ommella ne takkiini tänään.”

Pienellä eleellä oli minulle suuri merkitys. Olkalaatat ommeltiin takkiini ja irrotettiin vasta kaksi vuotta myöhemmin.

Ford pärjasi hyvin iltapäivällä lentäessämme Pariisiin saattamaan neljää kahdeksantoista Lentävän linnoituksen muodostelmaa turvallisesti kotiin maalialueelta. Erotimme kimaltelevat pommikoneet kaukaa, sillä auringonvalo heijastui lukemattomista kohdista jokaisen hopeanhoitoisen koneen kyljestä. Näky oli mitä vaikuttavin, kun koneet halkoivat taivasta taisteluvalmiudessa. Niitä eivät ilmatorjuntatykit eivätkä hävittäjät pysäyttäneet. Paikoin yksi koneista syöksyi liekehtien maahan, mutta loput jatkoivat matkaa päättäväisinä ja vääjäämättä pitkin uutta päiväreittiä Euroopan taivaalla, kyljissään kotimaataan kuvastaneet tähtikuviot.

Fordin laivue suojeli viimeistä pommikoneryhmää ja minä johdin Boltonin laivuetta kolmannen ryhmän tukena. Kuulin Fordin viestin: ”Sata-sikymppit käyvät linnoitusten kimppuun, menoksi!”

Meidän ei kannattanut liittyä taistoon, sillä yli viidentoista kilometrin päässä käyty taistelu ehtisi loppua ennen kuin pääsisimme paikalle. Laivueenkomentaja pudotti yhden vihollishävittäjän, jonka laskutelineet olivat tulleet ulos. Magwood, yksi lentueenpäälliköistä, sai tililleen kaksi Focke-Wulfia ja näki lentäjäkersantin ampuvan alas neljännen, mutta pari vihollishävittäjää ehti kersantin kimppuun ennen kuin Magwood ehti varoittaa. Viideskin Focke-Wulf ammuttiin alas, mutta taistelussa katosi

kersantin lisäksi amerikkalainen Ed Gimbel, joka palveli Kanadan Kuninkaallisissa ilmavoimissa.

Viikonlopun ilmavoitot nousivat siis yhteentoista Focke-Wulfiin ja tappiot kolmeen lentäjään. Pestini kanadalaisrykmentin komennossa pääsi hyvään alkuun.

Loppupäiväksi saimme vapautuksen lennoista, mutta valoa riitti vielä muutamaksi tunniksi, joten lensin Tangmereen kyselymään 610. laivueen kuulumisia. Laurie tuli vastaan ja kertoi hiljattaisesta synkstä päivästä, jona he olivat saaneet niskaansa suuren ja sekalaisen joukon Messerschmittejä ja Focke-Wulfeja. He olivat menettäneet neljä lentäjää ja Doug Collinge katosi seuraavan tehtävän aikana. Lentäjät olivat alapäin ja minun kävi heitä sääliksi, sillä me Kenleyssä näytimme Focke-Wulfeille kaapin paikan. Joimme oluet maatalossa ja minä yritin piristää miehiä. He katsoivat kiiltävää ja tehokasta Spitfireäni kadehtien ja sanoivat haluavansa päästä lentämään sellaisella Focke-Wulfeja vastaan.

Palasin Kenleyyn varjojen pidentyessä. Meidän oli määrä lähteä lennolle varhain aamulla. Haukattuani kevyen iltapalan ja vaihdettuani pari sanaa laivueenkomentajien kanssa menin sänkyyn ja nukuin kuin tukki.

Seuraavana päivänä saatoimme Lentäviä linnoituksia Hollannin halki pommittamaan Antwerpenin lähellä sijainnutta kohdetta. Taivas oli harmaa ja tihkusateinen, mutta meteorologin mukaan 2 400 metrissä pitäisi olla kirkasta. Lensimme Manstoniin tankkaamaan ja odottelimme lähtöaikaa. Väsymättömän Al Deeren johtama Biggin Hillin rykmentti osallistui samaan näytökseen, ja me rupattelimme keskenämme hetken aikaa.

”Mitä lehdissä puhutaan Bigginin tuhannennesta sakemannista, Al?” kiusoittelin häntä, sillä Biggin Hill oli alituisesti valokeilassa.

”Raja alkaa lähestyä, Johnnie”, Al totesi. ”Pian se ylitetään, ja Sailorin¹¹ mukaan sitten järjestetään kaikkien aikojen pirskeet Grosvenor Housessa. Järjestelyjä tehdään jo.”

”Älä unohda Kenleytä, kun lähetät kutsuja”, muistutin häntä. ”Meillä on janoisia kanadalaisia. Nähdään Antwerpenin taivaalla.”

Manston oli suuri nurmilentokenttä, jolta kaksitoista Spitfireä saattoi nousta yhtä aikaa rinta rinnan. Al Deeren rykmentti lähti ennen meitä, ja seurasin kuinka koneet sukelsivat matalalla lipuvien pilvien sekaan. Annoin lentäjäni rauhoittua nousun jälkeen, ja sitten nousimme pilveen

¹¹ Eversti Malan oli tuolloin menestynein lentäjä 32 ilmavoitollaan, ja komensi Biggin Hillin tukikohtaa.

muutaman sekunnin välein yhteentörmäysten välttämiseksi. Usva pyyhki tuulilaseja; Kanaalin aaltoileva harmaa vesi katosi pian näkyvistä. Pilvessä oli pimeää, ja kun nostin välillä katseeni mittareista, erotin vain lähimpänä lentävät Spitfired vierelläni. 3 000 metriä, 4 200 metriä, 5 400 metriä ja pilvessä oltiin edelleen. Kunpa meteorologi olisi ollut mukana – yli 2 400 metrissä ei toden totta näkynyt pilvenhattaraakaan. Pian alkoi kirkastua ja nousimme pilvettömälle sinitaivaalle. Ohjasin hävittäjäni loivaan ympyrään seuratakseni viiden muun parin ilmestymistä pilvestä.

Keräännymme yhteen ja lensimme villavan pilvimassan päällä kohti pommikoneiden kohtaamispaikkaa. Ne olivat tapansa mukaan täsmälleen aikataulussa; reittimme yhtyivät, ja minusta pommikoneet näyttivät kauniilta ja arvokkailta halkoessaan taivasta tasapainoisessa muodostelmassa. Jaoin rykmentin taas kahtia, sillä hitaiden pommikoneiden ympäri lentäminen oli liian vaivalloista. Minä suojelin johtoryhmää Fordin jättäytyessä taakse vartioimaan sitä seuraavaa joukkoa. Lensimme kaukana tutkiemme kantaman ulkopuolella, joten sakemanniinien shyttäminen oli kiinni vain ja ainoastaan meistä itsestämme. Bolton otti yhteyttä radioitse: ”Punainen kolmonen kutsuu Greycapia. Yli kaksikymmentä vihulaista kello yhdeksässä ylhäällä, näyttävät Focke-Wulfeilta.”

Katsoin oikealle, mutten nähnyt vihollishävittäjiä. Se ei ollut mitenkään yllättävää, sillä kello yhdeksän tarkoitti vasenta, ja minä aloin miettiä hämmentyneenä, mihin suuntaan oikein pitikään katsoa. Oli pakko luntata mittaritaulun pienestä kellosta.

Focke-Wulfit kaarsivat aseisiin noin kolmen kilometrin päässä pommikoneiden johtoryhmästä. Ne olivat siis lähtemässä vaaralliseen, mutta tehokkaaseen hyökkäykseen suoraan edestä. Ne oikaisivat syöksystä vaakalentoon, lentäisivät lähituntumaan ja pakenisivat vetämällä ohjaussauvoja hieman taakse, jolloin koneet ylittäisivät lentävät linnoitukset parin metrin päästä. Tai vihollislentäjät voisivat tehdä puolivaakakierteen pommikoneiden edessä, jatkaa tulittamista ylösalaisin ja syöksyä pakoon vetämällä ohjaussauvan vatsaan. Hyökkäys suoraan edestä edellytti hyvää harkintakykyä ja rutkasti rohkeutta. Arvelin suurimman osan vihollisista tekevän puolivaakakierteen ja syöksyvän karkuun.

Lensimme kärjessä olleiden pommikoneiden edelle, mutta Focke-Wulfit olivat jo lähteneet syöksyyn ja lähestyivät meitä epäsäännöllisessä jonnossa. Ne olivat vasemmalla, joten lähdin kaartamaan saadakseni johtajan tähtäimeeni. Olin myöhässä ja toinen Focke-Wulf oli jo kantaman päässä. Ammuin lyhyen sarjan, mutta sitten kone katosi näkyvistä. Kaarsin lop-

puun asti vihollishävittäjien virtaan kolmannen koneen taakse. Ammuin tykillä pitkän sarjan ja näin viholliskoneen aseista nousevan sinertävän savun, kun se tulitti pommikoneetta. Takanani oli lisää Focke-Wulfjeja, ja toivoin kanadalaisten valinneen vastuksensa ja tajuavan vaarallisen asemamme, kun ystävien ja vihollisten sekamelska syöksyi kohti pommikoneita.

Maalikseni valitsema Focke-Wulf kääntyi puolivaakakierteellä selälleen, mutta näin sen jatkavan tulittamista. Seurasin vihollishävittäjän jokaista liikettä ikään kuin lentonäytöksessä ja tulitin sitä itsekin ylösalaisin lentäessäni. En tohtinut ajatellakaan selkäni takana olevaa katastrofia. Jenkit tulittivat kaikkia puolista välittämättä. Meidän miehittämällemme taivaankaistaleelle roiskittiin runsaasti lyijyä.

Vihollislentäjä painui pystysyöksyyn, eikä minulla ollut toivoakaan perässä pysymisestä, joten oikaisin puolivaakakierteellä oikein päin, vedin syvään henkeä ja punnitsin vaihtoehtoja. Spitfret lensivät peräkkäin lentävien pommikoneryhmien lomasta kovaa vauhtia. Vaaputin siipiäni reippaasti paljastaakseni amerikkalaisampujille Spitfren ainutlaatuisen kaarevan siluetin. Ystävyysdenosoitukseni palkittiin lukuisilla tarkkaan tähdätyillä sarjoilla, ja minä komensin mieheni pikaisesti turvallisiin asemiin.

Jätimme pommikoneet taaksemme ja lähdimme paluumatkalle Kanaalin ylitse. Pilviverho rakoili paikka paikoin selvästi ja harmaan meren pinnalla lipui suuria, tummia varjoja. Livahdimme pilvenraosta ja näimme Broadstairsin valkoiset kalliot; ei aikaakaan, kun aloitimme lähestymisen Kenleyn kentälle.

Melkoinen reissu. Jälkikäteen meitä huvitti ja nauroimme yhdessä sekavalle kärhämälle. Seuraava matka ei välttämättä olisi yhtä hauska, joten soitin 11. prikaatiin ja sain luvan käydä amerikkalaisten tukikohdissa suunnittelemassa yhteiskäytäntöjä saattotehtäviä varten. Oli selvää, että amerikkalaiset eivät halunneet samanlaista lähisaattoa, jonka tarjosimme omille pommikoneillemme.

Kävin amerikkalaistukikohdissa ja jäin yhteen niistä yöksikin. Tilanne oli odotetunlainen. Meidän ei haluttu saattavan pommikoneita läheltä niin, että Spitfret lensivät Lentävien linnoitusten seassa. Hävittäjien oli lennettävä reilusti edellä ja sivuilla kaukana pommikoneiden kantaman ulkopuolella. Hävittäjäseulan läpi päässeitä koneita pidettiin vihollisina, joita kohdeltaisiin asianmukaisesti. Perusteltu käytäntö sopi meille hyvin; etsintöihin ja iskuihin jäi enemmän aikaa. Ilmoitin asiasta 11. prikaatiin, joka välitti tervetulleet uutiset rykmentinkomentajille. Annoimme pom-

mikoneiden ampujille kunnolla tilaa, sillä monien muiden tavoin he ampuivat ensin ja tunnistivat koneet vasta jälkeensä.

Iltä amerikkalaisten seurassa oli vauhdikas, ja keskiyön lähestyessä upseerimessin oleskelutilaan syntyi mahtava noppapeli. Meidän uhkapelimme rajoittui tahdikkaaseen bridgenpeluuseen, jossa panokset pysyivät kahdessa pennyssä sataa pistettä kohden, ja voitot vähennettiin varovaisesti kuukausittaisista messikustannuksista. Sain huomata, että kanadalaiset taisivat nopanheiton ja pitivät suuresti pokerista. Remakasti huutavien, anelevien ja kiroilevien upseerien joukko oli kuitenkin aivan uutta, ja seurasin lumoutuneena satojen puntien vaihtavan omistajaa kahden nopan silmäluvun perusteella. Huomasin, että amerikkalaiset viettivät iltonsa usein sellaisten huvitusten merkeissä, ja sillä kertaa nuoremmat upseerit näyttivät voittavan korkea-arvoisten upseerien rahat. Tuumailin asiain tilan vaikuttavan kuriin ja järjestykseen erittäin myönteisesti.

Eräs setelitukkunsa hävinnyt majuri tuli luokseni ja puhutteli minua:

”Lennättekö te sellaisella Spitfirellä?”

Myönsin lentäväni.

”Hieno kone. Miten se pärjää Messerschmittille?”

”Se on parempi kuin Messerschmitt ja Focke-Wulf”, sanoin minä.

”Saatanan Focke-Wulf”, majuri huudahti. ”Osassa niistä on neljä tykkiä. Riittäähän Messerschmittilläkin tulivoimaa, mutta Focke-Wulf tulittaa kuin viimeistä päivää.”

Lyhyen tapaamisen perusteella oli selvää, että amerikkalaisjohtajat olivat päättäneet osoittaa päiväpommiteooriansa oikeaksi. Niin brittien asevoimien kuin siviilienkin keskuudessa oltiin sitä mieltä, etteivät suurimittaiset päiväpommittukset olleet toteuttamiskelpoisia, ja että amerikkalaisten kannattaisi keskittyä yöpommittusten kehittämiseen.

Näkökantaa ymmärtääkseen on muistettava, että ilmavoimiemme esikunta oli aikoinaan uskonut tiiviissä muodostelmissa lentävien pommikoneiden läpäisevän vihollisen puolustuksen päiväsaikaan ja puolustautuvan yksinomaan omalla keskitetyllä tulivoimallaan. Sodan alussa pommituslennostossa oli muutama pelkästään yöpommittuksiin keskittynyt laivue, mutta suurimman osan laivueista oli tarkoitus lentää päivisin ilman hävittäjäsaattoa.

Ensimmäiset päiväpommittukset sodan sytyttyä päättyivät täystuhoon. Siitäkin huolimatta, yhden Wellington-muodostelman menetettyä tasan puolet vahvuudestaan, operaation sanottiin epäonnistuneen koneiden liian väljän muodostelman takia. Toisaalta Luftwaffen mielestä oli rikollisen

mieleetöntä lähettää Wellingtoneita pilvettömälle taivaalle ilman saattokoneita. Tappioita kertyi niin tiuhaan tahtiin, että sodan ensimmäisen joulukuun jälkeen Wellingtonit, Hampdenit ja Whitleyt määrättiin yöpommituksiin, jolloin hävittäjävastustusta oli vain vähän. Vain kevyemmät Battle- ja Blenheim-pommikoneet saivat jatkaa pommituksia päivällä. Niinpä pommituslennosto keskitti voimansa pikemminkin pakon edessä kuin vapaasta tahdosta vaikeiden yöpommitusmenetelmien hiomiseen.

Kun amerikkalaiset aikoivat kolme vuotta myöhemmin osoittaa, että voimakkaat pommikonemuodostelmat suojahävittäjiineen saattoivat läpäistä saksalaisten puolustuksen ja hyökätä kaukaisiinkin kohteisiin, näkemykseen suhtauduttiin kohteliaan epäilevästi.

Olimme nähneet 8. ilma-armeijan ensimmäiset ponnistelut, kun tusina Lentäviä linnoituksia oli pommittanut Rouenia edellisen elokuun aikana. Vuoden 1943 keväällä saatoimme yhtenäen suuria nelimoottorisia Lentäviä linnoituksia ja Liberatoreita Luoteis-Euroopan kohteisiin, joiden valintaa Spitfiren alle 320 kilometrin toimintasäde rajoitti enemmän kuin mikään muu yksittäinen tekijä. Amerikkalaisten kanssa oli mukava lentää, sillä saksalaiset näkivät jo enteitä tulevasta ja vastasivat niihin päättäväisesti.

Erään kohdealueella käydyn tiukan taistelun aikana Foss Bolton haavoittui ja ammuttiin alas. Hänen paikalleen 416. laivueen kärjessä astui vanterra ja itsevarma Buck McNair, joka oli jo osallistunut ilmataisteluihin Maltalla, jossa hän oli kerännyt tililleen kymmenen ilmavoittoa.

Lentävien linnoitusten ampujien voittoilmoitukset ylittivät alas ammuttujen viholliskoneiden määrän reilusti. Jos ne olisivat pitäneet paikkansa, Luftwaffe ei olisi enää ollut olemassa. Erään Lillen-pommituksen aikana amerikkalaiset väittivät tuhonneensa tai vaurioittaneensa satakaksi viholliskonetta, kun taas saksalaisten tietojen mukaan tuhoutuneita hävittäjiä oli yksi eikä vaurioituneita lainkaan. Meitä yltiöpäiset ilmoitukset huvittivat suuresti, ja uskoimme suuren osan perustuvan lupauksesta palkita ampuja ensimmäisestä pudotuksesta kunniamerkillä. Ilmoitukset eivät olleet läheskään yhtä tärkeitä kuin se, että pommikoneet pääsivät kohteisiinsa ja osuivat niihin usein erittäin tarkasti. Pommituslentoja ei enää pidetty syötteinä vihollishävittäjille, vaan ensisijaisena tehtävänä.

Amerikkalaiset kehittivät omia pitkän toimintasäteen hävittäjiä, ja pian kaksimoottoriset Lightningit ja pulleat Thunderboltit saattoivat pommikoneita kauas meidän Spitfire-hävittäjijemme kantaman ulkopuolelle. Silloin tällöin Lentävät linnoitukset ja Liberatorit lensivät omienkin

hävittäjiensä kantaman ulkopuolelle; erään sellaisen tehtävän aikana Luftwaffe reagoi taitavasti ja tuhosi yhdessä viikossa lähes 150 pommikonetta miehistöineen. Takaiskuista huolimatta amerikkalaiset eivät horjuneet, vaan pääsivät lopulta tavoitteeseensa tarmokkuutensa ja sinnikkyytensä ansiosta. Pommikonemuodostelmien koko ja teho kasvoi, ja osaan Lentävistä linnoituksista asennettiin lisää aseita. Se koe oli loppujen lopuksi epäonnistunut. Hävittäjiin asennettiin pitkänmatkan polttoainesäiliöt, jolloin Thunderboltin toimintasäde nousi 600 kilometriin ja Lightningin noin 950 kilometriin. Lopulta Saksan taivaalla nähtiin uusi yksimoottorinen Mustang; sulavalinjainen pieni hävittäjä saattoi lentää yhtä kauas kuin pommikoneetkin.

Vuoden 1943 lopun ja seuraavan vuoden alun suurimmat valoisin ajan ilmataistelut käytiin Saksan taivaalla Luftwaffen hävittäjälennoston ja 8. ilma-armeijan pommikoneiden ja hävittäjien välillä. Vuoden lopussa amerikkalaiset lähettivät ilmaan yli kuusisataa nelimoottorista pommikonetta, joiden mukana lensi pian mittava valikoima amerikkalaisia hävittäjiä, jotka hioivat syvälle vihollisalueelle kohdistuneet hävittäjäiskut huippuunsa. Luftwaffe vastasi haasteeseen Focke-Wulf-hävittäjistä kootuilla laivueilla, jotka oli aseistettu raskaskaliiperisilla tykeillä. Yksittäiset hävittäjät, parvet ja kokonaiset rykmentit kävivät amerikkalaisten kimppuun tykein, raketein ja jopa laskuvarjopommein. Taisteluun osallistui enemmän koneita kuin kolme vuotta aiemmin käytyyn taisteluun Englannista, ja taistelu oli sitäkin kiivaampaa. Aiemmassa taistossa kuolemattoman maineen saavuttanut Spitfire ei osallistunut lainkaan Saksan taivaalla käytyyn mittalöön. Toivoimme hartaasti, että Spitfire-rykmentti lentäisi Berliiniin, sillä kaikenmaalaiset hävittäjälentäjät pitivät Spitfire IX -hävittäjää kaikkein parhaimpana lähitaistelukoneena. Toimintatämme oli sama kuin ennenkin, joten jouduimme tyytymään lyhyisiin pyrähdyksiin amerikkalaisten sotiessa päiväsaatansa omin voimin.

Vuoden 1943 keväällä Billy Burton tuli käymään kotimaassa päästyään lyhyelle lomalle Pohjois-Afrikasta. Koska Jean-vaimo asui Kenleyn lähellä, järjestimme pariskunnalle eloisan juhlat messissä. Kaikkien lentäjien tapaan puhuimme taisteluistamme ja seikkailuistamme; Pohjois-Afrikassa lentävästä Cockystä ja Nipistä, jota vihollishävittäjän ampuma harhaluoti oli raapaissut arasta paikasta Maltan yllä. Billy kertoi lähtevänsä takaisin parin päivän päästä: hän odotti saavansa ylennyksen everstiksi ja oman rykmentin komennettavakseen. Hudson-pommikone, joka kuljetti hän-



Ensimmäinen Englannissa alas ammuttu Messerschmitt Bf 109 F -hävittäjä toukokuussa 1941.



616. laivue Kirton Lindseyssä joulukuussa 1941. Vasemmalta oikealle: lentosotamies Arthur Radcliffe (mekaanikko), kirjan kirjoittaja ja lentosotamies Fred Burton (moottorimekaanikko).



Kirton Lindseyssä joulukuussa 1941; mekaanikot YQ-U:n kimpussa.



Kenleyn rykmentti vuoden 1942 lopussa: majuri Reg Grant, eversti Dick Atcherley ja majuri (myöhemmin everstiluutnantti) "Hawk-Eye" Wells.



Kenleyn kanadalaisyrykmentti heinäkuussa 1943. Vasemmalta oikealle: Dean MacDonald, "Trapper" Bowen, everstiluutnantti Hugh Godefroy, majuri Walter "Wally" Conrad ja kirjan kirjoittaja.



Fassbergissä vuonna 1946.



Spitfire-hävittäjiä.