Frederick FORSYTH
Pastýř

Ve chvíli, kdy jsem čekal, až mi z kontrolní věže dají povolení ke startu, letmo jsem pohlédl z kabiny letounu na okolní zvlněnou německou krajinu. Krčila se ve svitu prosincového měsíce bílá a promrzlá.

Za zády jsem měl oplocení základny Královských vzdušných sil. Zatímco jsem roloval svou malou stíhačku na startovací dráhu, zahlédl jsem koutkem oka obrovskou zasněženou plochu, která se táhla až k hranici borového lesíku vzdáleného téměř dvě míle, ale noc byla tak jasná, že jsem jasně rozeznával jednotlivé kmeny stromů.

Zatímco jsem čekal, až se mi ve sluchátkách ozve hlas dispečera, upíral jsem pohled na startovací dráhu. Vodorovný černý pruh asfaltu protažený předtím sněhovými pluhy lemovaly dvě řady oslnivě žhnoucích světel. Za nimi se hrbily závěje ranního sněhu, který umrznul na místě, jak ho shrnuly radlice sněžného pluhu. Napravo se v dálce tyčila letištní věž jako osamělá svíčka uprostřed diamantově zářících hangárů, kde zachumlaní technici teprve teď chystali letiště na noc.

Věděl jsem však, že uvnitř kontrolní věže je teplo a veselo. Personál čekal jen na můj odlet, aby všechno pozavíral, naskákal do čekajících vozů a zamířil za zábavou. Pár minut po mém odletu světla pohasnou, zbudou jen zasněžené hangáry, v mrazivé noci jakoby schoulené, tryskové letouny a spící nákladní cisterny a nad tím vším zůstane blikat osiřelé letištní světlo, zářivě rudé nad černobílou přistávací a startovací plochou, a v morseovce bude vysílat vzhůru k lhostejné obloze jméno letiště – CELLE. V téhle noci se nepočítalo s žádnými zatoulanými letci, kteří si budou dole kontrolovat svou polohu. Byl totiž Štědrý den léta páně 1957 a já byl mladý pilot, který se snažil dostat domů, do Blighty, na vánoční dovolenou.

Měl jsem naspěch. Pohledem jsem sklouzl na matné světlo palubních hodin, které právě ukazovaly 22.15. Ostatní ciferníky se chvěly a tančily. V kabině bylo teplo a útulno, topení jelo naplno, aby nezamrzla okna. Kabina připomínala kuklu – malou, hřejivou a bezpečnou, a chránila mě před venkovním krutým mrazem, před mrazivou nocí, která by během minuty zabila člověka, pokud by jí byl při rychlosti 600 mil za hodinu vystaven na milost.

„Charlie Delta…“

Hlas z kontrolní věže mě probral z přemítání. Zazněl v mých sluchátkách tak jasně, jako by ten člověk seděl se mnou v těsné kabině a řval mi přímo do ucha. Dispečer už musel mít jednu dvě skleničky, což bylo proti předpisům. Ale vem to čert! Jsou přece Vánoce.

„Charlie Delta volá kontrolní věž,“ řekl jsem.

„Charlie Delta, start povolen,“ odpověděl.

Odpovídat už nemělo smysl. Pomalu a klidně jsem levou rukou posouval škrticí klapku dopředu a pravou jsem držel vampire na dělící čáře rozjezdové dráhy. Obrátky motoru za mými zády stoupaly, až přešly v křik a posléze v jekot. Tuponosý tryskáč nabíral rychlost, světla po obou stranách rozjezdové dráhy ubíhala stále rychleji, až nakonec splynula v jediný pruh. Letoun se postupně odlehčoval, předek se mu zběsile zmítal. Nejprve se odlepil od země čelní podvozek, načež okamžitě umlklo drnčení. Pár vteřin nato přestala o rozjezdovou plochu bubnovat i zadní kola. Držel jsem stíhačku nad dráhou, dokud ukazatel rychlosti neopustil 120 a nezamířil ke 150. Když se mi pod nohama kmitnul konec rozjezdové dráhy, jemně jsem stočil vampire doleva a postupně nabíral výšku.

Z prostoru pod a přede mnou jsem zaslechl dutý úder zatahujících se podvozků a pocítil jsem, jak turbína vrhla letoun prudce dopředu, sotva zátěž pod trupem zmizela. Na palubní desce přede mnou signalizovala tři červená kontrolní světla zatažení tří kol. Pokračoval jsem ve stoupání a levým palcem zapnul vysílačku.

„Charlie Delta, start proveden, podvozek zatažen,“ řekl jsem do kyslíkové masky.

„Charlie Delta, kámoši, kanál D,“ odpověděl dispečer a pak, než jsem stačil přepnout radiové vlny, dodal: „Veselé Vánoce.“

Samozřejmě naprosto proti předpisům. Byl jsem velmi mladý a velmi svědomitý. Přesto jsem odpověděl: „Díky, věži, totéž tobě.“ Pak jsem přepnul kanály na frekvenci RAF Severní německé vzdušné obrany.

Na pravém stehně jsem měl připevněnou mapu s trasou svého letu vyznačenou modrým

inkoustem, ale nepotřeboval jsem ji. Znal jsem ji do detailů nazpaměť, protože jsem dříve pracoval jako navigační důstojník. Stočím se nad cellským letištěm na 265 stupňů a pak budu nepřetržitě stoupat do výšky 27 000 stop. Po dosažení výšky určit směr a udržovat rychlost na 487 mílích. Spojit se s kanálem D, abych jim dal vědět, že jsem se ocitl v jejich vzdušném prostoru, a potom budu pospíchat přímo přes holandské pobřeží na jih přes Bevelandy k Severnímu moři. Po čtyřiačtyřiceti minutách letu přepnu na kanál F a zavolám kontrolní věž v Lakenheathu, aby mi udali směr. Čtrnáct minut nato se ocitnu nad Lakenheathem. Tam dostanu instrukce, které mě navedou na rádiem kontrolovaný sestup. Žádný problém, samá rutina. Šedesát šest minut letu, se sestupem a přistáním bude vampire ve vzduchu dobrých osmdesát minut.

Když jsem prolétal nad cellským letištěm ve výšce pět tisíc stop, narovnal jsem se, abych zkontroloval střelku kompasu, která ukazovala přesně 265 stupňů. Příď letounu mířila do temnoty mrznoucí noční oblohy, jež byla poseta hvězdami tak třpytivými, že až přímo jiskřily před očima. Pode mnou se vzdalovala krajina severního Německa, kde se tmavé plochy jehličnatých lesů mísily s bělostí zasněžených polí. Tu a tam se zablýskla světla vesnice nebo malého městečka. Tam dole ve vesele ozářených ulicích chodili koledníci, bušili na dveře ozdobené jmelím a za feniky zpívali „Tichou noc“. Vestfálské hospodyňky docela jistě připravovaly šunku a husu.

Čtyři sta mil odsud se dělo totéž, jen koledy zněly v jiném jazyce a namísto husy se podával krocan. Ale ať je nazvete „Weihnacht“ nebo „Christmas“, jsou to pořád ty samé Vánoce, a bylo nádherné vracet se domů.

Věděl jsem, že z Lakenheathu do Londýna mi krátce po půlnoci odjíždí vojenský autobus, a odtud jsem se chtěl dostat stopem domů do Kentu k rodičům. Snídani jsem už mínil strávit v kruhu rodiny. Výškoměr ukazoval 27 000 stop. Vyrovnal jsem stroj, škrticí klapkou upravil rychlost na 485 uzlů a přitom jsem držel kurs na 265 stupních. Někde v temnotách pode mnou mizela holandská hranice. Byl jsem ve vzduchu 21 minut. Všechno klapalo.

Problémy však nastaly po deseti minutách nad Severním mořem a začaly tak nenápadně, že mi trvalo pár minut, než jsem si je vůbec uvědomil.

Zpočátku jsem si vůbec nevšiml, že táhlý hluboký šum, vycházející z mých sluchátek, ustal a vystřídalo ho záhadné nic absolutního ticha. Podle všeho jsem se přestal soustředit a v myšlenkách byl už doma u čekající rodiny. Poprvé jsem cosi zvláštního zaregistroval ve chvíli, když jsem kontroloval kompas. Namísto pevného kursu 265 stupňů jeho ručička líně obíhala stupnici kolem dokola ve směru hodinových ručiček a s totálním nezájmem klidně míjela východ, západ, sever i jih.

Neslušně jsem proklel přístroj stejně jako mechanika, který jej měl překontrolovat a zodpovídal za jeho stoprocentní spolehlivost. Když vám přestane fungovat v noci kompas, a to i za tak jasné noci, jaká se rozprostírala vně mé kabiny, není to žádná legrace. Pořád ale ještě nešlo o nic vážného, měl jsem ještě rezervní kompas – alkoholový. Ale když jsem se na něj podíval, bylo zřejmé, že má taky potíže. Jeho ručička divoce tančila. Pravděpodobně do něj někdo narazil – což nebylo nic výjimečného. V každém případě jsem mohl během chvilky zavolat Lakenheath a oni by mi dali pozemní kontrolní středisko –GCA, které by mě krok za krokem zásobovalo instrukcemi, podle nichž dovede dobře vybavené letiště navést pilota na přistání i v tom nejhorším počasí. Sledují totiž pilotův let na ultrapřesných radarových obrazovkách a postarají se o jeho správnou přípravu na přistání, mapují si jeho polohu na obloze yard za yardem, vteřinu za vteřinou. Podíval jsem se na hodinky: třicet čtyři minut letu. Mohl jsem zkusit spojení s Lakenheathem už teď, protože se nacházel v mezním dosahu mé vysílačky.

Než jsem zkusil spojení s Lakenheathem, měl jsem správně informovat kanál D, na který jsem byl naladěn, o svém drobném problému, aby vyrozuměli Lakenheath o mých potížích s kompasem. Stiskl jsem tlačítko PŘENOS a zavolal: „Celle, Charlie Delta, Celle, Charlie Delta, volám Severní bevelandskou kontrolu…“

Přestal jsem, nemělo smysl v tom pokračovat. Namísto čilého praskotu statické elektřiny v éteru a pronikavého zvuku vlastního hlasu ve sluchátkách mi v kyslíkové masce zaznělo pouze zděšené mumlání. Jen můj hlas hovořil… a nikam nevycházel. Zkusil jsem to znovu. Zase nic. Daleko odtud, za širou plání temného a chladného Severního moře, si v teple útulných betonových budov

Severní bevelandské kontroly klidně hověli za kontrolními panely muži, klábosili a usrkávali kávu a kakao z kouřících šálků. Ale slyšet mě nemohli. Vysílačka oněměla.

Potlačil jsem paniku, která dokáže zahubit pilota rychleji než cokoli jiného, polkl jsem a pomalu počítal do deseti. Potom jsem přepnul na kanál F a zkusil spojení s Lakenheathem ležícím přede mnou uprostřed suffolkské krajiny, která se i se svými borovými lesy rozkládala jižně od Thetfordu. Měli tam moderní naváděcí systém pro zbloudilá letadla. Na kanálu F však byla vysílačka mrtvá stejně jako předtím. Jediné, co jsem slyšel, byl můj vlastní hlas utlumený gumovou výstelkou kyslíkové masky. Smířil jsem se s tím. Jedinou odpověď na mé snažení představoval hvizd tryskového motoru za mými zády.

Je to velmi osamělé místo, taková obloha, a zvlášť obloha v zimní noci. A jednomístný bojový tryskáč je osamělý domov, těsná ocelová krabice držící se nahoře pahýlovitými křídly, když ho mrznoucí prázdnotou žene planoucí tryska plivající každou vteřinu sílu šesti set koní. Ale tato samota se vyrovnává a ruší vědomím existence tlačítka na škrticí klapce, jehož prostřednictvím může pilot hovořit s jinými lidskými bytostmi, s lidmi, kterým na něm záleží, s muži a ženami na síti letišť po celém světě. Stačí jediný stisk tlačítka, tlačítka PŘENOS, a desítky z nich v různých kontrolních věžích uslyší pilotovo volání o pomoc. Jakmile pilot použije vysílačku, objeví se na jejich obrazovkách paprsek, který vybíhá ze středu obrazovky k jejímu okraji označenému stupnicí tří set šedesáti stupňů. Na místě, kde světelný paprsek protne stupnici, se nachází letadlo ve vztahu ke kontrolní věži, s níž navázal spojení. Kontrolní věže jsou propojeny do řetězce, takže polohu letadla zachycují vždy dvě s odchylkou nanejvýš několika stovek yardů. Pilot pak přestává bloudit. Lidé začínají pracovat na jeho bezpečném přistání.

Radaroví operátoři rozeznají malou tečku, kterou zanechává letadlo na jejích obrazovkách, od těch ostatních. Pilotovi zavolají a dají mu instrukce: „Máme nyní tvůj sestup, Charlie Delta. Máme tě…“ Milé a zkušené hlasy, ovládající řady elektronických zařízení, hlasy, které dokáží proniknout zimní oblohou, sněhem nebo deštěm, aby vytrhly ztraceného pilota z toho vražedného nekonečna a navedly ho dolů na osvětlenou přistávací dráhu, jež znamená domov a život vůbec.

Pokud pilot zavolá. Ale na to musí mít vysílačku. Než jsem skončil testování mezinárodního, pohotovostního kanálu J a obdržel tentýž záporný výsledek, bylo mi jasné, že tenhle desetikanálový přístroj má pro mě cenu železného šrotu.

Do služby u RAF jsem nastoupil před dvěma roky. Učili mě zde létat na bojových tryskáčích a většina tréninků byla věnována případům nouze. V letecké škole nám vtloukali do hlavy jednu důležitou věc: není žádné umění létat v perfektních podmínkách, ale umění je prožít a přežít stav krajní nouze. A ten trénink teď měl přinést ovoce.

Při zkoušení radiových kanálů mi sklouzl pohled na přístroje palubní desky. Vypovídaly o mnohém. Bylo jisté, že kompas i vysílačka selhaly vinou stejné závady – oba přístroje byly napojeny na tentýž elektrický obvod. Někde pod mými chodidly, ve spleti kilometrů zářivě barevných vodičů, se musela spálit hlavní pojistka. V duchu jsem si jak idiot řekl, že se musím omluvit mechanikovi a vyřídit si to s elektrikářem. Snažil jsem se tedy vzít rozum do hrsti.

Vzpomněl jsme si, že starý letecký seržant Norris nám připomínal, abychom v takovém případě stáhli škrticí klapku na minimum a co nejvíc tak prodloužili možnou délku letu.

„Nechtěli byste přece jen tak promrhat cenné palivo, viďte, pánové? Ještě se nám může hodit. Proto snížíme otáčky z 10 000 na 7 200. Poletíme sice trochu pomaleji, ale zaručeně déle, nemám pravdu, pánové?“ Tenhle seržant Norris pokaždé přednášel tak, jako bychom se všichni současně ocitli ve stejném nouzovém stavu. Přivřel jsem tedy klapku a podíval se na otáčkoměr. Ten byl napájen vlastním generátorem, a tak zatím naštěstí fungoval. Počkal jsem, až se otáčky ustálí okolo 7 200 za vteřinu a letoun zpomalil. Čenichem se prudce zvedl nahoru, takže jsem letoun honem narovnal a držel ve stejné výšce.

Hlavních přístrojů, které má pilot na očích, je šest, včetně kompasu. Další jsou: rychloměr, výškoměr, indikátor stoupavosti, umělý horizont (ukazuje letci, jestli zatáčí doleva nebo doprava) a indikátor skluzu (ukazuje klesání). Dva z nich jsou napájeny elektricky, a tudíž je potkal stejný osud jako můj kompas. Zbylými tedy přístroje tři: ukazatel rychlosti, výškoměr a indikátor stoupavosti. Jinými slovy, věděl jsem, jakou jsem uletěl vzdálenost, jak jsem vysoko a zda-li klesám, nebo

stoupám.

Je možné přistát pouze s pomocí těchto tří zmíněných přístrojů, ovšem za pomoci nejstarších navigačních pomocníků – lidských očí. Možné to tedy je za perfektního počasí, denního světla a bezoblačné oblohy. Ano, možné je, alespoň teoreticky, není to však doporučeníhodné, navigovat rychlý tryskáč pouhým odhadem, dívat se k zemi a orientovat se podle známých bodů, jako jsou například nezvyklé tvary vodních ploch a lesklé pruhy vodních toků, přičemž mapa připevněná ke stehnu prozradí, zda se jedná o řeku Ouse, Trent či Temži. Z ještě menší výšky je pak možné rozlišit věž Norwichské katedrály od věže katedrály v Lincolnu, pokud ovšem krajinu dobře znáte. V noci nic z toho nepřichází v úvahu.

Jediná věc, která je na vaší straně v případě jasné měsíčné noci, jsou světla. Ta při pohledu z oblohy tvoří specifické obrazce. Manchester tedy vypadá úplně jinak než Birmingham, Southampton zase prozradí tvar velikého přístavu a Solentu, který jako by byl vysekán v černi (moře je za tmy černé) na pozadí vzorovaného koberce městských světel. Norwich jsem znal velmi dobře a kdybych svedl identifikovat obloukovitě vyduté pobřeží od Lowestoftu přes Yamouth až po Cromer, dokázal bych pak najít i Norwich, největší shluk světel situovaný dvacet mil směrem do vnitrozemí. Věděl jsem, že pět mil na sever od Norwiche se nachází letiště pro bojové tryskáče Merriam St. George, jehož červený maják vysílal v noci k obloze identifikační znak v Morseově kódu. Pak by už záleželo pouze na tom, aby se obsluha letiště dovtípila a osvětlila přistávací dráhu, až mě zaslechne svištět nad dráhou nahoru a dolů. V tom případě bych mohl bezpečně přistát.

Pomalu jsem s vampire klesal k blížícímu se pobřeží a zatím jsem v hlavě horečně odhadoval odchylku od letového plánu způsobenou sníženou rychlostí. Hodinky ukazovaly čtyřicet tři minut letu. Norfolkské pobřeží muselo ležet někde přede mnou v hloubce pěti mil. Podíval jsem se na úplněk měsíce zářícího na jasné obloze jako velký reflektor a v duchu mu poděkoval.

Jak se letoun přibližoval k Norfolku, doléhal na mne stále tíživěji pocit samoty. Všechny věci, které mi při vzletu z letiště v Dolním Sasku připadaly tak nádherné, jako by se proměnily v mé nejhorší nepřátele. Jas hvězd nebyl najednou vůbec působivý a já začínal přemýšlet o jejich nepřátelském jiskření v bezčasí bez hranic, v nekonečném prostoru. Noční obloha se svou stálou stratosférickou teplotou (která je stejná ve dne i v noci – minus padesát šest stupňů Celsia) mi připadala jako neohraničený vesmír praskající mrazem. Dole na mne ale čekalo to nejhorší nelítostná brutalita Severního moře, které jenom čekalo na příležitost, aby mě pohltilo a i s letadlem pohřbilo do temné tekuté černé hrobky, kde se nic nehýbá a nikdy se ani nepohne. A nikdo by se o tom ani nedozvěděl.

Při poklesu na 15 000 stop jsem si uvědomil, že do boje se zapojil nový a pro mě poslední nepřítel. Tři míle pode mnou nebylo žádné inkoustově černé moře, žádný náhrdelník pobřežních světel. Široko daleko, nalevo i napravo, se svit měsíce odrážel od hladiny nekonečně bílého oceánu. Mohl být silný tak sto, dvě stě stop, ale stačilo to. Stačilo to k tomu, abych ztratil viditelnost, k tomu, aby mě to zabilo. Na scénu vstoupila hustá východoanglická mlha.

Když jsem vylétal z Německa směrem na západ, vanul slabý větřík. Tenhle meteorology nepředvídaný jev proudil od Severního moře směrem na Norfolk. Během předcházejícího dne se v ploché a otevřené části východní Anglie díky větru a teplotám pod bodem mrazu silně ochladilo. Během večera ale vítr vanoucí od Severního moře zanesl nad východní Anglii pás nepatrně teplejšího vzduchu.

Jakmile triliony jemných částic mořského vzduchu přišly do kontaktu s ledově promrzlou zemí, vypařily se a vytvořily tak hustou mlhu, že během třiceti minut stačila zakrýt rozlohu pěti hrabství. Jak daleko na západ se mlha rozprostírala, to jsem se ani neodvážil hádat. Možná se táhla až do Středozemí, ale mohla se klidně opírat až o předhůří Pennin. Vůbec nemělo smysl uvažovat o tom, že bych přeletěl mlhu západním směrem bez navigačních prostředků nebo vysílačky, protože bych v cizím a neznámém kraji zabloudil. Nesmyslnou se jevila i varianta zpátečního letu do Holandska, kde bych se mohl pokusit přistát na pobřežních základnách Holandských vzdušných sil. Na to mi už nezbývalo palivo. Pokud bych se spolehl pouze na své oči a pokusil se přistát na letišti v Merriam St. George, mohl jsem stejně tak dobře skončit v norfolkských bažinách.

Ve výšce 10 000 stop jsem přestal s klesáním a i za cenu vyšší spotřeby drahocenného paliva

jsem nepatrně přidal rychlost, abych, se udržel ve vzduchu. Díky tvrdému výcviku jsem se snažil neztratit hlavu a přitom jsem vzpomínal na slova leteckého instruktora seržanta Norrise:

„Pánové, pokud se ztratíme nad vrstvou husté mlhy, musíme zvážit případnou katapultáž, je to tak?“

Zajisté, seržante. Ale naneštěstí se katapultážní sedadlo značky Martin Baker do jednomístného vampire nedá namontovat, a navíc je nechvalně proslulé svou nespolehlivostí: pouze dva úspěšní kandidáti katapultáže žijí dodnes, ale – bez nohou. Určitě bude mít někdo větší štěstí. Tak co radíte dál, seržante?

„První věc, co v takovém případě uděláme, je to, že stočíme letoun směrem nad moře, co nejdál od hustě osídlených oblastí.“

Měl jste tedy na mysli města, seržante. Lidé ve městech si nás platí, abychom pro ně létali, a ne abychom jim na Štědrý den shazovali tuny oceli na hlavy. Tam dole jsou děti, školy, nemocnice, domovy. Proto musíme stočit letadlo nad moře!

Tyto zásady byly pečlivě propracované. Nikdo ale nebral v úvahu pilotovy šance na přežití, když se cáká v noční zimě v Severním moři chráněný žlutou záchrannou vestou, když mu v ledovém větru mrznou tváře, obočí a rty, když o jeho poloze nic netuší lidé, kteří si tři sta mil odtud v teple svých pokojů nalévají vánoční punč. Šance na přežití není v takové situaci větší než sto ku jedné. V instruktážních filmech vám tak leda ukáží dva usměvavé maníky, kteří vysílačkou oznamují základně, že se katapultovali. Pár minut nato je už zachraňuje helikoptéra a to všechno probíhá za jasného a slunného letního dne.

„Jedním z posledních úkolů, pánové, je zvyknout si na případy extrémní nouze.“

To už zní lépe, seržante Norrisi, zrovinka jsem se do jednoho takového případu dostál.

„Celé britské pobřeží je pod vizuální kontrolou našeho radarového systému. Když, se nám například porouchá vysílačka, a my nemůžeme vyslat volání o pomoc, pokusíme se upoutat na sebe pozornost nezvyklým způsobem chování. Provádíme přesun nad moře, kde začneme létat v malých trojúhelnících, zatáčíme vždy doleva, doleva a zase doleva, obvykle ponecháme po dvou minutách letu na každou stranu trojúhelníku. Tak na sebe můžeme upoutat pozornost.

Jestliže si nás kontrolní systém všimne, vyrozumí letového dispečera a ten vyšle jiné letadlo, aby nás vyhledalo. To druhé už samozřejmě disponuje vysílačkou. Jakmile nás záchranný letoun najde, zařadíme se za něj a on nás navede i skrz mraky nebo mlhu k bezpečnému přistání.“

Ano, to byla poslední možnost, jak si zachránit život. Připomněl jsem si další podrobnosti. Záchrannému letadlu, které navádí zpět k bezpečnému přistání, se říká pastýř. Podíval jsem se na hodinky, měl jsem za sebou jedenapadesát minut letu, takže mi zbývalo palivo ještě na třicet minut. Pak jsem se podíval na ukazatel paliva a zjistil, že po přepálení pojistek je i ten k nepotřebě. Zamrazilo mě, ale naštěstí jsem si vzpomněl na tlačítko havarijního ukazatele, po jehož zmáčknutí dostanu alespoň přibližný údaj. Nádrž byla plná asi z jedné třetiny. Věděl jsem, že jsem kousek od norfolkského pobřeží, a ve výšce 10 000 stop mi stále ještě svítil měsíc. Stočil jsem tedy vampire doleva a začal provádět první odvěsnu svého trojúhelníku. Po dvou minutách jsem zabočil opět doleva. Všude pode mnou, kam až jsem dohlédl, kralovala mlha a směrem na Norfolk to nevypadalo jinak.

Minulo deset minut a já měl za sebou téměř dva dokončené trojúhelníky. Nemodlil jsem se, doopravdy nemodlil už léta a ani tentokrát mi to nešlo. „Panebože, prosím tě, dostaň mě z tý šlamastiky…“ Teď s Ním nesmím takhle mluvit… „Otče Všemohoucí, jenž jsi v nebi…“

Předtím mě mohl vyslyšet tisíckrát, ale jestli mě chtěl vyslyšet i té noci, to jsem netušil. Co jsem Mu ale mohl říct, že jsem si na Něho vzpomněl, až když potřebuju Jeho pomoc? „Prosím tě, Bože, poukaž na mě, ať si mě někdo všimne, jak tu létám do trojúhelníku, a ať mi sem pošlou pastýře, který mě navede na šťastné přistání. Prosím tě, pomoz mi, a já ti slibuju, že…“ Co já mu ale tady na zemi mohl slíbit? On mě nepotřeboval, to já potřeboval Jeho. A když jsem si na Něho takovou dobu ani nevzpomněl, proč by si On měl najednou vzpomenout na mě?

Po dvaasedmdesáti minutách od startu jsem už věřil, že mi nikdo na pomoc nepřiletí. Kompas stále obíhal pomateně dokola a také ostatní přístroje napájené elektřinou byly mrtvé. Jejich ručičky zmrzly na úrovních, kde byly těsně předtím, než vypověděly poslušnost. Výškoměr ukazoval 7 000

stop, při otočkách jsem tedy klesl o 3000 stop. Začínalo mi to být lhostejné. Ukazatel paliva se pohyboval mezi nulou a jednou čtvrtinou. To znamenalo asi deset minut letu. Narůstal ve mně vztek. Ze zoufalství jsem začal křičet do mikrofonu.

„Vy omezení parchanti, proč nečumíte na radarové obrazovky? Proč mě tu nikdo nevidí? Jděte do háje, když neumíte dělat svou práci pořádně! Bože můj, proč mě nikdo neslyší?“ Jakmile ve mně vlna vzteku a zloby odezněla, začal jsem ze samé bezmoci pobrekávat jako malé děcko.

Po dalších pěti minutách jsem s naprostou jistotou věděl, že tu noc zemřu. Kupodivu jsem se najednou nebál. Pociťoval jsem jenom příšerný smutek. Smutek kvůli věcem, které už nikdy nestačím udělat, kvůli místům, která už nikdy neuvidím, a kvůli lidem, které už nikdy nepotkám. Je to nesprávné a nespravedlivé, takhle zemřít ve dvaceti letech, s životem ještě neprožitým. Nejhorší mi nepřipadalo umírání, ale právě to, co už nikdy nestačím udělat.

Při pohledu z kabiny byl vidět měsíc, jak zapadá nad horizontem husté bílé mlhy. Za dvě minuty ho mlha pohltí, vše se utopí v absolutní tmě, a já po dalších několika minutách budu muset vyskočit z umírajícího letadla dřív, než provede svůj poslední manévr do hlubin Severního moře. Hodinku nato zemřu i já a mé mrtvolně ztuhlé tělo se bude pohupovat na vlnách v jasně žluté záchranné vestě. Stočil jsem jemně vampire za levým křídlem směrem k měsíci při rýsování poslední odvěsny trojúhelníku.

Dole, pod špičkou křídla, se naproti mně v mlžné stěně mihl tmavý stín. Nejdříve mě napadlo, že je to můj vlastní. Ale vzhledem k poloze měsíce bych musel mít stín pod sebou! Bylo to jiné letadlo, pomalu se vynořovalo z mlhy a drželo si stejný kurs asi míli pode mnou nad mlžnou vrstvou.

Pokračoval jsem v otočce s křídlem sklopeným k zemi, abych si ho udržel v dohledu. I druhé letadlo provádělo obrat souběžně se mnou, dokud jsme oba neudělali kružnici. Teprve potom mi došlo, proč zůstává tak hluboko pode mnou, proč nevystoupí na mou úroveň. Letěl totiž pomaleji než já, a nemohl se mnou držet tempo. Stále jsem nedokázal uvěřit, že po mé trase letí ještě jiné letadlo, a začal jsem se bát, aby se mi neztratilo v mlžné stěně. Proto jsem stáhl škrtící klapku dozadu a začal klouzat k němu. Ve výšce pěti tisíc stop jsem pochopil, že na něj letím stále příliš rychle. Nemohl jsem však již více zredukovat tah motoru, protože by se vampire začal neovladatelně propadat. K dosažení dalšího zpomalení letu jsem musel tedy použít vzdušné brzdy. Vampire se zachvěl, jak se brzdy zabořily do vzdušného proudu, a zpomalil na 280 mil za hodinu.

Konečně se rozletěl směrem ke mně a zahoupal se mi u špičky levého křídla. Najednou tam byl se mnou, velká tmavá masa rýsující se na pozadí mlžné stěny pod námi. Přiblížil na sto stop ke špičce mého křídla a oba jsme vyrovnali. Letadla se ve snaze udržet formaci kolébala. Měsíc zářil po mé pravici a můj vlastní stín dopadal na druhý letoun a zkresloval tak jeho tvary. Přesto jsem rozpoznal dvě vrtule rotující oblohou po stranách jeho kabiny. No samozřejmě, proto nemohl letět mou rychlosti – já seděl v bojovém tryskáči a on byl vrtulový letoun starší generace.

Držel se mnou pár vteřin kurs směrem ke klesajícímu měsíci, takže byl zpola neviditelný, a pak se stočil mírně doleva. Následoval jsem ho a držel s ním formaci, protože to byl očividně pastýř, jehož úkolem bylo navést mě na přistání. Měl kompas a vysílačku, které já postrádal. Stočil se o sto osmdesát stupňů, a když vyrovnal stroj, letěl přímo s měsícem v zádech. Podle postavení mizejícího měsíce jsem usoudil, že se vracíme zpět k norfolkskému pobřeží. Teprve tehdy jsem ho uviděl jasně. K mému překvapení byl můj pastýř De Havilland Mosquito, bojový bombardér z druhé světové války.

Vzpomněl jsem si, že meteorologická společnost v Gloucesteru ještě používá mosquity, ty úplně poslední provozuschopné, aby odebíraly vzorky v horní atmosféře kvůli předpovědi počasí. Viděl jsem je také na leteckém dni „Vzdušné bitvy o Británii“. Jejich letové formace vyvolávaly vzrušené vzdechy z davu a nostalgická pokyvování hlavou starších mužů. Tahle sláva se konala každoročně vždy patnáctého září a účastnily se jí i další stroje, jako spitfirery, hurricany a lancastery.

V kabině mosquita jsem proti měsíčnímu světlu viděl pilotovu hlavu v kukle. Díval se leteckými brýlemi bočním okénkem na mě. Opatrně zvedl pravou ruku tak, abych ji v okénku zahlédl, napřímené prsty a dlaň obrácenou dolů. Nato trhl prsty směrem dopředu a dolů, čímž mi naznačil. „Budeme klesat, drž se za mnou.“

Přikývl jsem a rychle zvedl levou ruku tak, aby ji viděl. Ukázal jsem ukazováčkem na svůj kontrolní panel, a pak vztyčil pět roztažených prstů. Nakonec jsem si přejel hranou dlaně přes hrdlo. Domluveným znakem jsem mu naznačil, že mi zbývá palivo tak na pět minut letu, než můj motor vysadí. Viděl jsem zachumlanou hlavu v letecké kukle a kyslíkové masce, jak přikyvuje na souhlas. Bez dalšího otálení jsme zamířili do mlžného příkrovu. Letěl rychleji, a proto jsem mohl zatáhnout vzdušné brzdy. Vampire se přestal chvět a poskočil před mosquita. Zatáhl jsem škrticí klapky a odpovědí mi byl táhlý hvizd zpomalující turbíny, čímž se pastýř opět dostal na mou úroveň. Mířili jsme přímo k zahalené norfolkské krajině. Výškoměr ukazoval dva tisíce stop a stále jsem klesal.

Ve výšce tři sta stop jsme přestali klesat. Pod námi stále ležela hustá mlha. Možná, že se rozprostírala do výšky sta stop od země, ale i tak bylo velmi těžké přistávat bez GCA. Docela živě jsem si dokázal představit proud instrukcí řinoucí se od obsluhy radaru k mému pastýři, ačkoli nás od sebe oddělovaly dvě tabule plexiskla a proud ledového vzduchu při rychlosti 280 uzlů. Visel jsem na něm pohledem a snažil se k němu přiblížit tak blízko, jak jen to bylo možné. Bál jsem se, abych snad nepropásl nějaký pokyn jeho ruky. Navzdory mlze, i při tom zapadajícím měsíci, jsem žasl nad krásou jeho letounu. krátký nos, kulovitá kabina, bublina plexiskla hned nad přídí, dva dlouhé štíhlé motory luskovitého tvaru se stroji Rolls-Royce Merlin. Zkrátka umělecké dílo ve svém oboru, ten stroj, který mě naváděl noční oblohou bezpečně domů. Po dvou minutách ukázal pilot zaťatou pěst. Pak ji otevřel a oknem ukázal všech pět prstů. „Vysuň podvozek, prosím.“ Učinil jsem tak a vzápětí zespodu ucítil duté rány, jak se vysouvala všechna tři kola. Naštěstí hydraulika nebyla závislá na elektrickém systému, který selhal.

Pilot pastýřského letadla ukázal opět rukou směrem k zemi, čímž mi naznačil další sestup. Při úhybném manévru se přes nos mosquita mihl paprsek měsíčního světla. V ten okamžik jsem na něm zahlédl velká černá písmena JK. Pravděpodobně byla zkratkou pro Jig King. Pokračovali jsme v sestupu, ale mnohem pomaleji.

Po chvíli vyrovnal stroj těsně nad kobercem mlhy, takže to vypadalo, jakoby se trupy našich letounů vznášely v moři cukrové vaty, a nato jsme společně nalétli do otočky. Letmo jsem se podíval na ukazatel paliva, byl na nule, jen se slabě zachvíval. Proboha, pospěš si, modlil jsem se v duchu, protože jestli mi teď dojde palivo, tak už nevystoupám do výšky sedmi set stop, které jsou nejzazším minimem pro katapultáž. Tahle ocelová rakev ve sto stopách nad zemí bez motoru neskýtá žádnou šanci na přežití.

Během dalších dvou až tří nekonečných minut se pilot ve druhém letounu spokojil s prováděním pozvolného kruhového obratu. Zato mně zatím na šíji vyrážel pot a v ledových pramenech se mi řinul po zádech dolů, takže se mi lehká nylonová kombinéza přilepila na tělo. POSPĚŠ SI, ČLOVĚČE, HOĎ SEBOU.

Náhle, a zcela nečekaně a rychle druhý stroj vyrovnal kurs. Vše se seběhlo tak nenadále, že jsem ho bezmála ztratil, protože jsem pokračoval v otáčce. O vteřinu později pilot naznačil levou rukou signál „přistáváme“. Vzápětí se ponořil pod další a nejhutnější vrstvu mlžného příkrovu. Následoval jsem ho v plochém přímém sestupu, nicméně sestup to byl – z pouhých sto stop směrem k nicotě.

Propadnout se třeba jen z matně osvětlené oblohy do mraků či mlhy je jako skočit do vany šedivé načechrané vlny. Kolem nás vládla jen šeď, vířící vlákna slepená z milionů kapének, které se k nám lepily, aby nás polapily, zardousily, postupně narážely na kryt kabiny bleskovým pohlazením, aby se opět vytratily do nicoty. Viditelnost byla prakticky nulová. Prostě žádný tvar, žádný rozměr, nic hmatatelného. Pouze čtyřicet stop od mého levého křídla mířil mosquito s absolutní jistotou k čemusi, co jsem nerozeznal. Teprve tehdy jsem si všiml, že letí beze světel. Na okamžik mě to zmátlo a vyděsilo, ale rychle jsem si uvědomil prozíravost druhého pilota. Světla v mlze jsou zrádná, klamavá a zavádějící. Když na ně soustředíte pozornost, nevíte, jestli jsou od vás vzdálena čtyřicet nebo třeba sto stop. Pilot se podvědomě snaží zamířit k nim: pro dvě letadla, letící za takových podmínek vedle sebe, by to mohlo znamenat katastrofu. Ten pilot jednal jedině správně.

Držel jsem tedy s tím neznámým pilotem formaci, věděl jsem, že zpomaluje, takže i já přitahoval škrtící klapku, klesal a zpomaloval. Ve zlomku vteřiny jsem přelétl pohledem oba přístroje, bez kterých jsem se neobešel. Výškoměr byl na nule, ukazatel paliva zrovna tak a jeho ručička se dokonce už ani nechvěla. Rychloměr ukazoval sto dvacet uzlů – k čertu, tahle rakev se začínala

nekontrolovatelně propadat jako kámen při devadesáti pěti.

Bez předchozího varování mi pastýř ukázal okénkem kabiny jediný prst, který pak zamířil doprostřed čelního skla. Tím mi naznačil. „Jsme na místě, leť dolů a přistaň.“ Zíral jsem do prostoru pod sebou. Nic! A pak, ano, cosi. Šmouha nalevo, další napravo, pak další dvě, každá na jiné straně. V mlžném oparu tam skutečně zářila světla po obou stranách letounu, míhala se kolem mě. Napínal jsem oči, abych uviděl, co leží mezi nimi. Nic, temnota. Ale náhle dole svištěl barevný pruh. Půlící čára. Horečně jsem snížil otáčky a modlil se, aby vampire šťastně dosedl.

Světla se stále přibližovala, téměř na úroveň očí, ale moje stíhačka stále ještě visela ve vzduchu. Beng. Dotkl jsem se, zavadil o planoucí dráhu. Beng-beng. Další tupé nárazy, jak letoun nadskakoval nad mokrým černým asfaltem. Bem – bem – bem – bem – bem – následovala série dunění. Stíhačka byla dole na zemi. Kola hlavního podvozku se chytila podkladu a držela.

Vampire se hnal po dráze rychlostí devadesáti mil v hodině mořem šedivé mlhy. Zatáhl jsem brzdy a vzápětí dosedla na zem i příď letounu. Ted pomalý tlak, držet se rovně, pozor na smyk, a silnější tlak, abych nepřejel konec přistávací dráhy. Světla kolem mne ubíhala stále pomaleji, až se zastavila docela.

Vampire se zastavil. Stále jsem oběma rukama křečovitě svíral řídicí páku zataženou směrem k sobě. Nevím, skutečně nevím, jak dlouho jsem ty brzdy držel, než jsem dokázal uvěřit tomu, že jsem přistál. Konečně jsem uvěřil, zapnul parkovací brzdy a uvolnil tu hlavní. Chtěl jsem vypnout motor, protože rolovat se strojem za takové mlhy prostě nejde, musí se odtáhnout landroverem. Bylo to ale zbytečné, motor zhasnul na konci přistávací dráhy sám od sebe. Vypnul jsem tedy zbývající systémy: přívod paliva, hydrauliku, elektrický okruh a přetlak. Pomalu jsem se začal odstrojovat ze sedadla a padáku. Přitom jsem vně kabiny zachytil koutkem oka pohyb. Směrem nalevo, v mlze, ne dále než nějakých padesát stop, se kolem mě nízko nad zemí s řevem motorů a zataženým podvozkem přehnal mosquito. Ještě jsem zahlédl pilotovu ruku vztyčenou na pozdrav, ale zmizel mi v příkrovu mlhy dřív, než jsem mu stačil mávnout. Mezitím jsem se stejně rozhodl, že zavolám na základnu RAF v Gloucesteru a osobně jim poděkuji.

Po vypnutí přístrojů se kryt kabiny rychle otvíral, proto jsem jej částečně brzdil rukou, dokud se vzadu nezarazil. Teprve když jsem se postavil, uvědomil jsem si, jaká je venku zima. Mé rozžhavené tělo se v lehkém nylonovém overalu roztřáslo chladem. Čekal jsem na okamžitý příjezd tahače, sanitky, hasičského vozu a půl tuctu dalších doprovodných vozidel, která musejí být v nepřetržité pohotovosti pro takovéto případy i na Štědrý večer. Nedělo se však vůbec nic, a to nejmíň deset minut.

Teprve potom se z mlhy vyloupla dvě světla, zatímco já jsem už stačil promrznout až na kost. Světla se zastavila dvacet stop od mého nehybného vampire. Vozidlo vypadalo vedle mé stíhačky jako trpaslík. Hlas zavolal. „Hej, vy tam!“

Vystoupil jsem z kabiny na křídlo, z něj jsem seskočil na dráhu a rozběhl se za světly. Vtom přední světlomety pohasly a za nimi se objevil starý otřískaný jowett javelin. Ovšem příslušný znak Vzdušných sil nebyl v dohledu. Všechna kola vozu byla podhuštěna. Řidič měl pivní obličej a zakroucené kníry. Alespoň, že si nezapomněl vzít důstojnickou čepici RAF. Zíral na mě jako na mlžný přízrak.

„Tohle je vaše?“ kývl směrem k matnému obrysu vampire.

„Já…“ odpověděl jsem mu, „právě jsem přistál.“

„Neuvěřitelný,“ řekl mi na to, „namouduši neuvěřitelný. To ste měl radši skočit padákem. Tak pojďte, odvezu vás z tý sloty.“

Za teplo ve voze jsem byl vděčný snad ještě víc než za to, že jsem přežil.

Řidič rozjel staré auto na podhuštěných pneumatikách a evidentně zamířil směrem ke kontrolní věži a k budovám, které ji obklopovaly. Když jsme odjížděli od mého letadla, zahlédl jsem, že stojí nějakých dvacet stop od začátku oraniště, tedy na samotném konci dráhy.

„Měl ste tedy z pekla štěstí,“ řekl, nebo spíš zakřičel mým směrem, protože motor stále kvílel na jedničku. Koneckonců, i samotný řidič působil dojmem, že má problémy s ovládáním nohou. Soudě podle výrazného zápachu whisky z jeho dechu mě to ani nepřekvapilo.

„Pekelné štěstí,“ přitakal jsem. „Došlo mi palivo, sotva jsem přistál. Vysílačka a elektřinou

napájené systémy mi selhaly už po padesáti minutách nad Severním mořem.“

Muž strávil nějakou dobu rozvážným rozborem těchto informací.

„Neuvěřitelný.“ řekl znovu. „Bez kompasu?“

„Ano, bez kompasu. Orientoval jsem se přibliž

ně podle měsíce. Až k pobřeží, nebo tak nějak. A pak…“

„Bez vysílačky?“

„Bez vysílačky,“ potvrdil jsem. „Ta bedna byla mrtvá na všech kanálech.“

„Tak jak jste mohl najít tohle místo?“ zeptal se mě nechápavě.

Cítil jsem, jak mi pomalu dochází trpělivost. Ten člověk evidentně náležel ke garnituře starých poručíků s nepěstěnými kníry, nepříliš bystrých, kteří se podle všeho nikdy ani nedostali do vzduchu. Zkrátka pozemský červ. A navíc byl na to pořádně namyšlený. Touhle dobou by přece na operační základně vůbec neměl být nikdo ve službě.

„Na přistání jsem byl naveden,“ pokračoval jsem trpělivě ve vysvětlování. Systém krajní nouze pracoval perfektně, ale teď mi připadal jako samozřejmost, tak rychlá je schopnost mládí zotavit se. „Dělal jsem krátké levotočivé otočky do trojúhelníku přesně podle instrukcí a oni mi poslali pastýřské letadlo, aby mě navedlo na přistání. To je snad jasné, ne?“

Pokrčil rameny, jakoby mi tím chtěl naznačit. No, když to říkáš. Po chvíli dodal. „Stejně to bylo zatracený štěstí. Jenom mi nejde do hlavy, jak ten druhý vůbec našel tohle letiště?“

„V tom bych neviděl žádný problém,“ namítl jsem. „Podle všeho to bylo meteorologické letadlo z RAF v Gloucesteru. A to nejspíš mělo vysílačku, takže jsme se s pomocí RAF dostali až sem. Když jsem na začátku přistávací dráhy uviděl světla, přistál jsem už sám.“

Tomu chlápkovi vedle mne to podle všeho moc nemyslelo, ani když byl náhodou střízlivý.

„Neuvěřitelný,“ vysoukal konečně ze sebe a přitom si hryzal knír. „Nikdy jsme neměli GCA ani žádný jiný navigační zařízeni. Dokonce ani světelnej maják.“

Tahle informace na mě zapůsobila jako ledová sprcha.

„Copak tohle není RAF Merriam St. George?“ zeptal jsem se s malou dušičkou v hlase.

Odpovědí mi bylo zamítavé zavrtění hlavou.

„Tak Marham? Chicksandy? Lakenheath?“

„Kdepak,“ odvětil, „tohleto je RAF Minton.“

„O tomhle místě jsem v životě neslyšel,“ vzmohl jsem se na odpověď až po hezky dlouhé chvíli.

„Tak tomu se ani moc nedivím. Jsme už totiž léta mimo provoz. Teď sloužíme jen jako mintonský skladiště! To se teda nezlobte.“

Zastavil automobil a vystoupil. Ocitli jsme se v blízkosti temné kontrolní věže, na niž byly přilepeny budovy, dlouhé nízké vojenské baráky kryté vlnitým plechem, které musely evidentně kdysi sloužit jako letové, navigační a odbavovací prostory. Nad dveřmi u vchodu do věže svítila jediná holá žárovka. V jejím chabém svitu jsem rozeznal vytlučená okna a visací zámky na dveřích, neklamný znak opuštěnosti a zpustlosti. Mezitím se muž vrátil do vozu a nejistě se nasoukal do kabiny.

„Musel jsem vypnout osvětlení dráhy,“ vysvětloval mi a přitom si říhnul.

Začínalo mě to pořádně rozčilovat. Všechno to bylo šílené, bláznivé a nelogické. Ale přece musí existovat nějaké logické vysvětlení!

„A proč jste ji rozsvítil?“ zeptal jsem se ho.

„Za to může rámus vašeho motoru,“ vysvětloval. „Právě jsem si v důstojnický kantýně dával skleničku, když za mnou přišel starý Joe, abych si to poslechnul venku. A to jste byl vy, kroužil jste nám přímo nad hlavou. Letěl jste tak zatraceně nízko, jako byste užuž chtěl dolů na přistání. Tak mě napadlo, že bych mohl něco udělat. Vzpomněl jsem si, že naštěstí ještě nepřerušili přívod elektřiny ke světlům na starý dráze, když demontovali stanici. Proto jsem mazal do kontrolní věže a zapnul je.“

„Aha,“ přikývl jsem, i když jsem ve skutečnosti vůbec nic nechápal. Ale bylo to alespoň nějaké vysvětlení.

„To proto jsem vás taky přišel tak pozdě odvízt. V tom zmatku mi to chvíli trvalo, než jsem dostal auto ven, když už jsem vás slyšel přistát. A pak jsem vás ještě hledal. Dneska v noci je ale příšerná

mlha!“

To mi povídej, pomyslel jsem si. Celá záhada mě trápila ještě pár minut, ale pak jsem přišel na vysvětlení.

„Kde se nachází RAF Minton, ale přesně?“ zeptal jsem se ho.

„Pět mil od pobřeží směrem na Cromer,“ vysvětloval mi.

„A kde je nejbližší operativní RAF stanice se vším radiovým vybavením včetně GCA?“

Minutku přemýšlel.

„To musí být jedině Merriam St. george,“ odvětil. „Tam budou mít všechny tyhlety věci. Abyste mi rozumněl, já mám na starosti jenom sklad.“

A bylo po záhadě. Můj neznámý přítel v meteorologickém letadle mě naváděl přímo na Merriam St. George. A Minton, staré opuštěné skladiště s mdlými světly a napitým důstojníkem, ležel náhodou ve směru na merriamské přistávací dráhy. Merriamská kontrolní věž nás požádala o dva okruhy, než stačili osvětlit dráhu vzdálenou deset mil. A tenhle starý blázen ji rozsvítil také. Výsledkem byla přinejmenším desetimílová odchylka a já omylem posadil vampire na špatné letiště. Už jsem chtěl tomu muži doporučit, aby se pro příště nepletl do moderních vynálezů, na které nestačí, ale včas jsem se zarazil. Palivo mi mohlo dojít tak v půlce přistávací dráhy. Nikdy bych nedoletěl do Merriamu vzdáleného dalších deset mil. Zřítil bych se někde v polích. Byla to prostě úžasná náhoda, nebo – jak říkal ten staroch – zatracený štěstí.

Zatímco jsem se zaobíral logickým vysvětlením záhady, která mě dovedla na opuštěné letiště, dorazili jsme k důstojnické kantýně. Můj hostitel zastavil přede dveřmi a oba jsme vystoupili z vozu. Pronikavé světlo nad vstupní halou oslňovalo a vykusovalo z mlhy desku se znakem Královských vzdušných sil umístěnou přímo nad vchodem. Stálo na ní RAF STANICE MINTON. Na druhé, menší desce byl zase nápis. Důstojnická kantýna. Vešli jsme dovnitř.

Vstupní hala byla sice velká a prostorná, ale evidentně pocházela z doby těsně před válkou, kdy byly ještě v módě kovové okenní rámy. Přesně se sem hodilo rčení *zažilo to lepší časy*. Všechno tomu na první pohled nasvědčovalo. Byla tam pouze dvě kožená křesla – ušáky, ale klidně by se jich tam vešlo i dvacet. Napravo se táhla dlouhá šatna pro nepřítomné kabáty.

Můj hostitel se mi představil jako letecký poručík Marks. Setřásl si z ramen kožich s ovčí podšívkou a přehodil jej přes židli. Na sobě měl kalhoty od uniformy a velký modrý svetr namísto saka. Musela to pro něho být hrozná otrava trávit Štědrý večer ve službě na takovém smetišti.

Pak mi ještě vysvětlil, že je na základně zástupcem velitele, jeho nadřízený trávil Vánoce doma. Kromě těch dvou se stanice mohla pochlubit jedním seržantem a třemi desátníky. Jeden z nich měl také držet vánoční službu. Nakonec sem patřila dvacítka skladníků, ale ti všichni byli mimo. Jak jsem to viděl já, tak tihle všichni, když zrovna neměli opušťák, trávili zbylé dny tříděním tun oblečení, padáků, bot a plněním dalších povinností, které v jejich případě sloužily jako bojová příprava.

Ačkoliv byl ve vestibulu veliký cihlový krb, neplápolal v něm žádný oheň a u baru to bylo stejné. Obě místnosti čišely chladem a já se po teple v kabině automobilu znovu roztřásl zimou. Marks strkal hlavu do všech možných dveří vedoucích z haly a volal nějakého Joea. Zatímco ho sháněl, letmo jsem si prohlédl pustou jídelnu s týmž ledovým krbem a dvě chodby. První vedla do důstojnických pokojů, druhá do ubytoven zaměstnanců. Tehdejší vrchní velení RAF z architektury podle všeho hlava nebolela, očividně se řídili heslem. „Jednou takhle, vždycky takhle.“

„Asi vám to tu nepřijde moc pohostinný, kamaráde,“ omlouval se Marks, když se mu nepodařilo Joea nalézt. „Jsme tu teď na celý stanici akorát my dva, návštěvy nestojej za řeč, takže jsme si předělali dvě ložnice do samostatnýho bytu. Přeci nemá smysl, abysme my dva využívali celej ten velkej prostor. A vytápět se to v zimě nedá, ne tím přídělem paliva, který nám dovolej. A taky je potíž sehnat lidi.“

Znělo to rozumně. Na jeho místě bych jednal stejně.

„Nedělejte si starosti,“ řekl jsem mu a odhodil leteckou helmu s kyslíkovou maskou na druhé kožené křeslo v hale. „Ale dal bych si koupel a něco k jídlu.“

„To snad dokážeme zařídit,“ pilně se snažil hrát roli pozorného hostitele. „Jen co seženu Joea, řeknu mu, ať připraví pokoj – Bůh je mi svědkem, že jich máme dost – a ohřál vodu. A taky vám

připraví něco k snědku, i když mám strach, že nic extra to nebude. Vajíčka na slanině, stačilo by to?“

Přitakal jsem. Teprve tehdy mi došlo, že Joe bude místní správce.

„To je nádhera. Mohl bych si zatím zatelefonovat?“

„Jistě, samozřejmě, poslužte si. Musíte volat přes spojovatelku.“

Zavedl mě do kanceláře zástupce velitele, která se nacházela hned vedle dveří vedoucích do baru. Byla malá a chladná, ale stálo tam křeslo a prázdný stůl s telefonem. Vytočil jsem stovku jako předčíslí pro spojení s místní ústřednou. Zatímco jsem čekal na spojení, přinesl mi Marks kalíšek whisky. Normálně alkohol téměř nepiju, ale bylo to něco, čím jsem se mohl zahřát, proto jsem mu poděkoval. Nato se můj hostitel vytratil opět shánět stevarda. Hodinky mi prozradily, že se právě přiblížila půlnoc. K čertu s takhle zabitým Štědrým večerem! Pak jsem si ale vzpomněl, jak jsem ještě před půl hodinou prosil Boha o ždibíček pomoci, a zastyděl jsem se.

„Little Minton,“ ozval se konečně ve sluchátku ospalý hlas. Vyžádal jsem si Merriam St. George, ale protože jsem neznal číslo, zabralo to spojovatelce celou věčnost. Odkudsi v pozadí jsem zaslechl štědrovečerní blahopřání ostatních členů spojovatelčiny rodiny. Usoudil jsem z toho, že obytné místnosti musí sousedit přímo s poštovním úřadem. Po několika minutách čekání se telefon rozdrnčel.

„RAF Merriam St. George,“ ozval se konečně mužský hlas na druhém konci drátu. To bude stálá služba, pomyslel jsem si.

„Prosil bych letový dispečink,“ reagoval jsem. Následovala chvíle ticha.

„Nezlobte se, pane,“ ozvalo se konečně, „ale mohu se zeptat, kdo volá?“

Představil jsem se tedy jménem i hodností a dodal, že volám z RAF Minton.

„Chápu, pane. Ale mám dojem, že jsme dnes v noci vůbec nelétali. Navíc na letovém dispečinku nikdo službu nedrží. Spousta důstojníků je v kantýně.“

„V tom případě mi dejte letištního dozorčího důstojníka.“

Když jsem ho dostal ke sluchátku, usoudil jsem podle halasného hovoru z povzdálí, že se nachází v důstojnické kantýně. Vysvětlil jsem mu svou nouzovou situaci a vyzdvihl jsem fakt, že jeho stanice pohotově zachytila můj bojový stíhač vampire bez vysílačky na nouzovém systému GCA. Celou dobu mě poslouchal pozorně a bez jediného slova. Z jeho chování jsem usuzoval, že byl mladý, svědomitý, a podle všeho i střízlivý, což by dozorčí důstojník měl být vždy, dokonce i na Štědrý večer.

„O něčem podobném vůbec nic nevím,“ řekl konečně. „Nevím nic o tom, že bychom operovali od pěti hodin odpoledne. Ale já nejsem v letovém dispečinku. Chcete tam přepojit? Dám vám vrchního letového důstojníka. Tady ho máte.“

Opět následovala chvíle ticha, až se ozval starší hlas.

„Odkud voláte?“ optal se mě hned potom, co jsem mu udal své jméno, hodnost a mateřskou základnu.

„Z RAF Minton, pane. Právě jsem tady nouzově přistál. Mám dojem, je to tu skoro vylidněné.“

„Ano, vím,“ souhlasil se mnou. „To jste měl zpropadené štěstí. Mám pro vás poslat vůz?“

„Ne, volám z jiného důvodu, pane. Nevadí mi, že tu jsem, ale nedokážu si vysvětlit, jak jsem mohl přistát na nesprávném letišti. Myslím, že na přistání mě naváděla vaše pozemní kontrola a to k vašemu letišti.“

„No dobře, tak si to ujasněte. Naváděli vás, nebo ne? To byste snad měl vědět. Podle toho, co říkáte, máte za sebou hrozný let.“

Měl jsem co dělat, abych se ovládl, a začal mu všechno vysvětlovat od začátku.

„Takže znova, pane. Byl jsem naveden meteorologickým letadlem z Gloucesteru, které mě dovedlo až sem. V té děsné mlze musel ale být můj pastýř napojen na GCA, jinak to nevidím, nedalo by se vůbec přistát. No, a když jsem pod sebou uviděl osvětlenou dráhu mintonského letiště, dosedl jsem na ni v domnění, že se jedná o Merriam St. George.

„Fantastické,“ žasl vrchní letecký důstojník. „Od toho pilota z Gloucesteru to byl hrdinský kousek. Jistě, ti chlapíci jsou nahoře za každého počasí. Je to jejich zaměstnání. Co ale tedy žádáte po nás?“

Začínala mi docházet trpělivost. Připadalo mi, jako by všichni velitelé na Štědrý večer trpěli rapidním úbytkem inteligence.

„Volám vám proto, abyste uvědomil obsluhu vašeho radaru a pozemní kontrolu, protože očekávají vampire, který u nich nepřistane. Už totiž přistál, a to tady, v Mintonu."

„My ale neoperujeme," řekl mi. „Veškeré systémy máme vypnuté už od páté hodiny odpolední a nikdo nás nežádal, abychom je znovu uvedli do provozu."

„Ale Merriam St. George má přece GCA," protestoval jsem.

„To vím já nejlíp," rozkřikl se na mě. „Ale dneska v noci ho nepoužil, protože byl v pět odpoledne vypnut, stejně jako všechno ostatní."

Poslední otázku jsem mu položil pomalu a s rozvahou.

„Nevíte tedy, pane, kde se nachází nejbližší RAF stanice operující na systému nouze, tedy na 121,5 megacyklu s nepřetržitým provozem?" Mezinárodnímu kanálu letecké nouze je totiž vyhražen 121,5 megacykl.

„Vím," odpověděl mi stejně pomalu. „Na západě – RAF Marham. Na jihu – RAF Lakenheath. Dobrou noc. Šťastný a veselý."

Položil jsem sluchátko, ztěžka se opřel a zhluboka se nadechl. Marham ležel čtyřicet mil od místa, kde jsem se nacházel, a to na druhou stranu od Norfolku. Lakenheath zase čtyřicet mil na jih, u Suffolku. S palivem, co jsem měl, bych do Merriam St. George nikdy nedoletěl, a navíc stejně nepřijímali. Do Marhame nebo Lakenheathu bych se nedostal ani náhodou. Pilotovi mosquita jsem naznačil, že mám palivo na pět minut. Přitakal, že rozumí. Mátlo mě i to, že poté, co jsme se ponořili do mlhy, letěl příliš nízko, než abychom tak zvládli ještě čtyřicet mil letu. Ten pilot musel být šílenec.

Začínalo mi být jasné, že za záchranu svého života ve skutečnosti nemusím děkovat pilotovi z Glouceateru, ale spíš leteckému poručíkovi Marksovi, napitému, starému a rádoby veledůležitému leteckému poručíkovi, který sice nerozezná jeden konec letadla od druhého, ale který běžel mlhou čtyři sta yardů, aby rozsvítil světla opuštěné dráhy, když zaslechl nízko nad zemí řev tryskáče. Takže mosquito by měl už být touhle dobou zpátky na základně v Gloucesteru a jeho pilot by navzdory všemu měl vědět, že žiju.

„Gloucester?" otázala se mě spojovatelka. „Tak pozdě v noci?"

„Jistě," odpověděl jsem rozhodně. „Gloucester, a tak pozdě v noci."

Bylo mi jasné, že meteorologická letka slouží nepřetržitě. Sluchátko zvedla meteorologická pohotovostní služba a já vysvětlil muži na opačné straně drátu svůj problém.

„Tady podle všeho došlo k omylu, letecký důstojníku," reagoval. „To určitě nemohl být nikdo od nás."

„Jste RAF Gloucester, ano?"

„Jistěže jsme. Hovoříte s dozorčím důstojníkem."

„Výborně. Vaše mosquity přece létají měřit nahoru tlak a teplotu?"

„Ne tak docela. Staré mosquity jsme užívali, ale rozloučili jsme se s nimi před třemi měsíci. Teď létáme na camberách."

Doslova jsem se musel přidržet stolu, všechny tyhle zprávy byly prostě k neuvěření. Pak mi ale svitla naděje.

„Co se stalo s těmi vysloužilými letouny?" zeptal jsem se. Musel mít v sobě notnou dávku trpělivosti a zdvořilosti, když dokázal tolerovat moje ztřeštěné otázky v takovou hodinu.

„Šly do starého železa, myslím. Nebo je spíš dali do muzea. Dneska jsou tyhle stroje vzácnosti, víte?"

„Rozumím," odvětil jsem, „a nebyl jeden z nich náhodou odprodán soukromníkovi?"

„No, vyloučit se to nedá," odpověděl po chvíli váhání. „To by záleželo na rozhodnutí Ministerstva, letectví. Ale já osobně mám za to, že putovaly do leteckých muzeí."

„Děkuju vám. Moc vám děkuju. A šťastný a veselý."

Odložil jsem sluchátko a v hlavě se mi rojil dokonalý zmatek. To byla ale neskutečná noc! Nejdřív se mi rozbila vysílačka a všechny elektrické přístroje, pak jsem zabloudil a téměř se suchou nádrží mě vzal do vleku nějaký náměsíčný potrhlík se slabostí pro letadla – veterány. Ten si letěl

jenom tak čistě náhodou kolem v soukromém mosquitu, všiml si mě a vyrval mě spárům smrti. A aby toho nebylo málo, někde dole na zemi čistě shodou dalších šťastných okolností přiopilý poručík z pozemní obsluhy rozsvítí přistávací dráhu přesně včas, aby mě stačil zachránit. Větší kliku jsem ani mít nemohl. Jedno jsem ale věděl s jistotou. Ten pilot – amatér byl sice ve svém oboru eso, ale nemohl mít ani pořádně tušení, co vlastně dělá. Ale na druhou stranu, kde bych teď byl bez něj? Pohupoval bych se mrtvý ve vlnách Severního moře.

Zdvihl jsem tedy skleničku se zbytkem whisky a až do dna připil na cizího letce a na jeho podivnou vášeň pro osamělé lety ve vyřazeném letadle. Mezitím se ve dveřích objevila hlava leteckého poručíka Markse.

„Máte připravenej pokoj," oznámil. „Číslo sedmnáct, na konci chodby. Joe vám tam zatopil. Taky se už hřeje voda na koupání. Pokud byste nic nenamítal, prozatím bych se s vámi rozloučil. Nepotřebujete ještě něco?"

Choval jsem se k němu mnohem přátelštěji než předtím, protože si to určitě zasloužil.

„Ale ne, to je v pořádku. A mockrát vám děkuju za pomoc."

Sebral jsem helmu a pomalu zamířil na konec chodby. Dveře pokojů pro svobodné důstojníky byly očíslovány. Z pootevřených dveří číslo sedmnáct pronikal na chodbu proužek matného světla. Když jsem vešel do pokoje, spatřil jsem před krbem klečet na kolenou starého muže. Zaskočilo mě to. Důstojnickým stevardem obvykle bývá vojenský nováček. Tomuhle však mohlo být k sedmdesátce, a navíc byl očividně civilním zaměstnancem.

„Dobrý večer, pane. Já jsem Joe, stevard," představil se.

„Těší mě, Joe. Pan Marks mi už o vás řekl. Omlouvám se, že vám dělám problémy tak pozdě v noci. Asi by se dalo dost dobře říct, že jsem k vám přímo slítl."

„Já vím, pan Marks mi o tom vyprávěl. Pěkně jsem vám to tady přichystal. Oheň se brzy rozhoří a bude tu docela útulno."

V pokoji bylo stále ještě chladno a já se v nylonové letecké kombinéze třásl zimou. Původně jsem chtěl Markse požádat o zapůjčení svetru, ale zapomněl jsem na to.

Rozhodl jsem se, že si své pozdní noční jídlo sním v pokoji. Zatímco ho Joe šel nachystat, rychle jsem se vykoupal. Voda byla příjemně teplá. Než jsem se utřel a oblékl do starého, ale teplého županu, který mi Joe přichystal, prostřel mi ten stařec na stolek vonící talíř horkých smažených vajec a slaniny. Mezitím se uhlí v krbu rozhořelo plným plamenem a v místnosti se oteplilo. Zatímco jsem jedl, což netrvalo tak dlouho, protože mi příšerně vyhládlo, zdržel se starý stevard na kus řeči.

„Sloužíte tu už dlouho, Joe?" zeptal jsem se ho spíš ze zdvořilosti než z opravdového zájmu.

„Jo, pane, to už bude nějakých dvacet let. Nastoupil jsem sem před válkou, když se stanice otvírala."

„Tak to jste pamětník. Přece to tu muselo vypadat jinak?"

„To tedy vypadalo, pane, to vypadalo." A pak mi vyprávěl o dobách, kdy byly pokoje plné mladých horlivých pilotů, jídelna hučela řinkotem podnosů s jídlem a v baru zněly oplzlé písničky. V době války se obloha chvěla zvukem silných pístových motorů, které poháněly letouny do válečné vřavy a zase nazpátek.

Zatímco mi Joe vyprávěl, dopil jsem půlku láhve červeného vína, kterou donesl z baru. Musel jsem uznat, že Joe je skutečně skvělý stevard. Když jsem dojedl a vstal od stolu, vylovil jsem z kapsy letecké kombinézy cigaretu, zapálil si a potuloval se pokojem. Joe začal uklízet talíře a sklenice. Právě tehdy jsem se zastavil u staré zarámované fotografie, která visela přímo nad krbovou římsou. Doslova jsem strnul překvapením, cigareta mi hořela v ruce na půli cestě ke rtům a tělem mi projel mráz.

Fotografie byla dost stará a zažloutlá, ale pod sklem ještě stále zřetelná. Zachycovala mladého muže, asi tak v mém věku, tedy něco po dvacítce, oblečeného do letecké kombinézy. Samozřejmě, že to nebyla dnešní moderní šedá kombinéza s lesklou leteckou přilbou. Namísto toho měl na sobě vysoké boty s ovčím beránkem, silné seržové kalhoty a těžkou beraní bundu na zip. V levé ruce svíral měkkou koženou helmu s obyčejnými ochrannými brýlemi, všechno z období války. Stál s nohama rozkročenýma, pravou ruku opřenou v bok, hrdě a vzdorovitě, bez úsměvu. Hleděl do

fotoaparátu zachmuřenýma a pronikavýma očima, v nichž byl náznak smutku.

Za pilotem byl docela dobře viditelný jeho letoun. Ulízaná silueta bojového bombardéru jasně prozrazovala mosquita, kterému vévodily dva dlouhé luskovité Merlinovy motory. Právě jsem se chtěl Joea na něco zeptat, když mě do zad udeřil poryv chladného vzduchu. Jedno z oken pokoje se rozletělo a dovnitř se dral ledový vítr.

„Zavřu je, pane," nabídl se stařec a začal pokládat podnos s nádobím zpátky na stůl.

„Ne, kdepak, udělám to sám."

Popošel jsem o dva dlouhé kroky směrem k oknu, jehož křídla se pohupovala v kovovém rámu. U okna jsem se zastavil, odhrnul jsem záclonu a vyhlédl ven. Okolo staré budovy vířila v pruzích mlha a odrážela se od proudu teplého vzduchu, který unikal oknem ven. Náhle jsem měl dojem, jako bych někde v dálce zaslechl zvuk motoru. Bylo to ale hodně zdaleka a já se domníval, že to je motorka nějakého mládence z farmy, který ujíždí domů od své milé cestou mezi bažinami. Zavřel jsem tedy okno, přesvědčil se, zda pevně drží v rámu, a obrátil se zpátky do pokoje.

„Kdo je ten pilot, Joe?"

„Jaký pilot, pane?"

Kývl jsem hlavou směrem k fotografii nad krbovou římsou.

„Aha, toho myslíte, pane. To je fotka pana Johna Kavanagha. Lítal tady za války."

Mezitím se starci podařilo umístit na vrchol pyramidy z nádobí sklenici od vína.

„Kavanagh, říkáte?" Vrátil jsem se zpátky ke snímku a začal jsem si jej prohlížet zblízka.

„Ano, pane. Pravý irský gentleman, Moc fajnovej člověk, jestli to tak můžu říct. Tohle byl totiž jeho pokoj."

„K jaké patřil eskadře, Joe?" zeptal jsem se a nepřestával zírat na snímek letounu.

„K naváděčům, pane. Lítali na mosquitech. Byli to správní chlapi, do jednoho. A já si troufám říct, a jsem o tom přímo přesvědčenej, že pan Johnny byl z nich ten nejlepší. I když mě můžete klidně obvinit z neférovosti, býval jsem totiž jeho vojenský sluha."

Pomalu a jistě mi začínalo být jasno. Na snímku jsem docela jasně rozeznal písmena JK. Nebyly tedy zkratkou pro Jig King, ale pro Johnnyho Kavanagha.

Všechno se mi najednou jevilo nad slunce jasnější. Kavanagh byl za války výborným pilotem z naváděcí eskadry. Po válce opustil Královské letectvo a nejspíš se dal na obchod s ojetými auty, ostatně jako spousta lidí jeho druhu. Během boomu v padesátých letech si určitě přišel k pěknému balíku a pořídil si nějaký pěkný vesnický dům. Ale přežívala v něm stále silná touha po létání, nebo si snad chtěl připomenout dny zašlé slávy. Koupil si tedy na jedné z pravidelných dražeb RAF vyřazeného mosquita, dal ho do kupy a létal si podle libosti. Tohle vážně nebyl špatný způsob, jak trávit volný čas – pro člověka, který na to ovšem má.

Tenhle pilot mě tedy musel spatřit při svém návratu z výletu do Evropy, když jsem prováděl otočky nad mlžným příkrovem. Pochopil a vzal mě do vleku. Precizně zhodnotil celou situaci, tuhle část pobřeží znal i poslepu, a tak se mě navzdory husté mlze rozhodl navést na svou vlastní starou leteckou základnu v Mintonu. Byl to zoufalý risk, ale protože mi docházelo palivo, mohl volit pouze ze dvou možností – buď tuto, anebo smrt.

Varianta, že bych mohl narazit na člena Královského leteckého klubu, mě vůbec nenapadla.

,,Musel to být vážně dobrý pilot," poznamenal jsem při vzpomínce na jeho noční letecký výkon.

„Ze všech nejlepší, pane," odpověděl Joe za mými zády.

,,Říkalo se o něm, že má oči jako kočka. Dobře si vzpomínám na návraty jeho eskadry z náletů na pozemní cíle v Německu. Piloti se pak zastavovali v baru na skleničku. A nezůstalo jen u jedné."

„On pil taky?"

„Pil, ale častěji si nechal doplnit do mosquita palivo a vrátil se zpátky nad kanál nebo nad Severní moře, kde pátral po ztracených nebo poškozených bombardérech, no a ty pak naváděl zpátky domů."

To se mi nezdálo. Tyhle velké bombardéry byly přece vybavené vlastním naváděcím zařízením…

,Ale některé z nich se v průběhu bitvy poškodily, jiným vysadila rádia. Patřily na všechny možně letecké základny v okolí, jako byl Marham, Scampton nebo Waddington. Tyhle velké čtyřmotorové létající pevnosti jako halifaxy, stirlingsy ncbo lancastery vy už nemůžete pamatovat, jestli se

nezlobíte, pane.“

„Viděl jsem je na fotkách,“ připustil jsem, „a některé z nich létaly na leteckých přehlídkách. A on je tedy naváděl zpátky.“

V duchu jsem si ty letouny představoval, s průstřely v trupech a křídlech, uvnitř zraněná nebo umírající posádka s vysílačkami na padrť, jak se snaží dostat zpátky domů. A já z vlastní nedávné zkušenosti až moc dobře věděl, jak krutá a osamělá dokáže být zimní obloha v noci, když letci nefunguje vysílačka, je ztrácený v prostoru a země se topí v mlze.

„Tak to bylo, pane. Obvykle se ještě každou noc vydával na druhý let, hlídkoval nad Severním mořem a vyhlížel poškozené letouny. Potom je naváděl na přistání sem do Mintonu, častokrát přes mlhu tak hustou, že byste konce vlastní ruky nedohlédl. Říkalo se o něm, že má šestý smysl – to dělala ta jeho irská nátura.“

Odvrátil jsem se od fotografie a zamáčkl cigaretový nedopalek v popelníku na nočním stolku. Joe byl až ve dveřích.

„Skvělý chlap,“ poznamenal jsem a myslel to vážně. Dokonce i dnes, ve středních letech, musel být stále prvotřídní pilot.

„Ano, pane, skvělý chlap, ten pan Johnny. Pamatuju si ho jako dnes, když stál právě tam co teď vy, před krbem, a povídal mi. Joe, kdykoliv je někdo z nich za takovéhle noci venku a snaží se najít cestu domů, vzlétnu a navedu ho nazpátek.“

Vážně jsem přitakal, starý muž svého důstojníka z dob války očividně zbožňoval.

„Ano,“ odvětil jsem, „a jak se zdá, dělá to dodnes.“

Joe se slabě pousmál.

„Tak to tedy těžko, pane. Pan Johnny vyletěl na svou poslední hlídku na Štědrý večer roku 1943, dneska to bude přesně čtrnáct let. Nikdy se už nevrátil, pane. Zřítil se s letadlem někde v Severním moři… Tak šťastný a veselý.“