

1

UDÁLOST V ÚDOLÍ AN LAO

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

* * *

5. září 1967

V 04.30 mě budí noční služba roty a oznamuje mi, že si mě major Eugene Beyer¹, velící důstojník roty, vybral jako „dobrovolníka“ pro naléhavou noční zásobovací akci. Ještě ne úplně probuzený přehazuji nohy přes okraj lůžka, odhrnuji síť proti komárům a pokouším se postřehnout rychlé instrukce, které mi služba dává. Potvrzuji, že rozumím, jako bych skutečně pochopil všechno, co mi řekl, a pak natahuji ruku přes dřevěné palety, ležící na hliněné podlaze mezi mojí palandou a palandou specialisty Jamese Arthura Johansena. Třesu s ním, abych ho probudil, a žá-

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

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

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

Potichu, abych nezbudil ostatní piloty, si oblékám armádní pracovní kombinézu a boty do džungle. Nikdo z nás dvou neřekne ani slovo. Beru si svůj pilotní vak, přilbu a neprůstřelnou vestu¹ a mířím k jídelnímu stanu. Když jsem vyšel z našeho středně velkého armádního stanu, obývaného asi dvaceti praporčíky specialisty, zjistil jsem, že venku panuje obvyklá vietnamská noc: vlhká a úplně temná. Šátral jsem ve svém vaku, až jsem konečně našel baterku s červeným sklem, abych si posvítíl na cestu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Praporčíci specialisté se oslovují spíše titulem „pane“ než hodností.



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

jeho čerstvě uvařené kávy je cítit po celé rotě.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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