

# OPERACE STEPNÍ POŽÁR

Zážitky předsunutého leteckého návodčího  
z tajných operací vietnamské války



**TOM YARBOROUGH**

OMNIBOOKS

# Operace Stepní požár

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
[www.omnibooks.cz](http://www.omnibooks.cz)  
[www.e-reading.cz](http://www.e-reading.cz)  
[www.palmknihy.cz](http://www.palmknihy.cz)



**Tom Yarborough**

**Operace Stepní požár – e-kniha**

Copyright © Omnibooks, 2018

Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

Copyright © 2013 Thomas R. Yarborough  
Translation © 2018 Vlastimil Dominik

ISBN 978-80-882-7402-5 (tištěná kniha)  
ISBN 978-80-882-7409-4 (ePDF)  
ISBN 978-80-882-7407-0 (ePUB)  
ISBN 978-80-882-7408-7 (Mobi)

**TOM YARBOROUGH**

**OPERACE  
STEPNÍ POŽÁR**

Zážitky předsunutého leteckého návodčího  
z tajných operací vietnamské války

**OMNIBOOKS**

**2018**

## ÚVOD

Když jsem poprvé položil pero na papír, abych začal s psaním této knihy, mým původním záměrem bylo popsat svůj rok boje ve Vietnamu jako předsunutého leteckého návodčího. Tento cíl se rychle změnil. Pozornost jsem ihned soustředil na přemýšlení o svých osobních zážitcích jako nástroje pátrání po mimořádných událostech obklopujících supertajnou Studies and Observations Group – SOG – nejutajovanější americkou vojenskou jednotku sloužící ve vietnamské válce. Jako pilot letectva jsem nebyl v takovém postavení, abych znal pozemní operační detaily tajného programu nazývaného „Operace Stepní požár“, zahrnující dramatické případy Laosu a demilitarizovaného pásma, vedené speciálními jednotkami. Ale doufal jsem, že je rozvinu přidáním pohledu předsunutých leteckých návodčích armádního letectva, kteří průzkumné týmy SOG na jejich nebezpečných misích daleko za nepřátelskými liniemi podporovali. Pro mne, kdo se snaží spojit historické zdroje roku intenzivního boje protkané životy – a umíráním – desítek spolubojovníků, to představuje skličující a možná dokonce nezvládnutelný úkol. Myslím si, že jsem byl za daných omezení úspěšný. Přesto stále pocituji jistou nespokojenost a zklamání, že jsem nedokázal říct „celý příběh“.

Jednak jsem cítil povinnost zdůraznit, že se „celý příběh“ vyvíjí, jak dokazuje fakt, že se jako národ znovu nacházíme zataženi do nekonvenční války, do bitvy vnucené nám teroristickými útoky z 11. září 2001. A stejně jako ve Vietnamu jsou speciální jednotky americké armády v Afghánistánu v přední linii, operující v naprostém utajení, aniž by si plně uvědomovaly nebezpečnost misí, které podnikají. Domnívám se, že současní novináři a historici, zkoumající omezené množství dostupných informací o speciálních operacích v Afghánistánu, budou naštvání kvůli bezpečnostním omezením a kvůli tomu, že se nebudou moci dovědět „úplný příběh“. Ale pokud se jim to podaří, bude zřejmé, že přímá spojitost mezi Zelenými barety ve Vietnamu a novou generací speciálních jednotek v Afghánistánu je zcela funkční a založená na stejném profesionalismu, oddanosti a sebeobětování. Doufám, že his-

torici nebudou nuceni čekat třicet let, než se odhalí závoj tajemství a informace budou k dispozici ke studiu, analýzám a k vyprávění další impozantní kapitoly „úplného příběhu“.

Během uplynulých let od zveřejnění prvních zestručněných příběhů SOG jsme byli svědky ohromujícího nárůstu množství veřejně dostupných informací o dokonce těch nejtajnějších operacích ve vietnamské válce. Konec studené války a odtajnění milionů dokumentů v mnoha případech doslova zrušily bezpečnostní omezení, která kdysi ovlivňovala náš náhled na „oficiální“ americké zkušenosti ve Vietnamu. Stejně bezpečnostní filtry také bránily těm z nás z armády, kdo psali o této válce. Náš pohled neustále zamlžovala naše závislost na veřejných zdrojích a dodržování byrokratických zákonů, jako zákona o špionáži z roku 1917 a Titulu 18 americké sbírky zákonů, část 798, která stanovuje trest odnětí svobody v trvání deseti let a pokutu deseti tisíc dolarů za prozrazení tajemství. Ve většině případů jsme požadavek chránit utajované informace respektovali, i když někdy neochotně, ačkoliv to znamenalo vypustit z příběhu nejdůležitější fakta a klíčové události. Většina z těchto filtrů teď už neexistuje a omezení skončila.

Omezení testovali zejména tři autoři-historici a otvírali složky SOG. V knize *Tajná válka proti Hanoji* se autor Richard Schultz soustřeďuje na širší obrázek a vytvořil důkladně prozkoumanou a zasvěcenou studii o tajných speciálních operacích SOG v kontextu války v jihovýchodní Asii. John Prados v knize *Krvavá cesta: Ho Či Minova stezka a vietnamská válka* nabízí s použitím nedávno odtajněných dokumentů, ústních historek, vzpomínek a rozhovorů nejpodrobnější a dosud úplnou historii americké snahy zablokovat Ho Či Minovu stezku a obrovského severovietnamského úsilí ji vybudovat a udržet ji otevřenou. Kniha Johna L. Plastera *SOG: Tajné války amerických komand ve Vietnamu* je na operační úrovni nejlepším dílem o odvaze a obětavosti průzkumných týmů vedených speciálními jednotkami procházejících riskantně „plotem“ do Laosu, Kambodže a Severního Vietnamu.

Průkopnické úsilí Schultze, Pradose a Plastera mě inspirovalo k přehodnocení mého popisu podpory průzkumných týmů SOG. Pro vysvětlení; tuto knihu jsem nenapsal pouze na základě „mystických souzvuků paměti“. Většina tohoto materiálu pochází z rozsáhlého deníku, který jsem si vedl v Danangu, spolu s úryvky z aktuálních audiokazet použitých k záznamu průběhu mnoha mých vzdušných misí. Kdykoliv

to bylo možné, porovnával jsem fakta, data, jména a detaily událostí s historickými dokumenty nebo jsem o nich mluvil s přeživšími účastníky. Ukázalo se, že dvanáct set stránek deníku je pro mne nedoceníitelných nejméně ze dvou důležitých důvodů. Jednak mi pomohly oživit atmosféru tehdejší rušné doby a rekonstruovat a interpretovat události jak jsme je tehdy viděli a vnímali v aktuálním kontextu kontroverzní války. Také mi poskytly nepostradatelnou kontrolu vlastní paměti ohledně čtyřiceti let starých událostí nebo posloužily jako pojistka někdy vybledlých nebo zkreslených vzpomínek mých spolubojovníků.

I když to, že hlavní rysy mé původní knihy vyžadovaly jen malé změny, ve mně vyvolaly pocit tichého uspokojení, přesto jsem přivítal příležitost zaktualizovat, vylepšit a rozšířit záběr mého deníku zahrnutím dodatečných souvislostí a podrobností původně uzavřených v nějakém zaprášeném sejfu v Pentagonu označeném nápisem „Přísně tajné“. Předsunutí letečtí návodčí operace Stepní požár měli o akcích perfektní přehled a jejich mise a zážitky z tajné války SOG jsou nedílnou součástí „úplného příběhu“. Jsem hrdý a poctěný, že mohu jejich část příběhu vyprávět.

Uznávám, že kniha *Operace Stepní požár* pravděpodobně trpí stejnými neduhy jako většina jiných vzpomínkových publikací – zabýváním se sám sebou a omezeným širším kontextem. Abych omezil to první, co jeden neznámý filozof označil za „vzpomínky reprodukované egem“, snažil jsem se o vyvážené líčení událostí odehrávajících se během let mého bojového nasazení jako leteckého návodčího včetně problémů, chyb, omylů a mentálních pochybení. To vše během válečné zkušenosti dozrávání, přizpůsobování se a přežívání v prostředí, na které nemůže být nikdo úplně připravený. Zvládnutí problému omezeného kontextu se ukázalo být trochu složitější. Můj pohled jako velice mladého pilota vtaženého do zápalu bitev a do příslovečného válečného zmatku určovala moje práce – létat a bojovat. O strategii a rozhodování v bitvách vybojovávaných každý den jsem ve většině případů neměl tušení. Abych toto úzké zaměření nějak vykompenzoval, pokusil jsem se příběh rozšířit o související informace z jeho pozadí, nově odtajněné skutečnosti a o trochu autentického historického pohledu. Svě vzpomínky však nelíčí jako historii, protože to je úkolem další generace. Ale tvrdím, že tohle zaktualizované vydání je příspěvkem k historii, a přispěje nejen budoucím badatelům, ale také běžným čtenářům pokoušejícím se pochopit spletitost a nuance amerického válčení v jiho-východní Asii.

Ovšem tahle kniha je konec konců o vietnamské válce viděné mým osobním filtrem. Je neuhlazená, a proto je na některých místech nevyhnutelně drsná. Ovšem doufám, že i za cenu urážky citů je zajímavá a nezkršená, a že se mi podařilo co nejvíce omezit hrozbu zabývání se sám sebou a úzkého pohledu na tehdejší události.

*Tom Yarborough  
West Springfield, Virginia  
15. srpna 2013*



## PŘEDMLUVA

*30. června 1970*

Jako většina dohod to začalo podáním ruky. Kapitán Fuzzy Furr mi popadl ruku, potřásl mi s ní, usmál se a řekl: „Od úplného začátku jsem věděl, že se přidáte. Vítejte ve Stepním požáru. Vítejte v klubu.“

Vůbec jsem nevěděl, co to znamená, být členem klubu, ovšem ten poslední den před začátkem mého přijetí jsem byl zmatený, když jsem uvažoval o zjevně improvizované prozřetelnosti, podivném sledu událostí - ať už jakýchkoliv - jež se spojily, aby mě přivedly k roli předšunutého leteckého návodčího v operaci Stepní požár. Když jsem přemítal nad svým rozhodnutím vstoupit do „klubu“, seděl jsem neklidně v baru důstojnického klubu v Danangu, jehož dusný vzduch byl prosycen cigareto-  
vým kouřem. Jakýsi major, navigátor letounu palebné podpory AC-119K z 18. letky speciálních operací, nás víc než hodinu obšťastňoval svými bojovými zážitky z jihovýchodní Asie nebo riskantními podniky na palubě KC-135 velitelství strategického letectva. Používal rychle se šířící fráze jako „nukleární zastrašování“, „inspekce operační připravenosti“ nebo „vztahy mezi velením a řízením“. Co mělo cokoli-  
v z toho společného s Vietnamem? Když major slovy vyhrál studenou válku, obrátil se na mne a zeptal se: „A co děláte vy?“ Začal jsem odpovídat, jak nejpoctivěji jsem uměl a vysvětloval jsem mu, že jsem předšunutý letecký návodčí. Ale z nějakého důvodu jsem mu najednou začal vyprávět, že jsem se právě zapojil do tajné organizace nazývané Stepní požár. Jakmile jsem ta slova vypustil z pusy, instinktivně jsem si uvědomil, že bych měl mlčet, protože ten navigátor nemusí tuhle informaci znát. Znepokojující pro mne bylo, že zatímco major nemusel tu informaci vědět, povedl se mi dokonce ještě patetičtější paradox, protože ačkoliv jsem to já potřeboval nutně vědět, neměl jsem o tom ani páru. Právě jsem se dobrovolně přihlásil na přísně tajnou misi, o níž jsem prakticky nic nevěděl. Všechno, co se na ní mělo odehrát, představovala přesvědčivost Fuzzyho Furra. Naštěstí ta chvíle pominula. Major na to mé prozrazení jen zavrčel a během několika vteřin nám

zase začal vyprávět, jak vyhrál válku ve Vietnamu, a naprostá rozumnost jeho argumentů udělala na všechny přítomné dojem.

Cítil jsem se značně zahnaný do úzkých a neustále jsem si říkal: „To je ale potrhlý konec června.“ Když jsem si vybavil podivné události 28. června, jen před dvěma dny, honily se mi hlavou další zmatené myšlenky.

Mohl jsem něco tušit, jakmile kapitán Frank „Fuzzy“ Furr, velitel supertajné letky Covey Stepní požár, zamířil přímo ke mně, když jsem procházel operace letky Covey (volací znak; pozn. překl.). Týpci ze Stepního požáru se jen málo stýkali s ostatními; na zpravodajském pracovišti měli dokonce svou vlastní místnost pro porady před misemi, což bylo přísně tajné místo, kam jsme neměli přístup. Podle Frankova výrazu jsem okamžitě vytušil, že mu jde o něco víc než jen o obyčejné popovídání.

Fuzzy Furr byl pomenší podsaditý muž s postavou jako požární hydrant, ale pevný jako skála. Pod jeho napůl rozepnutou leteckou kombinézou bylo vidět šedivé tričko s obrázkem OV-10 a sloganem „Let na mírovém nebi Laosu“. Byl přirozeně společenský, přátelský a v klubu jsem ho slyšel vyprávět nejlegračnější příběhy, jaké jsem kdy slyšel. Když ke mně ten bývalý pilot F-102 přišel, rozhlédl se po místnosti jako by se chtěl ujistit, že jsme tam sami, pak mě popadl za paži a zatáhl mě do kouta. Velice odměřeným tónem mi řekl: „Tome, všichni jsme se o tom bavili a chceme, abyste přešel do Stepního požáru.“ To bylo všechno. Žádná předchozí příprava, žádné přesvědčování, žádné vysvětlování, jen ekvivalent hesla „Strýček Sam tě chce“. Jistým způsobem mi to připomínalo nabídku bratrství, ale z výrazu Fuzzyho očí bylo jasné, že to myslí naprosto vážně. Nastala krátká trapná pauza, kdy jsem čekal, že mi ke svému původnímu sdělení ještě něco řekne. Když nepromluvil, ujal jsem se slova já.

„Fuzzy, já nevím, co bych na to řekl. Já ani netuším, co vlastně děláte. Mohl byste mi naznačit, čím bych vám mohl přispět?“

S úsměvem řekl: „Bohužel. Nemohu vám říct nic jiného, než že je to pro předsunutého leteckého návodčího v současnosti nejvíce vzrušující mise. Když se přidáte, úplně všechno vám řekneme. Mohu vám slíbit, že tím budete nadšený.“

Protože moje první otázka k ničemu nevedla, vytasil jsem na něj druhou. „Proč já? Jsem v bojovém nasazení teprve šest týdnů. Myslel jsem, že berete jen lidi, kteří mají s létáním nad Ho Či Mínovou stezkou šestiměsíční zkušenost.“

„To je jednoduché,“ odpověděl, „jste trochu starší, jste jedním z mála z Covey, kdo kdy spolupracoval s jednotkami v boji, a byl jste sestřelený a zraněný – a dobře jste to zvládl. Prostě si myslíme, že byste se k nám hodil.“ Při snaze strávit Fuzzyho slova jsem si říkal, proč je pro něj důležité, že jsem byl sestřelen a zraněn. Také jsem si vzpomněl na starou zásadu, že by se člověk neměl dobrovolně na nic hlásit.

„Poslechněte, Fuzzy. Nevidím důvod, proč bych se do toho měl pouštět, zvlášť když mi o tom nechcete říct ani prd. Kromě toho bych měl za pár měsíců povýšit na leteckého instruktora, a to je něco, čeho skutečně chci dosáhnout; je to jakýsi osobní cíl. Chápete mě?“

„Samozřejmě, poslouchám vás,“ řekl Frank, zjevně ani trochu vyvedený z míry mou odpovědí. „Ale možná to nějak vyřešíme. Po pár měsících u nás si promluvíme se šéfem a uvidíme, jestli ve Stepním požáru schválí pozici leteckého instruktora. Tou dobou budete stejně připraven převzít funkci důstojníka výcviku. Bude to perfektně fungovat.“

Viděl jsem, jak to ve Fuzzyho hlavě šrotuje. Myslel si, že už to má v kapse. Tvář se mu rozzářila úsměvem a pak mě znovu popadl za paži. „Promyslete si to a zítra odpoledne si o tom znovu promluvíme. Stepní požár je ten nejlepší džob a není to žádná sračka. A my vás k nám opravdu chceme.“ Když Fuzzy odcházel, ohledl se přes rameno na mne a poněkud melodramaticky řekl: „Nikomu o našem rozhovoru neříkejte, je to jasný?“

Ten večer jsem nervózně přecházel po pokoji a pokoušel jsem se soustředit na učebnici korespondenčního kurzu Školy důstojníků letky, ale neustále jsem myslel na Stepní požár. Fuzzy řekl, že je to pro předsunutého leteckého návodčího v současnosti nejvíce vzrušující mise. Věděl jsem, že piloti Stepního požáru dostávají dvojnásobek letového času proti ostatním pilotům Covey, takže jak by to mohl být špatný obchod? Ovšem něco stejně pádného bylo v argumentu, že jediný pilot, o němž jsem věděl, že padl v boji, to koupil na misi Stepního požáru. Samozřejmě, že se to mohlo stát každému na jakékoliv misi, takže jsem se snažil nedávat tomuto aspektu větší váhu, než měl. Jak jsem pokračoval v zírání do textu před sebou, vzhledem k míře jeho pochopení mohla být ta slova klidně v řečtině. Místo jejich vnímání jsem stále slyšel, představoval si a přemýšlel o Fuzzyho slovech, která mi řekl: „V současnosti nejlepší mise pro přesunutého leteckého návodčího...budete tím nadšený...chceme vás ve Stepním požáru...myslíme si, že se k nám budete hodit.“

Na začátek to nebylo nic moc. Frank se zmínil o spolupráci s jednotkami v boji a o sestřelení zřejmě v nárazce na to, že součástí této práce je hodně akcí zahrnujících jednotky zapojené na zemi do boje. Moje jediné další vodítko se zaměřilo na záhadnou síť „linie zákazu bombardování“ na naší velké nástěnné mapě na pracovišti zpravodajců. Zdálo se, že se tyhle šest čtverečních kilometrů velké čtverce mění každý den, ale vždy se objevovaly v nejsilněji bráněných oblastech Stezky nebo demilitarizovaného pásma. Podle nepodložených informací vedli piloti Stepního požáru v těchto čtvercích jakousi tajnou válku, a protože v takové hloubce nepřátelského území nebyly nasazené žádné jednotky americké nebo jihovietnamské armády, dokázal jsem si představit, kdo a jak tam bojuje. Ovšem tomu lákadlu se nedalo odolat. Kromě toho Fuzzy a další týpci ze Stepního požáru vypadali jako úplně normální chlápci – kromě jejich záliby v tajnostkářství.

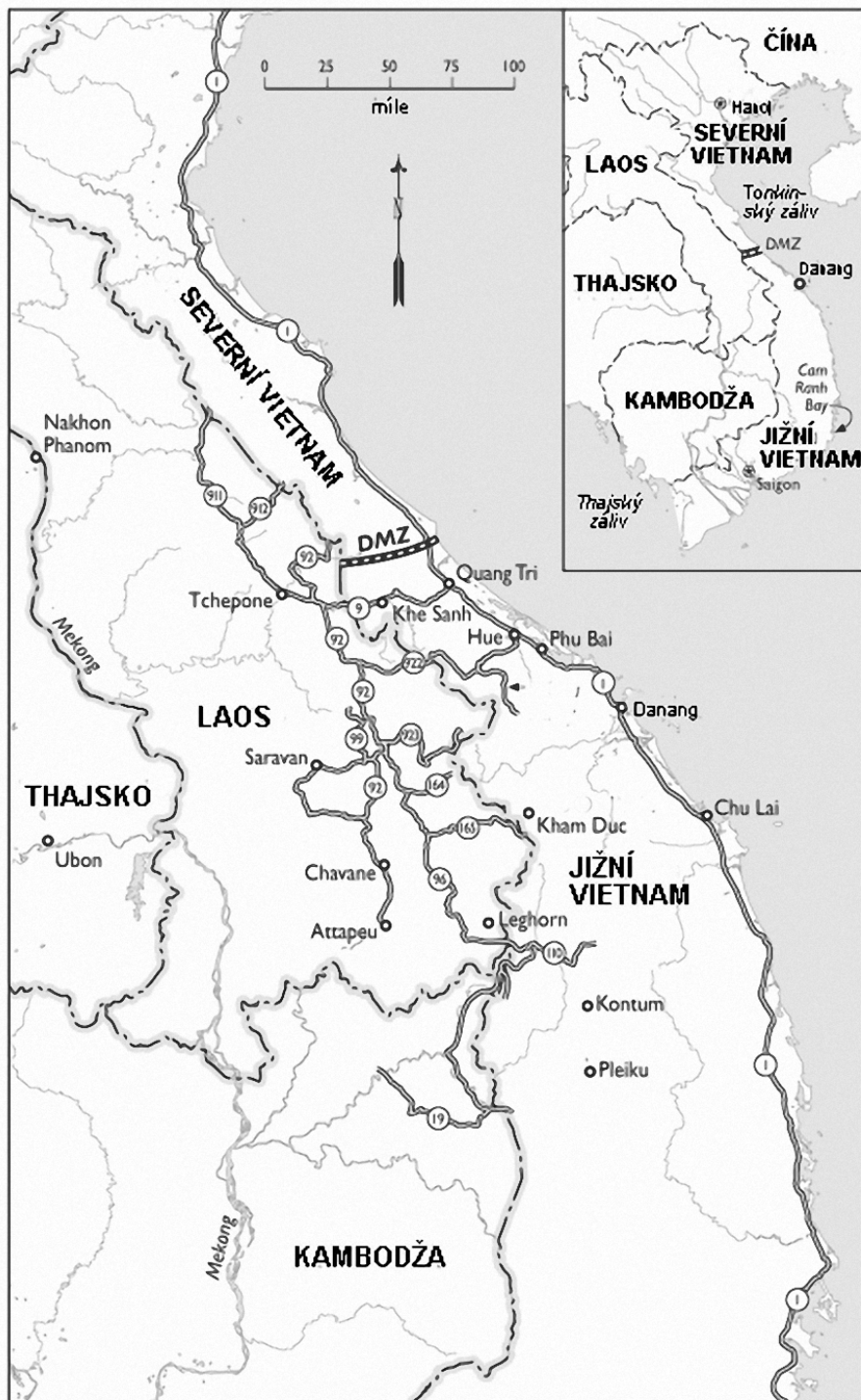
Druhý den ráno jsem byl rozhodnutý. Ten večer, když ke mně na chodbě ubikace letky Covey přišel Fuzzy, jsem nemusel říct ani slovo. Pamatuji si jen Fuzzyho nezapomenutelnou frázi: „Vítejte ve Stepním požáru. Vítejte v klubu.“

Když jsem večer v posteli uvažoval o své situaci, vybavil jsem si svou odpolední misi – byla to zřejmě moje poslední mise nad Ho Či Minovu stezkou jako běžného příslušníka letky Covey. Ačkoliv se ten den nijak neodlišoval leteckými útoky od ostatních, došlo v něm k velice významnému incidentu, kvůli kterému byl nezapomenutelný. Když jsem přelétal nad laoskými džunglí porostlými svahy západně od silnice 92, zpozoroval jsem několik zvláštních siluet. Po sestoupení do asi šesti set metrů jsem poznal, co to je. Po úzké stezce se loudalo pět nebo šest lidí a před sebou hnali dva slony, byli první, které jsem kdy viděl. To podivné procesí muselo nad svými hlavami zaslechnout moje OV-10, ale zdálo se, že je to nijak neznepokojilo. Při kroužení nad tou scénou jsem si vzpomněl na několik mazáků z Covey, kteří popisovali slony jako „hlavní dopravní prostředky“ severovietnamské armády, a považovali je proto za cenné cíle leteckého útoku. Ale já jsem se nemohl odhodlat to udělat. Tihle nevinní obři mou rukou nezahynou. Po několikaminutovém sledování jsem z téhle oblasti odletěl. Na poletové poradě s naším zpravodajským důstojníkem jsem se o těch slonech vůbec nezmínil.

Na filozofičtější úrovni jsem se ten večer potýkal také s hlubokým přesvědčením, že každý člověk má své sny a nezměrné ambice, které

## Stepní požár

někdy nejsou zřejmé, když se projeví poprvé. Byl Stepní požár předurčen k tomu, aby se stal součástí mých snů a ambicí? Při hledání odpovědi na tuhle těžko postižitelnou otázku jsem si uvědomil, že jsem úplně pohlcený hodnocením jednotlivých událostí, které utvářely pozadí mých prvních dvou měsíců ve Vietnamu. Tam musela být odpověď. Hledání začalo v ten úplně první den 19. dubna 1970.



## Kapitola 1

### VÝCHOVA BAŽANTA

*\* 4. dubna 1970 – čekání na letecké základně Travis na let, který mě dopraví do války. Jeden z pilotů v naší skupině slyšel, že blízko Kuang Ngai byl sestřelen jeden O-2. Zahynul poručík John Duffy, předsunutý letecký návodčí jednotky Jake. Tak, už to začíná.*

*\* 21. dubna 1970. Právě jsem se to dověděl. U Danangu sundali kanónem ráže 37 mm OV-10 námořní pěchoty. Zahynul major Gene Wheeler. Jeho parťákovi na zadním sedadle, kapitánovi Chucku Hatchovi, se podařilo vystřelit se a zachránili ho.*

*\* 22. dubna 1970. Přicházejí další. Jeden pilot O-2 přilétající z Bien Hoa havaroval při přistání. Neznám podrobnosti, ale pilot přežil.*

*\* 29. dubna 1970. Koupili to dva předsunutí letečtí návodčí z jednotky Issue z Cu Chi. Jejich OV-10 se dostalo do přehradné palby ručních zbraní a havarovalo. Kapitán Wendell Brown ani poručík Jose Ortiz se z toho nedostali živí.*

Ruka v rukavici se natáhla a jemně zatřásla mým pravým ramenem. Když jsem otevřel oči, zjistil jsem, že zírám do chlapecké tváře mladého nadrotmistra letectva. „Pane,“ řekl a levou rukou mi zakrýval pravé ucho, aby ztlumil hluk proudových motorů, „velitel letounu říká, že se připravujeme na sestup do zátoky Cam Ranh. Můžete si sednout na sklápěcí sedátko, jestli chcete.“

„Díky,“ odpověděl jsem malátně, „řekněte vašemu šéfovi, že jak si dám pohárek kávy, budu hned vzhůru.“ Ten mladý dozorcí paluby se usmál a odšoural se ve své letecké kombinéze Nomex. Vlekl za sebou dlouhý černý kabel k pilotní soupravě sluchátek a mikrofonu, připojený kdesi uvnitř velkého dopravního letounu C-141.

To ráno 19. dubna jsem vstal, protáhl se a rozhlédl se po vnitřku trupu letounu, který byl od vzletu ještě za tmy z letecké základny Clark na Filipínách na tři hodiny naším domovem. Na dozadu obrácených sedadlech letounu bylo ospale rozvalených asi tak padesát vojáků.

Za sedadly směrem k ocasu stroje bylo zbývající prázdné místo zaplněno třemi velkými paletami nákladu. Obsah palet držela šikovně pohromadě složitá síť z textilních pásů. Zdálo se, že tam jsou krabice a bedny všech velikostí a tvarů, a všechno je to naléhavě potřebný materiál mířící do války v Jižním Vietnamu. Nás padesát na palubě představovalo naléhavě potřebný lidský materiál.

Jak jsem ve stoje sledoval ostatní spící muže, vrhl jsem poslední letný pohled na třetí paletu. Ačkoliv byla částečně zakrytá ostatními paletami, byly tam tři na sobě ležící neomylně rozeznatelné saténem pokryté hliníkové armádní rakve. Chtěl jsem se podívat jinam, ale nemohl jsem. Ty hliníkové bedny poutaly můj pohled, a aniž mě přitom někdo viděl, nestydatě jsem na ně civěl. Ty rakve představovaly abstraktní pojem, jemuž jsem nebyl připraven čelit a už vůbec ne se s ním vyrovnat. Šel jsem do Vietnamu, jak si to vyžadovala povinnost a čest, uskutečnit novou etapu vojenského života a podstoupit test ohněm. Ale dostat místo v jedné z těch rakví přece nemůže být mým osudem; cítil jsem to se stejnou vášní a intenzitou jako cokoli, s čím jsem se kdy setkal. Potom jsem se z toho momentálního transu jen s nepatrným zaváháním vymanil a odvrátil jsem se od té scény stejně snadno, jako bych přepínal kanály na televizoru.

Jako mladý pilot letectva toužící se dostat do boje dřív, než válka skončí, jsem si vůbec nebyl jistý, kde by se mohla střetnout realita s mým osudem. Během následujících několika dní se zjistí, kde bych se mohl uplatnit. A pro nás, kdo se chystali do boje, bylo skutečně poněkud problematické se někam zařadit. Na makro úrovni už válka americkou společnost rozštěpila a ta stejná válka již byla víc o Spojených státech než o Vietnamu. Zatímco mnoho z mých civilních přátel a vrstevníků proti této válce protestovalo jako nemorální, pokud ne nelegální, ze svého extrémně omezeného geopolitického pohledu jsem tenhle střet považoval za klíčový prvek americké zahraniční politiky zdržování za studené války. Z této perspektivy by ztráta Jižního Vietnamu do sféry zkonstatěného komunismu ohrožovala bezpečnost Spojených států a západního světa – byl by to začátek „dominové teorie“. Jako mnozí lidé jsem nic nevěděl o rodícím se nacionalismu nebo o „válkách za národní osvobození“, ale stále si živě vybavuji volání prezidenta Johna F. Kennedyho do zbraně: „Dejme na vědomí každému národu,“ řekl ve svém inauguračním projevu, „ať už nám přeje vše dobré nebo vše zlé, že zaplatíme jakoukoliv cenu, poneseme jakékoliv břímě, překo-



náme jakékoliv strádání, podpoříme jakéhokoliv přítele, střetneme se s jakýmkoliv nepřítelem, abychom zajistili přežití a úspěch svobody.“ Mně se to stále zdálo jako ušlechtilá myšlenka.

Ačkoliv měli naši vůdci k dispozici bohatý historický precedens, zůstali vůči francouzskému debaklu v Indočíně před patnácti lety slepí. A vše ukazuje na to, že Američané nevyslyšeli ani varování francouzských vojenských intelektuálů, kteří naléhavě varovali před nevyhnutelnou katastrofou, jestli proti Ho Či Minovi a jeho fanatickým stoupenčům, ostříleným nepřátelům majícím v úmyslu vést dlouhou partyzánskou válku a ochotným přijmout obrovské ztráty, aby dosáhli svých cílů, povedeme konvenční válku s nasazením běžných vojsk. Dalo se očekávat, že to dopadne stejně jako v případě generála Henriho Navarrehu a jeho Francouzského dálnévýchodního expedičního sboru, kdy se v roce 1954 stala válka v Indočíně mezi Francouzi velmi nepopulární kvůli nerozhodnosti Čtvrté republiky, jež signalizovala politickou a vojenskou neschopnost Francie se z tohoto konfliktu stáhnout. Pokud jde o Spojené státy, zpočátku jsme se snažili zůstat neutrální a tento konflikt jsme považovali hlavně za „dekolonizační válku“ mezi Francií a Viet Minhem. Ovšem francouzská zkušenost z té války byla důležitá, když už ne z jiného důvodu, tak proto, že ukázala hroživou realitu, že domácí revoluční armáda z třetího světa může skutečně porazit západní koloniální mocnost, nebo bože chraň, rolnická armáda může zastrašit super mocnost. A zatímco Francie mohla náš osud tušit, nic z toho se nedostalo na prováděcí úroveň – na moji úroveň. Jako mladý pilot jsem si spíše zamlžených problémů a faktů národní bezpečnostní politiky moc nevěšmal; mou prací bylo létat a bojovat. Ovšem jedna skutečnost byla naprosto jasná – v dubnu 1970 se v celém Vietnamu vedla intenzivní válka. Přes politiku „vietnamizace“ prezidenta Richarda Nixona, která znamenala předání bojové činnosti zpět Jihovietnamcům, bylo v Jižním Vietnamu stále 429 000 příslušníků amerických bojových jednotek. Jako předsunutý letecký návodčí, který se měl ocitnout přímo uprostřed té války, jsem si byl jistý, že do těchto bojů zasáhnu.

Jak se letoun blížil k Vietnamu, honila se mi hlavou změň dalších myšlenek. Let na palubě nákladního C-141 byl poslední etapou cesty, která začala v charterovém DC-8 Trans International Airlines na letecké základně Travis v Kalifornii, a dovedla nás všechny na leteckou základnu Clark asi 40 kilometrů severně od Manily. Protože se to osvědčilo, stále jsem uvažoval o Škole přežití v džungli na Filipínách, které

letové osádky říkaly „Hadí škola“. Její instruktoři nám tam dramaticky řekli, že „devadesát sedm procent hadů ve Vietnamu je smrtelně jedovatých a zbývající tři procenta vás sežerou“. Putovali jsme džunglí a vůbec jsme neměli tušení o dramatu souvisejícím s misí Apolla 13 na Měsíc. Byla to událost, při níž celá planeta zadržovala společně dech, a my jsme o ni přišli! Mohlo to být předznamenání izolace, do níž se dostaneme na bojovém turnusu ve Vietnamu?

Přistihl jsem se také, že vzpomínám na naše poslední odpoledne na letecké základně Clark. Řada z nás seděla na terase důstojnického klubu, popíjela pivo a sledovala skupinu ošetřovatelek letectva cákajících se v plaveckém bazénu, když se najednou začaly kývat sloupy lamp a kamenná podlaha terasy se začala vlnit. Několik lidí křičelo: „Zemětřesení!“ Trvalo to jen několik vteřin, ale přivedlo mě to k úvaze – svět jihovýchodní Asie, do něhož jsme byli vrženi, byl tak zvláštní a exotický, tak odlišný od čehokoliv, s čím jsem se dosud setkal. Jak nás vůbec mohlo letectvo vycvičit na následující v něm strávený rok? A co bylo ještě důležitější – odvedli přitom dobrou práci?

Když jsem kráčel k letové palubě, zalehlo mi v uších, jak se prudce změnila výška pravděpodobně proto, že pilot ubral plyn, aby zahájil sestup na naše místo určení. Když jsem se usadil na sklopném sedadle mezi sedadly pilotů a hned za nimi, letový mechanik mi podal pilotní soupravu sluchátek a mikrofону. Když mě připojili ke zvuku, pilot ukázal na přístroj TACAN (letecký navigační přístroj; pozn. překl.) a řekl: „Jsme tři sta kilometrů od Cam Ranh a sestupujeme letovou hladinou tři-jedna-nula. Asi za třicet minut bychom měli být na zemi. Budete ve Vietnamu poprvé?“ Aniž by počkal na odpověď, velitel letounu pokračoval: „Kdosi z osádky mi říkal, že budete předsunutý letecký návodčí. Tak to je bezva práce. Dovolte mi, abych byl první, kdo vás ve válce uvítá.“

S tím se pilot obrátil zpátky k přístrojové desce a začal ten velký stříbrný Starlifter ručně řídit na přiblížení a přistání v zátocě Cam Ranh, kde byla jedna z hlavních leteckých a námořních vstupních bran do jihovýchodní Asie. Když jsme se přiblížili na několik kilometrů k vzletové a přistávací dráze, zvuk hydraulických čerpadel mi oznámil, že pilot musel vysunout podvozek a klapky. Jakmile pilot zpomalil na 140 uzlů, zaujal na vizuální sestupové soustavě úhel 2,5 stupně a obratně nás posadil na osu velké dráhy, něco víc než tři hodiny po našem časném ranním odletu z letecké základny Clark.

V Cam Ranh nebyly pojízdné schody. Vyhnali nás předními dveřmi velkého C-141 po několika žebřících. To první, co jsem ucítil, byl závan pekelného vedra a vlhkosti; útok na smysly, který mě donutil pevně se chytit zábradlí, protože jsem se bál, že omdlím. Uvnitř chatrného terminálu bylo jen o málo chladněji. Nebyla tam klimatizace a zapařený vzduch vířily velké větráky na stropě. Při čekání na svůj letecký vak B-4 v provizorním terminálu pro cestující jsem skrýval nervozitu a obavy sledováním neustávajícího proudu vojáků, zvaných „kmáni“, přecházejících sem a tam. Většina z nich měla na sobě ušpiněnou a propocenou polní uniformu a na hlavě měkký klobouk se širokou krepou. Několik z nich bylo dokonce pokrytých červeným jílem, který uschl na prach. Bylo zřejmé, že právě přišli z křoví, což byla pěšácká přezdívka džungle. Všichni mi připadali naštvaní a podráždění, ačkoliv by měli vypadat šťastně – odlétali z Vietnamu. Pokud jde o počty, odlétajících vojáků bylo stejně jako dobře oblečených a vymydlených nově příchozích a pokud scéna v terminálu pro cestující představovala vyčerpání zdrojů amerických vojsk, tak ten záměr již měl problémy – zdálo se, že jsem součástí výměny jeden za jednoho.

Poddůstojník služby pro cestující všechny nové předsunuté letecké návodčí shromáždil a odvezl nás na velitelství 504. taktické letecké podpůrné skupiny. Mladý major letectva stojící v malé nevětrané zasedačce před novými návodčími působil dobrým dojmem. Vypadal profesionálně, ale uvolněně, a odpovídal mé představě o vietnamském bojovém veteránovi – opálený, krátké světlé vlasy, ve vybledlé letecké kombinéze K-2B s nenápadným černým označením hodnosti, pilotními křídélky a jmenovkou. Pro mne bylo nejnápadnějším vizuálním signálem zjištění, že měl na nohou obnošené bojové boty do džungle s olivově hnědou síťovinovou vložkou, na rozdíl od obyčejných černých kanad, které označovaly nás dvacet v zasedačce jako nové maníky a zelenáče. Když jsme sledovali majorovu uvítací instruktáž, všichni jsme pocítovali zvláštní směsici závidy a nedočkavosti. Před námi stál k boji připravený předsunutý letecký návodčí, který věděl, jaký je to pocit, být sestřelen, jenž pravděpodobně vedl letecké útoky po celém Vietnamu proti nepřátelským postavením, jen několik metrů od nepřátelských vojsk. Když jsem ho viděl stát za tím pultíkem, musel jsem si říkat, jak asi budu reagovat ve skutečném boji. Podstatné bylo, že on v něm byl, a my ne. Přístup našeho instruktora naznačoval aroganci a nadřazenost, a zastrašování, i když nevyslovené, bylo alespoň pro

mne velmi opravdové. Jak jsem tam seděl a zíral na toho mladého majora, došlo mi, že se nápadně podobá jednomu z mých dětských bájných hrdinů, „Stevevi Canyonovi“, komiksovému pilotovi, stvořenému Mil-  
tonem Caniffem.

„Tak dobře, pánové,“ řekl s rukama v bok, přičemž se tvářil vrcholně sebevědomě, „je mi jasné, že jste z 'Hadí školy' v Clarku a z honění holek na Fields Avenue v Los Angeles unavení, ale teď začínáte vydě-  
lávat svých pětadesát dolarů měsíčně za bojování.“ Instruktor pokračoval a řekl nám, že dokud budeme v Cam Ranh, naším přechodným domovem bude 504. skupina taktické letecké podpory. K této skupině patřili všichni předsunutí letečtí návodčí v jihovýchodní Asii, takže po pěti dnech školení budeme zařazeni do jedné z letek návodčích. Většina z nás bude působit v zemi v 19., 20., 21. nebo 22. letce taktické letecké podpory, zkráceně TASS. Několik šťastlivců se vydá na obtížný turnus s 23. TASS do thajského Nakhon Phanomu. V tu chvíli nás instruktor všechny šokoval oznámením: „Než se skutečně pustíme do záležitostí kolem nasazení, podívejme se, co vy, chlapi, víte o slovníčku našeho byznysu v Jižním Vietnamu. Náhodou mám pro vás krátký kvíz – máte reálnou možnost vyniknout.“

V zasedačce to zašumělo neochotou a protestem. Jakýsi major sedící v popředí se ozval hodně drsně: „To si ze mě děláte prdel!“ Instruktor nasadil svůj nejlepší „Steve Canyon“ úsměv a nechal rozdat papíry s cyklostylovaným textem. Deset otázek byly skutečně nějaké termíny, ke kterým jsme měli dopsat jejich význam nebo vysvětlení. Znal jsem jeden nebo dva a několik dalších jsem mohl uhádnout, ale zbytek jsem nechal úplně prázdný. Má neznalost mě donutila hlasitě se rozesmát. Jestli mé budoucí nasazení jakkoliv záviselo na výsledku toho testu, byl jsem odsouzený ke strávení roku v tom nejspínavějším brlohu ve Vietnamu. Když jsem si otázky prohlížel, viděl jsem Morleyho Safera z vysílání zpráv CBS z „Válečné zóny C“, ale nemohl jsem si vzpomenout, co a kde to přesně bylo. Zkratka VNAF byla jednoduché – Jiho-vietnamské letectvo, ale zmátlo mě „playmate“. Předpokládal jsem, že „Panama“ neznámá tu zemi, ale netušil jsem, co by to mohlo být, a nedokázal jsem říct, co znamená „QC“ nebo jaký má význam „Dust-Off“. S rozpaky jsem zjistil, že jsem vůbec nikdy neslyšel „Les U Minh“.

Po tom kvízu jsme si všichni kolektivně oddechli, když nás „Steve Canyon“ informoval, že se nebude počítat; nemuseli jsme na ty papíry

napsat své jméno. Kdyby tím skončil – jsme hloupí bažanti – pak by dosáhl svého cíle. Místo toho se pro dramatický účinek pomalu rozhlédl po místnosti a pak oznámil rozvážnými odsekávanými slovy: „Tohle malé cvičení nebylo myšleno jako test. Jeho skutečným účelem bylo posadit vás primadony zase zpátky na zem, sebrat vám vítr z plachet a dokázat vám, bandě namyšlených pilotů, že ve skutečnosti nevíte o boji v této válce tolik, jak si myslíte.“

V tu chvíli u mne skončil. My jsme byli zde, náš první den ve Vietnamu, nacpaní do školních lavic pro šestáky. Naše černé kanady byly trapné a letecké kombinézy s předpisovými odznaky Velení taktického letectva a s nášivkami jednotek, hrajícími všemi barvami duhy, které jsme měli na sobě, dávaly najevo, že jsme právě vystoupili z letounu ze Států. Všichni jsme věděli, že jsme zde nováčky, a jen jsme se chtěli zbavit svého vzezření nově příchozích a splynout s prostředím. Ten major byl naší spojkou; znal odpovědi, ale zjevně neměl v úmyslu se s námi o ně podělit. Jako bychom už nevnímali propast mezi mazáky a bažanty; zdálo se, že ho těší, když se cítíme jako zasraní noví chlápci.

Instruktaž pokračovala ještě asi čtvrt hodiny, ale já ji přestal vnímat. Myslel jsem jen na to, dojít do skladu vyfasovat si boty do džungle a nenápadně černé označení hodnosti a křídélka. Pak by mě nějaké iracionální nutkání pravděpodobně zavedlo do nejbližšího krejčovství, kde bych někoho podplatil, aby mi na počkání to označení přišil. Bylo to všechno hodně znepokojující. Byl to můj první den ve válce, takže jak je možné, že mě úplně zaměstnává něco tak triviálního jako označení a boty? Když vynechám všechna další vysvětlení, docházím k ego-centrickému názoru – možná jsem nebyl válečný veterán, ale za každou cenu jsem tak chtěl vypadat.

„Steve Canyon“ byl jedním z mnoha instruktorů, které jsme museli ten den, 19. dubna 1970, přežít. Na pódium přicházeli jeden po druhém plukovníci, zpravodajští specialisté, administrativní pracovníci a kouzelníci s financemi. Všichni nás chtěli přesvědčit, že skutečným důvodem, proč se tato válka vede, je jejich vlastní píseček. Ale první cena patřila ten den lékařům. Těsně před obědem přišel na pódium vlídně vypadající lékař letectva. Měl stříbrné vlasy a brýle se zlatou drátěnou obroučkou. Vystupoval otcovským způsobem, ale zdál se být příliš starý na to, aby byl jen kapitánem. Zatímco si mnozí z nás brumlali pod fousy, kolikrát ho asi vynechali při povyšování, zapnul diaprojektor a promítl na plátno první snímek. Místnost okamžitě ztichla. Před

sebou jsme viděli odpornou fotografii něčeho, co vypadalo jako do fiolova zbarvené a doslova se rozkládající mužské genitálie. Následoval obrázek za obrázkem, každý podstatně názornější a ohyzdnější než ten předchozí. Ten lékař letectva nesouvisle mluvil o sociálních chorobách řádících v jihovýchodní Asii, ale mohl si to ušetřit. Jestli někdy obrázek vydal za tisíc slov, tak to byl tenhle, v živých barvách.

Lékař zakončil svou prezentaci obrázkem nádherné nahé mladé ženy s velkými prsy, jako přímo ze stránky *Playboye*. Když utichlo všechno och a já, lékař se usmál a řekl: „Pánové, za tohle bojujete.“ Zasedací místnosti se rozlehl hlasitý potlesk. Pokračoval: „Když budete dělat nějaké voloviny, dělejte je s běloškami, jako je tahle.“

Jeden z poručíků zvolal: „Dejte mi tuhle ženskou a já budu dělat tolik volovin, kolik budete chtít!“

Když utichl smích, doktor pokračoval: „Nezačínejte si nic s místními vietnamskými ženami. Když vám nadrženosť začne ovládat intelekt, zkuste si vzpomenout na obrázky, které jsem vám dnes ukazoval, a pak se ptejte sami sebe, jestli to za to stojí. Ti z vás, kdo budou úplně ignorovat věci, jež jsem vám teď řekl, nečekejte moc dlouho a přijďte k nám. Pravděpodobně vám povíme, že jsme vám to přece říkali, napereme vám do zadku spoustu penicilínu a pošleme vás zpátky do služby.“ Jeho předpověď se setkala s nervózním smíchem. Skončil slovy: „Nějaké otázky? Pokud nejsou, udělejme si přestávku na oběd.“

Po doktorově vizuální a verbální prezentaci jsme moc velkou chuť na jídlo neměli, ale odešli jsme do jídelny, jen abychom věděli, kde vlastně je. Po několikaminutovém čekání ve frontě jsem byl první z nových pilotů, kdo přišel ke stolu s pokladnou. Nějaký četař, zjevně celým procesem znuděný, požadoval pětadesát centů. Když jsem mu podal zbrusu novou dolarovou bankovku, jako by se zhroutil svět. Ten četař zrudl vzteky a vykřikl: „Ježíši, co mi to chcete udělat? Já nemohu brát doláče! Poukázku! Copak nemáte poukázku, no, přece MPC – vojenský platební certifikát.“ Z mého nechápavého pohledu musel vyčítit moje dilema. Klidným, ale sarkastickým tónem mě dál seřvával. „Proboha, neříkejte mi, že jste jeden z těch nových budižkničemů z 504. Říkali jsme jim snad stokrát, aby vám vyměnili peníze za poukázky, než vy, klauni, přijdete do jídelny. Proč jenom to nedokážou udělat správně?“

Právě když jsem byl připraven vykotkat nějaké vysvětlení, přišel dopředu nedůtklivý starší major jménem Mac, který byl s námi během

celé série školení připravujících nás na službu v jihovýchodní Asii. Mac si rukou prohrábl své nakrátko střížené rezavé vlasy, sverštíl čelo do stovky hlubokých brázd, a pak upřel na toho upovídáného maníka pohled, který by vyděsil i Borise Karloffa.

„Okamžitě nás nechte projít nebo vás osobně oddělám přímo tam, kde sedíte. Pak postavím vaši mrtvou prdel před vojenský soud a pošlu ji domů vaší matce ve vaku na těla s tím, že jste byl propuštěn se ztrátou cti! Tak co bude, synku? Necháte nás projít nebo ne?“ Ten četař jen souhlasně pokývl hlavou a Mac odpověděl: „Moudrá volba. Jen to napište na mne.“ S tím jsme prošli frontou v jídelně a naložili si jídlo na tácy ne proto, že bychom měli hlad, ale z trucu vůči byrokracii v jídelně.

Ten večer, náš první ve Vietnamu, se ke mně přidalo několik nových návodčích na večeři v Klubu námořnictva hned u pláže. Tropické vedro mírnil oceánský větřík, takže celkově vzato to byl velice příjemný večer. Vypadalo to, jako bychom seděli někde ve Státech, dávali si pár piv a povídali si o starých časech. Ale jak se začínalo stmívat, do mých myšlenek se znovu vkrádala blízkost války. Neustále jsem myslel na jednu z odpoledních přednášek, na níž nám zpravodajský důstojník skupiny vyprávěl příhodu z 1. dubna, kdy několik ženistů Vietkongu zaútočilo na areál s cisternami s palivem u Cam Ranh a přitom vyhodilo do vzduchu tři cisterny se 40 000 litry paliva v každé z nich. A jakoby bezpečnostní strážní kolem obvodu letecké základny dráždili moji nervozitu, často vystřelovali na noční oblohu světlice. Každá explodovala se slyšitelným prásknutím a pak se pomalu snášela k zemi zavěšená na malém bílém padáčku. Světlice vydávaly jakési blikavé světlo, tajuplnou žlutou mihotavou záři. Když vyhořela, oblast se ponořila do naprosté tmy. V tu chvíli bylo pro mne snadné si představit ženisty Vietkongu, skrývající se před světlem a pak běžící tmou. Každou chvíli jsem skoro očekával, že přímo před námi vypukne přestřelka. Druhý den ráno jsem byl téměř zklamaný, když jsem si uvědomil, že během noci nepadl jediný výstřel.

Druhý den začala naše příprava na boj už zcela vážně. Protože jsme všichni měli trochu jinou historii létání, naši instruktoři srovnali rozdílů tím, že nám udělali krátký opakovací kurs o historii předsunutého leteckého navádění. Základní koncept pozorování nepřátelských cílů ze vzduchu vznikl za první světové války, ale letecké navádění letounů s vlastní municí na taktické cíle se poprvé ujalo v Koreji. Neustále

existovala nezbytná potřeba přesně určit polohu nepřátelských a vlastních jednotek, ale rychle létající proudové letouny se nad cílem míhaly vysokou rychlostí, a proto nemohly rozeznat spletité podrobnosti na zemi. V důsledku toho se až příliš často stávalo, že byly zásahy „krátké“, nebo pumy padaly na vlastní vojáky. Jedinou reakcí na tento problém bylo umístění nějakého pilota s rádiem na zem, odkud mohl vidět na frontové linii, který probíral cíle s operačním pozemním velitelem a pak na cíl naváděl útočící letoun. Tenhle koncept do jisté míry fungoval, ale měl jednu významnou nevýhodu – pozemní předsunutý letecký návodčí si nikdy nebyl skutečně jistý, že cíl, který označuje, je ve skutečnosti ten stejný „cíl“, jenž uviděl bojový pilot ze vzduchu. Zjevně v něm chyběl prvek pozitivní kontroly.

Řešení tohoto problému bylo poměrně jednoduché – posadit pilota do nížko a pomalu létajícího letounu a poskytnout mu neustálé rádiové spojení s vlastními pozemními jednotkami a s bojovým letounem. Poprvé se to vyzkoušelo na začátku korejské války v červenci 1950 s použitím věkovitého North American T-6 Texan jako vzdušné základny. Tento koncept vedl k založení 6147. skupiny taktického řízení, operující pod rádiovým volacím znakem „Mosquito“. Předsunutí letečtí návodčí Mosquita vybavení T-6 vyzbrojenými nakonec kouřovými raketami označovali po celé Koreji cíle pro bojové letouny letectva, námořnictva a námořní pěchoty, které útočily na nepřítele doslova jen několik metrů od vlastních jednotek.

Mise předsunutého leteckého navádění se ukázaly jako velice užitečné během války v jihovýchodní Asii, kde se tento typ navádění vyvinul do klíčové role při nasazení všech taktických leteckých prostředků. Návodčí sloužil jako dispečer a spojka mezi pozemními vojsky a útočícími letouny. Když šlo o letecké údery kdekoliv v Jižním Vietnamu, Laosu nebo Kambodži, s vysokou pravděpodobností je řídil předsunutý letecký návodčí létající při této misi těsně nad vrcholky stromů. Doslova vedl taktickou leteckou válku a často dělal důležitá rozhodnutí, která určovala vlastní průběh a výsledek bitvy. V mnoha případech byl předsunutým leteckým návodčím kupodivu nějaký mladý poručík na svém prvním operačním nasazení po absolvování pilotní školy!

Když jsme naslouchali téhle instruktáži, všichni v místnosti, sedící ve školních lavicích, se začali rozhlížet po tvářích kolegů pilotů, jestli na nich spatří nějaký náznak reakce, jakmile se přednášející dotkli dvou témat. Zaprvé bylo jasné, že se ustavila jakási hierarchie. Armáda



vyžadovala, aby předsunutí letečtí návodčí podporující její jednotky byli stíhací piloti. Letectvo ochotně protáhlo úvodním programem stíhačů nevelký počet pilotů, nazvalo je stíhacími piloty a udělilo jim vytožené označení předsunutý letecký návodčí „A“. Naproti tomu piloti, kteří výcvikem stíhačů neprošli, měli označení „B“ a směli poskytovat blízkou leteckou podporu pouze spojeneckým vojskům – především jihovietnamské armádě, Australanům nebo Jihokorejčům. Ve skutečnosti v tom nebyl žádný rozdíl, ale při neustálém uplatňování nesmyslného pravidla, jehož původní záměr se v běhu doby vytratil, se prosadila byrokracie.

Zatímco se při zmínce o klasifikaci „B“ zavrtělo jen několik nových leteckých návodčích, všichni jsme znatelně znervózněli při uvedení druhého tématu. Protože předsunutí letečtí návodčí létali tak nízko, pomalu a často, v přepočtu na hlavu na sebe přitahovali víc soustavné pozemní palby, než skoro jakýkoliv jiný Američan ve válce. Vzhledem k tomuto zvýšenému vystavení nepříteli dostávaly jejich letouny od odhodlaných střelců Vietkongu a severovietnamské armády na zemi pořádně zabrat. Dokonce ještě víc alarmující byla bilance ztrát. Ve srovnání se ztrátami většiny ostatních jednotek letectva byly ztráty leteckých návodčích ohromné. Možná si neužívali slávu létání na moderních stíhačkách, ale při navádění těchto stíhaček během poskytování podpory pozemním jednotkám podstupovali ohromné riziko. Mise předsunutých leteckých návodčích považovala většina lidí bez jakéhokoliv přehánění za nebezpečné. Když jsme se pokoušeli tuhle informaci strávit, všichni jsme se dívali na ostatní v novém světle. Zatímco jsme si mysleli, že jsme nepřemožitelní, museli jsme se vyrovnat s faktem, že pár pilotů sedících v zasedačce, se nikdy domů nevrátí.

Během odpoledního školení nám vysvětlovali, jak předsunutí letečtí návodčí spolupracovali s legendární 101. výsadkovou divizí při útoku na kopec Hamburger v legendárním údolí A Shau v operační oblasti I. sboru. Dověděli jsme se o rozsáhlém průniku nepřítelů a krvavém boji na Centrální vysočině v oblasti II. sboru. Naše pozemní jednotky a jejich předsunutí letečtí návodčí byli v důležitých bitvách kolem Kontumu, Pleiku, Dak To, Ben Hetu a Kham Ducu vždy vystaveni brutálním akcím. Pak nám vyprávěli o frustrujících bitvách řadících ve válečné zóně „C“ III. sboru, kde nepřátelské jednotky ustoupily bez problémů přes hranici do útočišť v Kambodži nazývaných „Fishhook“ a „Parrot's Break“. Slyšeli jsme také o aktivitách IV. sboru, pro všechny známého

jako „Delta“, kde bitvy jako na houpačce kolem míst jako Can Tho, Ben Tri, Vinh Long a les U Minh, byly každodenní zkouškou nervů a odvahy Američanů. Nakonec jsme všichni zadrželi dech, když instruktor popisoval neuvěřitelně nebezpečnou misi předsunutých leteckých návodčích přímo nad demilitarizovaným pásmem v části Severního Vietnamu označované „Route Package One“. Té oblasti se jednoduše říkalo „Tally Ho“. Ztráty návodčích dosáhly takové výše, že Sedmá letecká armáda zavedla koncept „rychlých předsunutých leteckých návodčích“, při kterých létaly F-100 velkou rychlostí nízko nad zemí a vyhledávaly v Tally Ho místa se soustředěním severovietnamských jednotek a zásob. Těmto odvážným pilotům se v celé jihovýchodní Asii říkalo Mlžní předsunutí letečtí návodčí.

Protože jsme se toho museli hodně naučit za krátkou dobu, naši instruktoři z 504. skupiny použili metodu hasičské hadice – strčili nám vzdělávací hubici do krku a naplno otevřeli kohoutek v naději, že v nás zůstane dostatek informací k tomu, abychom byli efektivní – a přežili. Ovšem přes tuto intenzivní přípravu v učebně jsem si stále vybavoval, co mi řekl můj otec o svých 30 měsících v zahraničí za druhé světové války a 16 měsících v Koreji: „Tři minuty zkušenosti v boji jsou cennější než tři roky výcviku.“

Po čtyřech dnech nás dvacet v nádherných nových botách do džungle a vybledlými označeními zaujalo svá obvyklá místa ve školních lavicích v nyní již důvěrně známé zasedačce. Říkalo se, že se už konečně rozhodlo o našem zařazení. Netušili jsme, že si zařazení vyžadovalo tak dlouhé přemýšlení, ale my smrtelníci jsme na to zvysoka kašlali, zvláště u studeného piva v baru.

V naší malé skupině jsme měli hodnosti od poručíků po jednoho podplukovníka s několika nadporučíky, kapitány a majory. Byli jsme spolu dlouhou dobu ve výcviku, v některých případech přes osm měsíců. Mnozí z nás začínali jako nováčci stíhací piloti v 27. taktické stíhací eskadře na letecké základně Cannon v Novém Mexiku. Odtamtud jsme přešli na bílé písčité pláže floridského letiště Panhandle's Hurlburt k výcviku předsunutých leteckých návodčích na našich přidělených letounech: O-1 Bird Dog, O-2 Skymaster nebo OV-10 Bronco. Po dokončení „Hadí školy“ na letecké základně Clark na Filipínách jsme se teď měli rozdělit a jít si každý svou cestou. Všichni jsme doufali, že by nás mohlo pár zůstat pohromadě, ale byli jsme připraveni přijmout cokoliv, co se stane – pokud budeme přiděleni podle své preference!

Každý z nás měl svoji představu o perfektní práci pro předsunutého leteckého návodčího. Strašně jsem toužil po létání ve III. sboru s pověstnou 25. pěší divizí známou v celém Tichomoří pod přezdívkou „Tropický blesk“. Má druhá volba bylo létání pro Americal, 23. pěší divizi v Chu Lai u I. sboru. Americal měla v komunitě leteckých návodčích pověst racionálních, ale drsných bojovníků, stále do něčeho zapojených – což pro její předsunuté návodčí znamenalo hodně akcí. Tragédie u My Lai bohužel poskvřnila do té doby jinak vynikající bojovou historii Americalu započatou ve druhé světové válce na Guadalcanalu. V obou případech bych podnikal klasické mise předsunutých leteckých návodčích při přímé podpoře armády. Byl by to neustálý sled vizuálního průzkumu, blízké letecké podpory a vrcholné výzvy, jednotek v boji, kde návodčí řídil letecké útoky do bezprostřední blízkosti vlastních vojsk.

Můj úzký vztah k armádě pocházel pravděpodobně z mého původu armádního spratka. Můj otec byl vysloužilý plukovník a podle mého názoru to byl jeden z nejoddanějších důstojníků americké armády. Můj mladší bratr byl poručíkem pěchoty u 82. výsadkové divize ve Fort Braggi, takže moje pochopení pro vojáky na zemi bylo nefalšované. Kromě toho, protože podle pravidel museli být návodčí podporující americké jednotky stíhací piloti, jsem si myslel, že jako jeden z těch několika mladých kvalifikovaných stíhacích pilotů k dispozici, jednu z těch dvou možností snadno získám.

Doslova celá naše skupina se shodla na jedné věci. Netoužili jsme zejména po práci pro 20. TASS „Covey“ nebo pro 23. TASS „Nail“. Tyto letky létaly speciální naváděcí mise nazývané SCAR – Strike Control and Reconnaissance. Ty mise se zdály zajímavé, ale jejich místa budila znepokojení. Letky Covey a Nail létaly nad Ho Či Minovou stezkou v Laosu a blokovaly přesun zásob na jih po síti klikatých cest, stezek a prašných silnic. Když se v neutralistické vládě Royal Lao premiéra Souvana Phoumy přetahovaly o moc různé frakce, Laos se stal začarovaným kruhem intrik. V tom mocenském vakuu Stezku ze severovietnamského průsmyku Mu Gia na jih Laosem a do Kambodži doslova vlastnili Severovietnamci a laoští komunisté z Pathet Lao. Součástí jejich logistické infrastruktury bylo 100 000 vojáků. Na Stezce tudíž nebyla vlastní vojska, blízká letecká podpora, ani jednotky v boji. Byla to přísně utajovaná válka nad jednou z nejodlehlejších oblastí světa – a ta byla plná zbraní. Jak dokazuje statistika ztrát, pozemní palba v Již-

ním Vietnamu, kde piloti prolétali krupobitím palby z ručních a automatických zbraní, byla velice nebezpečná. Ale v Laosu a v Kambodži nízko a pomalu létající předsunutí letečtí návodčí létali také proti těžkým kanónům, jaké bránily Hanoj – proti vražedně přesnému protiletadlovému dělostřelectvu ráže 23, 37 a 57 mm. V roce 1968, po ukončení nepřetržitě americké bombardovací kampaně proti Severnímu Vietnamu zvané Operace Rolling Thunder, nepodnikali Američané severně od demilitarizovaného pásma doslova žádné letecké útoky. Protože toto nebezpečí pominulo, severovietnamská armáda zvýšila počet svého protiletadlového dělostřelectva na Stezce o 600 procent. Jednoduše převezla 2000 svých protiletadlových zbraní ze severu na různá místa v Laosu a z Ho Či Minovy stezky se stal nejnebezpečnější a nejúporněji bráněný úsek cesty na světě. Jediná střela z jednoho z těch kanónů mohla rozbít letoun na kousky – a jak jsme slyšeli, dělostřelci na Stezce měli střeliva dostatek. Dokonce se říkalo, že severovietnamští dělostřelci jsou ke svým zbraním připoutaní – zabít nebo být zabit!

Stezka pro mne prostě nebyla představou o tom, mít se dobře. Letečtí návodčí Covey byli navíc ubytovaní v Danangu doslova na cílové ploše, kam v pravidelných intervalech dopadaly nemířené rakety vypalované Vietkongem na základnu. Danang tak oprávněně získal přezdívku Raketové město.

Zdroj nepodložených informací měl pravdu – naše přiřazení bylo dané. Náš starý přítel Steve Canyon měl tu čest svědomitě předčítat zařazení každého člověka v pořadí podle hodnoty. Když přišel ke mně, neuslyšel jsem vůbec žádný zvuk a jen jsem naprosto zklamaně civěl na jeho ústa, jak vyslovuje slova „20. TASS, Covey, Danang“. To odpoledne jsem si chvatně sbalil věci a po celou dobu jsem se snažil přesvědčit sám sebe, abych ze situace, kterou jsem považoval zjevně za nespravedlivou, vytěžil co nejvíc. Rychle jsem se rozloučil se svými spolubydlicími, kteří se chystali rozejít do všech koutů Vietnamu. Šest z nás hodilo pozdě odpoledne své vaky B-4 do zádě dopravního C-130 a vydali jsme se na tři sta kilometrů dlouhý let na sever do Danangu, druhého největšího města ve Vietnamu, ležícího jen 110 kilometrů jižně od demilitarizovaného pásma podél 17. rovnoběžky – nechvalně proslulého DMZ.

Název Danang se ve skutečnosti vztahoval pouze na staré vietnamské město Tourane, ale běžně se používal i na všechno v jeho okolí. Můj nový domov pro mne určovaly dva výrazné geografické prvky. Zátoka

Danang rozkládající se severně od letiště a města se dala úspěšně srovnat s nejužasnějším přístavem, jaký jsem kdy viděl – Sanfranciskou zátokou. Toto útočiště v Jihočínském moři nabízelo nejen nádherné panorama, ale bylo také nejlepším přírodním námořním přístavem na celém vietnamském pobřeží. Druhým prvkem, přímo na západ, byl obloukovitý řetězec džunglí porostlých horských vrcholů čnicích až do výšky patnácti set metrů. V jakémkoliv jiném podobném uskupení takových vrcholů by byly velké turistické atrakce připomínající exotické obrázky tajemného ostrova Bali Ha'i. Ale v Danangu měl zlověstnou roli. Vietkong používal ty hory jako místa, z nichž odpaloval na základnu své smrtonosné rakety ráže 122 mm.

S počátkem velkého zvyšování americké přítomnosti v roce 1965 se Danang rychle rozrostl do rozprostřené řady vojenských objektů seskupených kolem přístavních zařízení a dvou dlouhých severojižních vzletových a přistávacích drah. Námořní pěchota a letecký přístav Velitelství vojenského leteckého mostu zabraly západní stranu letiště a konglomerát jihovietnamské armády (ARVN), speciálních jednotek a jednotek námořnictva se tísnil na tři kilometry širokém výběžku pevniny mezi Čínskou pláží a mosty I. sboru přes řeku Han. Jednotky letectva operovaly z oblasti bezprostředně sousedící s východní drahou. Většinu budov měl k dispozici největší tým Gunfighter z 366. skupiny taktických stíhačů vybavený letouny F-4, ale 20. TASS si pro sebe urvala pěkný kus území v severní části u východní vzletové a přistávací dráhy.

Covey, pojmenovaný tak podle jejich rádiového volacího znaku, obývali starou francouzskou část základny, které se říkalo hlavní areál. Budovy obklopené vysokými zdmi byly přímo u *Beau Geste* se střechou z tašek a tlustými zdmi s bílým štukem. Předsunutí letečtí návodčí Covey byli ubytováni v prvním poschodí velké budovy ve tvaru písmene H hned u brány do areálu, zatímco přízemí sdíleli „Jolly Green“, piloti záchranných vrtulníků 37. ARRS, s piloty A-1 56. skupiny speciálních operací. V hlavním areálu byla také jídelna, malé divadlo, poštovní úřad, důstojnický klub, ubikace zdravotních sester a řada karavanů obývaných vyššími důstojníky. To byl stav, který mě tam 23. dubna 1970 přivítal.

Mé ubytování na patře Covey nebylo nic, o čem bych psal domů – malá holá místnost 3x4 metry bez oken, psací stůl, dvě kovové skříně u zdi a patrová palanda, všechno nabarvené nazeleno. Podobnost s vě-

žeňskou celou byla neoddiskutovatelná. Ukázalo se, že jediným luxusem je díra ve zdi, v níž byla zabudovaná malá klimatizace, která by se dala vyvážit zlatem! Jako nadporučík připravený k povýšení na kapitána jsem fakticky hodnotně převyšoval svého nového spolubydličího, poručíka, ale protože přišel o dva týdny dříve, podle hierarchie nováčků a zákonů džungle jsem dostal horní postel.

Ukázalo se, že můj spolubydličí je zajímavý týpek, který neustále mluvil a působil trochu dojmem všeznáka. Odlétal již dvě nebo tři výcvikové bojové mise, které ho, podle jeho názoru, opravňovaly spojovat sebe se špičkovými mazáky. Troustil kolem sebe zasvěcenské pojmy a říkal něco jako „na misi to děláme“ nebo „zjistili jsme, že nejlepší je udělat tohle“. Zdál se být jenom trochu moc sebevědomý a během dvou dnů mi bylo jasné, že nás oba budou veteráni přezírat, dokud z nás nebudou k boji připravení předsunutí letečtí návodčí. Trvalo už jen pár dalších dní, než jsem se rozhodl, že s tímhle chlápkem nechci strávit celý svůj turnus. Parťák na pokoji měl kromě neustálého žvanění ještě jeden nepříjemný zvyk. Když jsme seděli v ubikaci, většina z nás měla na sobě leteckou kombinézu nebo jenom spodní prádlo. Můj spolubydličí ne. Vždy si oblékl vyšisované lewisky a bílé tričko s balíčkem cigaret zarolovaným v rukávu. Byl celkem neškodný, ale vytvářel kolem sebe dojem, že je členem gangu Jets z *West Side Story*.

Kromě snášení se se svým spolubydličím ubíhal čas v až příliš dobře známé rutíně zapracovávání a administrativních porad. Každý den jsem viděl ostatní Covey jak odcházejí k odletu na bojové mise, zatímco já jsem zůstával a vyplňoval jeden byrokratický formulář za druhým. Ovšem pár z těch formulářů vedlo k přílivu adrenalinu a překvapily mě, jak byly vysloveně provokativní a také poněkud znervózňující. Na formuláři „Útěk a únik“ jsem musel odpovědět na sérii konkrétně mně položených otázek použitých v případě, že bych byl někdy sestřelen. Aby se záchranný pilot přesvědčil, že mluví rádiem skutečně se správným člověkem na zemi, položil by mi jednu nebo víc mnou předtím zodpovězených otázek, důvěrných skutečností, které jsem mohl znát jen já: „Jaká je přezdívka vaší matky?“ Na to bych odpověděl svým nouzovým rádiem „Muggie“ a tím bych ověřil svou totožnost. Druhý formulář byl ještě problémovější. *Air Force Form 137* jsem měl předložit lékaři letectva, který ten dokument položil na zem, natřel mi holé spodní plochy chodidel inkoustem a nechal mě postavit se na něj. Cílem tohoto malého morbidního cvičení bylo získat pro účely identi-

fikace otisky chodidel, protože po havárii byla chodidla pilota často jedinými identifikovatelnými částmi těla, které se našly.

Hrozný obsah těch formulářů mi poněkud překvapivě povzbudil chuť dovědět se od profiků, co se na misích Covey skutečně děje. Aura obklopující bojové veterány Covey jim v mých představách dodávala status skutečných hrdinů. Ale když jsem se pokoušel z těch veteránů vytáhnout, jaké to je létat proti těm velkým kanónům na Ho Či Minově stezce, překvapivě odpovídali stále stejnou frází: „No, všechno se dozvíš, až si to sám vyzkoušíš, teď si užívej, dokud můžeš.“ Kromě téhle jedné věty byli veteráni nemluvní a vypadali odtaziťe a nepřístupně, což byl pro mne signál, že v týmu jsou party spíše pravidlem než výjimkou.

Ukázalo se, že o něco hovornější je zpravodajský důstojník Covey. Protože to nebyl pilot, nemohl poskytnout pohled od kniplu, ale byl velice užitečným zdrojem informací z pozadí. Jednou odpoledne si po instruktaži letových osádek sedl vedle mne a pustil se do náčrtků operací Covey. Vysvětlil mi, že velice nekonvenční letecká válka nad jihovýchodní Así vytvořila určité zvláštní, ale velice účinné hybridy. Jedním z mnoha novátorských nápadů použitých ve vietnamské válce bylo zapojení předsunutých leteckých návodčích do citlivého systému velení a řízení v tajné válce v Laosu. Kvůli tamní podivné politicko-vojenské situaci se zdálo, že omezení amerického bombardování lidí jen mátl. Tyto zásady, co se může a co se nemůže, známé jako „Pravidla použití zbraní“ (ROE), byly tak spletité, že jim nikdo nerozuměl a už vůbec je nikdo neuměl použít. Mnozí vysocí důstojníci v letectvu zjevně měli pocit, že bývalý velvyslanec v Laosu, William H. Sullivan, sarkastický chránělec W. Averella Harrimana, prominentního státníka pocházejícího z jedné americké rodiny železničních magnátů, byl za vznik tohoto směšného boje o moc přímo zodpovědný. Velvyslanec Sullivan jako jeho mentor paranoidně usiloval o absolutní kontrolu nad armádou v „neutrálním“ Laosu a někteří američtí vojenští šéfové Sullivana dokonce nazývali poněkud posměšně „polním maršálem“. Na vrcholu tohoto handrkování navrhli někteří Sullivanem ovlivnění byrokraté určité skutečné unikátnosti, které měly zachovat iluzi laoské neutrality; mohli jste shazovat pumy nanejvýš dvě stě metrů od hlavní komunikační trasy – silnice, stezky nebo řeky; nemohli jste zahájit palbu, dokud nezačal střílet nepřítel; nesměly se bombardovat pagody, dokonce i když v jedné z nich měla svoje velitelství 325. divize seve-

rovietské armády. Otrávení stíhací piloti letectva a námořnictva se oprávněně cítili paralyzovaní hromadou omezení, slovně vyjádřených všech těch panik a „co kdyby“ některých nervózních ministerských pi-sálků svědomitě sepsaných jako ROE. Dejte se k leteckým návodčím.

Abyste velitelé amerického letectva znovu získali kontrolu nad nepo-  
chybně obtížnou situací, zavedli program, v němž představitelé letečtí  
návodčí létali denně mise nad určenými úseky Ho Či Minovy stezky,  
které Severovietnamci říkali „Strategická zásobovací trasa Truong Son“.  
Návodčí se stali na místě velitelů a rozhodců útoku. Kroužící nad cílem  
ve svém pomalém letounu s pochopením situace z první ruky mohli  
vyřešit politické problémy leteckého útoku přímým rádiovým spojením  
s laoskými představiteli nebo s pozemními veliteli a s americkým vel-  
vyslancem ve Vientianu. Ale piloti se na program dívali poněkud  
skeptičtěji – jestli se něco nepodařilo, svedte to na představené letecké  
návodčí! Program přesto fungoval tak dobře, že plánovači na začátku  
roku 1968 zavedli operace Commando Hunt, leteckou kampaň, která  
měla nad Stezkou v sektoru o ploše zhruba pět tisíc kilometrů čtvereč-  
ných bezprostředně sousedícím s Jižním Vietnamem vytvořit neustálý  
letecký deštník. Tato část silnic vedoucích úzkým pásem území jižního  
Laosu dostala kódové jméno STEEL TIGER a Covey byli jednou  
z jednotek leteckých návodčích určených k nepřetržitému dohledu nad  
nimi s OV-10 Bronco vykonávajícími denní službu a s Cessnami O-2  
vedoucími boje v noci. Vzhledem k tomu, že severovietnamská armáda  
byla schopná měsíčně přesouvat po Stezce tisíce vojáků a pro ně po-  
třebných zásob, letečtí návodčí museli v každém případě jejich činnost  
zastavit. Ačkoliv nikdo nikdy přímo nepřišel a neřekl to, nabyl jsem  
dojmu, že většina návodčích ducha pravidel pro použití zbraní s nechutí  
akceptovala, ale ne vždy jejich literu. V kritických situacích bylo úkolem  
zničit cíl a ROE se zabývat až potom – žádat o prominutí bylo snadnější  
a rychlejší než žádat o povolení.

Když jsem poslouchal zpravodajského důstojníka, poprvé jsem si  
uvědomil, že podstatou celé vietnamské války je soupeření mezi ha-  
nojskou snahou udržet životně důležitou logistickou trasu po Stezce  
a americkým úsilím tu pupeční šňůru odstříhnout.

Po vyslechnutí zprávy zpravodajského důstojníka jsem byl připraven  
jít a po šesti týdnech volna jsem měl nutkání sednout zase do OV-10.  
28. dubna jsem s pilotními instruktory letky konečně odlétal první ze  
čtyř místních procvičovací letů. Do té doby jsem na OV-10 nasbíral



celkem třiačtyřicet hodin, takže jsem v žádném případě nebyl profíkem. Všechny ty nové místní postupy spolu s mým nedostatkem času stráveného s kniplem v ruce vedly k nutnosti nalézt s instruktorem nějaké řešení. Mým instruktorem byl ten den našťestí kapitán John Tait, absolvent West Pointu, trpělivý člověk s velkou dávkou empatie pro zelenáče jako jsem byl já.

Když jsem šel s Johnem k boxu z kovové konstrukce obložené pytlí s pískem, chránícímu náš přidělený letoun číslo 654, dal mi radu ohledně aerodynamiky letounu: „Podívejte se na tu malou krásu v holé konfiguraci. Takto ji moc často nevidíte a mnohem méně často s ní takto poletíte.“ Dlouze se odmlčel a pak pokračoval: „Ten stroj dnes vypadá elegantně stejně, jako když jste s ním létal ve výcviku v Hurlburtu. Ale za týden s ním budete létat s nákladem devíti set litrů paliva v prostřední nádrži a s raketnicemi na všechny možné rakety. Se všemi těmi zavěšenými krámy je aerodynamický odpor velmi silný. Je to jako předsnout ze sportáku do nákladáku.“ Zatímco mě fascinoval pohled na stroj, v němž strávím následující rok létáním a bojem, hltal jsem každé Johnovo slovo. Bronco byl poměrně nový letoun, jehož první zkušební let se uskutečnil v roce 1965. Tím to bylo pro mne všechno ještě horší. OV-10, původně zkonstruované jako lehký útočný protipovstalecký letoun, se dostalo do výzbroje 20. TASS pro potřeby operačních předsunutých leteckých návodčích v červenci 1969. Se svými dvěma turbovrtulovými motory, čtyřmi kulomety, vystřelovací sedačkou a výborným výhledem z kokpitu se Bronco stalo skvělým doplněním výzbroje leteckých návodčích. Možnost létat s OV-10 byla pro mne splněním snu.

Zdánlivě velké Bronco měřilo na délku 12,5 metru a bylo 4,5 metru vysoké s rozpětím křídel 12 metrů. OV-10 v šedé bojové kamufláži stojící na rampě ve mně vyvolávalo dva živé obrazy. Zaprvé, vypadalo nebezpečně jako modlící se kudlanka nábožná chystající se ke skoku. Zadruhé, se středním trupem a kokpitem zavěšeným mezi dva boční trupy a s dvojitou ocasní plochou mi připomínal legendární P-38 Lightning, proslulý za druhé světové války. Jako kluk jsem v knihovně hltal všechny knihy o letadlech a některé z mých oblíbených příběhů byly o nasazení pilotů P-38 v jihozápadním Tichomoří, o mužích jako Dick Bong, Tom Lynch, Tom McGuire a Tom Lanphier a o jejich neuvěřitelném napadení a sestřelení letounu admirála Isoroku Jamamota. Představoval jsem si, že shoda mého křestního jména s většinou z nich není

pouhá náhoda a že z minulosti do současnosti vede mystická vazba. Ať už byla mystická nebo ne, mezi oběma letouny existuje zjevná vazba v jejich podobnosti. Možná jsem se narodil příliš pozdě na to, abych létal s P-38, ale s tím OV-10 jsem si mohl dělat, co chtěl, a byla to láska na první pohled.

John Tait mě představil velícímu důstojníkovi a řadě mechaniků osádek. Nedělal z toho velkou vědu, ale jeho gestikulace mi hodně řekla o Johnovi a jeho respektu k tvrdě pracujícímu personálu údržby. V duchu jsem se rozhodl, že převezmu Johnův styl častého hovoru s mechaniky a probrání několika detailů o misích.

Ta chvíle konečně nastala. Po dost dlouhé předletové přípravě jsem se připoutal na přední vystřelovací sedačku a John udělal to stejné vzadu. Při šátrání po změní přepínačů a ovladačů jsem si tiše nadával, že jsem tak nervózní. Řinul se ze mne pot. Chtěl jsem před Johnem dobře začít a udělat na něj dobrý dojem, protože moje budoucí pověst v letce může hodně záviset na tom, jestli si John Tait bude myslet, že jsem nadějný pilot nebo pitomé nemehlo.

Po projití zbytku kontrolního seznamu jsem dal mechanikovi signál kroužením ukazováčku zvednuté pravé ruky. Signál opakoval, a tak jsem postupně nastartoval pravý a pak levý turbovrtulový motor Garrett. Jak motory nabíraly otáčky, nespouštěl jsem oči z mladého mechanika a sněhového hasicího přístroje, který držel v ruce. Z nějakého bláznivého důvodu jsem se přistihl, že myslím na rozhovor dvou starých vlčáků, který jsem před několika dny vyslechl. Jeho podstatou bylo, že když začne při startu nějaký motor hořet, je pilot v podstatě odkázán sám na sebe. Říkalo se, že většina z těch hasicích přístrojů je naplněná jen z poloviny, protože je ti mladí mechanici používají k chlazení beden s teplým pivem. Oba motory 654ky naštěstí perfektně naskočily, takže jsem uvolnil brzdy, vyjeli jsme z areálu boxů a během pár minut jsme byli ve vzduchu.

S použitím svého nového volacího znaku Covey 221 jsem se přihlásil u „Panamy“, taktického radarového řídicího střediska v Danangu. Zahájili jsme stoupavou zatačku na východ, která nás vedla přes úzký proužek země mezi vzletovou a přistávací dráhou a pláží. Ovšem moc příležitostí k rozhlížení jsem neměl. Měl jsem co dělat, protože ve vzdušném prostoru kolem základny se hemžily letouny všech myslitelných velikostí a tvarů. V bezprostředním okolí jsem napočítal nejméně desítku vrtulníků, které se tam rojily jako včely u úlu. Předě

mnou opisoval elegantní oblouk roj F-4 Phantomů, který za sebou nechával stopu černých výfukových plynů viditelnou z patnácti kilometrů. Piloti MiGů tam na severu nepotřebovali dobrý zrak – černý kouř Phantomů je prozrazoval. Sevřený mezi všemi těmi válečnými stroji si to v mé výšce pomalu šinul podél pobřeží na jih C-7 Caribou a trochu pode mnou letěl O-2 přímo nad dvojitými oblouky mostů I. sboru. Zeptal jsem se Johna intercomem: „Je tady vždycky tak narváno?“ Když stiskl tlačítko na intercomu, uviděl jsem ve zpětném zrcátku, jak kývl na souhlas.

„To je jedna z věcí, na kterou si budete muset v Danangu zvyknout,“ odpověděl John. „V tomhle provozu se budete muset mít pořád na pozoru. Ale není to vždy tak špatné. Zkontrolujte si hodiny.“ Nechápatě jsem se podíval na přístrojovou desku. Bylo 12.10. John se usmál a pokračoval: „Čas oběda. Všichni se vrací ve stejnou dobu. Dneska musíme mít v jídelně něco skutečně dobrého. To je ale docela dobrý způsob jak vést válku, co?“

Když jsme vystoupali do 450 metrů, přeletěli jsme pobřeží a „smočili jsme nohy“, což byl rádiový termín používaný k oznámení, že letíme nad teplými vodami Jihočínského moře. Na jedné z přednášek nám zpravodajec vážně radil, abychom, pokud máme tu možnost, vyskakovali z poškozeného stroje raději se „smočenýma nohama“ než nad pevninou, protože „tam nejsou žádní darebáci, ani palba ze země. Záchrana vrtulníkem je tam snadnější.“ Když jsem o té jeho radě přemýšlel a díval jsem se na tu neuvěřitelně tmavě modrou vodu, uvažoval jsem o žralocích.

Byl nádherný den k létání. V jasné oslepující záři slunce byla dokonalá viditelnost. V našem sektoru nebyl na obloze ani obláček. Daleko na východě jsem viděl bouřkovou frontu pohybuující se souběžně s pobřežím a pozdě odpoledne vystoupaly některé z těch bouřkových jader až do dvanácti tisíc metrů, ale v té chvíli nás nijak neohrožovaly. Myslel jsem jen na to, jak to bude skvělé stoupat a zase klesat a vychutnávat si gravitační síly. Když jsme byli asi patnáct kilometrů od pobřeží, zdálo se, že mi John čte myšlenky. „Tak jo, Tome, vím, že to chvíli trvalo. Jděte do toho a dejte mu zabrat. Vůbec se neomezujte.“ Nemusel to říkat dvakrát. Přetočil jsem letoun na záda a udělal jsem zvrát. Na jeho dolním konci, kdy jsme hleděli na opačnou stranu a měli rychlost hodně přes 250 uzlů, jsem nás zvedl do přemetu a ucítil na sobě čtyři géčka. Když jsme prudce stoupali po vertikále, otočil jsem hlavu,