

# NADORAZ

A detailed photograph of a Huey helicopter in flight, viewed from a low angle looking up. The helicopter is the central focus, with its main rotor blades blurred from motion. The body is olive green with orange and red stripes. The background is a clear, light blue sky.

**Tom A. Johnson**

**Vzpomínky pilota vrtulníku Huey  
z vietnamské války**

OMNIBOOKS

Copyright © 2006 Potomac Books, Inc.

Translation © 2014 Vlastimil Dominik

ISBN 978-80-87788-42-4 (pdf)

**Tom A. Johnson**

# NADORAZ

**Vzpomínky pilota vrtulníku Huey  
z vietnamské války**

OMNIBOOKS

2014



## AUTOROVA POZNÁMKA

V této knize jsem se snažil o co nejpravdivější vylíčení skutečnosti. Od první po poslední stránku jsem popsal události, jak jsem je zažil a zapamatoval si je. Pokud jsou v ní jakékoliv nepřesnosti, je to kvůli mnoha rokům, které od té doby uplynuly, a jsem za ně zodpovědný pouze já. Jestli se mé vyprávění místy liší od jiných zveřejněných textů, je potřeba si uvědomit, že mnoho z nich vychází z dostupných historických dokumentů a nikoliv z osobních zážitků.

Na rozdíl od osádek bombardovacích letounů za druhé světové války piloti vrtulníků ve Vietnamu nepodávali po návratu z akce hlášení o jejím průběhu; prostě jsme každý den šli a udělali svou práci. Z těchto důvodů se některé události nikdy neobjevily v armádních záznamech. Ovšem méně podrobný, ale historicky přesný přehled akcí letových osádek je v knize Shelbyho L. Stantona *Anatomy of a Division* a v knize *Airmobility 1961-1971* od George J. Tolsona, velícího generála 1. letecké kavalérie, Vietnamská republika, kterou můžete najít na

<http://www.history.army.mil/html/books/090/90-4/index.html>.

Tom A. Johnson



## ÚVOD

229. AHB (Assault Helicopter Batallion – prapor útočných vrtulníků) 1. divize letecké kavalerie, byl jednou z nejvíce významovaných jednotek ve vietnamské válce a prvním vojenským útvarem, který ověřoval koncept aeromobilních operací, tedy vzdušné přepravy vojáků a jejich výzbroje na místo nasazení. Uskutečnilo se to v bitvě o údolí Ia Drang, kterou proslavila kniha a film *Údolí stínů*. Tento prapor statečně bojoval po celou vietnamskou válku. Po řadě let, v roce 1991, sloužili muži z 229. AHB se ctí na Blízkém východě v bitevních vrtulnicích Apache. Existence 229. AHB skončila slavnostním ceremoniálem v roce 2004; stal se obětí reorganizace armády.

Jako piloti vrtulníků jsme byli nejohroženější složkou armády ve Vietnamu. Ale my jsme si ze sebe dělali legraci, že nejsme nic jiného než oslavovaní řidiči autobusů, a dokonce ani dnes si žádná z „rotorových hlav“ nedělá individuální zásluhy za záchranu tisíců životů na bojišti, i když to často dělali.

Jako praporčíci specialisté jsme se nacházeli na sociálním žebříčku někde mezi důstojníky, kterým armáda patřila, a poddůstojníky, jež ji ve skutečnosti řídili. Byli jsme letečtí specialisté, kteří opovrhovali každým, kdo do rodiny letců nepatřil. Mnozí z nás okázale nosili armádními předpisy striktně zakázané kníry a náš postoj typu „jen se z toho neposer“ neustále dráždil ostatní „nepřivilegované“ důstojníky.

Cena za vietnamskou válku byla vysoká. Z 2 594 000 osob, které sloužily v Jižním Vietnamu, jich 58 169 padlo. Osádky vrtulníků nesly nepřiměřeně vysokou zátěž. U všech armádních složek, včetně osádek vrtulníků, byl poměr ztrát 1:45, ale u pilotů vrtulníků byl tento poměr alarmujících 1:18. Z celkem asi 40 000

pilotů vrtulníků jich do konce války 2197 zahynulo nebo bylo pohřešováno v akci. Kromě pilotů padlo dalších 2274 velitelů osádek a střelců.

V době vyvrcholení války utrpěly některé jednotlivé výcvikové kursy pilotů vrtulníků dokonce ještě vyšší ztráty, než jaké měly osádky vrtulníků v průměru. Já jsem absolvoval jako šestnáctý z 286 mužů výcvikového kursu 67-5. Dvanáct měsíců potom, co jsme v alabamském Fort Ruckeru dostali naše odznaky armádních pilotů, zemřel v Jižním Vietnamu každý třináctý z nás.



1

## UDÁLOST V ÚDOLÍ AN LAO

Dnes o tohoto devatenáctiletého kluka s největší pravděpodobností přijdeme. Má těžká zranění. Stejně jako ti ostatní před ním se svíjí na tvrdé hliníkové podlaze a trpí v kaluži krve. Stále dokola volá matku, ne Boha. Podstupujeme maximální riziko a využíváme naše pilotní schopnosti a možnosti vrtulníku až na samou hranici rizika havárie, abychom se ho pokusili zachránit. Ačkoliv je už tma, musíme letět riskantně, nízko a co nejkratší trasou. Přes veškerou moji snahu pravděpodobně překročí hranici mezi životem a smrtí. Opustí ho duše a pozemské tělo bude nakonec ležet v klidu, už bez bolesti.

\* \* \*

5. září 1967

V 04.30 mě budí noční služba roty a oznamuje mi, že si mě major Eugene Beyer<sup>1</sup>, velící důstojník roty, vybral jako „dobrovolníka“ pro naléhavou noční zásobovací akci. Ještě ne úplně probuzený přehazuji nohy přes okraj lůžka, odhrnuji síť proti komárům a pokouším se postřehnout rychlé instrukce, které mi služba dává. Potvrzuji, že rozumím, jako bych skutečně pochopil všechno, co mi řekl, a pak natahuji ruku přes dřevěné palety, ležící na hliněné podlaze mezi mojí palandou a palandou specialisty Jamese Arthura Johansena. Třesu s ním, abych ho probudil, a žá-

<sup>1</sup> Eugene Beyer byl později povýšen na plukovníka. Nyní je penzionován a žije v Texasu.

dám ho, aby šel se mnou. Souhlasí, i když spíše spí, než bdí.

Požadavek na nouzové noční doplnění zásob přišel normálními kanály. Ačkoliv jedinými druhy zásob, které se dopravují, jsou střelivo a voda, zkušení piloti vědí, že často jsou naléhavější jiné věci. Důstojníci pěchoty žádají o noční doplnění zásob vrtulníky jen v zoufalých situacích – dopravit střelivo nutné pro udržení pozic, evakuovat mrtvé a těžce zraněné.

Potichu, abych nezbudil ostatní piloty, si oblékám armádní pracovní kombinézu a boty do džungle. Nikdo z nás dvou neřekne ani slovo. Beru si svůj pilotní vak, přilbu a neprůstřelnou vestu<sup>1</sup> a mířím k jídelnímu stanu. Když jsem vyšel z našeho středně velkého armádního stanu, obývaného asi dvaceti praporčíky specialisty, zjistil jsem, že venku panuje obvyklá vietnamská noc: vlhká a úplně temná. Šátral jsem ve svém vaku, až jsem konečně našel baterku s červeným sklem, abych si posvítíl na cestu.

V chůzi, s kostmi a hlavou trpícími vyčerpáním, začínám přemýšlet o nebezpečích, která na nás při takové akci čekají. Ve Vietnamu je v noci tma jako v pytli a orientaci v terénu nepomáhají žádná světla. Přistávací zóna (LZ – Landing Zone) English, předsunutá základna 1. letecké kavalerie, z níž se podnikají všechny vojenské operace, leží na pobřežní planině v oblasti působení II. sboru. Moje operační oblast začíná u Jihočínského moře a postupně se zvedá západně až k horským vrcholům ve výšce 1200 metrů. Létání je zde ve dne dost náročné, ale v noci je v okolí těch hor obzvláště zrádné.

Noční nouzová doplňování zásob jsou mimořádně nebezpečná, a proto je obvykle odnášejí ti zkušenější velitelé vrtulníků. Já jsem však z roty A, která je v 229. praporu nejnovější a nejméně zkušená. Zkušenosti se dají získat jenom praxí a dnes v noci to bude moje první nouzová zásobovací akce v roli velitele vrtul-

---

<sup>1</sup> Tyto neprůstřelné vesty byly podobné těm, jaké nosili gladiátoři ve starověkém Římě. Byly zhotoveny z vrstvené keramiky a obšité látkou. Měly zastavit kulku až do ráže 7,62 mm. Vždycky jsme si říkali, že je určité vyráběl nějaký lempl

níku. Ačkoliv se jí děším, jsem poctěn tím, že mě pro ni vybrali. Svým způsobem to symbolizuje další krok nahoru v „žebříčku“ pilotů. Ukazuje to, že mi major Beyer a ostatní piloti věří, že dokážu tento vysoce obtížný úkol spolehlivě zvládnout.

Všichni noví piloti, bez ohledu na hodnost nebo předchozí pilotní zkušenosti, striktně dodržovali sociální žebříček, který existuje v každé rotě útočných vrtulníků. Ti noví, přezdívání „vocas“, což je slangový výraz pro kopiloty, obsazovali právě sedadlo (při pohledu zevnitř kokpitu Huey), zatímco velitelé vrtulníků seděli na levém sedadle. Kvůli rychlému získávání zkušeností se čerství absolventi Fort Ruckeru zařazovali k těm nejzkušenějším velitelům vrtulníků v rotě. Po asi šesti měsících mohli veteránští velitelé začít projevovat důvěru ke kopilotům, kteří dbali na bezpečnost a byli klidní a vyrovnaní. Když nějakého kopilota hodnotilo příznivě více prvních pilotů, mohl velitel roty přihlédnout k jejich úsudku a povýšit ho na velitele vrtulníku. Toto povýšení neznamenal získání vyššího platu nebo nějaké medaile, ale byl to jen široký úsměv kolegy a možnost učit se létat s Huey z levého sedadla místo z pravého. V porovnání s normálními zvyklostmi mě povýšili hodně rychle. Armádní školu pilotů vrtulníků jsem ukončil v kursu 67-5 v květnu 1967, do Vietnamu jsem přišel v červnu 1967 a velitelem vrtulníku jsem se stal 24. srpna. Nyní, 5. září, jsem jako jedenadvacetiletý pilot připraven na svoji první noční zásobovací akci. Poprvé budou všechna rozhodnutí v této misi záležet jenom na mně. Na levém sedadle nebude žádný pilot veterán, aby mě vytáhl z bryndy, kdybych se dostal do vážných problémů. I když se při ospalé chůzi k jídelnímu stanu na tuto akci cítím, pomyšlení na to mě mrazí.

Potřebuji pilota, který je ostrý jako břitva, člověka, který ohlídá moji slepou stranu a bude dělat rychlá rozhodnutí. To je důvod, proč jsem si vybral Jamese Arthura Johansena juniora. Ačkoliv se nočního zásobovacího letu nikdy nezúčastnil, je to dobrý pilot a já mu věřím. Má vlídnou přezdívku „Ingemar“ podle populár-

ního boxera stejného jména a stejně jako on je to vysoký modrooký světlomasý třidvacetiletý Skandinávec.

Ve shonu, který je pro jídelní stan běžný i v tuto časnou hodinu, mě vidí přicházet do stanu rotmistr jídelny Roy N. Beckley a vítá mě prázdným armádním porcelánovým šálkem na kávu.

„Dneska jste si docela přivstal, pane Johnsonsone,“<sup>1</sup> říká s bujaroostí, která mě znechucuje. Zjevně je už nějakou dobu vzhůru a připravoval pro vojáky snídani. Když se při hledání nerezového pětadvacetilitrového hrnce s kávou, drogou udržující nás při životě, vyhýbám stanovým tyčím, připadám si jako zombie.

Rotmistr Beckley, černoš, je v armádě už hodně dlouho a moc dobře ví, jak to v ní chodí. Myslím si, že mladé praporčíky specialisty nemá moc rád. Dřív jste museli projít všemi hodnostmi mužstva, než jste se mohli stát specialistou. V té „staré“ armádě byl specialista respektovanou osobou jak ze strany mužstva, tak i důstojníků. V „nové“ armádě berou takové, jako jsem já, z ulice, proženou je jednoletým základním výcvikem a pilotní školou a okamžitě jim připíchnou frčky praporčíka specialisty. Jsem přesvědčen, že rotmistr Beckley si o nás pořád myslí, že máme na zadku skořáčku a jsme neukáznění nováčci. Ačkoliv jsou tihle drzí specialisté hodnostně nad ním, nikdy nedávají Beckleymu žádné rozkazy a všichni v rotě vědí, že si s ním nemají nic začínat. Tečka. Jakmile se octnete na jeho černé listině, už se z ní nikdy nedostanete; můžete se na ní jenom pohybovat nahoru nebo dolů.

Znám ho lépe než většina ostatních pilotů a zjistil jsem, že se za tvrdým obalem skrývá starostlivá, inteligentní, ale striktně vojácká osoba.

Mám rád kávu, jakou dělá Beckley. V jednom ze svých pětadvacetilitrových hrnců uvede vodu do varu a pak do ní prostě vysype mletou kávu. Po dvaceti minutách ztlumí plamen na minimum a přidá do ní skořáčky ze dvou vajec. Z důvodů mně neznámých to způsobí usazení kávové sedliny na dně hrnce. Vůně

---

<sup>1</sup> Praporčíci specialisté se oslovují spíše titulem „pane“ než hodností.



*Major Eugene Beyer, velitel roty A/229. Tento snímek byl pořízen v době, kdy byl Beyer ještě nadporučíkem*

jeho čerstvě uvařené kávy je cítit po celé rotě.

„Jak to jde, rotmistře Beckley?“ ptám se a nabírám si do hrnku horkou kávu. Neodpovídá mi, aby dal najevo váhu své osobnosti. Sedím sám ponořen do myšlenek na domov, na Pat a na naši budoucnost. Poslání, které se teď chystám splnit, je na chvíli úplně zapomenuto.

Nyní, po Beckleyho kávě úplně probuzený, vracím prázdný hrnek na pult a беру si své pilotní věci. „Musím jít. Díky za kafe rotmistře Beckley.“

„Rádo se stalo, pane Johnsone. Dávejte tam na sebe bacha!“ Odpovídá tak vážně, že tato obvyklá slova od něho zní skutečně jako varování.

Když odcházím, do jídelního stanu vstupuje Johansen. Také on se musí v těchto časných ranních hodinách nechat „nakopnout“ Beckleyho kávou. Ještě než mu stačím říct, že se sejdeme v operačním bunkru, přichází k němu Beckley.

„Pane Johansene!“ burácí jeho hlas, „co k čertu děláte v mém stanu tak brzo ráno? Copak někdo ruší pilotům jejich sladkej spánek?“

Johansen se dívá na mě a zvedá oči v sloup jako by chtěl říct: „Proboha, už ne, ne tak brzo.“ Musí to být jeho bezstarostné chování a chlapecký zjev, co přirozeně vyvolává verbální popichování od téměř všech jeho přátel.

Pokračuji v chůzi z jídelního stanu, vrtím hlavou a tiše se pro sebe směji. Jak se blížím k operačnímu bunkru, pořád slyším Beckleyho, jak nahlas klade otázky a pak na ně odpovídá dřív, než může Johansen zareagovat. Beckley a jeho káva odvádějí toto ráno zvláště dobrou práci při probuzení dvou unavených a nevy spalých pilotů, aby byli schopni splnit svůj riskantní úkol.

Když vstupuji do bunkru taktických operací a řízení (TOC), major Beyer usrkává kávu a prohlíží si v plastu zavařenou nástěnnou mapu naší operační oblasti. Je jedním z kariérních armádních důstojníků, kterým říkáme „odsouzcenci na doživotí“ a je nepochybně nejlepším lídrem mužů, jakého jsem kdy poznal. Jeho přirozená schopnost zachovat klid i v mimořádně obtížných situacích, zvláště při letu v bojové formaci, upoutala mou pozornost už na začátku mého turnusu u roty A 229. praporu.

I když je Eugene Beyer majorem a je o řadu let starší než většina z nás, nikdy na své mladé piloty nezvyšuje hlas bez ohledu na to, jak je rozzlobený. A tak piloti A/229 jakékoliv negativní řeči o něm tvrdě odsuzují.

„Tome, tady je ten váš úkol,“ začíná Beyer a ukazuje na mapu. Při pokračování předletové přípravy z tónu jeho hlasu poznávám, že jen nerad posílá kteréhokoliv ze svých lidí v noci do údolí An Lao. Zvláště to platí v případě, když je do akce nasazen jenom jeden vrtulník.

„Tome, malá průzkumná jednotka se dostala přibližně zde do střetu s nepřítelem.“ Ukazuje na mapě místo na východním úbočí údolí An Lao. „Do kontaktu se dostali asi před hodinou a dochází jim střelivo. Jejich volací znak je Patty a jsou na frekvenci 47,66. Hodně štěstí. Letí někdo s vámi, Tome?“

„Ano, pane, požádal jsem Ingemara, aby se mnou letěl na sedadle kopilota.“

„Dobrá, vezměte si stroj Raye Thompsona. Ray a střelec by už na vás měli čekat na kopci.“ Po zapsání všech nezbytných mapových souřadnic, kontaktních jmen a frekvencí na papír se vydávám na cestu do kopce ke stojánce, kde stojí mezi hradbami

z pytlů s pískem „spící“ Huey. Tam někde je stroj číslo 126 Raye Thompsona, zahalený v horké a vlhké vietnamské tmě.

Huey 65-10126 je „zvláštní dítě“ specialisty čtvrté třídy Raye Thompsona. Ray je dobrý letecký mechanik a vždycky má ke své práci dokonalý přístup. Je v rotě déle než já a má to „za pár“, protože za 22 dní odjíždí domů. K jeho stroji jsem byl přidělen mnohokrát a pokaždé mě vítal jeho široký úsměv a připomenutí, jak to má „za pár“. Jako šéf osádky stošestadvacítky na něm dělá skoro všechnu požadovanou údržbu, a proto všichni chtějí, aby s ním letěl pokaždé, když startuje. Na té stejné plastové tabuli, kde je Rayovo jméno, se objevuje také jméno specialisty čtvrté třídy Richarda Denninga jako dnešního střelce. Richard, který je zde necelé dva měsíce, je sympatický, vojensky zdvořilý a docela samotářský.

Když přicházím k Huey, Ray již má odvázané rotorové listy, které nastavil do pozice pro spuštění. Ingemar přichází hned po mně, pozdě jako vždy, a bez dlouhých cavyků odhazuje neprůstřelnou vestu a přilbu na pravé sedadlo.

„Rayi, je stroj připravený k letu?“ ptám se, protože fakticky nemám čas na osobní předletovou kontrolu.

„Ano, pane, je nažhavený a připravený k letu.“

Věřím Rayově práci na vrtulníku natolik, že když řekne, že se může letět, tak letím a všechny další otázky jsou zbytečné. Je jedním z mála šéfů osádek, kterým plně věřím.

Johansen, který na rozdíl ode mne Rayově Huey tak nevěří, začíná svou vlastní předletovou kontrolu. Ověřuje stav kapalin ve vloženém a koncovém reduktoru. S baterkou s červeným světlem šplhá na vrtulník a detailně prohlíží rotory. Po „obchůzkové“ inspekci Huey se poutá na pravé pilotní sedadlo a očekává mé další povely.

Při sledování Ingemara, jak si ověřuje, že je Rayův Huey schopen letu, pokušuji dýmku. Teď, když je připraven, vyklepávám z dýmky o podpatek boty popel. Při vyhoupnutí na levé sedadlo dělám jedním prstem pravé ruky kruhový pohyb, kterým dávám

signál ke spuštění motoru. Johansen postupuje podle standardní startovací procedury, tiskne na deset vteřin tlačítko lineárního regulátoru<sup>1</sup>, umístěné na hlavici páky kolektivu, potom otáčí plynovou přípustí naplno a pak zpět k zarážce pro běh naprázdno. Při stisknutém červeném přepínači zarážky pak dál pomalu posouvá ovladač plynu na místo hned za zarážkou, což je poloha pro nastartování motoru.

„V pořádku?“ volá.

„Všechno v pořádku, pane,“ odpovídají jako jedním hlasem šéf osádky a střelec z nitra Huey.

Stisknutím startéru, který je pod hlavici páky kolektivu, Johansen spouští motor. Při vstříkovaní kerosinu JP4 pod velkým tlakem do spalovací komory začínají cvakat zapalovací svíčky motoru. Elektrický startér hlasitě úpí, jak se snaží roztočit turbínu do takových obrátek, aby došlo k zážehu paliva. Při asi čtvrtině z normálních provozních 6600 otáček za minutu se JP4 vzněcuje a výkon motoru, který nakonec dodává až 1100 koňských sil, rychle narůstá. Při 40% otáček turbokompresoru již motor běží samostatně a otáčí se vlastní silou, takže Ingemar pouští startér. Po stabilizaci teploty výfukových plynů otáčí plynovou přípustí k zarážce běhu naprázdno a potom pokračuje s jejím otáčením až k maximu. Nakonec pomalu jemně nastavuje omezovač otáček „pípnutím“ lineárního regulátoru na 6600 otáček za minutu. Listy nosného rotoru se nejprve otáčejí pomalu a s narůstajícím výkonem motoru se postupně roztočí až na 360 otáček za minutu. Johansen zodpovídá za všechny předletové kontroly a za uvedení stroje do letuschopného stavu. Potom očekává můj povel ke vzletu.

Otevírám pouzdro s mapami a s baterkou v ruce začínám zakreslovat do mapy to, co jsem viděl na velké mapě v operačním bunkru. Přistávací zóna má souřadnice vyznačené jen průsečíkem čar. Dívám se na oblast, kde se ty čáry protínají, a pokouším se představit si, jak tam může terén vypadat za dne. Vyhlídky nejsou

<sup>1</sup> Lineární regulátor slouží k jemnému nastavování otáček nosného rotoru a před spuštěním se přidržuje na 10 sekund pro zajištění jeho polohy na nejnižší hodnotě.



nijak dobré - kus nevyčištěné země na strmě klesajícím úbočí hory. Přistávalo by se mnohem snadněji, kdyby zóna byla na vrcholu nebo na úpatí hory.

Z toho, co vidím na mapě, je mi jasné, že dnešní přistání bude určitě zkouškou mých schopností pilotovat vrtulník. Dokonce i když budeme schopni LZ v této mlhavé a temné noci najít, nejhorší část letu nastane, až budu muset s Rayovým třítunovým Huey sestoupit kolmo do prostoru, který není o moc větší než průměr rotoru. Aby se při tom rotor nedostal do kontaktu s nějakým cizím předmětem, bude potřeba s Huey zacházet v rukavičkách a celá osádka bude muset fungovat jako jedna osoba. Jakýkoliv tvrdý kontakt rotorových listů, zejména křehkého vyrovnávacího rotoru s nějakým předmětem, by vytrhl listy z jejich zavěšení. To by znamenalo, že by se stroj i s osádkou zřítil po strmém horském svahu jako ohnivá koule.

Zapínám intercom, ptám se, jestli jsou všichni připraveni, a obracím se k Ingemarovi.

„OK, pane Johansene, jdeme na to.“

Ingemar rozsvěcí silný přistávací světlomet a pomalu zvedá páku kolektivu, aby Huey odlehčil na ližinách. Pilot vrtulníku musí stroj „vyladit“ – nepatrnými pohyby pákou cyklyky zamezit jeho vychylování do jakéhokoliv směru, aby postupně docílil neutrálního zavisení. Během startů a přistání představují vážné nebezpečí také valy z pytlů s pískem, které vytvářejí uzavřený prostor chránící Huey před minometným útokem. Vzdálenost mezi těmito valy a trupem stroje 126 je asi 60 cm po obou stranách a vnitřní plocha se svažuje pod úhlem minimálně 15 stupňů. Velký prostor pro chyby tam opravdu není.

Johansen pokračuje v odlehčování vrtulníku na ližinách a při tom ho „vyladuje“ pákou cyklyky. Nakonec se přestává dotýkat země a Huey kolmo stoupá. Potlačěním cyklyky dopředu a neustálým zvedáním páky kolektivu se rozbíháme nočním vzduchem. Ve výšce 15 metrů Johansen zháší světlomet. Tato stanovená bojová výška umožňuje vyhnout se pozemním anténám ve-

litelského stanoviště při minimálním riziku vystavení stroje odstřelovačům severovietnamské armády (NVA). Dovnitř stošestadvacítky nyní proudí těžký tropický vzduch a nám všem poskytuje určitou úlevu od horka.

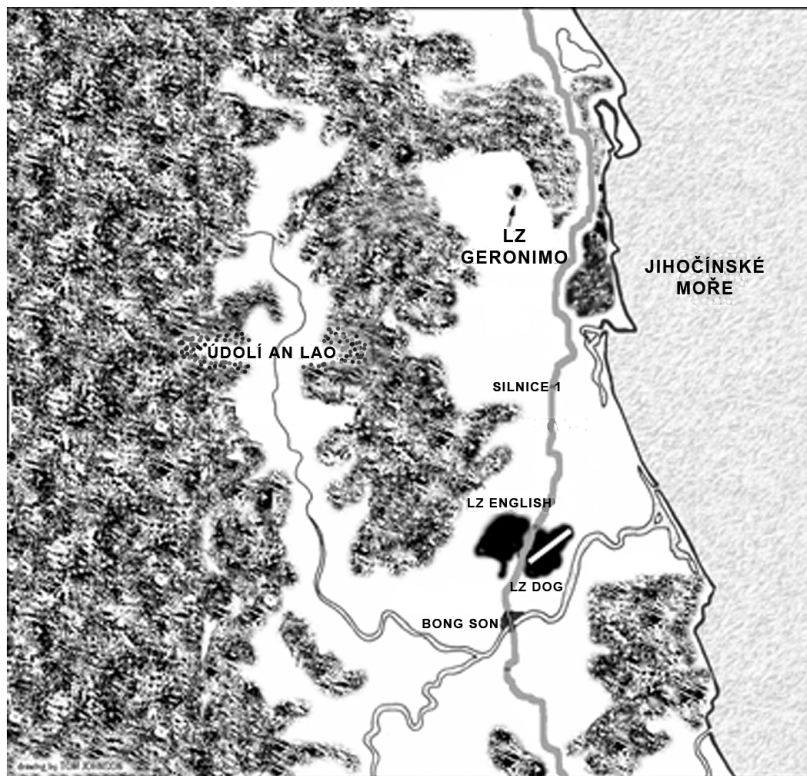
Ingemar na chvíli sundává ruku z páky kolektivu a sahá na panel nad hlavou, aby nastavil intenzitu osvětlení na přístrojové desce a střední konzole s radiostanicí mezi námi. Ačkoliv je to dobře vypadající mladý muž, ve slabém osvětlení od přístrojů a v pilotní přilbě APH-5<sup>1</sup> vypadají rysy jeho tváře poněkud groteskně. Dochází mi, že musím vypadat úplně stejně, a tak potlačuji nutkání to nějak okomentovat.

Vertikální i horizontální dohlednost je absolutně nulová. Když se při nočním letu zhasne přistávací světlomet, piloti se už nemohou orientovat podle objektů na zemi, ale musejí letět pouze podle přístrojů na palubní desce. Pro mě a mnoho dalších byl výcvikový kurs zásad přístrojového létání (IFR) ve Fort Ruckeru tím nejtěžším ze všech. Nacvičovali jsme vzlet, létání a přistání vrtulníku výhradně na základě údajů přístrojů nacházejících se v kokpitu a neměli jsme vůbec žádný výhled z letounu. Neschopnost důvěřovat informacím z přístrojů vyřadila víc kandidátů na piloty specialisty, než jakékoliv jiné slabiny. Dovednosti získané při výcviku IFR mi již několikrát zachránily život.

„Patty šestko, tady Python osmdesát-osm<sup>2</sup>; na cestě k vám.“  
Doufám, že tohle hlášení zachytí a budou tak vědět, že se pomoc

<sup>1</sup> Standardní armádní pilotní přilba se ukázala jako značně nevhodná a pronikavé hvízdání motoru vedlo k tomu, že všichni piloti vrtulníků ve Vietnamu ztratili schopnost slyšet zvuky o vysoké frekvenci. Armáda musela při udělování zdravotního certifikátu snížit své požadavky na sluch, aby si udržela bojové piloty jako instruktory.

<sup>2</sup> V rádiových volacích znacích je číslo osobní volací znak, který obvykle označuje funkci člověka, kterou má vedle pilotování. Osmdesát-osm znamenalo důstojníka roty pro bezpečnost. Šestka byla vždy znakem velitele roty.



blíží. Za necelé tři minuty letu jsem už tak zaneprázdněný, že nevím, kde mi hlava stojí.

FM rádio<sup>1</sup> je naladěné na frekvenci Pattyho šest a stále sleduji, zda odpoví. Přes VHF rádio předávám na TOC požadované údaje jako je čas vzletu a současné atmosférické podmínky. Během vysílání neustále otáčím knoflíky na UHF radiostanici, abych nalaдил frekvenci radaru Red Dog. Je to taktický radar letových dispečerů pro přiblížení (GCA), který vidí i tam, kam my smrtelníci nedohlédneme.

Na klíně mám rozloženo několik map a zdá se, že kokpit je všemi těmi drobnými úkoly, které je třeba provést, aby byl let přiměřeně bezpečný, úplně napěchovaný.

<sup>1</sup> Ve většině Huey byly tři různé radiostanice: FM (frekvenční modulace), UHF (ultra krátké vlny) a VHF (velmi krátké vlny).

„Red Dogu, Python osmdesát-osm poblíž místa startu Pythona na Echo, Romeo, Mike (ERM - nouzová zásobovací mise). Žádám, abyste zůstali s námi v kontaktu.“ Touto zprávou navazují počáteční spojení s lidmi od GCA, kteří mají pracoviště na LZ English vedle dráhy.

„Pythone osmdesát-osmičko, tady Patty jedna-šest – potvrzují příjem.“ Kvalita hovoru mezi námi a pozemní jednotkou mě léká a současně udivuje.

„Patty jedna-šestko, Python osmdesát-osm je na cestě do vašeho postavení. Máme na palubě střelivo a vodu. Přepínám.“

„Ro-zu-mím,“ odpovídá Jedna-šestka. To slovo z něj leze pomalu, monotónně a bez nadšení, a to ve mně budí velké obavy. Mohlo by to znamenat, že cítí svůj blízký konec a střelivo, voda a dodatečná palebná síla přicházejí příliš pozdě.

„Pythone osmdesát-osmičko, radarový kontakt. Mám vás u Snake Pit, letíte v kurzu 070 a zůstávám s vámi.“

Snake Pit je parkovací plocha roty A/229. Tahle zpráva znamená, že nás vidí na obrazovce radaru. Muselo to být pro něho jednoduché, protože nikdo jiný se zdravým rozumem by neletěl v 05.00 v tak neprůhledné tmě.

Vždycky se cítím klidnější, když vím, že jsme zobrazeni na stínítku radaru Red Dog. Kdybychom měli náhlou závadu na motoru, ostatní Pythonové by alespoň věděli, na jakém místě nás mají hledat.

„Red Dogu, Python osmdesát-osm. Zastavte palbu na západ, OK?“

„Osmdesát-osmičko, čekejte!“

Žádám o přerušení dělostřelecké palby z LZ English na západ, abychom měli volný průlet. Dělostřelectvo střílí během noci v nepravidelných intervalech z děl ráže 105 mm na předem určené cíle, aby vojáky NVA a Vietkongu zneklidňovalo. Při každé takové seanci utratí asi tisíc dolarů daňových poplatníků. Přesný výraz pro tuto taktiku je *obtěžovací palba* a my se ptáme: „Koho vlastně obtěžuje? Nás nebo je?“

„Osmdesát-osmičko, Red Dog. Zastavení palby na západ je schváleno. Přepínám.“

„Red Dogu, Osmdesát-osmička. Díky. Zůstaňte s námi v kontaktu, OK?“

„Osmdesát-osmičko, Red Dog. Otočili jste do kurzu tři-nulá-nula. Nahlaste výšku. Přepínám.“

„Vystoupali jsme do 450 metrů. Přepínám.“

„Red Dogu, rozumím. Zůstávám v kontaktu.“

Místo odpovědi slovy potvrzují dvojitým zaklíčováním tlačítka rádia.

„Pythone osmdesát-osmičko, Patty jedna-šest, oznamte polohu! Přepínám.“

„Osmdesát-osmička je asi 20 kilometrů od vás. Přepínám.“

„Tady Patty jedna-šest. SITREP. Přepínám,“ říká, což znamená, že bude následovat zpráva o situaci. Potom hlásí přídušeným, chvějícím se monotónním hlasem: „Pythone osmdesát-osm, situace je špatná a každou chvíli se zhoršuje...šlápněte na to trochu, jestli můžete! Máme dva potvrzené KIA (zabitě v akci) a šest zraněných. Přistávací zóna je v této chvíli pod palbou. Opakuji, přistávací zóna pod palbou minometů a ručních zbraní!“

V rádiové komunikaci obvykle mluvím s lidmi označenými pouze volacími znaky nezbytnými pro navázání kontaktu. V tomto případě cítím potřebu zjistit, kdo to jsou lidé „Patty“, takže šmátrám v kapse na nohavici své kombinézy do džungle po baterce a pak hledám seznam volacích znaků, kterému se říká SOI. Dostávají ho jenom velitelé vrtulníků a jsou v něm všechny rádiové frekvence a volací znaky 1. letecké kavalerie. Ztratit tento seznam znamená čelit obvinění u vojenského soudu. Ten svůj mám zavěšený na šňůrce na krku a nikdy si ho nesundávám kromě toho, když se sprchuji. Podle mého SOI identifikuje volací znak „Patty“ jednotku ve srabu jako LRRP (dálková průzkumná hlídka) přiřazenou k 1. kavalerii. To „jedna-šest“ ve volacím znaku znamená velitele akce a obvykle označuje poručíka.

„LRRP,“ říkám do intercomu.

„A sakra!“ vyrazí ze sebe Ray Thompson. Stejně jako já ví, že to je průšvih. Hoši z LRRP jsou úplně něco jiného než všichni ostatní. Jsou to příslušníci speciálních jednotek armády, kteří prošli výcvikem ve Fort Braggu v Severní Karolíně. Ačkoliv to jsou zabijáci školení k boji zblízka, jejich úkolem je pozorovat nepřítel a za každou cenu se vyhýbat střetnutí s ním. Stravují se zmrazenými a sušenými potravinami a vodou, dokud nejsou všechny zásoby spotřebovány nebo jejich mise neskončila. Všichni členové tohoto týmu jsou tvrdí borci v naprosto dokonalé fyzické kondici. Jejich nouzová evakuace znamená pro všechny zúčastněné skutečný malér. V podstatě to znamená, že nepřítel odhalil jejich postavení. Není proto nijak překvapivé, že musíme tyhle muže evakuovat pod palbou.

Za necelé dvě minuty se ozývá nový hlas: „Pythone osmdesátosm, tady Patty jedna-šest. Navrhuji přístup pouze údolím! Směřuje na nás občasná palba z ručních zbraní z nula jedna nula stupňů až jedna devět nula stupňů! Vyklestili jsme tu nejlepší přistávací plochu, jaká byla možná. Máme vystřelit světlice? Přepínám.“

„Jedna-šestko, čekejte!“ Tímto způsobem chci odložit své první důležité rozhodnutí, dokud si to nepromyslím. Světlice jsou vynikající pro nalezení přistávací plochy té jednotky v noci, ale udělají z nás snadný terč.

Urovnávám si myšlenky a přenáším pozornost od blížícího se příletu k přistávací zóně k dalšímu riziku, kterému budeme vystaveni, až se budeme vracet stejnou trasou v naprosté tmě k ústí do údolí An Lao a na sever ke dnu údolí mezi horami. Znovu věnuji svou pozornost bezprostřední obavě, což je dostat se celí na LZ; s tím ostatním si budu dělat starosti, až to bude aktuální.

Ingemar dělá perfektní práci zpracováváním informací z rádia pro potřeby rozhodování. Správně stoupá do 1200 metrů západním směrem. Pokaždé, když hovoří s GCA Red Dog, zapne mikrofón a mluví s autoritou a klidem profesionálního pilota. Ač-

koliv je zde jenom dva měsíce, porušil jsem základní pravidlo a se svým spolubydlícím jsem se sblížil. Tradičně není dobré se přátelit s novými lidmi, protože můžete kvůli nim zemřít. Musí prokázat příslušnost k týmu sami tím, že se rychle naučí bojové létání, jako jsem to udělal já.

Ingemar hlásí: „Red Dogu, Army 126 potřebuje zaměřit radarem k otočnému bodu do An Lao. Nahlaste otočný bod. Přepínám.“

„Army 126, GCA Red Dog. Začněte točit teď! Kurz tři-pět-pět! Ohlaste výšku. Přepínám.“

„126, dvanáct set.“

„Rozumím, zůstaňte na této frekvenci!“

Ingemar i já víme, že se po naší levé i pravé ruce tyčí horské vrcholy, nyní zahalené ve tmě. Našima očima je teď obrazovka radaru Red Dog a úspěch naší mise závisí na jeho věrohodnosti. Protože do přistání chybí jenom pět minut, nechceme ztrácet drahocenný čas tím, abychom vystoupali nad vrcholy hor.

„Army 126, Red Dog, točte do nového kurzu tři-pět-nula! Přepínám.“

„Army 126, nový kurz tři-pět-nula, wilco.“

Podívám se na Ingemara a zubím se nad jeho odpovědí Red Dogovi. Pojem *wilco* používaný v rádiové komunikaci, pochází z B-17. Znamená „souhlasím a provádím“, ale když nám hrozí tolik nebezpečí, tak proč bych Ingemara rozptyloval takovými detaily?

Red Dog koriguje náš kurz na snos způsobený větrem nebo jsme náš poslední obrat provedli možná až moc ostře. Ovšem cítím, že jsme už příliš blízko hor na východní straně údolí. Red Dog i já víme, že nás asi za minutu ztratí z obrazovky radaru a my budeme v údolí.

Kromě normálních zvuků naplno letícího Huey ubíhá několik následujících minut v tichu. Žádné další hovory s Jedna-šestkou nebo Red Dogem nejsou nutné. Myšlenkami jsem u šéfa osádky a střelce, kteří jsou našimi „tajnými cestujícími“. Mohou poslou-

chat všechna rádia, ale mají přísně zakázáno povídat si mezi sebou v intercomu. Jsou to skutečně odvážní muži; já mohu svůj osud alespoň trochu ovlivnit, ale oni jsou pasažéři, jejichž životy jsou v rukou někoho jiného.

Ray Thompson zná svého Huey do posledního šroubku, ale tak dobrá znalost toho stroje je někdy přítěží, zvláště na nočních letech. Slabé zavrzání nebo vibrace, které člověk ve dne vůbec nevnímá, se na nočních letech stávají ránami a otřesy. Dokonce i já zaznamenávám několik neobvyklých zvuků, ale adrenalin jakoukoliv noční závadu motoru přehluší.

„Pythone osmdesát-osmičko, Patty jedna-šest. Jste blízko? Přepínám.“

Po relativním klidu během posledních dvou minut mě zpráva z rádia leká a vrací do reality.

„Osmdesát-osmička je asi 5 kilometrů jižně od vaší pozice. Dejte mi SITREP. Přepínám.“

Jeho první slova se týkají minometů: „V současné době žádná střelba. Palba z ručních zbraní přichází ze tří stran a z bezprostřední blízkosti! Navrhují přístup ze dna údolí. Nyní odtud nevychází žádná palba. Oznamte mi, až zahájíte přístup. LZ je malá...možná příliš malá...nejsem si jistý...nemohli jsme se tam pohybovat dostatečně dlouho, abychom ji vylepšili. Přepínám.“

„Jedna-šestko, napřed provedu průlet. Oznamím to! Přepínám.“

„Jedna-šest, rozumím.“

Tyhle odpovědi poručíka LRRP jsou stručné a k věci. Jeho terminologie v rádiu je perfektní, ale chvění hlasu a palba automatických zbraní v pozadí jsou znepokojivé. Žádné psychické, vojenské, ani náboženské formování vás nemůže připravit na takovou situaci, v jaké jsou ti muži. Je to jako lov na jelena v lese doma v Ohiu, jenom cílem jsou lidé. Jejich strach si nedokážu ani představit.

Jak se blížíme, vidíme kolem LZ hodně malých ohňů v nízkém porostu. Kouř z těchto ohňů, zřejmě vznícených horkými střepi-



nami granátů nebo kulkami se stopovkou, stoupá vzhůru a pak klesá v chladném vzduchu směrem ke dnu údolí. Při závěrečném přiblížení se musím tomu kouři vyhnout. Z této výšky nemohu rozeznat lidi, ale divoce tam létají zelené a červené stopovky. Ze vzduchu problém té americké jednotky vidím. Na každou americkou střelu s červenou stopovkou připadá padesát nepřátelských zelených stopovek. Obvykle se na každý náboj se stopovkou dávají do zásobníku tři až čtyři běžné náboje. Pattyho obranné perimetry se rychle rozpadávají. Vzdálenost mezi zdrojem zelených stopovek a tím, co vypadá jako LZ, je maximálně 60 metrů.

Obracím svou pozornost na uspořádání terénu. Vidím, že to úbočí hory, na kterém se LZ nachází, klesá ke dnu údolí strměji, než jsem si dosud představoval. Ten příkrý svah znamená, že bude mimořádně obtížné vyhnout se nárazu listů nosného rotoru do hory předtím, než dosedneme. Tohle přistání bude nepochybně znamenat moji dosud největší pilotní výzvu dokonce i kdyby nebylo té nepřátelské palby.

„Vyhoďte ven střelivo a vodu!“ dávám povel intercomem. Cíl této mise se teď mění z nouzového dodání zásob na nouzovou evakuaci. Abychom našeho Huey odlehčili, vyhazujeme těžké bedny se střelivem a kontejnery s vodou původně určené pro Patty lidi.

„Ano, pane!“ přichází unisono odpověď od Raye a Richarda, když se začínají přemísťovat ze svých malých boxů do hlavního nákladního prostoru Huey. Právě když Ingemar dělá obrat na východ směrem k hoře a LZ, spěšně vyhazují poslední bedny s municí a kanystry s vodou.

Vzájemná blízkost kladasů a padouchů úplně vylučuje dělostřeleckou podporu. To je taktika, kterou se Charlie naučil v bitvě o údolí Ia Drang v roce 1965. Zaklapnou past blízko a Američané nemohou střílet, aniž by zasáhli vlastní lidi.

„Pane, ti dostávají pěkně na prdel,“ říká Thompson v intercomu, když dokončujeme náš přelet LZ ze západu na východ.

Zatímco Johansen pozorně provádí zatáčku o 180 stupňů

zpátky na západ, my ostatní se soustředíme na LZ pod námi. Stačila by naše jenom několikaminutová nepozornost na tomto východním kurzu a na úbočí hory bychom vytvořili svou vlastní LZ.

Cílová LZ teď bude na Johansenově straně Huey. Nevidím nic kromě mihotání plamenů ohňů, odrážejících se od interiéru kokpitu, když přelétáme LZ v opačném směru. Z LZ vzlétají bez varování ostré záblesky bílého světla. Najednou jsou osvětleny stromy a ostatní předtím nerozeznatelné obrysy kolem místa bitvy. Záblesky následují rychle po sobě a sluch nám za chvíli potvrzuje, co nám již řekl zrak - ty zásvity pocházejí od výbuchů přilétajících minometných granátů! Jsou to ty velké minomety NVA. Nikdo, kdo se nacházel na místě, kam střílela jedna z těch věcí, na to nikdy nezapomene. To ostré světlo, zvuk, tlaková vlna a střepiny drtící všechno, co jim stojí v cestě, jsou nezapomenutelné.

„Patty jedna-šestko, tady Python osmdesát-osm. Přepínám,“ hlásím se komukoliv, kdo mi může z toho masakru dole odpovědět.

Ubíhají vteřiny bez odezvy.

„Patty jedna-šestko, tady Python osmdesát-osm. Přepínám,“ volám znovu a potom ještě třikrát bez odpovědi.

„Tome, jestli je tam dole ještě někdo naživu, přistaneme?“ ptá se Ingemar.

„Pane Johnstone, ať to obnáší cokoliv...já jdu do toho...tedy pokud se rozhodnete přistát,“ hlásí se Richard Denning dobrovolně ještě předtím, než mohu zodpovědět Ingemarovu otázku.

„Hele! Já to tady mám za pár!“ prohazuje Ray Thompson.

„OK, šéfe, co říkáte?“ ptám se a po mé otázce nastává několik vteřin ticha.

„Pane Johnstone, já to mám za jedenadvacet a jedno vzbuzení. Vy to víte.“

„Šéfe, pan Johnson se neptal, kolik dní vám ještě zbývá; on se ptal, jestli chcete do toho jít,“ poznamenává Ingemar.

„To je jedno,“ říkám. „Z toho místa je nemohu dostat, Vietkong je moc blízko. Bez podpory bitevních vrtulníků jenom přidáme další těla a vrtulník k tomu, co jsme původně měli odtamtud dostat.“ Mluvím tónem hlasu, který má naznačit, že se jedná o konečné rozhodnutí.

Během následujících vteřin se nořím do úvah a hledám správnou odpověď. Dosud jsem nikdy neodepřel „jít do toho“, pokud byla šance alespoň jedna ku stu, že můžeme všichni přežít. Důkazem mé ochoty přistát i pod palbou jsou dva Huey ozdobené dřerami od kulek v ocasní části trupu a na rotorových listech...ale tahle situace je jiná. Šance přistát a znovu vzlétnout je téměř nulová a musím myslet na Thompsona. Za dvaadvacet dnů tady končí, a pokud bych to přežil tak nevím, jak bych se dokázal smířit s tím, že se mu něco stalo.

„Pythone šestko, Python osmdesát-osm. Přepínám.“ V tomhle potřebuji pomoc Boha a majora Beyera, ale mám volací znak jenom majora Beyera.

„Python šest, podejte hlášení o situaci, Osmdesát-osmičko. Přepínám.“

„SITREP: LZ Patty pod palbou. Opakuji LZ pod palbou. LZ je v tuto chvíli ostřelována automatickými zbraněmi a velkorážnými minomety. Mají zjevně těžké ztráty. Odhaduji, že na LZ je možná až šest stále živých mužů. Evakuace bez podpory Tom Cat není možná a myslím, že Patty lidem nezbývá dost času na to, abychom to stihli. Přepínám.“

„Osmdesát-osmičko. Tom Cat a Blue Max odletěli z LZ English asi před deseti minutami k vaší poloze. Monitoroval jsem rádiovou frekvenci Patty. Přepínám.“ Tom Cat jsou bitevní vrtulníky roty D 229. praporu; Blue Max jsou vrtulníky 2. praporu 20. pluku vyzbrojené raketami.

„Rozumím, Šestko,“ potvrzuji příjem s jistým ulehčením.

„Pythone osmdesát-osmičko, Tom Cat dva-šest. Přepínám.“ Ten hlas a volací znak mi jsou povědomé, ačkoliv jsem ještě neměl to potěšení setkat se s ním osobně.

„Tom Cat dva-šestko, ohlaste polohu. Přepínám.“

„Tom Cat dva-šest a naše čtyřčlenná skupina míří ke dnu údolí asi kilometr od něj. Pravděpodobně vidíme ohně v LZ! SITREP. Přepínám.“

„Dva-šestko, Patty jedna-šest a jednotka jsou přitisknuti nepřátelskou palbou k úbočí hory deset až patnáct metrů západně a jižně od těch ohňů. Momentálně jsou pod silnou palbou automatických zbraní ze severu, východu a jihu. Také jsou ostřelováni minometnými granáty velké ráže; místo jejich odpalování zatím není známo. Před malou chvílí ztracen kontakt s Patty jedna-šest. Současné podmínky v LZ nejsou známy. Naše poloha je severně, severozápadně od LZ, kurz dva-osm-nula stupňů ve výšce 1000 metrů. Pro identifikaci zapínám přistávací světlomet. Vidíte nás? Přepínám.“

Ingemar cvaknutím přepínače vysouvá a rozsvěcí naše přistávací světlo. Pokud jste dost nízko na to, aby byla palba z ručních zbraní účinná, zapnuté přistávací světlo v noci ve Vietnamu je pozvánkou k tomu, abyste se stali krocánem v honu na krocany. Tohle riziko jsem zvažoval proti možnosti srážky s přilétajícím strojem; nevím o nikom, kdo by přežil kolizi vrtulníků za letu.

„Osmdesát-osmičko, Dva-šestka, vidím tě!“ Ingemar okamžitě náš přistávací světlomet vypíná, ale nechává ho vysunutý, takže jej může zase hned rozsvítit, pokud by to bylo potřeba.

„Pythone osmdesát-osmičko, tady Blue Max jedna-jedna. Přepínám.“

„Blue Max jedna-jedničko, tady Python osmdesát-osm. Ohlaste polohu. Přepínám.“

„Roj dvou strojů Blue Max je hned za rojem Tom Cat a oba vás vidíme. Přepínám.“

Vnitřní pocit bezmocnosti je teď nahrazen rozjařeností. Palebná síla rojů Tom Cat a Max Blue je ohromná. Každý bitevní vrtulník Tom Cat nese dva šestihlavňové Gatlingovy kulometry ráže 7,62 mm, které mají kadenci 8000 ran za minutu, a 12 raket. Lidé z Blue Max jsou součástí leteckého raketového dělostřelectva

(ARA) 1. kavalerie. Jejich hlavní výzbrojí je 48 raket ve dvou raketnicích umístěných hned u dveří jejich Huey.

„Kavalerie dorazila!“ volá Thompson v intercomu.

„OK, Rayi. Vy jste chlap, co to má za pár! My ostatní jdeme do toho, ale jestli budete chtít, mohu zařídit, že poletíte s těmi ostatními kluky.“

„Pane Johnstone, já jsem o tom už přemýšlel! Víte, než jsem začal dělat tuhle práci, byl jsem pěšák a takoví, jako jste vy, mě mockrát vytáhli z průseru. Sakra, pane Johnstone, štvete mě, že se mi to muselo stát teď, když to mám fakt za pár, ale do prdele, přece nemůžu tyhle maníky opustit, pokud je nějaká šance je odtud dostat.“

Usmívám se tomu a obracím se na sedadle, abych se s Rayem setkal pohledem. „Zatraceně, Rayi, tohle je největší frajeřina jakou jsem kdy slyšel od chlápka, co to má za pár. Jste si tím jistý, Rayi?“

Když Ray zvedá palce nahoru, vracím se k situaci kolem nás.

„Tom Cat dva-šestko a Blue Max jedna-jedničko, navrhuji, abyste letěli s rozsvícenými polohovými světly! V údolí bude dost těsno. Python osmdesát-osm provede znovu průlet nad LZ ve výšce 1000 metrů od západu na východ. Zařaďte se při tom průletu za mě a hledejte záblesky minometů. Musíte je vyřídit jako první. Patty jedna-šest hlásil při posledním kontaktu dva zraněné, čtyři KIA, a že jsou skoro bez střeliva. Teď začínáme točit doleva na východ. Zapínám přistávací světlomet! Přepínám.“

„Tom Cat dva-šest, rozumím.“

„Blue Max jedna-jedna, rozumím.“

Během mého rozhovoru Ingemar již světlo rozsvítil. Jeho paprsek proniká tmou jako meč, ale kromě toho, co je osvětleno těmi ohni, venku nic nevidím. Připomíná mi to situaci, když jsem se ve Státech potápěl s dýchacím přístrojem v zakalené vodě bez potápěčské baterky. Není tam nic, čeho byste se mohli svými smysly zachytit. Nebýt přístrojů na palubní desce Huey, zdálo by se, že jsme zůstali bez pohybu trčet v prostoru a čase.

Když dokončujeme zatačku, vidím nápadná červená a zelená polohová světla těch čtyř strojů Tom Cat a obou vrtulníků Blue Max seřazených bok po boku. Jsou o několik desítek metrů níž a míří k západní straně úzkého údolí.

Pak začínají pomalu točit doprava, na východ, aby se zařadili za náš vrtulník.

„Tom Cat dva-šestko, roj Blue Max bude 1500 metrů za vámi a bude vás následovat. Přepínám.“

„Dva-šest, rozumím!“

Bitevní vrtulníky nejraději létají co nejnižší. Většina jejich pilotů vtípkuje, že ve výšce nad 450 metrů jim začíná téct krev z nosu. Stroje ARA naopak potřebují pro raketu letící k cíli větší výšku.

Zatímco Johansen manévruje s Huey zpátky na východ k přeletu nad LZ, zaznamenávám, že tma na východě se právě začíná vyjasňovat denním světlem. Uplynulo už půldruhé hodiny od našeho prvního kontaktu s Red Dogem.

„Patty jedna-šestko, Python osmdesát-osm. Přepínám.“ Žádná odpověď; opakují volání.

„Pythone osmdesát-osmičko, tady velení Patty. Přepínám,“ odpovídá nějaký hlas.

„Velení Patty. SITREP. Přepínám!“

„Osmdesát-osmičko, Patty jedna-šest je KIA a nevím, kolik ještě dalších! Přepínám.“

„Je teď LZ pod palbou? Přepínám.“

„LZ je pod palbou, opakují, LZ pod palbou. Je to střelba z automatických ručních zbraní a minometné granáty. Zbyl mi už jenom jeden zásobník se střelivem. Neznám stav ostatních. Osmdesát-osmičko, dostaňte nás odtud, prosím!“ Podle jeho přízvuku poznávám, že to je Jižan jako já. Hlas se mu chvěje.

„Vydrž, chlapče, my vás odtamtud dostaneme!“ říkám a snažím se o uklidňující tón. „Blížím se teď k vaší pozici přímo od západu! Zakroužím a přistanu ve vašem postavení ze stejného západního směru. *HNE*D se seberte a najděte zbytek vašich lidí! Bude to evakuace *jedním* vrtulníkem. Buďte připravení k nastou-

pení na palubu! ARA a bitevní vrtulníky jsou hned za mnou a budou ostřelovat váš obranný perimetr. Rozumíte? Přepínám.“

„Rozumím. Přepínám.“

Právě jsem dal v sázku životy těch lidí na zemi a životy své osádky. Kontroluji stav paliva, který se mi zdá dost nízký na to, co nás může čekat. Sundávám si mapy a všechno ostatní z klína, bezpečně je ukládám a pak se při našem novém přeletu LZ pozorně dívám. Jsme o několik desítek metrů níže než předtím a teď jasně vidím ten masakr. Rozeznávám na LZ asi tři muže, kteří se stále pohybují; ti ostatní tam leží bez hnutí. Nevidím na dna kráterů od výbuchů minometných granátů, ale myslím si, že by tam mohli být další živí.

Stejně jako předtím se nenadále rozpoutává úplné peklo. Do LZ proudí zelené stopovky a jeden nebo dva z těch vytrvalých malých Vietnamců začínají po nás střílet.

„Uхни doleva! Uхни doleva!“ křičím do mikrofonu, který mám kousek od úst. Johansen reaguje okamžitě. Ze svého sedadla na pravé straně vrtulníku nemůže vidět stopovky, které k nám míří po mé straně Huey. Pomalu stoupají z místa asi 30 metrů východně od LZ a pak se klenou zlověstným obloukem směrem k nám. Ten malej parchant dole míří kus před nos našeho stroje a přivádí nás tak do své palby. Jinými slovy, střely neopisují oblouk k nám, ale my jim míříme vstříc.

Jak Johansen točí ostře doleva, slyším známé *cvak* kulky pronikající letounem. Zní to, jako by někdo prostřelil plechovku od piva malorážkou. Otáčím se prudce na sedadle, abych zkontroloval osádku. Johansen je tak blízko u mě, že kdyby byl zasažen, všiml bych si jakéhokoliv trhnutí jeho těla nebo náhlé změny jeho schopností.

Ray a Richard se na mě dívají vykulenýma očima, ale neprojevují žádnou známku bolesti. S ohromnou úlevou ihned kontroluji přístroje sledující stav motoru. Všechno svítí zeleně a Huey nevydává žádné neobvyklé zvuky.

V LZ jsou vidět ostré záblesky v rychlém sledu dopadajících

minometných granátů. Jsme teď už dost nízko na to, abychom slyšeli svištlivé zvuky výbuchů, a je to znepokojující.

Přílet Tom Cat a Max Blue předznamenává nouzová rádiová komunikace. „Ježíši. Roji Tom Cat, uhněte doprava! Uhněte doprava. Ti zmetci jsou přímo pod námi! Dva-dvojko, toč okamžitě na jih! Dva-trojko, leť na sever!“

Bingo! Celý roj bitevníků letěl nad postavením minometů, které střílely na LZ, a s největší pravděpodobností byl přímo v trajektorii granátů. Huey se rozprchávají jako vrabci; letí na všechny strany ve snaze se těm granátům vyhnout.

„Tom Cat dva-šestko, tady Blue Max jedna-jedna. Držte se stranou...vidíme je! Jdeme na ně! Opakuji, jdeme na ně!“ Roj Blue Max byl výš a za rojem Tom Cat, když záblesky z minometů prozradily jejich postavení. Jsou v perfektní pozici, takže sklánějí přídě dolů na cíl a začínají s jeho ostřelováním raketami.

„Roj Tom Cat, tady Tom Cat dva-šest. *Didi mau!*“ I když je povel velitele letky ve vietnamštině, je jasný a stručný: „Vypadněme odtud!“

Jak Johansen dokončuje náš přerušovaný obrat doleva a stabilizuje nás západním kurzem, vidím vrtulník Blue Max útočící střemhlav. Rychle po sobě odpaluje na cíl dvojice raket, které za sebou nechávají stopy bílého fosforeskujícího kouře. Dvě, šest a pak osm raket nachází svůj cíl. Dokonce i z této výšky slyším, jak si šrapnely prosekávají cestu porostem. Vidím sekundární výbuchy střeliva NVA, které bez jakýchkoliv pochyb potvrzují, že toto je to správné místo.

S načasováním, které se dá získat jenom zkušenostmi a spoluprací, ukončuje první stroj ARA útok a druhý stroj ARA je již z 25% v náletu, kdy zaměřuje cíl. V okamžiku, kdy se jeho parták vzdaluje na jih, také on střílí rychle po sobě páry raket. Tenhle manévr, kterému se říká „vití věnečku sedmikrásek“, chrání odkrytý spodek odlétajícího vrtulníku. Není snadné se zvednout a střílet na Huey, když po vás jeho dvojka pálí raketami.



„Tom Cat dva-šestko, tady Python osmdesát-osm! Zaujměte pozici! Jdeme na přistání do LZ! Rozumíte? Přepínám.“

„Pythone osmdesát-osmičko, Tom Cat dva-šest rozumí! Tom Cat dva-dvojko, zařadte se za mě! Tom Cat dva-trojko a Tom Cat dva-čtyřko, zaujměte pozici! Rozumíte?“ Všechny tři stroje Tom Cat rozumí instrukcím svého velitele.

„Pythone osmdesát-osmičko, Tom Cat dva-šest, jste připraveni na vaši akci? Přepínám.“

„Dva-šestko, čekejte!“ Přepínám volič do polohy 2, což je FM rádio.

„Velení Patty... velení Patty, tady Python osmdesát-osm. Přepínám.“ Žádná odpověď.

Volání opakuji ještě dvakrát. Rádio ožívá hlasem: „Osmdesát-osmičko, velení Patty. Přepínám.“

„Velení, SITREP. Přepínám.“

„Osmdesát-osmičko, pořád jsme pod silnou palbou z východu. Během poslední minuty žádná palba. Přepínám.“

„Kolik vás je k vyzvednutí? Přepínám,“ ptám se.

Po pauze odpovídá hlas na druhé straně rádiové komunikace: „Osmdesát-osmičko, po spočítání to jsou čtyři známí pasažéři! Všichni ostatní jsou KIA...myslím. Máme jednoho těžce zraněného...silně krvácí! Přepínám.“

„Patty, přiletíme ze dna údolí směrem na východ. Máme na pozicích bitevní vrtulníky a ARA. Bitevní vrtulníky budou při našem přiletu ostřelovat nepřítele! Shromážděte své lidi na severní straně LZ a kryjte se. Přepínám.“

Patty potvrzuje přijetí pokynů.

„Blue Max jedna-jedničko, Python osmdesát-osm. Můžete je během našeho přiletu přitlačit k zemi? Přepínám.“ Tímto povelem žádám osádky Blue Max, aby přerušili svůj nálet na postavení minometů a připojili se k útoku na LZ.

„Nedělejte si starosti, Osmdesát-osmičko!“ zní odpověď. Podle zvuku hlasu a slabého zasténání jeho prvního pilota je mi jasné, že při odpovědi musel být Blue Max jedna-jedna v zatáčce s pře-

tížením minimálně 2g, když točil do vhodné pozice, než jeho dvojka dokončí útok raketami.

„Pythone osmdesát-osmičko, Tom Cat dva-šest. Jste připraveni k akci? Přepínám.“

„Osmdesát-osmička letí na západ a provede zatáčku doleva na východ. Přepínám.“

„Dva-šestko, tady Tom Cat dva-tři. Vidíme osmdesát-osmičku. Přepínám.“ Jakmile dva-šestka se svou dvojkou zahájí útok, dvatrojka a její dvojka musí pečlivě odpočítávat čas, aby byli v pozici vhodné ke střelbě ve chvíli, kdy dva-šestka bude útok končit. Teď je to otázka správného načasování příletu.

„Pythone osmdesát-osmičko, tady Python šest. Přepínám.“ Toto volání mě překvapuje. Číslo šest vždy označuje velitele roty. Najednou mi dochází, že ostatní, včetně majora Beyera a celého TOC tuhle frekvenci na LZ English sledují.

„Šestko, pokračujte!“ odpovídám a ve svém již přetíženém mozku si vyhražuji kapacitu pro další konverzaci.

„Startuje RRF (jednotka rychlé reakce). Přepínám.“

Krátká zpráva majora Beyera je plná nářeků, které ohromně zvyšují můj strach. Rychle se rozhlížím po své osádce. Nikdo z nich nezachytil to, co já, a vidím, že nepochopili důležitost té zprávy. Zdá se, že naši rádiovou frekvenci sleduje také „Black Horse“, velitelství 1. divize letecké kavalerie<sup>1</sup>. Vysílají RRF – jednotku pěchoty a rotu bitevních vrtulníků – protože se domnívají, že by protivník mohl být součástí mnohem většího uskupení vojsk NVA. Rád bych věděl, jestli všichni neletíme do pasti. Pokud ano, nebude to pro mě poprvé. Oblíbenou taktikou NVA je vlákat svou kořist do bitvy a návnadou jsou drobné přestřelky.

Potvrzuji, že jeho zprávě rozumím.

„Tom Cat dva-šestko, Python osmdesát-osm. Točíme. Přepínám.“

„Osmdesát-osmičko, Dva-šestka, rozumím. Zahajujeme nálet!“ Jeho hlas je klidný.

---

<sup>1</sup> Divize má asi 20 000 vojáků

Ruce a nohy mi reflexivně a podvědomě vklouzávají na ovládací prvky vrtulníku a říkám do intercomu: „Přebírám.“ Johansen mi pilotování Huey bez zaváhání přenechává.

Huey a já jsme zase jako jedno tělo. Když jsem přebíral řízení, Johansen už zahájil zatáčku doleva. Držíme se ve výšce 750 metrů. Razantně zmenšuji poloměr zatáčení a snižuji páku kolektivu, abych zahájil pomalé klesání k LZ, která je teď přímo před námi.

Při této ostré zatáčce vyhlížím „skleníkem“, zeleným okénkem ve střeše kokpitu Huey, a vidím stále hořící ohně na LZ. Pokouším se pohledem zachytit Dva-šestku a jeho dvojku, kteří již zahájili útok.

„Velení Patty, velení Patty, Osmdesát-osmička a ostatní jdou na finální přiblížení. Kryjte se. Rozumíte? Přepínám.“

Velení Patty po krátké pauze potvrzuje na pozadí palby z ručních zbraní příjem.

Tom Cat dva-šest asi tisíc metrů od LZ „spouští stavidla“ a zahajuje tak naprostou destrukci všeho kolem LZ. Začíná padat listí, malé stromy, všechn možný porost a – jak doufáme – také ti parchanti. Rakety vyhazují hromady hlíny do desetimetrové výšky. První rakety ověřují přesnost „voskovou tužkou nakresleného záměrného kříže“<sup>1</sup> Dva-šestky. Těsně předtím, než každá dvojice raket exploduje, Dva-šestka a jeho dvojka odpalují další pár...a pak další. S každou další dvojicí raket se bitevní vrtulník Dva-šest přibližuje k perimetru LZ a upravuje pozici svého stroje.

Když dvojice Tom Cat ukončuje svůj útok, asi 50 metrů od LZ pokračujeme v sestupu. Víím, že se do toho každou chvíli pustí raketami další dva stroje Tom Cat, aby pokračovaly ve vítí věnečku. Ovšem těch několik vteřin mezi ukončením útoku Dva-šestky a začátkem náletu těch dvou dalších strojů Tom Cat mě může zabít. Dva-trojka musí být na pozici a nalétávat již před tím, než skončí útok Dva-šestky. Chyba v načasování by nás vystavila velkému riziku.

---

<sup>1</sup> Protože vrtulníky nemají žádné důmyslné zařízení k zamíření kulometů nebo raket, piloti sledují trasu svých raket a na čelní sklo si dělají značku, která slouží jako nitkový záměrný kříž.

Moje soustředění na přistání narušuje hluk raketového motoru na tuhé palivo a pohled na jeho kouřovou stopu. Na místě je druhá parta Tom Cat. Načasování je perfektní, ale nervózně nadskakují, protože nás na cestě k LZ míjejí v nebezpečně malé vzdálenosti. Jsme už níž a blíže, než kam se dostala Dva-šestka při svém náletu a každou chvíli mi začne trápení. Kolem mého vrtulníku sviští rychlostí Mach 1 několik raket a mohu jenom doufat, že hoši z Tom Cat budou pořád tak přesní a nevpálí nějakou raketu do mého Huey.

Zblízka jsou výbuchy raket oslepující, a tak musím neustále přizpůsobovat zrak. Dokonalé vnímání je mimořádně důležité, zejména vyhledávání pařezů a pahýlů stromů na přistávací ploše, sklon terénu, odhad velikosti LZ kvůli volnému prostoru pro otáčející se listy rotoru a umístění vrtulníku v blízkosti evakuovaných osob. Tahle mise bude pro mě znamenat nový význam pojmu „bojem ostřílený“.

Ve 30 metrech rozeznávám plochu LZ. Stále tam plápolají ohně. Dna kráterů od výbuchů minometných granátů jsou černá a zdají se být nekonečně hluboko. Kvůli mihotavému světlu ohňů na ploše LZ se nedá jejich hloubka přesně odhadnout.

„Johansene, připravte se!“ přerušuji ticho v intercomu. Ten povel nebyl v podstatě nutný. Již položil ruce blízko k pákám cykly a kolektivu a nohy má na podlaze vedle pedálů pro ovládání směru letu.

„Palba povolena, šéfe!“ křičím a šéf osádky a střelec začínají střílet z kulometů M60 zavěšených ze stropu Huey na popruhu. Ještě než dořeknu slovo „palba“ roje kulek bičují džungli vlevo a vpravo od stroje. Střelci rychle přenášejí palbu nejprve dopředu a pod sebe a pak přímo před sebe a zase dopředu.

Zvedám před vrtulníku, abych zpomalil. Spíše než přístroje mi zkušenosti a zvuk napovídají, že se naše dopředná rychlost snížila na 20 uzlů a blížíme se režimu visení.

Teď se spíš než čelním sklem dívám průhledovým oknem mezi nohy a pedály, abych viděl LZ pod sebou, a přibližuji se k jejímu

okraji. Huey se pohybuje dopředu rychlostí 15 až 20 uzlů. Jak pokračujeme ve zpomalování dopředného pohybu, začínáme klesat, což je způsobeno dosažením přechodového režimu letu, kdy vrtulník přechází z visení do dopředného letu a naopak.

Zvedám páku kolektivitu, abych zvětšil úhel náběhu rotorových listů a Huey na to reaguje. Obrovský rotor o průměru 14 metrů začíná zabírat. Celý pohonný systém, včetně turbínového motoru, reduktoru, listů nosného rotoru a zadní vrtulky, začíná lapat po vzduchu, aby se v něm stroj udržel, a vydává nový hvízdavý zvuk o vysoké frekvenci.

Jen několik metrů pod vrtulníkem ubíhají vysoké stromy, jejichž siluety osvětlují ohně požárů, a prudce se zmítají v hurikánu vzduchu, vyvolávaném rotorovými listy. Připomínám si, že mám vrtulník natažený s ocasem níž a před tím, než sestoupíme, se vyrovnávací rotor nesmí dostat do kontaktu se stromy.

„U vrtule je volno, pane,“ volá Thompson přes intercom. Vyklání se z kabiny, takže má přímý výhled jak na linii stromů, kterou jsme právě přeletěli, tak i na vyrovnávací rotor.

Při nulové dopředné rychlosti ve výšce 10 metrů plynule snižuji páku kolektivitu a začínáme kolmo klesat na malou mýtinu. Při sestupu se střídavě dívám přímo před sebe a vyklenutým okénkem v přidi dolů, abych posoudil situaci v LZ. Pod vrtulníkem se terén hrozivě sklání směrem ke dnu údolí a LZ je plná pahýlů porostu a kráterů od explozí granátů. Pokud zachováme současný postup, budeme viset tak vysoko, že nebude možné dostat Patty lidi na palubu.

„Zastavit palbu – otáčím doleva!“ volám do intercomu.

„U vrtulky volno, pane,“ dostávám odpověď po utichnutí kulometů.

Thompson i Denning se riskantně vyklánějí ze svých dveří, aby měli výhled na nosný i vyrovnávací rotor. Pokud by kterýkoliv z nich do něčeho narazil, čekala by nás jistá smrt. Na takovém svahu bychom dopadli na LZ a skutáleli se do údolí jako ohnivá koule.

Když vyšlapávám levý pedál, abych otočil trup kolem svislé osy doleva, opakovaně kontroloju otáčkoměr motoru a nosného rotoru, jestli neztrácím výkon. To by byla ta největší katastrofa, protože jsme teď uprostřed LZ a můžeme jenom stoupat nebo klestat. Pokud bychom ztratili výkon, vrtulník by začal pomalu sestupovat k zemi a vzhledem k úhlu sklonu terénu v LZ by se jako první dotkly země konce listů nosného rotoru. Pokud k tomu dojde, rotor se od vrtulníku utrhne.

Nevnímám ta jatka v LZ, ani střelbu kolem sebe. Nesmírně ve mně narostl pocit strachu. V té chvíli se víc bojím smrti kvůli nějaké drobné chybě v mé pilotáži, než smrti způsobené nepřítelem. Když dotáčím o 90 stupňů doleva od směru příletu, soustřeďuju se na stromy přímo před sebou a občas mrknu dolů vypouklým okénkem. Pokračujeme v sestupu.

„HLASTE, JESTLI JE OKOLO ROTORŮ VOLNO!“ volám. Naše životy teď závisí na každém z nás.

„Můžete dolů – zbývá dva a půl metru, dva metry – vrtulka volná, pane,“ hlásí Ray.

„DOST! DOST!“ křičí Johansen a Denning, kteří jsou na vyšší straně svahu, když se dostáváme na nejnižší bod, kam ještě můžeme bezpečně sestoupit. Visíme asi metr až metr a půl nad zemí. To znamená, že když se vezme v úvahu sklon terénu, konce rotorových listů musí být necelý metr nad zemí. Mám sucho v puse. Až budou Patty lidé spěchat na palubu, nevběhne někdo z nich zbrkle do točících se rotorových listů? Listy budou přibližně ve výšce pasu těch, kdo by běželi z kopce.

„AŽ SE NEDOSTANOU DO ROTORU! AŽ SE NEDOSTANOU DO ROTORU!“ křičím do intercomu.

Vidím jenom přímo před sebe na místo, kde jsem si zafixoval výšku visení, v níž chci stroj udržet. Při pomýšlení, že někdo vběhne shora do našich rotorových listů, mi tuhnou všechny svaly v těle. Nebudu to vidět, takže se připravuju na velký úder, až se nějaké tělo střetne s listem.

Dva členové osádky se v zadní části horečně pohybují, což

rychle mění polohu těžiště vrtulníku a musím na to okamžitě reagovat. Zaznamenávám, že Thompson opouští své místo v Huey na nižší straně svahu a skáče k otevřeným dveřím nákladního prostoru na opačné straně, aby provedl můj rozkaz. Aby to mohl udělat, musel odpojit svou přilbu od intercomu. Křičí z plných plic. Slyším ho rvát, ale nerozumím, co říká.

Huey se najednou zhoupne doprava. Protože je šéf odpojen, nikdo mě nevaruje předem. Někdo se právě venku postavil na ližinu. Z křiku a zmatku vzadu usuzuji, že máme prvního pasažéra.

Překotné pobíhání a lomození vzadu pokračuje. Huey se začíná vypořádávat s dodatečnou zátěží. Zvedám páku kolektivitu, abych zvýšil výkon a udržel stálou výšku nad terénem LZ. Při tom se dotýkám Johansenových rukou a nohou, které jsou blízko ovládacích prvků; visíme s vrtulníkem jako jeden muž. Koutkem oka vidím, že i on hledí přímo před sebe na neviditelný bod, který pro něj představuje referenci pro ustálenou výšku visení.

Kolik lidí to přežilo? Bude jich víc, než jsme schopni evakuovat? Kdo tam v tom případě zůstane?

Nosnost vrtulníku je dána relativní výškou, což je skutečná výška přepočtená na teplotu, vlhkost a barometrický tlak. Vrtulníky lépe visí v chladnějším a sušším, tedy hustším vzduchu. Ve Spojených státech může Huey snadno přepravovat čtyřčlennou osádku plus až deset vojáků v závislosti na váze jejich výstroje a výzbroje. Ve Vietnamu snižuje tropické vedro a vlhkost maximální bezpečnou nosnost na šest vojáků s výstrojí a výzbrojí. Máme výhodu v tom, že tito přeživší nebudou mít s sebou nic, kromě kalhot a triček, a že je teď nejchladnější část tropického dne...těsně před svítáním.

Štrachání vzadu pokračuje, já stále zvyšuji výkon a s obavami sleduji na přístrojové desce hodnotu otáček nosného rotoru; ručička se pořád drží na 370 otáčkách za minutu.

Poprvé myslím na možnost, že mě zastřelí. Jsem v necelé třetině svého ročního turnusu. Nejprve jsem se považoval za nesmrtelného. Umírají jenom ti ostatní. Teď to je realita. Už víc než

60 vteřin mého života jsme nehybným cílem. Zdá se to spíš jako věčnost.

Blízký zvuk explodujících raket však strach zahání. Úplně jsem zapomněl na rtulníky Tom Cat a Max Blue, které dělají svou práci s přesností chirurga. Dva-šestka teď musí provádět svůj druhý nálet. Zvuk střelby a výbuchů raket se liší. Exploze rakety je praskavá rána a podobá se dopadu hodně těžkého předmětu na kartónovou krabici plnou papíru nebo krokům nějakého obra v uschlém lese. Přes stromy, které mě obklopují, nevidím bílé záblesky výbuchů, ale občas zahlédnu jasně oranžové svítící koule, jak se vlní vzhůru a rozptylují se ve tmě.

Třese mnou rána pěstí do ramene. Pěst, patřící Thompsonovi, ukazuje palcem nahoru. Rychle jí pohybuje nahoru a dolů – jsme plně naloženi a můžeme letět.

Nemám tušení, kolik je na palubě pasažérů. Podstatné je jenom to, že máme dostatečný výkon pro vertikální stoupání. Asi v šesti metrech nad zemí ztrácíme „přízemní efekt“ a prožíváme chvíle vážného nebezpečí.

Na chvilku pouštím přímo před sebou z očí referenční bod pro výšku visení a letmo se dívám zeleným plexisklem nad hlavou. Vrcholy stromů, které se zdály být tak daleko, jsou teď mnohem hrozivější překážkou mého přežití, než byly předtím. Proud vzduchu od rotorových listů Huey zvedá ze země v LZ k noční obloze listí, větvičky a prach. Když se dostanou z dosahu záře hořících ohňů, ztrácím o jejich trajektorii přehled.

Dál zvedám páku kolektivu, abychom pokračovali ve stoupání.

Huey líně reaguje, ale referenční bod přede mnou neustále klesá. Svist turbíny našim cvičeným uším oznamuje, že je Thompsonův stroj přetížený. Zadrhnutí tohoto svištění by hlásilo naši zkázu výstižněji než jakýkoliv přístroj. Intercom je tichý, protože osádka napjatě naslouchá. Hledím znovu vzhůru.

Teď, blízko ukončení našeho kolmého stoupání nastává to, čeho jsem se obával - svist turbíny zní zřetelně odlišnou frekvencí! Požaduji od turbínového motoru Lycoming větší výkon,



než je schopen dodat. Jsme devět metrů nad terénem LZ, velice blízko vrcholům stromů na nižší straně svahu, ale máme vážný problém. S Johansenem upíráme pohled na otáčkoměr na přístrojovém panelu. Potvrzuje to, co jsme už poznali sluchem. Vyšlapávám levý pedál úplně dopředu, ovšem Huey se začíná pomalu otáčet doprava...je neovladatelný.

Mám sucho v puse a v ušních bubínkách cítím tep srdce. Pokouším se nezpanikařit a probírám v hlavě všechny možnosti. Napadá mě odpověď.

Vyrovňovací rotor, který udržuje vrtulník ve stálé poloze vůči nad ním rotujícím listům, spotřebovává velkou energii. Můj obvyklý postup vyrovnat stáčení stroje doprava vyšlápnutím levého pedálu by se setkal s nejistým výsledkem. Uvolňuji levý pedál a letoun se začíná rychleji otáčet doprava kolem své vertikální osy. Moje přirozené nutkání vyšlápnout levý pedál je tak silné, že nedokážu levou nohu nadzvednout. Nutím svou levou nohu povolit pedál tím, že razantně vyšlapávám pravou nohou opačný pedál a tím se mi daří levý pedál povolit.

Johansen něco mumlá při vypnutém mikrofonu. Nevím, jestli mě chce povzbudit, nebo odříkává modlitbu. V tu chvíli by se hodilo obojí.

V polovině otočky se na palubní desce rozsvěcí varovná kontrolka nízkých otáček rotoru a ozařuje celý kokpit. V intercomu to pronikavě píská – je to potřetí, co něco takového slyším za letu.

Mírně snižuji páku kolektivu, pak ji instinktivně o kousek zvedám zpátky a zase, jako bych si to rozmyslel, ji sunu dolů. Nejsem si vůbec jistý tím, jaké by bylo nejlepší řešení, a teď používám dva způsoby současně. Trochu nahoru...kousek dolů...trochu nahoru...kousek dolů. Pohupování a ždímání. To je určitě to pravé. Když trochu uvolním tlak na kolektiv, varování nízkých otáček utichá jenom proto, aby se při přitažení páky zase rozeznělo.

Když uvolním trochu víc levý pedál a umožním tak vrtulníku trochu rychlejší otáčení doprava, mohu trochu víc zvednout kolektiv. Nedokážu říct, jestli ve skutečnosti stoupáme, dokud se

příd čtyřikrát nebo pětkrát neotočí a pak vidím přes vrcholky stromů na nižší straně svahu.

Další otočka to ukáže. Jsme už nad vrcholky stromů, ale když skloním příd k letu dopředu, ztrácím vztlak. Část energie spotřebovávané k vertikálnímu vzletu se teď musí využít pro let dopředu. Je přirozenou tendencí vrtulníku, že se zklidní, a tento jev se za normálních okolností dosáhne dodatečným výkonem; ale my jsme už na jeho maximu, a tak se rozhoduji nechat Huey udělat další úplnou otočku a vystoupat předtím, než skloním příd ke dnu údolí.

Při poslední otočce tlačím ovládací páku cykly mezi nohama dopředu. Začínáme pomalu stoupat spirálovým pohybem z LZ. Když se v Johansenově okénku po mé pravé straně objevuje dno údolí, dělám zoufalý krok – potlačím cykliku přímo dopředu k palubní desce. Ale otáčení trupu našeho stroje setrvačností pokračuje i po tomto zásahu do systému řízení. Cítím, že pohyb cykly začíná působit. Škobrtající Huey se začíná pomalu pohybovat dopředu. Když se otáčení přídě letounu zastavuje, konečně vyměňujeme výkon potřebný ke stoupaní za dopředný pohyb, a tudíž začínáme klesat k vrcholům stromů pod námi. Teď jsem tomu manévru svěřil naše životy a není cesty zpět. Varovný signál nízkých otáček je strašný křik bolesti Huey; rvu z něho vnitřnosti.

Při rychlém klesání k prvnímu stromu musím bojovat s nutkáním zvýšit výkon. To by otáčky rotoru ještě víc zpomalilo a vedlo by to k ještě rychlejšímu klesání. Nechávám to svému osudu.

Ližiny se zachytávají za vrchol toho stromu a pak se uvolňují. Silně tlačím cykliku dopředu a padáme podél úbočí hory dolů. Okamžitě získáváme rychlost vůči vzduchu a ztrácíme otáčky. Jak nabýváme dopřednou rychlost, Huey sebou zmítá. Opět letíme. Ačkoliv ručička výškoměru divoce kmitá a ukazuje rychlé klesání, sklon hory směrem ke dnu údolí je větší, než tempo našeho padání.

Dokázali jsme to – naše apokalypsa musí ještě počkat. Johansen mě plácá po zádech a v intercomu je slyšet hlahol vysvobo-

zení a radosti. Zřetelně cítím Rayův a Richardův dupot na hliníkové podlaze a slyším jejich tleskání. Jsou šťastní, že jsou naživu.

„Python osmdesát-osm je pryč z plochy,“ hlásím ostatním letounům.

Vedoucí roje ARA komentuje náš cirkusový kousek nad vrcholky stromů. „Osmdesát-osmičko, Blue Max jedna-jedna. Zdá se, že jste si tam užili trochu srandy. Přepínám.“

Protože nemám čas na formální odpověď, klíčuji dvakrát rádiem, abych ty kecy zarazil.

„Pythone osmdesát-osmičko, Tom Cat dva-šest. Zůstal někdo v LZ? Přepínám.“

Nevím a žádám Dva-šestku, aby počkal. Dávám přepínač do mezipolohy pro hovor v intercomu: „Tak co, šéfe? Zůstal tam někdo?“

„Pokud vím, pane, tak jenom těla mrtvých.“

Vracím přepínač zpátky a předávám informaci Dva-šestce. Potvrzuje příjem zprávy se zklamáním v hlase. Rád by celou oblast i s LZ převrátil vzhůru nohama, ale to bude muset počkat, dokud tam jsou KIA. Ale jeho roj a chlapci z ARA touží po krvi a budou pokračovat v ostřelování perimetru vyklizené oblasti, dokud nedorazí pomoc nebo jim nedojde střelivo.

„Pythone osmdesát-osmičko, Tom Cat dva-čtyři. Pokouší se s vámi spojit Python šest. Přepínám.“

Sestoupili jsme už příliš nízko na to, abychom měli přes horu zřetelný příjem.

„Tom Cat dva-čtyřko. Předajte zprávu. Přepínám.“

Major Beyer požaduje okamžitě SITREP. Tom Cat dva-čtyři vyřizuje, že jsme venku z LZ a míříme k přistávací ploše pro příjem zraněných, ale v LZ je stále mnoho KIA. Víím, že Beyer bude koordinovat akci RFF k transportu těch, co tam zůstali.

Předávám pilotáž Huey Johansenovi a dívám se přes pravé rameno, abych si poprvé letmo prohlédl naše nové pasažéry. Když si prohlížím jejich tváře, pohledem se střetávám s očima každého z nich. Dívají se upřeně před sebe s tvrdým, chladným a prázd-