

# ROBIN OLDS

ve spolupráci s Christinou Oldsovou a Edem Rasimusem

## S'ÍHACÍ PILOT

PAMĚTI

LEGENDÁRNÍHO ESA

ROBINA OLDSE

# Stíhací pilot

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
**www.cpress.cz**  
**www.albatrosmedia.cz**



**Robin Olds**  
**Stíhací pilot – e-kniha**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2019

Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

**ALBATROS**  **MEDIA**

# STÍHACÍ PILOT



***PAMĚTI LEGENDÁRNÍHO ESA  
ROBINA OLDSE***

**ROBIN OLDS**

*ve spolupráci s Christinou Oldsovou  
a Edem Rasimusem*

 **C P R E S S**

2019



*Bojovníkům, kteří vyrážejí za hranice naší země, aby vyhledávali  
a poráželi její nepřátele, těm, s nimiž jsem sdílel širé nebe, těm, které  
jsem za celá ta léta poznal, i těm, kteří, jak doufám, v této tradici  
budou pokračovat v následujících letech: Americkým stíhacím pilotům*



# BSAH

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| Předmluva                           | 9   |
| Boj                                 | 11  |
| Léta dětství a dospívání            | 15  |
| Pilotní výcvik                      | 31  |
| Do války                            | 44  |
| Drobná událost zvaná Den D          | 58  |
| Žár mnoha bitev                     | 76  |
| Konečně vítězství!                  | 99  |
| Mustangy a pěkná mela               | 121 |
| Dovolená, druhý turnus a domů       | 147 |
| Opět doma                           | 166 |
| Život v rychlém pruhu               | 190 |
| Výměnný pobyt u RAF (1948)          | 223 |
| Na F-86: March, Pittsburgh, Stewart | 244 |
| Landstuhl a Libye                   | 257 |
| Z Pentagonu až na Shaw              | 277 |
| Phantom a válka                     | 301 |
| Bolo                                | 330 |
| Rolling Thunder                     | 344 |
| Závěrečný boj                       | 381 |
| Bolestný návrat domů                | 414 |

|                   |     |
|-------------------|-----|
| Akademie          | 428 |
| Inspekce a konec  | 449 |
| Poslední přistání | 462 |
| Poděkování        | 467 |

# PŘEDMLUVA

**E**XISTUJE JEN JEDEN SVĚDEK NĚČÍHO ŽIVOTA, A TÍM JE ČLOVĚK, který jej sám prožil. Nikdo jiný nezná takový život v jeho celosti a úplnosti. Manželka se možná se svým chotěm dokonale sblíží, i ona však zahlédne jen ty z jeho částí, které spolu sdíleli. Sourozenci si mohou myslet, že svého bratra či sestru dobře znají, ale myšlenky, které si člověk nese v sobě, náleží výlučně jemu samému. Blízí přátelé spolu dokážou bez problémů sedět jen tak v tichu, avšak minulým událostem a zážitkům, které se odehrály mimo jejich přátelství, je schopen porozumět opět pouze daný člověk. Lidem kolem sebe ukazujeme mnoho odlišných tváří.

Pokud se životopisec snaží vyprávět příběh člověka v jeho celistvosti, nevyhnutelně spěje k nezdaru. My máme v tomto případě štěstí, protože tato kniha není životopisem. Je kronikou života, vyprávěnou slovy dotyčného člověka. Robina znali mnozí z nás. Někteří se s ním seznámili v dětství, jiní jako spolužáci, další jako nadřízení či podřízení, ostatní jako přátelé. Každý z nás spatřil jednu ze stránek jeho života, ale bez Robinových spisů a vzhledu poskytnutého jím samým by neexistoval obrázek člověka jako takového.

S Robinem jsem hovořil před několika lety, kdy jsme debatovali o jeho povinnosti dát příběhu vyprávěnému z jeho vlastní perspektivy knižní podobu. Zeptal jsem se ho, jestli mu mohu nějak přispět: provádět redakci textu, v případě nutnosti psát pod jeho jménem nebo mu jednoduše pomoci knihu dostat k vydavateli. Stárl a jeho příběh nesměl zemřít spolu s ním. Jeho reakce na mou nabídku byla v klasickém Robinově stylu.

„Už jsem to napsal. Je o to postaráno. Mám to hotové.“ Ohledně toho jsem choval jistě pochybnosti, a proto jsem se otázel, jestli bych si knihu mohl přečíst a pomoci mu s její přípravou k vydání. Mé podezření se jen potvrdilo, když odpověděl, že pro něco takového není její text ještě úplně připravený. Aby udělal tečku za naší konverzací, „zabodl“ do mě

svůj pohled, z něhož jsem vyčetl, abych si bez ohledu na naše přátelství raději dával pozor, kam šlapu. „A nikdo mi nebude podsouvat něco, co jsem neřekl.“

Ne ale vždy neznamená ne, a tento příběh byl až příliš důležitý na to, aby upadl v zapomnění. Pokaždé když jsem se s ním setkal, jsem na knihu znovu zavedl řeč a o pamětech jsem mluvil i s jeho dalšími blízkými přáteli jako Bobem Titusem, Billem Sparksem, Lesem Pritchardem, Jackem McEnroem a Stanem Goldsteinem. Jack prohlásil, že některé části už viděl, alespoň v podobě hrubých poznámek. Popsal je jako změřt nejrozumnějších střípků načrtnutých za všechna ta uplynulá léta, roztroušených tu a tam. Požádal jsem ho, aby Robina přemluvil, ať s tím začne něco dělat. Celá skupina se mnou souhlasila, ale Robin celou věc nadále odkládal. Říkalo se, že do Steamboat Springs přijeli dokonce i generál Chuck Horner s Tomem Clancym, kteří Robina chtěli přesvědčit, ať slavného spisovatele nechá, aby mu pomohl. To se ale nikdy nestalo.

Když Robin onemocněl, vypadalo to, že jeho kniha se nikdy nestane skutečností. Během posledních měsíců jeho života s ním zůstávala jeho dcera Christina a on získal její slib, že celý projekt dotáhne až do konce. Odkázal jí také rozsáhlou sbírku písemností, fotografií, dokumentů a pamětihodností, které měly připravit půdu pro její práci. Trávil s ní dny naplněné vyprávěním svých životních příběhů, a když nás nakonec opustil, měli jsme vše, co bylo nutné k sepsání této knihy.

Bylo mi obrovskou ctí, že jsem mohl pomoci s tímto dílem. Doufám, že jsem dotyčného člověka vykreslil pravdivě, a věřím, že jeho moudrost a zkušenosti nám všem umožní nahlédnout, jak jeden velký muž prožil svůj neveselý život.

Ed Rasimus,  
prosinec 2008

# 1

## BOJ

**N**APLNIL MĚ NEODBYTNÝ POCIT VZRUŠENÍ. MÁ 479. STÍHací skupina byla v čele, předsunutá před dvě bombardovací skupiny. Nebyla k nim připoutaná jako blízký doprovod, ani netrčela vzadu za svazem bombardérů, kde mohla doufat jen v zametání drobků. „Hub“ Zemke nás dostal tam, kam jsme podle mého pevného přesvědčení patřili: na samotný hrot kopí. Jako čerstvý velitel roje jsem byl připravený. Měl jsem dva sestřely a chtěl jsem další. Počasí bylo dobré, nebe jasné. Nabrali jsme výšku a přešli do Zemkeho vějířové formace, takže jsme ovládali slušnou část oblohy. Teď už nám jen scházelo, aby se ukázali i Němci. A neexistoval žádný dobrý důvod, proč by to neměli udělat.

Od vylovení v Normandii jsme válku přenesli až na samotný Hitlerův práh. Nastal čas odplaty za příval bezohledného teroru, jemuž vystavil Británii. Pouštěli jsme se stále hlouběji nad území Německa a měli jsme z toho dobrý pocit. Se Zemkem u kormidla se 479. skupina konečně začala dostávat na užší seznam jednotek vyčleněných pro ty „dobré“ mise 8. letecké armády. Postřelování vlaků a zásobovacích konvojů nebylo špatné, příležitostné bombardování mostů nebo zásobovacích stanovišť bylo nezbytné. My jsme ale toužili po vzdušném boji. Bombardéry shazují bomby, stíhací piloti se pouštějí do soubojů. Takhle to prostě mělo chodit.

Nad Severním mořem jsme žádnou reakci neočekávali a výraznější odezvu jsme nezaznamenali ani nad Holandskem. Když se celé uskupení začalo stáčet jihozápadním směrem, vysunul jsem Modrý roj trochu dále doleva. Křídla byla totiž místem, odkud jste nepřítel mohli zpozorovat

dříve než ostatní. Se 479. skupinou pohybující se před čelem bombardovacích formací – a 434. letkou rozvinutou doleva – se můj roj nacházel na nejzazším konci levého křídla vedoucí sestavy. Své hochy jsem předtím informoval, že se lehce vzdálíme, abychom si zajistili slušnou šanci střetnout se s nepřítelem jako první. Podíval jsem se přes levé rameno a našel své číslo Hollistera. Ten se držel na pozici o něco více vpředu, než kde obvykle létal, což nebylo vůbec špatné. V průběhu boje se totiž mohl kdykoli stáhnout zpět. Jakmile jste ale zůstali pozadu, dostat se zpátky dopředu bylo zatraceně těžké.

Ve výšce 8 500 metrů byla zima, i tak jsem ale cítil, jak se mi záda zvlhlá potem lepí na leteckou bundu. Protáhl jsem si ruce na „volantu“ a znovu se ujistil, že zaměřovač mám zapnutý, zbraně odjištěné a popruhy pevně utažené. Hubici neduživého vyhřívání kokpitu jsem natočil směrem ke svým kolenům. Nechtěl jsem, aby se mi kvůli závanu horkého vzduchu během boje v nevhodný okamžik zamlžil překryt kabiny. Očima jsem přejížděl po horizontu a hledal kondenzační stopy nebo zrádné tečky, které na oblohu prostě nepatřily. Všude panoval klid. Jediné letouny, jež bylo možno spatřit, byly rozptýlené „dvojitě ocasy“, předsunuté před hroty stop, které za sebou zanechávaly formace bombardérů.

Znovu jsem se podíval po Hollisterovi a spatřil týl jeho hlavy, zatímco on sám upíral pohled směrem k severu. Vyvíjel ve svém kokpitu takové úsilí, že se křídlo jeho letadla lehce nadzdvihlo. To bylo dobře: dělal svou práci. Na solidní úrovni byl až doposud také rádiový klid. Zvládnout tři letky používající jedinou frekvenci nebylo nikdy snadné a situace se po objevení nepřítele ještě dále zhoršovala. Životně důležitá hlášení šlo rozlišit jen velmi těžko, volací znaky se vytratily a poznat, kdo právě hovoří a co vlastně říká, bylo zhola nemožné. Strach, adrenalin, vzrušení a já nevím, co ještě. Zatím bylo všechno v pořádku.

Motory vůbec nepředou. Mají svůj vlastní rytmus: puls, který signalizuje i nepatrné změny v nastavení vrtulí, otáčkách nebo poměru směsi. Když je neměnný a pravidelný, pociťujete úlevu. Jestliže však nabere na hlasitosti, rychlosti, nebo naopak zpomalí, začne vám drásat nervy, a v případě, že se náhle změní, vámi projede jako nůž a vybičuje vás k okamžité aktivitě. Dává vám naprosto jednoznačně najevo, že si něco vyžaduje vaši bezodkladnou pozornost. Ti, kdo létají na jednomotorových letounech, ho neznají, ale v lightningu ho máte pořád kolem sebe. Nepřetržitě

si s něčím hrajete, upravujete plynové páky, sledujete přístroje, nastavujete vrtule tak, abyste mezi nimi docílili správné rezonance. Je to tak trochu jako udržet pár klusáků s vysokým krokem v náležitém tempu. Má levačka zůstává v blízkosti plynu a tancuje pomalý valčík mezi pákami, zatímco uši mi napovídají, co se ubírá cestou k lepšímu, nebo horšímu. Oči zůstávají přibité k horizontu.

Vždy se naskytne něco, co je zapotřebí udělat. Hoši od bombardérů mají celou komisi, která jim oznámí co, kdy a kde. Mají manuály, kontrolní seznamy a širokou škálu herců obsazených do vedlejších rolí, kteří jim nahlas předčítají a ještě jednou zkontrolují, že je o všechno postaráno. Stíhač je pilotem, navigátorem, střelcem, bombometčíkem i palubním technikem, kteří jsou všichni součástí jediného nervózního a napjatého balíčku. Pokud je dobrý, pokryje všechny zmíněné funkce. Pokud ne, některých věcí si nevšimne. Já se zatím pohyboval na celkem slušné úrovni. Závažné věci mi neunikaly a ty méně důležité mě nezabily. Když to budu dělat správně, budu se zlepšovat. V případě, že ne, nedostanu šanci se tím znepokojovat.

Ve vysílačce zapraská. Neviděl někdo něco? Žádné hlášení se neozývá. Nic – jen zapraskání. Podívám se zpátky napravo a zjistím, že rozestup mezi námi a Zemkeho letkou Bison se ještě zvětšil.\* To mě netrápí. Já chci být právě tady, na samém okraji „smečky“. Nepřítele chci spatřit jako první. Není něco támhle? Neblíží se k nám směrem od východu nějaká letadla? Posunu si brýle nahoru, abych se přesvědčil, jestli na překrytu náhodou nejsou nějaké šmouhy. Jedna, dvě, čtyři – a další!

Rázem se seběhne deset věcí najednou. Páčky vrtulí a směsi posunu dopředu a motory zaberou. Zatáhnu za knipl, provedu výkrut vlevo a vystoupám nad Hollisterovu pozici. Vysílačka začne hovořit a první slovo, které uslyším, je „Modrá...“. Víím, že je to jeden z mých lidí, a je mi jasné, co chce oznámit. Tihle „bubáci“ (*bogey*) na naší straně formace jsou moji a nechci se o ně s nikým dělit. Stisknu tlačítko VYSÍLÁNÍ a křik obou hlášení překryje vše ostatní. Hollister, který je uvnitř mé zatačky, se spustí dolů pode mne. Zbytek skupiny je teď ve stavu pohotovosti a chce vědět, co se děje.

Rychle zkracujeme vzdálenost a já hlásím veliteli Bizonů, že máme formaci letadel na jedenácti hodinách a že ji prověřujeme. Kdepak! Tohle

---

\* „Bison“ byl volacím znakem 436. letky (pozn. překladatele).

je víc než jen nějaká formace! Je to zatracená armáda. Máme před sebou čtyřicet, možná padesát letounů Bf 109 a Focke-Wulf 190. Zatímco se blížíme, jejich počet narůstá. Předě mnou je snad celá zpropadená Luftwaffe!

Zbraně, zaměřovač, motory, vysílačky, roj... Kde je můj roj? Mám tu Hollistera. Věděl jsem, že se mě bude držet. Kde je ale zbytek naší bandy? Kde, sakra, jsou? Ztratili nás. Palivo! Pořád si s sebou nesu přídavné nádrže. Zkontroluji, jestli je Hollister v bezpečné vzdálenosti, a zbavím se jich. Před námi letí dvojice messerschmittů – za nimi se táhnou kondenzační stopy. Ještě nás nezahledli. Prvního z nich dostanu dřív, než vůbec zjistí, že tu jsme. Lepší už to ani být nemůže, nebo ne? Mám před sebou přes padesát nepřátelských letounů a kromě mě a mého čísla tu nikdo jiný není! Těch mizerů je mi opravdu líto.

Kříž zaměřovače vyplňuje šedozelené letadlo. Můj prst se omotá kolem spínače spouště. V té chvíli pravý motor zakašle, zaprská a vysadí. O zlomek vteřiny a čtyřicet úderů srdce později se k němu přidá i ten druhý. Oba motory jsou mimo... ticho... Krucinál!

## 2

# LÉTA DĚTSTVÍ A DOSPÍVÁNÍ

**M**É PRVNÍ VZPOMÍNKY SE SKLÁDAJÍ ZE ZVUKOVÝCH vjemů: cvakání lanka o vlajkový stožár; motory Liberty, zahřívající se před úsvitem na letištní ploše; otec, zpívající se svými kamarády z Leteckého sboru v obývacím pokoji v přízemí. Když mi bylo pět let, dokázal jsem určit letadlo podle zvuku, který jeho motor vydával při vzletu nebo přistání. Otec si se mnou sedl na schůdky našeho domu u základny v Langley, nařídil mi zavřít oči a já je musel vyjmenovávat jedno po druhém: P-1, P-5, DH-4, staré bombardéry typu Keystone, stíhačky od P-6 až po P-36. Zvuky letectví pronikly jejich prostřednictvím do hloubi mého srdce.

Po nocích jsem se schovával v pyžamu u vrcholu schodiště a poslouchal smích, příběhy o létání i písně s nesrozumitelnými texty a nezapomenutelnými melodiemi, nesoucí se vzhůru z obýváku. V sobotu ráno jsem proseděl celé hodiny a sledoval P-12 v kruhové formaci zvané *lufbery*, jak stoupají, provádějí přemet a střemhlavým letem prolétají zpátky kruhem. Otec přinesl sklenice s limonádou a dívali jsme se spolu. On i jeho kamarádi od stíhačů pro mě byli jako bohové: muži z oceli v letounech vyrobených ze dřeva a plátna. Musel jsem se stát stíhacím pilotem.

Svým rodičům, kapitánovi Armádního leteckého sboru Robertu Oldsovi a Eloise Wichman Oldsové, jsem se narodil 14. července 1922 na Honolulu, v polní nemocnici při Lukeově letecké základně. Má matka

pocházela z rodu havajských statkářů, můj otec z jedné z virginských rodin, jejíž původ spadal do časů Revoluce – mezi její členy patřil i kapitán Return Jonathan Meigs, Washingtonův pobočník. Před převelením na Havaj sloužil tatínek jako stíhací pilot ve válce ve Francii. Když jsme se vrátili do Washingtonu, stal se asistentem generála Billyho Mitchella. Poté se přesunul do Langley, nejprve jako student, později jako instruktor a ředitel Taktické školy Leteckého sboru (Air Corps Tactical School, ACTS).

Matka zemřela, když mi byly čtyři roky. Vzpomínám, že jsem se otce ptal, jestli je v nebi se všemi letadly. Řekl, že ano. Otec se po její smrti nakrátko znovu oženil, rozvedl se a po sňatku s Helen Sterlingovou v roce 1933 nám nadělil dva mladší bratříčky: Freda a Sterlinga. Vyrůstal jsem ve Virginii v pohodlném zázemí širší rodiny, obklopený jejími dospělými příslušníky.

O otce jsem se mohl vždy opřít. Byl to přísný pedant, starostlivý pečovatel, nezpochybnitelný vůdce i věčně rozesmátý přítel, který k sobě přitahoval ostatní lidi. Mé dny utvářela jeho obrovská energie a nadšení. Naučil mě, jak být drsný, ale zároveň i džentlmen. Dobrým způsobem a slušností přisuzoval prvořadou důležitost. Na můj první let v letadle s otevřenou kabinou mě s sebou vzal, když mi bylo osm let.

Hrdinové šestákových románů série *G-8 a jeho bitevní esa* (*G-8 and His Battle Aces*) byli skutečnými muži, kteří procházeli mým každodenním životem. Otcovi kamarádi z Leteckého sboru byli slavnými piloty 1. světové války a často se k nim připojovali další vedoucí osobnosti soudobého letectví: „Hap“ Arnold, „Tooey“ Spaatz, Ira Eaker, Fiorello La Guardia, Harold George, Frank Andrews, Bob Williams, Ernst Udet, Roscoe Turner, Edward Mannock, Elliot White Springs, Jimmy Mattern, Beirne Lay a mnozí jiní. Ti všichni se scházeli u nás doma. Jednou se mi podařilo sekat s Eddiem Rickenbackerem, ale vzbuzoval ve mně až příliš velkou úctu, a já ze sebe nevypravil jediné slovo. Schůzky začínaly příhodami z létání a pokračovaly vášnivými debatami o nejnovějších událostech a sny o budoucnosti. Jejich neměnným závěrem byla vždy píseň, dirigovaná otcem usazeným u piana a Tooeym Spaatzem hrajícím na kytaru. Toto bratrstvo pilotů na mě působilo dojmem stejně hlubokým jako vzrušení ze samotného létání.

Když jsem byl starší, začal jsem chápat sny těchto počátečních průkopníků. 1. světová válka je dovedla k pevnému rozhodnutí změnit stávající

chod věcí. Pokud by v budoucích bitvách prokázali efektivitu letectva, dalo by se zabránit hrůzám zákopové války, nekonečně dlouhým patovým situacím i celým tisícům obětí bez jakéhokoli hmatatelného zisku. Letouny by dokázaly přenést válku na nepřítelovo území, útočit na jeho průmyslovou základnu a komunikace, ničit jeho dopravní systém a rychle narušit jeho vůli bojovat. Všechny zmíněné věci mohly přijít ze vzduchu, ale bylo k nim zapotřebí letadel, jež dosud nebyla postavena. Takový byl sen, který spojoval tyto piloty.

Ve chvíli, kdy svou vizi vyjádřili na veřejnosti, se setkali jen s výsměchem a odporem. Na velitele Leteckého sboru se pohlíželo jako na nedůležité, extravagantní aviatiky, jejichž omezené schopnosti neměly ve velkých schématech pozemní a námořní války žádný význam. Letci nemohli obsadit území ani vládnout moři. K čemu vlastně byli, kromě toho, že sloužili jako oči opravdových bojových sil? K čemu bylo bombardování nebo palba vedená z letadel? Se smíchem se připouštělo, že Letecký sbor by pravděpodobně dokázal prolomit obranu na nepřátelském území, ale ne o moc dále než dobré dělostřelectvo, a zcela jistě ne s takovou přesností. Billy Mitchell byl za svou upřímnou víru v budoucnost letectva i za svou kritiku těch, kdo popírali jeho potenciál, postaven před polní soud. Můj otec byl jedním z mužů, kteří během soudního řízení stanuli po jeho boku. Výsledek procesu Mitchellovy příznivce pobouřil a povzbudil je k ještě většímu úsilí. Mitchell v roce 1936 zemřel, správnost jeho teorií se však nad veškerou pochybnost potvrdila během 2. světové války.

V roce 1934 nařídil Roosevelt Armádnímu leteckému sboru (Army Air Corps, AAC), aby převzal služby letecké pošty, a v Boeingu začali pracovat na konstrukci nového bombardéru. Po epickém souboji s admirály bitevního loďstva se můj otec se svými vrstevníky postavil v roce 1935 do čela vývoje B-17. První prototypy, celkem třináct strojů, se dostaly pod jeho velení na základně v Langley a podplukovník Robert Olds a jeho B-17 se stali standardním artiklem novin i filmových týdeníků po celém světě. Svě letky vedl v rámci přátelských cest do Jižní Ameriky a z „Létající pevnosti“ udělal všeobecně známý pojem. Kromě toho také překonal vojenský rychlostní rekord v přespolním letu – držitelem civilního rekordu byl tehdy Howard Hughes.

Poté, co Německo v roce 1939 vpadlo do Polska, zůstal okolní svět jako omráčený. Vlna šoku proběhla i Amerikou. Bylo zřejmé, že naše pozemní

jednotky a námořnictvo žijí kdesi v minulosti. Zatímco Británie statečně vzdorovala sama, Amerika dostala čas k výstavbě, avšak ve chvíli, kdy Japonsko udeřilo na Pearl Harbor, jsme stále nebyli připraveni. Trvalo další dva roky, než se o americkém letectvu dalo říci, že má významný vliv na vojenské akce podnikané v Evropě a Tichomoří. S hrozbou války na obzoru Hap Arnold otce pověřil, aby zřídil organizaci, která by přepravovala nové letouny z továren k jejich operačním jednotkám. Z tohoto systému přepravy se posléze zrodilo nejen dopravní velitelství (Air Transport Command, ATC), jež sehrálo nedocenitelnou roli v době leteckého mostu do Berlína, zřízeného po ukončení války, ale později také velitelství letecké přepravy (Military Airlift Command, MAC).

Na střední škole jsem měl s výškou 188 centimetrů a váhou 86 kilogramů přirozené předpoklady pro to, abych hrál americký fotbal. Dostal jsem se do školního týmu, kde ze mě udělali kapitána, a po dobu následujících tří let mě také volili předsedou třídy. V roce 1937 vyhrála Hamptonská střední mistrovství Virginie a na konci třetího ročníku mého studia nabídl Virginický vojenský institut fotbalová stipendia u slavného trenéra Earla „Reda“ Blaika na Dartmouthově univerzitě. Já byl ale toho názoru, že jediný legitimní způsob, jak létat s letadly a nemuset si zajišťovat obživu prací, spočívá v zisku řádné důstojnické hodnosti prostřednictvím vojenské akademie Spojených států amerických. Tam si vysloužím svá křídélka, vstoupím do Armádního leteckého sboru a stanu se stíhacím pilotem. Jak prosté!

Abych prošel přijímacími zkouškami na akademii, po absolvování Hamptonské střední v roce 1939 jsem se přihlásil na Millardovu vojenskou přípravnou školu. Studium nás sice zaměstnávalo víc než dost, ale rádio nám dodávalo informace o světových událostech. Když dorazily zprávy o Hitlerově vpádu do Polska, chtěl jsem se do něj pustit i já. Musel přeci existovat nějaký způsob, jak se dostat rovnou do boje a nečekat další čtyři roky! Následujícího dne jsem se ve své studentské uniformě vykradl z kampusu a odešel na kanadské vyslanectví v Hamptonu, odhodlaný ke vstupu do Královského letectva. Vyplnil jsem přihlášku a podal ji chlapíkovi v kanceláři. Ten se na mě zostra podíval a zeptal se: „Kolik ti je, synku?“

„Dvacet, pane!“

On však věděl své. „No, budeš potřebovat svolení rodičů. Nech si od nich tu žádost podepsat.“

Odkráčel jsem domů k vyplašenému otci, který vyhrkl: „Co tu děláš? Máš přece být ve škole!“

„Prosím tě, tati, podepiš mi tenhle papír. Chci vstoupit do RAF.“

Nic takového. Poslal mě zpátky do Millardovy přípravy.

V březnu 1940 jsme našli jednoho pensylvánského kongresmana, ochotného doporučit mě na West Point. Jediným problémem bylo, že jsem kvůli splnění podmínek musel bydlet v jeho obvodu. Zamířil jsem tedy do Uniontownu a deset týdnů pobýval s ostatními spolubydlícími v malém pokoji místní pobočky YMCA, pracoval pro armádního náboráře a v noci zametal podlahy v obchodu s potravinami. Chátrající město i zasmušilé obličeje místních horníků upevnily mé odhodlání dostat se do vzduchu jako nikdy předtím.

1. června mi otec sdělil velkou novinu: prošel jsem přijímacími zkouškami a přijali mě ke studiu! Jako o závod jsme vyběhli nahoru po schodech do mého pokoje, posbírali mé věci a chytili poslední vlak do Washingtonu. Byl jsem vůbec prvním Oldsem, který šel na West Point, a rodina na mě byla patřičně pyšná. Díky Millardově přípravné škole jsem do prvního roku kadetky nastupoval s počáteční výhodou, byl jsem ale pevně rozhodnutý zvyšovat dál svou připravenost: vstával jsem ještě před úsvitem, abych dělal kliky a běhal kolečka kolem nástupiště v Langley. O měsíc později jsem se ve společnosti skupinky dalších mladíků, kteří měli rovněž namířeno do „Pointu“, nacpal do kupé ve vlaku vypraveném z Washingtonu na newyorskou Pennsylvania Station. Myslím, že mezi rodinami mávajícími na rozloučenou jsem zahlédl i pár dívek, zlehka si otírajících své oči, většinu pozornosti jsem ale věnoval otci, stoicky postávajícímu v pozadí shluku příbuzných. Upřeně jsme si pohlédli do očí a on mi pokývl.

Chlapecké tlachání se cestou do New Yorku rychle změnilo v rozpravu o nedávné francouzské kapitulaci do rukou Německa. Roosevelt už začal americkou veřejnost varovat, že naše země nebude tolerovat Hitlerův útisk svobodné Evropy. Stihneme se dostat do války včas? West Point mi měl zajistit důstojnickou hodnost, ale připraví mě náležitým způsobem na to, co se bude dít dál? Pochodovat s puškou v ruce v dlouhé šedavé linii jsem nijak netoužil. Měl jsem pocit, že poslední hodiny před Pointem se odehrávají jako záběry v nějakém zpomaleném filmu. Z Penn Station jsme se přesunuli pěšky ke stanovišti přívozu, přeješli řeku Hudson, nasedli do vlaku z Weehawken, dorazili na prostou a neokázalou zastávku West

Point a při pohledu na zamračené obličejе našeho uvítacího výboru jsme zmlkli. Vystoupil jsem ven z vlaku a za sebou nechal svá chlapecká léta.

„Vy, pane! Postavte se rovně! Pohněte tím svým bažantím zadkem a do řady!“ Uniformovaní příslušníci vyšších ročníků v bílých rukavičkách nám řvali přímo do obličeje. „Jste červi, co nejsou schopní lézt po téhle zemi! Vy si jen MYSLÍTE, že z vás budou důstojníci! Ještě dneska večer polovina z vás zbabělých ubožáčků uteče domů k mamince! Jste jen pro ostudu!“

„Ano, pane!“ zařvali jsme v odpověď. V hlasech několika hochů, kteří nepocházeli z vojenského zázemí, jsem zaslechl zmatek a paniku.

„Co jste to říkali?“

„ANO, PANE!“ ozvalo se naše zahulákání. A to bylo všechno. Na stanici nás sehnali do skupinek a pochodem odvedli vzhůru do kopce mezi šedivé kamenné portály West Pointu. Když jsme se po překonání cvičiště (*The Plain*) vynořili na vnitřním nádvoří bloku akademie, pohled jsem měl upřený přímo před sebe, bradu zataženou a napřímená záda. Na nějakou prohlídku doprovázenou pocitý úžasu a ohromení nebyl čas; šlo jen o samotný akt příchodu. Po vydání uniforem a ostříhání hlav dohola nás v zástupu odvedli zpátky přes cvičiště na místo nad řekou, nazvané Trophy Point. Tam jsme já a mí kamarádi zvedli své pravačky a odpřísáhli věrnost Spojeným státům. Byl jsem kadetem vojenské akademie USA, absolventský ročník 1944. „Bažant“ prvního ročníku v základním výcviku. A přísámbůh, tenhle bažant se stane stíhacím pilotem!

První rok akademie se nesl ve znamení intenzivní dřiny, odehrávající se v mezích přísně uzavřeného života vojenského kadeta a teoretické výuky. Během prvního dne stráveného v kasárnách příslušníků základního výcviku jsem se potkal s Benem Cassidayem. Naši rodiče se na Honolulu stali blízkými přáteli, a zatímco dospělí hráli žolíky, on i já jsme končovali ve stejné ohrádce pro děti. Na šikanu nováčků, rozkazy, opíčí dráhu či prostěradla napnutá tak, že se od nich odrazí upuštěný čtvrták, jsme byli připraveni lépe než dobrá polovina našich spolužáků. Ben byl dobrým studentem, já zas vynikal ve vojenském drilu a ve fotbale. Hodiny teorie jsem pak přetrpěl čmáráním karikatur. Kamarádi z 1. roty mi dodávali až příliš mnoho podnětů, a nejrůznější žertíky a vylomeniny byly součástí života. Několik mých kreseb zmizelo jen z toho důvodu, aby se posléze znovu objevily na fakultní nástěnce, a já okamžitě dostal co proto

od kysele se tvářícího profesora historie. Nu což, dostat vyčiněno se zdálo téměř tak zábavné, jako když vám něco prošlo.

Fotbalový A-tým West Pointu dosahoval na podzim roku 1940 těch nejmizernějších výsledků za posledních padesát let a zažil už druhou hubenou sezónu po sobě: 1 výhra, 1 remíza, 7 proher. Naše mužstvo složené z příslušníků prvních ročníků nebylo zpočátku o nic lepší. Zahájili jsme se třemi prohrami, ale rychle jsme se zlepšovali a naše bilance z konce roku byla 3 výhry, 1 remíza a 4 prohry. Nejhorší chvíli představovala pro sbor nemilosrdná porážka, kterou armádní tým utržil od námořnictva před davem diváků na vyprodaném městském stadionu ve Filadelfii u příležitosti padesátého výročí vzájemné rivality. Zápasy mezi armádou a námořnictvem elektrizovaly fotbalové fanoušky odjakživa, ale Amerika se teď díky bojům zuřícím v Evropě doopravdy soustředila na své vojenské týmy, které se staly předmětem zbožňování. Na reportáž z velkého zápasu se naladila rádia po celé zemi, včetně přijímače Franklina Delano Roosevelta v Oválné pracovně. Moji spoluhráči z prvního ročníku a já jsme ho zhlédli z tribuny a mě doslova uchvátilo vlastenecké nadšení davu. Pozemní vojsko prohrálo 14:0, na tom však nezáleželo. Jako poražení jsme se vůbec necítili. S naším mužstvem to příští podzim bude úplně jiné.

Nový ředitel Pointu generálmajor Robert L. Eichelberger dobře věděl, že šňůra porážek demoralizovala jak kadety, tak fanoušky týmu armády. Takhle to prostě nesmělo být. Proto usiloval o nejlepšího středoškolského fotbalového trenéra, a když náš tým začal na jaře trénovat, z Dartmouthu nakonec přišel jako hlavní trenér Red Blaik. Pod jeho vedením jsem pracoval jako čas, dostal se do základního týmu a na začátku května mě pak obsadil na post křídelního hráče útočné i obranné sestavy.

Na začátku podzimního semestru roku 1941 šla morálka v celém sboru prudce nahoru. Trenér Blaik poháněl tým ke slávě jako nejnovějšího miláčka celého národa, a ve chvíli, kdy jsme se na Yankee Stadium střetli 1. listopadu s Notre Dame, měl West Point na kontě čtyři vítězství bez jediné porážky. Zápas se hrál v lijáku, s maximálním počtem 76 000 návštěvníků. Byla to totální bahenní lázeň. Pravé rameno mě neuvěřitelně bolelo od hloupé nehody při plavání z konce léta, ale za obranu i útok jsem odehrál celých šedesát minut. Na konci první půle jsme byli už tak zablácení, že nikdo nedokázal rozeznat čísla ani dresy. Prožíval jsem hroznou fyzickou muka a cítil se jako nějaké zatracené prase v kališti, ale můj ty

Bože, to byla zábava! Nakonec jsme s Iry vybojovali fantastickou bezgólovou remízu. Měli jsme pocit vítězů a domů jsme odjížděli jako hrdinové.

Vzedmutá vlna národní hrdosti nás jako gladiátory donesla až do hry pozemního vojska proti námořnictvu z 29. listopadu. Vstupenky byly vyprodané celé měsíce dopředu a do městského stadionu se namačkal dav sto tisíc diváků. Parkoviště i ulice města byly ucpané skupinami fanoušků poslouchajících svá rádia. Na přenos reportáže se naladila celá Amerika. Původní Rooseveltův záměr zápas navštívit zhatila eskalace situace v Tichomoří. Byl zavřený se svými poradci v hotelu, ale rádio poslouchal i on. Když jsme vyběhli na hřiště, emocemi naplněný řev davu nás zasáhl jako přílivová vlna. Nebyli jsme dvěma různými mužstvy, která se zde měla střetnout v boji. Existoval pouze jediný tým, spojený s davem, sjednocený s naší zemí.

Byl to ten nejpamátnější fotbalový zápas v mém životě. Armáda podlehla námořnictvu 6:14, ale vypadalo to, že na tom, kdo vyhrál nebo prohrál, vůbec nezáleží. Fanoušci se hrnuli na hřiště, obě mužstva pohltil vír divokých oslav. Diváci stáli na tribunách, objímali se a plakali. Zazněly písně obou týmů. Potom se znovu hrála státní hymna. Kadeti i námořníci stáli jeden vedle druhého a všichni dohromady jsme z celého srdce zpívali.

O týden později zaútočilo Japonsko na Pearl Harbor. Vysílání Rooseveltova proslovu ke Kongresu z 8. prosince si příslušníci sboru vyslechli v jídelně, kde propukla strašlivá vřava. Dupali jsme, povykovali, pískali a tleskali, dokud naše ruce nebyly samá modřina. Jdeme do války! První americké pozemní jednotky měly do Británie dorazit už v lednu; piloti za nimi měli následovat do začátku července. Milý Bože, honilo se nám hlavou, počkej s tím na nás!

Na jaře roku 1942 čekaly na sbor kadetů důležité zprávy. Dění v Evropě, která se ponořila do víru války, podnítilo Ameriku k akci. Rooseveltův příslib zvýšení vojenské připravenosti vyústil v ohromující oznámení: ročník 1943 absolvuje urychleně už v lednu a ročník 1944 v červnu 1943! Panebože, ono k tomu skutečně mělo dojít. Ještě lepší bylo, že všechny ve sboru požádali, aby si jako zbraň, u které budou sloužit, vybrali buďto pozemní vojsko, nebo Armádní letecký sbor. Téměř polovina ročníku si ke značnému zděšení starých kádrů od pěchoty a dělostřelectva, kteří Point řídili už celá léta, zvolila právě AAC. Má chvíle nastala. Byl jsem konečně na cestě!

Po ukončení výuky na konci května nás rozeslali na základny leteckého výcviku, roztroušené po celé Americe. Kvalifikace se určovala nestrannou metodou celkového prospěchu v rámci ročníku a mé vojenské hodnocení našťěstí spasil průměrné výsledky z teoretických předmětů. Byl jsem připravený létat. Na ničem jiném nezáleželo.

Léto roku 1942 bylo nádherné. Někteří z nás se dobrovolně přihlásili do letecké školy při Spartan Aircraft Factory v oklahomské Tulse – poté, co Ben Cassiday nadhodil, že nedaleko odtud má známé, což znamenalo děvčata! S kůží spálenou od slunce na Virginia Beach a po několika úspěšných dnech u bazénu v Armádním a námořním klubu jsme s Benem a ostatními členy naší skupiny nastoupili do vlaku směřujícího do Tulsy. Po příjezdu nás uvítal obrovský chlap s přirozenou přezdívkou Drobek. Ukázalo se, že je všeučím místní letecké školy a rádcem i učitelem všech leteckých žáků, vojenských i civilních. Všimli jsme si také, jak se před námi Drobek snaží skrýt svůj smích. Šlo o naše zpropadené tropické přilby. Nějaký sadisticky založený vtipálek nám je totiž na akademii podstrčil jako předepsanou letní pokrývku hlavy, určenou pro kadety. Scházel už jen jezdecký bičík. Khaki uniformy jsme zbožňovali, zatímco ty hloupé klobouky jsme nenáviděli. K naší zlosti jsme se navíc stali terčem posměchu ze strany studentů vyšších ročníků letecké školy. Rychle jsme si za ně sehnali náhradu.

Prvního dne jsme se setkali se svými instruktory. Mým instruktorem (Instructor Pilot, IP) přípravného výcviku byl chlap se strohou tváří jménem John Kostura, z něhož se vyklubal o dost menší postrach, než jakým dojmem působil. Rozpisy letů i základní pokyny nám předal se slušnou dávkou humoru, což bylo dobrým znamením. Létání se mělo střídát s pozemní výukou v podobě kurzů meteorologie, nauky o létání, letových předpisů či konstrukce letadel, a také s trochou polního výcviku, nouzovými postupy a dalšími bláboly.

Kostura byl pečlivým a trpělivým instruktorem. Jeho výtky byly pronášené nevzrušeným, klidným hlasem, jeho rady a poučky zabíraly rychle. Přistihl jsem se, že jsem si toho člověka oblíbil téměř jako otcovskou postavu, a dělal jsem, co bylo v mých silách, abych si co nejrychleji osvojil všechno, co nás učil. V kasárnách jsem se při potlachu s ostatními kadety dozvěděl, že někteří jejich instruktoři zastávají názor, že nejlepším učitelem je strach. Rozzlobeně křičeli a ke zdůraznění svých slov bouchali

studenty do kolen kniplem. Styl výuky mého pilota-instruktora naprotili tomu do značné míry ovlivnil mou budoucnost. Naše první tandemové lety proběhly bez problémů a jednoho slunečného dne, když už jsem předtím nasbíral celých pět a půl letové hodiny, vylezl Kostura ven, poplácal mě po rameni a řekl: „Dobře, Oldsi. Vezměte ho nahoru a chci od vás vidět čtyři dobrá přistání.“

Ztěžka jsem polkl. Vzít ho nahoru? Můj ty Bože, a sám? Když jsem pojížděl po travnatém letišti na start, celý jsem se trásl. Byl jsem na cestě stát se pilotem! Navzdory nervozitě jsem hladce vzlétl. Zatraceně, letěl jsem úplně sám! Přistání byla dobrá a já to věděl. Úsměv pana Kostury ve chvíli, kdy jsem pojížděl zpátky k němu, byl pro mě jednou z největších odměn v tomto období.

Dny na Spartanu rychle ubíhaly dál a většina z nás ve zkouškách spojených s výcvikem obstála. Několik studentů odpadlo – ti se vrátili na akademii, nebo si vzali dovolenku. Mezi příležitostnými pochody, které jsem za trest musel absolvovat s padákem na zádech, mi pan Kostura dával dodatečné lekce akrobacie. Každý den jsme prováděli přemety, výkruty a vývrtky s letištěm mimo dohled. Někdy ukázal na osamělou kůlnu a zařval: „Je plná Japončků! Postřelujte ji!“ Já se pak vrhal střemhlav dolů, předstíraje, že mám cvičný letoun naložený bombami a náboji. Tomu, co jsem považoval za perfektní útoky, se jen smál. Další sólové lety se nesly ve znamení čiré radosti. Být sám uprostřed nedozírné oblohy, jako svůj pán a zároveň i pán svého letadla, přesahovalo všechny mé sny a očekávání. Procvičování toho, co mě naučili, i následné experimenty posunující osobní hranici možného, vedly ke stavu okouzlení, který dokážu popsat jen jako extázi. Byla to bezmezná bujarost, odevzdání i získání nadvlády zároveň.

Nakonec přišel den posledního přezkušovacího letu absolvovaného s důstojníkem Leteckého sboru, přiděleným na Spartan. Nastala rozhodující chvíle. Propadli jste a byli jste venku; v případě úspěchu jste se stali absolventy přípravného výcviku a pokračovali do výcviku základního. Pan Kostura dal svému roji instruktáž a řekl nám, abychom si nedělali starosti. Všechno bude v pořádku. Stačí jen udělat to, co nás naučil. „A pamatujte, že při horizontální osmičce kolem otočných bodů je důležité vybrat si dva vhodné objekty, kolem kterých se budete točit. Ať jsou kolmo na převažující směr větru. Díky tomu snadno udržíte konec křídla srovnaný

s otočným bodem, až ty osmičky budete dělat. A vyberte si také dobré místo pro nouzové přistání, až vám instruktor najednou vypne motor,“ dodal vzápětí.

Horizontální osmičky kolem otočných bodů? Co to bylo zač? Nikdy předtím jsem nic takového nedělal. Když Kostura skončil, přihrnul jsem se k němu. „Pane, ty horizontální osmičky jsme přece vůbec nenacvičovali!“

Kostura na okamžik vypadal ohromeně, ale potom mu to došlo. Veškerý čas se mnou strávil hraním, akrobacií mimo běžné osnovy, útočením na kůlny a děláním dalších užitečných věcí. „Nikam nechodte!“ vykřikl a vyběhl na chodbu. Zanedlouho se vrátil a oznámil mi, abych si vzal svůj padák a nastoupil k rychlé lekci horizontálních osmiček. Byl jsem nervózní jako příslovečná kočka na rozpálené plechové střeše, ale přezkoušením jsem nakonec prošel a prohlásili mě za připraveného k nástupu do základního výcviku.

Předtím než jsme se nahlásili zpátky na West Point, kde jsme měli nastoupit do podzimního semestru, nám všem schválili desetidenní dovolenku. Otec si pro mě schoval speciální překvapení. Poslal pro mě letadlo, kterým jsem odletěl zpátky do Spokane ve státě Washington, kde jako čerstvě povýšený generálmajor velel 2. bombardovacímu křídlu USAAF (United States Army Air Forces; Vzdušné síly Armády Spojených států). Když se na letištní ploše v Tulse objevil obrovský B-24, reakce přítomných byla k nezaplacení. Samozřejmě jsem ze situace vytěžil, co to šlo, a nenucenou loudavou chůzí se odebral na palubu stroje, abych se následně ještě jednou obrátil a ohromený dav naposledy pozdravil zdviženým palcem. Z pilota B-24 se vyklubal absolvent West Pointu, který to později dotáhl až na čtyřhvězdičkového generála a ředitele aerolinek Pan American. Po pěti dnech naplněných lenošením, které jsem strávil s otcem a jeho nádhernou novou nevěstou Ninou Gore Auchinclossovou, mě další B-24 odvezl do hlavního města Washingtonu. Bylo mi dvacet a beze zbytku jsem byl přesvědčený o vlastní skvělosti a důležitosti. Navíc ze mě byl pilot a kadet prvního stupně! Život byl plný nevinnosti a krásy.\*

Ti z naší třídy, kteří procházeli leteckou přípravou, věděli, že základní i pokračovací výcvik budeme v průběhu následujícího zhuštěného roku

---

\* „Kadet prvního stupně“ je označení studenta čtvrtého a posledního ročníku akademie (pozn. překladatele).

prodělávat na nedaleké Stewartově základně. Jak jsme to měli všechno stihnout? Život na sebe znenadání vzal podobu horečné rutiny. Dny se dělily na výuku a létání, střídavě dopoledne a odpoledne, a kromě toho tu byly i odpolední fotbalové tréninky. Čas určený ke studiu byl nedostatkovou komoditou a snaha udržet krok znamenala řadu nocí strávených po večerce na záchodcích. Vzhledem k natěsnání dvou běžných studijních roků do jediného byla teoretická příprava opravdu intenzivní. Každý den nás všechny známkovali ze všech předmětů a naše hodnocení se objevovalo na veřejné vývěsce. Něco takového jako klasifikační křivka nebo to, že vám něco projde, prostě neexistovalo.

Každodenní rozvrh nebyl stavěný pro měkké povahy. Ráno odvezli polovinu z nás autobusem necelých třicet kilometrů na „Stewart“, kde jsme si odbyli svůj letecký výcvik, po němž následoval návrat na Point a k teoretické výuce, která probíhala odpoledne. Ti z nás, kteří byli členy fotbalového týmu, měli trénink až do výdeje menáže. Dopoledne příštího dne jsme měli teorii a po ní odpoledne létali. V uvedeném rozpisu se střídaly obě poloviny třídy, účastníci se leteckého výcviku, a přes trenéra Blaika jsem měl zařízeno, že mě pokaždé napsali na první odpolední létání. Po něm mě nákladní auto odvezlo zpátky na fotbalový trénink. Vše probíhalo hladce až do chvíle, kdy jsme postoupili do fáze nočních letů. Od té doby mě po tréninku naložili zpátky na nákladák a dovezli na letiště, kde jsem se podle rozpisu věnoval nočnímu létání. Rád bych upozornil, že jsem se během toho všeho musel učit na další den teoretické výuky. Systém nepočítal s žádnou úlevou. Propadli jste z jednoho nebo dvou předmětů a hotovo. Skončili jste. Bylo po vás. Tlak to byl obrovský, ale my se s ním vyrovnali a postupně jsme si zvykli přijímat ho jako výzvu. Toho roku neprošlo některým z kurzů jen velmi málo mých spolužáků – pokud vůbec někdo.

Uprostřed všeho zmíněného šílenství pokračovala jako obvykle i fotbalová sezóna se svým rozpisem zápasů. Povzbuzení vysokou morálkou sboru kadetů i celonárodním zápalem jsme se znovu postavili námořnictvu. Toto střetnutí se stalo fyzicky nejnáročnějším zápasem celé mé fotbalové kariéry. Na začátku druhé čtvrtky mě jeden ze středových hráčů naschvál praštil předloktím do obličeje. Složil jsem se na zem, zvedl ruku k ústům a ucítil prýstící krev i strašlivou mezeru. Kde byly, u všech čertů, moje zuby? Lezl jsem po trávě a hledal je. Red Blaik a moji spoluhráči

řvali, ať přijde doktor. Odesli mě ze hřiště a položili v šatně. Vzpíral jsem se a snažil se vstát a vrátit se do hry. Náš týmový doktor si na mě sedl, třiceti stehy mi zašil dásně i roztržený ret a prohlásil, že jsem toho procentokrát měl už dost. Vyskočil jsem a hučel do Blaika tak dlouho, dokud doktorovo rozhodnutí nezvrátil. S vatou nacpanou v nose, krví pokrytým dressem a černými stehy v místě, kde předtím býval můj horní ret, jsem se za hromového řevu přítomného davu objevil zpátky na hřišti. Když jsem se postavil do linie proti stejnému hráči, věnoval jsem mu svůj bezzubý, zkrvavený úšklebek a tiše zavrčel. Při rozehrávce jsem do něj pořádně vrazil a přistál na něm s pokrčeným kolenem. Potom jsem zašeptal: „Tak jak se ti to líbí, kreténe?“ Toho člověka odvezli ze hřiště se dvěma zlomenými žebry a znovu už nenastoupil. Zápas pokračoval dál; tvrdě, nemilosrdně, z jedné strany hřiště na druhou, ale námořnictvo nakonec vyhrálo 14:0. Mé výkony v průběhu sezóny, kterou jsme zakončili 6 vítězstvími a 3 prohrami, mi z nějakého důvodu zajistily místo v celonárodním výběru hráčů, ale své zpropadené zuby jsem už nikdy zpátky nedostal.

Na Stewartově základně jsme svému leteckému instruktorovi v základním výcviku dali přezdívku „Voják Bill“. Byl jediný, kdo se svým rojem dělal každý den nástup. Pak kráčel sem a tam a vydával nám své rozkazy. Ve stylu téhož nabubřelého naparování se nesly i jeho letové instrukce ve vzduchu. Bylo zřejmé, že nikdo nelétal s letadlem lépe než on, ani toho o nich tolik nevěděl. To jsme měli pochopit jasně a bez jakýchkoli pochybností. Jediným problémem bylo, že jsem rychle zjistil, že s BT-13 dokážu létat lépe než on. Ke stejnému závěru bohužel dospěl i sám Bill, který samozřejmě dělal, co mohl, aby mě náležitě usadil a srovnal. Oznámil mi, že na stíhače jsem až příliš velký a že dohlédne na to, aby mě poslali k bombardérům. Nakonec to opravdu udělal, a proto mě následující semestr do závěrečné fáze výcviku zařadili do pokračovacího na dvoumotorové letouny. To, že mé naděje na kariéru stíhacího pilota zmařil někdo jako Bill, mě hluboce zklamalo, i nadále jsem však chtěl odvádět co nejlepší výkony.

Základní výcvik skončil těsně před krátkou vánoční dovolenkou, v jejímž průběhu jsem navštívil svého spolubydlícího Scata Davise u něj doma v severní části státu New York. Scat vypadal z leteckého výcviku ještě dřív, než vůbec začal: kvůli svému špatnému zraku. Byl z toho celý bez sebe. Přišlo mi to hrozně nespravedlivé, protože byl jen barvoslepý. Slíbil jsem mu, že se mnou bude létat po celou mou leteckou kariéru, a slavnostně jsem

prohlásil, že jeho jméno bude namalované na každém letadle, se kterým poletím. Díky Scatovým rodičům jsme o svátcích měli veškeré pohodlí a lepší vánoční prázdniny jsem během několika následujících let nezažil.

Poté jsme naskočili zpět do lednové rutiny a s červnem takřka za dveřmi vstoupili do fáze, již se na Pointu tradičně přezdívalo „Období smutku“. Fotbalová sezóna skončila a já si uvědomoval, že dny mé slávy na fotbalovém hřišti jsou nadobro ty tam. Chyběly mi tréninky i kamarádství mezi členy týmu. Život nabíral na vážnosti a vlezlé zimní počasí takovou náladu jen umocňovalo. Po šedých žulových stěnách stékala černá, ledová voda a v každém koutě se vrstvily hromady rozbředlého sněhu. Slunce se skrylo za temnými mraky a celé týdny neukázalo svou tvář. Teoretická příprava byla náročná a nekonečná. Naši instruktoři se nacházeli v nevlídném rozpoložení, způsobeném pravděpodobně tím, že se dostávali do styku s naší vlastní skleslostí. Den po dni, jednu hodinu za druhou jsme stáli venku ve svých nepromokavých pláštích, zatímco se katedra taktiky usilovně snažila přijít s něčím, co by zvedlo náladu při nástupu. Pochod to nespravil. Do vzájemných hádek zabředávali dokonce i spolubydlíci. V tomto ohledu jsem měl štěstí. Mým dvěma sousedům, Strýčku Wilkovi a Scatovi, hrál na tváři nepřetržitý úsměv a v rukávu měli vždy schovanou nějakou tu lumpárnu. Naše část kasáren se otřásala smíchem, když nějaká nebohá duše našla ve svých botách tekuté leštadlo, patnáct minut před sobotní prohlídkou se pokoušela uklidit svůj vzhůru nohama obrácený pokoj nebo zjistila, že má stránky knihy přilepené lepidlem k sobě.

Uprostřed taškařin Období smutku jsme v březnu s Benem odjeli do New Yorku na víkendovou dovolenku. Těsně před návratem večerním vlakem jsem si dal jednu skotskou se sodou. Víc nic. Když jsme pak na Pointu zamířili na vrátnici, abychom se nahlásili, konfrontoval mě člověk, který vůči mně dle všeho choval zášť a usiloval o osobní pomstu. Nakonec mě dostal na kodex cti tím, že se zeptal: „Pil jste?“ Já mu popravdě odpověděl: „Ano.“ V rámci ročníku jsem sice se svým vojenským hodnocením zaujímal osmou příčku, tohle byl ale konec mých dní jakožto kadeta-kapitána prvního stupně. Spolužáci se sice vzbouřili na mou obranu, avšak marně. Ze štábní hodnosti mě degradovali na vojína – byl jsem teprve druhým kadetem v dějinách West Pointu, který si vysloužil tuto neradostnou poctu. Součástí trestu byly také peší pochody až do absolvování studia. Další věc, která přibyla na mém rozvrhu!

Mému instruktorovi v úvodním výcviku na vícemotorových bombardovacích letounech, poručíku Hackerovi, se létání se dvěma motory nezamlouvalo o nic víc než mně. Náš AT-10 byl ale celkem slušný stroj a já se naučil mít požitek z každé věci s ním spojené. Hacker odváděl dobrou práci a s nadšením zdokonaloval mé schopnosti. Brzy také přiznal, že s naším „ptákem“ dokážu přistát lépe než on sám. Počasi se nakonec vyjasnilo a my jsme s nesmírnou a škodolibou radostí provedli několik přemetů a sudovitých výkrutů, vědomi si toho, že porušujeme pravidla pro bombardovací piloty-studenty, nemluvě o omezeních vztahujících se k manévřům se starým dobrým AT-10. Další omezení nám zakazovalo proniknout do vzdušného prostoru v okolí rezidence FDR, ležící jižně od Poughkeepsie. Podle mě to byla hrozná škoda. Roosevelt by možná uvítal trochu zábavy.

Jednoho dne jsme se s poručíkem Hackerem zbláznili a prolétli jsme pod všemi mosty na řece Hudsonu od Albany až po New York. Díky této eskapádě se ve mně pevně uhnízdila vášně pro posouvání hranic létání; okouzlení, které v následujících třiceti letech lezlo krkem mnohým z mých nadřízených. S poručíkem Hackerem jsme si slíbili, že se o našem dobrodružství nebudeme nikdy s nikým bavit. Když začali volat očití svědkové, vynořila se celá řada zvěstí a fám, já jsem však věrně uchovával naše tajemství až do doby dlouho poté. Nevím také, jak se mu to podařilo, ale tenhle poručík nádavkem přesvědčil osoby na příslušných místech, aby mě poslali létat na stíhacích letadlech. Rozhodnutí Vojáka Billa bylo zrušeno. Právě Hackerovi pravděpodobně vděčím za své pozdější úspěchy, a s přihlédnutím ke ztrátám, které hoši od bombardérů utrpěli za války, možná i za svůj život.

Ve chvíli, kdy se neúprosně blížily závěrečné zkoušky, mě nepříjemně zasáhla nejsmutnější událost mého mládí. Věděl jsem, že otec onemocněl zápallem plic a už několik týdnů leží v nemocnici v Tucsonu. Nina setrvala nepřetržitě po jeho boku a telefonem mi podávala každodenní hlášení. To, že se opět uzdraví, se zdálo být jisté, a já od ní dostával přísliby plné naděje. V pátek 23. dubna jsme já a můj bratr Stevan byli odvoláni z výuky, aby nám oznámili, že táta prodělal předchozí noci infarkt a že si žádá naši přítomnost. Okamžitě jsme odletěli, abychom mohli být s ním. Svého ležícího, umírajícího otce jsem potom vzal za ruku a řekl mu, že ze mě bude stíhací pilot. Slabě se na mě pousmál a řekl: „Poslouchej mě, Robbie. Ani

jednou v životě jsem neodstartoval bez toho, abych se tam nahoře naučil něco nového. Nikdy si nesmíš myslet, že už to všechno znáš.“ Zemřel příští úterý kolem poledne. Jeho popel vzali na palubu B-24 a rozprášili ho nad horami západně od Tucsonu. Byl jsem naprosto zdrcený.

Život na Pointu se v průběhu následujícího měsíce zdál zcela bezpředmětný a vydržel jsem jen díky nově nalezenému skálopevnému odhodlání. Jako partnerku na absolventské slavnosti jsem měl otcovu maminku, babičku Topsy, a 30. května mi generál Hap Arnold připnul má skvělá pilotní křídélka. Přes noc jsem si zasmušile odbýval pěší pochody a poslední z nich završil pouhou hodinu před promocí. 1. června 1943 jsem za hromového potlesku sboru kadetů obdržel svůj diplom, avšak osoba, na níž mi záleželo nejvíc, u toho nebyla. Po zopakování slov důstojnické přísahy a překročení prahu dospělosti jsem křídélka i důstojnickou hodnost věnoval památce svého otce. Potom jsem vykročil z bitevních polí West Pointu a vydal se vstříc modravým výšinám.

# 3

## PILOTNÍ VÝCVIK

**S** DISTINKCEMI PORUČÍKA A NOVÝMI NABLÝSKANÝMI PILOTními křídélky jsem se připojil k dalším sedmi spolužákům z West Pointu, s rozkazy nastoupit k výcviku na P-38 Lightning na arizonské Williamsově základně. Naše skupinka se skládala z přehlídky nejrůznějších osobností. Byli jsme všichni správní mladí muži, ale lišili jsme se jeden od druhého, jak jen to u takového počtu lidí bylo možné.

Al Tucker, Lou Nesselbush, Charlie Waller, Hank Rosness, Buck Coursey, Don McClure a Bob Orr prošli stíhacím výcvikem se mnou a každý z nich sehrál svou roli při názorné demonstraci, jak se jednotlivé typy osobností dokážou vyrovnat se stresovými situacemi způsobenými válkou. Netvrdím, že jsem si jejich vliv uvědomoval už tehdy, protože život představoval až příliš velkou výzvu a legraci a byl také až příliš vzrušující a bezprostřední na jakoukoli podobnou reflexi. Lekce, které jsem se naučil, se vstřebávaly pomalu a často mi docházely až o celou řadu let později. Ti z nás, kdo přežili, se v mnoha ohledech stávali moudřejšími a zralejšími, aniž by si to sami uvědomovali.

Všichni jsme se stali příslušníky 479. stíhací skupiny a odešli do války společně. Jeden z nás zahynul, dva se dostali do zajetí, další téměř dolétal svůj operační turnus, ale pak v tichosti zmizel, dva skončili a odjeli domů a zbývající člen naší skupiny si odbyl dva turnusy, ve dvaadvaceti se stal majorem a nakonec i velitelem 434. stíhací letky. Ano, byl jsem to já.

Jízda vlakem, kterým jsme vyrazili do arizonského Chandleru, byla dlouhá a rozpálená, s vagóny plnými cestujících. Měli jsme schůzku

s budoucností a její součástí byla i zuřící světová válka. Měli jsme pocit, že jsme na správném místě. V Chandleru nás naložil nákladák a po dvacetiminutovém přejezdu na letiště na „Willie“ jsme se zapsali a dostali dlouhý seznam kancelářů, které máme navštívit. Poddůstojník konající službu nám předal ubytovací lístky společně s rozkazy hlásit se následujícího rána u naší výcvikové jednotky. Zbývající část dne jsme strávili blouděním po rozlehlé základně a hledáním zhruba tuctu důležitých lidí, kteří se tvářili dosti znuděně, zatímco my podepisovali dokument za dokumentem a poslouchali instruktáže o tom, jak se máme chovat po zbytek našich životů. Zmíněné brifinky byly strukturované tak, abychom se cítili jako ty nejpodřadnější bytosti, jaké kdy Bůh stvořil, stojící na nejnižším hodnotním stupni a podřízené všem ostatním.

Z omylu našeho domnělého vysokého statusu nově povýšených poručíků nás rychle vyvedli, ale po zkušenosti z kasáren bažantů na Pointu bylo tohle jako nic. Vlastně nás to dost rozveselilo a vzpružilo! Ráno následujícího dne se dostavila další dávka téže léčby přebujelého sebevědomí a až později jsme se dozvěděli, že šlo o zvláštní postup, který byl reakcí na poněkud rozjívený přístup, jež po svém příjezdu na výcvikovou základnu projevovali naši předchůdci z absolventského ročníku 1943. Lekce, kterou jsem se tehdy naučil, zněla: Neprozrazuj svůj status absolventa West Pointu, pokud se tomu můžeš vyhnout. Dříve než oznámíš svou důležitost, měj něco, nač bys mohl být hrdý.

Na P-38 jsme si v rámci výcviku měli ještě chvíli počkat. Nejprve jsme museli létat s AT-9, dvoumotorovými letouny s pochybnými letovými vlastnostmi. Smyslem uvedeného bylo nováčky seznámit s nároky letu v kokpitu dvoumotorového letadla dříve, než se setkají s P-38. Něco jako jezdit na bicyklu s přídatnými koly, než vás pustí ze řetězu ve vysoce výkonném stroji. Tato fáze našetřít rychle skončila a zakrátko nastal náš velký den. S P-38 jsme ale neletěli – šlo o ptáka pojmenovaného P-322. Třebaže oba stroje vypadaly stejně, bylo mezi nimi několik zásadních odlišností. Jednou z nich bylo i to, že vrtule P-322 měly stejný smysl otáčení, na rozdíl od protiběžného chodu motorů na P-38. To způsobovalo přetáčení letounu, se kterým jsme si v lightningu nemuseli lámat hlavu. Kromě toho měl také ruční ovládání klapky oleje a chladicí kapaliny. Proto jste létali s jedním okem na ukazatelích teploty a posouváním páček dopředu a zase zpátky neustále upravovali nastavení pro každou fázi letu a snažili se udržet hodnoty

v bezpečném rozpětí. P-322 chyběla i turbodmychadla, jimž byly vybaveny „osmatřicítky“, a jeho výkony ve větších výškách byly přímo žalostné. Tyto konkrétní letouny byly původně postavené pro Brity, kteří je moudře odmítli převzít. P-322 byl podle obecně přijímaného názoru mnohem nebezpečnějším letounem než lightning, přinejmenším pro pilota. Výcvik byl naplánovaný a připravený a my si rychle zvykli, jak to při něm chodí.

Jednou pozdě odpoledne, když jsem se vrátil zpátky na svůj pokoj, jsem na dveřích našel přišpendlený vzkaz. Měl jsem se okamžitě hlásit u administrativního pobočníka velitele základny. Lámal jsem si hlavu nad tím, čím jsem si zasloužil takovou individuální pozornost. Pobočník byl mrzoutský nadporučík, kterému jsem uhlazeně zasalutoval. Muselo mu táhnout na čtyřicet, ale v mých očích vypadal jako Metuzalém.

Změřil si mě přísným pohledem, v němž jsem však odhalil také náznak humoru. Několik vteřin se mi upřeně díval do očí, až nakonec pronesl: „Poručíku Oldsi, v budově naproti přes ulici je dáma, která jeví opravdu velký zájem o to se s vámi setkat. Projděte těmi dvoukřídlymi dveřmi a zahněte doprava, kde na vás čeká u čtvrtého stolu po pravé straně. Myslete, že to zvládnete?“

Zasalutoval jsem a odešel. Co to, ksakru, mělo všechno znamenat? Když jsem vycházel ven z pobočnickovy kanceláře, zaslechl jsem jeho potlačované vyprsknutí.

Ženu jsem našel bez větších obtíží a představil se. Nebyla vůbec tak nevrlá, jak jsem očekával. Usmála se na mě a zeptala se: „Poručíku, máte dostatek svých vlastních příjmů?“

Byla to podivná otázka. Přemýšlel jsem, kam tím asi míří, a ujistil ji, že zámožný nejsem ani v nejmenším. V té chvíli začala se svou strohou přednáškou. „Poručíku, ať už chcete, nebo ne, a bez ohledu na to, jestli si to zasloužíte, vám Strýček Sam chce platit za to, že sloužíte v jeho Armádním leteckém sboru. Dokonce to bude dělat každý po sobě následující měsíc. Vy pak musíte udělat jen to, že se prvního dne v daném měsíci dostavíte do mzdové kanceláře základny, podepíšete svou výplatní pásku a vyberete si, na co budete mít za vaši vynikající službu nárok. Zdá se, že dosud jste si této maličkosti ještě nepovšiml.“

Bylo nábílední, že si ze mě na můj účet lehce utahuje. Zrudl jsem.

Potom dodala: „Dáváme vám nejen váš základní plat poručíka. Kromě toho dostáváte i příplatek za létání plus případné cestovné, a dokonce se

čas od času stanete příjemcem něčeho, čemu říkáme diety. Obyčejně se to všechno sečte dohromady a umožňuje vám to platit účty ve vašem důstojnickém klubu, nakupovat věci v místním obchodě, najíst se a pokrýt veškeré výdaje, které se poručíkům, jak se zdá, každý den připletou do cesty. Když se podíváte chodbou, vidíte toho seržanta, co sedí támhle ve své kleci? Ten má spoustu peněz a hoří nedočkavostí, aby se s vámi o část z nich podělil. A on, nebo někdo jemu podobný, udělá tutéž věc každý měsíc, kdy na sobě budete mít tuhle uniformu. Teď už jděte a ráda jsem vás potkala.“

Zatraceně! Na West Pointu mi nikdo o něčem takovém nic neřekl. Co jiného mi ještě uteklo?

Seržant odpočítal víc peněz, než kolik jsem jich za celý svůj život kdy měl, a vyprávěl mi, jakým obtížím musela celá mzdová kancelář čelit, když se pokoušela najít chybějícího poručíka. Ve chvíli, kdy jsem odcházel, samozřejmě s trapným výrazem ve tváři, dodal: „Podruhé už nás nezanedbávejte, poručíku. Příště už bychom vás nemuseli najít.“ Byla to ta nejprůmočařejší a nejpoučnější lekce mé dosavadní krátké kariéry a já byl vděčný lidem na základně za to, že mě naučili finanční základy vojenského života. Za létání jsem měl dostávat zaplacení!

Zanedlouho dolehla na naši osmičlennou skupinu realita naší současné práce. Bob Orr letěl sólový let, zřítíl se a zahynul. Vůbec jsme netušili, jak se to mohlo stát. Omráčilo nás to, ale taková byla realita pilotova života. V důsledku havárií, k nimž docházelo v průběhu výcviku, jsme na Pointu ztratili pět spolužáků ještě před absolvováním, a to, že jsme nosili křídélka, neznamenalo, že se něco takového nepříhoda i teď. Musel jsem se naučit, jak se s tím vyrovnat. Bylo mi líto, že jsem přišel o dobrého kamaráda a kolegu z letky, ale zároveň jsem byl rád, že jsem v troskách letounu neskončil já sám.\*

Naše sebevědomí stoupalo dál i navzdory nehodám a často jsme se pouštěli do vzájemných leteckých soubojů. Nebylo to úplně proti předpisům, ale nedalo se přehlédnout, když dva z nás zaskočili přepadem z výšky

---

\* V americkém letectvu se pro smrt v troskách zříceného letounu vžila fráze „buy the farm“ (doslova „koupit farmu“). Její původ je nejasný, zřejmě však odkazuje buďto k penězům, které vláda vyplácela majitelům zničené nemovitosti, nebo příspěvku, jež obdržela rodina padlého vojáka (pozn. překladatele).

zatoulaný P-322, z něhož se vyklubal stroj velitele letky. Odpoledne téhož dne se naše sedmička postavila do řady před stolem navýsost rozlíceného majora. Dostalo se nám přímo královského „seřvání“ a uvažovali jsme o tom, jestli to znamená konec našich počínajících kariér. Major nakonec prohlásil, že ví, že „útok ze zálohy“ provedl jeden z nás, a zeptal se, kdo to byl. Poté, co jsme já a Al Tucker udělali krok vpřed a doznali se, byl jako omráčený. Vůbec nevěděl, co na to říci. Hádám, že o kodexu cti nikdy předtím neslyšel. My jsme se ale naučili, že důstojníci nelžou, nepodvádí ani nekradou a že netolerují ty, kdo tak činí. Jednoduše jsme udělali to, k čemu nás předtím formovali. Major trochu prskal a myslím, že nás napomenul, abychom už nic takového nedělali. Nikdy jsem si nebyl jistý, jestli tím myslel letecké souboje, nebo přepady jeho letadla. Nebylo to nijak podstatné.

Naším dalším krokem byl střelecký výcvik v texaské Matagordě, kam jsme se nahlásili na konci července. Zůstat jsme měli celý měsíc. Základna se nacházela na kose vystupující do Mexického zálivu jižně od města Victorie. Definici pekelné díry tak docela splňovat nemohla, protože všechny místní díry se nacházely pod vodou. Dusné a vlhké peklo. Byli jsme tu kvůli nácviku letecké střelby a na ničem jiném nezáleželo. Ani na vedru jako v troubě, ještěrkách, písečných bouřích, mizerném jídle, které nám servírovali, nebo na páchnoucí, nepitelné vodě, kterou jsme měli používat. Ten, kdo na základně vlastnil licenci k prodeji coca-coly, musel vydělat celé jmění. Když několik lidí v důsledku špatné vody onemocnělo, sáhli jsme po limonádě dokonce i při čištění zubů a holení.

Během této fáze výcviku se zde sešla velká část absolventského ročníku 1943, přidělená na nejrůznější typy stíhacích letadel, a kromě skvělého létání jsme si užili i úžasné chvíle strávené pohromadě. Létali jsme na AT-6 Texan, které nesly kulomet ráže 7,62 mm, střelící vpřed okruhem vrtule – stejně jako stroje, na nichž v 1. světové válce létali naši hrdinové Elliot White Springs a Eddie Rickenbacker. Nikoho, zdá se, nezajímalo, že ti z nás, které převedeli na P-38, nikdy předtím na AT-6 neletěli. *Žádný strach*, říkali jsme si, *jen s tím prostě leť*. Všechny letouny byly vybavené také šestnáctimilimetrovou filmovou kamerou, která zaznamenávala každý z útočných průletů kolem vlečného terče. Záběry z našich leteckých střelieb nás naučili vyhodnocovat, a jak dny ubíhaly dál, většina z nás se rychle zlepšovala. Pro dosažení úspěchu nebylo naprosto nezbytné porozumět

vlivu přítomných fyzikálních i matematických zákonitostí. Zamíření na cíl nepodléhalo jen zákonům fyziky, ale byla k němu zapotřebí také trocha štěstí, střeleckého umění a dost možná i jistý vrozený talent. V úvahu jste samozřejmě museli brát i vaši rychlost, rychlost vašeho cíle, vzájemný kurz nebo působící přetížení. Celkový souhrn všech zúčastněných faktorů jsem dokázal úspěšně aplikovat a začal jsem být dost dobrý v dělání děr do vlečného rukávu.

Z Willie poslali třídu P-38 na ústředí 4. letecké armády v San Franciscu, kde měla očekávat další rozkazy. Potom nás odveleli do Los Angeles. Přemýšlel jsem, proč nás nejprve odeslali do San Francisca a až teprve potom do Los Angeles, místo aby nás převeleli přímo do místa určení, ale jak vůbec mohl nějaký obyčejný poručík proniknout k podstatě mystéria armády? Los Angeles se ukázalo být jen další zastávkou na cestě, protože na konečnou výcvikovou základnu nás dovedly až nové rozkazy.

Poslední etapou uvedené okružní cesty se stala jízda vlakem, která skončila v Cajonském průsmyku, východně od Los Angeles. Za soumraku jsme vystoupili z vagónu a našli si místo ke spaní v zapadlém pouštním městečku zvaném Barstow. Za svítání jsme pak nastoupili do dalšího vlaku, který zamířil zpátky na severozápad tou nejpustší krajinou, jakou jsem do té doby viděl. Kolem byly jen skály a slané pánve, jejichž monotónní ráz narušovalo pár kaktusů a juk. Uprostřed odpoledne vlak se skřípěním brzd zastavil a průvodčí nám sdělil, že jsme na místě. Vylezli jsme ven se svými vojenskými zavazadly a zůstali stát na nástupišti přílehlé k opuštěné, počasím ošlehané budově, jež měla být údajně vlakovým nádražím.\* Vypadala, jako by ji předchozích čtyřicet let nikdo nepoužíval. V okolí bylo vidět pouze písek a skály. Jediným dalším živým tvorem mohl být maximálně nějaký nešťastný zajíc nebo chřestýš. Podél úzké prашné cesty se směrem k jihu táhla řada telefonních sloupů s jediným kabelem, přičemž cesta i sloupy mizely za vrškem ležícím zhruba jeden a půl kilometru jižně od nás. Podívali jsme se jeden na druhého a někdo prohodil: „Do prdele.“ Naši současnou situaci to vystihovalo celkem přesně.

---

\* Autor má na mysli ikonická cestovní zavazadla amerických letců, označovaná jako „B-4“ (pozn. překladatele).

Zatímco vlak odjížděl, vešel jsem do opuštěné stanice a našel telefon zavěšený na zdi. Ještě že neměl po straně klikku! Zvedl jsem sluchátko. Na druhém konci se neozval operátor, ale jakýsi hlas, který se otázel, kolik nás tam je. Řekl jsem mu, že sedm, načež hlas odpověděl, abychom počkali, že si pro nás dříve či později přijede nákladní auto. Každý jsme si našli nějaký ten stín, usadili jsme se a čekali. Asi za hodinu se pak přes vyvýšeninu opravdu přehoupl nákladák, za nímž se zvedal oblak prachu.

Desátník za jeho volantem nás se smíchem pozdravil a pronesl: „Vítejte na základně Muroc, zelené oáze a zahrádce uprostřed Mohavské pouště. Vylezte na palubu, vy klikáři, a já vás odvezu do vašeho očiště!“ Potom jsme rychle vyrazili po prašné cestě, nadskakující nahoru a dolů, až nám chrastily kosti v těle.

O vyschlém jezeře Muroc jsem už slyšel, protože otec se na konci 30. let zapojil do stavby místního cvičného cíle pro bombardéry, který byl stále na svém místě. S přihlédnutím k tehdejší přetrvávající rivalitě mezi letectvem a admirály hladinového loďstva mě vůbec nepřekvapilo, když se z něj vyklubala rozměrná dřevěná replika bitevní lodi.

Na základně Muroc jsme prošli obvyklou registrací, přidělili nás k jedné z letek a sdělili nám, kudy se dostaneme k našim ubikacím. Ubikacím? Nebyly ničím víc než jen dehtovým papírem přibitým na konstrukci stanu sloužícího k ubytování jednoho družstva, ale přeci jen to byl domov. Vem to čert, hlavní bylo přece létání! Navíc jsme tu neměli zůstat natrvalo – jen tak dlouho, dokud nedokončíme stávající fázi výcviku. O něco později jsem přemýšlel o instruktorech na Murocu, kteří zde byli nastálo, a při porovnávání jejich situace s naší jsem pocítil osten viny. Mnozí z nich už za sebou měli jeden operační turnus a muselo pro ně být obrovským zklamáním, když je přidělili na tak vzdálenou a odlehlou základnu jen proto, aby zde cvičili partu nezkušených poručíků.

Létání a výuka v učebnách. Pak více výuky v učebnách, létání a pro změnu zase létání. P-38 byly fantastické. Naše dny vyplňoval údiv nad těmito letouny, třebaže velká část z nich byly zprohýbané a potlučené exempláře, pro něž se nehodil ani jinak distingovaný status strojů s „válečným opotřebením“ (*war wearies*). Byly tu verze D a E, ba dokonce i několik strojů starší verze C. Každý z nich byl jedinečný, s přístroji rozmístěnými pokaždé jinak, s plynovými pákami a regulací palivové směsi a otáček přeházenými na ovládacím bloku z jedné strany na druhou a s kokpitem plným spínačů.

Ty byly doplněné popiskami naznačujícími ohromující, až matoucí škálu nej-různějších funkcí, které pro nás většinou zůstávaly tajemstvím, a mám jisté podezření, že s našimi instruktory to bylo stejné, protože se o nich sami jen zřídka zmiňovali. Rozdíly, které mezi nimi panovaly, však někdy mohly nahánět celkem slušnou hrůzu. Při startu jste se upřeně dívali dopředu, hmátli vedle sebe, abyste ubrali plyn a snížili otáčky, a najednou jste si uvědomili, že stahujete páčky palivové směsi, což samozřejmě mohlo způsobit zhasnutí motorů, pokud jste je nechtěně posunuli příliš daleko. Ještě že klapky chlazení oleje a chladicí směsi byly na těchto stíhacích letounech automatické, a proto stačil jen příležitostný letmý pohled, kterým se člověk ujistil, že fungují.

Nehody byly běžnou záležitostí. Jednoho rána jsme byli před našimi ubikacemi a hráli „divoký“ volejbal, když se nám nad hlavami začala točit na přistání dvojice P-38. Hra se jako obvykle přerušila, protože všichni piloti měli ve zvyku v duchu kritizovat techniku svých ostatních kolegů. Netušili jsme, co byli zač, ale druhý z nich se po náklonu začal přetáčet a nepřestal, dokud ve vzdálenosti necelých sto padesáti metrů nenarazil do země. Po odehraném zápase jsem si odbyl svůj předepsaný let a připojil se k několika dalším lidem, abychom se nákladním autem svezli na druhou stranu základny a dali si oběd. Silnice protínala západní konec vzletové a přistávací dráhy, kde jsme museli zastavit. Právě totiž startovala dvě letadla. Jedno z nich se ale do vzduchu vůbec nedostalo. S kouřícími brzdami se nám prohnalo přímo před nosem a vyrazilo do pouště, kde se mu zhroutil předový podvozek. Pilot vylezl ven, obrátil se a zamával na nás, že je v pořádku. Netušili jsme, že jsme neviděli zdaleka všechno. Cestou zpátky z oběda jsme na témže konci ranveje narazili na další dva P-38 nosem vzhůru. To zatím podle našich počtů dělalo celkem čtyři havárie. Při prvním odpoledním letu došlo hlášení o dvou nouzových opuštěních stroje a krátce poté se někdo pokusil o přistání jen s jedním motorem a zpackal to. Odrazil se od východního konce dráhy a zamířil směrem na vyschlé dno jezera. Tam se zastavil, když se mu zhroutil podvozek. Povídalo se, že ho zatahl schválně, protože se mu nechtělo plahočit pěšky zpátky ke své letce. Hledat v podobných situacích nějaký humor bylo určitým druhem morbidní zábavy.

S blížícím se pozdním odpolednem se dva z žáků srazili ve vzduchu. Ani jeden nepřežil. Další lety se až do konce dne zrušily. Kdo mohl dávat vinu instruktorem? Devět nehod za jediný den se na vyšších místech dalo vysvětlit jen těžko.

Zbývající dny našeho výcviku se nesly ve znamení směsice frustrace a radosti: frustrace, protože se nám nedařilo získat umístěnkou k bojovým jednotkám; radosti, protože jsme mohli létat až do sytosti. Každých pár týdnů nás přesunuli na jinou základnu. Štáb si asi nebyl úplně jistý, co má s touhle malou skupinkou vzácných absolventů West Pointu vlastně dělat. Nakonec nám někdo oznámil, že v Pentagonu nařídili, že do zámoří se dostaneme jen jako velitelé rojů. To sotva! Potom jsme zase zaslechli, že na štábu 4. letecké armády rozhodli, že budoucí velitelé rojů právě sestavovaných jednotek mohou pocházet výhradně z řad dobrovolníků, kteří už předtím prošli operačním turnusem. Co dělat? Pokračovat v létání, samozřejmě. Získat tolik času, kolik jsme si pro sebe mohli vyžebrot, vypůjčit nebo ukrást.

Z Murocu jsme odjeli do Salinas u zálivu Monterey, kde jsme se rozdělili. Ala Tuckera a mě poslali na místo nazvané polní letiště Lomita. Létání bylo pořád skvělé. Zjistili jsme, že poušť ležící na západ od pohoří San Gabriel je úžasným místem pro lety v malé výšce, a v daném ohledu jsme začali být celkem dobří.

Naši další zastávkou byla plocha přímo uprostřed města Glendale. Proboha! Z nějakého neznámého důvodu ho celé pokryli kamufláží a jeho dráha vypadala ze vzduchu jako pokračování jedné z městských ulic. To se zpočátku ukázalo jako nemalý problém, avšak jakmile jsme určili polohu budovy stojící hned naproti letišti, v níž se nacházel náš oblíbený bar, srovnat se na přistání bylo rázem jednoduché.

V Glendale teď bylo také pár pilotů z Murocu a my se s nimi dali dohromady při několika večerních výjezdech vstříc oslnivým světlům Hollywood Boulevard. Jako poručíkům nám podle našeho zjištění peníze docházely někdy uprostřed měsíce, a tak jsme soustředili své zdroje a určili jednoho z naší skupiny, který měl u sebe hotovost a platil účty. Uvedené opatření nám každý měsíc obvykle zajistilo dostatek hotových peněz na další jeden týden. Pak jsme zjistili, že se v každém baru můžeme vždy spolehnout na nějakého staršího chlapíka, který nám chtěl vyprávět, jak je až příliš starý na to, aby oblékl uniformu, ale odbyl si své za 1. světové války. Poslouchali jsme ho, dokud nám platil pití. Nepamatuji se, že by ve mně tyto večery někdy vzbudily pocit viny. Naopak, byly přímo nádherné. Měli jsme možnost vyslechnout si pár skvělých příběhů z války a některé z nich byly dost možná i pravdivé.

V prosinci jsme se všichni dočkali povýšení na nadporučíky, s čímž souvisel také nárůst platu. Ten jsme přijali s povděkem, zároveň jsem se však obával, aby náš povznesený stav dále nezkomplikoval případný odchod do boje.

Všechno bylo skvělé až do dne, kdy si Ala Tuckera a mě zavolali do operační místnosti, kde na nás začal ječet velitel sestavy.

„Oldsi, vy a Tucker jste dolétali!“

Přišlo to jako blesk z čistého nebe. Dolétali jsme. Už žádné létání. Ale proč, proboha?

Velitel pokračoval ve svém běsnění. „Na 4. letecké armádě zjistili, že vodíte roje, učíte záložní piloty a plýtváte drahocenným časem na P-38, který má tahle letka přidělený k výcviku. Nemůžete létat dokonce už ani na BT-13, protože ty dva krámy včera spadly do jezera Arrowhead, takže ani jeden z vás si nesedne už ani do nich. Žádné létání. Vůbec nic.“

„Ale pane...“

„Žádné *ale*,“ zařval. „Tohle je rozkaz!“

A tak jsme tu stáli, po téměř osmi dlouhých měsících z West Pointu, po čase stráveném na Willie kvůli přeškolení na P-38, po texaské Mata-gordě, kde jsme nacvičovali střelbu, po kalifornském Murocu a výcviku pro záložní piloty, po Lomitě a dalším výcviku, po Salinas, kde jsme dělali totéž, po Glendale s jeho Grand Central s navazující porcí téhož, až po Ontario, kde následovalo to samé. Skončili jsme se střelbami, prošli jsme všemi fázemi bojového výcviku (a to několikrát) a teď jsme trčeli tady, mezi vinicemi Ontaria, v beznadějně situaci způsobené konfliktem směrnic pocházejících ze dvou různých úrovní velení. A přitom to jediné, co jsme chtěli, bylo odejít do války. Bylo naše rozhodnutí tak špatné? Nebo nás kancelářské kádry za svými psacími stoly považovaly za nezpůsobilé, protože jsme se dožadovali odchodu? Pentagon nařídil, že propříště se už žádný z drahocenných absolventů West Pointu nevydá do války, pokud v záložní jednotce neobsadí post velitele roje. Tak nám to alespoň řekli. 4. letecká armáda v San Franciscu, pod jejíž přímé velení spadaly jednotky v Kalifornii, potom zavedla pravidlo, že všechny funkce velitelů rojů mají být v budoucnu obsazeny pouze dobrovolníky, kteří už završili bojový turnus na P-38 někde v zámorí. Svou Hlavu XXII jsem si tak prožíval celé desítky let předtím, než o ní napsal Joseph Heller.

Po těchto strašných zprávách jsme se s Tuckem podívali jeden na druhého se vztekem v obličeji a zoufalstvím v srdci. Dělali jsme, co jsme mohli. O náš zdejší pobyt jsme se nikoho neprosili. Tuck byl prvotřídní pilot a ani já nebyl vůbec špatný. V simulovaných leteckých soubojích jsme pravidelně zametali s našimi instruktory, kteří byli všichni bojovými veterány. V sevržené formaci jsme létali mnohem lépe a drželi jsme ji bez ohledu na to, oč se proti nám piloti-instruktoři pokoušeli. Lépe než oni jsme chápali a uplatňovali i bojovou formaci a taktiku, kterou nás učili (stejně jako je). Ti samí instruktoři byli také lidmi, kteří nás dávali do rozpisu jako velitele rojů, za něž byli sami zodpovědní. Dělali jsme to rádi, zatímco někteří z nich se od doby, kdy jsme s Tuckem převzali výcvik, nakonec neobjevili v práci pěkných pár dní za sebou.

Co teď? Cítil jsem, jak se mi obrací žaludek, a s obličejem celým rozpaleným jsem potlačoval slzy vzteku a frustrace, sbírající se pod povrchem. Věděl jsem, že na rozhovor s velitelem nemám náladu a nejsem ani ve stavu, kdy bych to chtěl udělat, ale zatraceně! Cožpak na tom, k čertu, záleželo? Rozhodnutý něco podniknout jsem odkráčel chodbou k jeho otevřeným dveřím, vstoupil dovnitř a zasalutoval.

Major vzhlédl od svého stolu s chladným výrazem ve tváři. „Co chcete, Oldsi?“

Upřel jsem pohled na místo nad jeho hlavou a téměř vykřikl: „Pane, chci si vzít dovolenku.“

„Cože?“ Jeho hlas dostal hrozivý tón – takový, jaký velící důstojník letky používal, když nastaly nepříjemné chvíle. „Kam si myslíte, že pojedete? Nevíte, že právě probíhá válka?“

„Pane, mám v úmyslu jet do Washingtonu.“

„A co si myslíte, že tam budete dělat?“

„Pane, chci navštívit generála Arnolda. Je to přítel mého otce. Ten vyslechne –“

„Žádost se zamítá.“ Major obrátil svůj pohled zpět k psacímu stolu, a to bylo vše.

Udělal jsem čelem vzad, vrátil se zpátky chodbou a na operačním nalesl Tucka. Když jsem mu vypověděl svůj smutný příběh, jeho tvář dostala ještě pochmurnější výraz.

„Tak prostě pojedeme,“ prohlásil.

„A kam?“ zeptal jsem se, zatímco jsme zamířili k jeho starému vozu.

„Do Los Angeles, na velitelství stíhacího křídla,“ zněla Tuckova odpověď.

Přemýšlel jsem, co tam asi zmůžeme, ale věděl jsem, že něco zkusit musíme. A tak jsem nastoupil a vyrazili jsme.

Velitelství křídla se nacházelo v centru Los Angeles ve staré zrekvírované hotelové budově. Znal jsem to tam celkem dobře. Před několika málo měsíci mě natchytali při nízkém průletu a v generálově kanceláři jsem dostal svůj první oficiální trest. Zdálo se, že ve svém optimistickém přesvědčení, že záložní piloty, kteří se proviní do očí bijícími prohřešky proti leteckým předpisům, pošlou bezodkladně do války, jsem se poněkud zmylil. Slyšel jsem vyprávět příběh o chlapíkovi, který provedl přemet kolem mostu Golden Bridge, a následně ho odexpedovali do jižního Pacifiku. Měl to být Dick Bong, který sklízel jedno vítězství za druhým. Vše, co jsem za své úsilí dostal já, byl pořádný „podrb“, Paragraf 104 a pokuta, o jejíž zaplacení se od té doby evidentně nikdo nestaral. V každém případě jsme s Tuckem vpochodovali do budovy a hledali někoho důležitého, až jsme skončili na personálním oddělení před pracovním stolem jakéhosi seržanta. Ten měl ve tváři přátelský výraz a vypadalo to, že je ochotný si vyslechnout celý náš strastiplný příběh.

„To mi říkáte, že vážně chcete jít do boje?“ Působil překvapeným dojmem.

„To si pište!“ odpověděli jsme současně.

Seržant se na nás na chvíli zadíval, pak zavrtěl hlavou a zeptal se: „Vy dva jste už skončili výcvik?“

„Ano, pane.“ (Nu, přeci jen *byl* o hodně starší než my.)

„Jste oba blázni, ale nebudu se vás ptát proč; stačí jen kam. Takže kam byste si, u všech čertů, páni nadporučíci, přáli odjet?“

„Do Anglie!“ zazněla naše sborová odpověď. Nevím, jak na tom byl Tuck, ale toho muže bych nejradši políbil. Naděje ve mně náhle vyšlehla jako plamen.

Seržant přešel k rozpisu zavěšenému na zdi, na okamžik před ním zůstal stát a poté se vrátil zpátky k nám. „Tak dobře. Právě teď se dává dohromady jedna skupina se třemi letkami: z Lomity, Palmdale a Santa Rosy. Nejsou ještě na plných stavech a ani ještě nedokončili svůj výcvik, ale pojedou. Nemám dovoleno říkat kam, ale nebudete zklamaní. Jsou tam u vás ještě nějací jiní, co jsou na tom stejně?“

„Ano, pane. Jsou.“ Vyjmenovali jsme dalších pět spolužáků, kteří v jižní Kalifornii uvízli ve stejné šlamastyce, a dobrácký seržant začal tuktat do svého psacího stroje.

Mezitím co se náš zachránce pustil do práce, jsme se Tuck a já snažili působit nenuceným dojmem. Hádám, že jsme se oba strachovali, aby kolem neprošel nějaký major nebo plukovník, který by se nás zeptal, co tu u všech všudy pohledáváme, ale seržant vypadal, že něco takového ho vůbec nevzrušuje. Těch patnáct minut, které potřeboval, aby všechno sepsal, se zdály jako celá věčnost, ale když skončil, přešel k cyklostylu a zakrátko nám podal štos rozkazů vztahujících se na všech sedm absolventů West Pointu v naší jednotce. Vůbec nás nenapadlo zeptat se ostatních, jestli se chtějí přidat!

Zmíněná věc dokazuje, že pokud se chcete vyhnout úřednímu šimlovi a v téhle armádě potřebujete něco vyřešit, zajděte si za poddůstojníky.

Rozkazy byly napsané dobře. Tuck a já jsme skončili zpátky na základně Lomita nedaleko Long Beach u nově sestavené 434. letky. Ostatní z naší skupiny – Nesselbush, Coursey, Waller, Rosness a McClure – odcestovali k 435. a 436. letce. Všechny zmíněné jednotky byly součástí 479. stíhací skupiny, která měla podle plánu odjet a nacházela se v konečné fázi příprav. Kam nakonec pojedeme, nám neřekli, na tom však nezáleželo. Anglie, Středozemí nebo jižní Pacifik – bylo nám to úplně jedno, jen když půjdeme do války. Pokud jde o mne, doufal jsem v Anglii, kde byla dle mého soudu naděje na nejlepší akci.

Během krátkého období před odjezdem jsme toho ještě hodně nalétali, ale zůstávali jsme pokorní i ve chvíli, kdy nás donutili k rychlému přesunu kopcem stylu pahorek na Palos Verdes, včetně celtových stanů a polních lahví. Naši šéfové totiž trpěli náhlým návaem KPPZ (kontrola připravenosti k přesunu do zámoří; Preparation for Overseas Movement, POM), jejímž účelem bylo zjistit, zda (či nikoli) jsme my, podřadnější vojáci, obdrželi náležitou formu výcviku. My měli za to, že ano, ale netušili jsme, jak málo toho vlastně víme. Tak jako tak se na konci dubna všechny tři jednotky soustředily na základně Santa Maria, ležící severně od Santa Barbary, a to včetně štábu skupiny. Tam jsme si prošli dalším papírováním, novými inspekcemi i opakovaným zdržením, až nakonec došlo i na rozlučkový večírek naší letky, který se odehrál v jednom motorestu na venkově. Byla to zatraceně dobrá párty. Následující ráno jsme vyrazili do války.

## 4

### DO VÁLKY

**B**OŽE, JAK JÁ SE NECHTĚL PROBUDIT. NECHTĚL JSEM SE ANI pohnout. Jazyk v ústech mi přišel jako kukuřičné šustí, žaludek jsem měl jako na vodě a v hlavě mi bušilo. V noze jsem měl pocit, jako by byla ve svěráku. Z chodby zněly hlučící hlasy a dupající nohy. Zvenku se ozývaly jakési zvuky... Kde jsem to vlastně byl? Co se tu dělo?

Náhle mi všechno došlo. Byli jsme v prostoru soustředění na základně Santa Maria. Časný budíček a nástup k závěrečné kontrole stavu. A sakra! Měli jsme vyrazit pochodem k vedlejší koleji a nastoupit do vojenského vlaku, jehož cílem bylo Východní pobřeží a nalodovací přístav. Můj ty Bože! Co jsem dělal tady na podlaze? Oči se mi rázem otevřely. V pokoji byl hrozný binec. Kavalec byl rozbitý, matraci jsem měl napůl přehozenou přes sebe a pravou nohu vraženou přes lepenkovou desku do vedlejší místnosti. Co se to stalo? V hlavě se mi vynořily mlhavé vzpomínky na rozlučkovou oslavu, na příliš mnoho vypitých drinků, i na to, jak jsem vyšel ven, abych se nadýchal vzduchu a padl po zádech do vysoké trávy u nějaké věže, kde jsem ležel a přemýšlel, jestli mě někdo najde, až večírek skončí. Než jsem přestal být při smyslech, hlavou mi prolétla poslední myšlenka: Ten vlak mi nesmí ujet! Bože, ten vlak mi přece nesmí ujet!

Vymotal jsem se ven z trosek, vstal, téměř upadl zpátky na zeď, chňapl po svém vojenském zavazadle, hodil do něj toaletní soupravu, zavřel ho, zapnul si opasek se svou „pětačtyřicítkou“ a vypotácel se ven. Zbytek letky byl už nastoupený, a tak jsem se zařadil na místo vzadu. Nikdo se mnou nepromluvil, ba dokonce se na mě ani nepodíval. Soudě podle mého stavu

a chaosu panujícího v mé místnosti v kasárnách jsem si dokázal představit proč.

Po dokončení kontroly stavu jsme odpochovali na železniční stanici k čekajícímu vojenskému vlaku. Spíše než vojenskou formaci jsme připomínali ústup od Moskvy: každý z nás nesl jedno nebo dvě těžká zavazadla; nikdo nedržel krok. Já sám bych to ale stejně nedokázal.

Naše brašny si od nás vybrali a uskladnili je v nákladním vagónu. Vzpomněl jsem si na svůj kartáček a přál si, abych ho předtím použil. Do vlaku jsme nastupovali ve skupinách, za kolem panujícího obecného zmatku, podle klíče: lidé ze štábu, stejná letka, stejný roj, tentýž železniční vagón. Sedadla jsme obsadili ve vagónu, který dle všeho vypadal jako historický osobní vůz z roku 1910, a já začal tupě uvažovat, kde asi budeme spát a že možná nebudeme spát vůbec. Na tom ale nesešlo.

Všeobecný šum a vzrušení šly mimo mě. Cítil jsem se mizerně, a to právem. Uvnitř hlavy mi bušilo kladivo, jehož úder směřovaly kamsi za pravé oko. Nevím, jestli jsem usnul, nebo omdlel. Nějaký čas uběhnout musel, protože když jsem konečně otevřel oči, pomalu jsme se sunuli podél tichomořského pobřeží. Napadlo mě, jestli je to naposledy, co vidím Pacifik, a rychle jsem takovou myšlenku potlačil. Postupně jsem znovu přišel ke smyslu, v hlavě mi přestalo tepat a dolehla na mě nálada mých kamarádů z letky. Elma Searse jsem se zeptal, co se to vlastně, k čertu, minulou noc seběhlo. Vrhla na mě neradostný pohled a zavrtěla hlavou. Ostatní udělali totéž. Pořád jsem byl v nejistotě, ale z útržků vyprávění jsem pochopil, že jsem svým starostlivým kamarádům odporoval, když mě ukládali do postele. Považoval jsem to za ohromnou zábavu, ale moji zachránci tento názor nesdíleli. Vysvětlovalo to také stav, v jakém jsem se nacházel po probuzení.

Minuli jsme severní konec jakési ranveje a já rozeznal výcvikovou základnu Van Nuys. Na stojance stály seřazené stroje P-38, a právě když jsme projížděli kolem, přímo nad hlavou nám prolétl přistávající letoun. Pak následovaly Severní Hollywood, Glendale a Pasadena. Se soumrakem jsme zamířili vzhůru do Cajonského průsmyku, vstříc výše položené poušti.

Po ohlášení večere jsme nastoupili v uličkách a čekali, až na nás přijde řada v jídelním voze, který spíše připomínal vojenskou kantýnu. Po ní jsme zůstali chvíli sedět, načež nás nahnali o jeden vůz zpátky do lůžkového prostoru, kde na kavalcích leželi dva muži dole a jeden nahoře. Vyšší

hodnost vítězila a poručíci se obvykle na horní lůžko nedostali, ale nijak zvlášť na tom nezáleželo. Spánek se za pravidelného klapotu kol dostavil snadno a rychle, mezitím co starý vlak supěl dál do noci.

Ráno jsme byli stále uprostřed pouště a pomalu se šinuli do příkrého stoupání. Jeden z našich kreativnějších kolegů navrhl, že by nebylo špatné zacvičit si v rámci tréninku s našimi pětačtyřicítkami. Prošli jsme tedy vagóny až do čela vlaku, otevřeli dveře, spustili schůdky a vyskočili ven do pouště. Stáli jsme v řadě, pálili do kaktusů a kamení a za zády se nám pomalu sunul vlak. Když se přiblížil poslední vagón, naskákali jsme zpátky dovnitř a celé cvičení zopakovali. Při třetím kole nás zastavil velící důstojník skupiny, který byl poněkud rozrušený. Vlastně ne, vztekal se. A kdybych řekl, že přímo zuřil?

Zabavil nám pistole i munici a současně naznačil, že o celém incidentu ještě v budoucnu uslyšíme. Přemýšleli jsme, co by se asi mohlo stát, avšak zakrátko jsme usoudili, že cestou do války nemůže postavit před vojenský soud polovinu svých pilotů. A tak jsme se znovu vrátili ke starému schématu pozorování pouště, hraní karet a uvažování o tom, kdy asi přejedeme přes řeku Colorado.

Projeli jsme Albuquerque a po přejezdu Velkých plání dorazili na Středozápad. Třetího dne jsme uviděli čerstvý sníh. Byl sice duben, ale stále dost chladno na to, aby přes noc napadla nová pokrývka. Během pravidelné zastávky sloužící k doplnění vody nám dovolili vystoupit, abychom si trochu protáhli nohy. To byla velká chyba. Následující bitka sněhovými koulemi se stala památnou jak ve smyslu svého rozsahu, tak intenzity. Neutrpěli jsme žádné velké ztráty a zpátky do vagónů nás nahnali s rudými obličejí, řvoucí smíchem a se sněhem tajícím za límci našich košil a uniforem.

Náš vlak nakonec dobíhal až do Fort Dix v New Jersey, kde jsme dostali přidělená kasárna a znovu jsme se shledali se svými zavazadly. Tady jsme cvičili náš přesun přes oceán. Měli jsme přednášky, instruktážní filmy i výcvik ve člunech, prováděný na suché zemi. Na všechno jsme si museli vystát frontu: na naše plynové masky, pěchotní přilby, další papírování i spoustu jiných věcí. Měli jsme se vůbec někdy vydat na cestu?

Pak jsme znovu nastoupili do vlaku a zamířili do doků v Hobokenu. Bylo to skoro jako nějaké déjà vu. Nedokážu říci, zda šlo o identický exemplář, ale naskládali jsme se do převozní lodě navlas podobné té, která měla onoho letního dne v roce 1940 převézt početnou skupinu budoucích

posluchačů prvního ročníku z New Yorku, aby mohli na druhé straně řeky chytit vlak do West Pointu. Bože, jak dávno se to teď zdálo. Tentokrát jsem jel opačným směrem a měl jsem namířeno do války.

Převozní loď přirazila k přístavišti. Nastoupili jsme do řad, odbyli si kontrolu stavu a odpochoďovali ulicí ke konci přístavní hráze. Zavazadla teď působila lehčím dojmem a vzpomínám si, že jsme se všichni snažili vypadat vojensky i navzdory těm zatraceným brašnám, které nám plácaly o nohy. Někdo začal zpívat „Pěknou šestipenci“, ale písnička se příliš neujala.\* Potom jsme zatočili na samotné přístavní molo a zastavili se. Z doku jsme zírali vzhůru na obrovskou loď. K otvoru v jejím ohromném boku stoupala nástupní lávka. Když na mě přišla řada, i já jsem se stejně jako všichni ostatní vyhrabal nahoru se zavazadlem plným špinavého prádla, se slavnostní uniformou, košilemi, vázankou, rezervním párem bot, ponožkami a celou krabicí žitné whisky Rewco, kterou těm důvěřivějším z nás podstrčil nějaký podnikavý voják, ještě než jsme odjeli z Kalifornie. (Když jsem o rok později opouštěl Anglii, ta odporná věc byla pořád na horní polici skříně důstojnického klubu ve Wattishamu.)

Našli jsme své kajuty a řekli nám, že se později máme shromáždit na palubě A, ať už to bylo kdekoli. Naše osmičlenná skupina se zahleděla na patrové palandy, natěsnané do kajuty, která za klidnějších dob měla očividně sloužit k ubytování dvou osob. Ale co, obsadili jsme kavalce a vyrazili vzhůru na palubu, kde jsme postávali u zábradlí a fascinovaně sledovali pokračující nakládání. Slunce už se skoro dotýkalo Jerseykých výšin, když konečně uvolnili lana a USS *Argentina* pomalu vycouvala ven na řeku Hudson. Už dlouho jsem se necítil tak dobře. Napadlo mě, že jsem to konečně dokázal. Opravdu se to dělo a já byl na cestě. Konec všeho výcviku, čekání i frustrace. Nikdo už mě teď nemohl strčit zpátky ke školní jednotce.

Poté, co loď vyplula ven z doků a pilné remorkéry kolem ní zaujaly pozice, aby ji nasměrovaly ven z přístavu, kapela rozestavěná na konci přístavní hráze spustila pochodovou hudbu. Bylo to od nich hezké gesto, které nejspíš poslední tři roky dělali v rámci běžného postupu každý den. Vyrazili jsme na cestu a proklouzli kolem Manhattanu a Guvernérova ostrova.

---

\* „Jolly Sixpence“ byla v období 2. světové války oblíbenou pochodovou písní americké armády (pozn. překladatele).

Když jsme projížděli kolem sochy Svobody, nahrnuli jsme se k zábradlí na pravoboku. Silueta Dámy se ostře rýsovala proti večerní obloze, zatímco ona sama přála „Šťastnou cestu“ dalšímu lodnímu nákladu mladých Američanů, kteří měli namířeno do války. Několik z nás s vážnou tváří zasalutovalo.

Po počátečním nácvičku používání záchranných člunů, po němž následovala další lekce týkající se záchranných vest, postupů v případě nouze a spousty jiných věcí, jsme se odebrali na stravovací palubu za naším večerním jídlem. Měli nás krmit dvakrát denně, a pokud jsme promeškali určenou dobu, měli jsme smůlu. Ale proč ne. Kuchaři i mužstvo kuchyně pracovali tvrdě a víc nezmohli.

Ráno následujícího dne bylo ve znamení modré oblohy a otevřeného moře. V dohledu nebyla žádná země a kolem nebylo vidět žádnou jinou loď. Najednou kdosi vykřikl a začal ukazovat rukou. Táhle! Přímo nám pod nosem se nad hladinu vymrštila velryba a zabralo jí zdánlivě celou věčnost, než se obrátila a po zádech dopadla zpátky do vody. Stejně dlouho pak trvalo, než svůj obrovský ocas vztyčila vzhůru k obloze, zatímco já si představoval, že nám svým vlastním způsobem přeje hodně štěstí.

Druhého rána se pak jako mávnutím kouzelného proutku objevila všude kolem další plavidla: roztažená od horizontu k horizontu, pokrývající moře v nepřerušovaných kolonách. Byly tu nákladní lodě, tankery, parníky sloužící k přepravě vojáků, torpédoborce a také – jako nějaká kvočna – majestátní křižník plující po našem levoboku. Ten udržoval rychlost s konvojem mezi námi a křídelním svazem pohybujícím se daleko na okraji viditelného moře. Minulou noc jsme byli jen osamělou lodí a veškeré myslitelné zdroje světla na *Argentině* byly zajištěny kvůli zatemnění. Nyní, brzy ráno, jsme byli tady, jako jedno z plavidel obrovské flotily, která si pod oblohou bez jediného mráčku pomalu razila cestu směrem na severovýchod. Lámali jsme si hlavu nad tím, jak se u všech všudy konvoji mohlo podařit shromáždit se ve tmě v náležité formaci a stejnou rychlostí zamířit identickým směrem.

Po snídani jsme se ve skupince usadili na poklop nákladního prostoru na nejhořejší palubě a užívali si okolní podívanou. Z levoboku se k nám náhle vrhl jeden z torpédoborců. Všechny pohledy ho sledovaly, jak skáče po vlnách jako nějaký teriér ženoucí se za hrozeným míčkem. Vlna tvořící se u přídě se bíle leskla proti šedi jeho trupu a brázda, kterou zanechával

za sebou, se blyštěla rychlostí jeho průjezdu. Ve chvíli, kdy míjel *Argentinu*, zablikala jeho signalizační svítlna rychlou šifru. Všiml jsem si, že si Bud Grenning dělá pilně poznámky. Štítek jeho všudypřítomné kožené čapky mířil vzhůru k obloze, jazyk měl ve svém soustředění stisknutý mezi zuby. Všichni jsme se s naší skrovnou znalostí morseovky pokoušeli číst vzkaz odvysílaný torpédoborcem a přátelsky se spolu přeli ohledně našich odlišných interpretací. Bud mezitím čmáral dál. Teddy Anastos, který byl zbrojířem naší letky, nakoukl Budovi přes rameno a pokoušel se přechíst jeho poznámky. Bud se k němu otočil zády a zaštitil svůj poznámkový blok před Teddyho zvědavostí.

„Co to říká, Bude?“ zeptal se Teddy.

Bud k němu vzhlédl se smrtelně vážným pohledem a řekl: „To ti nemůžu povědět, Tede. Je to přísně tajné. A navíc, tohle opravdu nechceš vědět.“

Teddyho zájem tím samozřejmě ještě vzrostl. Vědělo se o něm, že je tak trochu naivní, a proto jsme čekali, zatímco Bud ho napínal dál.

„No tak, Bude,“ naléhal na něj. „Jsme v tom všichni spolu. Mám právo to vědět. Cokoli se stane jednomu z nás, stane se nám všem. Řekni mi to.“

„Podívej, Tede, tohle bych neměl dělat. Vzpomínáš si na všechny ty přednášky o tom, že máme držet jazyk za zuby? O tom, že nemáme vypouštět fámy ani je poslouchat? Nebo o zabezpečení konvoje? Nikdy nevíš, koho máš kolem sebe. Možná, že je tady přímo u nás na *Argentině* špión s vysílačkou a je ve spojení s německými ponorkami, které na nás někde vpředu čekají.“

Teddymu se protáhl obličej a znepokojeně sebou trhl. Bud ho měl v hrsti. My ostatní jsme se ze všech sil drželi, abychom nevyprškli smíchy. „Bude, musíš mi to říct. Není to fér, abyste vy piloti něco věděli, a já ne. Možná je tu něco, na co bych měl být připravený. Možná by to měli vědět i ostatní z naší letky...“

„Tak tedy dobře, Tede. Povím ti to. Ale musíš vědět, že je to tajná informace a že by se to měl dozvědět jen kapitán lodi. Je výhradně jeho zodpovědnost, jestli to uslyší i ostatní z nás, nebo ne. Jsem si jistý, že už poslal svou posádku, aby na tom problému začala pracovat, takže se není čeho bát. A teď mi slib, že o tom nikomu mimo tuhle naši skupinu ani nemukneš. Slib mi to!“

„Slibuji,“ prohlásil Ted vážně.

To už bylo příliš. Bud nás měl zaháknuté všechny: Teda, který chtěl slyšet tu hroznou novinku, i nás ostatní, kteří jsme se chtěli dozvědět, co si schovává v rukávu.

„Fajn, Tede. Teď přečtu ten vzkaz. Cituji: SS *Argentina* od vlajkové lodi konvoje. Urgentní. Opakuji, urgentní. Přísně tajné. Zpráva: Z dopravního velitelství ve Fort Hamilton. Minulou noc dopaden německý sabotér. Z jeho přiznání vyplývá úspěšné provedení mise spočívající v přehození chodu vašich lodních pump. Opakuji, vaše lodní pumpy mají opačný chod. Neodčerpáváte vodu, ale nabíráte ji. Ohlaste, až bude situace pod kontrolou a tak dále. Konec citace.“

Podívali jsme se na Teda a ten náš pohled opětoval. Jeho tvář připomínala skicu na téma konsternace. Někdo vyprskl. Už jsme to nemohli vydržet. Potom propuklo hotové peklo. Ukázalo se, že se starým dobrým Tedem je správná legrace, a k všeobecnému řehotu se nakonec připojil i on sám. Smál se ale poněkud nervózně, a já měl neklamný dojem, že si není zcela jistý, jestli jde opravdu jen o vtip.

Život na palubě na sebe vzal podobu neměnné rutiny. Zvykli jsme si jíst dvakrát denně a na náhodný nácvik používání záchranných člunů se nakonec těšili jako na vytržení z jednotvárnosti. Některé z nás vyčlenili ke kontrolám ubytovacích prostor mužstva s tím, že veškeré problémy se měly hlásit velícímu důstojníkovi. Když na mě přišla řada, na obhlídku jsem vyrazil i já a zjistil, že příslušníci personálu naší 434. letky jsou natěsnaní jeden na druhého v šesti až osmipatrových palandách. Vypadalo to, že hoši mají ke stísněným podmínkám filozofický přístup, a nezaznamenal jsem žádné neobvyklé stížnosti. Potíž spočívala v tom, že kladli otázky, na které jsem nedokázal odpovědět, jako například: „Jak dlouho to ještě bude trvat? Kam jedeme? Co ponorky?“ Nevím, co jim říkali ostatní, ale já se doznal ke své nevědomosti. Na druhou stranu jsem velícímu neřekl, jak sobecky jsem si připadal, když jsem porovnal životní podmínky mužstva s tím, co jsme měli k dispozici my.

Třetího dne na moři, pozdě odpoledne při druhém jídle dne, otřásl *Argentinou* ohromné zadunění. Ucítili jsme, jak nám proběhlo chodidly, vzhůru židlemi až do našich těl. Vzápětí po něm následovala další, ještě mnohem silnější rána. Většina z nás vyskočila s představou jediného: TORPÉDO! Někteří začali pádit směrem ke dveřím kantýny. Všechny nás ale zarazil hlasitý výkřik důstojníka dopravní služby (Transportation Corps, TC).

„Uklidněte se, vy zelenáci. To jsou jen hlubinné pumy svržené naší eskortou. Není se čeho bát. Na to si zvyknete. Když jste pod čarou ponoru, loď se chová jako buben. Je to jen hluk. Žádný problém.“

Seděli jsme s rozpačitým pocitem, ale každý si v duchu myslel: Hlubinné pumy? Jistě. Pod čarou ponoru? Ach ano, všechno je v mezích normy. Žádný problém. Taková úleva... Všiml jsem si ale, že ze dveří kantýny přeci jen vyklouzla ven jedna postava. Byl to Teddy Anastos, který se asi po deseti minutách objevil znovu, navlečený do své záchranné vesty. Nikdo z nás k tomu nic neřekl, a to dokonce ani později, když už bylo zřejmé, že Ted v té ztracené věci i spal.

Zhruba šestého dne na moři jsme zaznamenali, že mnohé z lodí, které nám dosud dělaly společnost, zmizely. Konvoj se znatelně ztenčil, včetně počtu doprovodných plavidel. Dospěli jsme k závěru, že se nacházíme v takové blízkosti cíle naší cesty, kdy už nás proti ponorkám zajišťuje letecké krytí, a že brzy přistaneme. Později téhož dne pak šmouha na horizontu skutečně narostla do podoby tmavě zelených kopců a k rackům, kteří se nás celou cestu drželi jako stálí zákazníci, se připojili další jejich kolegové. Soumrak padl dříve, než jsme stačili doplout do přístavu, a tak jsme se uložili k našemu poslednímu spánku na palubě lodi. Podle kolujících zvěstí jsme se blížili ke Skotsku.

Hned po úsvitu se *Argentina* za pomoci remorkérů pomalu vydala úzkým zálivem směrem do vnitrozemí. Nedočkavě jsme se shromáždili na palubě, abychom viděli, co bude dál. Vodní cestu lemovaly nízké kopce pokryté bujnou zelení, které v časném ranním světle působily zádumčivým dojmem. Na březích ležely shluky malých vesniček, z nichž každá měla kamennou přístavní hráz, u níž stály zakotvené rybářské lodě. Čím dále jsme se dostávali do vnitrozemí, tím více se řeka – nebo záliv – zužovala a já si lámal hlavu, jestli vůbec můžeme mířit do velkého námořního přístavu. Pak se ale plavební kanál otevřel a my vpluli do kotviště plného zakotvených plavidel všech možných typů. Když naše loď spustila se strašlivým chrastěním a řinčením kotvu, všichni jsme nadskočili. Celé plavidlo se poté zachvělo a zakymácelo. Byla to pomyslná tečka za koncem naší cesty.

Po vodní hladině jezdily pilně sem a tam remorkéry, bárky i nízké otevřené lodě sloužící k přepravě nákladu mezi lodmi a pevninou. Panovala zde atmosféra účelnosti, shonu, neustálého pohybu a praktické činnosti.

Tu intenzitu jsme pociťovali všichni – jako by se před námi v rychlém, trhavém rytmu příznačném pro starý němý film odehrávala nějaká epická scéna. Daný vjem se natolik lišil od pocitu, který jsem zažil v docích v New Yorku, že jsem nedokázal přesně uchopit svou reakci. Přemýšlel jsem, jestli mou představivost umocnilo vzrušení, nebo vědomí, že jsem konečně tam, kde válka už déle než čtyři roky dominuje veškeré činnosti. Zdálo se, že do všeobecného hemžení se zapojili dokonce i rackové. Jeden z nich se usadil na nedalekém sloupku a skřehotal, jako by řídil místní dopravu. Sledovali jsme tu horečnou aktivitu a uvažovali, jak a kdy nás odvezou na břeh. Po palubě se rozléty zvěsti. Někdo prohlašoval, že vystupovat budeme jako první, protože nás potřebují. Tomu přikládalo víru jen málo z nás. Jiný člověk říkal, že zaslechl, že zůstaneme trčet na palubě a vyloďovat se budeme jako poslední. Další jasnozřivec tvrdil, že naše základna není připravená. Prý ji předtím bombardovali. Možná se naše nová letadla na cestě sem potopila. Ničemu z toho jsme nevěřili. Přístav se jmenoval Gourcock. Byli jsme ve Skotsku. Tomu jsme věřili všichni.

Podávala se snídaně, ale hladový jsem nebyl – byl jsem až příliš rozrušený. Odešel jsem dolů, abych si sbalil. Z našich cestovních brašen jsme žili už přinejmenším celý měsíc. Chtělo se mi všechno vyházet okénkem ven a začít znovu, ale to jsem, samozřejmě, udělat nemohl. Věcí, které se daly do zavazadla nacpat, jsem už moc neměl, takže zbývala jen stará vojenská hra na „pospěš si a čekej“.

Z lodních tlampačů se pak konečně ozvalo zaskřehotání: „Příslušníci 479. skupiny se dostaví na hlavní palubu. Nástup podle letek. Osobní výstroj s sebou. Vyloďení za třicet minut!“

Shromáždili jsme se na hlavní palubě. Vrata nákladového prostoru byla otevřená a vysunutá lávka spojovala loď s čekající bárkou. Rychle jsme se po ní přešourali na druhou stranu a za zábradlím zůstali stát natěsnaní jeden na druhého, protože veškerý prostor, který byl k dispozici v podpalubí, byl už zaplněný. Bárka poté odrazila od *Argentiny* a jeden z remorkérů nás od táhl krátký kousek cesty přes přístav do doku s kolejištěm.

Tam na nás v kryté stanici čekal vlak, bafající a vypouštějící páru. Měli jsme jen pár minut, abychom vystoupili, odbyli si kontrolu stavu a pak nastoupili do vagónů. Vozy měly po straně uličku s posuvnými dveřmi, jimiž se vcházelo do jednotlivých kupé. Do nich se vešlo zhruba osm lidí. Nahrnuli jsme se do jednoho z nich a žasli nad tím, jak je všechno cizí

a odlišné od našich amerických vlaků. Sedadla byla neuvěřitelně pohodlná. Nadto byly v oknech závěsy a na stěně malé vázičky s umělými květinami!

Netrvalo nám dlouho, než jsme zjistili, že se venkovní okno kupé dá stáhnout dolů. Shlukli jsme se kolem a vystrkovali hlavy ven. Ostatní, kteří seděli před námi i za námi, udělali po celé délce vlaku totéž. Zněli jsme jako parta nadšených děcek čekajících na odjezd na letní tábor, pokřikujících jeden na druhého. Když nad tím teď přemýšlím, asi to tak doopravdy bylo. Po ostrém hvizdu píšťalky nakonec následoval oblak páry, lehké trhnutí a vyrazili jsme.

Vlak hladce vyklouzl z oblasti přístavu, pomalu projel městečkem a prosupěl okrajovými oblastmi velkoměsta, které musely patřit ke Glasgow. Potom jsme nabrali rychlost a vjeli do venkovské krajiny. V hlavě se mi hromadily nové dojmy. Charakteristický klapot kol vlaku jsem neslyšel (Jak to dělali?); farmy, vesnice, přejezdy, řeky i potoky, staré domy, kamenné zídky, šlechtěné a upravené pastviny – všechno tu bylo tak odlišné a nádherné. Jak úhledně to celé vypadalo! Každé starobylé, malebné nádražíčko mělo před okny truhlíky a květináče plné květín. Nikde nebylo vidět odpadky ani žádnou šerednost. Byla to krajina Artuše a Kamelotu, Robina Hooda a jeho Sherwoodského lesa. Po Dickensově temné stránce nebylo ani památky.

Neměli jsme ani tušení, kam vlastně jedeme nebo jak dlouho bude naše cesta trvat. Vlak pokračoval dál a dál, po celý den. Krajina se příliš neměnila. Poté, co vyprchal počáteční pocit nezvyku, si většina z nás udělala co největší pohodlí a podřimovala. Dostali jsme také nějaké jídlo, ale nevzpomínám si, že bych něco jedl.

Nastala noc, slovo tma ji však ani zdaleka nevystihovalo. Nikde nebylo vidět jediné světélko: nesvítily žádné domy, města, nádraží, kterými jsme projížděli, ulice ani vozidla. Takové bylo britské zatemnění. Dolehla na nás pochmurnější stránka naší cesty a připomnělo nám to tvrdou skutečnost. Jako by to snad někdo z nás potřeboval... Už zakrátko jsme měli čelit realitě, dosud utvářené jen dojmy posbíranými z Pathého týdeníků nebo zahálčivým klábosením pilotů-instruktů, kteří odlétali své operační turnusy v severní Africe či Pacifiku. Veškerá konverzace v našem vlakovém kupé utichla. Seděli jsme potmě, každý z nás ponořený do vlastních myšlenek, vědomi si bezprostřední budoucnosti, a přemýšleli o tom, jaká asi bude naše reakce. Postavíme se nebezpečí a neznámému

s odvahou a pevným odhodláním? Někteří z nás pociťovali obavy, dost možná i strach. Popravdě řečeno, já se tak necítil. Nedokážu vysvětlit proč.

V myšlenkách jsem se vrátil zpět a pokusil se vybavit si pocity, které předcházely tomuto okamžiku v mém životě. Byl jsem vzrušený a nedočkavý. Přál jsem si zapojit se do téhle války a chtěl jsem to udělat hned, jak to bude možné. Dostat se až sem nám trvalo až příliš dlouho: přes všechnu tu byrokracii, napohled hloupá a pošetilá nařízení nebo lhotejší a bezcitné úředníky obrovského válečného aparátu, který dosahoval příliš velkých rozměrů, aby se staral o kteréhokoli jednotlivce. Já jsem však byl právě takovým jednotlivcem, a jedno mi to nebylo. Na tom, co se mnou bude, mi dost záleželo. Proč si, sakra, mysleli, že jsem šel na West Point? Abych nosil tu ošklivou šedou uniformu s černými prýmkami na blůze a kalhotách? Abych pochodoval kolem nástupiště s peřím trčícím ven z horní části té příšerně nepohodlné věci, které se říkalo čáka? Tahle část mi ale opravdu nevadila. Patřilo to k místnímu koloritu, třebaže veškerá ta okázalost neměla se skutečným vojenským výcvikem nic společného a my to dobře věděli. Bojový výcvik, jehož se nám v prvních dvou letech doopravdy dostalo, zahrnoval střelbu z pušek a plížení se bahnem. Dělat něco takového jsem ale po svém absolvování neměl vůbec v úmyslu. Předpokládám, že důstojníci taktiky na West Pointu byli toho názoru, že nás připravují dobře. Nu, něco být dobře muselo. Konec konců, na West Pointu se to takhle dělalo už od roku 1802. Vezměte si třeba Granta nebo Roberta E. Leeho, nemluvě o MacArthurovi a Eisenhowerovi!

Musel jsem nejspíš usnout, protože když vlak zastavil, s trhnutím jsem se probudil. Černočernou nocí se ozývaly zvučné rozkazy. Vyšoupli nás ven v místě, které muselo být nástupištěm nějakého nádraží, řekli nám, abychom se chytli muže před námi, a vydali rozkaz k pochodu. Můj ty Bože, to byla tma! Neměl jsem nejmenší zdání, co se nachází kolem nás, ani jakým směrem máme namířeno. Zastavovali jsme jen tak, že jsme narazili do zad člověka před sebou. Uvažoval jsem, kdo nás asi vede a jak u všech všudy ví, kudy má jít. Navzdory temnotě jsme se ale nakonec ocitli u sklopeného čela korby velkého nákladního auta, vydrápali se nahoru a pod plachtou nahmatali dvě lavice umístěné podél obou bočnic a jednu probíhající středem. Napadlo mě, kdy – a jestli vůbec – znovu uvidím své cestovní zavazadlo, ale ve skutečnosti mi to bylo jedno.

Jakmile se čelo korby zavřelo a plachta se zatáhla a zašněrovala, nákladňák se s rámusem rozjel. Moc jsme toho nenamluvili. V zatáčkách jsme se

kymáceli sem a tam a ve chvílích, kdy řidič náhle dupl na brzdy, do sebe navzájem vráželi. Pokud jsem já sám neviděl, kam šlapu, jak mohl u všech všudy vědět on, kam jede se zhasnutými světly? Tma byla taková, že jsem nedokázal určit, kdo je usazený vedle mě.

Zhruba po hodině jízdy jsme s konečnou platností zastavili a plachta vzadu se otevřela. Vyskládali jsme se ven a zjistili, že stojíme před velkou budovou, jejíž obrysy jsme byli schopní rozeznat jen dosti neurčitě. K impozantním dvoukřídlym dveřím vedly tři nebo čtyři schůdky. Po průchodu dveřmi se rozhrnuly zatemňovací závěsy, zalilo nás náhlé světlo a už nás strkali do velké vstupní haly, doplněné obrazem anglického krále. Pomyslel jsem si, že to musí být hotel, kde si usteleme na noc. Nic takového. Stáli tu kapitán Horton s poručíkem Thomasem, zpravodajští důstojníci naší letky, kteří do Anglie odjeli ještě před námi jako součást předvoje naší skupiny.

Don Horton byl samý úsměv a hrdě nám oznámil: „Vítejte na základně RAF Wattisham, hoši. Tohle bude váš nový domov. Vy piloti ze 434. jděte chodbou za Tommym. Ukáže vám, kde máte pokoje. Nejdřív si ale tady z té hromady vezměte svoje brašny.“

Nechtěl jsem tomu uvěřit. Kde byly ty skromné a jednoduché prefabrikované boudy, které jsme očekávali? Komu se podařilo roztřídit naše osobní zavazadla a dovézt je sem před naším příjezdem? Když jsme se užasle vydali chodbou, nikdo ani v nejmenším neprotestoval. Cestou k další, příčné chodbě jsme prošli kolem baru po levé straně. Páni!

V půlce chodby Tommy otevřel jakési dveře a řekl: „Fajn, Satchi. Tady budete bydlet ty, Robin a Wally.“

V pokoji se nacházely tři postele, pár prádelníků, skříň, normální umyvadlo a byla tu i dvě velká okna s těžkými, pečlivě zataženými zatemňovacími závěsy. To byl ale způsob, jak vytáhnout do války! Rozhodnout, kdo dostane kterou postel, netrvalo nijak dlouho. Pokaždé se přihlíželo k hodnosti a Satch Turner byl velitelem našeho roje D. Své zavazadlo jsem hodil pod postel, praštil sebou do peřin a usnul jako špalek.

Následujícího dne jsme prozkoumali náš nový domov. Ukázalo se, že se jedná o jednu z předválečných stálých základen RAF. Byly tu cihlové kasárenské budovy, tři rozměrné hangáry, budova štábu, operační místnosti letek, jídelna, skladiště, zařízení sloužící pro potřeby údržby, kompletní dílny, ba dokonce i oddělený prostor pro ubytování rodin. Bylo

také zřejmé, že základna nezůstala bez povšimnutí Luftwaffe. Pouze jeden z hangárů měl střechu a mnohé z budov byly vážně poškozené. Zhruba ve směru východ-západ se táhla kilometrová vzletová a přistávací dráha, kterou protínala delší dráha z děrovaných ocelových rohoží (Pierced Steel Planking, PSP), probíhající ve směru severovýchod-jihozápad. Pojezdová dráha, označovaná také jako obvodová dráha neboli „obvodka“ (*peri track*), obtáčela celou letištní plochu. Jednotlivá stání, každé sloužící dvěma letadlům, vytvářela shluky po obou stranách pojezdové dráhy. Seděly na nich zbrusu nové P-38 a my se hlučně dožadovali, abychom s nimi mohli začít okamžitě létat. Na to jsme si ale museli počkat. Nejprve jsme si museli osvojit celou řadu znalostí týkajících se místní oblasti. Až teprve pak jsme mohli vtrhnout na přeplněnou oblohu nad Východní Anglií.

Shromáždili jsme se v oddělených hotovostních místnostech našich letek, kde jsme dostali rozvláčné instruktáže na téma místních zvyků, leteckých předpisů, anglického peněžního systému (No páni! Všechny ty čtvrtpence, pence, dvoupence, šilinky, půlkoruny, koruny a libry...) a celé řady dalších záležitostí. Vydali nám také leteckou výstroj: boty, bundy, padáky a záchranné vesty (*Mae West*). Seržant Charlie Claybaugh nafoukl záchranný člun (*dinghy*) a udělal nám přednášku ohledně jeho součástí a používání. Když pak vykládal, že pokud sestřelený pilot rychle nevleze do svého člunu, nemá v chladných vodách Lamanšského průlivu šanci přežít, dávali jsme opravdu bedlivý pozor.

Mezitím co jsme se nervózně vrtěli v našich třídách, nad naším novým domovem přelétal po celý den v malé výšce nepřerušovaný proud letadel. Vítili nás veteráni z ostatních základen: osmatřicítky, „kolosy“, mustangy, jeden nebo dva spitfiry, B-24, B-17, a dokonce i pár „albatrosů“ C-47.\* Byli jsme nadšení a dny nám rychle ubíhaly. Po teplém jídle v naší nové jídelně jsme se sešli v baru, kde jsme se seznámili s tmavým, hořkým a „řezaným“ pivem. Jeho sklepní teplota nakonec nebyla vůbec špatná. Nebylo sice tak vychlazené jako pivo americké, ale ani tak zteplalé, jak jsme očekávali. Následovala trocha tlumeného tlachání, které patřilo k našemu statusu nově příchozích na základně. Přítomnost nervozity si přirozeně nikdo

---

\* „Kolos“ („Juggernaut“, zkráceně „Jug“) byla přezdívka letounu P-47 Thunderbolt; jako „albatros“ („Gooney Bird“) se označoval Douglas C-47 Skytrain (pozn. překladatele).

nepřipouštěl. Rádio v baru bylo naladěné na BBC a my poslouchali, když náhle Don Horton identifikoval hlasatele s širokým anglickým přízvukem jako Lorda Haw-Haw, britského přeběhlíka vysílajícího z Berlína.

Rozpaky pak vystřídal úžas, když jsme si uvědomili, co vlastně říká: „... a na závěr dnešního večera bych chtěl pogratulovat 479. skupině s P-38 k její úspěšné cestě z Kalifornie přes Velkou louži a vřele vás všechny přivítat ve vašem novém domově, základně RAF Wattisham. Víme, že tam budete mít veškeré pohodlí, a jen abychom vám připomněli, že na vás myslíme, vás zakrátko poctíme malou návštěvou.“

Jen o pár chvil později se odněkud blízko ozvala řada výbuchů. Mnozí z nás se instinktivně přikrčili. Ukázalo se, že osamělý Ju-88 shodil svůj náklad na skladiště vojenského materiálu, stojící přes pole naproti nám. Nezaznamenali jsme žádné škody, a co bylo ještě lepší, nikdo neutrpěl žádné zranění, naši pozornost to ale bezpochyby upoutalo. Tolik k tajnostem obklopujícím náš přesun do zámoří!

## 5

# DROBNÁ UDÁLOST ZVANÁ DEN D

**V**E WATTISHAMU JSME BYLI OD 22. KVĚTNA. ZÁKLADNA měla nádherné ubytování, dobrou jídelnu, přiměřené hangáry a zbrusu nová letadla. Byla vlastně tím nejlepším místem, kam mě armáda do té doby poslala sloužit. Dokonce i anglický déšť byl osvěžující a plíseň pořád nikde. První týden jsem létal s jedním z našich nových strojů verze J15-LO. Bože, byly tak skvělé! Je až neuvěřitelné, jaké zlepšení představovaly proti starším letounům. Průlety v nízkých výškách se tu téměř očekávaly, a tak je dělali všichni. Britové k nám byli shovívaví, a zatímco jsme se střemhlav vrhali na jejich pole, čas od času nám ve sele mávali – nebo možná i zlostně hrozili, když se nám podařilo vyděsit orající mulu. Jednou mě chytlo praštěné nutkání zaskočit se podívat do Francie. Neměl jsem ani municí. Začal jsem stoupat, ale potom převládl zdravý rozum. Věděl jsem, že zanedlouho ji budu vídat víc než dost.

Letka se až dosud zaměřovala na to, aby každému z nás nováčků poskytl několik hodin „zahřívacího“ času dříve, než začneme létat bojové mise. K 479. se také připojil major od 364. skupiny, aby zkoordinoval naše přípravy a vytyčil nám správný směr. Nácviku bojových misí jsme se věnovali každý den a postupy pro start, sestavení skupiny i přistání jsme zanedlouho vykonávali s obdivuhodnou hladkostí. Major prohlásil, že si myslí, že jsme připraveni, a my věděli, že to tak je. Když jsem si vzpomněl

na výcvik, kterým jsme procházeli u 4. letecké armády ve Státech, vrtěl jsem hlavou. Byl totiž nedostatečný, chabě naplánovaný a chybně realizovaný. Na boj nás mohl připravit o dost lépe a pro mě byl důkazem, že válku nemohou efektivně vést strategové s výhradně teoretickými znalostmi. Kdyby ti plukovníci nejprve přijeli sem do Anglie, sledovali nejrůznější stíhací jednotky a pak teprve sestavili osnovy našeho výcviku, mohli jsme vybudovat program zahrnující všechny věci, které byly pro bojové létání tak zatraceně nezbytné. Nebyli jsme na tom špatně, ale mohlo to být ještě o dost lepší.

Nehody nebyly něčím neobvyklým. Bláznivý poručík Canella doslova utekl hrobníkovi z lopaty, když se svým strojem narazil v rychlosti 640 kilometrů za hodinu do země, vymrštil se zpátky do vzduchu, smýkl sebou přes střechu skladiště, projel hromadou cihel a sudů s dehtem a poté odkráčel od hořícího vraku bez jediného škrábnutí. Z jeho letadla nezbylo ani tolik, kolik by se dalo na káře odvézt do šrotu. 25. května se zřítíl kapitán Walker, velitel 436. letky. Zkoušel své palubní zbraně a naposledy ho viděli ve výšce 250 metrů, jak letí na jeden motor a hoří. Pro jeho jednotku to byla těžká rána.

Můj vlastní letoun dorazil téhož odpoledne: zbrusu nový P-38-J15-LO, který měl nalétáno necelých dvacet hodin. Bylo vzrušující hltnat krásu toho živoucího kusu techniky a uvědomovat si, že bude můj. V této válce byl mou budoucností – prostředkem přežití nebo skonu. Můj šéfmechanik seržant Glen Wold byl nadšený. Už předtím jsme promysleli miliony drobných vylepšení a úprav, které na stroji číslo 28707 provedeme, aby z něj udělaly nejlepší létající stroj na letišti, a vlastně i na celém evropském válčišti. Napadlo mě, že ho pojmenujeme *SCAT II*, na počest Scata Davise, mého spolubydlícího na Pointu. Třebaže jeho naděje nedošly naplnění, když kvůli svému zraku nemohl létat, měl tu být s námi alespoň symbolicky. Wold se o to v noci postaral a na svou první misi následujícího dne jsem vyrazil s nápisem *SCAT II* namalovaným na přídi letadla.

Má první bojová mise mě příliš neuspokojila a já spatřil jen pár nedomrlých obláčků flaku, ale beze zbytku jsem si užíval kovovou vůni svého nového P-38 a jeho pach oleje, hydraulické kapaliny, ozónu z elektronek vysílačky, kůží potažené sedačky i nepatrný přetrvávající závan parfému pilotky WASP (Women Air Force Service), která ho k nám dopravila. Chyběl už jen nějaký ten kordit z palubních zbraní. Při druhém letu téhož

dne jsme vyrazili na ofenzivní hlídku nad Francií a já málem omdlel kvůli nedostatku kyslíku. Při poletovém hlášení mě major řádně „sjel“ za to, že jsem neletěl v perfektní formaci. Pochybuji, že by bez kyslíku ve výšce 6 000 metrů dokázal udržet formaci on sám. Byla to jedna z těch obyčejných drobných chybiček, která někoho mohla stát život, a mně to alespoň protentokrát prošlo.

Během několika následujících dní měli nadporučíci se svou hodností opět smůlu. Neskutečně nám to lezlo krkem. Usoudil jsem, že kapitáni a majori budou celí žhaví jen do té doby, než se situace přiostrší, a pak si vzpomenou na své ženy a děti doma ve Státech a nechají všechny mise poručíkům. Věci se nakonec vždycky vyřeší samy. Svou šanci dostaneme.

Mise začaly být o trochu zajímavější při doprovodu bombardérů. Můj Bože, ty B-17 a B-24! Jeden „box“ za druhým, svazy táhnoucí se tak daleko, kam oko dohlédlo. Byla tu spousta flaku, a navíc jsem si byl také celkem jistý, že přinejmenším šest rozprasků mířilo na mou vlastní osobu. Vrhli jsme se střemhlav dolů a já celý výjev sledoval v zrcátku. Bylo to fascinující. Velké oranžové prskavky s obláčky černého kouře, následující v přímé linii za mými zády. Toho dne jsme měli další doprovodnou misi. Na řece jsem zpozoroval a ohlásil osm nebo devět německých nákladních lodí, ale od velitele sestavy jsem se nedočkal žádné reakce. Slíbil jsem si, že při další příležitosti, kterou dostanu, půjdu níž. Příštího dne následoval nový doprovod hluboko nad území Německa. Bombardéry jsme si vyzvedli nad Zuiderzee a zůstali s nimi až k cíli a zpět. Zaznamenali jsme hodně flaku, ale pořád žádné německé stíhačky.

Podařilo se mi vetřít do dalších dvou misí. První z nich byla hlídka nad francouzským pobřežím mezi Calais a Le Havrem. Bombardéry evidentně „naklepávaly“ pobřežní linii. Šlo o zastírací manévry, který toho moc neprozradil, ale jsem si jistý, že Němci začali mít obavy. Nezaznamenali jsme téměř žádnou nepřátelskou odezvu. Při odpolední misi dostala skupina přidělené nejružnější hlídkové oblasti. Proháněli jsme se nad celou okupovanou Francií, ale nezachytili ani jedinou stíhačku. Právě když jsme se chystali vrhnout dolů na dvojici letišť, abychom je postřelovali, bombardéry je rozbily na kusy. Kdybychom přilétli o pět minut dříve, v oblasti dopadu bychom se nacházeli právě ve chvíli, kdy odhodily svůj náklad.

Nedostatek akce mě frustroval. Bouchl jsem do pojistky na kyslíkové masce, abych si uvolnil ústa, z nichž vzápětí vyšel přívál kleteb. Nebyly

namířené proti někomu konkrétnímu. Při brífinku nás poučili o nutnosti zachovávat při těchto misích přísný rádiový klid. Znamenalo to držet jazyk za zuby bez ohledu na to, co jsme pod sebou zahlédli, ať už se to hýbalo, nebo jen tak stálo. Prolétli jsme nad nákladními auty uhánějícími po silnicích lemovaných stromy, nad vlaky zastavenými někde v lesíku, které prozrazovaly chomáčky unikající páry, i nad opuštěně vyhlížejícími letišti s malými budovami přikrčenými k okraji okolního lesa, jež dozajista cosi ukrývaly. Byla tu velká i malá seřadovací nádraží, někdy včetně nehybných zásobovacích vlaků. Stačilo jen natáhnout ruku. To všechno jako by úpěnlivě žadonilo: „Tref mě! Tref mě, prosím!“ Nabízela se tu spousta lukrativních a lákavých cílů, ale náš velitel, „Highway“, jen netečně proplouval kolem, jako bychom byli někde nad Anglií.\* Co to mělo znamenat?

Všichni jsme měli za to, že velící důstojník naší letky, major Miller Herren, byl opravdu dobrý chlapík, třebaže čerství nadporučíci nebyli příliš povolani k tomu, aby něco takového dokázali posoudit. Naše naivní dojmy byly ale veskrze pozitivní. Před odjezdem do Anglie věnoval naší přípravě a organizaci celé hodiny práce. Cvičil nás drsně a nám se to líbilo. Byl přímý a vždy přecházel rovnou k věci. Nesnášel liknavost a inspiroval nás k tomu, abychom podávali co nejlepší výkony. Považovali jsme ho za spravedlivého člověka, který nešíkanoval ostatní – na rozdíl od několika vyšších důstojníků, s nimiž jsme v průběhu svých krátkých kariér měli tu čest. Ze všeho nejlepší ale bylo, že se svým letadlem létal dobře a už vícekrát nám prokázal své kvality.

Momentálně to ale vypadalo, že je tu nějaký problém. Nešlo o to, že by major Herren ztrácel tvář tím, že nás nevedl do boje tak, jak jsme chtěli a jak jsme se domnívali, že by měl. Nejednalo se ani o to, že bychom si začali myslet, že se u něj projevuje sklon k bojácnosti, protože nenapadá nepřítele. O ničem takovém to doopravdy nebylo. Myslím, že jsme byli přesvědčení, že velitel je pod nějakým tlakem kvůli tomu, aby nás nevydal napospas mazaným Hunům. Měli jsme za to, že mu to možná nařídili ze skupiny, nebo dokonce i z vyšších míst. Pro nás byla taková situace veskrze nepříjemná. Co si asi tak o naší zbrusu nové 479. mysleli muži z místních zkušených skupin? Naše každodenní operační hlášení musela v porovnání s těmi jejich znít dost trapně. Z pročítání denních hlášení

---

\* „Highway“ byl volacím znakem 479. stíhací skupiny (pozn. překladatele).

z jiných základen jsem si už stihl udělat pravidlo a přiznávám, že jsem byl celý zelený závistí. Ostatní letky pálily po všem, a dokonce se i pouštěly do leteckých bitev s Němci. My jsme zůstávali bez škrábnutí. Doléhal na nás plíživý, strašný pocit těch, kdo stojí stranou. Jako by nás považovali za nějaké zženštilé slabochy, strachující se přidat k dospělým hochům.

Viděl jsem to před sebou úplně jasně. „Tati, a co jsi dělal v té velké válce ty?“ Nebo od nějakého veterána: „Říkáš, že jsi byl v roce čtyřicet čtyři ve 479. skupině? Nebyla to ta jednotka plná strašpytlů, co si nikdy nevystřelili ze svých zbraní? Aha, už si na ni vzpomínám. Promiň, člověče, ale támhle na druhém konci baru vidím jednoho kamaráda.“ Pak jen odkráčí s pohrdlivým úšklebkem ve tváři.

Proto jsem onoho krásného rána nad Německem popsanou situaci už nemohl dále tolerovat a zdaleka ne poprvé ani naposledy v mém životě se mi za zády objevil ďábel, který mě postrčil do akce.

Porušil jsem rádiový klid a ohlásil: „Vedoucí Newcross, tady je Newcross Modrá Tři. Na osmi hodinách mám vlak. Jdu dolů. Budete mě krýt?“

„Rozumím, Modrá Tři,“ ozvala se odpověď.

To už jsem byl ale na cestě, s vyceněnými tesáky a prstem omotaným kolem spouště. Po rychlé kontrole spínačů zbraní a zběžném rozhlédnutí kolem po jiných letadlech jsem s motory na plný výkon přešel do mírného klesání a zamířil k tomu zatracenému vlaku – vlaku, který mi měl buďto zajistit účast v téhle zpropadené válce, nebo mě přivést před polní soud. Pravděpodobné byly obě uvedené možnosti.

Naklonil jsem se ostře na pravé křídlo, srovnal se s cílem a přetáhl střed zaměřovače od jednoho konce nákladních vagónů na druhý. Potom jsem ho kvůli kompenzaci vzdálenosti ustálil v nepatrné vzdálenosti nad záměrným bodem, srovnal křídla, provedl průlet a vypálil před vlak, abych ho zastavil a jeho francouzskému strojvedoucímu a topiči poskytl čas vyskočit. Rychle jsem uhnul, znovu se vrátil, podržel zaměřovač na kotli lokomotivy, vypálil dávku, uviděl, jak od zmítajícího se stroje létají jiskry vykreslané výbušnými a zápalnými střelami, a sledoval, jak z jeho komína vytryskl gejzír páry a dýmu. Vzpomněl jsem si na obsluhu lokomotivy a byl jsem rád, že jsem nemířil na kabinu strojvedoucího. Nebylo by moc

---

\* „Newcross“ byl volacím znakem 434. letky (pozn. překladatele).

hezké rozstřílet nějakého chudáka Francouze, kterého donutili vozit Hitle-  
rův náklad po Francii za denního světla tak, jak to dělali právě tihle hoši.

Přitáhl jsem a zařadil zpátečku. Při dalším průletu jsem svými ku-  
lomety ráže 12,7 mm pokropil část teď už stojícího vlaku. Nebylo těžké  
vidět, jak jiskry zapalují nákladní vagóny, ale cítil jsem trochu zklamání,  
když nenásledoval žádný výbuch. Už déle než rok byl Pathého filmový  
zpravodaj plný záběrů s vlaky, které při postřelování vyletěly do povětří,  
což pro jedenadvacetiletého nováčka představovalo úžasnou podívanou.  
Třeba pokaždé neexplodovaly.

Když jsem obracel letadlo a chystal se ke třetímu náletu, ohlédl jsem  
se přes rameno, abych zkontroloval flak. V té chvíli jsem ale zjistil, že vlak  
hoří od začátku až do konce. Vzápětí jsem si všiml, že dolů slétla celá naše  
zatracená letka, aby si zábavy užila i ona. Můj popud byl pro ostatní pi-  
loty až příliš lákavý, než aby mu dokázali odolat. V rádiu jsem nic nesly-  
šel – jednalo se tedy o výlučně individuální iniciativu. Svou šanci dostali  
všichni. Po nějaké frustraci už v téhle bandě nebylo ani památky. Všichni  
nepřetržitě útočili na vlak, který se bez pochyby musel stát tou nejroztří-  
lenější soupravou celé války.

Do věci se nakonec vložil velitel Newcross a v nás se uhnízdil pocit  
viny. Když nám major Herren nařídil opustit cíl, jeho hlas zněl jako střípky  
ledu. Pak zmlkl a následovalo chladné ticho. Zformovali jsme se, uspo-  
řádali a jako poslušní beránci ho bez jediného pípnutí následovali zpátky  
do Anglie. Jeho mlčení ve mně vzbuzovalo nepříjemný pocit nejistoty  
a vyvolávalo celou řadu otázek. Zášel jsem příliš daleko? Byl našťvaný,  
nebo jen podle rozkazů udržoval rádiový klid? Všechny nás přece, k čertu,  
vyhodit nemůže, nebo ano? První na ráně budu samozřejmě já. O tom  
nebylo pochyb. I tak jsem ale cítil uspokojení z toho, že jsem si konečně  
vystřelil ze svých zbraní, a myslel jsem i na radostné pohledy šéfmecha-  
nika a zbrojíře, až si všimnou všeríkajících šmouh od střelného prachu  
na *Scatově* nose.

Byla to neradostná cesta domů. Venku jsme se potloukali už téměř  
pět hodin, a protože jsme nesli jen jedinou nádrž, někteří z nás si palivo  
doslova cucali z prstu. Naše starosti se však rázem staly naprosto bezvý-  
znamné, když jsme bezprostředně na jih od Dieppe přelétli pobřeží a uvi-  
děli, jak se nad námi ve výšce 4 500 metrů objevily bombardéry. Flak,  
do kterého se nad Dieppe dostaly, byl ten nejzuřivější, jaký si člověk dokáže

představit. Jeden z nich inkasoval přímý zásah a já se díval, jak v obrovské kouli plamenů padá dolů k zemi. Byl to strašný pohled. Nelze jinak než obdivovat odvalu bombardovacích osádek. Podle mého se takhle létat ani bojovat nedá a je to opravdu příšerný způsob, jak zemřít. A já si tu dělal hloupé starosti s obyčejným polním soudem.

Když jsme vyrazili podat poletové hlášení, jízda nákladákem po obvodové dráze právě nepřekypovala bujností a veselím. Někdo se sice pokusil vychvalovat náš vydatný příspěvek k Hitlerovu konci, jeho poznámky byly ale jen vlažné a polovičaté a nikomu nebylo příliš do řeči. Napadlo mě, jestli bych neměl seskočit z korby a namířit si to rovnou do lesů, ale taková věc nepřicházela v úvahu. Vynadáno jsem měl dostat tak jako tak, a čím dřív to budu mít za sebou, tím líp.

Poletové hlášení bylo, mírně řečeno, dosti hutné a náš zpravodajský důstojník „Máma“ Horton na nás nepřestával dotírat a celou proceduru natahoval až k neuvěření. Když pak konečně přestal, do nastalého ticha se ozvalo mé jméno, vyslovené měkce, v klidu a navýsost výhrůžně.

„Oldsi, pojďte sem.“

Poslechl jsem a postavil se před šéfem do pozoru.

Pustil se do mě s nepříjemnou intenzitou. „Porušil jste formaci. Nedodržel jste předpisy. Vzepřel jste se mému nařízení. Letku jste vystavil bezdůvodnému riziku, a co se mě týče, zaútočil jste na nepovolený cíl!“ Major byl opravdu našťavaný a zlobil se víc, než ho kdokoli z nás předtím zažil. Jeho hlas byl tichý, tvrdý a z očí mu šlehaly blesky.

Před očima se mi zjevily obrazy ocelových mříží a hromad kamení. Vypadalo to na Leavenworth.\*

Major Herren pokračoval dál ve své tirádě, a zatímco se rozechříval, věci začaly dostávat ještě pochmurnější obrysy. Místnost se scvrkla, její strop se mi nad hlavou snížil a mé periferní vidění se rozplynulo. Vnímám jen ty jeho ledově chladné modré oči, které se do mě zavrtávaly čím dál tím hlouběji. Stál jsem v pozoru a pokoušel se mu jeho upřený pohled oplácet. Slyšel jsem majorova slova, ale soustřeďoval jsem se především na to, abych z jeho očí nespustil ty své.

---

\* Věznice s maximální ostrahou při Fort Leavenworth hostila (a stále hostí) příslušníky amerických ozbrojených sil odsouzených polním soudem (pozn. překladatele).

Nakonec prohlásil: „Tak co mi k tomu, Oldsi, povíte vy? Dejte mi jediný dobrý důvod, proč bych neměl okamžitě sepsat obvinění a postavit vás před polní soud!“

Temnotou pronikl paprsek světla a v mé studnici zoufalství se objevil záblesk naděje. On chce, abych mu něco řekl! Dal mi šanci se z toho dostat, přímo před očima celé letky, jejíž příslušníci celý výjev sledovali pozorně a se zaujetím. Na fotbalovém hřišti jsem se naučil, že velikost se dá často nahradit agresivitou a že zápas někdy dokáže vyhrát i útok vedený z boku.

„Pane,“ odpověděl jsem tím nejvyrovnanějším hlasem, jaký jsem v dané chvíli dokázal nasadit, „já jsem se vám hlásil. Řekl jsem: Vedoucí Newcross, tady je Newcross Modrá Tři. Na osmi hodinách mám vlak. Jdu dolů. Budete mě krýt? Vy jste mi odpověděl: Rozumím, Modrá Tři. Proto jsem šel dolů a na ten vlak zaútočil.“

Major Herren do mě zabodl svůj pohled. Pak zaťal pěsti, jeho tvář zrudla a vypadalo to, že asi vyletí do povětří. Teď byl s pocitem frustrace na řadě on. Otevřel ústa, ale žádná slova z nich nevycházela. Zkusil to tedy znovu a jen se zajíkl.

Nakonec se mu to podařilo. „Zatraceně, Oldsi, to jsem nebyl já, kdo řekl: Rozumím!“

V místnosti na okamžik zavládla mrazivá atmosféra, ale major byl férový chlap. I když to nijak nekomentoval, věděl, že na tohle je krátký, a já samozřejmě nikomu nevypřávil, že nešlo nerozeznat hlas mého čísla, ani to, jakým způsobem říká „Rozumím“. Rozvláčný oklahomský přízvuk zůstává stejný dokonce i nad Francií.

Odlétali jsme dalších pár misí jako doprovod bombardérů, ale na úrovni letky jsme si uvědomovali, že ve válečné skládance představujeme jen opravdu malý dílek a že nejsme zasvěcení do plánů velení. I navzdory nevědomosti ohledně celkového obrazu jsme však všichni tušili, že invaze je na spadnutí.

Úmysly Spojenců odhalily naše květnové cíle. Všechny mosty, seřaďovací nádraží, letiště, větší skupiny vojáků i skladiště pohonných hmot se soustřeďovaly podél západního pobřeží Francie, Belgie a Holandska, jako bychom se zmíněnou oblast snažili odříznout – což se samozřejmě také dělo. Lámali jsme si hlavu, kdy a kde dojde k očekávanému úderu a jestli už na to přišli i Němci. Pocit potlačovaného vzrušení se šířil celou Británií: jejími hospodami, londýnskými ulicemi i každou vesnicí nebo

samotou na venkově. Byl doslova hmatatelný; uvědomovali jste si jeho přítomnost i chuť. Všechna ta temná léta, kdy německému náporu čelili sami, všechny ztráty a zmařené naděje, veškerá odvaha i oběti, nedostatky, příděly, zatemnění, bombardovací nálety, zkáza překrásných starých budov nebo celých řad domů, všechno, co si lidé museli vytrpět a co snášeli s neuvěřitelným stoicismem, s tou britskou nezlomností, kamennou tvář a nekonečným suchým humorem – a teď, s Boží vůlí a pomocí, byla *konečně* řada na nich! To pohnutí bylo vzrušující.

Den, po němž toužil svobodný svět, konečně nastal. 5. června nás poručík Tommy Thomas vyhnal z postelí už ve tři hodiny ráno a my se probudili do ponurého, vlhkého, šedého a zamračeného dne s nepříjemným větrem. 479. skupina měla podle rozpisu letět až pozdě odpoledne, což nám v dané chvíli nedávalo příliš smysl, ale starat se o něco takového jsme neměli čas. Právě jsme totiž viděli naše P-38 s šerednými černobílými pruhy namalovanými kolem nosníků ocasních ploch a křídel. Někdo prohlásil, že se jedná o „invazní pruhy“, které mají pozemním silám usnadnit identifikaci vlastních stíhaček. Řekli nám také, že náš letecký personál na nich horečnatě a usilovně pracoval po celou noc. Muselo to být ono! Šířily se dokonce i takové zvěsti, že invaze už začala bez nás. Někdo na základně nepochybně věděl, co se vlastně děje, my jsme to ale nebyli.

Potom ohlásili brífink. V zástupu jsme odešli a zaplnili instruktážní místnost hukotem vzrušeného klábosení. Někdo vyštěkl „Pozor!“ a my ztuhli, zatímco se na stupínku objevil podplukovník Kyle Riddle. Místnost rázem ztichla a my se usadili na židlích. Nehodlám ho obviňovat z trošky dramatickosti, ale jeho dlouhá odmlka i široký pohled, kterým přešel naše dychtivé obličejy, byly přesně to pravé. Zadržel jsem dech. Stejně na tom museli být i ostatní, protože když řekl „Pánové, je to tady!“, okna se otřásla. Výskali jsme a halasili, zvedali pěsti do vzduchu, poplácávali se navzájem po zádech, šťouchali do lidí sedících vedle, nadskakovali na židlích, tleskali a pískali. Byla to úžasná scéna!

Po několika minutách a obnovení nejnnutnějšího pořádku instruktáž pokračovala. Ne, ta velká show nás opravdu neminula. Vlastně jsme v ní později odpoledne měli sehrát důležitou roli. Invazní flotila už vyplula, a protože my létali na P-38 a pro námořní dělostřelce jsme byli snadno rozeznatelní, měli jsme se připojit k dalším jednotkám s lightningy, které jí poskytovaly doprovod, mezitím co plula plnou parou vstříc starému

kontinentu. Místo přistání nám neukázali a nic moc jiného nám neřekli, ale kdo to potřeboval? Show už se rozjela!

Zbytek brífinku se z větší části týkal povětrnostních podmínek a spousty spekulací ohledně toho, co lze očekávat od Luftwaffe. Ukázalo se, že nejlepší odhad má starý dobrý „Bouřka“, náš meteorologický důstojník, který předpovídal, že počasí bude stát za starou bačkoru. Silný vítr s hustou, nízkou ležící oblačností nám vydržel po celou cestu přes Kanál až nad Normandii. Napadlo mě, že tohle zabere proti německé Luftwaffe, ale zároveň mi vrtalo hlavou, jak hodlá generál Eisenhower vést nastávající bitvu s tisícovkami vojáků trpících mořskou nemocí. Nu, jak poznamenal Caesar, kostky byly vrženy, a co se nás týkalo, o odporu nepřátelských letounů jsme se měli dozvědět, až k němu dojde.

Předoperační přípravy se nakonec završily i přes přítomné vzrušení a napětí a my zamířili ke svým letadlům, odstartovali a vytvořili skupinu. Ke zmatení mnohých z nás, jejichž smysl pro navigaci nebyl příliš vyvinutý, jsme na naše dostaveníčko s osudem zamířili mírně k jihozápadu. Když jsme pak východně od Londýna letěli nad ústím Temže, přísahám, že jsem na naší rádiové frekvenci VKV zaslechl tóny harfy – melodickou a božskou hudbu v místech, kde k takovému rušení nikdy nedocházelo. Podle našich spojarů se to ani stát nemohlo. Nebylo to možné. Ale byla tu, a já ji slyšel jasně a nahlas. Byl jsem jediný? Posílal mi někdo (nebo něco) nějaké znamení? Je jisté, že halucinace jsem neměl, a rozhodně jsem neměl v úmyslu porušit rádiový klid nebo riskovat posměšky všech ostatních pilotů skupiny.

Poté, co jsme přelétli jižní pobřeží Anglie a drželi se v silném větru těsně pod temně šedými mraky, byly všechny tyto podivné myšlenky brzy zapomenuty. Turbulence byla doslova brutální. Viditelnost nebyla tak zlá, ale pokud jsme nechtěli letět jen podle přístrojů, museli jsme zůstat pod výškou 450 metrů. Zakrátko jsme se začali prodírat pruhy nízkou ležícího oparu těsně nad hřebeny vln a zírali před sebe přes větrem bičovaný prostor rozbouraného, pustého moře. Náhle se vpředu objevila jakási loď. Ne, tohle nebyla loď. Byl to rozměrný objekt tažený velkým remorkérem. Když jsme se hnali kolem, všiml jsem si, že se jedná o nějaký plovoucí dok. Co tu, ksakru, dělá? Potom jsme ale narazili na další a po něm ještě jeden a pak, můj ty Bože, jsme uviděli loď: desítky, stovky, tisíce plavidel pokrývajících hladinu z jednoho okraje horizontu na druhý. Všechny měly

namířeno stejným směrem. Byly tu lodě naložené tanky a nákladními auty, torpédoborce, dělové čluny, tankery, vylodovací plavidla i nákladní lodě všech možných představitelných a také několika nepředstavitelných typů, které se dokázaly udržet na vodě. Bylo to ohromující. Vpředu plul křižník, obklopený eskortou, a další a další lodě s pěchotou a vozidly. Vzdouvající se moře se černalo nejrůznějšími objekty, neúprosně mířícími směrem k Francii. Vzpomínám si na mrazení, které mi běhalo po zádech. Na pocit naprostého úžasu i emocemi prodchnutého uvědomění, že jsme součástí něčeho, co se stane jednou z nejnezapomenutelnějších událostí lidských dějin.

Vedoucí sestavy Highway nakonec ohlásil návrat stejnou cestou, odkud jsme přiletěli, a tak jsme se pustili zpátky a opět prolétli kolem loďstva rozmístěného u břehů Anglie v blízkosti ostrova Wight. Tam jsme uviděli hotovou záplavu lodí, vyplouvajících v kolonách z úžiny Solent mezi Wightem a pobřežím Hampshiru. Když jsme se pak při obratu směrem nad Kanál pohybovali souběžně s pobřežím, byly tu další lodě, které se sjížděly ze všech směrů a plnou parou se hnaly vpřed, aby se mohly spojit s už tak neuvěřitelným loďstvem plujícím k Francii. Snažili jsme se dosáhnout čelo flotily, ale myslím, že do takového bodu jsme vůbec nedospěli. Po Luftwaffe nebylo ani stopy. Zdráhal jsem se tomu uvěřit. Přece už o tom museli vědět! Proboha, vždyť před 356 lety dokázali ve stejných vodách zpozorovat španělskou Armadu blížící se k Anglii sir Francis Drake s admirálem Frobisherem! Kde vězeli? Proč nás nenapadali? Tolik ke zpravodajské části naší instruktáže... Luftwaffe se jen někde krčila a čekala, až zaútočíme.

Než jsme se vydali zpátky domů do Wattishamu, padl soumrak. Přistáli jsme po setmění a základnu jsme našli překypující vzrušením. Má letecká kombinéza byla úplně propocená, a když jsem vylézal ven, nohy jsem měl zesláblé. Svému šéfmechanikovi jsem se pokusil vyložit, co jsme právě viděli, ale nedostávalo se mi slov. Pro racionální chápání to bylo až příliš rozsáhlé. Dokázal jsem myslet jen na lodě – plavidla, která se v nesmírném množství táhla od Anglie, kam až oko dohlédlo. Na most vedoucí z ostrova na kontinent, vytvořený loděmi vyplouvajícími do boje, aby zažehly jiskru dějinného okamžiku a do análů temné války vepsaly velkolepou stránku překypující triumfálním pohnutím a pocitem směřování ke stejnému cíli.

Poletová hlášení byla halasná. V rámci odezvy na emoční dopad právě prožitých chvil všichni spíše vykřikovali, než by předkládali chladnou

statistiku obsahující čísla a pozice. Chudák Horton se nejspíš musel snažit, seč mohl, v jeho zpravodajském hlášení ale nakonec stálo jen „LODĚ!“. Když jsme do sebe před obvyklým večerním jídlem sestávajícím z klobás a bramborové kaše s šedavou růžičkovou kapustou obrátili jedno či dvě piva, situace se poněkud zklidnila. U stolů nepanovalo naprosté ticho, ale povšiml jsem si, že téměř všichni, kdo se akce zúčastnili, se věnují troše hlubokého rozjímání. Jejich myšlenky, stejně jako ty mé, patřily vojákům mířícím do boje. Co na nás asi ráno čeká? Mysleli jsme na domov a naše milované a ptali se sami sebe, jestli je ještě někdy uvidíme. Začalo nám pomalu docházet, že tato noc může být pro mnohé tou poslední strávenou na zemi.

Usrkáváje z posledního piva před odchodem na kutě, aby se vyspal před zítřejší rozhodující ranní misí, kdosi zamumlal: „Zaslechl jsem hrát harfu. Zatracenou harfu! Slyšel to i někdo další?“ Jaká úleva! Všichni jsme připustili, že jsme zaslechl to samé, a naše doznání, že jsme o tom nechtěli začít mluvit jako první, doprovázel tlumený smích. Nikdy jsme ale nezjistili, odkud ta hudba pocházela.

6. červen 1944 byl datem, na které svět nikdy nezapomene. Boje vedené v tento den byly tak rozsáhlé a obrovsky významné, že se domnívám, že budoucí historikové je přirovnají k bitvám u Marathónu a Thermopyl, k Alexandrovým či Caesarovým tažením, k bitvě Karla Martela proti Maurům u Poitiers, k Napoleonově porážce před Moskvou (která zjevně na Hitlera příliš nezapůsobila) nebo k Trafalgaru – ke každé rozhodující bitvě zaznamenaných dějin.

Ti z nás, kteří prosili a bojovali o to, aby se v Den D mohli zúčastnit prvních misí, obsadili toho rána v přečpané instruktážní místnosti místa v první řadě. Naším úkolem bylo poskytovat invazním jednotkám výškové krytí a chránit lodě před útoky Luftwaffe. Povětrnostní podmínky i zpravodajské informace byly tytéž jako předchozího dne: na nic a pouhé dohady.

Za úsvitu jsme v mizerném počasí odstartovali a pospíšili si k našemu soustředišti u pobřeží Normandie, kde se před námi otevřel takřka paralyzující výhled na ohromující přehlídku válečné reality. V šeru se blýskala palba vedená z křižníků a torpédoborců, které ostřelovaly vrcholky útesů podél pláží, zatímco podivné, bárkám podobné lodě chrlily baráž raket s planoucími ohony proti neviditelným cílům kdesi na břehu. Malá

plavidla přecpaná vojáky kroužila v blízkosti svých mateřských lodí a s naším přiletem nabrala kurz směrem k plážím. V jisté vzdálenosti od pobřeží stály na moři velké výsadkové lodě s tupými nosy, které očividně čekaly, až přijde řada i na ně. Sloupy černého kouře označovaly lodě zasažené německými pobřežními bateriemi. Moře kolem malých člunů se vařilo a pěnilo a do vzduchu tryskaly gejzíry způsobované dělostřeleckou palbou. Čas od času nějaký z nich vybuchl v klubku plamenů a kouře a rychle zmizel ve zvířené vodě. Z vědomí, že stateční mladí muži tu umírali dříve, než se stačili dostat na pevnou zem, se mi zvedal žaludek.

Viděli jsme, jak první vlny výsadkových člunů najíždějí na mělčinu. Jejich přední rampy se spustily a vojáci se s cákáním vrhali do vody. S vypětím všech sil se pak brodili ke břehu, zatímco příboj některým z nich dosahoval až do výše prsou. Další nám zmizeli z očí, protože je váha jejich bojové výstroje stáhla v hlubší vodě ke dnu. Vodu čechraly dělostřelecké granáty i palba z kulometů a my spatřili rudé krvavé skvrny, šířící se od těl vznášejících se na hladině. Vojáci se hrnuli po pláži směrem k útesům, které se zvedaly sto metrů před nimi. Můj ty Bože, podaří se jim vůbec v takové palbě dostat na břeh a posléze překonat i obranná postavení táhnoucí se podél pláže? Postupovali stále dál, třebaže některé z nich náhle přepadala trvalá strnulost. V mělčinách i na písku ležely tmavé postavy. Příbojem za nimi následovali další muži, skupina po skupině, vlna za vlnou, pořád dál a dál. V jejich středu se objevovaly zákeřné výbuchy – exploze, které mohly pocházet jen od min rozmístěných pod vodou i v písku. Krátce jsem si vzpomněl na svého spolužáka z West Pointu a spoluhráče z týmu Harryho Romaneka, který jako ženista vstoupil do pozemního vojska a přidělili ho k výsadkovým plavidlům. Věděl jsem, že tam dole někde je, a z pomýšlení na to, že se nachází uprostřed téhle vřavy, se mi dělalo nanic. Uviděl jsem, jak se prvních pár postav dostalo až na pláž a jak vzápětí vyrazily vpřed pod ochranu útesů. Tam se přikrčily, postupně se začaly rozvinovat a šikovat se do shluků. Působilo to dojmem totálního zmatku obklopeného dýmem a výbuchy dělostřeleckých granátů.

Kroužili jsme ve vzduchu a celý výjev sledovali z pozic nedaleko břehu. Naše rozkazy zněly držet se nad čluny a chránit je, ale tohle už bylo moc. Bylo to až příliš intenzivní, mohutné a osobní, abychom takový rozkaz chtěli poslechnout. Zas a znovu nás napomínali, abychom nestříleli na nic na zemi. Plánovači odhadovali, že situace bude nadmíru zmatená, a navíc