



NEW YORK TIMES BESTSELLER

STÍHACÍ PILOT LETECTVA SPOJENÝCH STÁTŮ

DAN HAMPTON

VIPER PILOT

VZPOMÍNKY NA VZDUŠNÝ BOJ



Viper pilot

Viper pilot

VZPOMÍNKY NA
VZDUŠNÝ BOJ

DAN HAMPTON

CPress
Brno
2013

Mým spolubratrům, stíhacím pilotům, a všem těm, kdo spatřili Slona.

*Přestože mé rodině nemůže zhola nic vynahradit ty
neustálé obavy a bezesné noci, které jim přineslo mé povo-
lání, děkuji jim všem, zvláště pak mým rodičům a mé pře-
krásné manželce Beth, za jejich trpělivost a shovívavost.*

Existují jen dva druhy letadel: stíhačky a jejich cíle.

– DOYLE „WAHOO“ NICHOLSON,
Sbor námořní pěchoty USA

OBSAH

Autorská poznámka	9
Prolog	13
1. YGBSM	27
2. Studená válka a horké chvíle	43
3. Slon	77
4. Létat jako Egypťan	109
5. Mysterium nášivky	135
6. Mezihra	151
7. Děs a hrůza	177
8. Písečná bouře	193
9. Údolí stínu smrti	225
10. Útok ze zálohy	241
11. ELI 33	267
12. Konec hry	285
Epilog	309
Poděkování	315
Slovníček pojmů	317
Schéma F-16CJ	322
Mapka Iráku	323
Rejstřík	325

AUTOROVA POZNÁMKA

TUTO KNIHU JSEM NAPSAL SÁM. ZREKONSTRUOVAT bojové scény pro publikaci *Viper pilot* nebylo těžké. Jsou navždy vryté do mé paměti. V porovnání se skutečnými kartami s letovými údaji, hlášeními o průběhu misí a souhrny zpravodajských informací jsem si ale ověřil také každé datum, čas a všechny volací znaky. Veškeré tyto akce byly už odtajněny a obvykle je lze nalézt v nejrůznějších podobách jako součást veřejných zdrojů.

O dosud utajovaných informacích se zde z pochopitelných bezpečnostních důvodů přímo nezmiňuji. Patří mezi ně i technické údaje týkající se zbraňových systémů, taktiky a bojových schopností letadla. Tam, kde se objevují faktická, skutečná jména pilotů, se tak děje vždy jen s výslovným souhlasem těchto osob. Jinak jsem použil pseudonymy nebo volací znaky.

V poslední řadě je třeba zmínit i to, že svou vlastní nezávislou revizi této knihy provedl Úřad ministra vzdušných sil USA, který ji schválil k vydání v její původní podobě.

– D. H.

Viper pilot

PROLOG

ANDĚL SMRTI

24. března 2003

Násiríja, Irák

TAK POJĎ... POJĎ...“ ZATNUL JSEM ZUBY. PAK JSEM uvolnil bolavé čelisti, ještě o něco víc přitáhl zpátky páčku škrticí klapky a sklonil nos F-16 o několik stupňů směrem k zemi. Zatímco „Zmije“ klouzala dolů do prachově hnědé masy pod námi, ucítil jsem ve svých vnitřnostech nezvykle úzkostné píchání.

„Všem Hráčům, všem Hráčům... tady LUGER, v pohotovosti pro případ naléhavé blízké letecké podpory. Všechny roje schopné blízké letecké podpory, hlase se LUGEROVI na Indigo Sedm... opakuji, všechny roje schopné blízké letecké podpory, hlase se LUGEROVI na Indigo Sedm. Případ naléhavé blízké letecké podpory. LUGER končí.“

Zíral jsem na stoh operačních materiálů na svých kolenou. O Indigo Sedm jsem nikdy předtím neslyšel, měl jsem ale komunikační kartu, které měla obsahovat každou frekvenci v galaxii, týkající se dané mise.

Do prdele!

Další posraná frekvence, kterou nemám. Nadával jsem těm idiotům, kteří sestavovali operační plány celých šest měsíců před válkou. Pili kafe, seděli na zadcích a zplodili obrovské množství materiálu, z něhož devadesát procent bylo úplně k ničemu.

Některé z nich jsem znal. Chytří hoši. Byli ale tak přesvědčení o tom, že mají pravdu, že nebrali ohledy na názory kohokoli jiného. Výsledek hovořil sám za sebe. Neměl jsem dokonce ani mapu Iráku ve slušně velkém měřítku a pro mise blízké letecké podpory (Close Air Support, CAS) se neprovedla vůbec žádná opatření.* Byl jsem Wild Weasel („Divoká lasička“), lovec střel země-vzduch (Surface-to-Air Missile, SAM), blízká letecká podpora nebyla naším primárním úkolem. Ti z nás, kdo bojovali v první válce v Zálivu nebo v Kosovu, ale věděli svoje. Když vojáci na zemi potřebovali pomoc, každý dostupný stíhač tam měl být, a to rychle.

PALIVO... PALIVO... jeho zelený symbol blikal uprostřed mého průhledového displeje HUD (Heads Up Display). Dotykem jsem ho vypnul a rychle zadal novou minimální hodnotu. Mnohem nižší hodnotu. Možná to stačilo k tomu, aby mě varovný signál už dál neotravoval, žádný další litr JP-8** do mých palivových nádrží to ale rozhodně nepřidalo. Zároveň jsem se tím dopouštěl také jednoho smrtelného hříchu. Pokud jste totiž neměli dostatek paliva, abyste dokončili svou misi, vraceli jste se zpět na základnu. Jak jednoduché.

Anebo taky ne.

Právě probíhal pátý den druhé války v Zálivu a jednotka 3. praporu 2. pluku námořní pěchoty zůstala odříznutá severně od Násiríje v jižním Iráku. Žádali o naléhavou blízkou leteckou podporu, což znamenalo, že všechny stíhačky schopné reagovat měly ukončit své dosavadní mise a jako o závod se řídit k danému místu. Šlo totiž doslova o otázku života a smrti.

Má čtyřka (čtyřlenný stíhací roj), operující pod volacím znakem ŘÍMAN 75, byla okamžitě odvolána a měla se pokusit námořní pěšáky zachránit. Stejným směrem ale bohužel mířila i ta největší písečná bouře,

* Pro orientaci ve zkratkách a leteckém žargonu je vám při čtení k dispozici slovníček na konci knihy. Za ním následuje mapa Iráku.

** Jet Propellant 8 (JP-8) je palivo pro proudové letouny, používané americkými ozbrojenými silami (pozn. překladatele).

jaká se v poslední době objevila, a dva další roje stíhačů jí nebyly schopné prolétnout a mariňáky najít.

Takže jsem nebyl příliš optimistický.

Tohle ale byla válka a člověk prostě dělal, co musel.

„ŘÍMANE... ŘÍMANE... tady NÁČELNÍK... řekněte...“ NÁČELNÍK byla jednotka námořní pěchoty, která žádala o blízkou leteckou podporu. V praskající vysílače se náhle kdesi v pozadí ozvala kaskáda nezaměnitelných výstřelů automatických zbraní.

Ztěžka jsem polkl. Věděl jsem, co po mně chce. *Kde sakra jste? Co vám tak dlouho trvá? Musíte se sem dostat HNED, nebo jsme všichni mrtví.*

Olízl jsem si rty a ucítil, jak mi jazyk drhne o rozpraskanou kůži, které se za posledních téměř osm hodin nedotkla žádná voda. „NÁČELNÍKU... NÁČELNÍKU... ŘÍMAN 75 útočí z jihu... šedesát sekund.“

Jižní Irák je ošklivý. O tom není pochyb. Když jsem se rozhlížel po rozlehlé Mezopotamské nížině, napadlo mě, a to ne poprvé, proč vlastně nikdy nechodíme do války tam, kde je to hezké. Lichtenštejnsko nebo možná Irsko. Bermudy.

Dnes vypadala prostě jen jako světle hnědá masa. Klikatá modrozelená jizva řeky Eufrat byla matná, jako by přes ni někdo hodil obrovský hnědý hadr. Půda ležící na východ od řeky obvykle působila zeleným a relativně úrodným dojmem. Teď ji ale jako deka přikrývaly nánosy bahna. Horizont ve mně vyvolával obavy, protože zmizel ve špinavě hnědé zdi vířící směrem od jihozápadu, která Irák pokrývala svým zlověstným stínem. Dále na západ dostala obloha kalně tmavou barvu od země až do výšky patnácti tisíc metrů. Slunce bylo jen nejasnou oranžovou skvrnou, stěží viditelnou přes oponu vířícího písku.

Znovu jsem se rozhlédl po kokpitu. Tady jsem upravil nastavení, jinde jsem je opět zkontroloval. U pravého bočního panelu, až docela vzadu, jsem měl plátěný pytlík zhruba o velikosti krabice od bot. Ten sloužil k uchování kazet s datovými páskami a s páskami obsahujícími utajované informace. Když už byly kazety na svých místech, používal jsem ho na láhev s vodou, rezervní „čurací“ pytlíky (*piddle pack*) a také na jídlo. Rozepnul jsem ho, abych se do něj – o několik hodin později – mohl dostat jednou rukou. Vždycky jsem se těšil na svačinu. Bylo to něco jako odměna za přežití.

Má stíhačka za sebou nechala hranici dvou tisíc metrů a já se znovu rychle podíval na zlověstně vyhlížející oblohu kolem sebe. Písečná bouře byla už skoro tady. Její přední okraj se zdvihal vzhůru směrem od jihozápadu a zahaloval vše do světle hnědého závoje. Už předtím jsem poslal pryč svou „Trojku“ a „Čtyřku“ a jako křídlo si nechal jen „Dvojku“, která kroužila nad cílovou oblastí. Nebylo třeba, abychom tady dole byli oba dva.

„ŘÍMANE... ŘÍ...“

Z hlasu předsunutého leteckého návodčího (Forward Air Controller, FAC) se ozývala panika a já se ubránil téměř neodolatelnému nutkání potlačit a vrhnout se po hlavě do boje. Tím, že bych se nechal zabít, bych jim ovšem moc nepomohl. Kdybych mohl dohlédnout až na zem, bylo by to jiné. Díky prachu byl však jakýkoli okamžitý útok zcela nemožný.

Zapnul jsem mikrofon a promluvil jasně a bez emocí. Doufal jsem, že klidný, vyrovnaný hlas jim pomůže, i když já sám se takhle vůbec necítíl. Stíhací piloti jsou vynikající herci.

„NÁČELNÍKU... potvrďte, že v oblasti nejsou žádní naši.“

„Potvrzují! Potvrzují... všichni naši... silnice... západně od silnice...“

Jako odpověď jsem zacvakal mikrofonem, a zatímco moji stíhačku pohltil prach, vyvolal jsem displej svých zbraní vzduch-země a vybral jednu ze dvou infračerveně naváděných střel AGM-65G Maverick zavěšených pod mémi křídly.

Nebyly to žádné křehotinky. Každá z nich vážila zhruba dvě stě sedmdesát kilogramů a byly schopné přesného navádění prostřednictvím vyhledávání kontrastů v hodnotách tepla, nebo v jeho poklesu, kolem daného cíle.

„A kurva...“

Zíral jsem na svůj displej a viděl jsem přesně to, co viděl i maverick. Bylo to v pytlí. Úplně hotovo. Jako televizní stanice, která přestane vysílat uprostřed mračna hnědých atmosférických poruch.

Tisíc dvě stě metrů... a k cíli osm kilometrů. To nezbyvá moc času.

Rychle jsem přepnul na druhou střelu. Úplně to samé. „Sakra...“

Poletující písek sice nebyl nic příjemného, v daném případě by ale zas tolik nevadil. Bezmocně jsem bouchl do clony přístrojové desky. Byl jsem předtím tak zaneprázdněný, že jsem úplně zapomněl, že zapadá slunce. Infračervené střely fungovaly dobře ve tmě, protože se jednoduše zaměřovaly na kontrasty, ne na vizuální obraz. Ale v případě, že

neexistoval žádný vnitřní zdroj tepla, mělo několik hodin kolem východu nebo západu slunce všechno úplně stejnou teplotu. Říká se tomu denní tepelný přechod. Nedalo se tomu vyhnout a infračervený obraz to skoro vždycky totálně zničilo. Právě proto jsme v danou denní dobu používali jiné zbraně. Jako jediný další prostředek mi ale zbýval už jen kanón, což znamenalo, že bych se musel dostat hodně nízko a dost blízko.

Umírali tam ale vojáci. Naši vojáci.

Naklonil jsem se dopředu, zapřel se do popruhů vystřelovacího sedadla a pokračoval v sestupu.

Devět set metrů. Osm set devadesát kilometrů za hodinu. Stále jsem klesal. Byl jsem doslova přibitý ke svému radiovýškoměru, který mi ukazoval digitální údaje o skutečné výšce nad zemí. V noci nebo při špatném počasí je to pravá spása. Jako třeba právě teď.

Snad ten prach dole trochu zřídne. Nadechl jsem se a ignoroval své bušící srdce, které přímo tlouklo proti mému hrudníku. Bez legrace!

„ŘÍMANE... ŘÍMANE... hadráři překročili silnici... jsou... jsou... *připravte se!*“

„Hadráři“ byla politicky nekorektní zkratka pro *hadrové hlavy*, což v tomto případě znamenalo vojáky irácké armády.* Znovu jsem se pokoušel olíznout si rty, ale vzdal jsem to. Přitáhl jsem páčku škrtící klapky a rozevřel aerodynamické brzdy, abych zpomalil svou F-16, která mezitím překročila hladinu šesti set metrů.

Támhle je!

Několikrát jsem zamrkal, abych se ujistil, že to není halucinace.

Tmavší odstín hnědé. Skály a nehezké zakrslé zelené keře, kterými byl posetý celý Irák. Země!

Okamžitě jsem začal zírat skrze průhledový displej a vycentroval jsem symboly řízení směrem k jediné pozici, kterou jsem předtím obdržel.

Pět kilometrů a tři sta metrů.

Vrhl jsem rychlý pohled na výstražný radiolokační přijímač (Radar Warning Receiver, RWR). Naštěstí na něm nebyly žádné signály pocházející od radarem naváděných střel nebo protiletadlového dělostřelectva.

* *Ragheads* (zkr. *rags*), tedy „hadrové hlavy“, je slangový výraz používaný pro mužskou část obyvatel severní Afriky, Blízkého východu a Indie (pozn. překladatele).

Střely s infračerveným naváděním nebo několik stovek AK-47 dole pod mnou by samozřejmě nezachytil. Bral jsem ale všechny dobré zprávy, které jsem v dané chvíli mohl dostat.

Ve třech stech metrech jsem stíhačku vyrovnal, zavřel aerodynamické brzdy a posunul plyn tak, abych si udržel rychlost sedmi set čtyřiceti kilometrů za hodinu. To mi umožňovalo manévrovat, aniž bych spotřeboval i tu poslední trošku paliva, co mi ještě zbývala.

„ŘÍMANE... jsou... pozici... mezi silnicí a kopcem...“ Spojení bylo přerušované poruchami a jen těžko srozumitelné.

Kopec? Jaký kopec?

Jeho signál neustále vypadal. Další věc, za kterou mohla blížící se písečná bouře.

„... všechno, co je na silnici... opakuji... zabij všechno, co je na silnici!“

„ŘÍMAN 75 rozumí.“ Takže v oblasti nebyli žádní naši a já měl povolení zabíjet.

A tady už byla silnice.

Klíkatá šedá stuha táhnoucí se ze severu na jih. Její okraje byly nepravidelné a z větší části ji pokrývaly vířící kotouče prachu. Blížil jsem se k ní pod úhlem z jihovýchodu. Prudce jsem převrátil stíhačku a srovnal čáru řízení tak, aby se kryla s cílem. Upřeně jsem sledoval displej nad levým kolenem, abych viděl to, co viděla i střela Maverick.

Nic. Prostě velký kulový.

Když jsem zdvihl oči, přede mnou se z ničeho nic z toho svinstva vynořila irácká kolona. Okamžitě jsem přepnul spínač pro VZDUŠNÝ SOUBOJ, vyvolal displej kanónu a sklonil nos letadla dolů.

To už ale bylo pozdě.

Uviděl jsem nepřátelská vozidla, několik obrněných transportérů a spoustu běžících postav, kterým jsem se mihl nad hlavou. Jak viděli oni mě, jsem netušil, celá oblast ale zmizela za mými zády za zhruba tři vteřiny.

Rychle jsem zmáčkl tlačítko SLEDUJ na klávesnici pod displejem HUD a stočil se ostře na západ.

„NÁČELNÍKU... NÁČELNÍKU... ŘÍMAN 75 směřuje na západ... opakování útoku za devadesát sekund... ze severu.“

Neodpověděl.

Za přívalu procítěných a nepřetržitých nadávek jsem nechal cíl přímo za sebou a mířil rovnou na západ. Viditelnost byla na nic, měl jsem ale pocit, že jsem zachytil kus vyvýšeného terénu s oblým tvarem a také nějaký pohyb. To museli být mariňáci.

Vydržte, chlapi...

Sledovaný bod byl k nezaplacení. Když jsem stiskl tlačítko, čarodějně umění počítače F-16 označilo bod na zemi, nad kterým jsem právě přelétal, jako nějaký špendlík na mapě. Vypočítalo také zeměpisnou šířku a délku společně s kurzem i vzdáleností, a to přesně od pozice, kterou jsem proletěl. Tuhle konkrétní funkci vymysleli právě pro takový typ situace. Teď už jsem věděl naprosto přesně, kde Iráčané jsou. I to, jak na ně mám zaútočit.

Ve vzdálenosti šesti a půl kilometru jsem vystoupal do šesti set metrů a hnal se na sever. Měl jsem v úmyslu letět v oblouku, dokud nenarazím na cestu, a potom na konvoj zaútočit zezadu svým kanónem. Neměli žádnou šanci spatřit mě, jak vylétám ze zvěřeného prachu.

„ŘÍMAN Dvě... Jednička na Viktorovi.“ Přitáhl jsem zpátky plyn a podíval se na displej na neustále klesající hodnotu paliva.

„Pokračuj, Jedničko.“ Mé křídlo tam někde nahoře ještě pořád bylo. Naštěstí.

„Zavolej LUGERA, ať nechá přisunout tanker tak daleko na sever, jak jen to půjde. Ty se potkáš s tankerem a zůstaneš s ním.“ LUGER byl kroužící letoun AWACS (Airborne Early Warning and Control System; řídicí letecký systém včasné výstrahy). Teoreticky věděl, kde v určitou dobu operují všechny stíhačky a tankovací letadla. Ovšem jen teoreticky.

„Dvojka rozumí.“ Dobrý kluk. Žádné otázky nebo tlachání. Všechno, co k tomu dodal, bylo jen „Tady nahoře už to začíná trochu smrdět.“

„Jednička rozumí... Musím zaútočit znovu. Sežeň tanker. Ztrať se.“

Teď už jsem tu zbyl skutečně jen já sám. Mé křídlo mělo protiradarové střely, ty ale byly v dané situaci naprosto k ničemu, takže proč by si nemohl zaletět natankovat. Neočekával jsem, že tanker přeletí hranice Iráku, ale za pokus to stálo. Odepnul jsem svoji upocenou masku, která se klátila a narážela mi do obličeje, a vyhlédl jsem ven. *Co bych jen dal za to, kdybych se mohl napít vody!*

„ŘÍMANE... ŘÍMANE, tady NÁČELNÍK...“ Vysílačka se znovu probudila k životu. „... pohybující... vozidla... silnici. Obrněné transportéry a nákladáky... o síle praporu...“

Nemohl popadnout dech, a než se spojení přerušilo, zaslechl jsem kovový zvuk palby z těžkého kulometu. Jednoho z našich, jak jsem doufal. Šest kilometrů sedm set metrů.

Cíl teď ležel vzadu přes mé levé rameno a kompletně se ztrácel v prachu. Zároveň se mnou začaly mírně pohazovat prudké poryvy větrů, vanoucích u předního okraje bouře. A jen tak mimochodem, země už zase zmizela.

To jsem, do prdele, zrovna potřeboval!

Už jsem ale nemohl déle čekat. Zvedl jsem stíhačku, vystříhl ostrou a rychlou zatáčku s 5 G a vybral směrem na jihovýchod. Věděl jsem, že se budu přibližovat nad silnicí, jestli mě ale Iráčané uvidí, možná že nechají námořní pěšáky pár minut na pokoji.

Otočkou jsem vyrovnal, na displeji vyvolal symboliku kanónu a znovu si připjal kyslíkovou masku.

„NÁČELNÍKU... ŘÍMAN se blíží ze severu... za třicet sekund.“

„ŘÍMANE... boha děl...“

A spojení se znovu přerušilo. *Proboha, dělej!*

Už letím, hochu... vydrž!

Projel mnou vztek a veškerá únava rázem zmizela. Tam dole byli američtí námořní pěšáci bojující o své životy. Kluci jako já, pocházející z měst a městeček, která se podobala tomu mému. Muži s matkami a přítelkyněmi a svými vlastními dětmi.

Kurva!

Posunul jsem páčku plynu směrem dopředu a sklonil nos dolů.

Vzhledem k tomu, že se počasí neustále zhoršovalo, jsem ani ve třech stech metrech pořád ještě neviděl zemi. Naklonil jsem tryskáč lehce doleva, klesl na sto padesát metrů a zpomalil na sedm set čtyřicet kilometrů za hodinu. Kolem kokpitu se prohánělo hnědé svinstvo a písek se zachycoval na všech částech stíhačky, které nebyly hladké. Jako námraza. Hnědý, suchý led. Zvláštní místo!

Ve vzdálenosti čtyř kilometrů a tří set metrů jsem se stíhačkou pozvolna sklusal na hladinu šedesáti metrů a modlil se, aby nenarazila do žádných věží nebo drátů. Kanón byl odjištěný a já... *Támhle!*

Silnice.

Řízení jsem držel pevně v rukou, natahoval krk na obě strany, abych viděl mimo průhledový displej, a srovnal jsem letadlo s její čarou.

„ŘÍMANE... ŘÍMANE... další nákladáky... ze severu... už... nestačíme.“ Mariňák zněl tak, jako by stál hned vedle mě. Vypadalo to, že má strach.

„No tak... no tak...“ bručel jsem si pro sebe a snažil se něco zahlédnout.

Najednou se na samém okraji mého zorného pole objevil krabicovitý tvar... a po něm další. Nákladní auta! Velké vojenské nákladáky. Bylo jich na silnici asi dvacet v řadě za sebou a mířily na jih směrem k námořním pěšákům. Právě v tu chvíli jsem se ale vynořil z kotoučů prachu já a padl na ně jako nějaký anděl pomsty.

Zatímco jsem zíral přes displej HUD, má levá ruka se dotkla spínače HLAVNÍ ZBRAŇ. Začaly fungovat dlouho nacvičované návyky a já se zaměřil na vzdálenější konec kolony vozidel. Od nejbližšího nákladního auta jsem byl vzdálený méně než dva kilometry.

Sklepl jsem nos letadla a nechal malý zaměřovací kroužek s tečkou uprostřed kmitat na spodní části průhledového displeje. Smyslem bylo klesat k zemi, zatímco kroužek (*pipper*), představující symbol pro přepočítaný bod dopadu (Predicted Impact Point, PIP) granátů vypálených z mého kanónu, stoupal směrem k cíli. S téměř chirurgickou přesností jste museli upravovat svou letovou rychlost a mušku, aby se PIP překryl s cílem až v momentě, kdy jste byli dostatečně blízko na to, abyste ho mohli zlikvidovat. Dobré bylo i to, když jste nárazem do země při rychlosti dvou set metrů za sekundu zároveň nezlikvidovali sami sebe.

Proletěl jsem hranici třiceti metrů. Symbol PIP byl ale od nákladního auta pořád ještě dost daleko, takže jsem mírně zpomalil a zlehka přitáhl nos stíhačky tak, aby směřoval přímo k nákladáku – a s ním i můj kanón. V okamžiku, kdy se pak malý zelený kroužek dotkl rozměrné zadní části korby, jsem pravým ukazováčkem stiskl spoušť.

„DRRRRRTTT...“

Rotační kanón vyplivl několik stovek dvacetimilimetrových projektilů a nákladní auto se zakymácelo ze strany na stranu. Okamžitě jsem znovu přitáhl, sklepl nos letadla a zamířil na střední část konvoje.

„DRRRRRRTT.“

Převrátil jsem se, přitáhl doprava a po křídle proletěl podél kolony. Po obou stranách silnice se rozbíhaly tmavé postavičky, které skákaly za keře nebo do příkopů. Byl jsem tak nízko, že jsem zahlédl i malé irácké vlajčky namalované na dveřích vozidel.

Následně se odehrálo hned několik věcí.

Skupinky vojáků se obrátily a já jsem zřetelně viděl, jak k ramenům přikládají své zbraně. O několik sekund později na mě začali střílet – byl jsem pro ně v pohodlném dostřelu.

„BINGO... BINGO... BINGO...“ Kvůli ubývajcímu palivu na mě navíc začal ječet i můj hlasový výstražný systém nazvaný Bitching Betty*.

Pak vybuchly dva z nákladáků v zadní části konvoje. Svištěl jsem podél cesty ve zhruba třiceti metrech. Vykopl jsem směrovku, znovu se převrátil a vystoupal do výšky přibližně devadesáti metrů.

„NÁČELNÍKU... ŘÍMAN 75 míří na jih a západ... vozidla hoří. Kolona se zastavila na místě.“

„ŘÍMANE... zaútoč na ně znovu... zaútoč... hadráři jsou...“ Potom se jeho hlas uprostřed praskavých zvuků zase vytratil.

Věděl jsem, že na to, abych se odpoutal a znovu zaútočil tak, jak jsem to právě udělal, už nemám dost paliva, takže v okamžiku, kdy se kolem mého levého křídla mihlo čelo konvoje, jsem se otočil a upřeně se na něj zadíval. Zíral jsem tak usilovně, až mi začaly slzet oči. Když začalo mizet v tmavém vířícím písku, přirazil jsem páčku plynu dopředu, poskočil přímo vzhůru a vystříhl skoro převrácený výkřut směrem doprava. Následně jsem zužitkoval zhruba šedesát metrů výšky, kterou jsem tím získal, a pustil se směrem k zemi a vedoucímu iráckému vozidlu, jímž byl obrněný pěchotní transportér ruské výroby.

A ten o mně věděl.

* Volně jako „Nespokojená Betty“ (pozn. překladatele).

Zatímco jsem přitáhl plyn zpátky a sklouzl do strany, abych vyrovnal, zahájil na mě palbu. Dvojité zelená čára stopovek se obloukem klenula po mé levé straně, a když střelec získal lepší výhled, začala se přibližovat.

Nevěnoval jsem jí žádnou pozornost. Srovnal jsem letadlo a nechal PIP kanónu došplhat až k cíli. Byl jsem dost blízko na to, abych viděl, že střelec nemá prilbu a že má knír. Když se zelený kroužek přiblížil k přední části korby pěchotního transportéru, znovu jsem stiskl spoušť.

„DRRRRRTTT.“ Vozidlo zmizelo v náhle vzdušném oblaku zvířeného prachu a záblescích. Zatímco jsem přitahoval a znovu skláněl nos letadla, mé oči zalétly k počítadlu ZBÝVAJÍCÍ NÁBOJE a pak k radiovýškoměru. Zbývalo mi méně než sto nábojů a byl jsem méně než padesát metrů nad zemí.

Na nějaké finesy nebyl čas, a tak jsem jen přesunul symbol PIP na vedoucí nákladák a naposledy spustil palbu.

„DRRRRT.“ Když jsem překročil hranici patnácti metrů, kanón se s trnutím zastavil.

Stočil jsem se ostře na západ, vykopl směrovku, abych těm dole zne-možnil mě zaměřit, přitáhl jsem knipl a podíval se přes pravé rameno.

Právě v tom okamžiku nákladní auto explodovalo a na všechny strany se rozprskly tisíce nábojů. Instinktivně jsem zareagoval a trhl sebou. Jeden z projektilů z mého kanónu musel zasáhnout také auto, které bylo další v řadě, protože vzápětí vybuchlo i ono. Zemi zahalil hnědavý opar a já spatřil zbývající nákladáky a obrněné transportéry BTR, jak sklouzávají ze silnice do příkopu.

Několikrát jsem polkl, abych si trochu zvlhčil hrdlo, nastavil řízení na kurz k trase tankovacích letadel SMYČKA a začal pozvolna stoupat.

„NÁČELNÍKU... ŘÍMAN 75 míří na západ... Bingo... Winchester a RTB.“

To ve zkratce znamenalo, že opouštím cílovou oblast, bez paliva a munice, a vracím se na základnu. Na tom ale nezáleželo, protože on stejně neodpověděl a já měl na starosti úplně jiné věci.

Devět set litrů paliva.

Byl jsem tak hluboko pod Bingo, že jsem si ani nebyl jistý, jestli doletím až k hranici, tím méně pak k nějaké předsunuté základně v Kuvajtu. Zatímco jsem zajišťoval zbraně a pečlivě sledoval ukazatele stavu motoru, abych se ujistil, že jsem neschytil nějakou tu zbloudilou střelu, cítil jsem, jak mi na kůži osychá studený pot.

Po překročení hladiny dvou tisíc pěti set metrů, při jihozápadním kurzu směrem k hranici, jsem se vyhoupl nad mraky. Jen málo věcí mě v životě potěšilo tak jako tenhle pohled na bledě modrou oblohu. Sundal jsem si opět masku, otřel bradu s několikadenním strništěm a promnul si oči.

„ŘÍMAN Dvě... Jednička na Viktorovi.“ Zapnul jsem mikrofon a čekal.

Žádná odpověď. Přepnul jsem frekvenci a zkusil AWACS. „LUGERE... tady ŘÍMAN 75.“

Nic. Žádná odpověď.

Teď jsem se musel rozhodnout. Možná to mělo být mé poslední rozhodnutí. Trasa tankovacích letadel se sice táhla přibližně dvě stě kilometrů před mým nosem, nebylo ale vůbec jisté, že na nějaký tanker narazím. A i kdyby, pořád tu byla možnost, že nebude mít žádný benzín, o který by se mohl podělit. A to znamenalo, že jsem v hajzlu...

Ve zhruba stejné vzdálenosti po mém levém křídle ležel Kuvajt. Tam bylo několik základen, kam bych pravděpodobně mohl doklouzat a snad i s úspěchem přistát. Bez spojení s AWACSem jsem ale neměl šanci zjistit, které z nich byly otevřené nebo ve stavu vyhovujícím mému přistání. Z čehož vyplývalo, že jsem byl pořád v hajzlu...

Prostě den na hovno!

V téhle chvíli jsem byl přikurtovaný v kokpitu stíhačky už víc než osm hodin a palivo jsem doplňoval celkem pětkrát. Počítal jsem s běžnou šestihodinovou misí a nevzal jsem si s sebou žádné jídlo, ani vodu. Zadek mě bolel, pálily mě oči. Přidal jsem topení, protože jsem se díky své propocené letecké kombinéze začal třást zimou.

Před začátkem *téhle* války jsem nalétal už víc než sto bojových misí a v boji jsem nebyl žádným nováčkem. Z předchozích konfliktů jsem měl plnou čepici válečných stužek a medailí, včetně Purpurového srdce, a než jsem odešel do výslužby, vyznamenali mě čtyřmi Záslužnými leteckými kříži za chrabrost – jedním za první válku v Zálivu a třemi dalšími za službu ve druhé válce v Iráku. To všechno ale náleželo buďto minulosti, nebo budoucnosti, protože právě v daném okamžiku se nedaleko směrem na západ rychle blížila jedna ze skutečných nočních mūr přírody: cham-sín, písečná bouře, mající podobu zlověstné vlny prachu, která se táhla

na sever i na jih podél celého horizontu tak daleko, jak jsem dohlédl. Obloha nad bouří úplně zmizela.

Bylo to strašné.

Dočasný pocit úlevy, který jsem zažíval, se rychle vytratil. Taková bouře totiž dokáže přilepit k zemi každé letadlo na kontinentě, a já si uvědomil, že právě to bylo možná důvodem, proč se mi nikdo neozval. *Tahle* myšlenka skutečně nebyla moc příjemná. Znovu jsem několikrát polkl, vystoupal na čtyři a půl tisíce metrů a zíral ven na hnědý koberec, který se přede mnou rozprostíral. Kdyby se mi podařilo dostat na osm nebo devět tisíc metrů, mohl bych doklouzat k hranici a přinejmenším se alespoň katapultovat nad přátelským územím.

Jak už jsem řekl, tenhle den stál za hovno!

A ani zdaleka nebyl u konce.

1

YGBSM

TO SI DĚLÁTE PRDEL!“ („YOU’VE GOTTA BE SHITTIN’ ME“: YGBSM) – takový je bojový pokřik „Divokých lasiček“, lovců střel země-vzduch. Prvních pilotů, kteří jsou vysíláni do válečné zóny. Mužů, kteří úmyslně vyvolávají palbu nepřátelských střel a protiletadlového dělostřelectva vedenou ze země, aby poté vyhledali a zničili hnízda raket země-vzduch a zajistili tak, že obloha bude bezpečná i pro všechna další letadla a vrtulníky. Byl jsem hrdý na to, že mohu být jedním z nich. Jistě, jako každý pilot F-16 i já jsem za svou kariéru odlétal značné množství misí jiného druhu, nakonec jsem se ale vždy vrátil k „Lasičkám“. Proč? Protože právě tady najdete skutečnou akci. Lov protiletdeckých střel je tím nejnebezpečnějším posláním, které stojí před současnými stíhacími piloty. Jedná se o úkol obtížnější a riskantnější, než je sestřelování nepřátelských proudových letadel. Se svými sto jedenapadesáti bojovými misemi, jedenadvaceti úspěšně zničenými odpalovacími zařízeními raket země-vzduch, jedenácti zničenými letadly (bohužel, na zemi) a celou řadou tanků, nákladních automobilů a děl, vedle úderů na cíle prvořadě důležitosti a dalších

zvláštních operací jsem si vysloužil označení té nejnebezpečnější „Divoké lasičky“ na F-16CJ v celém Letectvu Spojených států.

Abyste opravdu porozuměli tomu, co jsem dříve dělal a jak jsem se k tomu dostal, je třeba, abyste se seznámili také s podstatou mise samotné. A proto než se spolu vydáme dále, následuje malá lekce z historie.

Od té doby, co člověk poprvé spojil létání s válčením, se jiní lidé snaží letce sestřelovat. Už v průběhu americké občanské války, kdy Unie používala balóny s obsluhou, které sloužily k pozorování pohybu nepřátelských jednotek, na ně ostrostřelci Konfederace začali okamžitě střílet. O pět let později, během prusko-francouzské války, pak Němci postavili na koňský povoz malý kanón, jehož jediným účelem bylo dělat díry do francouzských balónů.

S rozvojem taktického létání v období 1. světové války se dostavil odpovídající pokrok i v oblasti prostředků protivzdušné obrany. Hrozba, kterou pro Londýn představovaly německé bombardéry, byla už v prosinci 1914 dostatečně silná na to, aby britské Královské letectvo zavedlo automatický kanón ráže 37 mm*. V červnu 1917 pak tato obezřetnost došla svého ospravedlnění, když se nad Londýn rychlostí 140 kilometrů za hodinu s rachotem přisunuly překližkou potažené německé bombardéry Gotha G.IV, aby zde posléze svrhly své bomby. Mezi 162 mrtvými bylo i 46 dětí, které zemřely po ničivém zásahu jejich mateřské školy. V průběhu jednoho roku bylo poté sestřeleno dvacet osm těchto „těžkých“ bombardérů, což vedlo k zastavení jejich náletů. Uvedené mise, třebaže podle dnešních standardů dosti omezené, představovaly první skutečné použití strategické letecké síly a byly předzvěstí nové epochy: věku protivzdušné obrany.

Ruku v ruce s vývojem letadel se stále smrtonosnějšími stávaly i systémy určené k jejich ničení. Zbraně schopné sestřelovat dřevěné bombardéry létající přímo a v jedné rovině rychlostí 140 kilometrů za hodinu byly k ničemu proti mnohem rychlejšímu a lépe ovladatelným letadlům 2. světové války. To přineslo potřebu zavádět mnohem přesnější zaměřovací systémy, schopné vypořádat se i s agresivnějšími cíli. Britové tak nakonec vyvinuli Kerrisonův protiletadlový zaměřovač (Kerrison Predictor), který se stal prvním opravdu automatickým systémem řízení protiletadlové palby.

* Díky charakteristickému zvuku palby přezdívaný pom-pom (pozn. překladatele).

Ke zlepšení docházelo i u samotných zbraní. Dvě nejlepší protiletadlová děla (AAA, Anti-Aircraft Artillery; jinak také Triple-A, „Trojitě A“) pocházela, ironií osudu, z neutrálních zemí. Švédská firma Bofors vyrobila kanón ráže 40 mm, který byl důkazem, že nasazení lehkých rychlopalných děl je z taktického hlediska možné. Bofors se zároveň stal také ztělesněným příkladem koncepce „obchodní neutrality“, když své zbraně prodával jak Spojencům, tak mocnostem Osy. Mužem, který firmu Bofors přivedl od produkce surové oceli k výrobě zbraní, nebyl pak, shodou okolností, nikdo jiný než Alfréd Nobel, vynálezce dynamitu. Zakladatel Nobelovy ceny, udělované za mír.

Švýcarsy zkonstruované kanóny Oerlikon ráže 20 mm používalo v průběhu války jak Námořnictvo Spojených států, tak Královské námořnictvo jako protiletadlové zbraně pro boj na krátkou vzdálenost. Není bez zajímavosti, že verze odvozené z tohoto kanónu tvořily základní výzbroj dvou nejlepších stíhacích letadel Osy z doby 2. světové války: japonského Micubiši Zero a Messerschmittu 109 německé Luftwaffe.

Němci vyvinuli také Fliegerfaust, údajně vůbec první systém střel země-vzduch. Jednalo se o přenosné zařízení, které vypadalo jako rotační kanón typu Gatling a vystřelovalo manuálně zaměřované raketové projektily ráže 20 mm.

Zbraní odvozenou od velkých raket V-2 odpalovaných proti britským městům a továrnám byl Wasserfall („Vodopád“). Měl rádiově ovládaný naváděcí systém typu MCLOS (Manual Command to Line of Sight; systém ručního navádění až k zaměřenému cíli), což znamenalo, že operátor musel vizuálně sledovat svůj cíl a *současně* manuálně řídit střelu tak, aby jej zasáhla. Tento systém byl navržen jako protiopatření vůči strategické hrozbě, kterou představovalo ohromné množství amerických bombardérů, zaznamenal však pouze žalostný neúspěch.

Období mezi válkou v Koreji a začátkem války ve Vietnamu se neslo ve znamení přímo fantastického technického pokroku v oblasti letadel a jejich výzbroje. V jeho důsledku se objevily nové letecké bojové mise, mezi něž patřila blízká letecká podpora a přesné výškové bombardování. Bylo tu i průzkumné letadlo U-2, operující ve výškách ležících mimo dosah jakéhokoli kanónu a mimo dosah kteréhokoli stíhače. Takové vlastnosti mu zároveň umožňovaly pohybovat se za hranici dostřelu raket země-vzduch.

Když americký pilot jménem Bob Ericson 9. dubna 1960 přelétl pohoří Pamír a dostal se nad území Sovětského svazu, zdálo se, že potvrdil právě výše uvedenou skutečnost. Mezitím co v klidu proletěl nad některými z těch nejcitlivějších cílů ležících na sovětské straně, mezi něž, poněkud ironicky, patřilo i sovětské testovací centrum raket země-vzduch v Sary-Šaganu, na zem se ho nepodařilo dostat stíhačkám MiG, protiletadlovým dělům, ani celým tisícovkám ruských kleteb.

Už o pár týdnů později, 1. května, se ale jinému pilotovi U-2 nevedlo stejně dobře a jméno Francise Garyho Powerse se náhle stalo známým po celých Spojených státech. K naprostému úžasu letectva i CIA bylo totiž jeho letadlo sestřeleno po vypálení hned několika střel země-vzduch, kterým Rusové říkali S-75. (NATO, k trvalému zmatení všech kolem, je pojmenovalo SA-2 Guideline. V dané době existovaly i komplety SA-1, ty však byly rozmístěny kolem Moskvy, aby zastavily americké bombardéry B-52.)

SA-2 byla při délce deseti a půl metru a šířce více než půl metru schopna na své cestě do maximální výšky 25 000 metrů vyvinout rychlost přesahující $M = 3$ (tříkrát více, než je rychlost zvuku, přibližně 4 100 kilometrů za hodinu). Když pak takový dvě tuny vážící létající telegrafní stožár narazil do letadla, moc toho z něj nezbylo.

Naštěstí pro Garyho Powerse měly radarem řízené komplety, třebaže se nejednalo o žádnou novinku, ještě daleko k tomu, aby se daly označit za dokonalé. Navíc k incidentu nedošlo v době mikročipů a superpočítačů, ale elektronek a logaritmických pravítek, takže určit naváděcí dráhu k proudovému letadlu letícímu jedenáct kilometrů nad zemí nebylo záležitostí jednoduchého výpočtu. Bombardéry a průzkumná letadla, jakým bylo i U-2, se však na rozdíl od stíhaček pohybují po úhledných a předvídatelně přímých kurzech, což zcela jistě přispělo k tomu, že tři střely detonovaly dostatečně blízko Powersova U-2, aby ho srazily z oblohy. Naštěstí bez totálního zániku letadla i jeho samotného. Powers sice padl do zajetí a dočkal se pokoření a ponížení, nakonec se ale vrátil domů živý.

Další z pilotů U-2, major Rudolph Anderson, už takové štěstí neměl.

Rodáka z Jižní Karolíny zabil v říjnu 1962 nad Kubou stejný komplet SA-2. V průběhu předchozích dvou let se totiž naváděcí systém těchto střel výrazně zlepšil a Kubánci vypuštěná raketa rozbila U-2 majora Andersona na kusy.

Tyto incidenty nakonec donutily Pentagon, aby se vši vážností posoudil zavedení elektronických protiopatření. Mezi ně patří přijímače radarové výstrahy, které pilotovi říkají, že je zaměřován, zařízení vypouštějící světlice a kovové pásky, která slouží ke zmatení naváděcích systémů, a útočné komplety rušiček mařících signály nepřátelských radarů. Jednalo se však o novou oblast a veškerá zmíněná výbava byla proto buďto primitivní, nebo vůbec neexistovala. V Pentagonu byli totiž i navzdory ztrátám U-2 toho názoru, že na vývoj protiopatření je dostatek času.

VIETNAM NEPATŘIL NA POČÁTKU 60. LET 20. STOLETÍ NA SEznam věcí, které by některému Američanovi „nebyly skutečně u prdele“ a prezident John F. Kennedy dokonce do roku 1963 veřejně oznámil stažení z jihovýchodní Asie. Z tohoto světa však, bohužel, odešel dříve, než jsme stačili z Vietnamu vyklouznout, a v srpnu 1964 byly dva americké torpédoborce, *Maddox* a *Turner Joy*, „napadeny“ v Tonkinském zálivu. Prezident Lyndon Johnson tím dostal svou záminku, proč jít do války, a následná Tonkinská rezoluce povolovala bojové operace bez vyhlášení válečného stavu Kongresem. Bez ohledu na poněkud hloupou představu, že na dva americké torpédoborce zaútočilo severovietnamské námořnictvo skládající se z říčních lodí, se teď prezident mohl pustit do boje, s kýmkoli chtěl.

A přesně to také udělal.

Americké angažmá zahájily, jako obvykle, letecké a námořní síly. Operace *Flaming Dart* (Ohnivá šipka), *Rolling Thunder* (Dunící hrom) a *Arc Light* (Oblouková lampa) byly leteckými kampaněmi, jejichž účelem bylo ochránit americké vojáky a eliminovat schopnost Severovietnamců vést válku. Avšak v březnu 1965 bylo ve Vietnamu nasazeno už zhruba 3 000 námořních pěšáků, jejichž počet v prosinci dosáhl 200 000.

V Hanoji zareagovali tak, že začali dovážet značné množství sovětské techniky, včetně nejnovějších systémů raket země-vzduch (protiletadlový raketový komplet, PLRK) a protiletadlového dělostřelectva. Vietnamci totiž věděli, že pozemní válku mohou vyhrát. Američany bylo třeba jednoduše opotřebovat a vydržet jejich politickou sílu a vůli právě tak, jak to udělali s Francouzi v průběhu 50. let 20. století. Američani byli ale jiní.

Disponovali možnostmi vyspělé letecké podpory, kterou Francouzi nikdy neměli, a zastavit je představovalo vážný taktický problém. Vietnamci potřebovali moderní techniku protivzdušné obrany a znovu se obrátili na Sovětský svaz. Rusové jim – samozřejmě – rádi vyhověli, protože dostali příležitost otestovat svou výzbroj a *současně* zabíjet Američany.

Před americkými piloty provádějícími útočné mise tak náhle vyvstala velmi nebezpečná a nečekaná hrozba představovaná nepřátelskou protivzdušnou obranou. Jednoho letního dne v roce 1965 pak došlo k události, která dramaticky zdůraznila smrtící potenciál nepřítele a stála u zrodu „Divokých lasiček“.

Pro kapitána Rosse Fobaira to měla být pětapadesátá a poslední bojová mise před odletem domů. Byl pilotem Phantomu F-4C u 45. taktické stíhací letky (45th Tactical Fighter Squadron) a ještě jednou se měl podívat za bojovou linii. V téhle době už to byla téměř rutina. Devětadvacetiletý kapitán si večer předtím sbalil své věci a po přistání po své odpolední misi měl v plánu odjet z Vietnamu. Dopravní letadlo směřující zpět do Spojených států, přezdívané Volný pták (*Freedom Bird*), odlétalo právě ten večer. Měl namířeno domů do Kalifornie za zaslouženým odpočinkem, za setkáním se svou ženou Anitou, sestrou Betty a malým synovcem Bruceem. Bylo 24. července 1965.

Pro Rossa Fobaira byl tento den tím posledním.

Na bojovou misi s ním odlétl kapitán Richard „Pops“ Keirn, který seděl na předním sedadle phantomu. (Keirn znovu narukoval a ve Vietnamu to byla jeho pátá mise. Ve 2. světové válce byl pilotem bombardéru, byl sestřelen nad Německem a díky laskavosti třetí říše strávil devět měsíců v zajateckém táboře Stalag Luft 1.) Jejich úkol byl celkem jasný. Jednalo se o bojovou leteckou hlídku (Combat Air Patrol) nazývanou MiGCAP, která měla chránit útočný svaz letadel F-105 Thunderchief před příležitostnými severovietnamskými stíhačkami. F-105, známé pod přezdívkou „Thud“, útočily na muniční továrnu v Kang Či ležící ve vzdálenosti zhruba 60 kilometrů na západ od Hanoje. Zajišťovací akce proti migům byly tím, pro co stíhací piloti žili – v podstatě se potloukat kolem a dělat potíže. Jejich smyslem bylo donutit nepřátelské stíhačky, aby se pustily do boje s phantomy

* Doslova „Buch“, viz níže (pozn. překladatele).

a umožnily „Thudům“ v klidu svrhnout své bomby. F-105 měly roztřískat svůj cíl a F-4 dostat příležitost k leteckým soubojům.

Prostě skvělý den.

Nakonec to ale dopadlo trochu jinak. 60 kilometrů na severovýchod od Hanoje, nad provincií Vinh Phú, vyletěla nahoru skrze hradbu deštěm obtížených mraků raketa země-vzduch a zasáhla phantom kapitána Fobaira. Na reakci nebylo dost času a F-4C neměl zařízení k detekci potenciálních hrozeb, které se stalo součástí standardní výbavy pozdějších tryskáčů. Naneštěstí pro Keirna s Fobairem se předchozí sestřely týkaly špionážních letadel, takže CIA s USAF nepustily do oběhu příliš mnoho informací, které by v daném ohledu byly užitečné. O této nové hrozbě nebylo známo nic určitého a piloti nebyli cvičeni k tomu, aby se jí dokázali vyhnout. Vystřelená raketa byla stejná radarem naváděná SA-2, která poslala dolů Garyho Powerse a zabila majora Andersona. O tom nemohlo být pochyb.

Phantom se díky drtivému nárazu okamžitě vymkl kontrole. „Pops“ Keirn se na přední sedačce snažil vyhodnotit blikající světla, výstražné zvukové signály a štiplavý kouř, který zaplňoval celý kokpit. Z jeho zadní části se ale neozývala žádná odpověď. Navzdory rostoucímu působení gravitační síly se zkroutil na stranu, obrátil se a uviděl Rosse Fobaira skrčeného v jeho sedačce. Z nosu mu tekla krev. Zatímco F-4 se ve vývrtce vnořila do mraků, Keirn se katapultoval a následujících sedm a půl roku strávil v nechvalně proslulém „hanojském Hiltonu“ – už podruhé se stal válečným zajatcem.

Ross Fobair ale zmizel. O dvaatřicet let později se jeho synovec Bruce Giffin vrátil do Vietnamu a odhalil osud svého strýce. Nedaleko zapadlé vesnice na svahu 1 200 metrů vysoké hory byly nalezeny Fobairovy ostatky, které se pak konečně vrátily domů, aby zde byly pohřbeny se všemi vojenskými poctami.

Reakce a odpovědi na smrt v průběhu bojové akce jsou jen zřídka jasně dané a dobrat se určitého smyslu, zvláště v jakékoli moderní válce, je obtížné. Tato ztráta utrpěná v boji však po sobě zanechala odkaz, který přetrvává až dodnes: Fobairova smrt byla posledním článkem řetězce událostí, na jehož konci stojí vznik „Divokých lasiček“. V následujících letech bylo zachráněno mnoho lidských životů, protože USAF vyčlenilo techniku a personál, jehož úkolem se stalo vyhledávat a ničit střely země-vzduch.

* Vězení Hỏa Lò (pozn. překladatele).

ODE DNE, KDY BYLI SESTŘELENI FOBAIR S KEIRNEM, NEUPLY-nuly ani dva týdny a představitelé letectva se sešli na tajné schůzce, aby pro tuto novou hrozbu našli nějaké řešení. Střely země-vzduch si na své konto připisovaly také ztracené letouny námořnictva a námořní pěchoty, takže nejen letectvo, ale americké ozbrojené síly jako celek potřebovaly letadla, která by se s nimi dokázala vypořádat: stroje, které by tyto střely nenechaly na pokoji, vyhledávaly je a svou kořist sledovaly až do jejího úkrytu – přesně jako dravá, neodbytná a neúnavná divoká lasička.

A tak se zrodil projekt Lasička (Project Weasel), nazývaný také Divoká lasička 1 (Wild Weasel One).

Byly zde však jisté problémy. První z nich zněl: jak vlastně najít místo, odkud jsou střely země-vzduch odpalovány, zvláště když je zamaskované nebo ukryté v džungli? V Applied Technologies Corporation proto postavili výstražný přijímač radarového navádění (Radar Homing And Warning, RHAW) AN/APR-25, který uměl lokalizovat SA-2 díky emisím jejich vlastního radaru. Aby tento systém fungoval, nepřátelský radar, nazývaný Fan Song*, musel být aktivní. Přijímač RHAW pak nepřátelské emise zachytil a útočícím letadlům poskytl přibližný kurz k danému místu. Přinejmenším teoreticky.

Fungovalo to následujícím způsobem: mezitím co se střela země-vzduch přibližuje ke svému cíli, k tomu, aby nakonec zasáhla letadlo, je zapotřebí mnohem přesnějších naváděcích údajů. APR-26 měl tuto změnu ve vyzařovaných paprscích zachytit a spustit v kokpitu červeně svítící varovný signál, který pilota upozorňoval, že střela je blízko. Doplnkový přijímač, IR-133, pak důstojníkovi pro elektronický boj (Electronic Warfare Officer, EWO) umožňoval prostřednictvím analýzy signálu identifikovat konkrétní hrozby. Tato skutečnost nabývala na důležitosti současně s tím, jak do výroby přicházelo stále více typů střel země-vzduch, protože proti rozdílným druhům nebezpečí fungovaly odlišné metody. Když jste věděli, co se vás snaží dostat, věděli jste, jak se s tím vypořádat – opět alespoň teoreticky. Žádné z těchto zařízení sice nemělo skutečnou bojovou hodnotu a všichni, vědci počínaje a leteckými osádkami konče, měli na danou věc svůj vlastní názor. Současně zde však působil potřebný tlak, protože každý den umírali další Američané.

* Kód NATO používaný v případě radiolokátorů pro řízení palby, používaných bateriemi SA-2 (pozn. překladatele).

Dalším problémem bylo, jak se vůbec dozvědět, že vás střela země-vzduch sleduje. Reakce na potenciální hrozbu měly až do dané doby vždy vizuální podobu, ztráta Fobaira s Keirnem však toto vše změnila. Blížíci se střelu neviděli a nedostali ani žádné varování, že jsou zaměřováni. I kdyby ji ale spatřili, nikdo tehdy nevěděl, jak se s touto střelou vypořádat, a bylo zřejmé, že je potřeba přijít s mnohem sofistikovanějším řešením. Nová část výzbroje se musela umístit do letadla, které mělo šanci, že proti střelám země-vzduch přežije, a které současně mohlo použít své zbraně, aby je ničilo. Odpovědí letectva bylo vylepšit výstražným přijímačem AN/APR-26 stíhací letoun.

Ale jaký? Bylo třeba nasadit proudový letoun, který byl velmi rychlý a disponoval manévrovacími schopnostmi dostatečně dobrými k tomu, aby pilotovi nebo letecké osádce dal šanci na přežití. Bombardéry a průzkumná letadla se mohly spoléhat na rušení radarového signálu a nej-různější protiopatření, v případě stíhacího letounu, operujícího přímo proti hrozbě samotné, to však nestačilo – zvláště pak v případě letounu, který se *snažil* na sebe přitáhnout palbu, aby komplet střel země-vzduch prozradil svou pozici.

Od letectva se žádala reakce a jeho volba proto padla na F-100F Super Sabre s dvoučlennou osádkou složenou z pilota a důstojníka pro elektronický boj. Super Sabre vyráběli v North American Aviation a v době, kdy došlo k odstartování projektu Lasička, byl tento stroj deset let starý. Jednalo se o původně cvičný letoun, který nesl pouze dva kanóny ráže 20 mm a při pohledu zpět nebyl ideální volbou. Projekt Lasička ale vyvíjel takřka heroické úsilí, aby čelil rostoucím ztrátám ve Vietnamu, a na otálení nezbýval čas.

Poslední problém představovala otázka, kdo v těchto letadlech bude létat. Stíhací piloti, jak může potvrdit každý, kdo s nimi někdy přišel do kontaktu, jsou naprosto zvláštním a specifickým „plemenem“. Závislivci a nezasvěcenci o nich často říkají, že jsou arogantní. Není to ale úplně *ono*. Jedná se o *absolutní* víru ve svou vlastní nezranitelnost, agresivitu a umění. Bez takového myšlení by se totiž k nadzvukové rakvi, která za ostatními proudovými letadly a na zem posílá kusy vysoce výbušného materiálu, žádný rozumný člověk ani nepřiblížil.

Stíhací piloti pohlíží na boj jako na výzvu, takže projekt Lasička si mohl vybírat z těch nejlepších letců, kteří na F-100F v té době létali. V případě EWO se ale jednalo o naprosto odlišnou záležitost. Letectvo nikdy

předtím důstojníky pro elektronický boj do stíhacích letadel neposadilo, a zpočátku se proto při hledání radarových expertů obrátilo na komunitu letců kolem bombardérů B-52. Výcvik byl zahájen v říjnu 1965 na Eglinově letecké základně na Floridě. Sotva tři měsíce po sestřelení Rosse Fobaira.

Letci se učili, jak bojovat s SA-2. Museli nastudovat všechno, co se o nich vědělo nebo o čem zatím panovaly jen domněnky, společně s teoriemi považovanými ve smyslu obranné taktiky za ty nejlepší. Létały se také cvičné mise proti simulovaným PLRK, až se nakonec jeden z důstojníků pro elektronický boj celkem pochopitelně zeptal, jaký má tohle všechno vlastně smysl.

Řekli jim, že povedou úderné skupiny nad území Severního Vietnamu a že budou vyhledávat a ničit střely země-vzduch. Jeden z pilotů, náležitě v rozpacích, se následně zeptal, jak přesně *to* mají dělat s omezenou výbavou, nejistými zpravodajskými informacemi a při takové hustotě džungle. Jak vůbec najdete odpalovací zařízení země-vzduch? Mimo možnost, že dovolíte, aby střela země-vzduch byla odpálena směrem ke svému cíli, neexistoval žádný jiný způsob, jak ho lokalizovat se vši jistotou. Až poté, pokud „Lasička“ přežila, měli letci znát jeho pozici. *Pokud „Lasička“ přežila.*

Dobře.

Nesmrtelnými slovy jednoho z EWO, kapitána Jacka Donovana: „Vy po mně chcete, abych letěl vzadu v malém tryskáči s bláznivým stíhacím pilotem, kterej si vo sobě myslí, že je nesmrtelněj, zaměřil PLRK v Severním Vietnamu a napálil to do něj dřív, než to napálí von do mě? To si děláte prdel!“

To si děláte prdel! (*You've Gotta Be Shittin' Me!*) YGBSM. Mise „Divokých lasiček“ tím okamžitě a naprosto nenahraditelně dostala svou definici, která zůstává stejná i v současné době.

V listopadu 1965 dorazilo prvních pět proudových letadel Super Sabre Wild Weasel na leteckou základnu Korat v Thajsku, aby odtud zahájila své bojové operace. „Lasičky“ věděly už od samého počátku, že tím nejlepším způsobem, jak se s raketou země-vzduch vypořádat, je ji zničit. Radiolokátor jste sice mohli dočasně umlčet tak, že jste na něj poslali protiradarové střely, to ale váš problém neřešilo, protože další den fungoval dál. Ne, museli jste ho zlikvidovat bombami nebo kanóny. Proto „Lasičky“ vytvořily dvojice s letouny F-105D, nadzvukovými bombardéry známými pod jménem Thunderchief, a daly se do práce.

Jejich mise se nazývaly Iron Hand („Železná ruka“). Odpalovací zařízení země-vzduch lovily tak, že sestupovaly do jejich bojových zón, takzvaných „obálek“. To z „Lasiček“ dělalo atraktivní cíle a zaměřovací radiolokátor SA-2 se letadla Super Sabre pokoušel sledovat. Jakmile se však radar probudil a snažil se „Lasičku“ zaměřit, mohl být sám zjištěn a lokalizován. Jeho polohu jste mohli určit pomocí radarového navádění, a pokud zařízení odpálilo své rakety, mohli jste spatřit i kouřovou stopu. Letouny Sabre a Thunderchief potom bombardovaly a ostřelovaly celý komplet, aby ho dorazily.

Několik zásadních aspektů zmíněného postupu se v průběhu doby vůbec nezměnilo. Zaprvé, odpalovací zařízení musí „ožít“ na dostatečně dlouhou dobu, aby mohlo zaměřit svůj cíl a aby mohlo být na oplátku samo zaměřeno. Zadruhé, dostatečně dlouho naživu musí zůstat i „Lasička“, aby ho mohla vypátrat a úspěšně zaútočit. Poslední podmínkou je, že když už zaútočíte, nemůžete si dovolit minout. Jinak vás totiž vypálené střely a všechny ostatní kanóny a kulomety v okolí zabijí.

To zní dost jednoduše, ne?

Dobře.

Tři dny před Vánocemi, kdy od smrti Rosse Fobaira neuplynulo ještě ani pět měsíců, se kapitáni Al Lamb a Jack Donovan pustili v Severním Vietnamu do boje s odpalovacím zařízením SA-2, které posléze zničili. „Lasičky“ tak prokázaly svou hodnotu a zůstaly ve Vietnamu po celý zbytek války.

Ne tak letouny F-100F Super Sabre.

Po devíti potvrzených zneškodněných kompletech střel země-vzduch a ohromujících padesátiprocentních ztrátách na straně „Lasiček“ bylo zřejmé, že se musí provést určité změny. Co se týče nových letadel, byla volba jasná. F-105 Thunderchief (kvůli bouchnutí podobnému zvuku, který vydával při přistání, přezdívaný „Thud“) se zúčastňoval misí Hunter Killer („Lovec-Zabiják“), v nichž už od samého začátku hrál roli „Zabijáka“. Proč tedy nepředělat tento obávaný jednomístný stíhací bombardér na dvousedadlovou variantu a neudělat z ní novou „Lasičku“? Ta by si pak své cíle mohla ničit sama.

„Thud“ byl rozhodně stíhacím proudovým letounem „pro chlapy“ a svými výkony za sebou nechával Sabre v každém ohledu. Byl mnohem rychlejší (za letu dvojnásobně než rychlost zvuku), o šest metrů delší

a zhruba o 9 000 kilogramů těžší. I navzdory tomu byl ale schopen doletět dvakrát dále do hloubi nepřátelského území než F-100F. Co však bylo nejdůležitější, „Thud“ měl pod svými křídly a trupem také pět závěsníků schopných unést náklad bomb o váze 2 700 kilogramů, doplněných dalšími 3 700 kilogramy ve vnitřní pumovnici. Spousta možností na výběr, jak střely země-vzduch poslat ke všem čertům.

V Republic Aviation upravili F-105F podle požadavků USAF tak, aby výsledná verze odpovídala lekcím, z nichž se Američané poučili v jihovýchodní Asii. Pro přijímač RHAW APR-25 a důstojníka pro elektronický boj přidali dvoulístný kokpit. Součástí výbavy se staly i radiovýškoměry, lepší katapultovací sedačky, pancéřové pláty a vylepšený systém odpalování střel.

Do června 1966, méně než rok po sestřelení Rosse Fobaira, se do boje v jihovýchodní Asii zapojila letadla projektu Divoká lasička III (Wild Weasel III). Celkem dostalo podobu „Lasiček“ osmdesát šest F-105F, což bylo důkazem, jaké vážnosti tento program v režii USAF požíval. Následující měsíc odletěly na své poslední bojové mise letouny F-100F, náležící dřívější generaci. Operace Rolling Thunder mezitím s úspěchem pokračovala v proměňování obrovských stromů v parátka a válka se vlekla dál.

Podle názoru ministra obrany Roberta McNamary mělo zvyšování tlaku na Severní Vietnam vést až k tomu, že si Ho Či Min uvědomí naprostou marnost odporu proti nejúžasnější vojenské síle celého světa. Tento plán, vysněný teoretiky ve Washingtonu, kteří se nějakým způsobem dostali k tomu, že celou válku směli řídit, dostal název „postupná eskalace“.

A vůbec nefungoval.

McNamara totiž jako opravdový politik vůbec nerozuměl použití vojenských sil, ani přesně neodhadl svého nepřítele. Rolling Thunder tak jednoduše nasazoval americké vojenské jednotky postupně na různá místa a dával Severovietnamcům čas k opravení škod, přesunutí zdrojů a ke studiu naší výbavy a taktiky. Amatéri ve Washingtonu nikdy zcela nepochopili, že čas hraje na straně Hanoje. Když se pak válka přesunula dále na sever, Johnsonova administrativa poskytla nepříteli každou příležitost k tomu, aby se naučil, jak čelit americké vzdušné síle prostřednictvím vylepšených sovětských střel země-vzduch.

Do konce srpna 1966 bylo ztraceno pět z prvních jedenácti F-105F a evidentně bylo znovu nutné, aby projekt Lasička prošel dalšími změnami. Na scéně se proto objevil F-105G. Verze G byla v tomto smyslu opravdovou „Lasičkou“, navrženou a vybavenou za jediným účelem, kterým bylo ničení PLRK. Přijímače RHAW APR-25/26 byly nahrazeny vylepšenou sérií APR-35/37. Jeho zvýšená přesnost a citlivost zas dovozovala mnohem preciznější zaměřování a dávala větší naději na přežití také osádce letounu.

Verze G nesla i komplety elektronických rušiček Westinghouse AN/ALQ-105, umístěné v páru gondol ve spodní části trupu. To umožňovalo mnohem razantnější reakci z hlediska prováděných protipatření a uvolnily se tím i dva další závěsníky pod křídly, využitelné k podvěšení dodatečných zbraní.

Výkonnější systém ALR-31 si vyžádal novou konstrukci konců křídel, která výstražným senzorům umožňovala širší pokrytí okolní oblohy.

Všechna tato vylepšení představovala výsledky tvrdých lekcí a v mnoha případech vycházela z předchozích ztrát na lidských životech. Se svým systémem pasivní detekce APR-35/37 k vyhledávání radiolokátorů střel země-vzduch, s kompletem ALR-31, který jej upozorňoval na odpálení střel, a s rušičkou ALQ-105 k matení nepřátelských radiolokátorů byl F-105G připraven k boji.

A byl to opravdový bojovník.

Počínaje druhou polovinou roku 1967 vzlétaly „Lasičky“ ze svých základů Královského thajského letectva, aby vyhledávaly a ničily rychle se množící PLRK. F-105 provedly celkem více než 20 000 bojových letů. V těchto bojích bylo ztraceno přes 300 „Thudů“ (jen v roce 1966 jich bylo 126), třebaže ne všechny patřily mezi „Lasičky“. Sto tři z výše uvedených letounů si na své konto připsaly rakety země-vzduch a protiletadlové dělostřelectvo. Jednalo se o nesmírně nebezpečnou a draze zaplacenou misi.

Nepřátelská ofenziva Tet z roku 1968 názorně předvedla, že Severní Vietnamci nejsou v žádném případě poraženi a že amatérské zásahy Roberta McNamary do válečné taktiky naprosto zkrachovaly. Jeho plán Rolling Thunder stál celé stovky letadel a ztraceno bylo i více než tisíc talentovaných letců. Sám McNamara na konci roku 1967 ze své funkce

odstoupil a utekl na post prezidenta Světové banky. Nikdy se mu nepodařilo zbavit se zasloužené viny, nikdy neospravedlnil svůj mesiášský komplex. Lyndon Johnson, vyřízený jak v osobní, tak v politické rovině, v březnu 1968 oznámil, že nebude usilovat o své znovuzvolení. Johnson zemřel na svém ranči v lednu 1973, McNamara žil až do roku 2009. Rád si pohrávám s představou, že duchové 58 178 Američanů, které oba muži poslali na předčasnou smrt, na ně čekali na druhé straně.

Když LBJ a McNamara odešli, letecká válka nad Severním Vietnamem se postupně zastavila a v listopadu 1968, právě před prezidentskými volbami, se oficiálního a příhodného konce dočkal i Rolling Thunder.

F-105 se do roku 1970 přestaly vyrábět a neustále rostoucí bojové ztráty si v případě projektu Divoká lasička vyžádaly novou revizi.

Na scénu vstoupil F-4 Phantom II.

Phantom, vyráběný firmou McDonnell Douglas, odstartoval svou vojenskou kariéru v roce 1961 jako proudová taktická stíhačka amerického námořnictva. V roce 1962 došlo ke schválení verze pro USAF s označením F-4C, která poprvé vzlétla v květnu 1963. F-4C byl zavalitější a těžší než „Thud“, nesl však vylepšený systém řízení palby. Po něm následovaly verze F-4D a F-4E, obě dvě se zvýšenou přesností používaných zbraní, ovladatelností a delším operačním doletem. Třicet šest F-4C dostalo označení EF-4C a název Wild Weasel IV. Jednalo se však jen o pouhou náplast na neustále se zhoršující situaci ve Vietnamu, doprovázenou rozvíjející se hrozbou, představovanou střelami země-vzduch.

Na začátku roku 1971 začalo období útlumu brát za své. Letecká aktivita nad Severním Vietnamem nabrala na intenzitě a v březnu 1972 byla zahájena nová nepřátelská ofenziva. Proti Hanoji se následně rozjela operace Linebacker (Frontová podpora), jejímž účelem bylo zatlačit nepřítele zpět a vyhrát válku. V polovině dubna bylo v Severním Vietnamu dovoleno už téměř vše a prezident Nixon, jednající v souladu se svým slibem dovést válku ke konci, dal americkému letectvu volnou ruku.

„Lasičky“ byly znovu vrženy do bitvy; někdy vzlétaly až ke čtyřem bojovým akcím za jediný den. Útočily na železniční uzly, letiště, skladiště. Infrastruktura, která nepříteli umožňovala fungovat po celých předchozích sedm let, se konečně dostala na seznam cílů a dopadaly na ni tvrdé údery. Úspěch této kampaně vedl k mírovým rozhovorům v Paříži

a 23. října 1972 došlo k dočasnému zastavení veškerých leteckých operací na sever od dvacáté rovnoběžky. 18. prosince pak byla zahájena závěrečná fáze, operace Linebacker II, při níž „Lasičky“ vydláždily cestu masivním úderům B-52, které Hanoj konečně srazily na kolena. Jak ale velí nefalšovaně americký politický obyčej, vše, co je zapláceno krví, Washington obvykle promarní nebo rozdá, takže USA začaly na počátku roku 1973 s hromadným stahováním svých jednotek. Do ledna 1975 pak severo-vietnamská armáda obsadila provincii Phước Long, ležící pouhých sto dvacet kilometrů od Saigonu, a 30. dubna přestal Jižní Vietnam existovat.

A tak se „Lasičky“ vrátily zpět domů. Totiž, některé z nich. Dvacet šest phantomů bylo ztraceno; čtyřicet dva důstojníků zabito, pohřešováno nebo zajato. Dvěma „Lasičkám“, Leo Thorsnessovi a Merlynu Dethlefsenovi, byly uděleny Medaile cti.

Pokrok v oblasti střel země-vzduch stál u zrodu nového, revolučního způsobu vedení války. Jejich vývoj pak v konečné fázi dorostl do rozměrů spojeného Integrovaného systému protivzdušné obrany (Integrated Air Defense System), té nejhroživější technologie, která kdy ohrožovala létající stroje. Na druhé straně však došlo také k rozvoji v oblasti taktických protiopatření, počínaje programem Wild Weasel I až po Wild Weasel IV, přičemž zavedené techniky a postupy procházely dalším vývojem. Na základní poznatky získané ve Vietnamu se někdy zapomínalo, jindy byly znovu připomenuty. K novým návrhům, zlepšování nebo vyřazování docházelo i na poli výbavy a zbraní, jedna věc – jak ještě společně uvidíme – však zůstávala stejná: americké vzdušné síly už nikdy neměly útočit ve větším počtu bez „Divokých lasiček“.

2

STUDENÁ VÁLKA A HORKÉ CHVÍLE

KDYŽ SE STROMY ZVĚTŠUJÍ, PŘITÁHNI, DOKUD NE-
uvidíš modrou.“
„Takové byly ty úplně první, takřka nesmrtelné letecké pokyny,
které jsem dostal od svého táty. Za krátkou chvíli po nich následovalo
„Teď stoupej, nebo umřeme“.

V době, kdy jsem přišel na svět, byl táta obchodníkem a vysoce kvalifikovaným inženýrem. Navrhoval zařízení do kokpitů vesmírných lodí NASA a pomohl zachránit aljašský ropovod tím, že předělal jeho měřiče průtoku. Zároveň byl ale také pilotem taktických stíhaček námořní pěchoty ve výslužbě. Létání bylo tudíž něčím, co jsem měl neustále kolem sebe jako součást své pestré rodiny. Do našeho rodokmenu patří několik

generálů – jeden z nich sloužil jako důstojník jízdy Konfederace. Měl jsem také pradědečka, který útočil vzhůru do svahu San Juan Hill se samotným Teddym Rooseveltem, a dalšího, který odplul v 1. světové válce bojovat ve Francii, aby utekl před sekýrováním své ženy.

Navzdory takovému rodokmenu nebyl můj táta nikdy žádný „Velký Santini“.* Nikdy netlačil na můj vstup do armády a já odešel na vysokou, abych se stal architektem. Ne. Létání bylo něco, co jsme dělali jen tak mimochodem. Bylo úžasné dostat stroj pod kontrolu do té míry, že se odlepil od země, stáčet ho do výkrutů, trhat s ním při akrobacii a pak ho přivést v pořádku zpátky na zem. Lidé nikdy nebyli předurčení k tomu, aby létali (většina z nich se to ani neumí naučit), a proto jsem zbožňoval ten zvláštní druh svobody. Pořád ho zbožňuji. Stíhací piloti jsou sice obvykle až příliš zaneprázdnění, aby si zázrak létání plně uvědomovali, jeho přítomnost je ale trvalá a já podlehл jeho kouzlu už od samého počátku.

Později jsem zjistil, že se jedná také o skvělý způsob, jak vylákat mladé dámy na rande. Představte si, že jste dívka a Borec Číslo Jedna vás pozve na večeři a do kina. Odoláváte pokušení, pak ale přijde Borec Číslo Dvě, který řekne: „Hele... nechceš si se mnou zalítat, než tě vezmu na večeři?“

Jojo. Zaručený úspěch.

V průběhu druhého roku na univerzitě ve mně něco cvaklo a začalo táhnout k tomu, abych se stal profesionálním pilotem. Předchozí dva roky jsem o prázdninách pracoval pro architekty, viděl jsem, jak to chodí, a užíval si kreativitu spojenou s navrhováním staveb. Musel jsem se ale rozhodnout, protože pokud jsem měl usilovat o důstojnickou hodnost jako vojenský letec, bylo nutné s tím začít hned. Celý ten strastiplný proces totiž trval zhruba osmnáct měsíců. Takže buďto nosit kravatu a sedět celých čtyřicet let v kanceláři, nebo se snažit ošálit smrt a létat na rychlých tryskáčích.

Volba byla opravdu jasná.

* *The Great Santini* je americký román z roku 1976 (film z roku 1979), jehož hrdina, pilot námořní pěchoty, je sice skvělým letcem, ale své rodině vládne tvrdou rukou vojenské výchovy (pozn. překladatele).

NA JAŘE ROKU 1986 JSEM ZAVRŠIL PĚTILETÝ STUDIJNÍ PROGRAM za čtyři roky tak, abych včas získal důstojnickou hodnost a nepřišel o své místo v základním pilotním výcviku (Undergraduate Pilot Training, UPT). Ten je jakousi základní školou létání provozovanou letectvem a je otevřený pouze pro důstojníky, kteří byli předtím po fyzické a psychologické stránce otestováni až na absurdní úrovni. Na konci osmdesátých let existovalo pět leteckých základen určených k tomu, aby „propraly“ budoucí piloty, a já dostal na výběr buďto počkat devět měsíců a zamířit na překrásnou, prosluněnou Williamsovu leteckou základnu v Arizoně, nebo za pět měsíců odjet na Vanceovu leteckou základnu v Oklahomě. S mladickým nadšením a nevědomostí jsem si vybral tu druhou. Znáte to místo „uprostřed ničeho“, kde se vždycky všichni ocitají? Tak to je Enid v Oklahomě. Malé městečko jako vystřižené z filmu *Footloose*.^{*} Vážně! Tanec tu zlegalizovali v roce 1987.

UPT obvykle navštěvovali kluci jako já: čerství podporučíci, kteří právě vystudovali univerzitu, leteckou akademii nebo důstojnickou školu. Vybrali nás prostřednictvím několika různých komisí, které dopodrobna přezkoumaly celé naše dosavadní životy. K tomu patřilo ověřování rodinných poměrů, studijních průměrů, sportovních aktivit, doporučujících dopisů, nesmyslů jdoucích mimo životopis a dost možná i toho, jak jsme si česali vlasy. Byly tu také fyzické testy, vyšetření zraku, psychoanalýza, pohovory a souhrnná vstupní zkouška. To vše bylo ale zapotřebí jen k tomu, abyste získali důstojnickou hodnost. Převážná většina ze sedmdesáti tisíc důstojníků letectva končí přesně v tomto okamžiku a odchází jako personál, ať už obslužný nebo podpůrný, na jedno z pomocných letišť. Jsou tu totiž celé baterie dalších testů udělaných tak, aby potenciálním pilotům podráždily nohy, způsobovaly, že se cítíte jako hlupáci, a, ano, aby otestovaly zejména vaše vlohy ke vstupu do létajícího světa. Piloti se tak stanou jen ze zhruba deseti tisíc z původních sedmdesáti tisíc důstojníků a jen necelé tři tisíce z nich mají v sobě to, co je zapotřebí, aby se stali aktivními stíhacími piloty.

* Americký film z roku 1984 vypravující příběh chicagského mladíka v malé městě, kde byla z podnětu místního duchovního pastýře zakázána rocková hudba a tanec (pozn. překladatele).

Takže za předpokladu, že tímhle vším projdete s dostatečně vysokým počtem bodů, se dostanete přes vstupní bránu a můžete to zkusit. Za veškeré své úsilí totiž nedostanete nic víc než *jediný pokus*, jak dostat stříbrná křídélka pilota USAF. Všechno, co následuje, už je jen na vás. Navzdory rozšířeným domněnkám totiž nezáleží na tom, odkud jste přišli, koho zná váš tatínek nebo na jaké univerzitě jste vystudovali. Pilotní výcvik letectva je prostě mlýn vycházející z rovnosti příležitostí, který drtí všechny naděje a sny. Viděl jsem, jak „proprali“ ty nejružnější typy lidí. Kluky s akademickými znalostmi, technické typy se skvělým prospěchem i ty, kteří přišli s tisícovkou nalétaných civilních hodin, ale nezvládali létat ve formaci nebo přistát s tryskáčem.

Buďto to v sobě máte, anebo ne.

FUNGOVALO TO TAKHLE.

První dva týdny jste dělali všechno jiné kromě létání: registrace na personálním oddělení, u leteckého lékaře, letecké policie atd. Pro čerstvé podporučíky to obvykle znamenalo dělat věci nadvakrát i natřikrát, než všechno bylo tak, jak má být. Okamžitě jsme také začali s teorií. USAF klade důraz na technické školení v posluchárnách a každý formální výcvikový kurz, ať už se chcete stát parašutistou, nebo pilotem, má své vlastní osnovy. Letectvo také vyžaduje ze všech čtyř hlavních složek ozbrojených sil ty nejvyšší počty bodů už při pouhém nástupu, natožpak v případě důstojníků. S ohledem na značnou složitost moderních proudových letadel, zvláště těch stíhacích, je to pochopitelné. Protože jsme ale školu opustili teprve nedávno, studijní zátěž nepředstavovala nic nového a my byli spokojení, že už jsme se konečně dostali na „letištní plochu“.

Na kterékoli letecké základně USAF pojem letištní plocha zahrnuje letky s jejich stroji, zařízení pro obsluhu a údržbu a všechno mezi tím, co letadlo dostává do vzduchu a zpět na zem. Bezprostředně přiléhá ke vzletovým a pojezdovým dráhám a obvykle zůstávala pilotovým domovem až do té doby, než obdržel vyšší důstojnickou hodnost a musel složit hold božstvům papírování jako člen nějakého štábu. Z nás ale samozřejmě ještě piloti nebyli. Byli jsme „Studs“, což představovalo zkratku pro „STU-

Dent pilotS“ („studenti-piloti“). (Výklad, který jsme předkládali děvčatům v důstojnickém klubu, byl, přirozeně, poněkud odlišný.)* Berte to jako jakýsi druh ročního, na výsledcích založeného očistce mezi tím, že zatím nejste nic, a *možná* se z vás stane to, o čem sníte.

Pak přišel ten první sladký okamžik, když jsem se o samotě ve svém pokoji na Ubikacích pro svobodné důstojníky (Bachelor Officer's Quarters, BOQ) nasoukal do nové naškrobené letecké kombinézy, která dokonce i sladce voněla (díky materiálu z vláken Nomex), a se svými nášivkami a odznáčky poručíka jsem vypadal prostě skvěle.

Alespoň jsem si to myslel.

My všichni si to mysleli.

Mělo to ale jeden háček: žádná křídélka. Tuhle bolestivou skutečnost nám přinejmenším jednou za minutu připomínali naši instruktoři a všechny dívky, které zavítaly do „Klubu D“. Bylo to jako nosit pěkný oblek šitý na zakázku, ale bez bot. Nepřehlédnutelná, ztrapňující a první z celé dlouhé řady zahanbujících spršek, které jsme dostávali z „hadice reality“. Takže jako všichni, kdo nakonec absolvovali, i já se rozhodl, že ta ceněná stříbrná křídélka dostanu, ať to stojí, co to stojí.

První polovina UPT se odbývala v malých a strašných výcvikových tryskáčích T-37 Tweet („Pískle“). Byly hlučné, nesnesitelné, s nedostatečným výkonem a na zemi seděly dost nízko na to, aby se mechanik na pilota *díval svrchu*. Letectvo už od té doby přešlo na T-6 Texan, a ten v porovnání s „Pískletem“ T-37 prostě musí být lepší. V každém případě, počáteční fáze pilotního výcviku se nazývala „Kontakt“ a pro instruktory představovala první opravdovou šanci, jak „proprat“ své studenty. Jejím předmětem bylo vše, co se týkalo základního létání – úkony prováděné na zemi, vzlety a přistávání, vývrtky, letecká akrobacie a, jako vždy, také postupy pro případ nouze.

Instruktoři pocházeli z nejrůznějších zdrojů. Nejlepší z nich už předtím působili u operačních útvarů a do výcvikových letek se vrátili proti své vůli. Jednalo se o bývalé piloty TTB (tankery, transportní letadla, bombardéry), mezi nimiž bylo, naštěstí, také několik stíhacích pilotů. Ti pak naprosto bez výjimky nesnášeli létání ve cvičných leta-

* *Stud* je výraz pro chovného hřebce plného sexuální aktivity (pozn. překladatele).

dlech. A proč by neměli? Létat ve frontové stíhací letce bylo to nejlepší v celém USAF a návrat zpět do světa vyleštěných bot a leteckých šál, světa školních útvarů, byl pádem do propasti. Naštěstí pro ně si tihle chlapíci museli odbyt jen tříletý turnus, aby se potom mohli vrátit do skutečného světa.

Ještě že tu ale tihle „operační“ byli, protože jen oni mohli krotit „ty ostatní“.

„Ostatními“ se rozuměli piloti-instruktoři s prvním umístěním (First Assignment Instructor Pilots), zkráceně „FAIPky“, kteří byli obecně jako osina v zadku. Tihle piloti nedostali po absolvování UPT svou umístěnkou mimo školní a výcvikové jednotky (Air Education and Training Command), a byli proto nuceni setrvat ve funkcích instruktorů. Jistě, museli odjet na pár měsíců do San Antonia v Texasu, kde se údajně naučili, jak mají studenty učit létat. Rozhodujícím faktorem ale bylo to, že jedinou zkušenost s bojovým létáním, kterou měli na svém kontě, byl UPT a kurz v Texasu, takže ve výsledku jste dostali chlápka s méně než dvěma roky leteckého výcviku, který se pokoušel učit, a co je nejdůležitější, také vyhodnotit studentovy vlohy k tomu, aby se stal pilotem USAF. Někteří z nich byli, dle mého názoru, docela dobří, většinou se ale jednalo jen o zatrpklé rádoby piloty. Právě kvůli tomu převeleli zpátky operační piloty – aby drželi „FAIPky“ pod palcem a zachovávali výcvikový program v mezích reality. Jinak bychom totiž měli letectvo pochodových cvičení, inspekci ponožek a pravopisných kontrol.

Mým hlavním instruktážním pilotem byl nevrlý a neuctivý bývalý pilot B-52 s nepravděpodobným volacím znakem „Taťka králík“ („Daddy Rabbit“). Přidělili nás k němu šest a měli jsme štěstí. Tryskáče jsou jako domácí mazlíčci. Lidé, kteří v nich „frčí“, se jim totiž nakonec začnou podobat tak, jako pánové domácích mazlíčků svým zvířatům. B-52 byl známý jako „Buff“ (Big Ugly Fat Fucker; „velkej hnusnej tlustej parchant“), a přestože „Taťka králík“ nebyl tlustý, byl velký a nevzhledný. *Navíc* byl ale naprosto skvělý pilot. Měl dar vstřípit svým studentům „celkový obraz“, což znamenalo, že nás naučil nezabředávat do maličkostí a vnímat všechno, co se děje kolem nás. Na rozdíl od „FAIPek“ byl „TK“ také klidný a nevznětlivý.

„Ty ucho,“ řekl jednou v poklidu, zatímco jsem se neúspěšně snažil dostat z vývrtky a čelní sklo vyplňovala Oklahoma, „nechceš to už konečně udělat dobře, abysme se dožili toho, že se večer v klubu napijeme?“ Školící útvary nesnášel a vášnivě nenáviděl většinu „FAIPek“. Takže „Taťko králíku“, jestli tohle teď čteš, díky za všechno!

Během prvního týdne začali odcházet lidé, kteří při letu trpěli nevolnostmi, nezvládli postupy pro případ nouze nebo prostě jen postrádali základní schopnost myslet a létat současně. Pokud student zpackal svou „jízdu“, dostal možnost ji zopakovat. Říkalo se tomu „jízda“ s „X“. Když zkazil i tu, letěl „dvojitě X“ se zkušenějším důstojníkem s vyšší hodností, který nepatřil mezi „FAIPky“. Pokud opět neuspěl, následovala dovednostní zkouška s leteckým examinátorem, a v případě, že ji nesložil, byl venku. Byli tu i takoví studenti, kteří se kompletně zapsali a zahájili výcvik v pondělí a v pátek už byli pryč.

Fáze s tweetem pokračovala létáním ve formaci a základními úkony spojenými s používáním kontrolních přístrojů a další lidé odpadávali jako příslovečné mouchy. Jako vždy tu také po celou dobu byla nekonečná teorie. Aerodynamika, letecké systémy, počasí, postupy při letu podle přístrojů – cokoli, co vás jako pilota může ovlivnit. Nácvik mimořádných událostí nebral konce. Další instruktáž v učebnách, lety na simulátoru a také malý rituál prováděný každé ráno, nazývaný „Pokračujte“.

Ten se odehrával ve velké místnosti pro letový brífink. Každý z instruktážních pilotů měl svůj stůl a obvykle čtyři až pět studentů (alespoň na začátku). Každé ráno, ještě před létáním a teorií, probíhala hromadná instruktáž týkající se počasí, rozvrhu a všeobecných oznámení. Jeden z instruktorů následně prezentoval třicetisekundový scénář týkající se určité letové situace a s výzvou „Pokračujte“ ho předal náhodně vybranému studentovi. Ten se posléze ujal řešení jemu předloženého, se smrtí hraničícího úkolu, a to ve skutečném čase. S obecenstvem složeným z instruktážních pilotů a jemu podobných pak musel danou situaci dovést k logickému závěru a doufat, že se mu podaří dostat letadlo zpět na zem. Bylo to velmi efektivní. Začínající pilot tím totiž dostával základy samostatného myšlení a učil se také, jak v kritických okamžicích ignorovat vnější tlaky.

PO ŠESTI MĚSÍCÍCH A DVOU ZKUŠEBNÍCH „JÍZDÁCH“ PŘEŠLI TI z nás, kteří zbyli, „na druhou stranu ulice“, přesedlali na T-38 a vstoupili do pokračovací letecké fáze UPT. V tomto momentě už chybělo zhruba 40 procent z původního osazenstva a zbývající jedinci se počítali mezi ostřílené. Nebyli jsme ale na sebe bůhvíjak pyšní, to je jasné. Stále jsme totiž neměli svá křídélka a také jsme viděli odcházet až příliš mnoho svých kamarádů. Získali jsme však zpět alespoň trochu z té ztracené sebedůvěry, s kterou jsme sem všichni vkročili.

Přístup instruktorů se na „osmatřicítkách“ změnil. Pořád sice „propírali“ další lidi, usoudili ale, že během minulých šesti měsíců jsme ukázali, co v nás je, prostě jen tím, že jsme přežili až do této fáze. Letectvo už do nás v dané chvíli také investovalo slušnou sumu peněz a snažilo se o trochu více, aby si své potenciální piloty udrželo.

Zbožňoval jsem to. Zatímco létání s tweetem se neslo ve znamení dominance hrubé síly nad ošklivým strojem, T-38 vyžadoval šikovnost a obratnost. Létal jako stíhačka (přinejmenším jako stíhačka vyrobená v 70. letech 20. století) a USAF disponovalo několika bojovými verzemi v podobě AT-38 či F-5 Tiger II. Měl vyšší profil a jeho obrovskou předností byla tandemově uspořádaná sedadla. To bylo o dost lepší než v případě tweetu, kde instruktor seděl přímo vedle vás.

Létání s tryskáčem mi během následujících šesti měsíců skutečně šlo. Z tweetů jsem odešel někde „uprostřed seznamu“, na T-38 ale začaly mé ruce a mozek doopravdy spolupracovat. Měl přídavné spalování a my teď nosili ochranné kombinézy, které při manévrování působily proti účinkům přetížení. T-38 sice v porovnání s vysoce výkonnými stíhacími letouny nebyl příliš tvrdým oříškem, když jsem ale ve skleněných dveřích uviděl svůj odraz, s přilbou a v ochranné kombinéze, pomyslel jsem si, že už jsem tam, kde jsem chtěl být: stíhací pilot na cestě rozdávat smrt. Možná to pomohlo. Možná ne. Ten pohled se mi ale líbil.

Po jedenácti měsících výcvikového programu se všichni instruktoři a velitelé o jednom dlouhém víkendu sešli, aby dali hlavy dohromady. Prošli veškeré informace, které se nás týkaly. Každý výsledek testu, let na simulátoru i skutečný let se dočkal vyhodnocení a obodování. Z masy bezesných nocí a zpocených dlaní byl sestaven objektivní výsledek. Pokud

nastal nerozhodný stav, do hry vstupovaly osobní aspekty: přístup, agresivita, docházka, „vojenské vystupování“ atd.

Když se pak instruktoři z této své schůzky rozešli, přeživší členové ročníku byli seřazeni do žebříčku. V případě mé třídy od čísla jedna do čísla dvacet dva. Na úrovni dvaceti procent následně udělali čáru a každý nad ní se kvalifikoval jako FAR pro stíhací, bitevní nebo průzkumné mise (Fighter, Attack, Reconnaissance), zatímco ti pod ní šli k TTB, tankerům, dopravním letadlům nebo bombardérům (Tankers, Transports, Bombers). V mé třídě bylo nad čarou pět lidí – letectvo zaokrouhlovalo v závislosti na svých potřebách nahoru nebo dolů.

Prostřednictvím kombinace booleovských rovnic, černé magie a upřímně míněné snahy předvídat operační potřeby pak každé z absolvujících tříd přidělili malé množství všech uvedených typů letadel. My jsme dostali tři stíhačky, a proto putovaly k prvním třem jménům na seznamu. Ti dva chudáci, kteří sice byli nad čarou FAR, ale ne mezi prvními třemi, museli zůstat a stát se „FAIPkami“. Každý z pilotů také předtím vyplnil svůj „papír snů“ s preferencemi ohledně letadel a umístění. Pořadí na žebříčcích a přání studentů byla tedy přiřazena k typům letounů, které USAF „rozdalo“ pro daný umisťovací cyklus. K odhalení výsledků pak došlo během „Noci vyloučení“.

Tento přechod do stadia dospělosti se odehrál jednoho pátečního večera v důstojnickém klubu. V pořadí úkonů byl oné noci na prvním místě – ještě předtím, než se mohly projevit účinky otevřeného baru, hudby a dámských obdivovatelek. Nový pilot byl vyvolán svým jménem a ve spojení s náležitě vyšperkovanými příběhy z dob jeho výcviku se na plátně objevil obrázek jeho nového letadla. Někdy se ale jako zdrcující žertík zjevil úplně jiný stroj, který měl vyzkoušet jeho reakci. Je to tak: když očekáváte stíhačku a bleskne vám hlavou myšlenka, že dostanete pomalu se sunoucí C-130 nebo nějaký školní letoun, nejraději byste se podřízli. Nezapomínejte také, že tahle noc byla vyvrcholením celoživotních snů, čtyř let na univerzitě a rok trvajících UPT. Pro mě tam nejprve dali T-38, a zatímco má duše s ostudou opouštěla své tělo, vzpomínám si, jak jsem se chytil židle, abych nezavrával. Uprostřed řehotu, halekání a výkřiků se však najednou objevila fotografie překrásné F-16. Po intenzivním poplácávání po zádech pak každý z pilotů nakonec projde

dopředu, potřese si rukou a obdrží své oficiální jmenování. Dostali jste, co jste si zasloužili – a já si užil skvělou noc.

Základnu Vance jsem po roce opustil sice výrazně hubenější, zato ale se stříbrnými křídélky na prsou. Jak je však zvykem u většiny vojenských programů, brzy vám dojde, že jste vlastně vůbec neskončili, protože je tu pořád nějaký další kurz nebo škola, kterou je potřeba navštěvovat. Vše, co dokončíte, vám pouze otevře nové dveře. Před mladým ctižádostivým stíhacím pilotem se tak otvíral celý další rok nejrůznějších výcvikových programů, než se mohl dostat ke své první operační letce.

První na řadu přišel tříměsíční kurz úvodního stíhacího výcviku (Lead-In Fighter Training, LIFT) na Hollomanově letecké základně v Novém Mexiku. Ten probíhal na letounu AT-38 a instruktory byli výhradně stíhací piloti. Skutečným smyslem tohoto kurzu, a tím, co z něj dělalo doopravdy skvělou věc, ale bylo naučit nezkušené „ucho“, jak stíhací pilot vlastně žije. Takže vedle samozřejmých záležitostí spojených s létáním, jako shazování bomb, ostřelování a letecké souboje, vás naučili i další základy – hry spojené s pitím na baru a písničky jako „Sammy Small“ nebo „Maminko milá, tvůj syn je mrtvý“. Sebrali nám všechny naše nášivky výcvikových jednotek (Air Training Command, ATC) a místo nich jsme dostali jmenovky a nášivky taktického letectva (Tactical Air Command, TAC). Přijít do baru v kterémkoli důstojnickém klubu se štítkem TAC a nášivkou s iniciálami TFS, které označovaly taktickou stíhací letku (Tactical Fighter Squadron), pak bylo skutečným znamením výjimečnosti.

Prošli jsme tu i výcvikem na centrifuze. Představte si malou sedačku, která stejně jako ve filmech *Správnní hoši* (*The Right Stuff*) nebo *Špióni jako my* (*Spies Like Us*) krouží kolem místnosti rychlostí 650 kilometrů za hodinu, a dostanete ten správný obrázek. Patřili jsme totiž mezi příslušníky první generace stíhacích pilotů, kteří létali na letadlech dosahujících vyššího počtu G, a nikdo si nebyl jistý ohledně dlouhodobých následků. Když se vám při vysokém přetížení odkrví hlava, váš mozek jde spát. V proudové stíhačce letící rychlostí 270 metrů za vteřinu je to samozřejmě špatná věc a svým životem na to doplácelo až příliš mnoho pilotů.

* Obě písně jsou součástí „tradičního“ repertoáru amerických letců (pozn. překladatele).

Třebaže letadla jako T-38 nebo starší stíhačky mohly *okamžitě* dosáhnout, dejme tomu, sedmi G, tuto zátěž nevydržel příliš dlouho motor ani drak letadla. Dosažená „gěčka“ proto postupně „vybledla“ na úroveň celkem slušně zvládnutelných čtyř nebo pěti G. Nebezpečí v F-16 spočívalo v tom, že byla schopná *vydržet* osm nebo devět G ještě dlouho poté, co u pilota došlo ke ztrátě vědomí. A tak se z toho všem odborníkům na fyziologii, leteckým doktorům a úředním šimlům zařízly spodky a prostřednictvím výcviku na centrifuze si pilot měl zvyknout na pocity vysokého, děletrvajícího přetížení. To znamenalo, že vás připoutali k sedačce a točili s vámi dokola, dokud jste neomdleli. Lidem, jako jsem byl já, to ale bylo jedno. Co znamená jedno další nebezpečí v povolání, které je na nich postavené?

Největší hrozbou v rámci LIFT byly ve skutečnosti „Hollomanské vdovy“. Tahle děvčata, obvykle rozvedená s vojáky nižších šarží, tu poté, co jejich bývalí manželé odjeli, zůstávala dál. Byla pevně rozhodnuta to podruhé udělat správně a vzít si důstojníka. Představte si o trochu starší ženu z filmu *Důstojník a džentlmen* (*An Officer and a Gentleman*), možná s jedním nebo dvěma dětmi, a máte to. Vzhledem k tomu, že jsem nebyl ve stavu, kdy bych vyhledával stav manželský, a ani v nejmenším jsem netoužil po ženě a rodině připravené k okamžitému použití, vyhýbal jsem se jim jako morové ráně.

Po roce stráveném na Vance mi základna Holloman přišla jako ráj. Alamogordo v Novém Mexiku se sice jen stěží dá označit jako metropole, jeho pýchou ale na rozdíl od Enidu nebylo osmdesát baptistických kostelů a neměli tu ani puritánské zákony (*blue laws* sloužící k prosazení náboženských zásad, které omezují například prodej alkoholických nápojů – pozn. překladatele). *Navíc* tu bylo pohoří Sangre de Cristo. Albuquerque leželo jen několik hodin odtud a v Rudiosu se dalo celkem slušně lyžovat. V porovnání s Oklahomou to bylo jednoznačně kosmopolitní místo.

Po LIFT mě odeslali na pokročilý výcvik pro přežití (Advanced Survival Training) na Fairchildově letecké základně ve státě Washington. V únoru. Součástí kurzu byla i situace úniku a vyhnutí se nepřátelským silám, kdy vás plácnou na vrchol hory jen s výbavou pro přežití, kterou byste měli po katapultování z letadla. Což není mnoho.

Poté, co vám poskytlí příhodný náskok – přibližně tak jednu hodinu –, vás pronásledovali ozbrojení vojáci, jejichž jedinou radostí

v životě bylo honit v pustině důstojníky. V této době byli našimi velkými nepřáteli Sovětský svaz a země východního bloku, takže právě jejich jednotky tihle hoši představovali. Mluvili jen rusky nebo německy. Autentické byly i jejich uniformy, zbraně a chování. Myslím, že všichni studovali Stanislavského metodu hereckého projevu ve východním Berlíně.

Usoudil jsem, že pokoušet se o únik a vyhnutí se nepřátelským silám ve sněhu a bez sněžnic, zatímco vás štvou vyšinutí sadisté, kteří se v místním terénu dokonale vyznají, prostě nepůjde. Byl to, jak se říká u nás, předem ztracený start.

Co jiného mi ale zbývalo, než to zkusit? Prodral jsem se sněhem dolů k říčce tekoucí příliš rychle na to, aby zamrzla, a pak jsem použil trik, který jsem pochytil z nějakého mizerného westernu: šel jsem zpátky ve svých vlastních stopách až k nějakému stromu. Švihl jsem sebou na stranu, pryč ze svých stop, a podařilo se mi vytáhnout se do jeho větví.

Ok. Možná to nebyl úplně skvělý plán, bylo to ale všechno, s čím jsem byl schopný v dané chvíli přijít, a rozhodně to bylo lepší, než se pokoušet slepě sprintovat metr hlubokým sněhem. A nakonec to skutečně fungovalo.

Přinejmenším dost dlouho na to, abych na sebe zase začal být až trochu moc pyšný.

Díval jsem se, jak procházejí kolem mého stromu a zastavují se u břehu říčky. Byl jsem se sebou celkem spokojený a Hans, Fritz a Jurij (nebo jak si vlastně říkali) vypadali nějakou chvíli dost zmateně. Při hledání mé tělesné schránky dokonce párkrát píchli i do ostružiní, až se jeden z nich konečně lépe podíval na mé stopy. Myslím, že by ho to napadlo, v té chvíli ale dorazili psi a ti to zvládli rychleji. Nikdo nebyl moc pobavený, s výjimkou mě samotného, a ani to si nezískalo příliš velký ohlas.

Po zjetí mě společně se všemi ostatními poslali do simulovaného zajateckého tábora. „Simulovaného“ v tom smyslu, že nás nemohli zmlátit až do bezvědomí, pouštět elektrický proud do našich pohlavních žláz nebo nás zabít. Po osobní prohlídce se svlékáním a spoustě křiku a strkání mě hodili do „cely“ o velikosti vestavěné skříňky. Vůbec se tu nedalo sedět, takže to nejlepší, co jste mohli udělat, bylo zapřít se o jednu ze zdí a tak nějak viset ve vzduchu. V téhle pozici jste si mohli schrupnout tak na sedm nebo i osm vteřin. Nebyla to sice moc velká legrace, se skutečností se to

ale samozřejmě nedalo srovnávat. Pro mladého důstojníka, který strávil několik posledních let snahou získat univerzitní titul, důstojnickou hodnost, křídélka pilota a umístěnku jako stíhač, však tohle všechno bylo jako do obličeje vychrstnutý kbelík studené vody. Začala ve mně hlodat lehká a veskrze zneklidňující představa, že nejsem ani zdaleka tak důležitý, jak jsem si původně myslel.

Moc zábavné nebyly ani psychologické hry, které s vámi hráli. Hudba a hluk přehrávaný pořád dokola. A znovu. A rozhodně nešlo ani o nějakou lehkou směsici klasiky doplněnou pro uvolnění zvuky padající vody.

Byl tu začátek „Říkáš, že máš narozeniny“, společně s chechtáním čarodějnice a mým oblíbeným pláčem dítěte. Pořád kolem dokola. A ještě jednou. Myslím, že tohle mě tak na dobrých patnáct let odradilo od toho, abych měl někdy děti.

Hráli si s vaší psychikou a také vás fyzicky týrali, i když tomu, myslím, říkali „stresování“. Po čtyřech letech strávených u Sboru kadetů Texas A&M ale v daném smyslu neexistovalo nic, co by se mi mohlo dostat pod kůži. Přehrával jsem si v hlavě Pavarottiho, dokud neztratili zájem.

Kromě zkušenosti se zajateckým táborem tu byl i užitečný výcvik týkající se všech možných situací zahrnujících vaše přežití, techniku vyhýbání se kontaktu s okolím, šifry a další vybrané záležitosti, jejichž smyslem bylo zvýšit vaše šance na to, že z takového ordálu vůbec vyváznete živí. Dospěl jsem k názoru, že člověk má celkem smůlu už jen tím, že se ocitne v podobné situaci, a proto jsem dával dobrý pozor. Tohle všechno byly totiž drsné lekce, které někteří chudáci zažili ve Vietnamu na vlastní kůži.

Jak je ale typické v případě většiny vojenského výcviku, bohužel jsme právě vedli tu „poslední válku“. Nebo, chcete-li, válku s Ruskem, k níž nikdy nedošlo. Později jsem ale uvažoval, že pokud jsme byli vycvičeni k tomu, abychom bojovali se Sověty, Arabové by nám neměli působit příliš velké potíže.

Po této veselé krátké přestávce jsem odjel k primární záložní výcvikové jednotce (Replacement Training Unit, RTU) pro F-16. Ta se, díky bohu, nacházela v překrásném, prosluněném Phoenixu v Arizoně. Oklahoma mě vyhladovala po kulturní stránce a z Washingtonu jsem odjížděl takřka s omrzlými varlaty, takže Lukeova letecká základna se pro mě téměř rovnala nebi. Po sbalení všech svých věcí do modrého stin-

graye (z čehož jasně vyplývá, že jsem toho moc nevlastnil) jsem se objevil u hlavní brány Luke už úplně rozmrzlý a opět ve velmi sebejistém rozpoložení. Z toho jsem se ale dosti rychle vzpamatoval.

F-16 bylo tehdy pouhých devět let a představovala tu nejnovější a nej-svůdnější stíhačku v celém inventáři ozbrojených sil USA. Mimochodem, jen nezasvěcenci ji nazývají „Bojový sokol“ („Fighting Falcon“). Všichni ostatní jí totiž říkají „Zmije“ („Viper“), protože (a) při pohledu zepředu vypadá jako had nebo (b) připomíná stíhačku ze starší verze televizního seriálu *Battlestar Galactica*. Nebo obojí. Vyberte si, co se vám líbí.

„Zmije“ vstoupila do služby v roce 1979 jako lehký denní tryskáč a rychle ukázala, že toho umí mnohem více, než se původně očekávalo. Do značné míry to bylo díky její modulární koncepci vycházející z počítačové technologie, která umožňovala reagovat na vývoj techniky a zbraní jednoduchým rozšiřováním. F-16 je při leteckých soubojích smrtící, létat může ale jen s pomocí počítačů, vyvažujících její aerodynamickou nestabilitu. Tato úmyslná nestabilita se pak podobá pěstnímu zápasu, který začnete teprve v momentě, kdy je vaše pěst už v pohybu a téměř u svého cíle. Motor „Zmije“ má obrovský výkon a v kombinaci s nevelkými rozměry letadla vyvíjí větší tah než hmotnost samotné stíhačky. Díky této síle je F-16 schopná vydržet let s devíti G, což znamená, že by dokázala vymanévrovat jakoukoli hrozbu na světě. F-16 také používá k ovládání řídicích ploch místo tradičních lanek elektronické signály. Tento systém elektroimpulzního řízení („fly-by-wire“) kompenzuje její nestabilitu a pilotovi pomáhá po fyzické stránce zvládnout let s přetížením. Jak už ale bylo řečeno, ten má v sobě pro pilota vždy smrtící potenciál, protože obrovská síla vysokého přetížení odvádí krev z hlavy, může způsobit prasknutí chrupavky anebo natrhnout sval.

V průběhu dalších osmi měsíců jsem se tedy učil, jak svádět vzdušné souboje s pro mě novým typem stíhačky při rychlosti 800 kilometrů za hodinu. Bolest způsobovaná vybíráním výkrutů s přetížením osmkrát až devětkrát vyšším, než je síla gravitace, se stala každodenním zážitkem. Naučil jsem se, jak bojovat ve dvojici i ve dvou párech. Pomalu jsme také získávali způsobilost k používání všech typů zbraní, které F-16 mohla nést: tříštivo-trhavých bomb (General Purpose Bomb), střel vzduch-země, střel vzduch-vzduch a kanónu.

Učili nás o každé myslitelné nebezpečné situaci, která by v F-16 mohla nastat. Procvičovali jsme je během četných simulací a navždy se vryly do mé paměti, kde zaujaly přední místo. Na hodinách strávených v učebně a při prezentacích se dopodrobna rozebíraly a rozpitvávaly všechny systémy letadla, dokud jsme nevěděli, jak funguje každá ze součástí stíhačky. Proudový stíhací letoun o ceně zhruba 40 milionů dolarů pohybující se rychlostí 800 kilometrů za hodinu s živým člověkem uvnitř byl drahocennou komoditou. Měli jsme kvalifikaci pro létání ve špatném počasí kdekoli na světě a vyškolili nás i pro doplňování paliva ve vzduchu.

Dozvěděli jsme se základní údaje o nejrůznějších hrozbách, kterým bychom mohli čelit. Naučili jsme se, jaké silné a slabé stránky mají nepřátelské proudové stíhačky, protiletadlové systémy a střely země-vzduch. Důkladně jsme si osvojili i naše vlastní palubní ochranné systémy a protipatření, protože nám pravděpodobně jednou měly zachránit život. To samé se dělo znovu, a to mnohem podrobněji, když jsme nakonec dorazili k naší bojové letce. Jednalo se o proces, který se neustále upravoval, aktualizoval a kterým stíhací pilot opakovaně procházel po celou dobu své kariéry.

Na základně Luke jsme došli k zásadnímu zjištění, že zbraněmi jsme vlastně my, piloti. Úspěch či neúspěch operací stíhačů totiž spočívá na pilotech. To bylo jednou z mnoha věcí, které stíhacího pilota odlišovaly od dalších typů vojenských letců. Stíhačka byla koněm, který nás měl dostat do boje, samotný boj byl už ale jen a jen na nás.

Během druhé poloviny výcviku u RTU jsme dostali umístěnky k našim následným operačním stíhacím křídům. Tento proces byl sice volně založený na tom, oč jsme požádali, ale většinou určený tím, kde nás bylo zapotřebí. Na rozdíl od UPT jsme už ale v dané chvíli prokázali své kvality a měli jsme i svá křídélka, takže se našim přáním dostalo alespoň určité míry pozornosti. Má rodina přišla na slavnostní ukončení kurzu. Ukázala se tu dokonce i babička, a když jsem ji vzal, aby si prohlédla mou stíhačku, uvedla mě v úžas tím, že se zeptala, jak dlouhá je Pitotova trubice. Až po několika letech, po jejím pohřbu, jsem našel malý kousek papíru pokrytý jejím drobným a úhledným písmem, který obsahoval údaje o F-16. Byla to ta samá žena, která měla problémy dostat pas, protože se narodila na indiánském území ještě předtím, než se stalo součástí jednoho ze států.

UPT jsem zahájil ve třídě s jedenačtyřiceti studenty-piloty. Absolvovalo nás dvacet dva a z tohoto počtu nás ke stíhačům vybrali tři. Má třída RTU začala se třinácti piloty, z nichž absolvovalo jedenáct. Přibližně polovina z nich byla ženatá a většinou chtěli zůstat na jedné ze základen ve Spojených státech. To bylo ještě před první válkou v Zálivu a dalekosáhlými změnami, které armádě vtiskly jinou podobu. Tehdy ještě neexistovalo žádné dlouhodobé nasazení na nepěkných a nepříjemných místech. Život u letky byl celkem předvídatelný a skládal se především z výcviku a společenských akcí. Byl jsem svobodný a s výjimkou nejbližší rodiny také bez rodinných pout ke komukoli jinému ve Spojených státech. Chtěl jsem jet za moře a vidět svět.

Německo vypadalo jako hezké místo, a tak jsem na svůj seznam napsal tři zdejší základny, kde létaly F-16. První dvě z nich, Hahn a Ramstein, neměly v době mého umistovacího cyklu žádná volná místa, takže jsem se v závěru dostal tam, kam jsem chtěl až na posledním místě. O letecké základně Spangdahlem, která byla domovem 52. taktického stíhacího křídla, jsem nikdy předtím neslyšel, to mi ale nevadilo. Bylo to v Německu.

Studená válka pořád ještě probíhala se vši intenzitou a hlavním válečiskem byla Evropa. Měli jsme sice základny i na Dálném východě, tahle část světa mě ale příliš nezajímala.

Operační (to znamená nevýcvikové) letectvo se dělilo na několik velkých částí. Byly tu strategické letouny jako bombardéry, transportní letadla a tankery sloužící k doplňování paliva ve vzduchu. Úkolem bombardérů bylo letět do hloubi nepřátelského (sovětského) vzdušného prostoru a svrhnout jaderné bomby na ruská města. Transportní a tankovací letadla zas pro všechny zajišťovala dostatek zásob, výbavy a také plné nádrže.

Kromě nich tu byly i taktické stroje, jako stíhací letouny či typy využívané předsunutými návodčími a pro účely průzkumu. Přínejmenším v Evropě ale stíhačky fungovaly v zásadě jako „silniční retardéry“ – měli v úmyslu nás vrhnout do bitevní mely, abychom zpomalili ruské tanky. Rozsáhlý sovětský tankový úder, který měl proniknout celou Evropou až ke kanálu La Manche, se totiž podle obecně vžitého názoru měl odehrát v oblasti Fuldského koridoru na západoněmecké hranici. Toto území tvořilo úzký průsmyk v pohoří Hartzu a bylo považováno za ústřední bod úvodní tankové bitvy 3. světové války. Americká armáda a NATO kolem

něj přirozeně rozmístily své vojenské jednotky a vzdušný prostor nad ním byl rozdělen na úhledné šachovnicové úseky nazvané vyhrazenými operačními zónami (Restricted Operating Zone). Kreslily se mapy s rozlišovacími barvami, důstojníci, kteří nevěděli co se svým volným časem, bez oddechu sestavovali nejrůznější postupy a v průběhu tří desetiletí se všechno hezky a úpravně zorganizovalo. Byl tu ale jeden problém.

Bylo to naprosté šílenství.

Stáli jsme totiž proti nepříteli, který měl vůči nám přesilu deseti ku jedné a bez problému mohl celou západní Evropu proměnit v pustinu. Měli také jaderné zbraně, a kdyby vypukla skutečná, totální válka, bez mrknutí oka by je použili. To samozřejmě znamenalo, že jaderné zbraně bychom museli použít i my. A Evropa se svými překrásnými městy, řekami, uměním a dobrým vínem by se tak na celých několik generací stala obrovskou zářící parkovací plochou. Ve srovnání s touto válkou by všechny ostatní předchozí konflikty vypadaly jako dětská hra.

Jak už jsem řekl, bylo to naprosté šílenství.

Ještě ani dnes si nejsem tak úplně jistý, jak jsme se tomu všemu vlastně vyhnuli. Tenkrát jsem se ale geopolitickými úvahami moc nezabýval. Jako většina mladých válečníků i já byl jen celkem prostým nástrojem. Na ramenou jsem měl stříbrné distinkce, na prsou křídélka a létal jsem v bezva tryskáči. O to, s kým jsem měl bojovat, jsem se moc nestaral. Navíc, když jste jedním z těch hochů, co bojují, musíte věřit, že jste útočnější, dravější a mnohem smrtonosnější než ten chlápek, co sedí v kokpitu na druhé straně.

A my jsme *byli* ti nejlepší.

Piloti Královského letectva a možná i někteří z řad NATO by s tímhle výrokem nemuseli souhlasit, používali ale naši výbavu a prošli našimi výcvikovými programy. Měli jsme také generaci stíhacích pilotů, kteří během posledních dvaceti let zažili boj v jihovýchodní Asii. Ti z nich, co přežili a zůstali v USAF, byli většinou prvotřídní letci. Předávali dál taktiku a techniky, které je v boji udržely naživu, a spolu s nimi i spoustu dalších lekcí, které se z knih prostě nenaučíte. Naučili mě i to, jak přemýšlet. Přinejmenším z taktického hlediska.

V době, kdy jsem dorazil na místo určení, se 52. křídlo skládalo ze 480., 81. a 23. taktické stíhací letky. Bylo to křídlo „Divokých lasiček“, s letadly určenými k vyhledávání a ničení zařízení nepřátelské

protivzdušné obrany, a já skončil jako pilot 23. taktické stíhací letky – slavných „Bojových jestřábů“ („Fighting Hawks“). Byla ale poněkud neobvyklá, protože v ní létaly dva typy letadel: důstojné a ctihodné F-4G, které zbyly z války ve Vietnamu, a F-16C, které se v řadách USAF ještě do žádné války nezapojily. Zjistil jsem, že jedním velkým důvodem, proč jsem se dostal k 52. křídlu, bylo to, že sem nechtěli skoro žádní piloti F-16. Křídlo pak disponovalo směsicí typů letadel, protože v letectvu se sice rozhodli nahradit stárnoucí F-4G, neuvažovali už ale příliš o tom, co dají na jejich místo.

Existoval tu generační rozdíl. Vlastně dva generační rozdíly. Jeden mezi piloty a druhý v případě letadel. Většina pilotů byli skvělí kluci a na F-4 zůstávali, protože je, v rámci zvláštního vztahu mezi muži a jejich stroji, měli rádi. Ostatní měli už jen několik let do důchodu a nechtěli se učit nové technologie nebo si přivodit prodloužení služby o několik dalších roků, které by od letectva dostali odměnou za svůj výcvik.

A tak jsem se ocitl v novém světě. V tom skutečném. Od Fuldského koridoru a vodku nasávající ruské hordy jsme byli méně než deset minut letu. Tady se nikdo moc nestaral o naleštěné boty nebo triviální týlové hlouposti. Sdělili nám také, že pokud skutečně k něčemu dojde, naše průměrná životnost bude zhruba devadesát sekund. Taková informace dost ovlivní vaše vyhlídky.

Tváří v tvář jsem se setkal i s další zvláštní formou života: něčím, co se nazývá EWO. Byla to zkratka pro „důstojníka pro elektronický boj“ (Electronic Warfare Officer) a já žádného z nich do té doby ještě nepotkal. Zaráželo mě, že armáda dokázala najít někoho, kdo měl s vámi létat na zadním sedadle stíhačky bez jakékoli kontroly nad svým vlastním osudem. Viděl jsem *Top Gun* i to, jak umírá Goose, a nejasně jsem chápal, že v některých letadlech, většinou u námořnictva, létají takoví lidé. Nikdy jsem ale žádného z nich nepotkal.

Armáda přitom disponovala takovými letadly ještě i v roce 1988. USAF mělo své F-4G, F-15E a F-111, zatímco námořnictvo používalo F-14 a EA-6. Jako sebestředný pilot F-16 jsem jim nikdy nevěnoval žádnou pozornost. Jak jsem se později dozvěděl, právě to bylo jedním z vytyčených cílů výcvikového programu na F-16. Hudbou budoucnosti byl totiž

jednomístný víceúčelový letoun. To znamená tryskáč, který umí spoustu věcí a potřebuje k tomu jen jednoho člověka.

Samozřejmě předtím, než se objevila F-16, tu byla celá hromada jednomístných bojových tryskáčů jako F-86, F-104, F-105 atd., budoucnost ale podle Pentagonu spočívala v ještě pokročilejší technologii. Technologii, která kokpit s displeji vylepší natolik, že jeden pilot bude moci dělat to, co předtím celá osádka. Tuhle filozofii nám cpali do hlavy už od samého začátku.

Jedno místo, jeden motor, zlato.

Je to úžasné motto.

Zkrátka, spoléhej se sám na sebe, protože když to neuděláš, neuspěješ. Tohle nám kázali, tímhle nás krmili, míchali nám to do pití a tenkrát se už z toho stal zvyk. A proto jsme ani já, ani ostatní poručíci na F-16 nebyli připraveni, že náš létající svět s námi budou sdílet lidé, kteří nejsou piloty. Aby to bylo ještě horší, celou řadu EWO „proprali“ při pilotním výcviku nebo se jim do něj ani nepodařilo dostat. Tak blízko akci, jak jen mohli, se dostali tím, že se z nich stali „zadáci“ („backseater“). Bůhvíjak velký rozdíl nepředstavovala ani skutečnost, že nosili stejné letecké kombinézy a nášivky, třebaže s odlišnými křídélky. S příchodem F-16 ale pochopili, že jejich čas má své meze, což rozhodně nezlepšilo jejich přístup k věci ani naše přijetí. Stejně to bylo i s příjezdem hejna mladých pilotů jednomístných stíhaček, kteří právě začínali svou kariéru.

POKAŽDÉ KDYŽ PILOT PŘIJDE NA NOVOU ZÁKLADNU, PROJDE určitým výcvikem. Nezáleží na tom, kdo je ani jakou hodnotu má. Prostě je tu nějaký výcvikový program, který je, samozřejmě, ušitý na míru úrovně jeho zkušeností a jeho předchozí kvalifikace. Přezkoušení mých dovedností, jako v případě všech ostatních nových a nezkušených přírůstků, bylo velmi angažované. Navzdory předchozím dvěma rokům neustálého výcviku jsem byl pořád FNG (Fucking New Guy; „zasranej nováček“). Nebyl jsem ještě MR (Mission Ready; „připravený pro bojové mise“), protože tahle kvalifikace byla celkem správně vyhrazená pro frontové bojové jednotky. Letka v Německu by nikdy nesvěřila připravenost svých pilotů instruktorům, kteří seděli doma na arizonském slunci. Jednotlivé základ-

ny měly také kromě toho specificky vymezenou oblast zodpovědnosti. Na některých byly primárně bitevní jednotky pro napadání pozemních cílů, jiné zas obstarávaly jaderné údery nebo noční útoky. Oficiálním úkolem 52. křídla bylo potlačení nepřátelské protivzdušné obrany (Supression of Enemy Air Defense, SEAD). Práce pro „Divoké lasičky“.

První let tohoto či kteréhokoli jiného místního výcvikového programu se nazýval „orientace v místní oblasti“ (Local Area Orientation, LAO). Byla to „jízda“ ve stylu rozkoukej se a nauč se příslušné postupy a místní orientační body. Vždy se odehrávala s pilotem-instruktořem (Instructor Pilot, IP) a jako všechny cvičné akce byla známkováná. Protože se jednalo o smíšenou letku, vedoucím letadlem byl F-4G, takže jsem dostal instruktora-pilota a instruktora-EWO, což opět představovalo něco, s čím jsem se do té doby ještě nikdy nesetkal.

Plánování taktické mise začíná minimálně jeden den předem, a protože jsem byl typický FNG třídy A, chtěl jsem hned napoprvé udělat dobrý dojem. Celé dny před vlastním letem jsem proto zíral do map, mluvil s ostatními piloty a dělal všechny ostatní věci příslušející FNG. V každé elitní jednotce číhá celá spousta nástrah a stíhací letky se v tomto smyslu nijak neliší. S nováčky se zachází s obezřelou opatrností, dokud se neošvědčí, což bylo přesně to, co jsem měl v úmyslu urychleně udělat.

Starší hoši, co už byli i v jiných letkách, toho neměli před sebou tolik jako někdo v mé kůži. Nikdo ale nedostane prostor k oddychu, dokud se výkony nesrovnají s papíry. A tak by to i mělo být. V sázce je totiž až příliš mnoho životů a šíleně drahé vybavy. Takže ostatní k vám byli dostatečně milí, ale tak trochu odtaziť, protože FNG vám mohou ublížit.

Po plánování, brífinku a odbytí složitých tanečků kolem nastartování stíhačky, jejího prověření a přesunu na vzletovou dráhu jsem byl konečně ve vzduchu. Bylo povznášející, že tu jsem, a byl jsem také pevně rozhodnutý neudělat žádnou chybu.

Německo bylo zelené a do dáli se táhnoucí zvlněné kopcovité údolí Mosely bylo poseté čistými městečky s červenými střechami. Proháněli jsme se sem a tam, procvičovali létání ve formaci, v malé výšce a také orientaci v dané oblasti. Byl jsem jen pouhé „číslo“, což znamenalo, že jsem téměř vždy letěl s vedoucím formace. Do mé poněkud omezené zodpovědnosti proto náleželo neztratit vedoucího z očí, nesrazit se s ním a nena-

razit do země. Stejně jako v případě každé jiné mise se pak známkovalo, vyhodnocovalo a probíralo všechno, k čemu došlo od prvního hlášení ve vysílačce až po přistání.

Po devadesáti minutách jsme se vrátili, přistáli a setkali se opět v té samé místnosti, kde následně proběhlo vyslechnutí hlášení. Byl jsem zpočený, trochu napumpovaný a celkem spokojený sám se sebou. Většina mise se odehrála při 800 kilometrech za hodinu a já strávil většinu času tím, že jsem zíral na phantom a držel svou pozici. To sice znamenalo, že jsem ve skutečnosti příliš netušil, kde přesně právě jsem, z očí jsem ho ale neztratil a neprovedl jsem ani žádnou hloupost. Ve značně nesmlouvavém světě létajících stíhačů to bylo na nováčka při jeho prvním letu celkem dobré. Alespoň jsem si to myslel.

Takže když se potom instruktor-EWO, ne pilot, naklonil přes stůl a začal na mě ukazovat prstem, zatímco podával výčet mých neodvratných prohřešků, nevěděl jsem vůbec, co mám dělat. Byl tady prostě chlap, který neuměl létat s letadlem a dával mi instrukce týkající se létání. Už se nepamatuji, jak to začalo, po několika minutách to ale skončilo takto:

Řekl: „Vaše taktická formace byla trochu široká... a byl jste také příliš vzdálený od její linie. Musíte zůstat v úplně stejné úrovni.“

„A proč?“

„Proč?“ Vypadal překvapeně a všiml jsem si, že na čele mu vystoupila žíla. „Protože očekávám, že právě tam vás uvidím, a když tam nejste, pak vás nemůžu najít. Zabírá to drahocenný čas a taky mi to leze krkem.“

„Proč vůbec záleží na tom, abyste mě viděl?“

„Prosím?“ Jeho pohled ztvrdl, sevřel ústa. Koutkem oka jsem zachytil instruktora z F-4, který přestal psát do známkovací tabulky a vzhlédl.

„No... nejste pilot, tak proč záleží na tom, jestli mě vidíte, nebo ne?“ Rty EWO zmizely a jasné si vybavuji, že jeho obličej získal sytou, temně rudou barvu. Jako kdyby pod jeho kůži právě praskla každá céva, kterou měl. „Myslím, jestli nemáte spoustu práce s něčím, co právě děláte na zadním sedadle?“ Jako například s natahováním hodin? To jsem neřekl, ale myslel jsem si to.

Opravdu to byla naprosto nevinná otázka. Bez diskuze. Právo odporovat jste si totiž museli zasloužit. Byl jsem jen zmatený.

EWO ale vydal pouze nevýrazný přiškrcený zvuk, zatímco se usilovně snažil obsáhnout neskutečnost toho, co jsem právě řekl. Viděl jsem, jak

se jeho ústa němě otevřela a zase zavřela, vypadal úplně jako ryba. Seděl tu s hloupým a ohromeným výrazem na tváři. Spousta lidí na F-4, včetně jeho samotného, si jako pozůstatek 70. let 20. století nechávala hrozný knír, který se teď vztekem a nevolí celý naježil. V jeho očích jsem byl nula. „Zasranej nováček.“ A v jeho vlastním světě hrál on sám roli nižšího božstva, které „kokosům“, jako jsem byl já, milostivě předávalo své znalosti. Kdyby byl pilotem, poslouchal bych bez jakýchkoli otázek nebo poznámek. On ale pilotem nebyl, a to v mém světě zase znamenalo, že mi neměl co říkat, jak mám dělat svou práci.

Když instruktor-pilot z F-4 několikrát zamrkal a podařilo se mu odkašlat, byl jsem doslova jedno ucho, na záchranu už ale bylo pozdě. Když mě pak táhl ven z instruktážní místnosti, přísahám, že jsem viděl podrážky bot EWO, jak čouhají ze stropu, protože jeho zbývající část právě vystřelila nahoru a proletěla střechou.

Takže jsem neodstartoval právě hladce.

Pro osazenstvo F-4 také každý letový brífink končil frází „Nezapomeňte na věci týkající se spolupráce osádky“, načež spolu piloti a EWO začali rozmlouvat. Několik dní po incidentu s explodujícím EWO jsem seděl na brífinku čtyřčlenného roje, když vedoucí formace uzavřel svou řeč výše uvedeným výrokem. Druhý pilot F-16, také poručík, začal poté s úžasným komediálním talentem, avšak špatným načasováním, promlouvat ke svým prstům. Byla to vlastně jeho osádka, ne? Hochy z F-4 to sice *vůbec* nepobavilo, já se ale díky tomu vyhnul problémům. Jak je vidět, nebyl jsem jediný případ.

Někteří z EWO byli zahořklí chlapi „propraní“ během leteckého výcviku, kteří se zuby nehty drželi své k zániku odsouzené profese. Několik jich žilo jen proto, aby zesměšňovali mladé stíhací piloty, protože my jsme byli neustálou připomínkou toho, co oni sami nikdy nemohli dosáhnout. Celá řada z nich však měla také skutečný talent, což jsem si celkem rychle uvědomil. Po pouhých několika sekundách poslechu zvukového signálu z našeho výstražného zařízení (RWR) tak byli například schopni okamžitě určit, jaký druh nepřátelského radaru se do vás pokouší „zakousnout“. Ti dobří věděli vše o nepřátelských systémech, s kterými jsme se měli, podle svého přesvědčení, jednoho dne utkat. Několik málo jich dokonce umělo identifikovat jednotlivé radary podle jejich specif-

kých tónů a rádi se o tajemství tohoto svého umění podělili. Pro mladého důstojníka, jako jsem byl já, to bylo naprosto ohromující a snažil jsem se vše vstřebat. Do té doby, než se na scéně objevila odpovídající technologie, byli totiž srdcem misí „Divokých lasiček“ právě EWO.

PŮVODNÍ SA-2 SE SVÝMI RADARY FANSONG BYLY ZKONSTRUOVÁNY k ničení bombardérů a průzkumných letadel. Díky rušičkám, ochranným prostředkům a výstražným zařízením se sice síly alespoň trochu vyrovnaly, tou nejúčelnější obrannou taktikou ale pořád zůstávalo létání v malých výškách.

Všechny radary mají totiž ve svém pokrytí mezeru, hluché místo nazývané „soutěska“. Hluchým místem FANSONGu byla jeho neschopnost odlišit signál odražený od cíle od mnohem masivnějšího odrazu způsobovaného planetou Zemí. Pokud jste tedy letěli dostatečně nízko, mohli jste se skrýt v „rušivém pozadí“ země a radar vás neměl šanci uvidět – jako když máte na sobě černé triko, abyste se schovali ve tmě. Když vás pak radar nevidí, nemůže vás ani vystopovat a zničit. A pokud už předtím došlo k odpálení střel a odkrytí jeho pozice, můžete systém přelstít tak, že prudce klesnete a letíte ve velmi malé výšce. Tento způsob letu je sice pro většinu velkých letadel v praxi neproveditelný, pro stíhačky je ale naprosto ideální.

Einstein, otec válečné taktiky, správně uvedl, že po každé akci následuje příslušná reakce. Po Vietnamu začali všichni létat nízko, takže aby reagovali na hrozbu přicházející z malých výšek, sovětská a americká inženýři vyvinuli systémy, které neměly téměř žádné hluché „rušivé pozadí“, protože sledovaly rychlost letadla. Tyto střely bylo zároveň možné odpalovat s vizuálním naváděním za pomoci kamer, protože stíhač v malé výšce je přeci jen lépe viditelný než v 6000 metrech.

Nové radary byly navrženy tak, aby byly rychlejší a přesnější.

Musely totiž najít svůj cíl, zaměřit ho a odpálit rakety v řádu vteřin spíše než minut. Navíc byly teď také mobilní. Velká nehybná odpalovací zařízení střel země-vzduch, jako v případě SA-2, nebylo těžké spatřit, a proto bylo lehké se jim vyhnout. Pokud se tedy ovšem nenacházela v blízkosti důležitých cílů, které jsme potřebovali zničit. Sověti si toho byli vědomi a vyvinuli

obzvláště nepříjemnou řadu mobilních odpalovacích zařízení, přičemž současně zlepšili také svá protiletadlová děla. Tyto systémy pak zaplnily mezery ve výškovém a dálkovém pokrytí a kvůli překrývajícimu se jištění byly rozmístěny i kolem větších strategických objektů. Jejich mobilita byla vysoká a přidělili je k pozemním jednotkám, kterým poskytovaly protivzdušnou obranu. To znamenalo, že jich byla celá spousta a že mohly být kdekoli.

Typ nové generace, s názvem SA-6, se objevil ve službě koncem 60. let 20. století. Tento mobilní PLRK na pásovém nosiči používal radar STRAIGHT FLUSH a každá baterie disponovala zhruba dvaceti čtyřmi raketami. NATO mu dalo název „VÝNOSNÝ“ (GAINFUL), protože na každý raketomet připadaly tři střely, Sověti jej však znali jako „KUB“, což znamená „kostka“. Navádění obstarával radar sloužící při odpálení střel, takže řídicí povely v průběhu celé akce přicházely přímo ze STRAIGHT FLUSH. V poslední fázi svého letu však tato střela „vidí“ signál odražený od cíle a nastaví se na svůj vlastní kurz. Tento systém nese název „poloaktivní radarové navádění“ (Semi Active Radar Homing, SARH) a je mnohem smrtonosnější než „povelové navádění“ (Command Guidance), protože doba reakce je v jeho případě mnohem kratší.

Sovětské SA-6 byly, mimo jiné, prodány i do Egypta, kde měly na svědomí většinu ztracených F-4 Phantom a A-4 Skyhawk izraelského letectva během války Jom Kippur v roce 1973. V údolí Bikáa je pak použili, třebaže nepříliš úspěšně, také Syřané. Na konto SA-6 jde i sestřel přinejmenším jedné americké F-16 za první války v Zálivu a další v Kosovu.

Dále je tu SA-8 GECKO. Ačkoli tento systém vypadal tak trochu jako šestikolový karavan Winnebago, nebyla s ním vůbec žádná legrace. Je neobyčejně pohyblivý a jeho zaměřovací radar LANDROLL se zapne, najde si vás, předá informace střele a provede odpal za pouhých několik vteřin. Jedná se také o prostředek pro boj na krátkou vzdálenost, takže na reakci vám v každém případě nezbývalo mnoho času. Jakmile se vám totiž na radaru ukázala SA-8, museli jste jednat okamžitě, nebo jste se nedožili toho, že budete moci zaútočit vy sami.

A byly tu i další. Jedním z nejnebezpečnějších systémů vůbec byl ROLAND vyráběný Francouzi, kteří byli tak hodní, že ho prodávali každému, kdo přišel s hotovými penězi. Od té doby, co zemřel Napoleon, jsou sice mizernými bojovníky, vojenskou techniku a výbavu ale uměli dělat

dobrou. Dalšího zlepšení a sériové výroby ve velkém se dočkaly i přenosné systémy nazývané MANPAD, které byly nebezpečné zejména pro nízko létající stíhací letadla. Jejich infračervené navádění (IR) se totiž zaměřovalo na zdroje tepla a vy jste nedostali vůbec žádnou výstrahu, pokud jste náhodou nespatriili přímo jejich odpal. V daném případě jste je pak mohli setrást pomocí série světlic. Vždy jich ale bylo více než jedna a upozorovat takovou střelu je téměř nemožné. Tyto systémy infračerveně naváděných střel země-vzduch jsou nenáročné na obsluhu, levné a pro země třetího světa naprosto ideální.

Americkou armádu po dlouhou dobu fascinovaly radarem naváděné střely země-vzduch. Byly přesnější, měly delší dosah a bylo mnohem těžší proti nim bojovat. Problém však spočíval v naší domněnce, že na vyspělou technologii přešli i všichni ostatní. Americkým stíhačkám proto chybělo jakékoli výstražné zařízení pro infračerveně naváděné střely. Jediná výstraha, kterou jste dostali (pokud vůbec), tudíž přišla, až když ty hrozné věci prosvíštěly kolem překrytu vašeho kokpitu nebo když vybuchl váš motor.

ZNAČNOU ČÁST ROZVRHU NOVÉHO PILOTA ZABÍRALO STUDium silných a slabých stránek nepřítele a jeho výstroje a výzbroje. Musel se naučit i místní letové postupy, zůstat na úrovni, kdy bude schopen létat podle přístrojů, a zdokonalit své bojové schopnosti. Byly tu také všudypřítomné testy – písemné zkoušky, zkušební „jízdy“, namátkové hodnocení a formální výcvikové programy nazývané „zvyšování kvalifikace“ (*upgrading*). Bylo to všepohlcující a nebralo to konce.

A já jsem zbožňoval každíčku minutu.

Po počátečních dvou letech, kterých je zapotřebí jen k tomu, aby mohl nastoupit ke stíhací letce, je z pilota pořád pouhé „číslo“. Aby se dostal na seznam „připravených pro bojové mise“, musí následně projít dalšími třemi až čtyřmi měsíci přezkoušení v nejrůznějších misích, které spadají pod zodpovědnost jeho letky. Je však stále „číslem“, takže „nahoru“ jde vždy jen s „vedoucím letu“.

Existují vedoucí letu dvoučlenných a čtyřčlenných rojů, což znamená piloty, kteří zvládají řídit primární bojovou formaci dvou letounů, nebo ty,

kteří jsou schopni vést dvě dvojice. Dvoučlenný roj (*two-ship*), nazývaný také „jednotka“ (*element*), je základní bojovou dvojicí. Ty se pak v závislosti na typu akce obvykle slučují do čtyřčlenných (*four-ship*), šestičlenných (*six-ship*), nebo dokonce i větších uskupení.

Postup směrem vzhůru přes nejrůznější úrovně stíhacího létání se nazývá „zvyšováním kvalifikace“. Každé „číslo“ touží po tom, aby se stalo vedoucím letu, a jeho výstup na tuto první důležitou úroveň je striktně záležitostí výkonů a individuálních schopností. V sázce jsou totiž životy. Ať už na zemi, nebo ve vzduchu. Pokaždé, když roj vzlétne, dochází také k riziku ztráty desítek milionů dolarů, takže celá věc není jen tak. Po roce či dvou v roli „čísla“ se jméno mladého pilota objeví před piloty-instruktory určité letky na jejich pravidelné týdenní schůzce a diskutuje se o jeho záznamech. Mezi ně patří veškeré jeho kontrolní „jízdy“, počty dosažených bodů při testech a dosavadní výkony při přezkoušeních týkajících se jeho bojové kvalifikace (Mission Qualified, MQ). Posuzuje se jeho přístup a především také jeho zralost. V daném případě se ale jedná výhradně o zralost profesní a o rozhodovací schopnosti ve vztahu k létání. Kdyby nás totiž posuzovali podle zralosti prokazované v „Klubu D“, my všichni bychom byli pořád jen pouhými „číslý“.

První zvýšení kvalifikace je důležité, protože předchází tři až čtyři roky jste jen následovali ostatní, učili jste se a obecně vzato jste se pokoušeli zůstat naživu. Přestože na sedačce jednomístné stíhačky existuje značná míra autonomie, pořád je tu někde blízko nějaký zkušenější pilot, který plánuje, řídí a dělá většinu rozhodnutí. Prostě vede. Takle změna mentality představuje první velký krok.

Samotný program je celkem jasně daný. Jako všechny ostatní výcvikové a kvalifikační programy, i on má dobrou organizaci. Odbývá se podle učebního plánu, který vytyčuje minimální požadavky ve všech součástech každého jednotlivého výcvikového letu a s nimi i úroveň profesních znalostí, potřebnou k jeho úspěšnému absolvování. Všechno se známkuje.

Jednou z nejzávažnějších překážek potenciálního vedoucího letu je zvládnout umění brífinků, které nemají trvat déle než půl druhé hodiny. To sice zní jako spousta času, můžu vám ale říct, že ve skutečnosti to tak není. Kromě zcela výjimečných případů pomáhali piloti, kteří se zúčast-

nili příslušné mise, s jejím plánováním už předchozí den. Instruktažní místnosti stíhací letky se v době míru nacházejí v její části zvané „Sejf“. Ta leží za obrovskými kovovými dveřmi, které se podobají bankovnímu trezoru, a obsahuje všechny utajované informace, nutné k provádění jejich nejruznějších operací. Dvnitř se nedostane nikdo kromě pilotů a chlápků od rozvědky. Místnosti jsou velké zhruba tři krát pět metrů a zařízené tak, aby pojaly brífink čtyřčlenného roje. Piloti sedí kolem stolu ve středu místnosti, vedoucí letu stojí vpředu a hovoří. Jsou tu mazací tabule pro rozkreslení detailů a taktických variant. Posuvné panely na přední stěně obsahují věci, které jsou pro většinu misí „standardní“: předpisy pro používání zbraní, nejruznější operační údaje, pozemní operace atd.

Vedoucí letu je zodpovědný za organizaci a „tok“ brífinku, který začíná sjednocením času – seřízením hodinek. Pak se probírá „Přehled“, nástin postupu předpokládané mise. Říká se mu „Mateřství“ a zahrnuje veškeré netaktické aspekty toho, jak tryskáče dostat ze země, od základny, k základně a potom zpět na zem. Instruktaž probíhá ohledně způsobů vzletu (s přidavným spalováním nebo bez něj), připojení se k formaci, tras, spojení i očekávaných postupů při návratu na základnu. Tyto akce se do značné míry liší v závislosti na úrovni zkušeností zúčastněných pilotů, požadavků ohledně výcviku a také počasí. Důležitou součástí každé fáze brífinku tvoří plány pro případ nouze. Jak má čtyřčlenný roj operovat jako roj trojčlenný, když se jeden z tryskáčů rozbije? Kdo povede let, když to vedoucí schytá? Doplnění paliva ve vzduchu, postupy pro noční létání a hromada dalších „a co kdyby“. Změny v pořadí jsou nekonečné. Rychle a stručně se projdou i mimořádné události – stejným způsobem jako se budou řešit při rychlosti 700 kilometrů za hodinu. Vždy je tu také konkrétní nouzový postup (Emergency Procedure, EP), v jehož případě se diskutuje o příčinách, známkách a řešeních.

Při typické instruktaži trvá diskuse a probírání výše zmíněných věcí zhruba dvacet minut. Pak se dostane na řadu samotná mise. Tato část má název „Maso“ a zabírá zbývající čas. Dejme tomu, že se jedná o akci „Divokých lasiček“, jejichž úkolem je najít a zničit baterii SA-6 chránící cíl, na který mají zaútočit bitevní letadla. Prvním krokem „Masa“ je vyložit „Celkový obraz“, kam patří složení úderné skupiny, jejich kurzy do oblasti cíle, volací znaky, rádiové frekvence a načasování. Jsou vyhodnoceny