

GERRY CARROLL
Północny S*A*R

Przekład Jarosław Kotarski

Tytuł oryginału

NORTH S.A.R.

Agencja Wydawnicza Kazimierz Uchmański Warszawa 1995

Okładkę projektowała
Jolanta PRZEŹDZIECKA

Redaktor

Małgorzata PROROK

Korekta

Radomiła WÓJCIK

ISBN 83-85624-09-0

Copyright © 1991 by Gerry Carroll

„All Rights Reserved”

© Copyright for the Polish translation by J. Kotarski, 1995

© Copyright for the Polish edition by Agencja Wydawnicza Kazimierz Uchmański i S-ka, 1995

Agencja Wydawnicza Kazimierz Uchmański ul. Rembielińska 6/72, 03-343 Warszawa, tel. 674-89-53

Warszawa 1995.

Wydanie I. Ark. wyd. 16

Skład: UK „LITERA”, tel. 41-04-76.

Druk: Olsztyńskie Zakłady Graficzne

im. Seweryna Pieniężnego, Olsztyn, ul. Towarowa 2.

Zam. nr 140/95

Książka ta dedykowana jest wszystkim, których odwaga, stałość i oddanie dały Złotym Skrzydłom ich godność, a zwłaszcza:

Mojemu pierwszemu bohaterowi, którym był Zbrojmistrz 2C(CA) Merle L.Crell, US NAVY.

Mojemu przyjacielowi porucznikowi Davidowi M. Santillemu, US NAVY Reserve, zaginionemu nad morzem w grudniu 1975 r.

I mojemu bratu George'owi.

Podziękowanie

Dla emerytowanego lotnika marynarki samodzielne napisanie takiej książki jak ta jest niewykonalnym wysiłkiem. Dla kogoś takiego problemem staje się odstawienie piwa i skończenie którejś z historyjek z cyklu „jak to dobrze było we flocie”. Książka ta zajęła wielu osobom wiele dni, ale wydaje mi się, że osiągnęliśmy to, o co nam chodziło.

Chciałbym serdecznie podziękować przede wszystkim: Paulowi Mc Carthy'emu z Pocket Books, bez którego ta książka nie istniałaby; memu przyjacielowi Tomowi Clancy'emu za nieustanne dodawanie odwagi i Robertowi Gottliebowi, Nadzwyczajnemu Agentowi, który wierzył we mnie z uporem maniaka.

Kapitan Roger P. Murray z US Navy nauczył mnie, co naprawdę znaczy być pilotem i za to raz jeszcze mu dziękuję. Kapitan Russ Henry, kapitan Steve Kupka, kapitan Bill Walker, kapitan Virgil Jackson, kapitan Lew Dunton, komandor Dave Finney, komandor porucznik Tom Smith, komandor Dave Kennedy, komandor porucznik Brian Koenig, komandor porucznik Beth Hubert - wszyscy oni dołożyli starań i cierpliwości, by nauczyć mnie, jak dojść do etapu, w którym liczba lądowań równa się liczbie startów, dzięki czemu moi bohaterowie Santy i Boyle także umieją latać.

Chciałbym zwłaszcza podziękować mojej rodzinie, której wsparcie towarzyszyło mi stale w czasie mego, trwającego dwadzieścia jeden lat, latania w US Navy.

Wstęp

Garry i ja znamy się prawie trzydzieści lat, co jest przerażające w przypadku pary osób nadal się uważających za młode. Na lekcjach angielskiego prowadzonych przez Dicka Rodeya w Loyola High School siedzieliśmy w jednej ławce. Garry był moim pierwszym krytykiem w czasach, gdy moje osiągnięcia literackie ograniczały się do studenckiej gazetki. W 1965 rozstaliśmy się: ja wstąpiłem do Loyola College w Baltimore, Garry do Boston College. Spotkaliśmy się znów w 1985 i owe dwadzieścia lat streściliśmy sobie w pięć minut przy jednym piwie. Taki to rodzaj przyjaźni.

Garry spełnił swe marzenia szybciej niż ja - zawsze pragnął być lotnikiem pokładowym. Zdobył złote skrzydełka pilota i, co godne uwagi u tego wielkiego, szorstkiego i zdecydowanie głośnego Irlandczyka, stał się nadzwyczaj skromny co do swych dokonań jako pilot. Gdy dowiedziałem się od pewnego admirała, który był także Szefem Szkolenia Pilotów US Navy, że Garry dokonał najtrudniejszej ewakuacji helikopterowej, jaką ów admirał widział, i wymusiłem na nim opowiedzenie tej historii, usłyszałem: „A tak, dostałem za to US Navy Commendation Medal”. I to był koniec historii. Kiedy zwróciłem mu uwagę, że jak najbardziej pasuje do własnej, dość zresztą trafnej, definicji „bohatera”, wściekł się.

Podobnie bowiem jak większość zawodowych żołnierzy, Garry jest romantykiem. Ludzie nie ryzykują życia dla rzeczy, w które nie wierzą, a każdy żołnierz ma przekonania podobne do innych. Można je streścić w ten sposób: świat jest miejscem bitwy pomiędzy porządkiem i chaosem lub dobrem i złem, czy też tym co słuszne a tym co niesprawiedliwe, która toczy się bezustannie, i to od zawsze. Świadomość jest w niej najlepszą obroną i najbezwzględniejszym motorem działania. Ponieważ jednak starannie

kultywują oni cynizm (przynajmniej w kontaktach zewnętrznych), określają to jako „spełnianie obowiązków”, zwłaszcza gdy chodzi o szczególnie niebezpieczne zadania. Sprawa wydaje się, gdy pada pytanie o to, z czego są najbardziej dumni. W przypadku Garry’ego było to dostarczenie ciężko chorego dziecka do szpitala na Florydzie dosłownie w ostatnim momencie w tak wariacki sposób, iż jest to jednocześnie sytuacja, którą podaje jako tą, gdy najbardziej się bał. Komentuje to krótko: „Wiesz, człowiek robi różne głupoty, kiedy chodzi o dzieciaki”. Są to słowa faceta, który został trzykrotnie zestrzelony, zrobił karierę ratując ludzi spod ostrzału wroga, a jego hobby było utrudnianie życia dowódcom okrętów podwodnych, które naraziły się jego lotniskowcowi. Dobrowolnie wybrał życie określane łagodnie jako niebezpieczne (mówiąc po ludzku: pochował więcej przyjaciół, niż pozostało ich przy życiu), co jest zajęciem wyczerpującym tak fizycznie, jak i psychicznie, i nie jest specjalnie wdzięcznym sposobem zarabiania na chleb. Kiedy natomiast pyta się takich jak on, dlaczego to robią, słyszy się: „Przecież to moja praca”. Największą bowiem prawdą o zawodowych żołnierzach jest to, iż pod pancerzem szorstkiego cynika kryje się naprawdę porządny facet, co go zresztą notorycznie denerwuje i zawstydza.

Obaj z Garrym lubimy słowo pisane. Jest to niewątpliwie wpływ Dicka Rodey’a, który był doskonałym nauczycielem angielskiego. Zresztą obaj studiowaliśmy literaturę, podobnie jak najlepszy pilot US Navy. Istnieje teoria twierdząca, że najlepszymi wojownikami są ludzie o zacięciu artystycznym, ale jej analizę wolę pozostawić innym. Od naszego spotkania w kwietniu 1985 roku naciskałem Garry’ego, żeby się złamał i napisał wreszcie książkę. Wiedziałem, że od dawna nosi w sobie. W końcu to zrobił. Wydawało mi się, że to będzie dobra książka, i jak się okazało, miałem rację.

Jest to powieść o amerykańskiej flocie i o Wojnie w Wietnamie. Choć nasz kraj źle wspomina tę wojnę, to nie jest to rezultatem postępowania naszych żołnierzy, ale tego, jak z nimi postąpiono. Garry i pozostali nie poszli na tę wojnę dlatego, że jej pragnęli. Zostali tam wysłani i to nie z powodu, że

pewnego dnia Pentagon obudził się i poczuł nieprzepartą chęć mordu. Do tej wojny doprowadziło trzech kolejnych prezydentów USA, a gdy w końcu się ona zaczęła, nagle zdecydowano, że wojskowi nie mają pojęcia, jak należy ją prowadzić, w związku z czym masa młodych mężczyzn wylądowała w trumnach. Naturalnie, że winą za to nie obarczono polityków z bożej łaski, lecz wojsko.

Żołnierze znali prawdę, ale ostatnią rzeczą, jaką powinni i mogliby zrobić, to mówić o tym publicznie. Wiedzieli, że kraj ich potrzebuje i zgodnie z własnym kodeksem postępowania nie przestali wierzyć Ojczyźnie, która ich opuściła. Byli świadomi załamania się struktur wojskowych w ogniu publicznej nienawiści, ale dzięki temu, że trzymali się razem, zdołali odbudować to, co zniszczono, i nigdy nie przestali wykonywać swych obowiązków, zdając sobie sprawę, jak są one istotne dla wszystkich. Nawet wtedy, gdy większość zupełnie o tym zapomniała. Jest to najlepszy dowód ich romantyzmu i cynizmu jednocześnie. Nadal z godnością nosili mundury i służyli krajowi lepiej, niż ktokolwiek mógłby oczekiwać, dopóki naród nie odkrył ponownie, jakimi naprawdę są. Zajęło to nam zresztą wystarczająco wiele czasu.

Gdy piszę te słowa, amerykańscy żołnierze wracają do domu z Zatoki Perskiej. Garry tam nie trafił - po dwudziestu latach służby przeszedł na emeryturę i zmienił zajęcie na takie, które umożliwia mu spędzanie większości czasu z rodziną, co dotychczas było wyjątkiem. Żałował, że nie wziął udziału w tej wojnie, co jest normalne, natomiast byli tam jego uczniowie i ci, których uratował w innych wojnach. Zgodnie z tradycją wojsk amerykańskich przygotował następne pokolenie, przekazując mu swe doświadczenie w nadziei, że będzie walczyło w innej sytuacji i według innych zasad. Miał rację i na tym według mnie polega nie trwanie wiary. Jest to także czynnik destrukcyjny w stosunku do cynizmu, ale nie sądzę, żeby zmartwiło to jego czy innych zawodowych żołnierzy. Raczej sądzę, że w głębi ducha mieli nadzieję na taki właśnie rozwój wydarzeń.

Tom Clancy

Słownik Carrolla

Jest to wyjaśnienie rzeczy, które wpędzają nas najprawdopodobniej w bezsenność głównie z powodu braku kogoś, kto mógłby je wyjaśnić. Lub też jeśli uda się wam znaleźć takiego kogoś, czyli faceta w kombinezonie lotniczym i przeciwsłonecznych okularach, to dostaniecie osłupiająco wyrozumiałą odpowiedź, dzięki której poczujecie się jak ostatni durnie, marnujący cenny czas rzeczonoego faceta na zadawanie mu tak niesamowicie głupich pytań.

Uwaga od przygotowującego

Wyjaśnienia zawarte w tym Słowniku nie są precyzyjne, ponieważ gdyby zastosować oficjalną terminologię US Navy, niezbędny byłby słownik objaśniający ten Słownik. Poza tym nie chciałbym spędzić nad tą czynnością reszty swoich dni. Dlatego też terminy wyjaśnione są w normalnym, potocznym i zrozumiałym języku.

Oficjalna Klauzula Antypowództwowa

Żadne z podanych niżej wyjaśnień nie jest oryginalnym pomysłem autora. Są one efektem mrówczej kompilacji zapisków zebranych na dziesiątkach przesiąkniętych piwem serwetek z klubów oficerskich rozsypanych po całym świecie. Wielu współautorów tychże wyjaśnień zwiększyło do dnia dzisiejszego grono aniołków, toteż wymagany jest choćby minimalny szacunek przy lekturze.

AIO (Oficer Wywiadu Dywizjonu) - Jego zajęcie polega na informowaniu na bieżąco załóg o „zagrożeniu”. Mają do dyspozycji (jako tacy) całą masę ściśle tajnych dokumentów, które trzymają w sejfach, i większość czasu spędzają na sprawdzaniu, czy im czegoś nie brakuje. W trakcie rejsu generalnie pałętają się w okolicy Centrum Wywiadu Lotniskowca (CVIC) wraz z innymi AIO uzgadniając dane o nieprzyjacielu, których piloci dowiedzą się najwcześniej pięć minut przed startem. Mają miliony tajnych zdjęć i przeźroczy obcych (tj. wszystkich, tylko nie amerykańskich) okrętów i samolotów, które pokazują podczas wyjątkowo nudnych, acz niestety regularnych odpraw szkoleniowych, w czasie których publiczność chrapie (niezbyt głośno, by nie zwracać uwagi prelegenta) w wygodnych fotelach.

Podczas odpraw bojowych (czyli bezpośrednio przed lotem bojowym) informują załogi o wszystkim włącznie z plotkami, przypuszczeniami, domysłami i tym, czego dowiedzieli się z *Time'a*, *Newsweeka*, *Penthouse'a* czy *Mater Tund*, a co ma jakikolwiek związek z przeciwnikiem. Potem radośnie wznoszą kawą toast za załogi i ich zadania. Ich motto brzmi: „Zakładamy się o Twoje życie”.

A-4 Skyhawk - Ten niewielki odrzutowiec nie występuje w powieści, ale latałem na nich i sądzę, że powinienem wymienić tego protoplastę wszystkich odrzutowców wsparcia naziemnego (lub szturmowych, jak kto woli). To właśnie „Skuter” umożliwił US Navy skuteczne prowadzenie wojny w Wietnamie. Był szybki, czuły i miał dużą ładowność, poza tym mógł wrócić do bazy po naprawdę poważnych uszkodzeniach. Był też prawdziwym samolotem, a nie jednym ze współczesnych cudów techniki, w którym komputer musi wyrazić zgodę na każdy ruch pilota. W tym samolocie, jeśli człowiek coś spieprzył, to mógł mieć pretensje tylko do siebie, ale też jeśli tego nie zrobił, to mógł być pewien, że efekty zawdzięczał wyłącznie swym umiejętnościom. Prawdę mówiąc, gdybym znalazł egzemplarz, który by potrafił gotować, to ożeniłbym się z nim.

A-6E Intruder - Nadzwyczaj brzydki bombowiec zdolny operować we wszelkich warunkach pogodowych, zbudowany przez firmę Grumman. Mógł zabrać do czternastu ton bomb. Załoga dwuosobowa: pilot i bombardier/nawigator (B/N) często określany jako „samozaładowujący się bagaż”. Prawda jest taka, że B/N był jak najbardziej potrzebny - bowiem pioci upiornie wiele czasu spędzali wpatrując się we wsteczne lustro i to nie dlatego, by dostrzec wrogie maszyny wchodzące im na ogon, lecz obserwując rozwój zmarszczek (zwanych „kurzymi łapkami”) w kąciach oczu. Potrzebny był więc ktoś na pokładzie, kto mógłby im powiedzieć, gdzie są. Załogi A-6 miały miłe, choć nieco napuszone motto: „Myśliwcy robią filmy, my robimy historię”.

A-7E Corsair II - Zwykle określany jako SLUF (Shout Little Ugly hm Fellow - Krótki Mały Brzydki tego Facet). Niewielki, jednoosobowy samolot szturmowy konstrukcji LTU dla US Navy (US Air Force używa wersji D). Był podstawową maszyną wsparcia naziemnego do wprowadzenia do linii F/A-18 Hornet, który jest cudem techniki rodem z gier komputerowych. A-7 był doskonałą maszyną w pilotażu i w walce i nadal jest najlepszy, jeśli chodzi o rozpieprzenie rzeczy. F/A-18 (Plastic Bug - Plastikowy Chrząszcz) został

opracowany jako maszyna myśliwsko-bombowa, tj. może sobie wywalczyć drogę nad cel i z powrotem, jest maszyną niezłą, tyle że gdybym na przykład ja był pilotem czegoś, co nagle potrafi stać się myśliwcem, to na widok MiG-a bomby zniknęłyby spod kadłuba natychmiast.

BALL lub **Lens** - Nazwa popularna Visual Landing Aid System (System Pomocy Optycznej przy Lądowaniu), w jaki wyposażone są lotniskowce. Jest to system świateł i soczewek wskazujący pilotowi, czy na ostatnim odcinku podchodzi do lądowania na właściwej wysokości. Składa się z szeregu zielonych świateł, w środku którego jest jedno żółte - jeśli widzi się tylko zielone, to wszystko w porządku i bez problemów złapie się hakiem linę nr 3 (czyli najwłaściwszą). Jeśli żółte jest nad zielonymi, to jest się za wysoko, jeśli pod - to za nisko, a jeśli zamiast żółtego pod zielonymi widzi się czerwone, to znaczy, że jeśli się nie poprawi pozycji samolotu, to w krótkim czasie będzie się taką właśnie kulą ognia na rufie lotniskowca.

CAG (Commander of the Air Group - Dowódca Grupy Powietrznej) - Obowiązuje od początków istnienia lotnictwa morskiego, a obecnie pełna nazwa brzmi: Commander, Carrier Air Wing - Dowódca Skrzydła Powietrznego Lotniskowca, w skrócie COMCAW, a wymawia się CAG. Wszystko jasne i proste, prawda? Na szczęście kończy się już era super-CAG-a, czyli stanowiska wyśnionego przez różnych takich, by dać CAG-owi pozycję równą kapitanowi okrętu, dzięki czemu miał on takie same szanse na zostanie admirałem. Jest to, jak powszechnie wiadomo, najlepsze rozwiązanie wszystkich problemów trapiących wojsko. Im więcej wodzów, tym szczęśliwsi Indianie, którzy muszą im co rusz udzielać odpowiedzi na różne durne pytania. Pisemnie: kropka. W trzech egzemplarzach. I na wczoraj.

E-2 Hawkeye - Został nazwany Hummer z powodu charakterystycznego dźwięku silników. Są to maszyny zwiadu i naprowadzania radarowego wchodzące w skład Skrzydła, równie skuteczne co AWACS-y US Air Force, lecz mniejsze i mające jedną czwartą załogi (no i

nie mające kuchni). Zapewniają pełny obraz radarowy tego, co dzieje się wokół lotniskowca, i kierują innymi samolotami w czasie ich drogi nad i z celu. Przy niezliczonych okazjach ustrzegły innych pilotów Skrzydła przed czynami głupimi, wstydliwymi czy wręcz samobójczymi. Warte mniej więcej sto razy tyle, co kosztują.

F-4 Phantom - Główny myśliwiec US Navy w czasie ostatniego okresu Wojny w Wietnamie oraz w następnych dwudziestu latach. Przyjęty przez US Air Force i lotnictwo US Marine Corps w rzadkim przebłysku zdrowego rozsądku. Używany jako myśliwiec przechwytyjący, myśliwiec przewagi powietrznej, myśliwsko-bombowy, zwiadowczy, zwalczania obrony przeciwlotniczej, Wild Weasel (antyradarowy) oraz w każdej innej roli, jaka tylko komuś wpadła do głowy. Nie był co prawda najlepszy w żadnej z tych ról, ale za to dobry we wszystkich, a to jest prawdziwa rzadkość. Na pierwszy rzut oka nie wyglądał ładnie, ale gdy się go poznało, nie sposób było go nie polubić. I to błyskawicznie. Był duży, solidny, szybki, groźny i odporny na uszkodzenia jak cholera. Latałem na nich wielokrotnie i nigdy nie spotkałem pilota, który byłby z nich niezadowolony. Przeważnie zresztą latali na nich zawodowo nieźli narwańcy, co samo w sobie stanowi ciekawy problem socjologiczny.

H-3 Sea King - Helikopter ważący dziewiętnaście i pół do dwudziestu jeden tysięcy funtów, zbudowany dla US Navy przez firmę Sikorsky. Twierdzi się, że tak naprawdę to on nie lata, ale tak się trzęsie, że ziemia go odrzuca. Jak by nie było, bez dwóch zdań jest to najlepszy, uniwersalny helikopter morski, jaki kiedykolwiek zbudowano. Może latać w każdym klimacie, nad każdym morzem i przy każdej okazji, jaka komukolwiek przyszła do głowy. A jako maszyna do zwalczania okrętów podwodnych jest po prostu doskonała. Jest wielki, ciężki i powolny, ale w rękach doświadczonego pilota zmienia się w niezawodną maszynę. Nazywany bywa „Wojennym Sraczem” lub „Gwiżdżącym Balonem”, ale nie przez żadnego z tysięcy lotników, którym życie uratowały maszyny tego typu. Przez siedemnaście lat nie zawiódł mnie

ani razu zawsze dowożąc do domu i uważam to za najlepszą rekomendację.

Hierarchia stopni w US Navy - Stopnie i dystynkcje na rękawach pozostały niezmiennie od powstania tejże Marynarki, głównie dlatego że inne rodzaje broni za cholere nie mogą się w nich połapać, co daje marynarzom spore korzyści. Na przykład większość nadal wierzy, że komandor porucznik jest wyższą rangą niż pułkownik i dlatego dostaje lepszy pokój. Oto przegląd stopni młodszych oficerów i ich odpowiedniki w innych rodzajach broni:

Ensigne = podporucznik - najniższy stopień oficerski uważany za ledwie zdolnego do samodzielnego trafienia do toalety. *Lieutnant* (J.G.) = porucznik - doskonały stopień: zbyt wysoki, by dostawać opieprz, zbyt niski, by faktycznie być za cokolwiek odpowiedzialnym.

Lieutnant = kapitan - kręgosłup każdego rodzaju wojsk, wykonuje całą robotę i obrywa za każde nieszczęście. Jeśli coś mu się uda, to gratulacje zbierają starsi stopniem.

Lieutnant Commandor = major - początek stopni charakteryzujących się prawdziwą odpowiedzialnością. Powyżej daje się jednak zauważyć drastyczny i postępujący spadek przyjemności bycia oficerem marynarki, wywołany głównie naturalną tendencją do traktowania stopnia i siebie poważnie.

Uwaga autora: w Royal Navy istnieje stopień „Subleutnant”; ponieważ nigdy nie byłem w stanie dociec, gdzie go należy umieścić, na zmianę albo takiemu salutowałem, albo go ignorowałem. Nikt nigdy nie zwrócił mi uwagi, więc nadal nie wiem.

Lotniskowiec - Nadzwyczaj duża łódka używana do przewozu masy (zwykle powyżej siedemdziesięciu) samolotów po świecie. Nie da się opisać jego wymiarów komuś, kto go nigdy nie widział. Dziennie wydaje się na nim dwadzieścia tysięcy posiłków, przewozi on ponad trzy miliony galonów paliwa dla potrzeb własnych i samolotów, a załoga składa się z około pięciu tysięcy ludzi. Mniejsze mają wyporność (uprasza się o niezadawanie głupich pytań, co to takiego) około osiemdziesięciu tysięcy ton. Ma zwykle czternaście pięter

wysokości i długość trzech i pół boisk piłkarskich. Można go sobie spróbować wyobrazić jako Empire State Building płynący na boku. Jediną niedogodnością jest brak panienek i piwa na pokładzie oraz to, że kiedy stara się człowiek go znaleźć o trzeciej rano w deszczu, gdy leci się na resztkach paliwa, to nagle zmniejsza się do wymiarów pudełka od zapalek.

LSO (Landing Signal Officer - Oficer Lądowiskowy) - Wywodzi się z początków lotnictwa pokładowego, kiedy to stał po lewej stronie pasa mając dwie pomarańczowe chorągiewki, którymi dawał pilotowi znaki, jakie ma wprowadzić poprawki do podchodzenia do lądowania, by wylądować z jak najmniejszymi zniszczeniami siebie, samolotu i okrętu. W nocy nosił strój z wszytymi małymi lampkami, dzięki czemu wyglądał jak matador, w którego dupnął piorun. Gdy wprowadzono Lens, praktycznie przestali być potrzebni, ale obawiając się utraty stanowisk i powrotu do równych praw z resztą pilotów udało im się przekonać marynarkę, że nadal mogą się przydać stojąc i doradzając przez radio.

Marynarskie żarcie - Odpowiednik jedzenia, choć nie zawsze jadalny. W praktyce określa to, co dostaje się na talerzu i je widelcem mając nadzieję, że natychmiast człowieka nie zabije. Zasadniczo składa się z kombinacji dwóch elementów: UMS i OFS. UMS to Uniwersalny Mięśny Substytut wpompowywany na pokład i przechowywany w olbrzymich zbiornikach pod linią wodną; przed posiłkiem przepompowuje się to do kuchni, gdzie próbują z niego zrobić mięso, którego smaku nie da się porównać z żadnym świństwem, jakie się w życiu jadło. OFS, czyli Over Food Substitute - substytut innej żywności jest tak samo przepompowywany do zbiorników (innych) i podawany w formie ryżu - lub fasolopodobnej. Jedynym prawdziwym warzywem podczas rejsu jest brokuł, rosnący w korytkach hydroponicznych, poza tym serwowany na pokładzie jest też dog (pies), czyli lody z automatu. Nazwa wzięła się stąd, że pierwsze miały postać brązowej papki, w jaką zazwyczaj nie chce się wdepnąć na ulicy. Smakowo są nieporównywalne z żadnym pokarmem ogólnie uznanym za jadalny.

Mostek - Specjalne pomieszczenie w nadbudówce lotniskowca, gdzie przesiaduje admirał obserwując, co się dzieje na pokładzie. Może też połączyć i pooglądać sobie, co robią inne okręty zespołu. Wyposażony jest w masę przycisków, telefonów, ekranów, na które admirał może spoglądać i mruzczyć znacząco, kiedy tylko mu przyjdzie ochota. Jest tu zawsze obecna masa niższych stopniem oficerów zwana Sztabem, których trzyma się głównie po to, by admirał nie zrobił sobie krzywdy nożyczkami albo nie połknął muchy w kawie. W normalnym świecie pomieszczenie to nazywałoby się „Dzienne Centrum Opieki nad Dorosłym”.

Odprawa - Jest to uświęcony rytuał, mający miejsce przed każdym lotem, i to na różnych szczeblach. Najważniejsza odprawa odbywa się dla wszystkich pilotów w Centrum Wywiadu, gdzie każdy dostaje plan, potem (jeśli to samolot wieloosobowy) w załogach i wówczas każdy członek załogi dostaje plan. Jeśli załoga była „odprawiana” na taki sam lot dwa razy dziennie przez dziesięć lat bez przerwy, to i tak za każdym razem trzeba robić taką samą odprawę. Jeśli tylko dowódca jej nie zrobi, a podczas lotu wydarzy się coś złego - na przykład ufoludki ukradną ci osłonę kabiny albo pojemnik na lunch wpadnie w samozapłon - to Komisja Wypadkowa nie oszczędzi sobie żadnych wysiłków, by udowodnić, że to właśnie przez brak odprawy jajko na miękko zapaliło sok pomarańczowy. Zaskakującym jest, że jedna odprawa potrafi załatwić każdy rodzaj lotu. Jeśli na przykład odprawa dotyczyła nalotu z dużej wysokości, a tuż przed startem okazuje się, że zadanie uległo zmianie na szukanie zaginionego w Serengeti jamnika Admirala, to nic nie szkodzi: nie musisz odbyć innej odprawy. Tylko nie spieprz zadania i nie próbuj się tłumaczyć, że to z powodu niewłaściwych informacji w czasie odprawy. Komisja i tak ci udowodni, że to wyłącznie twoja wina. Są w tym szkoleni.

Oficer dyżurny - Każda jednostka wojskowa ma co najmniej jednego takiego pechowca, dwadzieścia cztery godziny na dobę przez trzysta sześćdziesiąt pięć dni w roku. W dużych jednostkach (jak lotniskowiec lub

baza lotnicza) jest ich cała masa podlegająca z zasady Ważnemu Oficerowi Dyżurnemu. Na lotniskowcu na przykład jest około trzydzieści osiem tysięcy zajęć dla oficerów dyżurnych każdego dnia, co biorąc pod uwagę istnienie około pięciuset oficerów na pokładzie zakrawa na cud. Każdy młodszy oficer ma dyżury zgodnie z wysoce przypadkowym rozkładem jazdy wymyślonym przez kogoś kierującego się niezgłębionymi tajemnicami logiki. Jedynym jego sensem jest stałe zapewnienie młodszym oficerom zajęcia, dzięki czemu poziom ich bezustannych narzekań spada do dającego się wytrzymać (przypomina ilość decybeli na koncercie Rolling Stones, jak się wsadzi łeb w kolumnę). Dyżury (lub Wachty) nie są przy tym specjalnie męczące. Zwłaszcza dwie spośród nich zawsze wprawiały mnie w wielki podziw: pierwsza to Wachta Obecności składająca się z młodszego oficera po studiach i szkoleniu lotniczym wartym około miliona dolarów i patroli szeregowych dowodzonych przez podoficerów. Oficer siedzi przez cztery godziny na stanowisku Kontroli pokładu i co piętnaście minut przyjmuje od równie jak on znudzonych patroli meldunki o tym, że wszystkie samoloty są tam, gdzie były kwadrans temu, tj. przypięte łańcuchami do pokładu i że nikt przez przypadek nie rąbnął ważącej sześćdziesiąt tysięcy funtów maszyny. Drugim zaś jest Oficer Łodziowy, który pływa motorówką w tę i z powrotem podczas pobytu w porcie między okrętem i brzegiem, przewożąc całą noc szczęśliwców, którzy dostali przepustki. Streszczając, mamy pilota, którego wiedza o łodziach sprowadza się do tego, że potrafi je odróżnić na przykład od tygrysa bengalskiego, stojącego na z reguły zalewanym deszczem pokładzie motorówki obsługiwanej przez trzech zawodowych marynarzy, którym jest potrzebny jak dziura w moście. Jedynym jego zajęciem jest przygotowywanie skutecznej mowy obrończej (we własnej obronie naturalnie) na użytek sądu wojennego w wypadku zatopienia motorówki, zderzenia z łodzią przemytniczą czy innego równie prawdopodobnego zajścia.

RAG - Skrót „Fleet Replacement Squadron” (Dywizjon Zapasowy Marynarki) - dawniej „Replacement Air Group” (Zapasowa Grupa Lotnicza).

Są to specjalne jednostki, w których szkoli się pilotów na określonych typach maszyn, jakie mają pilotować w US Navy. Instruktorami są najlepsi piloci liniowi okresowo oddelegowani z lotniskowców. Jak by jednak dowództwo nie próbowało i tak nie może nikogo zmusić do mówienia FRS zamiast RAG i informowania nowo przybyłych na okręty pilotów, by zapomnieli wszystkie te bzdury, których ich nauczono w RAG, bo tu jest prawdziwa marynarka.

ROE (Rules of Engagement - Zasady Walki) - Jest to zespół zasad rządzący prowadzeniem wojny, które określają, kiedy i jak można lub nie można użyć broni w spotkaniu z przeciwnikiem albo kimś, kto może wkrótce nim być. Oryginalnie zostały wymyślane po to, by zminimalizować szkody materialne i śmierć stron trzecich w przypadku prowadzenia wojny i niestety podobnie jak Frankenstein szybko zaczęły żyć własnym życiem. W czasie rządów McNamary bywały okresy, w których nie zezwalano na bombardowanie określonych celów jedynie dlatego, że mogłoby to naruszyć ROE. Na ironię zakrawa fakt, że częstokroć decyzje takie wydawali ci sami, którzy stworzyli owe zasady. Drugim poważnym mankamentem ROE jest to, że zazwyczaj tylko jedna strona się do nich stosuje, co druga wykorzystuje, ile się da. Trzecim i najpoważniejszym jest fakt, że nie wszystkie mają sens, a część, która ma, jest w praktyce wypaczana przez ludzi. Często gdy latałem na Haueyach, pomimo silnego ostrzału z ziemi, nie wolno mi było odpowiedzieć ogniem bez uzyskania zezwolenia. Podobnie jak większość normalnych pilotów, czekałem więc grzecznie, aż jakiś dupek na tyłach odstawi drinka i da mi zezwolenie na grę fair, a to że w tym czasie z powodu jakiejś usterki czy zwarcia odpaliły wszystkie rakiety, jakie miałem, było już czystym przypadkiem, na który nie mogłem mieć przecież (przynajmniej oficjalnie) żadnego wpływu.

Skrzydło (Air Wing) - Latająca część lotniskowca składająca się z dwóch dywizjonów myśliwskich, dwóch sztormowych, jednego bombowego i pięciu „innych” do zadań specjalnych. Nazywano ją Grupą Powietrzną (Air Groupe), ale dla urzędasów brzmiało to niezbyt dobrze. Długo i namiętnie

szukali więc innej nazwy, aż wpadli na Skrzydło, bo Komitet (Air Committee) jakoś im nie pasował. Moja sugestia, tj. Horda Powietrzna, (Air Horde) została nie wiedzieć dlaczego zignorowana.

Służby wywiadowcze - Każdy rodzaj sił zbrojnych zbiera informacje skąd się da i jak się da, by uzyskać tak jasny obraz sytuacji, jak to tylko możliwe. Każdy też ma gdzieś w podziemiach jakiegoś pozbawionego okien budynku zespół analityków, którzy z tychże informacji tworzą supertajny raport, nie widzi go na oczy nikt z tych, którym naprawdę by się on przydał. Wymóg tajności przewyższa bowiem indywidualny instynkt samozachowawczy, a to co bezpośrednio zainteresowany ewentualnie otrzyma, to streszczenie raportu. Stąd też wywiad cieszy się wielkim uznaniem, o czym świadczy szeroko rozpowszechnione w siłach zbrojnych przekonanie, iż to właśnie specje wywiadu wykonali eksperyment polegający na wyrwaniu musze skrzydeł, a gdy ta łąziła po stole wściekle się na nich gapiąc, dokonali epokowego odkrycia, że po wyrwaniu skrzydeł mucha traci słuch. W siłach zbrojnych USA wyróżnia się następujące służby wywiadowcze:

1. Wywiad Morski (Naval Intelligence) - prawie kompletne półgłówki.
2. Wywiad Lotniczy (Air Force Intelligence) - jak wyżej (bez prawie).
3. Wywiad Lądowy (Army Intelligence) - jak wyżej (bez kompletne).
4. Wywiad Piechoty Morskiej (Marine Corps Intelligence) - no, nie będziemy się wyrażać.

Wieża - Znana też jako Centrum Kontroli Lotów albo Centrum, siedziba Szefa Lotów (Air Boss) odpowiedzialnego za bezpieczne i skuteczne funkcjonowanie operacji lotniczych w promieniu pięciu mil od lotniskowca. Jest to doskonale zajęcie dla półprzytomnego psychotyka, stojącego na krawędzi załamania, cierpiącego na niedowartościowanie i potrzebującego rozładować własną agresję. Jako szczyt organizacji o formie piramidy, z zastępcą szkolonym na ewentualność własnego odejścia, ma pod sobą kilka tuzinów marynarzy obsługujących różnorodną aparaturę i po cichu

zakładających się, jak pójdzie lądowanie kolejnemu pilotowi. Obecni przy tym są przedstawiciele wszystkich pokładowych dywizjonów, oficjalnie, by nabrać doświadczeń i wiedzy, obserwując cały ten cyrk z pewnej wysokości. Prawdziwym powodem ich obecności jest dobrze rozwinięty instynkt dowódców tychże dywizjonów, wołających oddzielić się takim oficerem od ciągłych zarzutów i wyzwisk. Po odcieniu bladości obserwatora doświadczony dowódca wie, na co się zanosi, ledwie nieszczęśnik wejdzie w drzwi. Dla mniej doświadczonych opracowano karty porównawcze w różnych odcieniach bieli, popielatego i brązu, by uniknąć podejrzania o rasizm, i to zanim zaczęły się wszystkie ruchy w obronie praw obywatelskich w latach sześćdziesiątych.

Wolność - Pojęcie nie mające nic wspólnego z użytym w Deklaracji Niepodległości. Dla marynarza jest równoznaczne z określeniem „przepustka” i oznacza okres relatywnie wolnego od służby czasu spędzanego na brzegu. Udzielana po zawinięciu do portu i wykonaniu „normalnych godzin pracy” dla wszystkich poza dyżurną wachtą i sekcją alarmową. Dawniej, w czasach Prawdziwej Marynarki wiązała się z poznawaniem czynnym lokalnego folkloru, tradycji i kultury i była urozmaicona: od spalenia „Texas Bar” w Neapolu (z uwagi na cenę alkoholi) poprzez remont „Barbarelli” w Maladze (z powodu panienki) po wyścigi w trupa pijanych taksówek przez ulice Istambułu. Była to doskonała zabawa, świetny relaks, a także wydatna pomoc finansowa dla miejscowej ludności. Obecnie, wraz z powstaniem Zjednoczonej Marynarki, gdzieś po drodze diabli wzięli zabawę. Odwiedza się katedry, muzea i inne takie, fotografując wszystko, co się da, żeby Mamusia zobaczyła, jakiego to grzecznego chłopczyka wychowała. Najlepszym obecnie miejscem na świecie na przepustkę jest St.John’s na Nowej Funlandii w środku zimy - przypada tam wtedy po siedem (średnio) kobiet na jednego faceta. Pewnego razu byłem tam obiektem zażartej wymiany poglądów dwóch niewiast, z których żadnej nie znałem, na temat: która z nich ma mi postawić drinka. Poza tym w całym mieście oraz w promieniu trzydziestu mil nie ma ani katedry, ani muzeum, ani niczego podobnego, a taksówki są

faktycznie szybkie.

Zawołania (kryptonimy) - Rozróżnić należy dwa typy. Pierwszy to oficjalne, używane przez jednostki i pierwotnie używane, by ułatwić życie pilotom, a utrudnić działanie nieprzyjacielowi. Kiedy jednak piloci odkryli, jakie wrażenie na cywilach wywołuje ich użycie (zwłaszcza płci odmiennej), nie było takiej siły, która mogłaby ich powstrzymać przed używaniem „Blue lider” czy „Red two” wyłącznie w powietrzu. Ludziom jednak szybko znudziły się tak banalne określenia jak „Niebieski cztery” czy „Dowódca zielonych” i przestali stawiać pilotom, którzy z szybkością godną posta głosującego za podwyżką własnych poborów wymyślili atrakcyjniejsze, jak na przykład „Pukin’Dog Six” (Rzygający Pies Sześć) czy mój ulubiony „Slug 602” (Kula 602). Panienki i darmowe kolejki wróciły, więc wszystko było w porządku. Piloci maszyn patrolowych chcieli się przyłączyć do zabawy, lecz z dziwnych powodów psychologicznych zdolni byli do wymyślenia jedynie Flamingów, Pterodaktyli czy Poduszek.

Drugim rodzajem są zawołania osobiste pilotów, mające faktycznie spore znaczenie w czasie walki. Gdy robi się gorąco, łatwo jest zapomnieć numer boczny samolotu, na którym się lata danego dnia. Własnego pseudonimu czy imienia raczej się nie zapomina, toteż gdy słyszy się je w radiu, reaguje się natychmiast. Ponieważ imiona mają to do siebie, że lubią się powtarzać, zawołania są lepsze. Zwykle są niesamowicie oryginalne i pochodzą od nazwisk, jak: Dusty (jeśli facet ma na imię Rhodes) lub związane z zachowaniem: Gusser (dla kogoś, kto pierdzi) czy Exxon (dla wyjątkowej fajtlapy). Najtrafniejsze są te, które związane są z osobistym wyczynem, jak: Duke (komuś, kto zaczął bójkę w barze z pięcioma tubylcami i dostał wycisk) albo Ralphie (innemu, który zwymiotował Admirałowi na buty). Na pierwsze dwa typy zasługuje się nic nie robiąc, trzeci nadawany jest, gdy przechodzi się do niepisanej legendy jednostki. Obrażliwe czy seksualne określenia z zasady nie są używane, tak że określenie „dupek” słyszane w słuchawkach nie oznacza konkretnej osoby, tylko ocenę

zachowania.

Część I

„Jak mawiał Salomon: jeden człowiek na tysiąc bywa bliższy niż brat”.

Kipling

Rozdział 1

11 lipca 1972

Zwolnienie hamulca spowodowało ożycie wirnika, którego łopaty zaczęły się kręcić z początku wolno, potem coraz szybciej i równiej, aż osiągnęły właściwą szybkość i równą płaszczyznę obrotu. Maszyna zatrzęsała się niczym słoń w agonii, a światełka na tablicy przyrządów rozświeciły się na zielono wskazując, że wszystko jest w jak najlepszym porządku. Podporucznik Tim Boyle, US Navy Reserve, odprężył się nieco - rzeczą, która nieodmiennie denerwowała go przy starcie, było włączenie wirnika. Co prawda, nigdy tego nie widział, ale zdawał sobie doskonale sprawę, iż jedyną niebezpieczną przy starcie rzeczą jest niezgranie się łopat. Zwłaszcza jeśli startuje się z pokładu krążownika, na rufie którego ktoś dołożył lądowisko właściwie od niechcienia. Prądy powietrza wywołane poruszaniem się okrętu często wywoływały tu turbulencje próbujące zmusić łopaty rotora do poruszania się w innych płaszczyznach, niż przewidziane przez konstruktorów. Gdyby zawiodły mechaniczne ściągacze i odciąg, pięć łopat zmieniłoby się w gilotyny, a po zetknięciu z pokładem czy nadbudówką w całkiem skuteczny szrapnel zdolny przebić prawie wszystko w okolicy.

Boyle był co prawda drugim pilotem, ale siedział w prawym fotelu HH-3A Sea Kinga patrolu SAR stojącego na lądowisku krążownika „USS Galveston”. Krążownik pamiętał czasy II Wojny, ale po modernizacji i dłuższym przebywaniu na kotwiczowisku rezerwowym, nie było tego po nim zbyt wiele. Lewy fotel zajmował faktyczny dowódca załogi, porucznik Bob Watkins, którego zasadą przy każdej misji była zamiana miejsc między

pilotami. Watkins był doświadczonym pilotem i wiedział, że młodszym stażem przyda się każde nowe doświadczenie, zanim dostaną własne załogi. Poza tym stanowiska różniły się tylko tym, że prawe miało dźwignię hamulca podwozia oraz tym, że z zasady lądował pilot, który je zajmował. Główna zaś różnica polegała na tym, że ten, kto je zajmował, czuł się dowódcą, nawet jeśli nim nie był, a to też było doświadczenie.

Watkins włączył światła pozycyjne i uniósł kciuk dając stojącemu na lądowisku marynarzowi sygnał, że są gotowi do startu. Marynarz trzymał się poza zasięgiem łopat i nosił kask ochronny, ale jakby co, to i tak niewiele by mu to pomogło. Widząc sygnał pilota, dał z kolei znak dwóm innym, którzy podbiegli do helikoptera i pospiesznie wyjęli klocki spod kół, i odczepili łańcuchy mocujące go do pokładu, by nie wyleciał za burtę przy złej pogodzie lub gwałtowniejszych manewrach.

Gdy objuczeni łańcuchami i klockami pomocnicy przebiegli obok, marynarz zakręcił dłonią nad głową i czym prędzej ukrył się za rogiem nadbudówki rufowej. Jego rola się skończyła, a wolał nie ryzykować, gdy pilot coś spieprzy i zamieni helikopter w bombę.

Boyle nabrał powietrza i łagodnie uniósł maszynę na piętnaście stóp nad pokład. Sprawdził tablicę, ale nic nie migało na czerwono. Nic też nie dzwoniło ani nie trzęsło inaczej niż zwykle, toteż opuścił nos helikoptera i zwiększył moc kładąc maszynę w łagodny skręt w lewo. Wyrównał na tysiącu pięciuset stopach i wziął kurs na stanowisko wyczekujące u wybrzeży Północnego Wietnamu. Następnie wcisnął znajdujący się na drążku przycisk radia i zameldował kontrolerowi w E-2 orbitującym wysoko nad Zatoką:

- Keyboard, tu Angel 802. Lecimy na pozycję.
- 802, tu Keyboard. Słyszę cię dobrze i wyraźnie. Papuga działa na wszystkich zakresach. Szczęśliwej drogi.

Papuga, czyli IFF, była elektronicznym urządzeniem wysyłającym sygnał radarowy, dzięki któremu własne radary identyfikowały maszynę jako „swoją”, nie wszczynając alarmu przeciwlotniczego.

* * *

Słyszając cichnący warkot, marynarz wyjrzał zza nadbudówki i obserwował, jak zielony helikopter znika na horyzoncie. Właściwie to lubił te starty i lądowania, dzięki którym czuł się ważniejszy niż inni, równi mu stopniem i miał nadzieję, że któregoś dnia też zostanie pilotem. Tylko nie helikoptera - to było zbyt niebezpieczne, a poza tym i tak nikt nie był w stanie mu wytłumaczyć, jakim cudem to coś latało. Teoria teorią, a wystarczyło popatrzeć na Sea Kinga, by mieć pewność, że na dłuższą metę takie coś nie ma prawa utrzymać się w powietrzu.

* * *

Boyle i Watkins należeli do wysoce specjalistycznej jednostki US Navy zwanej Helicopter Combat Support Squadron N.17, czyli HC-17 (Helikopterowy Dywizjon Wsparcia Bojowego N.17). Jednostka powstała w 1966 roku i jej nazwa naturalnie nic nikomu nie mówiła. W praktyce jej zadania określano mianem Combat Search and Rescue (SAR), czyli Odszukiwanie i Ratowanie w Warunkach Bojowych. Pilotów specjalnie szkolono do odnajdywania i ratowania lotników zestrzelonych nad terenem wroga lub nad Zatoką Tonkińską zwaną „Yankee Station”. Poprzednio takie operacje były czystą improwizacją. Po przybyciu HC-17 wzrosła liczba uratowanych, jak i zmalały straty wśród ratujących, z drugiej strony znacznie wzrosła liczba zestrzelonych maszyn amerykańskich, gdyż w Wietnamie Północnym pojawiało się coraz więcej i coraz to nowszego, sowieckiego sprzętu przeciwlotniczego. Robota, jaką wykonywali, była niebezpieczna, ale dzięki nim zestrzeleni mieli znacznie większe szanse przeżycia niż w latach poprzedzających sformowanie jednostki.

„Yankee Station” nie oznaczało konkretnego miejsca - było symboliczną nazwą trzech obszarów w Zatoce u wybrzeży Północnego Wietnamu zwanych Trasami, w których pływały lotniskowce wraz z eskortą. Z zasady

równocześnie zajęte były dwie z nich, w zależności od tego, gdzie aktualnie bombardowano cele. Trasy nosiły nazwy: Blue (północna), Red (centralna) i Gold (południowa), i każda z nich miała stację SAR wyposażoną w jeden helikopter.

W chwili obecnej trasę Blue zajmował „USS Concord”, flagowa jednostka Task Force 77, obejmująca wszystkie amerykańskie okręty w zatoce, a trasę Red - „USS Independence”. W najbardziej na południe wysuniętej części trasy Blue, o jakieś siedemdziesiąt pięć mil od Hanoi i Haifongu, znajdował się obszar zwany Stacją Północną, po którym pływał „USS Galveston”.

Kiedy rejon Hanoi-Haifong miał być bombardowany przez maszyny któregoś z lotniskowców, helikopter bazujący w tym czasie na krążowniku zajmował stanowisko wyczekiwania w pobliżu północnowietnamskiego brzegu, gotów do akcji ratunkowej. Maszyny i piloci byli oddelegowywani z jednostki macierzystej stacjonującej na lotniskowcu.

* * *

Nie było się po co spieszyć, toteż lecieli z prędkością dziewięćdziesięciu węzłów, porozumiewając się tylko wtedy, gdy było to niezbędne do prowadzenia maszyny. Stanowili załogę już od czterech miesięcy, toteż wyczerpali wszelkie tematy do pogawędki, a żaden z nich nie należał do specjalnie rozmownych. Dziś wykonywały nalot maszyny z „USS Concord” i do startu brakowało jeszcze dziesięciu minut, ale Watkins zawsze wolał być w powietrzu wcześniej, niż faktycznie było to potrzebne. Dawało to okazję sprawdzenia sprawności maszyny, a gdyby okazało się, że coś jest z nią nie tak, pozwalało innemu helikopterowi zastąpić ich na czas powrotu samolotów znad celu. Uważał, że czyjeś lenistwo czy usterka sprzętu nie może pozbawić pilotów odrzutowców możliwości ratunku. Tylko raz w życiu zdarzyło mu się spóźnić przez uszkodzenie startera i po nocach śniło mu się to nerwowe pół

godziny, gdy czekał na koniec naprawy. Zdążył, i akurat na szczęście nie musieli wtedy nikogo ratować, ale dał sobie słowo, że tego doświadczenia już nie będzie powtarzał.

Na lotniskowcu było to utrudnione z prostego powodu: start czterdziestu maszyn to skomplikowana i pracochłonna operacja. Rządzą nią sztywno ustalone rozkłady czasowe, których nikt nie będzie zmieniał z powodu widzimisię pilota jednego helikoptera. Natomiast na krążowniku Watkins był lotnikiem najstarszym rangą i robił, co chciał, bez potrzeby uzgadniania czegokolwiek z kimkolwiek poza dowódcą tegoż krążownika, toteż ledwie tylko pojawiła się możliwość oddelegowania na „USS Galveston”, skorzystał z niej natychmiast. Dodatkową atrakcją stanowiło znalezienie się bliżej terenu walk - Watkins bowiem, jak każdy prawdziwy żołnierz, nie lubił wojny, ale skoro już brał w niej udział, to wołał znajdować się na pierwszej linii, a nie na tyłach. Tak po prostu rozumiał wykonywanie swojego obowiązku. To była jego trzecia kolejka w Wietnamie i doskonale zdawał sobie sprawę z prawdziwego oblicza tej wojny: bez bohaterskich wyczynów, a w codziennych zmaganiach ze strachem i nudą.

Wziął Tima na drugiego pilota głównie dlatego, że podobnie się zapatrywali na wiele spraw (w tym i na wojnę, choć Boyle nie miał za sobą doświadczeń). Był dla niego jakby młodszą wersją jego samego.

* * *

Gdy ustąpiło przeciążenie spowodowane startem z katapulty, podporucznik Mike Santy wciągnął podwozie i dołączył do reszty obładowanych bombami maszyn. Pilotował Corsaira A-7 o kryptonimie Condor 307 i trzeci miesiąc brał udział w Wojnie w Wietnamie, która, jak się niejednokrotnie przekonał, była zdecydowanie mniej wspaniała, niż to wyglądało z perspektywy Pensacoli czy San Diego.

Obładowany bombami Corsair był nieruchawy zupełnie jak combi jego

rodzicielki, podczas gdy bez obciążenia dawał się pilotować niczym jego ukochana Corvette, o którą jak miał nadzieję dba, zgodnie z umową, dziewczyna Tima - Meghan Collins. Ironią było, że Tim zakochał się w kimś, kto był zdeklarowaną przeciwniczką tej wojny. A już szczytem ironii było, iż zadziało to również w drugą stronę.

Skłął się w duchu za myślenie o bzdurach i skoncentrował na pilotowaniu maszyny, biorącej, wraz z dwudziestką innych, udział w kolejnym bombardowaniu. Dołączył do maszyn dywizjonu prowadzonych przez komandora Jacka Wilsona, zajmując ostatnie miejsce w szyku i mając cichą nadzieję, że jego dni na tejże pozycji dobiegają kresu. Nikt nie lubił być ostatni w szyku, a zawsze ta rola przypadała najmłodszemu pilotowi w jednostce.

Nalotem dowodził komandor Frank Greenwood CAG na „USS Concord”. Gdy wszystkie maszyny ustawiły się w szyku, skręcił ku odległemu o osiemdziesiąt mil brzegowi Wietnamu Północnego, polecając zmienić częstotliwość radiową na bojową. Santy przełączył radio nawet nie patrząc, czując znajomą suchość w gardle: zawsze tak było, gdy zbliżał się do wrogiego brzegu, i wiedział, że nie tylko on to czuje. Nic jednak nie wskazywało na nerwowość czy strach - dwadzieścia jeden maszyn trzymało szyk niczym na parady - oba Corsairy z jego dywizjonu były na miejscu, Matson (Condor 301) i Rizzo (Condor 306). Dziś ich zadaniem było niszczenie rakiet klasy ziemia-powietrze (czyli SAM) otaczających cel. Przez chwilę był naprawdę wdzięczny losowi, że ma tylko bombardować.

* * *

Niewiele jest w lotnictwie rzeczy równie nudnych jak latanie w kółko na stanowisku ratunkowym. Musi się być cały czas w pobliżu ustalonego punktu geograficznego, a jedyne, co się ma do roboty, to czekanie, aż ktoś inny znajdzie się w kłopotach. Jeśli taki punkt geograficzny będzie w Zatoce

Tonkińskiej, to w kabinie robi się sauna, czemu zresztą trudno się dziwić - cały dziób Sea Kinga to pleksiglas dający efekt szklarniowy. Kombinezon z Nomexu, który pomyślano jako ochronę przed ogniem, ma zwykle tę małą „złośliwość”, że uniemożliwia podrapanie się tam, gdzie człowieka swędzi, a fotel zdaje się być zrobiony z betonu. Loty takie zwyczajowo trwają około czterech godzin, chyba że wraca się na okręt, by dotankować, i wszystko to są sprawy, o których komisja werbunkowa przeważnie zapomina człowiekowi powiedzieć.

Boyle na próżno wiercił się w wysiedzianym fotelu, próbując znaleźć najwygodniejszą pozycję. Z doświadczenia wiedział, że „fotel lotniczy” i „wygoda” są pojęciami całkowicie się wykluczającymi. „Alpha Strike” jako cel miała dziś petrochemię, leżącą dwadzieścia pięć mil od wybrzeża, a jak zwykle jeden radioodbiornik helikoptera mieli przestrojony na częstotliwość bojową. Teraz obaj z Watkinsem czekali, aż Greenwood, pilotujący Intrudera A-6 kryptonim Utah, da sygnał do rozpoczęcia nalotu.

„Alpha Strike” składała się z dwudziestu jeden maszyn: jedenastu Corsairów A-7, sześciu Intruderów A-6 i czterech Phantomów F-4 jako eskorty myśliwskiej, czyli miała połowę maszyn biorących zwykle udział w takim nalocie. Odkąd Waszyngton zdjął zakaz bombardowania celów w Wietnamie Północnym (ostatni obowiązywał trzy tygodnie), oba Skrzydła z Yankee Station wykonywały dwa albo i trzy naloty dziennie. Ponieważ te trzy tygodnie dały Wietnamczykom aż nadto czasu na uzupełnienie i wzmocnienie obrony przeciwlotniczej, to straty w samolotach wzrosły, i to znacznie. Dla pilotów zestrzelonych nad terenem wroga oznaczało to najczęściej śmierć w trakcie przesłuchań lub w obozie jenieckim. Jedynie ci, którym naprawdę sprzyjało szczęście, zostawali uratowani przez maszyny SAR.

Dla załogi helikoptera (dwóch pilotów i dwóch członków załogi) najbardziej męczące i wyczerpujące było takie czekanie na rozpoczęcie strzelaniny i na to, aż będą potrzebni. Jeśli uszkodzona maszyna zdołała dolecieć do morza i wodować, to jeszcze było pół biedy, jeśli natomiast

spadła nad lądem, wtedy dopiero zaczynała się polka. Czekanie miało to do siebie, że denerwowała człowieka masa drobiazgów, na które zwykle nie zwraca się uwagi: a to, że wskazówki zegarka suną jak żółw z paraliżem, że oczy zaczynają piec i łzawić od spływającego spod hełmu potu, i to bez względu jak starannie się go założyło, a to że kolejny z rzędu papieros smakuje jak psie gówno.

W końcu ciszę przerwał głos Greenwooda:

- Kontrola Echo 3 Delta, Utah w komplecie. Zaczynamy.

- Tu kontrola Delta. Powodzenia Utah - ten głos należał do operatora Centrum Dowodzenia na „USS Concord”.

W drugim radiu słychać było Greenwooda rozmawiającego z Red Crown, czyli okrętem dowodzącym samolotami US Navy, a będącym znacznie bliżej brzegu. Jego innym zadaniem było stale kontrolowanie przebiegu działań powietrznych nad całym Wietnamem. Watkins położył maszynę, mającą kryptonim Angel 802, w zakręt i zniżył lot do wysokości trzystu stóp.

- Wszystko gotowe? - spytał Boyle, obracając się w tył na tyle, na ile pozwalał mu fotel.

- Yes, sir - zameldował mat Denny Strand, uśmiechając się szeroko i unosząc kciuk na szczęście.

Boyle odruchowo zrobił to samo i siadł twarzą do kierunku lotu, sprawdzając wskazania na tablicy rozdzielczej i konsolce położonej pomiędzy fotelami. Sprawdził też Browninga kaliber dziewięć milimetrów, zwisającego w kaburze między nogami, co osłaniało krocze. Ten pistolet był jednym z tysiąca drobiazgów, jakich nauczył się od Watkinsa. Faktem było, iż służbowe rewolwery kaliber trzydzieści osiem nadawały się tylko do postrzelenia się w nogę dzięki wyjątkowo kretyńsko skonstruowanej kaburze, toteż za radą Boba jeszcze przed wyjazdem ze Stanów kupił pistolet wraz z pasem i kaburą, dzięki czemu czuł się na zmianę głupio lub pewnie. Z tym, że coraz mniej głupio, a coraz bardziej pewnie.

Watkins także sprawdził broń, identycznej marki i tak samo

umieszczoną.

- Wszystko gotowe, Bob - stwierdził Boyle, zastanawiając się czy Mike Santy bierze udział w nalocie.

Santy był jego przyjacielem jeszcze z Pensacola i choć wiedział, że potrafi sobie radzić w życiu, podświadomie się o niego obawiał. Ta znajomość wiele zmieniła w jego życiu i pomogła mu się pozbyć całej masy problemów, ale zdecydowanie nie był to właściwy czas i miejsce, by o tym rozmyślać.

* * *

Znacznie wyżej i dalej niż helikopter maszyny Alpha Strike rozdzieliły się na znak dowódcy, by zgodnie z planem nadlecieć nad cel z dwóch stron, utrudniając życie wietnamskim artylerzystom. Santy, jako numer czwarty, przesunął się o siedemset jardów za i dwieście powyżej poprzedzającej go maszyny czekając, kiedy wreszcie się zacznie. Nigdy nie lubił oczekiwania, a gdy zaczynała się akcja, nie miał czasu myśleć czy bać się, działały wtedy odruchy, a człowiek koncentrował się najpierw na tym, by trafić, a potem, by nie dać się zabić. Poza tym należało myśleć z wyprzedzeniem, gdyż doświadczenia instruktorów były zgodne co do jednego w każdej sytuacji: jeśli się jedynie nadażało za rozwojem wydarzeń, to tylko kwestią czasu, niedługiego zresztą, było zwiększenie grona aniołków i wydłużenie listy na tablicy poległych w Pensacola.

Przed grupę wysunęły się cztery Corsairy, występujące w roli „Iron Hands”, i oprócz normalnych bomb uzbrojone w pociski antyradarowe typu Shrike. Ich zadaniem było dotrzeć w rejon celu na dwadzieścia do trzydziestu sekund przed siłami głównymi i zniszczyć rozpoznane wyrzutnie raketowe. Maszyny rozdzieliły się tak, by dzieliło je od siebie siedemset jardów powietrza, i pognały ile mocy w silnikach. Santy zazdrościł im tylko jednego: że ich zadanie skończy się, zanim jego się zacznie.

Zadanie „Iron Hands” było o tyle niebezpieczne, że wyszukiwały one i

prowokowały wrogie radary obrony przeciwlotniczej. Kiedy taki radar łąpał samolot w wiązkę, pilot słyszał ostrzegawczy świergot, a na ekranie widział kierunek, z którego idzie emisja. Należało skierować dziób w tę właśnie stronę i odpalić Shrike'a, który kierując się na źródło fal radarowych niszczył urządzenie wraz z operatorem. Nie niszczyło to wszystkich wyrzutni w okolicy, ale skutecznie utrudniało operatorom sterowanie rakietami, i wszystko byłoby pięknie, gdyby nie niespodzianki w stylu większej liczby radarów niż rakiet. Wtedy pozostawało jedynie speprzać i mieć nadzieję, że nie trafią. Poza tym, kiedy człowiek robił, co mógł, by zlikwidować taki radar, artylerzyści konwencjonalnych dział przeciwlotniczych robili wszystko, by go zestrzelić, podobnie zresztą jak pozostali na ziemi, którzy mieli broń i nie byli ślepi. Po Flocie krążyły nawet informacje o odrzutowcach podziurawionych strzałami podczas niskich nalotów.

Jednym z pilotów „Iron Hands” w tym locie był podporucznik „Rat” Rizzo z dywizjonu Santy'ego, pilotujący Condora 306. Pomimo iż była to jego pierwsza tura, miał opinię dobrze się zapowiadającego pilota, a do roli „Iron Hands” specjalnie go szkolono w Lemoore w Kalifornii. Jak dotąd dwadzieścia sześć razy znakomicie się spisał i zyskał zaufanie dowódcy, toteż w dwudziestym siódmym locie był pewien nie tylko własnych umiejętności, ale i niemożności przeciwnika do skutecznego przegonienia go z ich, jak by nie było, nieba.

Główną różnicą między nim a Santym było to, że chód mieli tyle samo doświadczeń i doskonale znali się na tym, co robili, Santy wiedział, że wiele się jeszcze musi nauczyć.

* * *

Słuchając przez radio meldunków i rozmów między pilotami można przy pewnej wprawie wyrobić sobie niezły obraz sytuacji. Im mniej okrzyków w stylu: „uważaj”, tym mniejsza szansa, że SAR będzie potrzebny. Nie jest to

naturalnie stuprocentowa pewność, ale przeważnie się sprawdza, a poza tym przysłuchiwanie się pozwala zabić czas.

Dziś było źle - ledwie przelecieli linię brzegu, w głośniku rozległy się ostrzeżenia przed raketami. Wyrzutni było zdecydowanie zbyt wiele jak na możliwości „Iron Hands”. Dodając do tego ostrzeżenia o obronie przeciwlotniczej: działach trzydzieści siedem, pięćdziesiąt siedem, osiemdziesiąt pięć i sto milimetrów, których zdawały się być miliony, sytuacja wyglądała niewesoło. Wietnamczycy rozstawili działka przeciwlotnicze niemal na każdym wolnym skrawku lądu przy wszystkich ważniejszych celach i według Watkinsa hasło wyborcze Vietcongu powinno brzmieć: „Kurczak w każdym garnku i pelotka w każdym ogródku”.

Boyle nie był w stanie dojść po głosach, czy Santy leci czy nie, gdyż maska tlenowa z wbudowanym mikrofonem stale dostarcza pilotowi tlen, dzięki czemu słyszy się głos bardziej piskliwy niż zwykle. Jeśli słuchający nie miał okazji posłuchać takiego głosu wcześniej, to nie jest w stanie odróżnić go w gwarze wielu głosów, nawet dobrze znając jego normalne brzmienie.

- Chyba dzisiaj nieźle wdepnęli - zauważył Watkins. - Lepiej jeszcze raz sprawdzimy grata.

Boyle bez słowa wyjął niebieską, plastikową kartę i zaczął czytać poszczególne czynności. Odpowiadał mu meldunek odpowiedzialnego za daną czynność członka załogi, tym razem brzmiał on nieodmiennie „OK”.

- Wszystko sprawdzone, maszyna w pełni sprawna. Zablokuj pasy, Bob... - zameldował ze złośliwym uśmiechem, blokując jednocześnie dźwignię własnych pasów.

Watkins serdecznie nienawidził latać w zablokowanych pasach, twierdząc, że ograniczają nie tylko swobodę ruchu, ale i wyobraźnię pilota. Mruczając pod nosem zablokował je jednak, nie chcąc dawać złego przykładu.

- Angel 802, tu Keyboard 600 - zameldował głośnik.

Ponieważ byli zbyt nisko, Hawkeye stanowiło przekąźnik w łączności z lotniskowcem.

- Keyboard, tu 802 - odparł Watkins.
- Angel, zmień kurs na 260 i podleć na dwadzieścia mil od brzegu.
- 260 na dwadzieścia mil. Powód zmiany? - Watkins położył maszynę na nowy kurs.

Zmiana stanowiska była na tyle duża, że zarządził ją najprawdopodobniej ktoś z „Delta Control” na pokładzie lotniskowca.

- Falcon 66. Powtarzam: Falcon 66. Keyboard out - oznajmił prawie radośnie operator E-2.

- Po cholere są te całe odprawy, jak i tak za każdym razem coś zmieniają
- mruknął zrezygnowany Watkins. - Co znaczy Falcon 66, Tim?

Boyle wyjął z kieszeni kopię nadzwyczaj nieoficjalnego i regularnie uzupełnianego kodu Falcon, wymyślonego przez pilotów Skrzydła, by przekazywać określony typ wiadomości i nie odpowiadać przed starszymi stopniem za nadużycie wyrażen obscenicznych czy złamanie tajemnicy wojskowej, nie mówiąc już o lekceważeniu starszych rangą oficerów.

- Skąd, do kurwy nędzy, mam wiedzieć? Jestem tylko młodszym oficerem - odczytał z namaszcczeniem.

Kilkanaście sekund później, gdy zapalał kolejnego papierosa, radio znów ożyło.

- Angel, tu Condor 301. Mój skrzydłowy 306 dostał - nawet przy płaskości, jaką dawał głośnik, głos nie był radosny. - Pilot wygląda na całego, uszkodzenia nieznane, brak łączności. Lecimy nad wodę. Przełączam się na częstotliwość ratunkową, przycisk dziewiętnaście.

- Roger Condor. Lecimy na spotkanie. Kanał dziewiętnasty - odezwał się natychmiast Watkins i dodał: - Keyboard, tu Angel 802, podaj namiar na Condory.

- 802, tu Keyboard. Są na 225 stopniach o dwadzieścia osiem mil. Condor 301, słyszysz mnie?

- Tu Angel 802. 225 na dwadzieścia osiem. Powinniśmy być na miejscu za dwanaście minut. Trzymaj się Condor, taksówka w drodze.

- Condor 301, słyszę i czekam.

Rozdział 2

11 lipca 1972

Mike uznał lot za łatwy - żadna rakietą nie próbowała go gonić, co było, sądząc z radia, nienormalne, gdyż wszyscy pozostali wywijali się dziko „słupom telefonicznym”, jak określano sowieckie rakietę. A on został tylko ostrzelany przez artylerię przeciwlotniczą i to bez trafienia.

Statystycznie rzecz biorąc więcej samolotów strąciła artyleria niż rakietę, ale unikanie tej pierwszej było sprawą losową, jako że działa wycelowane są w określony sektor nieba, przez który trzeba przelecieć, by dotrzeć nad cel. W większości przypadków to się udaje, czasami maszyny zostają uszkodzone, a czasami (choć najrzadziej) strącone. Jeśli pilot jest człowiekiem z jajami i przestrzega zasad, których stworzenie kosztowało innych życie, zwykle pokonuje artylerię i wraca szczęśliwie. Jeśli zaś zachowuje się głupio czy brawurowo, to w krótkim czasie dowódca zmuszony jest wysłać do jego rodziny list z kondolencjami.

Natomiast rakietę są wystrzeliwane i kierowane przeciwko konkretnej maszynie, przez co pojedynek natychmiast staje się osobisty. Operator steruje rakietą wykorzystując wszystkie umiejętności i nawet nie musi bezpośrednio trafić, by zestrzelić samolot. Jeśli rakietę znajdzie się w odległości mniejszej niż trzysta stóp, może spowodować jej wybuch, który najczęściej jest fatalny dla samolotu. Rakietę może eksplodować w trzech przypadkach: gdy faktycznie trafi samolot, gdy zdetonuje ją operator albo gdy zadziała zapalnik zbliżeniowy (około stu stóp). Z tych też powodów zdobyły one spory szacunek wszystkich latających nad Wietnamem

Północnym.

Dopiero gdy znalazł się w drodze powrotnej i z dala od ostrzału, Mike dowiedział się o uszkodzeniu samolotu Rizzo i wezwaniu helikoptera. Komandor Wilson, dowódca Santy'ego, poinformował Red Crown, że wraz z trzema maszynami da osłonę Rizzo i Matsonowi do przylotu RESCAP, czyli myśliwców w tym właśnie celu wysłanych z lotniskowca.

* * *

Rizzo popełnił głupi błąd - zbyt nisko wyszedł z ostatniego ataku, zafascynowany efektami własnych działań. Obserwował bowiem, kretyn, lot rakiety, którą odpalił, i dlatego zszedł poniżej trzech tysięcy stóp, znajdując się w ten sposób w zasięgu obrony przeciwlotniczej. Wyrównał na dwa tysiące i zanim zdążył zrobić coś więcej, maszyną targnęły dwa trafienia z małokalibrowego działka usytuowanego na pobliskim wzgórzu. Jedno wyrwało tylko dziurę w skrzydle, drugie rozwaliło dół kadłuba, niszcząc część systemu kontroli lotu i uszkadzając silnik. Obawiając się, że zmniejszenie obrotów może spowodować jego całkowite zgaśnięcie, Rizzo dał pełen gaz i wziął kurs 120, żeby jak najprędzej znaleźć się nad Zatoką, będącą w amerykańskich rękach. Zresztą, kurs 120, prawie z każdego miejsca w Wietnamie Północnym, prowadził do swoich.

Gdy spróbował połączyć się z Matsonem, by podać mu sytuację, stwierdził, że radio też diabli wzięli, toteż widok Condora 301 podlatującego z boku był niczym wybawienie. Lecieć bez łączności, w uszkodzonej maszynie, nad obcym terenem i samotnie nie jest rzeczą miłą. Używając gestów podał mu zniszczenia i przy tej okazji dowiedział się, że radio działa w jedną stronę: mógł odbierać. Matson został nieco z tyłu, by uważać na ogień i tak grzali do brzegu ile mocy w silnikach.

* * *

Watkins spytał o pozycję tylko po to, by podnieść na duchu Rizza i dać mu odczuć, że nie jest sam. Miło jest pilotować jednoosobowy odrzutowiec, ale gdy jest uszkodzony, człowiek czuje się cholernie samotny - nikt mu nie może w niczym pomóc i jeśli się nie uda, ginie się w samotności. Czasami świadomość, że pomoc czeka, jest właśnie tym, co przeważa szalę.

- Tu Condor 301, za minutę miniemy brzeg. Mamy kurs 120, wysokość osiem tysięcy - odezwał się Matson mając nadzieję, że Rizzo dociągnie do wody.

- Angel 802. Tu Keyboard, są o pięć mil od was, zmieńcie kurs na 180, to przeleci ci przed dziobem.

- 802 wykonuję.

Boyle wychylił się, by spojrzeć w górę, gdzie powinny być oba A-7; by to zrobić, musiał poluzować pasy.

- A nie mówiłem, że przeszkadzają - zachichotał Watkins.

- Condor 301, tu 802, tally ho - Boyle dostrzegł dwie sylwetki na błękitnym niebie. - Jesteśmy niżej, na twojej dziesiątej. Nie widać żadnych rybaków, więc powinieneś być w dobrej formie, jeśli będziesz musiał skakać.

Wietnamscy rybacy dostawali nagrody za każdego wyłowionego amerykańskiego pilota, toteż spotkanie z nimi nie należało, dla tych ostatnich, do przyjemności.

- Tu Condor 301, jesteśmy nad wodą i widzimy cię 802. Wygląda, że... kurwa, Rat, dupa ci się pali. Skacz!

Corsair Rizza w końcu stracił ducha, a ponieważ pilot wcześniej przygotował się na taką ewentualność, teraz nie tracąc czasu pociągnął umieszczony nad głową uchwyt i razem z fotelem opuścił samolot w chmurze prochowego dymu.

- Mayday, Condor 306 zestrzelony na sześćdziesiąt mil od Echo 3 Delta, czysty spadochron - Matson dopiero teraz oficjalnie zameldował, co się

stało.

Boyle widział rozbłysk katapulty, ale był za daleko, by zobaczyć cokolwiek więcej poza nylonową czaszą. Przejął więc stery (zwyczajowo do ratowanego podchodzi zajmujący prawy fotel), a Watkins pochylił się wypatrując pilota.

- Wiatr z zachodu, Tim, maszyna gotowa do ręcznego podchodzenia - oznajmił. - Chłopaki z tyłu: mamy jednego topielca w nieznanym stanie.

- Okay, sir - odparł lakonicznie Strand.

Boyle upewnił się, że płonący A-7 nie spadnie im na głowy, i przyjrzał się opadającemu na spadochronie pilotowi. Wyglądało na to, że będzie wodował około trzech mil od plaży, a więc poza zasięgiem lekkiej broni, gdyby przypadkiem się tam znajdowała. Ponieważ nic nie wskazywało na niebezpieczeństwo, po chwili namysłu odwołał osłonę myśliwską. Odczekał, aż czasza dotknie wody, by uniknąć wciągnięcia jej w wirnik, i zniżył lot, aż znalazł się o dziesięć stóp nad pływającym pilotem i gdy helikopter zawisł nieruchomo, polecił:

- Nurek, uwaga... skacz.

Na „skacz” siedzący w otwartych drzwiach ładunkowych szeregowy Dick Bengert odepchnął się i runął w dół. Wylądował o pięć stóp od pilota i podpłynął doń omijając spadochron, by nie zaplątać się w linki. Rizzo nie był w stanie odpiąć jednej klamry szelek, toteż nadal był połączony ze spadochronem, co go na tyle zdenerwowało, że rzucając się jak głupi zaplątał się w linki. Gdyby nie kamizelka ratunkowa, w ciągu tych paru sekund mógłby się utopić.

Bangert zdołał go uspokoić bez konieczności ogłuszenia i starannie, nie spiesząc się, wyplątał go z sieci. Następnie odpiął złośliwą klamrę i dał znak Strandowi, że są gotowi do podniesienia. Strand uruchomił wyciągarkę, wypuszczając linę i jednocześnie komenderował pilotem:

- Nurek gotów do podniesienia. Lekko w prawo i do przodu... lekko w prawo... jeszcze... jeszcze w prawo z piętnaście stóp... dobra. Tak trzymać!

- Wskaźnik na zielonym - zameldował Watkins, jako że Boyle całą uwagę skupiał na utrzymaniu maszyny we właściwym, czyli nieruchomym położeniu.

- Pływak w wodzie... nurek i pilot zaczepieni... wyciągam... - meldował Strand. - Uwaga na obciążenie maszyny... Teraz!

Boyle bez trudu skompensował dodatkową wagę przemoczonego Rizza i pozwolił sobie na uśmiech - najtrudniejsze mieli za sobą.

- Nurek i pilot na pokładzie - odmeldował Strand odczepiając obu z linki i wyłączając wyciągarke. - Drzwi zamknięte, możemy ruszać. Wygląda na to, że pilotowi nic się nie stało. Nazywa się Frank Rizzo i jest cały, choć przestraszony... Twierdzi, że jest z VA-19 z „USS Concord”. Mr. Watkins, chyba możemy go podrzucić do domu?

- Na to wygląda. Dobra robota, chłopaki.

- Yes, sir - odparł zwięźle Strand wdzięczny, że Watkins jak zwykle pamiętał o reszcie załogi.

Boyle wzniósł się ponad trzysta stóp i wziął kurs 090 prowadzący w kierunku lotniskowca, po czym poprosił Watkinsa o zmianę. Gdy ten przejął stery, rozprostował kości i z kieszeni na rękawie wyjął zmiętego Marlboro.

- Zajmę się radiem - zaproponował zapalając papierosa. - Dobrze, że lecimy na „Concorda”, trochę nas tam nie było.

Watkins zajęty właśnie tym samym skinął przyzwalająco głową i Boyle wziął mikrofon.

- Condor 301, tu Angel 802. Twój chłopak jest cały i zdrowy, możecie wracać.

- Keyboard, słyszysz? Condor 301 prosi o zgodę na powrót do bazy. Powinniśmy być o siódmej zero zero.

- Tu Keyboard. Condor, możecie wracać. Angel 802, podajcie sytuację. Boyle w myślach przeprowadził kalkulację zamieniając ilość paliwa w czas lotu i odparł:

- Tu 802, zupy na sto pięć minut, proszę o tankowanie i sprawdzenie

maszyny po wylądowaniu - i zanim Watkins zdążył spytać o cokolwiek, dodał:
- Nie byliśmy na lotniskowcu przez tydzień. Możemy odebrać pocztę i zjeść ucziwie na koszt pilotów. Może Strand załatwi kilka sztapli coca-coli.

Watkins znał prawdziwy powód, dla którego Boyle chciał znaleźć się na lotniskowcu, ale pominął to milczeniem, tym bardziej że niespodziewanie odezwało się radio:

- Angel 802, tu Keyboard.

- Tu 802, słucham.

- Wszystkie maszyny Utah są nad wodą. Echo 3 Delta potwierdza przegląd, a Condory zapraszają na obiad.

- Jasne. Przekaż, że przyjmujemy. Przełączam się na Wieżę. - Boyle zmienił częstotliwość i dodał: - Widzisz Bob, miałem rację. Tyle, że szybciej powiedziałem.

- Wygrałeś - uśmiechnął się Watkins. - Tylko spróbuj nas nie zabić, lądując na tym boisku. Odzwyczyłeś się od dużych lądowisk.

* * *

Boyle wylądował bez żadnego problemu tuż przed ostatnimi maszynami, jakie w tym dniu latały - dotarcie do lotniskowca zajęło im godzinę i trzy kwadransy. Rizzo trafił do medyków, a helikopter po błyskawicznym wylądowaniu tysiąca funtów paliwa wystartował, by oczyścić pokład i poczekać na swoją kolejkę, zajmując przy tej okazji Prawoburtowe Stanowisko Delta, jak się to ładnie nazywało. Dla większości pilotów cztery godziny latania wzdłuż burty, w oczekiwaniu czy ktoś nie będzie potrzebował pomocy na przykład po przymusowej katapulcie, było szczytem nudy. Dla Boyle'a była to doskonała rozrywka, tym bardziej że rzadko miał okazję latać wokół lotniskowca, który zawsze go fascynował i wzbudzał w nim spory szacunek. Pomagało mu to uwierzyć, że naprawdę jest pilotem, czego pragnął od zawsze (czyli od wieku szczenięcego).

Watkins rozumiał to, toteż pozwalał mu pilotować, obserwując od niechęci doskonałość pilotażu. Było to zwłaszcza widoczne, gdy Boyle latał na luzie. On nie pilotował helikoptera - po prostu latał całym sobą, a ważąca dziewięć i pół tony maszyna stanowiła tylko dodatek do jego osoby, wydawało się, że nawet nie zdaje sobie sprawy z jego istnienia. Chłopak był wręcz stworzony do tego, by latać, i Watkins miał nadzieję, że przekona się o tym stopniowo, w miarę nabierania doświadczenia. Na dnie morskim pełno było pilotów, których pewność siebie przerosła doświadczenie, a rutyna, arogancja i zbytnia brawura zabiły więcej lotników niż wszystkie wojny razem wzięte.

* * *

Wylądował jako ostatni po E-2 Hawkeye i zostawił rozłożony wirnik. Mając perspektywę startu za parę godzin, bezsensowne byłoby składanie łopat. Poczta powinna przekonać kapitana krążownika, że mieli po co, oficjalnie, lecieć na lotniskowiec.

- Idź przodem, Tim - polecił Watkins. - Skończę tu i spotkamy się za godzinę w messie. Pozdrów swojego przyjaciela.

To ostatnie zdanie jasno wskazywało, że Watkins doskonale wiedział, co tak naprawdę ciągnęło Boyle'a w kierunku „USS Concord”. I wcale mu to nie przeszkadzało.

- Dzięki, Bob. A więc za godzinę - rzucił Boyle kierując się ku nadbudówce.

Watkins z uśmiechem obserwował, jak się oddala, po czym wrócił do rzeczywistości i zabrał się do inspekcji maszyny.

Rozdział 3

11 lipca 1972

Mike Santy wrócił na pozycję w prawoskrzydłowej formacji. Teraz, gdy wszystkie maszyny były już nad wodą, mógł pozwolić sobie na luksus pilotowania bez zwracania uwagi na to, kto i z czego doń strzela. Był przekonany, że dziś trafił w cel, co znacznie poprawiało mu humor, podobnie jak fakt, że i on, i maszyna byli cali. Jediną niemiłą perspektywą było objęcie, po powrocie na lotniskowiec, wachty jako Oficer Dyżurny Jednostki. Podobnie jak większość podporuczników traktował to jako równie radosne, co polizanie drutów pod napięciem, tylko znacznie mniej zabawne. Odpiął maskę poruszając mięśniami twarzy. Wprawdzie była ona dobrze dopasowana, ale długie noszenie w połączeniu z potem, który w trakcie ataku płynął obficie mimo klimatyzowanej kabiny, nie było miłe. Teraz mógł się bez niej obyć, a leciało się znacznie wygodniej. Nie mając nic ciekawego do roboty, zajął się porządkowaniem wydarzeń z ostatnich osiemdziesięciu minut.

Ogień artylerii przeciwlotniczej był ciężki, jak ich ostrzegano na odprawie, ale mało skuteczny. Teren sprzyjał nalotowi z różnych kierunków, dzięki czemu (jak i nieistnieniu sztucznie stworzonych „stref buforowych”, w czym wyspecjalizowali się politycy) udało się wyłupić artylerzystów. Nalot przeprowadzono błyskawicznie i każda maszyna zwałała, co miała za pierwszym razem, tym samym ograniczając do minimum ryzyko trafienia. W punkcie spotkania nie zjawiły się dwie maszyny - obie z „Iron Hands”, a sądząc z tego, co słyszał przez radio, Matson był cały i jedynie ubezpieczał

Rizza. Stracili więc tylko jedną maszynę. Znał Rizza - byli razem w RAG, a do VA-19 zgłosili się w odstępie miesiąca, ale w żaden sposób nie był w stanie mu pomóc. Rozpamiętywanie czy strach mogły natomiast doprowadzić do tego, że sam będzie miał problemy. Pilot nie może sobie w powietrzu pozwolić na taki luksus.

Poza tym, z tego co usłyszał w końcówce akcji ratowniczej, był pewien, że Rizzo jest cały, a wyciągnął go Tim Boyle z załogą.

Santy zawsze podświadomie uważał myśliwców i szturmowców za ostatnie pokolenie rycerzy zakutych w zbroję. A pilotów helikopterów za postacie żywcem wyjęte z historii o piratach: na czymś, co wizualnie nie miało prawa unieść się w powietrze, latali wolno i nisko, prosto w ogień nieprzyjaciela, z którego zwykle wychodzili cało i w dodatku z komentarzem w stylu: „Myślałem, że stać was na więcej!” Wiedział, że nie jest to prawdziwy obraz, ale idealnie pasował on do Tima i reszty pilotów SAR, jakich znał. Do pełni obrazu brakowało tylko kielicha, skręta i panienki.

* * *

Po zbliżeniu się do lotniskowca maszyny się rozdzieliły zgodnie z przynależnością do jednostek, weszły w Karuzelę i kolejno lądowały. Najpierw Phantomy, którym zawsze brakowało paliwa, jako że silniki J-79 pochłaniały je w ilości przemysłowych ilościach, a dopiero potem Corsairy prowadzone przez komandora Wilsona.

Według teorii i ideału US Navy samoloty powinny lądować w równych odstępach czasu i kolejno złapać kable - w tylnej części pokładu były przeciągnięte cztery - by wyhamować pęd lądujących maszyn. Pokład lądowiskowy usytuowany był pod kątem dziesięciu stopni do osi pokładu startowego, by nieudane lądowanie nie skończyło się... wśród parkujących na nim samolotów. Gdyby teoria pokrywała się z praktyką, okręt spędzałby jak najkrótszy czas płynąc pod wiatr. Jednak wiatr nigdy nie wiał z kierunku,

który zadowoliliby kapitana, a nienawidził on tracić na starty i lądowania więcej czasu niż musiał, co prowadziło do konfliktu interesów okrętu i Skrzydła.

Lądowanie na lotniskowcu wymaga dużego doświadczenia i jeszcze większego wyczucia, ponieważ okręt, będący jednocześnie lądowiskiem, oddala się od lądującego samolotu z szybkością, jakiej wymaga dana sytuacja, by uzyskać odpowiednią do lądowania siłę wiatru. Bowiem wiatr ten zmniejsza relatywną szybkość samolotu w chwili właściwego lądowania, co oznacza mniejszą energię kinetyczną i mniejsze naprężenie, jakiemu są poddawane kable hamujące i hak w ogonie samolotu. Ponieważ pokład lądowiskowy usytuowany jest pod kątem w stosunku do osi okrętu, pilot musi kierować się nieco w prawo, by skompensować ruch „lotniska” usytuowanego z lewej.

Poza tym „lotnisko” leży jakieś siedemdziesiąt stóp nad wodą, czyli mówiąc obrazowo, jest to coś takiego, jak lądowanie na dachu siedmiopiętrowej kamienicy zasuwaną z maksymalną dozwoloną szybkością po nadmorskiej autostradzie w Georgii. Aby mu ułatwić zadanie, na lewej burcie zamontowany jest „Bali” lub „Lens”, to znaczy system świateł ułatwiający podchodzenie do lądowania na właściwej wysokości - jeśli widzi się tylko zielone światła, to wszystko jest w najlepszym porządku. Wydaje się to proste i jasne, jak długo nie siedzi się w czterystu funtach aluminium lecących z prędkością jakichś stu pięćdziesięciu mil na godzinę. Kiedy zaś się to wreszcie człowiekowi uda zrobić w miły, słoneczny dzień, to każą mu powtórzyć w nocy i w deszczu, kiedy widać tylko na sto pięćdziesiąt stóp przed sobą.

Jeśli kilku pilotów nie zaczepi kabla i musi ponownie podchodzić albo jeśli zbyt wolno kołuje z terenu lądowania i następny w kolejce musi przez to ponownie powtarzać podejście, w wieży kontrolnej głośno i natarczywie dzwoni telefon, który Air Boss musi odebrać. Rozmowa z jego strony ogranicza się do wielokrotnego potakiwania, jako że rozmawia z admirałem.

Air Boss to zazwyczaj komandor, który właśnie skończył turę jako dowódca dywizjonu i przez ostatnich kilka tygodni (lub miesięcy) dostawał szału dzięki takim właśnie telefonom i głupocie bandy nieodpowiedzialnych durni pilotujących pokładowe samoloty i helikoptery. Nie tak dawno temu był jednym z nich, ale naturalnie ich zidiocenie pogłębiło się błyskawicznie w ciągu tych kilku tygodni (czy miesięcy).

Na swoim stanowisku, w pobliżu lewej dłoni, ma intercom z bardzo błyszczącym od częstego używania włącznikiem. Intercom jest połączony ze wszystkimi salami odpraw i używany głównie do tego, by uświadomić idiotom (oraz całej ich jednostce) niezadowolenie Air Bossa. Po reprimendzie ten ostatni zwykle mamrocze coś o skopaniu czyjejś dupy albo załatwieniu mu przeniesienia gdzieś na Ziemię Ognistą, albo, co gorsza, do dywizjonu patrolowego.

Ponieważ istnienie grawitacji jest bezsprzeczne, więc im niżej, tym siła opoeru wzrasta. Na jej końcu jest oficer dyżurny dywizjonu; potencjometr siły głosu jego intercomu nigdy nie działa. Po każdej tyradzie melduje on dowódcy, co usłyszał (opuszczając co mniej cenzuralne wiązanki), a ten odbywa rozmowę (czytaj monolog) z pilotem lub pilotami, którzy wywołali całą tę awanturę.

Wilson był szczególnie czuły na punkcie opinii jednostki, uważając, że złe manewry jego pilotów są skazą na jego własnej reputacji, toteż jasno i dosadnie informował o tym każdego nowego pilota, i to na pierwszym spotkaniu.

Na szczęście tego dnia wszystko poszło zgodnie z teorią: Santy wylądował jako ostatni, złapał trzeci czyli „optymalny” kabel i szybko odkołował z pasa. Gdy wyłączył silniki, dostrzegł helikopter z bocznym numerem 802, toteż idąc do Sali Odpraw Nr 6 pomachał ręką, mając nadzieję, że Tim go zauważy.

* * *

Wilson czekał na Santy'ego wraz z pozostałymi trzema pilotami VA-19. Rizzo przechodził kontrolne badania w izbie chorych.

Odprawa po locie trwała dobre dziewięćdziesiąt minut, z których większość zajęło wypełnianie nieskończonej, ilości papierów nierozzerwalnie związanych z pilotowaniem maszyn US Navy. Dokumenty te potem obrabiali analitycy, a uzyskane z nich dane po dokładnym sprawdzeniu i potwierdzeniu były pracowicie wprowadzane do komputerów US Navy, głównie po to, by po kilku miesiącach okazało się, że któryś z operatorów wylał na komputer coca-colę przez, co te pracowicie zbierane dane szlag trafił, i to nieodwracalnie raz i na zawsze. Następnie dochodzenie wykryłoby, że wcale nie były one (te właśnie dane) tak niezbędne, jak się wcześniej wydawało, toteż komisja w twórczym natchnieniu stworzyła nowy wzór formularza, i to dwa razy grubszy od poprzedniego, oraz wydała ważką w skutkach dyrektywę zakazującą używania coca-coli w pomieszczeniach, gdzie stoją komputery.

Mniej więcej w połowie tej pisaniny zjawił się Oficer Lądowiskowy i zgodnie z tradycją podał noty za podejście i lądowanie każdego pilota. Santy uzyskał najwyższe, toteż miał spokój - opieprz dostał jedyny pilot, którego wynik był gorszy od wyniku Wilsona.

Na zakończenie nasiadówki Wilson poinformował ich o zaproszeniu na posiłek załogi helikoptera, nie zapominając o komentarzu w stylu: do czego to doszło, skoro ci z wiatraka będą siedzieć przy jednym stole z prawdziwymi pilotami. Zebrani zachichotali posłusznie, z wyjątkiem Santy'ego, który jedynie w milczeniu zacisnął szczęki, starając się ukryć złość, co nie do końca mu się udało.

Wilson zauważył to, ale się nie odezwał, uważnie obserwując odchodzącego pilota. Coś w jego podejściu było nie tak. Brakowało szacunku, który powinien cechować podporucznika. Jak dotychczas Wilson miał wysokie mniemanie o młodym pilocie, ale ten cień niesubordynacji, jaki właśnie znów

dał o sobie znać, mógł pewnego dnia wpędzić Santy'ego w spore kłopoty. Zdecydował się jeszcze trochę poczekać, a jeśli Santy w końcu nie poprosi o rozmowę, to sam ją zacznie, by „wyprostować”, jak to określał, chłopaka, i to dla jego własnego dobra.

* * *

Ponury jak noc Santy przejął dyżur od uradowanego podporucznika i z westchnieniem siadł za stolikiem, czyli na przepisowym stanowisku. Było późne popołudnie i przez większość z szesnastu godzin służby czekała go masa papierkowej roboty. Ze sporym obrzydzeniem zabrał się za sprawdzanie spadku po poprzedniku, gdy za plecami rozległ się znajomy głos fatalnie naśladujący irlandzki akcent:

- I cóż my tu mamy, Mike, mój chłopcze? Słynny Sandman, czujny, zwarty i gotowy.

- Cholera, teraz każdą łajzę wpuszczają na pokład - parsknął Santy, obracając się wraz z krzesłem, i dodał widząc radośnie jak zawsze uśmiechniętą gębę Tima: - Tak mi się coś wydawało, że to ty byłeś w tym helikopterze. Masz dwa wyjścia: albo mnie nie będzie na żarciu, albo chwilę poczekaasz, aż skombinuję jakieś zastępstwo.

- Zadzwoń po służbę - doradził mu Boyle. - Kto to słyszał, żeby babrać się w czymś takim jak służba oficera dyżurnego.

Boyle rozejrzał się po pomieszczeniu obwieszonym pamiątkowymi plakietkami i zdjęciami A-7 w najrozmaitszych pozycjach.

- Coś to oficjalnie wygląda - dodał. - Przydałoby się wam jeszcze kilka rozkładówek i plany konstrukcyjne.

- Wiesz, jak to jest: lepszy martwy niż zawstydzony - uśmiechnął się Santy.

- Leciałeś dziś? Jak poszło? Co u ciebie?

- Zaraz, po kolei: leciałem, poszło dobrze, a u mnie nie najgorzej, choć

przydałoby się ze czterdzieści galonów piwa i para szwedzkich stewardes - pomimo uśmiechu Santy wyglądał na zmęczonego, a jego twarz zdobiły nowe zmarszczki, i to nie takie, jakie powstają od śmiechu.

- Nie macie tu kawy i fotela dla zmęczonego podróżnika? - zapytał Tim.

- Pewnie, że mamy. Chodź do tyłu, telefon i tak usłyszę.

Poprowadził gościa pod tylną ścianę sali, gdzie stał termos z kawą. Było to podstawowe wyposażenie każdej sali odpraw i wieść niosła, że instalowano je wcześniej niż pokład. Gdy każdy miał już parujący kubek smoliście czarnego i gorzkiego napoju, Santy zajął miejsce najdalej jak się dało od pozostałych okupujących salę i wskazał koledze sąsiednie krzesło.

- Co się dzieje, Mike, do nagłej i niespodziewanej? - spytał Tim, zanim gospodarz zdążył otworzyć usta. - Nie obraź się, ale wyglądasz jak trup na urlopie.

- Nie wiem - mruknął zapytany, rozglądając się wokół. - Może mam po prostu dość. Kupę latamy, mam dobre notowania... najlepsze wśród podporuczników w jednostce... Po prostu nie mogę rozgryźć starego. Wychodzi, że według niego dosłownie nic nie umiem zrobić właściwie. Wyłązę ze skóry, a on zawsze znajdzie dziurę w całym. Przeważnie ma rację, ale...

Zamilkł, natychmiast zdając sobie sprawę, że zaczyna narzekać niczym wieczny malkontent. Boyle natomiast rozejrzał się po sali i bez trudu zauważył Wilsona.

- Masz na myśli tego kurdupla? - wskazał brodą kierunek. - Tego z miną „Coś tu śmierdzi”? Wygląda na niedorobionego Napoleona z pretensją do świata. Tylko ciebie się czepia?

- Właściwie nie, ale mnie najbardziej. Jak nie przestanie, będzie źle: nie mogę ciągle wszystkiego poprawiać i latać bojowo, bo skończy się tym, że mnie zestrzelą.

- To pogadaj sobie z nim od serca, a jak nie chcesz z nim, to z zastępcą. Może do niego nie dociera, co z tobą wyprawia?

- Już o tym myślałem, ale boję się o to spytać. Nie chcę, żeby... a,

diabli z tym.

- Może przyznasz się wreszcie do wszystkiego, robaczku, zaproponował po kilku sekundach ciszy Boyle.

Santy westchnął i powiedział:

- Kiedy spotkaliśmy się pierwszy raz, pieprzył jak do wszystkich, ale był jakiś taki zimny. A na końcu spytał, czy jestem synem Dave'a Santy'ego.

Jak mu powiedziałem, że tak, mruknął coś i powiedział: „Tak myślałem. Jesteście podobni. To wszystko, poruczniku”. Pojęcia nie mam, o co mu chodziło. Może stary załazł mu za skórę albo co. Wilson zresztą nigdy nie wrócił do tego tematu.

Komandor Dave Santy zginął w wypadku przy lądowaniu w czasie Kryzysu Kubańskiego w 1962 roku, lecz nadal pozostał legendą w kręgach pilotów marynarki. Brał udział w dwóch wojnach, na Pacyfiku zestrzelił dziewięciu Japończyków, jako jeden z pierwszych przesiadł się na odrzutowce w latach pięćdziesiątych. Jego dywizjon pierwszy znalazł się w Korei, gdzie stary Santy zestrzelił kolejne siedem myśliwców pomimo to, że latał na Sabre, który nie był maszyną lepszą od MiG-ów, wręcz przeciwnie. Po wojnie wraz z żoną i sześciolatkiem wóczas synem zmieniał miejsca pobytu zgodnie z rozkładem służby, kończąc jako dowódca VA-188 latającego na A-4 z nowego lotniskowca klasy „Forrestal”. Był wschodzącą gwiazdą US Navy, zawsze gotów spróbować czegoś nowego i dążący do coraz lepszych wyników. Jako pilot myśliwsko-bombowy zachował wszystkie zalety myśliwca, a jako dowódca był uwielbiany przez podwładnych. Ale nie dla wszystkich musiał być ideałem. Oprócz zwycięstw jako myśliwiec szczyt sukcesów osiągnął jednak na A-4 Skyhawk. Jednym z najcenniejszych wspomnień Santy'ego był dzień, w którym ojciec zabrał go na lotnisko i posadził na własnych kolanach w kabinie A-4, po czym cierpliwie objaśnił jedenastolatкови wszystkie zegary, przyciski i dźwignie. Nadal miał zdjęcie, które matka wóczas zrobiła, ignorując docinki obu swoich mężczyzn na temat jej umiejętności fotograficznych.

Tego właśnie dnia Mike zdecydował, że zostanie pilotem i ani śmierć ojca, ani opór matki go nie powstrzymały. Żałował tylko jednego: że z A-4 spotkał się tylko w czasie szkolenia - zanim bowiem dotarł do jednostki, maszyna ta została zastąpiona przez Corsaira.

- Posłuchaj, Mike, siedzenie tu i zastanawianie się nic ci nie da. Musisz dogadać się ze starym, bo inaczej będziesz się czuł coraz gorzej i w końcu faktycznie będziesz do niczego, i sprują ci dupę. Nie oznacza to, żebyś normalnie do czegoś konkretnego się nadawał, ale człowiek już się jakoś do ciebie przyzwyczaił.

- Pewnie masz rację. Wieczorem spróbuję z nim pogadać. W końcu do dentysty też trzeba kiedyś trafić.

- Rozważ sprawę w ten sposób - dodał Boyle. - Facet może mieć hemoroidy, przez co zawsze jest zły albo wisiał twojemu tacie parę groszy i boi się, że teraz będzie musiał zapłacić z odsetkami. Może być tysiąc równie sensownych i miłych powodów, kapujesz?

- Dzięki, Timmy.

- Żaden problem, Mike. Częściej czytaj „Księgę”, a będziesz miał mniej problemów.

„Księga” była genialnym pomysłem Boyle’a, a Santy po prostu o niej zapomniał. Nosiła ona tytuł „Księga perspektywy kosmicznej” i używana była jedynie do analizowania problemów. Jeśli nie za każdym razem je eliminowała, to na pewno minimalizowała ich wagę.

- A co twierdzi Księga o moim problemie? - spytał Mike.

- „Jak się kłaniasz kurdupłowi, to możesz dostać wylewu, a i tak nie uklonisz się wystarczająco nisko”. Strona 496, polecamy się na przyszłość.

Santy uśmiechnął się i powoli zaczął wracać do życia.

- Jak tam wyciąganie niedoszłych topielców? - spytał. - Tak a propos: dzięki za Rizza.

- Łatwizna. Poza tym nie można go było tam zostawić, bo by zatrueń środowisko. W dodatku jest wart butelkę solidnego alkoholu, co ma swoją

wymowę, nie?

- Widzę, że masz właściwą skalę wartości. Właśnie: wartości. Co z Meghan?

- Do ostatniego listu bez zmian. Nie może się doczekać, żebym wrócił z tej bezprawnej wojny. Nie widzieliśmy się pięć miesięcy i bardziej mi jej brakuje, niż się spodziewałem, a to zły znak.

- Święte słowa. Chyba nie masz wyjścia, no może drzwiami do kostnicy. A tak na marginesie to nigdy nie przestało mnie dziwić, jakim cudem jesteście ze sobą, i to pomimo moich najszczęśliwszych wysiłków. Powinieneś się z nią ożenić, a jak się ta wojna skończy, to może znajdziecie coś, przeciwko czemu oboje moglibyście protestować. Możecie nawet wychować stadko małych demokratów, czym twoi starzy byliby zachwyceni.

- A widzisz... właśnie, zapomniałbym: napisała, że musiała wymienić gaźnik w twojej limuzynie, za co jesteś jej winien dwieście pięćdziesiąt dolców.

- Co ona wyprawiała z tym wozem? - Santy'ego zdziwiła nie kwota, ale sam fakt, że coś było nie tak z jego ukochanym samochodem.

- Nic poza tym, co jej kazałeś: miała nim jeździć, żeby się nie zastał, pamiętasz?

- Dobra, wyślę czek przy najbliższej wypłacie. Tylko napisz, żeby uważała. Poczekaj, spróbuję znaleźć zastępstwo, żebyśmy mogli razem zjeść. Podejrzewam, że jesteś bohaterem dnia i chcę mieć okazję cię obserwować, jak się będziesz rumienił.

- Daj spokój, jestem tylko drugim pilotem. Ale chcę, żebyś poznał Watkinsa, on faktycznie umie pilotować helikopter. Sam nie wiem, ile się już od niego nauczyłem.

Santy podszedł do jednego z młodych pilotów, piszącego w rogu list, i po krótkiej wymianie zdań postawił na swoim, sądząc z pełnej obrzydzenia miny rozmówcy.

Rozdział 4

11 lipca 1972

Wychodząc z Sali Odpraw Nr 6 Boyle wpadł na krępego porucznika, który właśnie zamierzał wejść. Wrażenie było zbliżone do zetknięcia z betonową ścianą. Tim przeprosił go, jednocześnie uważnie mu się przyglądając. Złoty sznur naramienny oznaczał adiutanta admirała, a przypięta nad lewą kieszenią bluzy odznaka, zwana popularnie Nalepką Budweisera, wyjaśniała resztę. Oficer był członkiem elitarnego oddziału Navy SEAL'S specjalizującego się w wojnie niekonwencjonalnej prowadzonej niewielkimi grupami na terenie wroga. Boyle podziwiał ich od dawna, a jedyne, co go powstrzymywało przed próbą dostania się do SEAL'S, był fakt, że w polu jednym ze stałych składników ich diety były węże.

Fascynowały go nieodmiennie ich oczy: każdy SEAL, jakiego spotkał, zawsze miał w spojrzeniu pytanie, którym nożem go zarznąć - ostrym czy przerdzewiałym.

Porucznik spojrział na naszywkę z nazwiskiem, po czym przeniósł wzrok na twarz Boyle'a. Wyraz jego oczu potwierdzał regułę.

- Jesteś z tego wiatraka, co wyciągnął dziś pilota? - spytał. - Jestem Kevin Thompson, chodź, admirał chce cię zobaczyć.

Santy, jak każdy młodszy oficer w takiej sytuacji, stwierdził, że poczeka, i zniknął obdarzając skazańca pełnym współczucia pożegnalnym spojrzeniem. Boyle zaś idąc za Thompsonem robił błyskawiczny rachunek sumienia, zachodząc w głowę, co też takiego zmalował, że musi zjawić się u głównodowodzącego. Najgorsze było to, że ostatnio nic poważnego nie

wywinął i nie był w stanie zgadnąć, skąd ten wątpliwy zaszczyt.

- Poruczniku, po co admirał chce mnie zobaczyć? - nie wytrzymał w końcu.

Thompson odwrócił się, otwierając jednocześnie prowadzące na mostek pancerne drzwi, i odparł:

- Nie wiem, ale uśmiechał się, każąc mi cię znaleźć. Z zasady tego nie robi, gdy chce kogoś zdegradować. Pamiętaj, żeby często mówić „sir”, i powinienes przeżyć bez uszczerbku.

Mówiąc to mrugnął porozumiewawczo, co w niczym nie uspokoiło pilota, wchodzącego w ślad za nim do sanktuarium dowódcy.

Wewnątrz między ekranami komputerowymi i konsolami łączności kręciła się masa oficerów z papierami w dłoniach. Wyglądali na bardzo zajętych. W rogu stało dwóch kapitanów bez papierów i dowódca HC-17 komandor porucznik Don Hickerson. Wszyscy z uśmiechami przyglądali się wchodzącemu, co nie zapowiadało linczu, ale jeszcze bardziej zdenerwowało Boyle'a, który przygotował się do spotkania z admirałem, a nie z całym sztabem. Welch siedział w fotelu na podwyższeniu po lewej stronie mostku, czytając jakąś stertę papierów, które kolejno podpisywał.

- Zaraz się tobą zajmę, synu - oznajmił spoglądając z uśmiechem na pilota.

Boyle rozejrzał się nerwowo i dopiero wówczas dotarło doń, że wszyscy poza nim mają czapki. Ten brak był uchybieniem regulaminowym, toteż poczuł, że jego szanse na zostanie pełnym porucznikiem ulatują w siną dal. Z rozpaczliwych myśli wyrwało go łagodne szarpnięcie za rękaw. Za nim stał Thompson podając mu czarną baseballową czapkę ze złotym napisem CTF-77 nad daszkiem. Czym prędzej ją założył dziękując szeptem i obiecując sobie w duchu nigdy już nie mówić nic złego o Navy SEAL'S.

- Wisisz mi pięć dolców za czapkę - usłyszał szept Thompsona i czym prędzej do złożonej wcześniej obietnicy dodał: „o obecnych”.

- Odpręż się, Tim - szepnął Watkins. - Dostaniesz medal. Pierwszy w

życiu Strike/Flight Air Medal. Masz do niego prawo, bo wylatałeś dwadzieścia zadań, a stary jak tylko się da, to lubi osobiście go wręczać. Uważa, że daje mu to okazję do poznania podwładnych, a im - tego, który tu rządzi. Myślę, że to niegłupie podejście do sprawy.

Boyle odetchnął z ulgą - Medal Lotniczy dawano za określoną liczbę wykonanych lotów, zwykle dwudziestu. Kolejne wielokrotności tej cyfry oznaczano odpowiednią liczbą na baretce, a złota gwiazdka oznaczała, iż nadano go za szczególnie bohaterski wyczyn, co zupełnie zmieniało jego znaczenie (medalu, nie wyczynu).

Admirał wstał, dzięki czemu Boyle miał pierwszą w życiu okazję przyjrzeć się oficerowi dowodzącemu wszystkimi amerykańskimi okrętami w Zatoce Tonkińskiej. Kontradmiral James J. Welch był mężczyzną średniego wzrostu, o szerokich barach i przetykanej siwizną blond czuprynie. Twarz, opalona i pobrużdżona zmarszczkami, zachowała chłopięcy wygląd. Na koszuli oprócz skrzydełek lotnika były tylko trzy baretki, choć miał prawo do noszenia ponad dwudziestu. Wybrał błękitno-pomarańczową (Air Medal) z dwoma gwiazdkami i cyfrą osiem, czerwono-bialo-niebieską (DFC) i błękitno-białą (Navy Cross). Wszystkie otrzymał w czasie walk na Pacyfiku i w Korei startując z lotniskowców. Teraz także walczył w kolejnej wojnie, tyle że mniej efektywnie - wysyłając ludzi na śmierć i czekając. Częstokroć było to gorsze niż sama walka. Podszedł do sparaliżowanego młodzieńca i wyciągnął dłoń ignorując brak salutowania.

- Po pierwsze chciałbym podziękować za uratowanie tego młodego pilota - odezwał się głębokim, przyjemnym barytonem. - Pański dowódca i porucznik Watkins wyrażają się o panu w samych superlatywach i uważają, że wkrótce powinien pan zostać dowódcą załogi.

- Tak, sir - odruchowo odparł Boyle. - Przygotowuję się do egzaminów i myślę... - urwał zdając sobie sprawę, że brzmi to głupio.

- Harry, podaj mi z łaski swojej odznaczenie - polecił Welch Szefowi Sztabu, ratując pilota z opresji. - Doskonale. Baczość!

Welch odebrał z rąk Szefa Sztabu dokument, odwrócił się do czerwonego jak burak Boyle'a i przeczytał:

- Prezydent USA ma zaszczyt wręczyć Air Medal ze złotą cyfrą jeden jako pierwsze odznaczenie Strike/Flight podporucznikowi Timothy'emu J. Boyle'owi z US Naval Reserve w uznaniu doskonałego pilotażu i odwagi w wykonywaniu niebezpiecznych zadań w ramach HC-17 z pokładu „USS Concord” (CVA-58) podczas lotów, wspierających akcje bojowe w Wietnamie Północnym...

Reszty Boyle nie słyszał, gdyż zdziwiły go niepomierne te „niebezpieczne zadania”. Jak dotąd wszystko grało jak w zegarku, ot choćby dziś. Strzelano do nich sporadycznie i z daleka, a te kilka wypraw nad ląd, gdy piloci nie byli w stanie dotrzeć do morza, miało miejsce w odludnych rejonach i też nie były one niczym specjalnym. Od czasów spędzonych w RAG wymarzone lotnictwo ratunkowe straciło swą tajemniczość i romantyczność. Do rzeczywistości wrócił, słysząc własne nazwisko.

- ...odwaga, umiejętności i obowiązkowość podporucznika Boyle'a zgodne są z najlepszymi tradycjami US Navy. Za prezydenta podpisał wiceadmirał US Navy Robert D. Reynolds, Zastępca Dowódcy Floty Pacyfiku.

- Welch wyjął z błękitnego pudełeczka odznaczenie i przypiął je do kombinezonu pilota, który tym razem nie zapomniał zaszalutować.

Czując się zupełnie nie na miejscu, Boyle przyjął gratulacje, poinformował Watkinsa (ostatniego z życzeniami) o czekającym Santym i został przez Welcha zaciągnięty do kąta, gdzie było względnie spokojnie.

- Tim, masz dobrą opinię - oznajmił mu admirał. - Medal się trochę spóźnił i pewnie nie będzie twoim jedynym, ale chciałem skorzystać z okazji, by z tobą porozmawiać. Watkins powiedział mi, że po Akademii miałeś możliwość wyboru maszyny i wybrałeś helikoptery i SAR. Z czystej ludzkiej ciekawości: mógłbyś mi powiedzieć dlaczego?

- Sam nie jestem do końca pewien, sir. Uwielbiam pilotować helikoptery i latać nisko, żeby widzieć, co się wokół dzieje. Szybkość i

wysokość mnie nie fascynują i pewnie dlatego nie przepadam za odrzutowcami. SAR wybrałem, bo uważałem, że tu naprawdę mogę się przydać, bo powinienem tu być i to robić... Sam za dobrze tego nie rozumiem.

- Nie przeszkadzają ci docinki o „wiatrakach”?

- Nie. To bez znaczenia, gdy długo się lata i stacjonuje na lotniskowcu. Poza tym, jak mnie który wkurzy, to go informuję, że spadł z mojej listy „Pasażerów do wzięcia”, i szybko nabiera wtedy respektu.

Welch skinął głową w milczeniu, z którego skorzystał Watkins i zabrał podopiecznego. Kiedy opuścili mostek, nie omieszkał też sprowadzić go na ziemię grzecznym pytaniem, czy zamierza na noc przepinać medal do pizamy. Boyle szybko odpiął odznaczenie i wraz z pudełkiem schował do kieszeni spodni, po czym czując się nieco głupio, westchnął i ruszył w ślad za Watkinsem.

* * *

Gdy za obu pilotami zamknęły się drzwi, Welch skinął na kapitana lotniskowca Sama Andrewsa, z którym znał się ponad dwadzieścia lat. Andrews zawsze był o krok niżej, choć wspólnie zmieniali przydziały, od chwili gdy jako początkujący pilot dołączył do dywizjonu dowodzonego przez Welcha w Korei. Jako jego boczny nauczył się odeń, jak przeżyć w powietrzu, a potem w US Navy. Przyjaźń, jaka się między nimi nawiązała, doprowadziła do tego, że jeden był u drugiego chrzestnym, a ostatnio wszystko zaczęło wskazywać na to, że najstarszy admirała i najstarsza kapitana zaręczą się wiążąc definitywnie obie rodziny.

- Wiesz, Sam, podoba mi się ten chłopak - stwierdził Welch. - Nie był pod wrażeniem ani mnie, ani mostka, ani medalu, choć założę się, że wewnątrz trząśł się jak galareta. Przypomina mi to pewnego skrzydłowego, którego kiedyś miałem...

- Mnie też - zgodził się z uśmiechem Andrews. - Kiedy zostanie dowódcą załogi, trafi z powrotem na pokład i będzie można mu się dokładniej przyjrzeć. Wiesz, tak a propos to mam nadzieję, że wszyscy piloci z HC-17 są równie dobrzy.

Admirał zamiast odpowiedzi popatrzył na pokład, na którym jego marynarze ustawiali jego samoloty we właściwym porządku do porannego startu. Przypomniał sobie słowa Boyle'a o tym, gdzie powinien być, i uśmiechnął się. Dobrze rozumiał, co młody pilot chciał powiedzieć.

* * *

Na lotniskowcu istnieją dwie messy oficerskie, i oficerowie mają wolny wybór, z której chcą skorzystać. Niżej położona zwana *Pierwszą* znajduje się na pokładzie hangarowym i obowiązują w niej kompletne mundury wyjściowe. Pomiędzy siedemnastą trzydzieści a osiemnastą spożywany jest posiłek przy serwetkach i innych tego typu szykanach jak starszeństwo stopni przy zajmowaniu miejsc. W innych godzinach jedzenie jest podawane bez szykan, ale mundury obowiązują zawsze. Jest to niezłe miejsce dla dupków, których jedyną szansą na zapamiętanie jest nachalne pchanie się przed oczy. Większość młodych oficerów zostaje tam doprowadzona pod konwojem i tylko wtedy, kiedy nie ma już innego wyjścia.

Messa *Druga* znajduje się tuż pod pokładem, ma dokładnie taki sam jadłospis, jest samoobsługowa i nie obowiązują w niej żadne przepisy mundurowe. Jest w niej zawsze tłoczno i wesoło, choć od docinków aż gęsto w powietrzu.

Nie dziwnego, że Boyle i Watkins ją właśnie wybrali po odprawie z Wilsonem. On i reszta dywizjonu obsiedli już długi stół i pograżyli się w zaciętej dyskusji, do którego portu teraz zawiną. Wieść niesła, że miał to być Hongkong. Po ogólnym przedstawieniu się wzajemnie i nieodłącznych uściskach dłoni przed gośćmi postawiono tace z dzisiejszym specjałem

zwanym „słonim gównem”. Składał się on z wołowiny pokrytej szarą, kleistą masą, której jedyną zaletą był brak smaku, dzięki czemu przy dużej ilości ketchupu i chili dało się ją zjeść. Watkins został błyskawicznie wciągnięty w jakąś techniczną pogawędkę ze starszą VA-19, więc Boyle i Santy mogli spokojnie pogadać. Uzgodnili, jak ściągnąć Meghan do Hongkongu, jeśli to tam za miesiąc zawinie lotniskowiec, by uzupełnić zapasy po skończeniu dyżuru. To było proste, gorzej było ze ściągnięciem Tima na pokład na czas wizyty w porcie. Postanowili wykorzystać do tego Watkinsa.

Potem zaś wypłynęły niezapomniane wspomnienia z pobytu w San Diego. Żaden z nich się tak doskonale nie bawił w życiu jak przez te ostatnie pięć miesięcy przed wysłaniem do Wietnamu. Tim i Meghan byli już stałą parą, a Mike dopasował się na trzeciego jako zwariowany brat-swat i przyjaciel obojga. Meghan co prawda usiłowała z pasją godną lepszej sprawy znaleźć mu dziewczynę, ale jak dotąd wysiłki te spęły na niczym.

* * *

Strand i Bangert czekali przy helikopterze niczym żywe wcielenie niewinności, toteż gdy Boyle pokazywał Santy’emu kabinę, Watkins podejrzliwie spytał obu o wyniki inspekcji przedstartowej.

- Wszystko sprawdzone i w porządku, sir - zameldował Strand. - Skombinowaliśmy też sześć sztapi coli.

- I pocztę dla załogi, która waży tylko osiemset funtów. Jesteśmy gotowi, sir - dodał Bangert.

- Cudownie. Czy może jest coś specjalnego, o czym powinienem wiedzieć?

- Nie, sir, to znaczy tak, sir... tego, może lepiej, żeby tym razem nie używał pan dopplera. Coś ostatnio słabo działa i trzeba go będzie dokładnie przejrzeć - wyjaśnił pospiesznie Strand.

- Skoro tak twierdzicie, to go nie użyjemy - uśmiechnął się lekko

Watkins.

Dwa miesiące temu Strand zapomniał go uprzedzić o innym „kłopotcie” z dopplerem i ciepło wydzielone przez doskonale działające urządzenie spowodowało eksplozję ukrytej w nim butelki Jacka Danielsa. Powódź, jaka powstała, spowodowała z kolei zwarcie, przepalenie całego nadajnika i gorączkowe próby usunięcia śladów, zanim ktoś z załogi krążownika coś wyczuje. Strand był przekonany, że z miejsca wyleci za burtę - tak wściekłego Watkinsa jeszcze nie widział. Porucznik nie był w stanie wykrztusić z siebie logicznego zdania, nawet legendarny talent do przekleństw tym razem go zawiódł.

Z drugiej strony maszyny Santy i Tim wymieniali pożegnalny uścisk dłoni.

- Uważaj na siebie i przekaz Meghan, że spotkamy się w Hongkongu, to ją powinno ściągnąć bez problemu - dodał Mike. - Nie wytrzyma słysząc, że będziesz zwiedzał to miejsce tylko ze mną.

- Może masz i rację. Bye - Boyle wspiął się do maszyny, a Santy odszedł poza wymalowany na pokładzie krąg, oznaczający zasięg łopat, i obserwował start Angela 802.

Gdy helikopter stał się małą plamką na horyzoncie, przeszedł na dziób rozkoszując się świeżą bryzą. Ponownie doszedł do wniosku, że Tim jest najlepszym przyjacielem, jakiego miał w życiu, i z zaskoczeniem stwierdził, że tak naprawdę to nie bardzo pamięta, jak to było, zanim spotkali się w Pensacola.

Rozdział 5

13 lipca 1970,

dwa lata wcześniej

To po prostu nie miało sensu.

Te cholerne bąbelki nie miały prawa się pojawić tak znikąd na bocznej ścianie szklanki i wznosić się ku powierzchni, by skończyć w anemicznej pianie ciepłego piwa.

Obojętnie jak przekrzywiał naczynie, robiły to samo, co zdecydowanie pogarszało jego samopoczucie. Coraz bardziej uświadamiał sobie bowiem luki we własnym wykształceniu. Nawet geologię oblał, więc jak ma się nauczyć nawigacji czy całej reszty niezbędnej, by pilotować samolot. Tym razem musiał przyznać uczciwie, że przesadził.

Timothy J.Boyle, absolwent Boston College'u, oparł brodę na lewej dłoni i gapił się tępo w blat baru w San Carlos Hotel na Florydzie. Był w miejscu, do którego trafiały pokolenia lotników morskich, by spędzić ostatnią noc w cywilnym życiu.

Hotel był anachronizmem z czasów Południa i starzał się, trzeba przyznać, godnie, choć nieubłaganie. Miał swą duszę i zdecydowanie dominował nad okolicą Palafox Street, przy której stał.

Po przeciwnej stronie sali stał nieco zdeprimowany Mike Santy, który właśnie dostał kosza od cycatej, choć nieco zużytej blondyny, i z braku lepszych celów zdecydował się na kolejne piwo. Jedyne wolne przy barze miejsce było obok faceta z napięciem wpatrującego się w swoją szklankę.

Boyle niejasno zdał sobie sprawę z pojawienia się nowego sąsiada, ale tajemnica bąbelków pochłaniała go bez reszty.

- Chcesz piwa, asie? - dobiegło przyjazne pytanie, toteż uniósł głowę.

- Chcę... albo lepiej nie, rano muszę się zameldować w INDOC.

- Ja też, ale nie musimy tam być przed dwunastą, a kac jest bez znaczenia. Poza tym i tak przez kilka najbliższych tygodni nie ujrzysz świata, więc można się dziś zabawić.

Boyle uważniej się przyjrzał sąsiadowi - młodzian zbudowany był jak dobry napastnik, z szerokimi barami, wąską talią i dużymi dłońmi. Czarne włosy i brązowe oczy lustrujące niby to obojętnie salę, ale nie pomijające żadnych szczegółów, dopełniały obrazu.

Santy zamówił u barmanki dwa piwa i przyjrzał się towarzyszowi: miał sześć stóp i trzy cale wzrostu, bez dwóch zdań był rasowym okazem Irlandczyka - kręcone, ciemnoblonde włosy, zielone oczy i ponura mina.

- Mike Santy - przedstawił się.

- Tim Boyle - odwzajemnił drugi wyciągając rękę.

- Wasze piwa, panowie. Równy i okrągły dolar.

Boyle dał jej dwa i barmanka odeszła, pozostając jednak na wszelki wypadek w zasięgu słuchu.

- Za to, że będziemy wcześniej, nie ma jakiejś premii czy czegoś takiego? - spytał Tim, wracając do tematu sprzed prezentacji.

- Nie ma. Rok temu trafił tu chłopak z mojej drużyny, więc mam dane z pierwszej ręki. Twierdzi, że popełnił tylko trzy błędy: przyjechał za wcześnie, w lecie i że w ogóle przyjechał. Poradził mi dobrze się wyspać, bo będzie to ostatnia okazja na dłuższy czas. Więc wybieram się tam o jedenastej trzydzieści.

Boyle przemyślał to i doszedł do wniosku, że nowy znajomy ma rację, co nie poprawiło jego samopoczucia. Nie mając lepszego tematu, spytał, gdzie ten chodził do college'u.

- Floryda...

Z dalszej pogawędki okazało się, że mają podobne osiągnięcia naukowe (czyli ich brak) i zbliżone podejście do wielu nader istotnych kwestii (jak na przykład panienki). Nić sympatii szybko zmieniała się w przyjaźń i czas mijał błyskawicznie. Wyszli jako ostatni goście żegnani przez barmankę uśmiechem, co dla tej weteranki podobnych okazji było rzadkością.

11 lipca 1972

Do rzeczywistości przywołał Mike'a głośny łoskot towarzyszący upuszczeniu jakiegoś metalowego ajzola przez jednego z mechaników. Przypomniało mu to natychmiast o częściowo tylko sprzedanym dyżurze, toteż niezbyt radosny ruszył w stronę nadbudówki. Przyznawał jednak uczciwie, że miał znacznie lepszy humor niż dwie godziny temu.

Rozdział 6

26 sierpnia 1972

Santy zdjął częściowo kombinezon i uważnie obejrzał lewą nogę. Siniak był ogromny, ale na szczęście krew nie leciała - spiesząc na odprawę uderzył się boleśnie w goleń, przechodząc przez kolejne z niezliczonych na okręcie drzwi wodoszczelne. Gdy nie było alarmu, pozostawały otwarte, a otwory w grodziach, doskonałe z punktu widzenia bezpieczeństwa, były zmorą dla marynarzy i pilotów. Aby bowiem uszczelnienie przedziałów było skuteczne, pozostawiano pas blachy nad i pod przejściem będący częścią grodzi. Aby więc przejść przez otwór, trzeba było jednocześnie schylić się i unieść wyżej niż zwykle nogę. Tysiące razy się to udawało i człowiek działał odruchowo, nie pamiętając świadomie o tych przeszkodach, jednak czasem coś było źle spasowane i przy kolejnym przejściu albo waliło się czołem, albo nogą. To drugie było częste i powodowało nieodmiennie widok rozmaitych konstelacji gwiazd przez zamknięte oczy, wiązanek płynących z głębi serca (choć nie zawsze wyrafinowanych) przekleństw i siniaka. Ponieważ wszyscy tak mieli, a futryny czy raczej obrzeża włazów nie były malowane, lecz czyszczone przez marynarzy, więc włączyć na nie, nie wypadało. Należało zachować resztki godności i ignorować całe zajście, tak jak robiło to otoczenie. Jediną pociechą była myśl o przyszłości - gdy będzie się opowiadać własnemu pierworodnemu historię poszczególnych blizn, to smarkacz będzie pełen podziwu dla talentu tatusia do przeżycia w tak niebezpiecznych warunkach.

Odprawę prowadził oficer wywiadu VF-117 porucznik Jack Morgan, zwany „Secret Squirrel” głównie z racji niesamowitego poczucia humoru i

organicznej niezdolności do szacunku dla starszych oficerów. Celem nalotu była elektrownia systematycznie bombardowana od dwóch lat, ale nigdy nie zniszczona do końca. Ponieważ Wietnamczycy regularnie ją odbudowywali, a Amerykanie bombardowali, obrona przeciwlotnicza gęstniała wokół z dnia na dzień. Zdjęcia wykonane dzień wcześniej z RA-5C Vigilante pokazywały niezwykle gęste skupiska wyrzutni rakietowych i dział przeciwlotniczych, a wszyscy zdawali sobie sprawę, że jeszcze większej ich liczby nie widać na zdjęciach, jak zawsze zresztą.

Dlatego też tym razem miało lecieć sześć par „Iron Hands” wyposażonych w standardowy zestaw, czyli po dwie rakiety ARM, a Phantomy osłony dla odmiany miały bomby Mk82 i zasobniki Rockeye, doskonale przeciwko odkrytym celom takim jak stanowiska działek przeciwlotniczych. Jeśli zdołają zgasić ogień artylerii przeciwlotniczej, nalot będzie miał miejsce, o czym zdecyduje CAG Greenwood, pilotujący prowadzącego formację Intrudera na podstawie meldunków dowódcy „Iron Hands”. Jeśli nie, celem będą stanowiska obrony przeciwlotniczej. Wymagało to dobrej oceny sytuacji, gdyż po rozpoczęciu bombardowania było już za późno, aby zmienić cel.

Santy po raz pierwszy miał lecieć jako dowódca pary, dlatego był wyjątkowo zdenerwowany - odpowiedzialność za skrzydłowego była zupełnie nową sytuacją, więc nie miał dotąd okazji się do niej przyzwyczać.

CAG zakończył odprawę jak zwykle krótką przemową o zasadach bombardowania i o głupocie, jaką jest wielokrotne nalatywanie nad cel albo pojedynki z konkretnymi bateriami przeciwlotniczymi. Po zrzuconiu bomb należy błyskawicznie wiać, utrzymując formację par, i nie zapominać o unikach, ponieważ najmniej bezpieczny jest zawsze pusty kurs. Przypomniał częstotliwości ratunkowe i życzył wszystkim szczęścia, na które to hasło załogi rozeszły się jak jeden mąż po kombinezony i uzgodnienia na najniższym szczeblu, czyli między poszczególnymi pilotami.

* * *

Santy nie lubił być w maszynie parkującej przy burcie, gdyż miał wrażenie, że kolejny większy przechył okrętu pośle go do morza. To, że właśnie startował Sea King na burtowe stanowisko dyżurne, wcale mu nie pomogło. Dopiero gdy helikopter schował podwozie i zajął miejsce koło burty, skoncentrował się na szefie kołowania ubranym w żółtą kurtkę, który stał po lewej stronie jego Corsaira. Z przodu dobiegł ryk Katapulty Nr 1, z której startował Phantom osłony. Zanim zdążył schować podwozie, z Katapulty Nr 2 wystartował jego boczny.

Po nich kolejno szły w górę maszyny osłony i bombowce wśród gorączkowej, choć dokładnie zaplanowanej krzątania obsługi. Santy szybko wylądował w Katapulcie Nr 4, która była najkrótsza, toteż dawała największe przyspieszenie. Widząc sygnał gotowości szefa startów, ujął jedną ręką drążek, drugą dźwignię przepustnic, objął szybkim spojrzeniem przyrządy i oparł głowę na zagłówku fotela salutując przy okazji na znak, że u niego wszystko gotowe.

Szef odsalutował i schylił się dotykając dłońmi pokładu. Gdy po paru sekundach wyprostował się, operator odpalił katapultę i przez trzy sekundy Santy widział tylko szare, rozmazane kształty. Po tych trzech sekundach leciał z prędkością stu sześćdziesięciu węzłów.

Czym prędzej skręcił w lewo, by zejść z kursu lotniskowca, na wypadek gdyby coś było nie tak z jego maszyną lub z którąś z następnych. Kiedyś pogładowo mu wytłumaczono ten skręt: „żeby ominąć osiemdziesięcotonowego wroga”.

Start przebiegał dziś idealnie - przez radio nie padło nawet jedno słowo. Nawet myśliwcy się nie odzywali, tankując po drodze przed wleceniem nad teren wroga. Dawało to pełną komfortu świadomość, że wszystko przebiega bez zakłóceń, natomiast korzyści praktycznej nie dawało żadnej: zawsze obecny w pobliżu sowiecki trawler i tak zdążył nadać obrońcom

godzinę startu i skład zespołu.

Gdy CAG wyrównał lot na dwudziestu dwóch tysiącach stóp, maszyny rozsunęły szyk, by uniknąć zestrzelenia dwóch przez jedną rakietę, i uzbroiły co tam która miała pod skrzydłami. Ponad i nieco za formacją bombowców Phantomy osłony kręciły ósemki, starając się utrzymać taką samą prędkość jak nieco wolniejsze maszyny bombowe. Ogólnie wraz z Phantomami uzbrojonymi w bomby Mk82 przeciwko stanowiskom obrony przeciwlotniczej formacja zajmowała kilka mil kwadratowych nieba.

Przekraczając brzeg, CAG nadał odpowiedni meldunek do krążownika, co wywołało pewne ożywienie wśród operatorów radarów tego ostatniego. Do nich bowiem należało uprzedzenie o jakimkolwiek wietnamskim samolocie, który zagrażałby nalotowi oraz w przypadku zestrzelenia skierowanie tam pomocy i helikoptera ratunkowego.

CAG zaczął zniżać lot - nalot miał się zacząć z dwunastu tysięcy stóp, a zmniejszanie wysokości dawało maszynom nieco dodatkowej szybkości i zwrotności, która mogła okazać się decydująca przy spotkaniu z raketami. Maszyny „Iron Hands” bez słowa zwiększyły szybkość, a Santy ze zdziwieniem stwierdził, że jak dotąd nie wystrzelono do nich nawet jednego pocisku. Co dziwniejsze, w słuchawkach nie rozległo się też żadne ostrzeżenie o namierzaniu przez jeden choćby wrogi radar. Wietnamscy operatorzy stali się ostatnio mało wścibscy, nauczeni, czym grozi długotrwała emisja, toteż dyskretnie włączali radary, czym prędzej je wyłączając, ledwie namierzyli formację. To plus informacje z trawlera wystarczało im w zupełności aż do ostatniej chwili.

- Utah 1, tu Live Oak 212, zalecam cel pierwotny - rozległ się w słuchawkach głos dowódcy „Iron Hands”.

- Tu Utah 1, zrozumiałem. Maszyny Utah, cel numer jeden. Samoloty rozdzieliły się, by nadlecieć nad cel z trzech różnych kierunków, i słuchawki ożyły ostrzeżeniami o radarach i głosami ostrzegającymi o raketach i artylerii. Tym razem obrońcy wyczekali do ostatniej chwili i otworzyli ogień

ze wszystkiego, co mieli. Santy ustawił się tak, by być o około dziesięć sekund za poprzedzającą go maszyną nad celem. Na północy, skąd atakowali, była gęsta artyleria, ale nie było rakiet, w przeciwieństwie do innych sektorów. Po usianym szarymi, białymi i czarnymi obłoczkami wybuchów niebie przemknęły samoloty, kładąc się w skręt prowadzący nad cel i nurkując pod kątem czterdziestu stopni, nadawały jednocześnie, kto akurat bombarduje. Santy robił dokładnie to, co wszyscy, a gdy celownik na ekranie HUD znieruchomiał na celu, wyrównał lot na czterech tysiącach pięciuset stopach i zwolnił bomby. Ledwie poczuł, jak lżejsza o parę ton maszyna podskoczyła, ściągnął drążek i dał pełen ciąg osiągając prawie pięć G, zanim przemknął przez barierę ognia przeciwlotniczego. Skręcił w lewo i na piętnastu tysiącach stóp obejrzał się na cel.

Czarny dym eksplozji miło mieszał się z parą uchodzącą z rozerwanych rur, coś się tam paliło, coś innego eksplodowało i iskrzyło - jednym słowem - pejzaż zniszczenia.

- Sandman, rakietą na twojej trzeciej! - do rzeczywistości przywołał go okrzyk skrzydłowego.

Santy wykonał ostry skręt i rozejrzał się wokół. Rakietą dopiero co wystartowała, gdyż kończyła właśnie pierwszą pięciosekundową fazę pionowego lotu. „Snake” Mitchell musiał ją dostrzec w chwili, w której opuszczała wyrzutnię, co prawdopodobnie uratowało Santy’emu skórę.

W takich wypadkach jak ten podstawą jest zgranie czasowe - jeśli Santy zacząłby manewr zbyt wcześnie, rakietą zdołałaby podążyć jego śladem, jeśli zbyt późno, nie byłby w stanie uciec przed rozpryskiem w chwili detonacji zapalnika zbliżeniowego. Tym razem wyszło idealnie: wykręcił ostrą boczka zakończoną piką i rakietą przeleciała z boku, nie rejestrując jego maszyny. Ponieważ nie znalazła celu, eksplodowała gdzieś w górze. Rozejrzał się gorączkowo szukając drugiej, jako że Wietnamczycy przeważnie odpalali je parami mając nadzieję, że choć jedna trafi, ale nie dostrzegł żadnej, toteż wyrównał lot tak nisko, jak tylko mógł, dając pełen ciąg i kierując się nad

morze. W radiu z wolna się uspokajało, gdyż wszyscy pozbyli się już bomb i opuszczali groźną okolicę. Santy widział już brzeg, gdy usłyszał Mayday.

- Mayday! Tu Starfighter 106. Starfighter 103 zestrzelony o sto dwadzieścia sześć mil od celu. Jeden spadochron. Kurs 136.

Było to nieco na południe od nich i patrząc w prawo Santy dostrzegł ognistą kulę przy brzegu, gdzie eksplodował uszkodzony F-4. Stwierdził, że ma jeszcze sporo paliwa, toteż wywołał orbitującego nad miejscem eksplozji Phantoma.

- Starfighter, tu Condor 310, widzę cię. Przejdź na kanał dziewiętnasty. Ledwie zdążył sam się przełączyć, gdy usłyszał w słuchawkach:

- Condor, tu Starfighter, wygląda, że tylko nawigator wysiadł. Nie widziałem drugiego spadochronu, a dziób był zdrowo poharatany. Wodował w tym małym porcie po lewej.

- Tu Condor, podaj paliwo.

- Mam cztery coma dwa i muszę szukać tankowca. Możesz mu dać osłonę? Zawiadomię Red Crown.

- Okay, Starfighter. Robimy osłonę, widzę też tratwę. Przelecę nad nią, a ty Snake zostań w górze.

- Jasne, Mike. Będę się kręcił nad wodą.

Santy przyjrzał się dokładniej niewielkiemu portowi rybackiemu. Była to zatoczka z dwoma niskimi falochronami zbliżającymi się do siebie i tworzącymi wejście do portu. Odległość u zbiegu między nimi wynosiła siedemdziesiąt pięć jardów. Wszystko wyglądało cicho i spokojnie, nie opodal było ujście jakiejś rzeczki, a w pobliżu, w głębi lądu dwie wioski. Wyrównał chcąc przelecieć nad zestrzelonym, który wdrapał się właśnie na tratwę ratunkową i machał wściekle do niego, gdy z brzegu wytrysnęło kilka paciorków smugowych pocisków. Jednocześnie w słuchawkach rozległ się głos Mitchella.

- Kurwa, Mike, strzelają do ciebie!

Santy skręcił gwałtownie w lewo i dał pełen ciąg, kierując się ku morzu

i nabierając jednocześnie wysokości. Ostrzelano go z ręcznej broni, a na dole nie było nic, co byłoby godne obrony. Wietnamczycy słynęli z tego, że ustawiali pelotki, gdzie tylko się dało, i kochali strzelać do wszystkiego, co lata. Kazał Snake'owi zająć pozycję po przeciwnej stronie kręgu, by któryś z nich przez cały czas miał oko na lotnika i mógł ostrzelać każdą łódź, jaka miałaby ochotę go wyłowić. Dziś Snake już dwa razy uratował mu życie - trzeba będzie pomyśleć o stosownym chlaniu.

- Snake, jak stoisz z zupą i pociskami? - spytał Santy.

- Zupy na dwadzieścia minut pobytu tutaj i pełen zapas pocisków do działka.

- To podobnie jak ja. Pamiętaj o przełączeniu działka na małą szybkostrzelność.

Pokładowy Fire Dragon, jak nazywano wielolufowe działko dwudziestomilimetrowe, miał dwie szybkostrzelności: normalną do walki powietrznej konsumującą amunicję w przerażającym tempie i małą do ostrzeliwania celów naziemnych.

- Red Crown, tu Condor 310, mamy w wodzie lotnika. Jest w małym porcie na południe od ujścia rzeki i wygląda, że jest cały. Zostaliśmy ostrzelani z brzegu przez ręczną broń przeciwlotniczą. Paliwa mamy na dwadzieścia minut, więc przygotujcie tankowiec. Mamy jedynie działka i przydałoby się wsparcie.

Dyżurny operator radiostacji na pokładzie krążownika robił właśnie to, o czym mówił Santy, ale w głębi ducha coś mu się nie podobało. Z tego będą poważne problemy, był o tym przekonany, choć nie mógłby uzasadnić swych przeczuć. Sięgnął po papierosa i przełączył się na nadawanie.

- Condor 310, tu Red Crown, podaj sytuację.

Rozdział 7

26 sierpnia 1972

Angel 801, który wystartował z lotniskowca, był na stanowisku w pobliżu brzegu, czekając na sygnał z Red Crown. Pilotami byli dwaj porucznicy, Bill Lenehan i Ted Martinez, a załogą podoficerowie Jesse Ball i Tom Peterson. Słyszając, co się dzieje, natychmiast ruszyli na miejsce wypadku oddalone o czterdzieści mil, czyli dwadzieścia pięć minut lotu, a ledwie zgłosił się Red Crown, Martinez poprosił o start zapasowej maszyny. Był nią Angel 802, stojący na pokładzie „USS Galveston” w piętnastominutowym pogotowiu.

* * *

Boyle i Watkins nie mając nic lepszego do roboty śledzili rozwój wydarzeń, zaglądając przez ramiona operatorów radaru krążownika i słuchając na zapasowych słuchawkach rozmów pilotów. Watkins zawsze zabierał tu Boyle'a, gdy czekali w pogotowiu, wyjaśniając różne drobiazgi, dzięki czemu Boyle znał się lepiej na taktycznych nalotach, niż miałby okazję w innych okolicznościach. Uparł się też, by chłopak przestudiował instrukcje wszystkich samolotów startujących z lotniskowców (które w tajemniczych okolicznościach ginęły z pomieszczeń dywizjonów na rozmaitych okrętach). Dzięki temu orientował się w tym, jakim samolotom, jakie awarie mogły się przytrafić i z jakimi skutkami dla załóg mogą się one wiązać. Dewizą Watkinsa było: „To, co wiesz, nigdy ci nie zaszkodzi, to, czego nie wiesz, może zabić ciebie albo kogoś innego”, i jak dotąd idealnie mu się w życiu

sprawdzało.

Słyszając polecenie z Red Crown, obaj wypadli na pokład. Przy helikopterze spotkali się z resztą załogi, która dotąd spokojnie siedziała w messie, rżnąc w pokera aż miło.

* * *

Dziesięć minut później „USS Galveston” wykręcił na wiatr i helikopter wystartował, kierując się zgodnie z poleceniami kontrolera ku wybrzeżu.

* * *

Mniej więcej w tym samym czasie z pokładu „USS Concord” wystartowały obładowane czym się dało dwa Corsairy z VA-187 do zadań wsparcia naziemnego. Pilotowali je dowódca i zastępca dowódcy czekający w tak zwanym pięciominutowym pogotowiu na taki właśnie wypadek.

- Red Crown, tu Cobra 404 i 409 - zameldował komandor Nick Finney, gdy przekroczyli dziesięć tysięcy stóp. - Mamy paliwa na sto pięć minut.

- Rozumiem Cobra, kurs 235, odległość sto dwadzieścia cztery mile, kontakt na kanale dziewiętnastym. Dowódca osłony Condor 310. Jak zrozumiałeś?

- Jasno i wyraźnie. Przechodzę na kanał dziewiętnasty - odparł Finney kładąc maszynę na nowy kurs i zmieniając częstotliwość radiostacji. - Condor 310, tu Cobra 404. Powinniśmy być za piętnaście minut. Proszę o raport sytuacyjny.

* * *

Santy i Mitchell kończyli trzecie kółko, gdy w końcu odezwał się rozbitek, używając ratunkowego radiotelefonu. Jak dotąd bowiem nie było słyhać ani bipera, ani głosu; gdy się odezwał, było przynajmniej wiadomo, że nie zwariował.

- Tu Starfighter 103 do A-7 krążących nad Song Kiem. Jak mnie słyszycie, over?

- Tu Condor 310. Jasno i wyraźnie. Angel jest już w drodze, podaj w jakim jesteś stanie.

- Jestem okay, Condor. Nazywam się Donald J. Hurst. Wątpię, żeby mój pilot przeżył. Dostaliśmy zaraz po zbombardowaniu celu, nie wiem jak mocno, ale został ranny. Może nie zadziałał jego fotel... Widzisz coś?

Sądząc z coraz wyższego tonu głosu, Hurst był coraz bardziej przerażony i adrenalina miała masę do powiedzenia w jego zachowaniu. Santy musiał go uspokoić, jeśli akcja ratunkowa miała się udać.

- Spokojnie Starfighter, oszczędzaj baterie. Para Corsairów leci, by nas zmienić, i żółtki cię nie dostaną nie narażając skóry. Jak długo będziesz tam, gdzie jesteś, nic ci nie grozi, ale jak tylko coś zobaczysz, to od razu daj nam znać.

- Jasne Corsair. Pod drzewami na południu widzę jakieś pomosty i łodzie rybackie, ale to wszystko - po kilku sekundach przerwy Hurst dodał: - Dzięki 310. Chyba byłem w szoku, moje radio nie działało i musiałem użyć zapasowego. Miałem pietra.

Santy dwukrotnie trzasnął przełącznikiem w uniwersalnym potwierdzeniu radiowym używanym przez lotników. W międzyczasie Mitchell dostrzegł parę łodzi odpływających z pomostu przy grupie niskich budynków na północnym brzegu. Po kolejnym nawrocie był tego pewien.

- Sandman, kilka łódek płynie do Starfightera. Zajmę się nimi - zameldowałem przez radio i znurkowałem ku pierwszej z nich.

Mijając cztery tysiące pięćset stóp zgrał symbole na ekranie HUD z jej dziobem i wystrzelił krótką serię. Łódka zniknęła wśród piętnastostopowych gejzerów wodnego pyłu. Gdy woda się uspokoiła, jedyne, co zostało z łódki, to trochę drewnianych szczątków i szybko znikające czerwone plamy. Pozostałe łodzie czym prędzej zawróciły, płynąc do brzegu ile mocy w dychawicznych motorkach. Za Mitchellem pogoniły dwie czy trzy smugowe

serie, nie mające szans go trafić. Ledwie strzelcy to zrozumieli, ogień ustał.

- Niezłe oko, Snake - pochwalił go Santy - to powinno gnojków uspokoić.

* * *

Hurst był wdzięczny za ratunek, ale nieco mniej zachwycony, gdy Mitchell oznajmił, że będzie strzelał. Czym prędzej ześlizgnął się z tratwy do wody. Łodzie były o jakieś siedemset jardów, a on dobrze wiedział, co potrafi Fire dragon.

Poza tym nigdy dotąd nie widział trupa ani czyjejkolwiek śmierci - z punktu widzenia lotnika wojna to zniszczenie celu: widać wybuch, ale nie widać trupów. Wie się naturalnie o nich, ale się ich nie widzi. Podobnie z zestrzeleniem kogoś, kogo się zna: nie widzi się zabitego. Z powietrza wojna jest nie mniej śmiertelna, ale czysta.

* * *

- Cobra 404, tu Condor, mamy jednego rozbitka w porcie na zachodnim brzegu Song Kiem, mniej więcej o milę na południe od ujścia rzeki. Port około półtorej mili kwadratowej - zameldował Santy. - Na brzegu jest trochę lekkiej broni przeciwlotniczej, głównie działek dwadzieścia trzy milimetry. Nic cięższego do nas nie strzelało. Żadnych ostrzeżeń o radarach czy raketach. Przy brzegu są jakieś łodzie, ale trudno orzec czy wojskowe, czy nie. Zatopiliśmy jedną, bo próbowali dotrzeć do rozbitka. Nie można ściągnąć helikoptera, dopóki nie uciszy się działek. Rozbitek chwilowo bezpieczny, a my mamy tylko działka, więc jak przylecicie, zrobimy przelot nad artylerią, żebyście wiedzieli, gdzie są. Jesteśmy na siedmiu tysiącach przy ujściu rzeki.

- Rozumiem 310. Jesteśmy o cztery minuty od was na szesnastej - poinformował go Finney i polecił bocznemu: - Uzbrój wszystko, Jackie.

Komandor porucznik Robinson pilotujący Cobrę 409 uzbroił bomby i odsunął się na jakieś dwieście jardów. Patrząc przed siebie, dostrzegł łód i parę Corsairów, kołujących nad ujściem rzeki.

Finney także je dostrzegł, toteż skoncentrował się na okolicy. Rzeczka zwana Song Kiem wypływała ze wzgórz położonych na zachód. Do portu prowadziły dwie polne drogi, przechodząc przez dwie wioski. Bliższa położona była o pół mili na południe od portu, dalsza o milę na północ.

- 310 widzimy cię i dołączamy do kółka. Zaczynaj nalot.
- Okay Cobra, zaczynamy.

* * *

Santy skierował nos maszyny w rejon, z którego ostatnio ostrzelano Snake'a, i wypalił krótką serię w drzewa. Efekt przeszedł jego najśmielsze oczekiwania: przypominało to zapalenie zapałki w magazynie sztucznych ogni. Samolotem targnęły bliskie eksplozje pocisków, a niebo rozkwitło białymi, szarymi i czarnymi kłębkami eksplozji. Strzelano doń ze wszystkich chyba rodzajów armat przeciwlotniczych, jakie produkowali Rosjanie, nie licząc najcięższych karabinów maszynowych i innej drobnicy walącej pociskami smugowymi.

- Jasna kurwa! Condor, spierdalaj! - ryknęły słuchawki głosem Finneya. Santy'emu nie trzeba było powtarzać, co ma robić. Rozpaczliwy skręt w prawo i pełen ciąg bez próby nabrania wysokości spowodowały wyrwanie się z pola ostrzału i przelot nad Hurstem, który ponownie znalazł się w wodzie.

Mitchell miał zacząć atak, gdy zobaczył, co się dzieje.

- Mike, żyjesz? - spytał, nawet nie próbując zmieniać lotu.
- Chyba żyję, poczekaj... - Santy sprawdził siebie i przyrządy; wychodziło na to, że jakimś cudem ani jeden pocisk nie trafił.

Chwilę zajęło mu jednak upewnienie się, czy nadal żyje. Mitchell obleciał go delikatnie i stwierdził:

- Chyba jesteś cały. Nadal podoba ci się RESCAP?

Mike uśmiechnął się i zamiast odpowiedzi wywołał Finneya:

- Cobra 404, tu Condor 310, wygląda na to, że będziemy potrzebowali więcej ognia, niż mamy. To klasyczna pułapka przeciwlotnicza. Ile czasu możecie tu zostać?

- Około dziewięćdziesięciu minut. Wracajcie do bazy, uzgodnimy z Red Crown pomoc - odparł Finney.

Do zachodu słońca zostało około sześciu godzin, toteż wszystko powinno się udać, jeśli dostaną wsparcie z „Concorda”. Santy skręcił na kurs prowadzący do lotniskowca, odmeldował się Red Crown i zmienił częstotliwość.

* * *

Admiral Welch słuchał wszystkich tych rozmów, podczas gdy maszyny „Alpha Strike” lądowały i kołowały na pokładzie. Niewiele z nich można było natychmiast uzbroić i po uzupełnieniu paliwa wysłać nad ten port, by utrzymać stały parasol powietrzny nad zestrzelonym lotnikiem: część była postrzelana i wymagała napraw, część miała drobne awarie, które łatwo można usunąć, ale nie natychmiast. Stracili tylko jedną maszynę, jednak sytuacja wymagała stałego parasola, co wiązało się z użyciem dużej liczby maszyn, gdyż samolot ma określony czas efektywnego przebywania nad celem, ograniczony paliwem i uzbrojeniem.

Były co prawda zasady i reguły, które przeważnie skutecznie rozwiązywały problemy kryzysowe, jak i prowadzenie wojny. Niestety, jak wszystkie zasady, były zawadą, jeśli zdarzyła się sytuacja nie przewidziana przez tego, kto je układał. Welch zdawał sobie sprawę z tego i wiedział, że może postępować albo zgodnie z nimi i być krytym, jak się to ładnie nazywało, albo zrobić to, co powinien. Westchnął i przetarł czoło - podjął decyzję i przy okazji stwierdził, że jest za stary, by bawić się w rozterki

moralne.

- Kevin, niech CAG się tu zamelduje zaraz po wylądowaniu - polecił adiutantowi. - Mamy problem.

Thompsona wymiotło z mostka. Kilkakrotnie widział już podobną minę admirała i za każdym razem oznaczało to akcję wbrew regulaminom, co było zasadą działania SEAL'S i której mu trochę brakowało. Welch wywołał Andrewsa przez intercom, łączący wszystkie ważniejsze części okrętu, i także polecił mu natychmiast się zjawić.

* * *

Gdy Andrews wszedł, admirał pochylał się nad mapą okolicy, gdzie zestrzelono Hursta, a sądząc z zawziętej dyskusji otaczających go oficerów, nie było zgody co do dalszych przedsięwzięć. To znaczy w teorii, bowiem w praktyce Welch już podjął decyzję, a teraz pozwalał się wygadać sztabowi, co było sprawdzoną metodą, by oficerowie czuli się potrzebni i zaangażowani w akcję.

- Witaj Sam - odezwał się Welch na widok kapitana. - Musimy wysłać więcej maszyn, bo te dwa Corsairy nie poradzą sobie. Poleciłem, by Red Crown zakazał im atakować, chyba że Wietnamce będą próbowali dostać naszego chłopaka. Sądząc z tego, co się dzieje na pokładzie, to przez co najmniej czterdzieści pięć minut nie zdołamy wysłać im większej pomocy. Para Corsairów leci tu z pierwszej osłony, więc proponuję w pierwszej kolejności uzupełnić im bomby i paliwo i wysłać z powrotem. Każ reszcie uzbroić wszystkie maszyny zdolne do lotu. Aha, poleciłem „Galvestonowi” podpłynąć bliżej brzegu, żeby helikoptery miały krótszą trasę, gdyby kończyło się im paliwo. Co sądzisz o tym wszystkim?

- Że raczej nie mamy innego wyjścia. Co uważa Cobra Leader?

- Sądzi, że jeśli będzie miał jeszcze kilka maszyn, to zdoła przyduścić ich na tyle, by helikopter mógł szybko zabrać chłopaka. Jest na miejscu,

toteż kazałem mu kierować się własną oceną, ale nic nie robić, dopóki nie przyleci wsparcie. Martwi mnie ta koncentracja artylerii przeciwlotniczej, mogą gnojki tam coś ukrywać. Ogień był zbyt silny jak na zwykłą zasadzkę przeciwlotniczą.

- Zrobimy, jak pan mówi, tylko proponuję nie wysłać od razu wszystkich samolotów, ale partiami, tak by zawsze ktoś był nad celem. Ciągłe bombardowanie daje czasami lepsze skutki niż jednorazowe, silne uderzenie.

Welch skinął potakująco głową - jak zwykle Andrews przywoływał go do zdrowego rozsądku, gasząc entuzjazm, co było korzystne dla wszystkich, gdyż Welch zdawał sobie sprawę, że często dawał się ponieść temuż entuzjazmowi. Zanim jednak zdążył to powiedzieć, na mostek wkroczył CAG, rozpinając kombinezon, toteż Welch szybko przedstawił mu cały plan. CAG miał tylko jedno pytanie:

- Mamy uzupełnić paliwo i bomby tym dwóm Corsairom przy włączonych silnikach? Wie pan, sir, że to zabronione od czasu wypadków na „Enterprise” i „Forrestal”. Moglibyśmy też wymienić pilotów na bardziej doświadczonych, gdyby wyłączyli silniki.

- Wiem, że to wbrew przepisom, ale to właśnie się nazywa „operacyjna konieczność”. I pan, i kapitan Andrews działacie według moich wskazówek. Co się tyczy pilotów, to kto pilotuje te dwa Corsairy?

- Santy i Mitchell, sir. Obaj zieloni z pierwszej tury. - CAG najwyraźniej źle odczytał wyraz twarzy Welcha, gdyż pospiesznie dodał: - Zmiana pilotów nie potrwa długo. Osobiście tego dopilnuję.

- Nie dopilnuje pan. Obaj znają okolicę i na własne oczy widzieli, skąd do nich strzelano. Nie ma czasu, by robić odprawę z ich zastępcami. Jak tylko wylądują, załadujcie ich i niech lecą z powrotem. Są jakieś inne pytania?

Skierowane to było do wszystkich obecnych, lecz odpowiedzią była cisza. CAG ruszył do telefonu, a Welch rzekł z uśmiechem do Andrews'a:

- Zieloni z pierwszej tury, co? Sądząc z zachowania to stare wygi. Nie

odebrałbym im tego zadania, nawet gdyby w tym porcie moczyła się dupa
Nixona. I dopilnuj, żeby ich dowódca to usłyszał. Okay?

Rozdział 8

26 sierpnia 1972

Angel 802 zjawił się na stanowisku mniej niż pięć minut po odlocie Santy'ego. Jako że byli maszyną zapasową, Boyle nie włączał się w rozmowy radiowe, tylko podsłuchiwali na częstotliwości ratunkowej. Angel 801 zdecydował się na zbliżenie wzdłuż brzegu, dzięki czemu w polu widzenia Wietnamczyków znajdują się dopiero w ostatniej chwili. Watkins zaproponował robienie za wabia, czyli udawanie próby podejścia od morza z wycofaniem się tuż przed zasięgiem ognia przeciwlotniczego. Przy dobrym zgraniu i bombardowaniu przez odrzutowce mogło się to udać.

Na pozór bowiem sytuacja tak prosta jak ta, skomplikowana jest dlatego, że wszystkie atuty są po stronie przeciwnej - helikopter nie ma ani wysokości, ani szybkości, ani pancerza, musi unosić się nisko nad znanym i łatwym do zlokalizowania miejscem, które znają wszyscy strzelcy w okolicy. Wystarczy, żeby spokojnie poczekali, aż maszyna znieruchomieje, i nacisnęli spusty: ocean daje niewiarygodnie małą osłonę.

Lenehar i Martinez, piloci Angela 801, wiedzieli o tym - obaj odbywali drugą turę w Wietnamie i doświadczenia im nie brakowało. Zaczynali jeszcze na H-2, które miały reputację spowodowania większych ofiar wśród załóg niż uratowanych lotników. Trudno powiedzieć z jakich powodów, faktem jest, że główną przyczyną nieszczęścia był plan, który obaj ci weterani przyjęli bez zastrzeżeń.

* * *

Oba Corsairy podleciały na wysokość sześciuset stóp od strony dziobu, okrążyły lotniskowiec, a ponieważ wstrzymano inne lądowania, bez oczekiwania wylądowały. Ledwie Santy skończył operacje i zaczął kołować, Air Boss polecił mu przez radio nie wyłączać silnika, tylko podkołować za prowadzącym i czekać. Mitchell musiał dostać takie samo polecenie, gdyż w niemym pytaniu uniósł ręce. Santy potrząsnął głową i obie maszyny podążyły wolno za prowadzącym mechanikiem na pokład startowy tuż za katapultami na śródkręciu. Natychmiast otoczył je rój różnobarwnie ubranych mechaników: purpurowi ciągnęli węże z paliwem, zieloni sprawdzali płatowiec, brązowi mocowali samoloty łańcuchami do pokładu, czerwoni podepchnęli pod skrzydła wózki z bombami i zabrali się do ich podwieszania. Równocześnie w słuchawkach Santy'ego odezwał się głos używający osobistego kryptonimu admirała.

- 310, tu Buccaneer, nie nadawaj, bo za dużo wokół elektroniki, unieś dłoń, jeśli mnie słyszysz... Doskonale. Wysyłamy was z powrotem. Cobra 404 sądzi, że we czterech zdołacie na tyle uciszyć żółtków, że helikopter da radę. Dostajesz cały zbiornik paliwa i kanistry z Rockeye. Jeśli tylko będziemy w stanie, pošlemy następne samoloty, gdyby się okazało, że we czterech nie dacie rady. Gratulacje za dotychczasową postawę. Oby tak dalej i powodzenia. Buccaneer out.

Santy rozejrzał się po pokładzie, który bardziej niż kiedykolwiek przypominał zaatakowane mrowisko, i skinął z zadowoleniem głową, wdzięczny, iż ktoś tu myśli. Rockeye albo CBU były doskonałe przeciwko „miękkim” celom jak stanowiska przeciwlotnicze. Były to kanistry zawierające ponad dwieście niewielkich bombek, które otwierały się w powietrzu, rozsypując je na sporej przestrzeni w kształcie owalu. Bombki wybuchały trafiając w cokolwiek, dając łącznie efekt podobny do ostrzału z gigantycznej dubeltówki.

* * *

Równocześnie z wyżej opisanymi wydarzeniami do biura CAG-a wmaszerował Wilson z żądaniem wyjaśnienia, dlaczego to wysyła się z powrotem parę żółtodziobów.

- A kogo byś wysłał, Jacka? - odpowiedział pytaniem na pytanie Greenwood.

- Swego zastępcę i Teda Bowlesa. Inni właśnie mają odprawę i mogą lecieć, jak tylko maszyny będą gotowe.

Odpowiedź ta zaskoczyła i zbiła z pantałyku Greenwooda. Odkąd bowiem objął on trzy miesiące temu 33 Skrzydło, nie zostali z Wilsonem przyjaciółmi od serca. Styl dowodzenia Wilsona był jak dla CAG-a zbyt autokratyczny, a młodszy stopniem dowódca zbyt oporny na jego sugestie. Nigdy też nie był w stanie go zaszufładować - jego reakcje były nie do przewidzenia, a ponieważ Greenwood nie lubił takich sytuacji, od dłuższego czasu miał szczerą ochotę coś z nią zrobić. Tym razem spodziewał się, że Wilson wysunie własną kandydaturę, co pasowałoby do poszukiwacza sławy, o co go w duchu CAG podejrzewał. To, że Wilson chciał wysłać faktycznie dobrych, według własnej oceny, pilotów brało w łeb całą teorię.

Greenwood przyjrzał się uważnie Wilsonowi, który mierząc pięć stóp i sześć cali, robił, co mógł, by górować nad siedzącym przełożonym.

- Jack, tym razem dowodzi osobiście stary, a ja całkowicie się z nim zgadzam. Twoi chłopcy jak dotąd dają sobie doskonale radę, a lepiej jest mieć na miejscu akcji kogoś, kto zdążył już poznać okolicę. Finney sądzi, że załatwi sprawę szybko, jeśli dostanie wsparcie. Jeśli to się nie uda, będziemy mieli solidną przeprawę i możemy kogoś stracić, o ile w ogóle zdołamy uratować Hursta. Od ciebie i twoich ludzi potrzebuję dobrej, a właściwie najlepszej formy i szybkości. Okay?

- Yes, sir. Po prostu uważam, że tych dwóch może sobie nie poradzić; skoro admirał uważa inaczej, nie ma sprawy. Poza tym nie podoba mi się ten

port: on nie powinien być tak silnie broniony - odparł Wilson.

Ponownie udało mu się zaskoczyć Greenwooda troską o podwładnych, toteż CAG zdecydował się na ostateczne załatwienie sprawy.

- Siadaj, Jack. Kilka spraw nie daje mi spokoju, a teraz jest dobra okazja, żeby to załatwić.

Wilson siadł, zapalił i czekał, a Greenwood oparł nogi o blat i zaczął:

- Ciekawi mnie kilka twoich posunięć wobec jednostki. Mogę ci zadać parę pytań?

- Naturalnie, sir.

- Jesteś twardy dla pilotów. Orzesz w nich, ile się da, i zawsze dajesz im odczuć, jakby nie wszystko z siebie dali. Słyszysz ze ścigania ich o oceny za lądowanie i papierkową robotę. Ogólnie masz opinię fuhrerka z obozu, a tutaj zachowujesz się tak, jakbyś starał się chronić ich przed tym, za co im płacą. Nie rozumiem tego, a chciałbym...

- Mnie nie płacą za popularność - odparł Wilson, poważnie i spokojnie patrząc przełożonemu prosto w oczy. - Mam gdzieś, czy wybiorą mnie prezydentem, czy wyrzucą za burtę, ale zależy mi, żeby jak najwięcej z nich wróciło do domów. To moje zadanie, a cały ten pieprzony kraj, przy którym pływamy, robi wszystko, żeby jak najmniej z nich wróciło. Pomaga im w tym jak może nasz zaszraný rząd, bardziej liczący się z opinią publiczną niż z życiem swoich obywateli. Żeby dobrze wykonać to zadanie, muszę ich nauczyć jak najwięcej w jak najkrótszym czasie, i to rzeczy, których nie znajdą w żadnym regulaminie czy innej oficjalnej publikacji. Navy zdecydowała, że mam być dowódcą dywizjonu, ale nic nie mówiła, jak mam wykonywać swoje obowiązki, więc robię to tak, jak uważam za najstosowniejsze. Nie chcę i nie mogę być ich kumplem czy dobrym wujkiem. Mam swoje obowiązki, za które jestem odpowiedzialny, dopóki czegoś nie spieprzę, a wtedy zacznie to być pańska odpowiedzialność. Do tej chwili będę robił, co tylko będę mógł, by zrobić z nich dobrych lotników, i to używając takich sposobów, które uważam za najlepsze. Martwię się o tych dwóch, bo

nie chcę, by zabiły ich zwyczaje US Navy - to, że znaleźli się w sytuacji, która ich przerasta, nie musi oznaczać, że mają tam wrócić, a może oznaczać ich śmierć. Tym razem warunki są przeciwko mnie, toteż nie będę się kłócił. Ci dwaj są dobrzy, mam tylko nadzieję, że będą mieli wystarczające szczęście.

Greenwood skinął głową - Wilson miał absolutną rację i CAG przyznawał, że jego jednostka jest jedną z najlepszych, jakie w życiu widział. Miał też rację, że sposoby jego dowodzenia nie powinny być niczyją sprawą.

- Wyjaśniłeś to pilotom? - spytał Greenwood. - Może łatwiej by im było się dostosować, gdyby znali prawdę.

- Dowiadują się, gdy indywidualnie przychodzą na pogawędkę, ale dopiero wtedy. To zresztą kolejna lekcja. Jak dotąd skorzystał z niej tylko Santy. Jeśli będzie nad sobą panował, to będzie z niego najlepszy młodszy oficer w jednostce. No, ale jest przecież synem Dave'a Santy'ego.

Greenwood dopiero w tym momencie skojarzył zbieżność nazwisk. Starego Santy'ego znał tylko ze słyszenia, ale za to dość dobrze.

- Znałeś Dave'a, Jack? - spytał. Wilson dumnie się wyprostował.

- Pewnie, że znałem. Był moim pierwszym dowódcą i uczciwie przyznaję, że nauczył mnie większości tego, co wiem o lataniu i dowodzeniu. Był najlepszy - po czym zasalutował i wyszedł.

* * *

Mitchell dołączył, zanim Santy wspiął się na pięć tysięcy stóp. Santy był zadowolony, że leciał - cała ta nerwowa krzątanina na pokładzie działała mu na nerwy, a poza tym ta walka była w pewien sposób jego prywatną walką: zaczął ją i chciał doprowadzić do końca. Dał znak Mitchellowi, by zmienił częstotliwość na ratunkową, i zameldował:

- Cobra 404, tu Condor 310. Lecimy z powrotem z pełnym ładunkiem CBU i paliwem na dwie godziny.

- Jasne, Condor - rozległ się głos Finneya. - Dołączcie do formacji, jak

tylko się zjawisz.

* * *

Finney i Robinson latali po kręgu tak samo jak poprzednio Santy i Snake czekając na wsparcie. Nie mieli nic do roboty, gdyż Wietnamczycy nawet nie próbowali wysunąć nosa nad wodę po pierwszej próbie z łodzią. Musieli najwidoczniej dojść do wniosku, że wystarczy poczekać do zmroku, by pojmać rozbitka bez narażania się. Była to słuszna racja, a do tego mogli jeszcze w nagrodę zestrzelić kilka amerykańskich maszyn. Ponieważ koszt wyszkolenia pilota wynosił ponad milion dolarów, nie licząc wartości samego samolotu, zapowiadał się drogi dzień dla Amerykanów. Wietnamczycy zdawali sobie sprawę z faktu, że sami zapłacą za to ciężką daninę krwi, ale artylerzystów łatwo się szkoli, a o ochotników doprowadzanych do jednostek pod bronią było łatwiej niż o wyżywienie dla nich, a broń, choć droższa (gdyż trzeba było za nią zapłacić), była łatwo dostępna, jak nie od Rosjan to od Chińczyków. Porty Wietnamu Północnego pełne były statków z państw socjalistycznych, których głównym ładunkiem była broń i amunicja.

Gdy oba Corsairy dołączyły do kręgu, Finney wywołał helikopter.

- Angel 801, tu Condor 404, gdy będziesz na pozycji, zaczniemy likwidować artylerię. Czekaj na mój sygnał i zacznij podejście. Słyszysz mnie Starfighter?

- Słyszę. Mam nadzieję, że się uda, bo tu strasznie mokro.

- Condor 404, tu Angel 801, jesteśmy na pozycji. Angel 802 będzie odciągał ich uwagę nadlatując ze wschodu. Podlecimy wzdłuż brzegu, nisko. Starfighter nie opuszczaj tratwy, dopóki ci nie powiemy.

- Jasne, Angel 801 - odparł Hurst.

- Dobra - podsumował Finney. - Tu 404, zaczynamy zgodnie z planem.

Cobra 404 zanurkowała, kierując się ku stanowiskom artylerii, która ostrzelała wcześniej Santy'ego. Gdy minął osiem tysięcy stóp, niebo wokół

rozkwitło dymkami eksplodujących pocisków, co nie miało żadnego wpływu na jego poczynania. Zwolnił bomby i dopiero wtedy nabrał wysokości. Setki małych wybuchów pokryły dżunglę i zamaskowane stanowiska dział, zabijając artylerzystów, niszcząc działa i powodując wybuchy amunicji leżącej w pobliżu armat. W ślad za Finneyem ruszyli pozostali, atakując pod różnymi kątami i z różnych kierunków, by maksymalnie utrudnić życie obsłudze jasno strzelających dział. Samoloty zrzucały po dwie bomby w jednym nalocie i stopniowo dało się zauważyć, że ogień przeciwlotniczy słabnie. Część stanowisk była zniszczona, przy innych wybiło obsługę, a jeszcze inne wyczerpały zapasy amunicji składowane przy działach i trzeba było ją donosić z bunkrów będących co prawda w pobliżu, ale nie tuż obok.

- Angel 801, tu Cobra 404, ogień osłabł, możesz zaczynać - odezwał się Finney.

- Roger, Cobra 404.

Znad wody nadleciał Angel 802, kierując się na wejście do portu i lecąc na tyle wysoko, by artylerzyści mogli go bez większego trudu dostrzec. Z lewej, nisko nad wodą i wykorzystując osłonę, jaką dawał brzeg, zbliżał się Angel 801. Corsairy bez przerwy bombardowały stanowiska obrony przeciwlotniczej, ale dla Boyle'a ogień artylerii przeciwlotniczej wydawał się i tak zbyt gęsty. Gdy Angel 801 zameldował, że pozostała mu minuta, by znaleźć się nad Hurstem, jeden z Corsairów zniknął w obłoku czarnego dymu powstałym w wyniku eksplozji pocisku dużego kalibru. Wyleciał z niego nadal w locie nurkowym, z którego wyszedł z dość dużym trudem, ciągnąc za sobą smugę białego dymu. Po paru sekundach skręcił nad morze.

- Tu Cobra 409 - rozległ się w słuchawkach głos Robinsona. - Dostałem w kadłub i kieruję się nad wodę. Będę się kręcił za pozycją drugiego helikoptera.

- Tu Angel 802 - odezwał się Watkins. - Mamy zamiar na ciebie, Cobra 409.

Angel 801 nadleciał nad południowy falochron i zwiększył wysokość

przelatując nad nim, dzięki czemu Lenehar i Martinez mieli okazję przyjrzeć się przebiegowi walki. Z mniej więcej środka portu wystrzelił pionowo pojedynczy pocisk smugowy - leżący na tratwie Hurst widząc helikopter dawał znać, gdzie jest. Maszyna lekko skręciła i skierowała się prosto nad niego. Ball i Peterson uruchomili wyciągarkę, by nie tracić czasu, gdy znajdą się na miejscu. Wyglądało na to, że plan się uda: wszyscy na ziemi albo gapili się na drugi helikopter, albo strzelali do atakujących A-7.

* * *

Wszyscy poza jednym sierżantem i dwoma szeregowcami, czyli obsługą najcięższego karabinu maszynowego kaliber 12,7 milimetra ukrytego przy brzegu o około jednej czwartej mili od Hursta. Sierżant otrzymał wyraźne rozkazy strzelać wyłącznie do helikoptera, który przyleci po amerykańskiego lotnika i ignorować wszystko inne. To ostatnie przyszło mu z łatwością, gdy zobaczył, co dzieje się wokół stanowisk dział strzelających do amerykańskich samolotów. Wokół nich panowała cisza i spokój, co nie zmieniało faktu, iż obaj szeregowi zesrali się w portki i usiłowali prysnąć. Zapobiegł temu pistolet sierżanta i jego energiczne kopniaki, w wyniku których miał oba buty w gównach podkomendnych, co wcale nie poprawiało mu humoru.

Nagłe pojawienie się z boku drugiego helikoptera było dlań całkowitym zaskoczeniem, jako że przycelowali już do tego nadlatującego znad otwartego morza, który był jednakże jeszcze poza zasięgiem najcięższego karabinu maszynowego. Sierżant błyskawicznie obrócił broń ku nowemu przeciwnikowi, wycelował w oszklony przód kabiny i czekał, aż helikopter zawiśnie nad rozbitkiem. Gdy maszyna uniosła nos i zaczęła wytracać szybkość, nacisnął spust patrząc uważnie, gdzie trafią smugowe pociski, by w razie konieczności przesunąć ogień.

* * *

Lenehar i Martinez zorientowali się, że są w kłopotach, gdy między helikopterami a Hurstem wyrosła seria niewysokich gejzerków. Byli w najniekorzystniejszej z możliwych sytuacji: mieli niewielką szybkość i jeszcze mniejszą wysokość, w dodatku zanim zdążyli zrobić cokolwiek, strzelec wziął poprawkę i kolejna seria przemaszerowała przez kadłub helikoptera od nosa do ogona.

Kilka pocisków trafiło zajmującego lewy fotel Lenehara w brzuch i głowę zabijając go na miejscu. Martinez oberwał tuż nad lewym kolaniem, ale jakimś cudem nie stracił panowania nad maszyną. Skierował nos helikoptera w dół i ściągnął drążek schodząc tak nisko nad wodę, jak tylko mógł, i ile mocy w silnikach pognął nad morze ścigany nie trafiającymi już na szczęście seriami. Jego wiązanki skutecznie zagłuszały w intercomie jęki rannych członków załogi.

* * *

Santy właśnie skończył kolejny nalot, gdy zobaczył serię smugowych pocisków, łączącą zadrzewiony brzeg z helikopterem. Błyskawicznie położył maszynę w prawy skręt i nadlatując nad stanowisko zamaskowanego strzelca zwolnił kanister CBU, po czym gwałtownie wyprowadził maszynę już nad portem.

* * *

Sierżant i jego podwładni ogłuszeni hukiem własnego najcięższego karabinu maszynowego nawet nie usłyszeli nadlatującego Corsaira. Ponieważ kanister został zrzucony z mniejszej niż zwykle wysokości, jego zawartość spadła bardziej skondensowana. Na obsługę i stanowisko karabinu spadło około pół setki bombek. Tak broń, jak i ludzie zniknęli w serii wybuchów. Gdy

kurz opadł, trzeba by doskonałego eksperta policyjnego, by zidentyfikował, co znajdowało się w epicentrum eksplozji.

* * *

Ledwie przestano do nich strzelać, Martinez wyłączył silnik numer jeden i odbezpieczył gaśnicę umieszczoną w jego przedziale. Przestrzelone przewody paliwowe sikały paliwem do wnętrza przedziału silnikowego i to, że jeszcze nie miał nad głową pożaru, było czystym cudem. Gdy nadał meldunek o sytuacji, Angel 802 natychmiast pospieszył mu na pomoc. Patterson zjawił się w kabinie z informacją, że Bell nie żyje. Opatrzył jak mógł nogę Martineza i wyciągnął z fotela ciało Lenehara, po czym siadł w nim i, na ile umiał, pomagał Martinezowi prowadzić helikopter w stronę lotniskowca. Martinez połączył się z Red Crown, złożył meldunek o stratach i zaproponował, by przysłali kolejny helikopter, gdyż teraz Angel 802 stał się główną maszyną ratunkową. Następnie połączył się z Finneyem:

- Cobra, tu Angel 801. Wyciągnijcie tego faceta. Szlag mnie trafi, jak to wszystko pójdzie na marne!

Odpowiedziały mu dwa trzaśnięcia w słuchawkach.

Rozdział 9

26 sierpnia 1972

Podoficer dyżurny w Red Crown stwierdził ze smutkiem, iż jego przeczucia się sprawdziły - ta akcja ratunkowa, trwająca już dwie godziny, zamieniała się w bagno. Podobnie jak dyżurny oficer sprawdził meldunki wywiadu i nie znalazł śladu powodu, dla którego ten leżący na kompletnym zadupiu port rybacki był tak silnie broniony. Tak naprawdę to nie było jego zmartwienie tylko tych wyżej, ale odpowiedź poprawiłaby mu samopoczucie. Westchnął i zabrał się do zorganizowania tankowca i eskorty dla uszkodzonego A-7.

* * *

Lecący o pięćdziesiąt mil na południowy zachód od Red Crown Robinson zorientował się, że traci paliwo w zatrważającym tempie: nie wystarczy mu go ani do lotniskowca, ani do Da Nang będącego podstawowym lotniskiem zapasowym dla maszyn operujących z lotniskowców.

Maszyna dostała w tylną część kadłuba, a tam właśnie było najwięcej paliwa. Piloci zawsze w pierwszej kolejności wypalają znajdujące się w zbiornikach na skrzydłach, gdyż mają one większą powierzchnię, a więc łatwiej je trafić. Mając jako osłonę Cobrę 404 leciał na wschód tak szybko, jak tylko mógł, i choć nie był w stanie kontrolować szybkości, z jaką tracił paliwo, mógł kontrolować szybkość, z jaką je zużywał. Najważniejszym było to, czy zdąży do przerobionego na tankowiec A-6, który wystartował z

„Concorda”.

Gdy go w końcu dostrzegł, według jego obliczeń zostało mu paliwa na jakieś dwanaście minut. Teraz wystarczyło dobrze się podczepić do węża, a paliwo z A-6 zapewni mu możliwość dotarcia do okrętu. Tankowiec odłączy się, gdy będą widzieli lotniskowiec, a na lądowanie wystarczy mu tego, co w ostatnich sekundach przepompuje z A-6. Jedynym minusem tego rozwiązania było to, że tankowiec byłby niedostępny dla jakiegokolwiek innego samolotu, który by go potrzebował.

* * *

Z odległości stu stóp uszkodzenia, jakie odniósł Angel 801, były ledwie zauważalne - ot kilka przestrzelin w kadłubie. Obie maszyny leciały w odległości właśnie stu stóp, czekając, aż dostaną dokładną pozycję i czas przybycia eskorty.

Boyle bał się tak, jak nigdy dotąd. Za każdym razem gdy przekraczali brzeg, bał się, że tym razem było to znacznie poważniejsze uczucie, i to uzasadnione: widział natężenie ognia skierowanego przeciwko Corsairom i miał czas pomyśleć, co też miłego może ich spotkać. Dwóch ludzi, których znał i którzy kilka minut temu dobrze się czuli, było martwych, i to od jednej serii głupiego karabinu maszynowego.

Rozmyślenia przerwał mu głos w słuchawkach:

- Angel 801, tu Dipper 706, widzimy was. Dołączam z lewej. Angel 802, możesz wracać.

Ostona nie była z ich jednostki, toteż jako nie przeszkolona i nie wyekwipowana nie mogła zająć się akcją ratunkową. Był to jeden z dyżurnych helikopterów lotniskowca przewożący pasażerów i ładunki w tę i z powrotem, w miarę potrzeb. Robota potwornie nudna, ale niezbędna.

Słyszając to Watkins bez słowa zawrócił i zwiększył szybkość. Lenehan był jego pierwszym dowódcą, gdy przybył do Wietnamu, trudno się więc

dziwić jego małomówności. Odezwał się dopiero, gdy dostrzegli dymy i punkciki samolotów kręcących się nad nimi.

- Tim, jesteśmy następni, ale nie ruszymy, dopóki nie załatwią tych działek. Nadlecimy tak jak teraz, by widzieć okolicę portu. Polecimy nisko, toteż będą musieli się dobrze starać, by nas trafić; zaskoczenie szlag trafił, bo ten atut wykorzystali poprzednicy. Jak ci się to podoba? - Gdy Boyle skinął głową, poinformował resztę załogi: - Słuchajcie, chłopaki, będziemy podchodzili przodem, więc wasze karabiny maszynowe w drzwiach na nic się nie przydadzą, odsuńcie się od drzwi i wypuśćcie ze czterdzieści stóp liny. Wyrzucimy mu ją, a jak się przypnie, odholujemy parę mil i wciągniemy go dopiero poza zasięgiem ognia. Nikt nie będzie skakał, chyba że Hurst tak zmarznie, że nie będzie w stanie sam się przypiąć. Kładźcie się, żeby jak najmniej narażać się na kule. Są pytania?

- Nie, sir - odparł Strand. - Jesteśmy gotowi. A wy uważajcie na siebie: żadnych pokazów, zgoda?

Doskonale rozładowało to napięcie, tym bardziej że jedną z zasad Watkina było: „Jedyną widowiskową rzeczą, jaką można zrobić z Sea Kingiem, jest kraksa”.

- Nie bój się, Strand. Będę uważał - zapewnił Watkins.

* * *

Welch spojrzął na pokład i stwierdził z zadowoleniem, że jak dotąd, pomimo dwupółgodzinnej akcji tankowanie i ładowanie bomb nadal przebiega sprawnie. Ledwie maszyna była uzupełniona, startowała, czekała na skrzydłowego i ruszała w stronę reszty czekającej opodal wybrzeża. Nawet lądowanie obu Cobr nie zakłóciło akcji.

Robinson odłączył się od tankowca o dwie mile od okrętu i wylądował perfekcyjnie. Zanim jego samolot znieruchomiał, otoczyło go ponad dwudziestu mechaników, podczepiło do ciągnika, który odciągnął go na bok, i

przywróciło pokład do stanu idealnego, czyli gotowego na przyjęcie kolejnej maszyny. I to wszystko w mniej niż dziewięćdziesiąt sekund. Obu pilotom polecono zgłosić się na mostku, by zdali relację z przebiegu akcji ratunkowej.

Ledwie weszli, Welch podszedł do nich i wyjaśnił:

- Nie cierpię CIC, mam wrażenie, jakbym brał udział w manewrach, nie w wojnie. Tu mogę się przekonać, że to nie ćwiczenia. Poza tym pilot musi widzieć niebo, żeby logicznie myśleć. Dobra, opowiedzcie mi, co się stało.

Zaczął Robinson, skończył Finney, nie próbując się wybielać:

- Sądziłem, że przydusiliśmy ich wystarczająco, więc dałem znać helikopterowi. Nie widziałem tego, jak i skąd dostał. Gdybym miał to zrobić jeszcze raz w tych warunkach, zrobiłbym to samo. Teraz myślę, że trzeba ich po prostu dokładnie rozwalić, zanim spróbujemy jeszcze raz.

- Skipper ma rację, sir - dodał Robinson. - Uciszyliśmy ich solidnie, a ja też nie widziałem tego działka, mimo że zrzuciłem nie dalej niż dwieście jardów od nich. Oni po prostu siedzieli cicho i czekali na helikopter.

- Dobra. Przygotujcie się do powrotu. Robinson, znajdź inną maszynę. Zaczynamy ich obrabiać: jak ktoś zrzuci bomby, pełen ciąg do domu po nowy ładunek. Żadnego czekania na resztę jednostki, zabawy w szyki i tym podobne. Start, zrzut i powrót. Jasne? No, to idźcie, chłopcy - zdecydował Welch.

Obaj piloci spojrzeli na siebie z szerokimi uśmiechami: tak to właśnie powinno wyglądać. Jedną decyzją admirał przestał zwracać uwagę na głupie formalności i jeszcze głupsze zakazy polityczne. Chociaż okolica nie była dotąd na liście celów aprobowanych przez Waszyngton, ale właśnie się nią stała. To, że Welch gotów był zaryzykować karierę dla jednego swojego podwładnego, rozniosło się po okręcie lotem błyskawicy, a po reszcie floty piorunem. Nic bardziej nie mogło pobudzić lojalności i wysiłku marynarzy i lotników.

Po latach dzień ten stał się znany jako: Ten, w Którym Pentagon Stracił Kontrolę Nad Wojną, i stał się legendą. Wielu wówczas nieobecnych

twierdziło, iż wtedy walczyli, a jeszcze więcej żałowało, że nie dane im było wziąć w tym udziału.

Rozdział 10

26 sierpnia 1972

- Starfighter, tu Condor 310, cały jesteś? - Santy wywołał Hursta, ledwie się uspokoiło, ponieważ znów był dowódcą akcji.

- Cały i samotny jak cholera. Odłamki przestały lecieć z nieba, więc wróciłem na tratwę. Jak tak dalej pójdzie, to za długo nie popływa: jest dziurawa jak ser szwajcarski. Condor, robi się późnawo, macie jakieś nowe pomysły tam w górze?

Santy spojrział na zegarek - dochodziła czwarta trzydzieści.

- Czekamy na wsparcie. Powinni tu być lada chwila. Helikopter zdołał wylądować, drugi już tu jest. Bądź spokojny, wyciągniemy cię stąd.

- Condor, tu Angel 802 - włączył się Watkins. - Mamy paliwa na dwie godziny, ale lepiej byłoby mieć pełen bak. Jest chwila przerwy, to może byśmy zatankowali na krążowniku. Potrwałoby to góra dwadzieścia minut.

Santy zastanowił się: reszta maszyn z Concorda zacznie przybywać za jakiś kwadrans, a bombardowanie też swoje potrwa. Lepiej, żeby Sea King miał pełen zbiornik, niż ryzykować, że skończy mu się paliwo, akurat gdy nadarzy się okazja do akcji.

- Zgoda 802, lećcie po zupę i nasłuchujcie na tej częstotliwości, jakby co - zdecydował.

Watkins potwierdził i skręcił na północny wschód, gdzie o pięćdziesiąt mil od brzegu znajdował się „USS Galveston”. Ponieważ krążownik był odpowiednio wyposażony w paliwo, można było je uzupełniać lądując i nie wyłączając wirnika, co trwało krócej i było prostsze niż podejmowanie węża

ciągnącego się za rufą okrętu i tankowanie w locie, co było drugą ewentualnością, gdyby odpowiedniej aparatury nie było na pokładzie.

* * *

Przyglądając się portowi i okolicy, Santy zdał sobie sprawę ze zmian, jakie tu zaszły w ciągu ostatnich kilku godzin. Gdy pierwszy raz tędy przelatywał, wybrzeże przypominało rajski zakątek z kiczowatego filmu. Teraz wszędzie pełno było kraterów po bombach i potrzaskanych drzew, pomiędzy którymi unosiły się smugi dymu z ognisk wznieconych przez bombardowanie. Przyszłość rysowała się dla krajobrazu jeszcze gorzej - gdy dotrze tu reszta maszyn z „Concorda”, będzie on przypominał przedsiemek piekła, a potem pejzaż księżycowy. Z rozmyślań nad urokami przyrody wyrwał go niespodziewany krzyk Hursta w słuchawkach:

- Condor! Condor! Te skurwysyny strzelają do mnie z plaży! Dopiero zaczęli, więc jeszcze jestem cały!

- Spokojnie, Starfighter! Włącz do wody i poczekaj jeszcze parę minut. - Santy sam był zaskoczony, jak spokojnie brzmiały i Hursta, i jego słowa.

Gdyby sytuacja miała się odwrotnie, nie byłby pewien, czy zdołałby zachować spokój, zwłaszcza w roli tarczy strzeleckiej. Miał ochotę zrzucić parę bomb, ale wiedział, że poza podniesieniem morale Hursta niewiele by osiągnął - zdecydowanie lepiej było poczekać na resztę i na swoją kolej.

* * *

Boyle zameldował się jako piąta maszyna - przed nim zjawily się cztery Intrudery mające po dwadzieścia cztery bomby każdy. Santy z wielką ulgą przekazał dowodzenie dowódcy nowo przybyłych. Intruder A-7 był maszyną dwuosobową, a załoga siedziała obok siebie, nie jeden za drugim, co znacznie ułatwiało takie operacje jak ta: pilot zajmował się lataniem, a nawigator mógł bez reszty poświęcić się problemom technicznym. W

jednoosobowym myśliwcu trzeba było stale dzielić uwagę między pilotaż i dowodzenie.

Dowódcą A-6 był komandor porucznik Tom Bennett o kryptonimie Gypsy 506 i trzech turach bojowych na koncie. Miał na ukończeniu czwartą i reputację doskonałego pilota i dowódcy, którego młodzi podziwiają, a starsi stopniem się obawiają. Ci ostatni też robili, co mogli, by nie awansował, nie wiedząc, czy podziela ich autokratyczne podejście do zawodu. Bennettowi to bynajmniej nie przeszkadzało: chciał być najlepszym pilotem Intrudera i tak dobrym dowódcą, jak potrafił. Osiągnął zresztą oba cele i spoczął na laurach, z których przeniósł się po latach z satysfakcją na emeryturę.

Przyglądając się okolicy, zauważył coś, co przeoczyli poprzednicy - do portu wiodły dwie drogi prowadzące przez wioski leżące o jakieś trzy mile na północ i południe, co w płaskiej okolicy nie było aż takie dziwne. Leżały zbyt daleko od wody, by mogły być rybackie, więc rolnictwo powinno stanowić podstawę bytu mieszkańców, a tymczasem nie było śladu pól uprawnych.

- Mart, przyjrzyj się tym wioskom i powiedz mi, czy wszystko ci tu pasuje - polecił nawigatorowi.

- Wszystko pasuje, a bo co?

- Coś mi śmierdzi. Są jakieś takie ładne, pól wokół ani śladu, za to drogi ciut za szerokie.

- Może i racja... Drogi dla ciężarówek, port przeładunkowy, a wioski wyrosły przy drodze... nie, nigdzie nie ma parkingów ani nabrzeży z możliwością większego przeładunku... trzeba będzie pogadać o tym z Inteligentem, jak wrócimy.

Bennet nie miał nic przeciwko poinformowaniu o wszystkim Wywiadu, ale po swoim - postanowił przelecieć nad nimi po bombardowaniu i obejrzeć z bliska. Teoretycznie obowiązywał zakaz atakowania takich celów, chyba że strzelano spomiędzy chałup albo miało to zapobiec dostaniu się do niewoli zestrzelonego lotnika. Ale Bennett tak jak Watkins wyznawał zasadę, iż łatwiej jest dostać przebaczenie niż pozwolenie.

Uporawszy się z tym, zajął się dowodzeniem. Miał do dyspozycji parę A-7 z jedną trzecią oryginalnego zapasu bomb, które wkrótce wrócą na okręt po więcej, a w drodze były cztery Intrudery i dziewięć Corsairów oraz co najmniej cztery Phantomy. Można było zaczynać.

- Condor 310, tu Gypsy 506. Przeleć nad obszarem, który uważasz za najgroźniejszy, i zwał wszystko. W drodze jest tylu ochotników, że może się nam zrobić ciasno. Wróc po nowy ładunek i tak w kółko.

- Jasne, Gypsy 506. Daj nam minutkę i zaczynamy.

- Okay. Angel 802, tu Gypsy 506. Jak będziemy gotowi, damy ci znać.

- Rozumiem, Gypsy 506. Poczekamy w pobliżu.

* * *

- Jeden nalot, Snake - przypomniał Santy. - Leć na wschód.

- Jasne.

Santy wycelował w zbiorowisko chat przy brzegu i jak na manewrach zrzucił w nie resztę CBU. Mitchell szedł jego śladem równo jak po sznurku. Ostrzelani zostali dopiero przy wychodzeniu z lotu bombowego ostrym czterogeowym skrętem, ale żaden nie oberwał. Obie maszyny położyły się na kurs prowadzący nad „Concord”, przelatując nad orbitującym w pobliżu brzegu helikopterem. Z tyłu zaś maszyny Bennetta zabrały się za stanowiska przeciwlotnicze, które ostrzelały Intrudery. Z początku ogień był równie intensywny, jak w chwili pojawienia się nad portem amerykańskich samolotów - artylerzyści wykorzystali przerwę w bombardowaniu na uzupełnienie amunicji i załóg oraz do usunięcia trupów i łusek z bezpośredniego sąsiedztwa armat. Sprawdzono broń i załogi, naprawiono co się dało, skompletowano załogi do sprawnych dział, a reszcie wydano Kałasznikowy i polecono strzelać do wszystkiego, co lata i nie jest kaczką. Kilku piechurów z obstawy dział zaczęło skradać się wzdłuż falochronu, by ostrzelać Hursta, któremu tylko głowa wystawała nad wodę, a i tak

zasłonięta tratwą. Przeszali mieć ochotę wziąć go żywcem, ale nie mieli zamiaru pozwolić mu uciec. Rozwiązanie było proste: jak się wystrzeli wystarczająco wiele pocisków do jednego celu, to go się w końcu trafi.

* * *

Hurst obserwował kolejne naloty, w wyniku których cały brzeg pokrył się dymem, z dość nietypowego punktu obserwacyjnego: jego oczy były sześć cali nad wodą. Z tego też miejsca ogień przeciwlotniczy wcale nie słabł, za to z góry leciała taka masa odłamków, że żałował, iż nie jest żabą czy delfinem. Dopiero więc po dłuższej chwili zauważył różnicę rozbryzgów i doszedł do mało optymistycznego wniosku, że ktoś do niego strzela z automatu, a co gorzej, ten ktoś ma kumpli.

- Gypsy 506, tu Starfighter - zameldował przez radio - strzelają do mnie z automatów, ale pojęcia nie mam skąd. Tak sobie pomyślałem, że chciałbyś może o tym wiedzieć.

- Zrozumiałem, Starfighter, jak na razie też go nie widzę, ale poszukamy.

- Gypsy 506, tu Gypsy 500, dołączam z zachodu z czterema Intruderami. Meldunek przyszedł idealnie o czasie - Bennett był prawie bez bomb.

Zostało mu na jeden atak, a więc był najwyższy czas, by przyjrzał się wioskom.

- Jasne, Gypsy 500. Schodzimy z celu po tym przelocie. Ogień nadal silny, więc zacznijcie, jak tylko odlecimy. Rozbitek jest pod ostrzałem broni ręcznej, nie wiadomo skąd. Spróbujcie znaleźć strzelców.

- Okay, 506. Spodziewajcie się krótkiego postoju na pokładzie.

- Jasne - odparł Bennett zrzucając ładunek na coś, co wyglądało jak działko pięćdziesiąt siedem milimetrów, ale tak naprawdę to koncentrując uwagę na wiosce leżącej na północ za działobitnią.

Celowo wyszedł nisko z nurkowania i kręcąc maszyną dla lepszej widoczności pomknął na zachód.

- Mart, obejrzyj wioskę. Coś mi tu bardzo śmierdzi, może poczujesz co.
- Spróbuję.

Bennett podświadomie oczekiwał hordy tubylców, która na ich widok wyskoczy z krzaków i zacznie strzelać z czego kto ma w garści, ale zawiódł się - wioska była jak wymarła. Intruder przeleciał nad nią nisko i ledwie ją minął, położył się w ciasny skręt, po czym pełnym ciągiem pognął nad wodą.

- I co? - spytał lakonicznie Mart, widząc zamyśloną minę pilota.

- Tam nic nie było. Nikogo zresztą też, a wszystkie chaty wyglądały jak nowe.

- Może siedzą w bunkrach. Cholera nic. Ja nic nienormalnego nie zauważyłem.

- Mogli siedzieć w bunkrach, ale świń ze sobą nie wzięli, a nie było po nich śladu. Zagrody pozarastane zielskiem... żadnych rowerów, szmat na sznurach... i nie mów mi, że noszą wodę dwie mile z rzeki, a poza tym nie ma wokół żadnych ścieżek, tylko ta droga... Myślę, że to atrapa. Tam jest coś, co chcą za wszelką cenę ukryć! Teraz nic na to nie poradzimy, ale następnym razem...

* * *

Boyle z zaciekawieniem obserwował atak drugiej grupy Intruderów. Była to dlań nowość, jako że jeśli dotąd pojawiał się nad lądem, to zawsze w odludnej okolicy i błyskawicznie - odlot, zabranie pilota i gaz do domu. Jeśli nie zdążyli i Wietnamczycy byli szybsi, to po prostu wracali bez niego. Sądząc z meldunków radiowych, ogień stawał się coraz mniej celny i zaczynał słabnąć - najwyraźniej artylerzyści zdrowo oberwali i działa obsługiwały mniej wprawne załogi. Co i tak nie zmieniało faktu, że jeśli nie uda im się uratować Hursta, to zwycięzcami będą Wietnamczycy.

- Angel 802, tu Gypsy 500. Za chwilę będą tu Corsairy. Ogień słabnie i wkrótce powinniście wejść. Starfighter, słyszysz?

Dwa potwierdzenia - od Hursta i z helikoptera zabrzmiały jak jedno i w słuchawkach zapanowała cisza. W ciągu kolejnych sześciu minut Intrudery rzuciły ostatnie bomby i odleciały, za to świeżo przybyłe Corsairy rozpoczęły bombardowanie, nie dając obrońcom chwili przerwy. Nikt też nie zauważył kilku Wietnamczyków, którzy dopęłzli prawie do połowy falochronu.

- Angel, tu Cobra 412, zaczynaj - w końcu padło upragnione hasło. Watkins zszedł tuż nad wodę celując dziobem w miejsce, z którego przy poprzedniej próbie wystrzelono pojedynczy smugowy. Lecąc pięć stóp nad powierzchnią, praktycznie do każdego manewru musiałby nabrać wysokości, ale za to dla kogoś z brzegu jego pojawienie się było całkowitym zaskoczeniem. Tak też rzecz się miała z pełznącymi po falochronie - zauważyli Sea Kinga, gdy był o mniej niż sto jardów od Hursta, i chcąc mieć lepszą okazję do trafienia, zerwali się na równe nogi i otworzyli ogień z automatów.

Rozdział 11

26 sierpnia 1972

Boyle i Watkins skorzystali na pechu poprzedników - zdawali sobie sprawę, że nie ma fizycznej możliwości dotarcia do Hursta niezauważenie, toteż spodziewali się ostrzału. Dlatego podchodzili tak, by widzieć praktycznie cały port i mieć dzięki temu choć sekundę na ostrzeżenie o kłopotach. Taka sekunda powinna im wystarczyć.

Pilot lecący tak nisko i tak szybko nie zajmuje się niczym poza prowadzeniem maszyny, jako że przy szybkości stu osiemdziesięciu mil na godzinę zetknięcie się z wodą daje te same efekty, co zderzenie z betonem. Jednocześnie jest to praktycznie jedyna obecnie sytuacja, w której odczucia walczących przypominają te, jakie przeżywali średniowieczni rycerze szarżujący na wroga. Zdolność reakcji i spostrzegawczość są podwyższone do niewiarygodnych wprost granic, a widzi się wszystko z wyrazistością doskonałego zdjęcia. Jest to niesamowite przeżycie, które z prawdziwą przyjemnością wspomina się do końca życia.

Wietnamczycy na falochronie popełnili błąd, chcąc jak najszybciej dostać helikopter, i zaczęli strzelać zbyt wcześnie. Nawet gdyby otworzyli ogień do bliżej nich znajdującej się i nieruchomej maszyny w trakcie ratowania Hursta, wynik byłby niepewny, gdyż AK-47 nie słynie z celności na większą odległość, a tu jeszcze nie było ich wiele, i to w rękach nie najlepszych żołnierzy, jakich miało do dyspozycji Hanoi. Kule głównie chybiały, wznosząc wokół Sea Kinga gejzerki wody, ale jakieś dwa tuziny trafiły w dużą jakby nie było maszynę. Nie przysporzyły większych strat,

natomiast naocznie wszystkich przekonali, że okolice portu należy gruntowniej „zmiękczyć”.

Najbardziej spektakularna zmieniła boczne okienko od strony Boyle'a w deszcz pleksiglasu, który osypał obu pilotów, inna strąciła zewnętrzny termometr, a kilka następnych przeorało burzę, z czego ostatnia skasowała notes przypięty do kolana Boyle'a.

- Jasna kurwa! - wrzasnął Watkins nabierając wysokości i zawracając nad morze.

Błyskawiczne sprawdzenie przez intercom, ledwie znaleźli się w bezpiecznym rejonie, wykazało, że załoga jest cała, choć nieco wzburzona, a Boyle w dodatku wściekły.

- Te gnojki chciały nas zabić! - stwierdził zdziwiony, oglądając resztki postrzępionego kulami notesu.

- Cobra 412, tu Angel 802, dostali nas z Kałasznikowów - zameldował Watkins przez radio. - Jesteśmy cali, ale jak długo nie skończycie z tą pieprzoną wolnoamerykanką, nie będziemy robili za kaczkę. Aha, pojęcia nie mam, skąd te skurwiele strzelali.

- Jasne, Angel. Ja też nie mam pojęcia, więc zabieramy się za całą okolicę. Leci więcej maszyn, pokręćcie się i poczekajcie.

* * *

Hurst miał doskonałą pozycję obserwacyjną, jako że był między falochronem a helikopterem i większość pocisków przeleciała mu nad głową. Najpierw się przestraszył, widząc odlatującą maszynę, potem wściekł, a potem zaczął myśleć.

- Cobra, tu Starfighter. Te gnojki, które strzelały do helikoptera, siedzą po przeciwległej ode mnie stronie północnego falochronu. Jest ich co najmniej czterech - oznajmił.

- Rozumiem, Starfighter. Skończyły się nam CBU, ale lecą następni ze

świeżym zapasem. Zaraz się nimi zajmiemy. Słyszałeś, Angel?

- Tu Angel, słyszałem i czekam.

* * *

Admirał Welch obserwował start pary A-6 z dziobowych katapult. Obie maszyny załadowano bombami Mk82, tak zwanymi „żelaznymi”, gdyż podręczny zapas CBU skończył się pięć minut wcześniej, gdy przygotowywano do startu Corsairy Santy’ego i Mitchella. Dyżurny zbrojmistrz zdecydował, że lepiej wysłać maszyny z tym, co miał pod ręką, niż czekać na dostawę z magazynów pod linią wodną, i było to całkiem rozsądnym pomysłem. Mk82 jako bomby klasyczne, czyli o całym korpusie, wybijały nader malownicze dziury w ziemi i rozbijały dokładnie to, w co na tej ziemi trafiły.

Za Welchem w rogu pomieszczenia stał bosmanmat sztabowy Rick Hayes, gryząc imponującego węża. Dzierżył w garści plik telegramów z Dowództwa Floty w Pearl Harbour, których liczba gwałtownie wzrastała w miarę upływu czasu, a sens przełożony z oficjalnego na normalny język brzmiał mniej więcej następująco: „Co wy tam, do kurwy nędzy, wyprawiacie?” Ostatnie podpisano już osobiście, toteż Hayes miał niejakie wątpliwości, czy może nadal udzielać głupich odpowiedzi tak jak dotąd, gdy podpisani byli starsi stopniem, ale jeszcze nie ci najważniejsi. Hayes doszedł bowiem do słusznego wniosku, że Welch jest wystarczająco zajęty ratowaniem własnych ludzi, by mu zawracać dupę papierkami, a udzielając wymijających odpowiedzi i nie pokazując mu wcześniej telegramów, obijał mu dupę blachą - jakby co to wszystkiemu winien był starszy podoficer, który i tak wszystkich poza Welchem miał gdzieś.

Znali się obaj od dawna - od czasów gdy Welch był zielonym pilotem, a Hayes szefem jego mechaników. Pod koniec II Wojny został zdegradowany do szeregowca za utarczkę z patrolem żandarmerii w Royal Hawaiian Hotel.

Do dziś dnia był zresztą przekonany, że panienka dała mu swoje majtki dobrowolnie, a jej pijany mąż pilot wywołał burdę i ściągnął żandarmerię, która wzięła jego stronę i uparła się, by zabrać Hayesa na przesłuchanie. Owszem, był nawet gotów dać się przesłuchać, ale jak długo przestawał w pobliżu baru. Żandarmi zaczęli być nachalni - po zaciekłych protestach zdołali go w końcu przywieźć, gdzie chcieli. Ci trzej, którzy wylądowali na intensywnej terapii, musieli się o coś potknąć albo mieć jakiegoś pecha czy kłopoty z równowagą.

Welch zatroszczył się, by Hayes w przyszłości unikał podobnych przypadków braku zgodności z żandarmerią, a gdy ten ponownie został bosmanem, przenosił go wraz ze sobą na nowe stanowiska. Hayes już dawno mógł iść na emeryturę, ale doszedł do wniosku, iż Welch jako oficer zginąłby bohaterską śmiercią lotnika na przykład przytrzaśnięty drzwiami do hangaru, gdyby nie miał przy sobie zawodowego podoficera. Dlatego też zdecydował, że na emeryturę przejdą razem.

- Przepraszam, sir, ale to właśnie przyszło i myślę, że może zechce je pan przeczytać - zdecydował się w końcu, wręczając admirałowi plik papierów.

Welch spojrział na godzinę nadejścia pierwszej, przeczytał ją i spojrział na Hayesa zaskoczony. Każdą kolejną depeszę czytał szybciej, czerwieniejąc ze złości. Gdy skończył ostatnią, to znaczy najnowszą, trząśł się z wściekłości.

- Powiedział pan, żeby mu gównami głowy nie zawracać, sir - z wyrazem całkowitej niewinności przypomniał Hayes, zanim Welch zdołał coś powiedzieć. - Ci z początku objali sobie dupy blachą nie chcąc oberwać za to, że nie wiedzą, co jest grane. Gdybym zjawił się z nimi i tak posłałby mnie pan do diabła. Więc załatwiłem z chłopakami z łączności, że nasza aparatura coś szwankuje, meldunki trzeba dublować i tak dalej. Potem posłałem potwierdzenie, że SAR w toku i że kiedy skończymy, prześlemy im raport. Pewnie nie całkiem to kupili, bo przyszły te trzy na samym spodzie.

- A dokładniej, kto podpisał oficjalnie to potwierdzenie? - spytał podejrzanie spokojny Welch.

- Komandor Strickland, sir. Tak się chłop stara, żeby go zauważono, założyłem więc, że będzie się starał pomóc, a taką drobnostką trudno było mu zawracać głowę.

Welch z trudem stłumił śmiech; po złości nie pozostało już ani śladu. Strickland był jedną z pozostałości po poprzednim admirał i skrótowo określany był fałszywą świnią, mającą na uwadze tylko własną karierę. Jego reakcja na wieść o tym, co zrobił, była przewidywalnie tak piękna, że Welch nie wytrzymał i parsknął śmiechem. Miał nadzieję, że będzie przy niej obecny.

- Cholera, Hayes, któregoś dnia cię powieszę - oznajmił odzyskując oddech. - Teraz przyślij tu Szefa Sztabu, musimy wymyśleć, jak trzymać Pearl Harbour z dala, dopóki nie wyciągniemy chłopaka. Dzięki Rich, dobrze się spisałeś.

Ostatnie zdanie powiedziane było znacznie ciszej, toteż Hayes tylko skinął głową i odszedł bez zwyczajowych ceregieli, mając nadzieję, że uda im się bez straty kolejnej maszyny. Inaczej cała akcja zostanie uznana za nieudaną i niezależnie czy uratują Hursta, czy nie, Welch oberwie.

* * *

Mike zjawił się nad portem kilka minut po odlocie Sea Kinga. Odmeldował się dowodzącemu, który kazał mu poczekać, dopóki obecnie bombardujące port maszyny nie skończą. Przy okazji dowiedział się, iż Red Crown dosłownie zasypywane jest pytaniami lotników będących w pobliżu, czy mogą jakoś pomóc. Kilka tankowców kręciło się w okolicy na wszelki wypadek, a dwie pary Phantomów z „USS Independence” cały czas trzymały patrol powietrzny, na wypadek gdyby jakimś MiG-om przyszła ochota dołączyć do zabawy. Z pół tuzina Intruderów latało w pobliżu tankowców

gotowe wypełnić luki w osłonie rozbitka, gdyby zaszła taka konieczność. Nastrój panujący wśród załóg doskonale oddawała następująca wymiana zdań między Red Crown a jednym z pilotów:

- Coś mi się zdaje, że dziś nie akceptujecie *nie* jako odpowiedzi? - spytał operator Red Crown.

- Nie ma, kurwa, takiej szansy, Red Crown.

Okolice portu nie zawiodły oczekiwań Santy'ego - przypominały przedsionek piekła, a całe drzewa można by policzyć na palcach. Nabrzeża i łodzie były szczątkami drewna pływającego po pełnej ziemi i liści wodzie, a ogień artylerii przeciwlotniczej prawie anemiczny w porównaniu z tym, gdy odlatywał. Nie zmieniało to faktu, iż nadal mogli człowieka zestrzelić.

- Condor 310, tu Cobra 412, schodzimy z celu - odezwało się radio. - Na falochronie jest paru żółtków z ręczną bronią. To właśnie oni trafili helikopter. Załatwcie ich CBU używając Starfightera jako obserwatora. Jest na nasłuchu. Cobra over i out.

- Tu Condor 310, Starfighter, jesteś tam jeszcze?

- Cześć, Condor, pewnie, że jestem, ale mam już po dziurki w nosie ćwiczeń z przetrwania. Chcę do domu! Te gnojki są jakieś siedemdziesiąt pięć jardów od główki falochronu północnego po stronie morza. Od czasu do czasu strzelają do mnie, ale anemicznie. Znikąd indziej nie strzelają - ktoś musiał dorwać tych dupków z plaży.

- Jasne Starfighter. Za minutę zaczynamy.

- Condor 310, tu Gypsy 506, dołączamy we dwóch do was za trzy minuty.

- Dobra, Gypsy, zajmiecie się artylerią. Snake, zaczynasz od morza, ja od lądu.

- Rozumiem, Sandman.

- Gypsy potwierdza.

Te dwie odpowiedzi prawie nałożyły się na siebie, gdy Santy zaczął nurkowanie i akcję wzdłuż pomostu. Na pięciu tysiącach stóp zwałił dwa

kanistry i ostro skręcił w lewo. Mitchell podążył jego śladem w ostrzejszym nurkowaniu i zwolnił swoje bomby.

Wszystkie cztery trafiły, gdzie miały, a ich zawartość pokryła całą długość falochronu. Desperacki skok do wody na nic się Wietnamczykom nie zdał - gdy rozwiął się dym, jedyne, co po nich pozostało, to trochę różowej piany i strzępy mundurów.

* * *

Watkins obserwował atak na falochron i ledwie ujrzał, jak cały znika w gejzerach eksplozji, skierował helikopter w stronę portu, zniżając lot nad samą wodę. Boyle uprzedził Hursta o kolejnej próbie, po raz setny sprawdził przyrządy i nie mając nic więcej do roboty obserwował, jak Intrudery obrabiają artylerię, niszcząc przy okazji resztę drzew.

Tym razem nikt do nich nie strzelał, a do Hursta podlecieli tak szybko, że Tim z zaskoczeniem usłyszał meldunki Stranda w intercomie:

- Kołnierz w wodzie... nakłada go... nieco w prawo... stop! Uwaga, dodatkowe obciążenie! Rozbitek w pełni wynurzony... jest przy luku... mamy go!

Bangert wyciągnął Hursta na pokład i położył się na nim plackiem, a Strand padł na podłogę łapiąc się wspornika - obaj wiedzieli, że Watkins po usłyszeniu ostatniego meldunku natychmiast nabierze wysokości, wykręci w miejscu i pogna ile sił w turbinach nad morze. Watkins rzeczywiście zrobił to, co sądzili, a tego typu manewry nie są korzystne dla nie przypiętych lub nie trzymających się osób w kabinie ładunkowej. Ledwie znaleźli się poza zasięgiem ognia, Watkins oddał stery Timowi i nieco drżącymi rękoma zapalił kolejnego Marlboro.

- Condor 310, tu Angel 802 - meldował Boyle. - Mamy go, i to całego.

- Rozumiem, Timmy. Doskonale, podaję wieści Red Crown.

Kiedy Santy to powiedział, radio eksplodowało entuzjazmem - wszyscy

wszystkim gratulowali i nawet operator Red Crown nie był w stanie uspokoić tej radości. Tym bardziej że w tle jego głos także zagłuszały owacje z CIC Red Crown.

Santy zdecydował zrzucić resztę bomb na pozostałości portu i gdy wraz z Mitchellem znurkowali, resztki ognia przeciwlotniczego umilkły nagle - zupełnie jakby pozostali przy życiu Wietnamczycy mieli dość i wreszcie zaczęli się kryć.

* * *

Bennett, który przybył jako ostatni, zdążył zrzucić tylko cztery bomby, gdy wokół nastąpiła cisza. Obserwował, jak para A-7 demoluje resztki chat przy brzegu i odlatuje. Zdecydował, że wreszcie ma okazję zbadać owe nie dające mu spokoju wioski. Kazał skrzydłowemu pozostać w górze i zaczął nurkowanie od północy.

- Mart, zwalamy wszystko w jednym przejściu. Będzie dobry rozrzut i jeśli tam coś jest, to powinniśmy to trafić - poinformował nawigatora, po czym wykonał to, co powiedział.

Intruder podskoczył uwolniony od parutonowego ciężaru i pognął jak strzała, gdy Bennett dał pełen ciąg, kładąc się w łagodny skręt na wschód i z trudem powstrzymując się przed obejrzeniem się; dla pilota odrzutowego nawyk taki jest zgubny, biorąc pod uwagę prędkości, z jakimi lata. Odleciał więc bezpiecznie znad celu, ale stracił wcale ładny widok, gdy jakieś ćwierć mili kwadratowej Wietnamu Północnego przestało istnieć.

Bowiem trafił wręcz idealnie - pierwsza Mk82 eksplodowała w dwunastym, zlokalizowanym najdalej na północ podziemnym zbiorniku, które ukryte były pod wioską-atrapą. Reszta poszła w pozostałe, dzięki czemu wszystkie zbiorniki wybuchły prawie jednocześnie, dając kulę ognia szeroką na milę, a wysoką prawie do pułapu, z którego skrzydłowy obserwował cały spektakl.

- Jezu, Tom, zobacz, co narobiłeś! - było to wszystko, co boczny zdołał wykrztusić.

Bennett, bezpieczny nad morzem, zawrócił i z podziwem przyjrzał się własnemu dziełu. Jego pierwszą myślą była zagadka drugiej wioski, ale nie przelatywał nad nią i nie miał pewności, czy też jest atrapą. Przelot i ewentualne bombardowanie to dwie dodatkowe wycieczki w paszczę lwa, i to w sytuacji, gdy wszyscy wracali na okręt. Zdecydował, że lepiej nie kusić losu - Welch i tak każe ją sprawdzić, a zawsze można wrócić kupą i dokończyć robotę.

Kazał bocznemu zwalić bomby, gdzie chce, i położył maszynę na kurs powrotny.

Rozdział 12

26 sierpnia 1972

Operator Red Crown obserwował ostatnie błyski znikające po prawej stronie ekranu radarowego - jeden był parą Intruderów, drugi Sea Kingiem lecącym z jedną czwartą szybkości odrzutowców. Gdy dotarł do skraju ekranu, operator włączył mikrofon:

- Angel 802, tu Red Crown. Wychodźcie z mojego obszaru, przełączcie się na kanał szósty i skontaktujcie z Keyboard 600. Doskonała robota, Angel. Red Crown out.

- Przełączam się i dzięki - usłyszał, zanim zdjął słuchawki.

Operator uśmiechnął się i wstał. Wychodząc myślał tylko o dwóch rzeczach - że jest potwornie zmęczony i że dobrze jest służyć we flocie, która tak wiele ryzykuje dla jednego tylko człowieka.

* * *

Lot powrotny był spokojny, ledwie przeszła euforia z udanej akcji ratunkowej. Hurst po podziękowaniu wszystkim razem i każdemu z osobna siadł w przedziale desantowym i po dwudziestu minutach wpatrywania się w morze przez otwarte drzwi zasnął z głową w dłoniach.

Obaj podoficerowie zrobili to samo, tyle że wcześniej i wygodnie - położyli się na podłodze, używając jako poduszki siedmioosobowej szalupy. Kilka minut później w kabinie zapadła cisza - obaj piloci pograżyli się we własnych myślach, z których istotniejsze były rozważania Watkina. Doszedł on bowiem do wniosku, że Boyle nauczył się od niego tyle, ile mógł i

najwyższy czas, by został dowódcą własnej załogi. Cieszyło go to i martwiło - cieszyło, gdyż Boyle dorastał, a martwiło, bo przez ostatnie cztery miesiące tworzyli dobry zespół.

20 września,

jedenaste miesiące wcześniej

Zielona maszyna może i była godna zaufania, ale na pewno nie była ładna: wielka i kanciasta, a te kilka krzywizn, jakie miała, jedynie łączyło następne proste płaszczyzny ustawione pod różnymi kątami. Podobnie jak wielu przed nim i po nim Timothy J.Boyle zastanawiał się, z jakiej racji helikopter HH-3A wytwórni Sikorsky'ego nosił oficjalne miano Sea King. Z bliska przypominał różne rzeczy, ale na pewno nie Władcę Mórz. Być może lepiej było się zdecydować na pilotowanie szturmowych Huey w dywizjonie HAL-3 w Wietnamie Południowym. Wybrał jednak Search and Rescue, a dzięki dobrym ocenom jego wybór był wiążący. Dobrze mu się pilotowało TH-57, czyli morską wersję Bell Jet Rangera, ale nigdy dotąd nie latał czymś tak wielkim i kanciastym jak H-3, przed którym stał. Doskonale mu się pilotowało Hueya, ale nawet to nie zmieniło jego nastawienia i decyzji zostania pilotem ratownictwa morskiego, a nie ASV (Anti Submarine Warfare - czyli do zwalczania okrętów podwodnych), co było lepsze dla dalszej kariery. Chcąc brać udział w wojnie, miał do wyboru albo Hueya, albo SAR. Wybrał SAR, gdyż wydawało mu się to odpowiedniejsze, choć nie był w stanie, nawet przed samym sobą, tego uzasadnić i aż do tej chwili nie miał żadnych wątpliwości.

Teraz na lotnisku West Coast Replecement Squadron (lub RAG, jak go popularnie nazywano) miał je, i to z uwagi na wielkość maszyny - wliczając wirnik. Sea King miał ponad siedemdziesiąt stóp długości i sześćdziesiąt stóp szerokości, a ważył dziewięć i pół tony.

- Duży kolos, nie? - rozległo się za jego plecami spokojne pytanie. - Nie przejmuj się, Tim, pilotuje się go jak każdy inny, choć może nie jest tak zwrotny jak inne.

Głos należał do instruktora, porucznika Boba Watkina, i był pełen zrozumienia i pewności - Watkins też nie tak dawno przeżywał podobne rozterki. Teraz oprowadził go po maszynie, zaczynając nieprzerwany potok informacji, który trwał przez cały czas ich wspólnego latania. Informacje były mniej lub bardziej ważne, ale wszystkie dotyczyły czegoś, co kiedyś sprawiło komuś kłopot. Parę z nich kosztowało czyjeś życie. Były rozmaite i dotyczyły wszystkiego z zewnątrz i wewnątrz, jak na przykład: „uważaj, by łopaty były nachylone pod tym samym kątem. Znałem faceta, który o tym zapomniał i wyrwało całą przekładnię”, albo: „drugi pilot wiesza hełm na oparciu fotela, ale pierwszy musi powiesić swój na pojemniku z mapami, bo inaczej może zablokować drążek, jak się to kiedyś zdarzyło”.

Po obejrzeniu maszyny siedli w fotelach i dopasowali pasy, przewody, wtyczki, odległość od pedałów i dźwigni oraz zaczęli sprawdzanie przedstartowe. W miarę upływu czasu napięcie Tima osłabło, wkrótce zaczął pytać i zachowywać się tak, jakby siedział w Sea Kingu od tygodni, a nie pierwszy raz w życiu. W pewnym sensie zresztą tak było.

Boyle bowiem spędził wiele godzin w symulatorze H-3, ćwicząc rozmaite sytuacje awaryjne. Robił to w czasie wolnym, ponieważ, jak określali to inni kadeci, miał fioła na punkcie lotnictwa i latania. Równie wiele czasu spędził na rozmowach z mechanikami i instruktorami, dzięki czemu dowiedział się rzeczy, które uratowały mu kilkakrotnie życie. Ponieważ nie próbował imponować wiedzą, traktowano go życzliwie i nie zbywano ogólnikami, jak większość natrętów.

Jego reputacja była na tyle głośna, że Watkins poprosił o przydzielenie mu młodego pilota, gdy był instruktorem w RAG, chcąc przekonać się, jaki on jest naprawdę. Maszyny SAR operowały bowiem z wielu miejsc, i choć tworzyły dywizjon zwany HC-17, praktycznie każda załoga stanowiła

samodzielną całość, bazującą na jednym z okrętów US Navy. Od zgrania i fachowości członków załogi zależało jej przeżycie, a Watkins miał tam wielu przyjaciół i nie zamierzał dopuścić do tego, by zbyt pewny siebie gówniarz przez niedbalstwo zabił któregoś z nich. Ten lot miał być próbą i oceną Boyle'a, z czego zresztą chłopak zupełnie sobie nie zdawał sprawy: latał jak zawsze z przyjemnością, robiąc to, co zawsze chciał robić.

Watkins cierpliwie i dokładnie demonstrował każdy manewr, który Tim potem powtarzał z godną podziwu dokładnością i łatwością. Na wszystkie pytania techniczne dotyczące maszyny odpowiadał spokojnie i dokładnie, nie próbując popisać się wiedzą czy opowiedzieć od razu wszystko, co wiedział o helikopterze, jak to było zwyczajem nerwowych studentów. Często sam pytał o to, czego nie wiedział, i egzamin przerodził się w dyskusję, jednak to nie przeszkadzało mu w spokojnym pilotażu.

Watkins był pod wrażeniem, a gdy skończyli przewidziane programem manewry i zostało im pół godziny do wyznaczonego lądowania, przejął stery i zaczęło się pokazywanie nie ujętych przepisami ciekawostek, które piloci sami wykryli lub wymyślili. Ponieważ latali nad Pacyfikiem, i tak nikt o tym nie wiedział. Na koniec, po powrocie nad lotnisko przećwiczyli podejście do lądowania i starty na pięciu różnych fragmentach lotniskowca wymalowanych na pasie startowym i tylko raz Watkins musiał interweniować, gdy Boyle źle ocenił wyjątkowo rzadkie powietrze, jakie wypełniało San Diego.

Jako ostatnie Watkins postanowił wypróbować start z rozbiegu, to znaczy według US Navy: „manewr wykonywany, gdy pilot ma do dyspozycji zbyt mało mocy do pionowego startu poprzez przeciążenie maszyny lub dużą wysokość, z której startuje. Nie należy go nigdy wykonywać na nierównym terenie lub na pokładzie”. Zgodnie z wyjaśnieniem Watkinsa należało delikatnie zwiększać prędkość, tak by maszyna toczyła się po pasie startowym, a przy siedemdziesięciu węzłach sama się od niego oderwie. Niebezpieczeństwa były dwa: nos w pewnym momencie miał tendencję do opadania, co mogło uszkodzić antenę radaru, a pilot do zbyt wczesnego

podrywania go w górę, co kończyło się tak zwanym kangurem. Po wyjaśnieniu Boyle przejął stery, a Watkins czekał z dłonią na przepustnicy. Ten manewr z zasady decydował o klasyfikacji pilota - albo był on przeciętny, albo „czuł” maszynę i był materiałem na naprawdę dobrego lotnika. Boyle wykonał go spokojny i opanowany, zupełnie jakby to był rutynowy, któryś z rzędu start tego typu, a o tym, że już lecą, świadczył dopiero brak odgłosu kół po betonie. Nic innego, żadne szarpnięcie czy coś w tym guście nie informowało, że już oderwali się od ziemi.

Watkins złośliwie złożył to na karb przypadku i kazał Timowi powtórzyć manewr. Boyle powtórzył równie bezbłędnie i nieodczuwalnie jak za pierwszym razem. Wystartowali o parę stóp od miejsca, w którym koła oderwały się od pasa za pierwszym razem. Watkins nie miał żadnych zastrzeżeń.

26 sierpnia 1972

Watkins przypomniał sobie ten i inne loty, które razem wykonali w RAG przed jego powrotem do jednostki. Boyle skończył szkolenie i został przydzielony do HC-17 trzy miesiące później i Watkins mając możliwość wyboru pilota przy objęciu North SAR zdecydował się na niego. Teraz czas było się rozstać - Boyle był gotów do objęcia własnej załogi i Watkinsowi było z tego powodu jednocześnie wesoło i smutno. Przez chwilę nie bardzo wiedział, które uczucie jest silniejsze...

Smutek zwyciężył.

Rozdział 13

26 sierpnia 1972

Santy wylądował wręcz pokazowo, co doskonale pasowało do jego nastroju - uratowali Hursta i miał w tym spory udział. Było się z czego cieszyć, statystycznie bowiem jedynie 16,5 procent zestrzelonych i żywych pilotów US Navy udawało się uratować przed wietnamską niewolą, która najczęściej oznaczała śmierć. SAR zaistniał w 1965 r. i długo był czystą amatorszczyzną: latali niewyszkoleni piloci na nie uzbrojonych i nie opancerzonych maszynach, bez żadnej doktryny czy taktyki. Straty, jakie ponosili przy operacjach, były przerażające, a żółtków nigdy nie przestawało szokować, ile sprzętu, a często i ludzi, tracili Amerykanie, by uratować jednego człowieka od normalnej, było nie było przymusowej, ale zawsze gościny w ich komunistycznym dobrobycie.

Dla większości pilotów miarą sukcesu operacji SAR było to, czy udało im się uratować współtowarzysza, czy nie. Ważniejsza jednak była świadomość, że Navy nie zaprzestanie akcji, jak długo istnieje nadzieja ratunku. Mogło się to bowiem przytrafić każdemu, a morale dzięki temu było znacznie lepsze. Nie byli narzędziami, które łatwo, bez skrupułów zastępuje się, gdy przestają być użyteczne; świadomość tego dobrego w sumie stanu rzeczy stanowiła fundamentalną różnicę.

Tak też było w przypadku Santy'ego.

Kiedy wylądował i wysiadł, podszedł do Snake'a, który powitał go z uśmiechem, co jak na ponurego z natury młodzieńca było rzadkością. - Jezu, ale mnie dupa boli - jęknął Mitchell.

- Mnie też i to prawdopodobnie bardziej, bo ty masz lepszą własną amortyzację.

- Czasami bycie szczupłym ma swoje minusy.

Ciąg dalszy rozmowy zagłuszył ryk silnika lądującego Intrudera Bennetta, a chwilę później jego skrzydłowego. Poczekali, aż obaj piloci wraz z nawigatorami dołączą do nich - nikomu się nie spieszyło na odprawę.

- Cześć Snake, witaj Mike. Jak tu miło i spokojnie - powitał obu Bennett. - Jak się wam podobało?

- Nieźle, ale jestem za stary na pięciogodzinne loty - odparł Santy.

- To się ciesz, że w ich trakcie nie masz obok siebie narzekającego nawigatora - cały dzień wysłuchuję, w którym półdupku ma skurcze - i klnącego Grummana, bo uwiera go fotel. Można się od tego rozpić, możecie mi wierzyć. To gorsze niż wysłuchiwanie teściowej, która przy każdej okazji powtarza, że powinienem znaleźć sobie uczciwą pracę.

- No i co jeszcze? - sarknął Stevens. - Ja przynajmniej wiem, gdzie jesteśmy. Sam zgubiłbyś się we własnej łazience. Bez obu rąk rozporka byś nie znalazł. A propos rozporka, nie słyszeliście przypadkiem, kiedy zawiniemy do Hongkongu?

Rozmowa zeszła naturalnie na temat tej brytyjskiej kolonii, a ponieważ Bennett był tam jako jedyny, zaczął pozostałym opowiadać, jak to w ich wieku codziennie maszerował do szkoły dziesięć mil przez śnieg po pas. Wszystko byłoby jeszcze znośne, gdyby nie to, że dziadek całe życie mieszkał na Florydzie. Radosne te wspominki przerwał komunikat ogłoszony przez głośniki.

- Uwaga na pokładzie! Stanowisko czwarte, przygotować się na przyjęcie helikoptera. Ląduje Angel 802.

Na pokładzie pojawił się mechanik w zielonej koszuli, który stanął z rozkrzyżowanymi ramionami czekając na pojawienie się Sea Kinga. Był to LSO, którego zadaniem było właściwe nakierowanie pilota na lądowisko. Tym razem wszystko poszło gładko i Angel 802 nie musiał zmieniać miejsca,

czego nie lubi żaden pilot. Ledwie zaczepiono łańcuchy i podłożono klocki pod koła, głośniki ryknęły:

- Uwaga wokół helikoptera! Odłączenie łopat wirnika, uważać na głowy!

Zebrani odsunęli się odruchowo - zwolnione z pozycji czynnej łopaty opuszczały się, nieco zwykle jeszcze się obracając, i miały już na koncie nieuważnych marynarzy.

Santy dopiero w tym momencie dostrzegł, iż po komunikacie, który helikopter ląduje, praca na pokładzie zamarła, a wszyscy zbliżyli się do lądowiska. Zwykle starty i lądowania są ignorowane przez tych, którzy nie obsługują danej maszyny; tym razem zebrał się tłum, zupełnie jakby maszyna miała na pokładzie sześć ostatnich panienek z *Playboya*, które obiecały, że wysiądą gołe.

Gdy Watkins wyłączył pierwszy silnik, do maszyny podbiegli medycy, by pomóc wysiąść Hurstowi, który kategorycznie odrzucił możliwość podróży na noszach i zeskoczył na pokład, co zebrani powitali gromkim aplauzem. Lekarz, zdając sobie sprawę, że urażona duma pilota może doprowadzić do mordobicia na środku pokładu, poprowadził go ku wejściu do nadbudówki. Przechodząc przez pokład, Hurst zatrzymał się nagle, stanął na baczność i zasalutował spoglądając w stronę helikoptera. Watkins odsalutował mu z uśmiechem.

Santy precyzyjnie przeszedł do schodków wiodących do kabiny pilotów i czekał, aż Boyle zejdzie. Uścisnęli się i zaczęli mówić równocześnie, co skończyło się salwą śmiechu. Tim uspokoił się pierwszy.

- Dzięki za osłanianie dupy, Mike.

- Nie ma za co, wprawa czyni mistrza. Poza tym twoja rodzicielka powiedziała mi, że jesteś za głupi, by sam się o siebie troszczyć. Dobrze że powróciłeś z większością maszyny - dodał innym tonem Santy. - Masz fajne okna, tak przy okazji.

Boyle dopiero teraz miał możliwość przyjrzeć się Sea Kingowi od zewnątrz. Na poziomie podłogi było siedem przestrzelin, na szczęście kule

zrykoszetowały w dół - inaczej nie miałyby już nóg. Dwie dalsze trafiły w ramę okna na wysokości jego głowy, a z piętnaście innych chybiło go o stopy zamiast o cale. Nagle poczuł się jak ktoś, kto właśnie prysnął śmierci spod kosy albo grabarzowi spod łopaty, jak kto woli. Otarł spocone czoło i stwierdził, że dłoń drży mu bardziej niż wtedy, gdy wyciągnęli Hursta.

Santy dostrzegł jego bladość, dlatego zmienił ton na żartobliwy i czekał, aż Watkins skończy rozmowę z mechanikami i zabierze Tima na odprawę po locie.

Gdy wszyscy ruszyli w stronę wejścia do nadbudówki, mechanicy podczepiali traktor do podwozia Sea Kinga, by odciągnąć go do windy. Naprawy miały miejsce w hangarze pod pokładem, ale ta maszyna nie zabawi w nim zbyt długo. W przeciwieństwie do Sea Kinga o kryptonimie Angel 801.

* * *

Welch obserwował z mostku powoli rozpraszający się tłum, jaki zebrał się na powitanie helikoptera, z ulgą i zadowoleniem: po ostrzelaniu poprzedniego Sea Kinga dobrze się stało, że wszyscy wrócili szczęśliwie. Tak na dobrą sprawę to dopiero w tym momencie uświadomił sobie, że akcja się skończyła oraz że ma przed sobą niezbyt miłą rozmowę z przełożonymi.

Jego bezpośredni przełożony, Dowódca Floty Pacyfiku, admirał Frank Glover był dupkiem, dla którego najcięższymi przestępstwami były inicjatywa i myślenie podwładnych. Był też złośliwym skurwysynem, który nigdy nikomu niczego nie dawał, a by znaleźć się na jego celowniku, nie trzeba było popełnić czegoś niezgodnego z przepisami. Wystarczyło być w niezgodzie z Zasadami Glovera. Wieść niosła, że wyrzekł się matki, gdy dotarło doń, że Święty Mikołaj to bujda. Welch podejrzewał, że rozstrzelał ją razem z resztą krewnych. Problem z kutasem, według Welcha, brał się stąd, że Glover nie był żołnierzem. Był karierowiczem żadnym władzy, a pech polegał na tym, że

był w US Navy i każdy awans dawał mu lepszą pozycję do następnego. W ciągu szesnastu miesięcy jego dowodzenia CTF-77 Glover ani razu nie przysłał depeszy, która nie byłaby zakazująca czy pełna pretensji. Nawet życzenia noworoczne podpisywał jego zastępca.

Co do swych losów Welch był spokojny: jego reputacja i przebieg służby skutecznie uniemożliwiły Gloverowi zwolnienie go - zbyt wielki hałas by się podniósł. Istniały natomiast inne sposoby zemsty, a Welch nie zamierzał obijać sobie dupy blachą - zbyt to go upodobiło do Glovera.

Miłe rozmyślenia przerwało mu ciche chrząknięcie. Odwrócił się i spostrzegł Hayesa i Andrews. Podoficer trzymał w dłoni kartkę, którą bez słowa podał admirałowi. Była to wiadomość podpisana osobiście przez Glovera, której zresztą Welch się spodziewał.

Glover nie bawiąc się w żadne uprzejmości z punktu przechodził do rzeczy:

„Zakazuje się dodatkowych akcji ratunkowych. Wszystkie starty samolotów związane ze wzmocnieniem SAR muszą uzyskać moją zgodę. Zakazuje się ryzykowania sprzętu i ludzi, chyba że zaistnieje wyraźne prawdopodobieństwo sukcesu. Zakazuje się też atakowania innych celów niż bezpośrednio zagrażające bez mego wyraźnego zezwolenia. Nakazuje się natychmiastowe potwierdzenie odbioru własnoręcznym podpisem przez dowódcę CTF-77 oraz zobowiązuje go do niezwłocznego raportu drogą radiową, a oryginału (podpisanego) listem przez kuriera w ciągu dwudziestu czterech godzin.

Glover”

- Chyba się zesrał ze strachu o własny stołek - mruknął do siebie Welch i dodał głośno: - Chyba będę musiał mu odpisać.

- Odpowiedź jest gotowa, sir. Szef sztabu przygotował dwie - Hayes podał mu następne papiery.

Szef Sztabu szybko się nauczył, że Welch lubi mieć parę wariantów do wyboru, gdyż - jak głośno twierdził - nigdy nie pozbył się natury pilota

myśliwskiego i miał zwyczaj robić to, co jako pierwsze przyszło mu do głowy bez zwracania uwagi na konsekwencje. Prawie zawsze były to słuszne posunięcia, ale lepiej mieć coś w odwodzie, gdyby to *prawie* tym razem nie nastąpiło. Doskonale obrazowało to zresztą motto admirała:

„Zrób coś: rozkazuj lub słuchaj albo wynoś się stąd, ale zrób coś”.

Pierwsza odpowiedź była ogólnikowo-wyjaśniająca, druga formalnie wymagana: „Potwierdzam otrzymanie wiadomości nr... Welch”.

Jak zwykle admirał wybrał drugą, co Hayes powitał szerokim uśmiechem zadowolenia: właśnie wygrał pięć dolarów w zakładzie z szefem okrętowej łączności.

Gdy Hayes zniknął, by nadać odpowiedź, Welch usiadł ciężko przy oknie i spytał Andrewsa o straty.

- Nie największe, łącznie z nalotem uszkodzonych jest pięć Intruderów, ale tylko dwa wymagają napraw dłuższych niż jeden dzień. Straciliśmy Phantoma, ale reszta wyszła bez uszkodzeń. Jeden A-7 został postrzelony przy akcji ratowniczej, ale dociągnął do okrętu. Obsługa twierdzi, że przez kilka tygodni nie będzie sprawny do akcji, ale uda się dzięki jego częściom uruchomić dwa inne, które od tygodni stoją w hangarze. Pozostałe A-7 mają lekkie uszkodzenia i jutro będą gotowe do lotu. W ogólnym rachunku zyskaliśmy jednego Corsaira. Problemem jest Sea King, który ma uszkodzenia strukturalne i przynajmniej przez dwa tygodnie będzie uziemiony. Martinez dokonał niemożliwego sprowadzając go tu cało i to z tą przestrzeloną nogą. Proponuję, żeby coś za to dostał.

- I każdy, kto według ciebie i CAG-a na to zasłużył - wtrącił Welch. - Przygotowując listę, nie zapomnijcie o mechanikach.

- Naturalnie. Drugi Sea King będzie gotów pojutrze, ale mamy problem z pilotami: obaj z 801 są wyłączeni, choć Martinez będzie mógł latać, ale dopiero za pół roku. Hickerson twierdzi, że Boyle może zostać szefem załogi, więc to by rozwiązywało jeden problem. Musimy ściągnąć uzupełnienie z RAG. Obu: Boyle'a i Watkinsa, trzeba zdjąć z North SAR i zabrać do

Hongkongu: wystarczająco długo latali, należy się im przerwa. Hickerson mówi, że da sobie bez nich radę, bo będzie w akcji tylko jeden lotniskowiec.

Welch zgodził się z nim, czując się nagle jak przepuszczony przez wyżymaczkę. Ktoś kiedyś powiedział, że na wojnie obowiązują dwie zasady:

1. Giną młodzi.
2. Nie da się zmienić zasady nr 1.

Była to prawda, ale niczego to nie ułatwiało.

Kazał Andrewsowi przygotować podziękowania dla „Independence”, „Galvestone” i Red Crown za pomoc i wiadomość, którą chciał nadać przez głośniki do załogi, a także przesłać kopie podziękowań do Pearl Harbour i Waszyngtonu.

- Glover się wścieknie, jak je zobaczy, a to mściwy skurwiol - ostrzegł go Andrews.

- Oficjalnie może mi skoczyć. Wiem, że coś wymyśli nieoficjalnie, ale prędzej mnie cholera weźmie, niż będę dowodził kierując się strachem przed tym wałem - odparł z uśmiechem Welch i wyszedł na skrzydło mostka.

* * *

Boyle odnalazł Watkinsa śpiącego na siedząco przed salą, w której Martineza wybudzano z narkozy. Chciał mu podziękować za to, że złożył papiery praktycznie dające Boyle'owi dowodzenie załogą, ale zrozumiał, że nie jest to najważniejsza pora.

Postanowił upić się z nim w Hongkongu i wtedy załatwić sprawę, a także przedstawić go Meghan. Jak dotąd znała go wyłącznie z listów. Zadowolony ruszył na poszukiwanie Santy'ego, by podzielić się z nim nowinami.

Część 2

„Jego błędy są twoimi tak samo jak szlachetne postętki, Tak w sezonie jak i poza nim”.

Kipling

Rozdział 14

13 września 1972

Szaro-biała motorówka oficerska kierowała się ku Nabrzeżu Floty w Hongkongu. Był wczesny ranek, nieco mglisty i deszczowy, ale już przegrywający na rzecz słońca prześwitującego coraz częściej przez chmury. W przedniej kabinie stało lub siedziało z dwudziestu oficerów, przekomarzając się na temat czekających ich na brzegu przyjemności. Jedynym nie biorącym w nich udziału był Watkins, siedzący naprzeciwko Santy'ego z zamkniętymi oczami i delikatnym uśmiechem.

W tylnej kabinie panował większy spokój, gdyż starsi oficerowie zajmowali się dyskusją o wydarzeniach ostatnich sześciu tygodni i przewidywaniami dotyczącymi następnej tury służby. Ledwie jednak minęli falochron, dyskusja przeszła na dziwny zapach, jaki charakteryzował Hongkong. Każdy port ma swoisty aromat i marynarze przysięgają, że są w stanie po zapachu rozpoznać, do którego portu się zbliżają.

Boyle'a i Watkinsa zostawiano podczas dyskusji i wymieniania przycinków w spokoju: piloci odrzutowców byli na stałe przydzieleni do określonych lotniskowców, toteż tworzyli zgrane towarzystwo; piloci helikopterów w teorii też, w praktyce zaś byli nomadami. Timowi to nie przeszkadzało - jutro miała przylecieć Meghan i przez następne dziesięć dni nie będzie musiał mieć nic wspólnego z US Navy, a dziś obaj z Watkinsem mieli ochotę się zabawić. Wynajęli pokoje w Hayatt i zamierzali zacząć od godzinnego prysznicza i sjesty piwnej. Dalej przewidywali największy stek w okolicy i więcej piwa. Santy przyglądał się Timowi, przypominając sobie

ostatnie chwile przed wejściem na pokład i zastanawiając się, czy powtórzy się to teraz, gdy znów będą we troje.

20 stycznia 1972,

osiem miesięcy wcześniej

Był piątkowy wieczór - we trójkę siedzieli przy ognisku na plaży nieopodal mieszkania Tima, który właśnie ukończył szkolenie w RAG i w poniedziałek miał się zameldować w jednostce. Pili wino i gawędzili. Miesiąc temu Bob Watkins, obecnie przyjaciel Boyle'a, wrócił na drugą turę w Wietnamie. Jak dotąd Tim i Meghan nie byli ze sobą oficjalnie, ale praktycznie żadne nie wyobrażało sobie przyszłości bez drugiego. Meghan pracowała jako sekretarka w firmie maklerskiej i kończyła studia marketingowe. Wiele czasu spędzała w mieszkaniu Tima ucząc się, podobnie jak on gdy miał końcowe egzaminy w RAG. Wystarczało im, że są razem. Santy zjawiał się w piątki wieczorem i weekendy spędzali razem albo na wycieczkach ukochanym Mustangiem Santy'ego, albo przejażdżkach jachtem, który kiedyś wyremontowało kilku pilotów i który przechodził w użytkowanie następnych niejako automatycznie, tak że trudno było dociec, ilu aktualnie miał właścicieli.

Od pierwszego spotkania, gdy Boyle zbił jej pod nogami słoik marynat, dziewczyna była urzeczona jego humorem i sposobem bycia. Popłakała się ze śmiechu, widząc jak Tim gorączkowo sprząta koszulką ślady przestępstwa przy nieustającym komentarzu Santy'ego, który relacjonował przebieg akcji kasjerce. Przyjęła jego zaproszenie na kolację, pomimo ochotniczego zgłoszenia Santy'ego na przewodnika i ochroniarza. Kolację zjedli we troje i stwierdziła, że obaj są weseli i niegłupi. W te rejony wprowadziła się niedawno, pochodziła z Chicago i nigdy dotąd nie znała bliżej lotników.

Protestowała przeciwko Wojnie w Wietnamie od college'u, ale to były

protesty przeciwko czemuś odległemu, co widziała w telewizji i znała z prasy. Po kolacji, gdy siedzieli na balkonie wychodzącym na zalany księżycowym blaskiem Pacyfik, miała po raz pierwszy okazję dowiedzieć się, co skłoniło tych dwóch chłopaków, by na ochotnika pilotować maszyny w konflikcie z krajem, w którym nigdy nie byli i przeciwko ludziom, których nigdy nie widzieli.

13 września 1972

Motorówka zatrzymała się przy wtórze głębokiego pomruku silników i pasażerowie wysiedli na nabrzeże - w pierw z tylnej, potem z przedniej kabiny. Piloci w grupkach po trzech-czterech skierowali się do Hayatt i wynajętych kwater. Kwatery wzięły się z modyfikacji starych przepisów, gdy oficerowie mieli obowiązek co rano meldować się na okręcie, by udowodnić, że żyją. Utrudniało to wszystkim życie, zwłaszcza towarzyskie, toteż ktoś (prawie na pewno podporucznik) wpadł na pomysł, by zorganizować miejsce na ładzie, gdzie takie meldowanie mogłoby odbywać się przy minimalnej stracie czasu. Ponieważ nie udało się znaleźć przepisu, który by tego kategorycznie zabraniał, pomysł chwycił i błyskawicznie rozprzestrzenił się w całej US Navy. Kwatery były doskonałym wynalazkiem, gdzie można było trzymać ubrania i zakupy bez potrzeby głupiego rejsu na okręt i bez ryzyka, że ktoś coś wymyśli, co będzie związane ze służbą i drastycznie zmniejszy czas przeznaczony na wymianę kulturalną. System kwater miał tylko dwa minusy: po pierwsze zbyt dużą liczbę świadków, by móc potem bezkarnie twierdzić, jaką to oszałamiającą piękność się poderwało, po drugie to, że łóżka z zasady przypadały dowódcy i zastępcy dowódcy dywizjonu, reszta musiała spać na podłodze. Ponieważ jednak wracali pod wpływem niezłej dawki środków odurzających, problemem był nie tyle spokojny sen, ile siniaki powstające wówczas, gdy później przybywający (zwykle po zdecydowanie lepszej dawce rzeczonych środków) potykał się w pijanym widzie o spokojnie

śpiącego.

Santy dołączył do Watkinsa i Tima, rozglądając się wokół z podziwem. Poza przesiadkami na Filipinach i w Da Nang ani on, ani Boyle nigdy nie byli poza granicami USA.

- Jakie masz plany, Mike? - spytał Boyle.

- Zostawić rzeczy na kwaterze, wypić kilka piw, czekając na wolny prysznic i pewnie zadzwonić do domu. A ty?

- Coś ci powiem: Meg przylatuje jutro około jedenastej. Jak chcesz, możesz się dziś przespać w pokoju: nie będziesz musiał ryzykować podeptania i kolejka do prysznica będzie zdecydowanie krótsza. Jak się będę kąpał, to możesz poszukać piwa, potem możemy iść na bazar i coś zjeść. Co ty na to?

- Zgoda, ale przed pójściem na bazar zadzwonię do domu.

- Pasuje, Bob? - Boyle zwrócił się do Watkinsa. - Możesz nam obu udzielać lekcji o Hongkongu, zanim jutro nie odleć do Australii.

- W takim razie spotkamy się o dwunastej na basenie - zgodził się Watkins.

* * *

Godzinę później, po kąpieli i piwie, Boyle odłożył słuchawkę telefonu po rozmowie z własną rodzicielką, zdając sobie sprawę, że było to marnowanie czasu i gotówki. Temat główny, czyli wojna, nie przewinął się bezpośrednio ani razu, gdyż nie nadawał się na rozmowę telefoniczną, z czego obie strony doskonale zdawały sobie sprawę.

- To samo czułem - rozległ się z tyłu głos Santy'ego. - Nie ma sposobu im o tym powiedzieć przez telefon. Oni żyją w zupełnie innym świecie.

- Chyba dobrze, że nie znają całej prawdy. Dobra, koniec poważnych spraw, idziemy na bazar. Reszta już tam powinna być - Boyle wstał. - Może pomogę ci znaleźć tę wyśnioną stewardesę. Jak cię zostawić samego, to

pewnie poderwie cię mechanik pedał.

Sprawy jednak nie do końca potoczyły się w ten sposób.

* * *

Gdy obaj zeszli nad basen, krajobraz przypominał lato w Daytona - zespoły z różnych dywizjonów F-4 odbywały zawody w zapasach na barana w brodziku, a piloci A-7 kończyli konkurs w drugim, głębokim końcu, kto skoczy z większym pluskiem. Większość gości przyglądała się temu z uśmiechem, poza paroma matronami w słomkowych kapeluszach i w wieku pomiędzy pięćdziesiątką a śmiercią. Na swoje szczęście wyniosły się obnosząc urażoną godność, zanim zabawa się rozkręciła. W ślad za nimi odmaszerowali mężowie z żalem spoglądając na basen.

Santy i Boyle zajęli świeżo opuszczone stołki barowe i zamówili potężne i drogie jak cholera drinki zielonkawej barwy i niewiadomego składu. Pierwsza degustacja sugerowała, że jednym z podstawowych składników był rum. W dalszej przeszkodziło przybycie Watkina.

- Co to jest? - spytał podejrzliwie wskazując na szklanki.

- Zieleniak - odparł Boyle, wymyślając jednocześnie nazwę obowiązującą drinka.

- Pojęcia nie mam, ale smakuje nieźle - dodał Santy.

- Spróbujemy tego eksperymentu - zdecydował Watkins. - Strasznie suchy tu klimat.

Boyle uważnie przyjrzał się ilości płynów w swojej i Mike'a szklanicy (dwie trzecie), ocenił odległość od baru (trzydzieści stóp) oraz kłębiący się przy nim tłum (pięć osób łącznie z barmanem) i podjął męską decyzję:

- Jak już tam idziesz, Bob, to weź i dla nas. I powiedz barmanowi, żeby nie wsadzał tych parasolek, nie chcemy wyglądać jak piloci na przepustce. To źle wpływa na reputację.

* * *

Reszta popołudnia upłynęła w sposób łatwy do przewidzenia i rutynowy (przynajmniej z punktu widzenia pilotów). Pokazały się grupki niezrzeszonych pań, jak zwykle przyprowadzone przez wygadanych podporuczników, a zawody na barana szybko przybrały formę mieszaną: koniem był pilot, jeźdźcem dziewczyna. Barman, wykazując lata praktyki, przeszedł ze szklanic na plastikowe kubki i ledwie umknął kąpieli, gdy szybko odkryto, że mają one mniejszą pojemność przy tej samej cenie. Na kontuarze odbyła się błyskawiczna konferencja, w wyniku której barman, wykazując dobrze rozwinięty instynkt samozachowawczy, zgodził się czym prędzej zorganizować większe podajniki i zobowiązał się, że nie zabraknie ich przez cały pobyt Amerykanów. Interes szedł mu zresztą znakomicie, gdyż panienki odmówiły picia czegokolwiek wyglądającego niebezpiecznie (na przykład Bloody Mary), a Zieleniak wyglądał i smakował łagodnie. Faktycznie był łagodny, jak długo piło się go naprawdę wolno - jeden na dwadzieścia cztery godziny.

Okolo trzeciej rozpoczął się trwający ponad godzinę wyścig foteli, w którym za silnik robiło trzech pilotów, a za kierowcę jedna panienka. Ponieważ dziewczyny odmówiły podania ile ważą, co powodowało nierówne szanse zespołów, przyniesiono wagę z pokoju bagażowego, a próbujący ją odebrać portier wylądował w basenie za utrudnianie rozwoju sportów masowych. Część mężów obrażonych dam zebrała się na odwagę i wróciła, stawiając pilotom kolejki i ryzykując równoczesne bankructwo i trwałe uszkodzenia ciała po powrocie do żon. Ponieważ większość z nich służyła kiedyś w jakiejś armii, pomysłów na nowe zabawy było aż nadto. Okolo szóstej stało się oczywiste, że rum i piwo nie są specjalnie sycące, toteż liczba graczy zaczęła maleć, gdyż piloci kolejno znikali, przebijając się do posiłku. Panienki zdecydowały, że wystarczy zabawy i obiecały następnego dnia przyprowadzić koleżanki, część zaś spieszyła się przebrać, jako że

zdążyły się umówić na wieczór. Ogólnie popołudnie było miłe i spokojne.

Nikt nie narzekał (portier dostał taki napiwek za kąpiel, że gotów był do powtórki). A jedynymi śladami po imprezie było kilka plam o kleistej konsystencji i zielonkawej barwie, pływających w basenie, i ciężko zmasakrowany fikus w hallu (stał na zakręcie tuż przed linią mety wyścigów).

* * *

Boyle, Santy i Watkins spotkali się z resztą w hotelowym barze dobrze po północy. Po spustoszeniu w zapasach steków, jakie miało miejsce w okolicznych restauracjach, większość ziewała, a zabawa ograniczała się jedynie do gry w kości przy barze. Szczególnie głośne wiwaty fetowały przegraną któregoś z dowódców dywizjonu, który stawiał wtedy wszystkim kolejkę. W pewnej chwili Boyle i pozostali mieli przed sobą po trzy wódki z tonikiem, nie licząc aktualnie pitych, i zdecydowali, że najwyższy czas zająć jakiś stolik, żeby przez chwilę pogadać. Przeniesienie po czterech drinków naraz było niezłym wyczynem, ale wszyscy mieli dobry refleks. Watkins miał dość po półgodzinie; poszedł spać, pozostali zaś pograżyli się we wspomnieniach, z których, co było do przewidzenia, przeszli na przylot Meg.

- Jej samolot przylatuje o jedenastej trzydzieści - poinformował przyjaciela Tim. - Chłopie, nie mogę się doczekać kogoś, kto nie ma wąsów i nie śmierdzi paliwem lotniczym. Tak a propos to kończą nam się zapasy, a tam przy barze nadal grają. Lubię jak szarża płaci za mój alkohol.

- Zgoda, ale żadnych więcej Zieleniaków. Podejrzewam, że na dłuższą metę są silnie szkodliwe.

- Tylko dla mężczyzn. Kobiety po drugim tracą refleks, choć nie wiadomo dokładnie dlaczego.

- Trzeba będzie zbadać ten fenomen, dla dobra ludzkości - stwierdził Santy.

- I ty się poświęcisz, jak znam życie?

- Na ochotnika. Tylko najpierw muszę wydostać od barmana recepturę. Wyobrażasz sobie, jakie możliwości na tym polu otwierają się przed człowiekiem, dajmy na to w Kalifornii? Ty będziesz je produkował, ja zajmę się sprzedażą, jak dobrze pójdzie, puścimy „Coca-Colę” z torbami!

Rozdział 15

14 września 1972

O ósmej trzydzieści następnego ranka Watkins przeglądał gazety w kiosku na lotnisku, gdy dołączył doń Boyle. Bob zdecydował się na dwudniową gazetę z Brisbane i obaj udali się na drinka w pobliżu wyjścia Pan Am.

- Bloody Mary to niezła rzecz - ocenił Watkins siadając. - Muszę przestać próbować dotrzymać wam kroku, to nie na mo je lata.

- Ja muszę przestać próbować dotrzymać kroku Mike'owi - jęknął Boyle. - To beczka bez dna. Tyle, że jeszcze śpi.

Spojrzał na zegarek i ledwie stłumił chichot. - Santy miał jeszcze dwie godziny snu, a potem pobudkę, która musiała być skuteczna. Zjawiły się drinki, toteż przepili do siebie w milczeniu i po chwili odezwał się Tim wpatrując się z natężeniem w blat:

- Odkąd zostałem dowódcą załogi. Bob, nie miałem okazji ci podziękować. Lepiej późno niż wcale, ale dzięki z całego serca.

Watkins wiedział, że nie będą razem latać - on wracał na North SAR, a Boyle jako najmłodszy dowódca pozostanie na „USS Concord”.

- To nie była żadna uprzejmość, Tim - odparł. - Zarobiłeś na to uczciwie to raz, a dwa to wcale nie taka frajda, jak ci się wydaje. Dowódca załogi to dopiero początek. Teraz musisz nauczyć się zupełnie nowego zakresu odpowiedzialności, a nie będziesz miał obok nikogo, kto by wyciągnął twoją dupę z bagna. To ty jesteś tym, kto odpowiada, nieważne kto z załogi coś spieprzy. Zaufanie i szacunek z jednej strony, a to, o czym mówię, z

drugiej. Jak ci się podoba teraz bycie pełnym porucznikiem?

Santy i Boyle awansowali równocześnie w dwa dni po opuszczeniu przez „USS Concord” stanowiska bojowego. Był to automatyczny awans (po upływie określonego czasu), a ponieważ żaden z nich niczego nie zawalił, obaj otrzymali go równocześnie, gdyż w tym samym dniu zostali mianowani podporucznikami.

- Podobało mi się, dopóki nie dostałem trzech służb związanych z awansem, jak to określił stary.

- Dokładnie tak samo ma się rzecz z lataniem. Różnica jest tylko jedna: mogą cię zabić. Chodzi mi o to, że twoja zdolność do wykonywania zadań wzrasta z doświadczeniem, a wraz z tym rośnie odpowiedzialność.

- Rozumiem, Bob. Zresztą, widziałem cię w akcji.

- Jeszcze jedno: czasami ktoś będzie próbował wmanewrować cię w sytuację, do której jeszcze nie dorosłeś. Dodając do tego jeszcze dumę pilota, łatwo możesz dać się zabić. Nie pozwól, by ambicja tobą kierowała i nie daj się ponieść sytuacji. Staraj się być opanowany, bo jak się wściekasz, tracisz zimną krew. Najlepiej wycofać się z sytuacji, w której nic nie możesz zmienić. Musisz być wystarczająco sprytny, by taką sytuację rozpoznać, i nad tym musisz popracować, bo nikt tej decyzji za ciebie nie podejmie. Jasne?

- Jeszcze raz dzięki. Bob, postaram się zapamiętać.

- Staranie się niczego nie załatwi, Tim. Pamiętaj o tym. - Watkins spojrzął na zegarek. - Muszę iść. Do zobaczenia na pokładzie i dzięki za drinka.

Uścisnęli sobie ręce i Bob Watkins zniknął w tłumie.

* * *

Godzinę później Boyle'a dopadł kac: krzesła w poczekalni były twarde jak nieszczęście, a małe i ciasne, jak nie wiadomo co. Łeb mu trzeszczał, pomimo drugiej Bloody Mary, sięgnął więc po coca-colę, ale też z mizernym

efektem. To był porządny kac. Trudno się zresztą dziwić: poszli spać nad ranem i to po solidnej dawce alkoholowej mieszanki.

Gdy zadzwoniono z recepcji, zgodnie z życzeniem Tima (nie podejrzewał bowiem, że zdoła wstać o własnych siłach i całkiem dobrowolnie), Santy nawet nie drgnął. Tim wziął prysznic, ogolił się i ubrał, po czym zabrał się do budzenia Mike'a. Udało mu się doprowadzić go prawie do przytomności, czyli do następującej wymiany zdań:

- Wstawaj! Musisz stąd spłynąć, a sprzątaczką musi tu posprzątać!
- Dobra, zanim wrócisz, śladu po mnie nie będzie. Teraz daj mi spać...
- i Santy zachrapał niemal w połowie zdania.

Wylanie na niego wiaderka lodowatej wody dałoby pożądane efekty, ale w zamian za zmoczenie łóżka. Zrobienie „rowerka” również by poskutkowało, ale to z kolei zasmrodziłoby pokój. Pozostało więc jedno: ustawił telefon na najgłośniejsze dzwonicie i umieścił na podłodze za swoim łóżkiem, przykrywając go złośliwie prześcieradłem, by nie rzucał się w oczy. Następnie zamówił sześć budzeń co pięć minut, zaczynających się od dziesiątej piętnaście. Powinno wystarczyć, ale wyobraźnia skończyła mu się na trzecim - jaka będzie wściekłość Santy'ego przy piątym telefonie, nie był w stanie sobie wyobrazić. Podobnie jak rewanżu, którego był pewien jak procentów w banku.

* * *

Tim skończył drugą colę, gdy ogłoszono przylot samolotu Pan Am, toteż podszedł do bramki, którą wychodzili pasażerowie po odprawie celnej i ustawił się w strategicznym (to jest łatwo widocznym) miejscu. Meghan pojawiła się w pierwszej grupie i, sądząc z wyrazu twarzy, była wściekła. Ledwie wy dostała się na otwartą przestrzeń przed odprawą celną, odwróciła się i potrząsnęła palcem pod nosem idącego za nią mężczyzny o arystokratycznym wyglądem. Wysoki, trzydziestoparoletni facet odpowiedział

jej ironicznym uśmieszkiem i spojrzeniem, które zdecydowanie nie spodobało się Timowi.

Meg odwróciła się i naturalnie, zupełnie przypadkowo, trafiła faceta kantem torby, którą miała na ramieniu. Gdyby nie refleks, dostałby w krocze, tak oberwał w nogę, ale i tak go to zatrzymało. Popatrzył za odchodzącą z tym samym uśmieszkiem, tyle że z domieszką wściekłości. Gdyby nie rozdzielała ich odprawa celna, Boyle był pewien, że dalby mu w ucho. Kiedy Meg dostrzegła Tima, wściekłość ustąpiła szerokiemu uśmiechowi, a pięć minut później padła mu w objęcia. Po dłuższej chwili odezwała się:

- Jeśli się nie ruszymy, to zaczną koło nas zmiatać podłogę. Kocham cię, marynarzu.

- Pewnie. Z tobą tak zawsze - zachichotał przypominając wspólne powiedzenie i spytał: - Jak podróż?

- W porządku, jeśli nie liczyć tego szczura, który mnie na krok nie odstępował. Zabierajmy się stąd, zanim znów się przyczepi.

- Masz na myśli faceta, którego chciałaś wykastrować torbą? - spytał odbierając jej bagaż. - Gdzieś zniknął. Poza tym masz tu całe skrzydło do obrony, nie tylko mnie.

Nigdy dotąd nie czuła się bezpieczniejsza, co jednocześnie było odpowiedzią na pytanie, które męczyło ją przez całą drogę. Ujęła więc Tima silnie pod lewe ramię i spoglądając w jego roześmiane, zielone oczy stwierdziła, że przyjazd tu był najwłaściwszą decyzją.

* * *

Droga do hotelu minęła błyskawicznie - rozmawiali o kilku rzeczach naraz, ale żadne z nich nie pamiętało dokładnie o czym. Wyglądali i czuli się jak szesnastolatki na pierwszej randce. Gdy dotarli do pokoju, Meg zaczynała być zmęczona: zmiana czasu i długa podróż dawały o sobie znać. Spała na stojąco, ale próbowała nadrabiać miną.

- Gdzie Mike? - spytała otwierającego drzwi Tima. - Sądziłam, że obaj mnie przywitacie. Tylko mi nie mów, że po drodze nauczył się taktu i dyskrecji.

- Skądże, gdy ostatni raz go widziałem, chrapał radośnie w twoim łóżku. Mam nadzieję, że już tego nie robi - wyjaśnił Boyle i zajrzał ostrożnie do wnętrza.

Pokój był elegancki, czysty, no i nie było w nim śladu Santy'ego.

- Nie pomyliły ci się pokoje? - spytała podejrzliwie. - Tu jest podejrzenie elegancko.

Na stoliku stał wazon z tuzinem róż i wiaderko z lodem, w którym chłodził się szampan. Meg wzięła leżący przy wazonie bilecik i przeczytała:

„Z pozdrowieniami od porucznika US Navy Reserve Michaela T. Santy'ego Jr. Zostały starannie i pracowicie wybrane i zakupione za niesamowitą kwotę, by godnie uczcić tak wspaniałą okazję jak Twój przyjazd na Daleki Wschód. Miłych chwil, dołączę do Was później”.

Podawała bilecik Timowi krztusząc się ze śmiechu. Ten dostrzegł malutki napis w rogu: „verte” i przeczytał to, co było napisane na odwrocie:

„Kazałem to dopisać do rachunku, Tim. Buźka i na razie. Mike”.

Widząc jego zrezygnowaną minę, Meg padła na łóżko zanosząc się śmiechem.

- Szampana teraz, czy jak wstaniesz? - spytał rzeczowo. - Wyglądasz na zdolną przespać cały dzień. Ja zresztą chyba też. Mike ma na mnie zły wpływ: całą noc nie zmrużyliśmy oka.

- Wiem, co ci chodzi po głowie, ale mamy przed sobą dziesięć dni i nie musimy próbować wszystkiego w pierwsze pół godziny. Bez snu będę do niczego, możesz mi wierzyć na słowo.

Boyle miał na ten temat nieco odmienne zdanie, ale go nie wypowiedział, gdyż Meg zniknęła w łazience. Rozebrał się więc grzecznie i ułożył w swoim łóżku.

Meg po chwili zrobiła to samo i na dobranoc oznajmiła:

- Lepiej od jutra zmień pokój na taki z małżeńskim łóżem. Jeśli myślisz, że będę spała sama, to lepiej idź do lekarza.

Rozdział 16

14 września 1972

Boyle obudził się tuż przed trzecią po południu i stwierdził, że Meghan śpi jak zwykle nakryta po czubek nosa. Wstał więc po cichu i wyszedł na balkon. Z pojemnika po lodzie wyjął nieco już tylko chłodne piwo i siadł w fotelu, wpatrując się w panoramę miasta i myśląc o śpiącej.

Zdawał sobie sprawę, że jest beznadziejnie zakochany i to od chwili, gdy ujrzał ją na lotnisku. Nic się nie zmieniło, pomimo rozstania, a to znaczyło, że faktycznie kocha ją, a nie wyidealizowany obrazek, jaki zdążył sobie stworzyć podczas długiego rejsu. Poza tym nie bardzo mógł sobie wyobrazić przyszłość bez Meghan Collins, co też mówiło samo za siebie.

Sięgnął po drugie piwo, gdy usłyszał odgłos otwieranych drzwi i Meg przytuliła się do jego pleców.

- Hej, lotniku, chcesz wykorzystać zmęczonego wędrowca? - spytała. Bez słowa objął ją i razem wrócili do pokoju.

* * *

Nieco po czwartej, trzymający się obudowy basenu i próbujący złapać oddech, Santy dostrzegł Tima i Meg lawirujących między stolikami, krzesłami i grupami wolno krążących dziewcząt i lotników. Tłum był co najmniej dwakroć tak liczny jak dnia poprzedniego, gdyż i więcej lotników zeszło na ląd i pańienek było zdecydowanie więcej. Santy poznał kilka stewardes, których reakcje były wcale obiecujące, łagodnie mówiąc. Właśnie jedna z nich okazała się doskonałą i wytrwałą zawodniczką w zapasach na barana i

pewnie by je wygrała, gdyby jej wierzchowiec (czyli Santy) nie padł z wyczerpania jak długi. Była przy tym wysoką, dobrze zbudowaną Angielką, latającą na liniach, które miały siedzibę w Hongkongu.

Na widok nowo przybyłych Santy szybko wygramolił się na brzeg, obiegł ich i złapał od tyłu Meg z głośnym rykiem, po czym nie zważając na jej protesty podbiegł wraz z nią do basenu i nie wypuszczając jej z objęć skoczył. Zanim dziewczyna otrząsnęła się z szoku i odgarnęła mokre włosy z oczu, zdołał sięść na obmurowaniu i spojrzeć na nią niczym wcielenie niewinności.

- Witaj, Meg. Miłą miałaś podróż? - spytał uprzejmie.

- Santy, ty gnojku! Już jesteś trupem! Poczekaj no, już ja ci odpłacę - obiecała i zanurkowała po leżące na dnie okulary słoneczne.

- Pomogę ci - Santy wstał i wyciągnął ku niej rękę, gdy się wynurzyła.

- Wypchaj się. Nie dam się nabrać na następny dowcip - warknęła wychodząc o własnych siłach, po czym stanęła przed nim i ujęła się pod boki.

- Niech cię cholera, Mike!

Z tymi słowami złapała go za szyję i pocałowała w usta.

- Przestań - wychrypiał po długiej chwili łapiąc oddech. - Ludzie! Nigdy tej dziewczyny nie widziałem na oczy. Uczciwie!

I tak nic nie pomogło - Angielka obdarzyła go lodowatym spojrzeniem i odwróciła się na pięcie. Wobec tego podprowadził Meg do stolika, przy którym siedział Boyle przyglądający się z kamienną twarzą rozwojowi wydarzeń, i spytał:

- Dostaliście kwiaty i szampana?

- I owszem. Bóg ci zapłać mój dobry człowieku - odparł Tim. - Meg była pod wrażeniem.

- Drobiazg. Chcecie drinka? Tak, to zaraz wracam.

- Jak ci przyniesie takie zielone, to bądź ostrożna - ostrzegł Boyle. - Nie skończyliśmy wczoraj prób, więc trudno określić dawkę śmiertelną, a Mike nie może robić za zwierzę doświadczalne, bo ma pusty łeb i azbestowy

żołądek.

- Wiesz, nie mogę sobie wyobrazić życia bez was obu, ale cieszę się, że to w tobie się zakochałam.

W tym momencie Boyle wykazał się refleksem i wyczuciem, jakie człowiekowi przytrafiają się naprawdę rzadko:

- Cóż, możemy z tego zrobić stały związek. Tylko ten dupek, Mike będzie musiał mieszkać w piwnicy.

Odpowiedzią była chwila ciszy. Meghan siadła prosto i spojrzała mu w oczy.

- Zdejmij te ciemne szkła - poleciała, a gdy wykonał spytała: - Timie Boyle, czy ty przypadkiem mi się oświadczasz? Tu? w basenie na drugim końcu świata? i to nawet bez księżyca?

- Tego... tak mi się mocno wydaje, Meg. I co ty na to?

- To, że się zgadzam.

Ujął jej dłoń i spojrzał w oczy. I tak oboje zamarli. Z tego stanu wyrwało ich znaczące chrząknięcie - wrócił Santy z trzema Zieleniakami. Rozdał po jednym i siadł, a gdy w milczeniu oboje unieśli szklanki, zrozumiał.

- Niech mnie cholera! Zgodziłaś się, Meg? Najwyższy czas i chwała Bogu! Co się tak na mnie gapicie oboje? Mam oczy i umiem myśleć, może nie jestem zbyt lotny, ale umiem - nagle spowaźniał i wstał. - Wznoszę toast za was. Wątpię, by cokolwiek mogło mnie bardziej ucieszyć. To po prostu wspaniałe!

Odwrócił się, ale zanim zdążył otworzyć usta, Meghan ściągnęła go na fotel i oznajmiła groźnie:

- Zamknij się, wariacie! Jak ogłosisz to teraz, zanim sami się przyzwyczaimy, to damę słowo, że cię zabiję. Albo nie: zrobię coś gorszego - nie zaproszę cię na wesele!

* * *

Pięć dni później Tim i Meg przyплыли na okręt, co jednocześnie przywołało ich do rzeczywistości. Podczas tych dni bowiem trwała idylla. Przy okazji znaleźli jubilera poleconego przez weteranów z jednostki Santy'ego, dzięki czemu pierścienek zaręczynowy był znacznie większy, niż gdyby kupili go w Stanach. Połazili po mieście, czasami sami, czasem z Santym, zwiedzając co się dało i próbując przysmaków najrozmaitszych kuchni, aż w końcu Meg zdobyła się na odwagę i postanowiła obejrzeć drugą połowę życia Tima, o którym zawsze mówił z entuzjazmem. Okazało się to zaraźliwe, a lotniskowiec wywarł na niej imponujące wrażenie. Znacznie mniej - kabina - dwóch chłopca miało do dyspozycji pomieszczenie o wymiarach średnio małej łazienki. Potem poszli do hangaru, gdzie wrócił jej podziw dla okrętu.

Czekali na motorówkę przy schodni, gdy zjawił się tam admirał Welch wraz z Szefem Sztabu. Wyglądało, że ucieszył się na widok Tima, a gdy ten przedstawił mu Meg jako oficjalną narzeczoną, autentycznie się rozpromienił, po czym zaprosił oboje, by na brzeg popłynęli „Admiralskim Barkasem”, jak się to oficjalnie nazywa. Widząc wahanie Tima dodał:

- Miss Collins, płynie pani ze mną, a jeśli on woli czekać, to tym lepiej dla nas. Prawdopodobnie jest to zasłużona kara za ciągnięcie pani tu, gdy powinniście oboje cieszyć się sobą w jakimś spokojnym miejscu.

Wszyscy się roześmiali, a podróż okazała się przyjemna nawet dla Tima, który nie bardzo wiedział, co ma ze sobą zrobić. Welch traktował Meg z ojcowskim zainteresowaniem, a ona polubiła go błyskawicznie, sama nie rozumiejąc, dlaczego jest wdzięczna, że ktoś taki decyduje o losach Tima i Santy'ego.

Rozmowa, co było nieuniknione, zeszła na temat wojny i Tim z duszą na ramieniu czekał na wymianę ognia, gdy Meg ujawni swe nastawienie do niej. Ku jego pełnemu zaskoczeniu Welch zgodził się z jej zdaniem bez zastrzeżeń, poza jednym:

- Wiem, że to, co teraz powiem, nie będzie powtórzone nikomu i nigdy. Prawda, Mr. Boyle? Meg, masz całkowitą rację: nie powinniśmy dłużej brać udziału w tej wojnie. Natomiast sędzę, że się mylisz twierdząc, że nie powinniśmy dać się w ogóle w nią wciągnąć. Gdy zjawilem się tu w sześćdziesiątym piątym, ta walka miała cel i wszyscy wierzyliśmy, że jest słuszna. Jej celem było utrzymanie ludności Wietnamu Południowego poza sferą wpływów komunistycznych. Mogliśmy tę walkę zakończyć szybko i bez zbędnych ofiar: mieliśmy środki i ducha, by to zrobić. Niestety, za prezydenta mieliśmy tę dupę z rączką - Johnsona. Ten cymbał po prostu przestraszył się, że wojskowi będą mieli decydujący głos i postanowił pokonać wroga, tak naprawdę nie robiąc mu krzywdy. Idiotyzm z założenia, ale cóż... Teoria głosiła, że przetniemy ich linie zaopatrzenia i zniszczymy przemysł zbrojeniowy i wojsko bez niszczenia społeczeństwa i przy jak najmniejszych ofiarach wśród ludności. Teoria ta została wymyślona przez ludzi nie mających pojęcia o wietnamskiej mentalności. Okazało się bowiem po pewnym czasie, że oni mają gdzieś liczbę i rodzaj ofiar i spodziewają się, że jeszcze powalczą. W ten właśnie sposób wygrali wszystkie dotychczasowe wojny i wygrają z nami. Wierzono, że rozumieją, iż możemy zniszczyć cały ich kraj, jeśli zechcemy, a nie robimy tego w imię humanitaryzmu, jak i w to, że dotrze do nich, że nie są w stanie nam sprostać militarnie. Bzdura! Azjaci rozumieją to, co się robi, a nie mówi - to raz, a dwa - to nasz błąd polegał na założeniu, że będą próbowali być równorzędnym przeciwnikiem. Tymczasem oni dostosowali się do sytuacji i prowadzili wojnę na wyniszczenie. W końcu musieliśmy stwierdzić, że nie opłaca się tracić całego pokolenia w obronie ludzi, którzy i tak mają gdzieś to, kto wygra. Teraz właśnie osiągnęliśmy ten poziom. W rokowaniach pokojowych w Paryżu używają tej samej metody, co na polu walki - mnożą trudności i biorą nas na przeczekanie.

- Ależ to potwierdza to, co powiedziałam - Meghan była nieco ogłupiona. - Nigdy nie powinniśmy dać się wciągnąć w ten konflikt.

- Nie - uśmiechnął się Welch - to potwierdza tylko, że powinniśmy się

wynosić stąd już, zanim stracimy społeczeństwo w ojczyźnie. Podziały wywołane tą wojną sięgają głęboko i obawiam się, że blizny będą jeszcze długo bolesne. To, co powiedziałem, prowadzi do jednego logicznego wniosku: od samego początku powinniśmy uderzyć zdecydowanie i całą dostępną siłą, by zniszczyć ich zdolność ekonomicznego prowadzenia wojny. W ciągu miesiąca mogliśmy całkowicie zaminować ich porty, zniszczyć sieć kolejową i główne drogi, a potem po prostu utrzymywać ten stan rzeczy. Zapobieglibyśmy śmierci dziesiątków tysięcy ludzi po obu stronach. Teraz tak robimy, ale jest już za późno.

- To dlaczego nie zrobiliśmy tego wcześniej? Dlaczego wojsko nie przekonało polityków?

Welch uśmiechnął się zmęczonym uśmiechem.

- Z dwóch powodów: politycy nie docenili odwagi wyborców, a ci, którzy kierowali wojną, nie rozumieli jej natury. Zanim do władzy doszli ludzie właściwie podchodzący do sprawy, było już za późno. Co do tego czy wojsko próbowało... myślę, że tak, tylko wątpię, by ktoś ich słuchał. Nie wiem, jak bardzo próbowało, ale to już zadanie historyków, nie marynarzy.

- A jakie jest pańskie zadanie, panie admirale?

Cisza była tak długa, że Meg zaczęła już wątpić, czy uzyska odpowiedź, ale w końcu Welch spojrział na nią z determinacją:

- Wyprowadzić z tej wojny najwięcej żywych Amerykanów. Żywych to znaczy całych i z honorem, zwłaszcza jeńców. W niedługiej przyszłości kraj będzie ich potrzebował, ich umiejętności i przykładu, jaki stanowią. Nie można ich usunąć z pamięci i z życia, odstawić do kąta i wyjąć, gdy będzie następna potrzeba. A możesz mi wierzyć, że będzie. Nie chcę cytować ci wiersza „Tommy” Kiplinga, ale przeczytaj go przy okazji, wyjaśni, o co mi chodzi, lepiej niż ja kiedykolwiek potrafię - uśmiechnął się i zmienił ton. - Przepraszam, nie należy, jak słychać, pozwalać starym admirałom rozmawiać z pięknymi dziewczynami w pogodne wieczory.

Zanim Meg zdążyła zaprotestować, spytał, czy wybierają się

następnego dnia na party urządzone przez oficerów Royal Navy na cześć amerykańskich kolegów, a widząc ich zaskoczone miny, dodał:

- Zapomniałem, że masz urlop. Jeśli możecie, to przyjdźcie. Ponieważ nie jest to oficjalne przyjęcie, nie zrujnujesz się na toaletę dla narzeczonej, a tobie wystarczy wyjściowy mundur. Miło mi było cię poznać, Meg. Mam nadzieję, że zatańczymy jutro na party. Dobranoc.

Admirał i Szef Sztabu wysiedli pierwsi. Gdy byli poza zasięgiem słuchu, Meg spytała:

- Czy oni wszyscy są tacy?
- Niestety nie. Gdyby byli, znacznie by to ułatwiło życie wielu ludziom.

Rozdział 17

20 września 1972

Meghan stała przy drzwiach, obserwując jak Boyle poprawia krawat i przegląda się w lustrze - mundur leżał bez zarzutu, toteż wziął czapkę i podszedł do dziewczyny.

- Mnie nie obejrzysz? - spytała.

- Nie ma potrzeby - roześmiał się - połowa obecnych kobiet zrobi to za mnie i stwierdzi, że musiałś przejść operację plastyczną. Swoją drogą, gdzie ty możesz mieć blizny...

Na korytarzu oczekiwał na nich Santy, podejrzenie interesujący się wiszącą na ścianie gaśnicą.

- Tak się właśnie zastanawiałem, czy jej ze sobą nie zabrać - powitał ich. - Jak byście się dajmy na to zapomnieli w jakimś kącie... Wolałbym, żebyście nie stali się powodem międzynarodowego skandalu.

- Doskonały pomysł, Mike. Kiedy partnerka będzie cię miała dość, zawsze możesz zatańczyć z gaśnicą. Nie jest to co prawda miotła, ale na bezrybiu...

Dalszy ciąg wypowiedzi Tima przerwał dzwonek oznajmiający przybycie windy.

* * *

Przy barze Brytyjskiego Klubu Oficerskiego stał komandor porucznik Andy Fisher - przybył jako jeden z pierwszych i w ciągu trzydziestu minut zdążył dojść do trzeciej wódki z tonikiem. Był sam, co nie było dlań

nowością, dostrzegał to jedynie przy takich okazjach jak ta, to znaczy gdy wszyscy pozostali byli w towarzystwie.

Zaraz po przylocie zameldował się oficerowi dyżurnemu skrzydła na lotniskowcu, co też było dla niego typowe, choć mógł spędzić noc w hotelu z innymi oficerami, choćby po to, by ich poznać. Jak by nie było, przez następny rok mieli być razem. Zdawał sobie sprawę, że większość z nich tak właśnie by postąpiła, ale w jego przekonaniu nie było to właściwe: należało stawić się do dyspozycji przełożonych najwcześniej, jak tylko było to możliwe. US Navy dała mu stabilizację i nauczyła porządku, czego nigdy przedtem nie znał, i Fisher był jej zaprzędany duszą i ciałem.

Dostał się do Annapolis dzięki harówce w trzech szkołach, do których posłano go z sierocińca, który opuścił bez cienia żalu. Po miesiącu musiał się skupić, by przypomnieć sobie nazwę miasta w Iowa, w którym ten przybytek się znajdował. W Akademii było doskonale: hierarchia i sztywne reguły były tym, czego potrzebował. Ukończył ją jako jeden z najlepszych ze swojego rocznika, a potem poślubił córkę komendanta, który obecnie był Głównodowodzącym Floty Pacyfiku - admirała Glovera. Miała przydomek Lodowa Księżniczka, z czym się zgadzał i co go nie obchodziło. Razem z ojcem starannie wybierała mu przydziały, wyjaśniając jak tępemu dziecku, gdy jego pragnienia nie zgadzały się z ich planami. Zawsze stawiali na swoim i Fisher piał się w górę po szczeblach wojskowej kariery, za każdym razem zajmując bezpieczne i eksponowane stanowisko.

Teraz, gdy wojna dobiegała końca, oboje zdecydowali, że powinien zdobyć jakieś odznaczenia i wziąć udział w wojnie na pierwszej linii. Został więc nowym dowódcą dywizjonu Combat SAR (naturalnie z przydziałem na jednostce flagowej, czyli „USS Concord”). Jedynym problemem był drobiazg: perspektywa wzięcia udziału w faktycznej walce śmiertelnie go przerażała. Co innego było dyskutować o niej, siedząc w wygodnym fotelu w San Diego, a czymś zupełnie innym było dobrowolnie lecieć tam, gdzie masa ludzi całkiem na serio starała się człowieka zabić. Im bliżej Wietnamu Północnego, tym

Andy Fisher coraz bardziej odczuwał, że jest całkiem podobny do innych i że prawda o życiu leży gdzieś pośrodku obskurnych pokoi sierocińca a salonów, z których wywodziła się żona. Teraz w klubie mógł nareszcie przyjrzeć się innym oficerom Skrzydła. Zamówił kolejnego drinka, zapłacił, oparł się plecami o bar, obserwując drzwi.

Trwał tak ledwie kilka minut, gdy dostrzegł w nich dziewczynę, z którą leciał ze Stanów. Była z dwoma porucznikami lotnictwa i akurat śmiała się z czegoś, co powiedział ciemniejszy. Widząc ją w wieczorowej sukni, Andy natychmiast zaczął kombinować, jak ją odłączyć od eskorty i zakończyć sprawę rozpoczętą w samolocie.

Nie miał zwyczaju czegokolwiek sobie odmawiać, a małżeństwo z rozsądku było doskonałym pretekstem. Poza tym nigdy nie przejmował się pierwszą porażką, toteż spokojnie obserwował, jak do grona dołączyła kolejna piękność i w czwórkę skierowali się ku stolikowi.

* * *

Santy obawiał się nudnego i sztywnego wieczoru, co dobitnie dowodziło kompletnej nieznajomości Royal Navy. Zanim przybyli, impreza zaczęła nabierać rumieńców. Obecni byli wszyscy wolni od służby oficerowie brytyjscy i większość amerykańskich. Towarzystwo zaczęło się już mieszać, a śmiechy brzmiały zdecydowanie bardziej szczerze niż uprzejmie. Dziewczyna, z którą się umówił (i która przyszła), była tą niestrudzoną stewardesą z zapasów w basenie, a przy okazji córką jednego z angielskich kapitanów. Barbara, bo tak miała na imię, w wieczorowej sukni wyglądała wręcz zabójczo i przed ich przybyciem zdołała zająć umieszczony strategicznie (gdyż na środku sali) stolik.

Boyle udał się na wyprawę do oblężonego baru, a Meg zajęła się uważnym rozglądaniem po sali. Jak by nie patrzeć, podobnie będzie wyglądała większość jej przyszłego życia towarzyskiego. Niespodziewanie

odniosła wrażenie, że jest uważnie obserwowana; rozejrzała się i przy barze dostrzegła tego nachalnego faceta z samolotu. Tyle, że teraz ubrany był w mundur komandora porucznika US Navy wraz z odznaką pilota do kompletu.

Tim zniknął w tłumie, Santy i Barbara pograżyli się w rozmowie, trzymając się za ręce, a ten cały Fisher, czy jak mu tam, odstawił drinka i podszedł. Jedną rękę położył na oparciu krzesła, drugą oparł się o blat stołu i uśmiechnął się. Meg dziwnie się kojarzył z tarantulą.

- Cóż, znów się spotkaliśmy - odezwał się. - Podoba się pani w Hongkongu, Miss Collins? Opuściła pani lotnisko, zanim zdołałem zaproponować, że odwiozę panią do hotelu. Przyznaję, że mnie to rozczarowało.

- Kilkakrotnie prosiłam, żeby pan mnie zostawił w spokoju - głos Meg był nieco donośniejszy, niż zamierzała. - Nie lubię pana i nie mam panu nic więcej do powiedzenia. Proszę zostawić mnie samą i odejść!

Uśmiech Fishera stężał, ale ton głosu się nie zmienił.

- Twojego młodego przyjaciela tu nie ma, więc skorzystam z okazji, by zaprosić cię na drinka, przy którym zastanowimy się, co dalej robić z tak mile rozpoczętym wieczorem. Zapewniam, że potrafię być wytrwały i sądzę, że w końcu mnie docenisz.

Zanim Meg zdołała cokolwiek odpowiedzieć, znajomy głos zapytał:

- Wszystko w porządku, Meg?

Fisher uniósł głowę i spojrzał w zimne oczy Mike'a, który ochronnym gestem położył lewą dłoń na ramieniu siedzącej. Przez moment na twarzy Andy'ego widać było gniew, po czym wyprostował się i zmierzył chłodnym spojrzeniem Santy'ego od stóp do głowy.

- Wszystko jest w jak najlepszym porządku, poruczniku - odparł. - Właśnie odnawiamy starą znajomość. Przebyliśmy razem spory szmat drogi, więc jeśli nam pan wybaczy...

Fisher wrócił do pierwotnej pozycji, a gdy Santy ani drgnął, wyprostował się ponownie i tym razem nie ukrywając złości oznajmił:

- Być może nie zrozumiał pan, więc powtórzę wyraźniej: wszystko jest w porządku i może się pan spokojnie zająć swoją towarzyszką, poruczniku.

Ku zaskoczeniu Meghan Santy uśmiechnął się i przyjrzał się jej uważnie. Wystarczyło mu lekkie drżenie jej ramion, by mieć pewność. Swobodnie podszedł do Fishera i objął go ramieniem, tak że prawą dłonią złapał go za ramię. Fisher skrzywił się, czując stalowy uścisk, ale zanim zdołał coś powiedzieć, usłyszał:

- Może lepiej porozmawiamy jak starzy przyjaciele? - i potężny uścisk nakierował go w odpowiednią stronę, czyli ku tyłowi sali, gdzie panował względny spokój.

Kiedy znaleźli się nieco z dala od pozostałych, Santy zwolnił uścisk, z czego Fisher natychmiast skorzystał:

- Jak pan śmie stosować przemoc wobec starszego stopniem?! To napaść!

- W żadnym wypadku. Po prostu ustrzegłem pana przed trwałym uszkodzeniem ciała. Kiedy bowiem wróciłby jej narzeczony, powtarzam: narzeczony, i zobaczył wyraz jej twarzy, gdy słuchała pańskich słów, bez dwóch zdań potrzebna byłaby poważna operacja, gdyż urwałby panu łeb razem z płucami, sir. Proszę to traktować jako akt miłosierdzia z mojej strony.

- Gówno prawda! Nikt panu nie uwierzy, jeśli ja będę twierdził co innego.

- Może ma pan i rację - Santy uśmiechnął się miło. - Skoro tak, to nic mi już nie zaszkodzi, prawda? A więc sytuacja wygląda następująco: jeśli zbliżysz się na mniej niż dziesięć stóp do tej damy, ty wypierdku mamuta, to własnoręcznie ci nogi z dupy powyrywam. I to pojedynczo i powoli.

Fisher poczuł strach, ale próbował nadrabiać miną.

- Może pan być pewien, poruczniku, że pański dowódca usłyszy o tym dokładnie. A o jakiegokolwiek karierze może pan zapomnieć! Pańska dupa razem z jajami będzie jego!

- Nie będzie, bo mi nie są na żadną cholerę potrzebne. Mam własne, i to nie gorsze niż on - niespodziewanie rozległ się z boku głos komandora Wilsona, który przedstawił się i przyglądał Fisherowi z mieszaniną złości i pogardy.

- Słyszał pan całą rozmowę, sir? - spytał Fisher. - Więc wie pan, że zostałem zaatakowany i że obecny tu porucznik mi groził.

- Widziałem, jak Mr. Santy poprawiał panu kurtkę mundurową, co zwykle uważa się za uprzejmość. Co się zaś tyczy owych gróźb, to wyjaśniał panu teoretyczne, acz pewne i bolesne konsekwencje kontynuowania przez pana nader niebezpiecznego zachowania. Nie jest to więc zachowanie naganne, a wręcz przeciwnie - uśmiechnął się Wilson i dodał: - I zapewniam pana, że w razie czego moje słowa będą miały większą wagę niż pańskie, to się zdaje nazywa przywilej rangi. Czy wyjaśniliśmy sobie wszystko?

Fisher spojrział nań wściekle i odwrócił się mrużąc coś o tym, że jeszcze zobaczymy, ale zatrzymał go głos Wilsona, pozbawiony już humoru i uprzejmości.

- Fisher! Proszę tu przyjść! Już!

Następnie zaś wysłał Santy'ego po piwo tonem nie znoszącym sprzeciwu i gdy Mike zniknął, zwrócił się do Fishera, znacznie już mniej bojowego:

- Dałem ci szansę wyjścia z tego z twarzą, dupku, z której nie skorzystałeś. Więc teraz wyjaśnimy sobie sytuację raz na zawsze. Kobieta, której się naprzykrzałeś, jest, jak słyszałeś, zaręczona z przyjacielem Santy'ego, który chwilowo był nieobecny. Santy zrobił więc dokładnie to, co powinien, a fakt, że jeszcze stoisz o własnych siłach dowodzi jego niezwykłego wręcz opanowania. Zachowałeś się po chamsku i najwłaściwsze byłyby przeprosiny, ale wtedy znalazłbyś się bliżej niż o dziesięć stóp od owej dziewczyny, co doprowadziłoby do tego, że któryś z nich dotrzymałby słowa. Widok oficera US Navy, nawet jeśli jest dupą z rączką, bez łba czy nóg, nie jest specjalnie apetyczny, zwłaszcza na tak miłym przyjęciu jak to. Wobec

tego masz dwie możliwości: wziąć czapkę i wyjść albo zostać, ale trzymać się z dala od wszystkich zainteresowanych. Poza tym nic więcej w tej sprawie już nie zobaczymy, chyba że masz skłonności do masochizmu. Jasne?

Fisher w milczeniu skinął głową, wiedząc, że tę rundę przegrał. W myślach układał już zresztą list do teścia. Wilson zaś dodał jakby czytając w jego myślach:

- Na pokładzie „Concorda” jest pewna grupa oficerów, którzy wiedzą, jakie z ciebie ziółko, skąd się wzięłeś i kto jest twoim teściem, nie wspominając o drobiazgu, dlaczego znalazłeś się tu dopiero teraz. Radzę ci nie robić z siebie durnia, jak to miało miejsce na paru ostatnich przydziałach. Teraz jesteś po prostu jednym z wielu zielonych pilotów, a straty wśród załóg ratowniczych są spore... To jest flota, nie sztab, jeśli coś spierdolisz albo spróbujesz iść na łatwiznę i ktoś na tym ucierpi, to nie zdążysz się schować za nikogo. Przyjemnej nocy.

Po czym Wilson odwrócił się na pięcie i podszedł do Santy’ego, czekającego z piwem i dużą dozą instynktu samozachowawczego o dobre dziesięć stóp od nich. Widząc, że Santy chce coś powiedzieć, czym prędzej wyjaśnił:

- Załatwione. Baw się dobrze i nie przejmuj się tym cymbałem. On jeszcze nie zrozumiał, że nikt nie gra w kulki z moimi ludźmi, a zwłaszcza nie ktoś taki, miękkim dydkiem robiony, jak on. Na razie Sandman, a przy okazji: ładnie to rozegrałeś.

Santy potrząsnął z niedowierzaniem głową - odkąd Boyle przekonał go do pogawędki z Wilsonem, dowódca stale go zaskakiwał, i to pozytywnie. Co więcej, nawet zdążył polubić zadziornego kurdupła.

Skierował się do stołu zastanawiając się, jak wyjaśnić wszystko Timowi, żeby ten nie ogłosił natychmiast otwartego sezonu polowań na Fishera. Najlepszy wydał mu się pomysł, by dokonać tego, gdy Meg będzie siedziała na kolanach Boyle’a.

* * *

Boyle przyjął relację wyjątkowo spokojnie, jeśli nie liczyć zwężonych nagle oczu, co oboje: i Meg, i Mike, przyjęli za nader groźny objaw. Zanim Meghan zaciągnęła go na parkiet, minęło więcej niż kwadrans, ale przynajmniej przestało grozić, że Tim natychmiast zacznie szukać Fishera.

Gdy wrócili z parkietu, skłonny był nawet zignorować całą sprawę, tym bardziej że impreza nabrała tempa. Oficerowie obu nacji dyskutowali zawzięcie, przerzucając się z tematu na temat i nie dbając specjalnie o ciszę. Tematy sięgały od oceny różnych modeli F-4, przez to kto faktycznie wymyślił radar, aż do tego kto byłby na tyle głupi, by próbować przepić paru obecnych Australijczyków.

Ktoś wpadł na pomysł Pierwszych Amerykańsko-Brytyjskich Zawodów Fortepianowych, wobec czego błyskawicznie wytypowano zespoły i wytyczono trasę przez parter budynku. Każdy zespół znalazł „ochotniczkę” na jockeya i kufel z piwem. Celem było jak najszybsze przeniesienie przez pięciu chłopca pianina, piwa i ochotniczki wyznaczoną trasą. Punkty karne zdobywano za: dotknięcie pianinem podłogi, rozlanie piwa i zgubienie ochotniczki. Utrata kufła oznaczała dyskwalifikację.

Jedną z ochotniczek była Barbara - jej zespół pokonał trasę bez punktów karnych, inną miała być Meg, ale zdołała się z tego wykręcić: jak na jeden wieczór miała dość bycia w centrum uwagi. W pewnym momencie, gdy Tim po raz kolejny walczył o drinki, ponownie poczuła na sobie wzrok Fishera, który obserwował ją z drugiego końca sali. Tym razem była jednak przygotowana: z pogardliwą miną pokazała mu uniesiony środkowy palec w międzynarodowym geście. Wymiotło go błyskawicznie. Razem z Fisherem zniknęła jednak i jej chęć do zabawy - poczuła zmęczenie, toteż gdy Tim zaproponował opuszczenie imprezy, zgodziła się z wdzięcznością. Udali się więc na poszukiwanie Santy'ego, by go o tym poinformować.

* * *

Mike'a znaleźli na spodzie sterty ciał obojga płci, gdyż Amerykanie pokonani w konkursie fortepianowym zaproponowali Buck-Buck, czyli turniej polegający na sprawdzeniu, która drużyna utrzyma więcej członków drugiej. Drużyna utrzymująca stała w bloku rodem z rozgrywek rugby, a zawodnicy przeciwnej wskakiwali na nią z rozbiegu, tylko pojedynczo, żeby sobie krzywdy nie zrobić. Akurat gdy doszli, wszyscy leżeli na ziemi - utrzymujący padli bowiem na parkiet.

- Mike, idziemy stąd.

- Nie wygłupiajcie się. - Santy wygrzebał się spod spódnicy jednej z zawodniczek. - Przegrywamy, i to we własnej grze. Potrzeba nam paru takich osiłków jak ty. Zagrajcie choć do pierwszej porażki herbaciarzy.

- Herbaciarzy? Ty załgany jankesie! - Łokieć Barbary wylądował pod żebrami Santy'ego, a ona sama przeszła na stronę zespołu brytyjskiego prowokacyjnie kręcąc tyłeczkiem.

- Wiecie, o co mi chodzi? - jęknął Santy. - Jak teraz przegramy, to będzie większy wstyd niż po Pearl Harbour!

Pokazał Barbarze język, ta zaś parsknęła śmiechem i ujęła się pod boki.

- Tim - Meg też była rozbrojona. - Nie pozwolimy chyba temu idiocie zamartwić się aż do upojenia alkoholowego?

- W żadnym wypadku! - odparł Boyle zdejmując kurtkę mundurową.

* * *

Pozostałe dni minęły Timowi i Meg zdecydowanie za szybko. Gdy odprowadził ją na lotnisko, miał do wyboru albo poszwęcać się bez celu, albo samotnie wrócić na okręt. Wybrał to drugie i podpływając pod szarą burzę lotniskowca doszedł do mało budującego wniosku, iż kolor ten wręcz idealnie odzwierciedla jego nastrój.

Rozdział 18

21 września 1972

„USS Concord” był o jakieś sto mil od Hongkongu, gdy Boyle wszedł do hangaru helikopterowego. Były w nim tylko dwie maszyny, których naprawę kończyli technicy z Filipin, gdyż uszkodzenia były zbyt skomplikowane jak na możliwości i części zapasowe, którymi dysponowali mechanicy pokładowi. Przy tej okazji dowiedział się, że jest proszony do sali odpraw, ale że najpierw chce go zobaczyć Watkins, i to w pilnej sprawie. Udał się więc do jego kabiny.

Nie widzieli się od pożegnania na lotnisku, gdyż Watkins po powrocie z Australii udał się prosto na okręt.

- Jak wyjazd. Bob?

- Przyjemny i bez problemów, ale o tym pogadamy potem. Teraz musimy pogadać o niejakim komandorze poruczniku o nazwisku Fisher. Czym żeś go wkurwił?

- Pojęcia nie mam, o czym mówisz - zdziwił się Boyle. - Jedyne Fisher, o jakim wiem, przystawiał się do mojej narzeczonej. Nawet faceta nie widziałem, bo Mike go przepłoszył. A bo co?

- Opowiedz mi to dokładnie - poprosił Watkins, więc Tim zdał mu relację zaczynając od lotniska. - Wiesz, że to nasz nowy dowódca?

- Pojęcia nie miałem... Chyba siedzę w gównie?

- Tim, Fisher to ambitny kawał skurwysyna. Zawsze był, jeśli o to chodzi, a sądzę, że jesteś na szczycie jego listy do odstrzału. Nadajesz się jako ktoś, kogo można obarczyć winą za jego problemy na przyjęciu. Jest

facetem, który stawia na swoim, niszcząc wszystkich, którzy stają mu na drodze. Żeby się dobrze ustawić, ożenił się z córką admirała, notabene Glovera, który aktualnie rządzi na Pacyfiku. Tu jest tylko po to, by zarobić parę medali bojowych i mieć wpis, że walczył bojowo. Kiedy to osiągnie, trafi na ciepłą posadkę, o którą teściu wystara mu się w tym czasie. Jest od sześćdziesiątego trzeciego w US Navy i dopiero teraz trafił na wojnę, wystarczy? Wiem, że nie masz pojęcia, jak z nim postępować, więc słuchaj: najbezpieczniej jest takiemu walić w dach i potakiwać. Nie daj mu powodów, żeby na ciebie naskoczył, co cię będzie kosztowało sporo wysiłku i opanowania. Jesteś najmłodszym dowódcą maszyny, ale masz doświadczenie bojowe, którego jemu brakuje. Bez wątpienia będzie wydawał kretyńskie rozkazy i wpadał na jeszcze głupsze pomysły. To normalne u dekowników. Z zasady nie protestuj, ale nie pozwól, by cię wmanewrował w sytuację bez wyjścia. Rozmawialiśmy o tym na lotnisku, pamiętasz? Dobrze. Nie leć, jeśli uważasz, że to samobójcza misja. Wiesz, jak wygląda sytuacja i znasz swoje słabe i mocne strony. Wystarczy nam martwych bohaterów. Jasne? Mam nadzieję. Słuchaj, ja wracam na North SAR, więc nie będę w stanie ci zbytnio pomóc, ale z kłopotami możesz spokojnie się zwrócić do Jacka Crawforda, zastępcy Frasera. Znamy się kupę lat i jest naprawdę równym facetem. Nie mówię, że jest wszechmocny, ale może ci się przydać. Dobrze, teraz idź do Fishera i graj durnia.

- Znasz go, prawda Bob? Widziałeś go w akcji, nie tylko słyszałeś o nim?

- Widziałem i ni cholery mi się to nie podobało. Wróć i opowiedz mi, jak było.

* * *

Boyle wszedł do sali odpraw i rozejrzał się - Fishera widział tylko przelotnie na lotnisku, i to po cywilnemu, ale na szczęście w pomieszczeniu

był tylko jeden oficer, i to w stopniu komandora porucznika.

- Proszę podejść, Mr.Boyle - polecił wstając zza stojącego przy ścianie stolika.

- Pan mnie wzywał, sir?

- Tak. Proszę usiąść. Sporo czasu zajęło panu przyjście tutaj. Oczekuję, że codziennie będzie pan tu punkt siódma rano. Nie lubię spóźniałskich, proszę o tym pamiętać. Teraz do rzeczy. Jest pan najmłodszym dowódcą załogi i sądzę, że rozumie pan, iż musi minąć sporo czasu, zanim się pan „sprawdzi”, jak się to popularnie mówi. Zamierzam tego dokładnie dopilnować. Jeśli pańskie wyniki będą dobre, a w to nie wątpię, to odpowiednia pochwała znajdzie się w pańskich aktach przed powrotem do kraju - Fisher przerwał, ale ku swemu zaskoczeniu w zachowaniu Boyle'a nie zauważył absolutnie żadnej reakcji. - Poza tym wymagam jedynie lojalności tak do siebie jako do dowódcy, jak i do Sił Zbrojnych, których jest pan członkiem. Czy ma pan w związku z tym jakieś pytania?

- Nie, sir.

- Doskonale. Pozostaje wobec tego ostatnia sprawa. Jestem pewien, że wie pan o małym nieporozumieniu, jakie miało miejsce w Brytyjskim Klubie Oficerskim. Moje zamiary były jak najbardziej szlachetne, a tak pański przyjaciel, jak i narzeczona zachowali się zdecydowanie przesadnie. Pana przyjaciel to narwaniec o raczej słabej znajomości ludzi; sugeruję, by trzymał się pan od niego z daleka, jeśli nie chce pan być zakwalifikowany do tej samej kategorii. Zamierzam dopilnować, by nauczył się on odpowiedniego szacunku dla przełożonych. Tegoż wieczoru, acz nieco później, pańska narzeczona wykonała w stosunku do mnie raczej obsceniczny gest, co wskazuje, że nie jest jeszcze właściwie zaznajomiona ze zwyczajami i odpowiedzialnością, jaka na niej ma spocząć jako na żonie oficera. Powinien pan się tym zająć, aby w przyszłości uniknąć podobnych problemów. Tym razem nie będę wymagał przeprosin od którejkolwiek ze stron, biorąc pod uwagę jej ignorancję, ale proszę się upewnić, że na przyszłość będzie znała

swoje miejsce. Oboje na tym skorzystacie. To wszystko - i zajął się leżącymi na biurku papierami.

Boyle tymczasem powoli odzyskiwał głos. Wstał i spojrzał na Fishera, czując z trudem opanowywaną żądzę mordy, choć poza lekkim zaciśnięciem ust nic po nim nie było widać.

- Mike Santy nigdy nikomu nie grozi bezpodstawnie i nigdy, odkąd się znamy, nie dotknął nikogo nie sprowokowany. Być może był pan niewinny, ale ani on, ani moja narzeczona tak nie sądzą i ja też nie sądzę, biorąc pod uwagę pańskie zachowanie. Meg zresztą nie pokazałaby bez powodu nikomu znacznie łagodniejszych gestów uznanych za nieuprzejme. - Boyle pochylił się nad stołem i dodał ciszej, choć nie mniej dobitnie. - To, co mówi i robi, jest jej sprawą, gdyż jest inteligentna i pełnoletnia, a prędzej mnie diabli wezmą, niż będę próbował coś w niej zmienić. Co się zaś tyczy mojego latania, to nominację wręczył mi osobiście admirał Welch, i to bez żadnych komentarzy na temat „sprawdzania”. Sądzę, że to powinno panu wystarczyć... sir.

Po czym wyszedł, ignorując osłupiały wzrok Fishera.

* * *

Watkins czekał w kabinie i wysłuchiwał relacji Tima bez komentarzy poza niezbędnymi, by przywrócić opowiadającego do dalszego relacjonowania rozmowy, gdy go za bardzo cholera zaczynała trząść. W końcu udało mu się przekonać Tima, że wyrzucenie Fishera za burtę mogłoby nie spotkać się z należyтым uznaniem u reszty starszych stopniem. W sumie Boyle wyszedł znacznie spokojniejszy i przynajmniej w tej chwili nie zamierzał dać komandorowi porucznikowi po pysku.

Gdy został sam, Watkins położył się na koi i przypomniał ostatnie spotkanie z Fisherem. Było to cztery lata temu w innej jednostce. Watkins był oficerem planowania, a Fisher dowodził obsługą techniczną, wyciskając z

niej siódme poty, by pobić jakiś papierkowy rekord, przez co pracowali znacznie dłużej niż normalnie. Zdarzył się wypadek, który omal nie kosztował życia czterech ludzi; śledztwo wykazało błąd obsługi technicznej, a Fisher zamiast dać odsapnąć podkomendnym, wyznaczył im dodatkowe szkolenia po służbie. Efekty dały się zauważyć błyskawicznie - mechanicy padali na nosy, terminy stawały się coraz dłuższe, a naprawy coraz bardziej powierzchowne. Do poważnej tragedii nie doszło tylko dlatego, że wtrącił się dowódca jednostki, ustalając sztywne godziny służb dla mechaników.

Fisher tymczasem, zamiast przyznać się do złego dowodzenia, zaczął szeptaną kampanię oszczerstw i wybielania się, którą skończyło dopiero jego przeniesienie. Jego następcą stracił prawie cztery miesiące, by doprowadzić oddział do efektywności zbliżonej do tej, jaka była przed Fisherem. Watkins obserwujący całość wydarzeń dał sobie słowo, że nie pozwoli na podobny numer w przyszłości. Jediną rzeczą, która powstrzymała go przed natychmiastową akcją, była nadzieja, że Fisher mógł się czegoś nauczyć przez te cztery lata.

* * *

Boyle znalazł Santy'ego na Stalowej Plaży, jak nazywano fragment pokładu, gdzie z zasady nie parkowały samoloty, za to załoga w czasie wolnym mogła uzupełniać braki w opaleniźnie. Santy leżał na brzuchu i z miną skazańca studiował system hydrauliczny A-7 w Procedurach Operacyjnych i Treningowych Lotnictwa Pokładowego. Teoretycznie mądra, owa monografia powstała w wyniku sporej liczby wypadków przed wprowadzeniem standardowych dla wszystkich jednostek i typów maszyn procedur. W efekcie każdy typ maszyny dorobił się własnego opracowania, w którym były nie tylko wszystkie niezbędne pilotowi informacje, ale i ze dwie tony bzdur. Treść takiego dzieła napisanego urzędowym językiem, od którego zęby bolały, była przedmiotem corocznych egzaminów, którym

podlegali wszyscy piloci. W praktyce była to udręka, gdyż egzaminujący nie odróżniali z zasady rzeczy istotnych od bzdur, a książki ułożone były w sposób nieodparcie sugerujący zrzućcie maszynopisu ze schodów, pozbieranie do formatu i zanieśenie do drukarni, gdzie dopiero nanoszono numerację stron. Indeks był fikcją, jako że nigdy nie dało się w nim znaleźć poszukiwanego hasła, a jeśli nawet tam figurowało, to na pewno nie było go w tekście na tej stronie, jaką podawał odnośnik.

Ponieważ większość pilotów uważała je za najdoskonalszy, nie farmaceutyczny środek nasenny, zajmowano się nimi tylko w momencie ostatecznej konieczności, czyli zbliżających się egzaminów.

- Jak tam pożegnanie z Meg? - spytał Santy, gdy Boyle przystawił sobie krzesło plażowe.

- Normalnie. Kazała mi się tobą opiekować, dzięki czemu pewnie nie będę w stanie zawracać sobie głowy nowym dowódcą dywizjonu. Wygląda na to, żeście się spotkali.

- Przepraszam stary, ale skąd miałem wiedzieć, że to będzie twój zwierzchni dupek. Dowiedziałem się o tym dopiero dziś w nocy. Mam nadzieję, że nie wkopałem cię za bardzo?

- Nie więcej niż Meg pokazując mu, żeby się odpiardolił albo kiedy próbowała go wykastrować torbą na lotnisku. Właśnie kazał mi się trzymać od ciebie z daleka, bo masz na mnie zły wpływ. Poza tym mam wychować Meg na odpowiedzialną damę. Tobą zajmie się osobiście. Tępy cymbał.

- Chciałbym go zobaczyć wychowującego Meghan - zachichotał Mike. - Efekt byłby podobny do wsadzenia łba w wentylator: głośny, krwawy i bolesny.

- Poza tym generalnie to zupak i specjalista od papierkowej roboty, i jak nic spieprzy operacje SAR. Wiele bym dał, żeby móc lecieć z Watkinsem. To nie to samo co pocziwy Hickerson.

- Ale wychodzi, że nie masz na to żadnego wpływu. Wytrzymaj te parę miesięcy bez kłopotów, wrócisz do Stanów i będziesz miał dupka z głowy.

- Nie mam innego wyjścia. Słuchaj no, jak tam ci poszło z Barbarą?

- Poleciała do Anglii, więc ostatniego dnia byłem sam, dzięki czemu zdołałem złapać oddech. Chłopie, ona mnie wykończyła! Powinna napisać suplement do Kamasutry. Szkoda mi będzie faceta, za którego wyjdzie: zabije go na śmierć. Choć trzeba przyznać, że to piękna śmierć.

Boyle omal nie spadł z krzesła targany napadem śmiechu, gdy wyobraził sobie gołego Mike'a wciąganego za nogi do sypialni i błagającego o litość. Meg nie uwierzy, że Santy spotkał wreszcie lepszą od siebie partnerkę.

* * *

Pokład niżej toczyła się nieco inna dyskusja - dotyczyła przyszłości wszystkich zaokrętowanych na lotniskowcu. Welch wraz ze sztabem planowali dalsze akcje na kolejną turę bojową, ponieważ Nixon wreszcie miał dość. Był koniec 1972 roku i prezydent zdecydował, że ma dość pieprzenia i przeciągania paryskich negocjacji przez delegację wietnamską, która jak zwykle wynajdywała coraz to nowe przeszkody i wysuwała nowe żądania. Negocjatorzy wierzyli bowiem, że społeczeństwo amerykańskie zmusi rząd do kapitulacji i można będzie wszystko wygrać, stosując starą taktykę przeczekania. Widzieli w telewizji demonstracje i uwierzyli, że tak reaguje większość obywateli. Nie dotarło do nich, że choć społeczeństwo amerykańskie faktycznie chciało pokoju, to nie za wszelką cenę. Nie docenili też siły Nixona i jego zdeterminowania, by zakończyć tę wojnę na honorowych warunkach.

Aby to osiągnąć, postanowił pokazać władzom w Hanoi, że jeśli nie przestaną zrędzić i nie przystąpią do rozsądnych rokowań, to straty, jakie poniosą, będą znacznie większe niż dotąd, wobec czego zniósł wszelkie restrykcje w wyborze celów bombardowań poza szkołami i szpitalami. Nixon mógł mieć wiele wad, ale nieskończona cierpliwość na pewno do niech nie należała.

Zniesiono wszystkie chronione strefy tak w Wietnamie Północnym, jak i w sąsiednich krajach aktywnie mu pomagających, a lotnictwo tak morskie, jak i lądowe dostało wolną rękę w sposobie, kolejności i sile wykonywanych nalotów. O tym właśnie toczyła się dyskusja, a także o zwiększonym dzięki temu zapotrzebowaniu na części, amunicję i resztę zaopatrzenia.

Welch słuchał tego jednym uchem - oficerów miał wystarczająco zgranych, by detale uzgodnili sami. Myślał natomiast o przyjaciółach, którzy już nie latali, choć razem z nim walczyli w tej wojnie. Rozkaz prezydenta wreszcie zapowiadał jej realny koniec i żał mu było, że większość z nich nigdy się o tym nie dowie. Miał nadzieję, że ci, którzy przeżyli i prowadzą teraz spokojne, cywilne życie, ucieszą się, gdy w końcu flota wróci do domu.

Część 3

„Gdyż ten tysięczny utopi się lub będzie pływał Z tobą w każdej wodzie”.

Kipling

Rozdział 19

25 września 1972

Zanim „USS Concord” dotarł na stanowisko przy wybrzeżu Wietnamu Północnego, załoga i piloci wrócili już do formy po dłuższej beczynności, jaką był pobyt w Hongkongu. Nawet nocne lądowania wypadły zadziwiająco dobrze, choć zgodnie z legendą i pewnym doświadczeniem naukowym piloci najbardziej bali się nocnych lądowań. A przynajmniej ich serca biły wówczas znacznie szybciej niż w czasie lotów pod ostrzałem. Tyle twierdzili naukowcy, którzy następnie zaginęli w niepamięci i beczynności. Piloci zaś wiedzieli swoje: nocne lądowania na lotniskowcach tak ich stresowały, ponieważ w miarę zmniejszania się ilości światła słonecznego pokłady się kurczyły. Dowiodły tego ponad wszelką wątpliwość (choć bez jakiegokolwiek fizycznego dowodu) dogłębne studia przeprowadzone w niezliczonych kasynach, a ostatecznym argumentem były spostrzeżenia Boyle’a całkowicie zgodne z prawdą. W nocy wypadało za burtę znacznie więcej marynarzy niż w dzień, a przecież znają oni swoje okręty na pamięć i często poruszają się po omacku. Po zmroku jest więc po prostu mniej pokładu i dlatego kroki zapamiętane nie zgadzają się im ze stanem faktycznym.

Santy przypomniał to sobie wysiadając z maszyny po udanym, nocnym lądowaniu i udając się na poszukiwania Tima. Miał bowiem ochotę coś zjeść, a strasznie nie lubił robić tego w samotności.

* * *

Nazajutrz, nieco po pierwszej, Santy siedział w kabinie dyżurnego

zapasowego samolotu, stojącego z boku pokładu startowego, i miał nadzieję, że któryś z wyznaczonych do lotu bojowego będzie niesprawny, dzięki czemu on się załapie. Przyglądał się przy tej okazji latającemu wzdłuż burty helikopterowi, który miał ratować rozbitków czy inne ofiary, które wpadną do morza, i po raz kolejny stwierdził, że gdyby miał tak latać w tę i z powrotem przez cztery godziny sto pięćdziesiąt stóp nad wodą, niechybnie by zwariował. Celem była elektrownia w Quanh Dink, ostatnio bombardowana w maju. Bombardowano ją regularnie, ledwie rozpoznanie lotnicze wskazywało, że naprawiono ją po poprzednim nalocie. Zresztą w ciągu ostatnich tygodni zbombardowano wszystkie większe cele, nawet słynny most Trahn Hoa został w końcu zniszczony.

Dodatkową atrakcją był coraz słabszy ogień przeciwlotniczy i coraz mniejsza liczba rakiet dzięki zaminowaniu wybrzeży. W rezultacie Kissinger, spotykający się w Paryżu z Le Due Tho, odnosił zadziwiające sukcesy w ostatecznych rokowaniach honorowego pokoju.

Santy uważał, że ma swój wkład w te osiągnięcia, podobnie jak inni piloci - wszyscy chcieli skończyć tę wojnę i wrócić do domów, ale jednocześnie byli zadowoleni, że robią to, czego ich nauczono, a nie bawią się w kretyńską wojnę, której reguły wyznaczyli dyplomaci.

Z rozmyślań wyrwał go widok mechanika w żółtej kamizelce pokazującego na pokład startowy, gdzie odholowywano właśnie z katapulty Corsaira z VA-19. Santy uśmiechnął się i zamknąłabinę.

* * *

Dwadzieścia sześć maszyn rozrzuconych w formacji bojowej zajmowało spory kawałek nieba, a Santy lecący w tylnej jej części miał okazję obejrzeć ją sobie w pełnej krasie, łącznie z dwunastką maszyn osłony, jaką stanowiły Phantomy. Brzeg przekroczyli dziesięć minut temu i słuchawki pełne były pisków oznaczających namierzenie przez wrogie radary, ale jak dotąd nie

było ani jednego sygnału świadczącego o odpaleniu rakiety, bądź uaktywnieniu jej radaru. Albo Wietnamczycy planowali jakiś podstęp, albo faktycznie cienko przędli z zapasami i to, co mieli, skupili wokół Hanoi. Santy miał nadzieję, że ma miejsce sytuacja numer dwa.

Formacja położyła się w prawy zakręt w ślad za prowadzącym i zaczęła zniżać lot, nabierając jednocześnie prędkości: do celu pozostało dwadzieścia mil albo około czterech minut. Santy sprawdził pasy i maskę tlenową, czując, że mimo klimatyzowanej kabiny zaczyna się pocić.

- Zaczynamy! - rozległo się w słuchawkach i prowadzący runął do ataku.

Kilka sekund później na ziemi rozkwitły pierwsze czarno-brązowe gejzery wybuchów. I natychmiast w słuchawkach nastąpiło pandemonium, podobnie jak w powietrzu. Jedne samoloty schodziły nad cel, inne unikały ognia przeciwlotniczego, który ożył po pierwszych wybuchach, jeszcze inne odlatywały po zrzućeniu bomb. Para Phantomów osłony przemknęła obok samolotu Santy'ego, idąc pełnym ciągiem na północny zachód. Mike nie słyszał ostrzeżeń o MiG-ach, ale też nie zwracał na nie specjalnej uwagi - od tego były samoloty eskorty. Cel pokrywały teraz oprócz wybuchów kłęby dymu, wśród których błyskały błękitno-białe błyskawice. Potrójna nić zielonych paciorków artylerii przeciwlotniczej sięgnęła ku Corsairowi wychodzącemu znad celu i Santy dopiero wówczas dostrzegł, iż niebo usiane jest kłaczkowatymi wybuchami pocisków. Ponieważ elektrownię, a raczej jej pozostałość, bombardowało z pół tuzina maszyn, wybrał za cel starannie skopane stanowisko przeciwlotnicze i zwolnił bomby natychmiast kładąc maszynę w ciasny skręt w prawo.

Bomby eksplodowały w celu zmieniając wykop, worki z piaskiem, działka i obsługę w nierozpoznawalną mieszankę drobniutkich fragmentów, toteż zadowolony skierował się do brzegu, czując się niczym dzieciak na cmentarzu, gdyż był ostatnim samolotem odlatującym znad celu. Chcąc jak najszybciej dołączyć do reszty dał pełen ciąg i nie wchodził wyżej niż na

trzysta stóp. Jakieś cztery mile od brzegu dostrzegł wioskę, ale zdecydował, że zaryzykuje zamiast ją oblecieć. Przemknął prosto nad zabudowaniami, strasząc mieszkańców i rozpraszając inwentarz falą dźwiękową.

Dopiero parę mil nad wodą nabrał wysokości i zameldował:

- Red Crown, tu Condor 300. Jestem nad wodą.

- Rozumiem 300. Jesteś ostatni i masz czysty ogon. Baza o dziewięćdziesiąt mil w namiarze 076. Hawkeye na kanale ósmym.

- Jasne, przełączam się na ósmy. Miłego dnia... Keyboard, tu Condor 300 na dwunastu tysiącach.

- Mamy cię, 300. Lecisz ostatni, kurs 076, na dwudziestu milach przejdź na kanał szósty.

Santy wyrównał na szesnastu tysiącach stóp, skąd powierzchnia morza wyglądała na gładką tafłę, pustą jak okiem sięgnąć. Na tej wysokości nie czuło się w ogóle tego, że maszyna ma jakąkolwiek prędkość, a jedynie zmniejszająca się odległość od radiolatarni lotniskowca sugerowała, że tak jest. To właśnie różniło go od Tima, który lubił czuć i wiedzieć, że leci. W helikopterze nie da się oderwać rąk od przyrządów, gdyż stale trzeba leciutko poprawiać kurs i wysokość, a przy tak niskim pułapie można zaobserwować całą masę interesujących szczegółów na ziemi. W odrzutowcu nie widziało się żadnych detali i to właśnie był według Tima ich główny mankament.

* * *

Widząc lotniskowiec Santy zniżył lot do dwóch tysięcy pięciuset stóp, kładąc maszynę w łagodny skręt, dopóki nie znalazł się prosto za rufą. Obniżył lot na sześćset stóp, sprawdził przyrządy, wysunął hak i podwozie i odczekał, aż ostatni przed nim A-6 wyląduje. Następnie wypuścił klapy i podszedł do lądowania meldując:

- Tu Corsair 300, ball 1,4.

- Potwierdzam 300.

Silne uderzenie, gdy koła zetknęły się z pokładem, i nagłe szarpnięcie, gdy hak zaczepił o jedną z rozciągniętych lin, dały mu znać, że jest na w miarę stałym gruncie. Wytracił szybkość zmieniając ciąg, podniósł hak na znak mechanika w czerwonej kurtce i pokołował zgodnie ze wskazówkami następnego na wyznaczone na rufie miejsce, składając po drodze skrzydła.

Wysiadł, gdy maszyna była już przypięta łańcuchami do pokładu, a pod koła miała założone klocki hamulcowe, i uśmiechnął się szeroko: i pomyśleć, że mu jeszcze za to płacili!

Rozdział 20

6 października 1972

To z pewnością nie był najlepszy dzień w życiu Tima Boyle'a.

Ze dwudziesty raz w ciągu ostatnich dwóch minut sprawdził wskaźnik obrotów prawego silnika, który oscylował sobie bezczelnie wokół właściwej wartości, pomimo wysiłków pary mechaników. Żaden inny wskaźnik nie zdradzał podobnych objawów, więc najprawdopodobniej uszkodzony był zegar, a nie silnik, co nie zmieniało sytuacji, iż maszyna była niesprawna do lotu. Niezaprzeczalną bowiem prawdą było stare powiedzenie, że to, co się spieszyło na ziemi, na pewno nie poprawi się w powietrzu. Byli na pokładzie, od startu dzieliło ich z dziesięć minut, a całkowita naprawa nie miała prawa skończyć się w tym czasie. Tak więc kolejny atak albo polecą bez maszyny SAR, albo, co bardziej prawdopodobne, dyżurny helikopter ze stanowiska Delta zostanie dotankowany i wysłany w miejsce niesprawnego, a z braku części na zamianę oznaczało to dodatkowe kilka godzin dla latającej już z dwie godziny wzdłuż burty załogi.

- Dobra, Ted, wygaszamy grata - polecił Tim drugiemu pilotowi i dał znak LSO, który natychmiast złożył wieży odpowiedni meldunek.

Po kilkunastu sekundach pojawił się żółty ciągnik z ekipą mechaników. Ponieważ Boyle nie czekał do ostatniej chwili, nie towarzyszył temu ryk Air Bossa przez radio czy głośniki. Niewiele bowiem rzeczy tak wkurzało pilotów odrzutowców, jak zmiany w czasie startu z powodu stojącego na środku pasa uszkodzonego helikoptera.

Gdy drugi pilot Ted Kruger skończył przygotowania do wyłączenia, Tim

złożył łopaty i kolejno wyłączył silniki. Następnie poleciał załodze wysiąść i iść do sali odpraw, a sam w roli hamulcowego przebył całą drogę do rejonu parkowania, której ciekawostką była jazda do tyłu. Bowiem z zasady helikoptery holowano za tylne koła.

Poza tym nie miał ochoty na pięciokrotne tłumaczenie wszystkim po kolei, od szefa mechaników zaczynając, co konkretnie się zepsuło. Kruger był wystarczająco doświadczonym pilotem, by to załatwić. Fisher jak dotąd nie zdążył spieprzyć paru rzeczy, w tym między innymi żelaznej zasady US Navy, łączenia nowych dowódców maszyn z najbardziej doświadczonymi pilotami i odwrotnie.

Po dwóch tygodniach dowodzenia HC-17 Fisher dał się we znaki praktycznie wszystkim i morale zaczynało brać w łeb. Z zasad i praktyk Hickersona prawie nie zostało śladu, zupełnie jakby Fisher wprowadzał zmiany dla samej przyjemności pokazania, kto tu teraz dowodzi. Ciekawostką było natomiast, że wcale się nie spieszył z wylataniem obowiązkowych dwunastu lotów, co kwalifikowałoby go do lotów bojowych nad Wietnamem Północnym. Kilkakrotnie Boyle i inni musieli na gwałt przejmować zadania, na które miał lecieć, a nie mógł przez „nawał obowiązków administracyjnych”. Hickersonowi to się nie zdarzało, ale on był pilotem z krwi i kości i za najważniejsze uważał latanie.

Dodatkowego smaczku obecnej sytuacji dodawał fakt, iż tym razem to właśnie Fisher miał zastąpić Tima, o czym jeszcze nie wiedział. Boyle żałował nie jego, lecz drugiego pilota, Jacka Crowforda, który przez dalsze cztery godziny będzie zmuszony wysłuchiwać jego narzekań.

Z mieszanymi więc uczuciami obserwował lądującego Sea Kinga, do którego natychmiast podłączono wąż paliwowy.

- Angel 801, tu Wieża - usłyszał w słuchawkach głos Air Bossa. - 804 ma awarię, przejmujesz jego zadanie. Po starcie bierz kurs 235 i na kanale osiemnastym kontaktuj się z Red Crown.

- Uhm, Wieża, proszę o zgodę na zamianę załóg - Fisher miał bardzo

niepewny głos.

- Odmawiam 801. Nie ma na to czasu. Wieża out.

Radio umilkło, do startu pozostały cztery minuty, a oficer dyżurny katapult na śródkręciu zaczął się niecierpliwić, sądząc z częstotliwości, z jaką spoglądał na zegarek. Z jakichś bliżej nieznanym powodów nikomu nie przeszkadza, jeśli samolot potrzebuje dodatkowego czasu przed startem, natomiast wszyscy się indyczą, jeśli przytrafia się to wiatrakowi. Dlatego też helikoptery zawsze startują i lądują jako pierwsze. Watkins nauczył Boyle'a meldować o kłopotach wcześniej niż to konieczne, by nie blokować w ostatniej chwili całego pokładu.

Rozmyślenia przerwał mu nagły ruch koło Sea Kinga - odcepiono wąż, usuwano klocki spod kół, pilot dostał plik papierów i zdjęto łańcuchy mocujące do pokładu. Oficer startowy zakręcił ręką nad głową i prysnął z pokładu, dając znak do startu. Helikopter podskoczył lekko i uniósł się na kilka stóp, gdzie znieruchomiał na jakieś pięć sekund, w czasie których pilot sprawdzał wskaźniki. Najwidoczniej wszystkie dawały właściwe odczyty, gdyż maszyna pochyliła nos i odleciała, kładąc się w łagodny skręt w lewo.

Prawie natychmiast katapulty zaczęły pracę, a załogi doskonale opanowany balet, sprawiający wrażenie zupełnego chaosu i przypadkowości. Cele tego baletu były dwa: jak najszybciej pozbyć się z pokładu samolotów i nie dać się przy tej okazji zabić.

Boyle odczekał, aż ostatni z A-7 opuścił katapultę i wysiadł z maszyny, kierując się ku drzwiom w nadbudówce prowadzącym przez system schodni pod pokład.

* * *

Jack Crowford upewnił się ostatecznie, że nie będzie to miły lot. Fisher najpierw oniemiał dowiedziawszy się, że ma lecieć, a potem wściekł, gdy okazało się, że nie można wymienić załóg. Potem w ciągu pół godziny od

startu z dziesięć razy powtórzył, że trzeba tak to zorganizować, by zapasowa załoga zawsze czekała gotowa, kiedy coś pójdzie nie tak, jak na przykład dziś. Jako zastępca Crowford doskonale wiedział, że to właśnie on będzie musiał wybić mu ten pomysł z głowy, ale chwilowo wolał się nie odzywać. Teraz mieli do wykonania zadanie bojowe i miauczenie na temat rzeczywistych czy urojonych krzywd nic w tym nie mogło pomóc.

Pomogło mu natomiast zrozumieć co innego: Fisher za bardzo mamrał nawet jak na swój charakter, a im bliżej byli punktu, w którym mieli oczekiwać ewentualnego wezwania, tym szybciej gadał. Pilot lecący na pierwszy lot bojowy albo milczy, albo pyta o detale, z którymi wcześniej się nie zetknął. Fisher musiał mieć bardziej niż pełne gacie strachu i Crowford miał ochotę kazać mu się zamknąć, co, choć personalnie satysfakcjonujące, nie byłoby specjalnie rozsądne. Rozmyślenia przerwała mu dziwna cisza, jakby Fisher właśnie czekał na odpowiedź i to od niego.

- Pytałem, czy nie sądzisz, że należałoby sprawdzić tamten helikopter, jak wrócimy. Może w nim się nic nie zepsuło?

- Gdyby 804 był w pełni sprawny, to byłby na naszym miejscu - Crowford postanowił być ostrożny. - Te maszyny są ciężko wykorzystywane i usterki są na porządku dziennym. W całej US Navy jest wszystkiego z tuzin Sea Kingów zmodyfikowanych jako maszyny SAR i trzydziestu dwóch pilotów mogących je pilotować, więc nic dziwnego, że awarie są częste. Ten, w którym siedzimy, został dwa razy poważnie ostrzelany tylko w czasie mojego pobytu na „Concordzie”. Ostatnim razem naprawa trwała dwa tygodnie, a części ściągano ze Stanów.

Fisher zbladł słysząc słowo „ostrzelany” i Crowford przez chwilę zastanawiał się, czy by nie zemdlał słysząc, że zginęli w nim Lenehan i Ball. Zdecydował, że cucenie dowódcy dywizjonu nie byłoby miłe, toteż przełączył radio na częstotliwość Red Crown ze słowami:

- Zobaczymy, czy czegoś od nas nie chcą.

Fisher bez słowa wpatrywał się prosto przed siebie.

Rozdział 21

6 października 1972

- Red Crown, to Angel 801 w zastępstwie 804. Mamy paliwa na trzy godziny.

- Odbieram cię dobrze i wyraźnie, 801. Mamy cię na radarze, leć przez dwadzieścia mil kursem 320. Aktualne ciśnienie 29.97.

- Rozumiem 29.97.

Crowford ustawił wysokościomierz na podane ciśnienie. Złe ustawienie dawałoby zły odczyt, a ten z kolei mógł być przyczyną rozbicia się o powierzchnię wody, ponieważ latali na niewielkich wysokościach.

- Dzięki, Jack - wykrztusił Fisher.

- Nie ma za co. Hej tam z tyłu: pobudka! Przygotujcie maszynę do akcji i sprawdźcie broń.

- Lepiej niech pan postawi kołnierz - zaproponował bosman Sam Satterwhite, przeładowując lewoburtowego Browninga kaliber 30, umieszczonego w drzwiach pasażerskich tuż za fotelem Crowforda.

- Dzięki - mruknął pilot, czym prędzej stawiając kołnierz kombinezonu i wyjaśnił widząc zdziwione spojrzenie Fishera. - Zdarza się, że łuska wpadnie za kołnierz siedzącemu na tym fotelu. Są gorące jak cholera, więc lepiej postawić kołnierz. Próbowali ze dwudziestu sposobów, ale nadal najskuteczniejsze jest postawienie kołnierza.

- Tobie się coś takiego przytrafiło?

- Ledwie tu trafił, i to z mojej broni - odparł radośnie Satterwhite, zanim zapytany zdążył zaprzeczyć. - Zaczął wrzeszczeć, że go trafili, a nikt

nic nie mógł zrobić, bo akurat żółtki do nas walili jak w kaczy kuper i wszyscy mieli pełne ręce roboty. Zanim dolecieliśmy nad wodę, łuska ostygła, toteż pan porucznik doszedł do wniosku, że skoro go nie boli, to albo przeżyje, albo za minutę umrze. Śmiechu było po pachy.

Obaj podoficerowie parsknęli śmiechem razem z Crowfordem, a Fisher dołączył do nich niejako z obowiązku, zachodząc w głowę, jakim cudem Crowford zdołał nawiązać tak dobry kontakt z podoficerami. On sam był przekonany, że oficerów i resztę dzieli tak głęboka przepaść, że dna nie widać i że nie ma najmniejszego powodu, by próbować ją przekroczyć. Jak dotąd wszystko, z czym spotkał się w nowej jednostce, przeczyło temu przekonaniu, podobnie jak i wielu innym, które do tej pory uważał za niepodważalne.

Choćby ten cały Boyle - okazał się doskonałym pilotem i mimo całej wściekłości Fisher nie był w stanie się do niego dobrać. Postanowił więc poczekać, będzie miał możliwość wyrównać rachunki choćby przy pisaniu opinii, a jeśli nie, to w najbliższej przyszłości ich drogi na pewno się skrzyżują. Co zaś się tyczyło Santy'ego, to Wilson jasno i dokładnie powiedział, co sądzi o wyrównywaniu rachunków, wobec czego też musiał ćwiczyć cnotę cierpliwości. Poza tym zaczął sobie uświadamiać, że starszeństwo stopniem i godziny wylatane na H-3 to nie wszystko, by poprowadzić załogę w prawdziwy bój. Do tego potrzebne były cechy, co do których nie był pewien, czy je ma.

* * *

Po znalezieniu się na stanowisku zaczęło się latanie w kółko i czekanie. Podoficerowie ułożyli się do snu w przedziale desantowym, a piloci próbowali znaleźć pozycję, w której najmniej by cierpli, co w fotelach H-3 było fizycznie niemożliwe. To znaczy Crowford próbował znaleźć, gdyż Fisher był zbyt przestraszony tym, co mogło ich czekać, by zwracać uwagę na takie detale

jak niewygodny. Od czasu do czasu zerkał z niedowierzaniem na drugiego pilota, który w końcu znieruchomiał z lewą nogą na ramie okna, a prawą opartą o wystający fragment tablicy i spokojnie palił papierosa. Nie mógł uwierzyć, że ktoś może być tak spokojny w obliczu prawdopodobnej śmierci, chyba że był pozbawionym wyobraźni idiotą.

Crowford idiotą nie był, a przeczekiwania nauczyło go doświadczenie - nic człowiek nie mógł robić innego, więc należało usiąść najwygodniej, jak się da, i myśleć o czym wola. Jak dotąd, po tysiącu pięciuset wylatanych bojowo godzinach, sprawdzało się.

Słodkie rozmyślenia przerwało mu wezwanie z Red Crown:

- Angel 801, tu Red Crown, łączność na kanale dziewiętnastym.
- 801, rozumiem i wykonuję - odparł Crowford i przełączył radio, spoglądając na Fishera.

W ciągu tych paru sekund Fisher zbladł i kurczowo złapał drążek, nie mając najwyraźniej żadnej ochoty przejąć łączności, wobec czego dalszą rozmowę prowadził Crowford.

- Red Crown, tu Angel 801 na kanale dziewiętnastym.
- Słyszę cię głośno i wyraźnie 801. Angel 802 prowadzi akcję ratowniczą uszkodzonego F-105, który próbuje dotrzeć nad wodę. Jesteś teraz główną maszyną SAR.

- Rozumiem, Red Crown. Zupy na dwie i pół godziny - zakończył Crowford i dodał wyjaśniająco. - Jedna z maszyn US Air Force z Tajlandii ma problemy i próbuje dotrzeć do Da Nang. Z Takhli czy Korat jest tu daleko, zwłaszcza po zdjęciu restrykcji w doborze celów. F-105 muszą tankować tak w drodze nad cel, jak i w powrotnej, więc jak są bardziej uszkodzone, często lecą do Wietnamu Południowego i my zapewniamy SAR, podobnie jak USAF naszym w Laosie. Dopóki 802 nie wróci, a nie wróci, aż pilot tego F-105 będzie bezpieczny, my przejęliśmy jego funkcję, czyli staliśmy się główną maszyną North SAR.

- A kto decyduje, że leci 802, a nie my? - Fisher kochał organizację i

najwyraźniej temat go wciągnął.

- Red Crown, wybierając tego, kto jest bliżej lub ma więcej paliwa. Zakładają, że maszyna zgłaszająca się na stanowisko jest całkowicie sprawna i gotowa na wszystko, dlatego tak starannie sprawdzamy siebie i helikoptery przed startem. Po prostu nie ma możliwości wrócić po coś czy naprawić czegoś w powietrzu.

- Angel 801, tu Red Crown, mamy A-7 w kłopotach na południowy wschód od Nam Dinh. Weź kurs 245 przez dwadzieścia mil i czekaj na osłonę. Jak mnie odebrałeś?

- Dobrze i wyraźnie. 245 przez dwadzieścia i czekać - potwierdził Crowford i przełączył się na intercom. - Słyszeliście, śpiochy? Przygotować się do akcji ratunkowej i trzymać oczy otwarte. Nam Dinh, Andy to miejscina około trzydziestu mil w dół Czerwonej Rzeki, licząc od Hanoi. Jest tam ważne skrzyżowanie głównych dróg, które regularnie bombardujemy razem z mostem, ale piorunem go naprawiają. Okolica jest gęsto zaludniona, więc mogą być kłopoty, dlatego osłona jest niezbędna.

Fisher wziął nowy kurs i dosłownie zmusił się do zwiększenia szybkości, będąc przekonany, że leci na pewne spotkanie śmierci. Ku swemu zaskoczeniu stwierdził, że Crowford spokojnie studiuje mapę z naniesionymi ciemnozielonym tuszem stanowiskami obrony przeciwlotniczej w rejonie na południe od Nam Dinh.

- A co będzie, jeśli twoja mapa jest nieaktualna? - spytał.

- To siedzimy po uszy w gównie. Uaktualniałem ją dziś rano i jak coś się poważnie nie będzie zgadzać, to po powrocie urwę jaja magikom z wywiadu.

- Uaktualniasz ją codziennie?

- Tego nawyku się nie zapomina, bo to może uratować moją własną dupę.

Fisher spocił się niczym matrona w lipcu, rozumiejąc, że ma zasadnicze luki w wiedzy umożliwiającej przeżycie.

- Właśnie dlatego w ten sposób łączy się załogi - dodał Crowford. - Wystarczy jedna mapa na pokładzie, a zanim dostaniesz do załogi pilota nowicjusza, będziesz miał aż za dużo doświadczenia.

Fisher nic nie odpowiedział, a Jack przygotował się psychicznie na przejście sterów, gdyby nad lądem puściły mu nerwy. Mogli się w ogóle nie znaleźć nad lądem: pilot mógł nie przeżyć kraksy albo osłona mogła go nie znaleźć, albo, co najbardziej prawdopodobne przy tak gęsto zamieszkaney okolicy, z punktu mógł dostać się do niewoli. Co nie zmieniało faktu, że należało być przygotowanym do akcji, a nerwy Fishera, z tego co widział, nie należały do najlepszych.

Przełączył radio na częstotliwość ataku. Nam Dinh nie było dzisiejszym celem „USS Concord”, toteż najprawdopodobniej ten A-7 był z „Independence” i był pod opieką South SAR. Nagłe zniesienie ograniczeń i zwiększenie liczby lotów zaowocowało niezłym zamieszaniem: wszyscy bombardowali wszystko, co się dało.

- ...dobry spadochron... wyląduje przy tej kępie drzew na południe od wioski... mam bipera... rozległo się w słuchawkach.

Biper był to sygnał emitowany na specjalnej częstotliwości przez radiotelefon, będący wyposażeniem każdego pilota i uruchamiany automatycznie przy katapultowaniu. Wyłączyć go można było tylko ręcznie i służył do porozumiewania się głosem z osłoną i maszynami SAR. Ponieważ Sea King był zbyt daleko, musiał polegać na tym, co słyszeli w normalnym paśmie przenoszenia, czyli połowę rozmowy wypowiedzi pilota osłony. Tego, co mówił zestrzelony, mogli się jedynie domyślać.

- Widzę sam spadochron, więc musi być zdolny do ruchu... z wioski w stronę spadochronu leci kupa ludzi. Odebrać im trochę zapachu?

- Chwilowo nie. Najpierw musimy go znaleźć. Wiatrak jest?

- Tu Angel 801 - włączył się Crowford. - Jesteśmy o jakieś dwadzieścia mil od ujścia rzeki i czekamy na wezwanie.

- Angel 801, tu Salty Dog 405. Mamy pojedyncze zestrzelenie: Salty

Dog 412. Jest o szesnaście mil od Nam Dinh. Próbuje go znaleźć i zidentyfikować. Wezwiemy cię, jak będziemy gotowi.

- Angel czeka - Crowford przełączył się na intercom i oznajmił głównie na użytek Fishera: - Ponieważ w pobliżu jest wioska, należy się spodziewać ostrzału z ręcznej broni, może karabinów maszynowych. Zobacz, Andy, on jest gdzieś w tym rejonie: jakieś dwadzieścia jeden mil od brzegu. W pobliżu nie ma stanowisk artylerii, a lecąc tu omijamy te dwa. Powinno się udać.

Mówiąc pokazywał jednocześnie na mapie omawiane miejsca.

- Skoro chcą go zidentyfikować, to wyjęcie karty trochę potrwa, nie? - spytał Fisher, mając na myśli kartę tożsamości przechowywaną w sekcji wywiadu na lotniskowcu, którą musiał wypełnić każdy pilot przed pierwszym lotem i zawierającą pytania, na które tylko on mógł odpowiedzieć.

Zapobiegało to pomyłkom, gdyby pilota udawał mówiący po angielsku żółtek, siedzący przy działku przeciwlotniczym.

- Teoretycznie tak, ale w tym wypadku nie ma na to czasu: wioska jest za blisko, a osłona z tej samej jednostki. Wystarczy, że go zapytają, jaki film ostatnio oglądali czy o pseudo dowódcy dywizjonu. Karty są używane w przypadku zbiegłych jeńców lub pilotów zgłaszających się po paru dniach. Czasami zaś w ogóle nie przeprowadza się identyfikacji, bo od momentu skoku cały czas osłona widzi pilota.

Fisher skinął głową rozumiejąc, że nagle coś się zmieniło: nie miał zamiaru oddać sterów, gdy znajdą się nad lądem - Jack był lepszym nawigatorem, więc powinien skupić się na odszukaniu trasy. „Gdy” znajdą się nad lądem, nie „jeżeli”...

- Angel 801, tu Salty Dog 405, odnaleźliśmy pilota. Jest na niewielkim pagórku otoczony przez tubylców. Spróbujemy ich odstraszyć do twojego przybycia, ale możesz zostać ostrzelany z ziemi.

- Okay, 405. Jak tylko osłona dołączy, ruszamy - Jack przeszedł na intercom i dodał: - Nie wygląda to dobrze, ale spróbujemy. Chłopaki miejcie oczy naokoło głowy i walcie do wszystkiego, co nie nosi lotniczego

kombinezonu. Andy, skoncentruj się na kierowaniu tymi taczkami tak nisko i tak szybko, jak potrafisz. Jeśli szczyt będzie pusty, lądujemy i bierzemy go, jeśli będą tam żółtki, spróbujemy użyć wyciągarki, żeby dostać się nad kawałek czystego terenu i spokojnie go wciągnąć. Są pytania?

Nie było, co się dobrze stało, gdyż ponownie ożyło radio:

- Angel 801, tu Salty Dog 411. Jesteśmy nad tobą: bierz kurs 275 przez dwadzieścia trzy mile.

- Jasne, kurs 275.

Fisher wziął nowy kurs i zszedł na sto stóp nad wodę, utrzymując równą prędkość stu trzydziestu pięciu węzłów. Gdy wyrównał lot, pod nimi przemknęła plaża i pierwszy raz w życiu znalazł się nad Wietnamem Północnym. Poczul nieodpartą chęć odlania się i z całych sił próbował skoncentrować się na pilotażu, by zdławić wszechogarniające go przerażenie.

Dotarli mniej więcej do połowy drogi, gdy nagle w słuchawkach rozległ się głos zestrzelonego pilota:

- 405, wyłażą z krzaków! Są o jakieś pięćdziesiąt jardów! Kurwa, nie mam gdzie uciekać! Gdzie jest ten pierdolony wiatrak?! Nie... - potem była już tylko cisza.

- Angel 801, tu 405, dorwali go. Wracajcie. Dzięki, choć wątpię, żeby była uczciwa szansa, by go wyciągnąć. 411 eskortujcie helikopter nad morze i wracajcie do domu.

- Tu 411, wykonuję.

Fisher wykonał ostry skręt, kierując dziób maszyny nad morze i podświadomie zmniejszył szybkość, a zwiększył wysokość: nie mieli się już dokąd spieszyć.

- Andy, nadal jesteśmy nad terenem wroga. Przejmuję stery - oznajmił Crawford łapiąc drążek i zwiększając szybkość. Mamy do brzegu dziesięć mil i mogą nas zestrzelić równie skutecznie co w tamtą stronę.

To uprzytomniło Fisherowi, gdzie jest. Poprzednio bowiem umysł miał zaprzątnięty losami wziętego do niewoli pilota, którego czekało przesłuchanie

i obóz gdzieś w pobliżu Hanoi. To przecież mógł być on! Myśl ta była ostatnią kroplą i to w sensie dosłownym: zwieracz puścił i zlał się w spodnie. Jedynym jego szczęściem był fakt, że przy panującym upale i ilości plam od potu, jakie zdobyły kombinezon w różnych miejscach, ta była dla innych niezauważalna.

Poza pożegnaniem osłony aż do powrotu na okręt nikt nie odezwał się słowem.

Postrzelany F-105 dociągnął do Da Nang, a Angel 802 po uzupełnieniu paliwa objął North SAR, toteż szybko zostali odesłani na „USS Concord”, czując się podle z powodu wziętego do niewoli pilota.

Pomimo pochwał Crowforda, ledwie wylądowali Fisher wyłgał się pierwszym wiarygodnym pretekstem i zamknął się w kabinie, samotnie przeżywając porażkę.

Rozdział 22

6 października 1972

Gdy Boyle wszedł do sali odpraw, Crowford był w połowie papierkowej roboty po locie, toteż poczekał, aż tamten skończy. Dopiero gdy Jack oddał dyżurnemu oficerowi teczkę dla mechaników, Tim zajął się przeprosinami. Nie była to jego wina, ale jak każdy lotnik nie lubił, gdy ktoś musiał wykonywać za niego zadanie bojowe.

- Żaden problem poza tym, że dupa boli mnie bardziej niż zwykle. Fisher dla odmiany chce zmienić cały rozkład służb, żeby mu się drugi raz nie przytrafiła taka niespodzianka. Mogę z nim o tym pogadać - westchnął Crowford.

- Myślisz, że się czegoś nauczył?

- Tak. W tamtą stronę naprawdę dobrze prowadził. Jak każdy był przerażony, ale dawał sobie radę, za to gdy kazali nam wracać, zapomniał, że nadal jesteśmy nad Wietnamem i musiałem przejąć stery. Sam tak zrobiłem za pierwszym razem, więc mu się nie dziwię. Mam zamiar podpisać mu ukończenie klimatyzacji i sądzę, że następnym razem będzie normalnie latał.

Boyle'a zaskoczyły te nowiny. Od Hongkongu panowało między nimi zawieszenie broni - Fisher czepiał się wszystkich jak pijany płotu, ale nie czepiał się go bardziej niż innych. Miał też głęboko gdzieś fakt, że jedynym w całej jednostce, którego sobie do reszty nie zraził pyszałkowatością i głupimi pomysłami, był Jack Crowford. Tyle, że Jack Crowford należał do tego typu ludzi, którzy nie potrafią się długo wściekać na nikogo.

* * *

Welch odwrócił się od mapy, spoglądając na grupę oficerów zgromadzonych w Centrum Dowodzenia, by przedyskutować najnowsze wieści, jakie nadeszły z Pentagonu. Zanim zaczęli, każdy przeczuł prawdę - znów Departament Stanu wtrącał się w nie swoje sprawy. Jak przeczytali, to ich nagła cholera wzięła i to ze zrozumiałych względów: znów częściowo ograniczono cele, ponieważ Wietnamczycy wykazali oznaki, iż są gotowi do negocjacji w dobrej wierze.

Ponieważ część obecnych przybyła w ciągu ostatniego miesiąca, admirał zdecydował, by Szef Sztabu, kapitan Henry Forrest, naświetlił ogólną sytuację, jako że z powodu manii tajemniczości, jaka opanowała wojsko od czasów objęcia urzędu przez Johnsona dziewięć lat temu, niewielu miało dostęp do ściśle tajnych raportów. Informacje były dostępne w gazetach, ale rzadko który oficer był na tyle cierpliwy, by do nich dotrzeć przegryzając się przez urzędowy język.

Forrest był eks-oblatywaczem w początkach lat sześćdziesiątych, dopóki o parę sekund za długo nie próbował oblatywać prototypu Phantoma, który wpadł w korkociąg nad Zatoką Chesapeake. Zdążył się katapultować, ale był zbyt nisko i skutek tego był taki, że później dopiero po długich bojach z komisją lekarską pozwolono mu pozostać w czynnej służbie, pomimo sztywnej lewej nogi. Resztę całkiem udanej kariery spędził na głośnych i z zasady wygranych bojach z głupimi przepisami i jeszcze głępszymi milikratami (to wojskowa odmiana biurokraty). Wszyscy, łącznie z Welchem, po trochu podziwiali go za jasność umysłu i uczciwość. Używając mapy i wskaźnika Forrest zaczął od komunistycznego ataku na Wietnam Południowy, który miał miejsce w marcu:

- Pamiętajcie „Ofensywę Wielkanocną” trzydziestego marca, prawda? Vietcong przeszedł przez Kambodżę w dolinę Ashar tutaj i przez Laos tutaj oraz przełamał Strefę Zdemilitaryzowaną tu i tu. Zaskoczyli nas: słyszałem,

jak Sekretarz Obrony oznajmił Kongresowi, że to niemożliwe. Armia południowowietnamska gdzieś tam walczyła bohatersko, ale większość uciekała, aż się kurczyło. Nam zostało sześć do siedmiu tysięcy żołnierzy po tym kilkuletnim wycofywaniu sił, toteż większość naszego wsparcia stanowiło lotnictwo. Dopiero w zeszłym miesiącu odbito Quangtri, odzyskując panowanie nad północnymi prowincjami. Oceniamy, że Vietcong stracił w ciągu ostatnich sześciu miesięcy ponad pięćdziesiąt tysięcy zabitych i drugie tyle rannych, nic praktycznie nie zyskując w zamian. Jak widać, nadal są gotowi do wielkich strat, by wygrać, i powinno być oczywiste dla najgłębszego nawet polityka, że dawanie im czegoś do zrozumienia jest najczystszej postaci stratą czasu. Według danych wywiadu obecnym celem Vietcongu jest zniszczenie pomysłu Wietnamizacji i uchwycenie ile tylko się da terytorium przed wejściem w życie zawieszenia broni. I, jak sądzę, udaje im się to głównie dlatego, że strona południowowietnamska nie jest skłonna aż do takich poświęceń i strat. Pierwszego maja Nixon zdjął restrykcje w doborze celów i na rozkaz Lindebackera mieliśmy wolną rękę. Dziewiątego maja zaminowano Hajfong, a w ciągu następnych dwóch tygodni wszystkie pozostałe porty. Ten skład paliwa, który przypadkiem rozwaliliśmy w lipcu, musiał być częścią próby zaopatrywania się innymi niż normalne drogami. W ciągu dnia niszczymy im obecnie tyle ciężarówek na drogach, co w czasie dobrej nocy rok temu. Air Force wpędza ich w epokę kamienną, używając B-52 i czego się da z Tajlandii, i Vietcong ledwie dyszy. Więc zaczynają mięknąć przy rokowaniach, a jakiś idiota wpada na pomysł, by jako gest dobrej woli wstrzymać bombardowania powyżej dwudziestego równoleżnika, czyli dotąd. Oznacza to zakaz bombardowania Hanoi i Hajfongu i danie im szansy odbudowy i uzupełnienia zapasów dokładnie w chwili, w której praktycznie ich nie mają. I pomyśleć, że na przykład w czasie II Wojny takie postępowanie by uznano za zdradę! Są pytania?

Ponieważ nie było, Forrest przekazał wskaźnik admirałowi i usiadł.

- Dzięki, Harry. Teraz wam powiem panowie, jaki przewiduję rozwój

wypadków - zagań Welch. - W krótkim czasie negocjacje utkną w martwym punkcie, bo żółtki zhardzieją jak zwykle. Wtedy ktoś zdejmie ograniczenia i wrócimy nad Hanoi, tyle że od maja wystrzelili do nas ponad dwa tysiące rakiet i, jak sami wiecie, teraz prawie ich nie mają. Będą mieli więc okazję, by uzupełnić zapasy, nawet niosąc je na własnych plecach, to cholernie pracowita rasa. Jak tam wrócimy, polka zacznie się od początku, a wrócimy tam nie później niż za dwa miesiące. Jak zwykle w grudniu pogoda będzie parszywa i najcięższe zadanie przypadnie A-6. Wiem, że A-7 także są w stanie latać bojowo przy zlej pogodzie, więc nie przerywaj mi Jack. To, co teraz powiem, nie ma prawa opuścić tego pokoju w jakiegokolwiek formie czy postaci. Jeśli ktokolwiek coś powtórzy, to zapewniam go, że konsekwencje z całą pewnością nie będą dla niego przyjemne. Dla mnie też, ale daję słowo, że zdążę go dopaść. Rozumiecie?... Bardzo mnie to cieszy. Otóż: jeśli chodzi o amerykańskie społeczeństwo Wojna w Wietnamie jest skończona. Gazety nie piszą o niej na pierwszych stronach, chyba że zdarzy się coś wyjątkowego, wojsko wraca do domów, a ci, którzy zostali, raczej nie biorą już udziału w walkach. Praktycznie zostało tylko lotnictwo: my i Air Force, by przekonać żółtków, że działamy poważnie. Osobiście nic mnie już nie obchodzi, co się stanie z Wietnamem Południowym. Natomiast obchodzi mnie, i to bardzo, los naszych pilotów, zwłaszcza tych, którzy są w niewoli. Oni są dla Vietcongu jedynie kartą przetargową, toteż musimy ich przekonać najlepiej, jak potrafimy, by z niej zrezygnowali. W traktacie pokojowym musi być klauzula o ich zwolnieniu. Aby to osiągnąć, musimy latać i walczyć tak ostro jak przez ostatnie osiem lat. Jeżeli przestaniemy, to rezultatem mogą być tylko dwie rzeczy: dobrzy ludzie zginą, a my zdradzimy naszych poprzedników. W następnym konflikcie lotnicy będą pamiętać, że US Navy zakończyła wojnę, zostawiając swoich ludzi i na pewno nie dadzą z siebie wszystkiego. To będzie łatwe i normalne - jeśli raz przestaniemy być agresywni, to bardzo długo nie będziemy już do tego zdolni. Waszym obowiązkiem jako dowódców jest dać przykład i prowadzić tak, jakby ta

wojna się dopiero rozpoczęła. Nikt nie chce być ostatnim w niej zabitym, ale jeśli teraz odpuści sobie albo wy mu odpuścicie, to będzie.

* * *

Komandor porucznik Andy Fisher tymczasem płakał w swojej kabinie nad własną przeszłością. Ledwie wylądowali, pognął do siebie ignorując marynarzy i oficerów, zamknął drzwi na wszystko, co się dało, i mając za całe oświetlenie nocną lampkę, zwał ekwipunek i kombinezon na środek podłogi, po czym siadł na łóżku. Nie poruszył się przez najbliższe trzydzieści minut.

Obojętnie o czym nie próbowałby myśleć i tak ciągle przeżywał lot nad Wietnamem, i to nie tyle to, co widział i słyszał przez te czterdzieści minut, tylko to co czuł. Niczym zacięta płyta umysł w kółko to odtwarzał. Przy tej okazji zrozumiał, jak wiele dzieli go od innych pilotów - oni nie czuli lęku, on bał się zawsze.

Po półgodzinie położył się i zanim zasnął, zrozumiał, że nie ma nikogo, dosłownie nikogo, kto zapłakałby po nim, gdyby tego dnia zginął. Pewnie: na pogrzebie byłyby tłumy, ale wyłącznie z powodu teścia i żony.

* * *

Z dala od kabiny Fishera, przy dziobie lotniskowca Tim i Santy grali w messie w warcaby, czekając na wieczorny film. Jako że była środa, zgodnie z wyborem pilotów po raz kolejny miała lecieć „Dzika banda”, jeden z ulubionych filmów na „USS Concord”. Było tak po części dlatego, że nikt nie był w stanie policzyć, ilu Meksykanów padło w finale, po części z uwagi na dialogi, które większość znała na pamięć. Na rano zapowiedziano ważną odprawę, a wieść gminna niosła o kolejnych ograniczeniach w bombardowaniu.

Rozdział 23

9 października 1972

Boyle i Kruger zajęli miejsca przy samych drzwiach sali odpraw wywiadu, czując się jak zbędne kółka u wozu - mieli się upewnić, czy podane przez oficera dyżurnego czasy i częstotliwości były właściwe. Potem i tak czekała ich normalna odprawa dywizyjowa. Zgodnie z wprowadzonym ograniczeniem „USS Concord” wysyłał maszyny na cele poniżej dwudziestego równoleżnika w Wietnamie i Laosie, w którym od dawna były bazy Vietcongu. Jak dotąd, mimo niezadowolenia pilotów z nowego ograniczenia, nikt się nie uchylał od latania, natomiast z innych lotniskowców dochodziły na ten temat rozmaite wieści.

Akurat głos miał meteorolog, opisując nisko front tworzący się nad Oceanem Indyjskim, co było mile z jego strony, ale ponieważ pierwsze jego efekty miały nastąpić nie wcześniej niż za szesnaście godzin, nikt na niego nie zwracał szczególnej uwagi, jako że wszyscy byli zainteresowani pogodą na najbliższe trzy godziny. Pogoda i tak zresztą najbardziej interesowała załogi helikopterów - odrzutowce latały ponad chmurami, więc mniej odczuwały jej zmiany. Tego dnia nikt nie oczekiwał rewelacji w tej kwestii, ale Intrudery mające lecieć na nocny nalot mogły już mieć niewesołe warunki atmosferyczne.

Tim zresztą był niezbyt przytomny, gdyż zagadali się z Santym na filmie i w efekcie poszli spać po pierwszej w nocy, a wstać musieli o ósmej rano.

Kolejnym mówcą był oficer wywiadu jednego z dywizjonów. Zaczął od

umieszczenia nowej mapy i wskazał, jak to ładnie określił, „przypuszczalne rejonu składowania paliwa przy Drodze Ho Chi Minha”. Przed nimi cel miały obrabiać maszyny US Air Force, więc zgranie czasowe było bardzo istotne. Wokół celu było niewiele rozpoznanych stanowisk przeciwlotniczych czy wiosek, podobnie jak na trasie lotu nad lądem. Boyle uaktualnił mapę, choć od wczoraj niewiele się zmieniło. Kruger zrobił to samo, czemu się trudno dziwić - jeśli ktoś zostanie zestrzelony nad Laosem, to będą musieli polecieć dokładnie w poprzek całego Wietnamu Północnego albo zostawić ratunek armii mającej na wyposażeniu maszyny Jolly Green Gigant, bazujące w Tajlandii. Dalej były częstotliwości i „bezpieczne obszary”, czyli rejonu, w których nie było żywej duszy, i pilotowi nie powinno nic zagrażać z ziemi. Na szczęście taka właśnie była większość terytorium Wietnamu. Najrozsądniejszą rzeczą, jaką po ośmiu latach bombardowali mógł zrobić amerykański lotnik po zestrzeleniu, było unikać wszystkich, ponieważ mierzący sześć stóp biały miał raczej minimalne szanse ukrycia się wśród najprzyjaźniejszej nawet populacji. Poza tym nawet na najgorszym zadupiu żółtków było z zasady (jeśli byli naturalnie) więcej, niż miało się kul, więc walka też nie rokowała szans na sukces. Kiedy oficer skończył, Boyle i Kruger wymknęli się cichcem na własną odprawę. Reszta, czyli przebieg lotu i podejście do celu, zupełnie ich nie interesowała, podobnie jak cele zapasowe, gdyby cel główny został zniszczony wcześniej lub warunki atmosferyczne uniemożliwiły jego zbombardowanie.

Kolejno przejrzeni dokumenty stanu technicznego maszyny, obliczyli całkowitą wagę i ciąg uwzględniając prognozę pogody, Boyle zaś streścił to, co usłyszeli, reszcie załogi złożonej z dwóch podoficerów, Briana Smitha i Terry'ego Weavera.

Smith był starym wygą, który pierwszą turę odbył w pierwszym dywizjonie szturmowym US Navy HAL-3, działającym z Południowego Wietnamu na rzecz flotylii w Delcie Mekongu. Był zestrzelony nad terenem opanowanym przez wyjątkowo wredny oddział Vietcongu i jako jedyny

przeżył. Z kraksy zdołał ocalić pistolet i kamizelkę ratunkową i po sześciu dniach uratował go patrol wojsk południowowietnamskich. Przysiągł, że nigdy więcej nie znajdzie się w takiej sytuacji, a ponieważ na zestrzelenie nie miał wpływu, postarał się o tygodniowe zapasy amunicji i żywności. Woził je w worku marynarskim, który zawsze miał w trakcie lotu pod ręką i skróconą (tak zwaną komandoską) wersję M-16, oficjalnie zwaną CAR-15, a popularnie Colt Commando.

Weaver, wyszkolony nurek, był w Wietnamie ledwie dwa miesiące i prześladował Smitha jak tylko się dało, ucząc się przy okazji więcej niż w dwudziestu szkołach US Navy. Boyle był przekonany, że skoczyłby do wanny Ho Chi Minha na rozkaz Smitha.

Po ukończeniu papierkowej roboty wyszli na pokład. Papierki były naturalnie pomysłem Fishera, choć nie w pełni oryginalnym - w teorii należało kwitować przed każdym lotem całe wyposażenie ruchome, jakie się ze sobą zabierało. W praktyce nikt tego nie robił, natomiast Fisher przywrócił całą biurokrację, gdy odkrył brak trzydziestopięciomilimetrowej kamery w czasie postoju w Hongkongu. Kamerę pożyczył Tim i znalazła się w tajemniczy sposób na swoim miejscu, ledwie wypłynęli z portu, ale takie subtelności nie docierały do ich nowego dowódcy i wszyscy musieli tracić z kwadrans przed każdym lotem na wypisywanie bezsensownych kwitów.

* * *

Tym razem lotem dowodził komandor Wilson, a Santy leciał jako trzeci dowódca dwusamolotowej sekcji, mając jak zwykle Mitchella za bocznego. Bocznym Wilsona był nowicjusz o nazwisku Fujimoto i nieuniknionym przydomku „Banzai”.

- Dobra, chłopaki - podsumował odprawę Wilson - jeśli któremuś nawali maszyna, boczny zostaje i go osłania. Nad plażą nie chcę widzieć żadnych solówek, a maszyny nie mogą lecieć prosto. Nad celem jeden

przelot, zwalić ładunek i do domu. Jak kogoś zestrzelą, wrzeszczeć o pomoc i zostać z nim tak długo, jak się da. Wszystko, co nie jest zestrzelonym, a się rusza, to tarcza. W razie uszkodzeń albo nad wodą, albo do Da Nang, wtedy łączność na kanale siedemdziesiąt siedem. Jeśli cel zniszczą przed nami, rozdzielamy się na pary i wolne polowanie na drogach. Sektory znacie. Jak nie będzie innych celów, rozwalać co większe skrzyżowania. Banzai, trzymaj się blisko i rób to co ja. Jasne? To idziemy.

* * *

Boyle spotkał się z resztą załogi przed nosem Sea Kinga po sprawdzeniu jego lewej burty i lewego silnika. Kruger sprawdził prawą, a pozostali podwozie i wnętrze - nie było to zgodne z przepisami, ale jak wykazał przykład Watkinsa, doskonale zespalało załogę i uświadamiało jej, że stanowią całość.

- Moja połowa poleci - oznajmił Kruger.
- W środku okay - to był Smith.
- Podwozie w porządku - dodał Weaver.
- No to lecimy - stwierdził Boyle i wszedł do kabiny.

* * *

Santy także skończył inspekcję przedstartową, z zadowoleniem patrząc na podwieszony pod skrzydła pełen ładunek bomb. Na szczęście „Concord” nie był starym lotniskowcem klasy 27C zaprojektowanym jeszcze w czasie II Wojny. Potem takie przebudowano zmieniając pokład tak, by leżał pod kątem do osi pokładu, ale i tak były za małe, by maszyny typu A-7 Corsair mogły stratować z więcej niż połową maksymalnego ładunku bomb, jaki był podczepiony pod maszyną Santy’ego.

Po drabinie wgramolił się do kabiny, przełożył nogi przez burtę i ostrożnie zsunął się do wnętrza opięty pasami spadochronu. Znalazł się tam,

gdy w głośnikach rozdarł się Air Boss z klasyczną pogawędką przedstartową, która od początku istnienia lotnictwa pokładowego ulegała minimalnym modyfikacjom.

- Uwaga na pokładzie - o dziesiątej zero zero start. Sprawdzić hełmy i klamry. Opuścić rękawy, zapiąć pasy. Sprawdzić mocowania i pokład, czy coś się tam nie wala. Sprawdzić wloty powietrza i dysze. Zapaść silniki pierwszej maszyny i helikoptera. Zapalać.

Pokład wypełnił huk silników i ryk turbin Sea Kinga.

* * *

Jedną z rzeczy, jakich załogi helikopterów najbardziej nienawidzą, jest ostatnie pięć minut przed startem, a to z tak banalnego powodu jak efekt działania silników odrzutowych. Helikoptery startują zwykle z pozycji oddalanej o około sto stóp od dziobu, mając przed sobą Katapulty 1 i 2, za którymi ustawione są kolejki maszyn mających z nich startować. Geometria pokładu powoduje, że przynajmniej jeden z nich ma wyloty dysz skierowane prosto na helikopter. Piloci odrzutowców są bowiem nauczeni tak ustawiać maszyny, by nie kierować dysz na skrzydłowego czy inną maszynę z prostego powodu: gazy wylotowe mogą uszkodzić silnik następnego samolotu lub jego pilota.

Na lotniskowcu jest jednakże dość ograniczona przestrzeń i nie zawsze można uniknąć gazów wylotowych ze wszystkich samolotów. Gorąco, nie spalone paliwo i tlenek węgla w kabinie helikoptera są niezbyt miłą rzeczą, zwłaszcza jeśli się nic nie może na to poradzić. Temperatura błyskawicznie sięga stu dwudziestu pięciu stopni F, przez co człowiek natychmiast kąpie się we własnym sosie, a smród paliwa zatyka oddech i pozostaje w nosie przez wiele godzin. Oczy łzawią niczym podczas kąpieli w zupie cebulowej i poza płynącym z głębi serca potokiem przekleństw, człowiek nie może nic zrobić.

Nic też dziwnego, że gdy w końcu dostali zezwolenie na start, Boyle i

Kruger byli bardziej niż gotowi i wystartowali błyskawicznie, wznosząc się wyżej niż zwykle na ostateczne sprawdzenie maszyny, by uniknąć gazów wylotowych.

- Wszystko działa - oznajmił Tim, spoglądając na zegary - wynośmy się stąd.

- Święte słowa - ucieszył się Kruger opuszczając nos i zwiększając obroty.

Ledwie oddalili się od lotniskowca położył maszynę w łagodny skręt w lewo ku wietnamskiemu brzegowi, a Boyle wciągnął podwozie.

- Jezu, ale śmierdzi - jęknął Tim - na krążowniku bardziej buja, ale nie wacha się smrodu... Dobra, przez czterdzieści mil kurs 265... Wieża, tu Angel 801 na piątej mili, przechodzę na Red Crown... Red Crown, tu Angel 801 w drodze na stanowisko, IFF sygnał trzeci, 3624.

- Witam Angel 801, mamy cię na radarze. Przez trzydzieści sześć mil leć kursem 263.

* * *

Santy podkołował do Katapulty Nr 4, z której ostatnio startował regularnie, przez co zawsze robił po starcie skręt w lewo, co zaczynało mu wchodzić w nawyk. Gdy podczepiono maszynę, dał pełen ciąg, sprawdził przyrządy i pedały, po czym zasalutował oficerowi katapultowemu i ujął drążek, mocno opierając kask o zagłówek.

Po około siedmiu sekundach był w powietrzu, odruchowo chowając podwozie, i skręcił w lewo. Będąc o sześć mil od lotniskowca minął helikopter Tima i dołączył do reszty formacji.

Rozdział 24

9 października 1972

Wilson, czyli Condor 301, wyrównał lot i zwiększył ciąg, mając wreszcie kompletną formację. Po lewej był Fujimoto, czyli Condor 303, po prawej Santy, czyli Condor 306, a z tyłu Mitchell, czyli Condor 300. Dla oddalonego, choćby o niewielką odległość, obserwatora wyglądali jak połączeni niewidzialną więzią, gdyż maszyny idealnie trzymały szyk wykonując manewry jak jedna. Loty w formacji są jedną z najtrudniejszych umiejętności i jednocześnie jedną z największych przyjemności dla pilota myśliwskiego, zwłaszcza w erze odrzutowców, gdy odbywają się w kompletnej ciszy. No i naturalnie nie należy ich stosować w walce, ponieważ doskonale ułatwiają życie nieprzyjacielskim pilotom i artylerzystom. Wilson zrezygnował z lotu w formacji, ledwie dostrzegł wietnamski brzeg.

Maszyny rozluźniły szyk, rozciągając formację na większy obszar nieba, i rozpoczęły minimalne uniki i zmiany kursu, każda według uznania pilota. Chodziło o to, by utrzymując kierunek, nie lecieć po prostej i nie być zbyt łatwym celem dla artylerii przeciwlotniczej. Dotyczyło to także wysokości i było skutecznym środkiem przeciwko artylerii, nie licząc zapór ogniowych, bo na te jak dotąd jeszcze nikt nie znalazł skutecznego lekarstwa - można było jedynie zacisnąć zęby i przelecieć przez nią.

- Red Crown, tu Condor 301 plus trzech, wchodzimy nad ląd - zameldował Wilson, gdy przelatywali nad plażą.

- Condor, przełącz się na 256.6 i złap Hillsborough - poleciał operator.

Hillsborough był wspólnym kryptonimem samolotów dowodzenia US Air

Force, krążących nad Wietnamem Południowym.

- Hillsborough, tu Condor 301 plus trzech - zgłosił się Wilson zmieniając częstotliwość nadawania.

- Condor, słyszę cię dobrze i wyraźnie. Dziś nie ma w powietrzu nieprzyjaciela, przejdź pod kontrolę Nail na paśmie 332.7, ma coś dla ciebie.

- Jasne, przełączam się. Nail, tu Condor 301, łącznie cztery Corsairy. Jesteśmy o trzydzieści mil na południe od celu, na dziewiętnastu tysiącach. Przechodzimy pod twoją kontrolę.

Nails byli specjalną jednostką oficjalnie znaną jako Wysunięci Kontrolerzy Powietrzni. Latali nisko i wolno na dwusilnikowych, turbośmigłowych OV-10 Broncos i działali niczym zwiadowcy na rzecz kawalerii. Często wyszukiwali wroga, ściągając na siebie jego ogień, a potem oznaczali cele dla czekających bombowców. Byli wśród nich najodważniejsi piloci w Południowo-Wschodniej Azji, a bazowali w Nakhon Phanom w Tajlandii.

- 301, tu Nail 17. Chwilowo cztery Phantomy obrabiają cel. Powinni skończyć za pięć minut, czekaj na wezwanie.

* * *

Boyle był o czterdzieści mil na północny wschód od Condorów, toteż słyszał tylko połowę rozmowy, podobnie jak inni meldujący się Red Crown, gdyż pomimo wcześniejszych ustaleń przydzielono im inne niż planowano na odprawie cele, co było na porządku dziennym, ponieważ w Wietnamie Północnym niewiele zostało nie zniszczonych celów. Dlatego też z rzadka organizowano duże naloty, w praktyce jedynie przeciwko wykrytej koncentracji wojsk czy składowi paliw, jeśli ktoś miał szczęście i się na nie natknął.

Boyle słuchał na kanale dywizjonu VA-19 tylko dlatego, że latał w nim Santy. Drugą radiostację jak zwykle miał przełączoną na częstotliwość

alarmową, toteż gdyby innym maszynom coś się przytrafiło, Red Crown zawiadomiłby go natychmiast.

* * *

- Condor, tu Nail, możecie zaczynać. Phantomy odlatują nad port. Cel zakryty dymem, łatwy do znalezienia.

- Rozumiem, zaczynamy.

Sądząc z tego, jak Nail mówił, cel był tam faktycznie, a nie jak ostatnimi czasy coraz częściej „prawdopodobnie”, co mogło sprowadzać się do bombardowania kawałka lasu. Z przodu widać było słup gęstego, czarnego dymu wyraźnie widocznego na tle błękitnego nieba. Krajobraz poznaczony był dziesiątkami kraterów po bombach, tak starych jak i świeżych, powstałych przez lata walki.

- Nail, tu Condor 301, widzę cię - rozległ się w słuchawkach głos Wilsona i faktycznie można było bez trudu dostrzec białe skrzydła Bronco na południowy wschód od pożarów w dżungli.

- Też was widzę. Cel pali się na północ ode mnie. Wygląda na spory skład, gdyż Phantomy trafiły wszystkimi bombami. Dobrze byłoby, gdybyście zbombardowali obrzeża i drugą stronę drogi, zobaczymy, jak wielki jest ten skład. Artyleria przeciwlotnicza małokalibrowa: do trzydziestu siedmiu milimetrów, gdyby było coś większego, powinno strzelać do Phantomów, kręciły się tu dość długo.

- 301, wykonuję - Wilson wszedł na kurs przecinający dolinę z płonącym składem paliwa.

Fujimoto poszedł w jego ślady, lecz znalazł się zbyt blisko, przez co mógłby oberwać falą uderzeniową przy eksplozji pięćsetfuntowych bomb Wilsona.

- Banzai, zostań trochę z tyłu - odezwał się Santy widząc to.

Fujimoto pokręcił się więcej niż zwykle, zwiększając tym samym odstęp

od maszyny Wilsona, i ruszył jego śladem, a za nim inne myśliwce. Santy zrzucił bomby i rozejrzał się, szukając pozostałych, gdy usłyszał głos Mitchella:

- Skipper w górę. Właśnie do nas strzelają z czegoś większego, chyba pięćdziesiątki siódemki.

- Widzisz skąd?

- Nie.

Pierwszy nalot Corsairów nie trafił w nic - ognie paliły się tylko tam, gdzie trafiły Phantomy, nie nastąpił też żaden wybuch. Najwidoczniej skład był mniejszy, niż przypuszczał obserwator w Bronco. Santy zameldował o tym Wilsonowi, proponując inny cel na następny zrzut.

- Te krzaki przy drodze wyglądają zachęcająco - zgodził się Wilson. - Co ty na to, Nail?

- Wątpię, żeby tam coś było. Spróbujcie dwieście jardów na północ po drugiej stronie drogi.

- Zgoda. Condory za mną!

Kolejny nalot, w którym każda maszyna zrzuciła po parze pięćsetfuntowych bomb, też nie dał żadnego efektu - wyglądało na to, że Phantomy zbombardowały wszystko, co było godne bomb. Być może ten spokój był powodem, a być może zbyt pewność siebie Wilsona, który postanowił obejrzeć z bliska własne dzieło, gdyż niespodziewanie kazał reszcie pozostać w górze, a sam zszedł nisko, by ocenić zniszczenia, co zwykle robią samoloty zwiadowcze lub rozpoznania fotograficznego po odlocie bombowców.

Santy obserwował go cały czas, głównie z braku lepszego zajęcia, toteż dokładnie widział wybuchy pocisków wokół Corsaira oraz smugowe serie goniące samolot. Zanim zdążył coś powiedzieć, Wilson nagle zwiększył wysokość i spokojnie zameldował:

- Nail 17, tu Condor 301. Bombardowanie skończone: łącznie trzydzieści dwie bomby Mk82. Proszę o sprawdzenie wyników, tylko

ostrożnie, bo mają na dole większe kalibry niż trzydzieści siedem. Trafili mnie, ale wszystkie systemy działają, odlatujemy na wschód.

- Jasne Condor, dzięki za pomoc. Damy im chwilę odpocząć i sprawdzimy. Przełącz się na Red Crown, Nail 17 over and out.

- Banzai, obejrzyj mnie - polecił Wilson przechodząc na częstotliwość Red Crown. - Trafili mnie z prawej strony, ale przyrządy niczego nie pokazują. I tak lecimy do domu na skrót.

Corsair Fujimoto podleciał z lewej do maszyny dowódcy, zniżył lot i przeleciał pod nią, po czym dołączył do szyku, a w słuchawkach rozległ się głos pilota:

- Skipper, masz dwie dziury przy samym połączeniu skrzydła z kadłubem, trzy przy krawędzi natarcia i parę większych tuż przed lukiem podwozia głównego. Lewa strona i spód są całe i nie widziałem żadnego dymu ani innych śmieci. Nic nie wyciekało. Jak ci się leci?

- Normalnie. 306, przejmij prowadzenie.

- Tu 306, przejmuję - zgłosił się Santy.

Nawet jeśli maszyna nie była silnie uszkodzona, pilot zawsze się tym niepokoił. Dodatkowe zmartwienie w postaci trzech prowadzonych maszyn nie było rzeczą miłą, dlatego też zasadą było przekazywanie prowadzenia i zmartwienia innemu pilotowi, jeśli trafionym był dowódca.

- Red Crown, tu Concord 306 - Santy przeszedł na częstotliwość ogólną. - Skończyliśmy zadanie i wracamy. Za około dziesięć minut powinniśmy być nad wodą.

Przelatywali właśnie granicę Laosu i Wietnamu Północnego - prosto przed nimi o około pięćdziesiąt mil była Zatoka Tonkińska.

* * *

Jedną z najdelikatniejszych rzeczy w samolocie A-7 jest silnik TF-41, który podobnie jak każdy silnik odrzutowy ma na początku zespół wirników

zwany kompresorem, dlatego że potrzeba dużo powietrza związanego z paliwem, by dać odpowiedni ciąg w celu uzyskania tak wielkich prędkości. Z tego też powodu siła ssania wytwarzana przez kompresor podczas startu może wciągnąć przez wloty powietrza każdy leżący na pokładzie przedmiot albo i nieostrożnego mechanika, który trafia na wirniki działające niczym gigantyczna maszynka do mięsa. Poza tym przedmiot taki lub jego część może spowodować fatalne w skutkach zniszczenia silnika, gdyż łopatki wirników deformują się błyskawicznie w zetknięciu z czymś twardym i działają niczym odłamki szrapnela, wywołując natychmiastowe i z zasady całkowite zniszczenie silnika, a w efekcie samolotu.

Silnik maszyny Wilsona zniszczył odłamek pocisku przeciwlotniczego, który eksplodował po prawej stronie samolotu podczas ostatniego przelotu nad celem. Miał wielkość mniej więcej kciuka i częściowo przebił osłonę wlotu powietrza, gdy Wilson dał pełen ciąg, zwiększając wysokość i szybkość po trafieniu innymi pociskami. Pęd powietrza zasysanego do silnika stopniowo wciągał odłamek coraz głębiej. Gdy ponad połowa znalazła się w dyszy, reszta poszła piorunem: odłamek wyrwał większą dziurę w osłonie i już w całości wpadł w obracające się łopatki wirnika.

Piloci naturalnie tego nie wiedzieli, ale nagłe iskrzenie i deszcz odłamków wylatujących z dyszy Corsaira mówiły same za siebie. Wilson usłyszał dziwny łoskot i nagle stracił moc w silniku, toteż czym prędzej zmniejszył ciąg, ale zanikał on szybciej, niż powinien, a nawet niż mógłby, by maszyna była zdolna do lotu.

- 306, tu 301, właśnie zdechł mi silnik. Spróbuję go odpalić - poinformował Santy'ego, ale próba się nie powiodła z tego prostego powodu, że silnik nie był już zdolny do żadnego działania.

- Skipper, z dyszy leci ci śmietnik - odezwał się Santy. - Silnik chyba nie zgasł, tylko go diabli wzięli...

- Chyba tak... wątpię, żebym dociągnął do wody...

- Też tak myślę - zgodził się Santy. - Red Crown, tu Condor 306.

Condor 301 spada około trzydziestu mil w głębi lądu. Proszę o SAR z osłoną. Snake i Banzai, lećcie po helikopter.

- Tu Red Crown, Condor możesz z nim zostać do przybycia helikoptera?

- Tak, mam dużo paliwa - odparł Santy obserwując oddalającą się parę Corsairów.

Na szczęście teren przed nimi wyglądał na odludny, a nie byli nad Laosem, gdzie zbyt duża część populacji wędrowała sobie z miejsca na miejsce, nie będąc zbyt miło nastawiona do bliźnich.

- Mike, spróbuję dolecieć jak najbliżej brzegu - oznajmił Wilson. - Na trzech tysiącach będę skakał.

- Jasne, pamiętaj posprzątać kabinę - przypomniał Santy.

Zgodnie z zasadami, pilot, jeśli miał czas, przed opuszczeniem kabiny pozbywał się mapy, opuszczał wizjer hełmu, blokował pasy i przypinał ciaśniej maskę tlenową. Wilson miał aż nadto czasu, choć tracił około trzech tysięcy stóp co minutę.

- Skipper, przed nami jest jakaś wioska, lepiej jej uniknąć - poinformował go Santy.

Wilson zmienił kurs o dwadzieścia w prawo, a Santy zmniejszył szybkość: dochodzili do pułapu pięciu tysięcy stóp, toteż wolał być w większej odległości za katapultującym się, by móc obserwować lot i bez trudu odszukać miejsce, w którym wyląduje.

Gdy minęli cztery tysiące stóp, Wilson dostrzegł błękit morza oddalony o jakieś dwadzieścia pięć mil przed dziobem. Zaklął w duchu, gdyż i tak chwilowo była to dlań astronomiczna wręcz odległość i ujął czarno-żółtą rękojeść wystającą z fotela między nogami. Wziął głęboki oddech i szarpnął.

Rozdział 25

9 października 1972

Srebrna skrzynka umieszczona przy lewym oparciu admirałskiego fotela nagle ożyła, wrywając Welcha z rozmyślań o przyszłości, która była coraz mniej zabawna z każdym nowym przydziałem. Kolejny zapowiadał się całkiem nieciekawie: przekopywanie stert bzdurnych papierów w Pentagonie.

- Mostek, tu Centrum - rozległ się metaliczny głos dyżurnego w CIC.

- Tu mostek - to był operator łączności.

- Red Crown melduje o A-7 nad terenem wroga. Proszą o SAR i osłonę.

- Centrum, tu kapitan, macie zezwolenie na start osłony. Następna para niech czeka w pogotowiu. Wiadomo coś o pilocie?

- To Condor 301, komandor Wilson. Spadochron dobry i wylądował bezpiecznie. Nie wiadomo, czy nawiązał łączność. To wszystko.

- Rozumiem.

Wykręcili na wiatr i stalowe ściany zawibrowały nieco od huku lotniczych silników testowanych przed startem na pełnym ciągu. Welch odłożył raport, schował okulary do kieszeni i ruszył na mostek z depczącym mu po piętach wartownikiem z US Marine Corps, który zgodnie z regulaminem powinien iść przed nim i otwierać drzwi.

* * *

- Baczość, admirał na pokładzie - powitał go czyjś okrzyk, ledwie Welch przekroczył próg.

Harry Forrest nawet nie usiłował stanąć na baczość i przerwać

nanoszenia danych na mapę, znając poglądy Welcha na salutowanie i inne elementy musztry.

- Jaka jest sytuacja, Harry? - admirał był już przy nim, przyglądając się mapie z narysowanymi symbolami.

Obaj dawno przestali używać foliowej osłony i łatwo zmywalnych pisaków, wiedząc z doświadczenia, że mapa z naniesionym rozwojem wydarzeń jest argumentem zawsze kończącym dyskusję w razie problemów.

- Corsair został trafiony tutaj, przy bombardowaniu Drogi. Zamiast wracać tą samą trasą, którą lecieli nad cel, czyli przez Wietnam Południowy, poleciał na skróty przez Północny, o tędy. Pojęcia nie mam dlaczego, ale w wyniku uszkodzenia silnika Wilson musiał się katapultować, tutaj. Wylądował cały i skrył się w krzakach na tym wzgórzu. Jego boczny jest na miejscu i jak dotąd nie widział śladu wroga. Najbliższa wioska jest o siedem kilometrów, o tutaj, więc jeśli nie będziemy mieli wybitnego pecha, wyciągniemy go bez problemu. Szkopuł w tym, że Wilson jak dotąd się nie zgłosił, a jego biper przestał działać zaraz po wylądowaniu.

Welch skinął głową i spojrzał na zegarek: była za kwadrans dwunasta, więc do zmroku było dużo czasu.

- Gdzie jest helikopter? - spytał.

- Tu, Angel 801 z paliwem na dwie i pół godziny. Przesunęliśmy ich nieco na południe w oczekiwaniu na osłonę. Właśnie spotkał się z dwoma maszynami z lotu Wilsona, ale chyba lepiej będzie użyć świeżych maszyn, które właśnie startują.

Jakby w odpowiedzi na jego słowa obie katapulty odpaliły kolejno i para A-7 znalazła się w powietrzu, kierując się na zachód. W kilka sekund później dołączyły do nich dwa następne, a do katapult już holowano kolejne maszyny. Welch odwrócił wzrok od okna, spojrzał na mapę i na zegar, rozważając pomysły defilujące mu pod czaszką.

- Wygląda to ładnie, Harry, ale może powinniśmy pomyśleć o zapasowym helikopterze - zaproponował.

- Załoga właśnie siedzi na odprawie, sir.

- Kiedy ja się wreszcie nauczę... - uśmiechnął się admirał. - Hayes.

Zawołany wyłonił się z jakiegoś niewidocznego kąta, jak zwykle materializując się na zawołanie. Nigdy nie musiano go wołać, gdy Welch chciał go zobaczyć: Hayes po prostu już był na miejscu.

- Zostawiłem w kabinie stertę papierów - wyjaśnił Welch. - Przynieś je. Hayes bez słowa ruszył ku drzwiom.

* * *

Boyle leciał ze stałą prędkością siedemdziesięciu węzłów w asyście Corsairów Mitchella i Fujimoto, lecących ósemkami w górę, i klął w duchu. Latał bowiem po okręgu, czekając, aż oddalony o trzydzieści mil na zachód Santy znajdzie Wilsona.

Słyszając, że kończą bombardowanie, poczuł ulgę, a dzięki podsłuchowi na kanale uzyskał wczesne ostrzeżenie o kłopotach, co znacznie przyspieszyło planowanie akcji ratunkowej. Obaj z Krugerem wytyczyli już trasę nad miejsce, w którym wylądował Wilson, wraz z drogą powrotną i sprawdzili, czy maszyna będzie miała dostateczną ilość mocy, by wystartować z dodatkowym obciążeniem. Wyszło im, że dzięki wiatrom będzie miała, pomimo wysokości. Smith sprawdził po raz kolejny taśmy amunicyjne i przesunął swój wór i broń tak, by stały koło prawej nogi - w razie zestrzelenia zawsze zdąży je wykopać.

Teraz mogli już tylko czekać, a czekanie zawsze było najgorsze.

* * *

Wilson zakręcił pustą już butelkę, zawierającą jedną trzecią jego zapasów wody. Zawartość była prawie zimna, ale pomimo dręczącego go pragnienia, nie ruszył następnej. Piloci dawno już nauczyli się, że butelki dla niemowląt są doskonałe jako pojemniki na wodę podczas lotu: dało się je

upchnąć dosłownie do każdej kieszeni, a trzy wystarczały, by ugasić normalne pragnienie po locie bojowym. Wielu, jak Wilson, trzymało je w lodówce i wkładało w kieszenie kamizelki tuż przed startem, dzięki czemu woda zawsze była co najmniej chłodna.

Schował butelkę i wyjął radio - było głucho jak pień, choć nie dawało się zauważyć śladu uszkodzenia. Schował je wraz ze spadochronem w krzakach i wyjął zapasowe. Od pewnego skoku parę lat temu nigdy nie ufał tym urządzeniom, toteż oprócz zapasowego radia miał też zapasowe baterie.

Od dobrych pięciu minut był na ziemi i nie widział ani nie słyszał nikogo w pobliżu, toteż postanowił nawiązać łączność z Santym krążącym w pobliżu. Swoją drogą miał szczęście, że spadochron się gdzieś nie zaczepił - wisząc w pół drogi między koroną drzewa a ziemią, miałby niewielkie szanse na ratunek oraz na pozostanie niezauważonym. Wsunął w ucho słuchawkę, podniósł radiotelefon do ust i powiedział cicho:

- Condor 306, tu 301, jak mnie słyszysz?

* * *

Santy krążył nad okolicą uważając, by nie krążyć zbyt nachalnie wokół miejsca lądowania Wilsona i próbując wywołać go przez radio. Jak dotąd odpowiadała mu cisza, dlatego zaczynał się zastanawiać, jak niby ma go rozpoznać, gdy ten się w końcu odezwie, gdy usłyszał w słuchawkach głos Wilsona:

- Condor 306, tu 301, jak mnie słyszysz?

- Głośno i wyraźnie. Podaj położenie i stan.

- Jestem okay w krzakach o jakieś pięćdziesiąt jardów na zachód od miejsca lądowania.

- Rozumiem. W okolicy nie ma żółtków, ale nie wychylaj się. Helikopter czeka na osłonę i wkrótce powinien tu być.

Santy sprawdził paliwo i wyszło mu, że może zostać nie dłużej niż

trzydzieści minut, więc wywołał Snake'a.

- 300, tu 306, podaj zupeę.

- 306, tu 300 - odparł ten po konsultacji z Fujimoto. - Obaj mamy po 3.2.

- Rozumiem... Red Crown, są w okolicy jakieś tankowce?

- Condor 306, tu Red Crown, leci w twoją stronę Gypsy 512.

Santy'emu wyraźnie ulżyło: jeśli osłona nie pojawi się, w ciągu kilku najbliższych minut wyśle pozostałych do latającej cysterny KA-6D, a po zatankowaniu wymienią go - najważniejsze bowiem było to, by ktoś stale był w pobliżu Wilsona.

- 300, tu 306, uzgodnij z Red Crown tankowanie - polecił Mitchellowi. - Potem mnie zmienicie.

- Zrozumiałem i wykonuję - odparł Snake i po chwili rozmowy obaj z Fujimoto skierowali się na wschód, gdzie o dwadzieścia pięć mil czekał tankowiec.

* * *

Boyle słyszał całą rozmowę i odruchowo sprawdził stan paliwa: jeśli zadanie nie przeciągnie się zbyt długo przez szukanie Wilsona, wystarczy go i to z dużym zapasem. Najprostszym zaś warunkiem takich poszukiwań było mieć stale kogoś w górze, w pobliżu Wilsona. Sądząc z jego pozycji na mapie, to lot nad lądem w obie strony i zabranie pilota nie powinny trwać dłużej niż pół godziny. Lecąc nisko i szybko praktycznie nie dawali przeciwnikowi szans na celny strzał - trafienie mogło być jedynie skutkiem przypadku, nawet przy napotkaniu większego oddziału. Tim miał nadzieję, że nad samym szczytem nie będzie musiał tkwić w bezruchu i czekać, aż Wilson odnajdzie uprzęż, zapnie się i pozwoli wciągnąć - wtedy helikopter był najbardziej narażony na ogień wroga.

* * *

Mitchell poczekał, aż Banzai skończy tankowanie i dołączy do niego, podziękował załodze tankowca i obaj zeszli na pięć tysięcy stóp, przełączając się na częstotliwość ratunkową.

- Condor 306, tu Condor 300 - zameldował. - Jesteśmy z powrotem z pełnymi bakami.

Santy ucieszył się nadzwyczajnie, słysząc ten meldunek, gdyż paliwa zostało mu na nie więcej niż dziesięć minut. Snake tymczasem przełączył działko na mniejszą szybkostrzelność i przypomniał sobie, że nie uzgodnił tego z Banzai, a na pamięć nowicjusza lepiej było nie liczyć.

- Banzai, działko - zanim Fujimoto zdołał odpowiedzieć, Snake dostrzegł maszynę Santy'ego.

- 300, tu 306, jestem na twojej drugiej nieco wyżej.

- Pięknie - ucieszył się Mike. - Pokażę wam, gdzie jest skipper... Uwaga... trzy... dwa... teraz!

Wyprowadził maszynę w ciasnym prawoskręcie i skierował się na wschód.

Mitchell przyglądał się dokładnie terenowi, nad którym przelatywał Santy, gdy padło słowo „teraz”, próbując jak najlepiej go zapamiętać.

* * *

Wilson słyszał całą rozmowę i poczuł dumę - to byli jego piloci, a ich obecność uspokajała nawet takiego weterana jak on. Tym bardziej, że trochę już sobie poczekał i zaczynał słyszeć wszędzie wokół kroki, co było typowe u zestrzelonego lotnika siedzącego w zaroślach.

- 300, tu 301 - powiedział podnosząc radio - 306 dobrze oznaczył: jestem o jakieś sto jardów na zachód od jego pozycji.

- W porządku, skipper. Osłona właśnie się zameldowała. Powinni tu być piorunem.

Wilson słysząc to przygotował mini-raketę i granat dymny, odszukał dziurę w poszyciu nad głową i ponownie pozostało mu czekanie na helikopter. Nic więcej nie mógł zrobić.

Rozdział 26

9 października 1972

- Red Crown, tu Condor 306, jestem nad wodą - zameldował Santy, przelatując nad plażą z zapasem paliwa na dziewięć minut, po upływie których będzie musiał wracać na lotniskowiec.

- 306, Gypsy jest na kursie 050, o trzydzieści mil od ciebie na dwudziestu tysiącach.

- Rozumiem, dwadzieścia tysięcy, 050 przez trzydzieści mil.

Dał pełen ciąg, kładąc się na nowy kurs i zwiększając wysokość. Po trzech minutach zobaczył tankowiec, a wzięcie trzech tysięcy funtów paliwa nie powinno trwać dłużej niż trzy minuty, razem z podejściem, sześć. Wynikało z tego, że zdąży na finał. Podleciał od tyłu, patrząc na wysuwający się spod kadłuba tankowca wąż paliwowy zakończony grzybkiem, i gdy żółty kształt wyciągnął się na całą długość, ostrożnie zbliżył się, dokładnie celując, aż jego końcówka wsunęła się w grzybek węża. Idealnie. Na tablicy powinno zapalić się teraz zielone światełko, oznaczające przepływ paliwa, ale tak się nie stało: nadal paliło się natomiast żółte, które oznaczało gotowość do tankowania. Santy zaklął, wycofał końcówkę i powtórzył całą operację nieco mniej delikatnie. I bez rezultatu. Trzecia próba zakończona została „falą uderzeniową”, która przebiegła w tę i z powrotem po wężu, ale zdążył wycofać maszynę bez uszkodzeń. Sprawa była jasna: nawalił system tankowania cysterny i nikt nic na to nie mógł poradzić. Zazwyczaj podczas całej operacji pomiędzy pilotem tankującym a załogą latającej cysterny nie było słowa łączności radiowej. Uważano za pewien rodzaj ujmy na reputacji,

jeśli musiano uciekać się do pomocy radia. Tym razem jednakże sytuacja nie była zwyczajna, toteż Mike bez wahania użył radia:

- Gipsy, tu Condor, pompa ci wysiadła. Nic nie zatankowałem i muszę wracać do domu - po czym zmieniając częstotliwość dodał: - Condor 300 i Red Crown, tu Condor 306, jestem zmuszony wracać do bazy z powodu braku paliwa.

* * *

Mitchell usłyszał wiadomość Santy'ego i zaklął: jedną z niezmiennych zasad tej wojny było niewysyłanie pojedynczych maszyn na żadną akcję poza ratowaniem skóry pilota, wracającego uszkodzoną maszyną do bazy. Zostało ich dwóch i ponieważ nie mogli zostawić Wilsona samego, nie miał kto lecieć po helikopter. Obaj musieli więc czekać na osłonę, gdyż każde inne rozwiązanie mogło okazać się zgubne w skutkach.

* * *

Boyle także słyszał meldunek Santy'ego i doznał mieszanych uczuć: z jednej strony ciszył się, że przyjacielowi już nic nie zagraża, z drugiej współczuł mu szczerze, gdyż dla pilota niewiele jest gorszych przeżyć, niż być zmuszonym do przerwania zadania. Targające nim uczucia skutecznie stłumił głos operatora:

- Angel 801, tu Red Crown, osłona jest nad tobą. Skontaktuj się na tym kanale z Cobrą 408. Są na pięciu tysiącach.

* * *

Dowódcą czterech Corsairów osłony był komandor porucznik Gary Curtis, który po dostrzeżeniu Sea Kinga rozdzielił siły, zostawiając dwie maszyny jako jego bezpośrednią osłonę, a sam wraz ze skrzydłowym poleciał zmienić pilnujące Wilsona samoloty. Był oficerem uważającym, że szybka

akcja jest zawsze lepsza od wahania i latał starając się robić to z minimalną dozą uczuć, to znaczy być zawsze opanowanym i trzeźwo myślącym. Zdając sobie sprawę z ryzyka i nie chcąc zwiększać grona martwych bohaterów, akcje przeprowadzał błyskawicznie i skutecznie, nie szukając ani sławy, ani popularności. Sukces jak i porażka nalotu były mu jednakowo obojętne, podobnie jak opinia przełożonych - od ośmiu lat był pilotem wojskowym, miał na koncie trzy tury w Wietnamie i niewzruszoną pewnością, że po zakończeniu obecnej przechodzi do lotnictwa cywilnego, zostawiając cały ten cyrk innym.

- Condor 300, tu Cobra 408, widzę was - oznajmił dostrzegając kręcące się w nieregularnym kręgu Corsairy. - Jaka sytuacja?

- Jest w zaroślach po zachodniej stronie szczytu. Przeleczę nad nim... teraz!

- Widzę. 301, słyszysz nas?

- Słyszę - odparł Wilson.

- To odpal flarę - poleciał Curtis.

* * *

Wilson wycelował w odszukaną wcześniej dziurę w roślinności, odwrócił głowę i szarpnął zawleczkę. Z cichym huknięciem czerwona mini-rakieta sygnalizacyjna wystrzeliła w górę, mijając o włos jedną z gałęzi i unosząc się na ponad sto stóp.

* * *

Curtis dostrzegł ją, zapamiętał pozycję i przyjrzał się otoczeniu: szczyt był na szczęście pozbawiony wysokich drzew, więc helikopter mógł zejść nisko, co skracało czas akcji i zmniejszało ryzyko ostrzału.

- 301, bądź gotów, helikopter w drodze. Cobra 403, ruszajcie! Condor 300, jesteście wolni.

* * *

- Angel 801, tu Cobra 403, kurs 265, jedziemy! - rozległo się w słuchawkach i Boyle posłusznie zmienił kurs i wysokość schodząc nad ziemię.

Odruchowo ściągnął pasy, sprawdził, czy pistolet jest na swoim miejscu, i przeleciał linię brzegową, pilotując zgodnie z instrukcjami Cobry 403, który będąc na wysokości pięciu tysięcy stóp miał znacznie lepszy „punkt widzenia”. Oba Corsairy latały zataczając kręgi, by utrzymać się nad Sea Kingiem kryjącym się w rzeźbie terenu, wypatrując zagrożenia. Były ponad zasięgiem artylerii, a pod pułapem rakiet, więc lecieli w miarę nie nerwowo, tym bardziej że jak dotąd nikt nie strzelał ani do nich, ani do helikoptera.

- Angel, dziesięć stopni w prawo: przed tobą wioska. - Kruger posłusznie położył maszynę w lekki skręt, po czym wyrównał lot. - Zostało nam z piętnaście mil i to dokładnie po prostej.

Teren zaczął się łagodnie wznosić i niespodziewanie o sześć czy siedem mil przed dziobem Sea Kinga spomiędzy drzew wyrosło wapienne zbocze, na szczęście pocięte siecią niewielkich dolin. Kruger, jak każdy pilot wiatraka, nie lubił dolin, gdyż dawały zbyt małe pole manewru i zbyt łatwo można było stać się trafionym celem, ale z drugiej strony przelot nad grzbietem informował wszystkich, że nadlatują. Dlatego też wybrał większą od pozostałych dolinę i leciał w jej górnej części pod osłoną drzew. Wysokościomierz błyskawicznie zbliżał się do czterech tysięcy stóp, a na tej właśnie wysokości wylądował Wilson.

* * *

- 408, tu 403, Angel o pięć minut drogi - rozległo się w słuchawkach i Curtis spojrział na wschód.

Pierwszym, co dostrzegł, był wirujący krąg łopat, a dopiero po sekundzie dojrzał ciemnozielony kształt, lecący nie wyżej jak piętnaście stóp

nad drzewami i dokładnie we właściwe miejsce.

- Condor 301, tu Cobra 408, helikopter zaraz tu będzie. Wyjdź na otwartą przestrzeń i daj dym - poleciał.

* * *

Wilson już wcześniej przesunął się na skraj zarośli. Teraz słysząc polecenie Curtisa odbezpieczył pojemnik wydzielający pomarańczowy dym i rzucił go na środek porośniętej trawą łączki, słysząc nad głową ryk przelatującego nisko Corsaira.

* * *

- Angel, tu Cobra 408, dym trzy mile przed tobą - zameldowało radio.

Gdy wylecieli ponad szczyt, Boyle i Kruger dostrzegli przed sobą pomarańczową chmurę, unoszącą się z otoczonej wysokimi zaroślami niewielkiej polanki po przeciwnej stronie małej dolinki.

- Widzę dym - zameldował Kruger, nie zmniejszając szybkości.

Dopiero gdy byli około dwustu jardów od smugi dymu, zmniejszył obroty i obniżył nos, nieruchomiejąc dokładnie nad polanką.

Weaver wyrzucił szelki z linką i uruchomił windę opuszczając je na ziemię, ale zanim tam trafiły, Wilson już był pod helikopterem. Pozwolił jednak, by dotknęły ziemi, pamiętając, iż ładunek elektryczny wytworzony przez helikopter wyładowuje się na pierwszej rzeczy, której dotknie, i choć nie zabije, to popieści całkiem solidnie.

- Rozbitek w uprzęży - zameldował Smith. - Uwaga na dodatkowe obciążenie... jest w połowie drogi... Mamy go!

Obaj pomogli Wilsonowi wejść na pokład, Weaver zdjął z niego pasy i zablokował wyciągarke, po czym gestem wskazał na podłogę, a sam wraz ze Smithem wrócili do karabinów maszynowych. Silniki zwiększyły obroty i maszyna uniosła nos posłuszna Krugerowi ściągającemu drążek.

Boyle na zmianę obserwował przyrządy i otoczenie, pozwalając Krugerowi skupić się na pilotowaniu. Prawą dłoń trzymał na przepustnicach, gotów dać pełną moc przy pierwszej oznace spadku obrotów któregoś z silników. Latanie, a zwłaszcza zawisanie nad ziemią na niewielkiej wysokości są nie lada wyczynem nawet dla doświadczonego pilota, tym bardziej jeśli zdaje on sobie sprawę, że za chwilę mogą skądś zacząć do niego strzelać.

W pewnej chwili wydawało mu się, że wskaźnik ciśnienia oleju w silniku numer jeden ponownie się wachnął, jak to miało miejsce nad morzem na początku lotu, ale gdy przyjrzał mu się uważniej, wskazówka jak zwykle nieruchomo tkwiła na właściwym miejscu. Tablicę obrzucał wzrokiem co jakieś trzy sekundy, rejestrując automatycznie stan zegarów, podobnie jak rozmowy załogi i to co działo się na zewnątrz. Pilot z praktyką robi to odruchowo, nie zdając sobie nawet z tego sprawy, podobnie jak dyrygent słyszący całą orkiestrę i poszczególne instrumenty jednocześnie. Jeśli się tego nie potrafi, to nigdy nie będzie się pilotem.

Kruger odczekał, aż Smith zameldował, iż Wilson jest na pokładzie, i zwiększył obroty, a gdy maszyna ruszyła do przodu, skierował nos w dół, kładąc ją jednocześnie w skręt w prawo, by jak najszybciej zniknąć ze szczytu. Gdy osiągnęli sto czterdzieści węzłów, będąc już nad doliną, zmniejszył kąt schodzenia i ponownie wykonał lekki skręt w prawo, by nie lecieć tą samą trasą, którą tu przybyli.

- Cobra 408, tu Angel 801, mamy go: jest cały i zdrowy - zameldował Boyle.

* * *

Teraz już cztery Corsairy osłaniały lecący z maksymalną szybkością helikopter, przemykający się pomiędzy przeszkodami terenowymi i kierujący się na wschód. Kruger leciał wykorzystując każdą osłonę zapewnioną przez rzeźbę terenu, ale pewnie i bezpiecznie.

* * *

W każdej instrukcji US Navy dotyczącej każdego typu helikoptera wśród wykresów osiągow jest diagram przedstawiający współzależność pomiędzy wysokością i szybkością z uwzględnieniem szans przeżycia w wypadku awarii. Na podstawie doświadczenia inżynierów i pilotów-oblatywaczy w diagramie tym występują zawsze trzy kolory: najwięcej jest bieli - jeśli przy tej szybkości i wysokości wysiądzie jeden lub nawet dwa silniki, załoga powinna wyjść z kraksy bez szwanku, następnym jest żółty, gdzie szanse są mniejsze, ale realne, by albo zdążyć awaryjnie wylądować, albo dolecieć do celu, tyle że wolniej. Trzecim kolorem jest czerwony, a opis głosi po prostu: „Unikać” i jeśli zdarzy się wypadek nim oznaczony, szanse ma się takie bardziej równe zeru.

Jeśli leci się wysoko i wolno - dajmy na to na dwustu stopach z prędkością dwudziestu węzłów, albo nisko i szybko: pięćdziesiąt stóp przy stu trzydziestu węzłach i coś nawali w silniku, jest się mówiąc obrazowo po uszy w gównie. Nie ma się bowiem wysokości, a wypadki toczą się zbyt szybko, by skutecznie móc zrobić cokolwiek, zanim nie rąbnie się w pierwszą większą przeszkodę, którą z zasady jest ziemia. Nie zmienia to w niczym faktu, że warunki pola walki po prostu uniemożliwiają inne użycie helikoptera nad lądem przez większość czasu jak właśnie owo czerwone nisko i szybko.

Boyle był dwadzieścia pięć stóp nad ziemią, lecąc z prędkością stu trzydziestu węzłów i pokonując ostatnią grań przed nadbrzeżną równiną, gdy coś strzeliło w silniku numer jeden, powodując błyskawiczny spadek obrotów i mocy. Sea King wachnął się gwałtownie w lewo, kierując się ku ziemi. Na nic więcej poza zaskoczeniem nie było czasu, gdy helikopter uderzył w drzewa o piętnaście stóp od szczytu z prędkością dwustu siedemnastu stóp na minutę.

* * *

Curtis nie widział wypadku, będąc tyłem do Sea Kinga, ale usłyszał niewyraźny okrzyk, który błyskawicznie ucichł jak ucięty nożem, i meldunek jednego ze swoich pilotów:

- Jezu! Przypierdolili...

Natychmiast położył maszynę w ostry skręt, ale jedyne, co zobaczył, to potężny zielony kształt nieruchomiejący do góry nogami wśród potrzaskanych drzew i opadających szczątków na polance, niemal dokładnie na samym szczycie. Dalej opadały długie fragmenty strzaskanych łopat wirnika, a wszędzie wokół pełno było rozmaitych gałęzi i metalowych szczątków.

- Red Crown, tu Cobra 403. Angel miał wypadek i jest unieruchomiony - nadał przez radio i skierował się nad wrak, zwalniając tak, jak nigdy dotąd mu się nie zdarzyło nad terenem wroga.

Podleciał z lewej, by móc spoglądać prosto w dół, lecz gdy był o jakieś dwieście jardów od Sea Kinga, ten zmienił się w potężną kulę ognia i dymu. Przelatując nad miejscem pożaru, stwierdził, że maszyna leży na dachu otoczona płomieniami. Paliła się też roślinność na dziesięć stóp wokoło. Dziób maszyny skierowany był w stronę, z której przylecieli, a wokół nie było widać żadnego ciała ani żadnego ruchu.

Zawrócił i przeleciał ponownie nad miejscem kraksy, zdając sobie sprawę, że nie słyszał też żadnego bipera, co biorąc pod uwagę wygląd wraku nie było niczym dziwnym. Siła uderzenia nawet pod małym kątem widoczna była po zniszczeniach i po wielkości obszaru, na którym leżały szczątki.

- Red Crown, tu Cobra 403. Helikopter zderzył się ze szczytem wzgórza i płonie - zameldował. - Nie widzę nikogo żywego i wątpię, by ktoś się wydostał, ale jeszcze poszukamy.

- Rozumiem 403, przekażemy nowinę. Uważaj na siebie - głos

operatora był cichy, jakby znał kogoś z płonącej maszyny.

- Jasne - mruknął Curtis, spoglądając na błękitne wody zatoki odległe o niecałe osiem mil.

O cztery pieprzone minuty lotu.

Rozdział 27

9 października 1972

Santy leciał na dwudziestu tysiącach, kierując się na południowy wschód i z lekkim niepokojem obserwując wskaźnik paliwa. Wszystko wskazywało, że doleci, ale będzie lądował z marszu i wolał nie myśleć, co będzie, jeśli nie uda mu się to za pierwszym razem. W pierwszej chwili po odłączeniu od tankowca chciał lecieć do Da Nang, ale Red Crown ostrzegł go, że lotnisko jest zamknięte z powodu niskiego pułapu chmur i deszczu, więc skierował się w kierunku lotniskowca, prosząc o pierwszeństwo przy lądowaniu. Potem przełączył się na częstotliwość ratunkową, słuchając, jak rozwija się ewakuacja Wilsona. Miał właśnie wrócić na normalną po wysłuchaniu meldunku Tima, że mają go na pokładzie, gdy usłyszał Curtisa informującego o wypadku. Z wrażenia go zatkało.

Instynktownie zawrócił, dając pełen ciąg, i dopiero po paru sekundach rozsądek zwyciężył i zawrócił ponownie - nie mógł wrócić bez paliwa, a gdyby próbował, to jeszcze bardziej by skomplikował sytuację, nikomu tym nie pomagając. Najtrudniej było nie tyle zawrócić, ile przejść na częstotliwość bojową, na której komunikował się z okrętem. Był w odległości około trzydziestu mil, toteż zmniejszył ciąg i zaczął zniżać lot, by grawitacja pomogła silnikowi, dzięki czemu zużywał mniej paliwa. Gdy wyrównał na właściwą do lądowania wysokość, sprawdził poziom paliwa - nadal musiał lądować za pierwszym razem. Opuścił hak i podwozie i będąc o trzy czwarte mili od okrętu, wywołał LSO.

- Tu Condor 306, ball 0.8 - ostatnie słowa informowały, że zostało mu

osiemset funtów paliwa.

- Jasne 306, ale pokład pełen. Możesz zrobić rundkę?

Santy dziwnie spokojny stwierdził w duchu, że jak nie zdążą oczyścić pokładu, to się katapultuje i schował podwozie.

- Mogę zrobić jedną rundę, jeśli nie będziecie gotowi, wysiadam - stwierdził.

- Rozumiem, 306.

* * *

Gdy Air Boss dowiedział się o sytuacji Condora 306, sklął wszystkich na czym świat stoi i ryknął przez głośniki:

- Na pokładzie! Mamy A-7 na resztkach paliwa, wyczyścić pas. Powtarzam: wyczyścić pas! I to już, do jasnej cholery!

Pokład zaroił się od postaci w różnobarwnych kurtkach, które pognały ku przygotowanym do startu maszynom. Żółte ciągniki zwane „mułami” podczepiono do kół przednich podwozi i kolejno maszyny odholowano na miejsca parkingowe. Inni sprawdzili liny przeciągnięte przez pokład, a jeszcze inni uprzętaali węże i inne rzeczy stojące na pokładzie. Z góry wyglądało to tak, jakby ktoś zrzucił wiadro dwudziestodolarówek. Poza jednym Phantomem wszystko było w jak najlepszym porządku i pokład pustoszał błyskawicznie. Wokół tegoż Phantoma zebrało się kilkunastu mechaników obserwujących trójkę zmieniającą koło. Udało im się założyć nowe i przykręcić wystarczającą liczbę śrub, by nie odpadło podczas holowania, gdy Santy był w ostatnim zakręcie przed wyjściem na prostą do lądowania. Muł został zaczepiony błyskawicznie i konwój ruszył, gdy Santy opuścił podwozie. LSO na przemian przyglądał się lądującej maszynie i odciąganiu myśliwcowi kalkulując, kiedy będzie musiał zakazać lądowania. Gdyby bowiem Corsair wylądował i władował się w Phantoma, strata jednej maszyny wydawałaby się doskonałym zakończeniem w porównaniu z tym, co

rozpętałoby się na pokładzie.

* * *

- Condor 306, ball 0.4 - zameldował Santy.

- Condor, pokład pełny, ale nie zawracaj.

Santy zmniejszył prędkość, na ile mógł, nie spuszczać oczu z LENS, z trudem opanowując się, by nie spojrzeć na pokład. Nic by to nie dało poza nieuchronnym wahnięciem kursu i fiaskiem podejścia, a na następne mogło już nie starczyć paliwa.

* * *

Phantom zaczął skręcać poza pas. Gdy przednie koła minęły linię rozgraniczającą, podoficer dowodzący holowaniem dał znak, że pokład jest czysty. LSO zawahał się, ale trzeba było zaryzykować, toteż opierając się na doświadczeniu tak własnym, jak podoficera powiedział spokojnie do mikrofonu.

- Condor 306, pokład czysty.

Ogon Phantoma minął linię wymalowaną na pokładzie prawie dokładnie w chwili, gdy hak Corsaira zaczepił o kabel numer dwa. Maszyna zwolniła, Santy zmniejszył moc i stanął. Uniósł hak i kierując się wskazówkami kontrolera, podkołował na wolne miejsce na rufie.

Gdy wyłączył silnik, zdjął hełm i wraz z mapnikiem podał go szefowi obsługi, który już był na drabince przystawionej do burty samolotu, po czym wygramolił się z kabiny i zszedł na pokład. Zdejmując uprząż spadochronu poinformował szefa że maszyna zachowywała się bez zarzutu i spytał, co z załogą skraksowanego helikoptera.

- Oficjalnie nic nie wiadomo, ale mówili, że nikt z tego nie wyszedł - odparł podoficer.

Bez słowa Santy odwrócił się i podszedł na skraj pokładu patrząc na

zachód, zupełnie jakby mógł dojrzeć miejsce katastrofy. Dotąd czuł się tak tylko raz: w wieku czternastu lat, gdy wracając ze szkoły w Jacksonville zobaczył przed domem limuzynę z numerami US Navy i dowiedział się, że jego ojciec zginął w wypadku na południe od Kuby.

Teraz czuł podobne otępienie i pustkę, a jedyne co widział, to roześmianą twarz Tima dziś rano przy śniadaniu. Nagle zdał sobie sprawę z jeszcze czegoś - czegoś, czego nigdy dotąd nie doświadczył: zrozumiał, że nie czuje śmierci przyjaciela, a wręcz odwrotnie, jest pewien, że Boyle żyje. Skąd to wiedział i czy było to racjonalne czy nie, nie miał zielonego pojęcia, ale tak był tego pewien, że mógł dać w zakład własną głowę, do której był zdecydowanie przywiązany. Byli ze sobą tak blisko, że wcale by go nie zaskoczyło, gdyby wywiązała się między nimi więź podobna do istniejącej między bliźniętami.

* * *

Kwadrans później Mike czekał w sali odpraw wraz z Mitchellem i Fujimoto na wylądowanie osłony. Nadal był przekonany, że Boyle żyje, choć nikomu nie powiedział o tym ani słowa. Sala z wolna zapełniała się, w miarę jak piloci dowiadawali się o wypadku i prawdopodobnej śmierci dowódcy, pomimo to panowała w niej niemal absolutna cisza, jeśli nie liczyć prowadzonej przez zastępcę Wilsona, komandora Fabera, rozmowy przez telefon. Gdy ostatnia z Cobr wylądowała, Faber wstał i dając znak Santy'emu ruszył ku drzwiom. Pojęcia nie miał, jak ma sprostać obowiązkowi dowódcy dywizjonu, ale wiedział, że teraz należy przeprowadzić odprawę, a piloci osłony byli z innego dywizjonu. Santy najdłużej był na miejscu, toteż na pewno będą mieli do niego jakieś pytania, lepiej więc nie przeciągać tego, co nieuniknione.

Santy zaś miał nadzieję, że Faber choć w połowie jest takim facetem z jajami jak Wilson i ma z dziesiątą część jego talentów dowódczych.

* * *

Curtis wygramolił się z kabiny i poczekał, aż pozostali dokonają tego samego, po czym poinformował szefa mechaników:

- Muszę iść na odprawę, do grata nie mam zastrzeżeń, więc można go przygotować do następnego lotu. Papiery podpiszę w sali odpraw.

Szef skinął głową i podszedł do następnego pilota. Pomimo uzgodnionych gestów przy kołowaniu, wskazujących na sprawność wszystkich maszyn, wolał sprawdzić, czy nie ma jakichś drobiazgów, które by na poczekaniu można było naprawić.

Curtis w tym czasie ustalił, kto faktycznie widział kraksę, gdyż z powodu zwięzłości komunikatu głos był nie do rozpoznania. Okazało się, że porucznik Terry Borden. Zanim zdołał zacząć relację, Curtis kazał mu się zamknąć i poprowadził procesję do drzwi w nadbudówce.

* * *

Gdy Curtis i Borden w przepoconych kombinezonach weszli do sali odpraw wywiadu, zapanowała cisza. W pomieszczeniu byli: Santy, Faber, Fisher, szef mechaników jednostki, CAG, Forrest, komandor Finney, czyli dowódca dywizjonu Cobr, i kilkunastu mniej lub bardziej zainteresowanych.

Zanim rozległy się pierwsze pytania, Curtis oświadczył:

- Bear widział kraksę, ja dopiero końcówkę, więc może zaczniście od niego.

Borden z początku był speszony, ale gdy zaczął, uspokoił się błyskawicznie, pokazując to o czym mówił na mapie przypiętej na tablicy:

- Przelatywali nad tym ostatnim grzbietem, gdy wlecieli prosto w drzewa. Nie widziałem, by ktokolwiek do nich strzelał, a na szczycie była polana, więc byłbym zauważył. Helikopter uderzył w nią płasko i przewrócił się na plecy. Po jakichś dziesięciu sekundach eksplodował i zaczął się palić. W radiu usłyszałem tylko: „O kurwa...” i ciszę. Nie słyszałem bipera i nie

widziałem nikogo, choć kręciliśmy się w pobliżu tyle czasu, na ile pozwolił zapas paliwa.

- Ogień był duży, ale eksplozja niewielka: zbiorniki musiały pęknąć przy uderzeniu - dodał Curtis - płomienie ogarnęły teren w promieniu około dziesięciu stóp od maszyny i wypaliły się po mniej więcej kwadransie. Sam wrak płonął jeszcze, gdy odlatywaliśmy, ale wyglądało tak, jakby ogień wygasał. Nie widzieliśmy żółtków, ale mogli siedzieć po krzakach, a te były gęste.

- Czy helikopter tuż przed uderzeniem wykonał jakiś gwałtowny, a niespodziewany manewr? - spytał Crawford.

Borden zastanowił się chwilę.

- Patrzyłem akurat na niego i chyba mu gwałtownie opadł nos tuż przed tym okrzykiem w radiu. Do tego momentu lecieli równo bez żadnych gwałtownych manewrów i tuż nad drzewami. Nie wyglądało, żeby w coś uderzyli... Chociaż nie wiem... - odparł.

- To trochę wyjaśnia sprawę... - mruknął Crawford. - Obaj byli zbyt dobrymi pilotami, by tak po prostu zderzyć się z ziemią. To nagłe opadnięcie nosa może i pewnie oznacza nagły spadek mocy w efekcie awarii silnika albo coś w tym stylu.

- Jakby nie było, przez nich zginął cholernie dobry pilot i dowódca - stwierdził niespodziewanie Faber.

Santy'ego zatkało. Crawford odwrócił się jak ukąszony, ale zanim zdążył się odezwać, zrobił to Forrest głosem mogącym zmrozić lód:

- Wasz dowódca był tylko jednym z pięciu zabitych w tym wypadku. Tylko jednym z pięciu. Załoga helikoptera ryzykowała życie, by go wydostać. Gdyby nie oni, nie miałby żadnej szansy! Proszę o tym pamiętać przy najbliższej okazji, gdy zechce pan zrobić z siebie durnia!

Faber czerwony jak piwonია przeprosił. Greenwood dziękował mu w duchu, gdyż miał na końcu języka taką samą uwagę, na szczęście Faber był szybszy. Odchrząknął i spojrzał na mapę.

- Jakie są według ciebie szanse, że ktoś ocalał? - spytał Curtisa.

- Nie wiem. Ktoś mógł się wydostać... ale ogień wybuchł szybko, a uderzenie musiało być solidne. Wiatraki nie są budowane tak, by przetrwały kolizję z ziemią... diabli wiedzą, jak zmasakrowana była kabina przy przewrocie... nie widziałem jej...

- Rejon jest pusty i oddalony od wioski - mruknął CAG po chwili. - Może by tam posłać helikopter i rozejrzeć się, czy ktoś nie ocalał?

Forrest myślał to samo, choć było to sprzeczne z podstawowymi zasadami prowadzenia wojny - zbyt często w początkowym okresie, gdy tak robiono, kosztowało to życie pilota i samolot szukający. Tym razem jednak okoliczności sprzyjały temu przedsięwzięciu.

- Nie widziałeś śladu żółtków w okolicy, tak? - spytał jeszcze na wszelki wypadek Curtisa.

- To nie tak: jest wioska przy wylocie tej doliny i druga po wschodniej stronie grzbietu, ale nie ma śladu jakiegokolwiek wojska. Grzbiet ma strome zbocza i szerokie połacie niezalesionych skał. Nikogo w okolicy nie widziałem i nikt do nas nie strzelał. Prawda, Bear?

- Prawda. Ja nawet tej wioski nie widziałem.

Forrest spojrzał wymownie na Greenwooda: obaj zdawali sobie sprawę, że zgodnie z dyrektywami rodem z Pearl Harbour pakowali się w niezłe tarapaty. Zanim jednak któryś zdołał się odezwać, wtrącił się porucznik Thompson, adiutant Welcha, który w trakcie odprawy niepostrzeżenie wśliznął się do sali i usłyszał to co najważniejsze:

- Sądzę, kapitanie Forrest, że będzie potrzebny ktoś, kto potrafi szybko przeszukać okolicę i zgłaszam się na ochotnika. Mam pewne tego... doświadczenie w tych sprawach.

Ledwie skończył, wstał Fisher.

- Możemy mieć helikopter z załogą gotowy za godzinę, sir - kiedy to powiedział, sam się zdziwił: zadziałał pod wpływem impulsu i zgłosił jednostkę na ochotnika, czego nigdy dotąd nie robił.

Cóż, wycofać się już nie mógł, gdyż oznaczałoby to utratę twarzy, a na to nigdy by sobie nie pozwolił. Zrozumiał też przy tej okazji, że skoro tak postąpił, to automatycznie wszyscy są przekonani, iż to on będzie pilotem. Spocił się, ale nim opuściły go resztki odwagi, kazał Crowfordowi przygotować maszynę i poinformował go, że sam będzie ją pilotował. Zaskoczenie, jakie zobaczył na jego twarzy, sprawiło mu sporą satysfakcję.

Faber polecił jednemu z pilotów udać się do sali odpraw jednostki i przygotować lot osłony złożony z czterech samolotów.

- Dobra, Kevin - stwierdził Forrest spoglądając na Thompsona. - Kogo chcesz ze sobą zabrać? Bo chyba nie jesteś na tyle głupi, by sądzić, że stary puści cię samego?

- Wśród naszych Marines jest kilku ze zwiadu. Są wystarczająco narwani, żeby ze mną iść, a i tak muszę do nich pójść po sprzęt i po broń.

- To leć, a ja załatwię sprawę ze starym. Bez jego zgody nikt nigdzie nie polecie, więc łaskawie zajmijcie się każdy swoją częścią przygotowań. Wątpię, żeby cała sprawa skończyła się szczęśliwie, ale trzeba próbować.

Forrest rozejrzył się po obecnych i umilkł. Sądząc z panującej w sali ciszy albo się z nim zgadzali, albo nie, ale nie mieli lepszych pomysłów. Uśmiechnął się lekko i wyszedł.

* * *

Welch stał przy mapie, gdy Forrest wszedł na mostek i zdał dokładny raport.

- Jak myślisz, Harry, powinniśmy spróbować? - spytał, gdy ten skończył.

- Skąd mam wiedzieć? Ja tu tylko robię w sztabie... ale gdybym dajmy na to był admirałem, nieco by mnie wkurzyło, gdyby tego nie zaproponowali.

- Wszyscy się zgodzili?

- Nikt się nie sprzeciwił, to bardziej zgodne z prawdą.

- Gówniana odpowiedź i wiesz o tym. Co masz na myśli?

- Myślę, że chcą spróbować, bo czują, że powinni, choć z militarne­go punktu widzenia nie ma to sensu za grosz - odparł Forrest, zapalając papierosa. - Nawet Fisher zgłosił się na ochotnika! Chciałbym widzieć minę Glovera, kiedy się o tym dowie.

Nowina zaskoczyła admirała, który podobnie jak pozostali uważał Fishera za de­kownika i karierowicza. Może gnojek ma jeszcze szansę na reedukację?

- To nam nieźle obije tyłki blachą przed jego teściem - stwierdził Welch. - Co ci jeszcze chodzi po głowie?

- Cóż... wszyscy wiedzą, że nie powinniśmy czegoś takiego robić, a i tak chcą spróbować. Ale wiedzą też, że jak coś będzie nie tak, to nie oni oberwą tylko pan.

- I dają mi szansę powiedzenia „nie”? - uśmiechnął się admirał. - Tak?

- Tak sądzę, sir.

- To miłe z ich strony. Ale tu chodzi o ludzi, którzy mogą tam czekać na ratunek, a nie o mój tyłek. Niech lecą.

Forrest podszedł do telefonu, wybrał numer i poinformował o tej decyzji czekających w sali odpraw.

- Dzięki, sir - powiedział odkładając słuchawkę.

- Dowiedziałeś się, dlaczego Wilson leciał przez Wietnam Północny? Albo czy wiedział, jak poważnie ma uszkodzony samolot?

- Nie, sir, i wątpię, byśmy się tego kiedykolwiek dowiedzieli. Poza tym wątpię, by wybór trasy miał jakieś znaczenie i lepiej zostawić całą sprawę... i tak urzędasz w Pearl się jej ucze­pią jak pijany płotu. Jego chłopcy utracili doskonałego dowódcę i nie trzeba im teraz zawracać głowy pierdołami.

- Zgoda, Harry, ale dopilnuj, by na najbliższych odprawach przypomniano o zasadach powrotów uszkodzonymi samolotami. I powiedz CAG-owi, żeby teraz nie przesadził: jeśli wszyscy są martwi i nie da się szybko odzyskać ciał, to zostawcie ich na miejscu. I jeszcze drobiazg: nie

podoba mi się, że Thompson się tam wkręcił.

- Tak myślałem, sir. Za to jemu się bardzo podoba. Jeśli pan wybaczy, sir, to pójdę dopilnować detali.

* * *

Thompson tymczasem zszedł do sekcji zajmowanej przez Marines, gdzie zresztą był częstym gościem. Na każdym amerykańskim lotniskowcu zaokrętowani byli Marines, których głównym zadaniem było obsadzanie stanowisk wartowniczych i eskorta wyższych stopniem oficerów oraz zadania specjalne, jeśli takie pojawiały się. Obecność ich datowała się z czasów flot żaglowych, gdy w czasie bitwy zajmowali stanowiska ogniowe w bocianich gniazdach i na rejach, strzelając do nieprzyjacielskich artylerzystów i oficerów. Obecnie jako odpowiadający za bezpieczeństwo statku są po staremu doskonale wyszkoleni i stanowczy, o czym w czasie alarmu nieraz się przekonali niefrasobliwi marynarze, próbujący bez zezwolenia zawracać głowę kapitanowi. Pierwsza odmowa wartownika jest uprzejma, druga nieco mniej, a trzecia całkowicie zdecydowana. Jak dotąd nie słyszano, by ktoś próbował po raz czwarty.

Thompson spytał o sierżanta Gortona, którego wywołano przez telefon i po chwili obaj siedzieli przy kawie, a Gunny z coraz szerszym uśmiechem słuchał przedstawianego mu pomysłu wycieczki do Wietnamu. Thompson nie musiał go pytać o zgodę, za to Gunny na trzeciego zaproponował niejakiego kaprala Riversa, po którego też natychmiast posłał.

Gunny był w US Marine Corps od dziesięciu lat, pochodził z Wisconsin. Potężny, zwłaszcza w barach, a swoją pierwszą turę zaliczył w zwiadzie w Wietnamie Południowym. Oficjalnie jednostkę zwano Marines Force Recon i była odpowiednikiem Zielonych Beretów wojsk lądowych czy SEAL'S US Navy. Jak każdy, kto w niej przeżył turę bojową, Gunny był twardy, sprytny, pozbawiony złudzeń i litości oraz na zawsze wyleczony z samotnego

bohaterstwa i przestrzegania jakichkolwiek głupich reguł prowadzenia wojny.

Rivers zjawiał się w galowym mundurze, ponieważ właśnie pełnił służbę wartowniczą na mostku i Thompson mający pięć stóp i dziewięć cali poczuł się nagle niczym karzełek. Gorton mierzył sześć stóp i dwa cale, a Rivers był jeszcze wyższy. Trzy rzędy baretek nad lewą piersią mówiły resztę: Srebrna Gwiazda, dwie Brązowe Gwiazdy i dwa Purpurowe Serca na początek, to jest w pierwszym rzędzie.

Spędzili kwadrans omawiając, co im będzie potrzebne i jak załatwić przeszukanie terenu, po czym udali się na poszukiwanie dowódcy Marines. Thompson mianowicie uważał, że przez zwykłą przyzwoitość należy go poinformować, że jego dwaj najstarsi rangą podoficerowie udają się chwilowo na wojnę. Kapitan Andrews był już o tym poinformowany i bez problemów podpisał niezbędne papierki, by mogli pobrać potrzebną im broń i ekwipunek.

* * *

Godzinę i piętnaście minut później Fisher pilotujący Sea Kinga o kryptonimie Angel 803 obserwował we wstecznym lusterku, jak Thompson i obaj Marines ładują się na pokład, a cztery maszyny osłony kończyły tankowanie i kolejno zostały odholowane ku katapultom na śródokręciu.

Odprawa i przygotowanie poszły gładko, jeśli nie brać pod uwagę nieco denerwującej obecności przy wszystkim Santy'ego, który ustępował innym z drogi, ale dokładnie się wszystkiemu przyglądał. Spróbował co prawda przed odprawą zamienić się z jednym z pilotów, ale CAG wyjątkowo łagodnie wyperswadował mu ten pomysł.

Głośny brzęk na zewnątrz przywołał Fishera do rzeczywistości - właśnie odczepiono łańcuchy mocujące helikopter do pokładu. Podporucznik Randy Yates, drugi pilot, bez słowa włączył radiostację.

Rozdział 28

9 października 1972

Pierwszą rzeczą, z której Boyle zdał sobie sprawę, był łupiący ból głowy w lewej części czaszki. Drugą brak czucia w lewym ramieniu. Trzecią specyficzny zapach liści, w które miał wtuloną twarz. Spróbował przekręcić się na plecy, ale coś ciężkiego przyduszało go do ziemi. Spróbował otworzyć oczy, ale równie bezskutecznie. Mógł poruszać prawą ręką, przesunął więc nią po twarzy i stwierdził, że górną jej część pokrywa mu lepka ciecz, wypływająca z miejsca, z którego promieniował ból. Wytał ją, ile mógł, i ponownie spróbował otworzyć oczy.

Tym razem mu się udało, ale wszystko wokół było zamazane i dziwnie ciemne. Namacał prawą dłonią klamrę uprząży na wysokości pasa i zwolnił ją. Teraz, kiedy spróbował się przewrócić, fotel odtoczył się i wreszcie mógł spocząć na plecach. Wzrok przywykł do półmroku i stwierdził, że wokół jest dziwnie zielono. Przetarł oczy rękami i wreszcie jako tako mógł się rozejrzeć: siedział koło dużego drzewa twarzą zwrócony w dół zalesionej pochyłości. Lewa ręka zwolniona z ucisku metalowej krawędzi fotela wracała do życia, dając o tym znać nieznośnym mrowieniem. Jęknął i gwałtownie nabrał powietrza. To ostatnie jakby odblokowało mu zmysły węchu i słuchu - poczuł zapach dymu i benzyny oraz usłyszał głośnie trzaski niczym gigantycznego popcornu.

Nagle przypomniał sobie wszystko - okrzyk Krugera, gałęzie pękające przy zetknięciu z kadłubem, łoskot uderzenia maszyny o ziemię, i zderzenie jego hełmu z przednią szybą. Potem była ciemność. A jeszcze wcześniej

nagła zmiana w ryku silnika i gwałtowne opadnięcie nosa Sea Kinga, które Kruger daremnie próbował skompensować.

Powoli przyklęknął i trzymając się pnia wstał. Gdy świat przestał wirować, ostrożnie wyprostował lewą rękę - bolało jak diabli, ale słuchała jego poleceń, nic więc nie było złamane. Odetchnął z ulgą i zwałił się na ziemię zgięty nagłym paroksyzmem bólu. Kiedyś już tak go bolało: w college'u, gdy złamał dwa żebra. Toteż następnym razem wstał ostrożniej i nieomalże dostojnie się poruszając, ruszył w górę, skąd dobiegał zapach spalenizny.

Po kilku minutach dotarł na skraj polanki i po jej przeciwległej stronie zobaczył to, co zostało z Sea Kinga o kryptonimie Angel 801. Wokół rozsiane były mniejsze i większe szczątki, niektóre wbite w ziemię, inne w drzewa, a wrak otaczał krąg spalonej trawy. Z wnętrza maszyny unosił się jeszcze gdzieś dym, lecz ogień już się wypalił. Owo pohukiwanie, które słyszał, było końcówką kanonady, jaką pod wpływem ognia urządziła amunicja. Maszyna leżała na dachu pochylona nieco na lewą burtę, a kabina praktycznie wprasowana była w ziemię. Do zapachu benzyny lotniczej doszedł też inny: obrzydliwie mdlący, słodkawy smród spalonego ludzkiego mięsa.

Powoli przełamując wstręt podszedł do wraka. W połowie drogi zahaczył o coś - worek Smitha, częściowo rozpruty, ale nie do końca pusty. Ominął go i podszedł do pogorzelniska w ciszy, która była niemal ogłuszająca. Obszedł helikopter najbliżej, jak się dało, nie dostrzegając śladu życia. Ostrożnie, starając się nie zostawiać śladów, wrócił do zapasów Smitha, zebrał, co mógł, i podążył w stronę, z której przyszedł. Po drodze dostrzegł wciśnięty w kępę krzewów automat pechowego podoficera, więc też go zabrał. Colt Commando poza zadrapaniami i ogólnym utyłaniem w piachu wyglądał na nie uszkodzony.

Tim wrócił do drzewa, przy którym się ocknął, i siadł czując nagle nieodparte pragnienie. Okazało się, że jedna z butelek, choć nie pękła, ale

zgubiła korek i była pusta, pozostały mu więc dwie. Wypił jedną mając świadomość, że zużywa połowę zapasów wody, ale pragnienie było silniejsze od rozsądku. Przy tej okazji obejrzał sobie fotel wyrwany wraz z prowadnicami podczas uderzenia. Zwano to potocznie Katapultą Sikorsky'ego, ale jak dotąd tylko o tym słyszał. Usterka, która zwykle powodowała wiele obrażeń u pilota, tym razem uratowała mu życie. Nie zmieniało to w niczym faktu, że czterech ludzi, za których był odpowiedzialny, zginęło w promieniu dwudziestu stóp od niego...

* * *

Po dłuższym czasie szok wywołany uświadomieniem sobie sytuacji minął i Boyle powoli ruszył w dół, byle dalej od wraku i wroga, który prędzej czy później, ale na pewno zjawi się w okolicy, by sprawdzić, co się stało. Musiał znaleźć jakąś kryjówkę, w której przeczeka poszukiwania (o ile takowe nastąpią), sprawdzi zapasy i ułoży jakiś rozsądny plan. W zejściu pomocna była ścieżka, ale nie zdecydował się na skorzystanie z niej: ryzyko napotkania na niej wroga było zbyt wielkie. Szedł natomiast równoległe do niej, starając się nie zgubić jej z oczu.

Dotarł prawie do równego terenu, gdy przed sobą usłyszał głucho łupnięcie. Czym prędzej położył się za krzakiem i znieruchomiał. Po łupnięciu dał się słyszeć śmiech i śpiewna mowa - najprawdopodobniej wietnamska. Po chwili minęło go trzech tubylców dziarsko maszerujących w górę i wcale się przy tym nie kryjących. Żaden nie był w mundurze, ale każdy miał broń. Nie były to co prawda AK-47, tylko zwykłe karabiny, czyli miał do czynienia z lokalną milicją, co i tak było niekorzystne; mniej zdyscyplinowani, znający teren stanowczo lepiej niż ktokolwiek inny, byli zdecydowanie lepszymi tropicielami niż regularne wojsko.

Odczekał w bezruchu kilka minut, ale nikt więcej nie pojawił się na ścieżce, toteż przebiegł ją i skrył się w krzakach po drugiej, niżej leżącej

stronie, cały zamieniając się w słuch.

Gdy upewnił się, że w okolicy nikt się nie czai, ponownie ruszył w dół równoległe do ścieżki, lecz znacznie ostrożniej niż poprzednio. U podnóża grzbietu znalazł sporą kępę krzaków, w którą nader ostrożnie się wczołgał i znieruchomiał próbując dojść do ładu z mięśniami i nerwami.

* * *

Czterdzieści pięć minut po spotkaniu Tima z Wietnamczykami na polanie znalazł się Thompson i obaj Marines, nie licząc Sea Kinga stojącego po przeciwnej niż wrak stronie polany. W górze cztery Corsairy latały nieregularnymi kursami na tyle blisko, by móc natychmiast zapewnić osłonę ogniową helikopterowi, a jednocześnie na tyle wysoko, by nie stać się pewnym celem dla wrogiej piechoty, gdyby takowa była w pobliżu.

Lot minął spokojnie - nic się nie działo, nikt do nich nie strzelał, jednym słowem nuda, toteż Fisher zdołał dojść do jakiegoś takiego ładu ze sobą i nawet nieźle pilotował.

Thompson i pozostali poruszali się dość szybko, lecz ostrożnie. Najpierw zbadali szczątki, potem wrak, unosząc lub odsuwając co mogli, by dokładniej zajrzeć do wnętrza czerniałego kadłuba. Gdy skończyli inspekcję wnętrza, ruszyli tyralierą z bronią w pogotowiu przeczesując polanę i pobliskie zarośla. W pewnej chwili Kevin wskazał na coś na piaszczystym skrawku ziemi. Był to odcisk stopy. Przy samych krzewach znaleźli drugi, częściowo tylko odbity, a nad nim o stopę nad gruntem złamaną gałązkę. Pokiwał głową i odwrócił się, kątem oka dostrzegając postać przemykającą wśród krzewów o około pięć stóp od nich. Z całą pewnością nie była ubrana w ciemnozielony lotniczy kombinezon. Gestem powstrzymał Riversa, który miał zamiar wygarnąć do tejże postaci, i nakazał powrót do maszyny. Prawie równocześnie w słuchawkach Fishera rozległ się głos osłony:

- Angel 803, tu Condor 305, właśnie dostrzegłem ruch około stu jardów

od polany. Chyba zbliżają się do was, skończyliście już?

- Za piętnaście sekund startujemy - odparł Fisher widząc pierwszego wsiadającego do luku desantowego. - Chyba się nie udało.

- Trudno. Nie wiem, kto do was idzie, ale możemy mu spuścić? na łeb trochę prezencików.

- Nie ma sensu 305. Startujemy. Podaj mi, jak ich ominąć.

- Jasne. Weź kurs 150 przez kilka mil, a potem skręć na 090.

- 150, dobra. Startujemy - potwierdził Fisher i wystartował prawie natychmiast, znikając za zachodnią ścianą grzbietu i kierując się ku morzu.

* * *

Boyle słyszał naturalnie i odrzutowce i helikopter, ale jego radio zostało całkowicie zniszczone przy uderzeniu, które pozbawiło go też trzeciej części zapasów wody, zapasowe zaś wypadło przez dziurę, o której w ogóle nie miał pojęcia, i gdzieś przepadło. Nie mógł nic zrobić: ani nawiązać łączności, ani wybiec na otwartą przestrzeń i starać się zwrócić na siebie uwagę z powodu trzech Wietnamczyków kręcących się w pobliżu. W dodatku dzień był pochmurny i stalowe lustro do optycznej łączności było zupełnie bezużyteczne.

Zmusił się więc do pozostania na miejscu i sprawdzenia, czym dysponuje. Zaczął od pozbycia się z kamizelki komór powietrznych - nigdzie nie zamierzał pływać, więc nie były mu potrzebne, a zajmowały miejsce. Wyczyścił i sprawdził mechanizmy tak automatu, jak i pistoletu. Przeładował oba, by pociski tkwiły w lufach, i zabrał się do spisu reszty towarów.

Dysponował dwoma hermetycznie zamkniętymi puszkami wody, częścią racji żywnościowej C z kilkoma puszkami i dwoma magazynkami do Colta, po dwadzieścia pocisków każdy, oraz paczką czekoladek Charms na wzmocnienie. Niewiele - wolałby jedno całe radio. Popił wody, zdecydował, że zakrzepłej krwi nie będzie zmywał, bo służy za doskonały opatrunek i

wyciągnął się na plecach, zaczynając pracę koncepcyjną, czyli planowanie.

Najtrudniej było mu przestać myśleć o zabitych, a zwłaszcza o Wilsonie, którego kilka minut wcześniej uratowali. Świadomie zdawał sobie sprawę, że to nie jego wina i nic nie mógł zrobić, podświadomość jednakże uparcie twierdziła, że zawiódł i swoją załogę, i Wilsona. Dodając do tego fakt, że był sam, w obcym lesie i na terytorium wroga, jego zdolności myślowe były, łagodnie mówiąc, ograniczone.

Dotąd trzymała go na nogach adrenalina, teraz w chwili spokoju poczuł zmęczenie i po kilku minutach beznadziejnej walki z opadającymi powiekami zasnął.

* * *

Fisher wylądował w milczeniu - nikt na pokładzie Sea Kinga nie miał nastroju do rozmowy. Polecił Yatesowi wyłączyć maszynę i obaj z Thompsonem udali się do Centrum.

Zebrani byli ci sami co poprzednio z dodatkiem admirała. Zanim Fisher zdążył usiąść, wyrósł przed nim Forrest, uścisnął mu dłoń i oznajmił patrząc prosto w oczy:

- Dobra robota, Andy. Komandor Faber jest pełen uznania dla ciebie. Po czym zwrócił się do Thompsona:

- Gratulacje obejmują także i ciebie, Kevin. Do tego trzeba mieć jaja! Po czym wrócił do mikrofonu i zaczął odprawę:

- Zaczynamy od początku. Komandor Faber?

Zaproszony podszedł do mikrofonu i oświadczył zwięźle:

- Okolica nie zamieszkana, widzieliśmy paru żółtków, ale trudno powiedzieć dokładnie kogo i ilu. Najbliższe ślady życia to wioska na wschodzie. Chcecie coś dodać, chłopcy?... Nie. To wszystko. Aha: po namyśle przyznaję, że decyzja Fishera o nie bombardowaniu żółtków była słuszna, gdyż nie wiedzieliśmy, czy to cywile czy wojsko. W radiu panowała całkowita

cisza.

- Andy?

- Nie mam wiele do dodania. Dolecieliśmy i wróciliśmy bez żadnych problemów, wrak znaleźliśmy od razu, a dalej to może coś dodać porucznik Thompson.

- Zobaczyliśmy dwóch żółtków wśród drzew. Mieli broń, ale nie strzelali, więc wycofaliśmy się w spokoju - wyjaśnił Thompson. - Myślę, że to byli tubylcy zwabieni ciekawością. Polanę porasta bujna trawa, ale znaleźliśmy kilka śladów na jej obrzeżach. Nie były wyraźne i kompletne, więc nie mogę powiedzieć czyje, tym bardziej że grunt był twardy i protektor się nie odbił. Sądząc po wraku wątpię, by ktoś ocalał, a szczątki poza łopatomy wirnika naturalnie były skupione wokół maszyny, należy więc sądzić, iż uderzenie było prawie pionowe. Kabina została zgnieciona, a resztę załatwił ogień. Oni praktycznie nic mieli szans...

- Czy te ślady mógł zostawić któryś z naszych, jeśli przeżył? - spytał po chwili Forrest.

- To byłby cud, ale nie mogę na sto procent powiedzieć, że nie.

* * *

Gdy odprawa dobiegła końca i oficerowie opuszczali salę, Welch zawołał Fishera i wskazał mu fotel obok siebie i Forresta, który dołączył w tym czasie.

- Po pierwsze to przykro mi z powodu twoich ludzi, Andy - zaczął admirał. - Znałem trochę Boyle'a i lubiłem go. Był dobrym pilotem i miłym chłopakiem. Po drugie chciałem ci pogratulować dobrej roboty. Jesteś z nami od niedawna, ale zachowałeś się godnie. Podoba mi się, że sam poleciałeś i przyznaję, że źle cię z początku oceniałem. Za to ostatnie przepraszam.

- Yes, sir. Dziękuję - zdołał wykrztusić zaskoczony Fisher.

- Załoga chwilowo zostaje wpisana na listę zaginionych - dodał Welch wstając - natomiast gdy będziesz pisał do ich bliskich, daj mi znać. Chcę coś

dopisać od siebie prywatnie.

I obaj z Forrestem wyszli.

- Wiesz, co mnie zadziwia? - spytał admirał, gdy byli już na korytarzu.
- Piloci helikopterów. Dwa najbardziej udekorowane dywizjony w całej US Navy to właśnie jednostki wiatraków: nasz z SAR-u i HAL-3. Przecież ci chłopcy latają w zasadzie na samej odwadze. A tak na marginesie, co teraz sądzisz o Fisherze?

- Że albo się pomyliłem, albo coś do niego dotarło. W każdym razie zachowuje się wreszcie jak normalny pilot. Może pobyt poza zasięgiem Glovera ma na niego zbawienny wpływ?! Glover dostanie ataku ciężkiej cholery, jak się dowie, że to jego zięć dziś poleciał.

- I to na własną prośbę! Chciałbym to zobaczyć!

* * *

Przed swoją kabina Fisher zastał Santy'ego, z którego miny nic się nie dało wyczytać.

- Przepraszam, sir. Ma pan chwilę czasu? - spytał bez wstępów Santy, a nie słysząc słowa sprzeciwu dodał: - Dzięki, że próbował pan odszukać Tima. Wiem, że zrobił pan, co tylko mógł, i przepraszam za Hongkong.

Zanim Fisher odzyskał głos, Santy'ego już nie było.

Fisher wszedł do siebie, wyjmując po drodze listy, które zabrał z sali odpraw i zamknął za sobą drzwi. W stercie oficjalnej korespondencji były tylko dwa listy prywatne: katalog krawca z Maine i list od teścia. Wsunął ten ostatni do kieszeni i zajął się oficjalną korespondencją, ale jego myśli zaprzątnięte były listami do czterech rodzin, jakie miał napisać.

Dla Fishera wojna nagle stała się ważniejsza niż jego w niej udział. Tyle, że dotąd nie miał pojęcia, jak wszawa potrafi ona być.

Rozdział 29

9 października 1972

Boyle'a obudził deszcz. Siadł gwałtownie, zapominając o żebrach i ból natychmiast go położył z powrotem. Bolało go zresztą wszystko, ale dzięki temu błyskawicznie wręcz oprzytomniał. Powtórnie siadł, znacznie wolniej i oparł się o jeden z gęstych krzewów. Wokół było ciemno, a fosforyzujące wskazówki zegarka meldowały, że jest już po ósmej, czyli że spał ponad cztery godziny. Czym prędzej wyjął opróżnione butelki dla niemowląt i napełnił je spływającą z liści deszczówką. Przy tej okazji napił się wreszcie do syta i, na ile mógł, obmył twarz. Z bawełnianej koszulki udatł pas szerokości kilku cali i zrobił z niego przepaskę na czoło, po czym pomagając sobie latarką z czerwonym filtrem odszukał zapakowane w folię tabletki Aspiryny i łyknął dwie (po rozpakowaniu, ma się rozumieć). Czekając aż zaczną działać, zastanowił się nad sytuacją.

Wybór miał niewielki: mógł się poddać, ale historie o warunkach przesłuchań i pobytu w wietnamskich obozach były wystarczającą motywacją do odrzucenia tego pomysłu. Od morza dzieliło go osiem mil, od Strefy Zdemilitaryzowanej z pięćdziesiąt. Na północ i zachód rozciągał się teren wroga, i to znacznie gęściej zaludniony niż ta okolica. Pozostał więc jedynie kierunek wschodni i morze.

Na te osiem mil składały się głównie dżungla i bagna, a samo dotarcie do morza też nie załatwiało sprawy, ale zdecydował, że tym, jak ukraść łódź, będzie się martwił później. Teraz powinien ruszać w drogę. Zdawał sobie sprawę, że dwójka tubylców mogła z łatwością znaleźć jego fotel, jeśli

zaczęłyby dokładniej przeszukiwać teren, a to oznaczałoby początek polowania i poinformowanie okolicznych władz wojskowych. Myśl była niezbyt miła, ale rozsądek nakazywał założyć, iż będą go szukać albo już szukają, jako że spał dość długo.

Deszcz był jego sprzymierzeńcem, bo zacierał ślady, dlatego należało go wykorzystać i jak najwięcej przejść pod jego osłoną. Sprawdził kierunek na kompasie ukrywając latarkę pod kamizelką, zebrał zapasy i wyczołgał się z krzaków, zaczynając mozolną wędrówkę na wschód.

* * *

Fisher obmył twarz w lodowatej wodzie i ze zdumieniem przyjrzał się sobie w lustrze: twarz miał jak zawsze spokojną, bez śladu bladości czy innych objawów strachu, jak ostatnim razem po locie nad Wietnamem. Dłonie też mu się nie trzęsły... Dziwne. Cały czas, gdy byli w powietrzu, bał się, ale teraz strach był wspomnieniem, a nie jak poprzednio - rzeczywistością. Teraz przytłumiony czekał w nim na następny lot, ale nie dawał o sobie znać. Potrząsnął zniechęcony głową, nie mogąc zrozumieć racjonalnych powodów tego stanu rzeczy, podobnie zresztą jak i własnej decyzji o zgłoszeniu się na ochotnika. Po prostu uważał, że tak trzeba.

Otworzył list od teścia, zastanawiając się przy tej okazji, jaka będzie reakcja starego drania, gdy dowie się o dzisiejszym wyczynie zięcia. Pewnie zaproponuje mu wizytę u psychiatry.

Nie zaskoczyło go, że pierwszy list od momentu przybycia w strefę walki napisany był na służbowym papierze i wyglądał niczym oficjalna korespondencja. Po obowiązkowych nowinach o rodzinie wraz z zaskakującą informacją, iż jego córka (a żona Fishera) wzięła się za działalność charytatywną, Glover przechodził do rzeczy:

„(...) Jak prawdopodobnie słyszałeś, negocjacje w Paryżu osiągnęły stan, z którego jasno wynika, że wojna szybko się skończy, dlatego dobrze

się stało, że zdołałeś wziąć w niej udział przy minimalnym ryzyku. US Navy w przyszłości będzie szukać oficerów z doświadczeniem bojowym na stanowiska dowódcze.

Jednym z najlepszych sposobów udowodnienia zdolności dowódczych jest postaranie się o jak najmniejsze straty w jednostce, którą się dowodzi. Można to osiągnąć przez takie planowanie zadań, które wyklucza niepotrzebne ryzyko. Musisz dopilnować, by twoi ludzie nie bawili się w bohaterów próbujących dokonać rzeczy niemożliwych. Może ci się to wydać nieludzkie, ale prawda jest taka, iż większość zestrzelonych nad Wietnamem krótko po podpisaniu traktatu pokojowego i tak znajdzie się w Stanach.

Poinformowałem o tym i ostrzegłem twojego dowódcę, który notorycznie wykazuje niezdolność do działania w podobnych sytuacjach bez udziału emocji i stale niepotrzebnie ryzykuje sprzęt i ludzi w akcjach skazanych na fiasko lub zupełnie zbędnych. Jest sprytny i jak dotąd nie udało mi się dowieść, że łamał moje rozkazy, ale teraz, gdy ty dowodzisz jednostką ratunkową, wiem, że dostarczysz mi, naturalnie w tajemnicy, odpowiednie informacje, jeśli nadal będzie się sprzeciwiał moim poleceniom.

Co się zaś tyczy przyszłości, to twoim następnym przydziałem będzie funkcja adiutanta najstarszego rangą admirała w gabinecie Sekretarza Marynarki w Pentagonie. Dopilnuję, żebyś został przeniesiony, jak tylko skończą się działania wojenne, abyś był w stanie wykorzystać swoje doświadczenie bojowe, nie czekając na normalne przeniesienie. (...)"

Reszta była podobna w treści, choć już nie tak rewelacyjna i zakończona dość obojętnymi uprzejmościami. Co dziwne natomiast, właśnie ten ustęp zdenerwował Fishera. Głównie dlatego, że Glover po prostu nie brał pod uwagę możliwości, iż on, Fisher, nie zgodzi się na to wszystko, co zaplanował. W nagłym wybuchu złości zmiął kartkę i wrzucił ją do kosza.

Stała mu przed oczami scena w Centrum, gdy chwalili go inni piloci, a Welch osobiście podziękował mu za wykonanie zadania, którego nie zlecał, ale całym sercem popierał. I co dziwniejsze: Fisher go rozumiał, że lojalność

w stosunku do podwładnych była ważniejsza od przepisów. To było działanie prawdziwego dowódcy, a nie ryzykanta, z czego ktoś taki jak Glover nie był w stanie zdać sobie sprawy. I wtedy właśnie dotarło doń, dlaczego zgłosił się dziś na ochotnika - z poczucia lojalności tak typowego wśród pilotów.

Welch nie ustawał w wysiłkach ratowania zestrzelonych pilotów, gdyż jego podwładni ufali mu i wierzyli, że zrobi co tylko się da, by ich wydostać z kłopotów. On, Fisher, poleciał z duszą na ramieniu, gdyż inni zrobiliby to samo, gdyby to on został zestrzelony. To było tak proste i aż tak istotne. W ciągu całego życia nigdy tak naprawdę nie był częścią zespołu, a odkąd znalazł się w rodzinie Glovera, pozwalał, by ten kierował jego życiem zgodnie z własnymi planami. Był ożywioną rzeczą, której można było używać według woli.

Podszedł do kosza, wyjął z niego list, rozprostował go i siadł za biurkiem. Napisał (za czwartym razem - co nieźle oddaje stan jego uczuć) do teścia list następującej treści:

„Wiem, że pragniesz tego co najlepsze dla swej córki i dla mnie, a ta funkcja w Pentagonie byłaby ogromnie pomocna w mojej dalszej karierze, ale obawiam się, że nie nauczyłem się tu jeszcze tego wszystkiego, czego bym chciał. Jeśli kiedyś mam być dowódcą z prawdziwego zdarzenia, najlepiej byłoby, abym zebrał tyle doświadczeń, ile tylko możliwe na takim stanowisku. Jeżeli opuszczę je zbyt szybko, to zamiast doświadczeń uzyskam jedynie ich pozory. Doceniam twe wysiłki i troskę, ale uważam, że więcej skorzystam jako oficer, zostając tu w HC-17.”

Dodał do tego standardowe uprzejmości, trochę pierdół o wojnie i podpisał. Z całości był wyjątkowo zadowolony, dlatego zaniósł list do administracji i poprosił o przesłanie kurierem do Pearl Harbour następnego ranka. Chciał, żeby teść otrzymał go jak najszybciej: ciekaw był jego reakcji.

Następnie wrócił do kabiny, rozebrał się i zasnął, czując się dziwnie wolny.

* * *

Greenwood od dobrych dziesięciu minut próbował skupić się na stercie papierkowej roboty, ale bez skutku: cały czas pamięć wracała do odprawy po nieudanej próbie ratowniczej, gdy Centrum wypełniały żal i rozczarowanie. W dodatku strata Wilsona miała groźniejszy aspekt: VA-19 mógł się z niej nie wykaraskać jako jednostka wojskowa, zwłaszcza przy takim dowódcy jak Faber. Greenwood był prawie pewien, że Faberowi brak siły i zdolności, by przywrócić w dywizjonie morale i ponownie zrobić z VA-19 doskonałą jednostkę. Nikt nigdy się nań nie zdenerwował, a to już mówiło samo za siebie: zastępcy regularnie wkurzali pilotów, bo taka już ich rola. Wtedy dowódca wyglądał lepiej i miał mniej roboty. Faber był doskonałym pilotem, ale dowódcą żadnym...

Drugim problemem był Santy. Strata Wilsona i Boyle'a wykończyły go psychicznie. Greenwood wysłał doń lekarza z medycznym zapasem Bourbona i poleceniem wyciśnięcia z pilota, co się da. W efekcie Santy skuł konowała i poszedł spać, wykańczając zapas przyniesiony przez łapiducha. Ten zdołał jedynie wykrztusić, by w żadnym wypadku nie zdejmować Mike'a z latania i zachrapał ignorując wysiłki CAG-a, by go ocucić, choć na chwilę. Pech chciał, że Santy miał lecieć na pierwsze bombardowanie rano, które ze względu na pogodę odwlekło się o co najmniej trzydzieści sześć godzin. Greenwood westchnął, odłożył papiery i wyszedł gasząc światło. Nie był zdolny do dalszego myślenia.

Rozdział 30

10/11 października 1972

Deszcz, który przez cały następny dzień uniemożliwił loty, zapewnił jednocześnie Timowi doskonałą osłonę w drodze na wschód. Pierwszą noc przemaszerował nieco porośniętą, ale jeszcze ścieżką, łagodnie schodzącą ku równinie. Dzień spędził w kolejnej kępie gęstych krzewów, próbując zmęczyć awaryjny baton, składający się ze spreparowanych składników odżywczych. Smakował jak surowa kukurydza o twardości diamentu. Przez cały dzień zdołał zżuć, po wielkich trudach, ledwie połowę.

Gdy zapadł zmrok, upewnił się, że nikogo wokół nie ma, i wrócił na ścieżkę. Problemy zaczęły się, gdy skończyła się dżungla: ziemia momentalnie nabrała konsystencji syropu, a łoskot deszczu zagłuszał wszystko, tak że dopiero po dłuższej chwili Boyle zorientował się, że niespodziewanie jest już na otwartej przestrzeni. Starając się zachować spokój rozejrzał się obracając się we wszystkie strony, ale ciemności były kompletne, a co gorsza stracił poczucie kierunku. Bał się zapalać latarkę, więc zostało mu tylko jedno - wyciągnąć ręce przed siebie, by nie rozbić głowy o jakiś pień lub inną przeszkodę i iść w kierunku, w którym, jak sądził, szedł, zanim zaczął się kręcić. W końcu wymacał jakieś krzewy, w które czym prędzej się wcisnął i siadł oparty o pień drzewa.

* * *

Z drzemki pod drzewem obudził Boyle'a odgłos silnika, pracującego na niskim biegu ciężarówki. Drzemka musiała być solidna, gdyż światła pojazdu

były ledwie o trzydzieści jardów. Przewrócił się na plecy, na szczęście samochodem tak rzucało w koleinach, że pasażerowie nie mieli najmniejszej szansy go dostrzec i wóz minął go wyjąc silnikiem. Zanim Tim zdążył ochłonąć, z kierunku, z którego nadjechał pierwszy, pojawił się następny samochód.

To musiała być droga biegnąca z południa na północ, którą pamiętał z mapy, leżąca mniej więcej w połowie odległości między górami a brzegiem. Oznaczałoby to, że zostały mu ze cztery mile, a do wybrzeża okolica powinna dawać dobrą osłonę. Ponieważ był po zachodniej stronie drogi, pościg powinien zostać z tyłu. Dopiero w tym momencie dotarło doń, że przecież nie wie, po której stronie drogi się znajduje, gdyż ciężarówki z równym powodzeniem mogły jechać z północy na południe.

* * *

Ponownie obudziła go cisza: ani deszczu, ani silników. Zaczynało świtać, toteż mógł sprawdzić wreszcie, która godzina - poprzednio wskazówki świeciły gorzej od świetlika-anemika i nie był w stanie nic dostrzec. Była szósta. Teraz kolej na strony świata - z duszą na ramieniu wyjął kompas i położył na ziemi. Gdy igła uspokoiła się, odetchnął z wielką ulgą: był po właściwej stronie drogi i nie musiał jej przekraczać, ryzykując zostawienie w błocie wręcz wzorcowych śladów.

Obejrzał uważnie broń, ale poza paroma liśćmi przyklepionymi do lufy automat był wyjątkowo czysty w przeciwieństwie do Browninga oblepionego i zalepionego błotem. Wyczyścił go, jak mógł, używając koszulki, po czym kolejno oczyścił pociski i magazynek. Rozjaśniło się na tyle, że mógł się spokojnie rozejrzeć: teren był znacznie łatwiejszy do pokonania, bo zdecydowanie bardziej płaski, mógł więc poruszać się szybciej. Natomiast zwiększały się też znacznie szanse odkrycia go, gdyż sądząc po stanie nieba deszcz ustał całkowicie, przynajmniej na najbliższy czas.

* * *

Godzinę po opuszczeniu przez Tima przydrożnej kępy zarośli Mike Santy wszedł do sali odpraw i siadł w pierwszym wolnym fotelu. Na dziś miał przewidziane rozpoznanie dróg w pasie przybrzeżnym Wietnamu Północnego, a ponieważ „Concord” miał dyżur od północy do południa, start miał nastąpić w godzinach południowych. Od południa, przez kolejne dwanaście godzin, dyżur wypadał na „USS Independence” i wracał potem do nich. I tak na okrągło.

Ostatnie trzydzieści sześć godzin nie należało do najmiłszych: po pierwsze obudził się z kacem, lekkim, ale zawsze. Po drugie pogoda uniemożliwiała loty, więc nudził się śmiertelnie nadganiając papierkową robotę, której nigdy nie brakowało. Po trzecie Faber zwołał zebranie oficerów, na którym miał określić, czego spodziewa się jako nowy dowódca dywizjonu. Spotkanie przeszło najgorsze oczekiwania: zamiast utrzymać dotychczasowe zasady i wzmocnić przekonanie, że śmierć Wilsona to nie koniec świata, a życie będzie się toczyć jak dotąd, zachciało mu się reorganizacji, „by mieli o czym myśleć”, jak to ładnie ujął. Zamiast tego osiągnął najgorsze skutki: usunął z życia jednostki to co stabilne i znane i zostawił wszystkich bez psychicznego punktu oparcia. Santy swój stracił znacznie wcześniej, i to tak dalece, że nie chciał mu się nawet czytać ostatniego listu od Barbary, ale inni nie mieli dotąd tej okazji. Ponure reminiscencje przerwał mu CAG, stając ze wskaźnikiem przy mapie i zaczynając odprawę:

- Wszyscy wiecie, że przez negocjacje w Paryżu znów się cackamy z żółtkami i nie możemy im przyłożyć... - Greenwood przerwał, by ucichły pomruki niezadowolenia i zdecydowanie niecenzuralne komentarze. - Mnie także się to nie podoba, ale podobnie jak wy nie mam na to żadnego wpływu, a mam robotę do wykonania. Wy także. Na dziś przewidziane jest swobodne polowanie po drogach w Wietnamie Północnym i Laosie. Sektory są podane na tablicy, zasady znacie: celem jest wszystko, co wygląda

podejrzanie i się rusza. Nie bawcie się za długo nad celami, bo żółtki ostatnio zaczęli używać masy ręcznych wyrzutni przeciwlotniczych SA-7 i muszę przyznać, że na południu znacznie skomplikowali życie chłopakom z USAF. To skuteczne draństwo, jeśli leci się na małej wysokości. Pamiętajcie, że zaraz po wystrzeleniu zostawiają ślad podobny do korkociągu, i wzajemnie pilnujcie swoich tyłków. Są pytania?... Nie, to doskonale. Jak również wiecie, kilka dni temu straciliśmy dwie maszyny i pięciu ludzi. W tym akurat przypadku nie była to wina dowódcy Condorów, który złamał zasady, wracając inną niż ustalona trasą, ale lepiej nie kusić losu i trzymać się zasad, dopóki ich złamanie nie jest absolutnie konieczne. Jasne?... To wszystko, panowie.

Santy miał przydzielony sektor o boku dziesięciu mil, leżący na południe od tego, w którym zginął Wilson, toteż czym prędzej wymienił się na sektory z pilotem, który w teorii miał wymiatać tamten.

* * *

Dziewięćdziesiąt minut później Santy i Snake minęli brzeg i weszli w południowy skraj sektora zaczynając poszukiwania. Ziemia wyglądała po ostatniej ulewie niczym pokryta tysiącem jezior, ale na niebie nie było ani śladu chmurki. Jak uzgodnili, Mitchell zajął się wschodnią częścią sektora, a Santy zachodnią, gdzie leżał wrak helikoptera. Snake nie komentował tego podziału, ale miał zamiar uważać na Santy'ego i jakby co przypomnieć mu, że są tu, aby zniszczyć transport wroga, a nie rozpaczać nad stratą przyjaciela.

Santy natomiast uważnie przyglądał się okolicy, ale leciał prosto ku grzbietowi, gdzie wydarzyło się nieszczęście. Teren był pusty, bezludny i pozbawiony jakiegokolwiek aktywności, nie wspominając o obiektach wojskowych. Jedyna przecinająca go droga była bitym traktem prowadzącym donikąd, bo do jakiejś wioski na wybrzeżu. Doleciał do pasma wzgórz i skręcił na północ, aż dotarł do wypalonego owalu, wewnątrz którego spoczywały

szczyt Sea Kinga. Zmniejszył prędkość i okrążył szczyt, by móc lepiej się przyjrzeć wrakowi. Zawrócił do kolejnego przelotu, gdy w słuchawkach rozległ się głos Mitchella:

- To nie ma sensu i wiesz o tym, Sandman. Zbierajmy się stąd.

Santy posłusznie dał pełen ciąg, zwiększając jednocześnie wysokość i wracając do rzeczywistości.

Mitchell odetchnął z ulgą i zajął się zadaniem, jakie mieli do wykonania. Zauważył jednak coś, co umknęło uwadze Santy'ego: droga, nad którą przelatywali, poznaczona była świeżymi koleinami, które nie zdążyły jeszcze zaschnąć i wyraźnie odbijały się ciemniejszą barwą od otoczenia. Co dziwniejsze, kończyły się po kilku milach w sporym zagajniku. Jednym słowem, klasyczny nocny konwój, z jakich słynął Wietnam, tyle że ten miał albo beztrioskiego dowódcę, albo szczególnie się spieszył.

Snake przeleciał kilka mil dalej nad drogą, by nie uprzedzić wroga, że coś zauważył, a gdy dotarł do granicy sektora, wywołał Santy'ego:

- Condor 301, tu 303, myślę, że mamy konwój w lesie. Cała masa kolein kończy się w zagajniku.

- Rozumiem 303, jestem o pięć mil na północ, zaraz dołączę.

Przelatując nad zagajnikiem, Santy dokładnie go obejrzał i przyznał rację skrzydłowemu. Było to kilka akrów drzew wyższych niż pozostałe, oddalonych o jakieś cztery mile od brzegu i na pierwszy rzut oka nie wyróżniających się niczym. Jeśli jednak z jakiegoś powodu zwróciło się na nie uwagę, były doskonałym punktem orientacyjnym, no i naturalnie kryjówką dla sporej liczby pojazdów. Bowiem ciężarówek, w przeciwieństwie do piechoty, nie da się ukryć w byle krzakach.

- Zaczynamy od osiemdziesiątek dwójek - poleciał.

„Żelazne bomby”, jak je popularnie nazywano, były w stanie przebić osłonę, jaką dawały korony drzew i eksplodować poniżej niczym gigantyczna kosa robiąc miejsce dla CBU.

Santy zwiększył szybkość, mając zagajnik nieco po lewej, i w ostatniej

chwili skręcił, biorąc go na celownik. Jeśli ktoś był na dole, to dopiero teraz się zorientował, że stał się celem nalotu. Zanurkował i zwolnił bomby. Ledwie poczuł, że poszły, skręcił ostro w prawo i poinformował Mitchella:

- Poszły!

Za nim dżungla eksplodowała podwójnym gejzerem ziemi i roślinności.

- Moje też! - usłyszał głos Snake'a, który nadleciał z nieco innego kierunku, by utrudnić życie ewentualnym strzelcom.

Trafił lepiej, bowiem po eksplozji bomb nastąpiły dwa solidne wybuchy i nad drzewami uniósł się kłęb czarnego, tłustego dymu - trafił w coś, co zawierało dużą ilość ropy lub benzyny. Santy podszedł do kolejnego ataku, lecz dostrzegł wśród zieleni błysk i szary, kręcony warkocz dymu, który wystrzelił ze skraju lasu po zachodniej stronie drogi.

- Snake, masz Graila na ogonie! - wrzasnął.

Ktoś w dole odpalił ręczny pocisk przeciwlotniczy SA-7, zwany Grail. Nie dawał on żadnego elektronicznego ostrzeżenia, gdyż kierował się na źródło ciepła i raptownie zmieniał sytuację amerykańskich lotników. Wyrzutnia bowiem była przenośna i obsługiwana przez jednego strzelca, a więc rakietą mogła być odpalona z każdego miejsca, do którego mógł dotrzeć człowiek. Brak elektronicznego ostrzeżenia oznaczał też, że jeśli ktoś nie zauważył momentu startu, to pilot do końca był nieświadomy zagrożenia. Na szczęście dla Mitchella Santy zauważył wystrzelenie. Pechowo dla niego nikt nie zauważył startu drugiej rakiety.

* * *

Na skraju drzew stał trzydziestoosmioletni porucznik Armii północnowietnamskiej nazwiskiem Nguyen Tho Dinh. Nie był to początek, a raczej koniec jego wojskowej kariery: kiedyś był młodym, obiecującym majorem, który podczas legendarnej już ofensywy Tet w 1968 poprowadził wzmocniony batalion, mający zdobyć dawną stolicę Hue w Wietnamie

Południowym. Z początku wszystko szło po jego myśli, lecz gdy skończyła się żywność i zaczęło brakować amunicji, sytuacja uległa zmianie. A gdy do walki włączyły się siły amerykańskie, zaczął się odwrót. Przebijali się przez bagna ku zachodowi i ku górą, przez cały czas nękani przez lotnictwo i wbrew rozkazom majora, który zakazywał odwrotu. Gdy próbując zatrzymać resztki swego wojska zastrzelił jednego z nich, paru innych z kolei strzeliło do niego i zostawiło nieprzytomnego przy ścieżce... Kiedy odzyskał przytomność, podążył ich śladem i w końcu ich dogonił: stanowili spalone na wiór wzgórki dobrego hektara wypalanej ziemi na skraju lasu - tam złapał ich napalm. Potem był ludowy sąd, gdzie wątpliwości uwzględniono na korzyść oskarżonego i zamiast rozstrzelać go od ręki za tchórzostwo, zdegradowano. Powoli doszedł do stopnia porucznika i teraz kierował konwojami wzmacniającymi siły w pobliżu Strefy Zdemilitaryzowanej.

Z początku sądził, że amerykańscy piloci nie zauważyli miejsca postoju konwoju złożonego z dziesięciu samochodów. Z błędu wyprowadziły go bomby Santy'ego, które pozbawiły go części munduru i cisnęły w krzaki na poboczu. Gdy zdołał się z nich wyplątać i wrócić do swoich ludzi, zobaczył niezbyt budujący widok: większość leżała nieruchomo lub wyla się zalana krwią, a wokół radośnie płonęły ciężarówki. Złapał wyrzutnię przeciwlotniczą leżącą obok zabitego strzelca, ale zanim zdążył sprawdzić, czy jest cała, jeden z jego podwładnych spokojnie wyszedł na drogę i odpalił inną rakietę ku oddalającej się maszynie Mitchella, która umknęła jej zręcznym unikiem. Pozbawiona celu rakietę pomknęła ku słońcu i wybuchła nie robiąc nikomu krzywdy.

Santy skręcił w prawo, gdyż obserwując uniki skrzydłowego minął cel, dlatego zawrócił do kolejnego nalotu, przypadkiem ustawiając się tyłem do Dinha, który czym prędzej odpalił Graila z naramiennej wyrzutni. Ta rakietę miała przed sobą idealny, gdyż nieświadomy cel i bez problemów wleciała w dyszę Corsaira, eksplodując w kłębie czarnego dymu. Obie maszyny, ku niezadowoleniu Wietnamczyków, zniknęły na wschodzie, zanim Corsair

Santy'ego zaczął się rozpadać na części. Niezadowolenie zniknęło, gdy po kilku sekundach na wschodzie potężnie łupnęło, a po kilku kolejnych sekundach drgnęła ziemia. Zestrzelił amerykański samolot!

* * *

Santy równocześnie usłyszał i poczuł eksplozję za plecami, lecz przez kilka sekund wyglądało, jakby nadal miał kontrolę nad samolotem. Potem tablica rozjarzyła się alarmowymi lampkami niczym choinka, a płatowiec przestał słuchać sterów. Santy nie czekając pociągnął umieszczony między nogami uchwyt i z hukiem ładunku prochowego katapultował się na parę sekund przed przejściem samolotu w pionowy lot ku ziemi, zakończony eksplozją w dżungli.

Gdy poczuł szarpnięcie linek i zmniejszyła się szybkość opadania dzięki otwarciu spadochronu, spojrzął w dół - opadał na niskopienne drzewka, więc prędko skrzyżował nogi, żeby przypadkiem nie wylądować okrakiem na jakiejś gałęzi. Przebił warstwę koron, czując przejmujący ból w prawym ramieniu, trafił stopami na konar i zanim zdążył wrócić do pionu, rąbnął płasko plecami o ziemię i... ktoś nagle zgasił światło.

Rozdział 31

11 października 1972

Wstrząs ziemi wywołany eksplozją dwóch Mk82omalże nie przewrócił Boyle'a, przedzierającego się dwie mile dalej na wschód przez wysoką trawę zwaną też „słoniową”. Słyszał wcześniej samoloty i gorączkowo próbował zwrócić uwagę pilotów heliografując, ale skupieni na czymś zupełnie innym nie dostrzegli go, tym bardziej że słońce odbijało się od większych i mniejszych jezierek. Nie mogąc zrobić nic więcej, obserwował przebieg nalotu, słusznie sądząc, że bombardowani będą chwilowo mieli znacznie ważniejsze sprawy na głowie, niż szukanie jego skromnej osoby. Podobnie zresztą jak inne nieprzyjacielskie oddziały w okolicy.

Ziemia ponownie się zatrzęsała, gdy wybuchły bomby drugiego Corsaira. Tim dotarł do skraju kolejnego zalesionego obszaru i zrobił sobie chwilę przerwy przed wejściem w gęszcz. Obejrzał się ponownie i z zadowoleniem dostrzegł chmurę czarnego dymu, unoszącą się nad drzewami: trafili w cel. Nagle jeden z samolotów eksplodował płomieniem, odłączył się od niego ciemny kształt fotela z pilotem, a płonący wrak zniknął za drzewami, skąd po paru sekundach dobiegł odgłos eksplozji i drżenie ziemi.

Boyle skupił uwagę na pilocie, którego spadochron otworzył się ledwie sto stóp nad ziemią. Sylwetka szybko zniknęła mu między drzewami, lecz czasza opadała wolniej i zdążył zauważyć, w którym rejonie. Wiedział, że w krótkim czasie zaczną się poszukiwania skoczka i przez kilka sekund miał ochotę uciec w inną stronę, ale opanował się i na tyle szybko, na ile pozwalał mu ból w żebrach, ruszył w zapamiętanym kierunku. Przewrócił się po drodze

o wystający korzeń, co go nieco otrzeźwiło, toteż gdy dotarł do nieruchomo leżącej na plecach postaci, nadal połączonej linkami ze spadochronem, nie musiał stać i łapać powietrza, lecz był zdolny do działania.

Przyklęknął przy leżącym, któremu hełm z opuszczonym wizjerem i maska tlenowa kompletnie zasłaniały twarz, i w pierwszej kolejności odpiął klamrę mocującą uprząż spadochronu. Potem sięgnął do hełmu i zamarł: na białym tle wyraźnie widać było błękitne litery układające się w wyraz SANDMAN. Drżącymi dłońmi odpiął mocowanie maski i kasku, zdejmując je kolejno. Santy odetchnął z wyraźną ulgą, a Tim pospieszenie go obmacał - na szczęście poza prawym ramieniem, którego poruszenie wywołało jęk leżącego, wydawał się być cały i bez większych obrażeń. Ramię wyglądało na wybite, tak że nie powinno być z nim problemów. Zabrał się za nogi, mając zamiar jakoś zdjąć czaszę spadochronu, która świeciła z daleka niczym drogowskaz, gdy usłyszał słaby, acz wyraźny głos Santy'ego:

- Ty dupku!

- Ja dupek? A kto leży z tyłkiem w błocie? - Tim przyklęknął i spytał poważniejąc: - Jak się czujesz? Poza ramieniem mam na myśli, bo chyba jest wybite.

- I tak boli. Łatwo wyskakuje, bo miałem parę kontuzji na meczach w szkole. Jak postawisz nogę na stawie i szarpniesz rękę w górę, powinno wskoczyć na miejsce. Sam nie dam rady, bo boli jak cholera.

- Teraz?

- A kiedy? Pewnie, że teraz.

Boyle stanął, jak Mike mu polecił, złapał go za nadgarstek i oznajmił:

- Dobra. Raz... dwa...

- Nie odliczaj do cholery, tylko rób szybko. I nie bądź za delikatny - przerwał mu Santy.

Boyle pociągnął więc mocno. Rozległo się niezbyt miłe trzaśnięcie i stopa opadła mu nieco, gdy ramię wskoczyło na swoje miejsce. Santy zawył i skręcił się z bólu, łapiąc zdrową ręką bolące ramię. Tim odwrócił się szybko,

czując żołądek w gardle, i spróbował zdjąć spadochron. Były to próby skazane na fiasko, gdyż materiał nader malowniczo i skutecznie udrapował się na drzewie i aby go zdjąć, trzeba by na nie wleźć, a do tego ani on, ani Mike nie byli zdolni. Jedyłą ich szansą była szybkość.

- Mike, nie mogę zdjąć twojego parasola, więc musimy stąd zniknąć. Musimy iść na wschód, ku morzu. Myślisz, że zdołasz się ruszyć?

- Gdyby udało się nam zrobić temblak, to myślę, że tak... - Santy przerwał nagle i zadygotał. - Powiedzieli, że nie żyjesz. Nie wiedziałem, co robić... nawet nie napisałem do Meg... nie wierzyłem...

Jak nagle zaczął, tak nagle umilkł.

- W porządku, Santy, nic mi nie jest, jeśli nie liczyć paru żeber, chyba złamanych. - Tim poklepał go po zdrowym ramieniu. - Teraz trzeba wracać do domu. A co do pisania, to poczekaj, aż zobaczysz mój list do Meg, dupku.

Z linek od spadochronu Boyle sporządził prowizoryczny temblak sięgający nadgarstka, a dłoń wsunął mu za poję rozpiętego kombinezonu, po czym wstał i z uznaniem obejrzał własne rękodzieło.

- Śliczne, prawda? Tym bardziej że innego nie ma. Morfiny też nie ma, więc musi ci wystarczyć aspiryna - dodał podając siedzącemu dwie tabletki i butelkę z wodą.

- Dzięki. Co dalej, mistrzu?

- Dokładnie to nie wiem, ale stąd trzeba się wynosić. Jest tu gromada wkurwionych żółtków, których niestety nie wybiliście do nogi, czego jesteś żywym przykładem, więc musimy dostać się do morza. Potem użyjemy twojego pontonu - mówiąc to Tim zajął się wydostaniem go spod fotela, przy czym schylił się odruchowo, słysząc nagły huk nad głową.

Snake właśnie przelatował nad nimi, sprawdzając co z Santym. Boyle bez słowa podał mu radio wyjęte z kieszeni kamizelki - to Santy'ego spodziewał się usłyszeć Mitchell, a nie świętej pamięci pilota helikoptera.

* * *

Mitchell nie widział ani jak Santy zostaje zestrzelony, ani jak wyskakuje. Skończył unik i zawrócił do kolejnego nalotu, gdy dostrzegł wybuch wśród drzew o parę mil na wschód od zagajnika. Zrzucił więc dwie kolejne bomby na cel i poleciał sprawdzić, co też tam wybuchło. Jednocześnie próbował wywołać Santy'ego przez radio. Gdy odpowiedziała mu cisza, zrozumiał, co się stało, i przeszedł na częstotliwość ratunkową, na której też panowała cisza: albo Santy nie wyskoczył, albo mu nawalił radiotelefon. Zwiększył wysokość i nadał:

- Mayday! Tu Condor 303, Condor 310 zestrzelony na pozycji... - odczytał z mapy. - Mayday!

- 303, tu Red Crown. Zidentyfikuj się.

Mitchell wcisnął nadajnik IFF wysyłający sygnał identyfikujący go na radarze i czekał.

- Tu Red Crown, w porządku 303. Czy pilot wyskoczył?

- Nie wiem. Nie widziałem i nie mam bipera. Poszukam go, poczekajcie.

- Nie 303. Dwa Corsairy z sąsiedniego sektora przeprowadzą poszukiwania razem z tobą. Poczekaj i skontaktuj się ze mną w paśmie 326.3.

Snake zrobił, co mu kazano, i dowiedział się, że oba samoloty będą za trzy minuty. Ostrzegł ich o użyciu przez przeciwnika rakiet SA-7, a gdy przybyli, poprowadził nad miejsce katastrofy. Był obecnie uczulony na Graile, toteż bez trudu dostrzegł błysk bieli wśród drzew. Dopiero po sekundzie dotarło doń, że „błysk” jest nieruchomy, toteż przeleciał nad nim.

- Red Crown, tu 303, widzę spadochron zaczepiony na drzewie. Pilota jeszcze nie znalazłem...

- Condor 303, tu 310 - przerwał mu głos Santy'ego. - Jak mnie słyszysz?

- Słabo, ale wyraźnie, 310. Podaj pozycję.
- Jesteśmy przy spadochronie. Helikopter już leci?
- Nie, nie byliśmy pewni, czy żyjesz. W jakim jesteś stanie?
- Poobijany - stwierdził rzeczowo Santy. - Bola mnie plecy i wybiłem sobie prawe ramię. Jeszcze nie próbowałem chodzić. Uważaj, jest nas tu dwóch. Ten drugi to szofer wiatraka nazwiskiem Boyle, zestrzelony kilka dni temu. Też jest ranny, ale może chodzić.
- Rozumiem, Boyle jest z tobą - potwierdził zaskoczony Snake, starając się nie dać po sobie poznać zdziwienia.
- Red Crown, tu 303. Na ziemi jest dwóch pilotów, powtarzam dwóch. Drugim jest Boyle z helikoptera zestrzelonego dwa dni temu.
- 303, tu Red Crown. Rozumiem: dwóch pilotów. Angel 804 wraz z osłoną są w drodze. Powinni być za pięćdziesiąt minut.
- Rozumiem Red Crown i wystarczy mi zupy, by poczekać - oznajmił Snake. - 310s słyszysz mnie? Helikopter będzie za godzinę, ale martwią mnie trochę te niedobitki konwoju. Możecie iść na wschód?
- Ile nas dzieli od zagajnika?
- Około dwóch mil, ale z daleka widać spadochron. Ruszajcie na wschód, helikopter zdejmie was po drodze.
- Jasne, Snake, pójdziemy na wschód.

* * *

Dinh odrzucił pustą wyrzutnię i prysnął w krzaki, słysząc nadlatującą maszynę Snake'a. Bomby eksplodowały za konwojem, co i tak było już bez znaczenia, gdyż w praktyce przestał on istnieć. Samolot odleciał w tym samym kierunku, co ten, który trafił rakieta, toteż Dinh zerwał się na równe nogi i zawołał sierżanta. Zamiast niego podbiegł jakiś młody żołnierz, zsalutował i poinformował go, że sierżant, podobnie jak reszta podoficerów, nie żyje. Dinh kazał mu zebrać ludzi wraz z bronią i zameldować się z nimi,

po czym ruszył przez płonący miejscami zagajnik obejrzeć, co zostało z jego konwoju. Był wściekły, i to znacznie bardziej niż w sześćdziesiątym ósmym, gdy jego ludzie zaczęli odwrót wbrew jego rozkazom. Z dziesięciu ciężarówek nie ocalała ani jedna, z pięćdziesięciu trzech ludzi dwudziestu jeden było zdolnych się poruszać, a bez ran wyszło czternastu. Rannych zostawił, by spróbowali zaopiekować się ciężko rannymi i przyjrzał się pozostałym, mając nadzieję, że amerykański pilot przeżył zestrzelenie. Chciał go wytropić i zabić powoli, a potem posłać do Hanoi jego trupa. Żołnierze byli młodzi, źle wyszkoleni i zaszokowani tym, co się właśnie wydarzyło.

- Nie mamy już małych rakiet? - spytał Dinh.

Odpowiedziały mu przeczące potrząsania głowami: albo nie mieli, albo nie wiedzieli, gdzie są. Teraz i tak nie miało to znaczenia. Ważna była szybkość.

- Nieważne. Odszukamy tę kreaturę, która zabiła naszych braci. Musimy się pospieszyć, jeśli chcemy zdążyć przed maszyną, którą imperialiści wyślą, by ukraść nam tego mordercę. Gdy go złapiemy, nie zabijemy go, więc pamiętajcie, że jeśli będziemy zmuszeni strzelać, to po nogach, by przeżył i dostarczył naszym braciom w Hanoi niezbędnych wiadomości. Nasze życie jest niczym w porównaniu z jego schwytaniem - wśród stojących był jeden kapral, toteż Dinh wskazał na niego. - Wy będziecie odtąd sierżantem. Samolot spadł gdzieś na wschodzie: prowadźcie, towarzyszu sierżancie.

Sierżant bez namysłu ruszył półbiegiem, reszta spojrzała na siebie z wahaniem, lecz widząc wyraz twarzy Dinha, także pognęła za sierżantem.

* * *

Angel 804 stał na pokładzie lotniskowca gotów do startu w piętnastominutowym pogotowiu. Ponieważ nie było dziś nalotu na jeden cel, tylko swobodne polowanie par na sporym obszarze, nie było sensu, by

zajmował którekolwiek ze standardowych stanowisk alarmowych. Załogi czekały w sali odpraw, zmieniając się co cztery godziny i spędzając czas na drzemce, czytaniu czy nadganiu papierkowych zaległości. Jedynym wymogiem było to, by w ciągu kwadransa od otrzymania rozkazu byli w drodze. Gdy nadszedł rozkaz, Fisher drzemał. Przejął dyżur od załogi Crowforda około pół godziny temu, a po spotkaniu z szefami obsługi technicznej, które przeciągnęło się do późna, był solidnie zmęczony. Tematem zebrania było takie rozplanowanie pracy, by stale dwa helikoptery były gotowe do lotu, co wcale nie było łatwą sprawą, gdyż zostało im tylko pięć maszyn.

Fisher wraz z załogą pognali na pokład i w ciągu dwunastu minut mieli włączone silniki i wirniki na normalnych obrotach, a Fisherowi zaczynało się to podobać. Zwłaszcza, że Corsairy osłony jeszcze nie były gotowe do startu. Lotniskowiec zaczął wykręcać na wiatr, gdy do Sea Kinga podbiegł marynarz i wręczył pilotowi plik papierów. Na pierwszej kartce były: pozycja zestrzelonego i kryptonimy. Na drugiej natomiast informacja, po przeczytaniu której Fisher radośnie uśmiechnięty niczym przedszkolak, który dostał cukierka, klepnął z rozmachem Yatesa. Na jego pytające spojrzenie pokazał mu wypisane na skos flamastrem słowa: „Jest dwóch do uratowania. Drugim jest Boyle”.

Yates rozjaśnił się i wywołał bliższego z podoficerów, któremu natychmiast wręczył ową kartkę. Zanim z tyłu maszyny doszły wiwaty, Fisher oznajmił przez intercom:

- Chłopaki, nie dać się ponieść nerwom. Musimy ich obu wydostać. Przypnijcie się, startujemy.

* * *

Greenwood ledwie zjawił się na mostku, podszedł prosto do Welcha, który na jego widok odłożył czytana właśnie depeszę i krótko zażądał:

- Podaj mi szczegóły, CAG.

- Cóż, sir... w okolicy nie ma osad, ale o dwie mile od nich zbombardowaliśmy konwój zaopatrzeniowy ukryły w zagajniku. Należy sądzić, że żółtki wiedzą o zestrzeleniu jednego samolotu i ścigają pilota. Santy i Boyle idą na wschód ku morzu, ale wolno, bo obaj są nieźle poturbowani. Teren jest rozmiękły od deszczu i porośnięty niskim lasem przechodzącym miejscami w wysokie zarośla. Helikopter dotrze tam za trzydzieści pięć minut, więc może być różnie.

- Wiemy dokładnie, gdzie są?

- Nie. Roślinność jest zbyt gęsta, by można ich było dostrzec. Możemy jedynie ocenić miejsce na podstawie meldunków, jakie składają przez radiotelefon. Nie chcemy, by w jakikolwiek sposób oznaczali swoje położenie, gdyż ułatwi to zadanie pościgu. Niestety z tych samych powodów nie możemy dostrzec pościgu ani go powstrzymać. Jak będziemy mieli pecha, to żółtki dotrą do nich pierwsi i nic nie będziemy w stanie na to poradzić. Na razie musimy czekać na helikopter.

- Dobra, słuchaj: chcę, żebyś ich wyciągnął, jeśli to tylko możliwe. Rób, co uważasz za stosowne, i nie zwracaj sobie głowy konsultowaniem się z kimkolwiek. Trzymaj kogoś przy telefonie, żebym znał sytuację na bieżąco, ale sam nie trać na to czasu. Powodzenia.

CAG wybiegając minął Andrews, który spojrzał porozumiewawczo na Welcha - admirał znów złamał zasady Glovera.

- Nie pozwolę, by któryś z moich ludzi spędził choć minutę w łapach tych sukinsynów, jeśli tylko będę mógł temu zapobiec, a Glover może sobie wsadzić w dupę zalecenia ostrożności - warknął Welch. - Oni codziennie ryzykują życie, a on pierdzi w stołek!

* * *

Santy i Boyle przedzierali się przez azjatycką roślinność tak szybko, jak

mogli, czyli w tempie marszu żwawego sześćdziesięciolatka. Przebyli około pięćset jardów i obaj mieli dość, marząc o jednym: zwinąć się w kłębek i zasnąć. Zdawali sobie jednak sprawę, że jeśli jeden się podda, to drugi zostanie z nim i w efekcie obaj wylądują w niewoli. Każdy więc szedł bardziej dzięki uporowi niż zapasom sił.

Boyle zrobił z linek rączkę, ułatwiającą niesienie tratwy ratunkowej, wyjętej spod fotela Mike'a. Żałował, że nie zabrał własnej, gdyż mając jednoosobowy ponton na dwóch, zbyt długo nim nie popłyną. Przez lewe ramię przewiesił automat, prawym zaś obejmował Santy'ego, któremu coraz wypadał podręczny rewolwer z podramiennej kabury. W końcu Tim zdenerwował się i wsunął trzydziestkę ósemkę do lewej kieszeni kamizelki ratunkowej.

Zdołali przejść kolejne pięćset jardów, gdy Boyle potknął się o wystający korzeń i wyłożył się jak długi, pociągając za sobą Santy'ego. Kiedy minęła pierwsza fala bólu spowodowanego upadkiem, obaj dłuższą chwilę leżeli bez ruchu, łapiąc gorączkowo powietrze. Pierwszy doszedł do siebie i siadł Mike.

- Wiesz może przypadkiem, gdzie jesteśmy? - spytał, a widząc przeczący gest Tima dodał: - No cóż, zobaczymy, jak tam Snake się sprawuje... 303, tu 310, jak tam sprawy w górze?

- Bez zmian, Mike. Co u was? Możesz mi podać pozycję? - zatrzeszczał w głośniczku głos Mitchella.

- Mamy dość i pojęcia nie mam, gdzie dokładnie jesteśmy. Przeszliśmy dobre pół mili i pewnie tu zostaniemy, dopóki się helikopter nie zjawi.

- Rozumiem 310.

Boyle sięgnął do kieszeni i zaklął.

- Cholera, zgubiłem raketnicę. Daj mi swoją i powiedz tym w górze, żeby uważali, gdzie będzie rakieta.

- Condor 303, tu 310, wystrzelimy raketę, żebyście mogli nas namierzyć. Daj znać, gdy będziesz gotów.

Mitchell latał nad wodą, by nie ściągać niepotrzebnej uwagi na rejon, w którymi byli obaj piloci, i właśnie słyszał, jak osłona zgłasza Red Crown, że powinni być na miejscu za kilka minut.

- Mike, za chwilę będzie tu osłona. Możecie poczekać z pięć minut, żeby też ją zobaczyli?

- Jasne. Powiedz, kiedy odpalić - zgodził się Santy i chowając radio dodał: - Jak nas namierzą, to trzeba będzie poszukać jakiejś kryjówki. Jesteś gotów?

- Jak cholera - sapnął Boyle wstając. - Pamiętasz, jak w Pensacola kłęliśmy na ten dwumilowy bieg na kursie przetrwania i jak wpadłeś na pomysł, żeby zamiast biegać ukryć się przed instruktorem?

- Jak jeszcze raz zobaczę tego instruktora, dam mu godzinę na zebranie publiczności i uroczyście pocałuję go w dupę. Jak myślisz, uda nam się?

- Musi! Tylko jakby przyszło do strzelaniny, to pamiętaj, że ja z zasady w nic nie trafiam.

Ponury nastrój przerwał głos Mitchella:

- Condor 310, tu 303, osłona jest na miejscu. Odpal raketę za trzydzieści sekund.

- Tu 310, rozumiem: trzydzieści sekund.

Boyle wyszukał odpowiednią lukę w konarach drzew i znieruchomiał gotów do strzału na odpowiedni znak.

* * *

- Mike, odpalaj - polecił Mitchell wpatrzony w zielony kobierzec pod sobą. - Doskonale, mam ją... wygląda, że jesteście o nieco mniej niż milę do brzegu. Idźcie prosto na wschód, to dotrzecie do plaży.

Na potwierdzenie przeleciał nad nimi pokazując, w którą stronę mają iść. Gdy chciał skrócić, dostrzegł wśród drzew serię rozbłysków i poczuł lekkie

uderzenie w kadłub.

- Mike! Jakies pięćset jardów od was są żółtki! - wrzasnął w mikrofon. -
Właśnie do mnie strzelają, więc zbierajcie dupy! Puszczę do nich serię...
Condor 311, słyszysz?

Rozdział 32

11 października 1972

Dinh z wściekłością przyłożył młodemu żołnierzowi kolbę pod żebra - dureń zaczął strzelać do amerykańskiego samolotu i zdradził ich pozycję. Z AK-47 nie był w stanie zrobić krzywdy odrzutowcowi, a stracili przez to przewagę zaskoczenia. Krzykiem pogonił podwładnych do szybszego marszu, wiedząc z doświadczenia, że za chwilę zwałą im się na głowy bomby albo co gorsza napalm. Wiele lat temu nie był w stanie wyjść z podziwu, jak też Amerykanie marnują amunicję na coś, co jedynie mogło być celem. Minione lata nauczyły go szacunku dla owego marnotrawstwa.

* * *

Gdy kilkanaście minut wcześniej znaleźli wrak samolotu, rozesłał ludzi, by szukając po coraz szerszej spirali odnaleźli ślady pilota. Jeśli nie wyskoczył, to jedynie stracą trochę czasu, jeśli natomiast wyskoczył... mało było przy tym ważne, czy znajdą ślad czy samego pilota, ginąc przy tej okazji - miał więcej ludzi niż Amerykanin kul w tym śmiesznym rewolwerze.

Spadochron zauważył nowo mianowany sierżant i wrzaskiem zgromadził na miejscu resztę oddziału. Od tego momentu poszukiwania objęły mniejszy rejon, za to przeprowadzono je staranniej szukając śladów, w którą stronę udał się pilot. Nie musieli być przy tym zbyt ostrożni - ich gumowe sandały zostawiały zupełnie inne odciski niż grube buty pilota zaopatrzone w protektor. Jedynie Dinh nosił podobne, zdobyczne buty, toteż przezornie nie ruszał się spod drzewa, na którym zawisł spadochron,

czekając cierpliwie na meldunki.

Ślady znaleziono na kawałku bardziej mokrej, gdyż pozbawionej trawy ziemi - dwie pary odcisków prowadziły na wschód, ku morzu. Dinh był przekonany, że samolot był jednoosobowy, ale nie łamał sobie zbyt długo głowy nad tą zagadką. Są ślady dwóch Amerykanów, to zabije albo złapie obu, co jedynie podniesie jego opinię w oczach zwierzchników.

Zwołał ludzi i nakazał pościg oraz zwiększoną ostrożność - dwóch przeciwników mogło wpaść na jakieś głupie pomysły i utrudnić zadanie. Miał nadzieję na atak z zaskoczenia, który rokował szanse na wzięcie żywcem obu.

* * *

Dinh i jego ludzie zdołali przebyć siedemdziesiąt pięć jardów, gdy eksplodowały pierwsze bomby.

Ponieważ oba Corsairy osłony pozbyły się bomb w swoim sektorze, nalot przeprowadził Mitchell samodzielnie, zwalając w dwóch nalotach wszystko, co miał, czyli kanistry z CBU, które zrzucił z mniejszej niż zwykle wysokości; przez to eksplodowały zaledwie o pięćdziesiąt jardów nad wierzchołkami drzew i to znacznie zmniejszyło ich pole rażenia.

Dzięki temu Wietnamczycy ocalili z pogromu, co nie zmienia faktu, że Dinh stracił ponad dziesięć minut, by zmusić podkomendnych do ruszenia się z ziemi po ustaniu nalotu. Zapał, jaki dotąd okazywali, zniknął pod wpływem szoku wywołanego bombardowaniem, ustępując miejsca otępiełej rezygnacji, którą tylko krok dzielił od załamania.

Dinh nie zwracał na to uwagi - czuł bliskość ofiar i oczy pałały mu blaskiem, jakiego od pięciu lat nikt w nich nie widział. Kawałkiem gałęzi zaczął okładać podkomendnych, zmuszając ich do szybszego marszu.

* * *

Santy i Boyle po ostrzeżeniu Mitchella ruszyli najszybciej jak mogli w stronę wskazaną przez jego samolot. Eksplozje za plecami dodały im motywacji, a marsz ułatwiła wąska ścieżka, na którą przypadkiem się natknęli. Pomimo to wysiłek szybko zaczął dawać się im we znaki - przewracali się co kilkanaście kroków, wstawali na nogi i szli, by po najwyżej pięćdziesięciu krokach potknąć się i zaczynać wszystko od początku. Ignorowali przy tym coraz bardziej nerwowe popiskiwanie radiotelefonu, ledwie nawet je słysząc w łoskocie krwi w uszach. Obaj szli z opuszczonymi głowami, jakby była to ich ostatnia droga w życiu.

Ścieżka niespodziewanie skręciła ostro w prawo. Boyle idący przodem nie zwrócił na to uwagi i wlaź w krzaki, idąc jak automat, dopóki ziemia nie usunęła mu się spod stóp. Na łeb na szyję zjechał po zboczu, na szczęście pokrytym drobnym piaskiem i przez parę sekund leżał nieruchomo, łapiąc z trudem powietrze, zanim dotarło doń, że leży na piaszczystej plaży, mając przed sobą błękitne morze. Usłyszał wiązankę i łupnięcie, po którym obok wylądował Santy krwawiący z rozcięcia nad brwią, w którą oberwał jakąś nachalną gałęzią. Prawie równocześnie dotarło do obu, że fale pluszcza sobie o brzeg nie dalej jak pięćdziesiąt jardów od nich, a pusta plaża rozciąga się po bokach jak okiem sięgnąć. W górze słychać było silniki, a równolegle do brzegu latał sobie w tę i z powrotem ciemny kształt.

Santy usiadł, wyjął radiotelefon i przypomniał sobie, że nie pamięta procedury wywołania osłony. Wzruszył ramionami i nadał otwartym tekstem:

- Dowódca osłony, tu Condor 310, jesteśmy na plaży. Pojęcia nie mam, jak blisko są żółtki. Wiatrak gotów?

* * *

Faber dowodzący osłoną zastanawiał się właśnie, czy nie odwołać całej akcji: przez ostatnie pół godziny próbował bezskutecznie wywołać Santy'ego i

jedynym co go powstrzymywało było przekonanie, że gdyby ci na dole mieli dostać się do niewoli, to próbowaliby nawiązać łączność. Cisza była w tym względzie uspokajająca, ale przeciągnęła się zdecydowanie zbyt długo. Po odlocie Mitchella nie był w stanie nic zrobić, toteż czekanie zaczynało działać mu na nerwy, gdy wreszcie usłyszał głos Santy'ego.

- 310, to Condor 311, słyszę cię słabo, ale wyraźnie. Podaj pozycje - odparł po paru sekundach, których potrzebował, by upewnić się, że głos jest jak najbardziej rzeczywisty, a nie jest to wytwór powstały w wyniku jego pobożnych życzeń.

- 311, tu 310, jeśli to, co lata wzdłuż brzegu, to wiatrak, to jesteśmy na jego czwartej na skraju plaży przy zaroślach. Trudno nas nie zauważyć, bo leżymy jeden na drugim w raczej malowniczej pozie.

Faber dokonał pamięciowej kalkulacji i położył się w skręt zmniejszając wysokość.

- 310, tu 311, przeleć z południa na północ nad plażą. Reszta Condorów nie zmniejsza wysokości... gdzieś w połowie przelotu dostrzegł dwie dziko wymachujące sylwetki. - Dobrze 310, widzę cię. Angel 804, tu Condor 311. Weź kurs 325 i leć nad plażę.

- Tu 804, wykonuję - odparł Fisher wykręcając na podany kurs i zwiększając szybkość. - Widzę ich! Uwaga na pokładzie!

* * *

Dinh utrzymywał mordercze tempo, ignorując fakt, że trzech najstarszych żołnierzy padło z wyczerpania. Zostawił ich dochodzących powoli do siebie i pognął pozostały tuzin. Choć znacznie zwolnili, utrzymywali jednakże niezłe tempo. Dźwięk silników odrzutowca przed nimi otrzeźwił go - puszcza zmieniała dźwięki, ten odgłos był jednak tak wyraźny, że ofiary nie mogły być dalej jak dwieście-trzysta jardów. Zwolnił więc przechodząc na czoło kolumny i przykucnął z automatem gotowym do strzału. Sierżant

przyklęknął obok i wywrzeszczał polecenie, by reszta rozsypała się w tyralierę. Dinh strzelił go otwartą dłonią w pysk, ale już było za późno.

- Cicho, idioto! - szepnął wściekły. - Są już blisko!

Odwrócił się, przez co nie dostrzegł pełnej nienawiści miny podoficera.

* * *

Boyle usłyszał sierżanta i odwrócił się na pięcie, po czym, nie zwracając uwagi na ból, podczołgał się w górę na szczyt skarpy.

- 311, tu 310 - Santy mówił cicho do mikrofonu. - Żółtki są tuż za nami w dżungli, nie wiem ilu.

- Idźcie na plażę, ostrzelamy ich - polecił Faber. Zaczniemy, jak będziecie w wodzie.

- Masz tutaj tratwę i gnaj do wody - oznajmił Boyle. Napompuj ją, ja ich tu przytrzymam, a jak będziemy w wodzie, to twoi kumple mogą ten rejon przeorać.

- Nie zostawię cię!

- Zostawisz, bo ja umiem strzelać, a ty nie! Spieprzaj stąd do cholery! Santy posłusznie zjechał w dół, ściskając w objęciach ponton, zaś Boyle powoli podczołgał się w zielony gąszcz, aż przed sobą ujrzał ostry zakręt ścieżki. Odbezpieczył broń i znieruchomiał gotów do strzału. Po paru chwilach dostrzegł ruch na ścieżce, toteż nie czekając dłużej nacisnął spust.

Broń ustawiona była na trzy pociskowe serie, więc magazynek skończył się dość szybko. Przełożył kolejną taśmę i mierzył nieco poza dostrzeżoną wcześniej sylwetkę. Gdy i ten magazynek wystrzelał, sięgnął do kieszeni po dwa zapasowe połączone w ten sam sposób, ale znalazł tam jedynie rewolwer Santy'ego, w tych warunkach całkiem bezużyteczny, podobnie jak jego Browning. Wycofał się więc pospiesznie tyłem i zjechał na plażę, po czym skoczył na równe nogi i pognął ku morzu.

Santy stał po uda w wodzie, kończąc nadymanie pontonu, a o kilkaset

jardów za nim widać było nos Sea Kinga, gnającego do brzegu ile mocy w silnikach. Boyle dotarł do wody, gdy coś twardego rąbnęło go niespodziewanie w plecy po lewej stronie, odwróciło i posłało twarzą w górę w płyciznę.

* * *

Dinh skulony posuwał się ścieżką, co uratowało mu życie, gdy bowiem wyjrzał za zakręt ścieżki, kule poszły górą, kładąc idącego za nim żołnierza, który trafiony w pierś zginął natychmiast. Porucznik rzucił się w lewo i zamarł w krzaczkach, słysząc kanonadę, która była dlań pełnym zaskoczeniem - nie sądził, że amerykańscy piloci będą mieli coś groźniejszego niż rewolwery. Odczekał na przerwę w strzelaniu i zaczął pełznąć pod kątem, starając się oskrzydlić samotnego strzelca i uważając jednocześnie, by nie wejść na drugiego, gdyby się rozdzielili.

Nie sprawdzał, czy ktoś podąża za nim - to był jego wróg i jego sprawa. Gdy Amerykanin ponownie zaczął strzelać, żaden pocisk nie gwizdnął w pobliżu, więc Dinh zwiększył szybkość.

Sierżant rozejrzał się i zaklął pod nosem: dwóch zabitych i trzech rannych. Jak na jednego strzelca to całkiem nieźle. Gestami kazał pozostałym iść za sobą i poczołgał się w lewo. Nie zauważył, że żaden z podwładnych nawet nie drgnął - tym razem mieli serdecznie dość ryzykowania własnej skóry.

*

Dinh dotarł do skraju dżungli, gdy Boyle był w połowie plaży. Wycelował nie spiesząc się, gdyż Amerykanin nie miał gdzie się ukryć, i nacisnął spust. Nic. Przeklinając samego siebie od idiotów, zwolnił bezpiecznik i ponownie nacisnął spust, tym razem mierząc mniej starannie. Amerykanin runął w wodę, a jego towarzysz ruszył ku niemu, ale kolejna seria poszła bokiem, gdyż Wietnamczyk wpadł na lepszy pomysł - weźmie ich

żywcem. Musi jednak przeżyć ostrzał odrzutowców. Wtulił więc głowę w piach i znieruchomiał.

Pociski dwudziestomilimetrowego działka przeorały dżunglę za jego plecami, a sądząc z tłumionych wrzasków trafiły jednego z dekowników, którymi dowodził. Widząc, jak maszyna wychodzi z lotu nurkowego, Dinh poderwał się i pognął ku obu pilotom, wiedząc, że każdy krok przybliży go do bezpieczeństwa: Amerykanie nie będą strzelać do swoich. Potknął się na ostatnich jardach, ale utrzymał równowagę i stanął nad obydwojma, celując w leżącego. Wygrał.

* * *

Faber dostrzegł jednego pilota w wodzie, a drugiego biegnącego ku niemu, potem wyszedł z nurkowania i polecił:

- Banzai, wyląduj trochę dwudziestek w linię drzew!

Fujimoto posłusznie to wykonał. Wówczas jego miejsce zajął kolejny Corsair i właśnie jego pilot zauważył zmianę sytuacji na dole, lecz zbyt późno, by zastrzelić trzecią postać.

- Skipper, ktoś właśnie dostał naszych - zameldował.

Czwarty samolot już nie strzelał w puszcę, za to zniżył lot, by dokładnie przyjrzeć się sytuacji.

- Masz rację, trzyma ich pod lufą - stwierdził patrząc na najgorszą zmorę dla każdego pilota: wzięcie do niewoli przez żółtka.

Faber był wściekły, czując się za to odpowiedzialny, toteż nie myśląc znurkował na całą trójkę w wodzie. Strzelać nie był w stanie, a to było jedyne, co mógł zrobić. Fujimoto poleciał za nim, nie mając pojęcia po co, ale trzymając się prowadzącego.

* * *

Santy napełnił ponton, gdy zobaczył, jak Boyle pada. Zostawił więc

ponton i pognął ku leżącemu, by przytrzymać mu głowę nad wodą. Przez kilka sekund zastanawiał się tępo, co to za różowa piana barwiąca fale wokół leżącego, po czym klęcząc przy rannym uniósł głowę. Pod nosem zobaczył wylot lufy AK-47, a nieco dalej dzikie oczy wietnamskiego żołnierza. Dość niejasno zdawał sobie sprawę co to znaczy, sięgając prawą ręką pod plecy Tima, by go lepiej złapać. Ponownie uniósł głowę, gdy przeleciał nad nimi Corsair i stwierdził, że Azjata śmieje się serdecznie.

Żółtek wskazał lufą na brzeg, toteż Santy zmienił uchwyt i przypadkiem przesunął lewą dłoń po kieszeni kamizelki Tima, w której tkwił jego własny rewolwer. Zatoczył się lekko z pluskiem, lądując w wodzie i zasłaniając ciałem rejon kieszeni.

Bez ostrzeżenia powietrze wypełnił ogłuszający ryk silnika, gdy Corsair Fabera przemknął o stopy nad nimi. Dinh odruchowo odwrócił się unosząc broń, a Santy wyciągnął rewolwer i wymierzył w jego głowę. Dinh zrozumiał, że hałas jest niegroźny i odwrócił się do jeńców w chwili, gdy Santy pociągnął za spust. Kula trafiła go dokładnie między oczy.

Rozdział 33

11 października 1972

Fujimoto leciał nieco wyżej i wolniej od Fabera, toteż miał okazję obejrzeć wszystko jak na zwolnionym filmie. Jeden z Amerykanów wycelował do żółtka, który wyrzucił w górę ramiona i zwałił się na plecy pozbawiony głowy.

- Skipper, uwolnili się! - ryknął w mikrofon. - Santy zastrzelił gnojka!
Wiatrak do roboty!

Pozostałe Corsairy natychmiast rozpoczęły karuzelę nad linią drzew i początkiem plaży, by przydusić resztę Wietnamczyków do ziemi.

* * *

Fisher słysząc meldunek o ujęciu pilotów, rozwalił pojemnik na mapy w bezsilnej wściekłości, przez co dłoń bolała go jak cholera, ale mógł w miarę jasno myśleć. Zawrócił będąc o mniej niż ćwierć mili od celu i przekazał stery Yatesowi, wiedząc, że gdy jest zły, nie powinien pilotować. Ledwie usłyszał nowy meldunek, złapał za drążek prawie wyrrywając go drugiemu pilotowi z rąk i zawrócił w miejscu nadając jednocześnie:

- Angel na kursie do celu.

Przed sobą widział gotującą się dżunglę, gdy Corsairy długimi seriami działek cięły drzewa niczym zapałki, próbując dać mu osłonę.

- Chłopaki, możemy lądować w wodzie - ostrzegł przez intercom. - Bądźcie gotowi wyjść po nich, bo są ranni.

Uniósł nieco nos, by lepiej ocenić, gdzie dokładnie są zestrzeleni, gdy

dostrzegł serię gejzerków po prawej od nich. Skręcił nieco, by znaleźć się pomiędzy strzelcem a pilotami i zawisł prawie dotykając brzuchem Sea Kinga powierzchni morza. W tej samej niemal chwili kilka pocisków przeszło burtę po jego stronie i poczuł, że coś uderzyło go w lewą pachę. Jęknął i zamilkł zdziwiony, że nie czuje bólu.

Yates usłyszał jęk i spytał, czy wszystko w porządku.

- Nic mi nie jest - mruknął Fisher. - Ale trzymaj ręce na drążku.

* * *

Sierżant leżący z dziesięć jardów od drzewa odrzucił pusty AK-47 i wtulił głowę w piach. Za nim kolejny fragment dżungli przestał istnieć zmieciony serią dwudziestomilimetrowych pocisków. Właśnie zrobił, co mógł dla rewolucji, wystrzelivując ostatni magazynek w helikopter i był najwyższy czas, by zrobił coś dla siebie i spróbował przeżyć.

Na plażę dotarł akurat na czas, by zobaczyć, jak porucznik bierze Amerykanów do niewoli i ginie z ręki jednego z nich. Nie miał nic przeciwko temu: nie lubił ludzi, którzy biją go po twarzy. Dla zupełnego spokoju ostrzelał Amerykanów i stwierdził, że by trafić, musiałby wstać, co równałoby się samobójstwu. Helikopter dał mu okazję ostrzału bez wystawiania się w roli celu, toteż strzelał, dopóki mu się amunicja nie skończyła. Nie miał pojęcia, czy trafił, ale guzik go to obchodziło. Walczył do ostatniej kuli, a teraz zwinięty w kłębek czekał, aż Amerykanie odlecą.

* * *

Yates poczekał, aż obaj piloci znajdą się w helikopterze, i lekko uderzył Fishera w ramię z okrzykiem:

- Mamy ich! Odjazd!

Fisher poderwał maszynę, ale nie bardzo mógł utrzymać równy kurs - maszynę rzucało na boki i zaskoczony Yates sprawdził przyrządy. Wskazania

były normalne, więc spojrzął na Fishera, którego głowa coraz bardziej opadała na piersi, pomimo rozpaczliwych wysiłków bladego jak ściana pilota. Yates złapał drążek w chwili, w której zsunęła się z niego dłoń Fishera. Komandor znieruchomiał z głową opuszczoną na piersi, toteż Yates wezwał przez intercom jednego z podoficerów i dopiero potem nadał meldunek:

- Condor 311, tu Angel 804, mam obu, ale nie znam ich stanu. Mam też rannego pilota, więc lecimy prosto na okręt. Przekaż, żeby lekarze byli w pogotowiu.

Wezwany podoficer sprawdził puls na szyi Fishera, którego głowa kiwała się bezwładnie w rytm przechyłów maszyny, sprawdził pasy, położył obie ręce pilota na jego kolanach i wrócił do przedziału desantowego, gdzie mógł podłączyć się z powrotem do gniazda intercomu, po czym poinformował Yatesa:

- Fisher nie żyje, sir. Obaj uratowani żyją, ale jeden jest ranny w plecy i nieprzytomny. Puls ma silny, więc nie jest najgorzej. Chce pan, żebyśmy zabrali Fishera?

Yates dopiero teraz zauważył kałużę krwi pod fotelem komandora. Ten jęk musiał być jedyną oznaką trafienia.

- Nie - zdecydował. - Opatrzcie pilotów. Za czterdzieści minut będziemy na okręcie.

* * *

Operator na pokładzie Red Crown wyłączył radar, z którego ekranu zniknęły ostatnie rozbłyski, gdy maszyny osłony wyszły z jego zasięgu i równocześnie odpowiedzialności, choć dziś był bardziej obserwatorem niż uczestnikiem akcji ratunkowej. Był to też jego ostatni dyżur w Wietnamie - jutro odlatywał do Da Nang i dalej do domu. Zdawał sobie sprawę, że prawdopodobnie nigdy nie spotka pilotów, których tylko po głosach rozpoznawał przez okres dyżuru, ale nic na to nie mógł poradzić.

Wiedział, że mieli do niego zaufanie i darzyli go szacunkiem, o czym najlepiej świadczyły plakietki z podziękowaniami od różnych dywizjonów, jakie miał w bagażu. Miał zamiar powiesić je w salonie i guzik go obchodziło, czy to się komuś spodoba, czy nie.

Wsunął do kieszeni słuchawki z mikrofonem i z uśmiechem wyszedł z kabiny.

* * *

Boyle obudził się z uczuciem pływania w melasie. Coś srebrzystego pobłyskiwało przed jego oczami, ale próba skupienia na tym czymś uwagi była zbyt wielkim wysiłkiem i znów świat pogrążył się w mroku.

* * *

Po minutach albo godzinach ocknął się ponownie, przeżywając jeszcze raz zestrzelenie i finał ucieczki, gdy biegł ku Santy'emu i coś rąbnęło go w plecy. A potem znów była ciemność.

* * *

Przy kolejnym powrocie świadomości dotarły doń głosy niezbyt pasujące do obrazu, więc wyteżył wszystkie siły, by się na nich skoncentrować i zrozumieć, co mówią. Nagle oba stały się dziwnie znajome i otworzył oczy. Dostrzegł zamazaną postać pochyloną nad nim i drugą, leżącą na sąsiednim łóżku.

Głosy stały się wyraźniejsze i po chwili stwierdził, że jeden z pewnością należy do Santy'ego, lecz drugiego nie był w stanie zidentyfikować. Chciał coś powiedzieć, ale nie udało mu się, miał dziwnie wyschnięte usta bez śladu śliny. Po trzeciej próbie udało mu się jęknąć.

- Witamy z powrotem wśród żywych - oznajmił ów zamazany ktoś. - Jak się czujesz?

Boyle starał się powiedzieć „do dupy”, ale wyszedł mu jedynie kolejny jęk.

Postać zaczynająca wyglądać jak Bob Watkins wsunęła mu w usta słomkę wystającą z kubka, który został błyskawicznie opróżniony. Gdy Bob zabrał słomkę, Boyle mówił prawie jak człowiek:

- Czuję się do kitu... gdzie jesteśmy?

- Na pokładzie „Concorda”, a konkretniej w izbie chorych. Uprzedzając dodam, że jest po jedenastej w nocy, od operacji minęły dwie godziny i nic ci nie będzie.

- Jakiej operacji?

- Wyjęcia kuli, którą dałeś sobie wpakować w plecy, lecąc jak kretyn do wody. Żebyś się choć obejrzał i dostał z przodu.

Fragmenty wspomnień ułożyły się w całość łącznie z finałem, którego nie pamiętał, toteż spytał:

- Bob, a co ty tu robisz?

- Fisher zginął ratując was, więc Crowford został dowódcą, a ja jestem jego następcą.

Tim przetrwał nowinę, słuchając jednocześnie Santy'ego, uzupełniającego końcówkę wydarzeń na plaży. Mimochodem też stwierdził, że to „srebrzyste” z pierwszego przebudzenia to nocnik stojący obok łóżka Santy'ego.

- Co mu się przytrafiło? Fisherowi, znaczy się? - spytał po chwili.

- Trafili go przy podchodzeniu do was, ale nie puścił sterów, aż znaleźliście się na pokładzie. Yates przejął drążek praktycznie od trupa. Lekarze stwierdzili, że powinien zginąć na miejscu i pojęcia nie mają, jakim cudem tak długo zdołał pilotować helikopter.

- Cholera... - w głosie Tima brzmiało autentyczne uznanie.

- Też myślałem, że to fiut złamany - dodał Santy - dopóki nie poleciał na ochotnika cię szukać. Chyba źle go oceniliśmy.

- Oceniliście go dobrze - sprzeciwił się Watkins - on po prostu się tutaj

zmienił. Chyba w końcu odkrył, że jest taki sam jak inni. Nie lepszy i nie gorszy. Robił, co powinien, najlepiej, jak potrafił, a że był wyjątkowo uparty... Cóż, teraz obaj spać, a ja wpadnę do was jutro, zanim odwieżą was do szpitala w Da Nang.

- Przyznaję, że się zacząłem o ciebie bać - powiedział Santy, gdy zostali sami. - Na szczęście lekarz twierdził, że nie trafili w nic poważnego. Kula przeszła przez mięśnie i tłuszcz. Masz, chłopie, szczęście.

- Tłuszcz? Jaki tłuszcz?

- Tkanę tłuszczową, jak to łapiduch określił, ale tłuszcz bardziej mi się podoba. Poza tym chcę zobaczyć minę Meg, gdy jej o tym powiem. Ponieważ będę w domu pierwszy, to uda mi się bez dwóch zdań.

- W jakim domu? O czym ty gadasz? - zdziwił się Boyle.

- Obaj wracamy do Stanów, tyle że ja ciupasem, a ty po paru tygodniach w szpitalu. Jak opowiem dziewczynom w San Diego, że uratowałem pilota ratunkowego, będę sławny, że ho ho!

- Myślę, że teraz jesteśmy kwita...

* * *

O siódmej rano następnego dnia Welch spoglądał przez okno mostka na przygotowywany na pokładzie do startu helikopter, którym mieli odlecieć do Da Nang obaj ranni i trumna z Andym Fisherem. Ocknął się z zadumy, słysząc za sobą delikatne chrząknięcie: Hayes był na miejscu z kubkiem kawy w jednej dłoni i depeszą w drugiej.

- Co pan chce najpierw, sir? - spytał uprzejmie.

- Kawę, naturalnie.

- To od admirała Glovera w odpowiedzi na depeszę, jaką razem z raportem drugiego pilota wysłaliśmy mu w nocy, najciekawsza jest końcówka, sir.

Faktycznie, ostatni akapit był ciekawy:

„I proszę przyjąć moje podziękowania za osobiste zawiadomienie, choć nie bytem na liście krewnych. Doceniam troskę, abym osobiście mógł poinformować żonę komandora porucznika Fishera. Kiedy zezwolą panu obowiązki, chciałbym poznać szczegóły wydarzeń zakończonych śmiercią zięcia.

Frank C.Glover”

- Przyznam, że mnie zaskoczył - mruknął Welch.

- Nawet sam się podpisał i bez tytułu - dodał Hayes. - Chyba coś do niego trafiło.

- Chyba masz rację... to dziwne, Fisher zginął od jednej z czterech kul, które trafiły jego helikopter. Inni wracają szczęśliwie maszynami, w których jest więcej dziur niż poszycia, ale powiem ci coś, Rich, gdybym miał wybierać jeszcze raz, to wybrałbym to samo. Przynajmniej żyło się ciekawie.

- Też tak uważam, sir. Za pozwoleniem, muszę się wziąć za papiery i pogonić kota pańskiemu ulubieńcowi Stricklandowi, sir - oznajmił Hayes.

- Sekundę, Hayes! Po pierwsze, to on nie jest moim ulubieńcem, a po drugie, to co ten osioł znowu wymyślił?

- Że moi ludzie mają uzupełnić wszystkie teczki w archiwum do zgodnego z regulaminem stanu. Zbliża się czas corocznego pisania opinii i chce starym zwyczajem zabłysnąć kosztem innych.

Mina Hayesa wskazywała na to, że tym razem Strickland będzie musiał wymyślić inny sposób.

- Dobra, tylko nie staranuj go zbyt mocno - uśmiechnął się Welch. - Facet w gruncie rzeczy jest niegroźny.

- Proch bez zapalki też - mruknął Hayes i wyszedł.

* * *

Trzydzieści minut później Welch tonął w papierach jak co rano, gdy zjawił się Sam Andrews z krótkim podsumowaniem aktywności z ostatniej

nocy i tego poranka, który podobnie jak reszta dnia upłynął na uzupełnianiu zapasów paliwa i amunicji.

- Poza tym proszono mnie, żebym coś przekazał, sir - dodał Andrews po chwili milczenia.

- Zaczynam być podejrzliwy, słysząc cię tak oficjalnego. O co chodzi?

- Chłopcy z dywizjonu helikopterowego chcieliby urządzić Fisherowi nieoficjalny pogrzeb na pokładzie.

- Kiedy?

- Za pół godziny. Prosimi mnie, żebym przekazał, że chcieliby, aby pan wygłosił mowę. Reszta też, łącznie z CAG-iem i ze mną.

- A co z innymi zabitymi w poprzednim wypadku? - spytał niespodziewanie Welch. - Przepraszam, nie tak to miało brzmieć... tylko przeważnie robimy duże, uroczyste pogrzeby.

- Pozostali są nadal oficjalnie zaginioni. A Fisher będzie miał uroczystą pompę w Stanach. My chcemy skromniej, ale normalniej... Wiem, co myślisz, Jim, że powinien ją wygłosić ktoś, kto był z nim bliżej, na przykład CAG. Ale wszyscy uważają, że to ty najbardziej się o nich troszczysz i jak to ująć... byliby dumni, gdybyś to ty ją wygłosił.

Przez chwilę panowała cisza przerwana chrząknięciem admirała:

- Będę zaszczycony, Sam. Naprawdę.

- Też tak sądziłem i dlatego wszystko przygotowałem - uśmiechnął się Sam. - Mundur nie musi być galowy, przyślę posłańca. Tak na marginesie to prawie mieliśmy bunt w izbie chorych, gdy lekarz nie chciał wypuścić Boyle'a. Santy i reszta wynieśli go na noszach, a konował stwierdził, że prędzej piekło zamarznie, niż da mu następny środek przeciwbólowy.

Welch stracił następne dwadzieścia minut zastanawiając się, co powiedzieć, gdyż wiedział, że ci, dla których Fisher naprawdę się liczył, to zebrani teraz na pokładzie, a nie ci, którzy przyjdą na oficjalny pogrzeb w Stanach.

* * *

Łagodny wiatr łopotał lekko flagą okrywającą aluminiową trumnę, za którą stało w równych szeregach kilkuset chłopca we wszelkiego rodzaju mundurach używanych na lotniskowcu, w tym paru - z kapelanem na czele - w galowych. Z boku, z ręką na temblaku stał obok noszy Santy. Nosze zajmował tryumfalnie uśmiechnięty Tim, a z ich drugiej strony stał lekarz, starając się ignorować ów tryumf podopiecznego.

Kapelan odmówił modlitwę, której wszyscy wysłuchali, i odsunął się oddając miejsce na przenośnym podium Welchowi.

- Dawno temu pewien admirał powiedział, że bohaterowie znikają, gdy wojny się kończą. Chciałbym, by był tu dziś, bo mógłbym mu powiedzieć, że się mylił. Właśnie wysyłamy bohatera do domu, nie „w sławie”, gdyż sława jest dla poetów i reżyserów. Tu, dla nas nie ma jej i nigdy nie było. Jest kłamstwem, w które mogą uwierzyć tylko ci, którzy nigdy nie trafili do Wietnamu. Wierzę natomiast, że wysyłamy komandora porucznika Fishera do domu z honorem. Oddał życie za ludzi, których nie znalazł przed przybyciem na ten okręt. Zrobił to świadomie i dobrowolnie. Każdy, kto żyje zgodnie z honorem, jest bohaterem, a życie takie wymaga odwagi, i to nie raz na jakiś czas, lecz stale. A to znacznie większe osiągnięcie. Fisher miał taką odwagę do końca. Większość z nas zapamięta to, co zrobił wczoraj, nie to, co robił przez pozostałe dni swojego trzydziestosześcioletniego życia, ale to wystarczy. Podobnie ja będę pamiętał to, czego dokonaliście, gdy wami dowodziłem. Nigdy w żadnej sytuacji mnie nie zawiedliście i nie poddaliście się. Jeśli to nie jest honorowe, to doprawdy nie wiem, co jest. Wątpię, by wasze nazwiska trafiły do historii, ale wielu, którzy będą się jej uczyć, będzie to zawdzięczać waszemu poświęceniu. Gdy nastanie pokój, wrócicie do cywila, lecz na wasze miejsca przybędą nowi, dla których będziecie wzorem. Oddając im wachtę, zrobicie to w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku i będzie to prawda. Gdyby ten admirał był tu dziś, przyznałby mi rację.

Welch zszedł z podium, a kapelan zaintonował hymn Floty. Potem warta honorowa Marines oddała trzy salwy, trębacz odegrał salut i trumnę wniesiono do helikoptera. Santy i Boyle byli następni w kolejce, a Welch obserwował załadunek z czapką w ręku, by nie zdmuchnęły jej obracające się coraz szybciej łopaty wirnika.

- To była dobra mowa - usłyszał głos Andrews, ale nie odwracając się poszedł na dziób.

Andrews obserwował, jak staje wyprostowany w pełnym słońcu i wpatruje się w bezkresny błękit morza, a wiatr targa jego szpakowate włosy i szarpie za nogawki spodni.