

VOLACÍ ZNAK

RAZOR 03

Bojové akce „Nočních lovců“



ALAN C. MACK

OMNIBOOKS

Copyright 2022 © Alan C. Mack, 2022

Translation © 2025 Vlastimil Dominik

ISBN 978-80-53007-11-5

ALAN C. MACK

VOLACÍ ZNAK

RAZOR 03

Bojové akce „Nočních lovců“

OMNIBOOKS

2025

ČÁST I

Alea iacta est (Kostky jsou vrženy)
Julius Caesar

Kapitola 1

10. ZÁŘÍ 2001

Když jsem poposedával v pilotní sedačce, mravenčila mi levá noha. Pod tíhou balistické vesty mě bolela bedra – o kokpitech Chinooků se vědělo, že nejsou pro tak dlouhý let pohodlné. Povzdechl jsem si, protože můj noktovizor měl potíže se zesílením světla na dostatečně zřetelný obraz. Nad močály jižní Louisiany byla větší tma, než mi bylo milé. Nervózně jsem otáčel kolečkem nastavení noktovizoru v naději, že tím obraz zlepším. Pomohlo by mi, kdyby svítil měsíc, ale nebyl vidět. Zběžně jsem pohlédl na svého kopilota Jethra. „Sakra, je tma,“ řekl nikomu konkrétnímu.

Prostorný kokpit osvětlovaly pouze multifunkční displeje na přístrojové desce. Radar jsem měl zapnutý a doplňoval ho dopředu mířící infračervený senzor FLIR. Bylo to tak dobré, jak jen to šlo. Soustředil jsem tedy svou pozornost před sebe a pátral jsem na obzoru po navigačních vodítkách a rizicích.

Byl jsem velitelem roje dvou Chinooků speciálních operací a měl jsem dokončit misi.

Rozzlobil mě poslední rozhovor rádiem.

Právě jsem se pohádal s velitelem leteckých misí, který letěl v Chalku 2. Měli jsme různé představy o tom, jak postupovat dál. Chtěl, abych výsadek zrušil, protože si myslel, že se kvůli špatnému počasí nedostaneme k určenému cíli a raději by akci předčasně ukončil, než aby neuspěl. Já jsem si byl jistý, že nebudeme mít žádný problém.

Kvůli podobným záležitostem jsme se střetli už dříve. Joe Gorst byl kapitán a já chief warrant officer třetího stupně (CW3). Měl tedy vyšší hodnost než já. Ale já jsem byl velitelem roje, což byla ve 160. pluku leteckých speciálních operací (SOAR) vlivná vedoucí funkce. Do čela naší formace mě dostaly roky zkušeností, pilotní schopnosti, talent, ego a správné rozhodování, a ne hodnost. Byl jsem cílevědomý a k řešení různých situací jsem volil správný přístup. Abych dokončil svou misi, zdolal bych, obešel nebo překonal jakýkoliv problém, někdy až do selhání.

S vyššími důstojníky jsem se utkával už dřív a většinou jsem dosáhl svého. Joe byl kdysi poddůstojníkem ve speciálních jednotkách a pak absolvoval pilotní školu a dostal se k naší jednotce. Byl stejně vášnivou osobností s vyhraněnými postoji jako já. Někdy jsem si myslel, že se jen rád hádá, protože nakonec mé rozhodnutí nikdy nezměnil – tato mise nebyla výjimkou – a já jsem dosáhl svého. Takže když jsme se prodírali deštěm, byl jsem ve stresu jen já. Kdybych neuspěl, Joe by mě nikdy nenechal zapomenout na to, že pravdu měl on a ne já. Bylo by slabé slovo říct, že jsme byli oba tvrdohlaví. Já jsem byl příslovečný nehybný objekt a Joe byl kámen bušící do mne. Ale s několika tisíci letových hodin na kontě jsem měl výhodu. Naše neshody by mě mohly jednoho dne nakopat u piva do zadku, ale ve vzduchu jsme vždycky všechno vyřešili.

Jak jsme pronikali simulovanou nepřátelskou protivzdušnou obranou fiktivního státu Pineland, začal jsem plánovat odchylky letu.

Noční let může i za těch nejlepších podmínek klást značné nároky. Přidejte k tomu bouřku a obtížnost narůstá. Doufal jsem, že ten hustý déšť náš pořádný výsadek neznemožní. Na palubě byli „kontrolní pozorovatelé“ z louisianského Spojeného centra výcviku

připravenosti (JRTC), kteří sledovali naši utajovanou operaci. JRTC poskytovalo rea-listické prostředí pro volný výcvik a umožňovalo mi využívat přednosti mého speciálně upraveného vrtulníku Chinook. Se svými bratry ze speciálních jednotek jsme si nemohli pro výcvik přát lepší místo.

Většinu letu řídil Jethro. Tenhle přátelský kopilot neustále otáčel hlavou ze strany na stranu a občas nahoru a dolů a pátral v krajině po neosvětlených anténách a elektrickém vedení. Stěrače na čelním skle se rytmicky pohybovaly v mém zorném poli jako obrácený metronom. Viditelnost se snížila na nepříjemně krátkou vzdálenost. Nařídil jsem tedy své dvojce, aby se vzdálila a zaujala dvouminutový odstup s vědomím, že se budeme muset před přiletem k cíli zase spojit. Po několika kontrolních bodech jsem trochu víc osvětlil palubní hodiny – bylo načase.

Spokojený s tím, že jsme splnili požadavky na spojení roje, jsem dal Jethrovi pokyn k zaujetí opačného kurzu standardní zatáčkou doprava. Horečně jsem hledal na obloze svou dvojku. Riziko kolize bylo velmi reálné. Předtím, než se dostaneme blíž k sobě, se budeme muset vzájemně vidět.

Ukázal jsem: „Tamhle je.“

Z mlhavého temného pozadí na mých dvou hodinách se vynořil Chalk 2.

MH-47E Chinook není ten nejkrásnější stroj ve vzduchu, ale je to jeden z nejrychlejších a nejvýkonnějších vrtulníků na světě. Díky jeho nevýrazné černé barvě je obtížnější vidět ho v noci, ale trup je velký, asi padesát stop dlouhý a deset stop široký. Připomíná minia-turní raketoplán bez křídel nebo možná spíše autobus Greyhound se špičatým předkem. Trup je zavěšený pod tandemovým uspořádáním dvou masivních rotorů o průměru šedesáti stop vpředu a vzadu. Obvykle se z legrace říkalo, že vypadá jako „dvě palmy pářící se v popelnici“. Ale když se nakláněl mým směrem, všiml jsem si, jak kultivovaně manévruje na obloze.

Rádia byla tichá, ale když ten k nám se připojující černý Chinook prolétal vpravo ode mne a kroužil pode mnou, v intercomu našeho vrtulníku začalo brebentění. Jakmile byl na pozici ve formaci, zaujali jsme na další zamýšlený kurz a zrychlili jsme, abychom stihli nám stanovený čas u cíle – plus mínus třicet vteřin.

Natáhl jsem krk, abych se podíval dozadu do našeho nákladového prostoru na ten „drahocenný náklad“. Námořní operační tým speciálních jednotek spal rozvalený na svém nafukovacím motorovém Zodiaku. Dvanáctičlenný tým MAROPS jsem rozdělil na dvě poloviny do našich dvou Chinooků, takže každý vrtulník mohl snadno naložit člun k vysazení. Řeky v této oblasti protékaly hustě zalesněnými bažinami. A my jsme měli „vysadit“ své pasažéry na předem určeném místě setkání.

Na té řece čekaly dva silně ozbrojené říční čluny z blízké jednotky speciálních člunů námořnictva. Armáda a námořnictvo měly podniknout společný přímý útok na nepřátelský tábor několik mil od řeky.

V té temné a bouřlivé noci byl naší přistávací zónou pouhý rovný úsek řeky široký právě tak, aby se naše velké rotory pohodlně vešly mezi říční břehy lemované stromy, takže jsme provedli přiblížení, kterému jsme říkali „Amphib-One“.

V letecké přílbě mi zazněl varovný signál. Výrazné „bing-bong“ mi připomínalo, že jsme blízko svého cíle. Upozornil jsem osádku: „Deset minut!“

Dobře vycvičený a schopný mechanik u pravé rampy odpověděl: „Deset minut, zád‘ připravena.“

Svou roli splnil mechanik u pravého kulometného střeliště: „Deset minut, předek připraven.“

Velitel týmu speciálních jednotek vzal čas na vědomí a řekl ho svým lidem.

Musel jsem provést stanovené kontroly před přistáním a rychle si projít „Amphib“ proceduru. Bylo to jednoduché. Přiblížíme se do té oblasti rychlostí osmdesáti uzlů ve výšce osmdesáti stop a budeme hledat místo setkání.

Jakmile zpozorujeme naše lidi a jejich čluny na řece, budeme se snažit dostat se blízko k nim.

V předem stanovené vzdálenosti jsme zpomalili na čtyřicet uzlů, pak sestoupili do čtyřiceti stop a poté přešli na dvacet uzlů a dvacet stop.

Jakmile jsme byli na správném místě, Jethro zpomalil na deset uzlů a já jsem vložil klávesnicí hodnotu deset stop do jednotky řídicích dat (CDU) vedle mého pravého kolena. Palubní počítač přijal můj vstupní údaj a já jsem zapnul stabilizátor. Vrtulník sám sestoupil do deseti stop nad vodou a udržoval přesně tuto výšku.

Jethro s pomocí funkce zavíšení integrované sady avioniky nastavil rychlost a směr letu. Displej nám jako ve videohře pomáhal udržovat požadovanou trasu nad řekou s minimálním bočním snosem.

Když vrtulník sestoupil, proud vzduchu od rotorů odtlačoval většinu větví v zeleni vlevo a vpravo od nás. Stromy byly blíž, než by se mi líbilo a zanedlouho se kokpitem linula vůně čerstvě osekáných borovic. Konce rotorů přesekávaly pevnější borové větve, které proud vzduchu od rotorů nedokázal ohnout.

„Jethro, sekáme stromy, posuň se trochu doprava,“ řekl jsem.

„Omlouvám se. Jdu doprava.“

Kdybychom zasáhli dostatečně silnou větev, mohli bychom vrtulník poškodit nebo ještě hůř bychom mohli skončit velkou havárií ve vodě, při které bychom se všichni zabili.

Jethrovo nastavení bylo odpovídající, protože se oba vrtulníky stabilizovaly v letovém režimu

deseti uzlů a deseti stop. Kvůli vodní tříšti a mlze zvířené proudem vzduchu od rotorů bylo špatně vidět, ale Jethro věnoval pozornost řídicí funkci zavíšení...Moje boční okénko bylo stále otevřené, takže jsem měl levou paži mokrou od vodní tříště. Ta studená voda byla osvěžující, a pokud mohu říct, byli jsme připraveni a chtěl jsem dostat ty kluky do vody. Vydal jsem tedy rozkaz: „Čluny, čluny, čluny.“ Opačoval jsem to volání do našeho FM rádia pro Chalk 2, aby to slyšel a mohl kopírovat naše akce.

Výhled mi zlepšovaly fungující stěrače na čelním skle, ale ne o moc. Když člun sklouzl z rampy do vody, ucítil jsem slabý posun těžiště vrtulníku. Těch šest vojáků speciálních jednotek šlo do vody za ním. Chtěl jsem, aby si pospíšili. Čím jsme byli dál proti proudu, tím byla řeka užší, a čím déle budeme zachovávat tenhle letový režim, tím pravděpodobněji budeme zase osekávat stromy.

Jethro udržoval rychlost a výšku a mechanik mezitím počítal hlavy. „Šest palců nahoru – potvrzují stoupání.“

Funkce udržování výšky radarem zahájila jedním stiskem tlačítka stoupání. Když jsme se dostali výš, vodní tříšť a mlha zmizely.

Chalk 2 se připojil do formace a začali jsme zrychlovat na svou maximální rychlost 138 uzlů. Chtěl jsem se vrátit na základnu, abych si odpočinul a restartoval. Výsadek proběhl dobře, ale abychom dokončili svou misi, stále jsme museli prokličkovat Pinelandem. Byl jsem si jistý, že nás operátoři JRTC nenechají proniknout sítí nepřátelské protivzdušné obrany, aniž by se náš let stal výukovou lekcí. Aby se zvýšil stres a obtížnost, systémy protivzdušné obrany na naší plánované letové trase měly aktivovat naše výstražné radiolokační přijímače.

Systém vlastní ochrany (ASE) MH-47E zahrnoval soupravu přijímače radarové výstrahy, rušičky, klamné cíle, a radarové návnady CHAFF. Na malé kruhové obrazovce se zobrazovaly symboly detekovaných vyzařování systémů protivzdušné obrany, jejich umístění a režim. V přílbě mi mluvil počítačem generovaný hlas a oznamoval potenciální hrozbící systém. „S-A, S-A šest, dvě hodiny, sledování.“

Tým JRTC umístil na blízké letiště simulovanou radarem naváděnou raketu SA-6. Musel jsem se té hrozbě vyhnout, aby mě nesestřelili z oblohy.

Kromě teplem naváděných přenosných raket MANPAD byla raketa SA-6 nejpravděpodobnější zbraní, se kterou se můžeme setkat na misích s průnikem hluboko na nepřátelské území. „Užvaněná Betty“, ženský hlas z našeho hlasového varovného systému, nás upozorňoval na automatickou odpověď naší rušičky: „Radarové varování – impulzní rušení dopředu, impulzní rušení dopředu.“

Jethro měl bystré instinkty a měl dobře nacvičené zásahy. Jeho účinný manévr „ukončení sledování“ pomocí elektronických protiopatření ukončil schopnost SA-6 nás sledovat a pozorovatel JRTC na nás pozorně dohlížel. Když jsme sestoupili do menší výšky, což vedlo „Užvaněnou Betty“ k dalšímu hlášení: „Malá výška, malá výška,“ začínalo to být vzrušující. Radarový výškoměr ukazoval, že jsme sestoupili do pětasedmdesáti stop...příliš nízko. A já jsem nechtěl způsobit kolizi s žádnou neosvětlenou lidmi vytvořenou překážkou; měl jsem přátele, kteří takto v operaci Desert Storm zahynuli. Chystal jsem se tedy přimět Jethra, aby šel do větší výšky, když mechanik u pravého kulometu zpozoroval, jak se před námi vynořuje z mlhy vedení vysokého napětí – přímo před námi.“

„Do prdele!“ Byl jsem si jistý, že mi ty dráty rozříznou čelní sklo.

V intercomu burácející vzrušený hlas přiměl Jethra k akci.

„Stoupej, stoupej, stoupej!“

Jethro přidal příliš mnoho „plynu“ a dostal se k mezní hodnotě výkonu. Betty do něj zase hučela: „Krouticí moment, krouticí moment, krouticí moment.“ Přibližně ve chvíli, kdy jsme se těm drátům vyhnuli, radar SA-6 obnovil sledování. Takže jsme se znovu naklonili a vypustili mrak hliníkových CHAFF, abychom ukončili kontakt radaru. „To bylo těsné,“ řekl jsem. A viditelně otřesený kontrolní pozorovatel potvrdil, že náš manévr byl úspěšný a povolil nám návrat na základnu.

S uspokojením jsem si vychutnával náš úspěch. Měl jsem pravdu a Jethro se mýlil...Alespoň jsem si uvědomoval, že jsem měl egoistické sklony. Ale který pilot je neměl?

* * *

Naším cílem byl tábor Beauregard, základna Louisianské národní gardy. Tohle staré státní zařízení sestávalo z přízemních budov ze škvárobetonových tvárnic. Každý z nás měl individuální pokoj vybavený postelí, nočním stolem a televizí – na nic jsem si nestěžoval. Ale mělo to jednu nevýhodu – akustiku. Podlahy z keramických dlaždic a zdi zesilovaly každý zvuk a na chodbách docházelo odrazy k dalšímu zesílení. Tenké dřevotřískové dveře snadno propouštěly hlasité rozhovory. Budovou se rozléhaly dokonce i tiché hovory. Jako členové Nočních lovců jsme pracovali v odpoledním časovém rozvrhu – tento turnus JRTC nebyl výjimkou. Náš den začínal v 11 hodin dopoledne během a tréninkem, následovaným snídaní, která byla pro všechny ostatní obědem. Po osprchování jsme se hlásili v plánovacím prostoru, abychom pracovali na své další misi...opakování stále dokola.

V tuhle chvíli byl čas na spánek. Musel jsem být unavený, protože si nepamatuji, že jsem si připravil polštář; vzpomínám si jen, že mě probudil jakýsi hlasitý rozhovor na chodbě.

„Ty vole, viděls, co se stalo?“ říkal kdosi.

„Jo, je to pěkně podělané!“

Někdo dál na chodbě křičel: „Chlapi, co to má sakra být? Buďte zticha!“

„Člověče, musíš se podívat na zprávy – zapni si televizi!“

Zvědavost mě dohnala k televizi. Bez dálkového ovladače jsem musel vylézt z postele. „Jak primitivní,“ vtipkoval jsem. Trvalo dlouho, než se objevil obraz, takže jsem si mohl uvědomit, že teplota nastavená na klimatizaci je moc nízká. Když jsem se díval na termostat, třásl jsem se zimou. Mhouřil jsem oči, jak jsem se pokoušel rozeznat malá zašlá čísla. Brzy budu potřebovat brýle. Po nastavení vhodné teploty jsem obrátil svou pozornost zpět k televizi. „Páni...“ Teď jsem věděl, co ten rozruch znamenal; na všech programech

bylo to stejné. Jedna z věží Světového obchodního centra hořela. Z obrovské díry uprostřed ní se valil kouř. Ohromeně jsem tam stál. Během několika minut přilétl z místa mimo záběr kamery další dopravní letoun a napálil to do druhé věže. Zůstala jen podivná díra ve tvaru letadla a kouř.

Bylo vyloučeno, aby ty dva nárazy byly nehodami – čelili jsme útoku.

Rozvíjející se zpravodajství pokračovalo. V té chvíli toho nebylo moc, co bych mohl dělat. A tak jsem udělal to jediné, co mě napadlo, a uvařil jsem si konvici kávy. Vzduchem se šířila vůně čerstvé kávy a dodávala mému ránu trochu pocitu normálnosti.

Zanedlouho jsem usrl silnou černou kávu a spálil si jazyk: „Sakra, to je ale horké.“ Proboha, co to vidím, je to nějaký člověk? Jak padaly z velké výšky z obou věží další předměty, zpravodajské kamery je obrazem přiblížily; tyhle padající předměty byli lidé. Byli to lidé, kteří udělali hrozné rozhodnutí, jestli uhořet nebo čtyřicet vteřin padat a ihned po dopadu zemřít.

Když jsem si naléval další šálek kávy, shromáždili se v mém pokoji další kluci a sledovali televizi.

Pak se ty věže jedna po druhé bez jakéhokoliv varování zřítily. Přímo tam – rovnou před námi. Jak se to mohlo stát? A co všichni ti policisté a hasiči? Kolik lidí bylo uvnitř? Musely jich být tisíce.

Tehdy jsme nevěděli, že další letoun zasáhl Pentagon a jeden se zaryl do prázdného pole v Pensylvánii. V té době nikdo nevěděl, jak velká operace to je. Federální vláda proto kvůli bezpečnosti zastavila veškerý civilní letecký provoz. Kromě vojenských stíhaček tak nemohl nikdo létat, dokonce ani my. Netušil jsem, jak klíčový bude tento moment v mém životě – a netušil to nikdo.

* * *

S podplukovníkem Brassem, velitelem našeho praporu, jsme si půjčili auto a jeli do Fort Campbellu v Kentucky. Jakmile jsme byli v kontrolovaném prostředí velitelství, měli jsme přístup k citlivým informacím, které nám mohly dát určitý návod k našim přípravám na válku. Jedenáctihodinová cesta ubíhala v tichu, protože jsme se já a podplukovník pokoušeli najít smysl toho, co se odehrávalo. Útok na naši zemi by zaručeně vyvolal protiútok odpovídajícího rozsahu. Naše jednotka by byla do každé bezprostřední reakce pravděpodobně zapojená. Rychlé nasazení bylo naším denním chlebem. Naše rodiny proto musely být připravené postarat se samy o sebe každý den v týdnu. Doufal jsem, že moje žena Linda je toho schopná...

Co když bude naše nasazení pro ni příliš dlouhé? Nebo ještě hůř, co když se nevrátím?

Hlavou se mi honily nápady, myšlenky a různé scénáře, až u mne slabý šum pneumatik na vozovce vyvolal mírný záchvat „silniční hypnózy“. Na cestě domů stále zbývalo víc než šest hodin jízdy. S podplukovníkem jsme si na dlouhou tichou jízdu zvykli. Byl jsem si jistý, že naše jednotka bude součástí naší národní odpovědi na tenhle odporný útok na naši vlast. Na tuhle příležitost jsem se těšil.

Část II

„Každý člověk se vyžívá v práci, která mu nejvíc vyhovuje.“

Homér, Odysea

Kapitola 2

PILOTNÍ ŠKOLA (1980-1990)

Mým dětským snem bylo létat s vrtulníky a chystal jsem se dostat šanci jako armádní warrant officer (WO) v alabamském Fort Ruckeru. Když jsem v roce 1989 nastoupil do pilotní školy, byl domovem vojenského letectva horní cíp dolní Alabamy neboli UCLA. Ve třídě 89-16, roj „Royal Blue“, jsem byl jedním z třiasedmdesáti kandidátů na hodnost WO.

Linda s chlapci si najala domek v blízkém městě Enterprise v Alabamě, zatímco já jsem začal svou cestu za dobrodružstvím. Linda chápala, že létání je něco, co jsem vždy chtěl dělat, a když jsem dělal kliky, cídil si mosazné součásti výstroje, leštil boty, vytíral podlahy a...no ano...učil se létat, bezvýhradně mě podporovala.

Starala se o domácnost, vychovávala oba syny, a když jsem měl nějaké potíže ve třídě, emocionálně a mentálně mě povzbuzovala. Ale jedno bylo jisté, s její pomocí bych to nevzdal.

Jednou ze schopností, kterou se škola kandidátů na hodnost WO (WOC) pokoušela zdokonalovat, bylo efektivní plánování a využívání času. Studijní osnovy jsou navrženy tak, aby vyřadily vojáky, kteří si neuměli stanovit priority ve využití svého času nebo řešit problémy, které se v jejich práci vyskytnou. Měl jsem se například připravit na inspekci ubikace, právě když jsem se učil na své první hodnocení letu. Takže kromě úklidu svého pokoje jsem si musel vyprat prádlo v nedostatečném počtu poskytnutých praček a sušiček. Výsledkem bylo, že bych neměl dost času všechno to udělat a potřeboval jsem pomoc.

Nedlouho poté, co jsem tajně zavolal o pomoc z veřejného telefonu mimo základnu, přijela ke kasárnám Linda a zatroubila. Celou cestu k jejímu autu jsem se smál a nesl jsem dva pytle se špinavým prádlem – svým a mého spolubydlícího. Hodil jsem ten kontraband do auta, ukradl polibek a vrátil jsem se ke studiu a úklidu. Skončil jsem zhruba ve chvíli, kdy povědomý zvuk automobilového klaksonu oznamoval dodávku čerstvě vypraných a vyžehlených uniforem. Mohl jsem ji políbit...a vsaďte se, že jsem to udělal.

Hned ráno nás důstojníci taktického velení letectva (TOC), představte si je jako rotmistry výcviku s důstojnickou hodností, vzbudili řinčením vík odpadkových košů, pískáním a křikem. Rychle jsme se oblékli a byli připraveni na inspekci, která proběhla dobře a díky Lindě bez problémů.

* * *

Létání s UH-1H Huey byla fakticky pecka! Jako malý kluk jsem sledoval večerní zprávy, kde tyhle krásné stroje létaly nad Vietnamem, a teď jsem je řídil. Ale hned první den, kdy jsem si ho vzal k nácviku zavíšení, jsem zažil životní překvapení. Vždy jsem si myslel, že k létání s vrtulníky potřebuji klidné ruce, ale to je daleko od pravdy. Vrtulníky vyžadují neustálé zásahy do řízení, a pokaždé, když jsem nastavoval hlavní parametr letu, ovlivnilo to všechny ostatní parametry. Můj letecký instruktor mi trpělivě vysvětloval, co mám dělat. „Dobře, Macku, chci, abyste zvedl tuhle věc do zavíšení ve třech stopách – a bez unášení do stran.“

Byl jsem tak soustředěný, že jsem dokázal ze sebe dostat jen „ano, pane“.

Kolektiv byla páka vedle mého levého stehna. Jejím zvedáním nebo sklápěním se měnil stejnoměrně úhel náběhu listů obou rotorů, což vedlo k novým požadavkům na výkon.

Když jsem zvýšil výkon, musel jsem potlačit vyšší účinek krouticího momentu sešlápnutím levého směrového pedálu, abych zabránil otáčení se vrtulníku; naopak při snížení výkonu jsem musel sešlápnout pravý pedál. Tyto zásahy do řízení se neustále opakovaly během celého letu. Aby toho nebylo dost, páka cyklicky mezi mými koleny měnila úhel náběhu každého listu rotoru individuálně a tím se řídil směr letu. Když jsem pohnul pravou rukou směrem k rozkroku, vrtulník směřoval dozadu. Při posunutí páky

k přístrojové desce jsme se pohybovali dopředu a pohyb rukou doleva nebo doprava vedl k posunu do strany.

A tak jsem se snažil dělat to, co mi řekl. Jak se během toho postupu pokoušel na mě mluvit, jeho hlas byl pouhým šumem na pozadí. „No tak, Macku, chci, abyste souběžně s kolektivem plynule zvyšoval výkon, dokud se nezačneme zvedat ze země, a současně šlapal na levý pedál podle potřeby tak, abyste udržoval směr. Použitím cyklicky budete udržovat polohu nad zemí, aniž by docházelo ke snosu.“

„Jdu na to!“ řekl jsem v intercomu.

„Pěkně klidně, Macku. Vy to zvládnete.“

Ne, nezvládl jsem to. Jakmile se zvedly ližiny ze země, příd' vrtulníku se bez dostatečné korekce stočila doprava a pak jsem se začal posouvat doleva a dozadu. Opět jsem to s korekcemi přehnal a najednou jsem byl místo stanovených tří stop asi dvacet stop nad zemí. Byl jsem všude možné a můj instruktor, který tohle viděl už nejméně stokrát, klidně převzal řízení. „Mám řízení, Macku.“ Huey přestal jančit a úplně nehybně visel bez mého pilotního přičinění.

Podíval jsem se na svého usmívajícího se instruktora. Letěl jen s ukazováčkem položeným na cyklice.

„Macku, musíte se uvolnit. Sakra, dokážu naučit létat i opici,“ řekl, „zkusme to znovu a budeme dál pracovat na vašich opičích dovednostech.“

Zkoušel jsem to stále znova a pokaždé se skoro katastrofálním výsledkem. Myslel jsem, že se nikdy nenaučím s vrtulníkem viset. Pak, při svém třetím letu, jsem nějak našel „tlačítko zavisení“. Konečně jsem to dokázal – létání teď bylo mým povoláním.

Měl jsem před sebou dlouhou cestu a musel jsem se toho ještě hodně naučit; předpovídání počasí, navigace, nouzové postupy a něco, co se mi bude o mnoho let později hodit – hypobarická komora.

* * *

Pokračoval jsem ve výcviku a měsíc po měsíci mi do mého studijního plánu přidávali další úkoly. Měli jsme rčení: „Pilotní škola nevede ke zlepšení, ale prostě jen končí.“ Pokaždé, když jsem zvládl nějakou část výuky, nám instruktoři přidali něco dalšího.

Linda, stejně jako manželky jiných kluků, mi s použitím kartiček pomáhala s učením se nouzových postupů. Musel jsem tyto postupy umět provádět z hlavy a učil jsem se je neustálým opakováním. Učení a praktické cvičení se vyplatilo, protože když se naskytlo jedno volné místo na CH-47D Chinooku, byl jsem ve svém družstvu UH-1 číslo jedna.

Létání s Chinooky se historicky považovalo za odměnu po letech létání s jinými vrtulníky, ale nyní měl skoro celý sbor pilotů vrtulníků nárok na odchod do penze. Lidé na ministerstvu obrany v odboru armády ho museli co nejdříve znovu obsadit. Takže i když jsem absolvoval jako obyčejný WO 1, místo u Chinooků se mohlo stát mou budoucností.

Protože armáda potřebovala piloty, obrátili se na mladé WO, jako jsem byl já. Z pilotních škol brali k Chinookům jen ty nejlepší kandidáty a jediným dostupným měřítkem byl prospěch ve třídě. Jako jedničku ve třídě mě pozvali, abych se přidal do řad „šlapek“ armádního letectva.

* * *

Zpočátku jsem nebyl moc šťastný. Chtěl jsem létat útočné akce v letecké kavalerii a byl jsem přesvědčený, že se k tomu mohu dostat jedině ve vrtulnících UH-1 nebo nových UH-60 Black Hawk. Vždyť Chinooky jenom převážely náklady ze základny na základnu, že?

Nějakou dobu mi trvalo, než jsem zjistil, že Chinook je výkonný, rychlý a obratný stroj. Nejprve jsem objevil, že se s ním překvapivě snadno létá. Ovládací prvky na obou pilotních

místech fungovaly úplně stejně jako v každém jednorotorovém vrtulníku. Byly tam dva směrové pedály, jedna cyklika a určitá verze kolektivu, které se v Chinooku říká ovládání tahu. S těmito ovládacími prvky se zachází stejně jako v Huey nebo Black Hawku, ale to, co se děje nad pilotovou hlavou, je dramaticky odlišné; upřímně řečeno, je to tak trochu „čiré zasrané kouzlo“.

Letecký kvalifikační kurz na CH-47D trval jen několik týdnů a se svou rodinou jsem mířil na své první služební zařazení jako warrant officer. Po celý rok jako WOC se mnou zacházeli jako s nějakým hovnem; prostě a jednoduše to byla šikana. Ale přede mnou přetrpěly ten stejný výukový program tisíce WOC; spolu s pilotními dovednostmi to vytvářelo požadované postoje.

Nyní, jako WO1, jsem se přestěhoval do Savannah v Georgii, kde jsem nastoupil k rotě B, 2. prapor 159. leteckého pluku. Měl jsem štěstí, že přede mnou sem před několika měsíci přišel jiný WO1. Byl to tvrdý pracant a dobrý chlápek, takže ti starší piloti očekávali, že já budu stejný jako on.

Ta jednotka vypadala, že práce v ní bude zábava. A tak jsem si s Lindou našel blízko letiště byt a ona plánovala, že jakmile se usadíme, najde si nějakou práci. Vůbec jsme netušili, že tento krok bude ještě o něco složitější.

* * *

Pilotní instruktoři si obvykle dávali s mým výcvikem načas, ale já jsem k jednotce přišel právě v době, kdy Saddám Husajn napadl Kuvajt. Krátce před vyhlášením pohotovosti k nasazení v Saudské Arábii při podpoře operace Pouštní štít se dostala ochota k mému posunu na vyšší úroveň do vysokých otáček. Musel jsem být schopen letět jako kopilot s kýmkoliv z rot. Takže jsem létal každý den, někdy i dvakrát denně, abych získal zkušenosti. Museli mě na to připravit.

Skončili jsme přelétáním svých vrtulníků do přístavu Wilmington v Severní Karolíně, aby se mohly naložit na dopravní loď mířící do přístavu Dammám v Saudské Arábii. Naším cílem bylo parkoviště blízko nakládacího doku, ale na něj se vešly jen dva CH-47D současně. Z toho důvodu jsme odlétali ze Savannahu ve dvoučlenných rojích v odstupech po asi pětadvaceti minutách. Tohle načasování nám umožnilo přistát, vypnout motory a pomoci s demontáží všech šesti rotorových listů, takže se vrtulníky mohly odtáhnout blízko k naší lodi. Tam ty „sedmačtyřicítky“ zvedl jeřáb na horní palubu, kde čekal personál, který balil ty velké trupy před cestou po moři do smršťovací fólie.

Ale nejprve jsme se tam museli dostat. Na svém vůbec prvním přeletu jsem byl kopilotem Chalk 2. Jako dvojka jsme zodpovídali za záložní navigaci a museli jsme kopírovat každý pohyb velitelského vrtulníku. Pro mne to byla výborná příležitost k procvičení letu ve formaci, který jsem si vyzkoušel jen s vrtulníky UH-1H.

Mým hlavním pilotem byl Jim Leech, víc než průměrně starý CW-3, který odešel z armády jako kapitán po dvou turnusech ve Vietnamu, kde létal s UH-1 Huey a s CH-47C Chinooky. Znovu ho povolali do aktivní služby, aby doplnili chybějící piloty Chinooků. Jim prostě chtěl létat i ve snížené hodnosti. Byl to rozený učitel a k létání ve formaci nám dával rady. Ale asi po hodině našeho letu měl náš velitelský stroj nějaký problém a musel přistát na blízkém letišti ke kontrole jakési chybné funkce. Letěli jsme s ním, abychom se před pokračováním v letu do přístavu ujistili o jeho bezpečném přistání.

Na cestě jsem já ani Jim nevěnovali pozornost tomu, kde jsme. Atlantský oceán byl asi dvacet mil na východ od nás. Ale to nám v určení naší přesné polohy moc nepomáhalo. Jim využil této výjimečné příležitosti k mému výcviku. Tehdy neexistoval žádný systém GPS jako dnes. Létali jsme s pomocí mapy, kompasu a hodinek. Jim mi hodil mapu a převzal řízení. „Tak dobře, Ale, dostaňte nás do toho přístavu.“

V pilotní škole jsem byl v navigaci docela dobrý. Tohle nemůže být tak těžké. Krucinál, přece tady všude musí být nějaké významné silnice, věže, vedení vysokého napětí a letiště. Měl bych být schopen přiřadit něco z toho situaci v mapě a Jim mi připomínal, že bych to měl udělat co nejdříve. Museli jsme se hlásit do každého řízeného vzdušného prostoru před sebou, a těch byla spousta.

„Ale, už jsi nás našel na mapě?“ zeptal se Jim.

„Jo, samozřejmě, našel. Po asi pěti mílích bychom měli přeletět velké vedení vysokého napětí.“

Dráty vysokého napětí byly všude a pět mil byla pro tuhle chvíli přijatelná odpověď. Jim začínal rozeznávat v dálce jakési ohromné letiště. „Co je to za letiště na dvanácti hodinách?“

Odpověď mi trvala moc dlouho; pomalu jsem otáčel mapou jako volantem velkého autobusu a snažil se na ní najít krajinu, která nás obklopovala.

„Jime, je mi líto, ale vůbec netuším, kde jsme.“ Velice nerad jsem přiznával, že jsem v koncích, ale potřeboval jsem jeho pomoc. Myslel jsem, že jsme v prdeli, protože ani jeden z nás nevěděl, kde jsme.

Jim mi předal řízení, z hlavy naladil frekvenci řízení leteckého provozu a začal mluvit. Celou dobu věděl, kde jsme, ale pokoušel se zjistit, jak budu reagovat. A i když to bylo trapné, po nějaké době v tom budu lepší. Pro tuto chvíli měl Jim mapu a já řízení.

Po přistání v přístavu u naší lodě se na náš Chinook vrhly demontážní týmy.

* * *

Naše jednotka byla rota se šestnácti stroji se sesterskou jednotkou ve Fort Braggu v Severní Karolině. Ta se k nám na cestě do pouště přidá. Starší piloti v mé jednotce si mysleli, že spojený počet dva-atřiceti CH-47D našeho praporu je pro tenhle boj zbytečně velký. Ale my jsme netušili, že než se operace Pouštní štít změní na operaci Pouštní bouře, bude na tom bojišti přes sto Chinooků.

Jakmile bylo všechno na lodi, nasedli jsme do pronajatého autobusu na zpáteční cestu do Savannahu. Jedna zastávka na pivo u prodejny smíšeného zboží byla na této dlouhé cestě domů uvolněním a umožnila mi seznámit se předtím, než půjdeme do války, se svými novými kolegy.

Kapitola 3

POUŠTNÍ ŠTÍT/BOUŘE (1990-91)

Konečně tady bylo moje první bojové nasazení. Když jsem se snažil nastoupit do autobusu jedoucímu k našemu vrtulníku, můj syn Stephen, kterému byly skoro čtyři roky, mě držel za nohu. „Tati, neodjížděj! Nechci, abys umřel.“

„Neboj se,“ řekl jsem, „a běž za mámou. Všechno bude v pořádku. Nemohl jsem si být jistý, jestli nelžu, ale co jiného jsem měl říct? Zdržoval jsem autobus a jeho emotivní prosba působila na mé city. Když jsem si sedl na místo a mával svému plačícímu synovi na silnici, zadržoval jsem slzy. *Do čeho to vůbec jdu?*“

Součástí operace Pouštní štít bylo shromažďování vojsk v Saudské Arábii, které mělo odradit Irák od invaze. Možná by také došlo k osvobození Kuvajtu. Předpokládalo se, že k obraně království bude stačit pouhá naše přítomnost, a také stačila. Saddám měl silné řeči, ale zůstával za hranicemi Iráku a Kuvajtu.

Pro nás bylo jedinou jistotou, že jsme nevěděli, jak dlouho na Blízkém východě zůstaneme. Měsíc po mém nasazení jsem dostal dopis od Lindy. V Savannahu nikoho neznala a děti neměly ještě školní věk, a tak zamířila na sever do domu mé matky

v Portsmouthu v New Hampshire. Moji rodiče si je vzali na dobu válečného konfliktu s Irákem k sobě. Nelíbilo se mi, že odešla z Georgie, ale bylo dobré je mít ve své rodině.

Linda našla místního lékaře, který ji na neurčito, a doufejme na krátkou dobu mého nasazení, zaměstnal. Měla dost práce, ale našla si čas na zorganizování shromáždění na podporu vojáků. Do ulic to přivedlo několik set lidí, kteří upoutali pozornost místních zpravodajských televizí. Dávala dobré rozhovory; byla výřečná a krásná. Půvabnější byl jen můj mladší syn Andrew v jejím náručí a Stephen na jejím klíně.

„Kde je váš otec?“ zeptal se reportér.

Můj syn odpověděl s mírnou vadou řeči: „Můj táta chrání dobré lidi a ty špatné střílí.“

„Tím je asi řečeno všechno,“ řekl reportér.

Viděl jsem ten rozhovor, když mi poštou přišla VHS kazeta od zpravodajské televize, která ji navštívila. Její snaha na mne udělala velký dojem a byl jsem pyšný, a moje děti byly sakra roztomilé...

* * *

Když na Bagdád dopadly první pumy, táta, máma a Linda sledovali CNN, kde Bernard Shaw, Peter Arnett a John Holliman informovali o vojenské letecké operaci proti Iráku. Můj táta nalil koktejl a jako zbytek Ameriky sledoval živě v televizi, jak začínala válka.

Netušili, že se moje jednotka podílela na proslulém Schwarzkopfově „levém háku“, přesunu hlavních útočných sil na hranice západně od Kuvajtu. Pouštní štít se teď měnil v Pouštní bouři. Boje trvaly pouhých 100 hodin, což je trochu zklamání, ale také požehnání.

* * *

Než jsme se to dověděli, byli jsme zpátky ve svém areálu v Az-Zahránu a připravovali se na cestu domů. Vyčistit výstroj a výzbroj od písku bylo skoro nemožné. Celní útvar Národní gardy dostal za úkol zajistit, aby se do Států nedostalo nic organického původu. Byli příliš důkladní a nechápali, jak se čistí součásti letadel. Donutili nás vyčistit vnitřek vrtulníků tlakovou vodou. Asi si dovedete představit, co udělá prosakující voda v elektrických XLR konektorech. Celou cestu po moři trvalo, než ta nadbytečná a nežádoucí vlhkost vyschla. Ale mezitím jsme museli přepravit nyní částečně nefunkční vrtulníky do přístavu Dammán k návratu do Států. Naši chlapi z údržby běhali mezi Chinooky sem a tam, jak se snažili uvést dostatek vodou nasáklých systémů do on-line provozu na „jednorázový“ let.

Jakmile jsme přesunuli všech patnáct zbývajících vrtulníků do demontážního prostoru, neměli jsme nic na práci a jen jsme čekali na svůj let domů. Nejlepším způsobem, jak trávit čas v nejisté situaci, bylo posedávání kolem bazénu a četba darovaných paperbacků. Nemohl jsem se dočkat návratu domů. Za sedm měsíců nasazení jsem mohl zavolat Lindě jen třikrát nebo čtyřikrát; obvyklým způsobem naší komunikace byly dopisy. Představoval jsem si příchod domů a říkal jsem si, jak moji synové vyrostli.

Armáda si pronajala dopravní letoun, aby nás dostala do Států – letěli jsme domů.

* * *

Můj dlouhý let ze Saudské Arábie skončil, když jsem na armádním letišti Stewart vzal do náruče svou ženu a děti. Jakmile se Linda dověděla, že mířím zpátky do Savannahu, vrátila se zase do Georgie. A opětovné setkání bylo tak nádherné, jak jsem očekával. O mém návratu vážně přemýšlela...než jsem naložil své zaprášené brašny do auta, vytáhla ze zadního sedadla velkou paprikovou pizzu a balení šesti piv. Neumím si představit lepší přivítání – alespoň to na veřejnosti.

Naše vrtulníky byly na pomalé lodi do Wilmingtonu a zpátky ve Státech budou asi až za měsíc. Neměl jsem na práci nic jiného, než se znovu seznamovat se svou rodinou. Disney nabídl rodinám vojáků, a tím myslím i mne, po jejich návratu volný vstup do jeho parků, takže asi víte, kam jsme děti vzali – do Disney Worldu.

Bezstarostné dny usnadnily naši snadnou adaptaci zejména proto, že naši kaplani pořádali dobrovolné kurzy o opětovném soužití s našimi manželkami. To víte, „ony vedly posledních sedm měsíců domácnost. Když se zase sejdete, nekritizujte,“ a podobně. Zdálo se, že to funguje. Linda odvedla v nepřítomnosti otce skvělou práci při výchově dětí a situace nemohla být lepší. Život šel takto dál několik dalších let...

Kapitola 4

POSOUVÁNÍ HRANIC – NTC A BERMUDSKÝ TROJÚHELNÍK (1992-93)

Všichni ti „experti“ a „mluvící hlavy“ ve zpravodajských programech si mysleli, že operace Pouštní bouře bude trvat měsíce, ne hodiny. Armáda očekávající dlouhotrvající konflikt s velkými ztrátami urychlila svůj letecký program, protlačovala školami více pilotů a povolávala penzionované letce zpět do aktivní služby. K předpokládaným katastrofickým ztrátám nedošlo a měli jsme jen hrstku padlých – čtyři z nich byli bohužel naši.

Když jsem se vrátil z dovolené po nasazení, vešel jsem v práci do kanceláře pilotů a našel jsem tam deset warrant officerů čekajících na přijímací řízení. Museli jsme je dostat do vzduchu a najít pro ně letový čas. Protože většina chlapů, se kterými jsem byl v nasazení, byla starší než já, vybrali si létání ve dne, takže jsem mohl cvičit jen v noci. Toužil jsem po letovém čase a viděl jsem zjevné náznaky, že armáda bude přecházet na noční létání. Ten přechod probíhal rychlým tempem. Na každý problém v terénu, cvičení a operace se vyžadovaly osádky s kvalifikací pro létání s noktovizorem. To znamenalo, že já s malou skupinou přátel jsme byli často pryč. Ale tahle zkušenost byla pro můj postup jako školitele jednotky velice důležitá. Zanedlouho mě pověřili převzetím těch mladých kluků.

Piloti-instruktoři učili nové postupy a dovednosti a pak je předávali mně k tak zvanému pokračovacímu výcviku; v podstatě jsem byl chůva, která hlídala, aby si ti ostatní nováčci procvičovali to, co se naučili. Známkoval jsem je a kritizoval jejich lety – bavilo mě to.

Moje schopnosti létání v noci se zlepšovaly, ale potřebovaly trochu zpestřit. Když se teď ohlédnu zpět, musím poctivě přiznat, že mě moje ego přivádělo do situací, v nichž jsem musel vynaložit všechn svůj talent, abych se z nich dostal. Jak se říká: „Dobrý úsudek je založený na zkušenosti a zkušenost se získává z chybného úsudku.“ Získával jsem zkušenosti.

S přítelem Timem Koolsem jsme dostali za úkol přepravit houfnice M-198 k dělostřeleckému útoku. Stoosmadevadesátka je tažené dělo a je zatraceně těžké. Chinook se v přepravě konkrétně tohoto nákladu velice osvědčil. Proto se pro CH-47D vyvinul systém trojitého háku.

Zaviseli jsme nad nákladem, nasadili dvě závěsná lana na přední a zadní nákladový hák a odletěli na palebné postavení. Tandemové spořádání háků bránilo otáčení nákladu a protože byl tak těžký, tak se nehoupal, ani nekymácel. Po přiletu na přistávací zónu jsme postavili houfnici přesně na imaginární linii dělo-cíl, přistáli o asi 100 stop dál a vysadili obsluhu houfnice. Ta vypálila velmi rychle asi deset granátů ráže 155 mm, připravila „rouru“ k přepravě a zavěsila ji zase na náš čekající vrtulník. Vypadli jsme z palebného postavení co nejrychleji, abychom se vyhnuli případné nepřátelské odvetné dělostřelecké palbě. Bylo to zábavné, náročné a vzrušující, takže jsme se těšili na noční misi. Ale před letem nám meteorolog letectva oznámil, že oblačnost a viditelnost se bude pohybovat kolem

našeho minima. S Timem jsme se o tom vůbec nebavili. Šli jsme do toho. Měli jsme předepsanou předpověď, ale opatrnost velela, abychom let zrušili.

„Není to nic hrozného; budeme prostě sledovat železniční trať až k řece a pak k naší přistávací zóně,“ řekl jsem.

Tim byl velící pilot, takže to bylo vlastně jeho rozhodnutí, ale já jsem ho pobízel, jak to dělá většina kopilotů. „No tak, Time, to zvládneme. Jdeme do toho.“

Než jsem se nadál, rotory se otáčely a hučely mohutné turbínové motory. Řídící věž nám povolila odlet v režimu speciálních pravidel pro vizuální lety. To nám mělo napovědět, že pokud není tahle mise velmi důležitá, neměli bychom vzlétat – musíme získat zkušenosti – že?

Sklopil jsem noktovizor, vzlétl jsem a po opuštění pojezdové dráhy jsem zatočil doleva. Železniční trať, kterou jsme chtěli sledovat, byla zakrytá mlhou. Teplota, rosný bod a slabý vítr měly být dostatečnými indikátory, že se ženeme do problémů. „Time, můžeš rozsvítit pátrací světlo? Moc toho nevidím.“ řekl jsem.

„Už je rozsvícený, myslím, že je opravdu tma. Nemohu dostat v noktovizoru dobrý obraz. Možná to bude blíž k řece lepší,“ řekl Tim.

Letěl jsem další čtyři minuty a křečovitě jsem svíral páku cykly. Když jsem si uvědomil, že nevidím nic z vnějšího prostředí, procvičil jsem si ruku, aby se uvolnila. Bylo to jako bychom byli uvnitř golfového míčku nebo ve džbánu s mlékem. Bez ohledu na to, jak to chcete nazvat, to byly podmínky neúmyslného letu podle přístrojů. A oznámil jsem to osádce. Doufal jsem, že někdo jiný vidí a mohli bychom se vyhnout tomu, co nás čeká – takové štěstí jsme neměli.

Začal jsem stoupat do nouzové výšky 2200 stop, což nás dostane mimo zakázanou oblast „farmy antén“ severně od Fort Stewartu a místní řízení leteckého provozu nás uvidí na radaru. S přistáním zpátky na armádním letišti Hunter jsme neměli vůbec žádné potíže. Ale problém jsme měli s těmi veteránskými piloty čekajícími na nás ve vstupní hale hangáru. Nikdo nekřičel, ale když jsme kolem nich procházeli do operačního střediska, všichni měli založené paže.

„Co jste si vůbec mysleli?“

„Jsem rád, že jste v pořádku zpátky; doufám, že jste se něco naučili.“

Protože velitelem byl Tim, dostal lekci o rozhodování a úsudku.

Počasí se během hodiny zlepšilo do té míry, že jsme si mysleli, že bychom mohli misi přece jen uskutečnit. Kdepak – byly to stejné mizerné výsledky...

* * *

Přežití hloupých rozhodnutí je jedna z těch věcí, díky nimž se jako mladý letec cítíte nepřemožitelný. Létání v Národním výcvikovém středisku (NTC) v kalifornské poušti zajistí, že tenhle „supermanský komplex“ narůstá. Napadá mě jeden turnus v NTC. Naše sesterská jednotka rota A, 2. prapor, 159. letecký pluk z Fort Braggu v Severní Karolíně, vyslala dva Chinooky s osádkami, aby se připojili k našim dvěma vrtulníkům. Všichni jsme spolu výborně vycházeli, ale duch soutěživosti byl živý a silný.

Kdo by mohl být nejvýkonnější osádkou?

Snadným měřítkem byla tonáž nákladu přepraveného v jednom dni.

Dorazil jsem do prostoru divizní podpory, abych vyzvedl svůj první náklad. Nebyl jsem z něj nijak zvlášť nadšený. No dobře, pomyslel jsem si, tohle prostě nejde.

Nechtěl jsem ztrácet čas. Dělalí jsme si legraci, že od nás chtějí, abychom vozili důrazně formulovanou zprávu v papírovém sáčku. Ale chtěl jsem, aby moje motory byly zatíženy a rotorové listy se „zkroutily“.

Ten náklad jsem odmítl a visel jsem nad parkovištěm, abych vrtulník odstavil. Přišel poddůstojník zodpovědný za logistický areál, aby zjistil, v čem je problém. „Co se děje, šéfe?“ zeptal se.

„Ten náklad není dost velký,“ řekl jsem

Byl z toho zmatený. „Není dost velký? Snažil jsem se, aby to bylo pro vás snadné.“

Rozhlédl jsem se. „Je tady ve skladišti něco, co je potřeba někam dopravit?“

„Tohle všechno se musí přepravit?“ řekl mi.

Začal jsem vybírat věci k odvozu. „Tak jo, dejte dovnitř tuhle paletu, tuhle paletu také a přidejte tam tu zelenou. Jakou to má hmotnost? Asi pět tisíc liber?“

Rotmistr přikývl.

Hledal jsem ve skladu další náklad. „Dobrá tedy, přidejme tuhle tankovou převodovku na přední hák a tamhle ten kontejner s motory na zadní hák.

Ten rotmistr byl ohromený. „Páni, to je celkem asi 8000 liber. To bude skvělé,“ řekl.

Vytáhl jsem z kapsy lístek s plánem svého výkonu, zběžně jsem to v hlavě spočítal a ukázal jsem na poslední zařízení.

„Přidejte na prostřední nákladový hák tenhle generátor.“

„Ten náklad má asi 10 000 liber. Kolik letů na to budete potřebovat?“

„Jeden let,“ řekl jsem. Obsluhám vysokozdvizných vozíků netrvalo dlouho, než vše umístili tam, kde jsem se mohl ke každému nákladu dostat. Jakmile zjistili, co můžeme naložit, každý let znamenal impozantní a užitečný náklad. Naši bráchové z rotty A se brzy domáklí, co děláme a k téhle legraci se přidali. Na konci dne jsme ustavili neoficiální rekord NTC ve hmotnosti nákladu přepraveného při jediné otočce.

Druhý den to probíhalo úplně stejně, ale bez použití našeho automatického systému řízení letu (AFCS). Když nebudu zacházet do podrobností, AFCS rozšiřuje prostředky ovládání Chinooků a zvyšuje kvalitu jeho řízení. Pomáhá udržovat kurz, výšku, rychlost a náklon. Zásahy pilota se vylepšují a tlumí se nárazy a turbulence, což snižuje pracovní zátěž pilota, a to z CH-47D dělá vrtulník velmi odolný proti chybám v řízení. Vypnutí tohoto systému znamenalo, že vrtulník trochu poskakoval, takže pilot musel být hodně soustředěný. Zásahy do řízení, které by normálně udělal AFCS, teď musel dělat pilot spolu se svými manévrovacími úkony. Stručně řečeno je mnohem obtížnější letět s Chinookem bez AFCS a my jsme to dělali s několika tisíci librami nákladu zavěšeného pod námi, v terénních letových výškách a vzletali jsme a přistávali v oblacích prachu. Nemohlo to být náročnější nebo únavnější.

Všechny osádky ráno vzletaly s úmyslem vydržet bez AFCS až do návratu na základnu. Jsem hrdý na to, že jediné moje osádka to vydržela po celou dobu létání. Tento způsob získávání zkušeností asi nebyl moc moudrý, ale nevědomky mi začátkem roku 2002 při sestřelení zachránil život.

Někdy nevíte, jaký výcvik se vyplatí...

* * *

Čas v Savannahu rychle ubíhal, Stephen a Andrew měli ve škole dobré výsledky a Lindě se dařilo jako zdravotní sestře lékaře alergologa. Měla ráda svou práci a své kolegy, odváděla dobrou práci a měla skvělý přístup k lidem.

Pak se jednou vyznamenala při neočekávané situaci u lékaře. Jeden muž v čekárně omdlel a upadl na zem. Recepční úplně ztuhla a jeho manželka vůbec nevěděla, co má dělat, a tak jen křičela, že její manžel umírá.

Linda ten rozruch uslyšela, začala se srdeční masáží a přitom klidně dávala recepční pokyny, aby zavolala sanitku a současně uklidňovala tu vyděšenou ženu. Lindina rychlá akce při resuscitaci toho postiženého muže udělala na personál a lékaře velký dojem. Myslím, že nikdy nenašla jinou tak uspokojující práci, jako tu v georgijském Savannahu.

* * *

Žilo se nám dobře. Naše malá rodinka nemohla být šťastnější. Bydleli jsme blízko pláže a často se zde scházela velká skupina našich přátel. Všichni spolu skvěle vycházeli a všemi možnými způsoby jsme si pomáhali. Za stěhování do nového bytu nebo nekvalifikované práce, které vyžadovaly nějaké ruce navíc, se bohudík platilo jen pizzou a pivem. Byli jsme si blízcí a tvrdě jsme trénovali. Ale občas nám spadla do klína premiérová mise. Doprava zásob na Bahamy byla přesně to pravé. Mysleli byste si, že si tu cestu vezmou starší piloti, ale nevzali. Nikdo nechťel riskovat dlouhou cestu nad vodou mimo dohled země. Nemohl jsem se dočkat. Budou to pro mne další zkušenosti.

Bermudský trojúhelník je místo, o kterém čtete, ale vůbec si nemyslíte, že jsou ty příběhy pravdivé. Po letu na Bahamy to možná budu muset přehodnotit...

Mým úkolem bylo dopravit náhradní díly jednotce vrtulníků UH-60 Black Hawk na jižních ostrovech. Když jsme odlétali z West Palm Beach na Floridě a mířili na Great Exumas, na pravé sedačce našeho CH-47D seděl můj kopilot a milý přítel Mike Steele. Naše trasa vedla hlavně nad otevřeným mořem a procházela jižně od Bimini. Podle armádních předpisů jsme byli vybaveni vhodnou hladinovou výstrojí jako rafty, osobními plovacími prostředky a únikovými lahvemi se stlačeným vzduchem. Použití těchto věcí jsme nacvičovali, ale nikdy jsme si nemysleli, že se někdy alespoň přiblížíme k jejich potřebě...

S Mikem jsme vyrazili brzy a doufali jsme, že si na ostrovech užijeme co nejvíc času. A těšili jsme se, že vyměníme naše chladno s šedivou zataženou oblohou za slunečný Karibik. Když jsme zamířili nad Atlantik, cesta začínala bezstarostně a díky výhodnému větru jsme minuli Bimini cestovní rychlostí přes dvě stě mil za hodinu. Byl to poslední kousek země, který jsme viděli, než se dostaneme k řetězci ostrovů Exuma. Zkorigoval jsem kurz, abych kompenzoval vliv větru a spároval jsem funkci volby směru v AFCS. Pravidelně jsem kontroloval spotřebu paliva a přepočítával rezervu a dobu zbývající do vyčerpání paliva. Zatím bylo všechno v pořádku...to jest až do chvíle asi třicet minut poté, co jsme naposledy spatřili zemi. Pak se vyskytl drobný problém – údaj na mém indikátoru směru se lišil od záložního kompasu o šedesát stupňů – ŠEDESÁT! Který údaj je chybný?

Tenhle nepodstatný problém měl významné důsledky. Pokud chybnou hodnotu udával záložní kompas, byla to jen drobná nepříjemnost. Ale jestli chybně fungoval ukazatel polohy ve vztahu ke zvolenému kurzu (HSI), tak by to znamenalo, že můj vrtulník, který byl napojený na tenhle gyroskop, letěl nejméně třicet minut s odchylkou šedesát stupňů od kurzu rychlostí přes dvě stě mil za hodinu. Byli jsme nad otevřeným oceánem...kde vlastně jsme?

První krok – přijít na to, který kompas funguje špatně. Záložní kompas byla osvědčená kulička naplněná kapalinou a bez elektroniky, jen kapalina a v ní volně se vznášející růžice kompasu. Neviděl jsem důvod, proč ho zpochybňovat. Naproti tomu HSI dostával vstup ze směrového gyroskopu, který byl spolehlivý a za normálních okolností přesný. V dalším kroku jsem zkontroloval řídicí panel HSI na stropní konzole. Maličká ručička na něm indikovala problém s gyroskopem, což znamenalo, že jsme se odchýlili od kurzu. Zíral jsem na mapu – mohli bychom být kdekoli v prostoru o velikosti mé otevřené dlaně. Musel jsem udělat kvalifikovaný odhad, kde by mohla být nejbližší země a bylo to potřeba udělat hodně rychle. Bohužel jsme neměli dostatek paliva na nějaké pokusy, a pokud by byl můj odhad chybný, museli bychom použít to nouzové vybavení do vody, které bylo úhledně uložené v nákladovém prostoru.

Nejprve jsem vyzkoušel rádio, abych získal zaměření radarem – nikdo neodpovídal.

I když jsme byli daleko od pevniny, měl bych být stále schopen mluvit s letovou službou, a pokud ne, přelétající dopravní letouny běžně odpovídaly. Ale na mé volání nikdo

neodpovídal. Zbývala mi navigace podle staré školy, ale zamračená šedá obloha mi neumožnila určit základní směry s využitím slunce. Bylo jasné, že jsme v kritické situaci. Když jsem nastavil nouzový režim, můj transpondér selhal. Nic elektronického nefungovalo; co to má sakra znamenat?

Skončíme jako poznámka ve zprávách jako další zmizelý letoun v Bermudském trojúhelníku? Už jsem nebyl na vrcholu potravního řetězce, takže jsem se nechystal vzdát a skončit v oceánu.

Musel jsem přemýšlet...

Náš nesměrový radiomaják (NDB) byla skoro zastaralá navigační pomůcka, ale jako záložní kompas se mi v minulosti osvědčil. Naladil jsem dva různé NDB vzdálené několik set mil. Když jsem dokončoval protnutí dvou signálů, napětí narůstalo. Odhadl jsem svou polohu a rozhodl se změnit kurz několik stupňů doprava – prostě jen kvalifikovaný odhad. Teď jsme už museli jen čekat, jestli se objeví země. Pokud ne, tak jsme v hajzlu.

Za asi patnáct minut se objevil severní konec řetězu ostrovů Great Exuma. Mike zatočil víc jeho směrem, a jakmile jsme doletěli k pobřeží, pokračovali jsme kolem něj na jih. Mysleli byste si tedy, že naše malé dobrodružství skončilo, ale začaly se točit ručičky palivoměru na indikátoru stavu paliva, takže se nedalo určit, kolik v nádržích paliva zbývá. Musel jsem tudíž zvažovat preventivní přistání uprostřed pustiny, ne moc daleko od našeho cíle. Ovšem alespoň to bude na souši.

Možná bych měl pokračovat a spolehnout se na svůj poslední výpočet spotřeby paliva; mimochodem, nikdy jsem nebyl dobrý v matematice...

Až dosud jsme to zvládli. Proč bychom to měli teď vzdát?

Když se naše kola dotkla cílové ranveje, ručička palivoměru se přestala otáčet a ukázala, že jsme měli v hlavních nádržích asi osm set liber paliva, což odpovídalo asi dvaceti minutám dalšího letu. Není třeba dodávat, že ten večer teklo pivo proudem - pravděpodobně to nebyla poslední oslava úniku před smrtí.

Kapitola 5

VÝUKA VE FORT RUCKERU (1993-95)

Do klína mi spadla ohromná příležitost. Armáda se mě zeptala, jestli bych se chtěl stát pilotním instruktorem na CH-47. Tato práce byla mým snem už od pilotní školy. Teď jsem musel přesvědčit Lindu, že chceme jít do venkovského Fort Ruckeru v Alabamě – byla té změně přístupná.

Zamlouvaly se jí dvě věci. Za prvé bych nebyl vůbec nasazovaný – žádné cesty na dočasná služební zařazení a nasazení v zahraničí. Druhou lákavou věcí pro ni bylo to, že pláže v Panama City a Destině byly vzdálené jen hodinu cesty; milovala všechno, co souviselo s pobřežím. Takže tohle by mohlo být výborné přidělení a účinný emocionální restart po našem ročním odloučení, když jsem byl v Koreji.

Linda odjela během několika týdnů do Enterprise a kousek od bran Fort Ruckeru našla dům k pronájmu. To místo bylo skvělé; do práce jsem jezdil necelých dvacet minut a ta nemovitost přinášela mým synům spoustu zábavy.

Náš dům byl na svahu kopce dost velkého na to, aby po tom svahu sjížděli ve svém červeném vozíku. Jediným způsobem, jak nenarazit do stromů v té zalesněné oblasti dole, bylo vyskočit z vozíku před nárazem. Chtělo by to něco jako zachycení zpomalovacími lany na letadlové lodi. Možná právě tam se rozhodlo o budoucím Stephenově povolání u námořního letectva. Obvyklou obětí pozdního úniku byl bohužel jeho malý bratr, protože Stephen vyskakoval až na poslední chvíli. Andrew sedící na vozíku vpředu nemohl seskočit,