

Příběh stíhacího pilota

Válečné vzpomínky pilota Mustangu
a pozdějšího zkušebního pilota



Clarence „Bud“ Anderson

OMNIBOOKS

Copyright © 1990 by Clarence E. Anderson and Joseph P. Hamelin
Translation © Vlastimil Dominik, 2023

ISBN 978-80-88274-86-5

Clarence „Bud“ Anderson

Příběh stíhacího pilota

Válečné vzpomínky pilota Mustangu
a pozdějšího zkušebního pilota

OMNIBOOKS

2023

Předmluva

V letounu byl ten chlap činorodý jako fretka. Pokud jste se setkali s Budem Andersonem jen na zemi, stěží tomu uvěříte. Klidný, uhlazený. Legrační dědeček. Po všech stránkách sympatický chlápek. Ale jakmile ho posadíte do letounu, je to dravec. Sestřelil sedmnáct letounů. Nejlepší pilot, jakého znám. Je to také nejlepší přítel, jakého mám. Známe se s Andym sedmačtyřicet let.

Zpočátku jsme nebyli zrovna přátelé. Když jsem v březnu 1943 přišel k 363. letce, Andy, Ed Hiro, Lloyd Hubbard, O’Bee O’Brian a Paul Devries

byli veliteli rojů. Absolvovali jsme výcvik v nevadském Tonopahu. Mezi všemi těmi piloty jsem měl nejnižší důstojnickou hodnost a my ostatní jsme k nim vzhlíželi jako k neomylným pilotům. Vůbec jsme se s nimi neseznamovali ani nepřátelili. Cítil jsem, že jsem jiná kategorie. Občas jsme je mohli vyzkoušet ve vzduchu, ale vždycky nám to nandali a ukázali nám, kam patříme. Říkal jsem si, *Musím být tak dobrý, jako tihle chlápci*, ale věděl jsem, že se to nikdy nestane, protože oni se učili a zlepšovali stejně rychle jako my.

Ale s Andym jsem navázal vztah, když jsme spolu létali na Mustangu v Anglii, zejména poté, co mě sestřelili, vrátil jsem se a nakonec jsem v pořádku dokončil svůj turnus. Oba jsme byli kluci z malých měst, kteří měli rádi lov a rybaření. Stále jsme společně objevovali nové věci a vyvinuli jsme si ohromný vzájemný respekt. Když jsme končili a vraceli se domů, byli jsme si velice blízcí, ačkoliv ani jeden z nás o sprátelení nijak neusiloval. Za války to bylo riskantní. Ztratili jsme tam strašnou spoustu kluků.

Měli jsme stejný zrak – 20/10. Viděli jsme všechno, co se na obloze hnulo, dřív než kdokoliv jiný v letce nebo dokonce skupině. Andy jednou vedl letku a já Zelený roj vlevo nad ním. Byla to dlouhá mise, letěli jsme v 34-35 000 stopách na malé otáčky, 2100 rpm, abychom prodloužili dolet, když jsem na své půl dvanácté zpozoroval možná ve vzdálenosti padesáti mil cosi, co vypadalo jako tvořící se kumulus. Byl poměrně jasný den a já se na to stále díval, stále díval... a nakonec Andy řekl rádiem: „Díváš se na to stejné, co já?“ Já jsem řekl: „Jo, vypadá to jako mrak, že?“ A on odpověděl: „Jo, ale myslím, že tam vidím nějaké malé tečky.“ Skutečně to byly tečky. Ukázalo se, že to bylo 150 Me 109 a 50 Fw 190, blížících se k nám téměř čelně přesně v naší výšce.

Nevím, proč na nás nezaútočily čelně, jako by to udělaly s bombardéry. Ale ony zatočily doprava a Andy dal povel k odhození přídatných nádrží a k zatočení doleva, což mě dostalo do čela přímo doprostřed nich.

Vzpomínám si, že jsem na jediném malém okénku 16 mm filmu z mého fotokulometu napočítal něco přes třicet letounů letících různými směry – P-51 Mustangy, Messerschmitty Me 109 a Focke Wulfy Fw 190. Ten den jsem sestřelil čtyři Fw 190 a Andy dostal dva a jeden pravděpodobně. Na každý pád nikdo jiný z letky ani ze skupiny neřekl ani slovo. Byli jsme první, kdo je uviděl. Ti ostatní jen poslouchali a Andy a já jsme je hlásili.

Když jsem pronásledoval poslední Fw 190, všichni se rozptýlili a najednou jsem se ocitl v 5000 stopách a nikde nebyly žádné letouny. Jen v řece jižně od Magdeburku bylo pár kouřících vraků. Nepřivoláváte je, jen zůstáváte potichu. Začal jsem stoupat na západ, dostal jsem se do 36 000 stop, rozhlížel jsem se... a na severu jsem uviděl tři flíčky. Myslel jsem si, že by to mohly být Me 109 nebo Fw 190. Zůstalo mi ještě nějaké střelivo, a tak jsem začal točit směrem k nim. A ve chvíli, kdy jsem nakláněl letoun, jsem uslyšel Andyho hlas: „Neidentifikovaný letoun dole na jihu.“ Byl jedním z těch flíčků a zpozoroval mě! Připojil jsem se k nim a domů jsme letěli společně. A tehdy jsme se dostali do protivětru, aniž bychom to věděli – neviděli jsme skrz oblačnost. A když nás Andy nakonec vzal oblaky dolů, zjistili jsme, že jsme teď nad vodou – vynořili jsme se ve 2000 stopách přímo nad holandským pobřežím. Sakra, pustili se do nás vším, co měli - stopovky, granáty ráže 20 mm, 40 mm a větší. Co nejrychleji jsme se zase zdekovali do mraků. Nikdy jsem to Andymu neopomněl připomenout.

Na Andym bylo unikátní, že odlétal tolik misí, zaznamenal tolik hodin bojových letů a nikdy neutrpěl v boji žádné škody a žádnou misi neukončil předčasně. Je to neuvěřitelná historie! Ukazuje to, jakým byl úzkostlivě pečlivým profesionálem, zejména v boji. Stejná pozornost věnovaná detailům z něj dělala špičkového zkušebního pilota. Také měl dokonalý zrak a vyvinul si bojové schopnosti využívající výhod z příležitostí, které mu zrak přinášel. Ale součástí toho bylo také štěstí. Štěstí hraje velkou roli ve všem, co v boji děláte. Vždy se může příkrást nějaký chlápek, kterého nevidíte, a ustřelit vám zadek. Andy je nepochybně velký šťastlivec. Je jím každý, kdo přežil válku.

Obecně řečeno, vaší nejmenší starostí bylo, že vás zabijí. Když se to stane, stejně o tom vůbec nevíte, takže co má být. Myslím, že to byl postoj většiny z nás. Nejdůležitější byly povinnosti. Sakra, je to přece vaše práce. Po několika prvních akcích vás už vůbec nenapadne, že by vás mohli zabít.

Ovšem jednou jsme dostali rozkaz ostřelovat Rechlin, německé letiště, kde se testovaly všechny experimentální letouny. Věděli jsme, že se ježí hlavními kanónů. Vedl jsem tuhle misi a Andy vedl jeden z nasazených rojů. Věděl jsem, že se z toho mohu se svým rojem dostat, protože jsem útočil jako první a měl jsem na své straně moment překvapení, ale roje 2, 3 a 4 utrpí velké ztráty. Věděl jsem, že existuje velká šance, že se Andy nevrátí. Dostali jsme instrukce, kurs a seděli jsme v kokpitech letounů s

běžícími motory, když misi kvůli špatnému počasí zrušili. Proboha, za celý život jsem nebyl tak šťastný.

Po naší poslední misi začala oslava hned na stojánce. Byli jsme zvyklí dost pařit, pili jsme tu proklatou skotskou whisky až do bezvědomí, vyspali jsme se z toho a skončili jsme v hrozném stavu. Ale jakmile jsme upoutali své zadky v letounu, z nějakého důvodu jsme byli vždy schopni svůj úkol splnit. Svou poslední misi jsme letěli společně; pak jsme otevřeli láhev Old Methuselah, skutečně silné whiskey, naplnili dva kalíšky od polní láhve a do prázdných žaludků jsme koplí každý skoro pintu. Náš zdravotník Tramp to stopoval. Myslím, že to trvalo asi osmnáct minut, než jsme poprvé padli.

Když je Andy opilý nebo vzrušený, tón jeho hlasu se o několik oktáv zvýší. Skutečně se vytočí. Šli jsme z operačního střediska, kde jsme podávali hlášení, do prostoru letky a jeli jsme na transportéru pro převoz munice. Projížděli jsme kolem jedné britské stavební party budující silnici. Vzpomínám si, jak Andy řval a zuřil: „Vy zatracení Angláni,“ křičel, „vy jste na téhle pitomé silnici pracovali, když jsme sem přišli a *pořád* na ní pracujete! Byl slyšet na míle daleko jako sojka.

Druhý den jsme se sbalili a jeli do Londýna. Přátelili jsme se tam s několika holkami. Další den ráno jsme měli jet vlakem z Liverpoolského nádraží na nějakou základnu na severu a odtamtud letět domů. Vzpomínám si, že jsem chytil Andyho za kotník a pokoušel jsem se ho vytáhnout z pelechu. Konečně jsme přišli na nádraží, uložili jsme si zavazadla do vlaku a pak nás průvodčí nenechal nastoupit! Řekl jsem Andymu: „To je naposledy, kdy s tebou někam jdu!“ Ale nastoupili jsme do dalšího vlaku, našli jsme svá zavazadla a přátelíme se už skoro půl století.

Na konci června jsme mohli společně létat s několika Mustangy. Poprvé po čtyřiceti letech. A řeknu vám, že to bylo vzrušující. Já jsem se časem přizpůsoboval a létal jsem se všemi možnými letouny, ale Andy neletěl s Mustangem víc než třicet let. Ale stále bylo vidět, že ví, co dělá. Vypadalo to, jako by s Mustangem právě létal. Byl jsem na něj pyšný. Bylo hezké vidět, že se toho moc nezměnilo. Je stále neomylný – skvělý vůdce. Je to chlápek, ke kterému vzhlížím. Vždycky byl.

Generál Chuck Yeager

Úvod

Než si přečtete tento příběh, měli byste o Budovi Andersonovi něco vědět. Tak především, tenhle chlápek je *jiný*. Ve svých osmašedesáti letech stále považuje třicet mil dlouhou túru krajinou tak vysokou a skalnatou, že se jí vyhýbají i horské kozy, za velkou legraci. Pořád létá, rybaří, loví, šťourá se v autech – a když přelétá nějaký letoun, stále vybíhá na dvůr. Když mu řekli, že je na povýšení na generála moc starý, rozhodl se místo toho létat bojové akce s F-105. Bud je živým důkazem, že nadšení není nezbytně něco, z čeho se vyrostete.

Něco o něm vypovídá také jistý ocelový výraz v jeho zvědavých tmavě modrých očích, který by z nějakého kriminálního v uličce udělal sulc. Bud je teď šedivý a vždy byl drobný, ale stačí jeden pohled, abyste věděli, že byste se s tímhle chlápkiem neměli zaplést.

Nerad o sobě moc mluví. Když z něj chcete dostat podrobnosti o nějakém jeho činu, je to jako trhání zubů nosorožci. Bydlel jsem řadu let nedaleko jeho domu ve stejném městečku, než jsem se dověděl, že byl za války trojnásobným esem. Drží se při zemi. Jsem si jistý, že by se našli sousedé, kteří by byli ohromení, kdyby se dověděli, že ten pán, který bydlí v tom domě, je *někdo*.

Kromě toho je králem všech sběratelů. Stále má svou koženou přilbu z druhé světové války, stvrzenku o koupi Forda model '93, skoro všechny dopisy, které kdy dostal nebo napsal, a dokonce sešit na výstřižky, který si vedl jako dítě. Má soubor obrázků seřazených podle abecedy. V garáži má tolik krabic s různými věcmi, že v ní není místo na auto.

Jsem si jistý, že tam při třídění vzpomínek strávil spoustu hodin. Je pečlivý jako neurochirurg, pedant na detaily. Když na něj Ian Ballantine tlačil, aby své životní vzpomínky sepsal, začal zaznamenávat časy a události způsobem typickým pro zkušebního pilota. Metodicky, precizně. Tohle není běžná knížka napsaná profesionálním spisovatelem na základě vyprávění. Je to výsledek dvou set hodin rozhovorů zaznamenávaných na pásek a dalších hodin příprav, které Bud ani nepočítal. Chtěl, aby to bylo správně, jestli je to vůbec možné.

Přicházel se svazky poznámek. On to nahrával, já jsem napsal kapitolu a on ji pak posuzoval, kritizoval a rozváděl ji, a já ji přepisoval...a přepisoval...dokud s ní nebyl spokojen nebo dokud jsem mu nepřestal text dávat.

Technické věci – změny ovládání, když s F-86 překonával zvukovou bariéru, nebo vyvažování Mustangu v boji – někdy to vzdával, když se mi to snažil vysvětlit. Místo toho to napsal sám rukou do velkého žlutého bloku. Psal pro časopisy. Mohl to docela dobře napsat i beze mne. Někdy jsem byl spisovatel a jindy jeho pouhým zapisovatelem. V obou případech to bylo zábavné.

Pro Buda to byla katarze. O mnoha svých zážitcích nikdy nemluvil, dokonce ani v kruhu rodiny... a jak jsem zjistil, mezi takovými lidmi to není neobvyklé. Když jsme mluvili o tom, jak jeho Dvojka během výcviku havarovala, zastavil se, sebral se a řekl: „Nutíte mě mluvit o věcech, o kterých mluvit nechci.“ Řekl jsem mu: „Děkuji.“ Dobře jsme si rozuměli.

Několik věcí mi tam samozřejmě chybělo. Po jednom nahrávacím sezení, kdy mi vyprávěl, jak kvůli snění o příjemných chvílích v Londýně málem přišel nad Německem o život, jsem šel domů a napsal jsem, jak jsem si myslel, že by to napsal: „Nevzpomínám si, na co jsem vlastně myslel, ale muselo to být něco hodně vzrušujícího.“ Nic nevyžadoval. Myslel jsem si, že zapomněl. Ale Bud měl sloní paměť, pro zkušebního pilota ve dnech před minizáznamníky a telemetrickými systémy nezbytnou.

„To není správně,“ vzpomínám si, jak si mumlal, když četl rukopis.

„Co není správně?“

„Vzpomínám si.“

„Vzpomínáte si, na co jste myslel?“

„Jo.“

„V letounu? Ten den? Před čtyřiceti lety?“

„Jo.“

„Cože, bylo to něco tak zvláštního?“

„Jo.“

„Takže mi o tom řeknete...?“

„Kdepak.“

„Řeknete mi to, když...“

„V žádném případě.“

„...to do té knihy nedám?“

„Ani za nic.“

Pak musíte na takových místech použít jistou představivost. Když to uděláte, buďte v ní odvážní. Ve světě rozděleném na vypravěče a muže činu

je úplně jasné, kam Bud Anderson patří. Je to jako když matky říkají svým dcerám: „Před těmi tichými se musíte mít na pozoru.“

Joseph P. Hamelin

Kapitola 1

Pokoušel se mě zabít, to je vše

Obloha nad hlavou byla křišťálově jasná a modrá a země dole byla zelená šachovnice políček rozdělená stříbřitě modrým proužkem. Dole byla okupovaná Francie a za tou řekou bylo Německo, a to všechno vypadalo stejně, mírumilovně a kypící jarem.

Ale bylo to velice zlověstné místo. Z výšky šesti mil jsme viděli nepřítele, jak někteří stojí u kanónů a míří na nás, jiní vylézají do letounů, aby vzlétli a dostali nás, a další čekají na vzdálenějším břehu řeky s vidlemi v rukou v naději, že dopadneme někde poblíž. Viděli jsme jen zeleň polí a lesů. Ale věděli jsme, že tam jsou, vzhlízejí vzhůru, vidí nás přilétat a přemýšlejí, jak by nás mohli zabít.

Ten den byl neobvykle neuvěřitelně jasný. V lepších časech by to byl den k brouzdání pstruhovými vodami s rybářským prutem, nebo k jízdě tak rychlé, že vás bude nějaká hihňající se dívka prosit, abyste zpomalil. Ale teď to tyto časy nebyly. Byly to ty nejhorší časy, jaké kdy Bůh dopustil. A tak se pstruhové vody přenechaly rybám, benzín se používal jen zřídka, a byl to jen další den, kdy se šest mil nad Německem létalo, bojovalo a zůstávalo naživu, když jste mohli.

Na jaře roku 1944 nebylo vůbec snadné na obloze nad Evropou přežít. Spousta mužů to nedokázala, když byl člověk stíhací pilot; bylo špatné se k tomu stále vracet, a tak jsme si řekli, že jsme mrtví muži a žili jsme jen v přítomnosti a na budoucnost jsme vůbec nemysleli. Nebylo to moc těžké. Mnoho z nás žádnou budoucnost nemělo a všichni to věděli.

Ten den, rok potom, co jsem začal létat bojově v Evropě, jsem myslel na to, co bude za tisíc dní, někdy záměrně a někdy aniž bych chtěl. Občas je to v letmých obrázcích, jindy ve zpomaleném filmu, který se dá zastavit, ale vždy je to barevně. Sedím na židli skoro půl století a půl světa daleko od téhle hrozné práce, rozhlížím se hlubokým zeleným řekou protnutým

kaňonem na sněhem pokryté pohoří Sierra Nevada a přemýšlím, jestli mám vyměnit pneumatiky na Chevroletu Blazer, posekat trávník nebo se nejspíš vydat na další pěší túru... a najednou se mi do myšlenek dere jako opilec do baru 27. květen 1944. Promítač v mé hlavě, který ty filmy vybírá, má tohle přehrání zřejmě rád.

Byli jsme vysoko nad formacemi těžkých bombardérů ve svých P-51 Mustangech a doprovázeli jsme je do oblasti Ludwigshafen-Mannheim. Několik posledních týdnů se 8. letecká armáda zaměřovala na pohonné hmoty a Ludwigshafen byl střediskem výroby syntetických paliv. Pohonné hmoty byly vším; životní mízou války. Státy nemohly bez nich bojovat. Po celý svůj výcvik a po celou válku si nevzpomínám, že by mě někdo omezoval v tom, jak často mohu létat. Paliva bylo vždy dost. Ale Němci v roce 1944 takové štěstí neměli. Kvůli každodennímu bombardování byli v kritické situaci. Bez paliv a mazadel se jejich válečná mašinerie nakonec zastaví. Teď, když přilétají ve velkých počtech stíhačky Mustang, které jsou schopny doprovázet bombardéry až k jejich cílům a zpět, je německý rafinérský průmysl vystaven těžkým úderům.

Ten den přijde a bude to brzy, kdy si německé letectvo, luftwaffe, začne své cíle vybírat a některé akce bude podnikat a jiné ne. Nebo se zaměří na izolované formace bombardérů na úkor těch ostatních, a podle našich zkušeností to bude výběr náhodný. Plánem luftwaffe bylo šetření palivem a lidmi. Ale alespoň v tuto chvíli se nezdálo, že by mezi námi a cílem byl nějaký velký nedostatek stíhaček.

V 27 000 stopách jsme se připojili k bombardérům, zaujali jsme místo na pravém křídle formace a skoro okamžitě vypuklo před námi peklo. Bylo to brzy, stále nad Francií, dlouho před tím, než jsme očekávali přilet velkého počtu německých stíhaček. Do střetu s nepřítelem jsme zachovávali rádiový klid a pak už to bylo jedno, protože věděli, kde jsme, a tak lidi začali tlachat. Brebentili a ve sluchátkách mi zněly hlasité horečné výkřiky: „Bandité, jedenáct hodin, dole!...Dvě hodiny, nahoře, vezmi si ho!...Modrý Veliteli, únik doleva!“ Vypadalo to, jako by ty Messerschmitty a Focke-Wulfy byly všude.

Německé Fw 190 a Me 109 prolétaly přímo formacemi bombardérů a střetávaly se s Mustangy; stovky čtyřmotorových bombardérů a stovky stíhaček poznamenávaly modrou oblohu bílými kondenzačními stopami.

Němci s oblibou nalétávali na bombardéry čelně, vypálili dlouhé dávky a pak udělali výkrut a šli dolů. Zakroužili, aby se dostali před formace bombardérů, nabrali výšku, pokud možno se vyhnuli doprovodu, pak se přeskupili a znovu nalétávali čelně. Když jim došlo palivo nebo střelivo, přistáli, doplnili zásoby, opět vzlétli a létali jednu misi za druhou, dokud tam byly bombardéry, na které mohli útočit. Na nás útočili jen zřídka. Normálně se pouštěli do střetů s doprovodem, jen když to bylo nutné. Byli jsme nepříjemností, které bylo nejlepší se vyhnout. Chtěli sundat ty bombardéry a němečtí piloti se na ně vrhali rázně a odvážně. Naším úkolem bylo zastavit je.

Zdalo se, že nás pokaždé přečíslili. Měli jsme víc stíhaček než oni, ale podstatné bylo, kolik jich nasadili v jedné oblasti. Daleko vpředu jich shromažďovali velké počty, někdy stovky. Pak si vybrali část formace bombardérů, zaútočili čelně všemi silami a někdy zasahovali bombardéry pod námi dřív, než jsme zjistili, co se děje.

Červená a černá skvrna v dálce označovala místo, kde byla B-17 a jejích deset mužů. Letouny stále nesoucí náklad pum explodovaly a padaly, zanechávaly za sebou kouř, řítily se po obloze a nechávaly za sebou ve formaci mezery, které se rychle zaplňovaly. Ve sluchátkách jsme slyšeli k nám se propracovávající se válku, blížící se přímo k nám rychlostí stovek mil za hodinu. Začínal se řinout adrenalin a horečně jsem prohledával oblohu ve snaze zachytit proti obzoru letící flíček, což mohl být někdo, kdo nás přicházel zabít, a uvidět ho dřív, než on uvidí mne.

V rádiu se ozvalo: „Tamhle přicházejí!“

Vzali si do parády bombardéry před námi a teď byla řada na nás. Odehrávalo se to rychle. Odhodili jsme přídatné nádrže, přidali plyn a udělali jsme ostrou zatáčku doleva, abychom je napadli. Můj roj čtyř Mustangů byl na vnější straně zatáčky, Dvojka byla těsně vlevo za mnou, velitel druhé dvojice se svou Dvojkou byl za mnou vpravo, všichni ve čtyřprstové formaci. Rozevřete pravou dlaň, ohněte palec dolů, dejte prsty k sobě a podívejte se na nehty. Tak jsme létali a bojovali. Dva střelci a dva muži, kteří jim kryli záda. Luftwaffe létala také tak. Za vyvinutí této taktiky se obecně považuje německé eso Werner Mölders za španělské občanské války.

Protože jsme byli na vnější straně zatáčky, byli jsme zranitelní útokem zezadu. Ohlížel jsem se přes pravé rameno a samozřejmě jsem uviděl v dáli

nad námi čtyři tečky, v této chvíli nijak nebezpečné, ale rychle sestupující k nám.

Začal jsem s hlášením, ale...

„Čtyři neidentifikované letouny, pět hodin, vysoko!“ Velitel druhé dvojice Eddie Simpson, je již zpozoroval. Ty tečky se rychle blížily a získávaly tvar. Byli to nepochybně nepřátelé, Messerschmitty.

Zatočili jsme ostře doprava, stáhli jsme se do těsné řadové formace, překazili jsme jejich figl a snažili jsme se napadnout je čelně. Ty Me 109 změnily kurs, prohnaly se kolem nás, pokračovaly dolů a my jsme se otočili a pustili se do jejich pronásledování. Byly to čtyři stíhačky; zvedaly se, ostře točily a my jsme začali točit s nimi. Teď kroužíme ve stále těsnějších kruzích, vzájemně se pronásledujeme a já tam sedím a říkám si, co se to vlastně děje. Ti chlápci nás chtějí zdržet. Zvláštní. Říkám si, proč nejdou po těch bombardérech, proč tady s námi blbnou, jestli jen nechtějí odvést naši pozornost nebo něco takového. Odlétal jsem 116 bojových misí, možná čtyřicetkrát jsem se střetl s nepřítelem, sestřelil jsem šestnáct stíhaček, další stíhačku jsem zničil na zemi, podílel jsem se na zničení bombardéru, a dosáhl jsem pár pravděpodobných sestřelů, a za tu dobu jsme je napadali mnohem častěji než oni nás. Tohle je změna.

Létáme na plný plyn v těsných kruzích, po každém okruhu získáváme trochu výšky a jsme v 30 000 stopách. Mustang je vynikající letoun, má 37 stop od jednoho konce křídla k druhému a je trochu rychlejší, než ty malé německé stíhačky, a také trochu obratnější. Piloti těch Me 109 asi mají pocit, že se situace nevyvíjí pro ně úplně dobře a najednou dělají výkrut a odlétají ve stejné výšce na východ. Pak jeden z nich zvedá příď a stoupáním se odpoutává od ostatních.

Děláme výkrut a jdeme po nich. Letí na plný plyn a z výfuků se jim valí černý kouř. Dívám se na toho, který stoupá, říkám si, co dělá, a myslím si, že když zůstaneme u těch tří, ten chlápek se stočí nad nás. Posílám nahoru za ním Simpsona. Spolu se svou Dvojkou se od nás odpoutává. Se svou Dvojkou Johnem Skarou pronásledujeme s plynovými pákami na doraz ty tři stíhačky a vidím, že je doháníme.

Blížím se k nejbližšímu Messerschmittu na 250 yardů – přímo zezadu, ze šesti hodin, žádné manévrování, a lehce tisknu spoušť na kniplu mezi koleny. *Trrrrr!* Přes svist proudu vzduchu a hukot motoru je ten zvuk v kokpitu hlasitě slyšet. A je zřetelná vibrace čtyř kulometů ráže .50 po dvou

v každém křídle Mustanga, každý o váze přes šedesát liber. Faktem je, že při leteckém souboji, když zatačíte a jste na pokraji ztráty vztlaku, musíte být opatrní, protože zpětný ráz kulometů může snížit rychlost Mustangu o několik kritických mil za hodinu a vést k jeho pádu.

Ale já se teď ženu jako blázen a vidím, jak střely trhají kořen křídla a trup Messerschmittu. Protipancéřové střelivo, které používáme, je také zápalné a zásahy jsou dobře viditelné, protože se na nich vytváří jasné záblesky a obláčky kouře. Kouř za tím Me 109 teď houstne a je to něco víc, než kouř z výfuků. Zpomaluje a pak se najednou převrací. Ale ten letoun nepadá. Pokračuje rovně a horizontálně břichem vzhůru dál! K čertu, co to...?

Jeho pilot nemůže být mrtvý. Letět s takovou stíhačkou břichem vzhůru vyžaduje značné úsilí. Musíte na řízení vynaložit dost velkou sílu. Letět takto obrácený není snadné. Není to nic, co by se stalo samo od sebe, nebo že byste to udělali náhodou. Tak co to, ksakru, dělá?

No, je to akademická otázka, protože nemám čas čekat a zjišťovat, co bude dál. Pouštím do něj další dávku, začínají z něj odlétat kusy kovu, vidím plameny a ta stodevítka ve vývrtce padá a valí se z ní kouř. Můj šestý sestřel.

Piloti těch dalších dvou Messerschmittů se nyní vzdálili a jsou nervózní. Jejich letouny teď letí trhaně a piloti se zjevně snaží ohlížet se přes rameno a dívat se, co se děje. Když se zase pouštíme do jejich pronásledování, v tuto chvíli dva proti dvěma, stodevítka v závěsu se odpojuje a letí střemhlav domů. Velitel to zvedá do strmé stoupavé zatačky doleva. Tenhle umí létat a o útěku zřejmě neuvažuje. Říkám si, že tenhle chlápek může být potíživista.

Se svou Dvojkou zatačím k němu, jsme stále dost daleko, on zatačí ostřeji a v nemožném úhlu přelétá zprava doleva před námi. Chci to strhnout za ním, ale letím příliš rychle a docházím k závěru, že bych mohl za ním jen sklouznout. Rychle letící Mustang prostě nemůže zatočit do pravého úhlu. A v leteckém souboji nechcete obětovat rychlost. Rozhoduji se dostat se nad něj a stoupám.

Zatačí na druhou stranu a pokouší se dostat se za nás. Moje Dvojka je teď zranitelná. Říkám Skarovi: „Odpoutej se!“ a on se ode mne odpojuje. Ten Němec jde po něm, já jdu po tom Němci a blížím se k jeho ocasu rychleji, než se on blíží k mé Dvojce. Vidí mě přilétat, střemhlav uniká a já za ním, a pak dělá stoupavou levou zatačku. Ženu se za ním, zvedám to a

on zatačí na druhou stranu – sakra, ten ale umí létat – a pomalu se dostává přímo za mne tak blízko, že ho zřetelně vidím. Zvedá příď k výstřelu a já přitahuji knipl k sobě a stoupám ještě strměji. Pokračuji v tom, protože nemám jinou možnost.

Tohle vidím po všech těch letech. Kdybych byl člověkem, kterého pronásledují noční můry, budilo by mě to ze snu. Strmě stoupám, přitahuji si knipl do klína, stoupám stále strměji a strměji... a ohlížím se přes rameno na ten klasicky šedý Me 109 s černými kříži, který také stále strměji stoupá a jeho pilot se snaží ještě o trochu víc zvednout příď, aby mě dostal do zaměřovače.

Na tom letounu není nic zvláštního, žádná efektní označení, nic, co by ho odlišovalo jako letoun nějakého esa, jako letoun s „obávanou žlutou příďí“, jak je vidíte ve filmech. Vím, že některé ji měly, ale já jsem takový nikdy neviděl. A všechna jejich esa nebyla v žádném případě extravagantními typy lidí, kteří na své letouny stříkali barvu, aby ukázali, kdo jsou. Myslím, že bych ho mohl vyhledat v archivech. Předpokládám, že bych v ročenkách *Gruppe* mohl najít, kdo létal ten konkrétní den na tom určitém místě několik mil severozápadně od francouzského města Štrasburku, které leží na Rýnu. Někteří kluci to dělali, vraceli se zpět a hledali své protivníky. Já jsem to nikdy nedělal, neviděl jsem k tomu důvod.

Byl to někdo, kdo se mě snažil zabít, to je všechno.

Takže se ohlížím, teď skoro kolmo dolů, a vidím kanón ráže 20 mm vyčnívající ze středu náboje vrtule té stíhačky. Ve scéně mých vzpomínek je obrovský. Gigantický kanón. A není to daleko od pravdy. Je to kanón určený k sestřelování bombardérů, který střílí granáty dlouhé jako vaše dlaň, jež při explozi vytrhávají v kovu velké díry. Je to jediná nejděsivější věc, jakou jsem kdy v životě viděl.

Jsem ale příliš zaneprázdněný na to, abych měl strach. Později, možná o čtyřicet až padesát let později, si můžete o sedm tisíc mil dál sednout a potit se z toho strachy, ale když se to odehrává, máte prostě příliš mnoho práce. A já mám skutečně spoustu práce, visím na vrtuli, skoro kolmo stoupám na plný nouzový výkon, který Mustang vydrží jen tak dlouho, než ztratí rychlost, zatřese se, přijde o vztlak a začne padat; a já si říkám, že jestli Mustang ztratí vztlak dřív než ten Messerschmitt, dopadne to se mnou špatně.

Ohlížím se a vidím, že se můj pronásledovatel otřásá na pokraji ztráty vztlaku. Nedokázal dostatečně zvednout příď a nebyl tedy schopen kanón na mne zamířit. Ale moc k tomu nechybělo. Byl jsem téměř mrtvý muž, ale jen skoro. Jeho příď začíná klesat a otřásat se začíná také můj letoun. Ztrácí vztlak o jednu nebo dvě vteřiny přede mnou a odpadá dřív než já.

Starý dobrý Mustang.

Teď klesá a já obracím příď a jdu tvrdě po něm. Jsme v té chvíli značně vysoko, hodně přes šest mil, a velice rychle klesáme. Ten Messerschmitt měl náskok a klesl mi z dostřelu, ale rychle se k němu blížím. On to pak srovnává, ostře zatačí doleva a začíná znovu stoupat, jako by na mne chtěl čelně zaútočit. Najednou jsme zase přesně tam, kde jsme začali.

Spousta toho je teď jen otázkou instinktu. Všechno se odehrává tak rychle, že není čas všechno promýšlet. Řídím pravou rukou a nohama. Pravá ruka ovládá také spoušť kulometů. Levou rukou pracuji s plynovou pákou a udržuji jí letoun vyvážený, což je snadnější udělat než popsat.

Každý letoun s jednou vrtulí vytváří krouticí moment. Čím větší výkon má motor, tím víc vás vrtule stáčí na jednu stranu. Mustangy, se kterými jsem létal, měly dvanáctiválcový motor Packard Merlin o obsahu 1649 krychlových palců. To je desetinásobně víc než obsah motorů, které pohání vozidla na okruhu Indy. Má takový výkon, že ho nikdy nemůžete vytočit na plný plyn, když jste ještě na zemi, protože by to zvedlo jeho ocas z dráhy a vrtule by se zakousla do betonu. S tak velkým výkonem musíte řízením neustále dělat drobné korekce, aby Mustang a jeho v křídlech zabudované kulometry mířily pořád dopředu.

Byla tam tři jako dlaň velká kolečka, se kterými jste si musel neustále hrát. Vyrovnávaly vás do automatického přímého letu. Jedním se ovládala vyvažovací ploška na směrovce, která otáčí letoun doleva nebo doprava. Další nastavovalo plošku na výškovce, která zvedá a sklání příď a pomáhá snížit sílu, kterou musíte použít při ostrém zatačení. Třetí kolečko ovládalo vyvažovací plošku na křídélku, která udržovala křídla v horizontální poloze, ale s tou jste si nemuseli dělat moc starostí. Když jste často měnili rychlost, jako v boji, měli jste levou ruku pořád na nich a současně jste dělali nohama na pedálech kormidel a rukou na kniplu drobné opravy. Zpočátku je to ošemetné, ale po získání zkušeností je to něco, co děláte bezmyšlenkovitě, jako když řídíte auto a ladíte při tom rádio.

Je trochu zneklidňující myslet na to, kolika věcmi se musíte současně zabývat, když létáte bojové akce.

Takže ten Messerschmitt letí znovu kolem, strmě stoupá na svou levou stranu a já už toho mám dost. Tentokrát je moje postavení o něco lepší. A tak jdu do toho. Místo abych pokračoval v letu za ním, rozhoduji se pro ostrou zatáčku doleva k němu s tím, že pokud ztratím rychlost a nezvládnou to, asi se nevrátím domů. Ubírám trochu plyn, sklápím o deset stupňů vztlakové klapky a co nejsilněji přitahuji knipl k sobě. A příd' se začíná zvedat a pomalu otáčet...

Zatraceně! Já to dokážu. Jsem za ním a zvedám na něj zaměřovač. A ten německý pilot to vidí. Tentokrát je to Messerschmitt, který uniká a na plný plyn strmě stoupá bez možností na výběr. Letím také na plný plyn, sleduji ho nahoru a vzdálenost mezi námi se rychle zmenšuje. Visí na vrtuli ne úplně kolmo, jsem přímo za ním a je naprosto jasné, že na základě teorie ověřené před necelou minutou ztratí vztlak a začne padat dřív než já.

Mám ho. Musí vědět, že ho mám.

Zvedám příd', dostávám ho do zaměřovače a z necelých tří set yardů pálím dlouhou nelítostnou dávku ze svých Browningů. Asi každá pátá střela je se stopovkou, která za sebou zanechává slabou kouřovou stopu, vyznačující trasu letících střel. Stopovky se ženou nahoru a nacházejí ho. Střely se zakusují do kořene křídla, kokpitu, motoru a vydávají malé jasné záblesky. Metodicky ten Messerschmitt kropím od jednoho konce k druhému, jako se hasí požár, a nechci v tom udělat chybu. Stodevítka se třese jako retrívr vylézající z vody a odpadávají z ní kusy kovu. Zpomaluje, skoro se zastavuje, jako by parkovala na obloze, vrtule se pomalu otáčí, a začíná se z ní silně kouřit.

Setrvačností se k němu blížím. Ubírám plyn, abych zpomalil, a jsem teď vedle jeho pravého křídla. Zabil jsem ho? Nechtěl bych, aby zrovna tenhle člověk proti nám dál bojoval. Jsem na úrovni kokpitu, a i když si myslím, že je lepší vědět o něm co nejméně, přesto se do kokpitu dívám. Je v něm kouř a nic jiného nevidím. Další pár stop...

Pak najednou padá levým křídlem dolů, pravé křídlo trčí nahoru a zakrývá mi výhled. Dívám se na světle modrý spodek stodevítky, zatažený podvozek, dvojitý chladič, stopy od oleje, šmouhy od kulometů, černé kříže. Jsem tak blízko, že rozeznávám nýty. Messerschmitt je tam a najednou je pryč, odvaluje se, sklání příd', padá (nebo letí?) skoro kolmo

dolů, stříká z něj chladicí kapalina, hoří a zanechává za sebou kouř tak hustý a černý, že to musí být kouř z hořícího oleje. Prostě padá rovnou k zemi. Neotáčí se a dokonce se ani nekýve, není vidět padák a já si teď říkám – vypadá to, že ten letoun je jeho rakev, ale je tomu skutečně tak?

Nerozhodně se odpoutávám a začínám ho následovat dolů. Nepromarnil jsem svou šanci? Nenechal jsem ho uniknout? Padá tak rychle, že by mohl přijít o křídla, rychleji, než může konstrukce tohoto letounu vydržet, je to víc než 500 mil za hodinu, a jestliže stodevítka ztratí vztlak při letu kolmo vzhůru dřív než Mustangy, teď se obávám, že to jejich křídla vydrží déle. V 25 000 stopách začínám být nervózní. Ubírám plyn, zpomaluji střemhlavý let a sleduji jeho pád. Už na to nemám žaludek, zrovna teď ne, ne na tohoto chlápka. Už dost. Nech ho být a k čertu s ním.

Padá z asi 35 000 stop tou nádhernou křišťálově jasnou květnovou ranní oblohou přímo dolů na zelenou šachovnici polí a nechává za sebou chvost černého kouře. Ze čtyř mil přímo nad ním sleduji ten Messerschmitt a stín, který vytváří na zemi, jak se k sobě kvapem blíží... a pak konečně spolu tiše splynou.

Připojuje se ke mně Eddie Simpson a také Trojka a Čtyřka. Simpson, moje stará Dvojka a přítel, dostal ten, který se od ostatních odpojil stoupáním. Z těch čtyř jsme tři ulovili. Jsme velice vzrušení. Byl to dobrý den.

Já žiji a můj protivník zahynul. Ale bylo to jen těsně. Stejně snadno to mohlo dopadnout opačně a rozdíl byl zřejmě v letounu, který jsem řídil. Vyroběn v Americe. Chtěl bych se dožít dne, kdy se lidé budou pokoušet mi říct, že Spojené státy neumí vyrábět taková auta jako jiní. Vysmál bych se jim.

Neříkal jsem si, jestli jsem právě neudělal z novomanželky vdovu, nebo jestli neměl děti, o nic víc, než o páření hadů a jejich potomstvu. Možná jsem si na chvíli pomyslel, kolik asi zabil mých přátel nebo kolik by jich mohl ještě zabít, či kolik by mohl sestřelit bombardérů, kdyby zůstal naživu. Ale dál jsem už nešel. Pokud mohu říct, ani on si se mnou nedělal moc starostí.

Lidé se na to stále ptají; obvykle váhavě a co nejtaktněji, ale ptají se. Přemýšlel jsem a dělal jsem si starosti o matky, děti a manželky mužů, které jsem sestřelil? Měl jsem pocit viny nebo lítosti?

Ne.

Tehdy ne a teď také ne.

Druhá světová válka byla totální záležitost, *my proti nim*, kdy být proti *nim* byla nepochybně správná věc. Létal jsem za svou zemi a byl jsem hrdý, že mohu jakkoliv pomoci.

Kromě toho se všichni moji protivníci pokoušeli mě zabít. A upřímně řečeno, byl jsem vždy nadšený, že se jim to nepodařilo.

Tenhle mě měl skoro na mušce. Dostal se ke mně tak blízko, jak to šlo. Když jsem skončil, po těch 480 hodinách bojových letů v Mustangu a dalších asi pětadvaceti misích ve Vietnamu, většinou v F-105, jsem nebyl ve vzdušném souboji nikdy zasažen. Celkový součet škod na všech mých letounech představuje jedna střela z pěchotní zbraně, která zasáhla jedno z mých křídel během ostřelovacího náletu po Dni D. Udělala do něj díru o velikosti mého malíčku. Ani to křídlo neprostřelila a prorazila jen spodní plochu. Všimli jsme si toho až o den později. Byla potřeba záplata o velikosti mince a právě ji můj personál použil – britský šilink.

Často na mne stříleli ze země – protiletadlové baterie, kulometry, pěšáci s puškami. Možná byli i nějací, co po mně házeli kameny, kdo ví? Ale tenhle člověk byl ten den jediným protivníkem, který byl stále za mnou a nedostal mě do zaměřovače a vůbec po mně nevystřelil.

Pokud vím, v leteckém boji na mne žádný letoun nikdy nevystřelil. Předpokládám, že to nějak souviselo se schopnostmi. Ale samozřejmě k tomu bylo potřeba něco víc, než jen schopnosti. Spousta špičkových pilotů se nevrátila domů. Myslím, že jsem měl štěstí.

Ten večer na naší základně v Leistonu, v baráku Nissen, kde byli ubytovaní velitelé rojů, jsme naložili do kamínek koks a opekli jsme si sendviče se sýrem. Poté, co jsme otáčeli pohrabáčem v uhlí, až žhnul, jsme na dřevěné dveře baráku slavnostně vypálili pod mým jménem další dvě malé svastiky.

Byla tam jména O'Bee O'Brien, Daddy Rabbit Peters, Ed Hiro, Jim Browning, Don Bochkay. A vedle dalších tam bylo také jméno Chuck Yeager, který byl o tři roky později prvním člověkem, který překonal bariéru rychlosti zvuku. Na těch dveřích byla vypálena už spousta svastik. Naštěstí na nich bylo ještě dost místa. Bude to dlouhá válka. Ještě jich tam hodně přibude.

Vzpomínám na tu skvělou opojnou vůni drogy benzínu, oleje a letounu, jako voní nové auto...

Na ranči Martin, necelé tři míle odtud, spadl letoun a my jsme tam rychle byli. Úpatí západně od High Sierra je plné malých příkrých svahů a v jeden temný mlhavý prosincový večer si ten velký dvojplošník Boeing jeden našel.

Byl to nový Model 80 Trimotor schopný unést dvanáct pasažérů a tisíc liber pošty. Další Model 80 byl o rok později prvním letounem s letuškou. V tom z noci 18. prosince 1929 byly na palubě jen čtyři osoby na letu s poštou z Rena do Oaklandu – pilot, kopilot a dva cestující. Pilot, který říkal, že za první světové války létal se stíhačkami (podle novin eso), ho pěkně nebo šťastně posadil na zem a všichni přežili.

V roce 1929 bylo létání v linkovém dopravním letadle stále dobrodružstvím. Letouny měly tendenci do různých věcí narážet, a když se jim to stalo, byly náchylné ke zmačkání jako papírmašé a často začaly hořet. Havárie obecně nebyly něčím, z čeho jste se dostali bez úhony. A tehdy, stejně jako dnes, byl pád do krajiny s ovocnými sady riskantní záležitostí.

Druhý den ráno jsme vyskočili z auta svých rodičů, ještě než zastavilo, nedočkaví, až se budeme moci prohrabat troskami. Noviny byly plné zpráv o „obří“ havárii dopravního letadla a přišlo tam celé město. Místní střední škola tam dokonce poslala autobus s žáky z třídy automechaniků. S Jackem Stackerem jsme vlezli do letounu a metodicky jsme prozkoumali kabinu a zmačkaný kokpit. Vybrali jsme si pár věcí, které jsme našli na podlaze a odnesli jsme si je. Ty své si celé roky schovávám jako by to byl poklad.

Bylo mi necelých osm let a Jackovi stěží sedm. A potom jsme mluvili a snili jen a jen o letounech.

Jacka, vysokého štíhlého kluka s velkýma očima, neustále usměvavého a s charismatem prodejce ojetých aut, jsem znal od nepaměti. Naši rodiče byli přátelé ještě před naším narozením. Hráli jsme si spolu, byli jsme spolu ve skautu, společně jsme rybařili a lovili, soutěžili jsme mezi sebou ve sportech, spolu jsme zdolávali strmé klikaté silnice na motocyklu, když k

tomu nastal čas, společně jsme popíjeli, kouřili, pokukovali po holkách a odvážně jsme snili a mluvili o společném létání.

Když jsem nakonec dostal pilotní průkaz, vzal jsem Jacka v dvoumístném J-3 Cubu na jeho první let. Pozvracel se.

Vyrůstali jsme pár mil od sebe půl hodiny jízdy autem od kalifornského Sakramenta na severovýchod k úpatím hor. Žil jsem v městečku s tisíci obyvateli zvaném Newcastle jen přes kopec od Loomisu, kde bydlel Jack. Dalších pět minut po dnešní dálnici je to do Auburnu a hodina do horského průsmyku v nadmořské výšce 7200 stop. V roce 1846 tam v hrozném blizardu uvázla Donnerova výprava a polovina jejích účastníků tam umrzla nebo zemřela hlady a ostatní se dopustili kanibalismu. Hned za ním silnice klesá na východ a větví se k jezeru Tahoe a k Renu.

Je to jedna z nejkrásnějších krajín na planetě porostlá borovicovými lesy a protkaná indiánskými stezkami. Po jedné z nich, ze Squaw Valley do Auburnu, se konají dva světově známé závody na sto mil. Jeden se běhá na koni a druhý pěšky. Pokud jste dostatečně trénovaný a odhodlaný, můžete těch sto mil uběhnout za necelých osmnáct hodin.

Léta na úpatí hor jsou suchá a horká a zimy vlhké a chladné většinou bez sněhu. V polovině předminulého století tam panovala zlatá horečka – tvrdá krutá země s rychlou a nelítostnou justicí, místo, kde se některé sny plní a mnohem víc se jich neplní, místo, kde se v dostavnících vozilo zlato a lidé jako Rattlesnake Dick a Black Bart se dobře živilo jeho loupáním; kde muži byli muži, a ženy byly něco, co se objednávalo poštou.

Stále tam jsou všude doly, některé opuštěné a jiné ne. Cena zlata roste a tak se tu a tam doly znovu otvírají. Lidé tu stále rýžují v řekách a potocích zlato za kapesné. Když jsme vyrůstali, víc lidí rýžovalo ovoce ze stromů, kterým se tam dařilo – jablka, třešně, broskvoně, nektarinky, švestky, granátová jablka a hrušky.

Můj otec Clarence Emil Anderson senior, houževnatý a odhodlaný starý Švéd, měl několik set akrů, na kterých vysadil ovocné sady. Pozemek čistil a osazoval až do Velké krize, kdy ho přivedly k bankrotu velké farmy v údolí a skoro o všechno přišel. Statek zachránil díky státním půjčkám a prodejem kousků pozemku, jako to dělali i jeho sousedé.

Tohle všechno se stalo v době, kdy jsem dospíval, ale vlastně jsem si to vůbec neuvědomoval. Vždy jsme měli dostatek jídla, a i když se nudlím a malým kuličkám masa ve vodě několik večerů po sobě říkalo polévka,

nestěžovali jsme si. Do školy jsme měli vždy čisté oblečení. Nějakou dobu jsme mívali vždy nová auta a pak už ne, ale nikdy jsem nevěděl proč. Moji rodiče mě nikdy nezatěžovali svými problémy. Dověděl jsem se to až po letech.

Můj mladší bratr David, knihovník Kalifornské univerzity v Davisu, stále žije ve velkém jednopatrovém bílém domě našich rodičů. Založil tam rodinu. Ale ty ovocné sady, naše a ostatních lidí, tam teď už skoro nejsou. Krajina kolem Newcastlu je sídlištní noclehárnou pro rozrůstající se Sacramento. Newcastle, kam se vozilo ovoce k zabalení a odvozu na východ, bylo v té době malým živým železničním centrem žijícím z farem v té oblasti. Z jeho centra se stalo město duchů – balírny ovoce se přestavěly na obchody se suvenýry a starožitnostmi a na restaurace. Ale stále odhodlaně vytrvává. Sny tam vždy tvrdě narážely na realitu.

Byl jsem třetím ze čtyř otcových dětí narozený 13. ledna 1922 v Oaklandu, kde žili rodiče mé mámy. Pátek třináctého, to je něco! Jestli je to nešťastný den, tak já to nedokazuji. Byl jsem docela šťastný a nikdy jsem nebyl pověřivý.

Na mém rodném listu je napsáno Clarence Emil Anderson junior, ale jen málo lidí mi říká Clarence nebo Juniore a nikdo mi neříká Emile. Když jsem byl mladý, moje rodina mi dala přezdívku Buddy, z níž se časem stalo Bud. Muži, se kterými jsem létal, používali jméno Andy, protože všichni Andersonové jsou automaticky Andy. V armádě mě samozřejmě často oslovovali hodností - poručíku, kapitáne, majore nebo podplukovníku. Dnes reaguji skoro na cokoliv z toho. Žiji teď v Auburnu v domě se jménem někoho jiného na poštovní schránce (můj tchán). Celé roky bylo nad zvonkem stále další jméno (babička mé ženy). Samotný dům postavený v roce 1888 důstojníkem z doby občanské války je zapsaný v knize o starých domech města bez zmínky, kdo v něm dnes bydlí. Kdybych měl krizi identity, bylo by vám jasné proč.

Úplně první vzpomínku mám na Lindberghův přelet Atlantiku, kdy mi bylo pět let. Netušil jsem, proč někdo, kdo přeletí z jednoho místa na druhé, by měl vyvolat tak stálý dojem, ale vzbudilo to můj celoživotní zájem o letouny. Když mi bylo sedm, vzal mě táta do Sakramenta na malé prašné letiště s jedním malým hangárem, kde si chlápek jménem Ingvald Fagerskog vydělával nebo přivydlával tím, že lidem nabízel vyhlídkové lety v dvojplošníku Stearman. To letiště bylo na Auburn Boulevard blízko