

## MALTA SINNITTELEE

Heinäkuun pommituksia seuranneita viikkoja on tapana pitää rauhallisena vaiheena. ”Se se vasta oli hiljaista aikaa. Silloin ei tapahtunut yhtään mitään.”

Kun alkaa paneutua muistiinpanoihin, muistaakin yllättäen, kuinka tiukoilla laivasaattue oli tuodessaan satamaan muonatydennyksiä nälkää näkeväille Maltalle. Seuraavalta sivulta palautuu mieliin päivä, jona porukka rynnäköi vihollisen lentokentällä Sisiliassa, ja innostus siitä, kuinka kerrankin päästiin näyttämään sakemanneille. Sitten tulee mieleen kerta, jolloin sakut ampuivat minut alas, ja jolloin ehti miettiä, oltiinko taivaassa vailla harpunoittajaa. Sellaista siis oli suvantovaiheessa. Ei tapahtunut yhtään mitään!

Juhlistin hiljaisen vaiheen alkua ensimmäisellä kunnan ripulilla. Elokuun toisesta päivästä seitsemänteen George Beurlingin haamu roikkui lentäjäsarmissa tohtimatta lähteä ulos parina ensimmäisenä päivänä, minkä jälkeen voimat eivät enää riittäneetkään liikkumiseen, vaikka tahtoa olisi ollutkin. ”Sen siitä pinaatin syömisestä saa!” kiusoittelivat ripuliveteraanit. ”Et enää ikinä palaa entisellesi!” Ja se piti paikkansa. Loput Maltalla viettämästäni ajasta kului lähes kaikkien taistelutovereideni lailla epämiellyttävän odotuksen vallassa. Ripuli oli sakemannin salainen piiritysase, siitä ei ollut epäilystäkään.

Kahdeksantena päivänä olin taas tolpillani, vaikka olo olikin yhä hutera. Olin yhtä kaikki valmiina lentoon, sillä noin

puolet 249. laivueesta oli ripulin kourissa. Sinä päivänä pääsin ensi kertaa kurkistamaan taivaan porteista sisään.

Tapaus sattui heti aamukymmenen jälkeen. Jonesy, Georgia Wynn, Ernie Budd ja minä lähdimme ylätaloihin kohtamaan hyökkäystä, mutta 6000 metriin päästyämme ja taivasta tähytessämme emme nähneet vilaustakaan vihollisesta. Budd oli jo kaartanut takaisin moottoriongelman takia ja johdossa lentänyt Jonesy otti yhteyttä operaatiokeskukseen: "Onko täällä ylhäällä ketään vai eikö ole?" Hetken hiljaisuuden jälkeen keskuksesta vastattiin: "Yli viidentoista koneen muodostelma vähän yli 30 kilometrin päässä teistä pohjoiseen matkalla etelään. Ottakaa lisää korkeutta." Samassa me huomasimme viholliset, jotka äkkäsivät niin ikään meidät; yläpuolellamme oli kokonainen hävittäjälauma. "Ylös ja äkkiä!" Jonesy karjaisi radioon – ja sitten mentiin ylös.

Meitä odotti viisitoista keltanokkaista Messerschmitt 109-hävittäjää, joista vihoviimeinenkin jäi taistelemaan. Miksipä eivät olisi jääneet viisinkertaisen ylivoiman ja korkeamman asemansa turvin? Me hajaannuimme ja iskimme kimppuun; minä sainkin ammuttua sarjan kohti yhtä viholliskonetta, joka nosti nokkansa nopeasti ylös, lähti syöksyyn ja pakeni kohti Sisiliaa. Samalla hetkellä kolme sakemania syöksyi suoraan auringosta minun kimppuuni. Kaarsin tiukasti päästäkseni kolmikon yhden jäsenen alle ja ammuin kahden ja puolen sekunnin sarjan kaikilla aseilla samalla kun painuin puolivaakakierteen kautta syöksyyn. Sarja osui glykolisäililöön ja moottoriin, eikä vihollinen ehtinyt jäädä edes vetämään henkeä, kun kone jo syöksyi kivenä kohti merta, jonne Jonesy näkikin sen putoavan. Lähes samalla sekunnilla Jonesy itse pudotti yhden sakemannin, jonka minä puolestani vahvistin. Georgia ampui

yhden koneen täyteen reikiä ja sai tililleen vaurioitetun. Minä muuten pudotin omani jälleen kerran ennakkolla.

Olin vasta ehtinyt lähteä syöksyyn, kun koitti oma vuoroni – pari luotia osui suoraan moottoriin. Kaasu ei enää totellut, ja pari minuuttia myöhemmin moottori varmaan päättäisi sanoutua irti koko touhusta ja leikkaisi kiinni. Olin siis taivaalla sakemanniin keskellä ilman kunnollista voimalaitetta.

Pari sakua lensi yläpuolellani hieman toisella sivulla, mutta ne eivät kaikeksi onneksi huomanneet minua tai olisin ollut helppo maali. En uskaltanut ottaa radioitse yhteyttä Jonesyyn kertoakseni ongelmasta, jolloin hän olisi irtautunut taistelun tuoksinasta ja tullut auttamaan minua, sillä uudet ystävät olisivat varmasti seuranneet perässä. Pohjoisessa erotin Georgian pinkomassa pakoon neljältä tai viideltä sakemannilta. Häneenkään ei siis kannattanut ottaa yhteyttä. Päätin luikkia pakoon omin neuvoin, jos se mitenkään onnistuisi.

Merlin-vanhus jaksoi kiihdyttää koneen ainoastaan 255 kilometrin tuntinopeuteen ja kuumeni nopeasti. Spitfire menetti hiljalleen korkeutta, joten alkoi näyttää siltä, että joutuisin hyppäämään laskuvarjolla turvaan. Sakemannit eivät onneksi näyttäneet panneen merkille katoamistani. Maltan rannikolle päästyäni olin 600 metrissä ja epäilin suuresti mahdollisuuksiani päästä kentälle. Valmistauduin hyppäämään koneesta. Niin on määrä tehdä, jos joutuu pulaan alle 900 metrissä kaukana kentästä. Samassa huomasin, että laskuvarjon valjaat olivat melko löysällä ja totesin hiljaa itsekseen: ”Jos tämän rimpulan varaan hyppäät, repeät palasiksi, kun sateenvarjo aukeaa!” Olin jo avannut Sutton-valjaat päästäkseni pois ohjaamosta, mutta kiinnitin ne uudestaan välttääkseni ilmalennon pakokolaskussa. Korkeutta oli entistä vähemmän, ja lensin maaston yllä noin kuudessakymmenessä metrissä. Siinä vaiheessa

moottori oli tehnyt jo tenän eikä potkuri enää pyörinyt. Näin suoraan edessä kauniiksi kynnetyn alle puolen hehtaarin pellon, jonka ympärillä kulki matala kiviaita. Kaikki menisi hyvin, jos pääsisin laskeutumaan sinne.

Jatkoin lentoa ja loivensin liitoa, mutten kuitenkaan liian loivaksi. Spitfire on helppo kääntää selälleen ja siitä syöksykierteeseen, kun yrittää pitää nokan ylhäällä. Pellon reuna-aidan ylittäessäni kallistin vasemman siiven alas ottamaan töyssyn vastaan ja tömähdin maankamaralle. Siipi torjui iskun ja pysäytti koneen hetkessä, mikä sopi minulle varsin hyvin. Kauiimmainen kivimuuri olikin jo turhan lähellä. Kiipesin ulos ohjaamosta ehjänä toisen käsivarren haavaa lukuun ottamatta ja tarkastin koneeni. Sekään ei ollut kärsinyt sanottavasti moottoriin osuneita luoteja lukuun ottamatta.

Kentältä lähdin kävelemään päätielle ja istuin aidan päälle odottamaan ohikulkijoita. Ensimmäisenä paikalle saapui asevoimien kuorma-auto. Nostin peukaloni pystyyn, ja kuljettaja vei minut perille Takaliin, jossa minua pidettiin jo menneenä miehenä. Georgialla ja Jonesyllä oli ollut sakemanniin viihdyttämisessä kädet niin täynnä työtä, että he olettivat minun tulleen ammutuksi mereen tappelun tuoksinassa. Hether nosti katseensa korteista ja sanoi: "Sitä saa mitä tilaa, kun ei muista ottaa onnea matkaan." Vanha kunnan lentävä yorkshirelainen!

Elokuun yhdeksäs ja kymmenes päivä olivat hiljaisia, mikä sopi minulle vallan hyvin, sillä olo oli kuin tiskirätillä. Yhdeksäntenä päivänä viivyin ilmassa lähes tunnin lennolla, joka osoittautui lopulta rutiinihommaksi, sillä sakemannit jättivät tulematta. Illalla lähdin Hetherin kanssa Sisiliaan etsimään saksalaisia torpedoveneitä. Niitä ei kuitenkaan näkynyt, enkä ole ikinä muutenkaan sellaista kohdannut. Sakemannejakaan ei näkynyt, emmekä joutuneet ilmatorjuntatulitukseen, vaik-

ka lensimmekin saaren lahdissa vain muutama metri rannan yläpuolella. Viivymme Sisiliassa noin 25 minuuttia ja lähdimme sitten kotiin.

Kymmenentenä päivänä olin puolikuollut enkä käyntykään taivaalla. Yhdentenätoista päivänä olin taas kasarmilla ripulin kourissa. Sille päivällä osui myös suuri saattuetaistelu, joka jäi siis minulta väliin!

Suuri osa meistä Maltalla olleista ei tainnut käsittää, millaisilla huuruilla sitä oikeastaan lennettiin. Tuskinpa Leningradissaakaan pysähdyttiin tekemään sen tarkempia laskutoimituksia. Oli pakko vain sinnitellä. Jatkuvasti puhuttiin vajeista, ja huhupuheiden mukaan sodanjohto oli määritellyt määräpäivän, johon saarella tavallaan tähdättiin. Toisin sanoen taistelua jatkettiin, kunnes ei ollut enää millä jatkaa. Jos pysähtyi ajattelemaan asiaa, olisi huomannut, että Spitfireille riitti hyvin vähän polttoainetta, sillä vähään aikaan ei ollut otettu yhteen hävittäjälaumojen kanssa.

Lontoossa tiedettiin hyvin, millaisessa pinteessä me olimme, ja sieltä päätettiin lähettää Maltalle kaikkien aikojen suurin saattue. Alkuperäiseen joukkoon kuului neljätoista kauppalaivaa ja säiliöalusta, ja Gibraltarilla mukaan liittyi niin suuri saattojoukko kuin merivoimat vain sai kootuksi. Siihen kuului yksi lentotukialus hävittäjineen. Ilmeisesti matka sujui kohtalaisen mutkattomasti Tunisian pohjoiskärjessä ja Sisilian länsipuolella sijaitsevan Kap Bonin kapeisiin salmiin asti. Siellä saksalaiset iskivät kimppuun sukellusveneillä ja pinta-aluksilla (niiden pesää olin Hetherin kanssa etsinyt edellispäivänä tietämättä itsekään tehtävän tavoitetta). Ju 88- ja Cant-pommikoneet kiusasivat aluksia pommeillaan, ja ympäri merta käytiin raivokasta taistelua. Näky oli epäilemättä räjähtävä sen aikaa kun sitä kesti.

Meidän väkemme ei päässyt osallistumaan myllytyksen alkuvaiheisiin, sillä ne käytiin lentomatkamme ulottumattomissa. Pojat kuitenkin kutsuttiin hätiin taistelun lähestyessä saarta, ja he ottivat yhteen sakujen ja italiaanujen kanssa samaan aikaan kun saattueesta jo erilleen joutuneet jäljellä olevat kauppalaivat nilkuttivat Valettan satamaan yksi toisensa jälkeen. Perille pääsi kuusi alusta, joista yksikään ei ollut tankkeri.

Se oli siis elokuun 11. päivä. Sen ja kahdennentoista päivän minä vietin kasarmilla armottoman ripulin armoilla kohtaloani manaten. Kolmantenatoista päivänä jaksoin jo lähteä kentälle, ja lähdin Jonesyn, Scarletin ja Georgian kanssa lentämään saattueen mukana tulleiden risteilijöiden ja hävittäjien edelle niiden aloittaessa paluumatkaa Gibraltarille. Lentotukialus ei luonnollisestikaan ollut pysynyt mukana koko matkaa. En tiedä, oliko se jo palannut Gibraltarille vai odottiko se muita lännempänä. Tiesin ainoastaan, mikä meidän tehtävämme oli. Muuta ei koskaan kerrota, eikä muuta yleensä tarvitaakaan.

Ilmeisesti sakemannit eivät olettaneet merivoimien lähtevän niin äkkiä, sillä salavihkaisuus näytti tepsivän. Odotimme kohtaavamme laumoittain pommikoneita ja hävittäjiä, mutta koko lennon aikana tapasimme vain yhden yksinäisen Ju 88-koneen. Voitte olla varmoja, ettei se saanut tilaisuutta ilmoittaa näkemästään tukikohtaan.

Lennon alkuvaiheessa Shewell joutui palaamaan kentälle moottorivian takia. Meitä jäi siis jäljelle kolme, ja me etenimme noin 3000 metrissä 130–145 kilometrin päähän Maltasta länteen. Siellä päätimme lisätä korkeutta ja nousimme 5400 metriin. Ylhäällä yhytimme ylhäisessä yksinäisyydessä lentävän Junkersin.

Jonesy otti yhteyttä radioitse: "Nyt meikäläinen pääsee kokeilemaan hyökkäystä edestä!" Samalla hän iski sakemannin kimppuun, teki puolivaakakierteen ja painui syöksyyn samalla kun ampui matkaan sarjan. Minä nousin ylemmäs ja kaarsin noustessani oikealle lempiasemaani. Olin noin 600 metriä sakemannia ylempänä oikealla ja takana. Olin juuri lähtemässä hyökkäykseen, kun radiosta kuului Georgian ääni: "Älä ammu sitä roistoa yksin, Jonesy! Minäkin haluan kokeilla." Samassa näin Georgian lähestyvän suoraan edestä ja väistävän pommikoneen yläpuolelle sen jatkaessa matkaa suoraan eteenpäin, mikä olikin sillä hetkellä järkevintä. Minä huusin puolestani mikrofoniiin "Täältä tullaan!", lähdin syöksyyn ja ammuin kahden sekunnin sarjan koneen oikeanpuoleiseen moottoriin ohi lentäessäni. Moottori irtosi siivestä, ja pommikone leimahti palamaan ja lähti syöksymään mereen. Yksikään nelihenkisestä miehistöstä ei ehtinyt pelastautua. Me olimmekin tehneet Junkersista varsinaisen seulan! Georgian tykinammukset olivat osuneet koneen runkoon, ja Jonesy oli rei'ittänyt sen nokan ja siivet. Minä taas osuin koneen heikkoon kohtaan eli oikeanpuoleiseen moottoriin. Se oli ensimmäinen ja viimeinen Maltalla näkemäni vapaa ampumaharjoitus. Ei saku missään nimessä laivojen perässä ollut, sillä ei sellaiseen tehtävään iki maailmassa yhtä pommikonetta lähetetä. Kyse oli varmasti jonkinlaisesta tiedustelukoneesta, joka yritti ehkä selvittää, oliko merellä vielä ajalehtimassa saattueen rippeitä ystävällismielisten sakemannien poimittavaksi. Oli miten oli, sen sakalaispommikoneen miehistöllä ei ollut onni matkassa. Me saimme kukin kolmasosavoiton tilillemme.

Seuraavana päivänä lensimme Valettan satamassa kelluneiden kauppalaivojen ylitse, sillä Kuninkaalliset ilmavoimat vahvivat laivoja tauotta. Kumma kyllä sakemannit eivät järjestä-

neet mainittavaa häiriötä. Meillä oli puolellamme matalalla ollut pilvimassa, ja tiesimme operaatiokeskuksen ilmoituksista, milloin vihollisen pommikoneet lähestyivät pilvien reunaan muutaman kilometrin päässä rannasta. Sataman yllä taivas oli kirkas, eivätkä sakut tainneet uskaltautua tunkemaan nokkaansa sinne, koska pelkäsivät meidän iskevän joukolla kimppuun avoimella taivaalla. Jos he vain olisivat olleet perillä vahvuudestamme! Enemmän aikaa lensin laivojen suojana yksin ainoan taistelutoverin palattua kentälle moottorivian takia pian partiolennon alettua, eikä kukaan tullut hänen tilalleen.

Seuraavana päivänä lähdimme torpedon osuman saanutta säiliöalusta vastaan, enkä voinut olla kuin ihmettelemättä jälleen kerran merelle uskaltautuvien miesten kanttia. Sillä kerta tunsin olevani kuitenkin paremmassa turvassa taivaalla kuin taannoin laivalla, jolloin mietin, kuka meitä tulitti ja millä? Nyt olinkin omassa elementissäni eli ilmassa.

Vihollinen oli yhyttänyt amerikkalaistankkeri *Ohion* Sisiilian länsipuolella; sitä pommitettiin ilmasta ja kaupan päälle kylkeen lähetettiin vielä torpedo, minkä jälkeen alus jätettiin uppoamaan. Saattajat ja saattue olivat teillä tietymättömillä. Laivaparka oli helvetillisessä pinteessä, mutta jatkoi silti sinnikkäästi matkaa Maltalle mukanaan polttoainelasti, joka saattaisi pelastaa saaren liittoutuneille. Kun aluksen päällikkö ensimmäisen kerran avasi radioyhteyden, hän kertoi laivan etenevän noin kolmen solmun vauhtia. Sitten Maltalla kuultiin, että alus oli saanut taas kimppuunsa Junkerseja. Toisen viestin mukaan tankkeri ajelehti vedessä, eikä kapteeni ollut perillä edes sijainnista. Silloin joku tuli ajatelleeksi merivoimia – tai ehkä merivoimat aikoi etsiä säiliöalusta sinä päivänä, jona pudotimme yksinäisen Junkersin, vaikken niin uskokaan – ja pari hävittäjää poimi *Ohion* talteen juuri kun päällikkö oli

hylkäämisillään aluksen. Kun me saavuimme paikalle, tankkerinrähjä oli sidottu sotalaivojen väliin, ja kolmikko nilkutti yksissä tuumin kohti satamaa. Ja pääsi kuin pääsikin perille!

Kaikki maltalaiset olivat tulleet rannoille seuraamaan erikoisen laivakolmikön saapumista. Tapahtuma muistutti voitokulkuetta, kun Spitfired singahtelivat yläilmoissa väkijoukon hurratessa ja valtaisan hälyn vallitessa. Tankkerin perille pääsy oli merkittävä tapahtuma niille 250000 ihmiselle, joita Hitler nimitti vangeiksi. Ensinnäkin määräpäivä siirtyi myöhemmäksi, sillä Malta pysyi edelleen taistossa mukana. *Ohio* keinahteli satamaan ja vajosi raihnaisena satama-altaan pohjaan, kun se irrotettiin saattohävittäjien kyljistä. Se jäi juuri sen verran pinnan yläpuolelle, että kallisarvoinen polttoaine saatiin pumputtua talteen.

Lento säiliöaluksen luo oli Bob Seedin ensimmäinen partiolento Maltalla, jonne hän oli saapunut vasta pari päivää aikaisemmin Gibraltarilta tulleiden uusien lentäjien joukossa. Hänet oli komennettu 249. laivueeseen, ja ilahduimme ikihyväksi nähdessämme toisemme. Minä vahdin Bobia kuin hanhiemo konsanaan, vaikkemme saaneetkaan sakemanneja riesaksemme. Taisin olla tapojeni orja. Laivue sai myös uuden komentajan. Majuri Wood sai alta aikayksikön lempinimen Timber, niin kuin kaikki muutkin tuntemani Wood-nimiset henkilöt olivat Kuninkaallisissa ilmavoimissa saaneet. Hän oli lentänyt 72. laivueessa Britanniassa Jonesyn kanssa, missä hänet oli palkittu Distinguished Flying Cross -kunniamerkillä, johon hän sai lisäksi vielä soljen Maltalla. Timber oli asunut suuren osan elämästään Brittiläisessä Kolumbiassa, ja hän oli kerrassaan mainio tyyppi. Eversti Churchill (DSO ja DFC) oli toinen Bobin erän mukana saapunut tulokas, ja hänestä tuli Takalin tukikohdan komentaja. Ja kärkeä komentaja hän oli-

kin, sillä hänellä oli tilillään seitsemän tai kahdeksan sakemania Englannin taistelusta. Everstiluutnantti Donaldson taisi liittyä joukkoon samaan aikaan saman porukan mukana, ja Johnnie Farmer, Stead ja Sandy Sanderson liittyivät 249. laivueen lentäjävahvuuteen. Loput tulokkaista menivät saaren muihin laivueisiin.

Olin koko sen ajanjakson ripulin kourissa, eikä olo tuntunut helpottavan sitten millään. Ilmassa voin kohtalaisen hyvin, ja ylimääräisen hapen ansiosta piristyin hetkeksi. Heti kun palasin maahan, alkoi jatkuva heikotus taas vaivata. Elokuun kuudestoista ja seitsemästoista päivä menivät kasarmilla, mutta kahdeksantenatoista palasin tositoimiin torjumaan noin kuudentoista Macchi-, Reggiane- ja Messerschmitt-hävittäjän hyökkäystä. Ne taisivat olla kiinnostuneita satamassa olevista kauppalaivoista. Vihollishävittäjät eivät päässeet niiden lähellekään, mutta pudottivat yhden parhaista lentäjistämme, Mac MacLeanin.

Meitä lähti taivaalle kahdeksan: laivueenkomentaja Mitchell, MacLean, Hether, Micky Butler, Bryden, Georgia, Scarlet Shewell ja minä. Kun olimme ottamassa korkeutta päätäksemme vierailijoiden yläpuolelle, pari Reggieanea lähti syöksyyn, yllätti MacLeanin ja osui suoraan moottoriin. Kone syttyi tuleen, ja Mac oli jumissa palavassa Spitfiresään kokonaisen minuutin samaan aikaan kun muodostelmasta irtautunut Bryden lensi hänen ympärillään toivoen parasta. Ohjaamo oli varmasti varsinainen pätsi! Mac oli niin pahasti palanut, että sai töin tuskin irrotettua Sutton-valjaat oikealla kädellään. Hän yritti loimuavan hökötyksen sisällä kiemurrella irti valjaista ja kääntää koneen selälleen. Red totesi myöhemmin näin: "Olin vähällä itkeä ilosta, kun näin Spitin kääntyvän selälleen ja Macin putoavan kyydistä!" Macin oli kuitenkin yhä

vaikea hallita käsiään, eikä hän saanut edes vedettyä laskuvarjon laukaisimesta. Brydenin mukaan miesparka putosi pari kilometriä ennen kuin varjo aukesi. Siinä vaiheessa Bryden teki hätäilmoituksen ja palasi sitten meidän muiden rinnalle.

Mac laskeutui mereen ja onnistui irrottamaan laskuvarjon selästään, mutta oli niin heikkona ja pahasti palanut, ettei saanut pelastusvenettä esiin. Hän kellui kuutisen kilometrin päässä rannikosta pelastusliivien varassa noin vartin, kunnes pelastusmiehistö pääsi hätiin ja poimi hänet kyytiin. Käsivarsien, rinnan ja kasvojen sekä reisien ja nivusten palohaavat riitivät melkein viemään piruparan hengen, mutta lopulta hän kuitenkin selvisi hengissä. Hän virui maltalaisairaalassa kuu-kauden päivät, sillä huono kunto esti siirtämisen. Sitten hänet lennätettiin Gibraltarille ja sieltä edelleen Englantiin, jossa hän tuoreimman tiedon mukaan pääsi toipumaan. Mac oli heittänyt pitkän keikan Maltalla ja oli muutenkin valmis taukoon – ikävää, että sen saaminen edellytti näin kamalaa koetelemusta.

Elokuun 19. päivänä äkillinen kaatosade pani Takalin kentän täysin pois pelistä ikään kuin koko Välimeri olisi kaadettu niskaamme. Seuraavana päivänä Kuninkaallisten ilmavoimien Spitfired lähtivät ensi kertaa minun Maltalla viettämäni aikana hyökkäyskannalle – eikä vihollisen alueella saatu yhtäkään sakemannia eikä italiaanoa vastaamaan haasteeseen.

Hyökkäykseen osallistui kaksi kokonaista laivuetta. Kokoonnuimme saaren eteläpuolella ja lensimme vetten poikki kolmessa kerroksessa: kahdeksan konetta 8 100 metrissä, kahdeksan 8 500 metrissä ja kahdeksan 9 000 metrissä. Minä lensin keskimmaisessä kahdeksikossa. Saavuimme Sisiliaan Scaramianniemen kohdalla ja kävimme vilkaisemassa vihollisen tärkeimpiä kenttiä Comisossa, Biscarissa ja Gelassa. Taivaal-

le ei noussut ensimmäistäkään sakemania, eikä meitä kohti ammuttu lainkaan ilmatorjuntatulta. Jatkoimme matkaa, palasimme Scaramianniemelle ja painuimme kotiin. Ei sen kummempaa, mutta pääsimmepä iloksemme tutustumaan vuorostamme vihollisen maaperään.

Yritimme uudemman kerran kolme päivää myöhemmin, kun koneemme pääsivät huollosta. Jälleen kerran vihollinen kieltäytyi osallistumasta, vaikka korkeuksissa lentelikin pari hävittäjää. Joukkoa johtivat eversti Churchill, everstiluutnantti Donaldson, joka oli tullut Grantin tilalle Takalin komentajaksi, ja 249. laivueen uusi kippari, majuri Wood, joka oli tullut Mitchellin tilalle tämän palattu Englantiin. Hether, Willie the Kid, Scarlet Shewell, Georgia ja minä olimme joukon muut jäsenet. Lähestyimme Sisiliaa 5 400 metrin korkeudessa ja olimme juuri päässeet metsästämissen makuun, kun everstiluutnantin potkuriin tuli vika. Niinpä tehtävä keskeytettiin, ja käänsimme kaikki yksissä tuumin nokat kohti tukikohtaa. Donaldson kohteli moottoriaan silkkihansikkain koko matkan ajan samalla kun me muut pidimme huolen, ettei kukaan muu huomannut vaikeuksia ja yrittänyt käyttää tilaisuutta hyväkseen. Donaldson laskeutui turvallisesti Takalin kentälle hitaan kotimatkan päätteeksi.

Seuraavana päivänä Johnnie Farmer ja minä lähdimme etsimään saksalaista pommikonetta Maltaan etelä- ja itäpuoilta ja löysimmekin sen kuudenkymmenen kilometrin päässä etelästä. Sakemanni se ei kuitenkaan ollut. Luqan Beaufortit olivat lentäneet itään pommittamaan Rommelin avuksi kulkenutta laivasaattuetta, ja tämä nimenomainen koneraukka oli saanut osuman vihollisen kauppalaivan tai saattoaluksen ilmatorjuntatykistä. Kun me yhytimme koneen, se tuprutti savua ja vaikutti olevan pulassa. Se pysyi kuitenkin ilmassa ja laskeu-



Beurling (oikealla) ja Ted Hogan, joka opetti Beurlingin lentämään, vuoden 1942 loppupuolella. (Kanadan kuninkaalliset ilmavoimat)

Kapteeni Norman Macqueen (vasemmalta) ja vänrikki Virgil P. Brennan. Brennan lensi yhtä ensimmäisistä vuoden 1942 maaliskuussa Maltalle päässeistä Spitfire-hävittäjistä. (L. McAuley)





Spitfire Mk VB(T) BP844 lähdössä HMS *Eagle*ta kohti Maltaa 21. maaliskuuta 1942 ohjaimissa majuri E. J. "Jumbo" Gracie. 90 gallonan lisäpolttoainesäiliöillä varustetut koneet lensivät suoraan Takaliin. BP844 menetettiin Maltaan yllä alas ammuttuna jo 2. huhtikuuta 1942. (Imperial War Museum)



Sotilaat rakentavat kalkkikivistä lentokoneiden sirpalesuojia Takaliin. (Imperial War Museum)



Kolme 249. laivueen Spitfire VC(T) -hävittäjää Takalin kentällä kesällä 1942. Lähinnä on BR130 'T-D'. (Imperial War Museum)

249. laivueen hälytysparvi odottaa valmiudessa Takalissa kesällä 1942 Bristol Beaufighterin laskeutuessa. (Imperial War Museum)



Beurling ja hänen Gozosaaren taivaalta alas ampumansa Macchi C.202 -hävittäjän sivuperäsin ja yksikkötunnus heinäkuun lopussa 1942. (Imperial War Museum)





Pakkolaskun tehnyt 249. laivueen Spitfire Hal Farissa. (National War Museum Association, Malta)



Kaksi Junkers Ju 88 -konetta Sisilian yllä lentämässä kohti Maltaa. (E. C. P. Armées)