

JOHN BARRON

PILOT

MiG-25



POSLEDNÝ ÚTEK PORUČÍKA BELENKA

JOHN BARRON



PILOT

MiG-25

POSLEDNÝ ÚTEK PORUČÍKA BELENKA



JOHN BARRON



PILOT

MiG-25

POSLEDNÝ ÚTEK PORUČÍKA BELENKA

PILOT MiG-25
Posledný útek poručíka Belenka
JOHN BARRON

Copyright © 1980 by the Reader's Digest Association, Inc.
Published by arrangement with McGraw-Hill Book Company

MIG PILOT. The Final Escape of Lt. Belenko by John Barron
All rights reserved

Prvé vydanie

Všetky práva vyhradené. Táto publikácia ani žiadna jej časť nesmie byť kopírovaná, rozmnožovaná ani inak šírená bez písomného súhlasu vlastníka autorských práv.

Slovak edition © Citadella, 2018

Translation © Ján Dulla

Redigovanie a jazyková redakcia: Janka Oršulová

Obálka a grafická úprava: Citadella

Vydalo vydavateľstvo Citadella v roku 2018

ISBN 978-80-8182-101-1

Obsah

1. KAPITOLA	
Do neznáma.....	7
2. KAPITOLA	
Viktorovo hľadanie	23
3. KAPITOLA	
Prvý útek.....	59
4. KAPITOLA	
V japonskom väzení	105
5. KAPITOLA	
„Dostaneme vás späť“	121
6. KAPITOLA	
S Temnými silami.....	139
7. KAPITOLA	
Odbaľovanie darčeka.....	165
8. KAPITOLA	
Posledný útek.....	183
Obrazová príloha.....	209



1.

KAPITOLA

Do neznáma

Tak ako každý deň za posledné štyri týždne okrem nedele, vstal poručík Viktor Ivanovič Belenko zavčasu, aby mohol pozorovať, čo prinesie svitanie. Prvé svetlo bolo sľubné a keď uvidel vychádzať jasné, oslepivo žiariace slnko, tak vedel: toto bude skoro určite ten deň. Obloha nad ne-smiernymi rozlohami borovicových, cédrových, brezových a topoľových lesov, rozprestierajúcich sa na tichomorskom pobreží sovietskeho Ďalekého východu, bola azúrovo modrá a bez mrakov. Nádherné počasie znamenalo, že keď nedôjde k žiadnym chybám, zlyháním či nejakým iným vrtochom, s najväčšou pravdepodobnosťou poletí podľa plánu. Zrejme by sa mohol konečne pokúsiť o konečnú misiu, v ktorej mu neustále bránil dážď, nedostatok paliva či byrokratické vrtochy. Ak počasie vydrží, budú jeho šance na dosiahnutie cieľa najlepšie, aké mohol očakávať.

Belenko odhadoval, že v priebehu nasledujúcich šiestich hodín by malo byť po všetkom. Vo veku dvadsaťdeväť rokov bude buď mŕtvy, alebo sa znovu zrodí do nového sveta. Vo svaloch rúk, nôh a brucha cítil napä-

tie, stres ale pramenil skôr zo zložitosti mentálnych úloh než strachu zo smrti. Počas svojho pilotného výcviku na lietadle MiG (nazvaného podľa svojich konštruktérov Mikojana a Gureviča) žil už dlho na pokraji smrti a náhle, kruté úmrtia vídal tak často, že sa už nad smrťou odmietal zamýšľať. Začal k nej pristupovať ako k nejakému nevyspytateľnému javu, ktorému sa treba čo najdlhšie vyhýbať, no nie za každú cenu. Nezaoberal sa ani nekonečným počtom premenných a neznámych, ktoré ho očakávali, keď uspeje a prežije. Zvážil ich najlepšie, ako vedel ešte predtým, než sa rozhodol, a ďalším ich zvažovaním by teraz už nič nezískal. Žiadne emócie v ňom nevzbudzovalo ani vedomie, že naposledy hľadá na svoju peknú ženu a trojročného syna. Obaja spali pri okne, na dosah jeho ruky. Manželka neoblomne trvala na rozvode a oznámila mu svoj zámer vziať ich dieťa so sebou k rodičom do Magadanu, vzdialeného odtiaľ vyše dvestisíc kilometrov. Mnohé márne pokusy o zmierenie vymyli z manželstva všetky city a už nebolo čo povedať. Bol v pokušení vziať na ruky svojho syna. *Nie! Nerob to! Mohol by sa rozplakať. O tomto čase ho zvyčajne na ruky neberieš. Nerob nič, čo by si zvyčajne nerobil.*

Belenko si rýchlo obliekol košeľu, nohavice a obul čižmy, snažiac sa nezobudiť svoju rodinu, ani rodinu, ktorá obývala druhú izbu bytu. Z otrhaného rusko-anglického slovníka vybral útržok papiera, na ktorý napísal tri vety, stručne vysvetľujúce jeho poslanie. Príprava odkazu, ktorý písal už pred mesiacom, a tiež jeho ukryvanie, boli nebezpečné. Ak ale všetko dobre dopadne, bolo nevyhnutné okamžite predložiť nejaké písomné posolstvo, a tak poskladal papier do pevného štvorca a schoval ho do vrečka.

Na neveľkom dvore drevenej bytovky pre dôstojníkov pätnásť minút cvičil, robil kľuky na rozmočenej zemi a zhyby na konári stromu. Potom sa pustil do behu po blatistých uliciach Čugujevky, dediny, ktorá sa nachádzala v tajge asi dvesto kilometrov severovýchodne od Vladivostoku, smerom k autobusovej zastávke, vzdialenej asi jeden a pol kilometra. Bežiaci Belenko preskakujúci kaluže vyzeral ako prototyp nového komunistického človeka, o ktorého vytvorení neustále hovorila strana. Meral čosi nad stosedemdesiat centimetrov a mal atletickú postavu. Široké, mierne nadol klesajúce plecia mal vypracované rokmi boxu, pretláčania a gymnastiky. Raz ho ukazovali v nejakom programe sovietskej televízie

– so svetlými vlasmi, čistou pleťou a veľkými, ďalej od seba zasadenými modrými očami v peknej chlapčenskej tvári – ako pravý model mladého pilota. Ženy, najmä tie staršie, boli očarené jeho úsmevom, ktorý pokladali súčasne za plachý aj zmyselný.

Toho rána asi o siedmej, 6. septembra 1976, dorazil Belenko vetším autobusom, vyrobeným ešte pred druhou svetovou vojnou, do sídla veliteľstva 513. bojového pluku sovietskej protivzdušnej obrany. Pred najmenšou z červeno-bielych tehlových budov zaváhal. *Nie, jest musíš. Všimli by si, že chýbaš. Okrem toho, budeš potrebovať silu. Chod!*

Stoly jedálne pre dôstojníkov pokrývali čisté biele obrusy, pri každom bolo prestreté pre štyroch pilotov a steny zdobili maľby zátiší s ovocím a zeleninou. Prostredie ešte vylepšovali čašníčky, dievčatá okolo dvadsiatky, ktoré tu zamestnali pre ich krásu. Lekár ochutnával guláš, ryžu, ovocný kompót, biely chlieb, kefir a čaj, aby sa uistil, či sú vhodné pre pilotov. Keď jedlo odsúhlasil, všetci sa posadili na biele plastové stoličky a začali jesť.

Keďže Belenko slúžil ako zástupca veliteľa 3. letky, zvyčajne jedával s jej veliteľom Jevgenijom Petrovičom Pankovským. Pankovského deň sa začínal prevažne nešťastne už pred raňajkami. Veliteľ pluku podplukovník Jevgenij Ivanovič Ševsov vstával skoro, aby si preveril, aká deštruktívna činnosť postretla počas noci jeho teritórium a pred pol siedmou už pred sebou mával nastúpených veliteľov letiek, aby im nadával a degradoval ich za najnovšie priestupky ich podriadených.

Ševsov bol veľmi neprijemný dôstojník. Toto bolo jeho prvé velenie a problémy sužujúce pluk by kládli veľké nároky aj na toho najmúdrejšieho a najskúsenejšieho veliteľa. Nevedel celkom, čo má robiť, ale ohromne sa snažil, kričal, vyhrážal sa a často zhadzoval dôstojníkov pred ostatnými a tiež pred mužstvom. Ostatní piloti ho prezývali Netvor, Belenkovi však viac pripomínal bezzubého psa boxera: bol nízky, robustný, mal rednúce ryšavé vlasy, vystupujúcu sánku a jeho tvár sa zdala byť v neustálom pohybe, akoby niečo prežúvala alebo vrčala.

Veliteľa svojej letky pozdravil Belenko obvyklým: „Dobré ráno, Jevgenij Petrovič.“

„Ty to pokladáš za dobré ráno? Vieš, že som už bol sprdnutý? Vedel si, že naši vojaci dnes ráno odmietli raňajky? Hádzali jedlo po kuchároch a jeden z nich aj trafil.“

„Ty by si to jedlo z ich jedálne jedol?“

„Nie.“

„Ani ja. Podľa mňa, keby sme vzali prasa z nejakého dobrého kolchozu a pustili ho do jedálne, tak by tam odpadlo.“

„Nuž, súhlasím. Čo s tým však môžem robiť?“

O ôsmej sa pluk zhromaždil na asfaltovom nástupišti pred budovami veliteľstva štábu. V prvom rade stáli v pozore piloti; v ďalších radoch postupne podľa hodností letoví inžinieri, ich pomocníci, poddôstojníci a mužstvo.

„Súdruhovia vojaci, poddôstojníci a dôstojníci!“ reval Ševsov. „Dnes lietame. Naša misia je veľmi dôležitá, lebo budeme odpaľovať rakety. Výsledky tejto dôležitej misie budú závisieť od spolupráce všetkých, vojakov aj dôstojníkov. Napriek všetkým našim tunajším problémom, musíme dnes všetci zo seba vydať to najlepšie.“

Musíme mať na pamäti, že Američania nespia. Musíme mať na pamäti, že Čiňania sú odtiaľto len na deň pochodu. Musíme mať na pamäti, že lietadlá, palivo a rakety sú drahé a že naša vláda, ktorá ich poskytuje, nie je dojná krava. Túto misiu si nebudeme môcť dovoliť tak skoro opakovať, preto ju dnes musíme vykonať poriadne.

Takže, najbližší víkend venujeme komunistickej strane. Pracovať budú všetci, dôstojníci aj vojaci; všetci. Všetky letky musia nazbierať mačiny trávy a naukladať ich na letecké bunkre, aby sa Američanom zhora zdalo, že vidia len zelené, trávnaté lúky.

Mám ešte jeden oznam, veľmi závažný. Viete, že náš pluk má veľkého milovníka? Viete, koho miluje? Nie svoju vernú ženu, ktorá naňho čaká ďaleko odtiaľto a nevie sa dočkať, kedy sem za ním bude môcť prísť, len čo im pripraví bývanie; nie, on miluje dedinskú kurvu. Obyčajnú kurvu.“ Za mrvenia sa dôstojníkov a pochechtávania poddôstojníkov a mužstva Ševsov nahlas čítal telegram od manželky jedného letového inžiniera, v ktorom ho prosila, aby donútil jej manžela prestať so zakášaním, z ktorého ho upodozrievala. „Máme tu skvelý príklad zahŕňajúcej kapitalistickej morálky. Nech je to varovanie pre všetkých. Odteraz sa v našom pluku budeme riadiť a tolerovať len komunistickú morálku.“

Všetci velitelia letiek sa hlásť v mojej kancelárii. Na dnes všetko. Rozhod!“

V šatni sa Belenko prezliekol do tmavomodrej bavlnenej leteckej kombinézy, ktorú vyfasoval pred devätnástimi mesiacmi. Na ďalšiu bude mať nárok až o ďalších päť mesiacov, preto sa snažil udržiavať ju v uspokojivom stave úhľadne našitými záplatami na kolenách a laktách. Službukonajúci dôstojník odomkol trezor a podal mu automatickú pištoľ s dvoma zásobníkmi po siedmich nábojoch, ktorej prevzatie mu podpísal.

Raz v minulosti musel nejaký pilot vyskočiť padákom z pokazeného lietadla kdesi v odľahlej divočine, v ktorej nakoniec na následky útrap a hladu zomrel. Po mnohých mesiacoch našli jeho kostru lovci a pri nej denník, do ktorého si pilot zaznamenával svoje utrpenie. Sťažoval sa na nedostatok akéhokoľvek vybavenia, ktoré by mu mohlo pomôcť prežiť v divočine. V poslednom zápise napísal: „Ďakujem ti, strana, za to, že sa tak dobre staráš o sovietskych pilotov.“ Čoskoro nato vydali bojovým letcom pištole a ich lietadlá boli vybavené súpravami na prežitie, ktoré obsahovali jedlo, vodu, lieky, rybárske náčinie, svetlice, zápalky, zrkadlo a odpudzovač žralokov. Potom nejaký čerstvo vyzbrojený pilot prišiel domov a keď v posteli našiel svoju manželku s nejakým priateľom, oboch zastrelil. Načo strana, v záujme pokoja v rodinách, nariadila pištole vrátiť a držať ich pod zámok až do chvíle tesne pred vzletom.

Počas nasledujúcich niekoľkých hodín si dôstojníci na porade dôkladne prezerali letové plány. Lietadlá letky, určenej na odpálenie rakiet, mali letieť ponad more takmer presne na východ, zatiaľ čo lode námorníctva mali vypúšťať cieľové drony, na ktoré budú strieľať. Belenkova letka mala postupovať do ďalších cvičných oblastí, cvičiť odrezávanie cesty a potom, spoliehajúc sa iba na prístroje, sa vrátiť na základňu a pristáť. Vďaka príjemnému počasiu bude vo vzduchu zrejme veľa lietadiel MiG-25 zo susedných základní, ktoré budú možno tiež strieľať. Bude preto nebezpečné, ak sa nejaký pilot vychýli zo zóny, ktorú mu pridělila pozemná služba.

Belenko nehybne sedel v póze pozorného poslucháča, no zvažoval pritom vlastný letový plán. Jeho myseľ blúdila ďaleko odtiaľ, rátala časy, vzdialenosť, rýchlosť, spotrebu paliva, kurzy, body pravdepodobného zachytenia, únikové manévry, klamanie a všetky kritické situácie, ktoré si vedel predstaviť.

O jedenástej sa letci vrátili na desiatu, pozostávajúcu zo salámy, varených vajec, bieleho chleba, masla, čaju a kúska čokolády. Všetko to

znovu najprv ochutnal lekár. Vojenský nákladník ich potom po hrboľatej nespevnenej ceste odviezol na leteckú základňu Sacharovka, vzdialenú tri kilometre od veliteľstva pluku. V ošetrovni hangára sa Belenko hlásil u plukovního lekára na vyšetrenie zdravotného stavu. Lekár pilotov chránil, ako vedel. Päť dní pred lietaním mali zakázané piť alkohol; všetci však trochu pili a niektorí veľa. Menšie stopy alkoholu ignoroval a keď stav pilota vyhodnotil v dôsledku jeho pitia ako riskantný, vyradil ho v ten deň z iných dôvodov – kvôli nádche, ľahkej ušnej infekcii, zvýšenej teplote; niečomu, čo rýchlo pominie.

Belenkovi zmeral teplotu, pulz a krvný tlak, potom mu pozrel oči, uši a hrdlo.

„Ako sa cítite?“ opýtal sa.

„Výborne.“

„Aký druh letu dnes máte?“

„Bežné cvičenie.“

Lekár prestal rozprávať a pozorne ho skúmal. Belenkovi napadlo, že skepticky.

„Povedzte, súdruh poručík, pili ste za posledných dvadsaťštyri hodín nejaký alkohol?“

„Nie. Za posledných päť dní žiadny,“ odpovedal podľa pravdy Belenko.

„Myslíte, že ste pripravený letieť na svoju misiu?“

„Určite.“

„Nuž, máte trochu vysoký krvný tlak. Nič, kvôli čomu by sa bolo treba znepokojovať, na vás však dosť vysoký. Trápi vás niečo?“

„Vôbec nič.“ Predvídajúc, že telo môže prezradiť jeho napätie, si Belenko pripravil vysvetlenie. „Súdruh doktor, keď necvičím, cítim sa ako zhnitý zemiak a už skoro týždeň som nebol vonku. Keď som dnes ráno uvidel slnko, šiel som von a bežal ako jeleň, vyše šesť kilometrov. Asi som ešte stále zadýchaný.“

Lekár prikývol. „Mohlo by to byť tým. Veľa šťastia pri vašom lete, súdruh poručík.“

Belenko sa pripojil k ďalším pilotom, ktorí stáli okolo hangára zvažujúc najnovšiu správu meteorológa a žartovali na tému nastávajúceho komunistického víkendu. Zakrývať bunkre mačtinami trávy bol nezmysel. Bolo jasné, že Američania letisko už dávno lokalizovali a zamerali. Ako

si mohol niekto myslieť, že uveria, že tam zrazu nie je? Niekto povedal: „A navyše, počul som, že fotoaparáty ich satelitov dokážu odфотографovať čižmy vojaka z výšky troch kilometrov.“

Rozhovor ustal pri pohľade na Vladimíra Stepanoviča Volodina, mladého poručíka KGB prideleného k pluku a piloti sa rozišli na rôzne strany. „Dobré ráno, Viktor Ivanovič. Ako sa máte?“ pozdravil Belenka.

„Veľmi dobre.“

„Ako sa majú Ludmila a Dmitrij?“

„Aj oni sa majú dobre.“

„Čo je nové? Počuli ste niečo?“

„No, chlapi sa dnes ráno znova búrili. Odmietli zjesť raňajky.“

„Áno, počul som. V čom je, podľa vás, problém?“

Odpovedz mu rovnako, akoby si to urobil vždy.

„Vladimír Stepanovič, poznáte problém rovnako dobre ako ja. Poznajú ho všetci.“

„Napriek tomu by som sa s vami rád pozhováral. Zastavte sa u mňa dnes popoludní po svojom lete. Porozprávame sa.“

Nebolo na tom nič neobvyklé. Bolo prirodzené, že dôstojník KGB všade sledí a vypytuje sa: „Čo je nové? Nepočuli ste niečo?“ No aj tak Belenko pocítil na chvíľu znepokojenie. *Prečo ma vyhľadal práve teraz? Prečo sa ma to pýtal? Nuž, a čo? Jedno je isté, ten sviniar ma dnes popoludní neuvidí.*

Meteorológovia hlásili, že na východe, kam mala letieť Belenkova letka, je obloha čistá a taká má zostať po celé popoludnie. Na juhovýchode, kde sa nachádzal jeho skutočný cieľ, sa však vytvárali nejaké oblačné formácie. Z Japonska zrejme postupuje nejaký front, ale dnes popoludní si s tým nemusí robiť starosti.

Nie! Podľa predpovede je všade jasno. Idioti! Aká hustá je tá oblačnosť? Nájdi si nejaký dôvod, aby si sa ho mohol opýtať. Nie, nerob to. Žiadny dôvod nie je. Opatrne. Nedávaj najavo žiadne znepokojenie. Tú šancu skrátka budeš musieť využiť.

Belenko si v sklade vyzdvihol leteckú prilbu, kyslíkovú masku a rukavice. „*Súdrh poručík, zabudli ste si záchrannú vestu,*“ volal za ním nejaký poddôstojník. *Neber si ju. Oklam ich.*

„Vďaka. Dnes nebudem lietať nad vodou.“

Vyšiel z hangára a na pristávacej dráhe necelých dvesto metrov odtiaľ uvidel lietadlá – typu MiG-25 – zoradené krídlami vedľa seba. Každé malo hmotnosť dvadsaťdva ton, malo zdvojené chvostové krídla, dve vertikálne chvostové plochy, hrubé a krátke lichobežníkové krídla, dva obrovské motory a dlhý nos pripomínajúci raketu, zakončený ihlou radaru. MiG-25 pripomínal Belenkovi veľkého ocelového dravého vtáka, tmavosivého a nahnevaného. Len málo zbraní sovietskeho arzenálu bolo prísnejšie strážených pred cudzími pohľadmi, a aj medzi sebou sa Rusi o lietadle MiG-25 v oficiálnej terminológii zmieňovali len ako o Produkte č. 84. Jeho základný model v roku 1967 utvoril svetový rekord dosiahnutím rýchlosti 2850 kilometrov za hodinu a ďalší v roku 1973 prekonal výškové rekordy, keď dosiahol výšku 36 311 metrov. Starnúce americké Phantomy F-4, hoci vybavené skvelými raketami a riadené skúsenými pilotmi, neboli schopné zastaviť ani zostreliť lietadlá MiG-25, ktoré sa občas mihli nad oblasťou Stredozemného mora a Stredného východu, kde robili fotografické zábery. Nikto zo Západu sa ešte nedostal do blízkosti MiG-u-25 a skoro nič sa o ňom nevedelo. Napriek tomu však bol MiG-25 na jeseň roku 1976 jedným z lietadiel, ktorých sa na Západe najviac báli. V roku 1973 ho minister Vojenských vzdušných síl USA Robert C. Seamans, vedec s pôsobivými znalosťami z aeronautiky, charakterizoval ako „zrejme najlepšie stíhacie lietadlo, aké sa dnes na svete vyrába.“ Minister obrany James R. Schlesinger zasa varoval, že MiG-25 naháňa takú hrôzu, že jeho ďalší vývoj a rozmiestnenie si vyžadajú podstatné zmeny v stratégii a výzbroji Západu. Rozmiestnených bolo už vyše 400 stíhačiek. Stelesňovali tú najpokročilejšiu technológiu z oblasti aeronautiky a, v istom zmysle, národnú hrdosť Sovietskeho zväzu. Tých pomerne málo vybraných mladých mužov, ktorých pre lietanie na nich vycvičili a zverili im ich, predstavovalo uznávanú a uctievanú elitu sovietskych ozbrojených síl.

Húfy chlapov pripravovali lietadlá. Do každého naliali štrnásť ton leteckého paliva a pol tony chladiacej zmesi a napumpovali kyslík do kyslíkových systémov. Z menších nákladiakov, nesúcich testovacie zariadenie na elektroniku, kontrolovali technici raketové strely, systémy riadenia palby a elektronické systémy. Ďalší vstupovali pod lietadlá a chodili okolo, fyzicky kontrolujúc vonkajšie povrchy a kontrolky.

Po štvormetrovom kovovom rebríku nastúpil Belenko do lietadla, nasledovaný svojím letovým inžinierom, ktorý mu pomohol usadiť sa v zelenom kokpíte. V zelenom preto, lebo túto farbu považovali sovietski vedci za najupokojujúcejšiu. Čalúnené sedadlá boli najpohodlnejšie, v akých kedy sedel. Rozličné ciferníky, klapky a páčky boli dobre rozmiestnené a ľahko dostupné. Podozrivo sa medzi nimi vynímalo červené tlačidlo s nápisom „Nebezpečenstvo“. Piloti dostávali pokyn, aby v prípade, keď budú donútení pristáť alebo sa budú musieť katapultovať mimo územia Sovietskeho zväzu, pred opustením kokpitu stlačili toto tlačidlo. Malo aktivovať časovacie zariadenie, ktoré o niekoľko minút vznieti výbušniny určené na zničenie najtajnejších prvkov lietadla. Niektorí piloti však uvažovali, či stlačenie toho tlačidla nespôsobí okamžité odpálenie celého lietadla, vrátane pilota. Neodvažoval sa dotknúť ani spínača radaru, lebo impulzy radaru z MiG-u-25 boli také silné, že dokázali na tisíc metrov zabiť kráľika. Aktivovať radar na zemi bolo preto zločinom.

Belenko si naladil vysielaciu a ohlásil sa kontrolnej veži. „Tu je číslo nula-šesť-osem. Žiadam o povolenie začať štartovať motory.“

Veža okamžite odpovedala: „Číslo nula-šesť-osem, máte povolenie štartovať motory.“

„Rozumiem. Vykonávam,“ povedal Belenko, zakývajúc svojmu letovému inžinierovi, ktorý odťahoval rebrík, dával pozemnému personálu príkaz odstrániť kryty motora a signalizoval, že hydraulické systémy fungujú. Keď Belenko zvrtol páčky a stačil tlačidlá, motory vydali tiché zakvílenie, ktoré po chvíli zosilnelo do revu. „Tu nula-šesť-osem,“ hlásil Belenko veži. „Žiadam povolenie na rolovanie.“

„Nula-šesť-osem, rolovanie povolené.“

„Rozumiem. Vykonávam.“

Na pár sekúnd zaváhal, aby mohol ešte raz pozrieť na okolité lesy. Nádovšetko vo svojej domovine miloval tie drsné, otvorené priestory a lesy, ktorými sa túlaval od detstva. Tam mohol skúmať, objavovať a meditovať, byť sám s dievčaťom či len so sebou. Iba tam a v kokpíte sa cítil skutočne slobodný. Listy stromov menili pod žiariacim slnkom farbu na medenú, zlatú a rubínovo červenú a jemu zišlo na um, že lesy nikdy nevyzerali majestátnejšie, neprístupnejšie a ľahostajnejšie k ľudskej hrubosti.

Po zážihu horáka prídavného spaľovania lietadlo zavibrovalo, vzoplo sa a naplo dopredu. „Nula-šesť-osť, máte prídavné spaľovanie,“ potvrdila veža. „Želáme vám všetko dobré.“ Presne o 12:50 h Belenko uvoľnil brzdy a v priebehu pätnástich sekúnd sa MiG vyrútil po dráhe a vzniesol do vzduchu. Hoci bol stále nebezpečne nízko, predčasne vypol prídavné spaľovanie, aby šetril palivo, ktoré bolo vzácne. Natoľko vzácne, že by za ďalšie rád vymenil trochu vlastnej krvi. Pomalšie než zvyčajne, tiež aby ušetril palivo, vystúpil do výšky 7330 metrov a pri kurze 090 stupňov mu dosiahnutie Tréningovej zóny č. 2 trvalo päť, namiesto zvyčajných štyroch minút. Po začatí širokého 360-stupňového obratu, ktorý od neho pozemná kontrola očakávala, zbadal v oblasti ďalšie lietadlá MiG-25, plne vyzbrojené a s plnými nádržami paliva. Ručička na ciferníku kompasu, rýchlo sa otáčajúca pri tom, ako neustále menil smer, ukazovala, že sa neúprosne blíži k bodu, z ktorého nebude návratu. Lebo po dokončení obratu bude musieť pokračovať buď v naplánovanom lete, alebo v tom svojom.

Ešte stále sa môžeš vrátiť a nikto sa nič nedozvie. Ak pôjdeš, bude to navždy. Idem.

Teraz začínal svoj vlastný tajný letový plán.

Keď sa znova ocitol na kurze 090, nechal lietadlo kĺzať nadol v nádeji, že zostup bude taký postupný, že si to obsluha radaru nevšimne hneď. Vo výške 5700 metrov Belenko náhle stlačil knipel dopredu a doľava, čím uviedol MiG do strmhlavého letu ku dnu pred ním ležiaceho údolia, svištiac a rútiac sa dolu takou rýchlosťou, až mal pocit, akoby sa mu celá zem vrhla do tváre, dokým sa mu ho vo výške 30 metrov nepodarilo zase vyrovnat'. O taký strmhlavý let sa ešte nikdy nepokúsil a neskúšal ani letieť s týmto lietadlom tak nízko, lebo už vo výške 300 metrov bolo neohrabané a ťažko sa ovládalo. Zo štúdia taktiky Američanov vo Vietname vedel, že vo výške 30 metrov bude v bezpečí pred húštinou rakiet zem-vzduch a protiletadlových batérií rozmiestnených na vrcholoch údolia a že ho tieto ježiace sa vrcholy budú kryť pred radarom.

Plnou rýchlosťou sa s burácaním hnal údolím a o dve minúty neskôr sa pred ním objavilo Japonské more. Stlačil núdzové tlačidlo, ktoré začalo vysielat' neustály signál, že jeho lietadlo je na pokraji zrútenia. Asi po štyridsiatich sekundách signál vypol, čo malo všetkých načúvajúcich na

núdzovej frekvencii presvedčiť, že sa zrútilo. Súčasne vypol radar a všetky ostatné zariadenia, ktorých elektronické emisie sa dali vystopovať. Nakoniec vypol vysielaciu, hoci tá žiadne emisie nevydávala. Nechcel sa nechať ovplyvňovať či rozptyľovať ich prípadnými rozhovormi, tým, čo robia, ako ho prenasledujú. Potreboval sa sústrediť výhradne a intenzívne len na rávanie paliva, rýchlosti, výšky, času a vzdialenosti, ktoré počítal hlavne v hlave, iba s pomocou ceruzky a poznámkového bloku. Možno by bolo praktickejšie a efektívnejšie použiť palubný počítač. Bol však rozhodnutý, ako pri všetkých svojich životných krízach, spoliehať sa iba na seba, veriť len sám sebe.

Aby sa vyhol zameraniu diaľkovými radarmi dolu na zemi a raketami vyzbrojeným sovietskym lodiam patrolujúcim v pobrežných vodách, letel Belenko tak nízko, že musel dvakrát prudko zmeniť smer, aby sa vyhol zrážke s rybárskymi loďami. Až keď si uvedomil, že sa vlny dvíhajú tak vysoko, že by do nejakej mohol naraziť, prešiel do trochu bezpečnejšej výšky 45 metrov.

Okrem dvíhajúcich sa vln zaznamenal aj zaťahujúcu sa oblohu a porvyvetra veštiaceho dážd, ktoré mykali lietadlom a predpovedali zhoršujúce sa počasie tam vpredu. Oveľa horšie predpovede prinášali jeho v hlave vykonávané výpočty. Vo výške mora spotreboval MiG palivo fatálne nenásytným tempom, ďaleko prevyšujúcim predletové odhady. Rýchle prepočty viedli k rovnako pochmúrnym výsledkom. Ak okamžite drasticky neobmedzí spotrebu paliva prechodom do výšky aspoň 6000 metrov, nikdy sa mu nepodarí pristáť. Stále však nepreletel dostatočnú vzdialenosť, aby mohol bezpečne vystúpiť do takej výšky. Stále by bol v dosahu sovietskych radarov a rakiet. Tiež by ho mohli zachytiť radary iných sovietskych lietadiel, ženúcich sa mu na pomoc, ak pád do mora prežil, alebo ho zabíť, ak je stále vo vzduchu.

Keď smrť, tak radšej možnú než istú, usúdil Belenko, vyletiac hore do oblakov, ktoré ho rýchlo zahalili temnotou. Letel juhovýchodným smerom, popamäti odhadujúc svoju cestu k ostrovu Hokkaido, najsevernejšiemu z japonských ostrovov a najbližšiemu k jeho základni. Približne o 13:20 h – iba tridsať minút po štarte – usúdil, že sa blíži k japonskému vzdušnému priestoru a zachyteniu bojovými stíhačkami Phantom japonských protivzdušných síl. Aby dal najavo, že nemá nepriateľské úmysly

a uľahčil im svoje spozorovanie, priškrtil motory a kĺzal nadol k Japonsku sotva postačujúcou letovou rýchlosťou. Dúfal, že sa už každú chvíľu vynorí z mrakov do jasnej oblohy, kde ho Phantomy budú môcť uvidieť.

Celé roky ho učili báť sa a bojovať s tými Američanmi zostrojenými lietadlami. Teraz ich očakával ako anjelov spásy. Celý jeho letový plán sa zakladal na dôvere, že Japonci okamžite po jeho vniknutí do ich teritória vyšlú bojové stíhačky, aby ho donútili pristáť. Vedel, že Rusi majú rozkaz strieľať raketami zem-vzduch na akékoľvek cudzie lietadlo ohrozujúce sovietsky vzdušný priestor a obával sa, že Japonci urobia to isté, ak sa nestretne s ich vlastnými lietadlami a nebude mať ich sprievod. Ešte dôležitejšie bolo, že od japonských stíhačiek očakával, že ho dovedú na bezpečnú pristávaciu plochu. Na starej mape ostrova Hokkaido našiel iba jedno letisko, ktoré mu pripadalo dosť veľké na to, aby na ňom mohol pristáť MiG-25 – vojenskú základňu v Čitose. Snáď ho Japonci navedú na nejaké bližšie letisko, o ktorom nevie. Tak či tak, na dolet do Čitosa mal zrejme dosť paliva, ak ho tam dovedú hneď a priamo. Najskôr ho však budú musieť sami nájsť, lebo frekvenčný rozsah jeho vysielacky bol taký úzky, že mohol komunikovať len s ostatnými MiG-mi.

Trikrát počas zostupu preletel MiG tenkými vrstvami modrej oblohy, aby ho vzápätí nanovo pohltili víriace tmavosivé mraky. Jasnú oblohu dosiahol Belenko až po zostupe na výšku 540 metrov. V snahe zorientovať sa a lokalizovať japonské stíhačky zakrúžil, no nikde žiadne lietadlo nevidel. *Kde tie Phantomy sú? Kde sú tie prekliate Phantomy?*

Phantomy aj MiG-y boli v tej chvíli všade naokolo a zúfalo ho hľadali. Na obrazovkách japonských radarov sa jeho lietadlo ako bližšie neidentifikovateľný bod prvýkrát objavilo o 13:11 h, keď vystúpil od hladiny mora do výšky 6000 metrov. O deväť minút neskôr, keď sa bod pohyboval do stredu obrazovky, dal veliteľ základne v Čitose Phantomom príkaz vzlietnuť a odrezať mu cestu. Zároveň sa ho Japonci márne snažili varovať vysielaczkou v ruskom aj anglickom jazyku. O 13:22 h, v predpokladanom čase, narušil Belenko japonský vzdušný priestor a Phantomy, ktoré vzlietli zo zeme, sa stiahli okolo neho. Keď ale o 13:26 h začal Belenko v úsilí dosiahnuť čistú oblohu klesať, jeho MiG zmizol z dosahu radarov, ktoré pre zhoršujúce sa atmosférické podmienky boli už aj tak mätené odrazmi od povrchu zeme a mora. Bez ďalšieho navádzania zo zeme

Phantomy márne lietali zatiahnutou oblohou. Takmer určite zachytili vysielanie Japoncov aj Sovieti a dospeli k záveru, že varované lietadlo je Belenkovo, lebo k Japonsku sa rútil neidentifikovaný stroj, zrejme ruský.

Nemajúc tušenia o aktivitách Japoncov a Sovietov, nemal Belenko čas zamýšľať sa nad tým, čo by sa mohlo stať. A nemal čas ani na strach.

Japonci ťa nenájdu. Alebo sa aspoň na nich už nemôžeš spoliehať. Musíš to risknúť. Musíš sa rozhodnúť. Hneď teraz.

Podľa tvaru pobrežia, ktoré prvý raz uvidel okolo 13:30 h, usúdil, že sa blíži k juhozápadnému polostrovu ostrova Hokkaido. Základňa Čitosa ležala odtiaľ na severovýchod, zhruba smerom k stredu ostrova, za horským pásmom, stále zahaleným v oblakoch. Kontrolka ukazovala, že mu palivo vystačí ešte na šesťnásť či osemnásť minút letu, čo by mohlo na dolet do Čitosa stačiť, ak tam zamieri hneď. Keď ale vystúpi späť do oblakov a poletí ponad hory, ktoré nepozná, vzdá sa všetkej kontroly nad svojím osudom. Len čírou náhodou by mohol objaviť v oblakoch nejakú dieru, ktorá by mu umožnila bezpečne klesnúť a súčasne spozorovať vojenskú leteckú základňu skôr, než sa mu minie palivo. Ak nebude mať veľké šťastie, pravdepodobne narazí do nejakého neviditeľného štítu, alebo sa bude musieť pokúsiť o pristátie v nejakom nevhodnom teréne. Keby boli jeho zámery iné, tak by možno vyskúšal bezpečný prechod nadol, dokým by mu vydržalo palivo a potom by vyskočil. Pre Belenka však bola záchrana lietadla MiG-25 dôležitejšia než záchrana vlastného života a bol rozhodnutý pristáť s neporušeným strojom, aj keby tá šanca bola len jedna k tisíc.

A tak sa rozhodol držať pod oblakmi, letieť na východ pozdĺž južného konca pohoria a potom zahnúť na sever k Čitose. Uvedomoval si, že na absolvovanie celej tejto nepriamej trasy k leteckej základni nemá dost paliva. Dokým však videl, bola stále možnosť, že nájde nejaké miesto, pás plochej zeme či možno diaľnice, kde by sa mohol pokúsiť pristáť.

O 13:42 h zablikalo v kokpíte červené výstražné svetlo a vzápätí sa rozsvietil panel, na ktorom sa zjavili slová: „Zostáva vám palivo na šesť minút.“ Belenko zdvihol ruku a výstražné svetlá vypol. Načo sa znepokojovať? Bol znova nad vodou, keďže preletel polostrov ponad Vulkánový záliv, naklonil sa teda nadol do deväťdesiatstupňového obratu na sever, stále letiac vo výške 540 metrov. Priamo pred sebou videl ďalšiu masu