

Marshall Harrison



Eskadra Cadillac

Marshall Harrison

Eskadra Cadillac

Przekład: Jerzy Morka

ESPADON PUBLISHING
W A R S Z A W A 2 0 2 0

Prolog

Rok 1986

– Życzy pan sobie jeszcze filiżankę kawy, generale? Zaraz będziemy podchodzić do lądowania.

Szczupły oficer w średnim wieku odwrócił się od okna transportowca C-141 Sił Powietrznych, uśmiechnął się do sierżanta, pokręcił głową i wrócił spojrzeniem do przesuwającego się w dole krajobrazu. Sierżant pomyślał, że generał sprawia wrażenie kogoś, kto myślami jest tysiąc kilometrów stąd.

Generał rzeczywiście odbiegł myślami daleko, nie aż tak jednak, jak sądził podoficer. Koncentrowały się one około 10 000 metrów niżej, nieco na północ od trasy lotu, na grupie stromych wapiennych wzgórz, położonych pięćdziesiąt kilka kilometrów na północny zachód od Hanoi, w Demokratycznej Republice Wietnamu. Źródłem fascynacji generała nie była geologia, lecz bardzo osobiste wspomnienia z odległej przeszłości, z czasów kiedy dotarcie do tego azylu mogło stanowić o życiu lub śmierci.

Ciemnoniebieskie oczy uważnie przyglądały się porośniętym drzewami zboczom w poszukiwaniu znajomych wąwozów i wzniesień. Z niejakim rozbawieniem zdał sobie sprawę, że nigdy nie poznał właściwej nazwy tej formacji skał krasowych. Nigdy nie słyszał, by określano ją inaczej niż przydomkiem ukutym przez amerykańskich pilotów, którzy wiele lat temu, kiedy lecieli nad cele w okolicach Hanoi, wykorzystywali te wzgórza jako osłonę. Chodziło o to, aby wróg jak najpóźniej zorientował się, że nadciągają. Nazwali je wówczas Wzgórzami Thudów.

Porównał pejzaż z wrytym w pamięci obrazem – mimo że upłynęło dwadzieścia lat, absolutnie nic się tu nie zmieniło. Powiódł spojrzeniem na południowy wschód, od krańca wzgórz do rozszerzającego się rozlewiska Rzeki Czerwonej. Dawne stanowiska dział przeciwlotniczych pozbawiono maskowania, łatwo je było dostrzec wśród zieleni ryżowych pól. Kiedy ujrzał znajomy zarys stanowiska baterii rakiet ziemia-powietrze, wstrzymał oddech. Wyrzutnie też były opuszczone, najwyraźniej nie dostrzegł tam nikogo, z wyjątkiem niewielkiego stada wodnych bawołów. Podczas tej wyprawy nie musi więc obawiać się śmiertelnego zagrożenia ze strony rakiet. Mimo to, podobnie jak wiele lat temu, kiedy samolot nadlatywał nad miasto, poczuł przyspieszone bicie serca. Jestem jak pies Pawłowa, pomyślał, dzwoni dzwonek, a mnie cieknie ślina.

– Proszę się zbierać, panie generale. Za kilka minut będziemy na ziemi.

Generał odwrócił się od okna i ujrzał plecy odchodzącego właśnie młodego urzędnika Departamentu Stanu. Nie odezwał się, starając się zapanować nad rozdrażnieniem, które wywołała w nim obcesowość szefa amerykańskiej delegacji. Przy odrobinie szczęścia, jeśli Wietnamczycy przygotowali już zwłoki do transportu, zespół przewożący zatrzyma się w Hanoi bardzo krótko, by jak najszybciej odlecieć z makabrycznym ładunkiem do Centrum Medycznego Sił Powietrznych w Honolulu. Cieszył się, że czas pobytu w tym mieście zostanie ograniczony do minimum, ponieważ od samego początku nie miał ochoty na tę podróż. A teraz musiał spierać się z tym nadgorliwym dupkiem z Departamentu Stanu, który najwyraźniej uparł się, żeby sprowokować go do powiedzenia czegoś, czego by w końcu pożałował. Mogliby dać mu spokój i nie mieszać go w to fraternizowanie się z Wietnamczykami. Sporą część życia spędził próbując zabić tych kurdupli i nie dopuścić, żeby oni to samo zrobili z

nim; prędzej szlag go trafi, niż będzie z nimi popijał herbatkę i prowadził grzecznościowe pogawędkę.

Samolot przechylił się lekko na lewe skrzydło; dopiero teraz generał miał okazję zobaczyć panoramę miasta, najwyraźniej niezmienioną od czasu, kiedy dwadzieścia lat temu widział ją po raz ostatni. Ujrzał Rzekę Czerwoną, wijącą się poprzez szeroką dolinę w stronę morza, dalej na wschodzie dostrzegł most Paula Doumera i przyglądał się, jak niknie we mgle. Teraz oczywiście nazywał się Long Bien – zwycięzcy wyrzucili imię budowniczego na śmietnik historii. Konstrukcja, niezależnie od nazwy, zachowała swój styl; miała równie solidny wygląd jak wówczas, gdy była jednym z celów ataków jego skrzydła.

Jeszcze dalej na wschodzie rozpoznał kontury pasa startowego lotniska Gia Lam, na które zmierzali, ale jego myśli nadal zaprzętał most. W czasie długotrwałej wojny stanowił główny cel amerykańskich myśliwców bombardujących i dla obu stron stał się symbolem nieustępliwej walki. Każdy ruch przeciwników spotykał się z kontrposunięciem: zburzone przęsła Wietnamczycy szybko odbudowywali; zestrzeliwali samoloty, a Amerykanie rozbijali stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Bardziej niż prawdopodobne, że część szczątków, które mieli odebrać, była ciałami poległych w nalotach na ten właśnie most. Lecz nie na lotniska. Nigdy ich nie atakowali, dopiero pod sam koniec, gdy było już za późno. Stacjonowały na nich śmiertelnie niebezpieczne niewielkie myśliwce MiG-21, atakujący widzieli je jak na dłoni. Mimo to MiG-om nic nie groziło, bo taki był rozkaz rządu. Wówczas, ale i teraz także, wydawało się to czystym szaleństwem. Ilu pilotów musiało zginąć z powodu idiotycznego doboru celów? Teraz nie miało to już znaczenia. Śmierć pozostaje śmiercią, a próby naprawienia win nie przywrócą życia poległym.

Generał wychylił się w stronę przejścia i spojrzał przed siebie, gdzie szef zespołu zakładał marynarkę od letniego garnituru. Doskonale potrafił sobie wyobrazić tego gnojka, jak podejmuje idiotyczne decyzje, które wpędzają ludzi w niepotrzebne tarapaty.

Kiedy przypomniał sobie ostatnią odprawę zespołu, gniewu znowu ścisnął mu żołądek. Wszyscy zachowywali się tak, jakby uczestniczyli w jakiejś pokerowej rozgrywce, a sztonami w tej licytacji były szczątki zaginionych amerykańskich pilotów. Wietnamczycy ukrywali, że znajdują się one w ich posiadaniu, ale amerykańskim graczom udało się w jakiś sposób podbić stawkę. Wtedy nagle okazało się, że Wietnamczycy mają chyba jednak ciała kilku poległych amerykańskich pilotów. Amerykanie wcale nie byli lepsi. Postępowali tak, jakby szczątki rodaków, którzy zginęli walcząc na rozkaz rządu w tym odległym kraju, były czymś w rodzaju wojennego łupu wydartego Wietnamczykom, a nie przedmiotami czci, które z honorami należy odwieźć do domu. Jedni i drudzy przyprawiali go o młodości.

Wiedział jednak, że nie ma znaczenia jak obrzydliwa jest ta gra, o ile tylko ciała pilotów spoczną wreszcie w ojczystej ziemi. W końcu to żółtki wygrały wojnę i mogły dowolnie przebijać stawkę tymi kilkoma sztonami, które im pozostały. Ku swemu przerażeniu Wietnamczycy przekonali się, że świat przestał interesować się zarówno nimi, jak i ich zwycięstwem. Pozostawił ich samym sobie – mieli zrujnowaną gospodarkę; opuściła ich większość niedawnych sojuszników. Faktycznie byli nieomal w stanie wojny z olbrzymim krajem, z którym graniczą od północy – piętnaście lat temu po jego liniach kolejowych i drogach szło zaopatrzenie, które pozwoliło im wówczas przetrwać wojnę. Teraz zrozumieli, że stać ich już tylko na targowanie się o kości, odnalezione w tym zniszczonym przez wojnę kraju. Zdesperowani próbowali nawet od czasu do czasu dokładać do nich szczątki poległych Wietnamczyków i podnieść tym samym wartość jednego towaru eksportowego, jaki im jeszcze pozostał.

Podwozie wysunęło się z łoskotem. Kiedy pilot naprowadzał olbrzymi samolot na ścieżkę schodzenia, zawyły silowniki klap. Kłapy wychyliły się do oporu i srebrny transportowiec dotknął miękko betonu. Odwracacze ciągu uruchomiono tak sprawnie, że generał prawie nie poczuł na piersi ucisku pasa bezpieczeństwa.

C-141 wtoczył się na główną płytę postojową i generał dostrzegł wietnamską delegację. Składała się głównie z cywilów, ale było także kilka osób w mundurach – stali ustawieni w szeregu i czekali, aby powitać Amerykanów. Kiedy samolot łagodnie wyhamował i zatrzymał się, generał wstał i założył marynarkę munduru. Patrząc na dwie gwiazdki na swoich naramiennikach, wciąż zdawało mu się, że jest oszustem. Nadal nie czuł się generałem. Nie był nawet pewien, czy tego chce. Wolałby uważać się za pilota myśliwca, którym niegdyś był. Stał, czekając cierpliwie, aż uformuje się kolejka do wyjścia. Silniki zawyły i umilkły, a sierżant natychmiast otworzył drzwi transportowca. Kabinę wypełniły zapachy Azji Południowo-Wschodniej – połączenie woni wilgotnej ziemi, obornika, dymu węgla drzewnego, i Bóg wie, czego jeszcze, zmieszanych i gęstych do tego stopnia, że zdawać się mogło, iż można ich dotknąć. Kto raz się z nimi zetknął, nosił je w nozdrzach na zawsze, i przypominał je sobie natychmiast.

Kiedy Amerykanie wychodzili z samolotu, w porządku przewidzianym protokołem Departamentu Stanu, generał znalazł się za trzema młodszymi od siebie mężczyznami. Śmieszyło go to odrobinę i jednocześnie złościło. Wcześniej proponowano nawet – by nie urazić gospodarzy – żeby wszyscy członkowie zespołu byli w cywilnych ubraniach. Stanowczy i jednomyślny sprzeciw Kolegium Szefów Sztabów przekonał w końcu Departament Stanu, że takie posunięcie byłoby nie tylko nieroztropne, ale uwłaczające szczątkom poległych, które mieli przewieźć do ojczyzny. Przecież te drewniane skrzynie nie kryły kości cywilów. Gdyby to ode mnie zależało, pomyślał, odprowadzałaby ich kompania honorowa z orkiestrą i pieprzyć to, co sobie pomyślą Wietnamczycy.

Delegacja wietnamska ustawiła się przy schodkach samolotu i każdy wychodzący z niego Amerykanin musiał stawić czoło morzu uśmiechniętych twarzy, zatrzymać się na chwilę, ucisnąć czyjąś dłoń i podejść do kolejnego oficjela. Generała kolejny raz uderzył młodzieńczy wygląd jego dawniejszych przeciwników; większości twarzy nie miały się zmarszczki, pozostały gładkie, chociaż włosy wielu z nich posiwiały. Wiedział, że prawie wszyscy są w jego wieku lub starsi. Obie grupy nosiły plakietki z nazwiskami, przypięte nad lewą piersią. Generał poczuł pod niebieską marynarką strużkę potu spływającą po plecach i zapragnął, żeby szef zespołu poprowadził ich w cień. Z jakiegoś błahego i nieistotnego powodu, nie pozwolono Amerykanom założyć letnich mundurów z krótkimi rękawami. Niektórzy Wietnamczycy nosili garnitury, ale znakomita większość miała na sobie koszule z długim rękawem. Pałący upał wydawał się nie wywierać na nich najmniejszego wrażenia.

Generał, nadal stojąc na schodkach, rozglądał się po lotnisku, a szef zespołu wymieniał uprzejmości z Wietnamczykami. Daleko od terminalu, zza worków z piaskiem, wystawały charakterystyczne usterzenia MiG-ów-21. Omiótł je wzrokiem i starannie policzył, by umieścić później w raporcie dla wywiadu, który, jak wiedział, wszyscy będą musieli złożyć po powrocie do Waszyngtonu. Stare ptaszki mają już swoje lata, pomyślał z przekąsem, prawie tyle samo, co niektóre z naszych. O ile mógł dostrzec, wyglądały na dobrze utrzymane. Na stanowiskach obsługi technicznej panował porządek. Nagle ponownie poczuł skurcz w żołądku – ster kierunku jednego z MiG-ów, który wystawał ponad stertą worków, pomalowany został na rzucający się w oczy czerwony kolor. W tej samej chwili wypchnięto go naprzeciw ustawionych w szeregu, uśmiechniętych wietnamskich delegatów i samolot zniknął mu z oczu.

Prawie nie patrząc im w twarze, zniósł jakoś następujące po sobie typowe dla Wietnamczyków wiotkie uściski dłoni. Miał wielką ochotę na piwo z lodu i chwilę samotności, by spokojnie pomyśleć o myśliwcu z czerwonym ogonem. Kiedy dochodził do końca szeregu, uświadomił sobie, że uporczywie przygląda mu się jakiś niski krępy mężczyzna w mundurze. On jeden się nie uśmiechał. Jak na Wietnamczyka był raczej otyły, generał doszedł do wniosku, że trochę głupio wygląda w mundurze. Na piersi ponad trzema rzędami baretek nosił odznakę wietnamskich pilotów. Plakietka z nazwiskiem głosiła, że nazywa się Nguyen Thi Minh. Wietnamczyk uważnie przyjrzał się pięciu rzędom generalskich baretek i odznace dowódcy skrzydła. Potem spojrzeli sobie w oczy.

– Być może już kiedyś się spotkaliśmy, generale? W innym czasie? – odezwał się ciężko akcentowaną, ale znośną angielszczyzną. W kącikach ust błąkał się lekki uśmiech.

– Sądzę, że to całkowicie możliwe, pułkowniku.

Mierzyli się wzrokiem, aż rozdzielił ich napór czekających w kolejce ludzi.

Kapitan James Evelyn Broussard

Nie ma mowy, żeby udało mi się to jeszcze dziewięćdziesiąt osiem razy, pomyślał Jim Broussard. Brudnoszare obłoczki wybuchających pocisków artylerii przeciwniczej wymacały pułap ich lotu. Setka zaliczonych misji wydawała mu się w tej chwili całkowicie niedorzecznym pomysłem; zaliczenie dwóch misji też graniczyło z niemożliwością, bo eskadra weszła właśnie w najlepiej chyba broniony obszar powietrzny na świecie.

Broussard nie miał pojęcia, kto odpowiadał za wydanie rozkazu, że po stu lotach bojowych ma następować wymiana pilotów myśliwców i bombowców. Kimkolwiek jednak był, z pewnością nigdy nie zagnało go nad Szósty Obszar, który obejmował Hanoi i Hajfong. Fala uderzeniowa dwóch kolejnych wybuchów targnęła samolotem, a Broussardowi serce skoczyło do gardła.

Wczorajsza wyprawa nad Pierwszy Obszar, wysuniętą najdalej na południe część Wietnamu Północnego, była ekscytująca, wiedzieli bowiem, że wrogie oczy i działa śledzą każdy ruch eskadry. Powiedziano mu, że kiedy będzie leciał nad tym obszarem, wietnamscy artylerzyści dadzą mu spokój, musi tylko odwzajemnić się im podobną uprzejmością. I tak się stało. Ich lot nie spotkał się z żadną wrogą reakcją, nawet kiedy zrzucili bomby na niewidoczny cel – kamuflaż był tak doskonały, że nawet doświadczeni piloci nie potrafili powiedzieć, czy udało im się rozwalić ten parking ciężarówek, czy nie.

To jednak była najbardziej przerażająca rzecz, jakiej doświadczył. Strach był jak małe zwierzątko, które wgryzało się w brzuch. Zdał sobie sprawę, że pierwszy raz w życiu jest o włos od prawdziwej paniki. Nigdy nie wyobrażał sobie nawet, że może być aż tak źle.

Jeden byle jaki lot, pomyślał, i zaraz potem coś naprawdę wielkiego: przedmieścia Hanoi! Istne Dodge City! Mimo uciskających go pasów i uprząży spadochronu, Broussard poruszył ramionami, starając się rozluźnić mięśnie i znów stać się spokojnym, godnym zaufania pilotem myśliwca, za jakiego go uważano. Nie udało się. Zorientował się, że nie zajmuje już pozycji lewego skrzydłowego i powoli zostaje w tyle. Starając się dogonić dowódcę eskadry, spróbował pchnąć do przodu dźwignię ciągu. Dźwignia jednak była przesunięta do oporu i wiedział, że jeśli nie przestawi jej na dopalacz, ma nikłe szanse powrócić na właściwą pozycję. O ile jednak go włączy, najprawdopodobniej wyprzedzi z prawej prowadzącego i wbrew własnej woli zajmie miejsce dowódcy eskadry – on, który nie ma pojęcia, gdzie jest! Niezbyt uspokajająca myśl jak na drugą misję, w dodatku pierwszy raz czuł, że ktoś naprawdę próbuje go zabić. Nie, będzie musiał po prostu zaakceptować, że jego samolot jest nieco wolniejszy niż maszyna dowódcy i mieć nadzieję, że Osiół zorientuje się, jaki ma kłopot.

Jim śledził oddalający się samolot dowódcy i starał się podjąć najwłaściwszą w tej sytuacji decyzję. Mógł wywołać dowódcę, ale Osiół był teraz zajęty, próbując wypatrzyć cel we mgle, która stale zalegała ponad Wietnamem Północnym i na pewno nie życzyłby sobie, żeby go ktoś teraz dekoncentrował. Jim brał również pod uwagę sprawdzenie pozycji dwóch myśliwców drugiej pary, ale ani na chwilę nie śmiał spuścić oka z prowadzącego. Ostatnia rzecz, jakiej pragnął, to zgubić się i pozostać na tym obszarze w pojedynkę. Wzdrygnął się na widok niewielkich pomarańczowych kul ognia artylerii przeciwniczej, które podążały śladem eskadry i rozwiewały się, kiedy maszyny je wyprzedzały.

Rozważył możliwe rozwiązania. Mógł włączyć dopalacz, ale zużycie paliwa byłoby tak duże, że w drodze powrotnej prawdopodobnie nie doleciałby do tankowca – nie miał przy tym pewności, że tak długo pożyje. Nie pragnął także stać się samozwańczym dowódcą eskadry Cadillac. Do diabła z tym. Mógł poprosić przez radio, żeby zwolnili, ale nie miał pewności, czy porozumie się z Osiem na przeciążonej częstotliwości bojowej zagłuszanej przez dziesiątki rozmów i pisk detektora opromieniowania radarowego, który skrzeczał w słuchawkach, niczym potępieniec, bo wykrył wrogie radary. Jim postanowił lecieć dalej najlepiej jak potrafił w nadziei, że nie straci z oczu prowadzącego.

Nagle maszyna dowódcy odbiła od IP¹ i popędziła w stronę celu, którym tym razem była rafineria ropy. Atak miał się rozpocząć od zwrotu przez lewe skrzydło i przejścia do bombardowania w locie nurkowym. Kiedy nadlatywali nad cel, intensywny wibrujący dźwięk stawał się coraz głośniejszy i wyższy. Dłonie Jima śmigały po kabinie, przerzucając włączniki uzbrajające bomby. W końcu przestawił główną dźwignię zrzutu na pozycję bojową. Gdy podniósł wzrok, okazało się, że coraz bardziej zostaje w tyle.

Od IP do zwrotu przez skrzydło wszelkie zbędne ruchy ograniczą się do minimum: elektroniczne urządzenia zagłuszające i modlitwa będą ich jedyną obroną do chwili, gdy skończy się nurkowanie nad cel i zrzucą bomby. Dopiero wtedy włączą dopalacze i na niskim pułapie pomkną ku zbawczym wzgórzom na północny zachód od miasta. Po drodze myśliwce ponownie będą musiały stawić czoło zmasowanemu ostrzałowi artylerii przeciwlotniczej i rakietom ziemia-powietrze. Jim nie zapominał także, że eskadra jest w zasięgu małych i zwinnych, naprowadzanych radarem MiG-ów-17 i -21. Tak, różnice między Szóstym Obszarem i Pierwszym były naprawdę ekscytujące.

Na częstotliwości bojowej słyszał podniesione głosy załóg samolotów zwalczających artylerię przeciwlotniczą, które już skupiły na sobie uwagę obrony. Myśliwcem ponownie rzuciło; obłok wybuchu pojawił się prawie przed samym nosem maszyny – środek brudnoszarzej masy promieniujący czerwienią. Zdawało mu się, że słyszy odłamki metalu uderzające w kadłub, choć z racji ciasno dopasowanego hełmu i przeraźliwego pisku detektora promieniowania radarowego było to mało prawdopodobne. Nim zdążył ściągnąć drążek, obłok już zniknął za jego plecami. Roje eksplodujących pomarańczowych pocisków z działek kalibru 37 i 55 mm cięły powietrze między nim a maszyną dowódcy. Tym razem odruchowo wykonał unik i wymknął się zabójczemu strumieniowi pocisków.

Starał się zignorować pomarańczowe koraliki goniące eskadrę, ale widział je kątem oka i mimowolnie śledził uważnie. Zdawały się zmierzać prosto ku niemu i w ostatniej chwili gwałtownie zmieniały kierunek. Większość brudnoszarych obłoków wybuchła na godzinie pierwszej, na tyle blisko, że zawarte w nich kule ognia miały czerwoną obwódkę. Gdy zdołał w końcu oderwać wzrok od salw artylerii, prędkościomierz wskazywał prawie 900 kilometrów na godzinę. Prowadzący nadal powoli zwiększał dystans. Eskadra Cadillac leciała niemal z maksymalną prędkością, jaką mogły osiągnąć maszyny, obciążone podwieszonymi pod brzuchem bombami.

Jim skorygował kurs i znowu spuścił wzrok, by zerknąć szybko na wskazania przyrządów. W tej samej chwili dowódca postanowił rzucić samolot do lotu nurkowego i prawie udało mu się zgubić Jima. Myśliwiec zrobił półbeczkę i wisiał tak kilka sekund zawieszony w powietrzu, a w tym samym czasie Osiół wypatrywał celu

¹ Initial Point – punkt orientacyjny w terenie, wyznaczający początek procedury naprowadzania samolotu na cel [przyp. tłum.].

skrytego we mgle. Potem runął w kierunku ziemi, a za nim w dzikiej pogoni popędził Cadillac Dwa – Jim Broussard.

Rzut oka na wysokościomierz powiedział mu, że są już na trzech tysiącach metrów i, chociaż pozycja Jima względem prowadzącego nieco się poprawiła, wciąż znajdował się daleko od miejsca, w którym powinien być. Nagle ogarnęło go przerażenie: 3000 metrów! Jezu! Na odprawie kazali im zrzucić bomby na dwóch tysiącach, a on nawet nie odszukał celu! Rozgorączkowany oderwał wzrok od dowódcy, spojrzał w dół i jeszcze raz na maszynę prowadzącego, w samą porę, by dostrzec, jak wszystkie sześć 750-funtowych bomb odrywa się od kadłuba samolotu Ośła. Nic nie wskazywało położenia wyznaczonego celu, więc szybko wcisnął przycisk na drążku sterowniczym i, w momencie gdy bomby poszły w dół, odczuł zmianę masy myśliwca.

Kiedy wyprowadzał maszynę z lotu nurkowego, starając się podążyć śladem Ośła, w oczach pociemniało mu od przeciążenia. W rezultacie dopiero po chwili zauważył, że myśliwiec prowadzącego włączył dopalacz i oddala się bardzo szybko. Pchnął do oporu dźwignię ciągu i dodatkowa moc wtoczyła go w fotel. Oba samoloty leciały na wysokości dwustu metrów. Broussard starał się naśladować szaleńcze manewry Ośła, ale to także nie bardzo mu się udawało. Kiedy zakładał, że prowadzący skręci w danym kierunku, ten zwykle wybierał przeciwny.

Odrzutowce leciały teraz na tyle nisko, że wieśniacy mogli skierować na nie swoje nowiutkie i błyszczące rosyjskie karabiny. Chłopi ostrzeliwali obszar powietrzny wyznaczony im przez Północnowietnamskie Dowództwo Obrony. Mieli nadzieję, że jankescy piraci nadzieją się na jeden z ich pocisków kalibru 7,62 mm, które, jeśli tylko trafiły we właściwe miejsce, były równie zabójcze jak artyleria.

Na niskim pułapie nieustannie ścigały ich białe wybuchy pocisków z 23- i 37-milimetrowych działek. Były zupełnie inne niż czarne obłoczki eksplodujących pocisków z dział kalibru 85 i 105 mm, które widział na dużej wysokości. Jim siedział jak sparaliżowany, zupełnie jakby ktoś inny pilotował maszynę, a on tylko beznamyślnie obserwował lot. Dłonie i stopy reagowały bez żadnego udziału z jego strony. Do rzeczywistości przywrócił go głos Ośła. Odezwał się do niego pierwszy raz, odkąd dotarli do IP. Dowódca nie był zachwycony swoim najnowszym nabytkiem.

– Cadillac Dwa – zabrzmiał głos Ośła z prowadzącego myśliwca – jeśli będę musiał wyłączyć dopalacz, żebyś mógł do mnie dojść, to kiedy wrócimy, wkopię ci dupę w hełm.

Jezu, powiedział do siebie Jim, śledząc rozpaloną dyszę jego samolotu, robimy ponad 1 macha, dwieście metrów nad drzewami, wszyscy co do jednego próbują nas zabić, a on ma jeszcze czas na obserwowanie i krytykę. Myśliwiec podskoczył kolejny raz, więc zanim Jim odpowiedział, uporał się z wyprowadzeniem go na pułap eskadry.

– Zrozumiałem. Próbuję dołączyć.

Nie miał nic więcej do powiedzenia.

Przedmieścia zostały z tyłu. Maszyny rozsypały się i z dużą szybkością zaczęły stopniowo wznosić się ponad strome i zalesione wapienne wzgórza, które na odprawie nazywano Wzgórzami Thudów. Wyglądało na to, że nikt nie ma pojęcia, skąd wzięła się taka nazwa, wiedzano tylko, że obszar ten stał się azylem dla samolotów powracających z ataków na okolice Hanoi. Teren był zbyt górzysty, aby można na nim ustawić wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych, drzewa ograniczały czas celowania wszelkich rozmieszczonych tam rodzajów artylerii przeciwlotniczej, a wzniesienia zakłócały działanie wietnamskich radarów. Wieść niesła, że jeśli zdołasz dotrzeć do wzgórz, masz dużą szansę przeżyć kolejną misję. Chyba że tego dnia znajdą się tam

MiG-i, albo zdarzy ci się zapuścić za daleko na północ w kierunku Yen Bai, gdzie artylerzyści i obsługa rakiet byli podobno wyjątkowo zawzięci.

Przez następne kilka minut dowódca leciał nisko, kierując eskadrę to w lewo, to w prawo, unikając serii z broni maszynowej, która się w nich wstrzeliwała, następnie rozpoczął powolne wznoszenie się na ustaloną na odprawie wysokość sześciu tysięcy metrów. Jim Broussard leciał po prawej stronie Osła, kiedy ten wyłączył dopalacz. Nie mogą wciąż robić ze mnie głupka, pomyślał Jim, i zerknął szybko na prawo, jak leci druga para. Obie pozostałe maszyny eskadry znajdowały się dokładnie tam, gdzie powinny.

– Cadillac, mówi dowódca – nadał przez radio Osioł, którego głos ledwie przebiegał się przez gąszcz rozmów pilotów kolejnych eskadr przystępujących do ataku. – Przejdźmy na częstotliwość eskadry i zrobmy sobie przerwę na drinka. – Częstotliwość eskadry, używana wyłącznie przez ich czwórkę, pozwalała wyeliminować gadaninę setek pilotów znajdujących się w powietrzu.

– Cadillac Dwa, podejdziesz i rzucisz na mnie okiem? Chyba dostałem, wychodząc znad celu. Zdaje się, że w tylną część kadłuba.

W czasie, kiedy eskadra przechodziła na nową częstotliwość, Jim pośpiesznie pociągnął łyk wody z rurki przymocowanej do umieszczonej w kabinie butelki, i zaczął zbliżać się do prowadzącego. W radiu odezwał się czyjś głos:

– Skipper, tu Cadillac Trzy. Osioł, chcesz żebym cię obejrzał? – To był kapitan Andrew Pritchard, dowódca drugiej pary.

Najwyraźniej uważa, że nie jestem wystarczająco dobry, by lecieć w ciasnym szyku, pomyślał Jim.

– Odmawiam, Trójka. Leć przodem i korzystaj z przerwy na drinka. Nawet nowicjusz powinien umieć powiedzieć, czy dziura w kadłubie powstała w fabryce.

Broussard pośpiesznie zapiął maskę tlenową i wcisnął przycisk mikrofonu na dźwigni ciągu:

– Prowadzący, Dwójka podchodzi.

Delikatnie przesunął drążek w prawo, a stopą nacisnął prawy pedał orczyka. F-105 natychmiast zareagował i rozpoczął łagodny ślizg w kierunku maszyny Osła. Skontrolował, żeby zapobiec dalszemu skrętowi w prawo, i ustawił się dokładnie pod ogonem samolotu prowadzącego. Lecąc tak, Jim mógł zerknąć do góry i ujrzeć piekło szalejące w dyszy ogromnego silnika odrzutowego. Gazy wylotowe, uderzające w poszycie ogona jego myśliwca, sprawiały, że stery dygotały. W kadłubie samolotu dowódcy bez trudu dostrzegł kilka niewielkich wystrzępionych otworów. Ponownie przesunął drążek i po kilku sekundach wrócił na pozycję na lewym skrzydle prowadzącego.

– Cadillac Jeden, tu Dwójka. Wygląda na to, że masz na spodzie kadłuba dziesięć do dwunastu małych dziur po odłamkach. Nie zauważyłem żadnych innych uszkodzeń ani wycieków.

– OK, dzięki, Dwójka. Wszystkie odczyty mam w normie, więc chyba ten wielki skurczybyk dowiezie mnie do domu.

Kiedy eskadra przelatywała nad względnie bezpiecznymi górami zachodniej części Wietnamu Północnego, Broussard oddał się swobodnym rozmyśleniom. Zastanawiał się, czy przydział do dywizjonu F-105 oznaczał, że jest szczęściarzem, czy może wręcz przeciwnie? Thud, bo pod taką nazwą samolot znany był w Siłach Powietrznych, w niczym nie przypominał zwinnych małych i szybkich odrzutowców treningowych T-38, na których latał przez cztery ubiegłe lata jako instruktor pilotażu w Dowództwie Szkolenia. To jakby porównywać araba pełnej krwi z perszeronem. Każda z maszyn miała inne przeznaczenie. Talon zachowywał się w powietrzu tak, jakby

potrafił przewidzieć, co zrobi pilot; miało się wrażenie, że każdy manewr sprawia mu radość. Stery miał lekkie i czułe, i wybaczał błędy niezdarnym uczniom, którzy dopiero zaczynali odnajdywać własną ścieżkę na powietrznych pustkowiach.

Thuda z kolei zaprojektowano i wyprodukowano w czasach, gdy jedyną przewidywaną formą walki powietrznej był atak nuklearny. Thunderchiefa, bo tak się oficjalnie nazywał, stworzono, by osiągał ogromną szybkość w locie poziomym i miał równie wielki udźwignię, bo to, czy przetrwa, niosąc jedną olbrzymią bombę, zależało od przewagi prędkości w locie poziomym. Potrafił także, aczkolwiek nieco opornie, wykonywać wszelkie typowe dla myśliwca manewry, ale jego rzeczywistą siłę stanowił lot poziomy. Wciąż pozostawał najszybszym samolotem bojowym na świecie. Zabierał sześć ton bomb, pod tym względem nie dorównywał mu żaden inny samolot szturmowy. Jednak ogrom tego myśliwca-potwora stawał się znaczącą wadą podczas ucieczki przed rakietami oraz w pojedynkach z mniejszymi i zwrotniejszymi MiG-ami.

Thud – wieść niesła, że przydomek ten wziął się od dźwięku, jaki wydaje rozbijający się o ziemię samolot – pod kilkoma względami przewyższał inne amerykańskie konstrukcje. Przede wszystkim ci, którym udało się przeżyć sto wymaganych misji bojowych, byli gorącymi zwolennikami jego niezwyklej odporności. Thud potrafił dolecieć do bazy z takimi uszkodzeniami, które inny samolot zmieniłyby w kupę złomu. Ogromną jego zaletą było także i to, że w czasach, kiedy pełnił rolę najważniejszego samolotu TAC² przenoszącego broń nuklearną, Siły Powietrzne wyposażyły go w niezliczone nowinki techniczne. Uzasadniało to decyzję o wykorzystaniu go jako podstawowego środka ataku, jeśli planowało się wkroczenie do najlepiej bronionego regionu świata i rozwścieczenie jego mieszkańców zrzuconymi na nich bombami.

Broussard chciał wrócić do domu, więc jeśli był to samolot zdolny przetrwać wraz z nim sto lotów bojowych, Jim cieszył się, że siedzi za jego sterami. Z drugiej strony, jeśli musiałby wykonać sto takich lotów jak dzisiejszy, tylko dlatego, że pilotuje ten konkretny samolot, wołałby raczej siedzieć w kabinie transportowego C-123 latającego po bazach Wietnamu Południowego. To zajęcie nie było z pewnością odskocznią do awansu. Od Sił Powietrznych oczekiwał tylko, by pozwolono mu być sobą: żeby mógł pojechać do domu, zdjąć mundur i podjąć poważne rozmowy z dużymi liniami lotniczymi. W głębi serca czuł, że nie jest przygotowany na ryzyko związane z wykonywaniem zawodu pilota myśliwskiego, ale cywilem, któremu przez ostatnie parę lat zdarzyło się nosić mundur i latać odrzutowcami dla Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych. Spojrzał w dół i porównał Czarną Rzekę do linii na rozpostartej na kolanach mapie. Mapa rozpoczynała misję w postaci porządnie złożonego pakietu, ale teraz przypominała niedzielną gazetę, którą ktoś bawił się z psem. Złożył ją, nadając jej jako tako możliwy do przyjęcia kształt, i bardzo był z siebie zadowolony, gdy dzięki niej udało mu się prawidłowo przewidzieć, że Osiół skręci na południe, aby uniknąć zaporowego ognia baterii przeciwlotniczych rozlokowanych w dolinie Dien Bien Phu. Za kilka minut wejdą w przestrzeń powietrzną Laosu, gdzie tak długo, jak zachowają wysoki pułap, z ziemi nie zagrozi im żadne poważniejsze niebezpieczeństwo.

– Eskadra Cadillac, tu dowódca. Sprawdzić paliwo.

Broussard szybko odczytał wskazania przyrządów i złożył meldunek prowadzącemu. Uważnie przysłuchiwał się, jak dwa samoloty drugiej pary kolejno składają raporty.

Wiedział, że ma znacznie mniej paliwa niż pozostali piloci eskadry i wstydził się ogłaszać całemu światu, a przynajmniej każdemu, kto mógł ich usłyszeć, że nadużywał ciągu, bo nie potrafił inaczej utrzymać pozycji w szyku. Wnikliwy obserwator

2Tactical Air Command – Dowództwo Lotnictwa Taktycznego [przyp. tłum.]

wyciągnąłby z tego wnioszek, że jest nowicjuszem albo zwyczajnym niedołęgą. A być może jednym i drugim.

– OK, Dwójka – nadał Osioł. – Jesteś pierwszy do cysterny; po tobie Czwórka, Trójka, potem prowadzący. Przechodzimy na częstotliwość tankowców.

Samolot z małym zapasem paliwa zwykle próbował podchodzić pierwszy, na wypadek, gdyby z jakiegoś powodu tankowanie okazało się niemożliwe. Dzięki temu miał szansę dotrzeć na zapasowe lotnisko przed wyczerpaniem paliwa. Było normą, że maszynę taką pilotował jeden ze skrzydłowych, ponieważ musieli oni utrzymywać stałą pozycję względem prowadzącego.

Gdy Osioł opuścił nos samolotu, schodząc w dół na przewidziany pułap tankowania, Jim dostosował swoją pozycję do jego myśliwca. Cysterna powinna krążyć tuż nad granicą z Tajlandią bądź po trasach wyznaczonych do uzupełniania paliwa. Osioł bardzo spokojnie prowadził eskadrę, dzięki czemu Jim bez trudu utrzymywał pozycję w szyku. Próbując się zrelaksować, dotykał samymi tylko koniuszkami palców dźwigni ciągu i usianego rozmaitymi przyciskami drążka sterowego. W normalnych warunkach nie miał większych kłopotów z utrzymaniem szyku, był przecież instruktorem, który wielu kadetów nauczył latania w bezpośredniej bliskości innej maszyny. Zrozumiał, że trudności jakie napotkał w trakcie nalotu wzięły się stąd, że pilotował wolniejszy samolot, a w walce nie potrafił dokładnie przewidzieć, co zrobi jego prowadzący. Teraz czynniki te nie odgrywałyby większej roli, ponieważ zwolnili do prędkości przelotowej.

Dobra technika latania w szyku – to całkowicie wystarczało, aby pobrać paliwo z ogromnej latającej cysterny K-135. Tyle że przyzwoite latanie w szyku nad równinami zachodniego Teksasu i robienie tego pod aluminiowym sklepieniem brzucha tankowca we wschodniej Tajlandii to dwie całkowicie odmienne sprawy. Tutaj musiał utrzymać pozycję albo wracać do bazy na piechotę.

W grę wchodził teraz jeszcze jeden czynnik. Kiedy pozostali piloci eskadry, czekając na swoją kolej, ulokują się już w pobliżu cysterny, będą mogli z bliska i bez żadnych przeszkód ocenić jego umiejętności latania. Nie była to wymarzona sytuacja dla kogoś, kogo denerwują występy przed większą publicznością, a w publicznych łaźniach czuje się wyjątkowo nieswojo.

– Czerwona Kotwica Dwa Jeden, mówi dowódca Cadillac.

Osioł wywoływał cysternę krążącą wokół zaplanowanego wcześniej punktu spotkania. Odpowiedź z powietrznej cysterny nadeszła natychmiast:

– Prowadzący Cadillac, tu Czerwona Kotwica Dwa Jeden. Słyszysz cię głośno i wyraźnie. Krążymy na lewo od was. Nadaj coś, żebyśmy się zgrali.

– Zrozumiałem. Tu prowadzący Cadillac. Odliczam: jeden, dwa, trzy, cztery, pięć, cztery, trzy, dwa, jeden, prowadzący Cadillac.

– OK, Cadillac. Pięć stopni w lewo. Mamy potwierdzenie identyfikacji waszego nadjownika. Ustawiajcie się.

– Zrozumiałem. Pierwszy podchodzi Cadillac Dwa, za nim Czwórka, potem Trójka, na końcu prowadzący. Chcemy pod korek, ale mamy dość paliwa, żeby każdy z nas podszedł tylko raz, jeśli to możliwe, wolelibyśmy uniknąć kilkakrotnego podchodzenia.

– Nie ma sprawy, mamy dzisiaj zatrzęsienie paliwa.

Eskadra F-105 weszła na pułap tankowania. Jim nie zaprzętał sobie głowy poszukiwaniem cysterny, lecz skoncentrował się na utrzymaniu właściwej pozycji samolotu w szyku. Osioł przechylił się ostro na prawe skrzydło, nakazując utworzenie szyku „schody”. Dobrze. Jim lekko zredukował ciąg i użył kombinacji orczyka i lotek, by przesłizgnąć się pod samolotem dowódcy i wskoczyć w lukę, którą stworzyła dla

niego druga para. Po lewej stronie od nosa samolotu każdy z nich miał teraz przed sobą inną maszynę, lecącą względem niego pod kątem 45 stopni.

– Czerwona Kotwica Dwa Jeden, tu prowadzący Cadillac. Mam was dokładnie na dwunastej. Wyłączymy radio.

– Zrozumiałem, wyłączam naprowadzanie. Rozumiem, że podczas tankowania oczekujesz ciszy radiowej.

Nie było żadnej szczególnej potrzeby, aby w trakcie pobierania paliwa obowiązywała cisza radiowa, pomyślał Broussard, chyba że „Osioł” Sheehan chciał sprawdzić umiejętności nowego skrzydłowego. Poza tym, gdyby żółtki chciały wiedzieć, ile Thudów ich dzisiaj bombardowało, wystarczyłoby, żeby wyszli na dwór i policzyli przelatujące nad nimi maszyny.

Eskadra szybko znalazła się na pozycji obserwacyjnej, jakieś trzydzieści metrów z tyłu i około dziesięciu poniżej cysterny. Wyrównali i Jim zaczął powoli podprowadzać swoją maszynę pod brzuch większego samolotu. Starał się nie myśleć o tym, że pozostali piloci uważnie śledzą i oceniają jego poczynania. Rzucił spojrzeniem na tablicę przyrządów, aby upewnić się, że wszystkie przełączniki są we właściwym położeniu. W ostatniej chwili spostrzegł, że nie otworzył drzwiczek instalacji do odbioru paliwa, i pośpiesznie naprawił niedopatrzenie. Jezu! Co powiedziałby Osioł, gdyby z powodu tego przeoczenia obsługa tankowca odprawiła go z kwitkiem!

Ostrożnie pchnął dźwignię ciagu i gdy tylko myśliwiec zareagował, natychmiast cofnął ją do poprzedniego położenia. Ze wszystkich sił starał się ograniczyć do minimum ruchy samolotu i dostosować wysokość do cysterny. Na spodzie kadłuba tankowca zamontowano światła, aby ułatwić pilotowi utrzymanie właściwej pozycji w trakcie pobierania paliwa. Przednie światelko mrugało teraz do niego, pomagając mu wprowadzić myśliwiec w pole tankowania. Zignorował je, koncentrując się po prostu na tym, by lecieć w dobrym, ciasnym szyku z transportowcem. Z treningu w RTU³ zapamiętał, że światła bardziej go rozpraszały, niż mu pomagały. Prawdopodobnie dla większego samolotu, takiego jak B-52, byłyby bardziej użyteczne.

Operator przewodu paliwowego, który leżał twarzą w dół na dostosowanej do kształtu ciała leżance, umieszczonej w przezroczystej bańce pod ogonem cysterny, zwolnił umocowany w tym miejscu kadłuba metalowy wysięgnik w kształcie dyszla. Posługując się sterownicą podobną do dźwaka sterowego, sprawił, że sonda wysięgnika przesunęła się w kierunku gniazda wlewu paliwa myśliwca.

Jim zajął docelową pozycję pod ogonem KC-135, spoglądając na wysięgnik, który zatrzymał się nad nosem myśliwca, potem błyskawicznie wydłużył się i ze zgrzytliwym szczęknięciem wsunął się do gniazda wlewu paliwa. Było w tym coś nieprzyzwoicie seksualnego; przypominali dwa wielkie ptaki kopulujące w locie.

Mimo ustawienia regulatora dopływu tlenu na pełną moc, nadal czuł zapach oparów wpływającego do zbiorników lotniczego paliwa JP-4. Po kilku minutach, w miarę jak otrzymywał coraz więcej życiodajnej nafty lotniczej, która była pożywieniem myśliwca, dłonią w rękawiczce wyczuł, że stery robią się twarde i zaczynają reagować z opóźnieniem.

Zważywszy, że litr paliwa dla odrzutowców waży prawie dwa kilogramy, nie dziwnego, że samolot zrobił się ciężki, pomyślał. Ładunek paliwa przewyższał często tonaż bomb, które mógł zabrać Thud. Jim stale zwiększał moc silnika, aby zrekom-

³Replacement Training Unit – jednostka treningu operacyjnego, prowadząca przeszkolenie pilotów na konkretnych typach samolotów bojowych, przed skierowaniem do jednostek liniowych [przyp. red.].

pensować przyrost masy; w końcu przewód z hukiem wyskoczył z gniazda, śmignął gdzieś w bok, i zniknął mu z oczu.

Zmniejszył ciąg, powoli wycofując się spod cysterny, aż wrócił na swoje miejsce w szyku eskadry. Cadillac Cztery, Bob Packard, wyrwał do przodu tak szybko, jakby miał wokół mnóstwo miejsca. Nieco uspokojony tym, że ma dość paliwa, by dotrzeć do prawie każdej bazy w Azji Południowo-Wschodniej, Jim przyglądał się, jak pozostałe myśliwce podchodzą do tankowca i odlatują z pełnymi zbiornikami. Gdy wszystkie samoloty wróciły do szyku, Osiół przerwał ciszę radiową.

– Czerwona Kotwica Dwa Jeden, tu prowadzący Cadillac. Dobra robota, chłopaki. Jeszcze kiedyś się zobaczymy. Adios.

– Adios, Cadillac. Cieszymy się, że dzisiaj wszyscy wyszliście cało. Do zobaczenia.

Czterdzieści minut później w zielonym krajobrazie pojawił się betonowy pas bazy Królewskich Sił Powietrznych Tajlandii w Takhli, która była domem 318. Skrzydła Myśliwców Taktycznych, w skład którego wchodziła eskadra Cadillac. Osiół ponownie ustawił eskadrę w prawym szyku schodowym, by mogli się rozejść na boki i wykonać beczkę – ulubioną figurę pilotów myśliwców przed lądowaniem. Zbili się ciasno jeden obok drugiego i przelecieli w pierwszym podejściu nad pasem startowym, z pełną świadomością, że nie ma w bazie pilota, który słysząc samoloty, nie spojrzy odruchowo w górę.