

# TOPGUN

## DAN PEDERSEN



**DAN PEDERSEN**

# **TOPGUN**

**AMERYKAŃSKA HISTORIA**

Tłumaczył  
Dariusz Kopociński

---

**ZYSK I S-KA**  
**WYDAWNICTWO**

---

Dan Pedersen  
Topgun. Amerykańska historia

Tytuł oryginału  
*Topgun. An American Story*

ISBN 978-83-8202-643-6

Copyright © 2019 by Dan Pedersen  
This edition published by arrangement with Hachette Books, an imprint of Perseus Books, LLC, a subsidiary of Hachette Book Group, Inc., New York, New York, USA.  
*All rights reserved*

Copyright © for the Polish translation by Zysk i S-ka Wydawnictwo s.j., Poznań 2022

Redaktor prowadzący  
Dariusz Wojtczak

Redakcja  
Adriana Staniszevska

Projekt graficzny okładki  
Tobiasz Zysk

Opracowanie graficzne i techniczne  
Barbara i Przemysław Kida

Wydanie 1

Zysk i S-ka Wydawnictwo  
ul. Wielka 10, 61-774 Poznań  
tel. 61 853 27 51, 61 853 27 67  
dział handlowy, tel./faks 61 855 06 90  
[sklep@zysk.com.pl](mailto:sklep@zysk.com.pl)  
[www.zysk.com.pl](http://www.zysk.com.pl)

Wszelkie prawa zastrzeżone. Niniejszy plik jest objęty ochroną prawa autorskiego i zabezpieczony znakiem wodnym (watermark).

Uzyskany dostęp upoważnia wyłącznie do prywatnego użytku. Rozpowszechnianie całości lub fragmentu niniejszej publikacji w jakiegokolwiek postaci bez zgody właściciela praw jest zabronione.

Konwersję do wersji elektronicznej wykonano w Zysk i S-ka Wydawnictwo.

*Dla Mary Beth*

**Niech Bóg błogosławi pilotom lotnictwa morskiego — dawnym, obecnym  
i przyszłym**

# Słowo wstępne

Między nami, którzy służyliśmy w Szkole Lotnictwa Myśliwskiego, wytworzyła się taka sama więź, jaka łączy braci. To pięćdziesięcioletni model doskonałości i nadzwyczajne dziedzictwo dorobku lotniczego. Piloci nazywają ją Topgun. Skąd się wzięła? W jaki sposób zostałem jej częścią? W jaki sposób jej częścią zostali oni?

Naszą przygodę, błyskotliwie przedstawioną w tej książce, opisuje człowiek, którego nowoczesne metody dowódcze opierały się na zasadach głęboko zakorzenionych w naszej tradycji. Dan Pedersen narażał na szwank karierę zawodową, żeby zrealizować cel z pozoru nieosiągalny. Owoce jego sukcesu przetrwały mimo upływu półwiecza.

„Yanka” poznałem w 1968 roku, kiedy przydzielono mi funkcję instruktora w 121. Pułku Szkoleniowym (VF-121) w Bazie Lotnictwa Morskiego Miramar w stanie Kalifornia, potocznie nazywanej „Fightertown USA”. Naszym zadaniem było zapoznanie pilotów i oficerów lotnictwa z możliwościami nowego samolotu myśliwskiego F-4 Phantom. W ciągu sześciu miesięcy szkoliliśmy ich do wykonywania dziennych i nocnych lotów, startowania z pochyłych pokładów lotniskowców w każdych warunkach pogodowych i w każdym zakątku świata.

Jako dwudziestoczteroletni porucznik mający na koncie dwie misje bojowe w Wietnamie czułem się onieśmielony w towarzystwie doświadczonych pilotów myśliwców i osób, z którymi odbywałem służbę. Dan budził respekt już samą swoją posturą: prawie metr dziewięćdziesiąt wzrostu, przenikliwe orzechowe oczy, pewność siebie i zadziorność Johna Wayne’a, a ponadto bagaż doświadczeń i umiejętności, bez których w naszym wąskim, zwartym środowisku trudno o szacunek. Rzadko widywany bez swoich

przeciwsłonecznych okularów Ray-Ban, był ucieleśnieniem hollywoodzkiego ideału pilota myśliwca.

Będąc kierownikiem pionu szkolenia taktycznego w ramach programu nauczania wdrożonego w bazie pułku VF-121, Dan dał się poznać jako człowiek konsekwentny, zaangażowany, wymagający względem siebie i innych. Wprowadził wysokie standardy szkoleniowe, powtarzając do znudzenia, że „kto zajmuje w walce drugie miejsce, nie żyje”. Ale również miał poczucie humoru, starał się inspirować innych własnym przykładem i rzadko zadawał bezpośrednio pytania. Chyba że energicznym krokiem podchodził do kursanta, mówiąc: „Hej, tygrysie! Gotów do skoku?”. Kiedy Danowi powierzono misję utworzenia nowej szkoły lotnictwa myśliwskiego, wiedzieliśmy, że będzie ona w dobrych rękach. W tym kontekście doskonale wyraził się generał George Patton: „Na wojnach można walczyć bronią, lecz to ludzie je wygrywają”. Nawet dzisiaj, w dobie geopolitycznych zawiłości, zaawansowanych systemów bojowych i myśliwców piątej generacji, końcowe zwycięstwo wciąż zależy od człowieka z ręką na spuście. I to właśnie materiał ludzki jest produktem wytwarzanym w Topgun.

Zadaniem uczelni było podważenie istniejącego *status quo*. W tym celu Dan wybrał ośmiu niskich rangą oficerów, młodych ludzi z wyjątkowymi umiejętnościami, pasją i doświadczeniem. Dzięki jego wizji i zdolnościom przywódczym wiedzieliśmy, dokąd zmierzamy. Dopingowały nas jego słowa: „Czas nagli jak nigdy dotąd”. Rozwiązując problemy, posługiwaliśmy się „jankeską pomysłowością”, ciężką pracą, wyobraźnią i doświadczeniem bojowym. Mogliśmy jeszcze coś zmienić, gdy nad Wietnamem ginęło tylu naszych kolegów.

Topgun stał się modelem doskonałości. W ciągu pięćdziesięciu lat wciąż wychodzili stamtąd najstaranniej wykształceni, wszechstronni i wielozadaniowi wojownicy, a także wyrozumiali i inspirujący dowódcy. Kurs, początkowo trwający cztery tygodnie, rozszerzono do dwunastu i pół. Uczelnia zajmuje się szkoleniem w zakresie manewrowych walk

powietrznych i rozmieszczenia systemów bojowych dla eskadr Piechoty Morskiej i Marynarki Wojennej, nowoczesnym szkoleniem przygotowawczym dla jednostek floty i poszukiwaniem adekwatnych rozwiązań taktycznych w odpowiedzi na bieżące zagrożenia. Jej fundamentalne założenia są starannie chronione i pielęgnowane.

Przez te wszystkie lata kolejni oddani, wspaniali dowódcy potrafili zapewnić uczelni przetrwanie w obliczu cięć budżetowych, zawodowych zawiści i politycznego karierowiczostwa.

Ileokroć mam okazję spotkać się z młodymi instruktorami, zauważam, że nawet jeśli pochodzimy z różnych epok i dzieli nas przepaść w kwestii sprzętu wojskowego, to ogólne cele są niezmiennie: dominacja w przestrzeni powietrznej podczas bitwy i skuteczne wspieranie sił morskich i lądowych, żeby uchronić je od klęski.

Rozmyślając nad skromnymi początkami tej szacownej instytucji, nie mogę wyjść ze zdziwienia. Żaden oficer z naszej pierwszej dziewiątki, biorącej udział w założeniu Topgun, nie wyobrażał sobie, że staniemy się częścią lotniczego dziedzictwa, które rozciągnie się na pięć dziesięcioleci, na nowo zdefiniuje taktykę lotniczą w Stanach Zjednoczonych i na całym świecie, wpłynie na sposób szkolenia pilotów oraz projektowania samolotów i systemów bojowych.

Obecny stopień zaawansowania technicznego samolotów i uzbrojenia byłby niewyobrażalny dla pilotów z naszej dziewiątki w tamtych czasach. Dzisiaj złożoność pola bitwy i ilość informacji dostępnych dla pilota przyprawiają o zawrót głowy. Nie zmienił się jednak element ludzki, który wyniósł uczelnię ponad inne. Szkołę nadal prowadzą młodzi stopniem oficerowie. I tak samo teraz, jak i wtedy główny nacisk kładzie się na następujące cechy:

- I pasję niezbędną do zatrzymania kursantów mimo ekstremalnych wyzwań

- I umiejętność inspirowania i świecenia przykładem, wyrozumiałość, brak strachu przed odpowiedzialnością

- I najwyższe zdolności pilotażowe wymagane w nader surowym dla



człowieka środowisku

I pokorę wynikającą z przekonania o byciu częścią znacznie większej całości

I doskonale przygotowanie merytoryczne

I etykę zawodową ukierunkowaną na odniesienie sukcesu bez względu na czas i wyrzeczenia

I samodyscyplinę potrzebną do wytrzymania rygorystycznych treningów i skrupulatne wypełnianie obowiązków w celu prezentowania się zawsze z jak najlepszej strony

I wytrwałość, elastyczność, innowacyjność i otwartość na nowe rozwiązania

I wiarygodność wynikającą z odpowiednio długiej i nieposzlakowanej służby

Wszystko to podlega rafinacji w tygłu bezkompromisowego rówieśniczego współoceniania. Dzięki ostrym metodom selekcji i ścisłemu reżimowi szkoleń dziedzictwo uczelni przetrwa, a wraz z nim jej model doskonałości.

Kiedy spotykam się z młodymi oficerami ze szkolnej kadry, widzę i cieszę się, że nasze dziedzictwo i przyszłość narodu spoczywa w dobrych rękach. Topgunowa bracia ma się dobrze.

Po raz pierwszy historię powstania i rozwoju uczelni opowie człowiek, który wszystko to wprowadził w ruch. Słusznie nazywa się Dana ojcem chrzestnym Topgun. Niniejsza książka znajdzie swoje miejsce wśród najlepszych wspomnień z dziedziny lotnictwa wojskowego jego czasów. Powinien wziąć ją do ręki każdy, kto docenia wybitne osiągnięcia i umiejętność przekazywania ich następnym pokoleniom.

Darrel „Condor” Gary

jeden z „topgunowych pierwszych Braci”

# Prolog

**Palm Desert, Kalifornia**

**2018 rok**

Pomimo swoich osiemdziesięciu trzech lat wciąż podrywam głowę jak dziecko, gdy z góry dolatuje hałas samolotu. Czasem będzie to para super hornetów gnających nad pustynią. Patrząc, jak przetaczają się z grzmotem z prędkością dochodzącą do jednego macha, odczuwam ten sam dreszcz emocji co wtedy, gdy po raz pierwszy włączyłem dopalanie w kokpicie F4D skyraya, by wystrzelić z pasa startowego w North Island i dwie minuty później osiągnąć pułap pięćdziesięciu tysięcy stóp.

Nic się nie równa z takim przyśpieszeniem. Ono rozpiera cię od środka i napełnia ekstazą, jaką można odczuć tylko na krawędzi.

Praktycznie lataliśmy, kiedy chcieliśmy i czym nam się spodobało. Wystarczyło mieć wtyki. Jeśli ktoś miał ochotę polatać po służbie, musiał się zwrócić do kogo trzeba, na przykład do szefa obsługi technicznej (trzymał klucze), który tylko mrugał okiem i pozwalał wyszumieć się w przestworzach. Bądź co bądź było się pilotem lotnictwa morskiego.

Niekiedy nad naszym domem przelatuje F6F hellcat z czasów II wojny światowej, własność miejscowego muzeum awiacji w Palm Springs. Patrę do góry i myślę sobie: *No tak... Latało się takim w North Island*. Piękne to były maszyny, te tylnokółkowce. Muzeum posiada również P-51 mustanga, który czasem brzęczy nad głową w weekendy. Jego widok przypomina mi pewną partyjkę pokera. Któregoś wieczoru w Monterey jeden taki dentysta splukał się przy nas do cna, ale ciągle chciał grać. Zaproponował zastaw. A ponieważ doszły mnie słuchy, że ma hangar, a w nim dwa P-51, zapytałem, czy mógłbym się takim przelecieć. Zgodził się, a później dostał baty. Dwa razy.

Tak więc dwa razy udało mi się usiąść za sterami tego szykownego pogromcy Luftwaffe.

Kiedy zmarł mój ojciec i pomogłem matce przeprowadzić się do Port Angeles w stanie Waszyngton, nabrałem zwyczaju wsiadania do F-4 phantoma i wyruszania na północ przez Góry Kaskadowe i Sierra Nevada. Rzadko przekraczałem pułap pięciuset stóp. W zasięgu wzroku żywej duszy, tylko dziewicza przyroda, jeziora i rzeki. Klucząc między szczytami gór, czułem wolność i pełnię życia, jakiej nie doświadczyłem nigdy, stąpając po ziemi. Lądowałem na Whidbey Island i spędzałem weekend z mamą, by w niedzielę po południu udać się w drogę powrotną do jednostki.

W okolicy mamy też śmigłowce: jet rangery i inne. Kłapanie ich łopat, przypominające dźwięk trzepaczki do jajek, przenosi mnie we wspomnieniach do kokpitu helikoptera Sea King I, którego kiedyś pilotowałem nad Zachodnim Wybrzeżem, lecąc wzdłuż plaży, tuż nad spienionymi grzywami fal, z San Diego do stanu Waszyngton. Zbieracze muszelek, pływacy, surferzy, kajakarze — wszyscy zadzierali głowy, słysząc dudnienie wirników. Czasem machałem do nich ręką, upojony chwilą i szczęśliwy, że robię coś, co mało komu jest dane.

Gdzie jeszcze można robić takie rzeczy, jeśli nie we flocie?

Już nie latam. Powstrzymuje mnie wiek, choć serce jeszcze się rwie. Jeden z moich pierwszych wychowanków w Topgun, siedemdziesięcioletni Darrell Gary, wciąż pakuje się do swojego rosyjskiego jaka i wyczynia harce na niebie. Właśnie na tych samolotach uczyli się latać nasi nieprzyjaciele, zanim starli się z nami nad Wietnamem. Darrell stworzył grupę akrobacyjną złożoną z dawnych amerykańskich pilotów i jednego Brytyjczyka. „Wkurza mnie to, że muszę tracić czas na jedzenie, spanie i kibel — powtarza. — Wyśpimy się po śmierci”.

I jak tu go nie lubić? My, dziewięciu pierwszych, jesteśmy ulepieni z tej samej gliny. Darrell i Mel, Steve, „Smash”, „Ski”, Ruff, „J.C.” i Jimmy Laing. Wśród cywilów rzadko się spotyka osoby o takim samym temperamencie,

determinacji, zdolnościach i pasjach. Być może dlatego, że nieczęsto ludzie pchani są do nierównej walki o sprawę niemalże przegraną, gdy wróg naciska i spaja ich coraz bardziej.

Gdy w latach sześćdziesiątych Ameryka walczyła z Wietnamem, miała złe samoloty, zawodną broń, błędną taktykę i niekompetentne władze cywilne. Wiele ważnych elementów nie pasowało do siebie. Ale nam podobało się to, co robimy. I ceniliśmy nasze wzajemne relacje, pogłębiające się w pokojach odpraw na lotniskowcach i w barach od North Island aż po Filipiny. US Navy dała nam dom pełen zaangażowanych i zdeterminowanych ludzi, połączonych tą samą pasją. Kiedy wojna w powietrzu rozgorzała z całą mocą, zostaliśmy poddani wielomiesięcznej próbie wytrzymałości, która ujawniła głębszy sens istniejących między nami więzi.

W 1968 roku rozpoczęła się operacja Dudniący Grom. Gdy wykonywaliśmy loty bojowe, by niszczyć cele osobiście wybierane przez sekretarza obrony Roberta McNamare, prawie codziennie traciliśmy ludzi i samoloty. Wylatując z Yankee Station, czyli określonego obszaru w Zatoce Tonkińskiej, gdzie stacjonowały lotniskowce, poznaliśmy, czym jest siedzenie przy stole w mesie obok pustych krzeseł. Najczęściej nie wiedzieliśmy nawet, jaki los spotkał tych ludzi. Być może inny pilot zauważył błysk wystrzelonego pocisku raketowego lub kątem oka dostrzegł płonący amerykański samolot, spadający w dżunglę. Bywało, że odbieraliśmy sygnał załogi rozbitej na ziemi, starającej się nie wpaść na patrol nieprzyjaciela i proszącej o pomoc. Kiedy posyłaliśmy śmigłowce, Wietnamczycy z Północy często czekali w zasadzce, by ostrzelać helikoptery i osłaniające je samoloty. Czasem uratowaliśmy jednego kosztem trzech innych.

Podczas misji ratunkowych nie myśleliśmy wyłącznie o sobie. Myśleliśmy również o rodzinach kolegów. Człowiek lecący na twoim skrzydle zwykle miał żonę, a często i dzieci. Troszczyłeś się o niego, żeby on z kolei mógł się troszczyć o swoich. Każdemu z nas zdarzało się ryzykować życie dla

ratowania innych, byle do drzwi naszego kolegi w San Diego, Lemoore lub Whidbey Island nie zapukali wojskowi ze smutną wiadomością.

Ilekcóż wróg zdjął naszego, rodzina była w rozpacz. Rzadko się o tym pisze. Przychodziliśmy wtedy, żeby powiedzieć wdowie czy osieroconym dzieciom, jak bardzo nam przykro. Staraliśmy się choć trochę ich pocieszyć, ale prawda jest taka, że od tego już się nie ucieknie. Człowiek do końca życia będzie zmagął się z bólem. A stare porzekadło, że czas leczy rany? Akurat! Po pięćdziesięciu latach widziałem, jak rodziny wciąż zalewają się łzami, opowiadając o swoich poległych lotnikach.

To taki rodzaj bólu, który nie mija, lecz trzeba nauczyć się z nim żyć. Zostaje w tobie na zawsze, więc nas w Yankee Station żałoba motywowała do wzajemnego poświęcenia.

Nie każdy dawał sobie z tym radę. Były takie dni w Yankee Station, kiedy widziałem, jak załogom odwala. Oto niespodziewanie pojawia się jakaś mechaniczna usterka i trzeba odwołać lot. Bywa, że maszyna znajduje się już na katapulcie i czeka na start. Niektórzy po prostu nie mogli się przełamać, żeby kolejny raz stanąć oko w oko z najstraszliwszym systemem obrony powietrznej na świecie, zbudowanym wokół Hanoi przez Północnych Wietnamczyków wspomaganych przez Rosjan. Zdarzało się również, że lotnik wolał oddać odznakę i wrócić do domu, niż znów przechodzić przez piekło. Łatwiej latać w cywilnych liniach lotniczych.

Dwadzieścia jeden lotniskowców wysłużyło w sumie dziewięć tysięcy sto dni w Zatoce Tonkińskiej. W ciągu trzech lat Marynarka Wojenna straciła w operacjach bojowych pięćset trzydzieści dwa samoloty. Wliczając wszystkie straty związane z wojną, sześciuset czterdziestu czterech lotników zginęło, zaginęło lub dostało się do niewoli. Łączna liczba stałopłatów utraconych przez Marynarkę Wojenną, Piechotę Morską i Siły Powietrzne przekroczyła dwa tysiące czterysta. Oczywiście, wszystko to odbijało się na psychice. Darrell Gary mieszkał z dziewięcioma kolegami w dwóch budynkach na plaży

w La Jolla, kiedy przechodził szkolenie. Po pierwszym wyjeździe do Yankee Station do domu wróciło sześciu.

Co gorsza, przegrywaliśmy wojnę na szerszej arenie. Straty rosły, a tymczasem migi coraz bardziej dawały nam się we znaki. Wietnamczycy z Północy posiadali niedużą, lecz dobrze wyszkoloną armię lotniczą, wspieraną przez sowieckich i chińskich sojuszników... która jednak nie dorównywała radzieckim siłom powietrznym. Dla US Navy było więc zaskoczeniem to, że wietnamscy piloci strącają nasze maszyny. Podczas wojny w Korei północnokoreańskie lotnictwo zostało przez nas unicestwione już w pierwszych miesiącach kampanii. Dziesięć lat później migi Wietnamczyków ostro nam się postawiły. Zestrzeliwali jeden nasz samolot na każde dwa, które udało nam się zniszczyć. Ta proporcja była nie do przyjęcia, zwłaszcza że przez długie lata byliśmy przyzwyczajeni do statystyk pokazujących naszą bezwzględną dominację. Podczas II wojny światowej amerykańscy lotnicy skierowani nad Tokio rozgromili Japończyków nad środkowym Pacyfikiem, przy czym piloci hellcatów, którzy odpowiadali za trzy czwarte wygranych pojedynków w powietrzu spośród wszystkich zapisanych na koncie Marynarki Wojennej, mogli się pochwalić współczynnikami zestrzeleń 19 : 1. W Wietnamie po prostu nie mieliśmy szans wygrać, więc biurokraci ze sztabu Marynarki Wojennej robili to, co najlepiej wychodzi wszystkim biurokracjom: trzymali się wytyczonego kursu. Posłuszni poleceniom płynącym z Waszyngtonu, miesiąc w miesiąc popełnialiśmy wciąż te same błędy. Amerykańskie lotnictwo morskie ciągnęło resztkami sił.

W styczniu 1969 roku kapitan niszczyciela Frank Ault przedstawił szczerzy raport szefowi operacji morskich, w którym wyszczególnił niebezpieczne ułomności taktyki lotów myśliwskich i niedostatki systemów bojowych. Jego lista niedociągnięć była na tyle długa, że dowództwo postanowiło coś z tym zrobić. Niestety, wiele osób na najwyższych stanowiskach przejmowało się bardziej własną karierą zawodową niż rozwiązaniem problemów. Wydając

zgodę na powstanie poddyplomowej szkoły lotnictwa myśliwskiego — którą szybko nazwaliśmy Topgun — pozorowali konstruktywne działania. Za rządów prezydenta Johnsona i sekretarza obrony McNamary biurokraci w US Navy woleli udawać, że zajmują się problemami, niż narażać się na fiasko przy próbach ich rozwiązania. Kierowanie uczelnią powierzyli stosunkowo młodemu rangą oficerowi, czyli mnie.

Piloci, którzy przyłączyli się do mnie, gdy pod koniec 1968 roku otwieraliśmy szkołę w przeznaczonym do likwidacji baraku na terenie Bazy Lotnictwa Morskiego Miramar, byli ośmioma spośród wielu, którzy wyruszyli na wojnę z przeświadczeniem, że jesteśmy najlepszymi lotnikami na świecie i mamy najlepsze samoloty z najlepszym uzbrojeniem. Wietnamczycy z Północy udowodnili, że jesteśmy w błędzie. Byliśmy gotowi zrobić wszystko, żeby przyczynić się do zwycięstwa.

Środowisko, które tak kochaliśmy, przechodziło kryzys i z takich czy innych względów właśnie nam przypadło szukanie sposobów, żeby to zmienić. Gdy zaczynaliśmy, każdy z nas był skłonny w słusznej sprawie poświęcić karierę. Wypowiedzieliśmy wojnę konwencjonalnemu myśleniu. Stawialiśmy pytania, szukaliśmy odpowiedzi, walczyliśmy z biurokracją, łamaliśmy zasady. Wszystko, czego potrzebowaliśmy, należało pożyczyć, ukraść lub wyszarpać komuś z gardła. Ostatecznie „Bracia” zrobili rewolucję z niczego prócz dumy i oddania.

Chciałbym wam opowiedzieć o „Braciach”. Chciałbym opowiedzieć wam o naszym środowisku. I o tym, jak to było przed wojną w Wietnamie, gdy zmarnowaliśmy owoce zwycięstwa odniesionego przez naszych przodków i uzależniliśmy swoją przyszłość od niesprawdzonych technologii. Chciałbym wam opowiedzieć o garstce ludzi, którzy dbali o przekazane im dziedzictwo, wylatując godziny poza oficjalnym harmonogramem, unikając rozmów na ten temat w szerszym gronie, aby ich treść nie dotarła do niewłaściwych uszu. Przede wszystkim jednak chciałbym wam opowiedzieć o pierwszych dniach uczelni i jej trwałym dziedzictwie. Jest ono żywym dowodem na to, że mała

grupa oddanych sprawie ludzi może zmienić świat. Dziś żyjemy w czasach wielkiej niepewności i mamy problemy, które wydają się nie do rozwiązania. „Bracia” odczuwali to samo w 1968 roku. Topgun przypomina, że wszystko można zmienić.

I mam nadzieję, że uświadomicie sobie ogrom poświęcenia. Pilotowanie myśliwca nie było wtedy zwyczajną profesją czy sposobem na karierę zawodową, ale czymś jak powołanie do zakonu. Trzeba to było kochać nad życie, żeby nie uciec od piętrzących się trudności. Ślepo zapatrzeni w cel naszych działań, spychaliśmy na dalszy plan wszystko, co nie miało związku z salą odpraw. Staliśmy się outsiderami we własnej ojczyźnie, niepotrafiącymi znaleźć wspólnego języka nawet z tymi, wśród których dorastaliśmy. Darrell przekonał się o tym, kiedy pojechał do Oakland na zlot absolwentów liceum ze swojego rocznika. Nic go nie łączyło nawet z dawnymi kumplami. Zrażony tym doświadczeniem, odwrócił się na pięcie i wrócił prosto do swej braci, wśród której czuł się teraz jak w domu. I dał sobie spokój ze zlotami.

Nie tylko porzuciliśmy dawnych przyjaciół. Nasze rodziny musiały usunąć się w cień i zaakceptować to, że latamy i pełniimy odpowiedzialną służbę oficerską. Radość z poślubienia przystojnego, wysportowanego pilota myśliwca, mającego świetne widoki na przyszłość, szybko gasła, gdy on służył na morzu, a ona czekała w domu. Która kobieta chciałaby być tą drugą miłością w życiu męża? Kiedy przebywaliśmy w Yankee Station, co wieczór dręczyła je niepewność. Bały się o swoich lotników. Nasze żony nigdy nie wiedziały, kiedy na werandzie pojawi się delegacja z tragiczną wiadomością. Ilekroć ktoś dzwonił do drzwi, truchlały ze strachu. Nocą każdy telefon wywoływał panikę. Ale inaczej być nie mogło. Dla nas latanie zawsze miało najwyższy priorytet.

Pewnego razu, gdy przebywałem na morzu i szykowałem się do pierwszego w życiu objęcia dowództwa nad okrętem, zadzwonił telefon. Mój ośmioletni syn musiał jakoś zdobyć bezpośredni numer do mnie. Odebrałem. Płakał. Błagał, żebym nie wypływał w morze.



— Tato, proszę cię, wróć do nas... Każdy mieszka w domu z tatą, tylko ja nie.

Takich słów się nie zapomina. Dotyczy to mnie i wszystkich moich kolegów.

Każdy pilot wojskowy przeżywa podobne chwile. Taka była jednak rzeczywistość naszego życia prywatnego. Jeżeli chodzi o dwadzieścia dziewięć lat mojej kariery, to mam do siebie ten jeden żal: że moi bliscy musieli tyle przejść.

Oto druga strona medalu, której nie pokazują hollywoodzkie kamery. Jakże często przyklejają nam twarz Vala Kilmera i jego „Icemana”, malują nas jako klawych, wyluzowanych demonów prędkości, którzy balansują na krawędzi dla samych wrażeń. Podobno żyjemy na całego, imprezujemy na całego, romansujemy na całego i w pewnym sensie jesteśmy wyjątkowi.

Ta książka walczy ze stereotypami. Jesteśmy tylko ludźmi z krwi i kości. Żyjemy w niestabilnym świecie, który potrafi w okamgnieniu przemienić radość w strach. Nasza brać skrywa swoje uczucia przed ludźmi z zewnątrz, więc pewnie część tych nieporozumień zawdzięczamy sobie. Jednak w moich oczach to, czego udało się dokonać moim braciom, urasta do rangi wielkiego osiągnięcia właśnie dlatego, że jesteśmy tylko ludźmi, omylnymi jak wszyscy. Różnica przejawia się w skutkach tych omyłek. Kiedy uchylacie się przed pociskami rakietowymi nad Hajfongiem lub lądujecie na lotniskowcu podczas tropikalnej burzy, każdy błąd może być waszą zgubą.

Nie mogę już latać, lecz moje serce jest ciągle w górze. Gdy leżę przed domem, obserwując smugi przelatujących odrzutowców, staram się ocenić pułap lotu i prędkość. Robię to od tak dawna, że znam już na pamięć rozkład lotów. Kiedy samolot się spóźnia, zastanawiam się, czy coś go nie zatrzymało w bramce załogi albo czy nie było przeszkody na drodze kołowania. To jedna z tych czynności, dzięki którym mam wrażenie, że jeszcze jestem w grze. Pilotowanie odrzutowca w przestworzach zawsze będzie moją niesłabnącą miłością.

# 1. Cena wstępu

**Nad południową Kalifornią  
Grudzień 1956 roku**

Osiemnaście stopni, słońce i bezchmurne niebo do samego domu. Boże, nie ma to jak grudzień w Kalifornii! Żadnego śniegu ani machania łopata, żeby się dostać na podjazd. Nic, tylko plany na świąteczny obiad w ogrodzie, gdy promienie zachodzącego słońca zaleją złotem kotlinę Los Angeles.

Z matowoszarego kokpitu odrzutowego lockheeda T-33, maszyny szkolno-treningowej, spoglądałem na przedmieścia rozbudowujące się w efekcie powojennego boomu mieszkaniowego. Znikały gaje pomarańczowe zastępowane przez pudełka małych, różowych domków i sztachety płotów. Z wysokości dwudziestu tysięcy stóp wydawały się niczym klocki Lego.

*Tam, w dole, pastowałem kiedyś buty. W zakładzie fryzjerskim Leego w Whittier.*

Oderwałem wzrok od tego, co było pode mną, żeby sprawdzić odczyty na panelu sterowania mojego T-birda. Wysokościomierz, wskaźnik kursu, wskaźnik prędkości lotu, koordynator zakrętu, wskaźnik prędkości pionowej. Przebiegłem po nich spojrzeniem w jednym ułamku sekundy; tej czynności uczyli mnie najlepsi piloci na świecie, dopóki sprawdzanie zegarów i mierników nie stało się moim nawykiem.

Droga, która zaprowadziła mnie do Pensacoli, miała swój początek właśnie tam. W Los Alamitos zaciągnąłem się do Marynarki Wojennej jako zwykły rekrut. W bazie lotniczej US Navy pełno było starzejących się maszyn z II wojny światowej. Będąc pomocnikiem mechanika silników lotniczych w eskadrze rezerwy, zajmowałem się samolotami F4U Corsair. Kiedy w erze silników odrzutowych te legendarne cudenka o mewich skrzydłach stały się przeżytkiem, jednostka, do której mnie przydzielono, jako pierwsza

w rezerwach dostała odrzutowce. Młody kapitan pomógł mi się przestawić. Mogłem z nim latać jego dwuosobową maszyną. Tak mi się to spodobało, że zgłosiłem się do programu szkolenia kadetów lotnictwa, umożliwiającego naukę pilotażu w Pensacoli. Dzięki pomocy uprzejmego kapitana zdałem egzaminy i spełniłem wszystkie wymogi. W 1955 roku dostałem się do słynnego ośrodka szkolenia pilotów na Florydzie.

I oto wymarzoną nagrodę miałem na wyciągnięcie ręki. Wszystko wskazywało na to, że jeśli nie opuszczę się w nauce, będę mógł latać myśliwcami odrzutowymi, nosząc naszyte na piersi złote skrzydła Marynarki Wojennej.

Tamtego ranka nad kotliną Los Angeles mknęliśmy z gwizdem przez błękit nieba, pilotując maszynę, na której widok oczy wyszłyby na wierzch ludziom napływającym do Kalifornii w poszukiwaniu pracy dwadzieścia lat wcześniej. Czasy Joadów i Okich<sup>1</sup> bezpowrotnie minęły. Nadeszła epoka odrzutowców, a ja pokochałem ją sercem i duszą.

Być może tam, w dole, mało kto o tym myślał. Ludzie żyli sobie normalnie, oddani rodzinie, zestresowani pracą i coraz większą liczbą samochodów na drogach. Niektórzy przy porannej kawie otwierali „Los Angeles Times”, żeby jak przez dziurkę od klucza zerknąć na wydarzenia w szerokim świecie. Tego ranka główny artykuł w „Timesie” dotyczył ośmiuset dziewięćdziesięciu sześciu pijanych kierowców aresztowanych w hrabstwie w okresie świątecznym. Wiadomość o tym, że Japończycy wykryli w atmosferze podwyższone promieniowanie, była drobną wzmianką, choć mogła oznaczać tylko jedno: Rosjanie przeprowadzili kolejną próbę jądrową.

Wiceprezydent Richard Nixon mówił o dziesięciu tysiącach węgierskich uchodźców, których samoloty Sił Powietrznych przewoziły do Stanów Zjednoczonych, gdzie mieli zacząć nowe życie. Byli ofiarami sowieckiej okupacji: walczyli w powstaniu w Budapeszcie i przegrali. Mieli szczęście, że żyli, skoro ulicami ich miasta przetoczyły się rosyjskie czołgi.

Ludzie w dole, pode mną, nawet sobie tego nie wyobrażali. Mieszkając

w eleganckich szeregowcach, cieszyli oczy widokiem przyszczyżonych trawników i dzieci bawiących się na chodnikach. Wiedli spokojne życie, bo na jego straży stali tacy jak ci, których poznałem w tym roku. Zaraz po przerwie świątecznej miałem do nich dołączyć, strzec naszych szanów w trwającej zimnej wojnie. Zachwyciałem się porankiem. Wycie silnika było dla mnie muzyką, ścieżką dźwiękową do mojego życia. Miałem wykonywać zawód, o jakim kiedyś nawet nie śniłem.

Mój tata, weteran II wojny światowej, służył w Europie w oddziałach łączności, które zapewniały komunikację między sztabem a linią frontu. Gdy w 1945 roku wrócił do Illinois, okazało się, że kto inny zajął jego miejsce w pracy. Udział w zwycięstwie przypłacił swoją karierą zawodową. Był w średnim wieku, miał na utrzymaniu rodzinę i musiał zaczynać od zera. Nie okazując lęku, który z pewnością odczuwał, przeprowadził się z nami do Kalifornii, wierząc, że ciężką pracą można przezwyciężyć wszystkie trudności. Dostał robotę przy układaniu rurociągów w Palm Springs. Kiedy po dwunastogodzinnym dniu pracy na słońcu, które spiekło na ciemny brąz jego skandynawską skórę, wracał do domu, widzieliśmy udrękę w jego oczach. Ale się nie uskarżał; pracował i żył dla nas. Będąc przykładem wytrwałości, zaszczerpił we mnie tę samą determinację. Pod tym względem bardzo mi się poszczęściło.

Między jego dolą a moją była jednak różnica. Cieszyłem się z każdej sekundy spędzonej w kokpicie. Dla mnie nie była to praca, lecz wolność. Każdy lot przesuwiał granicę naszych możliwości i udowadniał, że stać nas na więcej. Z każdym sprawdzianem dorastaliśmy jako lotnicy i młodzi mężczyźni. Sukcesy stały się dla nas jak narkotyki. Z niecierpliwością czekałem na następny krok do celu, którym miało być miejsce w szeregach floty. Od czasu ceremonii przycięcia krawata, gdy po raz pierwszy samodzielnie wylądowałem na pokładzie lotniskowca, odbywałem podróż wypełnioną pamiętnymi chwilami. Po roku spędzonym w Pensacoli nareszcie znałem swoje miejsce w życiu, czego nie czułem nigdy wcześniej.

Chciałem, by na rozdaniu dyplomów skrzydła lotnika przypięła mi Mary Beth Peck. Poznaliśmy się w czasach szkoły średniej, przy okazji jakiegoś kościelnego spotkania. Miałem wtedy siedemnaście lat, a ona czternaście. Nawet w południowej Kalifornii, gdzie jest chyba najwięcej pięknych dziewczyn, inne przy niej wypadały blado. Blond włosy, oczy koloru nieba na wysokości dwunastu tysięcy stóp. Wystarczyła jedna rozmowa, bym zrozumiał, że mam do czynienia nie tylko ze śliczną buzią. Mary Beth mogła pochwalić się elokwencją i nieprzeciętnym intelektem.

Spotykaliśmy się z zachowaniem należytych form, zakochaliśmy się w sobie, a nasze rodziny zbliżyły się do siebie. Pisała do mnie codziennie, odkąd wyjechałem, szukając swojej nowej drogi w życiu. Choćbym dostał największy wycisk w Pensacoli, nie zasnąłem, póki nie napisałem do niej listu.

Nie widzieliśmy się ani razu, odkąd wyjechałem do Pensacoli z Los Alamitos. Opuszczałem dom jako chłopiec, który nie ukończył jeszcze dwuletniej szkoły wyższej. Tego ranka powróciłem za stery nowoczesnego odrzutowca szkoleniowego z piersią ozdobioną oznaką absolwenta wyższej szkoły kadetów lotnictwa morskiego. Przerwa świąteczna dawała mi okazję do pokazania naszym rodzinom, jakim się staję mężczyzną.

Samolot pochylił się na bok i w gładkiej aluminiowej powłoce T-birda odbiło się słońce, gdy razem z Billem zacząłem przygotowywać się do lądowania w Bazie Lotniczej Piechoty Morskiej El Toro w Irvine. Wśród szeregowców i gajów pomarańczowych rzucały się w oczy charakterystyczne dla tej bazy pasy startowe w kształcie krzyża. Była ona domem dla wielu znakomych amerykańskich pilotów lotnictwa morskiego, takich jak Joe Foss, Marion Carl, John L. Smith, a więc dla ludzi, którzy powstrzymali zapędy Japończyków na Pacyfiku w czasie II wojny światowej. Przeciętni mieszkańcy hrabstwa Orange nie zdawali sobie sprawy z tego dziedzictwa, lecz my, kadeci lotnictwa morskiego, od chwili rozpoczęcia szkolenia żyliśmy historią, która miała objąć również nas, jeśli okazemy się jej godni.

W Pensacoli lataliśmy samolotami SNJ Texan i T-28. Pierwszego dnia rano sierżant będący instruktorem musztry obudził nas w koszarach, bębniąc pałką po stalowych ramach łóżek, po czym zapędził nas szybkim marszem do leciwego hangaru przy pochylni dla hydroplanów. W tym samym budynku, w którym rozpoczynało karierę kilku naszych pionierów lotnictwa morskiego, sierżant zarządził czterdzieści minut ćwiczeń fizycznych. Od tej pory wszystkie poranki wyglądały podobnie. Pociliśmy się w hangarze, czując obecność duchów tych, którzy wytyczyli ten szlak. To dzięki nim lotnictwo morskie stało się wywrotową częścią armii, kolebką nowych pomysłów, nowych technologii i nowych doktryn wojennych, które przypieczętowały koniec epoki niszczycieli. Walki na Morzu Koralowym, bitwa o Midway i „wielki odstrzał indyków nad Marianami”<sup>2</sup> udowodniły, że US Navy jest najsilniejszą armią morską na świecie.

W każdym zakątku Pensacoli odczuwało się dziedzictwo minionych lat, więc to, że zaproszono nas, byśmy stali się jego częścią, było nie lada wyróżnieniem. Czy moje pokolenie podtrzyma je i w przyszłości doda coś od siebie? Jednego byłem pewny: nie wrócę do cywila z podwiniętym ogonem, by zostać studencikiem z włosami zaczesanymi w kaczy kuper i zarabiać na czesne dorywczymi pracami.

Inni kadeci kupowali auta i spędzali czas w mieście, przesiadując w „Trader John’s” i innych lubianych przez lotników spelunach, lecz ja postanowiłem nie ruszać się z bazy. Przejąłem po tacie wartości etyczne. W pocie czoła odbywałem ćwiczenia i przykładałem się do nauki. Obiecałem sobie, że znajdę się w gronie wyróżnionych kadetów, którzy wraz z dyplomem otrzymają kluczyki do najlepszych, najnowocześniejszych odrzutowców produkowanych w naszym kraju.

Po ukończeniu podstawowego szkolenia w Pensacoli każdy z nas musiał zaliczyć długodystansowy lot do Kalifornii według wskazań przyrządów, co było ostatnim etapem na drodze do szkoły lotniczej w Beeville w Teksasie. To zadanie miało dodatkową korzyść: stanowiło okazję do odwiedzenia domu.

Kiedy rozpoczęliśmy manewr zniżania w kierunku El Toro, siedzący z tyłu Bill Pierson, mój instruktor, dawał mi wskazówki przez intercom. Cofnąłem dźwignię przepustnicy i zacząłem procedurę lądowania. Klapy w dół, podwozie wypuszczone, nos zadarty. Posadziłem T-birda na pasie startowym. Kołując, zbliżyłem się do terminalu. Wyłączyłem silnik i podniosłem osłonę kabiny. Bill wyskoczył z samolotu, by napić się kawy, nim uzupełnimy zapasy paliwa. Zdjąłem hełm i założyłem ray-bany kupione w sklepie wojskowym w Pensacoli. Może były za bardzo w hollywoodzkim stylu jak dla kadeta... W Teksasie i na Florydzie zakładałem je tylko na plaży, ale co tam, przecież to Kalifornia!

Na asfaltowej płycie czekała Mary Beth, patrząc na mnie. Obok stali moi rodzice. W swetrze z angory i spódnicy za kolana wyglądała wręcz zjawiskowo. Miała płaskie buty, rozpuszczone włosy, a na twarzy uśmiech — i może też podziw. Byłoby miło...

Wypiąłem się z upręży i wyszedłem z kabiny ubrany w kombinezon lotniczy koloru khaki oraz kurtkę i wojskowe buty do kostki. Ledwie zszedłem z drabinki, padła mi w objęcia. Nagle rok rozłąki wydał się krótką chwilą. Wiedziałem ponad wszelką wątpliwość, że właśnie z tą kobietą chcę się ożenić.

Bill przyglądał się temu, stojąc w drzwiach terminalu z kawą w papierowym kubku. Był weteranem wojny w Korei i spędził na morzu szmat czasu. On też przeżywał kiedyś takie chwile, znał ich smak. Celowo nie podchodził, żeby niczego nie zepsuć. Byłem mu za to wdzięczny. Przerwa świąteczna minęła szybko.

Przyszedłem na świat w Moline w Illinois w 1935 roku. Ojciec służył w wojsku podczas II wojny światowej. Rodzice byli imigrantami, a ja należałem do pierwszego pokolenia urodzonego w Ameryce. Tato, na którego mówiliśmy Orla lub Ole, urodził się w Danii w 1912 roku, jego rodzice zaś, Olaf i Mary Pedersen, wyemigrowali rok później. Moja matka, Henrietta, była

jedną z trzech ślicznych sióstr z Wyspy Man. Poznała tatę w szkole średniej na meczu koszykówki.

Do dziś pamiętam rozchodzący się po kuchni zapach kiszki ziemniaczanej, gdy w wieczór przed Bożym Narodzeniem jedliśmy obiad na werandzie z tyłu domu. To była część duńskiej tradycji przejętej po dziadku ze strony ojca. Będąc dzieckiem w Moline, pędziłem ze szkoły do jego skandynawskiego sklepiku, mijałem beczki z marynowanymi rybami i podbiegałem do gotującego się na wolnym ogniu garnka z kiszką ziemniaczaną, która wypełniała wnętrze pachnącym domowym ciepłem.

Swoją pierwszą przygodę z samolotami przeżyłem w 1946 roku, zaraz gdy tato wrócił z Europy. Mój ojciec interesował się awiacją, odkąd pod koniec wojny zapoznał się z bombowcami B-25. Pewnego razu pod wieczór udaliśmy się na lotnisko w Moline i tato oznajmił, że będziemy latać. Co za niespodzianka dla jedenastolatka! Wystartowaliśmy przy zapadających ciemnościach przedwojennym fordem trimotorem, wyróżniającym się trzema terkoczącymi silnikami Wrighta i kadłubem pokrytym falistą blachą aluminiową. Świadomość przebywania nocą tak wysoko nad ziemią wzbudziła we mnie zachwyt.

Zanim wróciłem do Beeville, Mary Beth wręczyła mi prezent świąteczny. Po otwarciu pudełka okazało się, że to złoty sygnet z małym brylantem osadzonym na płaskiej powierzchni. Kazała wygrawerować moje inicjały, 1956 oraz *Kocham, Beth*. Uczyła się na pierwszym roku w Whittier College i pracowała w stołówce klubu studenckiego. Musiała się zadłużyć, żeby kupić mi coś takiego.

Cudowne święta przeleciały nie wiadomo kiedy. Kilka dni później miałem się spotkać w El Toro ze swoim instruktorem. Włożyłem sygnet na palec prawej dłoni i przed terminalem lotniska pocałowałem na pożegnanie Mary Beth. Niebawem miałem zostać oficerem, potem poprosić jej ojca o zgodę na zaręczyny i rozpocząć z nią wspólne życie pod skrzydłami Marynarki Wojennej. Jeszcze ostatni uścisk, oczy suche, i na koniec wspinaczka po



drabince do kokpitu. Gdy razem z Billem Piersonem wyjeżdżałem na pas startowy, dostrzegłem, jak pozdrawia ręką swojego kadeta lotnictwa morskiego.

Kiedy wylądowałem w Beeville, na płycie postojowej czekał już na mnie mój nowy odrzutowiec: Grumman F9F Panther, wysłużony samolot, na którego ciemnogrnatowej aluminiowej powłoce widać było łaty w miejscu dziur po kulach. Podobnie jak mój instruktor, on też był weteranem wojny koreańskiej. Jego kadłub spłowił w ciągu lat służby. Jako maszyny z prostymi skrzydłami i prędkością maksymalną nieprzekraczającą jednego macha, pantery zostały odesłane na zieloną łączkę i pomagały już tylko w szkoleniu następnego pokolenia lotników morskich.

Stojąc pod swoją stalową ptaszyną, czułem się jak na planie *Mostów Toko-Ri*. Ileż to razy oglądałem ten film? Kilkanaście? Podniebne sceny zapierały dech w piersiach. Dramatyczny wątek miłosny nie mieścił się jednak w mojej wspaniałej wizji przyszłości. Oraz fakt, że na końcu prawie wszyscy zginęli. Tamtego ranka wspiąłem się do kokpitu grummana i z miejsca się zakochałem.

Latało się nim cudownie. Miał świetnie wyregulowany układ sterowania i niezłe osiągi jak na jednosilnikowy odrzutowiec pierwszej generacji. Będąc sam w kokpicie, próbowałem akrobacji i strzelałem do ćwiczebnych rękawów ze swoich czterech działek kal. 20 mm. Emocje były takie, że pragnąłem wciąż więcej.

Gdy byliśmy na ostatniej prostej, jeśli chodzi o szkolenie, pozostało mi jeszcze kilka zadań do zaliczenia, jak chociażby długodystansowy lot w kluczu do Dallas i z powrotem. Wystartowałem w grupie trzech kadetów, gdy nadciągała burza. Pułap chmur wynosił mniej niż tysiąc stóp. Mknąc w szyku trójkątnym nad terytorium Teksasu, zmieniając się na szpicy, trzymaliśmy się blisko ziemi na wysokości około pięciuset stóp. Dwie mile za nami, na granicy widzialności, leciał obserwujący nas instruktor w F9F.

Warunki atmosferyczne się pogarszały, widoczność malała. Dotarliśmy do Dallas i bezpiecznie wylądowaliśmy. Po południu, po odpoczynku i uzupełnieniu zapasów paliwa, wyruszyliśmy w drogę powrotną.

Poruszając się z prędkością czterystu mil na godzinę, panther pokonuje w ciągu jednej sekundy odległość równą prawie dwóm boiskom piłkarskim. Pilot stale musi wybiegać myślą do przodu, aby w razie czego zdążyć zareagować. Jeśli jego reakcje będą opóźnione, to próba nadrobienia straconego czasu narazi go na popełnienie błędu. Najlepsi piloci gnają na złamanie karku, lecz myślami zawsze są kilka ruchów do przodu. Wszystko dzieje się w mgnieniu oka. Doznałem więc szoku, gdy nagle coś błysnęło między naszymi pantherami. We wstecznym lusterku dostrzegłem jarzącą się na czerwono radiową wieżę transmisyjną, kłującą zachmurzone niebo. Lecieliśmy wciąż na pułapie pięciuset stóp. Takie wieże radiowe miały tysiąc pięćset stóp wysokości. Opatrzność Boża sprawiła, że nie rozbił się na niej żaden z nas.

Wylądowaliśmy w Beeville roztrzęsieni, lecz cali. Nasz instruktor podkołował na płytę postojową kilkanaście minut później, a ja czułem, jak wzbiera we mnie gniew. *Gdzie pan był? Wiele mil z tyłu, skąd nie było nas widać, a my o mało nie wpadliśmy na wieżę...*

W końcu się uspokoiłem i przemyślałem sprawę. Jeśli jesteś pilotem samolotu wojskowego i siedzisz sam w kokpicie, twój los spoczywa w twoich rękach. Zrzucanie winy na innych to tylko uchylenie się przed odpowiedzialnością. W ten sposób nie można się rozwijać, iść naprzód. To ja powinienem był zobaczyć tamtą wieżę radiową, nikt inny.

Pomijając ledwo unikniętą kolizję, byłem jednym z prymusów na ostatnim etapie szkolenia zaawansowanego. Czułem, że wyrastam na młodego, pewnego siebie pilota. W życiu jednak często się zdarza, że jeśli ktoś wierzy w to bezgranicznie, świat kopniakiem sprowadza na ziemię. U mnie było to brutalne upokorzenie rzutujące na całe moje życie.

Tego dnia w obecności instruktora Tony'ego Biamonte'a miałem odbyć T-

birdem lot sprawdzający na ocenę. Zaplanowaliśmy i omówiliśmy trasę do lotniczej bazy wojskowej Foster niedaleko Victorii — akurat na dzień, w którym nad Stanem Samotnej Gwiazdy<sup>3</sup> utrzymywała się gęsta pokrywa chmur aż do wysokości dwudziestu pięciu tysięcy stóp. Nawet przy ziemi widoczność była mocno ograniczona. Zanim powszechnie stały się radary naziemnej kontroli lotów, piloci w nawigacji wspomagali się sygnałami radiowymi o niskiej częstotliwości (radiolatarnie). Jeszcze w latach pięćdziesiątych wykorzystywano je jako system rezerwowy; każdy kadet musiał wiedzieć, jak się nim posługiwać w sytuacji awaryjnej. A ta pogoda tego wymagała.

Wbiliśmy się w tę zupę i spiralnym lotem wyszliśmy na wysokość ponad dwudziestu pięciu tysięcy stóp, gdzie niebo było błękitne. Tony siedział za mną, ja z przodu. Victoria znajdowała się w odległości około pięćdziesięciu mil, więc był to krótki wypad. Po otrzymaniu zgody z kontroli lotów w bazie Foster rozpocząłem manewr zniżania. Stoczyliśmy się z błękitnego nieba do świata tak gęstych, skłębionych szarości, że ledwie widziałem zbiorniki paliwa na końcach skrzydeł.

Przebywanie w obrębie chmur dezorientuje. Jeśli będziesz zbyt długo patrzeć poza kokpit na ciemne trzewia chmury, stracisz poczucie tego, gdzie znajduje się góra, a gdzie dół, czy widzisz obraz normalnie, czy do góry nogami. Tak cię to otumani, że nie będziesz nawet w stanie stwierdzić, czy masz prosto skrzydła, czy jesteś w przechyle, czy przypadkiem nie spadasz. Z braku punktów odniesienia twoje zmysły wariują. To samo może się przydarzyć w nocy. W takich chwilach musisz zdać się na przyrządy pokładowe: zaufać im, a nie sygnałom płynącym z twojego ciała. A trudno jest zawierzyć miernikom, odrzucając to, co podpowiada rozum.

Zmagając się z tym żywiołem, z natężoną uwagą wsłuchiwałem się w sygnały radiolatarni, które mówiły, gdzie się znajduję w stosunku do pasa startowego. Miałem wrażenie, że się rozciągam, aby ogarnąć sytuację i o krok wyprzedzać wydarzenia.

Odkąd zaczęliśmy schodzić niżej, próbowałem naszkicować w myślach mapę uwzględniającą moje położenie. Wszystko zależało od tej mapy. Należało zobaczyć w wyobraźni lecącą ptaszynę, usunąć ciemność i chmury, rozrysować sobie w głowie topografię terenu. Pomagają w tym sygnały radiowe. Każda litera alfabetu Morse'a — czy to będzie A, N, nawet zero — daje ci obraz twojego położenia. Wchodząc w krąg nadlotniskowy, zacząłem nasłuchiwać zmieniających się liter. Z każdym kolejnym sygnałem alfabetu Morse'a aktualizowałem w myślach mapę.

Na wysokości około dwóch tysięcy stóp pokonywaliśmy już odcinek z wiatrem, co oznacza, że lecieliśmy równolegle do pasa startowego, w odległości kilku tysięcy stóp od niego. Gdy minęliśmy punkt, gdzie samolot znajdował się pod kątem prostym względem końca pasa, usłyszałem zmianę litery alfabetu Morse'a. Było to wezwanie do wykonania zakrętu i przygotowania się do wejścia na ostatnią prostą. Jeszcze jeden zakręt i będę mógł zaliczyć zadanie.

Nadal przebijaliśmy się przez chmury, T-birdem wstrząsały turbulencje. Zajęty obserwacją przyrządów, konfigurowaniem samolotu do lądowania i wsłuchiwaniami się w sygnały radiowe, zacząłem odczuwać niepokój i wątpliwości.

*A jeśli moja mentalna mapa jest błędna?*

Zmiana sygnału. Nowa litera.

*Zaraz, zaraz. Do którego końca pasa dotarłem? W którą stronę skręcić?*

Myślałem, że wiem, gdzie jesteśmy, lecz wątpliwości zniszczyły moją pewność siebie.

Skręciłem w złym kierunku, przez co samolot zaczął się oddalać od pasa startowego. Już po kilku sekundach zdałem sobie sprawę z pomyłki. Przerwałem zniżanie, połączyłem się z wieżą, pokajałem się i poprosiłem o zezwolenie na powtórne podejście do lądowania.

Jak bardzo czułem wtedy obecność Tony'ego za moimi plecami! Dałem ciała. Lotnictwo morskie nie wybacza błędów. Jedno potknięcie i zginą ludzie

— wśród nich ty. W trakcie szkolenia nawet kilka sekund lotu po skręceniu w złą stronę mocno obniża twoje notowania.

Jak w tym przypadku moje. Tony anulował sprawdzian i kazał mi wrócić do Beeville. Leciałem tam spięty i zły na siebie, próbując przełknąć gorycz porażki. Kiedy stanęliśmy na twardym gruncie, zapytał:

— Wiesz, co zrobiłeś źle?

— Wiem. — Wytłumaczyłem się ze wszystkiego, zaznaczając, że bardzo szybko naprawiłem błąd.

Kiwnięciem głowy przyznał, że się ze mną zgadza. Jednak sprawdzianu nie zaliczyłem.

— Chciałbym, żebyś jeszcze raz odbył ten lot sprawdzający.

Tak więc nie zaliczyłem lotu — jedyne w ciągu osiemnastu miesięcy szkolenia. Na widok mojej kwaśnej miny starał się mnie pocieszyć.

— Słuchaj, Dan, każdemu zdarza się oblać. Nie przejmuj się tak bardzo. To dobra lekcja pokory.

Rzuciłem się do książek ze zdwojoną energią. Czytałem o lądowaniu z wykorzystaniem radiolatarni. Codziennie przerabiałem profil lotu na naszych symulatorach. Wróciłem do podstaw i odświeżyłem sobie cały alfabet Morse'a. Nie było mowy, żebym oblał drugi raz. Tak bardzo nastawiłem się na sukces, że odłożyłem na bok wiele rutynowych zajęć, a wygospodarowane minuty przeznaczałem na naukę. Tamtej pierwszej nocy padłem na łóżko bez sił. Pogrzeżyłem się w głębokim śnie, lecz gdzieś w mojej głowie kołatała myśl, że zapomniałem coś zrobić.

*Nie napisałem do Mary Beth!*

Po raz pierwszy odkąd wyjechałem do szkoły kadetów, nie dałem rady napisać listu.

Następnego dnia wieczorem wszystko się powtórzyło. Zaczynałem mieć zaległości. Listy od niej przychodziły jak w zegarku. Zawaliłem już dwa dni i w swojej głupocie wciąż nie dawałem żadnego znaku życia.

Przez cały tydzień skupiałem się tylko na jednym. Całe moje życie

srowadzało się do nauki lądowania z wykorzystaniem radiolatarni, aby następnym razem zrobić wszystko, jak należy. Mary Beth — jak w zasadzie każdy inny aspekt mojego życia — musiała chwilowo zejść na drugi plan, dopóki pracowałem nad poprawą swoich niedoskonałości. Nie było telefonów komórkowych, zamiejscowych połączeń, tłumaczenia się, nic. Zresztą zżerał mnie wstyd. Błąd!

To był początek nieustającej walki, jaką toczą lotnicy Marynarki: wyzwania w pracy kontra potrzeby życia prywatnego. Praca jest tak wymagająca, że niemal zawsze wygrywa. W cywilu równowaga między karierą zawodową a życiem prywatnym potrzebuje starannego wyważenia, ale jest możliwa. W lotnictwie morskim jest nieosiągalna. Praca zawsze musi być na pierwszym miejscu.

Mary Beth każdego dnia zaglądała do pustej skrzynki pocztowej. Z początku było zdziwienie, potem niepokój, w końcu głęboki żal, a list wciąż nie przychodził. Moje wnuki nazwałyby to „odcięciem”. Wyobraź sobie, że dzień w dzień wymieniasz się SMS-ami z ukochaną osobą, z którą dzieli cię duża odległość. Nagle ona przestaje. Kilka godzin to jeszcze nie tragedia, ale wiadomości płyną już tylko w jedną stronę. Rośnie stres. Mija dzień, potem drugi. W głowie ci huczy od domysłów. Nie znasz przyczyny; ten ktoś po prostu zniknął, stał się duchem.

Pasujących do tej sytuacji określeń nie było jeszcze w słownikach języka angielskiego, lecz przez ten jeden tydzień w 1957 roku, gdy skoncentrowałem się na zaliczeniu lotu sprawdzającego, odciąłem w ten sposób Mary Beth. Kiedy wszedłem do kokpitu T-birda, ciężka praca przyniosła efekty. Poleciałem po mistrzowsku, wylądowałem bez problemów i wróciłem do Beeville z odbudowaną pewnością siebie.

Dwa miesiące później Tony zginął z innym pilotem w czasie lotu sprawdzającego jego umiejętności radionawigacji. Do obowiązków pilota, choćby na szkoleniu, należało podchodzić ze śmiertelną powagą. Musiał się wykazywać absolutną koncentracją. Życie skupione na pracy, pozbawione

równowagi, nie wynikało tylko z naszej miłości do latania. Musiało takie być, żebyśmy przetrwali.

To był jeden z moich ostatnich lotów sprawdzających. Ukończyłem szkolenie zaawansowane i nie wypadłem z listy prymusów. Po okresie trudów i wyrzeczeń napisałem list do Mary Beth — po raz pierwszy od kilku tygodni. Jakoś nie mogłem się przełamać, żeby opowiedzieć jej o swojej karygodnej pomyłce. Jak wyjaśnić w liście, co wpłynęło na moją błędną ocenę sytuacji? W tym względzie postanowiłem poczekać i po powrocie do domu wyjaśnić jej wszystko w cztery oczy. Chciałem, żeby widziała we mnie osobę nieomylną — tego samego pewnego siebie pilota, który w czasie świąt wyszedł z T-birda w chwackich ray-banach i beżowych wojskowych półbutach. Poszedłem więc po linii najmniejszego oporu: napisałem zwykły list, jakby nic się nie stało. Nie odniosłem się w żaden sposób do swojego milczenia. Po prostu zacząłem w miejscu, gdzie wcześniej skończyłem.

Pierwszego marca 1957 roku dostałem swoje upragnione skrzydła. Sama uroczystość rozdania świadectw w Corpus Christi sprawiła mi pewien zawód. Miałem nadzieję, że to Mary Beth przypnie mi skrzydła do piersi, lecz na lot do Teksasu nie było stać ani jej rodziców, ani moich. Wobec tego skrzydła przypiął mi Al Clayes, z którym dzieliłem pokój w trakcie szkolenia i kolegowałem się jeszcze w dzieciństwie. Miałem okazję się odwzajemnić, gdy i on, świeżo upieczony oficer lotnictwa piechoty morskiej, odbierał swoje szlify.

US Navy przyznała każdemu stopień podporucznika i także Duży Al został nim w Piechocie Morskiej. Nareszcie byliśmy oficerami i dżentelmenami, czekającymi z niepokojem na pierwszy przydział. Chodziły słuchy, że tej wiosny na Zachodnim Wybrzeżu nie ma wielu wakatów dla pilotów odrzutowca. Pragnąłem być z powrotem w Kalifornii, blisko domu i Mary Beth, więc poprosiłem o służbę w rodzinnej części kraju.

Gdy przyszły rozkazy, rozerwałem kopertę, odtwarzając w głowie najgorsze scenariusze. Bałem się chociażby baniaków. Tak, tak, w latach pięćdziesiątych

Marynarka Wojenna wciąż dysponowała sterowcami. Nazywaliśmy je „workami na kupę”. Kto by chciał, gdy już polatał sobie pantherą czy T-birdem, wlec się ze ślamazarną prędkością siedemdziesięciu węzłów z gigantycznym worem gazu nad głową? Nie, dziękuję. Albo ASW<sup>4</sup>: walka z łodziami podwodnymi. Oznaczała wielosilnikowe maszyny i niemiłosiernie długie loty patrolowe nad otwartym oceanem, podczas których wszyscy na pokładzie próbują nie zasnąć.

Wziąłem głęboki oddech, spojrzałem na rozkazy i przeczytałem napisane formalnym językiem postanowienia. W ciągu trzydziestu dni miałem się zameldować w San Diego.

Przeczytałem po raz drugi. I trzeci, aby mieć pewność, że to nie sen.

Zostałem przydzielony do eskadry VF(AW)-3.

„V” oznaczało cięższe od powietrza. Czyli nie baniaki.

„F” — myśliwce bojowe.

„AW” — zmienne warunki pogodowe.

Udało się. Miałem być pilotem myśliwca bojowego.

To był początek mojej drogi do Topgun.



## 2. Pierwsze plemię

### Z Teksasu do Bazy Lotnictwa Morskiego North Island, San Diego

Wiosna 1957 roku

Pustynia w Kalifornii, godzina 23:00 — lub jedenasta wieczór w świecie cywili. Co noc o tej porze wychodzę na zewnątrz, żeby posiedzieć obok basenu z dwoma małutkimi białymi pączusiami: maltańczykami mojej żony. Zwijają się w kłębek pod moim leżakiem, rozłożonym na płasko. Potem ja także się kładę. Patrzę w noc i czekam.

Z gwiazdami, oczywiście, od dawna się przyjaźnię. Tak samo jak one, sporo nalatałem się nocą. Gdy lotniskowiec wypływał na pełne morze, żółtodzioby ze skrzydła powietrznego dostawały zadanie wykonać nocny lot ćwiczebny przy księżycu w odpowiedniej fazie. Zupełny nowicjusz miał wylądować, kiedy księżyc był w pełni. Jeśli trafił w strefę o średnicy czterdziestu stóp, gdzie hak maszyny może chwycić linę — i lepiej, żeby to zrobił, inaczej klops — to następnym razem otrzyma rozkaz lądowania przy świecącym sierpnie. Im ciemniej, tym większe wyzwanie. Najtrudniejszy sprawdzian czeka go w bezksiężycową noc i przy kiepskiej pogodzie. Pilot lotnictwa morskiego rzadko będzie musiał wykazać się większą odwagą niż podczas nocnego lądowania na lotniskowcu na pełnym morzu. Trzeba mieć koci wzrok, żeby za każdym razem robić to bezbłędnie — to na pewno.

Ilekcć księżyc przypomina sierp, cofam się w myślach do czasów dowodzenia lotniskowcem USS Ranger. To było gdzieś na Pacyfiku. Skrzydło powietrzne przeprowadzało nocne operacje, gdy nasz satelita przypominał wstążkę. Jeden z młodych pilotów nie mógł sobie poradzić z posadzeniem na pokładzie swojego F-14 tomcata. Kiedy podchodził do lądowania, a oficer sygnałowy naprowadzał go na linę nr 3, przyglądałem się temu ze swojego fotela na mostku kapitańskim. Widziałem, jak „zabija węże w kokpicie”. Co

oznacza, że sterował samolotem w sposób nazbyt nerwowy. Czuł ogromną presję, serce mu szybciej biło. Każdy z nas to przeżywał. Sygnałowy kazał mu zawrócić i spróbować ponownie. Nazywamy to *wave-off* — odejściem na drugie okrążenie.

Usłuchał, lecz sytuacja się powtórzyła. Miał już serdecznie dość. Walczył ze strachem, ciemnością, przyrządami i procedurami koniecznymi do posadzenia ptaszyny na pokładzie. Znow mu się nie udało.

Przez całą noc próbował wylądować na USS Rangerze. Dwa razy wychodził ponad pułap chmur, żeby spotkać się z samolotem cysterną i uzupełnić zapasy paliwa. W końcu musiałem połączyć się z nim drogą radiową, czyli zrobić coś, czego kapitanowie okrętów normalnie nie robią. Jeśli ktoś ma porozmawiać z pilotem, zazwyczaj jest to szef zabezpieczenia lotów bądź dowódca eskadry.

— Słuchaj, synu, idziemy pod wiatr i nigdzie się nie śpieszymy. Czekamy tu na ciebie i cała noc przed nami. Po prostu opanuj nerwy, rozluźnij się trochę.

Właśnie takie chwile uwielbiam. Tyle wzajemnego wsparcia i oddania znajdziesz jedynie w rodzinie pilotów lotnictwa morskiego.

*Nugget*<sup>5</sup> dwanaście razy podchodził do lądowania, zanim bezpiecznie znalazł się na pokładzie. A teraz pomyśl. Każde podejście wymaga odwagi. Okręt kiwa się na wodzie, a w ciemności nie widać horyzontu. Możesz polegać tylko na oficerze sygnałowym i wskazaniach przyrządów. Jeden błąd i po tobie. Nie dość na tym: popełnisz błąd, gdy maszyna dotyka pokładu, a prawdopodobnie zginą również inni. Zatem ryzyko istnieje nie tylko w czasie lotu bojowego.

Po dwunastu próbach wylądował wzorowo. Może w cywilnym świecie trafiłby się kierownik, który da dwanaście szans młodemu pracownikowi, ale raczej w to wątpię. My wiedzieliśmy, jak należy postąpić. Zaraz następnej nocy posłaliśmy go w górę. A kiedy przyszło mu wylądować, wszedł na

ścieżkę jak as lotnictwa i chwycił linę nr 3 z wprawą weterana. Na koniec kariery wstąpił do słynnego zespołu akrobacyjnego Blue Angels.

Do tego zawodu przyciągnęła nas miłość do lotnictwa, lecz w służbie zostawaliśmy ze względu na ludzi. Jak ci, dzięki którym mogliśmy przetrwać takie właśnie noce.

Moim pierwszym pozazawodowym dokonaniem, kiedy byłem podporucznikiem US Navy, stał się zakup samochodu. W gronie świeżo upieczonych oficerów pierwszy raz przybyłych na lunch do klubu oficerskiego w teksańskim Corpus Christi zapadła decyzja, że przynajmniej jeden z nas musi dysponować czterema kółkami. Rzucaliśmy kostką, żeby wylosować pechowca, który uda się do salonu. Przegranym byłem ja.

Wybrałem nowiutkiego forda fairlane'a, rocznik 1957. Lakier czarny jak smoła, tapicerka w czerni i kolonialnej bieli. I kołpaki niczym z filmu *Amerykańskie graffiti*. Pojechałem do domu swoją nową bryką, nie mogąc się doczekać, żeby zobaczyć Mary Beth, udobruchać ją i zabrać na przejażdżkę. Miałem trzydzieści dni urlopu przed powrotem do macierzystej jednostki i zamierzałem cały ten czas poświęcić na adorowanie swojej wybranki.

Rano zaraz po przyjeździe do domu wsiadłem do fairlane'a i zajechałem pod Whittier College. Znalazłem ją w klubie studenckim, gdzie pracowała w stołówce. Była dziwnie wyciszona. Pokazując jej samochód, domyślałem się, że coś jest nie tak.

— Beth, coś przede mną ukrywasz?

Przez chwilę szukała słów.

— Nie pisałeś — stwierdziła. — Od jakiegoś czasu nie dostaję listów.

Zamierzałem się wytłumaczyć, ale mnie ubiegła:

— Spotykam się z kimś, Dan. Tak długo nie pisałeś. A jemu zależało. W końcu uległam.

Nie wiedziałem, co powiedzieć. Grał w szkolnej drużynie piłkarskiej. Chodzili ze sobą dopiero od kilku tygodni.

Wróciłem do domu, żeby zebrać myśli. Tego wieczoru u moich rodziców nie było wesoło. Przez dwa tygodnie włóczyłem się po mieście. Odliczając godziny, czułem się coraz bardziej obco we własnym domu. To był dopiero przedsmak osamotnienia, jakiego doświadcza większość pilotów Marynarki, rozpoczynając swoją przygodę w lotnictwie. Dawne życie opada z nas warstwa po warstwie, niczym liście z drzew jesienią. *Nuggetów*, czyli początkujących lotników Marynarki, łączyły jeszcze więzi z zewnętrznym światem, które jednak napinały się i pękały wobec wyzwań związanych z pilotowaniem nowoczesnych odrzutowców. Z biegiem czasu nasza codzienność coraz bardziej ograniczała się do samolotów, pracujących z nami ludzi i paru kruchych znajomości na lądzie.

Była to dla nas brutalna szkoła życia. Hollywood często przedstawia nas jako flirciarzy z mocną głową do picia, nie szukając żadnych głębszych treści. Prawda jest taka, że gdy pilot myśliwca wstąpi do swej pierwszej eskadry, w jego życiu nie będzie już miejsca na nic z wyjątkiem banalnych nocy z przygodnymi ślicznotkami. Kłopoty zaczynały się z chwilą, gdy chciało się zawrzeć z kimś trwalszą znajomość. Na drodze po złote skrzydła w pierwszej kolejności musiałem poświęcić miłość swojego życia.

Kiedy włóczenie się po mieście stało się nie do zniesienia, zdecydowałem się zameldować wcześniej w swojej nowej jednostce. Gdy się pakowałem, do pokoju weszła mama. Patrzyła, jak wypycham walizkę.

— Dan — powiedziała łagodnie — Mary Beth dokonała wyboru. Musisz to uszanować.

Pragnąłem ją odbić. Mama umiała przejrzeć mnie na wylot.

— Nie rób tego. Nie wtrącaj się. Gdzie indziej jest twoje miejsce. Wiadomo było, że tak będzie.

W rodzinie Pedersenów obowiązywała zasada, że słów matki się nie podważa. Jej napomnienie dźwięczało mi w uszach przez całą drogę do San Diego.

Pilot lotnictwa morskiego do końca życia będzie pamiętał dzień, kiedy

dołączył do swojej pierwszej eskadry. Zdobywa sobie dozgonnych przyjaciół, a lekcje w powietrzu spadają na niego jak lawina. Musi mieć jasny umysł i być gotowy na kolejne wyzwania, w przeciwnym razie przydarzy mu się coś złego. Obojętnie jaką rolę pełni w lotnictwie, za każdy błąd musi płacić.

Będąc w śródmieściu San Diego, odnalazłem Broadway i przystań promów kursujących do Coronado, po czym wjechałem fairlane'em na pokład. Głowę miałem nabitą myślami. To nie było tak, że dwa tygodnie przed czasem stawiam się w jednostce. Raczej że uciekam z domu i od upragnionego życia, którego nie mogłem już mieć.

W North Island strażnik przy bramie wjazdowej poinstruował mnie, jak dojechać do koszar eskadry VF(AW)-3. Niewiele uwagi poświęcałem startującym i lądującym odrzutowcom, przejeżdżając wzdłuż długich szeregów myśliwców, samolotów szturmowych i patrolowych. Moja eskadra posiadała własny silnie strzeżony ośrodek. Ogrodzony siatką, pilnowany przez strażników z psami obronnymi na smyczy, wyraźnie kontrastował z dość luźną ochroną głównej bramy wjazdowej. Była to pierwsza oznaka tego, że różni się od innych.

Przed wartownią po raz drugi przedstawiłem swoje papiery, a następnie podjechałem pod hangar. Sięgnąłem po leżącą na fotelu obok furażerkę oraz szarą kopertę z rozkazami, po czym udałem się do budynku administracyjnego.

Oficer dyżurny przywitał mnie serdecznie: „Witamy na pokładzie!”. Potem uścisnął mi dłoń. Zabrał mnie na spotkanie z zastępcą dowódcy eskadry, podpułkownikiem Eugene'em Valencią.

Tego rodzaju spotkania były formalnością — jednym z wielu normalnych wydarzeń, gdy w jednostce zjawia się ktoś nowy. Udałem się więc do jego gabinetu, wszedłem do środka i się przedstawiłem.

Zastępca dowódcy, mężczyzna o okrągłej twarzy, tęgiej posturze i rzednących włosach, okazał się trzecim w kolejności asem lotnictwa

morskiego w II wojnie światowej, jedną z największych legend w naszym środowisku. W kwietniu 1945 roku podczas jednego starcia nad wyspami japońskimi zestrzelił sześć samolotów wroga. Wojnę zakończył z dwudziestoma trzema flagami na burcie swojego F6F hellcata.

Ja byłem nieopierzonym podporucznikiem próbującym kryć się z tym, że mam złamane serce. Mężczyzna, który mi się przedstawił, posiadał Krzyż Marynarki Wojennej i sześć Zaszczytnych Krzyży Lotniczych. Czułem się onieśmielony, lecz podpułkownik Valencia nie wynosił się nad innych. Przywitał się, a jego skromność i spokojne usposobienie pozwoliły mi się odprężyć. Nie mogłem uwierzyć, że człowiek z tyloma osiągnięciami może być jednocześnie tak przystępny i prostolinijny.

Następnie oficer dyżurny zaprowadził mnie do hangaru. Wyjaśnił, że w eskadrze przez dwadzieścia cztery godziny na dobę obowiązuje stan pogotowia bojowego, ponieważ stanowi ona część Dowództwa Północnoamerykańskich Wojsk Obrony Powietrznej. VF(AW)-3 była w US Navy jedyną eskadrą myśliwską wyznaczoną do ochrony wybrzeży Ameryki. W pewnym sensie byliśmy odchyleniem od normy: my, piloci Marynarki podlegający bezpośrednio dowództwu Sił Powietrznych. O każdej porze dnia i nocy dwie załogi pozostawały w gotowości, aby w ciągu pięciu minut wskoczyć do kokpitu i znaleźć się w powietrzu. Kolejne załogi czekały w pogotowiu do dziesięciominutowego odlotu. Natychmiast po otrzymaniu rozkazu udałyby się biegiem do maszyn przed hangarem, by w pośpiechu wystartować z pasa osiemnastego.

To był szczyt zimnej wojny. Największym zagrożeniem dla amerykańskiej ziemi nie były międzykontynentalne pociski balistyczne, lecz sowieckie bombowce zdolne do przenoszenia broni jądrowej. W razie wybuchu III wojny światowej mieliśmy za zadanie dopaść bombowce czerwonoarmistów, zanim dotrą nad południową Kalifornię.

Marynarka wyposażyła nas w najlepszy sprzęt, najnowocześniejszą elektronikę — i najlepszy personel. Co roku eskadry współzawodniczyły ze

sobą o miano najlepiej przygotowanej do obrony amerykańskiej przestrzeni powietrznej. I co roku przybywał do North Island dwugwiazdkowy generał US Air Force, żeby wręczyć nagrodę, która wędrowała do jedyne go przedstawiciela Marynarki Wojennej w tym towarzystwie. Z tego powodu całą US Navy rozpierała duma, a naszą VF(AW)-3 w szczególności.

Tego samego popołudnia pozwolono mi na krótko zajrzeć do sali odpraw. Siedzieli tam piloci w kombinezonach lotniczych, czekając na sygnał syreny.

Oficer dyżurny zwrócił się do mnie:

— To może weźmiesz swoje rzeczy i schowasz je do szafki?

Pokazał mi ich długi rząd w głównym hangarze. Kiedy odnalazłem i otworzyłem przydzieloną mi szafkę, okazało się, że jest w niej pełno czyichś rzeczy.

— To chyba jakaś pomyłka — powiedziałem.

Oficer dyżurny był niemile zaskoczony.

— Przepraszam, zapomnieliśmy ją opróżnić.

*Opróżnić?...*

— Ta szafka należała do porucznika, na którego miejsce wskoczyłeś. Niedawno zginął w wypadku. Nie przejmuj się, wyrzuć wszystko na zewnątrz. Resztę tego, co było jego własnością, odesłaliśmy już rodzinie.

Podszedłem z powrotem do szafki i w nowym świetle przyjrzałem się jej zawartości. Na jednym z wieszaków wisiała znoszona koszulka. Na półce leżały rozmaite drobiazgi, przybory toaletowe. Nagle dostrzegłem coś nietypowego. Wpatrywała się we mnie para oczu. Sięgnąłem do górnej półki, skąd wyciągnąłem wypchaną mysz. Miała około pięciu centymetrów wysokości, duże oczy, ogon i miękkie szare futerko. A wydawałoby się, że w szafce pilota myśliwca bojowego nie ma miejsca na zabawki.

Czy to był prezent, który wręczyłby dziecku, gdyby nie ów tragiczny lot? A może prezent od dziecka? Jeżeli był to talizman szczęścia, dzięki któremu pamiętał, kto czeka na niego w domu, to wolałem nie myśleć, że jednak go zawiódł.

Doszedłem do wniosku, że lepiej tego nie wiedzieć. Powinienem chyba inaczej spojrzeć na świat. Moje osobiste problemy wydawały się trywialne i egoistyczne w porównaniu ze śmiercią właściciela tej myszy.

Wyrzuciłem do śmieci koszulkę i przybory toaletowe. Ale gdy nad koszem zawisła mysz, przytrzymałem ją w ręku i przyjrzałem jej się jeszcze raz. Trzeba nie mieć serca, żeby wywalić czyjąś mysz...

Przeniosłem maluszka do swojej torby lotniczej i umościłem mu gniazdko. Gdy ułożyłem swoje rzeczy w przejętej szafce, spozierał na mnie swoimi malowanymi oczkami obok mojego hełmu. Położyłem na półce ray-bany, zamknąłem szafkę i udałem się po przydział pokoju w kwaterach przeznaczonych dla nieżonatych oficerów. Po rozpakowaniu się poszedłem do sali odpraw, żeby przywitać się z kolegami z eskadry.

Koniec formalności. Po pierwszych powitaniach jeden z chłopaków uśmiechnął się do mnie szeroko, mówiąc:

— Witaj w najlepszej eskadrze myśliwskiej Stanów Zjednoczonych!

Mama mi mówiła, żebym starał się w życiu osiągnąć jak najwięcej. Żebym się rozwijał, szedł do przodu. Łatwo powiedzieć. Lecz nagle otaczali mnie ludzie ogarnięci tą samą pasją latania, która płonęła we mnie. Zapaleńcy, twardziele, perfekcjniści. Nic nie może się równać z zyskaniem szacunku takich ludzi. Należeli do najlepszych pilotów w Marynarce. I oto przyjmowali mnie do swojego grona. Tego wieczoru znalazłem swoje plemię — ludzi, którzy mieli mi pokazać, jak być pilotem myśliwca.



## 3. Jak to się robi w US Navy

### North Island

Czerwiec 1958 roku

Dźwięk syreny poderwał nas na nogi. Do wybrzeży zbliżał się niezidentyfikowany samolot. Piloci pijący kawę i grający w karty w sali odpraw zawsze czekali na tę chwilę. Akurat byłem w „pięciominutowej gotowości”, zatem w razie potrzeby miałem wystartować w ciągu pięciu minut. Syrena zmusiła nas do sprintu w stronę płyty postojowej. Wskoczyliśmy do kokpitów, podkołowaliśmy na pas osiemnasty i wystartowaliśmy z rozbiegu z dynamicznym naborem wysokości.

Samolot, który ochrzciliśmy „fordem”, oficjalnie nazywał się Douglas F4D Skyray. Było to bezogonowe cudo aerodynamiki, zaprojektowane przez legendarnego konstruktora Eda Heinemanna. Maszyna wyglądała jak z filmu science fiction: nos w kształcie rakiety, zadziorne nietoperzowe skrzydła. Była tak gorącym towarem, że każdy pilot eskadry VF(AF)-3, który chciał zasiąść za sterami tej bestii, musiał najpierw wylatać trzysta godzin starszym myśliwcem przechwytyjącym F3D Skyknight. Chodziło o to, żeby w tej jednomiejscowej maszynie nauczyć się zakresów prędkości i samodzielnego posługiwania się radarem.

Sprawdzając wskazania przyrządów, czułem moc silnika Pratt & Whitney J57. Przy prędkości stu czterdziestu węzłów ustawiłem nos pod kątem trzydziestu stopni, żeby wspiąć się na docelowy pułap, równocześnie chowając podwozie i wykonując skręt zgodnie z podanym kursem. Wszystko poszło jak z płatka. Skyray wzbijał się niczym anioł stęskniony za niebem.

Nie przestając ciągnąć za drążek, odchylałem się w tył, póki nos nie zadarł się pod kątem sześćdziesięciu stopni. Niewiele mi już brakowało do lotu pionowego. Silnik z włączonym dopalaniem przyśpieszał samolot aż do

uzyskania optymalnej prędkości wznoszenia. W ciągu pięćdziesięciu pięciu sekund przekroczyłem pułap dziesięciu tysięcy stóp. Przed sobą miałem już tylko gwiazdy.

Po dwóch minutach i trzydziestu sześciu sekundach znajdowałem się na wysokości pięćdziesięciu tysięcy stóp. Z tego punktu, położonego dziesięć mil nad Pacyfikiem, w pogodny dzień zobaczyłbym Sierra Nevadę na północy, daleko za Los Angeles. Na wschodzie rzeka Kolorado wiała się wokół Yumy w Arizonie.

Cel krył się w nocnych ciemnościach, gdzieś przede mną i w dole. Prowadziła mnie do niego stacja radiolokacyjna w Mount Laguna i lotniczy ośrodek kierowania w bazie lotniczej Norton, aż wykryły go moje czujniki. Skyray posiadał tajny radar pokładowy, umiejscowiony w części dziobowej maszyny. Był to okrągły ekran kineskopowy otoczony kołnierзовą osłoną. Aby w dzień dokonać odczytu, pilot musiał wychylić się do przodu, schować twarz w osłonie i przyjrzeć się plamce wędrującej z lewej strony do prawej. Przyzwyczailiśmy się do tego, choć może się wydawać, że to niebezpieczny element pilotażu. Inżynierowie z Westinghouse wbudowali w ekran koordynator zakrętu i żyroskopowy sztuczny horyzont. Mogliśmy pilotować maszynę ze wzrokiem wbitym w szkło radaru. Radarowe przyrządy sterujące znajdowały się tuż za dźwignią przepustnicy. Lataliśmy więc z prawą dłonią na drążku sterowym, lewą zaś obsługiwaliśmy radar.

Dzięki dopalaniu już po kilku minutach dolecieliśmy do celu. Nasz potężny radar namierzył wroga na długo przed kontaktem wzrokowym. Gdy cel zapulsował na moim ekranie, rozpocząłem procedurę celowania. Na ekranie wyświetliło się małe kółeczko. Naszym zadaniem było skierować je na kropkę oznaczającą cel. Po zrobieniu tego byliśmy gotowi otworzyć ogień, gdy cel znajdzie się w naszym zasięgu. Mogliśmy wystrzelić dziesiątki niekierowanych pocisków rakietowych kal. 55 mm.

Skyray opuszczał zakłady Douglas Aircraft w El Segundo z czterema działkami i zapasem sześćdziesięciu pięciu sztuk amunicji na działko.

Z nastaniem epoki samokierowanych pocisków raketowych i naprowadzanych podczerwienią pocisków powietrze–powietrze dowództwo Marynarki uznało, że działka są tylko niepotrzebnym ciężarem. Wymontowano je, a puste komory zaślepiono. Witamy w czasach „doktryny odstraszania”.

Gdy dokonywaliśmy przechwycenia w okresie pokoju, musieliśmy nawiązać kontakt wzrokowy z namierzonym celem, aby ustalić, z czym mamy do czynienia. Po zejściu na pułap, na którym poruszał się obiekt, zorientowałem się, że tej nocy — jak w przypadku prawie każdego przechwycenia — intruzem jest zabłąkany samolot rejsowy. Przez kilka minut leciałem obok niego, zastanawiając się, czy pasażerowie widzą mnie za skrzydłem swojego liniowca. Miałem wyłączone światła pozycyjne, więc gdyby ktoś przypadkiem patrzył przez okno, zobaczyłby tylko niewyraźny obrys maszyny.

A więc kraj był bezpieczny tej nocy. Misja zakończona, pora wracać do bazy. Dopalacz pożarł prawie trzy tysiące funtów paliwa (461 galonów<sup>6</sup>) tylko po to, żeby wynieść samolot na wysokość pięćdziesięciu tysięcy stóp. Byliśmy szybcy, mogliśmy mknąć na spotkanie gwiazdom z prędkością godną Bucka Rogersa, lecz skyray nie nadawał się do długich lotów, nawet z dwoma podskrzydłowymi zbiornikami paliwa. Był sprinterem przeznaczonym do zwalczania zagrożeń, co do których mieliśmy nadzieję, że nigdy się nie urzeczywistnią.

Ruszyłem z powrotem w stronę North Island. Gdy w dole przemykał Hotel del Coronado, zacząłem konfigurować samolot do lądowania. Lecąc wzdłuż plaży, nie zapomniałem rzucić okiem na basen. Przy końcowym podejściu skyray wymagał całkowitej uwagi. W odróżnieniu od T-birda, będącego wspaniale zrównoważoną, niezawodną ptaszyną, ford był kapryśny, nerwowy, niestabilny w płaszczyźnie poziomej. Właśnie ta niestabilność była powodem jego nadzwyczajnych zdolności manewrowych i szybkości przechyłu, lecz nie nadawał się dla początkującego pilota. I niełatwo było nim wylądować na

lotniskowcu. *Nugget* musiał latać starszym myśliwcem przechwytyjącym, zanim otrzymał kluczyki do forda.

Pilot nie ma dobrej widoczności, kiedy schodzi z nosem hardo zadartym pod kątem trzydziestu stopni. Skyraye lądowały z takim nachyleniem, że Ed Heinemann zaprojektował wysuwaną płożę ogonową z małym kółkiem. Gdy wypuszczaliśmy podwozie, płoża obniżała się i przyjmowała ustaloną pozycję. Podczas prawidłowego lądowania dotykała pasa startowego jako pierwsza część samolotu, potem osiadały główne koła i wreszcie koło dziobowe.

Dostrzegłem światła na końcu pasa startowego. Stały na wysokich drewnianych słupach i wyglądały jak latarnie uliczne na sterydach. Musiałem na nie uważać. Mogły zmylić pilota, zwłaszcza w mglistą noc. Nakierowałem nos na oś pasa, sprawdziłem wskazania przyrządów i cofnąłem dźwignię przepustnicy. Ford zniżał się w stronę pasa z pomocą radaru kontroli zbliżania, znalazł się na ścieżce schodzenia, nad centralną linią i w końcu przyziemił.

Po dwóch miesiącach od dołączenia do eskadry VF(AW)-3 odebrałem w środku nocy telefon z rozkazem powrotu do North Island. Razem z kilkoma pilotami wynajmowaliśmy dom w Coronado, więc nie miałem daleko. W bazie dowiedziałem się, że pewien porucznik w gęstej mgle wpadł na jeden ze słupów oświetleniowych, gdy na ostatniej prostej podejścia stracił orientację. Zginął na miejscu, kiedy jego F4D eksplodował. Zostałem skierowany do pomocy oficerowi zajmującemu się dochodzeniem powypadkowym. I to ja miałem towarzyszyć dowódcy eskadry i kapelanowi, którzy przekazywali żonie zmarłego tragiczną wiadomość.

Po przygnębiającej chwili na werandzie wróciłem rano na lotnisko, żeby pomóc w uprzątnięciu resztek wraku z pasa startowego. Było to najgorsze, najcięższe zadanie, jakie przypadło mi w ciągu dwudziestu dziewięciu lat czynnej służby. Musiałem odnaleźć szczątki kolegi. Godzinami zbierałem go kawałek po kawałku, rozmyślając o jego owdowiałej żonie i dzieciach.

Jego śmierć nauczyła mnie maksymalnej ostrożności podczas lądowania

nocą, zwłaszcza przy złej pogodzie. Często po zmroku od strony zatoki i North Island rozplywała się gęsta mgła: ograniczała widoczność prawie do zera i niezmiernie utrudniała lądowanie. Bywało, że z powodu tej mgły musieliśmy lądować w bazie Marynarki Wojennej El Centro lub na pokładzie pobliskiego lotniskowca. To właśnie mgła zabiła mojego kolegę. W ostatnich sekundach zamąciła mu w głowie, przez co skosił jeden z tych słupów. To była tragedia, ale również przestroga dla każdego.

Pojawienie się skyrayów było powiewem przyszłości. Po dobrze wykonanej robocie nie widzielibyśmy nawet sowieckiego bombowca strąconego z nieba. W nadchodzących miesiącach ataki z wykorzystaniem pocisków dalekiego zasięgu miały się stać codziennością dzięki dwóm kluczowym zdobyciom techniki, pociskom raketowym klasy powietrze–powietrze Sidewinder i Sparrow. Stanowiły one pierwszą generację broni kierowanej. Sidewinder, oficjalnie AIM-9, wykorzystywał czujnik podczerwieni do śledzenia i zniszczenia celu. Charakteryzujący się większym zasięgiem sparrow polegał na naprowadzaniu radarowym.

We wrześniu 1958 roku nasi sojusznicy z Tajwańskich Sił Powietrznych wprowadzili sidewindera do swojego arsenału. Instalowali go w swoich leciwych maszynach F-86 Sabre. Pod koniec lata tego roku Tajwańczycy prowadzili zażartą wojnę powietrzną z lotnictwem komunistycznych Chin, wyposażonym w nowsze samoloty produkcji radzieckiej: MiG-17 Fresco.

Dwudziestego czwartego września tajwańscy piloci zapisali na swoim koncie pierwsze w dziejach zestrzelenie pociskiem kierowanym. Sidewinder wstrząsnął komunistami. Nim zakończyła się walka, nowy pocisk pomógł strącić około dziesięciu myśliwców MiG-17. Rezultat tego starcia potwierdził zasadność poczynionych przez nas w latach pięćdziesiątych ogromnych inwestycji w technologię budowy pocisków kierowanych. Oczywiście podczas bitwy dochodzi do nieprzewidzianych zdarzeń. Pewnego razu jeden z sidewinderów nie wybuchł po przebiciu skrzydła miga. Chiński pilot wrócił do bazy z niespodziewaną nagrodą wbitą w samolot i już po kilku tygodniach

radzieccy inżynierowie rozkładali na czynniki pierwsze naszą cudowną, supertajną broń. Kilka lat później w Wietnamie musieliśmy stawić czoło sowieckiej podróbce naszego sidewindera. Nazwaliśmy go AA-2 Atoll.

Po udanym chrzcie bojowym sidewindera Departament Obrony w porozumieniu z Marynarką Wojenną i siłami powietrznymi szybko podjął decyzję o rozwijaniu technologii pocisków kierowanych dalekiego zasięgu. Wyczyny „Czerwonego Barona”, który w czasie I wojny światowej królował w starciach powietrznych, wydawały się już tylko pieśnią przeszłości. Przestało być konieczne zbliżenie się do wroga na kilkaset stóp, żeby zaliczyć zestrzelenie. Pilot mógł strącić nieprzyjacielski samolot na długo przed znalezieniem się w jego polu widzenia. Dowódcy US Air Force i US Navy podzielali zdanie Departamentu Obrony, że skończył się czas powietrznych walk w zwarciu. Nowe myśliwce, pozbawione zintegrowanego uzbrojenia strzeleckiego, miały polegać na podwieszanych węzłach z pociskami. Po co niepotrzebnie marnować przestrzeń i obciążać maszynę?

Starsi stopniem dowódcy z mojej eskadry zdobywali doświadczenie podczas II wojny światowej i wojny koreańskiej. Ich bojowa przeszłość nawiązywała do osiągnięć „Czerwonego Barona” i nie miała nic wspólnego z Buckiem Rogersem i jego wojną z plamkami na ekranie radaru. Nikt nie wpłynął na mnie w taki sposób jak Eugene „Geno” Valencia, który jako mentor wziął pod swoje skrzydła mnie i kilku młodych pilotów. W czasie luźnych popołudniowych pogadanek w słynnym I-Barze lub w klubie dla oficerów niekiedy się otwierał i opowiadał o walkach z Japończykami nad Pacyfikiem. Będąc młodym *nuggetem*, przepadałem za tymi historiami. W 1957 roku „Geno” zabrał mnie na wielki zlot pilotów lotnictwa morskiego w Rosarito w meksykańskim stanie Baja California. Nazywało się to Tailhook Convention. Jako adiutant nosiłem walizkę pełną szkockiej. Co ja się tam nasłuchałem opowieści z dalekich mórz i drobnych hangarowych opowiastek. Czasem włos się jeżył na głowie. A wszystko to z ust największych legend lotnictwa. Innym razem „Geno” zabrał kilku młodych oficerów na wielkie

spotkanie Amerykańskich Asów Lotnictwa. Słuchając wspomnień wybitnych lotników z II wojny światowej, starałem się przyswajać sobie lekcje przydatne dla mojej kariery. Poznaliśmy tam najlepszych amerykańskich pilotów myśliwskich i chłoniliśmy każde ich słowo. Wszyscy walczyli z migami i japońskimi myśliwcami Zero. Chcieliśmy być tacy jak oni!

Opowiadali, jak w czasie wojny na Pacyfiku nauczyli się unikać okrężnej gonitwy w starciu z bardziej zwrotnymi japońskimi myśliwcami. Kto kręcił się za zwinnym japońskim samolotem, ten kończył z odstrzelonym ogonem. Dlatego oddawali strzał i wiali... Raz próbujesz i dupę ratujesz<sup>7</sup> — tak brzmiało ich motto. Zaczęli walczyć w parach, współpracując ze sobą tak, żeby wróg nie siadł komuś na ogonie. Drugi amerykański pilot zawsze był gotów wykonać zwrot w stronę swojego partnera i oddać serię prosto w twarz nieprzyjaciela.

Bill Armstrong, dowódca mojego klucza, wyjaśnił mi, że w Korei wszystko było na odwrót. Pilot wierny taktyce z II wojny światowej zginąłby w starciu z komunistyczną maszyną MiG-15. Te myśliwce były szybsze i wznosiły się wyżej niż jakakolwiek maszyna US Navy, nawet F9F Panther, na której się szkoliłem. Ze względu na braki w szybkości terenem łowieckim panther była płaszczyzna pozioma. W gonitwie po okręgu mogliśmy wygrać z MiG-ami. Tak więc zaledwie po sześciu latach nastąpił całkowity zwrot w taktyce. Raz próbujesz i dupę ratujesz — to już nie miało sensu. Amerykańscy piloci upatrywali swojej szansy w okrężnej walce w zwarciu.

W epoce pocisków rakietowych znów się wszystko pozmieniało. Przynajmniej tak myślało dowództwo US Navy. Dolecieć do punktu na niebie wyznaczonego przez naziemną stację kontroli, nałożyć kółko celownicze na plamkę i odpalić pocisk. Koniec ze spontanicznymi manewrami w walce wymagającej gwałtownych skrętów. Nowa technologia miała przynieść rewolucję.

Zwykle piloci myśliwców wykonywali rozmaite zadania. Eskortowaliśmy formacje bombowców, osłaniając je w drodze do celu. Przechwytywaliśmy

bombowce nieprzyjaciela i ścieraliśmy się z ich obstawą. Przeczesywaliśmy niebo w poszukiwaniu czegokolwiek, co można było zestrzelić. Zdarzało nam się nawet wykonywać misje bombowe, gdy wspieraliśmy żołnierzy zrzutem napalmu na linii frontu. Piloci myśliwców musieli być zdolni do wszystkiego, bo ich misja polegała na odepchnięciu samolotów wroga, tak aby nasze własne bez przeszkód mogły wkroczyć do akcji. Każda z tych misji wymagała bezpośredniej walki manewrowej. Dowództwo Marynarki doszło do wniosku, że w epoce wspomaganego radarem przechwytywania na odległość wcześniejsza taktyka staje się przestarzała. Klucz myśliwców uzbrojonych w pociski raketowe, rozstawionych w określonej odległości, mogłoby zniszczyć cele bez potrzeby angażowania się w bezpośrednią walkę. Pilot popatrzyłby na kineskopowy ekran, ustawił celownik i wystrzelił pocisk. Misje bombowe przypadłyby wyspecjalizowanym eskadrom szturmowym.

W naszym zwartym środowisku nie wszyscy pochwalali taki tok myślenia. Stosowane dawniej metody były przecież skuteczne. Czyżby wojna w powietrzu tak bardzo się zmieniła? Otóż decydującą rolę odgrywał jeszcze jeden czynnik: ograniczenia budżetowe. Mniej więcej w połowie lat pięćdziesiątych szkolenie do walk powietrznych takich jak te, które toczyły się podczas wojny w Korei, okazało się zbyt kosztowne i niebezpieczne. Sprinterski start i wspinaczka na wysokość pięćdziesięciu tysięcy stóp z prędkością bliską bariery dźwięku były ogromnym obciążeniem dla konstrukcji kadłuba. Zatem ze względu na wymogi bezpieczeństwa każdy samolot miał określony czas przydatności do służby. Zakontraktowany przez wojsko producent gwarantował, że kadłub wytrzyma pewną liczbę godzin w powietrzu, nim będzie wymagał remontu. Gdzieś w Pentagonie jakiś centuś obliczył, że duże przeciążenia w ciągu intensywnych ćwiczeń w walce manewrowej powodują, że samolot zużywa się przynajmniej pięć razy szybciej niż podczas prostych lotów przechwytyjących. No i w trakcie tych szkoleń ginęli ludzie. Piloci popełniali błędy, lawirując i krążąc wokół siebie w sfingowanych pojedynkach. Przekraczali rozsądną prędkość i rozbijali się;



były kolizje w powietrzu, były niewyprowadzalne korkociągi. Stratę drogiego samolotu można było — choć z trudem — przeboleć, lecz śmierć świetnie wyszkolonego pilota, który przez lata poznawał tajniki zawodu, była dotkliwym ciosem.

W czasie mojej służby w eskadrze VF(AW)-3 dawne metody zostały wyklęte. Zabroniono walki w zwarcu, oficjalnie nazwanej manewrową walką powietrzną (ACM<sup>8</sup>). W 1960 roku — na rok przed moim następnym przydziałem — US Navy zlikwidowała ostatnią ze starych uczelni kształcących pilotów walki manewrowej, Szkołę Strzelectwa Pokładowego w El Centro. Od tamtej pory manewrowa walka powietrzna była zakazana. Jeśli złapali cię na „szarpance”, jak nazywaliśmy walkę w zwarcu, mogłeś się żegnać z karierą.

Rozporządzenie zabraniające walki manewrowej podzieliło eskadrę na trzy frakcje. Najstarsi stopniem dowódcy, których doświadczenie przeczyło wszystkiemu, co robiła US Navy, brali udział w dwóch wojnach i widzieli śmierć wielu kolegów. Przez długie lata nie mogli widywać się z rodzinami, biorąc udział w operacjach rozmieszczenia sił floty, więc teraz woleli się skoncentrować na roli ojców i mężów. Pod koniec kariery zawodowej wystarczało im szkolenie *nuggetów*, dzielenie się doświadczeniem, wyrabianie w nas zdolności przywódczych. Stronę praktyczną latania pozostawiali młodszym.

Do drugiej grupy należeli młodszy stopniem oficerowie ślepo podporządkowani nowym zasadom. Nie uprawiali szarpanki, nie wyciskali ostatnich potów ze swoich skyrayów.

Trzecia grupa, paczka młodych przyuczajonych tygrysów, miała inne zdanie. Byłem jednym z nich. Postanowiliśmy coś z tym wszystkim zrobić.

## 4. Fight club

### **U wybrzeży wyspy San Clemente**

**1959 rok**

Pamiętasz dzień, kiedy po raz pierwszy dostałeś do ręki kluczyki do samochodu rodziców? A może ściągnąłeś ze złomu jakiegoś rzęcha, podłubałeś trochę śrubokrętem i kluczem i wyjechałeś na drogę, żeby sprawdzić, co potrafi? W latach pięćdziesiątych dzieciaki ze szkół średnich mające fioła na punkcie samochodów zawsze wiedziały, gdzie odbywają się uliczne wyścigi. W południowej Kalifornii było mnóstwo opustoszałych lotnisk wojskowych. Pas startowy świetnie nadawał się na tor dla dragsterów. W piątkowy wieczór młodzi wyjeżdżali swoimi ukochanymi brykami, żeby poszaleć na starym pasie startowym. Wiele lat później, gdy tory przestały istnieć, rozwinęła się nielegalna scena wyścigowa. Zostało to znakomicie pokazane w filmie *Szybcy i wściekli*. Nielegalne wyścigi nie odbywały się według ustalonego harmonogramu. Wystarczyło trochę poszeptać w czasie lunchu i już było umówione konkretne miejsce i godzina. Jeden drugiemu dawał cynk i zaraz wszyscy wiedzieli.

Wśród pilotów myśliwców naddźwiękowych powstała podobna subkultura. U kalifornijskich wybrzeży, mniej więcej osiemdziesiąt mil na zachód od San Diego, znajduje się zamknięty dla nieuprawnionych obszar przestrzeni powietrznej, obejmujący wyspę San Clemente. Jest zastrzeżony dla wojska. Kontrolerzy ruchu lotniczego nazywają go Whiskey 291. To poligon szkoleniowy dla eskadr lotnictwa morskiego z południowej Kalifornii. Urządziliśmy tam sobie plac zabaw.

Po raz pierwszy usłyszałem o nielegalnej scenie walk powietrznych pewnego wieczoru, gdy po służbie odpoczywałem w barze w San Diego. To mógł być Hotel del Coronado lub meksykańska restauracja, gdzie wlewaliśmy

w siebie tequilę. Z całą pewnością nie klub oficerski w North Island ani sala odpraw. Jeszcze usłyszałby ktoś niepowołany i narobiłby problemów.

Mogliśmy latać praktycznie zawsze, gdy mieliśmy na to ochotę. Eskadra posiadała mnóstwo samolotów i dowódcy nawet nas zachęcali, żebyśmy jak najczęściej siadali za sterami. Prawie za każdym razem udawało się znaleźć dobry powód, żeby dokądś polecieć. Czasem brało się ptaszynę na weekend, żeby poćwiczyć nawigację na długich dystansach. Latałem do Teksasu, Oklahomy, Arizony. Gdy pewnego razu Don Hall — jeden z *nuggetów*, mój kolega — brał ślub w Phoenix, wyruszyłem fordem, żeby wziąć udział w uroczystości. Nie wyobrażam sobie czegoś takiego w dzisiejszych czasach.

Rzecz w tym, że kto nic nie robi, ten się niczego nie nauczy. Ci z nas, dla których latanie było całym życiem, uczyli się rzemiosła, starając się latać jak najczęściej. Przechwytywaliśmy zabłąkane samoloty rejsowe, a gdy ptaszynie coś dolegało, próbowaliśmy sami zlokalizować usterkę. Piloci wierni starej szkole byli tymi, których najbardziej podziwiałem w US Navy. Chciałem być twardzielem w dawnym stylu, gotowym dzięki własnej zaradności stawić czoło każdej przeciwności losu. Wystarczyło spojrzeć na schemat organizacyjny wojsk bloku wschodniego, by mieć pewność, że w razie wybuchu III wojny światowej wróg będzie miał wyraźną przewagę liczebną. Wyobrażałem sobie marsz żywych trupów w wersji lotniczej. Pierwszych załatwi się karabinami snajperskimi — czyli za pomocą pocisków rakietowych. Lecz za nimi będą ciągnęły rzesze następnych. Karabin snajperski jest mało skuteczną bronią, gdy łapią cię za koszulę.

Co się z nami stanie, gdy zabraknie pocisków rakietowych? Fordy, którymi lataliśmy, nie miały działek. I nikt nas już nie uczył walki w zwarcu. Widzieliśmy ogromną lukę w naszej lotniczej skrzynce narzędziowej.

Pewnego piątkowego popołudnia, po męczącym tygodniu trwania w pogotowiu bojowym, poszedłem do hangaru serwisowego i wypożyczyłem forda. W barze słyszałem, że piątek po południu, kilka godzin przed zmrokiem, to najlepsza pora na lotniczy odpowiednik ulicznych wyścigów.

Wystartowałem z North Island i obrałem kurs na Whiskey 291, pamiętając o niepisanych zasadach. Jedna z nich mówiła, że pułap minimalny wynosi pięć tysięcy stóp. Innymi słowy, gdy jeden z pilotów zszedł niżej, pojedynek się kończył. Chodziło o bezpieczeństwo. Gdybyś pogubił się i wpadł w korkociąg, mogłoby ci braknąć wysokości, żeby z niego wyjść. A tak poza tym — Dziki Zachód. Wystarczyło znaleźć kogoś chętnego do walki, dać mu sygnał ręką i jazda! Cokolwiek zaszło w Whiskey 291, pozostawało w Whiskey 291, chyba że przeciwnicy spotkali się później w barze i mieli okazję pogadać przy drinkach. Nie było sprawozdań, raportów, żadnego śladu na papierze.

Dołączając do *fight clubu*, ratowaliśmy od zapomnienia etos pilota US Navy. Trzech z pięciu młodszych stopniem oficerów eskadry VF(AW)-3, z którymi mieszkałem w North Island, uwielbiało się ścigać, więc w ciągu następnych miesięcy spędzaliśmy mnóstwo czasu na szarpance z innymi odrzutowcami nad Oceanem Spokojnym. Zabawy było co niemiara, ale chodziło też o coś więcej. Pielęgnowaliśmy najlepsze tradycje lotnictwa morskiego.

Kiedy poleciałem tam po raz pierwszy, na południe od San Clemente, zdumiała mnie różnorodność maszyn, które zobaczyłem: Marine A-4 Skyhawk, należące do lotnictwa Gwardii Narodowej myśliwce przechwytyjące F-86L, F-100 Super Sabre z Sił Powietrznych, a także pełno kolegów z Marynarki w odrzutowcach F-8 Crusader. Zauważyłem nawet kilka fordów z North Island. Wieść zatoczyła szerokie kręgi poza środowiskiem lotników US Navy. Reprezentanci innych rodzajów wojsk walczyli w tych potyczkach z fanatycznym zapalem, ponieważ wszystkich dotyczył zakaz prowadzenia tradycyjnych pojedynków powietrznych.

Mel Holmes, który w przyszłości stał się jednym z „topgunowych pierwszych Braci”, w tym samym czasie co ja służył w eskadrze wielozadaniowej w North Island, w odległości zaledwie kilku hangarów od mojego ośrodka. Mel przepadał za szarpankami w Whiskey 291. Chociaż nie

znaliśmy się w tamtym czasie, bawi mnie myśl, że być może szedłem z nim na czołówkę tam na niebie.

Już za pierwszym razem zrozumiałem co i jak. Wybierasz przeciwnika, podlatujesz do niego, dajesz sygnał; sygnałem było pokazanie środkowego palca. Uśmiechacie się, machacie do siebie ręką, a potem robicie przechył o czterdzieści pięć stopni i odbijacie w przeciwnych kierunkach. Przechylacie się w ten sposób, że pilot z lewej strony kładzie się na lewe skrzydło, pilot z prawej — na prawe. Przez kilka sekund odległość między nami rosła, a gdy wynosiła kilka mil, rozpoczynał się pojedynek.

Ruszaliśmy ku sobie, przesuając do przodu dźwignię przepustnicy, co komuś niewtajemniczonemu mogłoby się wydawać podniebną odmianą zabawy w „kto pierwszy stchórzy”, a przecież samoloty wyciągały jednego macha. Idąc na czołówkę — lub prawie — musielibyśmy minąć się o włos. Nazywaliśmy to „mijanką”. Gdy samoloty dolatują do siebie z prędkością względną ponad tysiąca mil na godzinę, mijanka trwa sekundy. Przed samą kolizją odskakiwaliśmy na boki, prezentując swoje pierwsze wyśmienite manewry. Dopiero wtedy zaczynała się prawdziwa szarpanka.

To, co się działo po mijance, nie przebiegało według żadnego scenariusza. Reagowaliśmy spontanicznie, starając się pokazać z jak najlepszej strony. Zrozumieliśmy, że kluczem jest moc. Moc daje możliwość wyjścia wyżej niż przeciwnik, żeby z większą energią wrócić do walki lotem nurkowym. Moc oznacza, że możesz obracać swoją ptaszynę w coraz ciaśniejszym okręgu i dłużej utrzymać prędkość lotu.

Ford miał tony mocy. Był zwinny, chyży, trudny do trafienia. Kiedy dobijałem do granicy jego parametrów eksploatacyjnych, buzowała we mnie adrenalina. Zazwyczaj wystarczyło zatoczyć jedno, dwa pełne koła, żeby wyłonił się zwycięzca. Szarpanki rzadko trwały dłużej niż pięć minut, choć to cała wieczność w starciu powietrznym — w świecie, gdzie o zwycięstwie lub porażce decydują ułamki sekund.

Kiedy już mieliśmy dość i byliśmy gotowi uznać wyższość przeciwnika —

na przykład zajął pozycję na godzinie szóstej i nie odpuszczał — machaliśmy skrzydłami, zrównywaliśmy się z nim i przez chwilę lecieliśmy bok w bok. Czasem uśmiechaliśmy się, niewidoczni za maską tlenową, i machaliśmy ręką. Niezły pojedynek, bracie. Innym razem po prostu patrzyliśmy wściekli, że ktoś okazał się lepszy od nas. Chociaż za każdym razem trafiał się ktoś nieco lepszy ode mnie, zawsze po powrocie — czy wygrałem, czy przegrałem — czułem, że umiem więcej.

Podczas tych walk musiałem wykazać się tężyzną fizyczną. Gwałtowne manewry rzucały mną po kokpicie, przeciążenia wycieńczały organizm. Po pierwszym dniu padałem z nóg, wyczerpany, a jednak miałem więcej chęci do życia niż kiedykolwiek. Przepływała przeze mnie niesamowita energia.

Obiecałem sobie, że będę latał na szarpanki, kiedy tylko nadarzy się okazja. Chciałem się uczyć, a najlepszą formą nauki były pojedynki z bardziej doświadczonymi pilotami. Nawet jeśli przegram, zawsze będę mógł się odegrać. Choć byli i tacy, którzy woleliby zginąć, niż przegrać. Właśnie takich szukałem. Żyłowaliśmy te nasze ptaszyny do granic możliwości, a czasem i bardziej.

Jeżeli walczyły ze sobą samoloty różnego typu, to o wyniku często przesądzała ich zwrotność i osiągi. Jeden i drugi pilot ciągnął drążek do brzucha, zarazem wyciągając z silnika resztki mocy, aby zacieśnić kręgi i uzyskać przewagę nad przeciwnikiem. Mówiliśmy, że najbardziej agresywni piloci „ciągną do trzepotania”. Gdy prawie dochodzi do przeciągnięcia, myśliwiec na chwilę traci sterowność, a potem ją odzyskuje. Pilot odczuwa to na drążku sterowym i pod tyłkiem. Następnie trzęsie się cała maszyna. Jeśli nie odpuścisz, tylko wciąż będziesz męczyć drążek, przeciągniesz samolot, wprowadzisz go w szybką beczkę i zaczniesz opadać. Przeciwnik z łatwością cię okrąży i połknie jak zakąskę. Najlepsi piloci wiedzą, jak bardzo mogą się zbliżyć do momentu trzepotania bez doprowadzenia do przeciągnięcia. W powietrzu decydujący może być każdy drobiazg.

Niejednym raz patrzyłem, jak dwa samoloty zmagają się ze sobą

z włączonymi dopalaczami, lecąc prosto w górę niczym rakiety. Osiągają granicę swoich możliwości i wchodzą w korkociąg odwrócony. O tym, że właśnie to się stało, świadczy wstęga dymu, która opływa podwozie i wzbija się nad nos. Maszyna traci wysokość z ogonem skierowanym w dół, skrzydła nie utrzymują jej w górze. To były niebezpieczne sytuacje, ale przy pułapie wystarczającym na siedem lub osiem obrotów pilot mógł jeszcze ustabilizować lot.

Podczas tych szarpanek nauczyłem się podstaw walki powietrznej. Nigdy nie spuszcza z oczu przeciwnika: „Nie widzisz, nie żyjesz”. Nie leć pionowo, jeśli nie masz znacznej przewagi, inaczej mówiąc, jeśli twój silnik nie ma tyle mocy, żeby samolot wystrzelił w górę, a przeciwnikowi uniemożliwił pogoń i skuteczny strzał. Gonił w kółko można porównać do burd w ciemnej uliczce. Kiedy w ten sposób walczą ze sobą równorzędne maszyny, o wygranej decyduje zawziętość pilota i jego umiejętności. Zwycięzcą przeważnie zostaje ten, kto najsmielej wykorzystuje pełnię aerodynamicznych możliwości odrzutowca.

Aby wygrać, trzeba czuć samolot i umieć dokładnie określić swoje położenie na podstawie charakterystycznych znaków na horyzoncie lub na ziemi. Czasem zerknie się na wskaźnik paliwa, raz lub dwa spojrzy na wysokościomierz — i to wszystko. Tego rodzaju latanie wymaga kierowania wzroku poza kokpit. Jeżeli w decydującym momencie starcia pilot spojrzy w dół, może stracić z oczu cel w tym krótkim ułamku sekundy, kiedy mózg przetwarza informacje, a wzrok odrywa się od przyrządów i dostosowuje znowu do widoku nieba.

Każdy pilot miał w zanadrzu kilka sztuczek. Uczyliśmy się ich, patrząc, jak przez nie dostajemy łupnia. O innych dowiadywaliśmy się, podsłuchując nocne rozmowy w barach w Coronado. Nietypowe manewry, drobne sztuczki pozwalające wykrzesać z maszyny trochę więcej i inne cudeńka — tym wszystkim się dzielono i o tym dyskutowano. W głowach aż szumiało od całej tej wiedzy — oraz alkoholu.

Czasami ignorowaliśmy minimalny pułap i właśnie wtedy rozpoczynała się prawdziwa gra nerwów. Bujaliśmy się w powietrzu i wirowali jak na rollercoasterze, wykonując manewr zwany przez nas „kręconymi nożycami”. Patrzyłem, jak przeciwnik chce minąć mnie z tyłu na dużej szybkości. Aby do tego nie dopuścić, podrywałem maszynę i robiłem półbeczkę. Atakujący przelatywał tuż pod osłoną mojego kokpitu, a wtedy ja opuszczałem nos i lotem nurkującym, znów się obracając, ruszałem za nim. Wtedy napastnik stawał się moim celem — na moment. Miałem króciutką chwilę na niepewny strzał z poprawką, gdy ostro zakręcał w moją stronę. Potem to on miał sposobność do półbeczki i pościgu za mną, gdy przeleciałem koło niego. Ilekroć przecinały się tory lotów, robiliśmy „nożyce”. Wyobraź sobie tory lotu krzyżujące się jak dwie części nożyczek tnących niebo. Dwaj jednakowo zdolni piloci mogli powtarzać to w nieskończoność. Często schodziliśmy poniżej pięciu tysięcy stóp i ścigaliśmy się nawzajem, dopóki nie szliśmy prawie że po falach. W prawdziwym boju nikt nie wyznacza minimalnego pułapu.

W ten sposób staraliśmy się nie wyjść z wprawy i uchronić od zapomnienia zanikającą sztukę walki w zwarcu. W pozostałych jednostkach Marynarki już na początku lat sześćdziesiątych zapomniano, jak się walczy w ten sposób. Ja zaś latałem w każdej wolnej chwili. Zwłaszcza w święta lubiłem się poszarpać, bo wszyscy żonaci faceci wracali do domu, do rodziny, a w bazie robiło się cicho i spokojnie. Nadal próbowałem zapomnieć o Mary Beth, więc pakowałem się do forda i startowałem z nadzieją na dobry pojedynek.

Część najlepszych pilotów w US Navy latała samolotami Vought F-8 Crusader. Dużo później nazwano je „ostatnimi strzelcami”, ponieważ zostały wyposażone w cztery działka kal. 20 mm i pięćset sztuk amunicji. Użytkownicy F-8 uczyli się walki manewrowej w Szkole Strzelectwa Pokładowego, którą zlikwidowano w 1960 roku. Naprawdę były ostatnimi przedstawicielami ginącego gatunku. I miały kopa.

Byliśmy w stanie wyjść wyżej niż F-8, ale z włączonym dopalaczem one



pruły z prędkością 1200 mil na godzinę, gdy tymczasem my wyciągaliśmy trochę powyżej jednego macha: 740 mil na godzinę. Crusader w rękach dobrego pilota nie miał sobie równych na świecie. Pilotując skyraye, musieliśmy wciągać crusadery w gonitwy pełne zwrotów. Duże nietoperzowe skrzydła dawały nam przewagę i mogliśmy zapędzić w kozi róg cięższego F-8. Ściągało się takiego na pułap minimalny (lub niżej), a potem następował nagły zwrot i walka. Tylko tak mogliśmy wygrać. Najlepsi lotnicy w F-8 byli jednak cwani i umiejętnie wykorzystywali osiągi crusaderów, ich moc i szybkość, kontrolując przebieg walki.

Starcia z samolotami innych typów dawały wiele korzyści. Nauczyły mnie o wiele więcej niż pojedynki z maszynami takimi jak moja. W późniejszych latach, już w Topgun, mówiło się o „szkoleniu w zwalczaniu samolotów odmiennych typów”<sup>9</sup>, lecz w drugiej połowie lat pięćdziesiątych nie mieliśmy jeszcze na to określenia. Do wszystkiego dochodziliśmy intuicyjnie, doświadczalnie. Walki z samolotami innych typów, mających charakterystyczne zalety i niedostatki, uczyły nas wykorzystywania przewagi i ograniczania tej, którą dysponuje przeciwnik. A jak się uczyliśmy? Przegrywając. Porażka jest dobrym nauczycielem. Bądź szczerzy wobec siebie, spożytkuj lekcję, a nigdy już nie popełnisz tego samego błędu. W trakcie długich powrotów do North Island odtwarzałem sobie w głowie wszystko, co poszło nie tak. Aby w następnej rundzie *fightclubowych* pojedynków pokazać moc i wygrać. Kiedy założyliśmy Topgun, cała historia starć w Whiskey 291 stała się ważnym elementem naszej tradycji.

Do świąt Bożego Narodzenia w 1958 roku pozostało kilka dni, w eskadrze niewiele się działo. Prawie wszyscy wyjechali do domu. Ja w swoim bywałem w weekendy. Byłem ciekaw wieści o Mary Beth. Raz w czasie takich odwiedzin zobaczyłem ją po meczu piłkarskim w Whittier College. Szła ze swoim nowym chłopakiem. Pomachałem do niej, próbując ukryć smutek. Gdy ukradkiem pomachała do mnie, dostrzegłem łzy w jej oczach. Potem rzadziej pokazywałem się w domu, a w weekendy latałem.

Pewnego dnia udałem się do hangaru obsługi technicznej, skąd zabrałem forda i wyruszyłem nad ocean. Był rześki zimowy poranek, na niebie ani jednej chmury. Kiedy znalazłem się wysoko, mogłem objąć spojrzeniem kawałek świata w promieniu prawie dwustu mil. Widok po prostu zapierał dech w piersiach.

Zamiast obrać kurs na San Clemente, skierowałem się ku Los Angeles i domowi moich rodziców. Nie zaleciałem daleko, gdy z prawej strony dostrzegłem dwie smugi kondensacyjne. Biegły pionowo w zastrzeżonej przestrzeni powietrznej wokół Bazy Sił Powietrznych Edwards.

*Ktoś się tam zabawia!*

Nie mogłem się oprzeć pokusie. Kładąc na bok skyraya, odbiłem na wschód, żeby zobaczyć, kto i z kim się szarpie. Wkrótce zrozumiałem, że to F-8 zaciekle walczy z F-86 Gwardii Narodowej Sił Powietrznych. Gdy zbliżyłem się bardziej, dostrzegłem oznakowania crusadera wskazujące na eskadrę stacjonującą w bazie Miramar. Ci piloci byli znakomici! Ku mojemu zdziwieniu F-86 dawał nieźle popalić F-8. Po chwili crusader zrezygnował. Samoloty spotkały się, F-8 pomachał skrzydłami i odleciał do bazy.

Ustawiłem się obok sabre'a. Zmier się ze mną!

Pilot myśliwca Gwardii Narodowej popatrzył na mnie i mojego forda. Kiwnął głową. Kiwnąłem i ja. Pokazał mi środkowy palec — magiczny sygnał — więc zrobiłem to samo.

I jazda!

Odbiliśmy każdy o czterdzieści pięć stopni i rozlecieliśmy się na odległość mniej więcej siedmiu mil. Jeszcze nim się odwróciłem przed wykonaniem mijanki, sprawdziłem wysokość. Dwadzieścia siedem tysięcy stóp. Zastanawiałem się, czy za bardzo nie ryzykujemy. W tak bezchmurny dzień ludzie na dole mogli dostrzec nasze ekscesy. A gdyby ktoś zadzwonił do Edwards i doniósł na nas?

Odpędziłem te myśli. Pozbywszy się obaw, zawróciłem i pogałem wprost na F-86, wiedząc, że stawką w grze jest honor mojej jednostki. Postanowiłem

pomścić kolegę z crusadera. Minęliśmy się z prędkością względną ponad tysiąca mil na godzinę. Zaraz też ostro odbiłem, żeby rozpocząć walkę, do jakiej najlepiej nadawał się mój F4D: gonitwę w płaszczyźnie poziomej.

Skręciłem o sto osiemdziesiąt stopni i dostrzegłem go na płaszczyźnie; kierował się w moją stronę. Gdy skrzydła samolotów ustawiły się pionowo, mogliśmy się obserwować przez szczyt osłony kokpitu. Pełne trzysta sześćdziesiąt stopni później ustawił się za mną i zaczął się zbliżać do mojego ogona. Miałem spocone czoło. Skręciłem szaleńczo, lecz wtedy samolotem zatrzepotało i zaczął tracić prędkość. Przed dokończeniem drugiego obrotu pilot z Gwardii Narodowej siedział już na godzinie szóstej.

Podczas walki z prawdziwym przeciwnikiem widziałbym już za szybą kokpitu przelatujące pociski smugowe. Musiałem szybko zareagować, więc włączyłem dopalanie i wystrzeliłem w górę. Przecież sędziwa maszyna pamiętająca wojnę w Korei nie dotrzyma mi kroku.

Gnałem prosto w górę, zyskując wysokość kosztem prędkości. Kiedy znajdę się nad nim, odzyskam, co straciłem. Spadłem na niego poddźwiękowym lotem nurkowym, ale zdążył usunąć się, zrobić beczkę i zanurkować za mną.

Gdy mój skyray dobijał do jednego macha, F-86 trzymał się na moim ogonie. Znów poderwałem maszynę do pionu, lecz nie mogłem go z siebie strząsnąć. Cóż, miałem lepszy samolot, ale on był lepszym pilotem. Sabre siedział mi na godzinie szóstej dwie i pół minuty, gdy postanowiłem pogodzić się z porażką. Pomachałem skrzydłami. Przyłączył się do mnie i razem powoli skręciliśmy w kierunku kotliny Los Angeles. Pokiwał głową i zasalutował. Odwzajemniłem mu się tym samym, po czym ruszyłem do North Island.

Zaraz po wylądowaniu dostałem informację, że ktoś do mnie dzwoni ze 146. Skrzydła Myśliwskiego Gwardii Narodowej Sił Powietrznych w Van Nuys. Z trudem przełknąłem ślinę. Czyżby donos? Okazało się, że telefonuje major, zapewne dowódca jednej z eskadr w skrzydle. Zapytał, czy to ja pilotowałem F4D w przestrzeni powietrznej bazy Edwards. Potwierdziłem.

— Nieźle latasz, synu — powiedział — ale musisz się jeszcze wiele nauczyć.

Omówiliśmy przebieg walki. Dowiedziałem się, że jego F-86 też ma dopalacz. Poprzednie wersje go nie miały. Zastanawiałem się, czy nie pokonał mnie właśnie dlatego.

Na koniec poprosiłem:

— Niech pan więcej do mnie nie dzwoni, dobrze?

— Ależ oczywiście. Nie zrobiłbym ci tego, synu. — Znał zasady gry.

Przerwaliśmy połączenie i nigdy więcej z nim nie rozmawiałem. Ale ta lekcja, którą dostałem w przeddzień świąt, istotnie wpłynęła na całą moją karierę. Jeśli masz zamiar walczyć, lepiej się dowiedz, jakimi możliwościami dysponuje maszyna przeciwnika. Zakładając, że jesteś lepszy, możesz się srodze zawieść. Zawsze przystępuj do pojedynku z nastawieniem, że mierzysz się z mistrzem. W przeciwnym razie istnieje duże prawdopodobieństwo, że nie zaliczysz tego dnia do udanych.

Moje najdłuższe pasmo nieudanych dni zaczęło się niedługo po tym, jak dostałem przeniesienie do nowej jednostki. Po zameldowaniu się w bazie pułku VF-121 musiałem się przesiąść do nowiutkiej ptaszyny z fabryki McDonnella Douglasa: F3H Demona. Pod koniec 1962 roku dołączyłem do Czarnych Lwów z 213. Eskadry Myśliwskiej (VF-213). W lutym 1963 roku otrzymaliśmy przydział na lotniskowiec USS Hancock i osiem miesięcy spędziliśmy na zachodnim Pacyfiku.

Lotnictwo morskie jest grotem amerykańskiej włości. Gdzie robi się gorąco, tam zaraz płyną lotniskowce. Kiedy USS Hancock wpłynął na wody Morza Południowochińskiego, celem jego misji było wysłanie komunikatu czerwonym z Chin: Odstąpcie od Tajwanu.

To nie było miłe doświadczenie.

## 5. Gdzie mamy lotniskowce? <sup>10</sup>

### U ujścia rzeki Sajgon, Wietnam południowy

3 listopada 1963 roku

Ciemna noc. Bez księżyca, który mógłby pomagać *nuggetom*. Z powodu chmur burzowych spiętrzonych na wysokości tysiąca stóp nie mrugała ani jedna gwiazda. Drewniany pokład startowy USS Hancocka był śliski z powodu nieustających tropikalnych ulew. Pocziwa dziewczucha miała już prawie dwadzieścia lat, zbudowana podczas wojny dzięki funduszom zebranych przez Johna Hancocka, właściciela towarzystwa ubezpieczeń na życie. Ów drewniany pokład doświadczył już wszystkiego, od pożarów wywołanych przez wybuchające samoloty japońskich kamikadze po tajfuny szalejące w rejonie południowo-wschodniej Azji. Na czas wojny koreańskiej okręt poszedł w odstawkę, ale w miarę jak nasilała się zimna wojna, wzrastało zapotrzebowanie na pokłady startowe. US Navy wyciągnęła go z rezerw floty w Bremerton w stanie Waszyngton i zmodernizowała. Został wyposażony w pochyły pokład startowy i cztery parowe katapulty do wystrzeliwania odrzutowców.

Dwadzieścia lat od czasów walk z cesarską Japonią „Hanna” znalazła się w centrum nowego kryzysu na zachodnim Pacyfiku.

Siedząc w kokpicie myśliwca przechwytyjącego F3H Demon, czekającego na katapulcie w gotowości bojowej, obserwowałem krzątającą się wokół mnie załogę słynnego lotniskowca. Brakuje ci inspiracji? Przyjrzyj się pracy osób z obsługi pokładu startowego, zwłaszcza nocą. Trudno o lepszy pokaz drobiazgowo zorganizowanego ludzkiego współdziałania. Wszyscy członkowie tego zespołu wykonywali wzorowo swoje obowiązki w jednym z najniebezpieczniejszych miejsc pracy, jakie można sobie wyobrazić. W ich przypadku margines błędu jest bardzo mały; jeden nieprzemysłany ruch

i marynarz może zostać wciągnięty do silnika lub zmieciony z pokładu podmuchem spalin. A jednak uwijają się z odwagą i poświęceniem w tej zabójczej strefie huczących dopalaczy i napiętych lin. Jest co podziwiać.

Tej nocy niewiele mogłem zobaczyć. Jedyne poruszające się latarki oraz żółte świetlne pałeczki dające mi sygnały z pokładu po lewej stronie kokpitu. Tu i tam w bladej poświacie zamajaczyły kontury załoganta.

Dyrygenta tej swoistej orkiestry nazywano oficerem katapulty — „strzelcem”. Był doświadczonym oficerem w żółtej kamizelce, wyposażonym w żółte świecące pałeczki. To on wydawał rozkaz uruchomienia katapulty, gdy nadchodziła pora wysłania mnie w drogę.

Kiedy szykowałem się do startu, inny oficer w żółtej kamizelce, kierownik pokładu startowego, gestem ręki skierował mnie na tor katapulty. Zwolniłem hamulce. Kiedy koło nosowe równo podjechało do wózka katapulty, znów włączyłem hamulce i upewniłem się, że składane skrzydła są zabezpieczone we właściwej pozycji. Pod samolotem zaroilo się od marynarzy. Ubrani w czerwone kamizelki mechanicy odpowiedzialni za uzbrojenie wyciągnęli kołki zabezpieczające z moich czterech pocisków AIM-7 Sparrow, rakiet powietrze–powietrze z radiolokacyjnym układem naprowadzania. Inny zespół zarzucił stalową uzdę na koło nosowe i uwiązał je do wózka na prowadnicy katapulty. Poczułem wstrząs, gdy samolot zeszywniał. Katapulta była teraz załadowana i zabezpieczona, gotowa wystrzelić mnie jak z procy.

Wcześniej nic nie zapowiadało, że tej nocy stanę na końcu katapulty. Należała mi się przepustka i chciałem odpocząć w Hongkongu — jednym z najlepszych portów, do jakich może zawinąć okręt. Świetne jedzenie, nocne życie i rolexy w okazyjnej cenie. Ale nie zdążyliśmy się tym nacieszyć, ponieważ USS Hancock otrzymał niespodziewany rozkaz wyjścia w morze. Rankiem o godzinie 8:30 podnieśliśmy kotwicę i w eskorcie dwóch niszczycieli wyruszyliśmy co tchu w kierunku południowo-zachodnim. Nie mieliśmy pojęcia, co to wszystko oznacza, choć mówiło się o jakiejś

zbliżającej się sytuacji kryzysowej i potrzebie wysłania lotniskowca ku wybrzeżom Wietnamu.

Podczas pierwszego rejsu operacyjnego mogłem przekonać się na własne oczy, czym jest amerykańska projekcja siły militarnej. Zostaliśmy wysłani na zachodni Pacyfik, gdzie strześliśmy szlaków żeglugowych, ćwiczyliśmy w pobliżu wybrzeży Japonii i paradowaliśmy z amerykańską flagą w rozmaitych portach. Nasze F3H przechwytywały sowieckie bombowce, które czasami podlatywały, żeby nas szpiegować. Gdy kontrola radarowa ostrzegała, że startują z bazy we Władywostoku, natychmiast ruszaliśmy w pogoń. Kiedy fotografowali nas z „niedźwiedzi”, czyli tupolewów Tu-95, staraliśmy się, żeby w kadrze był nasz myśliwiec. Nieustanne przypominanie im, że możemy ich zniszczyć w dowolnym momencie, było naszą rozrywką przez cały okres zimnej wojny. Robiąc zdjęcie przez szklaną osłonę kokpitu, niejeden raz widziałem, jak rosyjski strzelec macha do mnie ręką. To były rzadkie, ulotne chwile, gdy samotni lotnicy, dwa żądła potężnych armii, na mgnienie oka spotykali się twarzą w twarz, wysoko nad największym oceanem świata.

Szczerze mówiąc, mój pobyt w VF-213, gdy brałem udział w dwóch misjach wojskowych, kojarzył mi się z przygnębiającym okresem, gdy mija pierwsza ekscytacja nową uczelnią. Kiedy byłem wśród Czarnych Lwów, dowódca lubił dawać wycisk młodym. Czasem nawet przesadzał. Jako oficer odpowiedzialny za przestrzeganie zasad BHP, przyglądałem się jego złym decyzjom, aż w końcu postanowiłem, że koniec z pobłażliwością. Kiedy jeden z naszych pilotów, prawdopodobnie wyczerpany, zginął w wypadku, którego można było uniknąć — po wylądowaniu i wypadnięciu z lin hamujących zjechał na skraj pokładu startowego i wypadł za burtę — próbowałem przekonać dowódcę, żeby nieco zluzował, bo zginą następni. Zignorował moje słowa, a potem ocenił mnie negatywnie w raporcie ewaluacyjnym, w którym stwierdził, że jestem „nielojalny”. Druga misja, już bez niego, miała spokojniejszy przebieg.

Pierwsze egzemplarze Demona wyjeżdżające z fabryki na początku lat pięćdziesiątych były wyposażone w silnik Westinghouse J40, teoretycznie z najwyższej półki. Okazał się jednak spartaczony. Ustawicznie nawalał, powodował śmiertelne wypadki i nie dawał tej siły ciągu, jakiej potrzebował Demon, żeby być skutecznym myśliwcem przechwytyjącym. Dowództwo Marynarki unieważniło kontrakt z Westinghouse i wyposażyło maszynę w silnik Allison zaprojektowany dla bombowca B-66. Ale nawet ta modernizacja niewiele pomogła: przesiadka ze skyraya do demona przypominała zamianę porsche na dodge'a.

W zimne i mokre dni allisony odmawiały posłuszeństwa, kiedy łopatki wirników zaczynały trzeć o kurczące się metalowe osłony. Chociaż silnik wymagał przeprojektowania, nie znalazły się na to środki w budżecie Marynarki. Producent po prostu nieco skrócił końcówki łopatek. Problem z głowy, prawda? Tak, tyle że silnik nie był już optymalnie ustawiony, przez co Demonowi brakowało mocy i zdolności do dużego przyśpieszenia. Gdy już osiągnął prędkość docelową, latało się nim całkiem nieźle, choć nie dorównywał fordowi o nietoperzowych skrzydłach.

Z tęsknotą wspominam czasy, gdy latałem tym samolotem. Startu z lotniskowca nie da się zapomnieć. W nocy obsługa pokładu ustawia deflektor, płytę z hartowanej stali osłaniającą wszystkich na rufie przed gazami wylotowymi z silnika mojego demona. Sprawdzam przyrządy, wszystko na zielono. Krótki rzut oka przed samolot, ale tam nic, tylko ciemność. Nie widać końca pokładu startowego.

Marynarze w czerwonych kamizelkach wycofują się spod skrzydeł, gdzie uzbrajali pociski rakietowe. Inni dokonują ostatnich oględzin i jestem gotowy do drogi. Popycham dźwignię przepustnicy, słuchając narastającego wycia silnika.

Oglądam się na żółte pałeczki „strzelca”. Daje sygnał, żebym włączył dopalanie. Buuuuch! Pojawia się za mną czerwona luna, gdy z dyszy wylotowej demona wystrzeliwuje długi jęzor ognia. Zostały sekundy.



Odchylam głowę do tyłu, przyciskam ją do fotela wyrzucanego. Gdybym tego nie zrobił, po wystrzeleniu z katapulty miałbym obolałą szyję. Równocześnie używam specjalnego uchwytu, który unieruchamia dźwignię przepustnicy, żebym odruchowo nie szarpnął nią w chwili przyspieszenia. Na koniec dociskam do uda prawy łokieć, ponieważ mógłbym przypadkowo pociągnąć drążek sterowy, ustawić nos maszyny pod niewłaściwym kątem i doprowadzić do przeciągnięcia. Co byłoby łatwe w nocnych ciemnościach, bez widocznego horyzontu. Cóż to byłaby za głupia śmierć!

„Strzelec” pochyla się do przodu i opuszcza pałeczkę do samego pokładu — rozkaz startu.

Uruchomiona katapulta pcha wózek w stronę części dziobowej lotniskowca. Zaledwie w dwie sekundy rozpędzam się od zera do stu pięćdziesięciu mil na godzinę.

Boże, jak mi tego brakuje...

W połowie odległości od krawędzi czuję się już jak w lecącym samolocie. W takich chwilach nie zwracam uwagi na ciemności przed sobą. Gdy mogę już ruszać gałkami ocznymi i odzyskuję zdolność widzenia, całą uwagę poświęcam przyrządom. Chwilę później czuję, że koła odrywają się od pokładu. Uzda odpada i wciągam podwozie. W sumie nic wielkiego.

Kiedy w mroku wychodziłem na wyznaczoną wysokość i pędziłem do przypisanego mi sektora patrolowego przy ujściu rzeki Sajgon, ani na chwilę nie opuściłem obszaru paskudnej pogody. To była straszna noc do latania, lecz sytuację w Wietnamie Południowym określano jako krytyczną. Oczywiście nie znaliśmy szczegółów. Gdybyśmy oglądali w domu wiadomości wieczorne, dowiedzielibyśmy się, że w Sajgonie miał miejsce przewrót wojskowy, mający obalić dyktatora Ngo Dinh Diema, który w ciągu ośmiu lat rządów doprowadził kraj do ruiny. Stronnicy reżimu walczyli z rebeliantami na ulicach miasta i wszędzie panował chaos. Diema i jego brata dzień wcześniej schwyтали rebelianci i krążyły pogłoski, że popełnili samobójstwo lub zostali straceni.

US Navy chciała mieć pod ręką USS Hancocka, gdyby sytuacja wymknęła się spod kontroli. Ewentualna ewakuacja amerykańskich doradców wojskowych wymagałaby od nas osłony lotniczej. Jednakże tej nocy, wśród chmur burzowych sięgających pułapu dwudziestu tysięcy stóp, niewiele bym zdziałał, używając pocisków powietrze–powietrze.

Patrolowałem swój obszar w kompletnych ciemnościach. Gdzieś za mną leciał skrzydłowy, lecz od chwili startu z pokładu USS Hancocka nie mieliśmy ze sobą kontaktu wzrokowego. Taka była ta noc.

Już nie pamiętam, kto mi wtedy towarzyszył, ale jeżeli kapitan John Nash, to z całą pewnością nie musiałem się o niego obawiać. Nash dołączył do Czarnych Lwów niedługo po mnie. Był skupiony, poważny i zdeterminowany. Ale nawet jeśli brakowało mu poczucia humoru na pokładzie okrętu, w powietrzu pokazywał klasę. Był niezmordowanym, agresywnym lotnikiem, którego pewność siebie szła w parze z mistrzowskim pilotażem. Należał do tych nader rzadko spotykanych ludzi, którzy urodzili się do latania, jakby ta umiejętność była wpisana w ich DNA. Po latach zaliczyłem go do dziesięciu najlepszych pilotów, z jakimi zetknąłem się w życiu. To właśnie on mawiał: „Wolę zginąć, niż przegrać”. Tym mottem kierował się w wojsku. I był mu wierny zarówno podczas ćwiczeń, jak i lotów bojowych. Później wykorzystałem jego wielki talent, wybierając go do pierwszej rodziny Topgun.

Demon był wyposażony w świetny pokładowy system radiolokacyjny. Wierząc dziury w nieprzejrzanym ciemnościach, nie spuszczałem oka z radaru. Zastanawiałem się, czy w tej odległości od Władywostoku są w stanie zaskoczyć nas sowieckie „niedźwiedzie”? Czy Wietnamczycy z Północy dysponują lotnictwem? Nie miałem pojęcia. Tak czy inaczej, ktoś musiał mieć powód, żeby w taką noc wysłać nas na patrol.

Na chwilę spojrzałem w mrok. W czarnej pustce łatwo dostać zawrotu głowy. Spróbuj wyłączyć światło i postać w szafie dziesięć, dwadzieścia minut; na pewno zaczniesz tracić równowagę. Zaczniesz szwankować twój

błądnie, narządy zmysłów będą przekazywać do mózgu fałszywe informacje. A teraz wyobraź sobie, że szafa gna z prędkością czterystu pięćdziesięciu węzłów i nie masz wokół siebie żadnych punktów odniesienia. Cóż, przypominasz sobie wtedy ćwiczenia z obsługi przyrządów nawigacyjnych, ufając temu, co widzisz na tarczach i wskaźnikach.

Wszystko pięknie, o ile nie złączą się kłopoty z zasilaniem i nie zgasną światełka. Demon wykręcił mi ten numer w zeszłym roku i odtąd nie ufałem mu w stu procentach.

Tamta noc była bardzo podobna do tej, tyle że na wysokości piętnastu tysięcy stóp wyszliśmy nad chmury. Nie było księżyca ani widocznego horyzontu. Mój demon miał kłopoty z elektryką i w kokpicie wysiadło oświetlenie. W takiej sytuacji powinien zadziałać zapasowy agregat, napędzany siłą wiatru, ale i on nawalił. Otaczały mnie więc egipskie ciemności i tylko w świetle małej kątovej latarki mogłem co pewien czas sprawdzić wskazania przyrządów. Uczestniczyłem w misji razem z dowódcą eskadry komandorem podporucznikiem Joem Paulkiem, który zauważył, co się stało, i przyszedł mi z pomocą.

Joe zaszygnował latarką, żebym za nim leciał, i obrał kurs powrotny na lotniskowiec.

Dziwnie się czułem, lecąc po ciemku na jego skrzydle w drodze na czekający pokład startowy USS Hancocka. W skupieniu próbowałem utrzymywać samolot w płaszczyźnie poziomej, kierując się światłami pozycyjnymi na skrzydłach i brzuchu sąsiedniej maszyny. Starłem się wykonywać niewielkie, lecz precyzyjne ruchy sterami, co przychodziło mi o tyle łatwiej, że Joe leciał bardzo płynnie.

Przebiliśmy się przez pokrywą chmur półtorej mili za rufą okrętu. Białe światła mrugały nam na powitanie. Nadal leciałem na skrzydle Joego, dopóki nie zgasił świateł i nie skręcił, żebym mógł bez przeszkód zbliżyć się do pokładu.

Awaria obwodów elektrycznych pozbawiła mnie również radia, przez co nie

mogłem rozmawiać z oficerem sygnalizacji lądowania. Pozostało mi tylko obserwować sygnały świetlne. Zielony oznaczał, że wciąż wolno podchodzić, czerwony zaś to, czego się bałem: odmowę i konieczność nawracania. Ponieważ kończyło mi się paliwo, w przypadku niepowodzenia musiałbym się katapultować z nadzieją, że ktoś mnie znajdzie we wzburzonym morzu.

Doleciałem do pokładu i poczułem, jak zaczep ogonowy chwyta jedną z lin hamujących. Demon zatrzymał się gwałtownie. Tym razem mi się upiekło, ale to nie był jeszcze koniec.

Następnej nocy, gdy leciałem tą samą maszyną, przydarzyła mi się identyczna sytuacja. Znow byłem na skrzydle Joego, który w świetnym stylu poprowadził mnie do USS Hancocka. Wylądowałem bezpiecznie po kolejnym stresującym podejściu. Być może żartowaliśmy sobie z tego, że dwa razy musiał mnie ratować. Piloci myśliwców nie lubią okazywać strachu i słabości. Prawda jest taka, że zszedłem pod pokład i przez chwilę siedziałem w samotności, próbując przełknąć trochę kawy i obliczyć prawdopodobieństwo wystąpienia dwóch awarii elektrycznych w ciągu dwóch kolejnych bezksiężycowych nocy. W dzień między jedną a drugą przygodą ta sama maszyna dwukrotnie startowała i za każdym razem spisała się bez zarzutu.

Zmówiłem modlitwę w mesie oficerskiej, trzymając kubek w ręku. *Dziękuję Ci, Boże, że Joe był na miejscu i pomógł mi wrócić do rodziny.*

Rok później, gdy znajdowałem się nad linią brzegową Wietnamu Południowego, mój radar przeczesywał niebo przede mną i niczego nie widział. Lampki na panelu sterowania uspokajały mnie swoją barwą, gdy omiatałem wzrokiem przyrządy. Żadnych odchyień od normy. Noc jakich wiele na oceanicznym wybrzeżu, pogoda znow nieciekawa. A jednak tamte dwie awarie elektryczne wciąż tkwiły w mojej podświadomości. Przygotowując się na najgorsze, trzy razy sprawdziłem kątową latarkę, aby się upewnić, że działa, i móc ją łatwo wyciągnąć z kieszeni kurtki. Zdarza się, że w krytycznym momencie wszystko zależy od takich właśnie błahostek.

Zatrzeszczało radio. Kontroler na okręcie podał mi kurs. Ponieważ u wybrzeży działo się coś podejrzanego, chciał, żebyśmy zeszli niżej na rekonesans. Wbiliśmy się w sam środek gnanych wiatrem chmur. Światła pozycyjne wypalały pomarańczowe dziury w otaczającej nas mlecznej zupie.

Byliśmy na wysokości tysiąca pięciuset stóp i nadal tkwiliśmy w zwałach chmur. Nagle czarną otchłań rozdarł błysk wystrzału. Gdy kolejny błysk podświetlił niebo, ujrzałem wyrwy w chmurach. Na wodzie stał okręt wojenny i prowadził ostrzał z głównych baterii przeciwlotniczych. Zakręciło mi się w głowie.

*Trzymaj się, Dan. Zdaj się na przyrządy.*

Byłem oszołomiony i miałem wrażenie, że płynę. Przyrządy pokazywały, że zmierzam w zupełnie innym kierunku niż ten, do którego chciały przekonać mnie zmysły. Być może traciłem wysokość, lecz nie wiedziałem, jak ruszyć drążkiem sterowym. W końcu skupiłem się na wskazaniach przyrządów i przewyciężyłem zawroty głowy.

Ostatnia salwa z dział okrętowych przemknęła pode mną jak żółtoczerwone błyskawice. Ze wszystkich sił próbowałem skoncentrować uwagę na panelu sterowania, gdy mój świat przechylił się wariacko. Po ochłonięciu wyrównałem lot i zgłosiłem ostrzał kontrolerowi na USS Hancocku.

— Co mam robić? — zapytałem.

Co mogliśmy zrobić? Nie mieliśmy bomb ani niekierowanych pocisków rakietowych. Demon był przystosowany do walki powietrznej. Owszem, miał na wyposażeniu dwa działka pokładowe, lecz Czarne Lwy rzadko latały z amunicją, której ciężar stanowił dodatkowe wyzwanie dla słabych silników ptaszyny. Dostaliśmy rozkaz powrotu na USS Hancocka. Oddaliliśmy się od bitwy toczącej się na falach i przedarliśmy się przez kłęby chmur, by po raz kolejny z napiętymi nerwami wylądować na lotniskowcu.

W odległości trzech mil za rufą okrętu zacząłem dostawać poprawki pomagające mi utrzymać się na środku ścieżki schodzenia. Okręt był tuż przede mną. Starłem się nie zepsuć podejścia, wsłuchując się w instrukcje

oficera sygnalizacji. Dotknąłem pokładu i poczułem szarpnięcie, gdy hak złapał linę hamującą nr 3. Idealne lądowanie. Samolot spisał się znakomicie, a ja przeżyłem i wprowadziłem do dziennika następny zapis o nocnym lądowaniu.

Kiedy bezpiecznie wylądował mój skrzydłowy, zeszliśmy na dół, żeby złożyć sprawozdanie. Kto strzelał i do kogo? Nigdy się tego nie dowiedzieliśmy. Może był to jeden z naszych niszczycieli stacjonujących u wybrzeży, osłaniających ewakuację doradców wojskowych, zajęty bitwą w okolicach plaży? A może południowowietnamski okręt wojenny ostrzeliwujący rebelianckie jednostki zaangażowane w przewrót? W każdym razie był to przedsmak tego, co czekało nas w niedalekiej przyszłości. Zetknęliśmy się z działaniami Marynarki Wojennej prawie rok przed incydem w Zatoce Tonkińskiej, którego skutkiem było uwikłanie się Ameryki w wojnę domową w Wietnamie.

Jakoś po północy przyłożyłem wreszcie głowę do poduszki. Długo nie mogłem zasnąć. Nie potrafiłem odgonić od siebie myśli o niebezpieczeństwach czyhających na pilota podczas nocnych lotów. Złe warunki atmosferyczne. Zawroty głowy. Awarie urządzeń pokładowych. Lądowania po omacku. Ryzyko było tak częste, że nie miałem nawet czasu zastanawiać się nad tym. No, chyba że ktoś zginął. Po prostu nigdy nie myślałem, że to może spotkać mnie. Wtedy jednak było inaczej i czułem na sobie oddech śmierci.

Mary Beth poślubiła swojego piłkarza. Nie próbowałem jej odzyskać. Jej ślub był gwoździem do trumny moich marzeń. Musiałem zamknąć ten rozdział. Ostatecznie poznałem w Coronado cudowną młodą kobietę, Maddi, i ożeniłem się z nią w 1959 roku. Rok później przyszła na świat nasza córka Dana. Ja i żona rozpoczynaliśmy trwającą siedemnaście lat podróż przez życie związane z Marynarką Wojenną, w którym chwil rozłąki było stanowczo za wiele.

Latanie jest niebezpieczną grą, w której trzeba ważyć ryzyko. Posuniesz się

za daleko i słono za to zapłacisz. Przed przyłączeniem się do Czarnych Lwów dbałem tylko o siebie i kolegów z eskadry. Ale teraz zmieniła się stawka w grze. Żyłem dla dwojga osób, które na mnie liczyły. Założenie rodziny zbiegło się w czasie z moją pierwszą operacją morską na lotniskowcu USS Hancock. W 1962 roku uczestniczyłem w misji trwającej od lutego do listopada. Po powrocie na Zachodnie Wybrzeże rozpoczęliśmy ćwiczenia przed następną misją, wykonując naszymi demonami symulowane nocne przechwycenia trzy, cztery razy w tygodniu. Ze względu na taki harmonogram ćwiczeń, nawet będąc w domu, byliśmy praktycznie ciągle poza domem. Już wyjaśniałem, jaki to ma wpływ na rodzinę. W 1963 roku nasza misja rozpoczęła się wiosną, po niespełna sześciomiesięcznym pobycie w domu. Pożegnania, uściski, policzki mokre od łez. Mała rączka Dany wciśnięta w moją. A potem znów pobyt na okręcie i trud podtrzymywania związku na odległość za pomocą odręcznie pisanych listów, wiadomości głosowych nagranych na kasetę i czasem rozmów telefonicznych.

Drugie rozstanie z rodziną było gorsze niż pierwsze. Nie chciałem być obcym mężczyzną w życiu mojej córki, ale co mogłem na to poradzić? US Navy potrzebowała mnie na drugim końcu Pacyfiku, a ja przysięgałem posłuszeństwo.

Nie zabawiliśmy długo u wybrzeży Wietnamu Południowego. Po śmierci Diema nowa junta zaskakująco szybko zaprowadziła porządek, mimo że wojna z komunistycznymi powstańcami wciąż trwała. Trzy tygodnie później, gdy w Dallas został zastrzelony John F. Kennedy, na nowego prezydenta zaprzysiężono Lyndona Johnsona. Kilka dni po zamachu USS Hancock wyruszył w rejs do portu macierzystego. Ku wielkiej uciechu mojej rodziny 15 grudnia 1963 roku dotarliśmy do San Diego. Była to nasza ostatnia przerwa świąteczna w obliczu dziesięciu lat wojny, a dla wielu innych jedyny powrót do domu na Boże Narodzenie, którego doświadczyli.

## 6. Droga do rozczarowania

**Pearl Harbor, Hawaje**

**Styczeń 1967 roku**

Stałem na baczność na pokładzie startowym USS Enterprise'a, kiedy pierwszy na świecie lotniskowiec z napędem atomowym majestatycznie przepływał przez kanał obok Hospital Point. Dwa holowniki stały zwrócone pod wiatr, lecz nie były nam potrzebne. Każdy dowódca okrętu Marynarki Wojennej znał ten kanał jak własną kieszeń.

Przed nami i nieco w lewo spoczywała w swoim grobie USS Arizona. Nad pomnikiem pamięci narodowej dumnie łopotała na wietrze gwiazdzista flaga Stanów Zjednoczonych. Pod spodem spoczywały szczątki przeszło tysiąca marynarzy zabitych pierwszego dnia wojny, 7 grudnia 1941 roku, ludzi z wcześniejszego pokolenia. Spośród wszystkich obiektów należących do US Navy USS Arizona Memorial najbardziej przypomina świątynię, nie licząc kaplicy z kryptą Johna Paula Jonesa w Akademii Marynarki Wojennej. Od tamtego tragicznego dnia tradycja nakazuje oddać honory zmarłym tu marynarzom, ilekroć okręt wojenny wpływa do Pearl Harbor. Nakazany był uroczysty apel na pokładzie startowym. Z głośnika okrętowego rozległ się głos:

— Baczność na pokładzie! Salut ręką!

Wszyscy marynarze z załogi USS Enterprise'a dotknęli czoła palcami prawej dłoni i znieruchomieli.

Doświadczyłem już tego na pokładzie USS Hancocka, ale tym razem każdy czuł, że jest jakoś inaczej. Niektórzy z moich kolegów z trudem powstrzymywali łzy. Po trzech latach wojny poznaliśmy cenę. Tylu marynarzy pogrzebanych we wnętrzu rozbitego kadłuba. Zabitych w ataku lotniczym.

Po krótkim postoju w Pearl Harbor moja jednostka, 92. Eskadra Myśliwska,



miała się udać do Yankee Station: obszaru wodnego w Zatoce Tonkińskiej, gdzie operowały nasze lotniskowce walczące z Wietnamczykami z Północy. Srebrni Królowie z VF-92 dołączali do zarządzanej przez prezydenta Johnsona trzyletniej kampanii powietrznej przeciwko Wietnamowi Północnemu, zwanej operacją Dudniący Grom.

Wciąż salutowałem, gdy mijaliśmy USS Arizonę; mimo upływu lat na powierzchnię ciągle wypływała ropa z rdzewiejących zbiorników paliwowych. Biała konstrukcja była pełna ludzi, w większości zwyczajnych turystów, którzy odrywali wzrok od nazwisk poległych, by popatrzeć, jak Big E sunie po kanale z tysiącem ubranych na biało marynarzy stojących na baczność.

Powróciłem ze służby na lotniskowcu USS Hancock akurat w chwili, gdy zgasła ostatnia nadzieja na uniknięcie wojny. Kiedy incydent w Zatoce Tonkińskiej stał się powodem zaangażowania się Stanów Zjednoczonych w bezpośredni, otwarty konflikt zbrojny, dostałem przydział do ośrodka szkoleniowego wojsk obrony przeciwlotniczej w Point Loma w San Diego. Inni lotnicy ruszali na wojnę, gdy tymczasem ja zostałem na plaży; pomagając Marynarce przestawić się z technik analogowych na cyfrowe systemy zarządzania walką, pracowałem nad wsparciem komputerowym dla bojowych centrów informacyjnych działających na okrętach. Po dwóch rejsach operacyjnych z załogą USS Hancocka był to dla mnie wymarzony odpoczynek. Czekają mnie dwa szczęśliwe lata służby na lądzie, blisko żony i córki.

W sierpniu 1964 roku prezydent zezwolił na ataki lotnicze na cele komunistów. Piątego sierpnia Everett Alvarez, syn meksykańskich imigrantów osiadłych w Salinie w Kalifornii, został zestrzelony w czasie lotu bombowcem A-4 Skyhawk. Ten pierwszy amerykański pilot lotnictwa morskiego schwytyany przez Wietnamczyków z Północy przeżył prawie osiem lat tortur i niewoli.

Rozmyślałem o kolegach, których straciłem od pamiętnego wypadku kilka miesięcy po dołączeniu do VF(AW)-3. Od tamtej pory lista zabitych, rannych

i zaginionych wciąż rosła. Wietnam pochłaniał mnóstwo ofiar, gdy US Navy próbowała wywiązywać się z globalnych zobowiązań od Atlantyku po Ocean Indyjski. Żołnierze coraz liczniej odchodzili ze służby. Kiedy rozpoczęła się operacja pod kryptonimem Dudniący Grom, byłem w domu. Mnie również kusilo, żeby odejść. Nabór prowadziły cywilne linie lotnicze, proponujące wynagrodzenia dwu- i trzykrotnie wyższe niż to, co zarabialiśmy w lotnictwie morskim. Ale latanie samolotem pasażerskim było nie dla mnie.

Ilekcio przebywałem w San Diego, jeździłem do North Island na spotkanie z Rogerem Crimem, kolegą jeszcze z czasów VF(AW)-3. Kierował lotami testowymi samolotów opuszczających warsztaty naprawczo-remontowe. Zazwyczaj pozwalał mi przelecieć się wyreperowaną ptaszyną. Dzięki niemu i jednemu z szefów obsługi technicznej miałem okazję przetestować wszystko od F6F Hellcata po następcę Demona, jego większego dwusilnikowego kuzyna, którym był McDonnell F-4 Phantom II.

Ten pierwszy raz, gdy leciałem phantodem, podekscytowany osiągnięciem prędkości dwóch machów, przekonał mnie do pozostania w Marynarce. Kiedy okres mojej służby na lądzie dobiegł końca, przed dołączeniem do eskadry na USS Enterprise postarałem się o przydział na szkolenie do lotów nowym myśliwcem.

Po dziesięciu latach pilotowania myśliwców byłem przygotowany i pewny swego. Z powodzeniem odbyłem szkolenie na maszynach F-4 w należącym do pułku VF-121 lotniczym ośrodku uzupełnień (RAG), szkolącym załogi phantodów. Zadaniem tego pułku było przygotowanie załóg F-4 do misji bojowych w Wietnamie. Lataliśmy bezustannie, wprawiając się do zwalczania celów poza zasięgiem widoczności wzrokowej z wykorzystaniem pocisków rakietowych. Udało mi się nawet zestrzelić drona pociskiem Sparrow i była to jedna z niewielu okazji, jakie miałem, żeby posłużyć się tą nowoczesną bronią. Na ziemi instruktorzy przedstawiali nam podstawowe informacje wywiadowcze i pokazywali, jak korzystać z uzbrojenia i systemów wykrywania. Był również trening przetrwania. Musieliśmy uciekać i kryć się

przed wrogimi oddziałami (w tej roli nasi instruktorzy), jakbyśmy katapultowali się nad terytorium nieprzyjaciela. Po kilku dniach zostałem schwytyany — jak każdy — i wepchnięty do drewnianej skrzyni o wymiarach trzydzieści sześć na dwadzieścia cztery cale z dwoma otworami na powietrze. Gdy popełniłem błąd i zdradziłem się przed „wrogimi” strażnikami, że boję się pajaków, dołożyli starań, abym zamieszkał z jednym na chwilę. Pewnej zimnej nocy przeszedł mi po twarzy. Była to oczywiście pestka w porównaniu z tym, co Wietnamczycy z Północy robili z naszymi zestrzelonymi lotnikami.

Po kilku dniach spędzonych w Pearl Harbor popłynęliśmy na zachód w kierunku japońskiego miasta Sasebo. Nasze przybycie wywołało lawinę protestów. Studenci i radykałowie sprzeciwiali się wojnie w Wietnamie. Innym nie podobało się pierwsze w dziejach pojawienie się okrętu z napędem jądrowym w pobliżu Nagasaki, miasta zniszczonego przez wybuch bomby atomowej 9 sierpnia 1945 roku. Uzbrojony w kije tłum protestujących rzucał kamieniami, próbując wdrzeć się do bazy wojskowej. Policja przez dwa dni musiała używać pałek, armatek wodnych i gołych pięści, żeby przywrócić na ulicach panujący tam zwykle ład i porządek. To były trudne czasy. Kiedy mniej więcej w tym samym czasie do portu w Sasebo zawinął lotniskowiec USS Oriskany, dowiedzieliśmy się, że bazujące na nim skrzydło myśliwców straciło nad Wietnamem Północnym połowę maszyn i jedną trzecią pilotów — zabitych, rannych, zaginionych w akcji. Na liście ofiar pojawiło się potem nazwisko porucznika Johna McCaina; przyszły senator Arizony dostał się do niewoli w październiku 1967 roku.

Nim skrzyżowały się drogi naszych okrętów, ledwie kilka tygodni wcześniej, jeden z pełniących służbę na USS Oriskany pilotów F-8, komandor podporucznik Dick Schaffert, stoczył legendarny bój z sześcioma północnowietnamskimi myśliwcami MiG-17 i MiG-21. Osłaniał atakujące szturmowce A-4 Skyhawk, kiedy dopadł ich wróg. Schaffert odpalił wszystkie trzy pociski Sidewinder, które jednak zawiodły lub nie trafiły w cel. Gdy przerzucił się na działko kal. 20 mm, wskutek manewrów i wynikających

z nich przeciążeń zaciął się pneumatyczny system ładowania. Był więc bezbronny. Mimo to wyprowadził w pole migi, popisując się imponującymi umiejętnościami pilotażu, a potem wymknął się na oparach paliwa. Chwilę później nadleciały kolejne myśliwce z USS Oriskany, które zdołały zestrzelić jednego miga. W czasie tego starcia odpaliły siedem pocisków raketowych. Trafił jeden.

Tymczasem na pokładzie USS Enterprise'a nie mieliśmy o tym pojęcia, aczkolwiek z krążących plotek wynikało, że informacje wywiadowcze dostarczane nam w Kalifornii nie należały do najdokładniejszych. Nie wiedzieliśmy absolutnie nic. Nieprzyjaciel był dla nas zagadką. Nie znaleźliśmy jego rzeczywistych możliwości, podobnie jak taktyki. Rozmawiający z nami oficerowie wywiadu rozwodzili się na temat artylerii przeciwlotniczej, z którą przyjdzie nam się zmierzyć, i pocisków ziemia–powietrze dostarczanych Wietnamczykom przez Związek Radziecki. Słyszeliśmy, że myśliwce przechwytyjące mig stacjonują w pobliżu Hanoi, lecz nie dowiedzieliśmy się zbyt wiele o lotniskach, topografii terenu i warunkach pogodowych w Wietnamie Północnym. Zakładałem, że w miarę zbliżania się do Yankee Station będziemy otrzymywać coraz bardziej szczegółowe raporty na temat lotniczych ugrupowań bojowych nieprzyjaciela — choćby wykaz walczących z nami północnowietnamskich oddziałów. Nie doczekaliśmy się na to. Raporty, które mogłyby nam pomóc, okazały się ściśle tajne.

Choć początkowo mieliśmy kierować się do Yankee Station, u wybrzeży Korei Północnej powstała jakaś sytuacja kryzysowa. W drodze do zatoki Subic Bay na Filipinach dostaliśmy rozkaz zawrócenia i pośpiesznego skierowania się w stronę Półwyspu Koreańskiego. Koreańczycy z Północy zlecili grupie komandosów misję zlikwidowania prezydenta Korei Południowej, a potem na wodach międzynarodowych przechwycili amerykański okręt USS Pueblo. Za naszą niewielką jednostką wywiadowczą ruszyły w pogoń cztery torpedowce, myśliwce MiG-21 i dwie łodzie podwodne. W wyniku ostrzału zginął marynarz z Oregonu. Koreańczycy

wtargnęli na pokład, uwięzili członków załogi i zaczęli ich torturować. Przy okazji przejęli tak dużo tajnej dokumentacji i aparatury szyfrującej, że w ciągu następnych dwudziestu lat Sowieci byli w stanie odczytywać niektóre niejawne wiadomości US Navy.

Można się było załamać. Prowadziliśmy wojnę, która wydawała się nie mieć końca, a już następna majaczyła na horyzoncie. Big E u wybrzeży Korei był pokazem siły.

Gdy dotarliśmy do celu, musieliśmy się zmierzyć z paskudną zimową aurą. Płynąc, przebijaliśmy się przez tak okropne szkwały i zawieje śnieżne, że nie można było dostrzec z okrętowej wyspy końca pokładu startowego. Waszyngton kazał nam wykonywać loty patrolowe. Spośród bez mała setki pilotów obecnych na pokładzie wybrano sześciu, którzy mieli latać w tych koszmarnych warunkach. Ja miałem być skrzydłowym dowódcy eskadry podpułkownika T. Schencka Remsena.

Remsen (przydomek „Skank”) był utalentowanym, nietuzinkowym dowódcą, który zwykł wysuwać się na czoło i przyjmować najtrudniejsze misje. Swym niesłabnącym zapalem зараżał młodszych stopniem oficerów, a że zawsze miał na uwadze ich dobro, byli wobec niego bezwzględnie lojalni. Kiedy więc przyszła wiadomość, że mamy przeprowadzić patrol nad wybrzeżem Korei w śnieżną, wichrową noc, „Skank” podjął się tego zadania.

Okazało się, że mamy oblodzony pokład startowy. Koledzy z załogi musieli iść z nami do phantomów, pilnując, żebyśmy się nie poślizgnęli i nie przewrócili. Gdy siedzieliśmy w kokpitach, umocowano samoloty do katapult, inaczej moglibyśmy obrócić się na śliskiej nawierzchni. Nocny start z lotniskowca zawsze jest przeżyciem. Dodajmy śnieżną kurzawę i wzburzone morze, a zrobi się z tego prawdziwa przygoda.

Wspięliśmy się na wysokość ponad dwudziestu tysięcy stóp, a jeszcze nie wyszliśmy z obszaru burzy. Byliśmy w tak gęstej brei, że nawet nie widziałem „Skanka”. Siedzący za mną Dennis Duffy śledził go na radarze, gdy odległość między nami wynosiła kilka mil. Śnieg z gradem tłukł w nasze phantomy. Na

szybie płatki śniegu tworzyły gęsty wzór. Zupełnie jakbyśmy się znaleźli wśród śnieżynek wirujących w szklanej kuli.

USS Enterprise wreszcie dał nam kurs do strefy oczekiwania i ruszyliśmy w drogę powrotną. W miarę jak zbliżała się chwila podejścia, coraz bardziej dziwił mnie brak raportów pogodowych. Każdy z nas osobno rozpoczął manewr zniżania w kłębach zawiei śnieżnej. Widoczność spadła praktycznie do zera. „Skank” pierwszy próbował wylądować, naprowadzany okrętowym radarem. Przy pierwszym podejściu nic nie widział: ani lotniskowca, ani żadnych świateł. Niczego oprócz czarnej nawałnicy. Oficer sygnalizacji lądowania powiedział:

— Słyszeliśmy cię wyraźnie, kiedy nas mijales!

Po udanym lądowaniu „Skank” i oficer sygnalizacji mówili do mnie, gdy okrążałem lotniskowiec. Leć nisko. Po śladzie okrętu. Zbliżyłem się do wody na tyle, na ile starczyło mi odwagi. No więc jestem czterdzieści stóp nad powierzchnią morza. Pokład startowy wznosi się sześćdziesiąt pięć stóp nad kipiela. W kokpicie zapala się czerwona lampka. Niski poziom paliwa. Zatem wszystko jasne. Albo wyląduję, albo wyskoczę do zimnej wody i sprawdzę, jakie naprawdę są możliwości naszych kombinezonów ratunkowych. Przewidywana długość życia w lodowatej wodzie wynosiła pięć minut. Nie, dziękuję.

Wypatrzwszy w ciemnościach biały ślad lotniskowca, poleciałem nad nim, aż zauważyłem przed sobą światła naprowadzające na rufie okrętu. Znajdowały się wyżej niż ja! Oficer sygnalizacji lądowania kazał mi się wznieść. Poderwałem nos maszyny, a gdy ten znalazł się nad pochylnią, pchnąłem drążek w przód i zaraz znów w tył. To była stara sztuczka, której nauczył mnie Zeke Cormier, as lotnictwa w czasach II wojny światowej. Tego dnia uratowała życie moje i Dennisa. Phantom dotknął pokładu, zaczeł chwycił linę hamującą i zatrzymaliśmy się gwałtownie.

Czekając na pomoc chłopaków z obsługi, czułem, jak kolana mi drżą, a stopy trzęsą się na pedałach hamulcowych. Ze wszystkich dotychczasowych

lotów ten był dla mnie największym wyzwaniem. Dlaczego komuś w Waszyngtonie spodobało się wysłać nas na patrol w taką noc — mogliśmy tylko zgadywać. Nie mam pojęcia, czemu miał służyć nasz półtoragodzinny lot, chyba że chodziło o zaimponowanie operatorom koreańskich radarów, którzy z całą pewnością śledzili nas w tej zawiei. Niepotrzebnie narażaliśmy się na śmierć. Kim byli politycy, którzy bawili się naszym życiem? Nigdy dotąd nie kwestionowałem rozkazów dowództwa, przynajmniej tych ze szczebli wyższych niż eskadra. Ufaliśmy, że głównodowodzący nie każą nam nadaremnie nadstawiać karku. Ten lot był jednak pierwszym krokiem na drodze do wielkiego rozczarowania, które przeżyliśmy wszyscy na zachodnim Pacyfiku. Siedziałem w pokoju odpraw z kubkiem gorącej kawy i torebką z popcornem. *Stary, wszystko będzie dobrze. Jeszcze nacieszysz się życiem.* Lecz od tej chwili problemy tylko się pogłębiały.

Krótko po incydencie z USS Pueblem skrzydło powietrzne USS Enterprise'a przyłączyło się do wojny nad Wietnamem Północnym. Moje pierwsze loty bojowe były pełne domysłów i oczekiwań, które miały źródło w opowieściach znanych mi weteranów. Rozbijali w puch szyki obronne wroga w sposób rzadko spotykany w dziejach. Spodziewałem się, że czeka mnie to samo nad Wietnamem Północnym. Ale podczas operacji Dudniący Grom nie gromiliśmy nikogo.

Opracowana w Waszyngtonie przez sekretarza obrony Roberta McNamare i zatwierdzona przez prezydenta Johnsona kampania bombowa nie miała na celu pozbawić wroga zdolności do prowadzenia wojny. Nie polegała na niszczeniu stanowisk obrony przeciwlotniczej, co pozwoliłoby nam swobodnie operować na wietnamskim niebie. Nie chodziło w niej o zwycięstwa czy jakiegokolwiek widoczne efekty. Chodziło tylko i wyłącznie o wygrazanie pięściami w kierunku Hanoi. Spodziewałem się, że będę zadawał ciosy, a tymczasem byłem jedynie wykonawcą wdrożonego przez Lyndona Johnsona planu stopniowego zwiększania presji na Wietnamczyków. Nie wolno nam było uderzać tak, żeby zabolalo. Mogliśmy tylko ciągnąć ich

za ucho, ostrzegając w ten sposób, że jeśli się nie poprawią, pociągniemy mocniej.

Strategię stopniowego zwiększania presji na wroga wymyślili ludzie, którzy chyba nigdy nie bili się przed szkołą z silniejszym rozrabiaką. Wyobraź sobie, że słyszysz dzwonek i kończą się lekcje. Wracając do domu, widzisz gnojka, który pastwi się nad młodszym dzieckiem. Podchodzisz, żeby pomóc słabszemu, lecz zamiast przywalić łobuzowi, klepiesz go lekko w kark i mówisz: „Masz zaraz przestać, inaczej się wkurzę!”.

Co robi łobuz?

Operacja Dudniący Grom była kijem w rękę naszego prezydenta. Kazał nam dawać nauczki Wietnamczykom z Północy za to, że wysyłali powstańcom żołnierzy i zaopatrzenie, a potem zarządzał jednostronne zawieszenie broni — zwane przerwą w bombardowaniach — aby dać nieprzyjacielowi czas na przyswojenie lekcji i wyciągnięcie wniosków. Jednak przerwy pozwalały na uzupełnienie strat. Reakcje Amerykanów dodawały odwagi władzom w Hanoi i utwierdzały je w przekonaniu, że bardziej zależy nam na tym, aby uniknąć eskalacji działań militarnych i nie wciągnąć do wojny Chin lub Związku Radzieckiego, niż na szybkim zwycięstwie. Kiedy nie bombardowaliśmy, oni gromadzili zaopatrzenie i szykowali się do następnej ofensywy. Wielu Amerykanów zginęło właśnie z tego powodu. Niektórzy byli moimi przyjaciółmi.

W Yankee Station piloci ze skrzydła powietrznego operującego z pokładu USS Enterprise'a dowiedzieli się, co to oznacza w praktyce. Ze swoich stołków w Waszyngtonie Johnson i McNamara zdalnie dowodzili wojną powietrzną, którą przegrywaliśmy — do tego stopnia, że wybierali poszczególne cele. W Wietnamie Północnym znalazłoby się ze sto pięćdziesiąt obiektów wręcz proszących się o zbombardowanie: lotniska, bazy wojskowe, infrastruktura zaopatrzeniowa, elektrownie, mosty, węzły kolejowe, rafinerie ropy naftowej, nieliczne stalownie oraz, rzecz jasna, urządzenia portowe w Hajfongu. Ponieważ Chińczycy rywalizowali z Rosjanami o to, kto będzie



głównym sojusznikiem Hanoi, próbowali prześcignąć się nawzajem w dostawach sprzętu wojskowego. Przez chińską granicę ciągnęły do Wietnamu ogromne konwoje z uzbrojeniem i wyposażeniem, podczas gdy rosyjskie statki towarowe dostarczały do portu w Hajfongu silnie opancerzone czołgi i systemy rakiet ziemia–powietrze. W ten oto sposób nieprzyjaciel mógł swobodnie przywozić, co tylko chciał — i trwało to całe lata.

Bojąc się eskalacji działań wojennych, administracja prezydenta Johnsona nie pozwalała atakować portu w Hajfongu i zmierzających tam statków. Kiedy zaczęły się dla nas misje na północy, przelatywaliśmy nad towarowcami, które spokojnie czekały w kolejce na rozładunek. Patrzyliśmy z góry na pokłady wypełnione zmodernizowanymi migami i raketami ziemia–powietrze, czyli bronią, która miała być wkrótce użyta przeciwko nam.

Ale nie wolno nam było ich tknąć. Ani zaminować portu. Tragedia. A wystarczyłoby odkurzyć pierwszy lepszy plan zrzutu min, dopracowany w czasie II wojny światowej, i w ciągu trzech dni wielki port byłby wyłączony z użytku — jedyny taki w Wietnamie Północnym. Ale w Białym Domu uparli się: nie i koniec!

Ogromne rakiety ziemia–powietrze, wysokie jak słupy telefoniczne, obracały się w ślad za naszymi samolotami, naprowadzane radarem. Zbierały obfite żniwo. Jednak rzadko bombardowaliśmy stanowiska wyrzutni... aby przypadkiem nie zabić rosyjskich doradców wojskowych.

Kiedy Wietnamczycy zaczęli latać budowanymi w Chinach i Związku Radzieckim migami, dowódcy z US Navy i US Air Force poprosili Waszyngton o pozwolenie na bombardowanie lotnisk. Spotkali się jednak z odmową. Na liście obiektów, których nie mogliśmy atakować w żadnych okolicznościach, znajdowały się zapory, elektrownie wodne, kutry rybackie, sampany i łodzie mieszkalne. A także, oczywiście, obszary zaludnione. Wykorzystując nasze ograniczenia, Wietnamczycy lokowali zaplecze dla wyrzutni rakiet i magazyny dla cenniejszych towarów w pobliżu Hanoi i Hajfongu, a więc tam, gdzie nie mogliśmy im nic zrobić. Lotniska wokół

Hanoi dawały bezpieczne schronienie migom; admirał Ulysses S. Grant Sharp, głównodowodzący amerykańskich sił zbrojnych na Pacyfiku, który odpowiadał za przebieg wojny powietrznej, zabiegał w Kolegium Połączonych Szefów Sztabów o zniesienie tych szkodliwych ograniczeń. Tymczasem piloci nieprzyjacielskich myśliwców, nie bojąc się ataku, siedzieli w samolotach na pasach startowych i czekali w pogotowiu bojowym na pojawienie się naszych bombowców.

Ostatecznie Johnson i McNamara ugięli się pod presją i zezwolili na atakowanie lotnisk. Wciąż jednak czepiali się szczegółów, wskazując, które lotniska można niszczyć, a które należy omijać. Admirał Sharp pisał: *Trzeba było dosłownie błagać Waszyngton o zezwolenie na każdy atak. Zamiast pozwolić, żeby lotnictwo morskie zmasowanym szturmem ukreśliło łeb wietnamskim siłom powietrznym, ostrzeliwaliśmy kilka baz lotniczych, pomijając resztę.*

Po wojnie śledztwo wykazało, że Hanoi otrzymywało aktualne listy celów właściwie w tym samym czasie co my w Yankee Station. Nasz własny Departament Stanu za pośrednictwem szwajcarskiego rządu przekazywał listę Wietnamczykom z Północy, mając nadzieję, że Hanoi ewakuuje cywili z obszarów zagrożonych ostrzałem. Tamci oczywiście mieli to gdzieś. Dzięki cennym informacjom robili uniki, przemieszczając migi do bezpiecznej strefy, a na dodatek w rejonach ataku wzmacniali gniazda artylerii przeciwlotniczej i wyrzutni ziemia–powietrze. Niszczenie migów na ziemi okazało się niełatwym zadaniem, lecz w powietrzu nie mogliśmy ich brać na cel, dopóki nie zostały wzrokowo zidentyfikowane i nie stanowiły bezpośredniego zagrożenia.

To była recepta na porażkę. A miało być jeszcze gorzej.

Tak pojmowane zasady użycia siły kłóciły się z tym, czego uczono nas w czasie ćwiczeń lotniczych. Największą zaletą phantomów była zdolność niszczenia samolotów wroga poza zasięgiem widzenia. AIM-7 Sparrow był wyznacznikiem tej nowej taktyki walki. Wyśledzić obiekt i wziąć go na cel za

pomocą systemów radarowych, wystrzelić pocisk z odległości dziesięciu mil i bywaj zdrów, migu. Tak uczyła nas walczyć Marynarka Wojenna. Zaniechaliśmy ćwiczeń z manewrowej walki powietrznej, gdyż US Navy stawiała na program rozwoju rakiet. Większość załóg nie umiała walczyć w inny sposób. A tymczasem ustanowione przez nas same zasady użycia siły zabraniały nam stosowania wyuczonej taktyki.

Zasady użycia siły stanowczo wykluczały otwieranie ognia poza zasięgiem wzroku. Aby odpalić raketę w kierunku samolotu, pilot musiał przekonać się na własne oczy, że to migG, a nie jedna z naszych maszyn. Nieumyślne lub przypadkowe zestrzelenie kolegi byłoby oczywiście nie do przyjęcia. Niestety, w gorączce walki i tak dochodziło do tego rodzaju zdarzeń. Mimo to trzy lata później w bazie szkoleniowej w Kalifornii nadal wpajano lotnikom taktykę przechwytywania opartą na pociskach rakietowych. Taktykę nieprzydatną w przypadku walk powietrznych w Wietnamie.

Piloci migów mieli więc ułatwione zadanie.

MiG-17 był zwrotnym samolotem myśliwskim uzbrojonym w działka, ale nie rakiety. Pochodził jeszcze ze starych czasów i radzieckich doświadczeń z wojny koreańskiej. Dysponując taką maszyną, wietnamski pilot musiał tylko podlecieć bliżej i wziąć na celownik nasz samolot. Czasem zwlekał z otwarciem ognia, dopóki nie znalazł się w odległości sześciuset stóp. A nasz pilot? Potrafił strącić samolot z odległości dziesięciu mil. F-4 był uzbrojony wyłącznie w pociski rakietowe; nie posiadał działek pokładowych, ponieważ Pentagon i producenci uważali, że epokę walki manewrowej mamy już za sobą.

To tak, jakbyśmy weszli z zaawansowaną technologicznie bronią do budki telefonicznej, by walczyć na noże. A skutek? Piloci migów notowali o wiele więcej zestrzeleń, niż powinni.

Pamiętna bitwa Dicka Schafferta z sześcioma myśliwcami wroga świetnie ilustruje jeszcze jeden problem. Przystępował do walki z czterema pociskami AIM-9 Sidewinder. Jeszcze na pokładzie lotniskowca, tuż przed startem,

stwierdzono usterkę jednego z nich i zdjęto go z samolotu. Pozostały więc trzy. Odpalił je w kierunku migów, lecz nie trafiły w cel. Także działko nie na wiele się zdało.

Okazało się, że nasza broń nie jest taka, jak ją przedstawiano. Chciałbym powiedzieć, że to był wypadek przy pracy, lecz dokładnie to samo miało miejsce w przypadku naszych torped przed atakiem na Pearl Harbor. Tamte torpedy były szczytem techniki lat trzydziestych, zatem sporo kosztowały. US Navy nie mogła sobie pozwolić na rozwalanie ich w czasie testów. Głowice bojowe zastępowano atrapami, dzięki którym torpeda pozostawała na wodzie. Do 1941 roku zdetonowano tylko kilka prawdziwych głowic bojowych.

Można sobie wyobrazić zdumienie, gdy wyszło na jaw, że nie można na nich polegać. Torpedy pływały w kółko. Nie wybuchały. Biurokraci z Marynarki Wojennej bronili się przed zarzutami, jakoby miała to być wina usterek; obarczali nią frontowych marynarzy, którzy rzekomo niewłaściwie obchodzili się z bronią. Dopiero w 1943 roku ostatecznie znaleziono przyczynę i rozwiązano problem. Okazało się, że zawiniła technika.

Na wietnamskim niebie nasze sparrowsy zazwyczaj szwankowały albo pudłowały. Podobnie jak AIM-9 sidewindery. Jak to możliwe, że nie przewidzieliśmy tego przed 1965 rokiem? Cóż, historia lubi się powtarzać. Ta broń kosztowała tak dużo, że Marynarka nie chciała jej tracić w czasie ćwiczeń. Jeśli już strzelaliśmy, to do dronów latających w linii prostej — jak do bombowca, który niczego się nie spodziewa. Nic nie zapowiadało kłopotów, dopóki nie użyliśmy sparrowsów przeciwko myśliwcom wroga.

Chociaż ani na chwilę nie straciliśmy przewagi lotniczej nad Wietnamem Północnym, piloci migów dawali nam się we znaki. Ich sukcesy w walkach zwróciły naszą uwagę na znacznie większy problem: skoro zaledwie sto siedemdziesiąt migów północnowietnamskich sił powietrznych potrafiło nam zadać tyle strat, co będzie, jeśli wybuchnie wojna z Sowietami i wszystkimi państwami Układu Warszawskiego, gdy będą mieli nad nami przewagę na

niebie w stosunku pięć do jednego? Jeśli Wietnam był sprawdzianem naszych możliwości, to należało sądzić, że zdziesiątkują nas i zmiążdżą.

Musieliśmy znaleźć sposób na zwycięstwo mimo trudności technicznych i ingerencji ze strony polityków. Robert McNamara był wpatrzony w cyferki. Za jego kadencji Pentagon mierzył powodzenie w wojnie lądowej liczbą zabitych. W przypadku lotnictwa miarą była liczba wypadów na terytorium Wietnamu Północnego. Jeden wypad równał się jednej wyprawie jednego samolotu. Tak więc misja z udziałem dziesięciu samolotów oznaczała dziesięć wypadów. Witajcie w świecie iluzji. Wypad zaliczano nawet wtedy, gdy bombowce wypuszczały ładunek przed wyznaczonym celem, do czego zmuszały je nadlatujące migi.

Aby sprostać oczekiwaniom i mnożyć wypadki, personel lotniskowca gonił resztką sił. Obsługa pracowała na zmianę po dwanaście godzin, przygotowując pokład do startu myśliwców, puszczając samoloty w powietrze, kompletując formacje uderzeniowe, ratując rozbitków, uzbrajając i tankując ptaszyny — wszystko w ciągłym pośpiechu, żeby tylko podkreślić liczbę wypadów. Piloci niejednokrotnie wylatywali dwa razy dziennie, przy czym każda misja pociągała za sobą godziny odpraw i raportów. Lataliśmy na granicy wyczerpania. Lotnicy zestrzeleni i uratowani już po kilku dniach wracali do gry. Kiedy w grudniu 1967 roku podporucznik Schaffert startował z pokładu USS Oriskany przed bitwą z migami, musiał lecieć mimo niezdiagnozowanego uszkodzenia kręgosłupa, ponieważ brakowało pilotów. Uraz nie pozwalał mu ruszać szyją, gdy chciał sprawdzić, czy nie ma kogoś za sobą. Aby temu zaradzić, rozpiął sobie uprząż na ramionach, dzięki czemu mógł się obrócić całym tułowiem. Gdyby sytuacja wymagała katapultowania, zapewne by zginął. „Niedźwiedź”, bo tak został przezwany, stał się legendą w kręgach lotnictwa morskiego. Przeżył Wietnam i został cenionym autorem książek historycznych poświęconych wojnie.

Szaleńcze tempo nie tylko nas męczyło, ale też prowadziło do niepotrzebnych tragedii, takich jak pożary na pokładzie lotniskowca

spowodowane pomyłkami wycieńczonej załogi. Wskutek tych wypadków zginęło wielu lotników i marynarzy, a na dwóch lotniskowcach ogień omal nie doprowadził do zniszczenia okrętu.

Traciliśmy wyszkolonych ludzi tylko po to, żeby nie wypaść źle na wykresach. Dlaczego? Z powodu rywalizacji między dwoma rodzajami sił zbrojnych. Zarówno Siły Powietrzne, jak i Marynarka Wojenna zażarcie walczyły o fundusze, więc starały się wzajemnie zdystansować pod względem przeprowadzonych wypadów.

W 1967 roku, tuż przed wypłynięciem USS Enterprise'a do Zatoki Tonkińskiej, wszystkim pospołu zaczął doskwierać brak amunicji. Ponieważ dostosowane do okresu pokoju moce produkcyjne nie zaspokajały zapotrzebowania, Pentagon postanowił odkupić tysiące bomb od naszych sojuszników z NATO po wygórowanych cenach. Powyciągali więc stare żelazne bomby z magazynów pamiętających czasy II wojny światowej. Tymczasem mimo niedostatku amunicji z lotniskowców nadal musiało startować jak najwięcej maszyn. Wobec tego wysyłano sześć lub osiem samolotów z tą samą ilością bomb, którą mogłyby zabrać dwa. McNamara przeglądał dzienne raporty i nie widział spadku efektywności lotnictwa morskiego.

Kiedy wojna obnażyła nasze słabości, skostniała biurokracja w Waszyngtonie nie potrafiła znaleźć sensownego rozwiązania. Kazała nam przerabiać wciąż to samo mimo fatalnych rezultatów. Gdy nasi lotnicy padali z wyczerpania, Wietnamczycy z Północy podwoili pomoc dla powstańców z Południa.

Oto najkrótsze streszczenie poważnego, skomplikowanego, wielopłaszczyznowego kryzysu. Możecie mi wierzyć, że o wiele trudniej było tego doświadczać, niż później o tym pisać. Istotę problemu wyjaśniono w wielu publikacjach. Ale takie były realia. Dramat tamtych czasów. Gorzkie doświadczenie będące udziałem tych, którzy przez to przeszli.

W mojej historii jedyną różnicą jest to, że opiszę swoje wysiłki zmierzające

do rozwiązania problemu. Ale o tym później. Najpierw posłuchajcie, jak skrzydło myśliwców operujące z pokładu lotniskowca przetrwało turę w Yankee Station w 1968 roku.

## 7. Edukacja w Yankee Station

### Yankee Station u wybrzeży Wietnamu

#### Pierwsze miesiące 1968 roku

Stałem w szatni blisko pokoju odpraw naszej eskadry, gdzie wkładałem kombinezon przeciwprzeciążeniowy, buty, rękawiczki, a także pakowałem wyposażenie dodatkowe na następną misję. Sięgnąłem do szafki po swoje ray-bany. Liczyły już sobie ponad dziesięć lat, lecz zabierałem je praktycznie na każdą wyprawę. Wyciągając z torby lotniczej hełm, natknąłem się na wypchaną mysz. Wciąż umoszczona w swoim gniazdku, skołatana po transoceanicznej podróży, popatrywała na mnie z tą samą niewzruszoną miną, która poruszyła mnie tamtego dnia w North Island, gdy zajrzałem do zwolnionej szafki.

*Cześć, mała...*

Mysz była moją maskotką. Tysiące godzin w najszybszych odrzutowcach. Walki nad Wietnamem. Nocne lądowania na wysłużonych lotniskowcach. Ta mała istotka towarzyszyła mi wszędzie. Zastanawiałem się już, czy nie oddać jej Danie. Córka miała osiem lat i pewnie by ją pokochała. Ale przypomniałem sobie, do kogo wcześniej należała. Nie miałem prawa dawać jej w prezencie. Jej domem zawsze będzie moja torba lotnicza. Postanowiłem, że gdy wrócę do domu, podaruję córeczce coś innego.

Gdy wrócę. Nie — jeśli.

Po raz ostatni spojrzałem na mysz i włożyłem torbę do szafki. Trzymając w ręku hełm, omal nie zapomniałem o swoim pistolecie National Match Colt kal. 11,43 mm, który nosiłem w kaburze na szelkach. On również był moim talizmanem szczęścia, z którym zawsze latałem; dostałem go od teścia, zastępcy naczelnika policji w Coronado. Gdy miałem go przy sobie, mogłem już iść.



Ależ ja chciałem dorwać miga! Zresztą jak wszyscy piloci myśliwców. Jednak północnowietnamscy lotnicy byli chytry i trudni do schwytania dzięki swoim ośrodkom naprowadzania radarowego i kajdankom zapiętym na rękach tych, którzy chcieli ich zestrzelić. Bywały tygodnie, gdy żaden Amerykanin nie zobaczył miga. Aż nagle zlatywały się nie wiadomo skąd, by rozerwać nasze liczące trzydzieści samolotów formacje uderzeniowe.

Mnie jeszcze nie zdarzyło się spotkać żadnego nad Wietnamem Północnym.

Mijał dzień za dniem, a ja wciąż startowałem z Yankee Station, żeby niszczyć cele o wątpliwym znaczeniu. Podczas lotów bojowych bombardowaliśmy konwoje ciężarówek, jeśli już udało się je namierzyć. Zwykle przemieszczały się nocą, pod osłoną ciemności. Zrzucaliśmy bomby na składy zaopatrzenia, a czasem braliśmy na celownik elektrownie lub koszary wojskowe dawno temu zrównane z ziemią przez eskadry wysłane wcześniej w to samo miejsce. Atakowaliśmy mosty i wyrzutnie pocisków raketowych ziemia–powietrze. Bardzo rzadko, gdy przyszło zezwolenie z Waszyngtonu, niszczyliśmy bazy migów wokół Hanoi.

F-4 został od podstaw zaprojektowany jako maszyna przechwytyjąca zdolna do lotów z prędkością naddźwiękową. Miał być postrachem wszystkich bombowców strategicznych produkcji radzieckiej. Nad Wietnamem phantom zasłużył sobie na miano najbardziej wszechstronnego wielozadaniowego samolotu, jaki kiedykolwiek posiadały Stany Zjednoczone. Wykorzystując swoje zdolności przechwytyjące, sprawdzał się w roli myśliwca eskortującego, bombowca szturmowego, a na południe od strefy zdemilitaryzowanej — samolotu bezpośredniego wsparcia powietrznego.

Byliśmy ludźmi od wszystkiego, którzy uczą się na bieżąco, jak najlepiej wypełniać misje. A każda z nich była inna. Wykonywane dwa razy na dobę loty nad Wietnamem Północnym, w tym jeden najczęściej nocą, pozbawiały nas resztek sił. Z ciągłego niewyspania czasem puszczały nam nerwy. Łatwo wpadaliśmy w złość. Niektórzy zwalniali się z wojska, nie wytrzymując presji, wyczerpani i załamani utratą wielu przyjaciół. W mojej eskadrze tak nie było.

Zarówno „Skank”, jak i pozostali starsi rangą piloci dawali przykład innym, towarzysząc w prawie każdej trudniejszej misji mniej doświadczonym lotnikom — bez narzekania na cele i zasady użycia siły. Byli nie tylko świetnymi pilotami, ale też wielką inspiracją dla nas. „Skank” dbał o to, żebyśmy byli skupieni na robocie, stanowili zgrany zespół, a lecąc w paszczę śmierci, pomagali sobie nawzajem. W naszym skrzydle powietrznym wszystkie eskadry brały przykład ze swoich oddanych dowódców. Nie było to jednak powszechne, co mogli poświadczyć żołnierze z innych jednostek.

Traciliśmy kolegów za sprawą pocisków raketowych, artylerii przeciwlotniczej, a nawet grasujących migów, których piloci kierowani przez radar zawzięcie szturmowali nasze formacje. Wspecjalizowały się zwłaszcza w ściganiu należących do US Air Force samolotów myśliwsko-bombowych F-105 Thunderchief: zmuszały je do wyrzucenia bomb i w ten sposób ratowały obiekty przed ponownym zniszczeniem.

Lotnicy z Marynarki i żołnierze z Sił Powietrznych zawsze będą dla siebie rywalami, nie tylko towarzyszami broni. W 1968 roku było mi żal pilotów „thudów”, spośród których tak wielu zginęło nad Wietnamem Północnym. Z ośmiuset trzydziestu trzech maszyn F-105 wyprodukowanych w zakładach Republic trzysta osiemdziesiąt dwie rozbiły się w południowo-wschodniej Azji. Piloci „thudów” nie różnili się niczym od chwatów z naszych samolotów A-4 skyhawków; byli wzorem odwagi i oddania dla ojczyzny.

Tego popołudnia wypadała nasza kolej, żeby stawić czoło północnowietnamskiemu lwu. Piloci wyznaczeni do udziału w misji bojowej, ubrani, uzbrojeni i przygotowani do startu, udali się na odprawę do centrum dowodzenia. Zwykle szliśmy właśnie tam, ponieważ było to miejsce pracy oficerów wywiadu. Uważaliśmy ich za próżniaków i podejrzewaliśmy, że nie wiedzą nawet, gdzie są nasze pokoje odpraw, więc żeby ułatwić im zadanie, przychodziliśmy do nich.

Gdy tylko weszliśmy do środka, spojrzałem na mapę operacyjną i zmarkotniałem. Żadnych szans na spotkanie miga. Naszym celem był

fragment strefy zdemilitaryzowanej między Północnym a Wietnamem Południowym w miejscu zwanym Khe Sanh.

Pod koniec stycznia Armia Wietnamu Północnego rozpoczęła ofensywę przeciwko wysuniętym punktom oporu Zielonych Beretów i obsadzonej żołnierzami Piechoty Morskiej bazie wojskowej w Khe Sanh, ulokowanej na odsłoniętym ze wszystkich stron, płasko ściętym wzgórzu. Broniące się w oblężeniu oddziały amerykańskie i południowowietnamskie, nękane ciężkim ostrzałem artyleryjskim, zostały odcięte od zaopatrzenia drogą lądową. Śmigłowce i samoloty transportowe, próbujące zbliżyć się do niewielkiego lotniska pod Khe Sanh, przebijały się przez silny ogień zaporowy, a gdy lądowały, sypał się na nie grad pocisków moździerzowych. W nocy nieprzyjaciel zdołał sforsować umocnienia bazy, ale zanim powiększył wyłom, musiał odeprzeć kontratak plutonu Piechoty Morskiej. W rezultacie zażartej bitwy, która przekształciła się w ogólną bijatykę z wykorzystaniem bagnetów, kolb karabinów i gołych pięści, żołnierze Piechoty Morskiej wyparli przeciwnika.

Wytrwali dzięki męstwu i sile ognia. Z góry udzielały im wsparcia dwie maszyny B-52 Stratofortress, bombardujące w nalotach dywanowych pozycje przeciwnika. Samoloty marines, myśliwce bombardujące US Air Force i skrzydła powietrzne z Yankee Station walczyły razem, żeby ocalić bazę i życie dzielnych żołnierzy, którzy bronili się w oblężeniu.

Wystartowaliśmy późnym popołudniem i przelecieliśmy dwieście mil do punktu zbiórki nad Khe Sanh. Wskutek działań wojennych okoliczne doliny wypełniły się szaroczarowym dymem, więc niewiele widzieliśmy z tego, co się działo na dole. Rejon lotniska zamienił się w jedno wielkie pobojuwisko. Na uboczu pasa startowego stały spalone samoloty, rozbite ogniem z moździerzy. Wokół bazy rozpościerał się księżycowy krajobraz: w miękkiej, czerwonawej ziemi widać było tysiące lejów po wybuchach.

Skontaktowałem się z wysuniętym oficerem naprowadzania lotnictwa. Żołnierz Piechoty Morskiej, który miał nas pokierować na cel, znajdował się

na dole, wśród tych młodych amerykańskich chłopaków, którzy bronili się przed ogniem artylerii i nocnymi szturmami wroga. Ze swoją wiedzą i sprzętem radiowym był ich najgroźniejszą bronią. Prawdopodobnie służył kiedyś w lotnictwie, bo mówił naszym językiem i rozumiał nasz punkt widzenia.

Gdy wywołałem go drogą radiową, natychmiast odpowiedział. Z jego opisu wynikało, że sytuacja jest nieciekawa. Oddziały nieprzyjaciela zbierały się tuż za ogrodzeniem, szykując się do kolejnego nocnego ataku, w związku z czym chciał, żebym uderzył w nie wszystkim, co mam pod skrzydłami, nim mrok ośmieli je do szturmu.

Tego dnia, choć zbliżał się wieczór, niebo było wyjątkowo bezchmurne. Błękitny firmament kontrastował ze straszliwymi serpentynami dymu i ognia w dolinie pod nosem mojego phantoma. Po przyjęciu instrukcji zszedłem w dół, by wykonać zadanie.

— Trzymaj prędkość, pięćset węzłów, będą strzelać do ciebie! — wołał radiooperator. — Na mój sygnał puszczaj wszystkie „Węże”. Aha, i przy drutach siedzi nasza piechota, prawie pod twoim lewym skrzydłem.

Wiozłem tuzin pięćsetfuntowych bomb Mark 82 Snake Eye. Gdy je puszczaliśmy, mechanizm sprężynowy rozkładał hamulce powietrzne lub lotki, żeby bomby mogły spadać pionowo dokładnie w miejscu zrzutu. Była to więc bardzo precyzyjna broń, a do tego umożliwiała nam, pilotom, ucieczkę i uniknięcie odłamków oraz innych skutków wybuchu, gdy przelatywaliśmy na niskim pułapie.

Na wysokości czterystu stóp wyrównałem lot, utrzymując prędkość pięciuset węzłów. Phantom przedzierał się przez chmury dymu. Ze wzgórz po naszej prawej stronie zaczęto strzelać do nas z małokalibrowej broni. Ja i siedzący z tyłu Dennis Duffy widzieliśmy błyski wystrzałów. Chwilę później zapłonęły przed nami pomarańczowoczerwone warkocze pocisków smugowych.

Leciałem tak szybko, że nie musiałem się obawiać ostrzału z prawej strony,

skąd pociski smugowe zbliżały się poprzecznie do toru lotu samolotu. Przede wszystkim bałem się tego, że dam plamę i omyłkowo zrzucę „Węże” na zgromadzonych przy drutach żołnierzy Piechoty Morskiej. Wcześniej jeden z niedoświadczonych pilotów lotnictwa morskiego popełnił błąd i zranił kilku naszych.

Pozabijać Amerykanów nieudolnie zrzuconą bombą? Wiedziałem, że nigdy się nie pozbieram po czymś takim.

Uważnie wsłuchiwałem się w każde słowo radiooperatora. Gdybym nie wyprostował idealnie maszyny, bomby mogłyby spaść na lewo lub prawo od celu — w zależności od tego, jak miałbym ułożone skrzydła. Utrzymanie stabilnego lotu nie jest łatwym zadaniem, gdy masz wrażenie, że wszystkie bandziory prują do ciebie ze swoich AK-47. Szczerze powiedziawszy, był to mój najtrudniejszy lot w życiu.

Sprawdziłem wskaźnik kursu. Skrzydła równo. Ułamek sekundy później radiooperator woła: „Puszczaj! Puszczaj! Puszczaj!”.

Uwolniłem „Węże”. Maszyna poderwała się w górę, gdy z węzłów uzbrojenia wypadły bomby o wadze sześciu tysięcy funtów, by runąć na ziemię. W tym samym momencie pchnąłem dźwignię przepustnicy i włączyłem dopalanie. Bliźniacze silniki J79 zareagowały prawidłowo i z przeciążeniem 5 g wyskoczyliśmy tam, gdzie było nasze miejsce — czyli daleko od strefy walki.

— Zmiatamy stąd, brachu! — rzucił z tyłu Duff.

Gdy samolot szedł w górę, miałem ściśnięte gardło i serce drżące ze strachu. Radiooperator jeszcze się nie odezwał. Podczas misji najgorsze jest czekanie, aż facet przy radiostacji oznajmi wynik.

*Cholera, czyżbym pozabijał chłopaków z Piechoty Morskiej?*

Radiooperator wciąż milczał. Wskazówka wysokościomierza przesuwiała się, gdy rozpędzony samolot przekraczał pułap trzech tysięcy stóp. Mijały sekundy. Żadnej wiadomości. Z tyłu Dennis na pewno wykręcał się w fotelu, chcąc sprawdzić, gdzie spadły nasze bomby.

*Jasna cholera...*

I wtedy usłyszeliśmy trzaski w radiu, a zaraz potem krzyk radiooperatora:

— Świetny lot! Świetny lot! Dokładnie w cel!

Znów mogłem oddychać. Zaraz też pod maską tlenową pojawił się mój szeroki uśmiech. Na szkoleniach wykonaliśmy kilka misji z zakresu bezpośredniego wsparcia lotniczego i jeszcze potem ze dwie nad Wietnamem Południowym, w drodze do Yankee Station, lecz to było coś zupełnie innego. Żołnierze Piechoty Morskiej znajdowali się niebezpiecznie blisko strefy bombardowania.

Jeden po drugim phantomy wykonywały przeloty, by na koniec ustawić się w formacji i wrócić na okręt — czy raczej „na bazę”, jak się mówiło. Przez wiele dni wspieraliśmy w ten sposób broniących się rozpaczliwie chłopaków z Piechoty Morskiej. Cieszyłem się, mogąc wreszcie robić coś pożytecznego. Wiedzieliśmy, że każdy zabity Wietnamczyk to jeden mniej karabin wycelowany w naszych na dole.

Piechota Morska trzymała się dzielnie. Gdy połączone siły US Army, marines i Wietnamczyków z Południa przebijały się wzdłuż drogi nr 9, żeby wydostać Amerykanów z okrążenia, skrzydło powietrzne operujące z pokładu USS Enterprise'a powróciło do harmonogramu regularnych lotów nad terytorium Wietnamu Północnego.

Startowaliśmy w dzień i w nocy niezależnie od warunków atmosferycznych. Przeprowadzaliśmy zmasowane rajdy w dużych, ociążonych grupach trzydziestu lub więcej samolotów. Nasze F-4 zapewniały osłonę na wypadek pojawienia się migów lub unieszkodliwiały gniazda obrony przeciwlotniczej, gdy szturmowe skyhawki niszczyły cele. Wylatywaliśmy również na rekonesans w dwa lub cztery samoloty, rozglądając się za wartościowymi celami, które Waszyngton pozwalał nam bombardować.

Ponieważ rządaliśmy w przestrzeni powietrznej nad Wietnamem Północnym, wróg wysyłał ludzi i sprzęt wojskowy na południe, do strefy

działań wojennych, pod osłoną nocy. W związku z tym wyruszyliśmy na łowy po zmroku, mając nadzieję, że gdzieś na drodze dopadniemy jakiś konwój.

Wietnamczycy z Północy bronili ciężarówek z zaopatrzeniem za pomocą lekkich dział przeciwlotniczych montowanych na wozach pancernych — przypominających te, które produkowaliśmy i dostarczaliśmy Sowiecom w czasie II wojny światowej. Gdy schodziliśmy niżej, szykując się do ataku, witali nas ogniem lekkich dział i ciężkich karabinów maszynowych.

Dzięki naszym zasadom użycia siły mogli nas łatwiej trafić. Waszyngton życzył sobie, żebyśmy najpierw zrzucali flary oświetlające, aby się przekonać, czy ciężarówki rzeczywiście należą do wojska, więc w chwili ataku musieliśmy nurkować w ich blasku. Nieprzyjaciel szybko się zorientował, co jest grane. Zaledwie puszczaliśmy flarę, strzelcy rozświetlali przestrzeń pod nami pociskami smugowymi i eksplozjami amunicji przeciwlotniczej. Przedzierając się przez te zasieki, mieliśmy sekundową szansę, by zrzucić bomby na cel.

I znów: byłoby naprawdę miło dysponować w takich chwilach 20-milimetrowym działkiem pokładowym. Moglibyśmy ostrzelać wroga ogniem koszącym i osłabić obronę przeciwlotniczą. A tak musieliśmy iść na żywioł. Nic bardziej nie frustruje niż to, że jesteś celem i nie możesz się odegrać, dopóki za tobą nie wybuchną bomby.

Pewnego razu prowadziłem nocny patrol rozpoznawczy, gdy w dwa samoloty szukaliśmy ruchomych celów na biegnącej wzdłuż wybrzeża drodze nr 1. W pobliżu miasta portowego Vinh, w odległości mniej więcej stu sześćdziesięciu mil od Hanoi, dostrzegliśmy kilka mętnych świateł na drodze.

*Nie ma tam żadnych moich kolegów, to na pewno.*

Nie martwiąc się o to, że przypadkowo ostrzelamy naszych, zawróciliśmy szerokim łukiem, decydując się przeprowadzić atak wzdłuż drogi z zachodu na wschód. W normalnych okolicznościach przelecielibyśmy obaj nad celem, zrzucając flarę, lub jeden z nas zrzuciłby flarę, a drugi od razu, pod flarą, przeprowadziłby atak. Albo lepiej: odczekalibyśmy trochę, jak to czasem

bywało, aż flara się wypali i ustanie ogień artylerii. Byliśmy o wiele sprytniejsi niż autorzy zasad użycia siły w Waszyngtonie, a nasze nieprzewidziane działania doprowadzały do pasji północnowietnamskich strzelców.

*Dość już tego wystawiania się na pociski. Pieprzyć flary!*

Tej nocy zabraliśmy ze sobą bomby kasetowe. Wyobraźcie je sobie jako bomby-matki, które otwierają się i wypluwają z siebie dziesiątki mniejszych bombek, spadających gęsto na ziemię. Lądują, wybuchają i sieją zniszczenie tysiącami świszczących odłamków. Zaprojektowano je do zabijania żołnierzy na otwartym terenie, ale przekonaliśmy się, że mogą przebijać i podpalać nieopancerzone pojazdy. Porządny zrzut pełnego ładunku przewożonych przez phantoma bomb kasetowych dawał nam strefę zniszczeń rozciągającą się na setki metrów w każdym kierunku. Była to zabójcza, budząca przerażenie broń.

No więc schodzimy niżej, mój skrzydłowy leci z boku i tuż za mną. Puszczam pierwszy. Moment później on robi to samo, a gdy oddaliśmy się od celu, podrywając w ciemnościach maszyny, dwa pełne ładunki bomb kasetowych wzniesają pożar wśród ciężarówek wiozących amunicję i beczki z paliwem. Języki ognia nad drogą nr 1 musiały być widoczne w promieniu wielu mil. Piloci patrolujący wybrzeże, widząc na horyzoncie fajerwerki, zadawali sobie pytanie: Co się dzieje w Vinh?

Tamtej nocy osłabiliśmy strukturę wsparcia logistycznego dla operacji Tet na Południu. Było co wspominać.

Po powrocie na okręt — niespodzianka. Zaraz po odprawie doskoczył do mnie jakiś sztabowy wymoczek, grożąc, że odda mnie pod sąd wojskowy za naruszenie zasad użycia siły. Chodziło o flarę, której nie puściłem? Owszem, mogła zakończyć moją karierę, a wszystko z powodu zasad użycia siły i proceduralnego myślenia oficerów sztabowych. Kazałem mu się odwalić. Ten atak należał do najbardziej udanych misji w dziejach eskadry. Przypominał również, jak cienka jest granica między medalem za odwagę a sądem wojennym w czasach McNamary.



Loty wciąż się odbywały i wciąż traciliśmy ludzi. Zdarzały się noce, kiedy kładłem się na pryczy i byłem bliski rozpacz. Trudno jest patrzeć na śmierć kolegów. Czasem myślisz, że jesteś uodporniony, ale potem znowu przychodzi chwila, gdy czyjaś śmierć otwiera w sercu ranę, która nie chce się goić. Ja wtedy kryłem się w pościeli i leżałem z głową pełną myśli, nie mogąc zasnąć mimo wyczerpania.

*Czy nie mogliśmy tego rozegrać inaczej? A może się uratował i po prostu nie widzieliśmy spadochronu? Na szczęście byli z innej eskadry...*

Próbowałem nie myśleć o rodzinach czekających na nich w domu, lecz bywało, że mimo moich wysiłków twarze ich żon i dzieci stawały mi nagle przed oczami. W ciągu wielu lat służby w lotnictwie morskim zrozumiałem, że niektórzy gonią za wyzwaniem i adrenaliną, jaką daje walka. Wypad do Wietnamu? Mieli tam swoje tereny łowieckie. Ja na to nie patrzyłem w ten sposób. Dla mnie udział w wojnie był wyrazem odpowiedzialności, świętym obowiązkiem. Tamta chwila, gdy mijaliśmy USS Arizonę, była przypomnieniem tego, że my, piloci wojskowi, musimy się troszczyć o nasze wspólne dziedzictwo. Oczywiście traktowałem wojnę bardzo poważnie, choć nie przepadałem za nią. Koledzy, których nie miałem już nigdy zobaczyć, i ich rodziny, które miałem zobaczyć wcześniej, niżbym chciał, zapłacili za ów zastrzyk adrenaliny upragniony przez innych. Dla mnie to brzemię nigdy nie było lekkie.

Wróg zawsze miał coś do powiedzenia, zawsze miał w ręku jakąś ukrytą kartę. Można było zrobić wszystko jak należy. Eskadra mogła wywiązać się ze wszystkiego. Dowódcy mogli wydać słuszne rozkazy i stanąć w pierwszym szeregu — jak „Skank”. Mieliśmy jednak do czynienia z przebiegłym, zdeterminowanym i ze wszech miar odważnym przeciwnikiem, któremu raz po raz udawało się zaskoczyć nas nową sztuczką.

W czasie tych bezsennych nocy, gdy mój mózg nie chciał się wyłączyć, rozmyślałem o pustych krzesłach w mesach oficerskich. Straciliśmy paru

znakomitych pilotów. Same umiejętności, choćby niedościgłe, nie wystarczą człowiekowi, gdy los się od niego odwróci.

Po wyjeździe z domu rzadko chodziłem do kościoła, ale nigdy nie straciłem wiary. Chociaż wyprawy stawały się coraz trudniejsze, a liczba zabitych i zaginionych wciąż rosła, miałem nadzieję, że dzięki wierze ominie mnie najgorsze. Świadomość, że istnieje jakiś nadrzędny cel, że nie ginimy tylko z powodu nieprzewidywalnych, przypadkowych zbiegów okoliczności, dodawała mi otuchy i ułatwiała rano wejście do kokpitu.

W czasie tych bezsennych nocy, będących udziałem prawie każdego w Yankee Station, ze wszystkich sił staraliśmy się nie myśleć o domu. Inaczej moglibyśmy się stać nadmiernie ostrożni, zawahać się w powietrzu i zginąć. Człowiek mądry nie sięgał wzrokiem dalej niż do świtu. Czasem weterani mówili żółtodziobom: „Założ, że nie wrócisz, uwierz w to całym sobą, a zobaczysz dom”. Taki psychologiczny paradoks.

W najczarniejszych chwilach myślałem o Mary Beth. Serce nie zapomina i nic się na to nie poradzi. I choć od ponad dziesięciu lat nie widzieliśmy się ani nie rozmawialiśmy ze sobą, pamiętałem najdrobniejsze rysy jej twarzy. Ilekroć wracałem do domu w Kalifornii, dbałem o swoje małżeństwo. Kochałem żonę i wiedziałem, że zawsze będę ją kochał, niezależnie od tego, czy przetrwamy zmagania wojenne i czas rozłąki. Ale zagłębując się w siebie, pojmowałem, że miłością mojego życia jest właśnie Mary Beth. I było mi łatwiej, gdy wiedziałem, że gdzieś tam, w szerokim świecie, jest ona. Rzadko komu udaje się spotkać bratnią duszę. Ja przynajmniej wiedziałem, kim jest moja, nawet jeśli miałbym już nigdy jej nie zobaczyć.

Po tygodniach ciągłych lotów operacyjnych opuściliśmy Yankee Station i na czas odpoczynku obraliśmy kurs na zatokę Subic. Byliśmy wręcz nieludzko spięci. Jeżeli pamiętacie początkowe sceny z filmu *Das Boot*, to możecie sobie wyobrazić nasze ekscesy w klubie oficerskim w Cubi Point. Dzięki tym przerwom mieliśmy okazję rozładować napięcie. Efektem były

dzikie hulanki, wyrywanie panienek przez większość chłopaków, wygłupy, kawały i morze alkoholu.

Klub znajdował się na szczycie wzniesienia, skąd roztaczał się widok na półtoramilowy pas startowy nad Subic Bay. Kryty strzechą dach, betonowa podłoga, nietrwałe meble z plastiku i metalu — wszystko to utrzymywało stereotyp tropikalnej speluny. Piliśmy piwo, które pomogło Andrésowi Soriano stać się jednym z najbogatszych ludzi w historii. Butelka jego san miguela kosztowała dziesięć centów i można ją było wszędzie dostać.

To miejsce gościło prawie wszystkich lotników US Navy, którzy pełnili służbę na zachodnim Pacyfiku. Ich pobyt uwieczniły ściany, co naszą tropikalną spelunę upodabniało trochę do muzeum, a trochę do pomnika poświęconego tym, którzy byli tam przed nami. Każda eskadra dokładała coś od siebie: odznaki, fotografie, pamiątki. Z tym miejscem wiązało się tak wiele wspomnień, że gdy zamknięto bazę nad Subic Bay i Marynarka Wojenna stamtąd odeszła, klub oficerski w Cubi Point został wiernie odtworzony w Pensacoli, w Państwowym Muzeum Lotnictwa Marynarki Wojennej. Aż tak duże znaczenie miało dla nas to miejsce.

Na przestrzeni lat pojawiło się tam sporo unikalnych rzeczy. Miejscowy inżynier z pomocą kilku młodszych stopniem oficerów zbudował miniaturowy tor katapulty, wykorzystując kokpit starego samolotu z wajchą do zwalniania zaczepu ogonowego. Ochotnika wstrzeliwał na krótki tor mechanizm napędzany azotem. Jeśli ktoś nie zdążył chwycić hakiem liny, kończył w kadzi z letnią wodą. Prawdopodobnie zwykle było to piwo, choć podejrzewam, że późno w nocy młodzi dodawali tam inne składniki. Każdą próbę, udaną bądź nie, nagradzały owacje. Dla naszego „wybiegu” nie miała znaczenia funkcja wojskowa śmiałka w kokpicie. Pewnego wieczoru na moich oczach kilka razy do kadzi wpadł sam sekretarz marynarki.

Ciśnienie schodziło z nas nie tylko w ten sposób. Nadmiar alkoholu sprawiał, że czasem puszczały hamulce, a wtedy dawaliśmy upust żalom, które dusiliśmy w sobie w Yankee Station. Dochodziło do kłótni i bijatyk.

Odkąd wojna nauczyła nas, że sam stopień wojskowy nie robi z człowieka przywódcy, nie każdego zwierzchnika darzyliśmy szacunkiem. Dobry przywódca cechował się odwagą, umiejętnościami i wolą dawania przykładu innym. Brał udział w najtrudniejszych wyprawach, a tyrał za dwóch. Kto nie spełniał tych warunków, tego słuchaliśmy wyłącznie ze względu na stopień oraz fakt, że Marynarka nauczyła nas przestrzegania dyscypliny.

Pewnego razu dowódca skrzydła powietrznego, powszechnie znienawidzony przez swoich podkomendnych, zdrowo wkurzył młodszych rangą oficerów. Zapominając o stopniach, młodzi rzucili się na niego z pięściami. Dowódca nie pozostał im dłużny, ale że było ich więcej, poleciał na deski. Nie zamierzał się jednak poddawać. Wezwał ich do dalszej walki, więc znów go obsiedli. Nikt nie interweniował. To były rozstrzygane po męsku wewnętrzne porachunki. Gdy zakończyło się mordobicie, a dowódca skrzydła leżał nieruchomo, cały we krwi, jeden z pilotów, którzy mu się przyglądali, krzyknął: „Teraz jesteśmy kwita!”.

Gdy każą wam dzień po dniu ryzykować życie dla sprawy, która wydaje się wam bezsensowna, i stosować się do zasad, które zwiększają tylko ryzyko śmierci, nieudolne dowodzenie doprowadza was do szału. Tamtego wieczoru cieszyłem się, że mnie do boju prowadzi „Skank” Remsen.

Po trwającym około tygodnia wypoczynku na Filipinach powróciliśmy do Yankee Station. Po drodze zatrzymaliśmy się u wybrzeży południowego Wietnamu na krótką zaprawę przed prawdziwą walką. To była Dixie Station, skąd startowaliśmy w celu udzielenia bezpośredniego wsparcia żołnierzom walczącym na lądzie. Na Południu nie musieliśmy się aż tak bardzo obawiać artylerii przeciwlotniczej i pocisków rakietowych ziemia–powietrze, więc te wyprawy dawały nam sposobność ponownie wdrożyć się do gry przed wyruszeniem na północ, gdzie trwała operacja Dudniący Grom.

Pod koniec marca w swoim oficjalnym przemówieniu Lyndon Johnson oświadczył, że nie będzie ubiegał się o reelekcję, a przy okazji wywrócił do góry nogami całą wojnę w powietrzu: wprowadził całkowity zakaz ataków

bombowych na północ od dwudziestego równoleżnika. Operacja Dudniący Grom została nagle zakończona, odwołana przez prezydenta nieudacznika.

Do tej pory migi były zmuszone startować z lotnisk w Chinach, co ograniczało ich skuteczność bojową. Ogłaszając światu, gdzie nie będziemy już zrzucać bomb, Lyndon Johnson praktycznie dał do zrozumienia Wietnamczykom z Północy, że zwracamy ich pułkom myśliwców bezpieczne niebo. Jednocześnie nowe restrykcje znacznie ograniczyły rolę US Air Force w wojnie powietrznej nad północnym Wietnamem. Ciężar jej prowadzenia spoczął na barkach US Navy.

Migi powróciły do swoich baz wokół Hanoi, pilotowane przez wypoczętych i lepiej wyszkolonych żołnierzy. Przeanalizowali naszą taktykę i dostosowali do niej własną. Nie trzeba było długo czekać, nim dobrali się do nas.

Siódmego maja 1968 roku pięć naszych F-4 wpadło na dwa zwyczajne — jak się wydawało — myśliwce przechwytyjące MiG-21. Za sterami jednego z nich siedział Nguyen Van Coc, as lotnictwa z sześcioma zestrzelaniami amerykańskich samolotów na koncie. MiG-i wystartowały z lądowiska w Xuan i pognały w ślad za bezbronnym EKA-3B skywarriorem, samolotem walki radioelektronicznej, a zarazem latającą cysterną.

Plan zakładał, że użyjemy pocisków Sparrow i nawiążemy walkę z migami, gdy zostaną zidentyfikowane przez radar. Ponieważ na północ od dwudziestego równoleżnika nie było żadnych samolotów US Air Force, wystarczyły nam wskazania systemów radarowych. Nie potrzebowaliśmy już identyfikacji wzrokowej, żeby otworzyć ogień. Zamierzaliśmy posłużyć się myśliwcami przechwytyjącymi w sposób podręcznikowy. Miały być wyrzutniami pocisków wystrzeliwanych spoza obszaru bezpośredniej widzialności.

Na zamglonym niebie wisały rozproszone chmury: idealna pogoda dla naszych zahartowanych phantomów. Tymczasem od samego początku po obu stronach było sporo zamętu. Phantomy śpieszyły się, żeby przechwycić i uratować załogę skywarriora, której nie wyszło zakłócanie sygnałów. Kiedy

F-4 zbliżyły się do celu, naziemne stanowiska ogniowe omyłkowo wzięły migi za amerykańskie samoloty. Artyleria przeciwlotnicza oświetliła własne maszyny. Przerwały operację przechwycenia i zaczęły krążyć nad Do Luong, dopóki kontrola naziemna nie wysłała ich za phantomami.

Migi wypatrzyły naszych w gęstych chmurach na wysokości około dziewięciu tysięcy stóp. Okazało się, że dwa myśliwce MiG-21 wysłędzone na amerykańskim radarze stanowią jedynie przynętę. Za nimi szły dwa kolejne — nad samymi wierzchołkami drzew, niewidoczne dla naszych czujników.

Zatem po jednej stronie cztery maszyny, po drugiej pięć. Phantomy pierwsze dostrzegły przeciwnika. Dwa pociski Sparrow wystrzeliły z szyn, lecz zgubiły namiary celów i spudłowały. Kiedy w chmurach odbywała się zabawa w kotka i myszkę, jeden z F-4 odłączył się od reszty. Nguyen Van Coc, któremu zaczynało brakować paliwa, miał już zawracać do bazy, gdy przeleciał przed nim samotny phantom z komandorem podporucznikiem Einarem Christensenem, pilotem służącym w naszym skrzydle powietrznym, i porucznikiem Lance'em Kramerem. Nguyen Van Coc odpalił dwa pociski na podczerwień — kopie sidewindera przechwyconego przed dziesięciu laty w trakcie walk powietrznych nad Cieśniną Tajwańską.

Jeden z pocisków trafił w cel i F-4 poleciał w dół. Christensen i Kramer zdołali się katapultować i zostali później uratowani. Byli dziewiątą i ostatnią zdobyczą wietnamskiego asa.

Dwa dni później para samolotów Phantom z Big E starła się z trzema — lub czterema — myśliwcami MiG-21. Załogi F-4 odpaliły cztery sparrowy, lecz nie zaliczyły potwierdzonego zestrzelenia. Na szczęście wszyscy nasi piloci wrócili do bazy. Migi poczynały sobie coraz śmielej, a ja z coraz większą niecierpliwością czekałem na swój pierwszy pojedynek.

Dwudziestego trzeciego maja 1968 roku zdarzyło mi się być prowadzącym pary samolotów wchodzących w skład klucza dowodzonego przez „Skanka” Remsena. Pełniliśmy służbę patrolową typu BarCAP: osłanialiśmy lotniskowce z naszego zespołu operacyjnego. Patrolowaliśmy rejon między

okrętami a wybrzeżem północnego Wietnamu w taki sposób, żeby szybko przechwycić każdego miga startującego z lądowisk wokół Hanoi.

Z reguły były to nudne misje, podczas których nic się nie działo. Owszem, migi sporadycznie pojawiały się na niebie, ale akurat wtedy nie odbywałem patrolu. Tym razem miało być inaczej. Grupa myśliwców MiG-21, będących najnowszym i najlepszym przykładem komunistycznej technologii używanej północnowietnamskim rewolucjonistom, oderwała się z pasa startowego i ruszyła w kierunku wybrzeża, szukając rozróby.

To był moment, na który czekał każdy pilot myśliwca. Choć nie przepadałem za wojną, chciałem się wreszcie sprawdzić. Wszystkie te lata szarpanek u wybrzeży San Clemente — w tajnym *fight clubie*, który uchronił od zapomnienia sztukę walki w zwarciu — wszystkie te chwile, gdy kładliśmy na szalę samolot i swoją karierę, miały nas przygotować do pojedynków z nieprzyjacielskimi migami.

Nasze okrętowe systemy radarowe niemal natychmiast zobaczyły start migów. Radiooperator odezwał się i wyznaczył nam kurs. „Skank” obrócił nos maszyny w kierunku wybrzeża, mój skrzydłowy i ja zrobiliśmy to samo. Nie żałując mocy, z rykiem silników pognaliśmy ku naszej walce życia.

Kiedy się zbliżyliśmy, radiooperator krzyknął: „Bandyci! Bandyci! Macie zezwolenie na użycie broni!”.

To było idealne przechwycenie, wręcz wzorcowe. Myśliwce MiG-21 pojawiły się na naszych radarach pokładowych. Siedzący z tyłu operatorzy radaru wpatrywali się w ekran, informowali nas, gdzie są cele, i próbowali złapać namiar dla naszych pocisków rakietowych dalekiego zasięgu. Uczono nas, żebyśmy odpalali sparrowsy w odległości mniej więcej dwunastu mil. „Skank” wolał jednak poczekać, abyśmy podeszli bliżej i mieli większą szansę na zestrzelenie.

Złapaliśmy namiary, zapaliły się lampki gotowości pocisków. Mieliśmy cele jak na dłoni. Zbliżały się na godzinie dwunastej — nic, tylko strzelać! Sparrowsy, wycelowane prosto w nos samolotu, spisywały się najlepiej.

„Skank” już miał otworzyć ogień, gdy nagle radio wychrypiało: „Silver King, tu Red Crown. *Salvo! Salvo! Salvo!*”. Ten rozkaz oznaczał przerwanie akcji i wycofanie się z tego rejonu.

Ze zdziwieniem zawróciliśmy w kierunku floty. Chwilę później nasz radiooperator powtórzył ostrzeżenie. Niedaleko wybrzeża ukrywał się z wyłączoną elektroniką krążownik rakietowy USS Long Beach. Jego miejsce w naszym szyku obronnym zajął mniejszy niszczyciel. Wietnamczycy orientowali się w zasięgu naszych pocisków ziemia–powietrze i wiedzieli, że niszczyciele przenoszą rakiety starszego typu o słabym zasięgu. Przekonani, że nie grozi im atak ze strony pocisków ziemia–powietrze, wysłali samoloty MiG-21. Te zaś natknęły się na krążownik.

Gdy zostały wykryte, Long Beach uruchomił radar i system kierowania uzbrojeniem. Z odległości sześćdziesięciu pięciu mil złapał namiar na migi — akurat gdy mieliśmy strzelać. Nad nami przemknęło kilka pocisków rakietowych Talos, wystrzelonych z okrętu wojennego. Nie mieliśmy wyjścia, musieliśmy się wycofać. Migi zawróciły pędem do bazy. Jeden z nich został zestrzelony, drugiemu prawdopodobnie też się oberwało. W czasie wojny w Wietnamie Marynarka Wojenna przeprowadziła zaledwie trzy udane ataki pociskami rakietowymi ziemia–powietrze.

Trudno było mi się cieszyć z naszego sukcesu. Marynarze z krążownika sprzątnęli nam sprzed nosa Migi i nie dali nam szansy pokazać, co naprawdę umiemy. Poza tym wszystko wskazywało na to, że odpalili pociski, nie przejmując się nami, a więc nonszalancko igrali z naszym życiem. Wylądowaliśmy na pokładzie USS Enterprise’a gorzko rozczarowani. Gdybyśmy otworzyli ogień z odległości dwunastu mil, może sprawy potoczyłyby się inaczej. W trakcie następnych wypraw nie zobaczyłem już żadnego miga.

Ta tura bojowa była dla nas ciężka, ale jedno przeżycie zapadło nam w pamięć. Dowiedzieliśmy się, po czym poznać prawdziwego przywódcę. Pewnego razu, wykonując lot szturmowy na małej wysokości, „Skank”



Remsen został ranny: kula karabinowa uszkodziła kokpit i przeszła na wylot przez oba uda Remsena. Chwycił ograniczniki ruchu nóg, podciągnął je do góry i zrobił z nich opaski uciskowe. Następnie przeleciał sto pięćdziesiąt mil i z powodzeniem wylądował na pokładzie lotniskowca. Pokładowy personel medyczny wyciągnął go z maszyny i pośpiesznie przeniósł na salę chirurgiczną. Gdy zaproponowano mu transport do amerykańskiego szpitala, postanowił pozostać na okręcie, dopóki nie zagoi się rana. Dwa tygodnie później dzielny kowboj znów siedział w siodle i ze swoimi chłopakami startował do lotów operacyjnych. Oto, moim zdaniem, wzór prawdziwego przywódcy.

Czternastego czerwca phantomy F-4 z naszego siostrzanego lotniskowca USS America wdały się w bójkę ze starszymi maszynami MiG-17. Nasi lotnicy próbowali je strącić za pomocą sparrowsów i w trakcie krótkiej potyczki odpalili cztery... zaliczając cztery pudła. Dwa dni później USS America straciła phantoma z eskadry VF-102, który przegrał w walce manewrowej z myśliwcami MiG-21. Znów cztery sparrowsy ruszyły za celem, lecz ani jeden nie uzyskał trafienia. Załoga katapultowała się nad terytorium północnego Wietnamu. Pilot dostał się do niewoli, drugi lotnik zginął.

W ciągu miesiąca straciliśmy dwa phantomy, zmarnowaliśmy supernowoczesne inteligentne pociski rakietowe za ponad milion dolarów i mieliśmy jednego zabitego w akcji i jednego zaginionego. Były to szokujące wyniki, zwłaszcza że skrzydła powietrzne operujące z pokładów USS Enterprise'a i USS Ameriki nie zdołały poprawić bilansu choćby jednym zestrzeleniem.

Kilka dni później wraz z kilkoma F-4 osłaniałem nocny lot śmigłowca Marynarki Wojennej, który wyprawił się na poszukiwania dwóch członków załogi phantoma ze stacjonującej na lotniskowcu USS America eskadry VF-33. Zostali trafieni pociskiem ziemia–powietrze w głębi terytorium wroga,

więc śmigłowiec pilotowany przez Clyde'a Lassena i LeRoya Cooka, sunąc w mroku nad koronami drzew, zmagał się z ostrzałem naziemnym.

Ja i siedzący z tyłu Duffy krążyliśmy w górze. Tej nocy mieliśmy tylko pociski powietrze–powietrze i nic więcej, przez co czuliśmy się bezużyteczni. Z 20-milimetrowym działkiem przynajmniej zeszlibyśmy niżej i ostrzelali gniazda ogniowe nieprzyjaciela. Bez broni pokładowej nie pozostawało nam nic innego, jak z bezsilną wściekłością utrzymywać łączność i koordynować z góry akcję ratunkową.

Lassen nie potrafił znaleźć załogi F-4, a załoga nie potrafiła namierzyć helikoptera. Przy pierwszej próbie zniżenia się do ziemi śmigła zawadziły o drzewa. Lassen postanowił powtórzyć manewr. Miał już mało paliwa, więc włączył światła pozycyjne. Wszyscy wietnamscy żołnierze w tym rejonie zaczęli do niego strzelać. Dżunglę pod nami rozjaśniły błyski karabinów i pocisków oświetlających.

Widząc światła, rozbitkowie ruszyli w stronę śmigłowca. Pilot John Holzclaw przyciągnął na polanę swojego operatora radaru Zeke'a Burnsa. Na skutek katapultowania się i upadku na ziemię Zeke miał złamaną nogę. Jego życie zależało od wytrzymałości i determinacji pilota.

Lassen posadził maszynę na poletku ryżowym. Drugi pilot i dowódca załogi ostrzeliwali pozycje Wietnamczyków ogniem karabinów M-16. LeRoy Cook, drugi pilot, wystawił lufę przez otwarte boczne okno. Zestrzeleni Amerykanie dotarli do śmigłowca i z pomocą załogi weszli na pokład. Dowódca Bruce Dallas wskoczył do środka i poobijana ptaszyna pomknęła w kierunku wybrzeża. Doleciała do krążownika i wylądowała na pokładzie dla śmigłowców, gdy paliwa zostało już tylko na pięć minut. Za tę operację Lassen otrzymał najwyższe odznaczenie za odwagę, Medal Honoru. W czasie całej wielomiesięcznej służby wojskowej w Yankee Station nie spotkałem się z większym aktem bezinteresownej odwagi. Od tamtej pory nie mogłem wybaczyć dowództwu Marynarki, że nie uzbroiła F-4 Phantoma II w działko pokładowe.

Ta wyprawa ratunkowa była jedną z ostatnich misji, do których startowaliśmy w czerwcu z Yankee Station. Szykowaliśmy się już do powrotu do domu, bo tkwiliśmy tam od początku wojny. Migi stawały się coraz bardziej zadziorne i do końca czerwca walczyliśmy z nimi jeszcze trzy razy. W czasie tych starć odpaliliśmy trzynaście sparrowów, lecz żaden nie trafił w cel.

Opuściliśmy Yankee Station w lipcu, gdy zaczynało się robić naprawdę nieciekawie. Dziesiątego lipca załoga phantoma z eskadry VF-33 zestrzeliła miga pociskiem Sidewinder. To odrobinę złagodziło nastroje, ale miesiąc później samoloty należące do skrzydła powietrznego, które zajęło nasze miejsce, wystartowały z pokładu USS Constellation i zostały przechwycone przez myśliwce MiG-21. Wywiązała się walka, w czasie której wystrzelony w kierunku miga sidewinder złapał namiar na przelatującego phantoma i strącił go na ziemię. Załoga katapultowała się, ale wpadła w ręce wroga, zanim ją zgarnął śmigłowiec ratunkowy.

Kiedy rozgrywały się te letnie wydarzenia, USS Enterprise z 9. Skrzydłem Powietrznym powrócił do Stanów Zjednoczonych. Byliśmy wycieńczeni, poobijani i rozgoryczeni. Od końca lutego do końca czerwca nasze skrzydło liczące setkę żołnierzy straciło trzynastu ludzi — zabitych lub w niewoli — dziesięć bombowców, jednego F-4 i jedną maszynę rozpoznawczą Vigilante. Wyglądało to bardzo, bardzo źle.

Jeśli mieliśmy odzyskać przewagę należną lotnictwu morskemu, potrzebne były zmiany. Otrzymałem rozkazy. Przenosili mnie do eskadry pilotażu przejściowego w Bazie Lotnictwa Morskiego Miramar. Los zrządził, że właśnie tam, w tętniącej życiem enklawie 121. Pułku Szkoleniowego, trafiła mi się sposobność rozwiązania naszych kosztownych, tragicznych problemów.

## 8. Początki Topgun

### Baza Lotnictwa Morskiego Miramar w Kalifornii

Jesień 1968 roku

Fightertown USA. Od dawna w ten sposób mówiło się o bazie lotnictwa morskiego, której hiszpańska nazwa Miramar nie bardzo tu pasowała. W miejscu położonym piętnaście mil na północ od San Diego i pięć mil w głąb lądu nie było „widoku morza”. Chyba żeby poderwać maszynę i skierować się na zachód; kontrolerzy ruchu lotniczego mówią wtedy, że odpływa wilk morski. Nieoficjalna nazwa wymalowana farbą na hangarze nr 1 lepiej oddaje rzeczywistość. Wycie silników lotniczych i zapach paliwa na pasach startowych, płytach postojowych i drogach kołowania w tym rozległym kompleksie jest czymś stałym.

Wojna poddała próbie moją miłość do latania, lecz wciąż miałem zwyczaj podnosić wzrok, ilekroć na niebie przetaczał się z hukiem odrzutowiec. Kto nim leciał? Jak sobie radził? Co się dzieje? Będąc instruktorem, musiałem śledzić poczynania *nuggetów*.

Kiedy ponownie dowlokłem swoją marynarską torbę do bazy Miramar, tym razem jako instruktor szkolenia taktycznego w 121. Pułku Szkoleniowym, zorientowałem się, że codzienne życie jest w nim dostosowane do szybkiego wojennego tempa. Na Zachodnim Wybrzeżu cały personel naziemny Marynarki Wojennej zaangażował się w działania wspierające wojnę w Wietnamie, przy czym pułk VF-121 dźwigał naprawdę ciężkie brzemie. Jako ośrodek pilotażu przejściowego dla użytkujących samoloty F-4 Phantom eskadr stacjonujących na Zachodnim Wybrzeżu, w grupie swoich klientów miał skrzydła powietrzne wszystkich lotniskowców na Pacyfiku. Jak już wcześniej wspomniałem, nazywaliśmy go lotniczym ośrodkiem uzupełnień — identycznie jak podczas II wojny światowej. Każdy typ samolotu miał

wsparcie w postaci własnego ośrodka uzupełnień: A-1 Skyraider, A-3 Skywarrior, A-4 Skyhawk, A-6 Intruder, A-7 Corsair II, F-8 Crusader, podobnie jak samoloty do zwalczania łodzi podwodnych i maszyny wczesnego ostrzegania. 121. Pułk Szkoleniowy był związany ze środowiskiem F-4. Gdy tylko jeden z lotniskowców utracił phantoma, przekazywaliśmy samolot zastępczy z dwuosobową załogą. Z pasa startowego na pokład lotniskowca wyruszającego do Yankee Station można było dolecieć w jedną chwilę. Dobrze rozumieliśmy rzeczywistość, w której dramaty życia i śmierci były częścią naszego zawodu. Tak wielu wspaniałych ludzi nie wróciło do domu. Kiedy przychodziły wieści o kolejnych lotnikach zabitych, zaginionych lub wziętych do niewoli, byliśmy przygnębieni. W 1968 roku nikomu w Miramar nie chciało się wygłupiać.

Nasz pułk szkoleniowy była największy w US Navy, kiedy w nim służyłem. Przebywało tam średnio siedemdziesiąt maszyn F-4B i F-4J, a także tysiąc czterystu oficerów i szeregowych, włączając w to personel techniczny i biurowy. Tak duża jednostka nie ruszała na wojnę. W tym stacjonarnym ośrodku szkolno-treningowym staraliśmy się dopilnować, żeby załogi eskadr startujących na morzu z pokładu lotniskowca były do tego w pełni przygotowane. Biorąc pod uwagę, jak kiepsko radziło sobie lotnictwo na wojnie, przydomek naszej eskadry, Pacemakers<sup>11</sup>, był strzałem w dziesiątkę. Można było powiedzieć, licząc nasze straty, że prowadzimy tę wojnę podłączeni do respiratora. Tak więc dokładaliśmy swoją cegiełkę, żeby z taśm zjeżdżali wciąż nowi lotnicy, w miarę jak wojna uszczuplała nasze szeregi. W 1969 roku nasz ośrodek uzupełnień wyszkolił ponad stu pięćdziesięciu pilotów i operatorów radaru przechwytyjącego przeznaczonych do latania phantomami. Żadna inna grupa pilotów, operatorów radaru, serwisantów i mechaników, z jaką się zetknąłem, nie miała większych powodów do dumy.

W pułku zostałem instruktorem w pionie (wydziale) szkolenia taktycznego. Moim kierownikiem był porządny człowiek, komandor podporucznik Sam Leeds. Nasi kursanci dostali już w kość, nim się u nas stawili. Po otrzymaniu

skrzydeł uczyli się w różnych szkołach, jak sobie radzić w wyjątkowo trudnych sytuacjach: jak samotnie przeżyć na morzu, łądzie lub w niewoli, jak czytać i przekazywać informacje z rozpoznania powietrznego, jak posługiwać się urządzeniami w kokpicie i opanować systemy pokładowe w myśliwcach produkowanych przez McDonella Douglasa. Moją działką były podstawy taktyki walki powietrznej. Młodzi piloci uśmiechali się szeroko po zakwalifikowaniu się do tej fazy szkolenia. Pod moim okiem wreszcie mogli więcej latać. Jednocześnie uczestniczyli w wielu wykładach. Na tym etapie uczyli się podstaw aerodynamiki samolotu, latania na przyrządach, ogólnych zasad przechwytywania obiektu powietrznego, obsługi uzbrojenia, nawigacji, walki radioelektronicznej i podchodzenia do lotniskowca (zawsze to podkreślam: odnalezienie w nocy płynącego okrętu i wylądowanie na pokładzie startowym wymaga nie lada odwagi). Nie uczyliśmy zaawansowanych rozwiązań taktycznych. Program nauczania opierał się na standardowej doktrynie taktycznej Marynarki Wojennej i był zgodny ze wszystkimi restrykcyjnymi wytycznymi, którymi powinien się kierować pilot F-4 phantoma. Uczyli się odpalać pociski rakietowe, zrzucać bomby i wykorzystywać radar dalekiego zasięgu do przechwytywania oddalonych celów. Trochę to przypominało studia licencjackie; przekazywaliśmy im najprostszą wiedzę, jakbyśmy uczyli biologii studenta anglistyki: absolutne podstawy latania i manewrowania samolotem F-4 oraz posługiwania się jego uzbrojeniem w celu pokonania wrogiej maszyny lub zniszczenia celów naziemnych.

Do testowania granic aerodynamicznych możliwości samolotu zniechęcała nas ogólna awersja do ryzyka, która jest częstą przypadłością podczas kursów. Najgorsze, co mogliśmy zrobić, przynajmniej w oczach starszych oficerów, to zniszczyć maszynę. Więc gdy dwa razy dziennie nowo upieczeni piloci i operatorzy radaru odbywali ze mną lot, bawiliśmy się grzecznie. Owszem, ćwiczyliśmy elementy walki manewrowej, lecz bez przekraczania bariery bezpieczeństwa. Nigdy nie pozwalaliśmy im schodzić poniżej pułapu

dziesięciu tysięcy stóp. Ktoś mógłby zażartować, że US Navy nie chciała stracić gwarancji na nowe samoloty.

W efekcie program szkoleniowy nie był dostosowany do realiów walk powietrznych. Lotnicy z ośrodka uzupełnień mieli okazję zapoznać się z karkołomnymi manewrami, do jakich były zdolne nowoczesne myśliwce, dopiero gdy wokół nich przelatywały pociski smugowe. Wcześniej mieli klapki na oczach. Nie tak powinno się wysyłać młodych ludzi na wojnę.

Mimo to po ukończeniu tej części szkolenia kursanci przechodzili do następnego etapu ćwiczeń, a potem byli gotowi wyruszyć na front. Już sama liczba dziennych lotów szkoleniowych narażała pilota na niebezpieczeństwo, a tymczasem nieprzyjaciel podnosił poprzeczkę coraz wyżej. Ktoś mądry powiedział, że wróg ma zawsze prawo głosu, a na wietnamskim niebie to on rządził. Ostatecznie US Navy musiała coś zrobić w tej sprawie.

W drugiej połowie grudnia, niedługo po moim przyjeździe, Sam Leeds wezwał mnie do swojego gabinetu i pokazał gruby plik dokumentów w niebieskiej teczce. Była to praca napisana na wniosek Dowództwa Systemów Powietrznych. *Raport z przeglądu możliwości systemu pocisków powietrze–powietrze*<sup>12</sup> — nie brzmiało to jak tytuł bestsellera. Jednak to sprawozdanie, którego autorem był komandor Frank Ault, dowódca lotniskowca USS Coral Sea, było imponującym i znaczącym dokonaniem.

Dwustruonicowy raport zawierał listę przyczyn wszystkich porażek naszych jednostek w walkach powietrznych nad północnym Wietnamem. Projekt komandora Aulta powstawał długo. Rozpoczął go latem 1968 roku, kiedy kierował zespołem zajmującym się niewydolnymi pociskami raketowymi Sparrow. Bazując na tej pracy, ale także na innych, ściągnął ponad dwieście osób na symposium do raketowego ośrodka testowego Marynarki Wojennej w Point Mugu, położonego na północ od Los Angeles. Przybyli piloci i dowódcy, a także menadżerowie i technicy z Raytheona, Westinghouse'a i McDonnella Douglasa — przedstawiciele wszystkich liczących się koncernów zbrojeniowych. Nikt wcześniej nie przedstawił

problemu tak wszechstronnie jak Ault. Po raz pierwszy cały system walki powietrznej — myśliwce, pociski rakietowe i systemy kierowania ogniem — został poddany gruntownej analizie od fazy projektowania i zakupu po eksploatację i logistykę. Ault chciał zrozumieć systemy uzbrojenia „od ich narodzin do śmierci”, jak zwykł mawiać. Wyciągnął wiele daleko idących wniosków.

Sam Leeds zwrócił moją uwagę na jedno szczególne zalecenie ujęte w raporcie. Przekartkował do strony 37 i wskazał jedenastą z piętnastu pozycję w ustępie szóstym: *Szkolenie załóg*. To w tym miejscu Ault radził szefowi operacji morskich i dowódcy floty Pacyfiku „jak najszybsze założenie zaawansowanej szkoły lotnictwa myśliwskiego w strukturach RCVW-12<sup>13</sup> w Bazie Lotnictwa Morskiego Miramar dla samolotów F-8 oraz F-4”. Te słowa stały się kamieniem węgielnym Topgun. Okazało się, że koncepcja takiej uczelni była już rozważana w jednostce nadrzędnej wobec naszego ośrodka szkoleniowego. Jak w przypadku każdego dobrego pomysłu, należało jeszcze znaleźć człowieka, który odważy się zrealizować takie przedsięwzięcie. Raport komandora Aulta szybko trafił na biurka kilku znaczących dygnitarzy.

Sam i ja wiedzieliśmy, że będziemy ojcami każdego programu szkoleniowego realizowanego w Miramar. Popatrzył wtedy na mnie i zapytał:

— Dan, może ty byś to wziął?

Była to wielkoduszna propozycja. Przewyższał mnie zarówno rangą, jak i doświadczeniem. Mógł osobiście stanąć na czele szkoły, ale na niego czekała inna świetna posada. Zamierzał objąć dowództwo nad pierwszą eskadrą myśliwską korzystającą z nowych maszyn F-14 Tomcat (Tom Cruise pomógł rozślawić te piękne odrzutowce produkowane przez Grummana). Sam Leeds mógł podjąć się stworzenia nowej szkoły, a potem przekazać ją mnie i przeskoczyć na F-14. Uważał jednak, że taką uczelnią od początku powinna kierować jedna osoba, aby zapewnić ciągłość metod szkoleniowych. Wyjaśnił mi to dobitnie.



I tak się to wszystko zaczęło. Szybko podjąłem brzemienną w skutki decyzję: „Dobrze, zgadzam się”.

Kiedy Sam i ja poinformowaliśmy naszego dowódcę, komandora porucznika Hankę Hallelanda, że zgodziłem się służyć jako oficer zarządzający Szkołą Lotnictwa Myśliwskiego, miał dla mnie tylko jedną uwagę: „Nikogo nie zabij i nie zniszcz samolotu”. Ponieważ takie rzeczy zdarzały się od czasu do czasu, nie zamierzałem lekceważyć tej rady. Dał nam również jasno do zrozumienia, że Marynarka Wojenna skąpo wydziela fundusze. Nie mieliśmy własnych sal zajęciowych, pokoju odpraw, przestrzeni biurowej, nie przydzielili nam mechaników ani serwisantów, nie dali samolotów. Wszystko musieliśmy pożyczać. Rzecz jasna, pieniędzy też nie było. Nowa podyplomowa szkoła miała sama o wszystko się postarać, zbierając co się da w zapomnianych zakątkach bazy. Ale to nie koniec. Termin opracowania programu nauczania i przygotowania zaplecza lekcyjnego upływał za sześćdziesiąt dni. Pomijając to, miód-malina...

Niebawem zaczęliśmy nazywać naszą szkołę „Topgun”. Choć to nie my ukuliśmy tę nazwę. Tak nazywały się doroczne zawody lotnicze, po raz ostatni zorganizowane w 1958 roku. Lotniskowiec USS Ranger, którym miałem dowodzić w przyszłości, zwał się potocznie „The Top Gun of the Pacific Fleet”. Nasi koledzy i rywale z Miramar latający na starszych F-8 crusaderach mówili o sobie: „ostatni rewolwerowcy”. Ich szkoła powstała w oparciu o te same zapisy w raporcie Franka Aulta, które dały początek naszej działalności, ale że starsze myśliwce szły w odstawkę, ich rozwiązania taktyczne przestały mieć znaczenie.

Nieraz zastanawiałem się nad okolicznościami, które sprawiły, że kierowanie Topgun przypadło akurat mnie. Było to — o czym wówczas jeszcze nie wiedziałem — zadanie ważniejsze niż wszystko, co dotąd robiłem w życiu. Nadarzyła mi się jedyna w swoim rodzaju okazja wprowadzenia koniecznych zmian. Aby weszły w życie, musiały upłynąć lata — lata starań wielu znakomitych lotników, którzy przyszli po mnie. Jednak o wielkości

nowo powstałej poddyplomowej szkoły walk powietrznych nie stanowił jeden człowiek czy nawet grupa osób. Szkoła musiała najpierw zapaść korzenie i rozkwitnąć. A potem wyjść poza ramy tego, do czego była powołana, aby stać się trwałym wzorcem doskonałości i zaangażowania. Jej dziedzictwo miało przetrwać dziesięciolecia. Ale w grudniu 1968 roku jeszcze nic na to nie wskazywało. Mieliśmy po prostu zadanie do wykonania.

Nasz projekt równie dobrze mógł zakończyć się fiaskiem. Uważam tak, bo w Marynarce Wojennej nie traktuje się poważnie czegoś, czym nie kieruje admirał. Ja byłem tylko trzydziestotrzyletnim komandorem podporucznikiem zaszeregowanym do grupy uposażenia trzy pozycje niżej od oficera flagowego. Sam fakt, że US Navy powierzyła kierowanie szkołą komuś tak nisko postawionemu, świadczyło o tym, że nie bardzo wierzyła w nasze powodzenie. Równie dobrze mogliśmy oberwać po łbie. Zamierzaliśmy przecież zrewolucjonizować szkolnictwo taktyczne. Powiem w skrócie — potem jeszcze do tego wrócę — że dotąd szkolenie taktyczne z prawdziwego zdarzenia odbywało się tylko we flocie. Dowódcom eskadr stacjonujących na lotniskowcach wydawało się, że są jedynymi nauczycielami taktyki. Topgun podważał ich autorytet. Z tego powodu mogła powinąć nam się noga.

W US Navy jest tak, że jeśli jakaś grupa doznaje porażki, szkodzi to karierze zawodowej jej zwierzchników. Zwykle szkody są proporcjonalne do rangi dowódcy, który doprowadził do fiaska. Gdyby Topgun się rozleciał, o dalszej karierze mógłbym tylko pomarzyć. Moja skromna ranga oznaczała jednak, że ewentualna porażka nie odbije się na naszych bezpośrednich przełożonych. Wy tłumaczyliby ją sobie błędem młodych, którzy co prawda mieli dobre intencje, ale nie sprościli wyzwaniu. Być może dlatego właśnie ja zostałem pierwszym oficerem w Topgun. Dziś, z perspektywy czasu, uważam, że spotkało mnie ogromne wyróżnienie.

Pełniąc swoją ryzykowną funkcję, cieszyłem się, że wspiera mnie Hank Halleland. Od samego początku traktował nas po przyjacielsku, pomagał w znalezieniu odpowiednich ludzi i środków. Oczywiście, bardzo nam pomógł

raport Aulta. Ważne osobistości z Pentagonu i sztabu dowódcy floty Pacyfiku musiały zwracać na nas uwagę, skoro pod naszym projektem podpisał się sam szef operacji morskich.

Ale wojna się nas nie bała — ani trochę. Choć to z jej powodu powstał Topgun. Czekala na naszych chłopaków, gotowa zabić każdego, kto zjawi się nieprzygotowany. Wiedzieliśmy, że gdy znów udamy się w rejon zachodniego Pacyfiku, będziemy musieli spisywać się o niebo lepiej. Zależało od tego życie wielu żołnierzy.

Zawsze starałem się pamiętać o słynnym stwierdzeniu pewnego lotnika: „Moim drugim pilotem jest Bóg”. Ilekroć wspominam naszą drogę do sukcesu, utwierdzam się w przekonaniu, że prawdziwą siłą sprawczą był ktoś znacznie potężniejszy ode mnie. Zmierzając do celu, modliłem się, bym umiał odróżnić dobre rzeczy od złych. Mimo że na mojej drodze było wiele przeszkód, okazało się, że wszystko, czego potrzebujemy, mamy na wyciągnięcie ręki w Fightertown USA.

Wykazując się mądrością i dalekowzrocznością, komandor Ault napisał, co trzeba zrobić — i chwala mu za to — lecz ani słowem nie wspomniał, jak się za to zabrać. Zalecał utworzenie szkoły lotnictwa myśliwskiego, ale nie uściślił, czego i jak w niej uczyć ani jak ma być zorganizowana. W dzisiejszych czasach taka inicjatywa wymagałaby wielomilionowych wydatków na ekspertyzy niezależnych specjalistów. I dopóki nie byliby zgodni w swoich wnioskach, projekt byłby zablokowany. Biurokratyczne przepychanki ciągnęłyby się latami. W 1969 roku byłem zdany wyłącznie na siebie. Mogąc liczyć na mądre rady Hanka Hallelanda i kilku innych zaufanych osób w Miramar, pomyślałem sobie, że jest promyk nadziei. Rzuciłem się więc w wir pracy.

Na Topgun należałoby spojrzeć jak na szkołę podyplomową. W gruncie rzeczy funkcjonowała jak kolegium nauczycielskie — z tym że dla pilotów myśliwskich. Nasze zadanie nie polegało na tym, żeby zrobić z nich asów lotnictwa, ale żeby nauczyli się, jak być nauczycielami dla następnego

pokolenia asów. Nasi pierwsi wychowankowie, osobiście wybrani przez dowódców eskadr w ciągu sześćdziesięciu dni, przybyli do Miramar, by spędzić z nami pięć tygodni, a potem wrócić do macierzystych jednostek i nauczyć kolegów tego, czego my ich nauczyliśmy. W ten sposób US Navy chciała zapoczątkować efekt domina; nowe koncepcje miały się upowszechniać w postępie geometrycznym, w miarę jak lotnicy z ośmioosobowych grup rozjeżdżaliby się i każdy z nich szkoliłby szesnastu następnych.

Potwierdzeniem opanowania materiału z jakiegokolwiek dziedziny jest umiejętność przekazania wiedzy kolejnej osobie. Moim pierwszym zadaniem było więc znalezienie instruktorów mających smykałkę do nauczania, pilotów zdolnych tak tłumaczyć innym trudne kwestie, aby załapywali w mig. Mieliśmy ogromne oczekiwania nie tylko wobec kursantów, ale również wobec siebie. Dostaliśmy jedynie sześćdziesiąt dni na opracowanie ofensywnej taktyki walk manewrowych dostosowanej do phantomów, określenie nowych sposobów wykorzystania pocisków Sparrow i Sidewinder, przygotowanie programu szkolenia i planów lekcji, ustalenie harmonogramu lotów ćwiczebnych oraz procedur odpraw i meldowania, wybranie pierwszej grupy pilotów z grona żołnierzy floty — dlatego nie mogliśmy zmarnować ani godziny.

Mniej więcej w tym samym czasie, gdy Sam Leeds pokazywał mi raport Aulta, w swoim domu w San Diego gościłem grupę izraelskich pilotów. Przewodził im podpułkownik Eitan Ben Eliyahu, który cieszył się reputacją wyśmienitego pilota i dowódcy. Był z nimi także Danny Halutz, mający w przyszłości zostać głównodowodzącym Sił Powietrznych Izraela. Kiedy pierwszy raz się z nimi spotkałem, Izraelczycy przesiadali się na phantoma z francuskich mirage'y produkowanych w zakładach Dassaulta. Przyjechali z wizytą do bazy Miramar, żeby się czegoś nauczyć. Ja z kolei dowiedziałem się paru rzeczy od Bena Eliyahu i zostaliśmy dobrymi kumplami.

Przy porządnym amerykańskim grillu uważnie słuchałem, co mają do

powiedzenia. Zorientowałem się, że w izraelskich eskadrach myśliwskich kładzie się nacisk na specjalizację. Ben tłumaczył, że w każdej technicznej dziedzinie wyznacza się osobę, która będzie czołowym specjalistą. Radary, systemy uzbrojenia, amunicja, aerodynamika, taktyka — każdy dział miał swojego fachurę. Kryterium podziału zadań okazało się pomocne, gdy staraliśmy się w krótkim czasie zebrać zespół i przygotować program nauczania. Kierowałem się nim, szukając dla Topgun pierwszych instruktorów.

Rozmyślając nad słowami Izraelczyków, doszedłem do wniosku, że do nauczania przedmiotów, na których mi zależy, z powodzeniem wystarczy osiem osób. W skład kadry instruktorskiej — założycieli Topgun — miało wchodzić czterech pilotów i czterech operatorów radaru. Zakładałem, że ośmiu energicznych, inteligentnych, przekonujących i elokwentnych młodych oficerów pomoże mi dopracować program nauczania, zanim w marcu ruszymy z koksem. Nie sądziłem, bym mógł ogarnąć większy zespół, a przy tym skutecznie dbać o rozwój szkoły i w dodatku uczyć i latać w ramach swoich normalnych obowiązków w ośrodku uzupełnień (każdy z instruktorów pełnił podwójną służbę). Jednocześnie nie mogłem zaniedbywać obowiązków związanych z funkcją oficera dowodzącego. Mój czas był wypełniony do ostatniej minuty, gdy zbierałem zespół, współtworzyłem program szkoleń, redagowałem materiał nauczania i zastanawiałem się, jak odwrócić losy wojny powietrznej, która toczyła się po drugiej stronie Pacyfiku, osiem tysięcy mil dalej.

Wystarczy się rozejrzeć, aby zrozumieć, że ludzie są wszystkim, co się ma. Obojętnie, czy będzie to przedsiębiorstwo, organizacja charytatywna, agencja rządowa czy jednostka wojskowa — to ludzie decydują o przyszłości. Dążąc do sukcesu, kładliśmy na szali swoją reputację i karierę zawodową. Zresztą o wiele więcej. Gdybyśmy zawiedli, nasi żołnierze walczący w wojnie musieliby stosować archaiczną taktykę, ograniczoną przez politycznie motywowane zasady użycia siły. I znów mielibyśmy to samo: zabitych

przyjaciół i brać lotniczą wyczerpaną wymaganiami wojny, której nie pozwalano nam wygrać.

Nie musiałem długo szukać, żeby znaleźć ludzi chętnych mi pomóc dźwigać ten nieoczekiwany ciężar. W ośrodku uzupełnień mogliśmy korzystać z utalentowanych i zaprawionych w bojach lotników. I całe szczęście, bo nie musieliśmy się grzebać w papierach, by sprowadzić żołnierzy z innych jednostek. Wszyscy instruktorzy, którzy wraz ze mną prowadzili szkolenia taktyczne, poznali smak wojny i wylatali mnóstwo godzin swoimi phantomami. Codziennie wzbijali się w powietrze, by uczyć żółtodziobów. Znałem ich wszystkich na wylot — nie tylko jako pilotów, ale i nauczycieli. Byli autorytetami dla młodych lotników w Miramar, co według mnie liczyło się nie mniej niż ich wojenne dokonania. Kiedy nastał czas wyboru pierwszej ósemki, w głowie od razu wyświetliły mi się właściwe nazwiska. Z każdym kandydatem odbyłem rozmowę, każdemu przeczytałem raport Aulta i uświadomiłem, że czeka nas wielki trud opracowania planu zajęć i programu szkoleń na poziomie studiów podyplomowych, a także przygotowania się do pracy dydaktycznej — w ciągu sześćdziesięciu dni.

Nie pamiętam już, jakich słów użyłem, by przedstawić im swoje zamiary, ale odwołałem się do ich uczuć, tłumacząc, że jesteśmy powołani do odtworzenia tradycji lotnictwa morskiego: zasad manewrowej walki powietrznej. Komandor Ault dopuścił do głosu lotników frontowych. Nie byłem zaskoczony, kiedy się dowiedziałem, że autorem tych fragmentów raportu, w których zaleca się stworzenie Topgun, jest stary morski wyga komandor Merle Gorder, pilot F-8 crusadera. Choć środowiska phantomów i crusaderów rywalizowały ze sobą, to należeliśmy przecież do jednego plemienia z historią sięgającą II wojny światowej; to wtedy nasi poprzednicy w myśliwcach napędzanych śmigłami i silnikami tłokowymi własną krwią zapłacili za to, co dziś jest naszym dziedzictwem. To przesłanie sprawiło, że moi rekruci, co do jednego, wyruszyli ze mną w pełną przygód podróż.

Z grona pilotów wybrałem na instruktorów i zaprosiłem do szkoły

kapitanów Mela Holmesa, Johna Nasha, Jima Ruliffsona oraz porucznika Jerry'ego Sawatzky'ego. Wzywałem ich po kolei do mojego gabinetu, żeby na podstawie raportu Aulta przedstawić im koncepcję Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego. Wszyscy bez wahania przyłączyli się do mnie. Od dawna nawoływaliśmy do zmian, które w naszym przekonaniu były niezbędne, by wygrać wojnę w Wietnamie. I oto mieliśmy okazję zrobić coś w tej sprawie.

Mel Holmes byłby pierwszy w notesie każdego łowcy talentów. Widziałem w życiu wielu pilotów, jak latali, walczyli, pracowali. Żaden nie mógł się równać z Melem. Na początku 1969 roku uważałem go, bez dwóch zdań, za najlepszego na świecie pilota F-4 phantoma. Wysoki, przystojny, pewny siebie, urodzony lider niebojący się wyrazić swojego zdania. Urodził się i wychował w północno-wschodnim Oregonie — na głębokiej prowincji, gdzie kształtowały się twarde, niezależne charaktery. Pewnego razu, gdy grał w golfa na terenie bazy, po silnym uderzeniu jego piłeczka wylądowała w chaszczach. Nie wyszło to na dobre gnieźdzącym się tam grzechotnikom, kiedy zaczął przetrząsać zarośla. Gdy koledzy zobaczyli, jak macha swoim ironem nr 7<sup>14</sup>, tłukąc węże w trawie, nadali mu przydomek „Rattler”<sup>15</sup>. Miał bowiem w nadmiarze to, czego moim zdaniem nie da się nikogo nauczyć: wrodzoną, miażdżącą, piorunującą agresję. Widać ją było na boisku do koszykówki, gdzie szalał jak tornado. Koszty nauki, dla jego rodziny nie do udźwignięcia, pokrywał ze stypendium sportowego. Jednak jego największe walory ujawniały się w powietrzu. Gdy siadał w kokpicie myśliwca, nic już nie oddzielało powierzchni sterowych od człowieka siedzącego za sterami. Miał niesłychany talent do pilotowania maszyny. Żaden ze znanych mi pilotów nie był w stanie systematycznie wygrywać z nim pojedynków jeden na jeden. Był więc idealnym kandydatem na specja od taktyki i aerodynamiki w Topgun.

Na Johna „Smasha” Nasha zdecydowałem się dlatego, że jak mało kto potrafił wkładać w swoją pracę całe serce i umysł. Choć tylko on z pierwszej ósemki nie uczył taktyki młodych pilotów w ośrodku uzupełnień, poznałem go

jeszcze w czasach, gdy pilotowaliśmy samoloty McDonnell F3H Demon stacjonujące na lotniskowcu USS Hancock — w 1963 roku, który jakimś cudem udało nam się przeżyć. John pokazywał, na co go stać, gdy stawał oko w oko z teoretycznie lepszym pilotem myśliwca. Wystarczyło zasugerować, że faworytem jest przeciwnik, a budził się w nim duch sportowca. Jego motto — „Wolę zginąć, niż przegrać” — miało pokrycie w rzeczywistości. Prawie każdy pilot myśli w ten sposób, lecz Nash wyróżniało to, że łączył tę zaciekleść z niewiarygodną drobiazgowością. Jeśli ktoś nie poświęcał należytej uwagi szczegółom zagadnienia, które objaśniał, mógł doświadczyć tego, czym jest gniew mieszkańca Missisipi. Większość kursantów była na tyle rozgarnięta, żeby nie prowokować go do kolejnego wybuchu. Nash wymagał od nich perfekcji — zazwyczaj skutecznie. Był z niego równie duży pożytek na ziemi, jak w powietrzu. Dzięki jego dociekliwości w sprawach technicznych nasze taktyczne rozwiązania nie były oderwane od rzeczywistości. Zajmował się systemami uzbrojenia. Mówił do studentów: „Samochody, samoloty i pociski powietrze–powietrze budowane są tak, że się psują. Spodziewajcie się problemów i bądźcie na nie przygotowani”.

Uważałem, że to niezwykle połączenie cech charakteru, agresji i dbałości o szczegóły jest najbardziej pożądanym atrybutem instruktora w Topgun.

Spośród nas wszystkich Jim Ruliffson chyba najbardziej błyszczał intelektem. Nikt lepiej od niego nie znał się na układach elektronicznych i awionice phantoma. Ze swoim technicznym umysłem i wykształceniem inżyniera elektryka w naturalny sposób przewodził nam, gdy próbowaliśmy zrozumieć działanie pocisków rakietowych Sparrow i Sidewinder. Wychwycenie drobnych różnic w sposobie działania tych dwóch zaawansowanych technologicznie broni — nie wspominając o optymalnych warunkach ich użytkowania — wyznaczało granicę między życiem a śmiercią. W tym się specjalizował Jim. Jako doskonały lotnik i świetny taktyk, był protegowanym samego „Duke’a” Hernandeza, dobrze znanego braci myśliwskiej na Wschodnim Wybrzeżu. „Cobra” Ruliffson z wielkim talentem



przekazywał lotnikom skomplikowaną wiedzę tak, by mogli ją przyswoić i wykorzystać w przyszłości.

Jerry Sawatzky — lub „Ski Bird”, jak go nazywałem — grał w Alabamie na pozycji wspomagającego w zespole trenowanym przez „Bears” Bryanta. Był człowiekiem potężnie zbudowanym, pełnym wigoru, a jednocześnie skromnym i jednym z najbardziej lubianych, z jakimi miałem okazję latać. W 1967 roku przeżył okropny pożar na lotniskowcu USS Forrestal, w którym zginęło trzydzieści dziewięć osób z jego eskadry. Był urodzonym nauczycielem i jednym z pierwszych podporuczników, których przerzucono na phantoma, wówczas najnowszą i najbardziej odłotową maszynę we flocie. Znał ten samolot na wskroś i potrafił wyprawiać nim cuda. Pilotował go w sposób zdecydowany — lubił „naginać odrzutowiec”, jak wtedy mawialiśmy. Jerry miał świetny ogląd sytuacji, co było niezwykle pomocne w walce w zwarciu. Skoncentrowanie uwagi na wrogu, którego chce się zestrzelić, przychodzi bowiem z niebezpieczną łatwością. Tymczasem pilot musi być świadomy tego, co się dzieje w otaczającej go przestrzeni w promieniu kilkunastu mil, ponieważ z każdej strony z różnymi prędkościami poruszają się inni gracze. Jerry potrafił wytłumaczyć, jak wypracować taką świadomość i jej nie stracić. Umiał spojrzeć na starcie powietrzne również z punktu widzenia swojego przeciwnika. Holmes i Nash wysoko go oceniali, co miało dla mnie duże znaczenie. „Ski Bird” był królem pracy zespołowej. Ceniliśmy go, bo można było na nim polegać jak na grawitacji. Zwykle przychodził na odprawę dziesięć minut przed czasem. Właśnie taki instruktor był nam potrzebny, skoro zamierzaliśmy działać nieszablonowo i wycisnąć z naszego samolotu więcej, niż dopuszczał producent.

Holmes, Nash, Ruliffson i Sawatzky to moi pierwsi czterej instruktorzy pilotażu, ale nie muszę chyba przypominać, jak ważna jest rola operatora radaru przechwytyjącego. Pilot myśliwca niewiele zdziała w starciu powietrznym bez doświadczonego operatora za plecami. Czterej operatorzy

radaru, którzy tworzyli wraz z nami zręby szkoły, byli najlepszymi z najlepszych. Spośród nich wybijał się John „J.C.” Smith, któremu zaproponowałem udział w tym przedsięwzięciu bez chwili namysłu. Całkiem możliwe, że był on najlepszym operatorem radaru w historii.

W czerwcu 1965 roku, po wystartowaniu z pokładu USS Midway, razem z komandorem porucznikiem pilotem Lou Page'em zaliczył na konto US Navy pierwsze zestrzelenie w wojnie powietrznej nad Wietnamem. Czołowe starcie z dwoma migami zakończyło się podręcznikowym przechwyceniem z wykorzystaniem radaru, a wystrzelony sparrow nie zawiódł oczekiwań. Chwilę później skrzydłowy Jack Batson strącił drugiego miga. W Pentagonie byli oczywiście wniebowzięci. Jeśli się nie mylę, było to jedyne „czyste” przechwycenie na koncie US Navy w całej wojnie wietnamskiej. Wkrótce Wietnamczycy wprowadzili własne reguły gry, a kierowane radarem AIM-7 sparrowy rzadko spełniały obietnice z broszur reklamowych.

„J.C.” był barwną postacią. Wyrzucał z siebie tysiąc słów na minutę i czasem się wydawało, że nigdy nie przestanie. Ta cecha jego osobowości sprawiła, że był świetnym operatorem. Bo dobry operator mówi tak długo, aż pilot nie każe mu wyłączyć mikrofonu. „J.C.” świetnie się dogadywał z młodymi pilotami. Ilekroć nadarzył mi się taki, który potrzebował motywacji, zalecałem mu kilka lotów z „J.C.” za plecami. Nic lepiej nie mobilizowało. Umiejętność uczenia należała do jego mocnych stron. Był też dobrym mediatorem. „J.C.” żył po chrześcijańsku ze swoją żoną Carol.

Moim kolejnym operatorem radaru był Jim „Hawkeye” Laing. Młodziutki, zaledwie dwudziestotrzyletni, i tak cichy, że nikt by nie podejrzewał, iż za plecami pilota jest prawdziwym tygrysem. Podczas dwóch tur bojowych w Wietnamie, gdy startował z pokładu USS Kitty Hawk, wraz ze swoim pilotem rozprawił się z myśliwcem MiG-17 w zażartej bitwie niedaleko portu w Hajfongu. W ciągu miesiąca Laing przeżył dwa katapultowania. Zwłaszcza to drugie było niebezpieczne. „Hawkeye” i jego pilot Denny Wisely spadli w gęstej dżungli, daleko w głębi lądu, i stali się celem wielkiej akcji

poszukiwawczo-ratunkowej. Kiedy szukał ich helikopter, John Nash bohatersko utrzymywał się w górze, koordynując operację na rezerwie paliwa mimo ostrzału artylerii wroga. Zasłużył więc na swój Medal Srebrnej Gwiazdy. Tymczasem Laing, który stoczył zwycięską walkę z wieloma przeciwnościami losu, wprowadził do Topgun niezwykle ważny element: moralną siłę i nieustępliwość. Nie załamały go ciężkie przeżycia, odważnie stawiał czoło następnym. Jako głęboko religijny i oddany rodzinie człowiek wniósł do szkoły ducha niezłomnej walki. Był jednym z najbardziej zrównoważonych, zdeterminowanych, uduchowionych i godnych zaufania osób, jakie spotkałem na swej drodze. Kiedy zaczynał mówić, każdy słuchał. Znał się na wszystkim, więc do każdej części programu szkolenia dołożył coś od siebie. Był nie tylko świetnym nauczycielem, ale i dobrym przywódcą, zawsze gotowym wesprzeć potrzebujących pomocy.

Nasz drugi Smith — Steve — miał wszystkie niezbędne umiejętności najwyższej klasy operatora radaru przechwytyjącego, lecz wyróżniał się jako sprawny marketingowiec, organizator i nieprzeciętny szachraj. Swoją cwana gadką byłby w stanie sprzątnąć wielbłąda beduinowi sprzed nosa, pojechać na jego grzbiecie na Alaskę z ładunkiem kruszonego lodu i opchnąć wszystko Eskimosom po korzystnej cenie. Lubił się śmiać i można mu było pozazdrościć powodzenia u kobiet, które zapewniała mu jego nieco mroczna uroda. Nie przejmowaliśmy się jego miłosnymi podbojami, ponieważ dał się poznać jako człowiek niezwykle zorganizowany; pod względem etyki pracy przewyższał nawet mnie. Sam wyznaczał sobie zadania, a w kieszeni zawsze miał notes z listą rzeczy do zrobienia. I rzadko się zdarzało, by wieczorem miał jeszcze coś do skreślenia. „Rebel” okazywał swój charakter zwłaszcza wtedy, gdy zapewniałem mu swobodę działania i nie zadawałem zbyt wielu pytań.

Nasz najniższy stopniem operator, podporucznik Darrell Gary, był najmłodszy w całej tworzącej się kadrze instruktorskiej. Miał w sobie wszystko, czego oczekiwałem od nauczyciela. Był niezwykle dojrzały jak na

swój wiek, ale też bardzo pewny siebie — jak na swój wiek. I nie bał się ciężkiej pracy. Nawet jeśli wyglądał bardziej na hollywoodzką wersję pilota myśliwskiego niż prawdziwego lotnika, musieliśmy zaakceptować to, co Bóg dał mu w darze, i cieszyć się z tego. Bo były to dary obfite. Owszem, trafiali się piloci bystrzejsi od niego lub bardziej doświadczeni, lecz nie tak zdeterminowani. Miał rozliczne zajęcia po godzinach — wiele z nich przeszło do legendy — najczęściej w ramach zawodowych projektów. Jeszcze będąc kadetem, potrafił zamknąć się w ubikacji, gdzie siedział z latarką w jednej ręce i podręcznikiem w drugiej. Między innymi dlatego ukończył oficerską szkołę lotniczą z najlepszymi wynikami w grupie. Do pułku VF-121 przybył w 1968 roku po dwóch turach bojowych na lotniskowcu USS Kitty Hawk. Jego zuchwałość tak rzucała się w oczy, że wymyśliliśmy dla niego przydomek „Condor”. Ewolucja dowodzi bowiem, że ptaki z tą cechą prędzej wymierają. Chcieliśmy wpoić mu trochę skromności. Jednak po latach mogę wreszcie powiedzieć, że Darrell był jednym z najinteligentniejszych instruktorów w Topgun, człowiekiem obdarzonym dociekliwym, taktycznym umysłem. Jednym z najbardziej przebojowych i błyskotliwych ludzi, jakich znałem, a do tego urodzonym innowatorem, potrafiącym zmotywować innych.

Nasz ostatni nabytek był swego rodzaju asem wyciągniętym z rękawa, mimo że nie walczył w siłach Marynarki. Kiedy Steve Smith poznał Chucka Hildebranda, ten pracował jako oficer wywiadu, znudzony i niezadowolony, w jednej z eskadr rozpoznania fotograficznego dysponujących w bazie Miramar maszynami F-8. Steve pogadał z nim przez chwilę i od razu zauważył drzemiący w nim talent, pomógł więc w przeniesieniu go — jeszcze tego samego dnia. Chuck jak nikt inny nadawał się na instruktora wywiadu w Topgun. Był jak odkurzacz. Nic dziwnego, że przyłgnęło do niego przezwisko „Spook”<sup>16</sup>. Wysoki, pracowity, z profesorskim usposobieniem mimo młodego wieku, bez ustanku zbierał do naszej podręcznej biblioteki dokumenty dotyczące parametrów nieprzyjacielskich samolotów i umiejętności pilotujących je lotników. Bez „Spooka” Topgun jeszcze przez

wiele lat nie byłby dla pilotów myśliwskich tak wielkim kompendium wiedzy, jakim się szybko stawał.

Oni zbudowali nasz zespół. Moim zdaniem to, że wszyscy się znaleźli we właściwym miejscu i czasie, było dziełem jakiejś wyższej siły. A gdy powstał zespół, potrzebowaliśmy już tylko przestrzeni, którą moglibyśmy nazywać „domem”.

Pewnego piątkowego popołudnia Steve Smith myszkował w odległym zakątku bazy Miramar, w pobliżu głównej kwatery, gdzie natknął się na opuszczony, zdewastowany barak — w sam raz dla nas. Pogadał więc z operatorem dźwigu, zatrudnionym przy jakichś robotach publicznych, by ten za skrzynkę szkockiej zgodził się przetransportować coś na drugi koniec bazy. Jeszcze tego samego popołudnia buda o wymiarach dziesięć na czterdzieści stóp została podniesiona i przewieziona pod sam hangar pułku VF-121. Przez weekend położyliśmy nową podłogę, pomalowaliśmy obrzeża jasnoczerwoną farbą i umieściliśmy na drzwiach tabliczkę na potwierdzenie istnienia Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego.

Kiedy byliśmy zajęci remontem baraku, Steve wyruszył na łowy, by zwędzić Bóg wie komu trochę mebli biurowych i kilka sejfów na tajną dokumentację. Legenda głosi, że niektóre pochodziły z US Air Force. Wnętrze spisanego na straty baraku wypełniliśmy, czym tylko się dało, by przypominał normalną salę lekcyjną. I oto mieliśmy swój „dom”. W poniedziałek rano oficjalnie otworzyliśmy Topgun.

## 9. „Pierwsi Bracia”

**Miramar**

**1969 rok**

Oglądając słynny film z naszą szkołą w tytule (wszyscy go uwielbiamy), można odnieść wrażenie, że jesteśmy bandą egocentryków i że w tym zawłaszczonym przez nas baraku — i podczas lotów szkoleniowych — nieustannie wśród kursantów, a nawet instruktorów ujawniały się konflikty osobowości. W tym przekonaniu utwierdził ludzi serial telewizyjny *Baa Baa Black Sheep*, w którym w karykaturalny sposób została przedstawiona postać majora Gregory’ego „Pappy” Boyingtona, a 214. Eskadra Myśliwska Korpusu Piechoty Morskiej ukazana jako zbieranina społecznych wyrzutków.

Co się tyczy „pierwszych Braci”, to powiem, że przez sześć i pół dnia w tygodniu byliśmy naukowcami, by nie rzec — mnichami. Żaden profesor astrofizyki nie natrudził się bardziej, próbując zrozumieć budowę wszechświata, niż my w Topgun przed przyjęciem pierwszej grupy kursantów na początku 1969 roku. Mieliśmy za zadanie gruntownie poznać charakterystyki bojowe naszego samolotu i jego uzbrojenia, aby odwrócić losy wojny powietrznej. Realizując ten projekt, wytyczałem kierunek i podejmowałem decyzje. Moi instruktorzy okazali się intelektualnym motorem napędowym przedsięwzięcia będącego próbą zatwierdzenia nowej obwiedni obciążeń w locie dla samolotów phantom F-4 i przenoszonych przez niego pocisków rakietowych. To była nasza najważniejsza misja i fundament przyszłego dziedzictwa uczelni.

Piloci ginęli, gdyż nasze pociski nie były dostosowane do operowania w warunkach wysokich przeciążeń i prędkości kątowych. Innymi słowy, ponieważ awantura w powietrzu ma błyskawiczny przebieg, pilot nie powinien liczyć na to, że odpali pocisk i wygra — nie może być aż tak

naiwny. Pociski są tylko narzędziem do zabijania — jak nóż, którym się rzuca. Człowiek powinien wiedzieć, jak się nimi posługiwać w każdych okolicznościach.

Na własne oczy widzieliśmy, na co narażane są nasze pociski na pokładzie okrętu w dzień i w nocy. Na lotniskowcu personel odpowiedzialny za amunicję wciąż przekłada je z miejsca na miejsce, a że są ciężkie, nikt się z nimi nie cacka. Kiedy samolot wraca z pociskami, zaliczają silny, szkodliwy dla nich wstrząs. Z bronią i jej ograniczeniami należało więc zaznajomić się tak samo jak z odrzutowcem. Dlatego musieliśmy dobrze im się przyjrzeć, żeby odkryć wszystkie mankamenty. A było ich wiele i czasem wymagały technicznych usprawnień.

Postępowi ludzie w Waszyngtonie, którzy odtrąbili już koniec walk manewrowych, nie mieli zielonego pojęcia, jak w praktyce wygląda zmasowane uderzenie lotnictwa nad Hanoi. Nie potrafili sobie wyobrazić trzydziestu myśliwców US Navy lecących na spotkanie z piętnastoma wyrzutniami rakiet ziemia–powietrze. Nie mieli przed oczami rosnącej na niebie chmury niemożliwych do zidentyfikowania kontaktów wzrokowych i radarowych, gdy migi wychodziły na nasz pułap i szybko się zbliżały. I nie wyobrażali sobie niespodzianki w postaci lotnictwa US Air Force, które bez zapowiedzi pojawia się nad celem — akurat gdy robi się naprawdę ciekawie. Gdy mkniesz z prędkością sześciuset węzłów, zamęt powiększa jeszcze niemilknący ostrzał artylerii przeciwlotniczej, często wsparty salwami z broni ręcznej.

Jak już wspominałem, zasady użycia siły zmuszały nas do identyfikacji wzrokowej celu przed otworzeniem ognia. Aby odróżnić swojego od wroga, należało podejść praktycznie tak blisko, że można go było zobaczyć przez szybę. Życzę powodzenia. Gdy zbliżysz się na tyle, żeby wzrokiem rozpoznać miga, który wali prosto na ciebie, z twojego nowoczesnego, kierowanego radarem pocisku raketowego będzie niewiele większy pożytek niż ze sztachety uwiązanej do skrzydła. W ciągu pierwszych trzech lat wojny nasi

piloci odpalili prawie sześćset pocisków w kierunku samolotów wroga, by zestrzelić w ten sposób około sześćdziesięciu. Jeden na dziesięć, co łatwo policzyć. I najczęściej po zrobieniu uniku — szybciej, niż skrzydłowi mogli krzyknąć: Masz na szóstej bandytę! Leć w prawo! — zwinne migi siedziały nam na ogonie i pruły z działek pociskami wybuchowymi. Coś było nie tak. Nasze zadanie polegało na dotarciu do sedna problemu — zgodnie ze wskazówkami komandora Aulta.

W całym swoim życiu zawodowym rzadko kiedy pracowałem tak wydajnie jak w tym baraku. Po schodkach z pustaków wchodziło się przez umieszczone z boku drzwi do naszego centrum dowodzenia. Były tam stół, krzesło, kilka szafek i dwa sejfy, które przytargał skądś Steve Smith na nasze tajne dokumenty, a także, jakżeby inaczej, mały kącik z kawą. Dla studentów ustawiliśmy w dwóch rzędach sześć szkolnych ławek, rozdzielonych wąskim przejściem, oraz dwanaście krzeseł. W głębi pomieszczenia wisiała tablica i znajdowało się podwyższenie, na którym ledwo się mieścił instruktor. Mieliśmy okienko na końcu i dwa z boku. Uzbrojeni w młodzieńcze wyobrażenia o tym, co Marynarka Wojenna robi źle, przystąpiliśmy do pisania na nowo taktycznych reguł walki powietrznej dla samolotu F-4 Phantom.

Mel kierował naszymi wysiłkami mającymi na celu przeanalizowanie aerodynamicznych właściwości F-4. Chcieliśmy urealnić obwiednię obciążeń phantoma, poznać jego prawdziwe osiągi, znacznie przekroczyć ustawienia fabryczne McDonnella Douglasa. Program szkolenia powstawał podczas żywiołowych dyskusji, którym towarzyszyło gryzmolenie na tablicy. Żeby dowiedzieć się, jak uczyć taktyki walki powietrznej, wystarczyło zachęcić do rozmowy Mela Holmesa, Johna Nasha i Jerry'ego Sawatzky'ego. Pozostali zaraz się przyłączali i potem szło z górki. Kiedy dyskusja już się rozkręciła, człowiek musiał zapiąć się w pięciopunktowej uprząży i nadążać z notatkami, bo tyle sypało się pomysłów.

„Rattler” zaczynał od swoich przemyśleń na temat jakiejś taktycznej sztuczki, która była zbyt złożona, żeby uczyć jej w ośrodku uzupełnień. Po



rozmowie mieliśmy już coś ważnego: szkic, który stawał się planem lekcji, później harmonogramem lotów szkoleniowych i wreszcie programem szkolenia, podzielonym na części i rozpisany dla instruktorów specjalizujących się w odpowiednich dziedzinach. Wszystko było wielokrotnie analizowane, ponieważ każdy instruktor przedstawiał materiały pozostałym „Braciom”.

Moim ekspertem do spraw taktyki zwalczania celów naziemnych był John Nash. Bądź co bądź, phantomy sprzedawano armii jako myśliwce bombardujące, więc w trakcie nauki nie mogliśmy pominąć tego aspektu ich przeznaczenia. Tego, o którym Nash wiedział najwięcej z nas wszystkich. Swoją drogą, na zwalczaniu celów powietrznych też świetnie się znał.

„Cobra” Ruliffson robił dla nas wiele dobrego poza bazą Miramar. Był częstym gościem w biurowcu Raytheona w Massachusetts. We współpracy z inżynierami, którzy skonstruowali Sparrowa, zaczął badać charakterystyki lotu naszego problematycznego pocisku. Parametry jego czujników i innych układów elektronicznych nie były uwzględniane w założeniach taktycznych. Odpalając sparrowa, należało wybrać odpowiedni czas i miejsce. Jeśli nie znasz zasad kinematyki ani czasów reakcji, a także dynamiki przeciążeń, prędkości kątowych i kąta przecięcia kursu samolotu i celu — wszystkiego, co dotyczy pocisku w zależności od tego, w którym momencie postanowiłeś go wystrzelić — z pewnością spudłujesz. Jim rozumiał czynniki związane z czasem i przestrzenią, wpływające na skuteczność pocisku powietrze-powietrze. Kiedy zestawiliśmy wyniki jego badań z naszym nowym zrozumieniem osiągow phantoma, jego obwiedni obciążeń w locie, okazało się, że dysponujemy lepszą bronią.

Aby się zmieścić w terminie sześćdziesięciu dni, musieliśmy się sprężyć.

Nasz kochany F-4 miał się czym pochwalić. Chociażby dwoma silnikami odrzutowymi General Electric J79, dzięki którym samolot przyśpieszał jak rakietą. Dawniej amerykańskie myśliwce wykorzystywały moc swoich bezkonkurencyjnych silników do uzyskania przewagi nad zwinnymi migami

w taki sposób, że wzlatywały wysoko ponad obszar walki, a potem nurkowały, aby zaliczyć zestrzelenie. Nazywaliśmy tę taktykę „używaniem pionu”. Dostosowanie jej do phantoma, którego nigdy nie widziano w tej roli, było jednym z naszych priorytetowych zadań.

Gdy przygotowywaliśmy program szkoleń, towarzyszyłem Chuckowi Hildebrandowi i „J.C.” Smithowi w podróżach do Langley w Wirginii. Musieliśmy osobiście stawić się w głównej siedzibie CIA, jeżeli chcieliśmy uzyskać dostęp do ściśle tajnych raportów pilotów lotnictwa pokładowego z walk w Wietnamie. Zabawne, że kosztowało nas to tyle zachodu, bo autorami tych raportów byli przecież nasi koledzy z eskadr, w których lataliśmy. Tak czy inaczej, nie mając stosownego upoważnienia, musieliśmy prosić o pomoc znajomych z CIA. W czasie jednej z podróży z Waszyngtonu do Miramar ja i „J.C.” dźwigaliśmy dwie walizki pełne poufnych raportów, w których opisano cenne doświadczenia okupione ludzką krwią.

Przed rozpoczęciem nauczania sami musieliśmy dokładnie przerobić materiał. W szaleńczym tempie tworzyliśmy, segregowaliśmy i poprawialiśmy program szkolenia; poświęcając każdą minutę na jego ulepszenie, mozolnie bębniliśmy dwoma palcami w klawisze maszyn do pisania, podkreślaliśmy na czerwono fragmenty konspektów kolegów, a także wspólnie powtarzaliśmy na głos słowa lekcji. Te ćwiczenia były dla nas kluczowe. Gdy na zmianę stawaliśmy na podwyższeniu w baraku, poddawaliśmy się surowej ocenie pozostałych instruktorów. W wojsku mówi się na to „szorowanie”. Podczas prezentacji wszystko było zauważone i z miejsca poprawiane: najdrobniejsze potknięcie, przejęzyczenie czy mankamenty wyglądu. Wiedzieliśmy, że nie przekonamy naszych wspaniałych kursantów, jeżeli nie będziemy kuloodporni. Czy uwierzą w Topgun, jeśli nie będziemy wykładać na poziomie studiów podyplomowych? Równocześnie zaczęliśmy kontaktować się z eskadrami lotnictwa morskiego, aby zrekrutować kursantów.

W skład pierwszej grupy miało wejść po dwóch przedstawicieli czterech eskadr latających na phantomach: czterech pilotów i czterech operatorów

radaru przechwytyjącego. Tą sprawą kierował Steve Smith, największy kombinator w naszym gronie, lecz dostał wytyczne, żeby rekrutować lotników z Zachodniego i Wschodniego Wybrzeża. Rozmowy telefoniczne były bardzo męczące. Prosił do telefonu zastępcę dowódcy jednostki i namawiał go do wytypowania swoich najlepszych młodych oficerów, pilota i operatora radaru, a następnie przysłania ich na pięcioletniowy zaawansowany kurs taktyki lotniczej. Odpowiedź na wstępną mowę Steve'a brzmiała mniej więcej tak:

— Przepraszam, ale kim pan jest, do cholery?

Wtedy Steve wyjaśniał. Jeśli zasugerował, że jego zwierzchnicy wiedzą o naszym istnieniu (czyżby dowództwo skrzydła powietrznego nie poinformowało pana o nas?), sytuacja się zaogniała. Sam dowódca eskadry chwycił za słuchawkę. Dopiero wtedy zaczęło się śledztwo.

— Nie wiem, synu, kim jesteś. Naprawdę sądzisz, że pozbędę się najlepszych ludzi, by ich wysłać do was? Nawiasem mówiąc, skąd pomysł, że uczycie taktyki lepiej niż ja?

W tym momencie Steve dolewał oliwy do ognia, uprzedzając, że współpracujące eskadry będą odpowiedzialne nie tylko za wysłanie dwóch lotników, ale również phantoma i serwisantów, którzy zadbają o sprzęt. Czasem ta wiadomość budziła gniew.

Steve nie sfinalizował wszystkich transakcji. Bywało, że wkurzony dowódca eskadry odkładał słuchawkę i kontaktował się z Pentagonem, pytając, czym właściwie jest Topgun. Ale tam dawali nam wsparcie nasi ludzie. Najwyższe biuro do spraw walki powietrznej w Departamencie Marynarki Wojennej (OP-05) potrafiło okiełznać dociekliwego dowódcę.

Steve miał dar przekonywania, który najlepiej sprawdzał się w rozmowach z facetami ze Wschodniego Wybrzeża. Sprzyjało nam zaś to, że Topgun znajdował się w pobliżu strefy działań wojennych w południowo-wschodniej Azji.

— Słyszał pan, co się dzieje w Miramar? — pytał Steve. — Zastanawiamy

się, czy nie zaprosić do nas jednej z waszych eskadr. Nie zaszkodzi im trochę doświadczenia wojennego, którego nie mają, prawda?

Jeżeli chodzi o jednostki ze Wschodniego Wybrzeża, odpowiedź prawie zawsze brzmiała: „Nie”. Jednak powoli zainteresowanie rosło. Z czasem pojawiał się szum, a wraz z nim — zapotrzebowanie.

Zanim została skompletowana lista pierwszej grupy, przećwiczyliśmy kilka scenariuszy lekcji na naszych uczniach w ośrodku uzupełnień. I tak widywaliśmy ich na co dzień, ponieważ instruktorzy z Topgun nadal uczyli podstaw nowicjuszy w VF-121. Pewnego razu w połowie lutego wybraliśmy się z Melem Holmesem w dwa samoloty na rundkę szkoleniową. Uczyliśmy młodych operatorów radaru przechwytywać cele z dużej odległości. Gnałem na pełnym dopalaniu około stu mil od wybrzeży Kalifornii, zbliżając się do wyspy San Clemente, gdy poczułem wstrząs. Na panelu ostrzegawczym zapaliły się lampki. W prawym silniku pojawił się ogień.

Kiedy go wyłączyłem, siedzący za mną podporucznik Gil Sliney wykonywał czynności należące do procedury awaryjnej, a Mel w celu inspekcji zbliżył się ostrożnie, próbując przebić wzrokiem dym. Znajdowaliśmy się w odległości trzydziestu mil od Miramar, niedaleko La Jolla, kiedy eksplodował siedmiolitrowy zbiornik z ciekłym tlenem zainstalowany w ogonowej części phantoma. Tył ptaszyny odleciał. Zaczęliśmy koziołkować. Czas zwolnił. Runęliśmy w dół. Wydawało mi się, że słyszę w hełmie głos Mela: — Dan! Chłopaki, skaczcie! Skaczcie!

Gil pociągnął za uchwyt i wystrzeliliśmy ze skazanego na rozbicie odrzutowca. Spadaliśmy parabolą na spotkanie z oceanem, uwiązani do foteli katapultowych na wysokości dwudziestu jeden tysięcy stóp.

W momentach kryzysowych czas płynie w dziwny sposób. Pobudzony adrenaliną krążącą mi w żyłach, w jednej chwili spojrzałem na La Jollę i dostrzegłem malowniczą zatoczkę. I choć mojej twarzy nie osłaniał wizjer hełmu, ray-bany jakoś się uchowaly. Pomyślałem, że muszę je ocalić. Nosilem przecież te okulary już w czasie szkolenia w Pensacoli. Nie było mowy,

żebym miał je teraz stracić. Sięgnąłem do nich ręką, ściągnąłem je i umieściłem w zapinanej na zamek kieszeni kombinezonu.

To wtedy uświadomiłem sobie, bezwładnie spadając, że wciąż jestem przytwierdzony do fotela katapultowego. Pojawił się zatem problem: nie zadziałał mechanizm sprężynowy sterowany barostatem, który na wysokości dwunastu tysięcy stóp automatycznie odłącza pilota od ciężkiego fotela.

Lecąc w stronę morza, rozejrzałem się, szukając spadochronu Gila. Z ulgą stwierdziłem, że opada wolno nade mną, nieco z tyłu. Po ręcznym odłączeniu się od fotela katapultowego pociągnąłem za uchwyt wyzwalający, żeby otworzyć czaszę. I nic. Szarpnąłem po raz drugi, mocniej... i w dłoni okrytej rękawiczką pozostał mi koniec linki. Spadałem z prędkością graniczną, czternaście stóp na sekundę — jak kamień. Musiałem dostać się do pokrowca spadochronu.

Wiedząc, że brakuje mi czasu i wysokości, podciągnąłem się na taśmach nośnych i dosięgłem pokrowca. Pomyślałem o żonie, dzieciach, domu. I to Bóg dodał mi sił, jestem tego pewien. Otworzyłem rękami pokrowiec spadochronu i wystrzeliła czasza. Nade mną rozkwitł cudowny biały kwiat, który szarpnął mnie i wyhamował, żebym mógł powoli spaść z niedużej już wysokości. Dzięki Ci, Boże.

Patrząc z wysoka na zimną wodę, tuż pod jej powierzchnią dostrzegłem ciemne, opływowe kształty. Nie miałem zbyt wiele czasu, żeby się nad tym zastanawiać. Spadochron otworzył się bardzo nisko — Mel twierdził, że na pułapie dwóch tysięcy czterystu stóp — więc zdążyłem zakołysać się w uprzęży ze dwa razy, nim wpadłem do wody. Niemal natychmiast otworzyła się tratwa ratunkowa. Wczołgałem się do niej co tchu w obawie przed rekinami. Chwilę później dwa duże, szare morskie stworzenia zbliżyły się do tratwy i trąciły ją swoimi dziobatymi nosami. Delfiny. Piszcząc i rechocząc z ożywieniem, towarzyszyły mi, aż przyleciał po mnie śmigłowiec ratowniczy z lotniskowca USS Bonhomme Richard.

Gdy obracające się śmigła opryskiwały mnie słoną wodą, załoga helikoptera

wciągała mnie na pokład. Rozmyślałem nad losem Gila, a on już wygodnie siedział w kabinie z rozpromienioną twarzą. Ratownicy prędko się z nim uwinęli. Kiedy mnie uściskał, ostrzegłem, że go zabiję, jeśli spróbuje mnie pocałować. Nie zrobił tego. Najwidoczniej tego dnia nie była nam pisana śmierć.

Dochodzenie powypadkowe wykazało, że w phantomie nawaliły starzejące się oryginalne sprężyny fotela katapultowego. Marynarka przypuszczała, że to właśnie ten mankament, powszechny we flocie, przyczynił się do śmierci pięciu pilotów podczas nocnego katapultowania. Wątpię, czy ja i Gil wyszlibyśmy z tego cało, gdyby ta pechowa przygoda przydarzyła nam się po zmroku. Na pokładzie „Bonnie Dicka” przebadano nas i wpakowano na C-1 tradera, który mimo ciemności został wystrzelony z katapulty i skierował się do Miramar.

Cóż, kolejny dzień życia, jak zwykle pełen niebezpieczeństw, lecz bez powodów do chluby. Co się tyczy wieczorów, to nasi młodzi instruktorzy umieli odreagować stres. Wraz z powstaniem Topgun zaczęły się towarzyskie wypadki do takich miejsc jak „Downwinds”, nadmorski klub oficerski w Coronado, „Bully’s” w San Diego, a nawet La Jolla, gdzie właściciel „Bully’s” miał swój drugi bar i gdzie „Condor” i „Hawkeye” Laing wynajmowali dom, który z czasem stał się sławny. Był to biało otynkowany budynek, położony nad samą plażą, przy Coast Boulevard 259, który zaczęliśmy nazywać Lafayette Escadrille<sup>17</sup>. Zawsze czekała tam beczka ze schłodzonym piwem, a drzwi nigdy nie były zamknięte na klucz. Zarówno ten dom, jak i dwa po drugiej stronie ulicy, wynajmowane przez innych młodych pilotów z Miramar, przyciągały najrozmaitszych imprezowiczów, od studentów z Uniwersytetu Stanowego San Diego po zawodowych graczy z drużyny San Diego Chargers. Darrell nigdy nie wiedział, kogo będzie musiał wypraszać z sypialni, gdy w piątek wieczorem wracał z Miramar. Wszyscy jednak byliśmy sercem i duszą oddani naszej szkole. Cokolwiek robiliśmy

poza terenem bazy, miało nas nastawić bojowo do pracy, dla której poświęcilibyśmy wszystko.

Kilka dni po mojej nieoczekiwanej kąpieli w zimnej wodzie pracowałem już na pełnych obrotach. Po doszlifowaniu programu szkolenia i przejściu „szorowania” byliśmy gotowi na przyjęcie lotniczego narybku Marynarki Wojennej. Teraz musieliśmy tak to rozegrać, by zrobić z tych chłopaków mistrzów świata.

Trzeciego marca 1969 roku w naszym baraku w Fightertown USA zebrała się pierwsza grupa Topgun. Mieliśmy ośmiu kursantów z eskadr stacjonujących na wybrzeżu Pacyfiku, VF-142 i VF-143 — lotników, którzy właśnie wrócili ze służby w Wietnamie na lotniskowcu USS Constellation. Byli jednymi z najlepszych młodych oficerów floty: mieli doświadczenie bojowe, ukończyli Akademię Marynarki Wojennej, związali swą przyszłość z US Navy. Nie braliśmy rezerwistów. Pilotami byli Jerry Beaulier, Ron Stoops, Cliff Martin i John Padgett, natomiast operatorami radaru Jim Nelson, Jack Hawver, Bob Cloyes i Ed Scudder. Ja i instruktorzy prędko się zorientowaliśmy, że dowódcy ich macierzystych jednostek wybrali odpowiednie osoby. Byli bystrzy i dobrze przygotowani.

Po piętnastu latach służby w US Navy wiedziałem już to i owo na temat przywództwa. Kto nie ukończył akademii w Annapolis lub nie odbył kształcenia w Korpusie Szkoleniowym Oficerów Rezerwowych, mógł nauczyć się czegoś nie z teorii, lecz na przykładach. W praktyce. Czasem dostawałem negatywne sygnały: Nie bądź taki jak komandor X. Przeważnie jednak moi nauczyciele życia wspierali mnie i dopingowali. Jak Gene Valencia i „Skank” Ramsen, o których już wspominałem. Ale moimi mentorami było wielu innych znakomitych lotników. Ich lekcje padały na podatny grunt. Pokazali mi, jakim powinienem stać się przywódcą.

Kiedy legendarny „Swede” Vejtasa był dowódcą skrzydła powietrznego

w Miramar, każdą nową grupę witał w ośrodku uzupełnień mniej więcej tymi słowami:

— Dobra, chłopaki, do tej pory szło wam nieźle i każdy sobie poradził. Inaczej nie byłoby was w myśliwcach. Ale zabawa się skończyła. Gdy ukończycie ten kurs, zostaniecie wysłani na wojnę, może nawet od razu. Bądźcie uważni! Pilnie uczcie się wszystkiego, co dotyczy samolotu, jego możliwości, taktyki i standardowych procedur operacyjnych. Mogą uratować wam życie. Rozejść się!

„Swede” mówił *nuggetom* to, co należało im powiedzieć. Ja jednak, mając do czynienia z nieprzeciętnie utalentowanymi ludźmi, czułem, że nie muszę im smęcić. Rzuciłem tylko z głębi serca: — Witamy na pokładzie! — i oświadczyłem, że powierzono nam ważną misję. Przedstawiłem im instruktorów, wyjaśniając, czym się zajmują. Dodałem, że w czasie kursu wszyscy się czegoś nauczymy. Dowódca musi pamiętać o jednej istotnej rzeczy: podlegający mu zespół powinien wiedzieć, że znajduje się w dobrych rękach. To uniwersalna zasada, która nie narzuca nikomu jakiegoś szczególnego stylu komunikowania się z podwładnymi. Sztynni formalisci też potrafią dbać o innych. Nie wystarczy być przywódcą mocnym w gębie, ale swoje słowa należy poprzeć czynami. Chciałem, żeby moi instruktorzy zmuszali ich do wysiłku, lecz w sposób pozytywny. Zamierzaliśmy wzmocnić ich pewność siebie, a nie ją nadszarpnąć. Byli zawodowcami i przyszłymi mentorami dla następnych kursantów. Musieli wiedzieć, jak to ma wyglądać.

Na koniec powiedziałem:

— Sytuacja wymaga niezwykłego pośpiechu. Od nas zależy ludzkie życie.

Jak dla mnie, te słowa do dziś brzmią przekonująco.

Kursanci nie zdążyli się jeszcze zaaklimatyzować, a my już braliśmy się do roboty. Pierwszy tydzień upłynął pod znakiem wykładów. Przed wschodem słońca, o godzinie 4:30 następnego dnia, rozpoczęliśmy zajęcia od rutynowej odprawy. Przedstawiliśmy im, jak się sprawy mają w Yankee Station i powiedzieliśmy, co chcemy zmienić. Po przestudiowaniu wojskowych



raportów lotniczych utwierdziliśmy się w przekonaniu, że walka manewrowa rozstrzyga się błyskawicznie. Krytyczny moment to mijanka, kiedy dwa odrzutowce przelatują obok siebie w odległości kilkuset jardów. Ogromne znaczenie ma to, co nieprzyjaciel zrobi w następnej kolejności. Czy jest agresywny? Czy ostro, odważnie skręca na ciebie, żeby wyrzucić presję? Czy może waha się przez półtorej sekundy, dzięki czemu możesz zrobić ruch? Inteligentny pilot myśliwca zacznie bezbłędnie i pójdzie za ciosem, bo prawdopodobnie wszystko rozegra się w niecałą minutę. Od mijanki do zestrzelenia upływało najczęściej od trzydziestu do czterdziestu pięciu sekund. W tym krótkim momencie decydującym o życiu lub śmierci należało zastosować całą zdobytą wiedzę.

Wykonaliśmy kilka lotów, żeby kursanci mogli się trochę odrdzewić. Choć tej rdzy nie nazbierało się wiele. Pilotując dwumiejscowe TA-4 skyhawk w roli agresorów, szybko przekonaliśmy się, że to nie nowicjusze. Chłonęli wiedzę jak gąbka. Podchodziłem z szacunkiem do ich umiejętności — jak w przypadku wszystkich swoich przeciwników.

Szkolenie nabrało rozpędu, kiedy zaczęły się częstsze loty. Po pierwszym tygodniu startowaliśmy dwa, trzy razy dziennie. Instruktorzy wcielali się w agresorów, a kursanci przerabiali różne scenariusze, dostosowane do wszystkich podstawowych kombinacji: jeden na jeden, dwa na jeden, jeden na dwa, dwa na dwa, cztery na dwa, dwa na cztery i cztery na cztery.

Walka manewrowa wyczerpuje fizycznie. Jeżeli żyłujesz samolot, to trzęsie tobą tak, jakbyś gnał rollercoasterem o włos od wypadnięcia z toru. Tłuczesz się na boki, walisz hełmem o osłonę z pleksiglasu, a uprząż wżyna ci się w biodra i ramiona. Przeciężenia powodują, że krew zbiera się lub gwałtownie odpływa z kończyn — z głowy również. W trakcie szkolenia poddawaliśmy próbie nie tylko ciało lotnika, ale i jego umysł.

Ponieważ w czasie jednego lotu przeprowadzaliśmy cztery, a nawet pięć pojedynków ćwiczebnych, można sobie wyobrazić zmęczenie pilotów. Dostawali nieźle w kość, a czasem, gdy szkolenia były szczególnie

intensywne, dosłownie padali z nóg. Walka w zwarciu to brutalna dyscyplina kontaktowa uprawiana na granicy życia i śmierci. Ostre tempo lotów szkoleniowych dawało się we znaki nawet doświadczonym załogom. Wyczerpani byliśmy zwłaszcza po dniu rozpoczętym odprawą o 4:30. Aby organizm mógł się zregenerować, mieliśmy odpowiednio zaplanowany harmonogram. Jeżeli dzień zaczął się wcześnie, nazajutrz spaliśmy dłużej, by stawić się na zajęcia o 6:30 lub 7:00. Harowaliśmy prawie bez przerwy, jedząc na szybko z food trucka, który podjeżdżał na płytę postojową nr 121. Staliśmy się ulubionymi klientami właścicielki, bo łączywie pożeraliśmy jej hot dogi i hamburgery obficie doprawione musztardą i cebulą.

W różny sposób nazywaliśmy taktykę walki z migami, dostosowaną do możliwości myśliwca F-4. Sprowadzała się ona do tego, że ustawialiśmy phantoma jak raketę Saturn V. Nosem w górę. Czasem mówiliśmy, że „używamy pionu”. Pojawiło się także określenie „wysokie jo-jo”. Jednak nazwa, której używaliśmy najczęściej, wzięła się od kształtu przestrzeni wykreślanej podczas manewru. „J.C.” wymyślił „jajko” i tak już zostało. Kształt jajka wyznaczał tor lotu phantoma, który wspinał się jak rakietą i potem opadał. Od razu jednak zaznaczę, że tego manewru nie wymyślono w Topgun. Piloci należący do środowiska F-8 Crusadera używali pionu od lat. Przełom polegał na tym, że zastosowaliśmy go do F-4 Phantoma, nowoczesnego myśliwca, od którego nikt wcześniej tego nie wymagał. On zaś, dzięki potężnym silnikom, radził sobie wyśmienicie.

Ten manewr naprawdę otwierał nową epokę. W bezpiecznym miejscu, jakim był ośrodek uzupełnień, rzadko ćwiczone walki manewrowe ograniczały się do płaszczyzny poziomej. Pionowa była czymś, z czym od czasu do czasu eksperymentowała garstka niepokornych instruktorów. Którzy? — zapytacie. Chociażby Mel. Ale i ja nieźle dokazywałem dziesięć lat wcześniej w *fight-clubie* u wybrzeży San Clemente. Pion testowali najznakomitsi piloci, z którymi po godzinach potykałem się w szarpankach.

Uczyłem się tego od najlepszych, podobnie jak Mel, kiedy służył w North Island.

Żaden z naszych kursantów nie latał dotąd phantomem jak rakieta kosmiczną startującą z przylądka Canaveral. I żaden nie zapomniał swoich pierwszych wrażeń z „czystego pionu”. Mając kursanta za plecami, wypuszczaliśmy się gdzieś nad ocean lub pustynię w okolicach El Centro i tam zaczynaliśmy pokaz. Po włączeniu dopalania przyśpieszałem do prędkości pięciuset węzłów, a potem ściągałem drążek do samego brzucha. A że w locie poziomym phantom bez problemu osiągał dwa machy, nietrudno było wzbić się pionowo. Samolot zaczynał się wspinać, a my zapadaliśmy się głębiej w fotele. Gdy bliźniacza para silników J79 dawała z siebie wszystko, nos maszyny kierował się wprost ku gwiazdom. Trzymałem, trzymałem, jeszcze trochę... Nos wciąż był nad nami. Pomimo ogromnej siły ciągu nasz goliat w końcu zaczynał wytracać prędkość. To wtedy kursant na tylnym siedzeniu okazywał strach.

W miarę jak hamowaliśmy, zamieniając energię kinetyczną na proporcjonalną do wysokości energię potencjalną, do głosu zaczynały dochodzić współczynniki aerodynamiczne siły nośnej. Samoloty nie są projektowane pod kątem utrzymania się w locie przy bardzo małej prędkości. Płaty skrzydeł nie spełniają już swojej roli. W każdym ośrodku uzupełnień tego rodzaju manewrowanie było niedopuszczalne. Przy małej prędkości oraz pełnej mocy płatowiec zaczyna bowiem lekko wibrować.

W tym momencie piloci zazwyczaj opuszczają nos i czekają, aż siła grawitacji pozwoli im na dalszy lot. Chcą, by strugi powietrza znów owiały skośne skrzydła maszyny i zapewniły im siłę nośną. Ale my tego nie robiliśmy. Na razie. Ściskając oburącz drążek, z łokciami przy żebrach, utrzymywałem nos w górze bez jakiegokolwiek sterowania za pomocą lotek.

Gdy phantom znajdował się na szczycie stromej paraboli, silniki wciąż pracowały pełną parą, lecz prędkość zbliżała się do zera. Rozpoczynaliśmy wtedy tak zwane „opadanie liściem”. Nie jest ono zalecane w przypadku

ciężkiego myśliwca, lecz można je wykonać bezpiecznie. Silniki zakaszlały, bluznęły ogniem i dymem, ale nie odmówiły posłuszeństwa.

W tym momencie często słyszałem w słuchawkach: „Zrób coś!”. Nieszczęsny kursant nie miał wyjścia, musiał w tym brać udział. Ale ja się nie przejmowałem. Miał się przecież przekonać, jak reaguje organizm na tak niezwykłą „charakterystykę lotu”. I chciałem być pewny, że to przetrwa. Bo dopiero teraz zaczynała się prawdziwa magia. Każdy, kto puszczał szybowiec z balsy z regulowanymi skrzydłami przesuniętymi w przód, wie, z jakim wdziękiem ten ważący trzy uncje zabawkowy samolocik potrafi się wznosić i opadać. Naśladowaliśmy go w pewnym sensie.

W warunkach bojowych zostawilibyśmy przeciwnika daleko w tyle, idąc w górę jak rakieta. Kiedy zrobiliśmy pełny obrót, operator radaru zaczął przeczesywać niebo w poszukiwaniu naszego „wroga”. Było to niełatwe zadanie, jeśli nie śledziło się uważnie celu. Ciągłe obserwowanie nieprzyjaciela, gdy siedzi się do góry nogami i zmaga z siłą ciężenia, jest nie lada sztuką. Ale jeśli operator w trakcie manewru zachował czujność, będzie umiał określić położenie celu. Była to zła wiadomość dla miga. Zamierzaliśmy rozbić go w pył.

Nasze phantomy zwykle latały w parach, w formacji zwanej *loose deuce*: dwa samoloty znajdowały się blisko siebie i nawzajem wspierały. Gdy tylko nawiązaliśmy kontakt z wrogą maszyną, jeden z F-4 atakował, rozpoczynając walkę kołową. Drugi w tym czasie gnał pionowo w górę, jak opisałem przed chwilą. Kiedy przeciwnik, zajęty skrzydłowym, skręcał i lawirował w płaszczyźnie poziomej, trudno mu było obserwować phantoma, który rwał na szczyt „jajka”. W czasie tych kilku luźniejszych sekund wybierałem tor lotu, który pozwoli pociskom raketowym wcelować się prosto w nieprzyjaciela.

Technika miała pierwszorzędne znaczenie, gdy bez dopalania wciskałem nogą pedał orczyka, żeby zmienić kąt wychylenia steru kierunku. Gdy nos maszyny wywracał się nade mną, aby ponownie ustawić się w stronę ziemi,

dawaliśmy nura, nabierając prędkości. Obieraliśmy kurs pozwalający nam ostrzelać wroga lub siać mu na ogonie z zachowaniem optymalnej odległości do odpalenia pocisku.

To ważne taktyczne usprawnienie wymyśliliśmy w Topgun. Na bieżąco wyjaśniałem wszystko przez intercom siedzącemu za mną lotnikowi, a potem przepytywałem go w drodze do bazy. Bo już niebawem to on miał zasiąść za sterami.

Z chwilą gdy lądowaliśmy w Miramar, a potem kołowaliśmy do oktagonu, czyli znajdującego się na drodze kołowania obrotowego dystrybutora paliwa, kursant był zachwycony, wiedząc, że w ten sposób ustalamy nowe reguły gry. Gdy wyłączyłem lewy silnik, żeby szybko uzupełnić zapas paliwa, a personel naziemny, jak w wyścigach NASCAR, wbiegał do naszego wielkiego okrągłego pit-stopu, kursant nie mógł się doczekać, żeby osobiście zaliczyć „jajko”. Zaraz po tankowaniu przesiadaliśmy się, obracaliśmy maszynę i ponownie wzbijaliśmy się w powietrze.

Nad pustynią lub oceanem przeprowadzałem go przez kolejne fazy manewru. W życiu mu się nie śniło, że phantom jest zdolny do takich wyczynów, lecz nasza krzepka maszyna za każdym razem sprawowała się dobrze. Kiedy kursant upewnił się, że można jej ufać, z radością robił z F-4 rzeczy, do których ten samolot wcale nie był przeznaczony.

Po wylądowaniu w przedniej części kokpitu rozbrzmiewały krzyki i śmiechy. Kursant był gotów stawić czoło wszystkiemu. A gdy czterech lub pięciu dwudziestoparolatków przeżyło takie chwile, trzeba było wieczorem zobaczyć tę energię w klubie oficerskim. Gdyby ktoś wtedy wszedł do środka, zauważyłby, że powodem hałasu nie są wariackie wygłupy. To był szum ludzi, którzy wierzyli w siebie, w swój samolot, w swoją broń, w swoich dowódców i szansę na zwycięstwo w wojnie, jeśli plan wypali.

Bo gdybyś w piątkowy wieczór wszedł do klubu oficerskiego i wszyscy siedzieliby cicho, wpatrzeni w szklanki z piwem, mógłbyś bać się o swoje wojsko.

Wiedzieliśmy, że taktyka przechwytywania celu za pomocą radaru, stosowana w ośrodku uzupełnień, nie sprawdza się w Wietnamie, gdzie zasady użycia siły zmuszają do wzrokowej identyfikacji celu. Martwiło nas zwłaszcza to, że nadal wierzono w niezawodność pocisków raketowych, mimo że przeczyło temu doświadczenie. Gdy więc wbijano do głowy *nuggetom*, że jeśli siądą na ogon nieprzyjacielowi, strącą go pociskiem AIM-9B Sidewinder wystrzelonym pod kątem do trzydziestu stopni od osi samolotu — i miał to być jedyny parametr wart zapamiętania — wiedzieliśmy, że czeka nas dużo pracy. Bo szczerze mówiąc, trafienie pociskiem raketowym jest niezwykle trudne w sytuacji, gdy cel wykonuje akrobacje pełne ostrych skrętów. Jim Ruliffson zszedł nawet do poziomu układów elektronicznych, tłumacząc, że należy mierzyć z poprawką, aby po odpaleniu pocisku czujnik podczerwieni miał czas się włączyć i zlokalizować cel. Ta krótka zwłoka powodowała, że nad południowo-wschodnią Azją latało całe mnóstwo pocisków zupełnie bez celu. A w bazach eskadr morskich zapracowani dowódcy nie mieli czasu, żeby zauważyć te niedociągnięcia i wprowadzić usprawnienia.

W trakcie codziennych lotów pracowaliśmy nad tym w pocie czoła. Ulepszyliśmy nasze „jajko” w taki sposób, żeby zmaksymalizować korzyści wynikające z formacji *loose deuce*. Kiedy jeden phantom nękał przeciwnika na niedużym pułapie, drugi strzelał w niebo, by po nawrocie ustawić się w pozycji do strzału. Ściśle współpracując w starciu z przeciwnikiem, dwaj piloci mogli na przemian zataczać koła, manewrować i szybować na szczyt „jajka” — raz być w kontakcie z wrogą maszyną, a raz nie. Dzięki temu nieustannie wywierali presję na miga, który powoli tracił wysokość, prędkość, energię i wreszcie paliwo, a na koniec wystawiał dupę do odstrzału. (Tego niewybrednego języka nie używałem za młodu, lecz wojna jest okrutna i polega na zabijaniu. Nie zamierzam jej idealizować).

Formacja *loose deuce* odzwierciedlała styl nauki w Topgun, gdzie młodzi oficerowie mogli bez skrępowania mówić i działać. Nasza taktyka, nieoparta na podziale ról między prowadzącym a skrzydłowym, dopuszczała otworzenie

ognia przez którykolwiek myśliwiec — w zależności od tego, kto pierwszy namierzył przyjemniaczka. Loose deuce to taktyka zaczepna i elastyczna, różniąca się zasadniczo od *fluid four*, taktyki stosowanej w US Air Force, która wbrew swej nazwie była dość sztywna i pozostawiała inicjatywę oraz większe pole do popisu prowadzącemu formacji.

Zaszczepiona w kursantach pewność siebie przynosiła spodziewane efekty. Uczyli się bardzo szybko, a po trzech, czterech dniach naszej rakietowej taktyki nie było już wśród nich sceptyków. W czasie wspinania się i opadania torem „jajka” prędko nabierali doświadczenia wykorzystywanego w pojedynkach z instruktorami, którzy udawali agresorów, i goszczącymi u nas pilotami z innych eskadr, latającymi na samolotach F-8 Crusader z US Navy, F-4 z US Air Force, F-86, F-100 i maszynach innych typów. Duch naszego plemienia przeniknął ich na wskroś i stali się drugim pokoleniem zwolenników nowej taktyki.

Byli dobrzy i coraz bardziej pewni swego. Co samo w sobie też było niebezpieczne. Nie mieliśmy innego wyjścia, jak patrzeć śmierci w oczy i wcale się tym nie przejmować. Od czegoś takiego rośnie ego. Uważałem, że nasze potyczki z pilotami z eskadry VF-124 stacjonującej w naszym ośrodku uzupełnień, latającymi na F-8 Crusaderze, są pożyteczne tylko do pewnego stopnia. Ich długi, opływowy myśliwiec z malowaną rozdziawioną gębą był leciwą ptaszyną. Pojedynkowaliśmy się z nimi dość często i niektórzy robili wielkie wrażenie. Od razu przychodzą mi na myśl nazwiska: „Moose” Myers, Boyd Repsher, Jerry „Devil” Houston. Nie ominąłem żadnej okazji, by się z nimi zmierzyć. Niech Bóg ma w opiece pilota miga, który wpadłby na kogoś takiego w pogodny dzień.

Technologia zazwyczaj daje przewagę nowszym konstrukcjom. Niezawodny phantom nie przegrywał walki jeden na jeden z F-8. Mel był niewyciężony w solowych pojedynkach z crusaderami od 1968 roku, a walczył z nimi bez przerwy. Pewnego razu brałem udział w pojedynku jeden na dwa z dowódcą eskadry crusaderów i jego skrzydłowym. Obaj znali się

dobrze na swojej robocie, a jednak po trzecim starciu było 3 : 0 dla pilotowanej przeze mnie A-4E „Mangusty”. Ciesząc się w duchu z takiego obrotu sprawy, przysłuchiwałem się ich rozmowie radiowej.

— Co tu się wyrabia, do cholery? — dziwił się dowódca. — Niech to szlag, wypadaloby się trochę podszkolić.

Na pewno ćwiczili, ale tu chodziło o coś innego. Ich samolot po prostu najlepsze dni miał za sobą. Wypadał z gry. Ale chłopaki z F-8, dzielne zuchy, nie spuszczali nosów na kwintę. Wielu z nich przesiadło się na F-4, nim skończyła się wojna.

Niektórym z nas trudno było się powstrzymać, żeby im trochę nie dopiec. W swoim hangarze w Miramar trzymali piękny miecz w szklanej gablocie. Jego pochodzenie nie było do końca pewne, lecz lotnicy z eskadry utrzymywali, że w dwunastym lub trzynastym wieku walczył nim krzyżowiec. Traktowali go jak święty talizman i zwykle dobrze pilnowali. Ale pewnej nocy nie zachowali czujności. Kilku naszych przeprowadziło więc tajną operację przechwycenia relikwii. Główna rola przypadła naszemu kursantowi Jerry’emu Beaulierowi, który zakradł się do hangaru i wyjął miecz z gabloty. Następnego dnia w klubie oficerskim — pod wieczór, gdy lał się tani alkohol — chłopaki zrobili małą prezentację na temat tego miecza. Byli tam również lotnicy od F-8. Wybuchła awantura. *Topgunnerom* udało się jednak uciec ze zdobyczą.

Później okazaliśmy im litość i zwróciliśmy oręż krzyżowca... dodawszy coś od siebie. Marland „Doc” Townsend, doświadczony instruktor i przyszły dowódca pułku VF-121, dołączył certyfikat poświadczający, że miecz odbył lot z prędkością dwóch machów. Co było dość złośliwe, bo crusadery nie osiągały takiej prędkości. Potem doszły mi słuchy o bójce na pięści, która wywiązała się w barze, ale pominąłem ją w oficjalnym raporcie.

Każdego dnia życie w *Topgun* przypominało *fight club*. Skoro instruktorzy toczyli walki z kursantami, ci drudzy również pragnęli od czasu do czasu zdobyć skalp. Jeśli jeden z nich pokonał „Rattlera”, „Smasha”, Sawatzky’ego,



„Cobrę” lub mnie, umacniała się jego reputacja w jednostce. Ale rzadko im się to udawało. Jeśli już, to pod koniec kursu, który obejmował dwadzieścia sześć lotów. Zwycięstwa napełniały ich dumą. Staralem się więc nieco ich temperować. Mówiłem, że każdemu trafi się czasem przegrana. Jeśli ktoś zdołał wygrać z Melem i miał poukładane w głowie, wiedział, że niedobrze jest wpadać w samouwielbienie. Bo morał był taki, że skoro można pokonać Mela, można i każdego. Uważałem, że taka postawa jest fundamentem profesjonalizmu. Co się tyczy moich instruktorów, od czasu do czasu musiałem im przypominać: „Nie zadzierajcie nosa, chłopaki. Jesteśmy tu po to, żeby uczyć”.

Mimo wszystko trudno mi było upilnować „Rattlera” i Nasha, którzy chętnie skoczyliby sobie do gardeł. Choć współpracowali ze sobą, obaj mieli silne charaktery. Szczególnie Nash potrafił być złośliwy; byłby w stanie wyprowadzić z równowagi samego papieża. Wiecznie dogryzał Melowi. Może nie podobało mu się, że Mel Holmes uchodzi za najzdolniejszego pilota w naszym gronie. Rozumiałem to i miałem ich na oku.

Pewnego razu w czasie pojedynku dwa na jeden z udziałem kursanta doszło między nimi do spięcia w powietrzu. Mel i kursant byli w jednym zespole, a Nash udawał agresora. Walkę zdominowała rywalizacja „Rattlera” i Nasha, pojedynków mistrzów. Ponieważ zdarzyło się to nie po raz pierwszy, musiałem przeprowadzić z nimi poważną rozmowę na osobności. Przypomniałem im zasady: żadnych walk w zwarciu między instruktorami. Mieliśmy uczyć, a nie udowodniać swoją wyższość. Tak wiele od tego zależało. Nie zapomniałem o przestrodze Hallelanda. Gdyby Nash i Holmes dalej tak postępowali, być może jeden z nich, jeśli nie obaj, musiałby odbyć długą wędrówkę do baraku ze zwiniętym spadochronem pod pachą. Utrata samolotu oznaczałaby, że nasze dni są policzone.

Nie chciałem, żeby moi piloci chełpili się tym, komu mogą dokopać. Wszyscy należeliśmy do jednej rodziny. Chciałem mieć pewność, że po ukończeniu kursu na przykład taki Jerry Beaulier poradzi sobie z migami, ale

niespecjalnie obchodziło mnie to, czy ja dałbym mu radę. Jeśli zrobimy, co do nas należy, stanie się naprawdę groźnym pilotem. I to będzie powodem do dumy dla dobrego instruktora.

# 10. Plemienne sekrety

**Miramar**

**1969 rok**

Dopiero w 2013 roku rząd Stanów Zjednoczonych ujawnił raporty dotyczące tajnych projektów testowania migów, prowadzonych przez Agencję Wywiadu Wojskowego. Jeden z nich nazywał się *Have Doughnut*. Projekt ten powstał dzięki temu, że w 1966 roku pewien iracki pilot zbiegł do Izraela, dostarczając Zachodowi swoją zdobycz — myśliwiec MiG-21. Nieco później syryjski pilot omyłkowo wylądował w Izraelu samolotem MiG-17 i w ten sposób zapoczątkował następny projekt. Służby wywiadowcze nazwały go *Have Drill*.

W Topgun trwały w najlepsze zajęcia z pierwszą grupą kursantów, kiedy nasi koledzy z 4. Eskadry Doświadczalnej (VX-4) dopuścili nas do tajemnicy pozyskanych migów. Dowodzący eskadrą komandor porucznik James R. Foster niejednokrotnie zapraszał nas do swojej bazy w Point Mugu, położonej na północ od Los Angeles, żebyśmy trochę się rozerwali przy okazji piątkowej „walki tygodnia”. Jego podwładni, kompetentni piloci doświadczalni, zawsze byli chętni spróbować nowego manewru taktycznego w nowym samolocie. Staraliśmy się nie przegapić żadnego widowiska.

W któryś weekend Foster zaprosił mnie i „J.C.” Smitha do swojego pokoju odpraw, żeby pokazać nam amerykańskie myśliwce sfilmowane w czasie walki manewrowej przeciwko maszynie MiG-21. Oglądaliśmy z ciekawością. Materiał filmowy pochodził z amerykańskiego poligonu doświadczalnego. Jim wyjaśnił, że razem z kierownikiem projektu, majorem Piechoty Morskiej Donem Keastem, odwiedzał zakazane „zoo” na pustyni w Nevadzie, gdzie oswajano te „egzotyczne zwierzęta”. To ściśle kontrolowane przez wojsko

miejsce miało wiele nazw: Paradise Ranch, Groom Lake, Dreamland, Strefa 51...

Oczywiście, my również chcieliśmy tam pojechać. Wiosną 1969 roku Foster użył swoich kontaktów, żeby zdobyć pozwolenie dla kadry instruktorskiej Topgun, dzięki czemu mogliśmy udać się na tydzień do Dreamlandu i przyjrzeć się wszystkiemu z bliska. Ten projekt był trzymany w tak wielkiej tajemnicy, że gdy lecieliśmy z San Diego do Bazy Sił Powietrznych Nellis niedaleko Las Vegas, nie pozwolono nam poinformować bliskich, dokąd się wybieramy, a zwłaszcza mówić, co będziemy robić.

Z Nellis pojechaliśmy taksówką do miasta. Naprzeciwko hotelu Hilton znajdował się mały hotelik należący do CIA. Barman w działającym tam barze „O'Brien's” z pewnością był dopuszczony do tajemnic wojskowych, ponieważ zachowywał się jak dobrze poinformowany zawodowiec i o nic nie pytał, nawet gdy wieczorem zeszło z nas napięcie. Nazajutrz przed świtem ruszyliśmy taksówką do bazy lotniczej, skąd mieliśmy polecieć do „parku safari”, gdzie „żyły” migi.

Niemądrze byłoby ujawniać szczegóły tego, co widziałem w Strefie 51. Zresztą baza była tak rozplanowana, że niewiele mogłem zobaczyć. Wchodzisz do samolotu w hangarze i wyciągają cię stamtąd. Miałem wrażenie, że hangary i drogi kołowania celowo rozmieszczone są w taki sposób, żeby zasłaniać widok z prawie każdej strony. Mnie to nie przeszkadzało. Realizowano tam tajne programy, o których opinia publiczna chyba nie musiała od razu wiedzieć. Jak chociażby nadzorowany przez CIA projekt A-12 Oxcart, lepiej znany pod nazwą używaną w US Air Force: samolot dalekiego zwiadu strategicznego SR-71 Blackbird. Inne tajne przedsięwzięcia odbywały się po ciemku, co tłumaczy, dlaczego nigdy tam nie nocowaliśmy. Opuszczaliśmy bazę o godzinie zamknięcia i o zmroku meldowaliśmy się w barze „O'Brien's”.

Ale to, czego dowiedzieliśmy się za dnia, było dla nas bezcenne. Chociaż maszyny TA-4 i F-86H dość dobrze imitowały MiG-17, a F-5 mógł udawać

MiG-21, oryginału nie zastąpi nic. Kiedy po raz pierwszy zobaczyłem z bliska „siedemnastkę”, poczułem niepokój, wiedząc, że wkrótce zasiądę za sterami. Gdy usiadłem na tępo ściętym nosie i wychyliłem się nad owiewkę, żeby zajrzeć do kokpitu, byłem mile i zarazem niemile zaskoczony. Samolot był stary, wysłużony, prosty, ciężki, ale i piękny na swój sposób. Prymitywnemu wyposażeniu pokładowemu brakowało znanych z amerykańskich myśliwców układów ze wspomaganiami. Popatrzyłem uważnie na wskaźnik poziomu paliwa. Ptaszyna zabierała jedynie tysiąc osiemset funtów paliwa, czyli niespełna jedną ósmą tego, co mieściły zbiorniki phantoma.

Wykonałem sześć lub siedem lotów maszyną nieprzyjaciela. Była zwrotna, to na pewno, ale nie mogłem oprzeć się wrażeniu, że latam szybkim kowadłem. Moim częstym przeciwnikiem w Dreamlandzie był jeden z czempionów Jima Fostera z VX-4, Ron „Mugs” McKeown, wyśmienity pilot. Pod pozorami swobody, pewności siebie i zamiłowania do psot krył się naprawdę bystry intelekt. Był twardzielem. W Akademii Marynarki Wojennej przez trzy lata nie pokonał go nikt w bokserskim ringu. „Mugs” i ja przez większość dnia toczyliśmy powietrzne pojedynki, zamieniając się rolami: raz latałem phantodem, raz migiem. Jako absolwent szkoły pilotów doświadczalnych US Air Force, „Mugs” potrafił latać różnymi maszynami. Szło mu cholernie dobrze z migiem. Ten samolot tak szybko zużywał paliwo, nawet bez korzystania z dopalacza, że należało mocno się uwijać przy zdobywaniu punktów. Musiałeś złapać właściwy rytm walki. Jeśli ci się udało, mogłeś być niebezpieczny.

Inny pilot z VX-4, komandor podporucznik Foster „Tooter” Teague, upierał się, że żaden pilot lotnictwa morskiego pojedynkujący się z samolotem MiG-17 nie wygrał walki jeden na jeden przy pierwszym podejściu. Choć nie do końca miał rację, major Boyd słusznie dowodził, że komunistyczny odrzutowiec nie jest całkiem pozbawiony zalet. Ale to już wiedzieliśmy. Okazało się — o czym do tej pory nie miałem pojęcia — że „Doc” Townsend, który dowodził naszym ośrodkiem uzupełnień przed Hankiem Hallelandem,

pojedynekował się z samolotem MiG-21 w Dreamlandzie kilka lat przed powstaniem Topgun. Wnioski Townsenda, zasadniczo ściśle tajne, musiały jednak ośmielić pilotów myśliwca F-4 do przekraczania ograniczeń zalecanych w manewrowej walce powietrznej. Przypuszczalnie podzielił się swoimi doświadczeniami z Samem Leedsem w ośrodku uzupełnień.

Nie mogliśmy lepiej ocenić naszej nowej taktyki niż w drodze testów w Dreamlandzie. Gdy koledzy z Sił Powietrznych przywykli do naszego widoku, pozwolono nam przylatywać z Miramar wprost do „bazy, która nie istniała”. Gdy przed wschodem słońca wkołowaliśmy na płytę i zaparkowaliśmy samoloty, szliśmy do hangaru, gdzie czasem ucinaliśmy sobie krótką drzemkę. O świcie byliśmy już na niebie. Nigdy nie robiliśmy planu lotów. Pewnego razu wystartowałem nowiutkim F-4J, żeby sprawdzić go w starciu z migami. Świeżo po zejściu z taśmy produkcyjnej w zakładach w St. Louis mój phantom pachniał jak auto z salonu. Został wyposażony między innymi w nowocześniejszy radar i system kierowania ogniem, który koniecznie chcieliśmy wypróbować.

Nadmienię, że pozyskane migi nie miały uczestniczyć w pojedynkach powietrznych. Nie trzymano ich w Nevadzie, żeby ocenić, jak się spisują w walkach manewrowych. US Air Force sprowadziła te samoloty, żeby poddać je „badaniom technicznym”. Niebiescy mierzyli temperaturę silników, prędkość samolotu przy niskich i wysokich obrotach silnika i wykonywali takie same testy, jakimi zajmowali się w Bazie Sił Powietrznych Edwards. Rzecz jasna, trzygwiazdkowy generał dowodzący jednostkami US Air Force w Groom Lake nie wyrażał zgody na manewrowe walki powietrzne. Nie chciał, żeby za jego kadencji odbywały się tam ryzykowne przedsięwzięcia. My patrzyliśmy na to z innej perspektywy. Zależało nam na sprawdzeniu skuteczności naszej taktyki. Dlatego naginaliśmy zasady. Skoro Siły Powietrzne nie interesowały się naszymi raportami z lotów, cóż, nie zamierzaliśmy się im narzucać. Przestrzegaliśmy grafiku, ale robiliśmy swoje. Wydaje mi się, że nigdy bardziej niż wtedy nie przypominaliśmy bohaterów

telewizyjnego serialu *Baa Baa Black Sheep*. Łatwiej wyprosić przebaczenie niż pozwolenie.

Kiedy „Mugs” spotkał mnie w hangarze, jak zwykle rozentuzjasmowany, powiedział, że tego dnia ma lecieć samolotem MiG-17. Poprosił, żebym pożyczył mu swoją maszynę. Dopiero co przyleciałem do bazy, więc jeszcze nie zdążyła ostygnąć, ale nie widziałem powodu, by odmówić. Twierdził, że po południu wypróbuje nowy unik, gdy zmierzy się z jednym z czempionów z VX-4: „Tooterem” Teague, który wraz z Jimem Fosterem starał się, żeby piloci lotnictwa morskiego otrzymali dostęp do migów. Podobno był to manewr idiotoodporny, choć nie wykonał go jeszcze żaden pilot F-4. „Mugs” miał tupet, mówiąc coś takiego po wyciągnięciu ode mnie podrasowanej ptaszyny. Gdy kołował pod kanał paliwowy, tankując do pełna, a potem rozpoczynał rozbieg z pasa startowego, miałem przeczucie, że będę tego żałował.

Ale nawet jeśli tak, nie zamierzałem opuścić przedstawienia. „Mugs” McKeown i „Tooter” Teague w pojedynku jeden na jeden — to po prostu trzeba było zobaczyć. Obaj byli najwyższej klasy pilotami doświadczalnymi. Nigdy nie wiedziałeś, jaki numer wykręca. Dlatego wziąłem phantoma należącego do VX-4 i przyłączyłem się do nich w przestrzeni powietrznej nad Strefą 51.

Krążąc w bezpiecznej odległości z „J.C.” za plecami, patrzyłem, jak robią mijankę i przechodzą do walki manewrowej. Żaden z nich nie osiągał wyraźnej przewagi, a starcie przenosiło się na coraz niższy pułap. Wtedy „Mugs” spróbował wykonać swój manewr. Wszedł tak ostro w zakręt, że samolot wyślizgnął się i zaraz „wyszedł z kontrolowanego lotu”, jak mówimy. Gdy samolot odzyskał sterowność, „Mugs” położył go na plecach, obrócił się i znów przeciągnął maszynę. To był niezwykle pokazy pilotażu, poziom profesorski. Nie potrafię nawet opisać tej podniebnej ekwilibrystyki bez uciekania się do żywiołowej gestykulacji i technicznego języka.

Ale przeciągnięta maszyna „Mugsa” nie potrafiła odzyskać sterowności.

„Tooter” przestał udawać wrogi samolot, by udzielić koledze wskazówek drogą radiową. „Mugs” odpowiedział coś w rodzaju: — Kapuję! — lecz nie wyprowadził z korkociągu samolotu, który spadał na pustynię.

Gdy F-4J stoczył się poniżej pięciu tysięcy stóp, czyli naszego „minimalnego pułapu”, „Tooter” i ja wrzasnęliśmy: — „Mugs”, skacz!

Jak przystało na pilota doświadczalnego, odpowiedział spokojnie:

— Opuszczam samolot.

Phantom, jak w zwolnionym ujęciu, po raz ostatni zatoczył łuk w kierunku ziemi. „Mugs” lub Pete Gilleece, jego operator radaru, pociągnął za uchwyt katapultowania.

Fum! Fum! Błysnęły dwa małe silniki rakietowe, fotele się odłączyły i, dzięki Bogu, otworzyły się w powietrzu oba spadochrony. A warta dwa miliony dolarów, niemal fabrycznie nowa maszyna Marynarki Wojennej stanęła w płomieniach na pustyni. Uwieszeni pod nylonowymi czaszami „Mugs” i Pete frunęli wprost na buzującą kulę ognia. Na szczęście nad pustynią zerwał się lekki wiatr, który zniósł ich dwieście stóp w bok. Owiała ich fala piekącego żaru, lecz wyszli z tej przygody bez szwanku.

Czego chyba nie dało się powiedzieć o Topgun.

Po kraksie z udziałem sprzętu o wielomilionowej wartości Wujek Sam zarządził dochodzenie. Był to dla nas powód do zmartwienia. Raport opisujący utratę przez Topgun należącego do pułku VF-121 samolotu mógł storpedować cały program, który dopiero się rozkręcał. A ponieważ to ja pobrałem odrzutowiec z hangaru 1, byliśmy za niego odpowiedzialni. W moich uszach dźwięczało ostrzeżenie Hanka Hallelanda.

Zaraz po wylądowaniu i powrocie do hangaru zadzwoniłem do Hanka z wiadomością. Ze zdziwieniem dowiedziałem się, że uprzedził mnie Jim Foster. Jim wyjaśnił, że to jego pilot wykonywał ryzykowny manewr na potrzeby eskadry VX-4. Hank musiał się uśmiechać, mówiąc do Jima: — Okej. Jeśli to prawda, masz u mnie samolot. — Te słowa sprawiły, że dostało się eskadrze doświadczalnej, a Topgun uniknął kary.



Jim — wielka chwała mu za to — przekazał raport o zaistniałym incydencie bezpośrednio do Waszyngtonu zamiast do sztabu dowódcy floty Pacyfiku. Powiadamiając o wszystkim kontradmirała Edwarda L. „Whiteya” Feightnera, który kierował pracami przy budowie nowych myśliwców dla US Navy, uwolnił od konieczności składania wyjaśnień admirała floty Williama F. Bringle’a, dowódcy Komponentu Powietrznego Floty Pacyfiku. (Z całą pewnością Bringle już po kwadransie wiedział, co się stało). Dzięki tym sztuczkom naszą rozbitą ptaszynę zapisano na koncie strat eskadry VX-4, a wszyscy uniknęli kłopotliwych pytań ze strony dowództwa Zachodniego Wybrzeża. Nikomu nie zależało na tym, żeby pogrążyć Topgun, bo zaszliśmy naprawdę daleko w bardzo krótkim czasie.

Gdy tego wieczoru, opuszczając Dreamland, wróciliśmy do Miramar myśliwcem należącym do VX-4, udałem się z „J.C” na popijawę do klubu oficerskiego. Zatem Topgun nie poszedł na dno. Skąd się biorą tak odważni ludzie jak Jim Foster i Hank Halleland? Ani na chwilę nie zapominali, że toczy się wojna.

Siły Powietrzne jakoś nie potrafiły się połączyć, co robimy w Strefie 51 z bezcennymi zabawkami, które wpadły im w ręce. Nie robiliśmy żadnych notatek na temat walk manewrowych. Jedyнным śladem na papierze był rutynowy zapis czynności serwisowych. Meldunki i raporty przekazywaliśmy ustnie po każdym locie — i to w Miramar, wśród swojaków, przy piwie w baraku lub w klubie oficerskim późną nocą.

Mela Holmesa i mnie zaproszono do Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego Sił Powietrznych w Nellis, żebyśmy streścili, co robimy w Miramar. Miałem ochotę zajrzeć do ich sklepiku z bronią i dowiedzieć się czegoś na temat wielolufowych działek M61 produkcji General Electric, które podwieszali w zasobnikach phantomów (Marynarka z nich zrezygnowała). Nic spośród tego, w czym specjalizowały się Siły Powietrzne, nie znalazłoby się w programie nauczania Topgun. Nasze środowiska bardzo się różniły, co miało swoje odzwierciedlenie w założeniach taktycznych. Wiedzieliśmy, że

pułkownik Lloyd „Boots” Boothby, pilot US Air Force z Nellis, jest nastawiony równie bojowo jak my, lecz musi to ukrywać. On i inni porządni piloci — choćby Windy Schaller, jeden z czołowych pilotów doświadczalnych — byli sfrustrowani sztywną atmosferą.

Topgun nie mógł uniknąć rywalizacji z US Air Force. Ale dla nas nie liczyła się polityka. Chodziło nam o styl i koncepcję latania. Choć owszem, przykro było słuchać, że to Siły Powietrzne utworzyły pierwszą szkołę lotnictwa myśliwskiego. Teoretycznie może i tak, ale efekty jej działalności miały się z celem. Propagowane w niej błędne koncepcje prowadziły do przegranych wojen i śmierci lotników.

W tamtych czasach głośnym orędownikiem doktryny Sił Powietrznych był major John Boyd. W 1969 roku podczas wielu przemówień promował swoją teorię manewrowania energetycznego w walce powietrznej. Chodzi tutaj — w uproszczeniu — o matematyczny wzór, który w jakimś sensie sprowadza możliwości samolotu myśliwskiego do prostej liczby, wynikającej z jego prędkości, siły ciągu, ciężaru i oporów aerodynamicznych. Ta teoria została przedstawiona w 1964 roku i podobno wykorzystana przez US Air Force przy opracowywaniu nowych myśliwców, takich jak F-15 Eagle i F-16 Fighting Falcon — nadzwyczajnych samolotów, o czym dobrze wiemy. Kiedy Topgun był jeszcze w powijakach, Holmes, Jerry Sawitzky i ja uczestniczyliśmy w tajnych konferencjach, żeby być na czasie, i przy kilku okazjach widzieliśmy Boyda. Później, gdy nasza szkoła już nieco okrzepła, to my byliśmy proszeni o prezentację.

W 1969 roku Mel i „Ski” ogłosili pogadankę w Bazie Lotniczej Sił Powietrznych Tyndall na Florydzie. Po nich wystąpił John Boyd, lansując swoją teorię. Wywiązała się dyskusja. W jej trakcie niektórzy oficerowie US Air Force zaczęli podważać własną doktrynę. Pewien wyjątkowo śmiały komandor zakwestionował koncepcję *fluid four*, pytając, dlaczego skrzydłowemu z większym doświadczeniem taktycznym od prowadzącego nie wolno zestrzelić wroga, gdy ma nad nim przewagę. Podgrzał atmosferę.

Wśród pytań i odpowiedzi major Boyd palnął niefortunnie: żaden amerykański pilot nie powinien się wdawać w walkę manewrową z migami, ponieważ według jego teorii można matematycznie stwierdzić, że skoro maszyna wroga sprawuje się lepiej niż F-4 w granicach obwiedni obciążeń, to starcie z migiem doprowadzi do tego, że pilot skończy na spadochronie lub o wiele, wiele gorzej.

Problemem każdej teorii jest bagaż założeń. W przypadku majora Boyda były one zbyt daleko idące, więc naszym zdaniem jego analiza miała wątpliwą wartość. W dolnej części audytorium „Ski” szturchnął w bok Mela.

— Może byś coś powiedział, „Rattler”?

Mel wstał i zarzucił oficerowi Sił Powietrznych, że nie docenia pewnych rzeczy. A konkretnie ludzi. Mel dowodził, że choć broń ma pewne parametry, a samolot charakterystykę, najlepszy algorytm niewiele pomoże, jeśli nie uwzględni się najważniejszego czynnika: umiejętności, hartu ducha i determinacji pilota siedzącego w kokpicie. Największym sprawdzianem jest mijanka. To wtedy ocenia się człowieka.

— Nie sądzę, żeby można było cokolwiek powiedzieć o pilocie wrogiej maszyny przed pierwszym skrętem. A jeśli się tego nie wie, to skąd przypuszczenie, że MiG-17 wygra za każdym razem?

Celna uwaga.

Jeśli dobrze pamiętam, major Boyd nie wdawał się w dyskusje. W odpowiedzi powtórzył swoje zdanie.

— Dziękuję za wyrażenie opinii, kapitanie, ale nie można walczyć z migiem samolotem F-4. W ten sposób przegramy wojnę.

To się jeszcze zobaczy...

John Boyd był patriotą, człowiekiem inteligentnym i świetnie zorientowanym w wielu sprawach. Ta rozmowa udowodniła, że jedną z jego mocnych stron było obmyślanie odważnych koncepcji — ogólnie prawidłowych, lecz nieuwzględniających ludzkiej natury. Owszem, w czasie podniebnych starć liczą się parametry techniczne. Zachowanie samolotu

można przedstawiać w formie modelu, lecz żaden model nie da pełnego obrazu rzeczywistości. Major Boyd miał słuszość, tylko że jego teoria była niekompletna. Ponadto w ogóle nie doceniał F-4. W kwestiach technicznych nie byliśmy ignorantami. Dzięki ciężkiej pracy i inżynierskiej dociekliwości „Cobry” Ruliffsona połączyliśmy twardą teorię z bogatym doświadczeniem. Okazało się, że phantom jest w stanie dokopać migowi prawie za każdym razem.

W teorii manewrowania energetycznego nie ma miejsca na założenia taktyczne i dla realizujących je ludzi. Pilot jest kluczowym elementem całości, ale nie można go opisać liczbą i wstawić do równania. W Miramar kursanci i instruktorzy przekraczali odrzutowcem dopuszczalną skalę, aby z lotnika w kokpicie zrobić broń. Mel, „Ski”, „Cobra”, Nash i ja dobrze się czuliśmy, udając agresorów: wykonywaliśmy loty, analizowaliśmy wyniki, dostosowywaliśmy się do punktu widzenia wroga. Dzień po dniu pomagaliśmy kursantom sprostać wyzwaniu, przygotowując ich do nowej roli.

Ludzie z całą pewnością są bronią, a emocje mają znaczenie, jak już powiedziałem. Nie boję się stwierdzenia, że gdyby w zawodach ustawić naprzeciwko siebie z jednej strony Mela, Jima, Nasha i Sawatzky’ego, a z drugiej majora Boyda i dowolnych trzech wybranych przez niego lotników, wynik dałby ludziom do myślenia. (Dobra, powiem: mógłbym zastąpić każdego z moich i efekt byłby taki sam). Przywiązanie do sztywnych reguł i obostrzeń oznacza niemal pewną klęskę w pojedynku z dobrze wyszkolonym pilotem, którego nic nie ogranicza. Dlatego twierdzimy, że Topgun nie istniał, dopóki nie powstał w bazie US Navy w Miramar. Standardom Topgun nie mogła dorównać żadna uczelnia, która hołdowała skostniałym koncepcjom, sprowadzała samoloty do suchych liczb lub nadawała instruktorom status „kapłana”. Ostateczny bilans walk nad Wietnamem był tego potwierdzeniem.

Mimo że nasze wyskoki do Strefy 51 nigdy nie były tematem rozmów w Miramar (ci nieliczni z nas, których tam wpuszczono, wzięli sobie do serca zasady tajności), te loty okazały się dla nas bezcenne. Wyniesione stamtąd

doświadczenia analizowaliśmy w czasie porannych odpraw, by na ich podstawie udoskonalać program szkolenia. Dowiedzieliśmy się o migach kilku ważnych rzeczy, dlatego mamy wobec naszych przyjaciół z VX-4 dług wdzięczności.

Z czasem mieliśmy coraz większą pewność, że gdy nasi młodzi podopieczni wrócą na front, będą specami od walki manewrowej, a jednocześnie nauczycielami — właśnie takimi, jacy byli potrzebni ojczyźnie w trudnych chwilach.

# 11. Gotowy prototyp

**Miramar**  
**1969 rok**

W Topgun kursanci stawali się bystrzy, szybcy, pewni siebie i śmiertelnie niebezpieczni. Świetnie znali osiągi swoich samolotów i pocisków raketowych, a w trakcie manewrów wykorzystywali je w stu procentach i skutecznie posługiwali się wszystkimi urządzeniami pokładowymi w kokpicie. Wykazywali doskonałą znajomość taktyki „jajka” i biegłość w stosowaniu „wysokiego jo-jo” w formacji *loose deuce*, dzięki czemu niemal za każdym razem byli w stanie rozerwać na strzępy wrogą maszynę. W czasie egzaminu końcowego mogli skorzystać ze szczególnej atrakcji, jaką była przyjemność odpalenia sparrowsa i sidewindera do ruchomych manewrujących celów.

Nasze ćwiczenia z użyciem ostrej amunicji i bezzałogowych aparatów latających BQM-34 Firebee, wspaniałomyślnie udostępnianych nam przez eskadrę Jima Fostera w Point Mugu, prowadził Steve Smith. Te zdalnie sterowane cele strzeleckie z napędem odrzutowym, produkowane w zakładach Ryan Aeronautical Company, trafiły do służby już w latach pięćdziesiątych. W odróżnieniu od holowanych rękawów i pospolitych dronów, a więc celów niemanewrujących, lotem BQM-34 kierował operator na ziemi. Potrafił przekroczyć prędkość sześciuset węzłów i wyjść na wysokość sześćdziesięciu tysięcy stóp. Sterowany przez instruktora takiego jak Steve, ten mający dwadzieścia dwie stopy długości cel mógł doprowadzić do furii nawet dobrego pilota. Bo choć nie miał dość mocy, żeby wzbić się pionowo w górę, nadrabiał zwinnością, ostrymi zakrętami i szybkimi obrotami. Chociaż w trakcie ćwiczeń z ostrą amunicją trochę obawialiśmy się wypadku, sterując z ziemi taką petardą, doszliśmy do wniosku, że warto zaryzykować.

Chcieliśmy dać kursantom możliwość sprawdzenia się z myślącym przeciwnikiem, zanim wyślemy ich na front. Na Lotniczym Poligonie Doświadczalnym Floty Pacyfiku naszym młodym zuchom szło tak dobrze, że czasem po zestrzeleniu żwawo manewrującego drona odpalali pociski, by zniszczyć spadające szczątki. Po takim sukcesie ich morale rosło i byli już prawie na ostatniej prostej do uzyskania dyplomu na początku kwietnia. Ale na koniec mieliśmy dla nich jeszcze jedną niespodziankę: lot do Strefy 51, gdzie mogli zmierzyć się z prawdziwym migiem, o czym pisałem wcześniej. Dla kursantów było to ukoronowanie dotychczasowej kariery.

Pewnego wieczoru w klubie oficerskim w Miramar, gdzie pierwsza grupa odreagowywała stres, zaprojektowaliśmy coś, co do dziś służy jako oficjalna topgunowa naszywka na kombinezon pilota: MiG-21 w siatce celowniczej phantoma. Kilka osób z Waszyngtonu, które mają czas, by zajmować się takimi rzeczami, twierdziło, że Rosjanie mogą poczuć się tym dotknięci. Wystarczył jeden telefon do biura admirała floty Bringle'a i zażalenie zostało odrzucone. Wzór naszywki idealnie oddawał początki Topgun i przetrwał prawie bez zmian pięćdziesiąt lat. Nosi ją z dumą każdy absolwent Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego Marynarki Wojennej.

W miarę jak piloci we flocie pokazywali się z naszym małym emblematem, inni zaczęli zwracać na niego uwagę. Kiedy Topgun zyskał zasłużoną sławę, dzwoniło już do nas z różnych eskadr. Niebawem Steve miał przyjemność oznajmiać, że bieżący nabór się zakończył, lecz chętnie wprowadzi na listę nazwiska kandydatów.

Historia tej naszywki oraz wiele innych historii związanych z Topgun pokazują, jak mądrym posunięciem było zostawić swobodę młodym oficerom. Nawet jeśli początkowo wydawało się, że decyzja US Navy o przekazaniu kierownictwa nad szkołą świeżo upieczonemu komandorowi podporucznikowi wynikała z obawy przed ryzykiem, teraz widzę, że nasza rewolucja nie udałaby się w żaden inny sposób. Bez wielkiego zapału i kreatywności młodych lotników nie dalibyśmy rady. Staraliśmy się nie

budzić większych kontrowersji, niż to było konieczne, lecz musieliśmy jakoś rozbujać tę łódź. Żeby za coś takiego nie dostać po łapach, należało stale mieć cel przed oczami i znać się na robocie. I właśnie tacy byliśmy.

Absolwenci pierwszego kursu powrócili do jednostek z nowym sposobem myślenia, naszywką i otrzymanym w Topgun podręcznikiem szkolenia. Był to zbiór najważniejszych wiadomości zawierający wszystko, czego ich nauczyliśmy — przedstawionych w taki sposób, żeby można było przekazać dalej tę wiedzę. Jako nowi instruktorzy, orędownicy idei „jajka” i eksperci od *loose deuce*, rozpoczęli proces przeobrażania eskadr lotnictwa morskiego na nasze podobieństwo. Tymczasem pojawiła się druga grupa kursantów, więc czekał nas kolejny cykl szkoleniowy. Jednocześnie ciężko pracowaliśmy nad usprawnieniem zajęć i dokumentacją szkolenia. Trudno było złapać oddech.

I pomyśleć, że wszystko to wydarzyło się w ciągu dziewięćdziesięciu dni i zapuszczało korzenie w wyszabrowanym baraku. Tamtego pamiętnego dnia, kiedy Steve namówił dźwigowego, żeby za skrzynkę szkockiej pomógł nam w małym szwindelku, nawet sobie nie wyobrażaliśmy, że przez następne pięćdziesiąt lat ten barak będzie mózgiem wszelkich działań Marynarki Wojennej, mających na celu udoskonalenie taktyki i strategii walk powietrznych. Ale tak właśnie się stało. Człowiek naprawdę nie może mieć więcej szczęścia, niż mając przy sobie Boga jako drugiego pilota.

Zaraz po tym, jak ukończyła kurs druga grupa, dowodzący Komponentem Powietrznym Floty Pacyfiku admirał floty Bringle zwrócił się z formalną prośbą do swojego zwierzchnika admirała Johna J. Hylanda z Dowództwa Floty Pacyfiku o oficjalne ustanowienie z dniem 1 lipca 1969 roku Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego Marynarki Wojennej w Miramar. Była to wielka sprawa dla naszej raczkującej podyplomowej uczelni. Po raz pierwszy uzyskaliśmy poparcie na samym szczycie struktury dowodzenia — bezprecedensowe jak na projekt realizowany przez młodych oficerów. To mniej więcej wtedy światowej klasy operator radaru przechwytyjącego „J.C.”



Smith zastąpił mnie na stanowisku oficera zarządzającego Topgun. Chętnie przekazałem mu ster. Do tej pory podążał za mną jak cień. Zachowanie ciągłości pomagało ugruntować się szkole, o czym zresztą mówił Sam Leeds, kiedy proponował mi kierownictwo.

W październiku udałem się do Waszyngtonu, aby opowiedzieć w Pentagonie o naszych doświadczeniach w Topgun. Program szkoleniowy został zatwierdzony przez samego szefa operacji morskich. Jeszcze w tym samym roku komandor porucznik Richard Schulte zastąpił Hanka Hallelanda na stanowisku dowódcy pułku VF-121, naszej nadrzędnej jednostki. Jeśli chodzi o przyjaciół, Topgun znów miał szczęście. Dick Schulte osobiście dopilnował, żeby szkoła wzbogaciła się o cztery nowe maszyny mające nam służyć w roli agresora. Samolot A-4E Mongoose miał znacznie większe możliwości niż dwumiejscowy TA-4, którym dotąd lataliśmy, udając wroga podczas walk manewrowych z maszynami innych typów.

Pewnego piątkowego wieczoru w klubie oficerskim — w pierwszych dniach działalności szkoły — „Tooter” Teague próbował mnie przekonać, że główną maszyną odgrywającą rolę agresora powinien być używany przez US Air Force F-86H Sabre. Dyskusja przeciągnęła się do późna w nocy, aż stanęło na tym, że rano o wszystkim zdecyduje pojedynek F-86 i A-4E. Wycisnęliśmy wszystko z obu odrzutowców. Chwila prawdy nadeszła, gdy „Tooter” próbował mi dorównać w pionowej wspinaczce. Nie miał żadnych szans, nie pomógł mu nawet dopalacz. Ostatecznie przeciągnął samolot, wszedł w odwrócony korkociąg i zaczął bezwładnie spadać jak liść klonu. Dopiero wtedy przyznał, że to „mangusta” powinna być naszą wrogą maszyną. Innymi słowy, koniec z pożyczaniem samolotów z ośrodka uzupełnień. Mogliśmy je podrasować według własnych upodobań, usuwając cały zbędny ciężar. To, że mieliśmy zawsze na wyciągnięcie ręki samolot o rewelacyjnych osiągnięciach, pozwoliło nam udoskonalić program szkoleń w kwestii walki manewrowej z samolotami innego typu. Kilka miesięcy później taktyka opracowana w Topgun przeszła chrzest bojowy.

Kiedy w marcu 1970 roku 142. Eskadra Myśliwska (*Ghostriders*) z naszym byłym kursantem Jerryem Beaulierem w szeregach stacjonowała na lotniskowcu USS Constellation, w Yankee Station wciąż nie działo się nic ciekawego. Walki lotnicze ustały na czas rozmów pokojowych, które administracja prezydenta Johnsona prowadziła z północnym Wietnamem. Wprawdzie lotniskowce atakowały nieprzyjacielskie linie zaopatrzenia prowadzące do południowego Wietnamu przez Laos i Kambodżę, jednak nie mogliśmy razić celów na Północy. Amerykańskim samolotom nie wolno było latać tam, gdzie kryli się bandyci. Jak zwykle myśliwce wroga nie nękały naszych lotniskowców. Od września 1968 roku żaden Amerykanin nie strącił miga.

W ciągu dwunastu miesięcy od otrzymania naszywki Topgun i powrotu do macierzystej eskadry Jerry odbywał służbę w WF-142 jako oficer taktyczny, przekazując to, czego się nauczył, choć nie nadarzyła się okazja, żeby ktoś mógł się posłużyć zdobytą wiedzą. Sytuacja zmieniła się dopiero w marcu, kiedy migi zaczęły wypuszczać się dalej na południe niż do tej pory.

W sobotę 28 marca Jerry i jego operator radaru Steve Barkley siedzieli beczynnienie na katapulcie w swoim F-4J w stanie pogotowia bojowego, gotowi do natychmiastowego startu. Kiedy po południu okręt kontroli radarowej zameldował o pojawieniu się czterech bandytów zbliżających się do lotniskowca, z pokładu USS Constellation wystartowali Beaulier oraz dowódca skrzydła powietrznego Paul Speer. Otrzymawszy kurs na zachód, skierowali się w stronę nadlatujących maszyn wroga. Już w odległości osiemdziesięciu siedmiu mil od celu dostali pozwolenie na otwarcie ognia (tym razem nie musieli się stosować do zasad użycia siły uzależniających atak od identyfikacji wzrokowej).

Zmniejszał się dystans, dostawali odczyty radarowe, a mimo to nie widzieli ani śladu migów. Dwa phantomy parły przed siebie. Beaulier pierwszy wypatrzył myśliwce nieprzyjaciela: były przed nimi, lecz wyżej, na pułapie około dwudziestu pięciu tysięcy stóp. Wierny taktyce *loose deuce*, Jerry

zaalarmował Speera i wysunął się na prowadzenie: włączył dopalacze i przyśpieszył, wchodząc we wznoszący zakręt celem przechwycenia. Dwa migi dostrzegły Amerykanów i rozdzieliły się: prowadzący ruszył w górę, skrzydłowy ostro odbił w prawo. Beulier wziął na siebie skrzydłowego, Speer pognał za prowadzącym.

Zbliżając się do miga numer dwa, w ciągu krótkich dwudziestu sekund Beulier prawdopodobnie uświadomił sobie, że z powodu podekscytowania zaniedbał wyuczoną technikę. Walczył w płaszczyźnie poziomej. Gdy nabierał wysokości, żeby bezpośrednio spotkać się z wrogiem, zmarnował prędkość i nie mógł już skutecznie zaatakować. Zanurkował więc, żeby ją odzyskać, choć przeciążenie sięgało 7 g. Zauważył, że mig nurkuje za nim. Aby uniknąć walki kołowej, zaczął robić to, czego się od nas nauczył. Gwałtownie wyrwał do góry, inicjując manewr „jajka”: maszyna wzbiła się prosto jak rakieta. Mig żadną miarą nie mógł mu dorównać.

Tymczasem w dole komandor porucznik Speer chyba wystraszył swojego miga. Pilot zatoczył szeroki łuk i oddalił się z pola walki. Speer zwracał się w kierunku Beuliera, żeby zabezpieczyć jego ogon, gdy zobaczył go drugi mig. Północnowietnamski pilot odpalił naprowadzany termicznie pocisk Atoll w kierunku zbliżającego się phantoma. Rakieta wystrzelona z przedniej półsfery chybiła.

A phantom Beuliera był coraz wyżej i wyżej. Gdy operator radaru informował o położeniu celu i meldował, że mig po nieudanym ataku na Speera nie stanowi zagrożenia, Jerry skupił się na przygotowaniach do strzału. Zawracając na szczycie łuku, zauważył, że przeciwnik znajduje się w niekorzystnym dla siebie położeniu. Pilot miga stracił go z oczu. Wroga maszyna pochyliła się i skręciła w prawo, a potem gwałtownie w lewo, jakby szukała swojego prześladowcy.

Tym ostatnim manewrem przeciwnik przypieczętował swój los. Jerry miał przed sobą dyszę wylotową wrogiego samolotu. W słuchawkach kasku zabręczał sygnał gotowości do strzału, więc nacisnął spust i sidewinder

wyleciał z szyny, by nie zbacząc z kursu, eksplodować pod migiem. Rój stalowych odłamków wgrzył się w samolot i spowodował pożar.

Płonąc jak pochodnia, mig frunął dalej z rozkołysanymi skrzydłami. Beulier ostro poderwał maszynę, żeby nie przelecieć za blisko, a potem znów ustawił się za nim i odpalił drugi pocisk. Dopełnił dzieła zniszczenia — zupełnie jak podczas strzelania do drona w Topgun.

Na pokładzie startowym USS Constellation natychmiast rozpoczęła się feta. Rosły Paul Speer zamknął w niedźwiedzim uścisku niepozornego Jerry’ego i podniósł go do góry. Chlusnął szampan — wbrew surowym zakazom. Tego samego dnia rozgłoszła radiowa w Hanoi potwierdziła stratę miga. W Waszyngtonie politycy zaangażowani w rozmowy pokojowe naciskali na Pentagon, żeby nie nagłaszać tej sprawy. W krótkim oświadczeniu Marynarka Wojenna poinformowała o strąceniu miga — zestrzelenia rzekomo dokonały phantomy osłaniające samolot zwiadu fotograficznego — i nabrała wody w usta.

W Miramar zastanawialiśmy się, kim jest pogromca miga. Próbowaliśmy prywatnymi kanałami dowiedzieć się prawdy. W końcu doszły nas ekscytujące wieści, że zestrzelenie było dziełem nieznannej załogi z USS Constellation. Z dwóch eskadr myśliwskich stacjonujących na tym lotniskowcu dostaliśmy lotników do pierwszej grupy w Topgun. Zastanawialiśmy się, czy dojdzie jeszcze nad Wietnamem do walki manewrowej, więc cieszyliśmy się nadzieją, że mamy namacalny dowód słuszności naszej taktyki. Gdy wreszcie potwierdzono, że miga strącili Beulier i Barkley, byliśmy przeszczęśliwi. To zdarzenie nie tylko dowodziło skuteczności naszej taktyki, ale także uzasadniało istnienie szkoły.

Ścisłe tajny raport z tego incydentu trafił do Pentagonu, gdzie w wydziałach do spraw lotnictwa i wywiadu wnikliwie go przestudiowano. Później udostępniono nam do przesłuchania taśmy z zapisem rozmów Jerry’ego, Barkleya, Speera i jego operatora radaru. Jak można się było spodziewać, nie byli zadowoleni. Ich rozmowa brzmiała tak, jakby robili listę jakichś ważnych

zakupów. Jerry wykonał dwieście dwadzieścia lotów operacyjnych F-4 Phantomem. Topgun nigdy nie miał lepszego wychowanka. Niektórzy twierdzili, że jego sukces nadał impet sprawom, zainicjował proces przekształcania Topgun w ośrodek szkoleniowy z prawdziwego zdarzenia.

W miarę jak nasza skromna jednostka działająca w strukturach pułku VF-121 zyskiwała rozgłos, przyciągaliśmy ciekawych gości. W ośrodku uzupełnień, w ramach wymiany partnerskiej, służyło kilku doskonałych pilotów z zagranicy. Na czoło wysuwała się — pod względem talentu i doświadczenia — delegacja brytyjska. Jako że siły powietrzne Brytyjczyków, Fleet Air Arm, przesiadały się na F-4, podesłali nam paru łebskich pilotów i operatorów radaru, żeby z nami trenowali. Zaliczyli szkolenia w naszej eskadrze jak inni zagraniczni piloci. Służyli w wydziale taktycznym ośrodka uzupełnień, gdy tworzyliśmy Topgun. Wśród nich najwyższy rangą był komandor porucznik Dick Lord, niezrównany w powietrzu. Wszyscy oni — Dick Moody, Peter Jago, Colin Griffin — byli profesjonalistami. Choć oficjalnie nie mogłem ich angażować w Topgun — Dick był już z powrotem w Anglii, gdy zaczynaliśmy — piloci z Królewskiej Marynarki Wojennej wnieśli cenny wkład w działalność ośrodka uzupełnień, zwłaszcza gdy latali w charakterze agresorów.

I byli bardzo fajni na ziemi. „Condor” podsumował to tak: — Pokazali nam, że nawet w białych mundurach możemy zagrać w rugby w klubie oficerskim „Admiral Kidd” w San Diego, że możemy usnąć z głową w talerzu na przyjęciu w jednostce i jeść śniadanie na płycie postojowej, ale rano być gotowi do startu.

Mimo nagłówków w brytyjskiej prasie sprzed kilku lat angielscy piloci nie mieli nic wspólnego z powstaniem Topgun. Czasem przykro słuchać, jak się przeinacza historię. Z Anglikami z partnerskiej wymiany łączą nas jednak miłe wspomnienia — zarówno lotnicze, jak i barowe.

W 1970 roku do naszego baraku przybyła wielka sława: generał brygady

Robin Olds. Czasy powietrznych starć miał już za sobą, lecz jakąż się okrył chwałą! Podczas II wojny światowej był asem lotnictwa zarówno w samolocie P-38 Lightning, jak i P-51 Mustang, czego nikt już nie powtórzył. Wojnę zakończył jako dwudziestodwuletni dowódca eskadry. W latach 1966 i 1967 myśliwce z jego skrzydła powietrznego były tak skuteczne, że komik Bob Hope nazwał je „największym na świecie dostawcą części do migów”. Robin otwierał stawkę z czterema zestrzeleniami na koncie, co było rekordowym osiągnięciem aż do 1972 roku. Dla mnie był człowiekiem, który potrafi chodzić po wodzie.

Kiedy ja i Dick Schulte zaprosiliśmy Robina jako honorowego gościa na jedno z naszych comiesięcznych *super happy hours* w Miramar, Olds był dowódcą kadetów w Akademii Sił Powietrznych w Colorado Springs. Zgodził się od razu, lecz pod jednym warunkiem. Powiedział, że przyjedzie, jeśli pozwolimy mu polatać. Choć pochodził z szacownej wojskowej rodziny i ukończył West Point, nie zadzierał nosa jak wielu absolwentów tej akademii. Zależało mu tylko na wynikach. Nie obchodziło go to, jaki nosiłeś sygnet. Tak czy inaczej, z przyjemnością spełniliśmy jego zachciankę. Zarezerwowaliśmy mu rundkę walk manewrowych myśliwcem F-4.

Nie wiedziałem, czy Robin coś wie o tej maszynie. Podejrzewaliśmy, że nigdy nie latał modelem wykorzystywanym przez US Navy. Zjawił się w kompletnym lotniczym ekwipunku, gotów do lotu. Szybko sprawdziliśmy, czy orientuje się, co jest w kokpicie, i wystartował. Za jego plecami siedział „J.C.” Smith, a Mel Holmes był skrzydłowym.

Pierwszy pojedynek: dwa na jeden. Doświadczony duet Robin i „Rattler” błyskawicznie poradził sobie z agresorem. „Rattler” zszedł nisko i sprowokował przeciwnika do wykonania skrętu, dzięki czemu Robin miał dużo swobody i mógł zaliczyć zestrzelenie. Na razie szło nieźle. W drugim starciu, tym razem dwa na dwa, Robin i Mel stanęli do walki z samolotami A-4E pilotowanymi przez Dicka Schultego i T.R. Swartza, pogromcy miga

z płemienia A-4. (T.R., niegdyś pilot F-8, zaliczył jedyne zwycięstwo tej wojny zapisane na konto skyhawk).

Zlokalizował ich Mel. Wcześniej on i Robin dogadali się co do sposobu, w jaki wykorzystają formację *loose deuce*. Będąc prowadzącym, Mel skreślił w ich stronę i zaraz po mijance rozpoczął walkę manewrową w płaszczyźnie poziomej z najbliższym agresorem. Drugiego A-4 chwilowo nie było widać. Mel wziął na siebie rolę przynęty, żeby Robinowi wystawić na cel wrogą maszynę. To wtedy wszystko się posypało.

Legendę Sił Powietrznych poniosło. Po zauważeniu drugiej „mangusty” rzucił się za nią w pogoń. Gdy Mel informował go przez radio: — Hej, jestem atakowany! — on ścigał swój cel. Pozostawił Mela, próbując pochwycić zębami drugiego bandytę.

Tymczasem Swartz uzyskał przewagę nad „Rattlerem”. Rozgrywając po mistrzowsku walkę manewrową na niskiej wysokości, w pełni wykorzystywał akrobatyczne możliwości lekkiej „mangusty”, zdolnej do szybkich beczek, ciasnych zakrętów i gwałtownych przyspieszeń. Ostatecznie Mel skapitulował, co — słowo daję — nie zdarzało się często. Stało się tak tylko dlatego, że jego partner nie realizował założeń taktycznych.

Już po wylądowaniu Robin wyszedł z kokpitu rozpromieniony. Korzystając z okazji, wyszalał się w myśliwcu i zaliczył zwycięski pojedynek. Ale wziął mnie na bok.

— Twój operator przez cały czas gadał. Gęba mu się nie zamykała!

Miał rację. „J.C.” zwykle nawija na okrągło. Zwłaszcza gdy widzi poważny błąd, który trzeba naprawić. Śmiać mi się chce na samo wspomnienie. Jeśli odznaczony gwiazdą potrójny as lotnictwa robił coś źle, komandor podporucznik Smith nie omieszkał mu o tym powiedzieć. Między innymi dlatego był najlepszym operatorem radaru tamtych czasów.

Na odprawie „J.C.” Smith wciąż mówił do Robina; podobnie wyglądały wszystkie rozmowy z młodszymi oficerami w Topgun. Powoływał się na nasz zbiór zasad, ganiąc starszego stopniem oficera za pozostawienie Mela. Robin

zaś, nawet jeśli zżymał się w duchu, nie dał po sobie nic poznać. Pomimo utrwalonych poglądów na walkę manewrową i przywiązania do stosowanej przez US Air Force taktyki *fluid four* ostatecznie przyznał, że nasza jest skuteczna.

— Nieźle wykombinowane — powiedział mi.

Wątpię, czy Siły Powietrzne kiedykolwiek próbowały wykorzystać naszą formację do swoich celów, ale świadomość, że przekonał się do niej Robin Olds, dodała mi otuchy. Później jednak rozdrażnił pewnych ludzi swoimi bezkompromisowymi wypowiedziami na temat błędów popełnionych w Wietnamie. Dałbym wiele, żeby ten błyskotliwy taktik, wojownik i wichrzyciel zechciał się przenieść do Miramar. Należało mu się jakieś ważne dowództwo.

Przystojny, wygadany, czarujący — tamtego wieczoru wystąpił przed nami jak gwiazda rocka, przyciągając tłumy. Jego przemówienie było świetne i zostało bardzo ciepło przyjęte.

W maju 1971 roku „J.C.” Smitha zastąpił na stanowisku oficera zarządzającego Topgun komandor porucznik Roger Box: uczestnik dwóch tur lotów bojowych i pilot doświadczalny Marynarki Wojennej. Postawił przed sobą konkretny cel. Uważał, że przyszła pora, aby Topgun uzyskał rangę samodzielnego dowództwa. W tamtym czasie Topgun wciąż działał w ramach ośrodka uzupełnień, którego dowódca mógł wedle własnego uznania rozporządzać samolotami i personelem szkoły. Nie posiadając na wyłączność żadnych środków, uczelnia teoretycznie mogła z dnia na dzień przestać funkcjonować, gdyby władze ośrodka doszły do wniosku, że jego potrzeby są ważniejsze niż Szkoła Lotnictwa Myśliwskiego.

Jednakże Roger trzymał asa w rękawie: jego przyjacielem był komandor Armistead „Chick” Smith, dowódca Fleet Air Miramar. Roger, który w przeszłości pełnił służbę w jego skrzydle powietrznym, miał z nim dobre układy i właśnie do niego zwrócił się o pomoc w wyłączeniu szkoły spod



kontroli ośrodka uzupełnień. Ale były problemy. Eskadrą, której częścią był ośrodek uzupełnień, dowodził wtedy komandor porucznik Don „Dirt” Pringle, bardzo kompetentny, szanowany oficer, który samą swoją obecnością potrafił narzucać wolę innym. Od ośrodka wymagano produktywności, więc nie chciał, żeby część jego cennych myśliwców przeszła na własność samodzielnego dowództwa. Samoloty A-4E były szczególnie pomocne w szkoleniu taktycznym. Ponadto miał nadzieję, że zacznie robić to samo co Topgun.

Kluczowym graczem w batalii o niezależność Topgun okazał się komandor podporucznik Dave Frost, jeden z instruktorów podległych Rogerowi Boxowi i uzdolniony taktyk, który przejął schedę po „Cobrze” Ruliffsonie jako główny specjalista od pocisków Sparrow. Był absolwentem akademii w Annapolis, rocznik 1963, i ukończył Topgun z drugą grupą kursantów.

Dave i jego koledzy instruktorzy pragnęli kontynuować dzieło rozpoczęte przez założycieli szkoły. Program szkoleń wymagał aktualizacji, głównie uwzględnienia raportów frontowych, które nadsyłało dowództwo floty w miarę zestrzeliwania kolejnych migów. Ponieważ nasz projekt przynosił efekty nad północnym Wietnamem, wzrosło zainteresowanie nim. Potrzebowaliśmy więcej wprawionych pilotów i maszyn symulujących wroga myśliwca. Musieliśmy jednak rozdzielać środki, by sprostać trzem sferom obowiązków: szkoleniu studentów w ośrodku uzupełnień, prowadzeniu zajęć z kursantami w Topgun oraz lekcjom dla lotników z eskadr wysyłanych na front, uczących się taktyki przeciwnika. Gdzieś musieliśmy odpuścić.

Wracając z konferencji poświęconej taktyce, w bazie eskadry VX-4, „Frosty” i jego instruktorzy Dave Bjerke, „Goose” Lorcher i Pete Pettigrew zatrzymali się na obiad w Malibu. Robili notatki na serwetkach i rysowali schematy. W wyniku dyskusji na „konferencji w Malibu” zostały wprowadzone zmiany do programu szkolenia taktycznego na samolotach F-4 i harmonogramów technicznych.

Wyszli z założenia, że rozwijająca się szkoła będzie miała większe znaczenie jako samodzielne dowództwo. Pringle opierał się temu. Niedostatek środków stanowił tylko jedną z przeszkód. Chodziło również o prestiż. Choć powszechnie nie wiadano jeszcze nic o naszej szkole, mówiono o niej w szerokich kręgach US Navy, a i US Air Force zaczęło nam się przyglądać. Którekolwiek dowództwo byłoby „posiadaczem” Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego Marynarki Wojennej, miałoby szansę odegrać istotną rolę w wyznaczaniu nowych kierunków rozwoju taktyki i metod szkoleniowych. Kariera zawodowa oficerów mogła nabrać rozpędu.

Tej wiosny znajomość Rogera Boxa i „Chicka” Smitha zaczęła wreszcie przynosić wymierne korzyści. Jak przystało na dobrego przywódcę, „Chick” umiał zmotywować ludzi do wspólnego wysiłku. Nadzorował dziewięćdziesięciodniowy okres próbny, w którym to czasie Topgun miał funkcjonować na wpół niezależnie. Pod koniec tego okresu „Chick” miał zwołać konferencję, żeby ocenić, czy eksperyment zakończył się sukcesem, czy kląpą. Mając na wyłączność garść samolotów i ludzi, zabrali się do roboty bez żadnego nadzoru. W ciągu tych dziewięćdziesięciu dni Roger kierował przedsięwzięciem bez najmniejszego zgrzytu. Zanim jednak doszło do podsumowania, został mianowany dowódcą jednej z eskadr lotnictwa myśliwskiego. Zadanie reprezentowania Topgun w czasie dyskusji z zespołem ekspertów w Miramar wziął na siebie Dave Frost. Nieobecność Rogera mogła zaszkodzić szkole na spotkaniu, które zapowiadało się na ostrą konfrontację.

Wieczorem w przededniu decydującego spotkania komandor porucznik Pringle wezwał Dave’a do kwatery głównej pułku VF-121, gdzie on i jego zastępca zażądali, aby ogłosił fiasko trzymiesięcznego eksperymentu, dzięki czemu wszyscy mogliby wrócić do normalnej pracy. Ale Frost odrobił zadanie domowe. Na spotkanie przyszedł z całą masą informacji potwierdzających, że Topgun radzi sobie o wiele lepiej, gdy działa na własną rękę. Zdawał sobie sprawę, że to może zniszczyć mu karierę, a jednak bronił swego, wstawiając się za szkołą niczym biegły adwokat podczas rozprawy w sądzie. O dziewiątej

wieczorem spotkanie zakończyło się bez rozstrzygnięcia. Wiadomo było, że rano znów się spotkają, wrócą do spornych kwestii, a potem komandor Smith wyda wyrok.

Następnego dnia żadna ze stron nie zamierzała ustąpić i atmosfera zrobiła się gorąca. W końcu Smith miał tego dość. Rąbnął w stół, czym uciszył skłóconych ludzi, którzy nigdy wcześniej nie widzieli tak wzburzonego dowódcy Fleet Air Miramar. Smith i jego adiutant wyszli na korytarz. Po pewnym czasie, który wydawał się wiecznością, powrócili i nagle się wydawało, że temperatura spadła o jakieś dziesięć stopni — zapadła decyzja, że Topgun stanie się samodzielnym dowództwem.

Były powody do cichego świętowania w Miramar. Ja pełniłem wtedy służbę na morzu, a większość „pierwszych Braci” została przeniesiona do innych placówek służbowych. Dopóki postanowienie nie weszło w życie, instruktorzy Topgun wypełniali swoje obowiązki w ośrodku uzupełnień. Ale szkoła startowała już do poważnej rywalizacji o środki trwałe, personel, samoloty, fundusze. Potrzebny był silny zespół, który to udźwignie.

W styczniu 1972 roku komandor Smith wydał stosowny rozkaz. Topgun stał się samodzielną jednostką, na schemacie organizacyjnym ośrodka uzupełnień połączoną z kwaterą „Chicka” już nie linią przerywaną, lecz ciągłą. Niby drobna zmiana, a jednak mająca zasadnicze znaczenie. Odtąd mieliśmy zapewniony odpowiedni personel, wyposażenie, paliwo, środki finansowe. Nasz projekt oderwał się od jednostki nadrzędnej.

Roger Box nie był już oficerem zarządzającym Topgun, lecz jego pierwszym dowódcą. Nie pozostał jednak długo na tym stanowisku. Gdy bez zapowiedzi przeniesiono go do służby we flocie, pałeczkę przejął „Mugs” McKeown. Miał wystarczająco duże doświadczenie, charyzmę i talent, żeby podołać wyzwaniu. Ale i jego wysłano do Zatoki Tonkińskiej. Po nim dowódcą został Dave Frost, niezwykły adwokat Rogera, który został zluźowany dopiero przez „Mugsa”, gdy ten wrócił z floty.

Wiosną 1972 roku, kiedy prezydent Nixon zezwolił na naloty bombowe

w północnym Wietnamie, absolwenci Topgun zaczęli odnosić zwycięstwa. Do chwili rozpoczęcia operacji Linebacker przeszkoliliśmy siedem grup kursantów, a gdy rozgorzały walki powietrzne, rwaliśmy się do boju.

Pewnego popołudnia „Frosty” odebrał telefon z Waszyngtonu. Dzwonił jego dawny rywal, „Dirt” Pringle. Poprzedni dowódca ośrodka uzupełnień został przesunięty na ważne stanowisko asystenta admirała Elma Zumwalta, czyli samego szefa operacji morskich. Na zbliżającej się naradzie kolegium szefów połączonych sztabów admirał chciał przedstawić sprawozdanie na temat lotnictwa myśliwskiego. „Frosty” miał się spotkać z przedstawicielami US Air Force w Bazie Sił Powietrznych Nellis w celu omówienia spraw taktyczno-organizacyjnych i poinformowania o korzyściach, jakie daje program nauczania taktyki przeciwnika. „Marynarka chce dać prztyczka w nos Siłom Powietrznym” — tak się wyraził. Dave przygotował prezentację nowej taktyki US Navy. A że niedawno w Topgun aktualizował z kolegami program szkoleniowy, przyszło mu to z łatwością.

Najwyraźniej wieść o tym już się rozeszła, bo sala była pełna ludzi. Dave wyjaśnił, na jakich zasadach działa Topgun, i zwrócił uwagę na anachroniczne podejście US Air Force do ćwiczeń walki powietrznej. W symulowanych starciach brały udział wyłącznie F-4. Żaden pilot Sił Powietrznych nie zetknął się z maszyną udającą miga.

W części poświęconej pytaniom Dave wysłuchał wielu sceptycznych uwag. Przypadkiem w Szkole Lotnictwa Myśliwskiego Sił Powietrznych w Nellis gościli izraelscy piloci z wymiany partnerskiej, a wśród nich mój przyjaciel, Eitan Ben Eliyahu. Zarówno on, jak i jego kompan, utalentowany i wykształcony Asher Snir, autor dwunastu zestrzeleń i jednego niepotwierdzonego, cieszyli się zasłużoną sławą. A ponieważ zirytowały ich chyba słowne przepychanki w sprawie, którą uważali za rozstrzygniętą, jeden z nich wstał i powiedział: — Zgadzamy się z US Navy! — Dzięki temu spór na pewien czas ucichł.

Tymczasem niektórzy piloci Sił Powietrznych zaczęli nas rozumieć.

Młodszym oficerom podobała się dynamika stosowanej w Marynarce formacji szturmowej *loose deuce* i ofensywny potencjał manewru zwanego „jajkiem”. Dowództwo Sił Powietrznych dostrzegало zalety nauczania taktyki przeciwnika i powoli przekonywało się do nowych założeń taktycznych i formacji *loose deuce*. Niebiescy szybko się uczyli, a na polu szkoleniowym czuć było wzajemny szacunek i chęć dzielenia się pomysłami.

Siły Powietrzne przysłały do Topgun dwóch instruktorów z Nellis, żeby mogli latać u nas przez tydzień. Major Richard „Moody” Suter, który latał z nami w Strefie 51, i kapitan Roger Wells byli doświadczonymi taktykami. Obaj siadali za sterami TA-4, by sprawdzić się w każdym rodzaju pojedynku, od jeden na jeden aż do cztery na cztery. Szybko przyswoili sobie szczegóły naszego programu szkolenia i gdy wrócili do Nellis, zaczęli nakłaniać dowództwo US Air Force do zmiany stanowiska. Podobnie jak wielki Steve Smith, „Moody” sprzedałby nawet piasek Arabowi. W drugiej połowie 1972 roku, kilka miesięcy po wizycie w Miramar, „młoda kadra” wystawiła swoją pierwszą eskadrę wyspecjalizowaną w symulacji działań agresora w sile dwudziestu czterech maszyn T-38 Talon i F-5 Tiger, które imitowały maszyny przeciwnika i jego taktykę. Połączenie założeń taktycznych Topgun z metodyką szkoleniową Sił Powietrznych nie przyniosło efektów tak szybko, by można było odwrócić ich losy w wojnie wietnamskiej, lecz pozwoliło położyć fundament wzajemnie korzystnej długofalowej współpracy.

Topgun miał pomóc w przygotowaniach do wdrożenia myśliwca nowej generacji F-14 Tomcat. Konsultowano się z nami w sprawie wymagań, jakim powinien sprostać samolot, a także doboru jego uzbrojenia. Jednakże przyszłość lotnictwa myśliwskiego wydawała się mieć drugorzędne znaczenie w 1972 roku, kiedy wojna lądowa w Wietnamie przybrała niekorzystny obrót.

## 12. Topgun wyrusza na wojnę

### **Yankee Station**

#### **Wiosna 1972 roku**

Po operacji Tet i oblężeniu Khe Sanh na początku 1968 roku ograniczono amerykańską obecność w Wietnamie — tak na lądzie, jak i w powietrzu. Wiosną 1972 roku, po wprowadzeniu w życie zarządzenia prezydenta Nixona o „wietnamizacji” (południowy Wietnam miał samodzielnie sprostać zadaniom obronnym), pozostawało w tym kraju zaledwie dziesięć tysięcy amerykańskich żołnierzy. Mieli około stu samolotów, które mogły udzielić im wsparcia. Druga setka stacjonowała w Tajlandii. Z dwóch lotniskowców w Yankee Station wylatywało sto czterdzieści maszyn. Obserwując wycofywanie się amerykańskich wojsk, nieprzyjaciel szykował się do szeroko zakrojonej lądowej ofensywy przeciwko siłom Południa.

Trzydziestego marca do południowego Wietnamu wdarło się trzydzieści tysięcy żołnierzy północnowietnamskiej armii, wspieranych setką czołgów z komunistycznych Chin. Kilka dni później dwadzieścia tysięcy żołnierzy, przy wsparciu wojsk pancernych, wyprowadziło atak z terytorium Laosu. Była to awangarda komunistycznej armii, która docelowo miała liczyć trzysta tysięcy żołnierzy i sześćset pojazdów opancerzonych.

Armia Wietnamu Południowego była tak zaskoczona, że ustąpiła. Będąc w trudnym położeniu oddziały wojsk sojusznicznych domagały się wsparcia lotniczego, lecz sezon monsunów dawał się we znaki stacjonującym w kraju eskadrom Sił Powietrznych i Korpusu Piechoty Morskiej. Po przedarciu się do celu samoloty musiały się zmierzyć z wystrzeliwanymi z ramienia pociskami raketowymi SA-7, które zbierały krwawe żniwo. Po tygodniu walk sytuacja stała się ciężka.

Aby powstrzymać atak nieprzyjaciela, prezydent Nixon wysłał do boju całą

potęgę amerykańskich wojsk lotniczych. Z całego świata ściągano eskadry samolotów F-4 Sił Powietrznych, a zamiast planowanej rotacji dwóch lotniskowców w Yankee Station podjęto decyzję o ich zmasowanej obecności. Niebawem w rejonie Zatoki Tonkińskiej pojawiły się USS Coral Sea, USS Hancock, USS Kitty Hawk i USS Constellation, a USS America, USS Midway i USS Saratoga szykowały się do rejsu. Zapowiadało się na największą koncentrację lotnictwa morskiego od czasów II wojny światowej. Odkąd restrykcyjne zasady użycia siły zostały anulowane bądź zmodyfikowane, mieliśmy zupełnie inną wojnę.

Dziesiątego maja prezydent Nixon polecił zaminować północnowietnamskie porty na czele z Hajfongiem, aby odciąć wroga od sowieckich dostaw migów i pocisków raketowych ziemia–powietrze. Jednocześnie samoloty Sił Powietrznych, Marynarki Wojennej i Korpusu Piechoty Morskiej niszczyły północnowietnamskie trasy zaopatrzeniowe. Waliły się mosty, gęsto ostrzeliwane inteligentną bronią pierwszej generacji, w tym bombami naprowadzanymi laserowo, przenoszonymi przez należące do US Navy samoloty Grumman A-6 Intruder i A-7 Corsair II. Bombowce B-52 Stratofortress niszczyły bazy migów wokół Hanoi.

Nieprzyjaciel próbował bronić strategicznych celów. Wietnamczycy pilotujący myśliwce przechwytyjące MiG-21 i MiG-19 prowadzili zacięte walki manewrowe z phantomami US Air Force. Dziesiątego maja pociski raketowe powietrze–powietrze strąciły trzy maszyny MiG-19, lecz wietnamscy piloci zaliczyli dwa zestrzelenia. Siły Powietrzne stosowały przestarzałą taktykę, jeszcze z czasów II wojny światowej, która ograniczała nasze możliwości. W najgorętszym momencie powietrznej bitwy mający na koncie trzy zestrzelenia major Robert Lodge i jego operator radaru kapitan Roger Locher wystrzelili pocisk w stronę miga, gdy drugi nagle siadł im na ogonie. Skrzydłowy Lodge'a krzyknął ostrzegawczo, ale było za późno. Pilot miga otworzył ogień z działka pokładowego i rozerwał na strzępy phantoma. Major Lodge pozostał w samolocie, żeby operator miał szansę się wydostać.

Locher katapultował się i ostatecznie został uratowany po długim czasie heroicznego ukrywania się i uciekania. Lodge zginął w akcji. Piloci Sił Powietrznych byli odważnymi ludźmi i świetnymi pilotami, ale ponieważ US Air Force nie potrafiła wyciągnąć wniosków z przegranych walk powietrznych w czasie operacji Dudniący Grom, oni ponieśli tego koszty. Pierwszego dnia operacji Linebacker Siły Powietrzne ledwo przekroczyły współczynnik zestrzeleń 1 : 1.

Marynarka Wojenna poczyniała sobie zupełnie inaczej. Północnowietnamskie migi stanęły oko w oko z zupełnie nową US Navy. W zmasowanych uderzeniach brały udział samoloty walki radioelektronicznej, które zagłuszały częstotliwości radiowe wykorzystywane przez wietnamskich pilotów. Kiedy na swojej drodze napotkali lotników przeszkolonych w Topgun, taktyka opracowana w Miramar całkowicie zmieniła przebieg gry.

Dziesiątego maja skrzydło powietrzne operujące z pokładu lotniskowca USS Constellation przeprowadziło atak w rejonie miasta Hajfong. Nad plażę pomknęło trzydzieści myśliwców, których piloci zamierzali dokonać jak największych zniszczeń w strategicznie ważnym obszarze, na który nie wolno im było się zapuszczać przez cały czas trwania wojny. Wykonując zadania osłonowe, za sterami F-4J phantoma siedział kapitan Curt Dosé, który ukończył kurs w Topgun z drugim wynikiem w 1971 roku, reprezentując swoją dawną eskadrę VF-92. Po powrocie z kursu został szefem szkolenia w zakresie obsługi broni. Swoją wiedzą i doświadczeniem służył całej eskadrze i zmienił jej podejście do walki.

Gdy Dosé i dowódca pary Austin „Hawk” Hawkins krążyli między lotniskami nieprzyjaciela a rejonem celu, zaczęły podrywać się do lotu myśliwce MiG-21. Nasz okręt dozoru radarowego USS Chicago wykrył aktywność nieprzyjaciela na lotnisku w Kep. Dawniej bylibyśmy zmuszeni czekać, aż migi zbliżą się i stworzą zagrożenie. Na szczęście teraz amerykańscy piloci mogli bez wahania ruszyć w stronę Kep. Upłynęło zaledwie kilka minut, a myśliwce US Navy już były na miejscu.



Na wysokości pięciu tysięcy stóp Curt Dosé zauważył dwa migi szykujące się do lotu na północnym końcu pasa startowego, a także kilka innych wśród osłon w rejonie rozśrodkowania. Dosé zawołał do Hawkinsa: — Silver Kite, w lewo! Prędko! — Wtedy oba phantomy włączyły dopalacze i ostrą piką ruszyły w dół, przekraczając prędkość dźwięku. Wystraszeni piloci samolotów MiG-21 oderwali się od pasa startowego i odrzucili zewnętrzne zbiorniki z paliwem.

Dosé leciał przodem. Phantomy z prędkością jednego macha przemknęły nad betonem i dziurawym asfaltem pasa startowego. Z powodu nagłej zmiany, gdy zeszli z chłodnego powietrza w górze do parnego w dole, zamgliła się osłona kokpitu i Dosé słabo widział uciekające migi. Wyłączył system klimatyzacji, co niemalże natychmiast poprawiło widoczność, i znów podążył za migami.

W trakcie pościgu schodził na wysokość czubków drzew i niżej. Niejeden raz unosił skrzydło, żeby nie zawadzić o gałęzie. Lawirowali wokół falistych gór, gdzie migi grały na zwłokę; próbowały nabrać prędkości, czekając, aż ich koledzy wystartują z Kep i przyjdą im z pomocą.

Dosé i jego prowadzący, którzy dysponowali większą prędkością i energią, lecieli za nimi, kontrolując walkę. Kiedy zmniejszyła się odległość do celu, a migi o trzydzieści stopni skręciły w lewo, Dosé ściągnął na siebie drążek i wyszedł z pościgu po szerokim łuku, by ustawić się równo za jednym z migów. Gdy sidewinder warknął w jego słuchawce, na pułapie około tysiąca pięciuset stóp odpalił pocisk. Ten jednak chybił, eksplodując za migiem. Odpalił więc drugi, który wleciał prosto do dyszy wylotowej ściganej maszyny. Zaraz po tym nieprzyjacielski pilot zginął w eksplodującym samolocie.

Prowadzący mig pozostał w grze. Hawkins ostrzelał go sidewinderami, lecz te albo zgubiły namiar, albo miały usterki. W czasie okrężnej gonitwy piloci F-4 ponownie zbliżyli się do lotniska w Kep. Dosé, któremu zostały już tylko sparowy, zapytał siedzącego za nim Jima McDevitta, czy da się namierzyć

miga. Byli za nisko i naziemny hałas zakłócał działanie systemów naprowadzania pocisku.

Na kilka sekund myśliwce amerykańskie i północnowietnamski znalazły się w impasie. Bez działek pokładowych samoloty F-4 nie mogły rozprawić się z migiem, a ponieważ osiągi pozostających do ich dyspozycji pocisków raketowych nie dawały nadziei na skuteczny atak, mieli przed sobą dylemat: wycofać się z walki lub wymyślić coś innego... gnając z prędkością pięciuset pięćdziesięciu węzłów nad koronami drzew.

Dosé, żywiołowy i impulsywny pilot, nie zamierzał dawać za wygraną. Wzbił się więc pionowo po wykonaniu czegoś na kształt beczki, chcąc trafić sparowem uciekającego przeciwnika. Domyślał się, że spudłuje, ale zamierzał napędzić stracha wietnamskiemu pilotowi, żeby ten przestał latać w kółko i wystawił się na strzał Hawkinsowi.

Wywrócony na plecy w czasie robienia beczki, Dosé automatycznie sprawdził, co ma za ogonem. Druga para migów wystartowała z lotniska i zbliżała się do niego na godzinie piątej.

Dosé postanowił teraz zająć się nimi, więc obaj piloci phantomów, włączając ponownie dopalacze, ostro odbili w prawo, lecąc na spotkanie z napastnikami. Przekroczyli barierę dźwięku, osiągając prędkość prawie tysiąca mil na godzinę. Tego rodzaju manewr sprawiłby, że MiG-17 nie miałby czego szukać. A MiG-21? Ten rosyjski myśliwiec dysponował ogromną mocą i osiągami, no i oczywiście groźnym działkiem pokładowym. Tego dnia próbował dostać się na ogon Hawkinsa. Jego pilot był przekonany, że ma F-4 jak na widelcu.

Ale mieliśmy w zanadrzu pewną topgunową sztuczkę. Dzięki tajnemu projektowi *Have Doughnut* w Strefie 51 dowiedzieliśmy się, że przy tych prędkościach MiG-21 nie jest w stanie manewrować jak F-4. Amerykańscy piloci ostro skręcili ku sobie, a tory ich lotu skrzyżowały się w powietrzu. Taktyka *loose deuce* świetnie się sprawdzała, gdy podczas zwrotu krzyżowego jeden drugiemu robił porządek na ogonie.

W tym momencie pilot miga odpalił podróbkę sidewindera, nazywaną przez nas AA-2 Atoll. Ostro zakręcając, Hawkins wymanewrował pocisk rakietowy, który eksplodował za jego maszyną. To niepowodzenie oraz zwrot krzyżowy samolotów F-4 przekonały pilota miga, że nic już nie działo w tym starciu. Uciekł w kierunku Kep, kiedy Dosé ustawił się nosem na niego i poleciał za nim. Absolwent Topgun zrezygnował z pościgu i dołączył do Hawkinsa, żeby razem z nim powrócić na pokład USS Constellation.

Następnego dnia w domu rodzinnym Curta Dosé w La Jolla zadzwonił telefon. Jego ojciec, komandor Robert Dosé, służył w lotnictwie morskim w czasie II wojny światowej i też brał udział w walkach manewrowych nad zachodnim Pacyfikiem. Osoba dzwoniąca, dobrze zorientowana w sprawach US Navy i świadoma znaczenia tego, co się stało, powiedziała: — Bob, wczoraj twój chłopak stracił miga.

W całych dziejach lotnictwa morskiego tylko raz się zdarzyło, żeby ojciec i syn mieli na koncie zestrzelenie wrogiego samolotu.

To starcie nad Kep było dopiero rozgrzewką przed następnymi pojedynkami, do których miało dojść nad północnym Wietnamem 10 maja. Samoloty ze skrzydła powietrznego operującego z pokładu USS Constellation uzupełniły zapasy paliwa i dozbroiły się przed drugim zmasowanym nalotem, tym razem na kolejową stację rozrządową w porcie Hai Duong. Kiedy amerykańskie samoloty wpadły na stado północnowietnamskich myśliwców przechwytyjących, doszło do największej manewrowej walki powietrznej w dziejach wojny wietnamskiej.

Migi rzuciły się na grupę uderzeniową i w pierwszej chwili tylko przemknęły obok lecących w eskorcie F-4. Para samolotów MiG-17 skoncentrowała się na A-7 corsairze, który na niskim pułapie rzucił się do ucieczki.

— Mig na moim ognie! Mig na moim ognie! — wołał zdesperowany amerykański pilot.

W górze absolwenci Topgun, Matt Connelly i operator radaru kapitan Tom Blonski, osłaniali grupę na północ od rejonu celu. Usłyszeli prośbę o pomoc, ale nie znając szczegółów, nie mogli pośpieszyć na ratunek.

— Gdzie jesteś? — odpowiedział przez radio Matt, kładąc maszynę na skrzydło, żeby sprawdzić, co dzieje się w dole.

Załoga F-4 dostrzegła dwa samoloty MiG-17 depczące po piętach osamotnionemu A-7. Pilot corsaira próbował się ich pozbyć, ostro skręcając w lewo, lecz migi wciąż go doganiały.

Zapowiadał się wyścig o to, kto pierwszy zajmie dogodną pozycję do oddania strzału. A-7 uciekał, migi nie ustawały w pościgu. Matt wykonał półbeczkę w prawo i zanurkował, prawie wywrócony na plecy, w ślad za migami, mając je przed nosem. Dochodząc na ich pułap, wykonał półbeczkę w lewo i ruszył za nimi. Był to mistrzowski manewr, lecz wciąż brakowało mu około sześćdziesięciu stopni, żeby znaleźć się w pozycji strzeleckiej za ogonem prowadzącego miga. W takich sytuacjach sidewindery zawodziły.

Mimo to odpalił pocisk. Pilot miga dostrzegł błysk wystrzału i natychmiast zareagował, podrywając maszynę i wykonując manewr Immelmanna z zawrotem i półbeczką. „Siedemnastka” przeleciała tuż nad kokpitem Matta i Toma i zniknęła za nimi.

Absolwent Topgun wyrównał lot i włączył dopalanie. F-4 oddalił się od miejsca walki. Następnie Matt użył pionu, aby wyjść nad migi, spaść na nie jak młot i ostrzelać je po raz drugi.

Tymczasem gdy F-4 wspinał się prawie pionowo, załoga zorientowała się, że wokół toczy się zacięta walka manewrowa z udziałem blisko pięćdziesięciu samolotów, przyjacielskich i wrogich.

Tuż przed ich nosem przeleciał w poprzek mig, przechylony do skrzywienia w prawo. Matt wykonał półbeczkę i ciasno skręcił, aby osiągnąć wystarczający kąt wyprzedzenia celu i trafić wroga pociskiem raketowym. Mig zamierzał wykonać powolną beczkę w lewo. Matt wykorzystał tę sytuację, wiedząc dzięki szkoleniu w Topgun, że jedną ze słabości samolotu

MiG-17 Fresco jest beczka przy dużych prędkościach. Wiedział też, że pilot ma za sobą martwe pole; widoczność utrudniał mu sporych rozmiarów fotel katapultowy. Gdy więc mig wyszedł z zakrętu, F-4 ustawił się dokładnie za jego dyszą wylotową w odległości około mili. Nie widząc F-4, pilot miga zaczął wykonywać beczkę w lewo. Wtedy Connelly kropnął go sidewinderem i poczuł żar, przelatując przez strefę wybuchu.

Kolejny MiG-17 przemknął w poprzek przed Mattem lekko pochylony w prawym skrócie. F-4 pognał za nim i nagle północnowietnamski pilot zaczął wykonywać beczkę w lewo, jakby naśladował zachowanie swojego poprzednika.

Matt ustawił się w jego martwym polu i znów wypuścił sidewindera. Pocisk na chwilę zgubił namiar, lecz odnalazł cel i odstrzelił część ogonową wrogiej maszyny. Po otarciu się o kolejnego miga, który przez moment leciał z nimi prawie bok w bok, Matt i Tom ruszyli w kierunku USS Constellation z pustymi szynami i dwoma zestrzeleniami na koncie.

Tego dnia w bitwie uczestniczyły jeszcze inne załogi związane z Topgun, a wśród nich Randy „Duke” Cunningham. Randy nie ukończył Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego Marynarki Wojennej, lecz siedział z nami na tyłu zajęciach i tak często symulował w powietrzu taktykę agresora na tylnym siedzeniu TA-4, jakby był jej absolwentem. Wszystko, czego nauczył się w naszym baraku, zabrał ze sobą do wchodzącej w skład 9. Skrzydła Powietrznego eskadry VF-96, *Fighting Falcons*. Nawet przejął po mnie przydomek „Duke”. Zdecydowałem się na taki, ponieważ wiele osób mówiło, że mam głos podobny do głosu Johna Wayne’a<sup>18</sup>. Niektórzy nawet twierdzili, że z wyglądu go przypominam. Pewnego razu Randy podszedł do mnie z pytaniem, czy nie mógłby używać tego przydomka. Nie miałem nic przeciwko temu, więc zmieniłem swój na „Yankee”. W skrócie „Yank” — i tak już zostało.

Tamtego dnia nad Hai Duongiem Randy ze swoim operatorem radaru, Williamem „Irishem” Driscollem, stracił trzy migi, wykorzystując naszą

taktykę pionowego wylotu. Gdy próbowali opuścić rejon walk, trafił w nich pocisk ziemia–powietrze. Obu wyłowiono z wody niedaleko wybrzeża. „Duke” i Willy zaliczyli już tego roku dwa zestrzelenia, zostali więc pierwszymi asami lotnictwa morskiego w wojnie wietnamskiej.

Koniec końców pierwszy dzień operacji Linebacker uzmysłowił wszystkim, jaką drogę przebyliśmy od 1968 roku. Załogi należących do Marynarki Wojennej samolotów F-4 zestrzeliły osiem migów przy zerowych stratach własnych, podczas gdy Siły Powietrzne miały na koncie trzy zestrzelenia i dwa stracone phantomy. Śmierć majora Lodge’a stanowiła szczególnie ciężki cios dla jednostek US Air Force bazujących w Tajlandii. Był jednym z najlepszych pilotów na froncie, mistrzem uzbrojenia w swoim skrzydle powietrznym i żołnierzem z trzema zestrzeleniami na koncie.

Szkolenie w Topgun znacząco podniosło poziom umiejętności lotników, co potwierdziła większość uczestników tej bitwy. Załogi lotnictwa morskiego wciąż narzekały na te same problemy, co cztery lata wcześniej, podczas operacji Dudniący Grom — przede wszystkim na źle działające pociski raketowe i brak działka pokładowego — ale po wdrożeniu właściwej taktyki i metod szkoleniowych myśliwce F-4 stawały się prawdziwymi zabójcami migów.

Osiem dni później operująca z pokładu lotniskowca USS Midway załoga w składzie kapitan Henry „Black Bart” Bartholomay (absolwent Topgun) i operator radaru Oran Brown zestrzeliła MiG-19. Przeciwno temu akurat myśliwcowi nie prowadziliśmy symulowanych pojedynków w Dreamlandzie, ale pod wieloma względami nie różnił się od pozostałych migów.

W następnym miesiącu w zażartej walce manewrowej uczestniczył „Tooter” Teague z eskadry VX-4. Chociaż nie należał do instruktorów w Topgun ani jej absolwentów, to ściśle z nami współpracował, gdy powstawała nasza szkoła poddyplomowa. W Strefie 51 latał na migach, więc znał od podszewki maszyny przeciwnika.

Jedenastego czerwca „Tooter” wyruszył na czele swojej eskadry VF-51,

operującej z pokładu USS Coral Sea, z kolejną misją eskortową, podczas gdy reszta załóg skrzydła powietrznego atakowała cele wokół Nam Dinh. Broniące tego rejonu migi często chowały się za górskimi grzbietami, żebyśmy przedwcześnie nie zobaczyli ich na radarach. Spece od wywiadu na lotniskowcu już się w tym połapali, więc kontrola radarowa kazała mu na nich skoczyć, gdyby spróbowali akcji przechwytyjących.

Dopadli cztery migi przyczajone po drugiej stronie górskiej grani. Teague i jego skrzydłowy zbliżyli się do nich z zaskoczenia i dwa zestrzelili. Załogi współpracowały ze sobą jak zgrana para: jeden phantom prowadził atak, drugi go osłaniał, a potem odwracali role, strącając następną maszynę.

W połowie czerwca Marynarka Wojenna mogła się poszczycić stosunkiem zestrzeleń w operacji Linebacker prawie 12:1, a więc sześciokrotnie lepszym niż w operacji Dudniący Grom. Dowództwo US Navy było w euforii, w wojskach lotniczych Północnego Wietnamu zaś spadało morale. Tej wiosny zdarzyło się nawet, że pilot samolotu MiG-17 katapultował się na widok F-4, chociaż nie był jeszcze w zasięgu rażenia. Wróg nie miał żadnego sposobu na naszą taktykę i zgranie zespołowe. Latem 1972 roku migi ograniczały się do ataków na samoloty US Air Force, trzymając się z dala od eskadr operujących z Yankee Station. Gotowi walczyć z migami, absolwenci Topgun nie byli tym zachwyceni, lecz nowa strategia przeciwnika jasno pokazywała, które formacje łatwiej atakować. Szkoda tylko, że Siły Powietrzne prowadziły kampanię lotniczą w 1972 roku prawie tak samo jak podczas operacji Dudniący Grom. Upieranie się przy formacji *fluid four* przyczyniło się do śmierci wielu załóg. Spośród pięćdziesięciu jeden maszyn straconych przez US Air Force w czasie operacji Linebacker dwadzieścia dwie zostały pokonane pociskami raketowymi i działkami północnowietnamskich migów. W tym samym czasie US Navy straciła jedynie cztery ptaszyny w starciu z migami. Natomiast marines stracili phantoma w walce z migiem i mieli jedno zestrzelenie na swoim koncie. Od chwili gdy powstała szkoła Topgun do zakończenia wojny współczynnik zestrzeleń w przypadku Marynarki

Wojennej wynosił 24 : 1. Gdyby wziąć pod uwagę całą wojnę, ten współczynnik wynosiłby 12 : 1.

Załogi Sił Powietrznych głośno wypowiadały się na temat taktyki, domagając się zmian, lecz w strukturach dowodzenia brakowało dobrej woli. Zapłacili za to wysoką cenę w czerwcu, kiedy migi straciły trzy F-4 US Air Force i wyszły ze starcia bez szwanku, co dla Stanów Zjednoczonych było najtragiczniejszą bitwą powietrzną w czasie wojny. Jeszcze w czerwcu migi zaliczyły dwa zestrzelenia samolotów Sił Powietrznych, które nie zanotowały żadnego trafienia. W 1972 roku do początku lipca phantomy US Air Force miały na koncie siedemnaście migów przy stracie dwunastu własnych maszyn w wyniku walki manewrowej. Zawdzięczały to brawurze swoich lotników. Niestety, słaby współczynnik 1,7 : 1 można tłumaczyć kiepską metodyką szkoleń i nieelastyczną taktyką.

Kiedy Siły Powietrzne borykały się z problemami, ja przebywałem w Waszyngtonie, gdzie wciąż słyszałem wyrazy uznania dla Topgun. Nasz mały barak z używanymi meblami stał się prawdziwym ośrodkiem rewolucji, która zaczęła się z chwilą wyszkolenia pierwszej grupy kursantów w 1969 roku, by objąć swoim zasięgiem całe lotnictwo myśliwskie. Gdy w październiku dobiegła końca operacja Linebacker, okazało się, że 60 procent migów zniszczonych przez naszych kolegów z Yankee Station padło łupem wychowanków Topgun lub załóg F-4 przeszkolonych przez pierwszą grupę absolwentów Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego. Taki wynik zaskoczył całą biurokratyczną opozycję naszej szkoły. Oczywiście, wciąż doświadczaliśmy skrywanej wrogości lub zawiści ze strony innych rodzajów wojsk w obrębie US Navy, na przykład eskadr szturmowych... co jeszcze się wzmogło, gdy dziesięć lat później film *Top Gun* stał się kinowym hitem. Przez kilka lat środowisko lotnictwa morskiego nie było tak zintegrowane, jak dotąd myślałem. Byli tacy, dla których kariera zawodowa liczyła się bardziej niż budowanie zwycięskiego zespołu.



W czerwcu zadzwoniłem do bazy w Miramar, by porozmawiać z Jerrym Kane'em, który nią wtedy dowodził. Powiedziałem mu, że w Waszyngtonie ludziom wreszcie otwierają się oczy i doceniają wartość Topgun. Co więcej, mówi się o przekształceniu Topgun w samodzielne dowództwo.

Siódmego lipca 1972 roku w końcu do tego doszło. Nie mogłem wziąć udziału w uroczystości w Miramar, podobnie jak większość „pierwszych Braci”, ale wszyscy byliśmy tam duchem. Łącząca nas więź narodziła się w 1968 i 1969 roku właśnie w Miramar. To, czego dokonaliśmy w ciągu tych dwóch lat, miało być najważniejszą rzeczą, jaką kiedykolwiek zrobiliśmy dla ojczyzny. Jeden rzut oka na doświadczenia Sił Powietrznych w 1972 roku wystarczył, by się przekonać, że Topgun uratował życie wielu osobom. Rozmyślając o rodzinach, „lotniczych wdowach” i dzieciach z North Island tęskniących za tatą, byłem przekonany, że przyczyniłem się do bezpiecznego powrotu ojców do domu.

Naszą radość z sukcesów nad Północnym Wietnamem studziła świadomość strat. Zginął Don Hall, dowódca eskadry samolotów A-7 Corsair z USS Kitty Hawk. Mojemu dawnemu koledze z VF(AW)-3 przytrafiła się awaria silnika na zachodnim Pacyfiku i rozbił się w czasie nocnego lądowania. Suzy, wdowa po nim, wychowywała dwóch chłopców i nigdy już nie wyszła za mąż. Ta wspiana kobieta zmarła niedługo po tym, jak jej synowie ukończyli college. Takich historii z pewnością byłoby więcej, gdybyśmy wciąż trwali przy błędnych metodach.

Tymczasem dzięki powodzeniu operacji Linebacker ustabilizowała się sytuacja w południowym Wietnamie. Naloty na Północy unieruchomiły 60 do 70 procent dostaw potrzebnych nieprzyjacielowi do kontynuowania ofensywy przeciwko naszym siłom. Władze w Hanoi zgodziły się przystąpić w październiku do rozmów pokojowych w Paryżu, a Nixon na czas pertraktacji wstrzymał naloty. Pytanie brzmi, ilu tragediom można byłoby zapobiec, gdyby operację Dudniący Grom przeprowadzono inaczej. Wojna

miałaby zupełnie inny przebieg, gdybyśmy w 1964 roku postępowali tak, jak nauczyliśmy się osiem lat później.

Kiedy trwała operacja Linebacker, ja tkwiłem na lądzie, marząc tylko o tym, żeby przystąpić do walki i załatwić miga. Tyle lat się do tego przymierzałem. Widząc kolegów ruszających na wojnę, by zwyciężyć lub zginąć w boju, czasami przed zaśnięciem rozmyślałem o Yankee Station. Nasi spece od rozpoznania elektromagnetycznego — nasłuchiwali w radiu wietnamskiego świergotania — twierdzili, że zidentyfikowali pilota miga z ponad dziesięcioma amerykańskimi samolotami na koncie. Znany jako „Pułkownik Grób”, podobno latał niczym „Czerwony Baron” w czasie I wojny światowej: wysoko ponad obszarem bitwy, czatując na amerykańskich lotników, którzy samotnie wracali na morze w poszukiwaniu wytchnienia. Kilka lat po wojnie dowiedzieliśmy się, że taki człowiek nie istniał. Najznakomitszym północnowietnamskim asem lotnictwa był Nguyen Van Coc z dziewięcioma zestrzeleniami na koncie.

Jednakże w tamtych dniach, gdy prowadziliśmy działania wojenne, pragnąłem zmierzyć się z „Pułkownikiem Grobem” i zmusić go do przetestowania fotela katapultowego. Miałem na tym punkcie obsesję. Chciałem pomścić swoich kolegów, których zabił lub skazał na obozy tortur. Ale przede wszystkim zamierzałem udowodnić, że jestem lepszy od ich najlepszego pilota.

W grudniu 1972 roku zostały zerwane rozmowy pokojowe. Wysłannicy z Hanoi wyjechali z Paryża i nie chcieli powiedzieć, kiedy wrócą. Zdenerwowany Nixon rozkazał wznowić naloty, posyłając przeciwko Północy potężne bombowce B-52 należące do lotnictwa strategicznego USA. Kiedy walki rozgorzały na nowo podczas operacji nazwanej później Linebacker II (lub „świętecznymi bombardowaniami”), dzieliły mnie już tylko dni od kolejnego przydziału, dzięki któremu miałem znaleźć się w Yankee Station z jedną z najlepszych eskadr myśliwskich w US Navy. Czy nadarzy się okazja, żeby osobiście powiększyć pasmo sukcesów Topgun?

# 13. Ostatni zaginiony żołnierz

## Yankee Station

Styczeń 1973 roku

Akurat byłem w domu i, co nieczęsto się zdarzało, spędzałem z rodziną piątkowy wieczór, piekąc na grillu steki i zastanawiając się, czy trochę nie popływać z dziećmi po obiedzie — gdy zadzwonił telefon. Poszedłem odebrać z przeczuciem, że stało się coś złego. No i się nie pomyliłem. Zastępca dowódcy 143. Eskadry Myśliwskiej, *Pukin' Dogs*, zaginął w akcji w południowym Wietnamie. Ów pilot, Harley Hall, był moim przyjacielem.

W eskadrze wszyscy byli załamani. Poza tym potrzebowali nowego zastępcy dowódcy. W związku z tym w trybie awaryjnym dostałem rozkaz, by w ciągu dwudziestu godzin spakować się i wyruszyć w długą podróż na lotniskowiec USS Enterprise.

Dręczyła mnie myśl, że nieszczęsna misja Harleya mogła być ostatnią w całej wojnie. Rozmowy pokojowe w Paryżu posuwały się do przodu i wyglądało na to, że wkrótce będzie po wszystkim. Harley chciał poprowadzić misję, o której wiedział, że prawdopodobnie będzie łąbędzimą śpiewem lotnictwa morskiego nad północnym Wietnamem. Nigdy stamtąd nie wrócił...

Poznałem Harleya w 1966 roku. Razem uczyliśmy się latać na phantomach w lotniczym ośrodku uzupełnień w Miramar. Okazał się jednym z najbardziej utalentowanych pilotów swojego pokolenia i dowodził Blue Angels. Dopiero co wziął ślub ze swoją dziewczyną Mary Lou Marino w maleńkim kościółku w Santa Barbara. Skrzyżowane szable, białe mundury galowe, rękawiczki, wszystko jak trzeba. Tak ładnie razem wyglądali, tak bardzo byli sobie oddani. Mieli pięcioletnią córkę i oczekiwali na narodziny drugiego dziecka. Nigdy nie poznałem bliżej Mary Lou, lecz Harley... Poszedłbym za nim wszędzie.

Prawie wszyscy, którzy z nim latali, byli przekonani, że kiedyś zostanie szefem operacji morskich.

Młodzi oficerowie wręcz darzyli czcią Harleya H. Halla. Jako charyzmatyczny przywódca, nie stronił od najtrudniejszych wyzwań. Był mentorem dla nowicjuszy i zawsze miał na uwadze ich dobro. Ustalono, że obejmie dowództwo nad eskadrą po jej powrocie do Miramar, a ja zostanę jego zastępcą. Ale sprawy niespodziewanie przybrały inny obrót.

W końcu poznałem okoliczności jego zniknięcia. Samoloty wystartowały z USS Enterprise po południu 27 lipca. Jedną z ostatnich osób, które z nim rozmawiały, był Ernie Christensen. Spotkał go na pokładzie startowym, pozdrowił, a potem wszedł do swojego samolotu. *Pukin' Dogs* mieli zaatakować port rzeczny około piętnastu mil od Quang Tri.

Naprowadzany na cele przez samolot obserwacji pola walki, Harley ostrzelał kilka barek, a potem dwa razy uderzył w grupę ciężarówek. Gdy po ostatnim przelocie poderwał maszynę, jego F-4J zatrzęsł się po paru trafieniach szrapnelami. Spokojnym głosem zameldował skrzydłowemu: — *Mayday, mayday*. Dostałem. Lecę zmoczyć nogi. — Skierował się ku wybrzeżu w nadziei, że znajdzie się nad wodą, zanim on i Al będą musieli się katapultować. Im bliżej wybrzeża skoczą, tym większą szansę będą mieli na przeżycie.

Jego phantom leciał ospale i Harley podobno z trudem nad nim panował. Terry Heath, jego skrzydłowy, dostrzegł go w odległości kilku mil od rejonu celu. Uszkodzony samolot posuwał się wolno na wysokości czterech tysięcy stóp.

— Mam cię — oświadczył skrzydłowy. — Ale się palisz.

Płomienie wydobywały się z lewego skrzydła i były coraz bliżej kadłuba. Mimo to Harley jeszcze nie skakał, walczył o każdą sekundę. W końcu ogień dotarł do instalacji hydraulicznej samolotu. Kiedy Harley stracił kontrolę nad maszyną, dla niego i Phillipa „Ala” Kientzlera skończył się czas. Katapultowali się. Skrzydłowy Harleya widział, jak kołyszą się na

spadochronach, oddaleni od siebie o pół mili, spadając na wyspę u zbiegu dwóch rzek.

W okolicy roło się od wojsk nieprzyjaciela. Zaczęto do nich strzelać ze stanowisk naziemnych. Al w powietrzu został ranny w nogę. Harleja widziano, jak ląduje i biegiem szuka kryjówki.

Skrzydłowy Harleja przeczesywał teren, usiłując nawiązać kontakt. Żołnierz wroga wystrzelił w jego kierunku pocisk SA-7, który omal nie trafił w cel. Chwilę później drugi pocisk wyprysnął z dżungli. Jedynie karkołomne manewrowanie ocaliło samolot, lecz dzielny pilot nie chciał opuścić swojego dowódcy.

Nadlatywał już należący do US Air Force samolot obserwacji pola walki, aby koordynować operację poszukiwawczo-ratunkową. Lotnicy pilotujący OV-10 Bronco mieli o wiele mniej szczęścia. Spomiędzy drzew wyskoczył pocisk SA-7 i trafił w samolot. Gdy spadał, mężczyźni zdołali się katapultować. Spadochrony otworzyły się i mimo ognia artylerii obaj bezpiecznie wylądowali. Wreszcie dał się słyszeć głos pilota w radiu: — Wygląda na to, że zostanę schwytany. — Odezwał się ponownie, gdy północnowietnamscy żołnierze zaczęli do niego strzelać. — O Boże! Trafili mnie! Boże! — I cisza. Żołnierze przywiązali ich do drzew i ścięli im głowy. Kilka dni później na ich ciała natknął się południowowietnamski oddział wojsk specjalnego przeznaczenia.

Harley Hall dostał się do niewoli, lecz w przeciwieństwie do Ala Kientzlera nie odzyskał wolności. Przed samym końcem wojny lotnicy ze 143. Eskadry Myśliwskiej po raz kolejny pograżyli się więc w żałobie.

W pierwszym dniu pokoju od 1964 roku nie byłem w nastroju do świętowania. Próbując oswoić się ze stratą kolejnego przyjaciela, tłumaczyłem dzieciom, że znów muszę wyjechać. W trakcie pakowania się natknąłem się na wypchaną mysz, ukrytą w torbie lotniczej. W ciągu piętnastu lat podróżowała ze mną od bazy do bazy. *Cześć, mała! Wracamy na Enterprise'a. Przynieś mi szczęście, będzie mi potrzebne.* Znalazłem stare ray-bany,

pieczołowicie schowane do pudełeczka. Pakując je, uświadomiłem sobie, że noszę je od początku kariery zawodowej. *Kto trzyma piętnastoletnie okulary? Może pora kupić nowe?* Chętnie myślałem o takich drobiazgach, bo pozwalały zapomnieć o większych zmartwieniach. Staralem się być dobrym mężem i ojcem, ale ciągłe rozłąki były bardzo męczące.

Nazajutrz rano kolejny raz żegnałem się z rodziną. Wiedzieliśmy z żoną, że prawdopodobieństwo eskalacji działań wojennych jest niewielkie, biorąc pod uwagę podpisanie porozumienia pokojowego i rychły powrót jeńców wojennych. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, czeka mnie tylko kilka tygodni, a nie miesiące służby. Tym razem byliśmy optymistami.

Tej zimy moja córka Dana zaczęła naukę w szkole średniej. Przyzwyczajona do pożegnań, nauczyła się w takich sytuacjach być twarda i opanowana. Gdy oswoiła się z wieścią o moim nagłym wyjeździe, pożegnała się ze mną jak najlepsza aktorka. Co innego Chris, mój prawie pięcioletni synek. Patrzył na mnie z mokrymi od łez policzkami, wyraźnie zasmucony. Długo go do siebie tuliłem, czekając na kolegę Jacka Bewleya, który miał mnie zawieźć na lotnisko swoim staroświeckim bentleyem.

Z lotniska Lindbergh Field w San Diego udałem się do San Francisco, a stamtąd do Seattle, gdzie zająłem miejsce w pustawym boeingu 747 linii Pan Am lecącym do Manili. Zwinąwszy się w kłębek na trzech fotelach, przespąłem prawie całą podróż.

Dwadzieścia cztery godziny później należący do Marynarki Wojennej C-2 przejął mnie w Cubi Point i zabrał na lotniskowiec. Na pokładzie startowym powitał mnie dowódca eskadry Gordon Cornell. „Gordo” miał naturę wojownika, latał chyba na wszystkim: F9F Panther, F-8 Crusader, F-4 Phantom. Ranny w akcji nad północnym Wietnamem w 1966 roku, doczekał się dwóch Zaszczytnych Krzyży Lotniczych i siedemnastu Medali Lotniczych.

— Naprawdę miło cię widzieć, „Yank”. Szkoda, że w tak przykrych okolicznościach.

*Uścisnąłem mu rękę, pytając, jak sobie radzą Pukin’ Dogs.*

— Jak to oni, Dan. Nic im nie będzie, to twarde sztuki. Trzymają się razem, jak chciałby tego Harley. — Nie puszczając mojej dłoni, zastanawiał się jeszcze. — Choć ból jest trudny do zniesienia — dodał. — Niektórzy nie mogą się doczekać, żeby wrócić do domu i pomóc Mary Lou i dzieciakom.

W jego oczach był smutek. Strzelanina się zakończyła, lecz wszyscy mieliśmy rany do zaleczenia.

# 14. Pokój, którego nie było

## Yankee Station

Luty 1973 roku

*Pukin' Dogs* byli wyciszeni, kiedy zjawiłem się w pokoju odpraw. Z wielkim smutkiem zastanawiali się, jak odbić Harleya, gdy Wietnamczycy będą wleć go na północ do Hanoi. Gdybyśmy zlokalizowali miejsce jego pobytu, moglibyśmy — kto wie — połączyć działania sekcji uderzeniowej z wojskową operacją poszukiwawczo-ratunkową, żeby wyciągnąć stamtąd Harleya i Ala. Ale że teoretycznie wojna się zakończyła, ani Waszyngton, ani nasz admirał nie wydaliby zgody na taką misję.

Czy wojna naprawdę się zakończyła? Nie bardzo. Zawieszenie broni nie było przestrzegane przez żadną ze stron. Niekiedy dochodziło do poważnych incydentów, które mogły doprowadzić nawet do zerwania porozumienia pokojowego. Oczywiście, dostawy zaopatrzenia z północy na południe wciąż szły przez Laos, gdzie trwały intensywne walki. Komunistyczni rebelianci mieli dużą szansę obalenia tamtejszego proamerykańskiego rządu; czuli, że pora jest odpowiednia, ponieważ — jak to ujął ambasador w Laosie — dawaliśmy nogę.

Wietnamczycy z Północy korzystali z drogi, która przechodziła przez Laos do południowego Wietnamu. Ta trasa komunikacyjna, od lat przez nas bombardowana, zwana była Szlakiem Ho Chi Minha. Kampania powietrzna Barrel Roll trwała od 1964 do 1973 roku, a nawet dłużej, również po podpisaniu porozumienia. Amerykańskie lotnictwo, w tym bombowce B-52, przeprowadziło setki nalotów, wspierając słabnącą laotańską armię.

W kraju porozumienie paryskie zostało przyjęte jako zwycięstwo. Jeńcy wojenni wracali do domu, a my wycofywaliśmy wojska. Południowy Wietnam miał przetrwać i sam zdecydować o swojej przyszłości.



W rzeczywistości tylko Amerykanie zabierali stamtąd wojska. Wojna w Laosie wcale nie dobiegała końca, więc skrzydło powietrzne lotniskowca USS Enterprise atakowało komunistycznych powstańców i ich linie zaopatrzeniowe. Zamiast świętować koniec wojny, znaleźliśmy się w samym środku nowej, o której nikt w kraju nie wiedział, że toczy się od dziewięciu lat.

Daleko od zachodniej granicy Wietnamu zaatakowaliśmy konwój ciężarówek na Szlaku Ho Chi Minha. Lecąc powoli na niskim pułapie, należący do US Air Force samolot obserwacji pola walki oznaczał cele za pomocą pocisków dymnych. Zjawialiśmy się na miejscu i zrzucaliśmy bomby. W czasie jednego z przelotów samolot obserwacyjny został poważnie uszkodzony przez ogień artylerii naziemnej. Kiedy awaryjnie wylądował na wąskiej bitej drodze, musieliśmy osłaniać kolejną misję poszukiwawczo-ratunkową.

Będąc w dużej odległości od wybrzeża, liczyliśmy się z trudnościami, lecz postanowiliśmy zostać w pobliżu. Znow żałowaliśmy, że phantomy nie mają działek pokładowych. Tego dnia położylibyśmy trupem wielu zbirów 20-milimetrowym vulcanem. W końcu nadleciał drugi samolot z tej samej jednostki i zdołał wylądować na skrawku otwartej przestrzeni. Na szczęście gdy przenosili na pokład kolegę, uniknęliśmy powtórki tego, co wydarzyło się z rozbitkami Harleyem i Alem.

W ciągu kilku tygodni nastroje w eskadrze uległy zmianie: najpierw był szok i smutek, potem już tylko żelazna determinacja. Chłopaki prawie codziennie wypełniali misje, korzystając z korytarza powietrznego, który mijał Quang Tri. Byłem z nich dumny. „Gordo” i Harley potrafili właściwie dobrać i wyszkolić ludzi. Do najlepszych zaliczał się kapitan Terry Hatch — pilot, który doskonale rozumiał specyfikę F-4 i w walce powietrznej mógł wygrać prawie z każdym. Tamtego feralnego dnia nad południowym Wietnamem towarzyszył Harleyowi, więc bardzo to wszystko przeżywał. Raz po raz

ryzykował życie, chcąc się dowiedzieć, co się stało z Alem i Harleyem. Swoją postawą i charakterem umacniał ducha walki w jednostce.

Szkoda, że naczelne dowództwo nie szło tą samą drogą. Wszędzie wokół południowego Wietnamu Amerykanie gasili światło. Ostatnie uwolnienie jeńców miało miejsce w marcu. Dwudziestego dziewiątego marca resztki amerykańskich oddziałów weszły na pokład samolotów transportowych w Sajgonie i wyruszyły w długą podróż powrotną do domu.

Przed wypłynięciem do Pearl Harbor zatrzymaliśmy się jeszcze w Subic Bay. W tamtych dniach w klubie oficerskim w Cubi Point odbywały się największe popijawy, jakie w życiu widziałem. Chłopaki ostro imprezowali, jakby w każdym z nich nagle puściła napięta do granic sprężyna. Gdy patrzę na to z perspektywy czasu, wydaje mi się, że dopiero wtedy w eskadrze zaczęły goić się rany.

Siódmego czerwca 1973 roku USS Enterprise wpłynął do Pearl Harbor. Kiedy w 1968 roku pozdrawialiśmy USS Arizonę uroczystym salutem, nie wiedzieliśmy jeszcze, co przyniesie wojna. Teraz byliśmy w żałobie po wielu kolegach. Gdy ponownie oddawałem honory załodze zatopionego pancernika, rozmyślałem o jeńcach wojennych, takich jak Jim Stockdale, Harley Hall, Ron Polfer, J.B. Souder, Arvin Chauncey, Robby Reisner, Coal Black i Dieter Dengler. Mógłbym wymienić jeszcze wielu. Bito ich, torturowano, znęcano się nad nimi psychicznie. Byli zmuszani do podpisywania fałszywych zeznań, głodzeni, pozbawieni opieki medycznej i na domiar złowrog wykorzystani w propagandowej farsie, gdy aktorka Jane Fonda zjawiała się w Hanoi, by w świetle telewizyjnych kamer wdzięczyc się do naszych wrogów. Niektórzy nigdy nie wrócili do domu.

W marcu większość byłych jeńców wojennych znalazła się w Ameryce. Ale nie Harley. Tajemnica jego zaginięcia do dziś nie została rozwikłana. Al Kientzler dowiedział się od strażnika, że jego pilot zginął w czasie skoku, ale kapitan Heath widział go biegnącego w stronę pobliskich drzew. Z informacji

wywiadowczych wynikało, że Wietnamczycy przekazywali go sobie z rąk do rąk, z jednostki do jednostki, aż do samego Hanoi.

Śmierć nie wzbudzała w nas panicznego strachu. Bardziej baliśmy się losu, jaki spotkał załogi samolotów strąconych w wojnie koreańskiej nad terytorium wroga. Po zakończeniu działań wojennych nikt ich nigdy nie oddał: zniknęli bez śladu. Chodziły słuchy, że niektórzy trafili do sowieckich gułagów na dalekiej Syberii, zapomniani przez wszystkich z wyjątkiem najbliższych. Po tym jak usłyszeliśmy, że Harley nie został uwolniony, wiedzieliśmy, że nasz największy koszmar stał się jego rzeczywistością.

Kiedy tamtego wiosennego dnia zawijaliśmy do Pearl Harbor, byliśmy już innymi ludźmi. Potrzebowaliśmy czasu, żeby przejść do porządku dziennego nad wszystkim, co się stało. Wydaje mi się, że zaczęło się na Hawajach. Tylko nieliczni z naszej eskadry zdecydowali się zejść na ląd. Nigdy przedtem ani później w czasie postoju w Pearl Harbor nie zdarzyło się, żeby większość moich ludzi została na okręcie. Woleliśmy wreszcie odespać i zastanowić się nad przyszłością. Czy zostać w Marynarce, skoro skończyła się wojna? Cywilne linie lotnicze dobrze płaciły doświadczonym pilotom. Po drugiej stronie bramy czekała na nas spokojna kariera, niemająca tak wielkiego, destrukcyjnego wpływu na życie rodzinne. „Gordo” miał objąć inne dowództwo, dzięki czemu mógłbym awansować i dostać własną eskadrę.

Tuż przed wpłynięciem do Pearl Harbor otrzymaliśmy ważną wiadomość, że VF-143 oraz nasza siostrzana eskadra VF-142 mają w ciągu pięćdziesięciu dni wyruszyć w nowy rejon operacji morskich. Jak mieliśmy to wytłumaczyć ludziom? US Navy mogła przez to stracić wielu dobrych żołnierzy. Szczerze mówiąc, nie miałbym nikomu za złe, gdyby zdecydował się odejść do cywila. I tak już czekał nas masowy odpływ personelu. A że czyhały na nas różne zagrożenia — Rosjanie, Chińczycy, chaos w południowo-wschodniej Azji i na Bliskim Wschodzie — musieliśmy zatrzymać utalentowanych ludzi. W związku z tym w nadchodzących tygodniach dowódców czekało nie lada wyzwanie.

Kilka dni później opuściliśmy Pearl Harbor, obrawszy kurs na Kalifornię. Kiedy znalazłem się na pokładzie, dowiedziałem się od chłopaków, jak wyglądało ostatnie pożegnanie okrętu z domem. Gdy USS Enterprise szykował się do wypłynięcia z Alamedy niedaleko Oakland, antywojenni aktywiści próbowali wtargnąć na teren bazy i zablokować łodziami basen portowy, żeby lotniskowiec nie mógł wyjść w morze. Marynarka Wojenna i Straż Ochrony Wybrzeża wspólnymi siłami rozpędziły blokujących, dzięki czemu USS Enterprise wypłynął bez opóźnień. Panował jednak markotny nastrój, kiedy okręt przepływał pod mostem Golden Gate. Kraj był nieudolnie rządzony i silnie podzielony. Znaczna część społeczeństwa po prostu nienawidziła żołnierzy. Myślę jednak, że ci, którzy nas nie znosili, byli ignorantami. Niewykluczone, że gdyby nas znali, zmieniliby zdanie. Może w czasie pokoju ludzie ochłoną i nas zrozumieją? Jeśli można tego oczekiwać od tych, którzy nazywali nas zabójcami dzieci i opluwali na lotniskach powracających weteranów. Miałem wrażenie, że do szerzenia tych szkodliwych poglądów wśród młodych Amerykanów w znacznym stopniu przyczyniają się uniwersytety.

W połowie drogi do domu „Gordo” i ja przekazaliśmy eskadrze wiadomość o naszym rychłym powrocie na morze. Tym razem US Navy posyłała nas na Wschodnie Wybrzeże, gdzie mieliśmy się zaokrętować na lotniskowcem USS America i wyruszyć na Morze Śródziemne. Mogliśmy się domyślać, że będziemy pełnić służbę w rejonie Bliskiego Wschodu — w kolejnym punkcie zapalnym czasów zimnej wojny. Obiecaliśmy sobie, że będzie to dla wszystkich „wakacyjny rejs”.

Kiedy pozostało nam czterysta mil do wybrzeży Kalifornii, stacjonujące na USS Enterprise skrzydło powietrzne opuściło okręt. Eskadry szturmowe udały się na Whidbey Island w stanie Waszyngton oraz do Bazy Lotnictwa Morskiego Lemoore w środkowej Kalifornii. Podczas gdy część *Pukin' Dogs* pomknęła do Miramar, reszta eskadry wróciła do domu na pokładzie samolotów DC-9, kiedy lotniskowiec wpłynął do portu w Alamedzie.

Na tych, którzy polecili do Miramar, czekała miła niespodzianka. Wylądowaliśmy, wkołowaliśmy na płytę postojową i zaparkowaliśmy phantomy jeden obok drugiego, w równym rzędzie przed naszymi bliskimi. Machając amerykańskimi chorągiewkami, z małymi dziećmi na ramionach urządzili na nasz widok owację, która głęboko nas poruszyła. Gdy wyszliśmy z samolotów, rzuciła się na nas chmara dzieciaków. Niejeden wkładał na głowę duży hełm tatusia i był wnoszony do kokpitu, gdzie cierpliwie wyjaśniano mu, do czego służą niezliczone przyrządy i przełączniki. Kiedy odnaleźli mnie Dana i Chris oraz ich mama trzymająca się nieco z tyłu, moja rodzina znów była razem. Tego wieczoru zjedliśmy na kolację stek i pieczone ziemniaki. Na koniec poszliśmy się wreszcie pokąpać, co nie udało nam się sześć miesięcy wcześniej, gdy jeszcze toczyła się wojna. W wodzie spędziliśmy sporo czasu, pluskając się wesoło.

Każdy pilot myśliwca chciałby dowodzić eskadrą. Kiedy dowiedziałem się, że mam objąć dowództwo nad *Pukin' Dogs*, musiałem podszkolić się z historii jednostki. Jej początki sięgały 1953 roku, gdy kończyła się wojna w Korei. W swoim godle eskadra VF-134 miała skrzydlatego gryfa: mitycznego drapieżnika z ciałem lwa, skrzydłami i orlą głową. Przy okazji uroczystości w eskadrze jeden z pilotów próbował zrobić z *papier mâché* groźnie wyglądającego gryfa. Wyszedł mu stwór przypominający skrzydlatego psa, konwulsyjnie wygiętego, jakby próbował zwrócić coś niestrawnego. Na ten widok jedna z żon wykrzyknęła: — Boże, to przecież rzygający pies! — Ten przydomek był odtąd powodem do dumy dla VF-143.

Choć byłem świadomy czekających mnie trudności, cieszyło mnie nowe wyzwanie. Ceremonia przekazania dowództwa miała formalny przebieg: pełne mundury galowe, szacowna admiralicja, przeciwiczone mowy. Gdy wysiadałem z zaparkowanego auta, usłyszałem odgłos prucia. Moje spodnie pękły z tyłu w szwie, ukazując białe wojskowe slipy. Wierzyć się nie chciało. Nie miałem czasu biec do zakładu krawieckiego na terenie bazy. „Gordo”,

którego zmieniałem na stanowisku dowódcy, był już gotów wejść ze mną na podwyższenie, goście i żołnierze czekali. Stałem za mównicą z nadzieją, że nikt nie sprawdzi, co mam na godzinie szóstej.

Gdy przyszła moja kolej, starałem się stać przodem do audytorium. Wygłaszając mowę, usłyszałem za sobą jakieś poruszenie. Chociaż zebrani niczego nie podejrzewali, grupka VIP-ów mogła bez przeszkód patrzeć mi na ogon. Wokół słychać było ciche zarciki ukrywających rozbawienie osób. Zawstydzony dokończyłem mowę. W tym momencie dowódca skrzydła powietrznego wziął do ręki mikrofon i powiedział: — No cóż, panie i panowie, trochę tu dzisiaj wieje. — Mogłem się tylko zaśmiać. Po krótkiej wizycie u naszego krawca pędem udałem się na przyjęcie w klubie oficerskim.

Za niecałe dwa miesiące eskadra miała się zaokrętować, więc od razu wzięliśmy się do roboty. Drogowskazem dla mnie jako dowódcy były moje doświadczenia ze służby we flocie, później wykorzystywane w Topgun. Lekcja numer jeden: bezwzględnie dbać o ludzi. Moi chłopcy musieli czuć, że się ich docenia. Po wspólnie przeżytych znojach w Yankee Station, żałobie po stracie Harleya i wariactwach na ulicach naszych miast — za bramą bazy zwarliśmy szeregi. Zmuszeni stawić czoło presji z zewnątrz, staliśmy się jedną z najbardziej żytych grup ludzi, z jakimi kiedykolwiek miałem do czynienia.

Lekcja druga to troska o samoloty. Po przybyciu do Miramar w pierwszej kolejności zadbałem o to, żeby lotnikom pozostawiono myśliwce, które stacjonowały na USS Enterprise w czasie niedawnej tury bojowej. Eskadra powracająca do bazy z reguły oddawała maszyny do warsztatów remontowych i pobierała nowe, przygotowane na wymianę. Technicy samolotu, mechanicy i szefowie obsługi lotniczej nie znosili tego. Na pokładzie USS Enterprise znali dokładnie wszystkie odrzutowce, którymi się zajmowali. Każdy phantom miał drobne odchylenia od normy, które sprawiały, że zachowywał się nieco inaczej niż pozostałe maszyny tego samego typu. Niektóre były trochę problemowe, inne zaś sprawowały się nadspodziewanie dobrze. Gdy mechanicy już wszystko rozgryźli, potrafili dopieścić myśliwce, dzięki czemu

eskadry uzyskiwały optymalne osiągi. Pod koniec tury nasze F-4 były pięknie odmalowane i nie miały nawet śladu rdzy. Pociągnąłem więc za odpowiednie sznurki, żeby nie odbierano nam starych samolotów przed wyprawą w rejon Morza Śródziemnego.

W drugiej połowie sierpnia zrobiliśmy mały wypad do Las Vegas na wielki zlot amerykańskich lotników ze wszystkich rodzajów wojsk, które brały udział w wojnie wietnamskiej. Odbyło się nieformalne powitanie stu sześćdziesięciu sześciu żołnierzy, których Wietnamczycy z Północy wzięli do niewoli. W hotelu Hilton zebrało się nas trzy tysiące z żonami. Tego wieczoru doszło do wielu mniejszych spontanicznych spotkań, gdy starzy kumple odnajdywali się w tłumie po wielu latach. Wszystkim udzielał się radosny nastrój. Wojna się skończyła, koszmary z nią związane wreszcie odeszły w przeszłość, dawni jeńcy wojenni mogli wrócić do normalnego życia, pójść do nowej pracy. Ależ to było wielkie wyzwanie! Niektórzy powrócili do domu, nic nie wiedząc o „lecie miłości”, zamieszkach w Watts, masakrze na uniwersytecie Kent State czy zamachach na Martina Luthera Kinga i Roberta F. Kennedy’ego. Ich ostatnie wspomnienia z Ameryki pochodziły sprzed epoki Woodstock i acid rocka. Trud wpasowania się w nowe otoczenie czy ponownego zżycia się z rodziną był kolejną ciężką próbą dla byłych jeńców wojennych.

Tamtego wieczoru gawędziłem sobie ze starymi kolegami w towarzystwie naszych żon, gdy raptem ktoś zarzucił mi ręce na ramiona, mówiąc: — Cześć, „Yank”!

Odwróciłem się na krześle i zobaczyłem Rona Polfera. Vigilante pilotowany przez „Pompadoura”, bo tak nazywały go chłopaki w pułku VF-121, został zestrzelony w czasie lotu rozpoznawczego. Konsekwencją skoku przy prędkości siedmiuset węzłów było uszkodzenie bębneków, kilka złamanych kości, posiniaczone ciało i pobyt w północnowietnamskiej niewoli. A jednak wrócił, by zostać prezesem zarządu Zeiss International. Równie wylewnie

przywitał się ze mną Arvin Chauncey, pilot samolotu szturmowego i kumpel, z którym lubiłem spędzać wolny czas na lądzie. Arvina również nie widziałem od dnia, w którym jego maszyna została zestrzelona. Czas umiłały nam występy Boba Hope'a i innych przyjaciół wojska, dzięki czemu dla wielu były to niezapomniane chwile. Gwoździem programu była piosenka *Born Free*, którą mało kto potrafił zaśpiewać, nie mając łez w oczach.

Wkrótce po wypadzie do Las Vegas *Pukin' Dogs* po raz kolejny zegnali się z bazą w Miramar. I znowu czekało nas rozstanie z rodziną. Chris mocno się do mnie przytulił. Za każdym razem, gdy to robił, trudniej mi było wyjechać. Choćbyś był nie wiem jakim twardzielem, weteranem wielu bitew i największym miłośnikiem latania, widok synka zasmuconego twoim wyjazdem zawsze zrani ci serce.

Przynajmniej nie wysyłali nas już do Yankee Station.

Wsiadliśmy do phantomów i poleciliśmy na wschód do Norfolk, gdzie ulokowaliśmy się w naszym nowym domu: na pokładzie lotniskowca USS America.

Basen Morza Śródziemnego, rejon działania VI Floty Stanów Zjednoczonych, 6 października przypominał beczkę prochu. Tego dnia nasi izraelscy sojusznicy musieli stawić czoło największemu zagrożeniu, z jakim dotąd mieli do czynienia: bliską inwazją państw arabskich. W reakcji na nadciągającą burzę naród izraelski przeprowadził potężny atak uprzedzający.

Kiedy wybuchła wojna Jom Kippur, przebywałem jeszcze w Norfolk z *Pukin' Dogs*. Mogłem mieć tylko nadzieję, że moi izraelscy przyjaciele — Eitan Ben Eliyahu, Dan Halutz i pozostali — dają popalić migom i równają z ziemią cele naziemne. Z pewnością czuli to samo, gdy ich amerykańscy koledzy z Miramar wyruszali do Wietnamu w 1969 roku. Wszyscy wiedzieliśmy, że państwa satelitarne, z którymi walczymy, są tylko ramionami jednego wroga: Związku Radzieckiego.

To właśnie był powód naszej wyprawy w rejon Morza Śródziemnego. W styczniu 1974 roku grupa uderzeniowa lotniskowca USS America



przeprowadziła się przez Atlantyk, aby połączyć siły z VI Flotą, a potem odwiedzała po kolei takie miasta portowe jak Barcelona i Ateny. Posuwaliśmy się do przodu powolnym, spokojnym tempem. Wykonywaliśmy loty, lecz nie na tyle często, by poczuć zmęczenie. Zawijając do portów, naprawdę nie mogliśmy się oprzeć wrażeniu, że to wakacyjny rejs. Oglądaliśmy ruiny dawnego Rzymu, zwiedziliśmy Sycylię i greckie wyspy Korfu i Rodos. Po przykrych doświadczeniach w Wietnamie pobyt na Morzu Śródziemnym okazał się dokładnie tym, czego potrzebowali *Pukin' Dogs*.

Co pewien czas pływaliśmy po wschodnich wodach Morza Śródziemnego dla zademonstrowania swojej obecności, a po powrocie do Aten schodziliśmy na ląd. Chłopcy z eskadry zrobili zrzutkę na wynajęcie domu przy samej plaży w turystycznej miejscowości Glifada. Mieliśmy tam swoją bazę wypadową i w nocy piloci balowali we wszystkich zakątkach miasta. O północy trzeba było przechodzić jeden nad drugim, żeby trafić do toalety. Pod względem psychologicznym wyprawa na Morze Śródziemne doskonale przygotowała nas na okres pokoju.

Jeśli chodzi o dowodzenie eskadrą, wzorem postępowania byli dla mnie tacy ludzie jak „Skank” Remsen czy „Geno” Valencia. Między innymi udało mi się zdobyć prawdziwy automat do popcornu, który nasi mechanicy zainstalowali u siebie. Wyceniliśmy torebkę na dziesięć centów, a zarobione pieniądze szły na specjalny fundusz, który pokrywał bieżące potrzeby żołnierzy i poprawiał ich morale. Dwukrotnie zdarzyło się, że komuś w rodzinie zmarła bliska osoba. Obu lotnikom załatwiliśmy urlopy okolicznościowe, a z pieniędzy za popcorn kupiliśmy im bilety na samolot. Dzięki odłożonym środkom załatwiliśmy wszystkim pilotom i oficerom lotów biały lub niebieski golf, niebieską marynarkę, szare spodnie o luźnym kroju i zwykone skórzane półbuty — nieformalny ubiór do noszenia na lądzie. Skoro byliśmy w Europie, a nie w klubie oficerskim w Cubi Point, zależało mi, by moi ludzie ubierali się elegancko. Wyglądaliśmy wystrzałowo;

w zatłoczonym klubie mogliśmy wypatrzeć siebie z odległości mili. To nas napawało dumą.

Każdy świetny dowódca, którego znałem, starał się dobrze żyć z bosmanami. Było to o tyle istotne, że zajmowali się oni wszystkimi szczegółami, dzięki którym działa eskadra. Szeregowi członkowie załogi odpowiadają bezpośrednio przed nimi, nie przed oficerami. Dobry oficer nigdy o tym nie zapomina. Starłem się pozostawać w dobrych stosunkach z bosmanami; od czasu do czasu piłem z nimi kawę, żeby usłyszeć, o czym się mówi na pokładzie hangarowym. Ich starania miały duży wpływ na efektywność i morale eskadry. Niekiedy zapraszali mnie do swojej mesy na obiad. Chętnie korzystałem z okazji — i potrafiłem im się zrewanżować, gdy pełniliśmy służbę w rejonie Morza Śródziemnego.

Zwróciłem się z pytaniem do dowodzącego Komponentem Powietrznym Floty Pacyfiku admirała floty Boba Baldwina, czy US Navy nie wyczarterowałyby dla nas boeinga 747. Chodziło o to, żeby nasze żony i dziewczyny mogły przylecieć na wczasy do Grecji, gdy my będziemy mieli tydzień wolnego. Uważałem, że dzięki temu mniej chłopaków będzie odchodzić z wojska. Admirał Baldwin, znając koszt wyszkolenia osób, które w 1973 roku musiałyby zastąpić doskonałych lotników z mojej eskadry, wstawił się za nami. Tak więc na półmetku naszej misji wylądował w Atenach samolot United Airlines z żonami i narzeczonymi lotników z eskadry. Spędziliśmy wspólnie dziesięć dni w Glifadzie. Rodzina, która razem się bawi, pozostaje razem. Te greckie wczasy wspominam jako jedno z najmielszych przeżyć w Marynarce Wojennej. Dzięki admirałowi Baldwinowi żaden pilot eskadry nie odszedł z wojska po zakończonej misji.

Pewnego razu, kiedy okręt stał w porcie w Atenach, patrzyłem, jak nasz chorąży artylerzysta Bob King daje nura do wody. Przeprawił się wpław aż do samej Glifady, gdzie wyszedł na plażę ku zdumieniu chłopaków zebranych przed naszym nadmorskim domem. W Wietnamie służył w oddziałach SEAL. Choć na ogół nie lubił mówić o tym, czego tam doświadczył, kiedyś

opowiedział mi, jak to wykaraskał się z tarapatów, zsuwając się nocą do wody, by spłynąć w dół rzeki i w ten sposób wymknąć się szukającym go Wietnamczykom. Po drodze owinał się wokół niego wąż, żeby się ogrzać. Bob King sięgnął po swój nóż Ka-Bar i uciął łeb wężowi. To był niezwykle człowiek, szanowany przez wszystkich lotników z eskadry, nie wyłączając mnie. Wyobraźcie sobie, że codziennie zarządzacie ludźmi mającymi takie umiejętności i tak wielkie doświadczenie...

Mieliśmy kapitalnych techników. Tony Baker, odpowiedzialny za moją maszynę, każdego dnia wykonywał swoje zadania z wielką pieczołowitością. To dzięki niemu mój odrzutowiec zawsze był w idealnym stanie, gotowy do lotu. Technicy naprawdę ciężko pracowali, a mimo to — jak się okazało — żaden z nich nigdy nie leciał F-4. Pod koniec siedmiomiesięcznej misji na Morzu Śródziemnym, gdy szykowaliśmy się do powrotu do Norfolk, pomyślałem sobie, że skoro niektórzy oficerowie lotu mieszkają na Wschodnim Wybrzeżu, nasza eskadra będzie miała pięć lub sześć wolnych miejsc w drodze do macierzystej bazy. Czemu by nie pozwolić technikom lecieć z pilotami ze skrzydła powietrznego? Przedstawiłem im ten pomysł. Byli zachwyceni perspektywą startu z katapulty i ekspresowej podróży do domu.

Kiedy minęliśmy Cieśninę Gibraltarską i rozpoczął się długi rejs przez Atlantyk, mogliśmy już potwierdzić, że w ciągu tych siedmiu miesięcy nie zdarzył się w eskadrze ani jeden nieszczęśliwy wypadek, co było niespotykanym osiągnięciem. Morale pilotów, które przed rokiem sięgnęło dna, poszybowało w chmury. *Pukin' Dogs* stąpali dumnym krokiem, z podniesioną głową, gotowi zmierzyć się z każdym nowym wyzwaniem.

Kilkaset mil od Norfolku nasze phantomy rozpoczęły lot do Miramar na drugim końcu Ameryki. Na tylnym fotelu mojego F-4 siedział specjalista od silników J79, technik Jim „Frenchie” Ireland. Prawdziwy geniusz. W mechanizmach działania naszych motorów orientował się lepiej niż jakikolwiek inny znany mi specjalista w mundurze. Gdy w czasie lotu

rozmawialiśmy przez intercom, w każdym jego słowie czuć było entuzjazm. Po zatankowaniu w powietrzu nad Tennessee udaliśmy się na nocleg do Roswell w Nowym Meksyku.

Nazajutrz szesnaście naszych phantomów weszło w krąg nadlotniskowy w Miramar. W Fightertown wrzało: widać było powitalne napisy i powiewające chorągiewki. Gdyśmy wylądowali, wkołowali na płytę postojową, wyłączyli silniki i otworzyli kokpity, w kierunku naszych ptaszyn ruszyły rodziny. To były niezapomniane chwile, zwłaszcza dla techników, którzy nigdy dotąd nie latali myśliwcem. Ich bliscy patrzyli, zaskoczeni, jak wychodzą z kokpitów w pełnym ekwipunku lotników. Żona „Frenchiego” dopadła go, gdy tylko nasze brązowe buty dotknęły ziemi. Zarzuciła mu ręce na szyję i gorąco go ucałowała, a potem pocałowała i mnie — było to jej podziękowanie dla dowódcy — aż na moich ustach pojawił się uśmiech taki jak na twarzy Jima.

Tuż za nią zjawił się mój syn Chris, żeby uścisnąć mnie na swój chłopięcy sposób. Następnie przepchnęła się do mnie Dana i przytuliła się na dłużej. Moja córka, zawsze trochę zdystansowana, była już w połowie szkoły średniej i bardzo żałowałem, że mnie przy niej wtedy nie było. Na koniec podeszła do mnie Maddi. Przez te wszystkie lata przeżywaliśmy wzloty i upadki. Borykaliśmy się z problemami, gdy służyłem na morzu. Ale ja traktowałem nasze małżeństwo poważnie i nie chciałem, żeby się rozsypało. Nasz uścisk na płycie postojowej dawał mi nadzieję, że wyjdziemy z tego obronną ręką.

Chłopcy z eskadry, otoczeni rodzinami, wracali do domu. Wyczerpani psychicznie doświadczeniami w Wietnamie, znów wydawali się pełni energii i gotowi do dalszej służby. Kiedy następnego dnia USS Arizona wpłynęła do bazy w Norfolk, pozostała część personelu eskadry udała się w podróż wojskowym samolotem C-9. Każdy świętował inaczej, lecz uczucie radości było podobne. Nie pamiętam, żeby kiedykolwiek przyjemniej wracało mi się do domu.

# 15. Koniec trzeciej świątyni

**Baza lotnicza Tel Nof, Izrael**

**6 października 1973 roku**

Dopiero po powrocie z misji na Morzu Śródziemnym dowiedziałem się, że w czasie wojny Jom Kippur otarliśmy się o armagedon na Bliskim Wschodzie... i że również Topgun, w pewnej mierze, przyczynił się do zdławienia w zarodku wielkiej światowej katastrofy.

Szóstego października 1973 roku, o czym wcześniej wspomniałem, Izrael stanął oko w oko z arabską armią liczącą prawie milion żołnierzy. Tamtego dnia rano Dan Halutz leżał w łóżku, nie wiedząc, że tak wielkie wojska, wspierane tysiącami czołgów i wozów opancerzonych, czekają na rozkaz ataku na Siły Obronne Izraela. Uświadomił sobie, że dzieje się coś niezwykłego, kiedy A-4 skyhawk przeleciał nad jego domem, dotykając prawie czubków drzew.

Dan służył w legendarnej 201. Eskadrze zwanej „Jedynką”. Zastępcą dowódcy był tam pułkownik Ben Eliyahu. „Jedynka”, uważana za elitarną jednostkę w Siłach Powietrznych Izraela, otrzymała z tego powodu najnowsze i najlepiej wyposażone myśliwce, jakimi dysponowało państwo żydowskie: F-4 Phantom. Ośrodek uzupełnień w Miramar znacząco podniósł sprawność bojową eskadry.

W trakcie sześciodniowej wojny w czerwcu 1967 roku Izraelczycy odpowiedzieli na spodziewaną arabską inwazję atakiem uprzedzającym. Gdy premier rządu Golda Meir kombinowała, co robić wobec geopolitycznych skutków konfrontacji, przed którą ostrzegał izraelski wywiad, głównodowodzący Sił Powietrznych Izraela rozkazał wszystkim eskadrom pozostawać w gotowości bojowej do ataku. Ale kiedy amerykański sekretarz stanu Henry Kissinger dał Izraelczykom do zrozumienia, że jeśli zaatakują

pierwsi, nie otrzymają pomocy od Stanów Zjednoczonych, Meir postanowiła poczekać na ruch wroga. W południe 6 października dowództwo sił lotniczych odwołało wcześniejszy rozkaz; eskadry miały czekać w gotowości do obrony przestrzeni powietrznej. Kiedy personel naziemny ściągał bomby i pociski raketowe powietrze–ziemia z izraelskich myśliwców bombardujących, ruszyła arabska inwazja. Falangi egipskich i syryjskich myśliwców i bombowców przetaczały się nad Izraelem, atakując lotniska, gniazda artylerii przeciwlotniczej, sztaby i inne ośrodki dowodzenia. Moi koledzy z czasów szkoleń w Miramar znaleźli się nagle w nie lada tarapatkach.

Ci, którym udało się wzbić w powietrze, walczyli z nadludzką zaciekłością. Na spotkanie z chmarą dwudziestu ośmiu egipskich migów ruszyły dwa phantomy z 201. Eskadry. Mimo przytłaczającej przewagi wroga w trakcie rozpaczliwej walki manewrowej, pełnej ostrych zwrotów, izraelskie załogi strzelały do samolotów siedzących im na ogonach. W efekcie tego starcia po siedmiu migach pozostały dymiące dziury na pustyni. Oba phantomy bezpiecznie wróciły do bazy.

Lotnicy Sił Powietrznych Izraela byli niezwykle odważni, może nawet rozzuchwaleni serią zwycięstw nad arabskimi sąsiadami, którzy nękali ich od czasu wojny o niepodległość w 1948 roku. Gdy jednak Siły Powietrzne wyruszyły powstrzymać napór wojsk arabskich, ich buta przygasła za sprawą nowego zagrożenia, jakim były produkowane w Związku Radzieckim ruchome wyrzutnie rakiet kierowanych ziemia–powietrze.

Okazało się, że myśliwce śpieszące ze wsparciem dla wysuniętych oddziałów piechoty, które liczyły trzy tysiące żołnierzy wobec dziesięciokrotnie liczniejszych wojsk syryjskich na Wzgórzach Golan, nie są przygotowane do walk z SA-6. Zestrzelone pociskami raketowymi phantomy i skyhawki spadały w płomieniach. Ostatecznie Izraelczycy stracili tego dnia czterdzieści maszyn, czyli prawie 10 procent ogólnej liczby swoich samolotów wojskowych.

Nazajutrz rano skyhawki i phantomy uderzyły na wyrzutnie SA-6, które

Syryjczycy zdążyli przemieścić w celu obrony swoich oddziałów frontowych przed atakiem z powietrza. Nie będąc w stanie rozpoznać nowych źródeł emisji radarowych, izraelscy lotnicy mogli jedynie przyglądać się nadlatującym pociskom. Ale wtedy było już za późno na cokolwiek. Eskadra Dana, „Jedynka”, została rozbita nad Wzgórzami Golan. W ciągu szalonych pięciu minut zniszczyła syryjską baterię pocisków rakietowych za cenę czterech F-4, które runęły na ziemię.

W tym samym czasie Egipcjanie przeprawili się przez Kanał Sueski i wdarli się na półwysep Synaj siłami blisko dwudziestu tysięcy żołnierzy wspieranych przez czołgi i wozy opancerzone. Wrogie wyrzutnie rakiet kierowanych również tam, na froncie południowym, strąciły z nieba wiele izraelskich maszyn.

Tego samego dnia eskadra pułkownika Bena Eliyahu zaatakowała egipskie mosty przerzucone przez Kanał Sueski. Aby uniknąć pocisków rakietowych, samoloty leciały nisko nad wydmami, by na koniec raptownie nabrać wysokości i otworzyć ogień. Mosty zostały ostrzelane z zaskakującą precyzją.

Kiedy tuzin egipskich myśliwców MiG-17 zbombardował izraelski sztab dowodzenia w ramach operacji na froncie południowym, Ben Eliyahu i jego lotnicy zawrócili i ruszyli w pościg za wrogiem. Wywiązała się walka manewrowa, w wyniku której Ben Eliyahu posłał w piach miga i tym samym zapisał na swoim koncie drugie potwierdzone zestrzelenie. Jego skrzydłowy rozprawił się z dwoma przeciwnikami, czwarty zaś rozbił się na ziemi, manewrując w pojedynku z Benem Eliyahu.

Pomimo sukcesów w manewrowych walkach powietrznych izraelskie wojska nie potrafiły powstrzymać arabskiej ofensywy, a lotnictwo ponosiło straty, na które nie mogło sobie pozwolić. Sytuacja stawała się dramatyczna. Wojska lądowe cofały się pod naciskiem nieprzyjaciela. Oddział broniący Wzgórz Golan miał już tylko garstkę czołgów, podczas gdy Syryjczycy dysponowali setkami.

Izraelski minister obrony Mosze Dajan udał się na spotkanie z Goldą Meir.

Grobowym tonem oświadczył: — Pani minister, to koniec trzeciej świątyni.

Znaczyło to, że Izrael miał zostać pokonany i zniszczony.

Premier Meir poleciła zmontować trzynaście głowic jądrowych o mocy porównywalnej z bombą zrzuconą na Hiroszimę, a następnie umieścić je w pociskach rakietowych ziemia–ziemia i pod skrzydłami phantomów z eskadry stacjonującej w Tel Nof. Broń nuklearna była instalowana pod gołym niebem, żeby amerykańskie satelity wywiadowcze zobaczyły, na co się zanoszi. W późniejszych latach debatowano, jak bardzo przejęli się tym Nixon i Kissinger. Krąży opinia, że groźba wybuchu wojny atomowej na Bliskim Wschodzie istotnie przyczyniła się do tego, co nastąpiło później.

Nixon w trybie pilnym polecił wesprzeć sprzętem Izraelczyków. W amerykańskich bazach wojskowych w Niemczech ładowano do samolotów transportowych pociski przeciwpancerne najnowszej generacji i przewożono je wprost do Izraela — mimo toczących się walk powietrznych. Wydawało się, że mój kraj, który popełnił tyle błędów w południowo-wschodniej Azji, w końcu zrobił coś jak należy.

W Stanach Zjednoczonych wyciągano z hangarów Sił Powietrznych i Marynarki Wojennej phantomy i skyhawki, które przekazywano Izraelowi na uzupełnienie braków po samolotach strąconych przez śmiertelne wyrzutnie SA-6. Większość naszych sojuszników z NATO nie udzieliła nam jednak żadnej pomocy. Postraszeni przez kraje OPEC, które zagroziły embargiem na dostawy ropy naftowej, państwa zrzeszone w NATO nie zgodziły się pomóc Izraelowi w godzinie największej próby. Tylko Duńczycy i Portugalczycy, chwała im za to, pozwolili naszym maszynom lądować i tankować na swoim terytorium.

Czternastego października pułkownik Ben Eliyahu poprowadził swoje phantomy do głębokiego szturmu na egipską bazę myśliwców MiG-21 w Mansurze. Doszło do zaciętej bitwy, kiedy migi ścięły się z phantomami, a na bazę spadły bomby. Ben Eliyahu skupił się na migu, którego pilot gwałtownymi manewrami próbował zyskać na czasie, nim przyjdzie mu na



ratunek skrzydłowy. Operator radaru wykręcił się w fotelu i zauważył, że za nimi drugi MiG-21 ustawia się w pozycji do strzału.

Zamiast zrezygnować z pościgu, Ben Eliyahu wciąż polował na swojego miga. Otworzył ogień z 20-milimetrowego działka (F-4 w najnowszej wersji posiadał już działko pokładowe) i po chwili patrzył, jak przeciwnik w płomieniach zwała się na ziemię. Kiedy ułamek sekundy później operator radaru krzyknął: — Skręcaj! Skręcaj! — Ben Eliyahu wprowadził phantoma w ciasny zakręt. Ścigający go pilot miga, najwyraźniej mało doświadczony, próbował podążać za nim, ale przeholował. Samolot wpadł w korkociąg i rozbił się niedaleko miejsca, gdzie spadła pierwsza zestrzelona przez Izraelczyków maszyna. I tym razem zestrzelenie poszło na konto eskadry. W siłach powietrznych każdego innego państwa Ben Eliyahu zostałby uznany za asa lotnictwa.

Gdy objął dowództwo nad eskadrą, wraz z Danem Halutzem odbywał ciągłe loty. Po siedemnastu dniach Dan miał za sobą czterdzieści trzy misje bojowe. Tempo było mordercze, aż sam generał spotkał się z nim i zaproponował, żeby eskadra przerwała służbę i trochę odpoczęła.

— Nie ma takiej możliwości — odpowiedział Ben Eliyahu.

Mając naturę wojownika, zamierzał uratować swój kraj lub zginąć. I odpocząć dopiero wtedy, gdy nastąpi jedno albo drugie. W tej dramatycznej wojnie o przetrwanie liczyło się tylko zwycięstwo.

Eskadra toczyła boje w dzień i w nocy. Przeprowadzała ataki w głębi terytorium Egiptu. W trakcie misji przeciwko centrum łączności znów dopadły ich migi. Pułkownik dostał się na ogon strachliwego pilota miga, który zobaczył napis na ścianie i się katapultował. I znowu — zdobycz eskadry.

Trwające wiele dni pasmo lotów i walk wycieńczyło „Jedynkę”. Lotnicy tracili braci prawie w każdej bitwie i codziennie do bazy wracało mniej załóg. A jednak w efekcie między innymi bombardowań i wygranych walk powietrznych arabska ofensywa wyhamowała. Wreszcie wojska lądowe odzyskały Wzgórza Golan i wszedłszy na terytorium Syrii, rozbiły tamtejszą

armię, dzięki czemu Irak i Jordania musiały przysłać posiłki do obrony Damaszku.

Gdy role się odwróciły, zaczęły przybywać pierwsze amerykańskie F-4 i A-4, będące wybawieniem w sytuacji niemal paralizującego niedostatku sprzętu. Topgun miał więc niedoceniony udział w tych kluczowych wydarzeniach.

W tym czasie kierownikiem Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego był „Mugs” McKeown. Po tym jak Roger Box przekształcił Topgun w samodzielną jednostkę, a Dave Frost kierował nią latem 1972 roku, z Yankee Station przybył „Mugs”, żeby objąć dowództwo. Pewnego dnia, w połowie bieżącego kursu, przyszła wiadomość, że Izraelczycy potrzebują maszyn A-4E Mongoose latających u nas w roli agresora. Mechanicy przez cały tydzień je przemalowywali, nanosząc izraelskie barwy kamuflażu i znaki rozpoznawcze. Izraelczykom obiecano również myśliwce F-4, więc szukano ochotników, którzy odprowadziliby je z Miramar do strefy działań wojennych. Zgłosili się wszyscy lotnicy obecni na spotkaniu.

Na wschód z pomocą Izraelczykom wyruszyła prawie setka F-4 z US Air Force. Wkrótce w ich ślady poszły phantomy z US Navy. Gdy upłynęły trzy dni od chwili, kiedy „Mugs” dostał rozkaz wydania maszyn A-4, w Miramar zjawili się sześciu izraelskich pilotów. Byli to poważni, małomówni ludzie, którzy potrafili jednak wyrazić swoją wdzięczność za pomoc.

Izraelczycy przelecieli naszymi A-4 nad terytorium Stanów Zjednoczonych, przemierzyli Atlantyk, zatankowali w powietrzu i wylądowali w Portugalii lub Hiszpanii. Co się tyczy amerykańskich załóg, które dostarczyły samoloty bezpośrednio do Tel Nof, to na miejscu mogły się przekonać, że nie tylko lotnictwo prowadzi wojnę, ale cały naród. Rodziny lotników mieszkały w namiotach blisko pasów startowych. Żony wywieszały pranie do wysuszenia obok wyrzutni pocisków raketowych. Wróg chciał ich zabić i zniszczyć ich kraj. Stawka w grze nie mogła być większa. Towarzyszące tej batalii nastroje kompletnie różniły się od tego, co przeżywaliśmy w związku

z wojną w Wietnamie. Niejeden amerykański lotnik chętnie by został, by walczyć u boku Izraelczyków.

Gdy walki toczyły się trzeci tydzień, z Morza Czarnego wyruszył na Morze Śródziemne rosyjski statek towarowy, wiozący do Aleksandrii broń jądrową. Każda z zainstalowanych w Egipcie i obsługiwanych przez Rosjan wyrzutni rakiet Scud dysponowała co najmniej jedną głowicą taktyczną z ładunkiem jądrowym. Amerykański wywiad dowiedział się o tym, gdy samoloty zwiadowcze namierzyły charakterystyczne ciężarówki, służące Sowietom do transportu tej zabójczej broni. W związku z tym odkryciem wysocy rangą amerykańscy urzędnicy — prawdopodobnie bez zgody i wiedzy prezydenta Nixona — ogłosili trzeci stopień gotowości bojowej armii do wojny nuklearnej: DEFCON 3.

W reakcji Stanów Zjednoczonych Rosjanie dopatrywali się oznak paniki. W rezultacie długich wewnętrznych debat w Moskwie doszli do wniosku, że nie warto dla Syrii i Egiptu ryzykować wybuchu wyniszczającego globalnego konfliktu termonuklearnego. Statek przewożący broń jądrową zakotwiczył w Aleksandrii, lecz jego ładunek pozostał na pokładzie. Dyplomaci z Kremla zaczęli naciskać na swych arabskich sprzymierzeńców, by zakończyli wojnę.

Zawieszenie broni podpisano 23 października 1973 roku. W wyniku kontrofensywy Izraelczycy wypchnęli wroga ze Wzgórz Golan, zajęli niemałą część syryjskiego terytorium, praktycznie wyparli Egipcjan z Synaju, a nawet zdobyli przyczółki na zachodnim brzegu Kanału Sueskiego. Patrząc z tej perspektywy, można było uznać, że arabscy najeźdźcy ponieśli sromotną klęskę. W rzeczywistości kraj był bliski katastrofy. Siły Powietrzne Izraela omal nie zostały rozbite; tragicznego losu uniknęły załogi zaledwie siedemdziesięciu phantomów. Izraelczycy przyznali się do straty ponad stu maszyn, co stanowiło niemal jedną czwartą ogólnej liczby samolotów wojskowych. Nie licząc kilku wyjątków, zniszczone odrzutowce padły łupem najnowszych radzieckich wyrzutni pocisków raketowych.

Były to naprawdę przejmujące trzy tygodnie. Oczywiście gorsze dla wojsk

arabskich i ich lotników, których zdeklasowali bez porównania lepiej wyszkoleni Izraelczycy. Boyd może i miał te swoje równania, lecz w Topgun wiodącą rolę odgrywał człowiek w kokpicie. Lepszy pilot prawie zawsze wygra — bez względu na rozkład sił, sytuację czy samolot. Izraelczycy prowadzili zacięte walki powietrzne z wrogiem mającym miażdżącą przewagę... i wypruli z niego flaki. Dokładnej liczby zestrzeleń nigdy nie poznamy, ponieważ Egipcjanie nie zdradzili rozmiaru swoich strat. Nasi izraelscy przyjaciele chętni byli zniszczeniem ponad czterystu czterdziestu arabskich maszyn, przeważnie w walkach powietrznych. Dziś pewne źródła wskazują, że liczba wygranych przez Izraelczyków walk powietrznych to trochę ponad osiemdziesiąt. Wkład Amerykanów był znaczny, lecz wszystko sprowadzało się do wyszkolenia lotników. Wykazali się najwyższymi umiejętnościami, jakich można oczekiwać od pilotów myśliwskich.

Tymczasem wojna Jom Kippur przyczyniła się do kryzysu w Topgun. Szkoła nie mogła normalnie funkcjonować, skoro po oddaniu myśliwców Izraelczykom w jednostce pozostał tylko jeden symulujący działania wrogiej maszyny samolot A-4. Grupa październikowa ukończyła kurs terminowo, lecz „Mugs” musiał odwołać następną i pośpiesznie szukać rozwiązania problemu.

Od pierwszych chwil swego istnienia Topgun spotykał się z wrogością ze strony biurokratów i niesłabnącą zawiścią. Musieliśmy toczyć ciężkie boje, żeby zdobyć środki do prowadzenia działalności i szacunek u ludzi, lecz dzięki niezmiernym wysiłkom udało nam się jedno i drugie. Rok wcześniej dzięki zaradności Dave’a „Frosty’ego” Frosta, który gotów był zaryzykować swoją przyszłość w wojsku, Topgun stał się samodzielnym dowództwem posiadającym własne samoloty. Ale gdy zakończyła się wojna w Wietnamie, karierowicze krążący wokół Topgun zaczęli kwestionować sens istnienia takiej szkoły, zwłaszcza będącej samodzielnym dowództwem. A że prowadzili ją niscy rangą żołnierze, nie miała jak się bronić. Komandor

podporucznik czy kapitan marynarki rzadko ma wystarczającą siłę przebiccia, żeby oddalić poważne zagrożenia.

Na szczęście „Mugs” McKeown był genialnym kierownikiem szkoły. Od razu wyczuł niebezpieczeństwo. Gdyby Topgun nie miał własnych samolotów symulujących działania wrogiej maszyny, szkoła nie mogłaby działać niezależnie. Latający za plecami „Duke’a” Cunninghama Bill Driscoll, jedyny w US Navy operator radaru i jednocześnie as lotnictwa w wojnie wietnamskiej, był w tym czasie instruktorem w Topgun. Zarówno on, jak i pozostali lotnicy prowadzący szkołę czuli, że ważą się jej losy. Marynarka Wojenna odmawiała zakupu nowych odrzutowców, a po wojnie wietnamskiej nie miała żadnych na zbyciu. Wrogość oficerów sztabowych wywodzących się z lotnictwa szturmowego sprawiała, że wiele osób odmawiało pomocy szkole. Gdyby „Mugs” nie uzupełnił braków w sprzęcie lotniczym, Topgun byłby skazany na wegetację i marny koniec: śmierć z rąk bezdusznych biurokratów.

Mając charakter wojownika, otrzymał swój przydomek w czasach Akademii, kiedy uprawiał boks. Reprezentował również US Navy na pozycji biegacza w pamiętnym roku 1960, gdy jego drużyna, czwarta siła w kraju, pokonała ówczesny numer jeden: Washington Huskies. Ponieważ szkolił się w strukturach Sił Powietrznych, znał wiele osób spoza Marynarki. Utrzymywał kontakty z ludźmi, którzy zostali kongresmenami, i z oficerami US Air Force, którzy objęli najważniejsze stanowiska dowódcze w państwie.

Obdzwaniając znajomych, „Mugs” dowiedział się od dawnego kolegi z VX-4, że Siły Powietrzne mają na składzie dwa zdezelowane myśliwce szkoleniowe T-38 Talon w bazie doświadczalnej w China Lake, gdzie miały służyć jako ruchome cele przeznaczone do odstrzału.

Razem z Jerrym Sawatzkym, który był w tym czasie jego prawą ręką, udał się więc do China Lake na oględziny. Samoloty były w opłakanym stanie. We wlotach powietrza nagromadził się pustylny piach, fotele katapultowe nie

nadawały się do użytku, brakowało rozmaitych części, a nawet nie było powietrza w oponach. Mimo to lepsze było to niż nic.

Dzięki wsparciu ze strony Northropa Topgun przysposobił maszyny do lotu. „Mugs” i Jerry polecili nimi do Miramar, gdzie mechanicy stwierdzili, że nie mają odpowiedniego sprzętu serwisowego. Musieli się zaopatrzyć w tak podstawowe rzeczy, jak stojaki na silnik, podnośniki i zestawy części zamiennych, jeśli chcieli, żeby ptaszyny znów były na chodzie. Na razie improwizowali: wyciągali silniki rękoma i układali je na materacach w hangarze. Czysta prowizorka; samoloty wymagały odpowiedniego zaplecza technicznego.

Zaczął się wyścig z czasem. Szkoła nie mogła sobie pozwolić na odwoływanie kolejnych szkoleń, bo ściągnęłyby na siebie uwagę nieprzychylnych jej dygnitarzy. Dlatego „Mugs” skontaktował się z kolegą, którego poznał w czasach, gdy szkolił się na pilota doświadczalnego: majorem Richardem „Moodym” Suterem, znanym później ze swego wkładu w organizację wielkich międzynarodowych ćwiczeń wojskowych Red Flag. „Mugs” ubił z nim lewy interes: załatwił mu dostawę szykownych skórzanych kurtek lotniczych w zamian za części zamienne i sprzęt potrzebny w Topgun.

Wszystko przywiózł do Miramar należący do US Air Force transportowiec C-130, co zaciekało admirała z dowództwa Komponentu Powietrznego Floty Pacyfiku, który podobno zaczął zadawać pytania.

— Spodziewają się tam jakiegoś pododdziału Sił Powietrznych?

— Nie, proszę pana. Cały sprzęt trafi do Topgun.

— Co takiego?

„Mugs” w sposób wzorcowy prezentował postawę, która walnie przyczyniła się do sukcesu Topgun: Nie pytaj o pozwolenie, tylko rób swoje, przeprosisz potem. T-38 błyskawicznie zostały wyremontowane i były doskonałym zamiennikiem, dopóki nie przyszły nowoczesne samoloty.

Niebawem, bo w styczniu 1974 roku, „Mugs” stracił swojego zastępcę. Jerry zadzwonił do niego pewnego razu wieczorem i oświadczył, że nie jest

w stanie utrzymać tempa. Zaczynał jako szeregowy pilot, który — podobnie jak ja — otrzymał szlify oficerskie po ukończeniu kursu w szkole kadetów lotnictwa morskiego (NAVCAD). Uczył się w college'u i niedawno się ożenił. Miał zbyt wiele na głowie, a wiedział, że zastępca dowódcy Topgun musi wkładać całe serce w to, co robi. Poprosił o zwolnienie ze stanowiska i „Mugs” pozwolił mu odejść.

Nazajutrz rano do biura Topgun wszedł Jack Ensich i zobaczył, że Jerry zbiera swoje rzeczy z biurka. Jack dopiero co opuścił klinikę rehabilitacji, gdzie przez dziewięć miesięcy leczył się z ran i urazów, po tym jak został zestrzelony i dostał się do niewoli w północnym Wietnamie.

— Co jest grane? — zapytał przyjaciela Jack.

— Odchodzę — odparł Jerry. — Od dziś ty jesteś zastępcą.

Ta nowina zaskoczyła Jacka. Zjawił się u „Mugsa” w Topgun w charakterze szefa projektów specjalnych, co było funkcją stworzoną dla niego po to, żeby miał jakieś miejsce pracy, nim zostanie wysłany z kolejną misją.

Przyjaźń „Mugsa” i Jacka jest świetnym przykładem więzi łączących pilotów lotnictwa morskiego. „Mugs” był jedynakiem. W chwili szczerości wyznał: — Wiesz, Jack, jesteś dla mnie jak brat, którego zawsze chciałem mieć i którego nigdy nie miałem.

Podczas wspólnych lotów bojowych w maju 1972 roku stracili dwa odrzutowce MiG-17. W trakcie jednej z bitew, gdy szli kursem przechwytyjącym za migami, Jack zawołał z fotela operatora w F-4:

— Bierzemy się za nich, „Mugs”. Jestem tuż za tobą.

„Mugs” zaśmiał się, mówiąc:

— Nie rób sobie jaj! To poważna sprawa.

Trzydzieści dni później „Mugs” opuścił Yankee Station, żeby objąć kierownictwo Topgun. Jack został na lotniskowcu. Leciał z innym pilotem, Mikiem Doyle'em, kiedy oberwali pociskiem ziemia-powietrze i byli zmuszeni się katapultować. Doyle zginął. Jack, ciężko ranny w wyniku skoku, dostał się w ręce wroga i trafił do obozu jenieckiego.

W chwili gdy wiadomość o tym dotarła do „Mugsa”, wiedział już, że obaj mieli otrzymać Krzyże Marynarki Wojennej za dwa zestrzelenia w maju. Choć było to drugie najważniejsze odznaczenie za odwagę w amerykańskim wojsku, zgodził się przyjąć je pod warunkiem, że będzie mu towarzyszył Jack. Osiem miesięcy później, gdy Jack odzyskał wolność, stali ramię w ramię podczas uroczystości, na której obecni byli tylko ich najbliżsi i kilku dygnitarzy. Odebrali Krzyże całkiem jak bracia.

I oto w Topgun Jack znów miał być tuż za „Mugsem”, otwierając wraz z nim nowy rozdział w historii szkoły, by w trudnych latach lotnictwo myśliwskie Marynarki Wojennej prezentowało najwyższy poziom umiejętności.

Wiosną 1974 roku przebywałem jeszcze na Morzu Śródziemnym ze swoją eskadrą na pokładzie lotniskowca USS America. W hiszpańskiej Palmie de Mallorca, gdzie zawinęliśmy do portu, popijałem właśnie drinka w hotelu na nabrzeżu, gdy nagle zauważyłem, że do holu wchodzi załoga samolotu rejsowego. Byli to pracownicy izraelskich linii lotniczych El Al. Podeszła do mnie stewardesa.

— Pan komandor porucznik Dan Pedersen? — zapytała.

— Tak.

— Mam coś dla pana od przyjaciół z Izraela.

Wręczyła mi pudełeczko. Żadnego listu, kartki, tylko to pudełko. Nie mówiąc nic więcej, odeszła.

W środku znalazłem piękną Gwiazdę Dawida z czternastokaratowego złota na złotym łańcuszku. Darczyńca był anonimowy.

*Jak mnie znaleźli?*

Przypomniał mi się grill w moim domu w San Diego, gdzie miałem okazję poznać pułkownika Bena Eliyahu, Dana Halutza i jeszcze kilku innych Izraelczyków. Poważni, tajemniczy, spragnieni wiedzy. Stuprocentowi



profesjoniści. Pomyślałem wtedy o pewnej rozmowie, podczas której zapytałem Bena, dlaczego jego ludzie są tacy zasadniczy.

— Słuchaj, Daniel, zrozumiesz dopiero wtedy, gdy będziesz szykował się w powietrzu do zestrzelenia wroga, mając świadomość, że w dole jest twój dom, a w nim żona i dzieci.

Zderzyli się ze swoim najgorszym koszmarem i wyszli z tego zwycięsko.

Postanowiłem odwiedzić kiedyś Izrael i odnowić tę przyjaźń. Może się dowiem, kto mi przysłał ten przepiękny prezent?

Zawiesiłem go na szyi i nosiłem do końca służby w US Navy jako część mojego stałego zestawu, na który składały się: wypchana mysz, ray-bany z lat pięćdziesiątych i Gwiazda Dawida na piersi będąca przypomnieniem, że przyjaźń jest w stanie uratować narody.

# 16. Honorowy odwrót

**Czterdzieści mil od wybrzeży południowego Wietnamu**  
**29 kwietnia 1975 roku**

Wydawało się, że lotnictwo morskie jeszcze powalczy w Wietnamie.

Kapitan Darrell „Condor” Gary stał przed grupą pilotów i operatorów radaru przechwytyjącego z eskadry VF-51. Już na samym początku swojej krótkiej kariery stał się uczestnikiem wojny powietrznej nad północnym Wietnamem; w końcu lat sześćdziesiątych nie zdążył nawet ukończyć szkolenia w ośrodku uzupełnień na operatora. Po dwóch turach bojowych wrócił do domu w samą porę, żeby móc go zwerbować na jednego z instruktorów w Topgun. Później zaczął się uczyć pilotażu, został pełnoprawnym pilotem F-4 i ukończył kurs w Topgun, zanim wyruszył na lotniskowiec USS Coral Sea w swojej pierwszej misji morskiej w roli pilota myśliwca.

W 1975 roku był młodym lotnikiem w randze kapitana, gdy obarczono go zadaniem przekazania najboleśniej wiadomości, jaką mogła otrzymać eskadra. To właśnie on, „Condor”, musiał wszystkim oznajmić, że definitywnie opuszczamy naszych sprzymierzeńców.

Katastrofę zapoczątkowała nowa ofensywa wojsk północnego Wietnamu przeciwko naszym sojusznikom w Regionie Płaskowyżu Centralnego. Od osiemnastu miesięcy Kongres stopniowo ograniczał amerykańską pomoc militarną dla Wietnamczyków z Południa. Armia Republiki Wietnamskiej, zmagająca się z niedoborami części zamiennych, amunicji, smaru i oleju, była bardzo słabo przygotowana do obrony. Częściową odpowiedzialność za to ponosiła Ameryka.

W ramach ofensywy północny Wietnam uderzył na Płaskowyż Centralny siłami osiemdziesięciu tysięcy żołnierzy. Nasi sprzymierzeńcy ustępowali pod

naporem wroga. Gdy na początku lat siedemdziesiątych wycofywaliśmy się stamtąd, próbowaliśmy przeszkolić wojska południowego Wietnamu, lecz przeszkodą nie do pokonania okazała się korupcja, matactwa i tchórzostwo miejscowych kadr oficerskich.

Premier Nguyen Van Thieu zwrócił się do prezydenta Geralda Forda z prośbą o pomoc militarną wartą trzysta milionów dolarów, ale Kongres odmówił — po części dlatego, że armia Wietnamu Południowego, co było widać gołym okiem, zaczynała się sypać.

Thieu zarządził przegrupowanie sił zbrojnych w celu obrony najważniejszych miast i obiektów o największym znaczeniu strategicznym. Silnie naciskana Armia Wietnamu Południowego przemieszczała się szlakami pełnymi wystraszonych uchodźców. Wycofujące się jednostki utknęły w drodze, a wśród oficerów wybuchła panika. Jeden z generałów powiedział do żołnierzy: — Odtąd każdy dba o siebie. — I tak zaczęła się bezładna ucieczka.

Wietnamczycy z Północy byli zaskoczeni. Komunistyczna armia, wykorzystując szansę, ruszyła na Sajgon. Po zdobyciu naszej dawnej bazy lotniczej w Da Nang przejęła dziesiątki samolotów Sił Powietrznych Wietnamu Południowego.

Południe pogrążyło się w chaosie. Pierwszego kwietnia już było wiadomo, że nasi sojusznicy nie unikną zagłady, chyba że z odsieczą przyjdą im Stany Zjednoczone. Na tym etapie działań wojennych żadne pieniądze nie mogły uratować Południa. Bieg wydarzeń byłaby w stanie zmienić jedynie wielka kontrofensywa z udziałem lotnictwa i sił lądowych. Do bazy lotniczej Tan Son Nhut wysyłaliśmy jeden za drugim duże samoloty transportowe, żeby zabrać stamtąd jak najwięcej ludzi.

W trakcie ewakuacji dochodziło do tragedii. Czwartego kwietnia C-5 Galaxy, największy samolot na świecie, mając na pokładzie dwieście pięćdziesiąt sierot, z powodu problemów technicznych musiał zawrócić i awaryjnie lądować w Tan Son Nhut. Zginęło sto pięćdziesięcioro troje dzieci

i dorosłych. Kiedy ewakuacja ruszyła pełną parą, komuniści postanowili zdobyć bazę lotniczą. Gdy się zbliżali, do pomocy z naszej strony włączyły się samoloty rejsowe. Wiedzieliśmy, że gdy stracimy dostęp do Tan Son Nhut, będziemy mogli wywozić naszych ludzi wyłącznie śmigłowcami. Wkrótce Armia Wietnamu Północnego zbliżyła się tak bardzo, że musieliśmy opuścić bazę.

Amerykański zespół uderzeniowy rozlokowany u wybrzeży Południowego Wietnamu, złożony z lotniskowców USS Enterprise, USS Coral Sea, USS Midway i USS Hancock, stanowił ostatnią deskę ratunku dla uciekających ludzi.

Dwudziestego dziewiątego kwietnia Darrell poprowadził odprawę eskadry przed patrolem bojowym przeciwko myśliwcom nieprzyjaciela (MiGCAP), gdy helikoptery szykowały się do ewakuowania ostatnich uchodźców z dachów i naprędce przygotowanych lądowisk wokół Sajgonu. Obok budynku amerykańskiej ambasady, skąd miały uciekać ostatnie osoby, w panującym zamęciu personel placówki gorączkowo wycinał drzewa pod drugie lądowisko dla śmigłowców.

Zapoznając ludzi z najnowszymi informacjami wywiadowczymi, Darrell starał się nie okazywać emocji, lecz pod maską obojętności kryło się gorzkie rozczarowanie. Wojna, dla której poświęcił młodość, kończyła się i Amerykanie porzucali swojego sojusznika. W końcu wycofywaliśmy się z konfliktu, który zabrał nam kawał życia. Nastroje w VF-51 były grobowe. Tym razem nikt nie dowcipkował. Wiedzieliśmy, że konsekwencje zwycięstwa komunistów będą katastrofalne: wywloką z kryjówek dziesiątki tysięcy niewinnych osób, żeby ich rozstrzelać lub zapędzić do obozów pracy. Dlaczego na to pozwalaliśmy, mając pod ręką cztery lotniskowce?

Darrell powtórzył zasady użycia siły. I znów górą były mądrale z Waszyngtonu. Nie mogliśmy atakować nieprzyjaciela, chyba że otworzyłyby ogień do naszych samolotów albo helikopterów. Gdyby miגי próbowały przeszkodzić nam w misji ratowniczej, eskadra mogła strzelać jedynie

w przypadku bezpośredniego zagrożenia. Osiemdziesiąt śmigłowców biorących udział w operacji miało przetransportować ludzi na pokład USS Midway, podczas gdy pozostałe lotniskowce udzielały wsparcia. Reszta floty nawodnej utworzyła zaporę między wybrzeżem a lotniskowcami, gotowa udzielić wszelkiej potrzebnej pomocy. Kiedy Darrell zakończył odprawę, lotnicy wstali z miejsc i udali się do samolotów.

Helikoptery pojawiły się nad Sajgonem, gdy przednie oddziały Armii Wietnamu Północnego wdarły się na przedmieścia. Mimo to komuniści nie utrudniali nam ewakuacji. Nie chcąc, żeby w ostatniej chwili Amerykanie przeprowadzili zmasowane uderzenie, Wietnamczycy z Północy nie interweniowali. Nie zbliżały się do nas ani migi, ani samoloty szturmowe przejęte przez wroga w Da Nang. Największym niebezpieczeństwem dla helikopterów były rozżalone i niezdyscyplinowane oddziały południowego Wietnamu. Nasze maszyny przywitał ogień broni maszynowej, gdy lądowały na dachach i kortach tenisowych przed ambasadą.

Z wysoka lotnicy z 51. Eskadry Myśliwskiej widzieli dym unoszący się nad ambasadą w śródmieściu, gdzie niedobitki personelu paliły ściśle tajne dokumenty i miliony dolarów w gotówce. Spopielone szczątki studolarówek wylatywały przez komin spalarni i spadały na tłumy. Śmigłowce siadały na dachach, zabierały ludzi i oddalały się w kierunku lotniskowców.

Niektóre dzielnice objęte godziną policyjną wyglądały jak wymarłe. Po ulicach jeździły jedynie wezwane do pomocy karetki. Ludzie gromadnie taszczyli swoje bagaże i całą gotówkę, jaką udało im się zebrać, pragnąc wydostać się z miasta razem z dziećmi, zanim komuniści rozpoczną szturm na pałac. Ze wszystkich zatoczek, przystani i zalewisk wypływało mnóstwo łódek, sampanów, lugrów, tratw, rozmaitych barek; całe ich setki tworzyły wielki exodus. Z góry wyglądały jak mrówki na liściach walczące z falami w poszukiwaniu ocalenia. Ta katastrofa humanitarna, która dotknęła miliony ludzi, nie miała sobie równych od czasów zakończenia II wojny światowej.

Samoloty z klucza Darrella patrolowały rejon, dopóki starczyło im paliwa,

a potem wróciły na pokład USS Coral Sea, zastąpione przez drugą grupę phantomów. Najmłodszy z grona „topgunowych pierwszych Braci” na zawsze zapamiętał ten powrót. W dole armada uciekinierów kołysała się na wodzie aż po sam horyzont, sunąc w stronę amerykańskich okrętów. Ucieleśniała jedno: dążenie do wolności. Był to rozdzierający serce widok.

Późnym rankiem nad lotniskowcami pojawiły się pierwsze śmigłowce Armii Wietnamu Południowego. Pilotujący je żołnierze, którzy wiedzieli, że ich kraj pogrąża się w otchłani, próbowali ratować choćby siebie i swoich bliskich. Nad chmurą statków i łodzi tam i z powrotem przelatywały helikoptery dostarczające uchodźców na pokład lotniskowca USS Midway.

Po wylądowaniu na pokładzie USS Coral Sea, który znajdował się w odległości dziesięciu mil od USS Midway, Darrell niezwłocznie, jeszcze z hełmem w ręku, udał się na odprawę, przygnębiony tym, co zobaczył. To był koniec. Nie pozwolono nam wygrać. Potrafił przewidzieć skutki tej nieszczęsnej chwili, które miały być odczuwalne przez dziesięciolecia.

Następnego dnia o piątej rano ambasador Stanów Zjednoczonych w kraju, który przestał istnieć, wszedł na pokład śmigłowca CH-46 Sea Knight i w ten sposób opuścił placówkę w Sajgonie. Trzy godziny później na pokład lotniskowca zostali przewiezieni ostatni amerykańscy żołnierze z Korpusu Piechoty Morskiej. I tyle. Jeszcze tego samego ranka południowy Wietnam ogłosił bezwarunkową kapitulację.

Pewnego razu, w dniu pamięci poległych, Jim Laing i Darrell Gray pili piwo w „Bulley’s”. Minęło trochę czasu, odkąd wrócili do cywila. Zaczęli wspominać dawnych kolegów, z których wielu odeszło w czasie wojny. Spisywali ich nazwiska na serwetce. Pierwsze należały do trzech nieżyjących lotników z tych dziewięciu wspólnie wynajmujących domy nad plażą w pierwszych dniach funkcjonowania Topgun — pamiętne Lafayette Escadrille. Lista była coraz dłuższa. Trzeba było wziąć więcej serwetek. Gdy nie mogli sobie przypomnieć już żadnego nazwiska, mieli ich czterdzieści trzy w małym stosiku. A to byli tylko koledzy. Połowa zginęła w walce, połowa

w trakcie ćwiczeń. W wymiarze czysto ludzkim koszt przegranej wojny zawsze będzie się wyrażał w twarzach i nazwiskach kolegów. Szersze konsekwencje trudno było sobie nawet wyobrazić.

Gdy helikopter przewiózł ostatnich pracowników ambasady na pokład USS Midway, znalazło się tam w sumie tysiąc trzystu siedemdziesięciu trzech amerykańskich uchodźców i pięć tysięcy pięciuset dziewięćdziesięciu pięciu wietnamskich. Kolejne sześćdziesiąt pięć tysięcy uciekło łodziami — pozbierane później przez czterdzieści amerykańskich okrętów wojennych. Z Tan Son Nhut samoloty wywiozły pięćdziesiąt tysięcy czterysta dziewięćdziesiąt trzy osoby, w tym prawie dwa tysiące siedemset sierot. Ci mogli mówić o szczęściu. Tuż po upadku Wietnamu Południowego zniknęło bez śladu około stu pięćdziesięciu tysięcy cywilów, przeważnie w wyniku masowych egzekucji lub zsyłek do obozów koncentracyjnych. Sajgon został przemianowany na Ho Chi Ming i stał się pomnikiem niezliczonej rzeszy zabitych. W Wietnamie w latach 1955–1975 życie straciło od miliona do czterech milionów ludzi. Trzysta tysięcy w Kambodży. Od dwudziestu do sześćdziesięciu tysięcy w Laosie. W ciągu następnych lat rosła liczba ofiar, w miarę jak komunistyczni rewolucjoniści obalali rządy w Kambodży i Laosie. W latach 1975–1979 Czerwoni Khmerzy — reżimowcy, którzy dorwali się do władzy, kiedy Amerykanie opuścili ten region — wymordowali lub zagłodzili na śmierć około dwóch i pół miliona ludzi z ośmiomilionowego narodu: ponad 30 procent ogólnej liczby mieszkańców. Gdy wracam wspomnieniami do Wietnamu, przed oczami mam zamieszki na ulicach. Myślę oczywiście o pięćdziesięciu ośmiu tysiącach nazwisk uwiecznionych na długich, czarnych marmurowych ścianach w Waszyngtonie. To ważne, żeby o nich pamiętać. Jednak mało kto chce rozmawiać o innych skutkach wojny przegranej przez Amerykę.

Gdy w kwietniu 1975 roku nasze siły morskie zabezpieczyły ewakuację u wybrzeży Wietnamu, byłem w drodze na Filipiny. Kiedy pełniłem

zaszczytną służbę dowódcy eskadry, otworzyła się przede mną droga do ważniejszych funkcji. W Subic Bay zaokrętowałem się na USS Coral Sea z widokami na stanowisko dowódcy 15. Skrzydła Powietrzne.

Nie będę opisywał atmosfery na okręcie. Całe szczęście, że mieliśmy płynąć do Perth na obchody rocznicy bitwy na Morzu Koralowym: zwycięstwa, które w 1942 roku uchroniło Australię przed japońską inwazją.

Nasze skrzydło powietrzne potrzebowało czegoś takiego jak klimat przyjaznego portu, należącego do jednego z naszych najbliższych i najwierniejszych sojuszników. Australijczycy zawsze traktowali nas, marynarzy, z wielką sympatią i życzliwością, nawet gdy odwracali się od nas rodacy. Cieszyłem się, że właśnie w takich okolicznościach poznam lepiej ludzi i przejmę stery po dotychczasowym dowódcy komandorze poruczniku Inmanie „Hoagym” Carmichaelu.

Po krótkim postoju opuściliśmy Cubi Point i przepłynęliśmy przez Cieśninę Sundajską, gdzie ponad trzydzieści lat wcześniej swą ostatnią dramatyczną bitwę stoczył ciężki krążownik USS Houston. Ludzie nie mogli się doczekać atrakcji przygotowanych w Perth. Co rano widziałem, jak „Condor” biega po pokładzie startowym, żeby wrócić do formy przed zabawą w porcie.

Ale co innego było nam pisane. Darrell opowiadał:

— Pewnego dnia budzę się rano, wychodzę pobiegać, a tu słońce po drugiej stronie okrętu.

Mieliśmy kolejną sytuację zapalną i prezydent znów pytał, gdzie są lotniskowce. A ponieważ najbliżej był USS Coral Sea, przyszedł rozkaz, żebyśmy ruszali na północ najszybciej jak się da.

Kambodżanie przejęli amerykański kontenerowiec pod naszą banderą. Statek znajdował się w rękach Czerwonych Khmerów, a załoga przebywała gdzieś na lądzie. Mieliśmy niemal dokładną powtórkę z incydentu Pueblo w 1968 roku.

Czy nigdy się stąd nie wydostaniemy?

Statek nazywał się Mayaguez. Wyłynął z Wietnamu Południowego



z ładunkiem prawie osiemdziesięciu kontenerów ze sprzętem wojskowym i wyposażeniem amerykańskiej ambasady w Sajgonie. Zmierzał do Tajlandii, lecz kapitan omyłkowo zapuścił się na wody terytorialne Kambodży. Dwunastego maja 1975 roku, gdy płynęliśmy na południe do Perth, w odległości paru mil od wyspy Poulo Wai do Mayagueza zbliżyła się mała wojskowa łódź Czerwonych Khmerów, którzy za pomocą granatnika przeciwpancernego przestrelili dziób statku.

Charles Miller, kapitan Mayagueza, zatrzymał silniki i nadał sygnał SOS. Czerwoni Khmerzy weszli na pokład i polecili skierować statek do Poulo Wai.

Następnego dnia rano dwa samoloty patrolowe US Navy zauważyły Mayagueza i zostały ostrzelane z ziemi w trakcie przelotu na niskiej wysokości, gdy starały się ustalić tożsamość jednostki. Czerwoni Khmerzy zakotwiczyli statek na północ od wyspy Koh Tang i tam znalazły go nasze samoloty.

Prezydent Gerald Ford publicznie oświadczył, że to akt piractwa. Incydent Pueblo w 1968 roku dotknął do żywego Stany Zjednoczone i przez długie miesiące był plamą na honorze administracji Johnsona. Po sromotnej klęsce Wietnamu Południowego, która podważyła prestiż Ameryki, prezydent nie zamierzał okazywać słabości. Rozkazał przejąć statek i uwolnić załogę. Operujące z pokładu USS Coral Sea skrzydło powietrzne miało zapewnić wsparcie lotnicze i zaatakować cele na terytorium Kambodży.

Teoretycznie to ja powinienem dowodzić skrzydłem, lecz „Hoagy” Carmichael ani myślał usuwać się w cień, kiedy wykonywaliśmy misję bojową. Nie mam mu tego za złe; pewnie na jego miejscu postąpiłbym tak samo. Miałem przyglądać się wszystkiemu u boku dowódcy naszego zespołu operacyjnego kontradmirała Boba Coogana.

Na zachodnim Pacyfiku przygotowywano operację ratunkową nadzorowaną przez dowództwo 7. Armii Lotniczej. Plan zakładał, że śmigłowce Sił Powietrznych przetransportują żołnierzy Piechoty Morskiej z bazy lotniczej w Tajlandii. W nocy 13 maja jedna ptaszyna się rozbiła, zginęły dwadzieścia

trzy osoby. Operację wstrzymano przynajmniej na czas oczekiwania na przybycie USS Coral Sea.

Nazajutrz rano należące do US Air Force samoloty F-111 i A-7 Corsair wypatrzyły amerykańską załogę przetrzymywaną na pokładzie łodzi rybackiej. Czerwoni Khmerzy zamierzali zabrać ją na stały ląd i w ten sposób utrudnić nam akcję ratowniczą. Samoloty zrzuciły bomby i ostrzelały z działek wodę przed łodzią, a także podziurawiły kulami jednostki patrolowe — jedna zatonała — lecz Khmerzy nie dali się zastraszyć. Łódź rybacka płynęła dalej przed siebie, a piloci samolotów po pewnym czasie stracili ją z oczu. Pojawiły się sprzeczne raporty na temat miejsca, gdzie miała przebywać uwięziona załoga. Niektórzy sądzili, że zabrano ją z powrotem do Koh Tang. Inne źródła wskazywały, że jest już na stałym lądzie.

Czternastego maja po południu prezydent Gerald Ford wydał rozkaz, żeby 7. Armia Lotnicza przeprowadziła atak z udziałem helikopterów na Koh Tang i Mayagueza. Żołnierze wysadzeni na wyspie mieli za zadanie odnaleźć załogę — jeżeli tam była — podczas gdy grupa przerzucona śmigłowcem na pokład kontenerowca miała wypłynąć na międzynarodowe wody.

Oddziały ratunkowe szykowały się do akcji, gdy do kontradmirała Coogana zadzwonili bezpośrednio prezydent Ford i sekretarz stanu Henry Kissinger. Akurat towarzyszyłem mu w kwaterze flagowej, więc słuchałem z dużym zainteresowaniem. Prezydent wydał rozkaz, żeby lotniskowiec zaatakował cele na terytorium Kambodży, w tym urządzenia portowe i pobliską bazę lotniczą.

— Proszę odbić nasz statek i załogę, admirale — powiedział prezydent. — Zostawiam to w pańskich rękach. Wszystkie środki dozwolone, z wyjątkiem głowic nuklearnych.

Można by zapytać, ile razy nasi dowódcy w Yankee Station usłyszeli podobny rozkaz. Nawet Nixon nigdy tak wyraźnie nie zagrzewał nas do boju.

Misja ratunkowa rozpoczęła się 15 maja. Kiedy z katapulty startowały samoloty szturmowe, a żołnierze marines w helikopterach US Air Force

pośpiesznie lecieli w kierunku Koh Tang, wyruszyłem na czele tuzina myśliwców F-4 z misją wyeliminowania zagrożeń powietrznych nad stałym lądem. Zbliżając się do Phnom Penh, nabraliśmy prędkości i poszliśmy w dół ostrą piką. Ulice miasta zadrżały od ryku ponad dwudziestu silników J79, gdy gnaliśmy z prędkością pięciuset węzłów na pułapie pięciuset stóp. Byliśmy tam na wypadek, gdyby jakimś migom przyszła ochota szukać guza. Nie pokazał się ani jeden. Szybkość i impet ataku lotniczego były dowodem na to, że Ameryka nie żartuje.

Darrell Gary, który zgodnie z grafiką miał wykonać lot później, wspiał się po drabince na pokład startowy lotniskowca. Ponieważ w pierwszym ataku zmiotliśmy z powierzchni ziemi wszystkie cele, Darrell miał już wolne. Pokazaliśmy, że w tej sprawie nie będziemy nikomu pobłażać.

Niestety, w tamtych czasach nie było jeszcze ujednoliconego Dowództwa Operacji Specjalnych ani sił szybkiego reagowania. W czasie naprędce zorganizowanej akcji ratunkowej żołnierze z różnych rodzajów wojsk nie dysponowali dokładnymi informacjami wywiadowczymi i mieli błędne pojęcie na temat sytuacji na wyspie. CIA uważała, że Koh Tang będzie słabo broniony — jeśli w ogóle. W rzeczywistości setka uzbrojonych Khmerów strzegła wyspy przed swoimi komunistycznymi braćmi z Wietnamu Północnego, którzy rościli sobie prawa do tych skrawków lądu u wybrzeży Indochin.

W strefie lądowania oddział Piechoty Morskiej natknął się na ogień karabinów maszynowych i granatników przeciwpancernych. Darrell patrzył z pokładu okrętu, jak obrywają ciężkie śmigłowce transportowe CH-53. Jeden z nich spadł do morza, trafiony dwoma pociskami wystrzelonymi z ręcznych granatników. Rozbitkowie godzinami czekali w wodzie, dopóki nie zabrała ich na pokład łódź należąca do okrętu eskortowego. Wśród nich znalazł się służący w piechocie wysunięty oficer naprowadzania lotnictwa, który jakimś cudem znalazł radiostację i podał cele znajdującym się w górze samolotom A-7 Corsair. Trzymając się kurczowo pływających szczątków, śpiesząc się

z powodu słabnących baterii, robił, co mógł, żeby sprowadzić pomoc dla walczących żołnierzy Piechoty Morskiej, zamkniętych w strefie lądowania.

Podczas misji ratunkowej zostały zestrzelone trzy śmigłowce CH-53 Jolly Green Giant. Piętnastu żołnierzy marines zginęło na Koh Tang, a kolejnych pięćdziesięciu odniosło tego dnia rany w wyniku zaciętych walk.

Tymczasem samoloty szturmowe rozpuściły gaz łzawiący na pokładzie Mayagueza. W pobliże przypłynął z impetem amerykański okręt wojenny z kompanią marines. Godzinę po tym, jak rozpoczął się szturm na wyspę, żołnierze w maskach przeciwgazowych wtargnęli na pokład kontenerowca i odkryli, że nikogo tam nie ma. Odbiliśmy statek, ale co z załogą?

Khmerzy uwolnili marynarzy, odsyłając ich z powrotem na morze, gdzie wypatrzył ich pilot samolotu patrolowego US Navy. Do łodzi zbliżył się drugi okręt wojenny i jeszcze przed porą lunchu zabrał ich na pokład.

Ostatni akt rozegrał się po południu, kiedy Siły Powietrzne próbowały wyciągnąć żołnierzy piechoty ze stref lądowania. Raz po raz odrzucał ich ciężki ogień artylerii i jeden z uszkodzonych jolly greenów został zmuszony do lądowania na pokładzie USS Coral Sea. Nasi mechanicy szybko się nim zajęli, dzięki czemu kilka godzin później mógł wrócić do akcji.

Walki toczyły się w najlepsze, lecz zdenerwowanie było coraz większe. Ptaszyny obrywały, a żołnierze piechoty meldowali o ciężkich stratach. W porze obiadowej Siły Powietrzne pchnęły do boju samolot wsparcia artyleryjskiego AC-130 i pięć maszyn typu C-130 przenoszących ważące piętnaście tysięcy funtów bomby BLU-82, potocznie nazywane *daisy cutters*. Była to najbardziej niszczycielska broń konwencjonalna w arsenale Stanów Zjednoczonych.

Kiedy wybuchła pierwsza z nich, Darrell wraz z innymi przyglądał się temu z górnego pokładu. Ujrzał wielki wybuch i skutki wywołanej przez niego fali uderzeniowej, która zasłoniła wyspę i przetoczyła się przez USS Coral Sea. Odczuliśmy drżenie ogromnego lotniskowca.

Gdy nastąpiła bezksiężycowa noc, z ciemności wyłonił się następny jolly

green. Potężny helikopter z pięcioosobową załogą zdołał zabrać trzydziestu czterech żołnierzy marines, nim zaczęły się kłopoty z silnikiem. Maszyna siadła na pokładzie lotniskowca, a gdy opadła pochylnia, ze środka wysypały się prawie trzy tuziny rannych żołnierzy.

Okrętowi medycy ruszyli więc z pomocą, by porozdzielać rannych i zaprowadzić ich do jednej z wind. Najstarszy stopniem bosman w naszym skrzydle powietrznym przechodził od żołnierza do żołnierza; mając dla każdego wodę i kilka słów otuchy, starał się zaspokoić wszystkie ich potrzeby. Nawet ci, którzy nie odnieśli poważniejszych obrażeń, byli odwodnieni po dwunastu godzinach walki w tropikalnym upale. Winda zwiózła rannych na pokład hangarowy, gdzie służba medyczna z pomocą ochotników zaprowadziła ich do sal chirurgicznych. Lekarze przez całą noc wykonywali zabiegi i zdołali wszystkich uratować.

Tej nocy pryczę w kabinie Darrella dostał pewien młody podporucznik, wstrząśnięty i wyczerpany. Wyraz jego twarzy mówił: Co się stało, do jasnej cholery? Czterdzieści osiem godzin wcześniej mieszkał sobie spokojnie na Okinawie. Obudził się, a po chwili był już w gorącej strefie lądowania i widział, jak giną jego ludzie.

Pod koniec ewakuacji bezradnie patrzył, jak C-130 nalatuje wprost na jego stanowisko i zrzuca BLU-82. Nad bombą otworzył się spadochron. Kołysząc się, spadła dokładnie tam, gdzie znajdował się jego pluton Piechoty Morskiej. Ale nie eksplodowała. Gigantyczna bomba okazała się niewybuchem. Dzięki Bogu...

W ciągu trzech tygodni skrzydło powietrzne operujące z pokładu USS Coral Sea było świadkiem odwrotu resztek amerykańskich wojsk z Wietnamu Południowego i wzięło udział w czymś, co dziś nazywa się ostatnią bitwą wojny wietnamskiej. Dziesięć lat później nazwiska piętnastu żołnierzy Korpusu Piechoty Morskiej zabitych na Koh Tang umieszczono na końcu długiej listy na ścianie w Waszyngtonie. Trzech żołnierzy marines, którzy

podczas operacji na wyspie zostali uznani za zaginionych, Khmerowie schwytali i zatłukli na śmierć.

Wprawdzie nie małym kosztem, ale odzyskaliśmy statek wraz z załogą. Nie było powtórki z incydentu Pueblo. Kambodżańscy komuniści nie zdążyli obejrzeć ładunku i ściągnąć go na brzeg. Przechowywane w skrzyniach tajemnice naszej ambasady pozostały bezpieczne. Rząd Stanów Zjednoczonych nigdy nie ujawnił ich zawartości.

Na pokładzie lotniskowca cieszyliśmy się, że prezydent Ford nie wahał się zdjąć nam kagańca. Moje nowe skrzydło powietrzne spisało się na medal: zniszczyliśmy wszystkie wyznaczone cele. Ale musiały upłynąć jeszcze długie lata, nim nauczyliśmy się odpowiednio reagować w tego rodzaju sytuacjach kryzysowych. Nieudana próba odbicia zakładników w Iranie w 1980 roku była kolejnym przykładem, jak nie należy przeprowadzać takich operacji. Oba przypadki stały się katalizatorem zmian, w wyniku których wojsku dano swobodę w przeciwdziałaniu wszelkim zagrożeniom współczesnego świata. Na razie prezydent Ford zademonstrował naszym przeciwnikom siłę i zdecydowanie, które z pewnością pomogłyby nam za rządów Lyndona Johnsona.

Zawieźliśmy rannych żołnierzy Piechoty Morskiej do Subic Bay, skąd udaliśmy się do Perth, by spędzić tam dziesięć dni. Australijczycy witali nas z wielką gościnnością. Gdziekolwiek się pokazaliśmy, byliśmy traktowani jak rodzina. Załoga piła i bawiła się z kolegami z półkuli południowej, co zatarło w pamięci niektóre wojenne przeżycia. Pod koniec byłem już tak wyczerpany przyjęciami i darmowymi drinkami, że tylko wczołgiwałem się na prycze i zasypiałem snem wolnego człowieka. Po raz pierwszy od dziesięciu lat w moim świecie panował pokój.

## 17. Topgun i Tomcat

Gdy przebywałem na pokładzie USS Coral Sea ze swoim skrzydłem powietrznym, US Navy przeprowadzała pierwszy poważny skok technologiczny epoki powojennej. Unowocześnienia koncentrowały się wokół odrzutowca Grumman F-14 Tomcat: nowego, potężnego samolotu myśliwskiego projektowanego między innymi według rad specjalistów z Topgun.

Nasze działania w Topgun w latach 1969–1970 przyczyniały się do zmiany myślenia o lotnictwie morskim i jego roli. Dzięki wysiłkom wielu dowódców i młodszych oficerów Topgun miał nie tylko bezboleśnie wejść w okres pokoju, ale także w złotą epokę swojej działalności: pomagać w kształtowaniu taktyki walk powietrznych przez następne dwadzieścia lat.

W lotnictwie wojskowym żaden samolot nie jest wieczny. Uwielbiany przez nas phantom służył długo i wiernie, lecz zawsze patrzyliśmy w przyszłość — już w 1969 roku, kiedy przyjmowałem propozycję kierowania szkołą. W październiku 1972 roku Sam Leeds, mój stary przyjaciel z Miramar, objął dowodzenie 1. Eskadrą Myśliwską z USS Enterprise'a, pierwszą jednostką wyposażoną w nowe F-14. Jeszcze tego samego roku VF-124, użytkująca crusadery eskadra z ośrodka uzupełnień (to im ukradliśmy miecz, żeby polatać z nim z prędkością dwóch machów), przestała uczyć pilotów na przestarzałych F-8 i wdrożyła do służby szkoleniowej tomcata.

Na lotniskowcach ostatnie eskadry korzystające z phantoma przesiadły się na tomcata w 1987 roku — po piętnastu latach skutecznej i bezproblemowej współpracy F-4 i F-14.

Niewielu rzeczy żałuję, ale na pewno tego, że nie należałem nigdy do plemienia Tomcata. Czasem lubiłem posiedzieć w wyprodukowanej przez

Grummana ptaszynie, wyobrażając sobie rzeczy, które mógłbym nią robić, mając za sobą kogoś takiego jak „J.C.” Smith czy „Hawkeye” Laing.

Oczywiście mało brakło, a F-14 Tomcat nigdy nie ujrziałby światła dziennego — za sprawą sekretarza obrony Roberta McNamary, który uważał, że zna się na wszystkim lepiej od specjalistów. W 1968 roku próbował zmusić US Navy do przystosowania do służby na lotniskowcach topornego myśliwca bombardującego F-111.

Można sobie wyobrazić jego złość, gdy zwykły trzygwiazdkowy admirał, szef lotnictwa morskiego w Pentagonie, postanowił pokrzyżować mu plany. Tom Connolly, szczerzy do bólu oficer Marynarki, zeznawał w Kongresie: — W całym świecie nie ma dość siły ciągu, żeby z tego samolotu zrobić myśliwiec. — I wygrał. US Navy nie wdepnęła na minę, którą byłby „Latający Edsel”, jak nazywali ten samolot niezadowoleni piloci US Air Force, ponieważ jego główny promotor, sekretarz McNamara, był prezesem Ford Motor Company. W odwecie McNamara odmówił admirałowi floty zasłużonego awansu i czwartej gwiazdki. Ale ostatnie słowo należało do US Navy, która uhonorowała tego wspaniałego człowieka, umieszczając jego imię w nazwie supernowoczesnego myśliwca. Tak oto narodził się legendarny Tomcat. I choć stanął w jednym rzędzie z innymi kocurami w historii Grummana — Wildcat, Hellcat, Bearcat, Tigercat — jego nazwa była pomysłowym podsumowaniem walki manewrowej toczonej w Pentagonie.

Podczas gdy F4D skyray był jak porsche, a phantom jak podrasowana gablota, F-14 tomcata można porównać do cadillaca z turbodoładowaniem. Był najbardziej luksusową bryką w lotnictwie myśliwskim, dużą i komfortową. Miał przestronny kokpit, wygodnie rozmieszczone przyrządy, kontrolki i przełączniki, wszystkie systemy łatwe w obsłudze. Wydłużona baniasta osłona kokpitu zapewniała pilotowi i operatorowi radaru znacznie lepszą widoczność w porównaniu z F-4. Grumman pomyślał nawet o umieszczeniu na tylnym panelu kontrolnym specjalnego uchwytu, aby



operator radaru mógł się go złapać i łatwiej obrócić w fotelu w celu sprawdzenia zagrożenia, patrząc pomiędzy dwoma pionowymi statecznikami.

Tomcat, podobnie jak phantom, był dwusilnikowym myśliwcem przechwytyjącym zaprojektowanym przede wszystkim do zadań ochrony floty. Różnił się jednak od phantoma tym, że został poważnie potraktowany przez Grummana, który znał potrzeby lotnictwa myśliwskiego. Konstruktorom udało się zamontować potężne 20-milimetrowe działko systemu Gatlinga. Topgun przyłożył do tego rękę. Kiedy do Nellis przybył zajmujący się projektem wysłannik z Pentagonu, żeby zareklamować niedościgłe walory F-14 z naciskiem na pociski rakietowe, przyszły oficer dowodzący szkołą „Mugs” McKeown i ja nie omieszkaliśmy zapytać: — A co z działkiem? — Muszę przyznać, że tego dnia wzięliśmy go w obroty. Koniec końców tomcat dostał działko zainstalowane w przedniej części kadłuba, poniżej kokpitu. Głuchego jęku sześciolufowego obrotowego vulcana nie zapomni nikt, kto go poczuł i usłyszał. Sześć tysięcy strzałów na minutę — coś takiego mocno oddziałuje na psychikę wroga. Admirał floty Tom Connolly poparł nasz pomysł w Pentagonie i postarał się, żeby tomcat uzbrojony w broń pokładową stał się rzeczywistością.

Fajnie było mieć takie działko, ale do tego dochodził jeszcze zaawansowany system kierowania pociskami powietrze–powietrze AIM-54 phoenix, które potrafiły ukąsić z naprawdę dużej odległości. Śledząc równocześnie sześć celów za pomocą wielozakresowego radaru umożliwiającego przeszukiwanie przestrzeni na dalekich dystansach, F-14 mógł je zwalczać z odległości ponad stu mil. Kosztujący pół miliona dolarów za sztukę phoenix rozwałił budżety prawie tak skutecznie, jak ścigał cele z prędkością pięciu machów. Aby jednak nie zwiększać ciężaru maszyny, instalowano zazwyczaj mniej niż sześć pocisków. Standardowo na swoim wyposażeniu tomcat miał cztery pociski Phoenix podwieszane pod kadłubem, a także dwa pociski Sparrow i dwa pociski Sidewinder na zaczepach pod skrzydłami. Ostateczna wersja tomcata, F-14D, była znana jako Bombcat. Ta

wszechstronna maszyna mogła przenosić precyzyjnie naprowadzane przez GPS bomby typu JDAM (wspólna amunicja ataku bezpośredniego), naprowadzane laserowo bomby systemu Paveway, system taktycznego rozpoznania lub zasobnik celowniczy wykorzystujący podczerwień. I dodajmy do tego szybkostrzelne działko. Eskadry Marynarki Wojennej dysponowały naprawdę dużą siłą rażenia.

Tomcat miał skrzydła o zmiennej geometrii. Mógł je składać tak, że niemal przylegały do kadłuba pod kątem dwudziestu stopni względem ogona, lub też szeroko rozkładać pod kątem sześćdziesięciu ośmiu stopni przy starcie lub locie z niedużą prędkością. Skrzydła ustawiały się automatycznie w celu optymalizacji zdolności manewrowych przy każdej prędkości. Po cofnięciu skrzydeł samolot przypominał groźnego drapieżnego ptaka, lecz wciąż był zaskakująco zwrotny (sam kształt kadłuba wytwarzał aerodynamiczną siłę nośną). Gdy wymieniono w nim napęd Pratt & Whitney na lepiej dopracowane silniki General Electric F110 i unowocześniono awionikę, kosztujący trzydzieści osiem milionów dolarów myśliwiec mógł pokazać swoją moc.

Kiedy w 1986 roku wszedł na ekrany film, tomcat stał się gwiazdą. Przez kolejne dziesięciolecia był symbolem Topgun i całego lotnictwa morskiego. Rywalizował z phantomem jako ulubieniec pilotów myśliwskich i entuzjastów awiacji. Gdy tomcat zadomowił się w jednostkach floty, F-4 pełnił służbę jeszcze w wielu eskadrach. Nadchodziły jednak nowe czasy w lotnictwie, gdy ja odbywałem swoją turę jako dowódca skrzydła powietrznego na USS Coral Sea.

W Miramar Topgun, zgodnie ze swoimi założeniami, nadal przygotowywał pilotów na czekające ich wyzwania. W 1975 roku, gdy tomcaty zaczęto wprowadzać do służby, szkoła przeszła istotną ewolucję w dziedzinie metodyki nauczania manewrowej walki powietrznej. Nowe technologie dawały więcej możliwości. Cubic Corporation, firma z San Diego, we współpracy z inżynierami US Navy opracowała zasobnik z aparaturą

telemetryczną do podwieszenia na pylonie dla pocisków Sidewinder. Około roku 1972 Dave Frost w czasie lotów doświadczalnych badał sposoby wykonywania pełnego, odtwarzalnego zapisu walki manewrowej w ściśle zdefiniowanej przestrzeni powietrznej. Tak zwany poligon manewrowych walk powietrznych (ACMR) miał przynieść rewolucję w szkoleniu pilotów myśliwskich. Pozwolił nam rozwiązać problem, z którym borykaliśmy się w pierwszych dniach działalności szkoły. A oto na czym polegał.

Wyobraźcie sobie hangar 1 w Miramar. Odprawa. Kursanci siedzą oklapnięci na krzesłach, wyczuci z sił po niedawno stoczonych czterech czy pięciu walkach manewrowych. Na twarzach odcisnęły się kontury masek tlenowych, które musiały mocno przylegać do ciała, by nie przesuwały się pod wpływem silnych przeciążeń. Plamy potu na kombinezonach świadczą o tym, jak wyczerpujące są zwroty przy dużych prędkościach. Przed nimi stoi instruktor. Imponująca postać na podwyższeniu w skrojonym na miarę niebieskim lotniczym kombinezonie wysławia się ze swadą wyrobioną w czasie „szorowania”, uważnie wpatrując się w notatki na temat wyczynów każdego kursanta. W Topgun z powodzeniem stosowano taktykę dobrych i złych wiadomości. Niekiedy, szczególnie w pierwszej fazie szkolenia, trudno było powiedzieć coś dobrego. Lecz po reprimendzie, w trakcie analizowania błędów, każdy był w stanie się czegoś nauczyć.

Instruktor mówi: — „Cruiser”, przy odejściu w czasie trzeciego starcia wykonałeś dobry zwrot po mijance. Musiałem użyć pionu, żeby nie wyjść przed ciebie. Ale wtedy chyba straciłeś mnie z oczu, mam rację? „Rowdy”, widziałeś mnie z tylnego siedzenia?

Instruktor odwraca się do tablicy i rozrysowuje przebieg walki — na ile pozwala mu pamięć i notatki w nakolanniku lotniczym. Ale te źródła informacji nie są do końca wiarygodne, zwłaszcza jeśli umysł pilota był poddany męczącym przeciążeniom i niedostatecznie ukrwiony, gdy samolot raptownie zmieniał prędkość i pułap lotu. A teraz pomnożmy wszystkie niedogodności przez cztery lub pięć, bo zwykle tyle starć dziennie

przeprowadzał kursant. Skutek? Mózg może odmówić posłuszeństwa, próbując rozeznąć się w sytuacji. Nagrane na kasetę rozmowy radiowe są pomocne, ale tylko do pewnego stopnia. Instruktor musiał się napocić, żeby stwierdzić, co kto zrobił i komu, a potem złożyć z tego materiał na lekcję. Żartowaliśmy: „Pierwszy przy tablicy wygrywa”.

Ault i związani z nim ludzie dawno przewidzieli ten problem. W swoim słynnym raporcie z 1969 roku komandor zgłaszał potrzebę stworzenia elektronicznego rejestratora monitorującego przebieg walk w zwarciu. Merle Gorder, który rekomendował raport Aulta, radził, żeby na obu wybrzeżach Stanów Zjednoczonych przy głównych dowództwach wojsk lotniczych powstały poligony manewrowych walk powietrznych. Zwracał uwagę, że plan przedsięwzięcia wraz ze wstępnym kosztorysem jest dostępny w raporcie zgłoszonym w listopadzie 1968 roku przez Laboratorium Fizyki Stosowanej przy Uniwersytecie Johna Hopkinsa.

Niespełna dziesięć lat później nowy system sprawdził się na arizońskim poligonie Topgun, na wschód od Bazy Lotniczej Korpusu Piechoty Morskiej Yuma. Telemetria pozwalała zapisać mnóstwo informacji w trakcie starcia powietrznego w wydzielonej przestrzeni: pułap lotu, prędkość, kurs, przeciążenie, stan uzbrojenia, co tylko. Nasi instruktorzy mogli oglądać przebieg walki z oddalenia lub przełączyć się na widok z kokpitu któregośkolwiek uczestnika starcia. Odkąd chłodne elektroniczne oko potrafiło stwierdzić, czy pilot odpalił pocisk w granicach obwiedni osiągow, do przeszłości odeszły czasy „Mam cię” kontra „Wcale nie”. Komputerowe dane wędrowały z lokalnych stacji naziemnych do centrali na poligonie, a stamtąd za pomocą radiowej linii mikrofalowej do Miramar. Ilekroć pilot naciskał spust, system wykonywał obliczenia i jak bezstronny sędzia stwierdzał zestrzelenie lub jego brak. Nadciągała rewolucja w szkoleniu pilotów myśliwskich.

Gdy w nowej epoce szkołą kierowali „Mugs” i Jack Ensch, nie trzeba było się martwić o jakość zarządzania. Razem starali się zachować i uwydatnić

elitarny charakter uczelni, który zaznaczył się już w czasach F-4, a jednocześnie wdrażać nowoczesne koncepcje i technologie. Dzięki politycznym koneksjom „Mugsa” dowództwo wzbogaciło się o nową flotę samolotów pełniących rolę agresora, w tym pewną liczbę dawnych południowowietnamskich maszyn typu F-5 Freedom Fighter, których piloci uciekli nimi do Tajlandii przed upadkiem Sajgonu. Topgun nareszcie posiadał odpowiednie zaplecze i dostęp niemal do wszystkiego, czego potrzebował, a także pierwszorzędne samoloty szkoleniowe. Przeszliśmy naprawdę długą drogę od 1969 roku, gdy zaczynaliśmy w zdezelowanym baraku.

Kiedy do Stanów Zjednoczonych przybywały załogi z innych krajów na wspólne ćwiczenia, zawsze obierały kurs na Topgun, co było pewną zniewagą dla Sił Powietrznych i ich programu Red Flag. Chłopaki w Miramar mieli sposobność powitać u siebie wszystkich: od saudyjskich książąt po francuskich pilotów Mirage. No i oczywiście lubiących wypić Brytyjczyków, których wybryki na lądzie dorównywały akrobacjom w powietrzu.

Niestrudzony Darrell Gary był w samym centrum przemian. Chyba nikt inny w US Navy nie zżył się z Topgun tak bardzo jak „Condor” w latach siedemdziesiątych. Dołączył do ekipy jako operator radaru przechwytyjącego w 1969 roku, był najmłodszy z naszej dziewiątki. W czasie służby okazywał wyjątkowe umiejętności i oddanie jako instruktor, zanim poszedł do szkoły lotniczej i został pilotem myśliwca F-4. Po ukończeniu Topgun wrócił do VF-51, a potem nasze drogi znów się zeszły na pokładzie USS Coral Sea, w czasach incydentu z Mayaguezem. Gdy zakończył się rejs, po raz trzeci zjawił się w Topgun. Jako pilot, instruktor i oficer odpowiedzialny za projekt poligonu manewrowych walk powietrznych w Yumie, stał się światłem przewodnim technologicznej rewolucji, która wyniosła Topgun na nowy poziom.

Kiedy „Condor” zapytał czterogwiazdkowego generała z Dowództwa Lotnictwa Taktycznego Sił Powietrznych o jego opinię na temat ACMR, ten odpowiedział, że ta koncepcja mu się nie podoba. Naciskany przez Darrella,

tłumaczył: — Moi chłopcy wiedzą, że każdy będzie mógł zobaczyć nie tylko ich świetne manewry, ale również błędy. Wzrośnie liczba wypadków. Moi lotnicy woleliby zginąć, niż pokazać się w złym świetle.

Darrell wyczuł, że to nie jest do końca żart.

Nie tylko instruktorzy z Topgun chcieli oglądać przebieg walki ze szczegółami i z każdej możliwej strony. Czegoś takiego potrzebowali również operatorzy radaru z floty, a my dzięki zaawansowanej technologii mogliśmy im pomóc. Najnowsze samoloty pokładowe wczesnego ostrzegania (AEW) były wyposażone w potężny radar, który pozwalał na wykrycie wroga i śledzenie celu z bardzo dużej odległości. Ten cud techniki, umieszczony w obrotowej kopule o średnicy dwudziestu czterech stóp, analizował setki mil kwadratowych przestrzeni radarowej. W składzie pięcioosobowej załogi było trzech specjalistów: oficer zwiadu wojskowego, oficer kontroli powietrznej, operator radaru. Siedzieli ściśnięci w „tunelu”, czyli niewielkiej zamkniętej przestrzeni na tyłach maszyny, wypełnionej ekranami, wskaźnikami i przełącznikami. Obsługa systemu zarządzającego wszystkimi wpływającymi informacjami wymagała ogromnej wiedzy fachowej.

Pełna nazwa dowództwa w Miramar brzmiała: Skrzydło Myśliwców i Samolotów Wczesnego Ostrzegania Floty Pacyfiku (ComFit-AEWWingPac). Tamtejsza społeczność skupiona wokół samolotów wczesnego ostrzegania miała własne eskadry dyżurujące i własną szkołę taktyczną zwaną Top Dome. Ponieważ obrona powietrzna floty potrzebowała wymiany danych w czasie rzeczywistym, coraz ważniejsze stawały się kanały przepływu informacji. Myśliwce i samoloty hawkeye często prowadziły wspólne ćwiczenia, ale nie były ze sobą tak zintegrowane, jak chcieliby tego instruktorzy z Topgun. Kierujący szkołą „Cobra” Ruliffson i „Hawk” Smith starali się wprowadzić odpowiednie zmiany.

Ruliffson opracował projekt rozwijający umiejętności załóg samolotów E-2 — Maritime Air Superiority Threat (MAST)<sup>19</sup>, zwany też Topscope — i w 1976 roku przedstawił go szefowi operacji morskich. Nowa szkoła

rozpoczęła działalność w 1978 roku. Rok później Topgun w trakcie czterotygodniowego kursu przeszkolił dziewięćdziesięciu czterech lotników, gdy po sąsiedzku w efekcie programu Topscope czterotygodniowy kurs ukończyło stu dziewięciu lotników i „kontrolerów przechwytywania”. W 1980 roku nastąpiła formalna konsolidacja obu programów nauczania i okres szkolenia wydłużył się do sześciu tygodni.

Te powojenne przemiany zaszły w samą porę, żeby pomóc w ocaleniu superlotniskowców. Rosjanie, świadomi zagrożenia ze strony naszych lotniskowcowych grup bojowych, przez długie lata obmyślali sposoby radzenia sobie z nimi. I choć nie dorobili się własnych superlotniskowców, opracowali broń i samoloty zdolne zagrozić naszemu panowaniu na morzach.

Bombowiec Tu-22M Backfire po raz pierwszy wzbił się w powietrze w 1969 roku, a trzy lata później wszedł do służby w eskadrach bojowych z zadaniem zwalczania lotniskowców. Uzbrojony w pociski rakietowe powietrze–ziemia o zasięgu trzystu mil, był w stanie zbliżyć się do grupy bojowej z prędkością dwóch machów i wystrzelić salwę pocisków, nim zagrozi mu obrona przeciwlotnicza. Każda maszyna przenosiła co najmniej cztery tego typu pociski. Pełen dywizjon Tu-22M w sile około czterdziestu samolotów mógł odpalić prawie dwieście pocisków w kierunku okrętów, przebijając się przez naszą obronę z bezpiecznej dla siebie odległości. A pociski dalekiego zasięgu można było uzbroić zarówno w głowice konwencjonalne, jak i jądrowe. Gdyby sprawdził się najgorszy scenariusz, wystarczyłby jeden pocisk z głowicą nuklearną, żeby zniszczyć wartą wiele miliardów dolarów grupę bojową i zabić tysiące młodych Amerykanów.

Gdy dowiedzieliśmy się o tym na początku lat siedemdziesiątych, świadomość zagrożenia ze strony radzieckich bombowców Tu-22M wywołała uzasadnione obawy na najwyższych szczeblach dowództwa. Musieliśmy zniwelować to zagrożenie, jeśli chcieliśmy przetrwać. Odpowiedzią było połączenie możliwości samolotów F-14 i E-2 oraz pocisków rakietowych Phoenix. Myśliwce pokładowe F-14 dzięki swoim „długim nogom” mogły

patrolować większą przestrzeń. E-2 dawały im wsparcie radarowe w znacznej odległości od okrętów floty. Umożliwiały im również korzystanie ze wskazań radarowych, gdy grupa bojowa przechodziła w tryb kontroli emisji EMCON, wyłączając wszystkie urządzenia elektroniczne, aby utrudnić Sowiecom wykrycie swoich jednostek. Pociski Phoenix dawały sposobność do skutecznej reakcji na atak Tu-22. Ich zasięg stu mil pozwalał załogom tomcatów walczyć z backfire'ami daleko od grupy bojowej.

To właśnie Topgun miał stworzyć nową taktykę. Pod koniec lat siedemdziesiątych i na początku osiemdziesiątych szkoła przyczyniła się do rozwoju naszych umiejętności zarówno w przechwytywaniu celów z dużej odległości, jak i w tradycyjnej walce manewrowej między myśliwcami. Kiedy dowódcą został Monroe Smith, opracował taktykę „piły łańcuchowej”. Chodziło o to, żeby tomcaty patrolowały niebo jak najdalej od lotniskowców. Wymagało to nieustającej rotacji tomcatów, samolotów E-2 Hawkeye i powietrznych tankowców. Wspólnie mogły stworzyć barierę obronną o promieniu dwustu mil wokół grupy lotniskowców. Nie byłoby trudno wesprzeć ich myśliwcami czekającymi w pogotowiu bojowym. Krążące w pobliżu samoloty E-2 zapewniałyby wsparcie radarowe i kontrolę nieba na obszarze wielu setek mil kwadratowych. W chwili pojawienia się backfire'ów tomcaty włączyłyby dopalacze, szybko pokonały odległość dzielącą ich od wroga i wystrzeliły pociski Phoenix. Radzieckie załogi miały bolesną świadomość potęgi naszych wszytkowidzących latających radarów. Dzięki tankowaniu w powietrzu tomcaty mogły ścigać Sowieców praktycznie bez końca, ograniczone jedynie fizycznym zmęczeniem lotników. Mieliśmy tylko nadzieję, że pociski Phoenix okażą się skuteczniejsze od problematycznych sparrowów.

W Miramar Topgun rozszerzył program szkolenia, aby lepiej przygotować załogi myśliwców i samolotów wczesnego ostrzegania do zadań obrony powietrznej okrętów floty. Lotnicy otrzymywali pełną wiedzę o tym, jak myśliwce powinny walczyć z myśliwcami, by jednocześnie chronić



lotniskowce przed rosyjskim atakiem. Woleliśmy się koncentrować na zwalczaniu łuczników, a nie ich strzał. Wysyłaliśmy zespoły ludzi obeznanych z programem MAST na Wschodnie Wybrzeże, do eskadr korzystających z F-14 i E-2, żeby opowiedzieli o ostatnich rosyjskich sposobach walki z lotniskowcami i naszych środkach zaradczych. Niekiedy Sowieci demonstrowali swoją zaczepną taktykę. Na początku lat osiemdziesiątych przeprowadzili nawet symulowany atak na lotniskowce USS Enterprise i USS Midway, zbliżając się na odległość stu dwudziestu mil. Uważnie przyglądaliśmy się ich ćwiczeniom, dzięki czemu dowiedzieliśmy się wielu rzeczy o tym, jak Tu-22 zamierzają nas ugryźć. Stosownie do tego zmodyfikowaliśmy swoją taktykę.

Gdy w latach 1980–1981 dowódcą Topgun był Lonny „Eagle” McClung, uzyskał pomoc ze strony Sił Powietrznych w szkoleniu pilotów F-14 w zwalczaniu zagrożenia ze strony radzieckich pocisków manewrujących. Okazało się, że najlepszą imitacją pocisku manewrującego jest samolot dalekiego zwiadu strategicznego SR-71 Blackbird. Zgodnie z jego planem piloci z Bazy Sił Powietrznych Beale wylatywali nad ocean swoimi blackbirdami, a potem, daleko na południe od wyspy San Clemente, zawracali w kierunku wybrzeża. Instruktorzy z Topgun rozmieszczali samoloty F-14 w dziesięciomilowych odstępach na kursie zbliżającego się przeciwnika. Gdy skierowane na południe radary wykryły blackbirda, piloci tomcatów podrywali maszyny z włączonym dopalaczem, aby przyjąć dogodną pozycję do odpalenia phoenixa. Ponieważ niebywała szybkość SR-71 pozwalała mu z łatwością naśladować wystrzelony przeciwko okrętom pocisk manewrujący, kursanci mogli się przekonać, jak mało czasu mają na przygotowanie się do zestrzelenia. Kluczem do sukcesu była wysokość i prędkość. „Eagle” zalecał wejść na pułap czterdziestu tysięcy stóp. Nie ma to jak uczyć się poprzez praktykę, poczuć na własnej skórze prędkość zbliżania się do przeciwnika.

Dzięki Bogu nigdy nie sprawdziliśmy, jak w rzeczywistości wypada ta taktyka. W czasie totalnej wojny z Sowiecami mielibyśmy przeciwko sobie nie

tylko setki bombowców Backfire, ale i starsze bombowce odrzutowe Tu-16, a nawet leciwe Tu-95 Bear. Lotnicze armady Rosjan, wspierane przez samoloty walki elektronicznej i może również myśliwce, wystrzeliłyby tysiące pocisków w stronę naszych grup bojowych. Żadna taktyka nie jest stuprocentowo skuteczna, żaden system uzbrojenia. Choćby udało nam się zestrzelić 99 procent celów, wystarczyłby ten jeden, żeby rozbić naszą flotę.

Gdy to zagrożenie stawało się coraz bardziej realne, a Topgun unowocześniał swój program szkoleń, ja większość czasu spędzałem na morzu. Dowodzenie skrzydłem powietrznym, w którego skład wchodziły cztery eskadry myśliwców F-4 Phantom, a także samoloty szturmowe, bombowce, tankowce, samoloty wczesnego ostrzegania i helikoptery, było dla mnie życiowym wyzwaniem, ale i wielką frajdą. W pewnym sensie dla lotnika morskiego mogła to być już ostatnia przygoda we flocie. Gdy po awansie opuści skrzydło powietrzne, okazji do latania będzie coraz mniej. Ale zanim to nastąpi, dowódca skrzydła musi wykazać się za sterami każdej maszyny, jaką ma na stanie. To było prawdziwe szaleństwo. W ciągu paru dni mogłem latać F-4 phantomem, A-6 intruderem i śmigłowcem. W czasie walki do moich zadań należało dowodzenie atakiem i koordynowanie działań ofensywnych poszczególnych eskadr.

W tej pracy można wykorzystać wszystko, czego człowiek nauczył się w swojej karierze lotnika morskiego. Każda życiowa lekcja, każde pouczenie ze strony innego oficera przekłada się na sposób, w jaki dowódca skrzydła powietrznego prowadzi swoich podwładnych. Istotnym elementem sukcesu jest stworzenie modelu doskonałości promującego otwartość i samoocenę, ułatwiającego ludziom rozwój. Na lotniskowcu USS Coral Sea stosowałem techniki przywódcze, które dopracowaliśmy w Topgun. Położyłem fundament, ale też pozostawiłem dużo swobody dowódcom eskadr, nie kierując nimi na każdym kroku.

Nasze eskadry myśliwców F-4 ćwiczyły obronę przed bombowcami i walki z samolotami nieprzyjaciela. Skończyły się czasy koncentrowania się

wyłącznie na jednym aspekcie misji. Wyciągnęliśmy naukę z lat sześćdziesiątych, z Wietnamu i rozwiązań wprowadzonych przez Topgun. Obecnie kładliśmy nacisk na elastyczność; jednostki musiały być gotowe odpowiedzieć na każde zagrożenie.

To był dla mnie niesamowity okres, cieszyłem się każdą jego chwilą. Wiedziałem, że kiedy się skończy, będę musiał zostawić latanie młodszemu. Miało to dla mnie słodko-gorzki smak, ponieważ Marynarka Wojenna eksploatowała coraz więcej tomcatów. Z jednej strony czułem więc radość, bo moja kariera zawodowa zmierzała w dobrym kierunku i mogłem oczekiwać posady w dowództwie lotniskowcowego 77. Zespołu Operacyjnego, a pewnego dnia własnego okrętu. Z drugiej strony oddałbym niemal wszystko, by z ponaddzwiękową prędkością móc gnać na wysokość pięćdziesięciu tysięcy stóp. Przebyłem długą drogę od czasów, gdy latało się fordami z North Island.

Ze szczególnym sentymentem wspominam pewne zdarzenie w klubie oficerskim na terenie Stoczni Marynarki Wojennej Long Beach, gdzie moje skrzydło powietrzne odpoczywało po rejsie. Jako dowódca skrzydła powietrznego, zostałem wybrany na głównego mówcę na spotkaniu Daedalian Society, wspianiałej organizacji sympatyków lotnictwa. Nie bardzo wiem, o czym wtedy mówiłem, ale pamiętam człowieka, który pozostał przy stoliku z przodu, gdy inni się rozeszli. Był niski, niepozorny i starał się nie ściągać na siebie uwagi. Jak wszyscy wielcy ludzie. Był to generał Jimmy Doolittle.

W gruncie rzeczy niełatwo zrobić na mnie wrażenie, ale gdy generał skinieniem ręki zaprosił mnie do stolika i wdaliśmy się w rozmowę na temat lotnictwa, ogarnęło mnie uczucie wdzięczności i podziwu. Wyobraźcie sobie, ile musiał mieć odwagi, kiedy w kwietniu 1942 roku przeprowadzał słynny rajd na Tokio, nazwany później od jego imienia. Dowodząc zespołem szesnastu bombowców startujących z poziomego pokładu starego lotniskowca, wyruszał w misję, którą niewiele różniło od samobójstwa. Generał poprosił, byśmy usiedli przy barze, gdzie piliśmy szkocką

i rozmawialiśmy o moich przeżyciach na pokładzie USS Coral Sea. Czuję się zaszczycony tym, że zechciał poświęcić mi tyle czasu. To znaczyło, że w czasie swojej kariery dokonałem paru słusznych wyborów. Żadnego drinka wypitego ze znaną osobą nie wspominał tak ciepło.

W 1976 roku po raz ostatni wyszedłem z kokpitu jako pełnoprawny lotnik i pożegnałem się ze skrzydłem powietrznym. US Navy awansowała mnie na komandora i w ten sposób wreszcie zostałem starszym oficerem. I chociaż wciąż od czasu do czasu mogłem sobie polatać, prawda była taka, że moje dni pilota wojskowego dobiegły kresu. Wydaje mi się, że trudniej byłoby mi się z tym pogodzić, gdyby czekała mnie praca za biurkiem. Na szczęście pisane mi było co innego. Naszym naczelnym dowódcą sił zbrojnych był wtedy Ronald Wilson Reagan. Lotnictwo morskie i całe wojsko po wielu latach zapaści związanej z wycofaniem się z Wietnamu zaczynało w końcu odzyskiwać utracony prestiż. To były dobre czasy dla świeżo upieczonego komandora, który otrzymuje samodzielne dowództwo. Miałem wyruszyć na morze jako kapitan okrętu.

# 18. W „czarnych butach”

## **USS Wichita**

**1978 rok**

Lotników morskich pełniących służbę na lotniskowcu uważa się za część większej kompanii okrętowej. Odnosi się to zarówno do pilotów będących w składzie skrzydła powietrznego, jak i kadry oficerskiej. Trzeba sobie jednak uświadomić, że na okręcie istnieje wiele stanowisk pracy niewymagających latania, lecz specjalistycznej wiedzy doświadczonego lotnika. Owszem, załogi samolotów startujących z lotniskowca najbardziej rzucają się w oczy, wszystko się wokół nich kręci, wciąż jednak są częścią większej całości. Potrzeba aż pięciu tysięcy marynarzy, żeby dziewięćdziesiąt samolotów mogło wykonywać swoje misje, ale nie dostrzegamy tego, gdy jesteśmy w „brązowych butach”, czyli należymy do braci lotniczej. Koncentrujemy się na swoich eskadrach, swoim skrzydle powietrznym i sprawach związanych z lataniem. Zupełnie jakby reszta kompanii okrętowej przebywała na innej planecie: mechanicy, nawigatorzy, zaopatrzeniowcy, lekarze, dentyści, spece od łączności oraz, szczególnie ważni, ludzie z obsługi pokładu startowego i hangarowego.

Już dawno udowodniono, że lotniskowcem powinna dowodzić osoba wywodząca się z lotnictwa morskiego, a to z powodu charakteru podejmowanych decyzji i złożonej specyfiki działań samolotów na morzu. W związku z tym piloci lub członkowie załogi statku powietrznego aspirujący do tego stanowiska musieli zapoznać się z tradycyjną stroną US Navy. Zanim powierzono im odpowiedzialną funkcję, pełnili służbę jako oficerowie wachtowi lub oficerowie walk z siłami nawodnymi na pokładzie lotniskowca. Gdy odbyłem szkolenie dla przyszłych dowódców w Rhode Island,

Marynarka Wojenna powierzyła mi pierwsze dowództwo nad jednostką pływającą: okrętem zaopatrzeniowym USS Wichita (AOR-1).

To było dla mnie jak kubeł zimnej wody na głowę. Dopiero co wyciągałem dwa machy ze swojego myśliwca, by raptem przemierzać Pacyfik z prędkością dwunastu węzłów, stojąc na mostku kapitańskim mającego czterdzieści tysięcy ton wyporności i sześćset sześćdziesiąt stóp długości słońca, którego załoga składała się z dwudziestu dwóch oficerów i czterystu marynarzy. I chociaż posiadaliśmy dwa helikoptery typu Boeing H-46 Sea Knight do przeprowadzania „przeładunku bezkontaktowego” między naszym okrętem a tymi, które obsługiwaliliśmy, po raz pierwszy w swoim zawodowym życiu nie miałem żadnej styczności ze stałopłatami. Była to dla mnie niezwykle odmiana losu.

Dlaczego US Navy wyznacza pilotów myśliwskich na stanowisko dowódcy okrętu zaopatrzeniowego? Bo zanim otrzymasz upragnioną nagrodę, czyli misję dowodzenia lotniskowcem, musisz wykazać się umiejętnościami z zakresu dowodzenia i operowania dużym statkiem oceanicznym. Przekonać zwierzchników, że nie doprowadzisz do kolizji z inną jednostką i nie osiądziesz na mieliźnie. Co więcej, musisz zaznajomić się ze skomplikowaną logistyką działalności floty. A wypracowane schematy to wręcz dzieło geniuszu. W czasie II wojny światowej należało wymyślić, jak utrzymać lotniskowce tysiące mil od najbliższej bazy. Wcale nie małe wyzwanie. Załoga lotniskowca zużywa ogromną ilość żywności i podstawowych artykułów, takich jak pasta do zębów, papier toaletowy, guma do żucia, papierosy. Sam okręt potrzebuje olbrzymich zapasów oleju napędowego, paliwa lotniczego i smarów. Aby umożliwić lotniskowcom dalekomorskie rejsy, zbudowaliśmy całą flotę statków zaopatrzeniowych, które zajmowały się dystrybucją zasobów zużywalnych. One zrewolucjonizowały sposób, w jaki Marynarka Wojenna przeprowadzała operacje morskie. Trzydzieści lat po wojnie osiągnęliśmy w tej dziedzinie perfekcję.

Kiedy na morzu zrównywał się z nami wielki lotniskowiec, moi marynarze

przeciągali liny między burtami, a następnie przeprowadzali węże wpinane do wielkich gniazd. W dwie strony na stalowych linach kursowały wózki do transportu towarów i uzupełniania zapasów paliwa lotniczego i oleju bunkrowego. Nasze helikoptery tymczasem przewoziły na pokład startowy towary na paletach. Po kilku godzinach lotniskowiec był załadowany i gotowy na morskie awantury.

Zdarzało się, że napełnialiśmy dwa okręty naraz, często w nocy. Pamiętam, jak raz na pełnym morzu tankowaliśmy jednocześnie superlotniskowiec i niszczyciel pod obcą banderą. Trzy okręty wojenne kołysały się na falach w odległości porównywalnej z szerokością boiska piłkarskiego. Wymagało to od odbiorców nieprzeciętnych zdolności nawigacyjnych i nawet dziś w niewielu flotach wykonuje się tak trudne operacje. Właśnie dlatego jesteśmy w stanie dowolnie długo operować na wszystkich akwenach.

Osoba chcąca dowodzić superlotniskowcem musiała znać wszystkie logistyczne tajniki funkcjonowania grupy bojowej. Bycie kapitanem okrętu zaopatrzeniowego stanowiło więc jeden ze stopni na drodze do własnego „płaskopokładowca”. Tu również naczelną zasadą brzmiała: „Nie walnij w nikogo i nie wejdź na mieliznę”. Jeśli nie miałeś opóźnień i zawsze skrupulatnie realizowałeś zamówienie odbiorcy, liczyłeś się w grze o superlotniskowiec. Bo trzeba pamiętać, że jest mnóstwo lotników, lecz niewiele okrętów takich jak USS Wichita — a lotniskowców jeszcze mniej. Rywalizacja o stanowisko dowódcy na jednej z tych pięknych jednostek jest oczywiście ostra, ale warta wysiłku, poświęconego czasu i nauki.

Z największym wyzwaniem zmierzyłem się w 1978 roku, kiedy USS Wichita przybyła do stoczni w Hunters Point w San Francisco, żeby przejść remont i modernizację. Nie licząc Candlestick Park, gdzie swoje mecze rozgrywała drużyna San Francisco 49ers (w tamtym sezonie u siebie dwa zwycięstwa i czternaście porażek), okolice Hunters Point nigdy nie cieszyły się dobrą sławą, dotknięte plagą narkotyków i przestępczości. Harmonogram zakładał, że spędzimy w stoczni dziewięć miesięcy. Stąd pierwszy problem:

jak rozkwaterować załogę? Nie chciałem, żeby mieszkała na okręcie remontowanym w suchym doku, więc postanowiłem znaleźć odpowiednie lokum. Nie mogliśmy skorzystać z okrętu koszarowego. Spodobał nam się za to położony na terenie stoczni ładny czterokondygnacyjny budynek, który za zgodą właściciela mogliśmy zagospodarować jako tymczasową kwaterę. Wnieśliśmy łóżka i telewizory, a codziennie o 17:30 przyjeżdżała nowa beczka piwa. Nad wejściem załoga wywiesiła napis „The Wichita Hilton”. Czuliśmy się tam jak w przytulnym hotelu, wolni od brudu i hałasu panującego na remontowanym okręcie.

Dość dziwnie pojmując ideę miejskiej farmy, właściciel stoczni pozwalał, by na jego terenie przebywały bezpieczne drobne zwierzęta gospodarskie. Widywałem bażanty, kury i perliczki myszkujące w nadbrzeżnych zaroślach w cieniu stadionu „Czterdziestek Dziewiątek”. Załoga też je widziała. Byli z nami kucharze, którzy łapali je, aby przyrządzić z nich obiad dla marynarzy. Właściciel stoczni poskarżył się tylko raz, gdy następnego dnia po hałaśliwym grillu okazało się, że brakuje mu jednej z kóz, którymi się chlubił. Moi chłopcy zarzekali się jednak, że widzieli tę kozę, gdy pływała w zatoce, kierując się w stronę Alamedy.

To tam stanąłem wobec największego wyzwania, z jakim musiał zmierzyć się kapitan każdego okrętu US Navy w epoce Cartera: niedoboru personelu. Po wojnie w Wietnamie, kiedy zakończył się pobór do wojska i nastaly czasy ochotniczego zaciągu, mieliśmy mnóstwo wakatów na specjalistycznych stanowiskach. Przekonałem się o tym, gdy w Hunters Point zjawił się nasz nowy lekarz.

We flocie brakowało pracowników służby medycznej. Nikt nie zamierzał przysyłać lekarza na nasz okręt, ale że wciąż o niego zabiegałem, udało mi się pozyskać jednego. Myślę, że podesłali mi Jacka Methnera za karę, że tak się ciskałem.

Zajechał pod sam trap nowiutkim porsche 911 z otwieranym dachem i zajął moje miejsce do parkowania. Gdy wyskoczył z auta, zobaczyliśmy długie,



faliste jasne włosy, przypięte do piersi kolorowe baretki, a pod szyją gruby złoty łańcuszek z epoki disco. Miał na sobie biały mundur, który ostro kontrastował z naszymi codziennymi bluzami i spodniami w kolorze khaki.

Tak bardzo potrzebowaliśmy lekarzy, że — jak się później dowiedziałem — wysłano go do floty bez wstępnego szkolenia z doktryny. W tym kontekście cztery rzędy baretok budziły nieufność. Zapytany wprost, odpowiedział z bezczelnym uśmiechem: — Powiedzieli mi w rekrutacji, żebym sobie takie sprawił.

Jack był dla mnie twardym orzechem do zgryzienia. Mój zastępca zabrał go na dolny pokład, gdzie kazał mu się pozbyć baretok i ściąć włosy. Jeśli chodzi o strzyżenie, to skończyło się na lekkim wyrównaniu bujnej grzywy, więc zastępca odesłał go z powrotem, nakazując mu się obciąć na krótko. I znów nic z tego. Dokonano jedynie drobnych poprawek. Chyba wszyscy wiedzieli, że to on im będzie przepisywał lekarstwa.

Doktor Methner może i był niepokorny, ale miał dobre intencje i znał się na swoim fachu. Połączyła nas przyjaźń, kiedy zakończyliśmy służbę. Będąc psychiatrą i lekarzem ogólnym, zaciągnął się do Marynarki Wojennej, żeby zobaczyć trochę świata. Miał tak aktywny umysł (i hormony), że prawdopodobnie nudził się w Teksasie, więc wyruszył w mundurze na poszukiwanie przygód.

Ogólnie w Marynarce mieliśmy problemy z narkotykami i konfliktami na tle rasowym. Pod tym względem były to trudne czasy, zapoczątkowane incydem w trakcie wojny wietnamskiej, kiedy na pokładzie USS Kitty Hawk doszło do groźnych rozruchów skutkujących licznymi obrażeniami. Na szczęście US Navy stawiała na integrację i podejmowała wysiłki, by nasi afroamerykańscy marynarze byli lepiej traktowani. Z czasem wdrożone środki pozwoliły rozwiązać najważniejsze problemy.

Narkotyki to zupełnie inna historia. Na wielu statkach można było od ręki dostać anielski pył, heroinę, marihuanę, kokainę. Niektórzy marynarze parali się dilerką, żeby dorobić sobie na boku. Mogli liczyć na regularne dostawy

towaru zwykłą pocztą. Ponieważ nie wolno było przeglądać ani zatrzymywać przesyłek pocztowych, nie dało się przechwycić narkotyków płynących szerokim strumieniem od dilerów na lądzie do tych na okręcie. Biuro dochodzeniowe Marynarki Wojennej nie przygotowało się w żaden sposób na walkę z narkotykami zalewającymi flotę i zmiany nastąpiły dopiero po wielu latach. Mogliśmy liczyć tylko na to, że złapiemy dilera podczas transakcji, ale zdarzało się to bardzo rzadko. Po prostu nie mieliśmy odpowiednich środków.

Dowodząc okrętem USS Wichita, tylko kilka razy spotkałem się z takimi przypadkami. Moi marynarze w większości byli profesjonalistami, ludźmi sumiennymi i pracowitymi. Do tego stopnia, że udało mi się namówić dowództwo do powierzenia kierownictwa i nadzoru nad pracami remontowymi naszym technikom. Doszedłem do wniosku, że nikt lepiej niż oni nie przyłoży się do tej roboty i nikt lepiej od nich nie zna okrętu. Dlaczego im nie zaufać? Pomysł okazał się strzałem w dziesiątkę. Ukończyliśmy prace dwa miesiące przed terminem, a do tego zostało nam dwa miliony dolarów z niewykorzystanego budżetu. Coś takiego dotąd się nie zdarzyło.

Pewnego wieczoru, kiedy po remoncie przygotowywaliśmy się do wyjścia w morze i pracowałem do późna, mój dziesięcioletni syn Chris znalazł mój służbowy numer telefonu i zadzwonił do mojej kajuty. Podniosłem słuchawkę i usłyszałem płacz.

— Tato, nie płyń.

Pamiętałem wszystkie pożegnania od 1968 roku. Tak wiele razy patrzył, jak odlatuję z jego życia za sterami F-4.

— Taka praca, Chris.

— Każdy w szkole ma tatę, tylko nie ja. Nie płyń.

Przypomniało mi się, jak w 1973 roku podczas grilla dostałem telefon z informacją o zaginięciu Harleya i jak mój synek tulił się do mnie, gdyśmy się żegnali.

Praca w US Navy pozbawia nas życia rodzinnego. Czasem jest to okrutne i prawie zawsze trudne. Tego wieczoru wszystkie zaszczyty i awanse nic dla

mnie nie znaczyły. W tym momencie nie byłem kapitanem okrętu wyruszającego w morze, tylko ojcem, któremu zawód nie pozwala być blisko syna. Nie potrafiłem nic powiedzieć, żeby ukoić jego łzy. Następnego dnia rano wyszliśmy z portu.

Po smutnych doświadczeniach z rodziną zawsze starałem się być wyrozumiały dla marynarzy. Mogliśmy co najwyżej skupić myśli na pracy, czekając na list lub kilka chwil rozmowy telefonicznej podczas wizyty w porcie.

W kwietniu 1979 roku wszystkie sprawy na morzu przebiegały wzorowo. Powróciliśmy na wody Dalekiego Wschodu, żeby obsługiwać tamtejsze superlotniskowce. USS Wichita otrzymała Battle E, odznaczenie przyznawane przez flotę Pacyfiku dla najsukuteczniejszego okrętu w danej klasie.

W czasie naszych wojaży po Oceanie Spokojnym znów dał o sobie znać brak doświadczenia doktora Methnera, który nigdy wcześniej nie pływał we flocie. Był nieobyty z oceanem, a uwięzienie w gigantycznym pływającym domu zaczynało mu coraz bardziej doskwierać. Gdy po miesięcznym okresie przebywania na morzu opuściliśmy rejon zachodniego Pacyfiku w drodze do Pearl Harbor, zauważyłem, że morale naszego zacnego doktora znacznie podupadło. Wezwałem go więc do swojej kajuty, żeby powierzyć mu specjalną misję. Miał udać się helikopterem do Honolulu, a stamtąd do Fortu De Russy, żeby w ośrodku dla odpoczywających żołnierzy przygotować kwatery urlopowe. I poprosiłem, żeby na dzień naszego wpłynięcia do Pearl Harbor zorganizował uroczysty obiad dla oficerów.

Kiedy nazajutrz zacumowaliśmy przy Ford Island, z mostka kapitańskiego dostrzegłem Jacka, który zajechał na nabrzeże mercedesem kabrio z trzema ślicznotkami obok siebie. Pomachał ręką w stronę załogi ustawionej rzędem wzdłuż głównego pokładu. Marynarze oglądali ten spektakl z bezmiernym zdumieniem. Akurat w tym momencie admirał dowodzący bazą przyjechał swoim sedanem z tradycyjną kurtuazyjną wizytą. Aby przygotować się na jego przyjęcie, zawczasu spuściliśmy ze śródokręcia trap oficerski.

Tymczasem niezaznajomiony z protokołem doktorek, nie przejmując się admirałem, chwycił trzy dziewczyny, przebiegł z nimi po trapie i zasalutował przed banderą, uprzedzając w tym naszego szacownego gościa. Tego rodzaju naruszenie etykiety mogło zniszczyć kariery oficerów i marynarzy, gdyby admirał się uparł. Widzieliśmy już takie rzeczy, więc baliśmy się konsekwencji.

Kilka minut później admirał wszedł na pokład. Szybko udałem się do kajuty, żeby jak zwykle napić się z nim kawy i pogadać o naszych zawodowych sprawach.

Wpadam do środka, a tam nie tylko czeka na mnie admirał, lecz również doktorek i trzy ślicznotki, które jakimś cudem poderwał w ciągu jednej nocy. Przez ułamek sekundy czułem, że to już koniec mojej kariery. Nagle admirał spojrział na mnie z ukosa, lekko uśmiechnięty, i wtedy zrozumiałem, że odpowiada mu takie towarzystwo. Przyjęcie zorganizowane przez doktora cudownie rozruszało naszych oficerów. Tygodnie spędzone na morzu mogą się sprzykrzyć każdemu, choćby uwielbiał zapach soli i morską pianę na twarzy.

Atmosferę poprawiło coś jeszcze, a dotyczyło to całej załogi i należało do chwil, które do dziś najwięcej dla mnie znaczą.

Był piękny dzień, gdy USS Wichita po przypłynięciu z Hawajów zatrzymała się na meksykańskich wodach na południe od Półwyspu Kalifornijskiego. Za cztery dni mieliśmy się tam spotkać z grupą bojową lotniskowca USS Constellation.

Marynarze snuli się bez celu, a że byli zmęczeni i potrzebowali wytchnienia, zarządziłem wizytę w Mazatlan, gdzie moglibyśmy się zrelaksować przez dzień czy dwa. Na południu był sztorm, więc pomyśleliśmy, że krótka wyprawa nam nie zaszkodzi.

Popiliśmy sobie i podjedli w barze „Señor Frog’s”, ale że burza zaczęła przesuwac się na północ, wyruszyliśmy w kierunku Cabo San Lucas wcześniej, niż planowaliśmy. Kilku marynarzy nie zauważyło, że ich okręt odpływa, więc przekazałem instrukcje naszemu łącznikowi w Mazatlan, aby

wysłał ich autobusem do Tijuany, gdzie miał ich przejąć patrol straży przybrzeżnej. Ich podróż przeciągnęła się do tygodnia; często musieli rozglądać się za jedzeniem i piciem. Następnym razem chłopaki już płynęli z nami.

Gdy się rozwidniało, zasnąłem na skrzydle mostka, by obudzić się po kilku godzinach. Wszedłem do kabiny, żeby wsłuchać się w radio. Przeszukując częstotliwości, niespodziewanie natknąłem się na rozmowę dwóch mężczyzn na żaglówkach, dyskutujących o swoim położeniu. Jednym z nich był kardiolog w towarzystwie żony. Ich żaglówka odmówiła posłuszeństwa. Infinity w swoim dziewiczym rejsie płynęła nocą z nadmiernie rozłożonym żaglem, straciła maszt i uszkodziła mechanizm napędowy. W drugiej łodzi siedziała rodzina dentysty, w tym piątka dzieci. Obie jednostki zgubiły się na morzu, aczkolwiek dentysta przynajmniej mógł płynąć.

Natychmiast wysłaliśmy na poszukiwania dwa helikoptery, mimo że nad półwyspem widziałem groźnie wyglądające chmury kłębiaste, być może zwiastujące burzę z piorunami. Wykonałem namiary na oba obiekty, potrzebne do triangulacji, i poprosiliśmy żeglarzy, żeby zrobili to samo. Gdy podali nam swoje namiary, określiliśmy ich położenie na mapie.

Po ustaleniu swojej pozycji dentysta udał się do portu w Magdalena Bay. Wtedy wysłałem śmigłowce z misją odnalezienia Infinity. Tuż przed zmrokiem natrafiliśmy na zgubę i próbowaliśmy rzucić linę holowniczą, lecz dwa razy zsuwała się za burtę, nim się zaczepiła. Holowaliśmy Infinity jakieś dziesięć godzin, by u wejścia do Magdalena Bay przekazać ją meksykańskiej straży przybrzeżnej.

W nocy dowiedziałem się, że lekarz dochodził do zdrowia po operacji na otwartym sercu, więc za sterem pięknej łodzi stanęła jego żona. Okręty US Navy z reguły nie podejmowały się takich misji, lecz musieliśmy to zrobić z czystej przyzwoitości. A to poprawiło humory członków załogi. Przeciętny Amerykanin bowiem lubi pomagać; zgodnie z filozofią Emersona pragnie pozostawić po sobie nieco lepszy świat. Dla nas wszystkich była to jedna

z takich chwil. Gdy późno w nocy pruliśmy na północ, uciekając przed sztormem, popatrzyłem na rufę, a tam prawie wszyscy niepełniący służby marynarze stali rzędem przy relingu i dotrzymywali towarzystwa kobiecie i mężczyźnie na pokładzie Infinity. Zapewniali, że USS Wichita dobrze się o nich zatroszczy. Na zmianę rozmawiali z trzymającą ster żoną kardiologa, żartując i dodając jej otuchy. Zawsze będę miło wspominał tę rozczulającą scenę.

Bez problemów dotarliśmy do Magdalena Bay, pożegnaliśmy się i wyruszyliśmy na spotkanie z USS Constellation. Gdy opisałem w raporcie akcję ratunkową, admirał w San Diego poprosił mnie o spotkanie. Zagroził mi sądem wojennym za narażanie na szwank okrętu. Towarzyszący mi bosman powiedział jednak stanowczo: — Nasze działania były bezpieczne i zgodne z najlepszymi tradycjami morskiej służby wojskowej, które obejmują pomoc i ochronę ludzi w potrzebie. — Dodał, że prasa nie zareaguje pozytywnie na wieść o postawieniu przed sądem kapitana okrętu, który ocalił od śmierci Amerykanów. Admirał nie poruszył więcej tego tematu.

W Marynarce Wojennej nie ma sentymentów. Jeśli twoja praca przestaje przynosić oczekiwane efekty, wypadasz z gry o awans. Jesienią 1980 roku, po dwóch latach dowodzenia USS Wichitą, dostałem nowe powołanie. To była wielka chwila w mojej karierze. Zaraz miało się okazać, czy dostałem posadę na lądzie, czy znów będę dowodził okrętem na morzu.

Otwierałem kopertę pełen dobrych myśli. Wydawało mi się, że USS Wichita spisywała się świetnie pod moim dowództwem, choć wspomniany admirał mógł mi popsuć szyki.

Wyciągnąłem list i odczytałem treść, raz i drugi.

US Navy dawała mi lotniskowiec.

# 19. Na końcu to, co najlepsze

## **Gdzieś na Oceanie Indyjskim**

**Listopad 1980 roku**

Tropikalny żar dawał się we znaki ludziom z obsługi pokładu startowego na lotniskowcu USS Ranger, gdy przygotowywali maszyny do porannego wylotu. Najpierw tomcaty. Pociski Sidewinder i Sparrow są już podwieszane i uzbrojone. Stalowe ptaki jeden po drugim kołują na katapulty, gdzie mocuje się do tłoku przednie podwozie. Kiedy samolot jest sprzężony z wyrzutnią, oficer katapulty daje sygnał pilotowi, żeby do końca popchnął dźwignię przepustnicy i włączył dopalacze. Ten po raz ostatni spogląda na przyrządy i salutuje na znak, że wszystko gra (lub włącza światła w nocy). Oficer katapulty również salutuje, dotyka pałeczką pokładu i wskazuje dziób okrętu. Na ten sygnał potężny tłok zaczyna rozpędzać tomcata wzdłuż toru. Wypuszczając dwa długie jężory ognia, maszyna zrywa się w powietrze, gdy tymczasem do katapulty zbliżają się dwie następne. Przejście od zera do stu pięćdziesięciu węzłów w dwie sekundy daje niezłe w kość.

USS Ranger był teraz moim okrętem. Ulokowany na mostku, w fotelu fryzjerskim z wykonanym od szablonu napisem KAPITAN, obserwowałem energiczne poczynania na pokładzie startowym jak z łoży widokowej. Miałem czterdzieści sześć lat, na nosie ray-bany kupione w Pensacoli, na szyi zaś łańcuszek z Gwiazdą Dawida. Moja mysz z North Island leżała w kajucie kapitańskiej kilka jardów za fotelem. Te trzy talizmany szczęścia przypominały mi codziennie, kim jestem i jaką drogę przebyłem, odkąd pierwszy raz usiadłem w kokpicie w bazie Pensacola.

Dopiero tutaj w pełni zrozumiałem, dlaczego lotniskowcem powinien dowodzić właśnie lotnik. Na pokładzie startowym odbywał się istny balet. W swoim czasie każdy z nas oglądał go z kokpitu phantoma, ale gdy

zblizaliśmy się do okrętu, liczyliśmy się tylko my i oficer sygnałowy; musieliśmy ściśle ze sobą współpracować, nim koła maszyny dotknęły twardego podłoża. A przecież były jeszcze inne elementy tej układanki, na które najczęściej nie zwracali uwagi chłopaki w samolocie. Oficer sygnałowy, szef zabezpieczenia lotów i kapitan okrętu są ze sobą w stałym kontakcie: uzgadniają zmiany kursu i prędkości zależnie od siły wiatru nad pokładem i sytuacji na morzu. Umiejętność współpracy staje się szczególnie ważna w złych warunkach atmosferycznych lub w nocy. Bo oprócz tego, że samoloty kierują się na lotniskowiec, sam okręt ustawia się tak, żeby ułatwić myśliwcom podejście do lądowania.

Kiedyś miałem w powietrzu sześć lądujących maszyn A-6 Intruder, a nadciągała burza. Bez przerwy komunikowałem się z szefem zabezpieczenia lotów i oficerem sygnałowym, stosując się do ich sugestii. W miarę jak wiatr zaczynał zmieniać kierunek, wprowadzaliśmy poprawki do kursu, aby podmuchy szły wzdłuż pochylego pokładu ku lądującym odrzutowcom. Nim szósta ptaszyna dotarła na miejsce, wielki okręt obrócił się o sześćdziesiąt stopni. Bez dogłębnej wiedzy o tym, czego doświadcza pilot w kokpicie, w najtrudniejszych momentach kapitan lotniskowca nie jest w stanie dobrze wykonać swej pracy.

Objąłem dowództwo nad USS Rangerem i jego pięcioma tysiącami marynarzy 20 października 1980 roku w Subic Bay. Zastąpiłem na tym stanowisku Rogera Boxa, niegdyś oficera dowodzącego Topgun, który przejął okręt przed rokiem — po tym jak lotniskowiec zderzył się po ciemku z tankowcem w okolicach cieśniny Malakka, na jednym z najczęściej uczęszczanych szlaków żeglugowych na świecie. Tankowiec omal nie zatonął, a okręt wojenny doznał poważnych uszkodzeń w części dziobowej i miał zniszczone dwa zbiorniki paliwowe. Po najbardziej podstawowych naprawach w Subic Bay lotniskowiec obrał kurs na Japonię, gdzie dokończono remont. Ten incydent sprawił, że kapitan został odwołany ze swojego stanowiska, a po nim przyszedł Box.



I tak oto kolejni sternicy Topgun wyprowadzali w morze USS Rangera. Po jedenastu latach kursów absolwenci szkoły, jej instruktorzy i dowódcy rozproszyli się po całej flocie, upowszechniając wypracowane wspólnie wzorce postępowania. Na początku drogi nie mogliśmy nawet przypuszczać, że poprzez kolejne szczeble kariery zawodowej dojdziemy do tak wysokich stanowisk w marynarce nawodnej. Tak czy inaczej, wyznawane przez nas wartości z równym powodzeniem mogły być wykorzystane na mostku kapitańskim USS Rangera — i ja starałem się, żeby tak właśnie było.

Każdego dnia spotykałem się z załogą, żeby wszyscy czuli, że są w jednej drużynie. Dwa razy dziennie w towarzystwie bosmana wizytowałem rozmaite pokłady i pomieszczenia, by poznać marynarzy. W najciemniejszych czeluściach okrętu spotykaliśmy osoby, które nie dość, że nigdy w czasie rejsu nie widziały blasku słońca, to jeszcze ani razu nie miały okazji gościć u siebie kapitana. Liczący dwa tysiące pomieszczeń USS Ranger miał ponad osiemdziesiąt tysięcy ton wyporności i więcej niż tysiąc stóp długości. Z pięcioma tysiącami marynarzy stanowił małe pływające amerykańskie miasteczko. Docieranie do wszystkich zakamarków okrętu przypominało błądzenie po miejskich zaułkach. Udało mi się zajrzeć do większości pomieszczeń — przeważnie w towarzystwie starszego bosmana sztabowego Dave'a Hobbsa.

W czasie wypraw na dolne pokłady poznawałem lepiej swoich marynarzy. Większa część tych dziewiętnasto- i dwudziestolatków trafiła na okręt powodowana słusznymi racjami. Chcieli służyć ojczyźnie, zdobyć przydatne umiejętności, nauczyć się fachu lub po przygodzie na morzu ukończyć szkołę średnią. Inni wiązali swoją przyszłość z Marynarką Wojenną, chcąc awansować do grona podoficerów takich jak bosman Hobbs. Ale było tam również trochę ciemnych typków, może cztery procent załogi lotniskowca, którzy handlowali narkotykami i popełniali różne przestępstwa. Chłopak, który zakosztował anielskiego pyłu, był zdolny do wszystkiego. Był to dla mnie poważny i zupełnie nieoczekiwany problem. Dopóki nie powierzono mi

dowodzenia okrętem, nie miałem do czynienia z narkotykami ani z narkomanami. Lotnicy morscy nie mieli z nimi kontaktu. Nie da się jednocześnie brać LSD i pracować nocą na pokładzie startowym.

W pierwszych miesiącach służby na lotniskowcu USS Ranger niemal dzień w dzień stykaliśmy się ze sprawami związanymi z narkotykami. Kiedy nasi tropiciele w końcu dorwali jednego z najbardziej operatywnych dilerów, został wyrzucony z wojska za złe zachowanie. Niebawem przyskrzyniliśmy drugiego. Mieliśmy jednak wrażenie, jakbyśmy przelewali morze łyżeczką. Ktoś inny zaraz zajmował ich miejsce i handel narkotykami wciąż kwitł.

Zdarzali się również sabotażyści. Tylko na naszym okręcie rekruci przeciwni wojnie dokonali ponad dwudziestu aktów sabotażu. Zanim zostałem dowódcą, jeden z marynarzy narobił szkód na wiele milionów dolarów, blokując szpachelką obroty jakiejś istotnej maszyny. Przez to misja operacyjna lotniskowca na zachodnim Pacyfiku opóźniła się o wiele miesięcy. Namierzenie sprawców wcale nie było łatwe. Mojemu poprzednikowi, Rogerowi Boxowi, trafił się sabotażysta, który zakradł się na pokład hangarowy i uruchomił system przeciwpożarowy. Powstała pod ciśnieniem piana chemiczna narobiła nie lada bałaganu. Mnie też się to przydarzyło: pokryty nią został cały pokład hangarowy pełen samolotów. Lotnicy ze skrzydła powietrznego byli wściekli, lecz dochodzenie nie przyniosło spodziewanych rezultatów.

Ja i starszy bosman sztabowy Dave Hobbs postanowiliśmy załatwić to inaczej. Kiedy następnego ranka po tym wydarzeniu jak co dzień zwróciłem się do załogi przez intercom, wyjaśniłem, co się stało i jakie wynikły z tego szkody. — Kimkolwiek jest ten, kto to zrobił, mam dla niego propozycję. Aktualną tylko dziś. Chcę, żeby się ujawnił i porozmawiał z nami. Pomożemy ci. — Podałem bezpieczny numer telefonu, pod który mógł zadzwonić sprawca.

Wieczorem odezwał się telefon przy moim łóżku. Dzwonił Dave.

— Chce rozmawiać — oznajmił.

Po krótkich negocjacjach winowajca pojawił się w biurze starszego bosmana sztabowego. Pośpiesznie zbiegłem na dół, żeby się z nim spotkać i dowiedzieć, co nim kierowało. Dostrzegłem go już w progu. Był to zdesperowany chudzielec, nie więcej niż dwudziestoletni, z zapadłymi oczami i wymizerowaną twarzą człowieka uzależnionego. Gdy na niego patrzyłem, nie potrafiłem się nawet złościć. Stanowił dla mnie uosobienie choroby, która niszczy nie tylko flotę na morzu, ale także całą cywilizację. To, co na początku traktowałem jako rozrywkę, zdominowało jego życie.

Przyznał się, że jest uzależniony od anielskiego pyłu, czyli od PCP. Nie potrafił wyjaśnić swojego postępowania, lecz był przerażony tym, co zrobił. Poprosił nas o pomoc.

Odtąd trzymaliśmy go w odosobnieniu. Przysporzył nam tylu przykrości i dodatkowej pracy, że nic dziwnego, iż załoga pałała do niego nienawiścią. Obawialiśmy się z Dave'em, że gdyby jego tożsamość została ujawniona, wściekli marynarze złoiliby mu skórę lub wyrzucili nocą za burtę rekinom na pożarcie. Później odstawiliśmy go do San Diego, gdzie poddał się leczeniu.

Oczywistym rozwiązaniem problemu narkotyków na okrętach było udaremnienie dostaw. Wystarczyłoby przechwytywać przesyłki wysyłane ze Stanów, a najlepszą terapię stanowiłby długi pobyt na morzu. Narkotyki przeschmuglowane na pokład przed wypłynięciem z portu prędko by się skończyły i ci od nich uzależnieni jakoś musieliby sobie poradzić z głodem.

Ale nie mieliśmy takiej możliwości. Przepisy zapewniały marynarzom prawo do prywatności, więc nie mogliśmy otworzyć i przeszukać żadnej przesyłki. Później uległo to zmianie. Po ataku na World Trade Center wszystko, co trafiało do strefy działań wojskowych lub z niej wychodziło, musiało być starannie sprawdzone. Urzędy pocztowe konfiskowały kontrabandę, w tym alkohol (często przemycany jako płyn do płukania ust), narkotyki, broń i części do niej. Szkoda, że nie mieliśmy takich uprawnień w 1980 roku, bo uchronilibyśmy od śmierci wielu chłopaków.

Przeważnie zajmowały mnie sprawy personalne. Jak porozmawiacie

z jakimkolwiek wychowawcą szkolnym, powie wam, że choć w klasie jest zaledwie dwóch, trzech uczniów, którzy mają problem z dyscypliną, zwykle traci pół dnia, by mieć wszystko pod kontrolą. Podobnie było na pokładzie lotniskowca.

Czasem dostrzegałem w zachowaniu marynarzy ślady ciężkich przeżyć spowodowanych tym, co działo się w ich domu. Szerokim strumieniem spływały na okręt listy pożegnalne i wielu moich ludzi leczyło złamane serce, podczas gdy patrolowaliśmy najdalsze rubieże naszego terytorium. Aby zapomnieć o zmartwieniach, niektórzy w pełni poświęcali się obowiązkom i z podziwu godnym zapałem oddawali się pracy. Inni robili wszystko, żeby wrócić do domu. Nawet skakali do morza. Mieliśmy kilka tego typu przypadków, dopóki nie pokazaliśmy marynarzom za pośrednictwem pokładowej telewizji zdjęć pływających w pobliżu rekinów żywiących się odpadkami, które po skompresowaniu spuszczałyśmy do wody. Odkąd zobaczyli szczęki tych bestii, żaden już nie wyskoczył za burtę.

Pewnego wieczoru, kiedy staliśmy w porcie, zostałem telefonicznie powiadomiony, że jeden z naszych marynarzy siedzi na relingu pokładu startowego z zakrwawionymi dłońmi. Groził, że skoczy na betonowe nabrzeże z wysokości siedemdziesięciu stóp. Właśnie uczestniczyłem w uroczystym obiedzie, mając na sobie biały mundur. Zerwałem się od stołu, pędem wróciłem na okręt i odnalazłem młodego marynarza, który tonął we łzach z powodu miłosnej porażki. Jeszcze trzymał w rękach nożyczki, którymi pociął sobie nadgarstki.

Zacząłem z nim rozmawiać, próbując dowiedzieć się, co się stało. Drżącym głosem wyznał mi wszystko. Była to przykra historia: sam narobił bałaganu i teraz przez to cierpiał. Wbił sobie do głowy, że w tej sytuacji jedynym wyjściem jest śmierć. W końcu namówiłem go, żeby zszedł z relingu. Podeszedł do mnie i zrozpaczony padł mi w ramiona. Zaprowadziliśmy go do izby chorych, gdzie personel medyczny opatrzył jego rany. Odprowadzając go

wzrokiem, uświadomiłem sobie, że pobrudziłem mundur krwią. Jak się okazało, miał dwie dziewczyny... i obie z nim w ciąży.

Przez cały ten czas, gdy rejonem naszej operacji była Zatoka Perska — strefa nazywana przez nas Gonzo Station — banderę USS Rangera można było zobaczyć w portach od Tajlandii po Kenię i Sri Lankę. Trwał jeszcze irański kryzys zakładników i czekaliśmy w napięciu na rozkaz ataku. Rozkaz nie przyszedł, ale my byliśmy zwarci i gotowi.

Irańczycy nie skierowali przeciwko nam swoich sił powietrznych, w tym samolotów F-14 Tomcat, które im sprzedaliśmy, zanim rewolucjoniści usunęli ze stanowiska naszego sojusznika, szacha. Naprawdę chciałem, żeby spróbowali. Dysponowałem dwiema eskadrami tomcatów, najstarszymi i najbardziej doświadczonymi jednostkami w US Navy (VF-1 i VF-2). Pilotami byli niezwykle zmotywowani, znakomici lotnicy, którzy aż palili się, żeby spróbować swoich sił z Irańczykami.

Ci jednak nie stanowili tak dużego zagrożenia jak dywizjony sowieckich Tu-22M, więc nasze F-14 zazwyczaj były uzbrojone w sparrowy, sidewindery i działka pokładowe, podczas gdy phoenixy pozostawały na okręcie. Ilekroć wpływaliśmy przez cieśninę Ormuz do Zatoki Perskiej, nasze tomcaty podrywały się w powietrze, by patrolować obszar pomiędzy okrętem a granicą wód międzynarodowych, w zasięgu wzroku od irańskiego wybrzeża. Każdy lecący na niskim pułapie irański bandyta zostałby natychmiast przechwycony po wtargnięciu nad neutralne wody i rozerwany na strzępy.

Zamiast ryzykować utratę samolotów, postanowili nas nękać szybkimi kutrami torpedowymi, lecz niszczyciele i krążowniki z naszej grupy bojowej świetnie sobie z nimi radziły.

W czasie nasilonych lotów operacyjnych typowe skrzydło powietrzne traci zazwyczaj pięć, sześć silników miesięcznie z powodu uszkodzeń ciałem obcym (FOD). Mógł to być najmniejszy zagubiony kawałek metalu — śrubka, nakrętka, bolec — który leżał na pokładzie startowym, dopóki nie został wessany do silnika i nie zniszczył łopatek turbiny. To stały problem na morzu

i na lądzie. Marynarze muszą często przechadzać się po pokładzie, rozglądając się za każdym drobiazgiem, który mógłby uszkodzić odrzutowiec. Oczywiście z powodu ograniczonej liczby osób nie da się wypatrzeć każdej śrubki i nakrętki w zakamarkach pokładu.

Według obliczeń potrzebowaliśmy trzystu, czterystu ludzi, żeby wszędzie zajrzeć, lecz obsługa pokładu startowego po prostu nie liczyła aż tylu. Przypomniawszy sobie jednak wizyty na dolnych pokładach, wpadłem na pewien pomysł. Ogłosiłem, że o godzinie wyznaczonej przez szefa zabezpieczenia lotów każda osoba niewykonująca ważnej pracy może zameldować się na pokładzie startowym i pomóc w eliminacji FOD — a przy okazji odetchnąć morskim powietrzem i trochę się rozruszać.

Bywało, że używając wewnętrznego systemu łączności pokładowej, zachęcałem załogę do wyjścia na górę i „powąchania róż”. Niektórzy śmiali się z tego, inni korzystali z okazji. Często widywałem mechaników i kucharzy z mesy, wyginających się w poszukiwaniu nieuchwytnego „ciała obcego”. Dodatkowo zaproponowałem trzy dni wolnego tym wszystkim, którzy odnajdą bardzo małą śrubkę, zwykle pomalowaną na czarno. To naprawdę mobilizowało załogę. Nawet kucharze w fartuchach wytężali wzrok.

Ten nowy zwyczaj okazał się wielkim sukcesem. Przez sto siedem dni nie mieliśmy ani jednego uszkodzenia ciałem obcym, a mój pomysł został wdrożony na innych okrętach US Navy.

W ciągu pierwszych tygodni 1981 roku przebywaliśmy jeszcze w Gonzo Station, mając na oku Irańczyków i wykonując codziennie loty patrolowe. W marcu wyruszyliśmy z powrotem do Subic Bay, by nacieszyć się wymarzoną przerwą. Gdy dotarliśmy do cieśniny Malakka, najbardziej ruchliwego zwiężenia na światowych szlakach morskich, dowódca skrzydła powietrznego zapytał, czy nie moglibyśmy wystrzelić kilku samolotów. Zgodziłem się. Pomyślałem, że dobrze byłoby się rozejrzeć z góry. Był piątkowy poranek 20 marca 1981 roku: dzień, który mieliśmy zapamiętać na całe życie.

Ze swojego miejsca na lewej stronie mostka patrzyłem, jak obsługa pokładu przygotowuje do startu dwa bombowce A-6 Intruder. Samoloty rozdzieliły się i leciały przed okrętem, który płynął przez cieśninę na wschód ku Morzu Południowochińskiemu.

Nasze ptaszyny wypatrzyły z wysoka mały stateczek dryfujący na falach. Po nawrocie raz jeszcze nad nim przeleciały. Piloci zameldowali, że jest pełen ludzi. Najwyraźniej stracił napęd. Nie miał żagli. Po prostu poruszał się z prądem. Było parno i duszno, nie czuć było nawet najłżejszego powiewu wiatru. Ludzie na pokładzie musieli się smażyć w słońcu.

Gdy ustaliliśmy pozycję statku, wydałem rozkaz, by przechwycił go nasz okręt. Późnym popołudniem zobaczyliśmy go. Statek miał ze czterdzieści stóp długości i małą zamkniętą sterówkę. Wydawał się wypełniony po brzegi ludźmi. Leżeli nieruchomo, jeden na drugim, ściśnięci i w tak okropnym stanie, że niektórzy mieli ponoć halucynacje. Większość z nich była zbyt słaba, by choć usiąść i popatrzeć na zbliżający się gigantyczny lotniskowiec. Mieli na sobie jakieś łachmany, obnażeni od pasa w górę lub kompletnie nadzy.

Gdyśmy się zatrzymali i rozpoczęli akcję ratowniczą, nasze helikoptery krążyły już nad nimi, robiąc zdjęcia. Niektóre osoby trzeba było zabierać na noszach opuszczonych na statek. Nieszczęśnicy ci byli na morzu od dwóch tygodni po ucieczce z Wietnamu, w którym wciąż panował okrutny reżim. Zanim zdążyli nacieszyć się wolnością, zepsuł się silnik. Najpierw skończyła im się żywność, a potem także woda. Na pokładzie statku, który powinien mieścić najwyżej dwudziestu pięciu pasażerów, było ich stu trzydziestu ośmiu. Z każdym dniem byli coraz słabsi, kilku nawet zmarło. Dowiedzieliśmy się później, że tego dnia, kiedy zostali ocaleni, myśleli, że ich ostatnią deską ratunku jest zjadanie się nawzajem.

Przybyliśmy więc w samą porę.

Marynarze, gotowi do pomocy, opiekowali się ocalałymi z niesamowitą czułością. Personel medyczny leczył skutki odwodnienia, przegrzania i wiele

innych dolegliwości, podając im płyny w postaci kroplówki. Nasi krawcy i mechanicy spadochronowi szyli ubrania, kucharze przyrządzali posiłki. Wkrótce jednych i drugich połączyły więzy przyjaźni. To był piękny widok i jedna z tych niezwykłych chwil w życiu, kiedy to, co robisz, przyczynia się do poprawy losu innych.

To byli zwyczajni Wietnamczycy. Zaryzykowali wszystko, żeby uciec przed represyjnym systemem, w którym wciąż zabijano i więziono obywateli. Wśród ocalałych był wietnamski żołnierz, dezerterski szukający nowego życia z dala od zbrodni i przemocy. Nie można było przejść obojętnie obok ich cierpienia, wiedząc, że przyświeca im ten sam cel, co tym, którzy w każdym pokoleniu przybywali do Ameryki.

Zabraliśmy ich do Subic Bay, gdzie rząd Filipin udzielił im azylu. Jak się później okazało, nie był to koniec ich udręk. Filipińczycy traktowali ich podle. W obozie dla uchodźców brakowało żywności i czystej wody. Ostatecznie jednak większość z nich zdołała dotrzeć do Stanów Zjednoczonych, by na Zachodnim Wybrzeżu rozpocząć nowe życie — już jako amerykańscy obywatele.

Gdy czekali na okazję, by przedostać się do naszego kraju, na okręcie wydarzyła się tragedia. Młody lotnik Paul Terice zasłabł i zmarł, kiedy przebywaliśmy jeszcze w Subic Bay, około trzech tygodni po akcji ratowniczej.

Z Paulem, dwudziestolatkiem z Michigan, wiąże się smutna historia. Jego pobyt w wojsku był doskonałym przykładem zgubnego wpływu narkotyków dostępnych w Marynarce Wojennej. Mimo trwającej trzy lata służby nie otrzymał awansu. Prawdę mówiąc, ciągle sprawiał kłopoty i nawet dwa razy próbował zdezerterować. Dowódca eskadry bezskutecznie próbował go zdyscyplinować i nie pomogła nawet zsyłka do zamkniętej jednostki szkolenia poprawczego (CCU). Niektórzy błędnie nazywają ją więzieniem, choć to dwie różne rzeczy. Nic nie pomagało. Był niepoprawnym awanturnikiem,



utrapieniem dowódcy eskadry. Nie poznałem go osobiście, ale jego śmierć odmieniła moje życie.

Okręt właśnie powrócił z pięciodniowego pobytu w Hongkongu, gdzie Paul Trerice próbował samowolnie się oddalić. Następnie trafił do CCU — w kwietniu 1981 roku. Z dochodzenia przeprowadzonego przez Marynarkę Wojenną wynikało, że — jak zwykle zadziorny — wdał się w bójkę z dwoma bosmanami, którzy potem zabrali go na pokład startowy i tam kazali mu biegać. Pomimo upalnej pogody było to rutynowe ćwiczenie. Paula za jego brak pokory trzymano wcześniej o chlebie i wodzie. W czasie biegu upadł. Gdy zabrano go na dół, zaczęły nim targać konwulsje. Po półgodzinie zajęli się nim lekarze, ale niestety wkrótce potem zmarł. Biegli orzekli, że nastąpiło zatrzymanie akcji serca wskutek przegrzania organizmu.

Śledztwo wykazało, że wraz z innymi marynarzami palił marihuanę w kabine stojącego w hangarze samolotu patrolowego S-3 Viking. Kilka miesięcy po śmierci Paula Trerice'a odwiedził mnie kapelan, aby mi powiedzieć, że od roku próbował go odwieść od tego nałogu w ramach programu CREDO. Przy czym nie chodziło tylko o zioło. W grę wchodziły o wiele silniejsze narkotyki.

— Dlaczego dopiero teraz pan to mówi? — zapytałem.

Kapelan pokręcił głową.

— To sprawa między nim a Bogiem.

Ostatecznie to kapitan ponosi odpowiedzialność za wszystko, co dzieje się na okręcie. Choć udało się osiągnąć wiele dobrego, a załoga generalnie świetnie się spisywała, wiedziałem, że ta tragedia będzie miała pewne następstwa. Gdy wracaliśmy do domu, ruszyło śledztwo prokuratury wojskowej.

W maju przyплыliśmy do San Diego, gdzie kazano mi się stawić przed dowódcą floty Pacyfiku wiceadmirałem Robertem „Dutchem” Schoultzem. Wiedząc, że Trerice przebywał na szkoleniu w zamkniętej jednostce, wiceadmirał dał mi jedynie pisemne pouczenie.

Po wyrażeniu swojego zdania w tej sprawie dodał:

— Chciałbym, Dan, żebyś popłynął z Rangerem w następny rejs.

Zgodziłem się, rzecz jasna.

## 20. Jeszcze jedno pożegnanie

### Gdzieś na Pacyfiku

Wiosna 1982 roku

Siedziałem w kajucie kapitańskiej, trzymając list od Mary Beth jak drogocenny klejnot. Dwie strony. Czytałem go tak wiele razy, że znałem już na pamięć każde zdanie. Nie mogłem uwierzyć, że trafił w moje ręce, że ona wciąż o mnie myślała przez te wszystkie lata od chwili, gdy rozstaliśmy się przed stołówką w Whittier College.

*Chcę, byś wiedział, Dan, że wiem, jakim jesteś człowiekiem i jakim zawsze będziesz. Twoi przyjaciele też wiedzą, więc nie wierzą w te wszystkie rzeczy, które można o Tobie przeczytać w gazetach. Wciąż dużo się pisze o tej tragedii w „Detroit Free Press”, „The Los Angeles Times” i „San Diego Union-Tribune”.*

Postanowiła się ze mną skontaktować, bo wiedziała, jak szkodliwa może być niesprawiedliwa krytyka. Potem do dyskusji włączyły się „New York Times”, „Playboy” i sieciowe wieczorne serwisy informacyjne. Zrobił się z tego ogólnonarodowy spektakl. Śmierć Paula Trerice’a z pewnością była wielką tragedią, lecz wywołana przez nią medialna burza zdumiała mnie i zszokowała. W 1981 roku w czasie służby dla kraju życie straciło cztery tysiące amerykańskich żołnierzy wszystkich rodzajów wojsk. Mieliśmy jednak czasy pokoju, więc nikt nie zginął wskutek działań bojowych. Pewne rzeczy zdarzają się zawsze: wypadki, samobójstwa, a czasem morderstwo, atak serca czy udar.

Z całej tej rzeszy tylko Trerice wzbudził trwające miesiącami zainteresowanie dziennikarzy. Ta gorzka tragedia przysporzyła cierpień jego rodzinie. Nikt tego nie kwestionował. Czy można jej było zapobiec? Przez całe lata każdego dnia zadawałem sobie to pytanie. Po prostu nie wiem. Sądzę,

że gdybyśmy zdawali sobie sprawę, jak bardzo jest uzależniony, moglibyśmy skierować go na terapię, a nie do zamkniętej jednostki szkolenia poprawczego za dezercję i inne przewinienia. Przypominał mi się sabotażysta, którego wysłaliśmy na odwyk, by dać mu jeszcze jedną życiową szansę. Żałuję, że w ten sam sposób nie przysłużyliśmy się Paulowi i jego rodzinie. Gdy wyszło na jaw, że jest narkomanem, było już za późno na pomoc.

Prasa na Zachodnim Wybrzeżu nie chciała słuchać tego, co mam do powiedzenia. Z zadziwiającą brutalnością znęcała się nade mną, powołując się na takie źródła informacji jak wyrzuceni z US Navy dwaj dilerzy narkotyków. Przedstawili mnie jako tyrana, który dla kaprysu naraża na śmierć członków załogi sadystycznymi karami. Stałem się zimnowojenną wersją kapitana Bligha<sup>20</sup>. W całym kraju domagano się mojej głowy.

Prawie codziennie przez wiele miesięcy grożono śmiercią mojej rodzinie. Dostawałem masę listów z pogroźkami, szczególnie z Michigan. Rodzina Terice'a złożyła kilka pozwów sądowych przeciwko Marynarce Wojennej. W jednym z nich ja byłem oskarżonym. Chyba się dotąd nie zdarzyło, żeby czynny oficer odpowiadał przed sądem za to, co zrobił jego podwładny.

W czasie całej tej wrzawy przyszedł list od Mary Beth. Nie rozmawialiśmy ze sobą od czasów Eisenhowera. Po raz ostatni widziałem ją przy okazji meczu piłkarskiego, gdy ukradkiem, znad biodra, pomachała mi ręką ze łzami w oczach. Powiedziałem sobie wtedy: trudno — ale bardzo często o niej myślałem.

Postanowiłem napisać do niej i podziękować za wsparcie, które mi okazała. Dopiero co byłem szanowanym pilotem lotnictwa morskiego i kapitanem okrętu, którego nazwisko pojawiło się na liście nominowanych do awansu z rocznym wyprzedzeniem, by nagle stać się ucieleśnieniem wszystkich negatywnych stereotypów dotyczących Marynarki Wojennej i jej oficerów.

Już przykładałem pióro do papieru, gdy się zawahałem. *Nie rób tego. Dokonała wyboru. Musisz to uszanować.*

Mary Beth miała męża, swojego piłkarza, ja zaś żonę. Biorąc pod uwagę to,

co do niej czułem, odpisanie na list równałoby się zdradzie. Poza tym nie chciałem rozgrzebywać ran. Byłbym w kontakcie z osobą, którą zawsze kochałem i z którą nigdy nie mogłem być. Ataki mediów, choć bolesne, byłyby niczym przy tej nowej udęce.

Dlatego nie odpisałem. Po powrocie na lotniskowiec przez miesiąc nosiłem list przy sobie, gdy trwała dziennikarska nagonka. Każdego wieczoru czytałem go na nowo, by utwierdzić się w przekonaniu, że są jeszcze bliskie mi osoby, które nie wierzą w to, co się mówi o mnie i moich metodach dowodzenia.

Pewnego dnia zrozumiałem, że za bardzo się do tego przywiązuję. Nie mogłem do niej napisać. Nie mogłem odnowić znajomości. Musiałem skupić się na okręcie i jego załodze, a poza tym wziąć się w garść i nie przejmować się medialnym szumem.

Wyrokiem sądu federalnego, podtrzymanym w apelacji, zostałem w końcu oczyszczony z zarzutów. Jednak konsekwencje śmierci Paula Terice'a dotknęły wielu porządných oficerów i bosmanów służących na lotniskowcu USS Ranger. Robiłem, co mogłem, żeby ich ochronić, lecz i moja kariera wisiła na włosku.

Jedenastego czerwca 1982 roku rozstałem się z okrętem, gdyż dostałem stałą posadę na lądzie. Była to klasyczna droga awansu do rangi oficera flagowego. Dostała mi się praca marzenie: zostałem zastępcą szefa sztabu do spraw operacyjnych w Pearl Harbor, a moim bezpośrednim przełożonym był dowódca floty Pacyfiku. Chyba nigdy dotąd nie miałem tylu obowiązków, lecz z tą pracą wiązało się wiele dobrodziejstw. Nazywano ją „drogą admirałów”. Mniej więcej rok później dostałem wezwanie do Waszyngtonu od szefa operacji morskich. Za zamkniętymi drzwiami jego gabinetu rozmawialiśmy o mojej przyszłości w Marynarce Wojennej. Jeden z senatorów stanu Michigan prowadził osobistą krucjatę w związku ze śmiercią Terice'a. Zdaniem szefa operacji morskich brało się to stąd, że rodzina zmarłego udzielała senatorowi znacznego wsparcia finansowego. Ataki senatora na US

Navy miały również podłoże polityczne, ponieważ czekała go trudna kampania reelekcyjna.

Gdy oskarżenia zostały odrzucone przez oba sądy federalne rozpatrujące tę sprawę, a w wyniku wewnętrznego dochodzenia wojskowego orzeczono, że powodem śmierci był tragiczny wypadek, senator użył swoich wpływów w senackiej komisji do spraw sił zbrojnych, żeby zablokować mój awans do stopnia admirała.

Szef operacji morskich postanowił o mnie walczyć. Miałem znakomite referencje związane z Topgun i dwukrotnie dowodziłem lotniskowcem USS Ranger, przy czym w ciągu dwóch lat nie dopuściłem do żadnej kraksy lotniczej, czego nie udało się osiągnąć na innych okrętach w tym okresie. Jednak w sensie politycznym byłem kulą u nogi. I choć szef operacji morskich zalecał mi trzymanie się wytyczonego kursu, był zmuszony usunąć moje nazwisko z admirałkiej listy na rok 1983. Zżyłem się z Marynarką Wojenną. Co miałbym poza nią robić? Doszedłem jednak do wniosku, że nawet jeśli zostanę, nie uda mi się przebić wyżej. Senator zostanie wybrany na następną kadencję i nigdy nie dopuści do mojego awansu. Gdyby zaś wojsko naciskało, w wyniku reperkusji mogłaby ucierpieć US Navy, której tak bardzo byłem oddany. Ot, cały Waszyngton. Dlatego zrezygnowałem z pełnionego stanowiska i dwa tygodnie później zostałem przeniesiony w stan spoczynku — po dwudziestu dziewięciu latach, jednym miesiącu i jednym dniem w mundurze.

Gdy na początku lat osiemdziesiątych administracja Reagana regularnie zwiększała wydatki na obronę, a ja kończyłem turę jako kapitan lotniskowca, Topgun był w rękach niezwykłego dowódcy, Erniego Christensena. Miał on świetne relacje z sekretarzem marynarki Johnem F. Lehmanem, u którego wciąż zabiegał o podniesienie statusu Szkoły Lotnictwa Morskiego w łańcuchu dowodzenia, żeby nasi przeciwnicy z Pentagonu w końcu się od nas odczepili.

Model zarządzania szkołą i baza Miramar były zawsze stawiane jako wzór dla innych, lecz w 1982 roku mieliśmy pod górkę. Nasilone działania floty, która zgodnie z agresywną strategią operacji morskich prezydenta Reagana coraz dalej rozmieszczała lotniskowce, bliżej sowieckiej strefy wpływów, zmusiły nas do skrócenia szkoleń, a zapracowanym pilotom utrudniły przyjazd do Miramar. Chociaż umiejętności absolwentów w zakresie manewrowych walk powietrznych były wysokie, nie mieli oni aż tak dużego wpływu na szkolenia w eskadrach. Powodem była liczba nowo utworzonych eskadr użytkujących samoloty F-18 Hornet, które zaczęto masowo wdrażać do eksploatacji. W latach 1982–1985 na tym samolocie bazowały dwadzieścia cztery eskadry i US Navy po prostu nie miała wystarczająco dużo absolwentów Topgun.

Mimo to szkoła zwiększała swoje wpływy w Marynarce Wojennej. Wysyłała swoich przedstawicieli na Filipiny, do Japonii i Arabii Saudyjskiej, gdzie trafiali do naszych wysuniętych skrzydeł powietrznych. Organizowaliśmy „pokazy plenerowe” i wykłady, rezerwowaliśmy czas na symulatorze i przeprowadzaliśmy ćwiczenia obronne dla grup bojowych. Jednocześnie mobilne zespoły szkoleniowe odwiedzały naszych sojuszników w NATO. Szczególnie otwarci byli Norwegowie i Niemcy; nasi instruktorzy z radością pokazywali im, co można wycisnąć z samolotów F-5, F-104 i F-16. Nasi kuzyni ze społeczności wojsk nawodnych starali się wzorować na Topgun, aby uczynić ze swoich dowódców fregat, niszczycieli i krążowników lepszych żołnierzy. Słyszałem jednak, że dopuszczanie przez nas do głosu młodszych oficerów nie podoba się przywiązanej do tradycji części US Navy.

Tak dużo działo się w szkole, że powszechne zainteresowanie społeczne było tylko kwestią czasu. W 1983 roku w czasopiśmie „California” ukazał się artykuł o Topgun dotyczący jednej z załóg latających na F-14. Gdy przeczytali go producenci Jerry Bruckheimer i Don Simpson, dostrzegli potencjał dla filmu osadzonego w świecie Fightertown USA. Mike „Wizzard” McCabe, ówczesny zastępca dowódcy Topgun, przyjął ich w Miramar, żeby omówić

szkic scenariusza. Producenci zatrudnili scenarzystów Jima Casha i Jacka Eppsa, a następnie zwrócili się do US Navy z prośbą o wsparcie projektu.

Szef operacji morskich admirał James Holloway obiecał daleko idącą współpracę pod warunkiem, że to Marynarka Wojenna zdecyduje o przyjęciu scenariusza. Po uzgodnieniu szczegółów filmowcy otrzymali dostęp do dwóch lotniskowców, a także kilku maszyn F-14 Tomcat przystosowanych do montażu kamery. Wytwórnia Paramount zgodziła się na koszt godziny lotu w wysokości 7800 dolarów i w czerwcu 1985 roku Tony Scott mógł rozpocząć kręcenie zdjęć.

Mimo że pierwotnym zamysłem Tony'ego Scotta było stworzenie czegoś na podobieństwo *Czasu Apokalipsy* z lotniskowcem w głównej roli, producenci nie byli przekonani do jego mrocznej wizji. Bruckheimer i Simpson chcieli zrobić „rockandrollowy film o pilotach myśliwców”. I tak z wielką pompą w maju 1986 roku na ekrany kin wszedł *Top Gun*<sup>21</sup>.

Osią fabuły jest rywalizacja dwóch pilotów, kursantów w Topgun: kapitana Pete'a „Mavericka” Mitchella, granego przez Toma Cruise'a, oraz Toma „Icemana” Kazansky'ego, którego zagrał Val Kilmer. Tom Skerritt dość dobrze wszedł w rolę dowódcy, ukazując właściwy dla naszej szkoły styl dowodzenia i rygor szkoleniowy — o wiele bliższy rzeczywistości niż konflikt pomiędzy młodymi pilotami. Jedyna postać w tym filmie, o której można powiedzieć, że jest typowym wytworem Hollywood — „Charlie” Blackwood, zagrana przez Kelly McGillis — tak naprawdę została zainspirowana osobą Christine H. Fox, matematyczki przybyłej do Miramar w charakterze analityka doradzającego dowódcy skrzydła myśliwców i samolotów wczesnego ostrzegania. Chociaż nie współpracowała ściśle ze szkołą Topgun, będący jej zwierzchnikiem kontradmirał Thomas J. Cassidy, odpowiedzialny za kontakty z filmowcami, tak bardzo ją wychwalał, że przekonał producentów, by wybranką serca Toma Cruise'a została konsultantka do spraw taktyki, a nie instruktorka aerobiku. Z czasem Christine



Fox awansowała na stanowisko zastępcy sekretarza obrony, stając się najwyżej postawioną kobietą w historii Pentagonu.

Kto by przypuszczał, że *Top Gun* będzie wodą na młyn feministek? Bo jak wszystkim wiadomo, testosteron aż kipi w tym filmie. Można odnieść wrażenie, że *Topgun* to jakiś prestiżowy turniej, a nie podyplomowa uczelnia o wysokich wymaganiach, którą jest w istocie. Tak czy inaczej, Tony'emu i jego ekipie należą się podziękowania za jedno z najlepszych ujęć lotniczych, jakie kiedykolwiek zrobiono. Wśród technicznych doradców znalazł się komandor (w przyszłości kontradmirał) Pete Pettigrew, pogromca migów w czasach wojny wietnamskiej i instruktor w *Topgun*; sam również pojawił się na ekranie. Pomijając drobiazgi, muszę przyznać, że filmowcy odwalili kawał dobrej roboty, pokazując zdolności manewrowe myśliwców F-14 w pięknych ujęciach opracowanych przez Tony'ego Scotta oraz autora zdjęć Jeffrey'a L. Kimballa. Podkład muzyczny wręcz wciąga do kokpitu. W pierwszym roku wyświetlania film został zwycięzcą *box office'u*, wygrywając o włos z *Krokodylem Dundee*.

Ostatecznie zarobił ponad trzysta pięćdziesiąt milionów dolarów na całym świecie i zdobył Oscara za najlepszą oryginalną piosenkę filmową (*Take My Breath Away*, napisaną przez Giorgia Morodera i Toma Whitlocka, a wykonywaną przez zespół Berlin).

Po obejrzeniu fragmentów filmu Pete Pettigrew był pod wrażeniem roli Meg Ryan, która zagrała żonę „Goose'a”, latającego z „Maverickiem” operatora radaru. Twierdził, że bez przerwy płakała w czasie dwudziestu dwóch ujęć. Myślę, że szczególnie dobrze wypadł Anthony Edwards jako „Goose”. To właśnie przeżycia jego syna, pilota, są osią fabuły drugiej części filmu (premierę *Top Gun: Maverick* zaplanowano na 2020 rok). Rola „Goose'a” to zasłużony hołd dla wszystkich, którzy siedząc na tylnym fotelu, są oczami i uszami pilota.

Kilku instruktorów z *Topgun* miało okazję wystąpić przed kamerą podczas kampanii promocyjnej. Jeden z nich, zapytany o nadmierną pewność siebie

„Mavericka”, odpowiedział: — Hm, ma wszystko, czego trzeba, ale z takim usposobieniem daleko by u nas nie zaszedł. — Tak właśnie w moich czasach myśleliśmy o chojrakach. Można się było z nimi dobrze bawić, ale nikt ich nie chciał w pokoju odpraw. Samotny poszukiwacz chwały, indywidualista, nie pożyje długo. Zabije się, chcąc zaimponować innym. Topgun potrzebuje trzeźwo myślących, dojrzałych profesjonalistów, obdarzonych — nie zaszkodzi — iskrą bożą. Innymi słowy, inteligentnych żołnierzy, którzy walczą głową, sercem i rękami.

Swoją drogą sekretarz marynarki John Lehman niedawno napisał, że przedstawiona w filmie brawura była adresowana do szczególnej widowni: rosyjskiej. „Nasi nieustępliwi, świetnie wyszkoleni i pewni siebie piloci myśliwców potrafią skopać im tyłki. Dokładnie takie przesłanie chcieliśmy zawrzeć, tak różne od subtelnych metod stosowanych w dyplomacji”. Rzeczywiście, różne. Ale kto wie? Może ten film, swego rodzaju psychologiczna operacja wojskowa, miał swój udział w upadku Związku Radzieckiego pięć lat później?

Łatwo jest robić zdjęcia do filmu, ponieważ realizm rzadko jest ich nadrzędnym celem. Żaden pilot w Topgun nie położyłby maszyny na plecy, żeby lecieć do góry nogami, kokpit w kokpit obok wrogiej maszyny. A manewr, gdy „Maverick” załatwił instruktora, podrywając maszynę i redukując do zera siłę ciągu, przez co przeciwnik wyszedł przed niego, to nic innego, jak — cytując Jerry’ego Beauliera — „samozestrzelenie”. Mimo wszystko film świetnie przysłużył się lotnictwu morskemu. Przyciągnął rzesze przyszłych lotników i marynarzy do biur rekrutacyjnych, na czym mocno skorzystała US Navy. Admirał Holloway przyznał, że kiedy liczba kwalifikowanych kandydatów chętnych latać myśliwcami w bazie Pensacola trzykrotnie przewyższyła możliwości szkoleniowe, namówił sekretarza obrony Caspara Weinbergera, aby ten pozwolił rozłożyć podania na trzy lata i zapewnił w ten sposób stały nabór ochotników. Siły Powietrzne próbowały

dotrzymać nam kroku. Słyszało się pogłoski, że ich rekruterzy krążyli w pobliżu kin, w których film był wyświetlany.

Mało kto z wyjątkiem lotniczej braci pamięta o tragedii, która położyła się cieniem na produkcji filmu. We wrześniu 1985 roku Art Scholl, słynny mistrz akrobacji lotniczych i gwiazda pokazów, zginął podczas kręcenia zdjęć powietrznych w wyposażonym w kamerę dwupłacie. Nie mogąc wyprowadzić z odwróconego korkociągu swojego dwumiejscowego pitts speciala, spadł do morza pięć mil od Encinitas. Film jest dedykowany jego pamięci.

Chociaż *Top Gun* znakomicie promował US Navy w epoce reaganowskiej i pozytywnie wpłynął na poziom rekrutacji, przyniósł również niepożądane skutki, z którymi szkoła borykała się jeszcze przez wiele lat. Pozostałe społeczności w obrębie lotnictwa morskiego, zwłaszcza załogi samolotów szturmowych, czuły się poniżone. Odżyły dawne urazy i pod koniec lat osiemdziesiątych *Topgun* musiał odpierać masę biurokratycznych ataków, które moim zdaniem miały pogрузić szkołę.

Oczywiście byłem już wtedy cywilem — po raz pierwszy, odkąd sprzedawałem buty w centrum Whittier. Miałem teraz własne wyzwania. Jeszcze niedawno dowodziłem lotniskowcem operującym na wodach Zatoki Perskiej, a w tej chwili byłem zwyczajnie ubranym kalifornijskim biznesmenem. Straciłem wszystkich znajomych. Kiedy wiosną wróciłem do Kalifornii, czułem się jak uchodźca we własnym mieście. Miałem niespełna pięćdziesiąt lat i zaczynałem wszystko od zera. Musiałem odzyskać poczucie normalności.

Do tej pory normalne dla mnie było budzić się w kajucie przesyconej słonym powietrzem, które wpadało przez iluminator w mosiężnym obramieniu. Albo odczuwać wstrząs przy starcie z katapulty i doznawać euforii podczas przekraczania prędkości jednego macha w locie pionowym. Normalne dla mnie były długie, cudowne loty z jednego końca kraju na drugi, a także poczucie spełnienia, gdy ratowaliśmy komuś życie na morzu. Lęk przed lotem bojowym nad terytorium Wietnamu Północnego i zaszczyt

kierowania Topgun u boku najlepszych młodych lotników, jakich miała Ameryka. Także powitanie starych druhów przybywających z więzienia w Hanoi i bycie członkiem społeczności, która zdefiniowała całe moje dorosłe życie. Po wyjściu z wojska wszystko było dla mnie nowe.

Staralem się. Moje pierwsze małżeństwo rozsypało się, gdy w latach siedemdziesiątych nieustannie wyjeżdżałem na misje bojowe. Ciągła rozłaka wbiła się między nas klinem, którego nie dało się usunąć. Po raz drugi ożeniłem się w czasie służby na okrętach. Niepoprawny optymista... To nie miało prawa się udać. Najwspanialszą rzeczą, jaka mnie w tym czasie spotkała, były narodziny mojego trzeciego dziecka, ślicznej Candice. Zawsze będę się z tego cieszył.

Mogłem zatrudnić się w przemyśle obronnym jak wielu innych oficerów w stanie spoczynku. Oznaczałoby to świetne zarobki i wiele dodatkowych korzyści. Ale nie chciałem. Dawno już zrozumiałem, jak wiele problemów wynika z procedur przetargowych i wpływów zbrojeniówki w Waszyngtonie i Pentagonie. Nie zamierzałem wspierać systemu powiązań wojskowo-korporacyjnych.

Zamiast tego założyłem własny biznes w południowej Kalifornii. Metody zarządzania stosowane w czasie służby w Marynarce Wojennej okazały się pomocne na drodze do sukcesu. Podobnie jak znajomość ze znakomitym biznesmenem Joem Sinayem, który wziął mnie pod swoje skrzydła i stał się moim mentorem. Z czasem zaprzyjaźniliśmy się i mam wobec niego wielki dług wdzięczności.

W tym czasie zmarli moi rodzice: najpierw tata, a kilka lat później mama. Mimo to ilekroć miałem coś do załatwienia w okolicy Los Angeles, zawsze starałem się wpaść do Whittier i odwiedzić Louise Seacrest, najbliższą i najdawniejszą przyjaciółkę mojej mamy. Tylko ją mogłem tam jeszcze nazywać rodziną. Pomimo swoich dziewięćdziesięciu czterech lat zachowała bystrość umysłu.

Pewnego wieczoru, kiedy zabrałem ją na obiad, zwróciła się do mnie

słowami:

— Znam cię praktycznie od dziecka, Dan, i nie pamiętam, żebyś kiedyś tak bardzo się smucił.

A myślałem, że udało mi się to przed nią ukryć.

— No tak, nie jestem w życiu szczęśliwy.

— Mam na to sposób.

Wyjęła notes i długopis, nabazgrała coś, a na koniec podała mi wydartą kartkę. Zobaczyłem numer telefonu.

— Mary Beth nie jest już mężatką, Dan. Dzwoń pod ten numer.

Nie wiedziałem, co powiedzieć. Od dawna nie utrzymywałem kontaktów z naszymi wspólnymi znajomymi. Po śmierci mamy nikt mi też nie przekazywał informacji o Mary Beth. Nie miałem pojęcia, że jej małżeństwo również się rozpadło.

Miałem telefon samochodowy, którego używałem do pracy, więc gdy tylko odwozłem przyjaciółkę mamy do domu, wróciłem do auta i zadzwoniłem. Odebrała mama Mary Beth. Przedstawiłem się, nie mając pewności, czy mnie jeszcze pamięta. Ucieszyła się i przez kilka minut przekazywaliśmy sobie nowiny. Potem dała mi numer do Mary Beth. Zadzwoniłem.

Jej głos nie zmienił się ani trochę i przez chwilę poczułem się, jakbym znów był w El Toro pod nosem T-33 — kiedy przyleciałem na święta, a ona biegła, by rzucić mi się w ramiona.

— Beth, to ja, Dan Pedersen.

Z drugiej strony głucha cisza.

Powtórzyłem nazwisko.

Próbowała przywołać mnie do porządku, myśląc, że to jej brat w ten sposób robi jej kawał. Inaczej to sobie wyobrażałem.

Zapewniłem, że nie jestem jej bratem. Zaczęliśmy się śmiać i po raz pierwszy od lat zrobiło mi się lekko na sercu.

— Jesteś w mieście? — zapytała. — Gdzie jesteś?

— Możesz zaparzyć kawę, zaraz u ciebie będę.

Łamiąc wszystkie ograniczenia prędkości, pogałem pod wskazany przez nią adres.

Wysiadłem z auta przed zadbanym budynkiem wielorodzinnym, ubrany w koszulkę polo, luźne spodnie i ładne półbuty. (Zawsze pamiętajcie o porządnym obuwiu, na wypadek gdyby szczęśliwy los postawił na waszej drodze miłość życia).

Otworzyły się drzwi frontowe i w progu stanęła Mary Beth — zachwycająco piękna, tak jak trzydzieści lat temu i dokładnie taka jak w moich myślach i wspomnieniach, które towarzyszyły mi na wszystkich oceanach. Czy to się dzieje naprawdę? Trzydzieści lat! Nie sądziłem, że jeszcze kiedyś ją zobaczę. Uświadomiłem sobie, że to właśnie jej brakowało mi każdego dnia. Z czasem tęsknota stawała się coraz mniejsza, lecz odczuwałem ją zawsze.

O kim naprawdę myślałem tamtego dnia, kiedy katapultowałem się z uszkodzonego F-4, spadochron otworzył się z opóźnieniem i po krótkiej huśtawce wpadłem do morza u wybrzeży La Jolla? O kobiecie, która — ubrana jak zwykle szalowo — stała teraz przede mną i przyglądała mi się z radosnym uśmiechem.

Zrobiłem krok w jej stronę i otworzyłem ramiona. Zamierzałem ją przytulić, lecz ona miała dla mnie coś więcej: delikatny pocałunek, ciepły i otwarty. Taki, który łączy. Z rodzaju tych, jakimi witamy się nie ze znajomą osobą, lecz z dawno utraconą miłością.

Było to bardzo dziwne uczucie. Jakby wypełniająca mnie pustka zniknęła. W tej chwili nie liczyły się czas ani odległość. Gdy nasze usta odsunęły się od siebie, widziałem tylko jej brązowe oczy — wpatrzone we mnie.

To w nich przeczytałem, że wreszcie jestem w domu.

## 21. Ratowanie Topgun

Piszę te słowa w wieku osiemdziesięciu trzech lat. Wciąż patrzę w górę, gdy tylko usłyszę dźwięk przelatującego samolotu. Już wiecie dlaczego. Latanie było moją wielką pasją. Przez trzydzieści lat zajmowało pierwsze miejsce w moim życiu, dając mi wszystko, co uważałem za wartość. Zapewniało mi dom — czy to w powietrzu, na morzu, czy na lądzie. Ale gdy pojawiła się Mary Beth, uświadomiłem sobie, że czegoś mi jednak brakowało. Częstszych i lepszych chwil z rodziną. Miłości i więzi łączącej moje dzieci, w której tworzeniu nigdy nie miałem udziału, wyszukując cele na południe od Hajfongu.

Minęła północ. Wschodzi księżyc, lecz samoloty pasażerskie wciąż kursują, gdy siedzimy przy basenie. Szczerze mówiąc, najbardziej żałuję jednej rzeczy: że nie starałem się spędzać więcej czasu z Daną, Chrisem i Candice, która urodziła się w 1980 roku. Z perspektywy czasu widzę, że moje pierwsze małżeństwa nie miały szansy przetrwać moich ciągłych misji, politycznych zawirowań i dziennikarskiej nagonki. Moje żony były porządnymi kobietami; zawsze będę o nich dobrze myślał i może kiedyś mi wybaczą, że gdy byliśmy razem, widziałem tylko własne cele i priorytety.

W czasach wojny kraj nas potrzebował. Nie mogłem odwrócić się plecami do kolegów, którzy przelewali krew, walcząc z myśliwcami MiG-17 i bluzgającymi ogniem wyrzutniami pocisków rakietowych. Kiedy składasz przysięgę i przywdziewasz mundur, zmieniasz się ty i twoje priorytety.

Spójrz tam. Widzisz to ruchome światełko? Założę się, że to boeing 737, który wystartował z lotniska w Los Angeles. Widuję go co noc mniej więcej o tej porze. Leci zgodnie z planem; pewnie nie było żadnych opóźnień na bramkach ani awanturujących się pasażerów.

Boże, jakże lubiłem latać! W taką noc z pułapu czterdziestu tysięcy stóp

widzieć wszystko w promieniu setek mil. W górze czarny kryształ nieba upstrzony niezliczoną liczbą galaktyk i gwiazd, w dole skrzą się miasta niczym brylanty odbijające blask słońca. Ziemia i życie w pełnej krasie. Dopóki nie zobaczysz tego na własne oczy i nie poczujesz, jak cię to otwiera i uzależnia niczym narkotyk, nie będziesz wiedział, że latanie może tak bardzo zmienić człowieka.

Nocą w tej części nieba nie ma zbyt wielu samolotów wojskowych. Z powodu cięć budżetowych i problemów z częściami zamiennymi załogi myśliwców wylatują mniej godzin. Gdy się nad tym zastanawiam, z niepokojem zadaję sobie pytanie, dokąd zmierzamy i co się stanie z Topgun.

W 1993 roku zakończenie rywalizacji ze Związkiem Radzieckim doprowadziło do drastycznych cięć budżetowych i zamykania baz. W czasach pokoju żołnierze z Korpusu Piechoty Morskiej musieli przeprowadzić się z El Toro do Miramar, a w panującym tam ścisku nie było już miejsca dla Topgun. Osoby pociągające za sznurki postanowiły przenieść nas do Fallon w Nevadzie, gdzie swoją bazę miał ośrodek dowodzenia działaniami lotnictwa morskiego (Strike U). I tak z dnia na dzień kawałek ziemi z wątpliwym „widokiem na morze”, gdzie kiedyś postawiliśmy zawłaszczony barak, przestał być naszym domem. Zmuszając nas do przeprowadzki, wysoko postawieni sympatycy lotnictwa szturmowego odnieśli znaczące zwycięstwo, które przybliżyło ich do zniszczenia całego naszego dziedzictwa.

W połowie lat dziewięćdziesiątych wzrosła niechęć do Topgun i całego lotnictwa myśliwskiego. I nie tylko z powodu statusu gwiazd, jakim powszechnie cieszyliśmy się za sprawą filmu. Lotnictwu morskiemu nie przysłużyły się również kontrowersje związane z rzekomym molestowaniem seksualnym podczas Tailhook Convention w 1991 roku. Rolland G. „Dawg” Thompson, ówczesny dowódca Topgun, oświadczył później: „Dla wielu osób Topgun był ostatnim bastionem lotnictwa myśliwskiego i symbolem wszystkiego, czym ludzie spoza naszego środowiska pogardzali w tamtych czasach”.



Wyrosła w pięknym otoczeniu plaż i tętniącej życiem południowej Kalifornii szkoła nagle została przeniesiona do miejsca, które wydawało się krańcem cywilizacji. Prasa poświęcała temu sporo uwagi. Gdy nasze ciężarówki wyruszały w drogę, wzdłuż trasy ustawiali się ludzie z transparentami, by się z nami pożegnać i życzyć nam powodzenia. Kiedy konwój dotarł do Fallon, niejedna żona instruktora z Topgun zapłakała na widok smętnej doliny, czując na twarzy pustynny żar i rozmyślając o wszystkim, co pozostawiła w San Diego. Eleganckie domy, piękne szkoły — wszystko im odebrano.

Ówczesny szef operacji morskich admirał Jeremy Michael Boorda wstawiał się za nami, uważając, że poddyplomowa szkoła, nawet jeśli ma działać pod parasolem Strike U, musi zachować status dowództwa. Korzystając z wypracowanych w Topgun metod szkoleniowych, Strike U wprowadziła wysokie standardy dla swoich pilotów lotnictwa szturmowego, ale później, gdy pojawiły się chłopaki „Dawga”, a wraz z nimi osiemnaście hornetów i cztery tomcaty, instruktorzy nie szlifowali już swoich wykładów, przygotowując się do pełnienia swojej funkcji. Nie mieli nawet własnych samolotów do wykonywania lotów ćwiczebnych.

Rok 1996 okazał się tragiczny dla Marynarki Wojennej. Szef operacji morskich admirał Boorda targnął się na swoje życie. W pożegnalnym liście wyraził wstyd z powodu noszenia na mundurze niezasłużonego odznaczenia za odwagę. Po jego śmierci wydawało się, że Topgun stracił ostatniego oficera flagowego gotowego walczyć o szkołę. Wkrótce potem Topgun został pozbawiony statusu samodzielnego dowództwa i wszedł w skład Strike U, dowodzony od tej pory przez kontradmirała.

Mówię wam, mało mi serce nie pękło po tej przegranej bitwie. Serce bolało każdego z nas, którzy poświęciliśmy kawał życia, żeby stworzyć i rozwinąć szkołę, a potem ryzykowaliśmy karierę, żeby wciąż działała mimo kłód rzucanych nam pod nogi. Nasz sukces był żywym dowodem na to, że rzutcy,

kreatywni i zmotywowani młodzi oficerowie potrafią zdziałać cuda. Czy w tym przesłaniu ktoś widział zagrożenie? Tego nie wiem.

Wiem za to, że próbowali odebrać nam nazwę. Gdy pewnego dnia, już po śmierci Boordy, zjawił się w bazie „Dawg”, zobaczył, że na budynku głównej kwatery Strike U nie ma już tablicy z napisem TOPGUN. Było tam tylko N7, niewiele mówiący biurokratyczny kod Szkoły Lotnictwa Morskiego.

Boordę zastąpił admirał Jay Johnson, który do dziś pozostaje ostatnim lotnikiem na stanowisku szefa operacji morskich. „Dawg” na początku miał co do niego złe przeczucia, ponieważ Johnson przyjaźnił się z nowym dowódcą Strike U kontradmirałem Berniem Smithem. Połączenie środowisk lotników myśliwskich i szturmowych groziło zanikiem naszych tradycji. Ale admirał Smith stanął na wysokości zadania. Widząc, co się święci, wyznaczył Thompsona na kierownika szkolenia. Na uroczystość zorganizowaną z okazji zmiany statusu jednostki i przekazania dowództwa „Dawg” zaprosił swojego zwierzchnika jako honorowego mówcę, aby się upewnić, że admirał usłyszy jego słowa. To wtedy szef Topgun oświadczył nieco dramatycznie: „Prędzej narażę na szwank swą karierę niż standardy tej instytucji!”. I dotrzymał obietnicy.

Ostatecznie związani ze Strike U decydenci zostawili w spokoju „topgunowych Braci”, choć ich żony czuły żal z powodu ostracyzmu, z jakim się spotkali ze strony miejscowej kliki. To było bolesne. Podziały negatywnie wpływały na morale, dlatego też wielu świetnie wykwalifikowanych żołnierzy nie przyjęło rozkazu wyjazdu do Topgun. Prestiż szkoły ucierpiał, gdy stała się ledwie częścią Strike U, dowodzona już nie przez młodszego oficera, lecz kontradmirała.

„Dawg” zdawał sobie sprawę, że wiele musi się zmienić. Wykorzystując swoją pozycję kierownika szkolenia, wymagał od instruktorów Topgun, żeby uczyli również pilotów lotnictwa szturmowego. „Plan zakładał, że to nie oni wchłoną nas, lecz my ich” — stwierdził. Ale łatwiej powiedzieć, niż zrobić. Rozdźwięk pozostał.

Ale pozostał i Topgun. Gdy „Dawg” podejmował działania, aby zachować integralność programu szkolenia, młodszy oficerowie robili to co zwykle, czyli kontynuowali swoją misję. Tak się w wojsku walczy z biurokratyczną machiną. Każda instytucja może zniknąć, ale też przetrwać pod skrzydłami kogoś, kto odłoży na bok własne ambicje i z wielkim zaangażowaniem będzie bronił słusznej sprawy. Jestem wdzięczny Rollandowi Thompsonowi za to, że uratował Topgun w najtrudniejszym czasie. Kiedy sześć lat później Richard W. „Rhett” Butler, jeden z instruktorów, powrócił jako oficer dowodzący, z zadowoleniem zauważył, że zniknął ze ściany napis „N7”, zastąpiony nowym: „Wydział Szkolenia Topgun”.

Nawet w naszym środowisku mało kto jest w pełni świadomy tego, jak źle wyglądała sytuacja, gdy przenoszono Topgun z Miramar do Nevady. Podobno prawie osiemdziesiąt procent młodych pilotów-instruktorów zamierzało wtedy odejść z Marynarki Wojennej. Ale że dzięki staraniom „Dawga” sukces odniósł zintegrowany program szkoleń lotników z eskadr myśliwskich i szturmowych, większość z nich pozostała do końca swojej tury. Gdyby nie gorliwość naszych młodszych oficerów, zdecydowanie prowadzonych przez zdeterminowanego dowódcę, Topgun mógł przestać istnieć.

Staram się nie myśleć o tych wszystkich niepotrzebnych przepychankach, zwłaszcza w czasie tak pięknych nocy jak dzisiaj. Przychodzę nad basen, szukając wyciszenia. Czasem wracam we wspomnieniach do najlepszych chwil w wojsku i towarzyszy mi wtedy uczucie dumy. Bo wiecie co? Choć uwielbiałem latać, najlepsze chwile, w moim przekonaniu, były związane z ratowaniem ludzkiego życia. Para zagubiona u wybrzeży Baja, statek z konającymi uchodźcami na Morzu Południowochińskim. Właśnie te momenty uważam za najlepsze.

Jednym z największych uroków — i tajemnic — życia jest to, że pewne rzeczy wprowadzone w ruch dawno temu mogą nagle wyjść na światło dzienne i wpłynąć na teraźniejszość. Ocalenie statku pełnego uchodźców po latach

okazało się jednym z przełomowych wydarzeń mojego życia. W 1998 roku zadzwonił do mnie z Waszyngtonu szef wydziału informacji Marynarki Wojennej. Oznajmił, że chciałby się ze mną spotkać pewien człowiek, którego uratowałem na Morzu Południowochińskim w 1981 roku. Miał trzynaście lat, kiedy jego matka, ojciec i dwie siostry zapłacili za przeprawę zdezelowanym statkiem. Nigdy nie zapomniał widoku podpływającego lotniskowca i wielkiej liczby „61” wymalowanej z boku nadbudówki. Pragnął osobiście podziękować mi za to, że zatrzymałem się i ocaliłem stu trzydziestu ośmiu obcych ludzi.

Zgodziłem się bez wahania, myśląc, że po prostu porozmawiamy przez telefon. Tymczasem Marynarka prosiła, żebyśmy spotkali się na planie programu *Good Morning America*. Szczerze mówiąc, nie spodziewałem się, że jedno krótkie wystąpienie w studiu telewizyjnym przyniesie tak wiele wspaniałych rzeczy w moim życiu. Lan Dalat usiadł przed kamerą obok mnie i gdy tylko się przywitaliśmy, wiedziałem, że się zaprzyjaźnimy.

Jego bliscy przebywali kilka miesięcy w obozie dla uchodźców na wyspie Luzon, zanim wyemigrowali do Ameryki i osiedlili się w stanie Waszyngton. Później przeprowadzili się do południowej Kalifornii z myślą o cieplejszym klimacie, który choć trochę przypominałby im dom. Nie tylko Lan, ale i całe jego rodzeństwo doświadczyło prześladowania w publicznych szkołach. Wyzywano ich i wyśmiewano jako „ludzi ze statku”. Był to dla niego okropny, a nawet brutalny koniec dzieciństwa w nowej ojczyźnie, lecz rodzina postanowiła skorzystać z szansy, jaką dawała jej Ameryka.

Cała czwórka dzieci ukończyła szkołę średnią i rozpoczęła pracę zawodową, po drodze zakładając własne rodziny. Lan poprosił mnie, żebym wygłosił mowę na uroczystości rozdania dyplomów w jego szkole, a potem na drugiej, gdy wstępował do US Army. O to samo poprosił mnie jego brat Tony, który służył w Dowództwie Operacji Specjalnych podczas wojny w Afganistanie.

Spośród znanych mi osób mało kto lepiej niż Lan Dalat i jego rodzina

rozumie prawdziwą duszę i potęgę Ameryki; postanowili nie szczędzić wysiłków, żeby jej bronić.

Chcecie wiedzieć, co mnie najbardziej urzekło w tej historii? Oczywiście, to moja subiektywna ocena. Kiedy Lan się ożenił i urodził mu się syn, dali mu na imię Dan — po mnie. Jestem wzruszony, ilekroć o tym myślę. Kiedy w 1983 roku opuściłem US Navy, niemal straciłem kontakt ze swoim plemieniem, swoją bracią. W chwilach największej samotności snułem plany wyremontowania mierzącego sto dziesięć stóp oceanicznego holownika, którym mógłbym znowu pływać po morzach. Zastanawiałem się nad przeprawą przez Ocean Spokojny i odwiedzeniem Filipin i Japonii — czy też innych zakątków, do których zaprowadzą mnie wiatry i gwiazdy. Wydawało mi się to romantyczne. To dopiero byłaby samotność.

Z tego przygnębienia pomogła mi wyjść Mary Beth, gdy znów się zeszliśmy. Potem w moim życiu pojawił się Lan Dalat ze swoją rodziną. W stan spoczynku przechodzili dawni przyjaciele z US Navy, a prawie wszyscy „pierwsi bracia” mieszkali niedaleko mnie w południowej Kalifornii.

Pierwszego marca 1983 roku zacząłem nowe, cywilne życie, czując się wyobcowany i niepewny tego, co mnie czeka w kraju, którego tak długo broniłem, lecz którego już nie znałem. Okazało się jednak, że powrót do normalności oznacza dla mnie spełnione, szczęśliwe życie, oparte na miłości, rodzinie i przyjacielach. Są ze mną dzieci, dzieci Beth (mamy tu już istną rodzinę Brady<sup>22</sup>) oraz koledzy, z którymi w młodości wyruszałem na wojnę.

„Topgunowi pierwsi Bracia” spotykają się co pewien czas na obiedzie, choć gdy piszę te słowa, z dziewięciu pozostało nas siedmiu. Ja i Beth po roku od pamiętnego spotkania w drzwiach pojechaliśmy do Danii i wzięliśmy ślub w tym samym kościele, gdzie ochrzczony został mój tata, zanim jego rodzina — tak jak rodzina Lana — wyruszyła szukać szczęścia w Ameryce.

W latach dziewięćdziesiątych i już w XXI wieku ja i Beth nadrabialiśmy to, czego nie dane nam było wcześniej doświadczyć. Pracowaliśmy razem, budowaliśmy razem, spędzaliśmy czas na podróżach i odkrywaniu świata —

cieszyliśmy się życiem. Była tym, czego mi dotąd brakowało, a gdy wreszcie wypełniła lukę w moim sercu, smutne dni odeszły w niepamięć.

Obawiam się tylko, że ci, którzy zajęli nasze miejsce w kokpicie, zaznają smutnych dni w nadchodzących latach.

## 22. Czy znowu będziemy musieli przegrać wojnę? (lub: Powrót do przyszłości w F-35)

Podobnie jak stary dobry F-4 Phantom, również F-14 Tomcat pozostanie na długo we wspomnieniach pilotów myśliwskich. Ten słynny samolot zakończył swoją karierę w 2006 roku. Dowództwo Marynarki zdecydowało, że z powodu braku pieniędzy nie ma sensu utrzymywać go w służbie. Skupiono się na wprowadzeniu do eksploatacji jego następcy, myśliwca F-18 Hornet, podobnie jak szturmowca A-6 Intruder miał zastąpić niskowykrywalny bombowiec A-12 Avenger II. Naszej ptaszynie nie mogło pomóc to, że sekretarz obrony Dick Cheney był wrogo nastawiony do kongresmenów z Nowego Jorku — a zakłady Grumman Aircraft działały na terenie Long Island. Gdy Pentagon zarządził cięcia, patrzyliśmy ze smutkiem, jak to, co nowe i kosztowne, wypiera sprawdzone i niedrogie. Kiedy sekretarz Cheney zdecydował o zaprzestaniu produkcji przez Grummana dwóch kultowych samolotów lotnictwa pokładowego, Intrudera i Tomcata, mogliśmy się spodziewać ogromnych wydatków w przyszłości.

Wart niespełna pięć miliardów dolarów kontrakt z McDonnellem Douglasem i General Dynamics na budowę A-12 utonął w morzu spraw sądowych. Ani jedna maszyna nie zeszła z taśm produkcyjnych. Spory sądowe trwały dwadzieścia trzy lata i doprowadziły do tego, że producenci musieli zwrócić do kasy rządu czterysta milionów dolarów. Kością niezgody okazała się technologia obniżonej wykrywalności. Producenci oświadczyli, że nie są w stanie dotrzymać terminów, skoro rząd utajnia szczegóły swoich wymagań w kwestii tłumienia sygnałów radarowych. I mieli rację. Jak powiedział dawny dowódca Topgun, Lonny „Eagle” McClung: „Projekt A-12 był

w czarnym świecie”. Czyli maksymalnie utajniony. „Nie można było zabrać dokumentacji do swojego biurka. Należało ją czytać w strzeżonym pomieszczeniu”. Jednak Pentagon mocno wierzył w technologię *stealth*.

„Oddawaliśmy duszę za *stealth* — mówił McClung. — W Pentagonie uważali, że jeśli nie wyjdzie z tą technologią Marynarce Wojennej, operacje szturmowe staną się wyłączną domeną Sił Powietrznych. Nieraz powtarzałem, że gdzieś w jakimś ciemnym zakątku Europy Wschodniej grupa koleśki w okularach grubych jak denka butelek Coca-Coli już się zastanawia, jak przechytryć to nasze *stealth*... Z tym samolotem wiązało się mnóstwo problemów. Anulowanie projektu było dobrodziejstwem dla US Navy”<sup>23</sup>.

Skończyło się na przeprojektowaniu F-18, aby mógł wykonywać misje przewidziane dla A-12. Dziś Super Hornet, bo tak nazywane są modele F/A-18 E i F, całkiem nieźle wypada w tej roli, choć pod względem możliwości bojowych nie umywa się do starego Tomcata.

Jakież to smutne, że jedyne maszyny F-14 pozostające dziś w służbie należą do Iranu, który zaczął kupować je w 1976 roku, gdy władze w Teheranie były w bliskich stosunkach ze Stanami Zjednoczonymi, a my chętnie pomagaliśmy im stawić czoło zachwalanym przez Związek Radziecki myśliwcom MiG-25 Foxbat. Po kilku dekadach od dojścia do władzy ajatollaha Ameryka nie przyjaźniła się już z Iranem, a sekretarz Cheney zakończył produkcję F-14 również po to, by utrudnić perskim eskadrom użytkującym tomcata dostęp do części zamiennych. Mimo to Iran do dziś udowadnia, że F-14 to samolot niezawodny w użytkowaniu, z powodzeniem osłaniający rosyjskie bombowce podczas ataków na Syrię. (Pamiętam nawet, że pułk VF-121 gościł w Miramar irańskich pilotów. O ile się nie mylę, głównie uganiali się za dziewczynami i wydawali pieniądze na ładne samochody. Nie chciało im się uczyć).

Kiedy dziś szperam w Internecie, czytając na grupach dyskusyjnych posty poświęcone lotnictwu morskemu, napotykam wiele wypowiedzi bosmanów, którzy zajmowali się F-14 w czasach jego świetności. Jak refren pojawia się opinia: „Boże, gdybyśmy znowu mieli tę maszynę!”. Ci ludzie naprawdę mają



dobrze poukładane w głowie. Chcieliby, żeby US Navy dostała nowy sprzęt i wznowiła produkcję Tomcata, nieco unowocześnionego, lecz w gruncie rzeczy takiego jak wcześniej. Podzielam ich zdanie. Rozwój najnowszych technologii pod wieloma względami cofnął nas o lata. I jestem pewny, że Irańczycy śmieją się z nas, użytkując jeden z najlepszych samolotów myśliwskich wyprodukowanych na potrzeby Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych.

Tak, wiem, jestem już starszym gościem, który wszystko widział i wszystko wie. Cóż, można mnie zaszufłakować, lecz pozwólcie, że jako dawny mechanik silników lotniczych powiem z goryczą: obsesja Pentagonu na punkcie niskiej wykrywalności naraża nasz kraj na niebezpieczeństwo. Zapomnieliśmy już o bolesnych doświadczeniach z lat sześćdziesiątych. Kłaniamy się bożkom nowych technologii i dzieli nas krok od utraty duszy. *Stealth* jest jak zombi, w dodatku bardzo kosztowne zombi. Powraca do życia, żeby nas nawiedzać.

Samolot, który w założeniu pewnego dnia ma zastąpić F/A-18, to produkowany w zakładach Lockheed Martin F-35 Lightning II. Ten niskowykrywalny „wielozadaniowy” samolot powinien nadawać się do wszystkiego. Dopracowywane są trzy wersje tej maszyny „piątej generacji”, aby spełnić wymagania Marynarki Wojennej, Korpusu Piechoty Morskiej i Sił Powietrznych. Powinniśmy pamiętać o fiasku promowanego przez Roberta McNamarę samolotu F-111 („Flying Edsel”), który miał służyć w lotnictwie zarówno US Navy, jak i US Air Force. Ale nie pamiętamy. I oto dostajemy F-35 w trzech wydaniach: model A dla US Air Force, model B dla Marine Corps (samolot krótkiego startu i pionowego lądowania, który zastąpi odrzutowiec AV-8 Harrier) oraz model C dla US Navy.

Całkowity koszt programu ma przekroczyć bilion dolarów, co sprawia, że F-35 jest najdroższym w dziejach systemem uzbrojenia<sup>24</sup>. Jednostkowy koszt wyprodukowania egzemplarza dla US Navy (nie licząc testów i wdrożenia) to ponad trzysta trzydzieści milionów dolarów i liczba ta stale rośnie<sup>25</sup>.

Nieodżałowany John Nash zawsze twierdził, że elementy nowoczesnego samolotu projektowane są tak, by się psuły. Największe firmy przemysłu zbrojeniowego zapewniły sobie wysoką marżę ze sprzedaży „szybkowymiennych modułów”, jak nazywają dziś części zamienne. W całym okresie eksploatacji samolotu części będą kosztować więcej niż sama maszyna. Pomyślcie sobie o drukarce atramentowej, którą kupiliście w hurtowni artykułów biurowych za siedemdziesiąt pięć dolarów. Za tonery zapłacicie połowę tej kwoty w ciągu sześciu miesięcy. Na podobnych zasadach działa biznes związany z produkcją supernowoczesnych odrzutowców.

Obawiam się, że z powodu wysokich kosztów użytkowania F-35 będziemy mieć flotę wspaniałych superlotniskowców z napędem atomowym, ale ich pokłady startowe będą świecić pustkami. Stany Zjednoczone nie znajdą w budżecie kwoty wystarczającej na zakup takiej liczby samolotów, żeby skrzydła powietrzne miały czym latać.

F-35 oznaczał same kłopoty, poczynając od zaczepu ogonowego, który w zasadzie nie działał, poprzez aparaturę tlenową pilota, a kończąc na ultranowoczesnym hełmie z wbudowanymi zaawansowanymi czujnikami, wizjerem wyświetlającym masę informacji i systemem celowania opartym na linii widzenia pilota dzięki analizie ruchów jego głowy. Cena takiego cudenka to czterysta tysięcy dolarów, ale kto wie, ile będzie ono kosztowało naprawdę? Całkowity koszt wdrożenia tej maszyny do eksploatacji wciąż pnie się w górę — niczym phantom wspinający się na szczyt „jajka”. Tymczasem piloci, którzy nie czują się pewnie w F-35, nazywają ten samolot „pingwinem”. Bo tak właśnie on lata.

Żadna instytucja nie zmieni tego stanu rzeczy. Ani dowództwo Marynarki Wojennej czy innego rodzaju wojsk, ani przemysł zbrojeniowy, ani nawet Kongres. Każda z nich ma swoje powody, by nie robić tego, co słuszne. Lukratywne zlecenia dla podwykonawców związanych z budową F-35 zostały strategicznie rozproszone prawie po wszystkich okręgach wyborczych

w Ameryce. Ponieważ tak wielu członków Izby może coś na tym zyskać, projekt znajdzie szerokie poparcie polityków niezależnie od kosztów i jego faktycznej przydatności. Gdy więc przedstawiciel przemysłu zbrojeniowego proponuje nowe rozwiązanie dla nowego samolotu — nawet takie, którego eskadry US Navy z pierwszej linii reagowania nie chcą ani nie potrzebują — nie znajdzie się nikt, kto powie „nie”. Dlaczego żaden kontradmirał z Pentagonu nie stanie przed Izbą Reprezentantów, żeby sprzeciwić się przyznawaniu funduszy na zbędne gadżety dla Marynarki Wojennej? Ponieważ wielu z nich spodziewa się hojnej premii po przejściu w stan spoczynku: dobrze płatnej posady wiceprezesa wykonawczego w firmie zbrojeniowej. Miałyby zadawać pytania i ryzykować, że tego nie dostanie?

Należy się zastanowić, po co w ogóle wyposażać samoloty w tak kosztowną technologię, jaką jest niska wykrywalność radarowa. Mam tu sporo wątpliwości. Nowe czujniki, które leżą w zakresie możliwości technicznych Rosjan i Chińczyków, nie wykorzystują nawet fal radarowych. Ich działające na podczerwień urządzenia śledzące są w stanie wykryć ciepło powłoki samolotu poruszającego się w atmosferze, a także zakłócenia przepływu powietrza.

Mimo to broszury reklamowe koncernów zbrojeniowych, a nawet niektórzy piloci próbują nas przekonać, że F-35 jest maszyną „przełomową”. Na swojej stronie internetowej Lockheed Martin pisał: „Dzięki technologii *stealth*, zaawansowanym czujnikom i zdolnościom bojowym F-35 to najbardziej zabójczy, bezpieczny dla pilota i zintegrowany samolot myśliwski, jaki kiedykolwiek zbudowano. W zasadzie jest czymś więcej niż tylko myśliwcem: dzięki swoim zdolnościom w zakresie zbierania, przetwarzania i współdzielenia informacji może istotnie zwiększać potencjał wszystkich lotniczych, nawodnych i naziemnych zasobów wojskowych w przestrzeni walki, pozwalając mężczyznom i kobietom w mundurach wykonać misję i wrócić cało do domu”.

W świetle tego F-35 jawi się jako samolot wczesnego ostrzegania —

przełomowy, akurat. Oczywiście nie ma tu ani słowa o wygrywaniu walk manewrowych. Może to i racja, bo doświadczeni piloci latający „pingwinem” twierdzą, że żaden z niego wojownik. W moich uszach pobrzmiwają jeszcze echa bzdur powtarzanych w latach sześćdziesiątych, że F-4 Phantom zrewolucjonizuje tradycyjne sposoby prowadzenia misji bojowych.

Za moich czasów w Topgun uważaliśmy, że pilot musi wylatać minimum trzydzieści pięć do czterdziestu godzin miesięcznie, żeby był przygotowany do walki. Dziś to już niemożliwe. W miarę jak F-35 pożera fundusze przeznaczone dla lotnictwa morskiego, niskie tempo produkcji sprawia, że nasi piloci nieprędko wylatają odpowiednią liczbę godzin, by dobrze sobie radzić w powietrzu. W ciągu ostatnich kilku lat piloci superhornetów dostawali jedynie dziesięć, dwanaście godzin miesięcznie pomiędzy misjami — czyli tylko tyle, by nauczyli się panować nad odrzutowcem. Jeszcze trudniej usiąść za sterami F-35. Piloci muszą polegać na symulatorach, jeśli chcą nadrobić braki. Godzina lotu to astronomiczne pieniądze.

Jednak ogrom problemów związanych z samolotem F-35 łatwiej rozpatrywać w kategoriach czasu niż pieniędzy. Powiem krótko: cykl wdrażania go do eksploatacji trwa już dwadzieścia siedem lat.

Po dwudziestu siedmiu latach i utopieniu w tym projekcie miliardów dolarów żadnej amerykańskiej eskadry nie zasilili choćby jeden w pełni funkcjonalny samolot. Tak, to prawda. Przymiarki zaczęły się już w 1992 roku, a mimo to nie osiągnął on pełnej zdolności operacyjnej w żadnym z rodzajów wojsk, które go zamówiły<sup>26</sup>. I niech was nie zwiodą zdjęcia maszyny w locie. Żaden z tych samolotów nie jest gotowy do walki. Izraelczycy twierdzą, że wykorzystali eksportowy model F-35 w operacji bojowej. Nie wiem, ile w tym prawdy, ale całkiem możliwe, że istnienie dochodowych zagranicznych rynków zbytu tłumaczy niezasłużoną długowieczność tych samolotów po prawie trzech dekadach opóźnień i przekraczania budżetu. Kupnem samolotu rzekomo zainteresowane są Izrael, Japonia i Korea Południowa oraz osiem innych „krajów partnerskich”, które

pomagają w jego wdrożeniu. Niestety, projekt ten tak bardzo przeciągnął się w czasie, że jednemu z tych partnerów, Turcji, przestało już zależeć na współpracy ze Stanami Zjednoczonymi. (Być może jednak, mimo prorosyjskich sympatii, wypełnią kontrakt z Lockheedem na dostarczanie ważnych części do F-35).

Dwadzieścia siedem lat. To więcej niż pokolenie. Weźmy dla porównania okres wdrażania do eksploatacji F-14 Tomcata. Odkąd US Navy złożyła wstępne zapytanie o ofertę, pierwsze maszyny trafiły do służby już po czterech latach. Tak, czterech. A dziewięciu w przypadku F-18 Horneta.

I teraz dwadzieścia siedem?

Coś się psuje w Waszyngtonie i kiedyś, niestety, z tego powodu przegramy wojnę. Może taka tragedia wstrząśnie elitami związanymi z polityką i przemysłem obronnym, zmusi je wreszcie do usunięcia tego, co zepsute.

Tymczasem rozwiązania taktyczne stosowane w walkach powietrznych na całym świecie nie są poddawane radykalnym zmianom. Przyszłość nie różni się aż tak bardzo od tego, co znamy z przeszłości. Pozwólcie, że opowiem pewną niedawną historię.

Osiemnastego czerwca 2017 roku komandor podporucznik Michael „Mob” Tremel, absolwent Topgun i dawny instruktor, wystartował z pokładu lotniskowca USS George H.W. Bush samolotem F/A-18E Super Hornet. Biorąc udział w operacji bliskiego wsparcia powietrznego w okolicach syryjskiego miasta Ar-Rakka, prowadził w głąb lądu cztery super hornety, aby dołączyć do odrzutowców gotowych zbombardować pozycje Państwa Islamskiego. Nagle on i pozostali piloci wykryli syryjski samolot. Pilot wroziej maszyny ignorował ponawiane wezwania do odwrotu. Gdy Suchoj Su-22 Fitter zbombardował pozycje wojsk sojusznicznych, Tremel przystąpił do ataku.

Stosując się do zasad użycia siły, po pozytywnej wzrokowej identyfikacji celu odpalił pocisk raketowy AIM-9X Sidewinder. Przeciwnik wykrył start pocisku i wypuścił flary termiczne. Sidewinder, zmylony pomimo swoich

rozbudowanych funkcji, nie trafił. Tremel przełączył się na naprowadzany radarowo pocisk AMRAAM — następcę sparrowsa — i strzelił. W wyniku ośmiominutowego starcia syryjski samolot eksplodował, a Tremel musiał ominąć chmurę szczątków. Pilot, kapitan Ali Fahd, katapultował się i bezpiecznie wylądował na spadochronie. To było pierwsze zwycięstwo amerykańskiego myśliwca od wiosny 1999 roku, gdy podczas wojny w Kosowie piloci Sił Powietrznych stracili trzy jugosłowiańskie maszyny MiG-29.

Jeśli chodzi o incydent z 2017 roku, to trzech spośród czterech pilotów hornetów ukończyło Topgun, więc byliby odpowiednio przygotowani do udzielenia nam lekcji — choć niezbyt odkrywczej. Przede wszystkim zaawansowaną technologię można ogłupić prostymi przeciwśrodkami. Pociski raketowe bywają zawodne. Najważniejsze spostrzeżenie byłoby jednak takie, że wbrew modnym futurystycznym mrzonkom Tremel musiał walczyć w bliskiej odległości od przeciwnika, ponieważ tego wymagały zasady użycia siły. Czemu więc wydajemy krocie na technologię, która wobec naszych własnych zasad użycia siły przestaje być użyteczna?

Nawet jeśli różne problemy F-35 doczekają się rozwiązania i do służby trafi odpowiednia liczba samolotów, ich zdolności bojowe oparte na walce poza zasięgiem wzroku stracą znaczenie w sytuacji, gdy pilot będzie musiał naocznie zidentyfikować cel, zanim otworzy ogień. Dowiedziono tego już czterdzieści lat temu. Jak mówi „Condor”: „Skoro go widzisz, on widzi ciebie i walczycie w zwarcu”. A w takich warunkach „pingwin” nie sprawdza się najlepiej. Przynajmniej wszystko wskazuje na to, że będzie miał działko. To jedyna rzecz, która wyjdzie im dobrze.

Byłem całkiem niezłym pilotem myśliwca, ale być może jestem staroświecki. Mocno wierzę, że to, co prostsze, jest lepsze. Doświadczyłem tego w wojsku wielokrotnie. Po trzydziestu latach w lotnictwie morskim wystarczy, że popatrzę na parametry silnika, rozpiętość skrzydeł i kształt ogona, i już wiem, na co dany samolot stać w powietrzu. Niewiele widziałem

samolotów lepszych w walce manewrowej niż dobry, sprawdzony F-5 — poczciwa ptaszyna z zakładów Northropa, z której korzystaliśmy w Topgun do symulacji agresora. Część z nich jest w służbie do dzisiaj.

Bywa, że gdy leżę przy swoim basenie, obserwując powolny ruch odrzutowców i satelitów na nocnym niebie, konstruuje w wyobraźni myśliwiec doskonały. Byłby to prosty, jednomiejscowy śmigacz, niewiele różniący się od starego F-5. Lekki, zwrotny i kompaktowy, trudny do zauważenia w czasie walki. Chciałbym, żeby był tani, nadający się do masowej produkcji i szybkiego uzupełniania braków, gdybyśmy zaczęli ponosić straty.

Systemy pokładowe w kokpicie byłyby tak dobrane, żeby nie przeciążać zmysłów pilota nadmiarem informacji. Moi piloci nie byliby psychicznie i emocjonalnie zmęczeni liczbą bajerów, które upycha się w kokpicie samolotu piątej generacji. US Navy mnoży koszty, instalując moduły systemu wsparcia operacji powietrznych, choć większość pilotów, których znam, nigdy ich nie dotyka. No więc się ich pozbedziemy. Moi ludzie nie będą potrzebowali, żeby cywilny sztabowiec lub jakiś admirał słyszał ich rozmowy i wpierniczał się do wszystkiego, co robią. Rozmawiać będą jedynie z kontrolerem lotu, macierzystym lotniskowcem i kumplami z eskadry.

Niewielki śmigacz będzie kosztował nie więcej niż dziesięć milionów dolarów za sztukę, dlatego nie będziemy musieli sprzedawać go za granicę. Co najwyżej Anglikom i Izraelczykom. Dzięki zaoszczędzonym pieniądzom szeregowi w hangarze naprawczym będą mieli wszystko, czego potrzebują. A prezesi ze zbrojeniówki niech grają sobie w golfa na własny rachunek.

Dajcie mi kilkaset samolotów w rodzaju F-5N z sensownym działkiem, celownikiem obliczającym poprawkę, czterema sidewinderami, pokładowym systemem samoobrony, do tego pilotów wylatujących miesięcznie czterdzieści, pięćdziesiąt godzin, a dowalimy każdej armii lotniczej, której

niskowykrywalne „pingwiny” piątej generacji rujnują budżet kraju. Niedobory pilotów staną się przeszłością.

W lotnictwie myśliwskim jedna zasada pozostaje niezmienna: nie samolot wygrywa starcie, ale człowiek w kokpicie. Umiejętność latania z czasem się zmniejsza. Potrzebne są ciągle, regularne ćwiczenia. Dziś już ich nie ma z powodu corocznych cięć budżetowych, związanych z „minimalizacją wydatków” i ograniczeniem funduszy na obronność. Gdy w tej sytuacji patrzę w przeszłość, widzę, że choć Wietnam był dla mnie i moich kolegów przykrym doświadczeniem, mimo wszystko były to najlepsze czasy dla lotnictwa.

Z rejestru lotów Darrella „Condora” Gary’ego wynika, że w czerwcu 1976 roku wykonał ich czterdzieści sześć, co przełożyło się na sześćdziesiąt i pół godziny: pięć lotów samolotem F-4N Phantom, siedemnaście A-4E Skyhawk i dwadzieścia cztery F-5E Tiger. Wszystkie loty zawierały elementy prawdziwej manewrowej walki powietrznej, a nie sprowadzały się do pustych przelotów nad kontynentem. „Condor” twierdzi, że kto spędza w górze tyle czasu, siłą rzeczy stanie się najlepszym wojownikiem.

Moi chłopcy będą świetnie manewrować. Mając pod dostatkiem maszyn, powrócimy do czasów, gdy każdy pilot, który dobrze żył z obsługą techniczną w hangarze, mógł pobrać ptaszynę i poszukać sobie *fight clubu* gdzieś nad oceanem. W ten sposób doczekamy się nowych mistrzów walki manewrowej. Dajmy chłopakom mnóstwo godzin latania i charakternego dowódcę, a będą wygrywać jak na zawołanie. Ponieważ wyraźnie widać, że pilotom brakuje ćwiczeń praktycznych, proponuję sięgnąć do federalnych rezerw ropy naftowej i w ten sposób obniżyć koszt produkcji paliwa dla odrzutowców. Dzięki temu piloci w ośrodkach szkoleniowych mogliby latać codziennie. Jeżeli będziemy czekać, aż znajdziemy się u progu wojny, może być dla nas za późno.

Często podejmuję ten wysiłek umysłowy i zawsze wracam do naszej topgunowej dewizy: liczy się człowiek, nie maszyna. Zastanówmy się więc,



jaki powinien być dobry kandydat na pilota myśliwca. W ciągu lat, gdy miałem okazję poznać tysiące lotników, zauważyłem, że najlepsi mają pewne wspólne cechy.

Dobry pilot powinien być mocno związany z rodziną, kochać ojczyznę i wykazywać się inicjatywą. Powinien wierzyć w wyższe wartości, a jednocześnie być samodzielny i pewny siebie, nie posuwając się jednak za daleko. (Odrobina brawury nie zaszkodzi; nie chciałbym, żeby w moim skrzydle latali bojaźliwi ludzie). Pomaga uprawianie sportu, bo gdy młodzież w odpowiednim wieku jest dobrze prowadzona, uczy się zaufania, pracy zespołowej i dążenia do wyznaczonych celów. Później wszystko to przyda się w powietrzu. Odrzuciłbym każdego, kto chwali się samym uczestnictwem w zawodach. Samozachwyt niepoparty faktycznymi osiągnięciami to najlepsza droga do śmierci w płomieniach. Dajcie mi średnio wykształconych, lecz pracowitych studentów z wolą zwyciężania, zamiast prymusów szukających wygodnej posady, a dokonamy cudów.

Liczy się również szczerze zainteresowanie historią i tradycjami jednostki. Dobry pilot nieustannie stara się rozwijać. Stawiając pierwsze kroki w Marynarce Wojennej, miałem okazję zetknąć się z pilotami pamiętającymi II wojnę światową, słuchać ich rad i opowieści. Przeczytałem masę książek ze wspomnieniami pilotów wojskowych, zapamiętując wiele drobiazgów, które przydały mi się później w karierze. Żyliśmy na granicy życia i śmierci, a oddzielająca je linia była bardzo cienka. Jimmy Doolittle postawił mi szkocką, bo chyba zauważył, że wiele nas łączy w tym względzie. Historia jest bogatym źródłem bezcennych lekcji, ponieważ wszystko już się kiedyś zdarzyło.

Utalentowany dowódca dostrzega pozytywne cechy i rozwija je u podwładnych, nawet jeśli czasem musi nagiąć zasady... dotyczące też odrzutowca. Podobnie jak robiliśmy to w Miramar każdego dnia i jak widzieliście w nakręconym trzydzieści trzy lata temu filmie, któremu życzę niekończącej się oglądalności. Wśród scen plażowej siatkówki,

romantycznych motocyklowych przejażdżek pasem startowym o zachodzie słońca czy niebezpiecznych akrobacji w powietrzu kryją się ważne przesłania. Ten film przypomina mi lepsze czasy. I myślę, że to wspomnienie może nam dziś pomóc, jeśli tylko będziemy tego chcieli.

Cóż, tak wyglądałoby lotnictwo morskie, gdybym był królem wszystkiego. Ale że nim nie jestem, chyba powinienem już iść spać. Chodźcie ze mną do domu, coś wam pokażę.

Swoje ray-bany z lat pięćdziesiątych miałem jeszcze kilka lat temu, ale po wymianie szkieł dałem je wnuczce w prezencie świątecznym — sama mnie o to poprosiła. Pomyślałem sobie, że po pięćdziesięciu latach najwyższy czas kupić nowe. Candice, moja najmłodsza córka, dostała ode mnie złoty łańcuszek z Gwiazdą Dawida. Zachowałem dla siebie tylko mysz. Po tylu wyczerpujących morskich eskapadach zasłużenie odpoczywa na półce z książkami. Od czasu do czasu patrzę na nią i myślę: *To była niezła jazda, co, mała?*

Siedzi sobie wśród książek i innych cennych przedmiotów związanych z moją karierą. Ale najlepiej wspominam czasy Miramar i „pierwszych Braci”. Ich dozgonna przyjaźń ma znacznie większą wartość niż jakakolwiek rzecz w bibliotece. Topgun zawsze będzie szczytem moich dokonań, bezspornie największym osiągnięciem życia. Jednak nic bym nie zrobił bez „Braci” — i opatrności Bożej.

# Podziękowania

Napisanie tej książki zajęło mi jakieś półtora roku. Wszystko zaczęło się wtedy, gdy Jim Hornfischer, prezes agencji literackiej Hornfischer Literary Management, skontaktował się z jednym z „topgunowych pierwszych Braci” — Darrellem Garym w San Diego — żeby omówić sprawę napisania i wydania książki ze wspomnieniami z okazji pięćdziesiątej rocznicy powstania Topgun. Ponieważ byłem pierwszym kierownikiem w czasach formowania się Szkoły Lotnictwa Morskiego w latach 1968–1969, Gary uważał, że to ja powinienem opowiedzieć historię szkoły w formie osobistego pamiętnika. Dzięki Jimowi nasz pomysł nabrał kształtu i został przekazany do Nowego Jorku, gdzie zajęło się nim szacowne wydawnictwo Hachette Books.

W pierwszym roku pracy nad książką miałem zaszczyt współpracować z Barrettem Tillmanem, wybitnym i wielokrotnie nagradzanym znawcą lotnictwa morskiego, którego dzieje opisywał z niezrównaną znajomością rzeczy w dziesiątkach książek i setkach artykułów. Zmuszeni trzymać się napiętego terminarza, wspólnie stworzyliśmy pierwszy zarys powieści, starannie sprawdzając materiały źródłowe, aby uniknąć błędów merytorycznych i niezgodności z faktami. Było to dla mnie ogromne przeżycie: dzielić się doświadczeniami ze swojej kariery wojskowej i wojny w Wietnamie z tym niezwykłym człowiekiem. Barrett jest żywą encyklopedią lotnictwa morskiego. Zżyliśmy się ze sobą.

Kiedy złożyliśmy pierwszy maszynopis, pojawiła się myśl, żeby jeszcze coś dodać. W ostatnich dwóch miesiącach pomagał mi doszlifować tekst John R. Bruning Jr. Zaprzyjaźniliśmy się, gdy przyszło nam w krótkim czasie przerabiać maszynopis. Pracowałem z nim i uczyłem się od niego z prawdziwą przyjemnością. Jest autorem lub współautorem dwudziestu jeden powieści wojennych, w tym *House to House*, *Outlaw Platoon*, *Level Zero*

*Heroes, The Trident* czy *Indestructible*. W czasie wojny w Afganistanie mieszkał w koszarach z żołnierzami naszych wojsk lądowych. To naprawdę niezwykły Amerykanin.

Jim Hornfischer, mój agent literacki, czuwał nad projektem od samego początku i pomagał przy ostatnich pracach nad maszynopisem. Sam będąc autorem (otrzymał Nagrodę im. Samuela Eliota Morisona za całokształt twórczości, w tym powieści *The Fleet at Flood Tide, Neptune's Inferno, Ship of Ghosts* i *The Last Stand of the Tin Can Sailors*), okazał się świetnym mentorem literackim, który nie szczędził sił, żeby pomóc mi sprawnie opowiedzieć tę historię.

Przywoływanie wspomnień z dawnych lat życia i kariery w US Navy przy udziale tych utalentowanych profesjonalistów było dla mnie niezwykłą przygodą. Prawdziwe dziedzictwo Szkoły Lotnictwa Morskiego nie zostałyby przelane na papier bez ich entuzjazmu i zaangażowania. Zawsze znajdzie się dla nich miejsce w moim skrzydle powietrznym.

Mauro DiPreta z Hachette Books był wielkim orędownikiem tej książki i z wielkim wyczuciem zredagował przygotowany maszynopis. Podziękowania należą się również jego energicznemu asystentowi Davidowi Lambowi i reszcie zespołu redakcyjnego, w tym redaktor prowadzącej Michelle Aielli, kierownikowi działu marketingu Michaelowi Barrsowi oraz specjaliście do spraw reklamy Sarze Falter. Wszyscy oni odgrywają ważną rolę w procesie wypuszczenia na rynek nowej książki.

Instruktorzy będący założycielami Topgun — „pierwsi Bracia”, jak sami siebie nazywamy — nie żalowali trudu dla nowo powstałej uczelni i pozostają ze mną w przyjaźni, odkąd przystąpiliśmy razem do pracy ponad pięćdziesiąt lat temu. Dziękuję zatem tym wielkim patriotom: Darrellowi Gary’emu, Melowi Holmesowi, Jimowi Ruliffsonowi, Johnowi Nashowi, Jerry’emu Sawatzky’emu, Steve’owi Smithowi, Johnowi C. Smithowi, Jimowi Laingowi i Chuckowi Hildebrandowi. Dzięki wyteżonym wysiłkom kolejnych pokoleń — czterdziestu dwóch dowódców, rzeszy młodych instruktorów, ciężko

pracujących szeregowych z personelu technicznego i biurowego — Szkoła Lotnictwa Myśliwskiego Marynarki Wojennej zyskała międzynarodowy rozgłos. Wszystkim wam dziękuję za to, że nie baliście się ryzyka, a także za wyrzeczenia wasze i waszych rodzin. W ciągu tych wielu lat daliście z siebie wszystko. Marzyłem, żeby opowiedzieć tę historię — naszą historię. Mam nadzieję, że zrobiłem to dobrze, podobnie jak my wszyscy spisaliśmy się dobrze, kiedy ojczyzna nas potrzebowała. Jesteście dziś, podobnie jak wtedy, najlepszymi z najlepszych.

Szczególne podziękowania należą się znakomitym marynarzom US Navy. Listę otwiera mój dobry przyjaciel starszy bosman sztabowy David M. Hobbs, z którym służyłem na lotniskowcu USS Ranger.

To moja rodzina sprawiła, że wszystko było możliwe. Światłem przewodnim był dla mnie Arthur Lamp, mój dziadek. Otuchy dodawali mi też rodzice, Orla i Henrietta Pedersenowie.

Na koniec moja cudowna Mary Beth. Dedykuję Ci tę książkę za niesłabnące i mobilizujące wsparcie i miłość przez te długie lata. Z Tobą wszystko wreszcie jest na swoim miejscu.

---

<sup>1</sup> Nawiązanie do losu ubogich migrantów zarobkowych, opisanych w powieści *Grona gniewu* Johna Steinbecka (przyp. tłum.).

<sup>2</sup> *Great Marianas Turkey Shoot* (ang.) — tak amerykańscy lotnicy nazwali walki powietrzne w czasie bitwy na Morzu Filipińskim w dniach 19-20 czerwca 1944 r. (przyp. tłum.).

<sup>3</sup> *Lone Star State* (ang.) — Teksas (przyp. tłum.).

<sup>4</sup> *Anti-submarine warfare* (ang.) (przyp. tłum.).

<sup>5</sup> W żargonie lotników — nowicjusz (przyp. tłum.).

<sup>6</sup> 461 galonów = ok. 1750 l (przyp. tłum.).

<sup>7</sup> *One pass, haul ass* (ang.) (przyp. tłum.).

<sup>8</sup> *Air combat maneuvering* (ang.) (przyp. tłum.).

<sup>9</sup> *Dissimilar air combat training* (ang.) (przyp. tłum.).

<sup>10</sup> Utało się, że o to w pierwszej kolejności pyta prezydent USA w chwili kryzysu wojskowego (przyp. tłum.).

<sup>11</sup> *Pacemaker* (ang.) — rozrusznik serca (przyp. tłum.).

<sup>12</sup> *Report of the Air-to-Air Missile System Capability Review* (ang.) (przyp. tłum.).

- 13 Readiness Air Wing 12 (12. Skrzydło Powietrzne) — jednostka nadrzędna wobec 121. Pułku Szkoleniowego (przyp. autora).
- 14 Iron nr 7 — rodzaj kija golfowego (przyp. tłum.).
- 15 Rattler (ang.) — grzechotnik (przyp. tłum.).
- 16 Spook (ang.) — szpicel (przyp. tłum.).
- 17 La Fayette Escadrille — amerykańska ochotnicza jednostka lotnicza walcząca po stronie Francuzów w I wojnie światowej (przyp. tłum.).
- 18 „Duke” (ang. *księżę*) to przezwisko amerykańskiego aktora Johna Wayne’a (1907-1979) (przyp. tłum.).
- 19 Maritime Air Superiority Threat (MAST) — Zagrożenie dla Przewagi Powietrznej w Lotnictwie Morskim (przyp. tłum.).
- 20 William Bligh — okrutny kapitan statku *Bounty*, przeciwko któremu w 1789 roku zbuntowała się załoga (przyp. red.).
- 21 Choć *Marynarka Wojenna* zawsze posługuje się nazwą „*Topgun*”, producenci zdecydowali się użyć formy dwuwyrazowej. Być może lepiej się ona prezentuje na plakatach filmowych... lub okładkach książek — jak właśnie ta (przyp. autora).
- 22 *Rodzinka Brady* (*The Brady Bunch*) to tytuł amerykańskiego serialu o patchworkowej rodzinie mieszkającej w wielkim domu w jednej z dzielnic Los Angeles i jej licznych przyjaciółach (przyp. red.).
- 23 Zacytowana wypowiedź McClunga pochodzi z książki Barretta Tillmana *On Wave and Wing: The 100-Year Quest to Perfect the Aircraft Carrier* (Waszyngton, DC: Regnery History, Waszyngton 2017), s. 272.
- 24 Valerie Insinna, *4 Ways Lockheed’s New F-35 Head Wants to Fix the Fighter Jet Program*, „*Defense News*” 14 lipca 2018, [www.defensenews.com/digital-show-dailies/farnborough/2018/07/10/4-ways-lockheeds-new-f-35-head-wants-to-fix-the-fighter-jet-program](http://www.defensenews.com/digital-show-dailies/farnborough/2018/07/10/4-ways-lockheeds-new-f-35-head-wants-to-fix-the-fighter-jet-program) [dostęp: 23.08.2018].
- 25 Winslow Wheeler, *How Much Does an F-35 Actually Cost?*, „*War Is Boring*”, Medium, 27.07.2014, <https://medium.com/war-is-boring/how-much-does-an-f-35-actually-cost-21f95d239398> [dostęp: 23.08.2018].
- 26 W 2015 roku dowództwo Korpusu Piechoty Morskiej przedwcześnie ogłosiło zdolność operacyjną modelu F-35B, lecz jego systemy pokładowe, w tym osiem milionów linii kodu oprogramowania, były naszpikowane błędami.

# Związani z Topgun oficerowie zarządzający i dowodzący

Oficerowie zarządzający	
1969	Dan A. „Yankee” Pedersen
1969–1971	John C. „J.C.” Smith
Oficerowie dowodzący	
1971–1972	Roger E. „Buckshot” Box
1972–1973	David E. „Frosty” Frost
1973–1975	Ronald E. „Mugs” McKeown
1975	John K. „Sunshine” Ready
1975–1976	James H. „Cobra” Ruliffson
1976–1978	Monroe „Hawk” Smith
1978–1979	Jerry L. „Thunder” Unruh
1979–1981	Lonny K. „Eagle” McClung
1981	Roy „Outlaw” Cash Jr.
1982–1983	Ernest „Ratchet” Christensen
1983–1984	Christopher T. „Boomer” Wilson
1984	Joseph „Joedog” Daughtry Jr.
1984–1985	Thoms G. „Otter” Otterbein
1985–1986	Daniel L. „Dirty” Shewell
1986–1988	Frederic G. „Wigs” Ludwig Jr.
1988–1989	Jay B. „Spook” Yakeley III
1989–1990	Russell M. „Bud” Taylor II
1990–1992	James A. „Rookie” Robb

1992–1993	Robert L. „Puke” McLane
1993–1994	Richard „Weasel” Gallagher
1994–1996	Thomas „Trotts” Trotter
1996–1997	Rolland G. „Dawg” Thompson
1997–1999	Gerald S. „Spud” Gallop
1999–2001	William „Size” Sizemore
2001–2003	Daniel „Dix” Dixon
2003–2004	Richard W. „Rhett” Butler
2004–2005	Thomas M. „Trim” Downing
2005–2006	Mike R. „Trigger” Saunders
2006–2007	Keith T. „Opie” Taylor
2007–2008	Michael D. „Dice” Neumann
2008–2009	Daniel L. „Undra” Cheever
2009–2010	Pail S. „Dorf” Olin
2010–2011	Matthew L. „Yodel” Leahey
2011–2012	Steven T. „Sonic” Hejmanowski
2012–2013	Kevin M. „Proton” McLaughlin
2013–2014	James D. „Cruiser” Christie
2015–2016	Michael A. „Chopper” Rovenolt
2016–2018	Andrew „Grand” Mariner
2018–	Christopher „Pops” Papaioanu





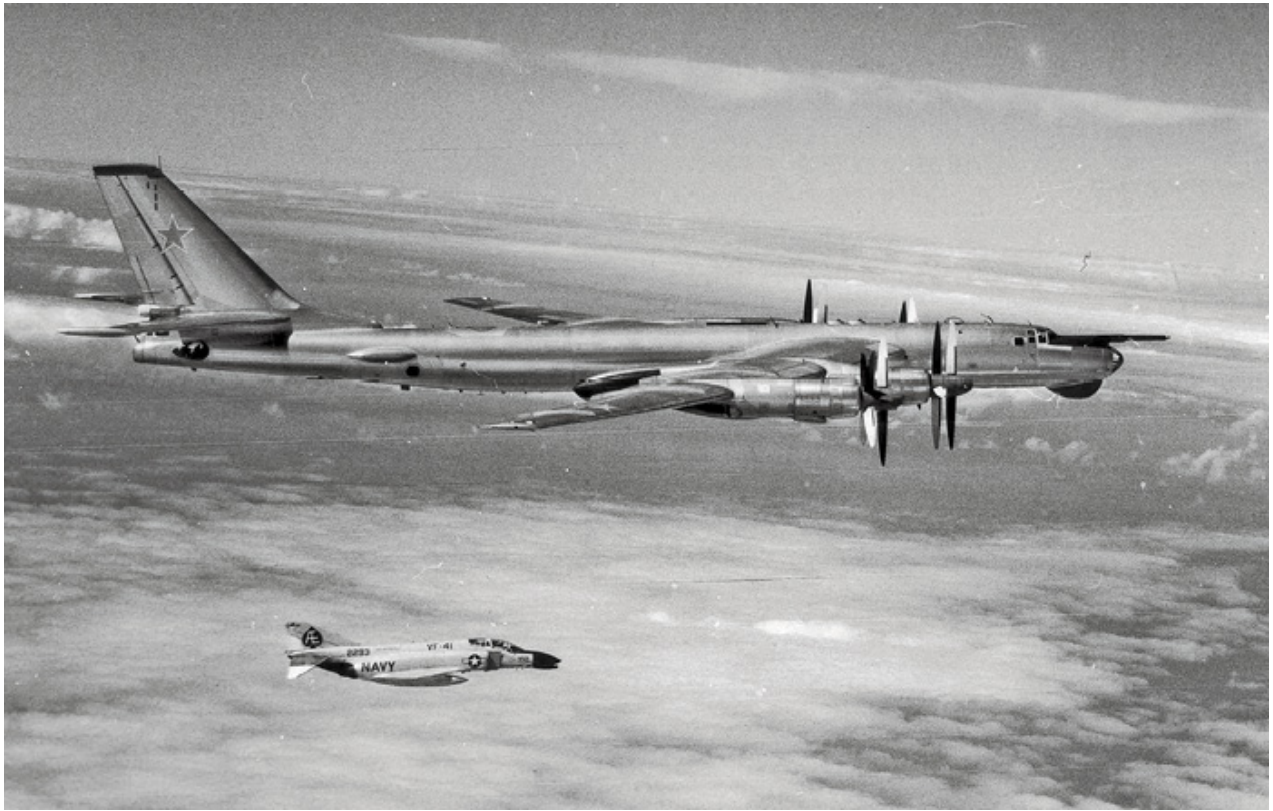
W 1956 roku w bazie Whiting Field na Florydzie odbywałem wstępny kurs na lotnika Marynarki Wojennej. Lataliśmy na legendarnych samolotach T-6 Texan. Te wysłużone maszyny zwykle były pochłapane olejem — jak ta właśnie.



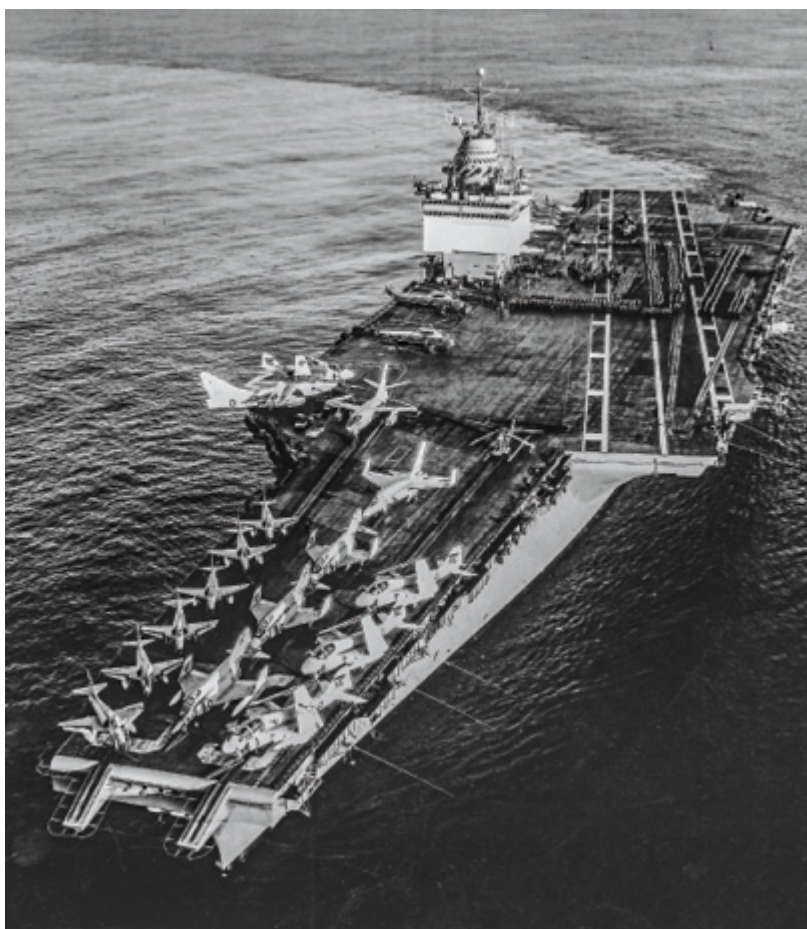
Podporucznik Pedersen w Bazie Lotnictwa Morskiego North Island, 1959 rok. Służę w swojej pierwszej eskadrze bojowej VF(AW)-3. Latając na samolotach F4D Skyray, uczyłem się od tak znakomitych pilotów jak Eugene Valencia, asa lotnictwa z czasów II wojny światowej.



Pełniąc całodobowy dyżur bojowy, byliśmy gotowi w każdej chwili wystartować „fordem” i przechwycić radziecki bombowiec kierujący się w stronę Zachodniego Wybrzeża (fotografia za zgodą U.S. Navy).



F-4 phantom przechwytuje radziecki Tu-95 gdzieś nad Pacyfikiem. Tego rodzaju spotkania miały zwykle przyjazny przebieg (fotografia za zgodą U.S. Navy).



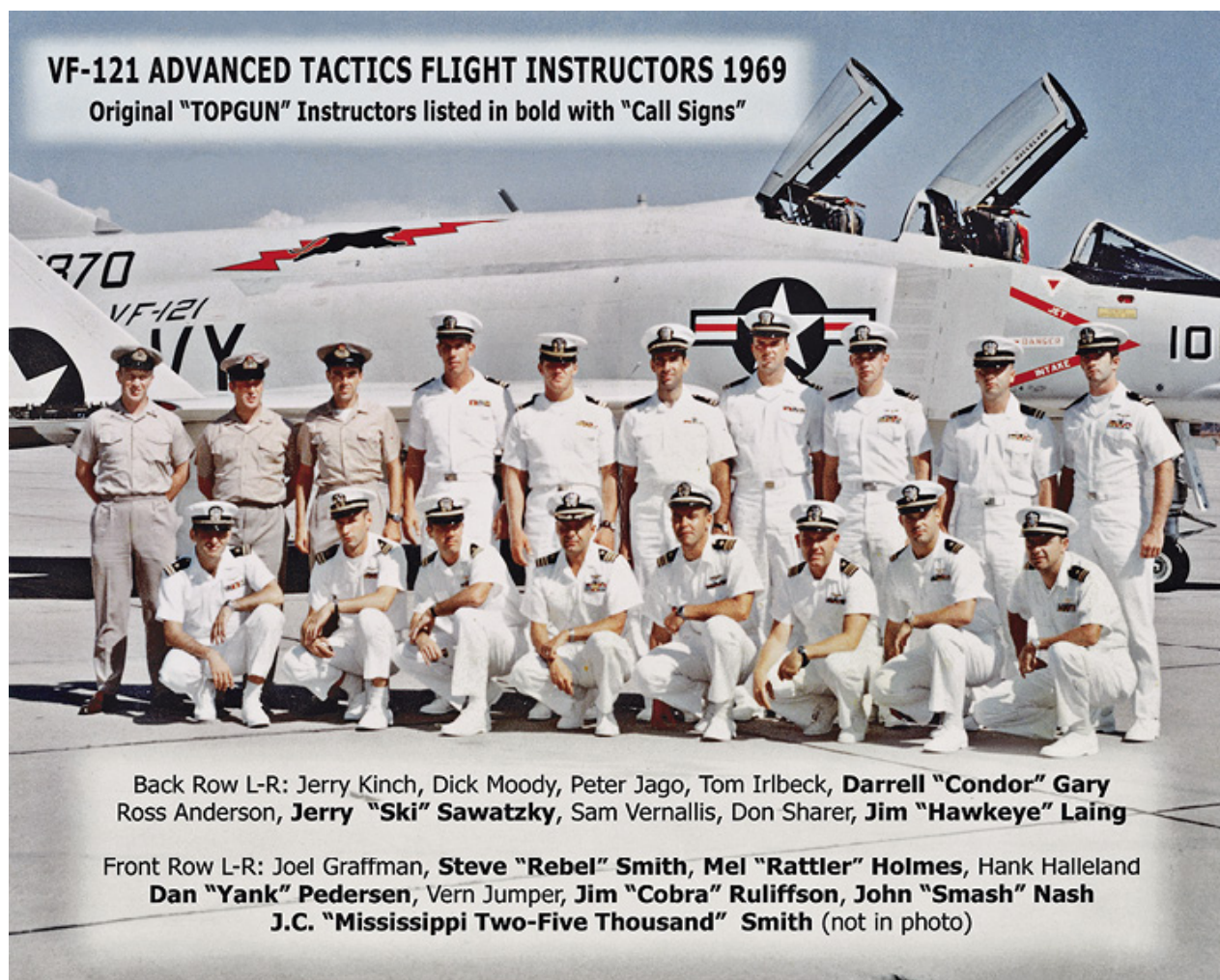
USS Enterprise, pierwszy amerykański lotniskowiec z napędem nuklearnym, stał się moim domem w Yankee Station w 1967 roku. W ciągu czterech miesięcy nasze skrzydło powietrzne straciło trzynastu spośród stu pilotów (fotografia za zgodą U.S. Navy).



F-4 phantom wypuszcza ładunek bomb Mark 82 nad Wietnamem Południowym. W 1967 roku US Navy odczuwała braki w dostawach bomb (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Czterej północnowietnamscy piloci z dwudziestoma amerykańskimi samolotami na koncie na pasie startowym niedaleko Hanoi. Nie byliśmy przygotowani na walki w zwarciu ze zwinnymi odrzutowcami MiG-17. Uzyskanie przewagi nad produkowanymi w Związku Radzieckim myśliwcami przechwytyjącymi było głównym celem powstania Topgun (fot. National Archives za zgodą Jacka „Ordy1” Cooka).



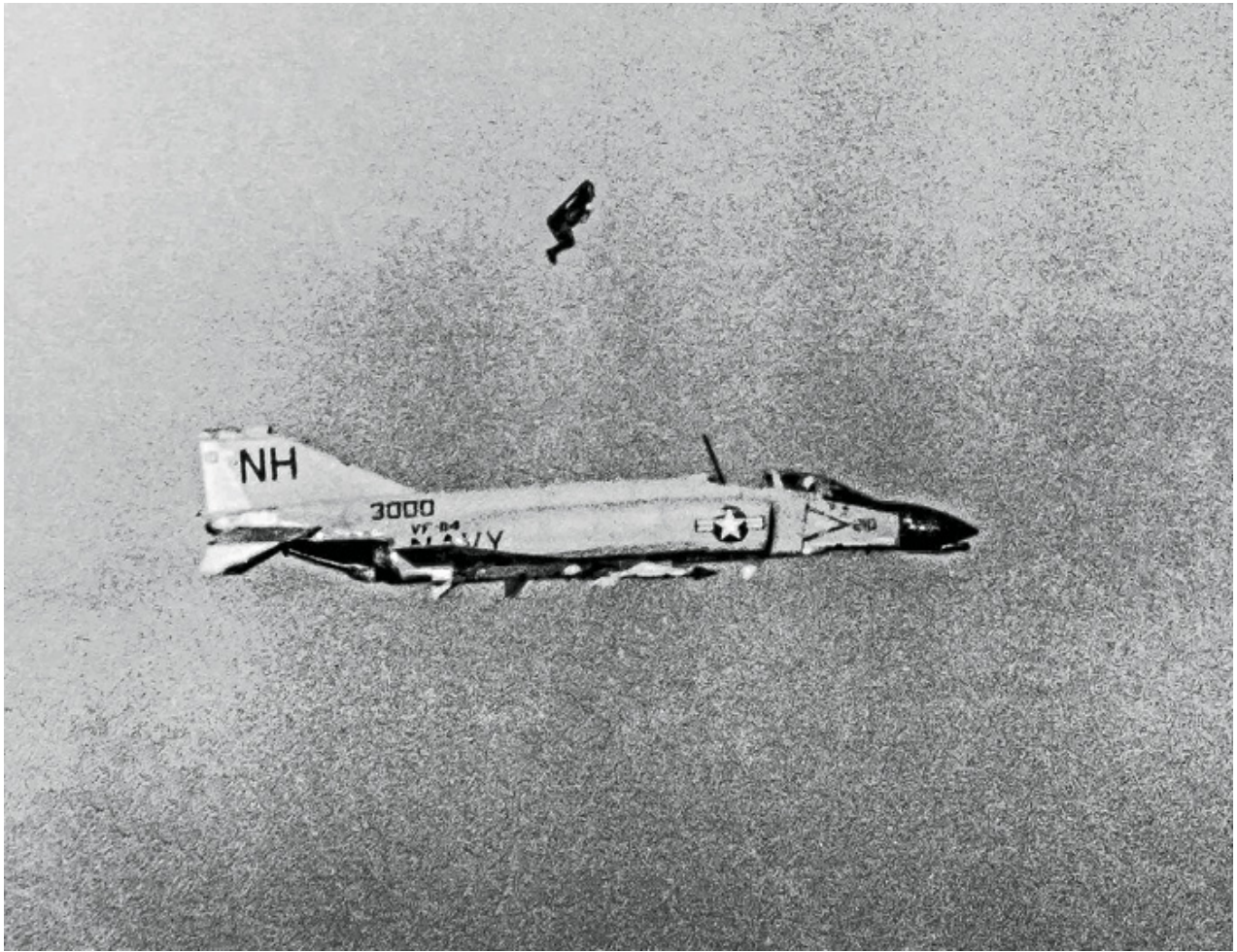
VF-121 Advanced Tactics Flight Instructors 1969  
Original Topgun instructors listed in bold with „Call Signs” (fotografia za zgodą U.S. Navy).

Instruktorzy zaawansowanego szkolenia taktycznego, VF-121, 1969 r. Nazwiska pierwszych instruktorów Topgun (z przydomkami) wyszczególnione **łustym drukiem**. Na drugim planie od lewej: Jerry Kinch, Dick Moody, Peter Jago, Tom Irlbeck, **Darrell „Condor” Gary**, Ross Anderson, Jerry „Ski” Sawatzky, Sam Vernallis, Don Sharer, Jim „Hawkeye” Laing. Na pierwszym planie od lewej: Joel Graffman, **Steve „Rebel” Smith**, Mel „Rattler” Holmes, Hank Halleland, **Dan „Yank” Pedersen**, Vern Jumper, **Jim „Cobra” Ruliffson**, **John „Smash” Nash**, J.C. „Mississippi Two-Five Thousand” Smith (nieobecny na zdjęciu). Wytłuszczone nazwiska to moi „pierwsi Bracia” w Topgun. Powiedziałem im, że nasza misja to rzecz najważniejsza w całej naszej wojskowej karierze. „W naszych rękach ludzkie życie”.





Jim „Hawkeye” Laing, jeden z „pierwszych Braci”, stoi obok myśliwca F-4 Phantom przed pierwszym atakiem na lądowisko w Kep w pobliżu Hanoi w kwietniu 1967 roku. W czasie tej misji Laing został zestrzelony i później uratowany przez helikopter (za zgodą Jima Lainga).



W gronie „pierwszych Braci” Jim Laing jako jedyny musiał się dwukrotnie katapultować, gdy jego samolot doznał uszkodzeń w trakcie bitwy nad Wietnamem Północnym (fotografia za zgodą U.S. Navy).



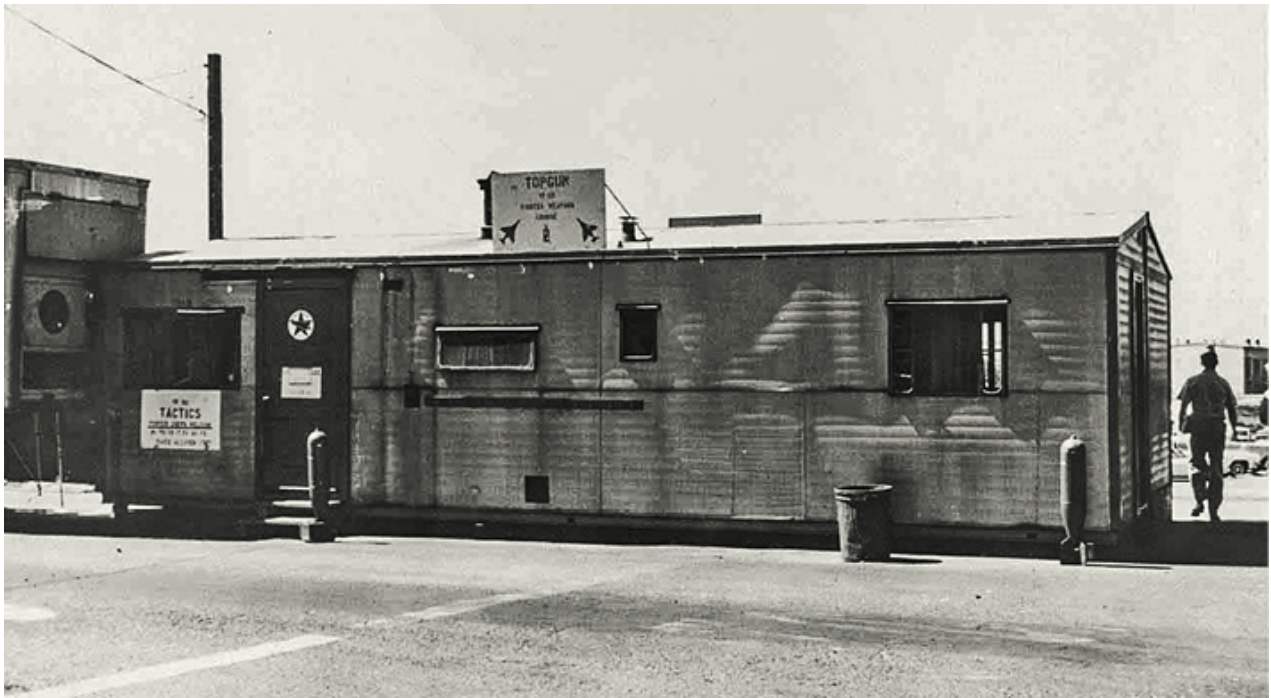
Mel „Rattler” Holmes był najlepszym pilotem Phantoma w US Navy w 1969 roku. Twardy, nieprzejeđnany zarówno w powietrzu, jak i na ziemi, miał wielki udział w początkowych sukcesach Topgun jako specjalista do spraw taktyki i aerodynamiki (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Darrell „Condor” Gary i Jim Laing w Yankee Station na pokładzie lotniskowca USS Kitty Hawk 24 kwietnia 1967 roku. Kilka godzin później Jim i jego pilot zostali zestrzeleni i uratowani.



Jerry „Ski-Bird” Sawatzky i Mike Guenther, nasz pilot samolotów udających wroga. Za nimi dwa samoloty A-4 Skyhawk. Jerry był urodzonym nauczycielem i znakomitym lotnikiem (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Mając kadre instruktorską, potrzebowaliśmy jeszcze trochę miejsca na biuro i do prowadzenia lekcji. Steve Smith znalazł porzucony barak i dał operatorowi dźwigu skrzynkę szkockiej za przeniesienie go do naszej strefy w bazie Miramar (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Pewnego wieczoru w klubie oficerskim w Miramar Mel Holmes i Steve Smith zaprojektowali na serwetce naszywkę TOPGUN. Pojawiły się — i wkrótce ucich-ły — oskarżenia, że wzór urazi Rosjan.



W Topgun przemalowywaliśmy samoloty symulujące agresora według schematów używanych przez armie powietrzne różnych krajów. Czasem w nowych barwach ten niewielki samolot stawał się ledwo widoczny.





Ja i „J.C.” Smith w samolocie TA-4 Skyhawk z eskadry VF-126 dowodzonej przez Kena Wileya. Skyhawki Kena były pierwszymi „agresorami” wykorzystywanymi w Topgun (za zgodą Darrella Gary'ego).



MiG-21 przelatuje nad Strefą 51. Zdobyte radzieckie samoloty pomogły opracować taktykę skutecznego ich zwalczania (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Podczas operacji Linebacker od kwietnia do października 1972 roku eskadry użytkujące F-4 zestrzeliły dwadzieścia jeden migów, przy czym same straciły tylko cztery samoloty. Tak wspaniały sukces potwierdził słusność metod szkoleniowych stosowanych w Topgun (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Choć nauczyliśmy się zwalczać miji, w 1975 roku wojna zakończyła się naszą porażką. „Condor” pełnił zadania osłonowe w dniu, kiedy z dachów w Sajgonie zbierano ostatnich Amerykanów. W tym czasie niczym dywan pokryły Morze Południowochińskie setki łodzi z uchodźcami uciekającymi przed Armią Wietnamu Północnego (fotografia za zgodą U.S. Navy).



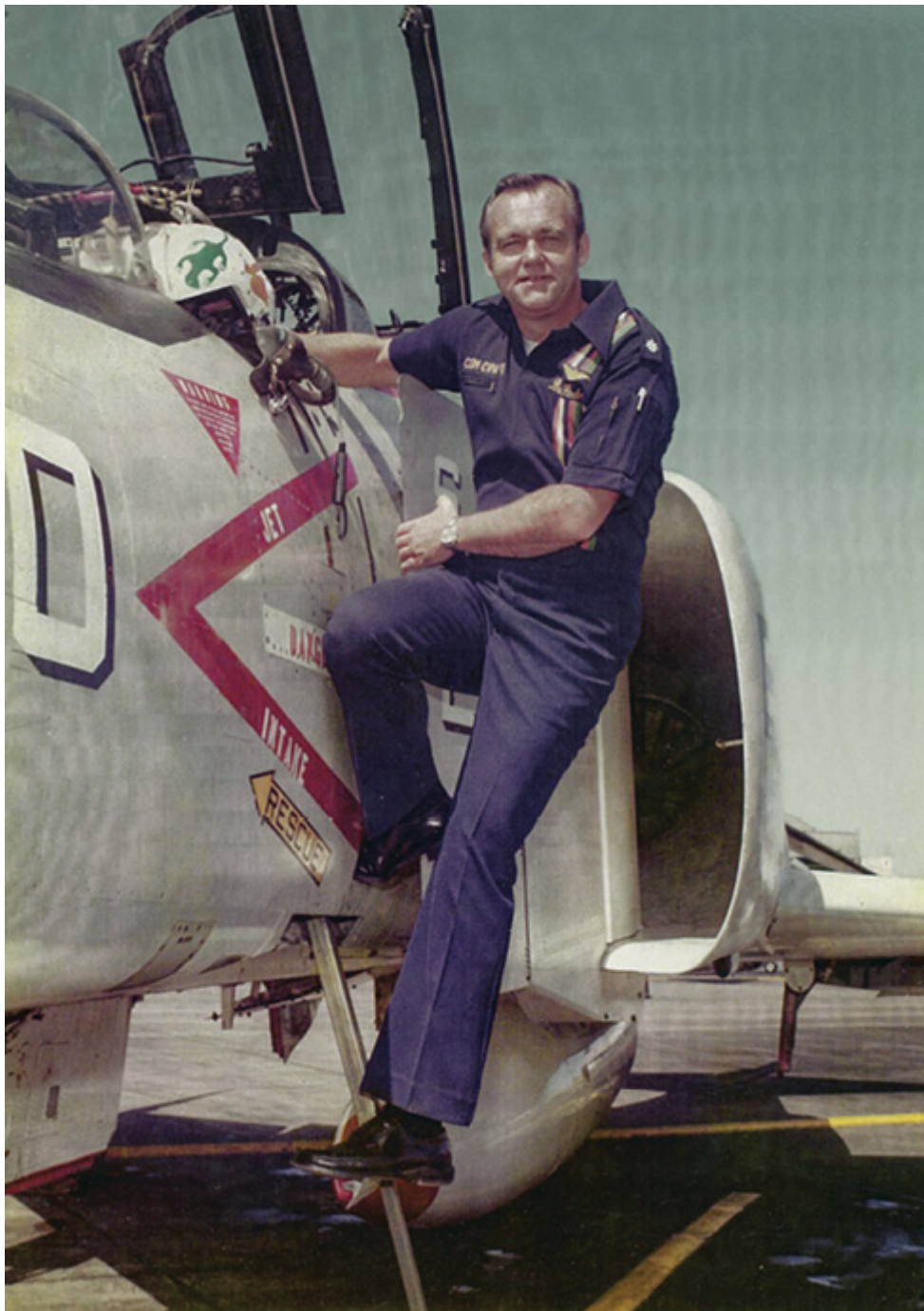
Po wojnie w Wietnamie nowe pokolenia lotników uczyły się w Topgun. Na zdjęciu instruktor szkoły Topgun przedstawia manewr samolotu F-14 Tomcat w starciu z myśliwcem MiG-21 podczas zajęć w połowie lat siedemdziesiątych (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Symulujący wrogą maszynę TA-4 pomalowany na podobieństwo samolotów Wojskowych Sił Powietrznych Związku Radzieckiego (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Należący do Topgun F-5 w locie pionowym u wybrzeży Kalifornii. Freedom Fighter świetnie udawał miga (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Po odejściu z Topgun objąłem dowództwo nad eskadrą VF-143, a w 1976 roku dowodziłem już skrzydłem powietrznym stacjonującym na USS Coral Sea (fotografia za zgodą U.S. Navy).





F-14 Tomcat znalazł się we flocie w połowie lat siedemdziesiątych i pełnił służbę do 2006 roku. Film Top Gun przyniósł mu sławę. Ten samolot uwielbiali wszyscy, którzy nim latali. Żałuję, że sam nie miałem takiej okazji (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Kiedy w 1978 roku US Navy awansowała mnie do stopnia komandora, wiedziałem, że to koniec latania. Dowodziłem okrętem zaopatrzeniowym USS Wichita, a potem, jako kapitan lotniskowca USS Ranger, wyruszyłem do Zatoki Perskiej (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Na morzu na pokładzie USS Wichita. Stoję w ciemnej kurtce, otoczony przez personel mostka. Mój okręt kilka razy zdobywał prestiżową nagrodę Battle Efficiency Award (Battle E) za wybitną sprawność w warunkach operacyjnych (fotografia za zgodą U.S. Navy).



USS Ranger i jeden z jego okrętów eskortowych uzupełniają zapasy na pełnym morzu. Objęcie dowództwa nad lotniskowcem w Subic Bay w październiku 1980 roku było ukoronowaniem mojej kariery (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Monroe „Hawk” Smith był na moim lotniskowcu oficerem operacji powietrznych, a wcześniej, w latach 1976-1978, dowódcą Topgun (fotografia za zgodą U.S. Navy).



Mary Beth i ja odnowiliśmy znajomość po trzydziestu dwóch latach rozłąki. Wzięliśmy ślub w Danii — w kościele, gdzie niegdyś przyjął chrzest mój ojciec. Na moim palcu obrączka, którą Mary Beth dała mi na prezent w 1956 roku.



Mary Beth i ja, dom moich rodziców w Whittier w Kalifornii, 1956 rok.  
Przyleciałem na Boże Narodzenie prosto z lotów szkoleniowych w Teksasie.



US Navy i US Air Force wiążą swoją przyszłość z samolotem F-35 Lightning II. Prace nad tak zwanym „wspólnym myśliwcem uderzeniowym” (przez pilotów nazywanym czasem „pingwinem”) rozpoczęły się w 1992 roku. Mimo upływu dwudziestu siedmiu lat żadna eskadra użytkująca ten samolot nie osiągnęła jeszcze pełnej zdolności operacyjnej. Jego budowa to najdroższy w dziejach projekt zbrojeniowy (© John Bruning).





Mel Holmes, ja, Darrell Gary i Jim Laing przed domem „Condora” w południowej Kalifornii w kwietniu 2017 roku. Prawie pięćdziesiąt lat, odkąd utworzyliśmy Topgun (© Jim Hornfischer).