pplk. Matt J. Martin

PREDATOR

Pilotem v letecké válce
vedené na dálku
v Iráku a Afghánistánu



OMNIBOOKS

Copyright © 2010 by Matt J. Martin with Charles W. Sasser
Translation © 2016 Vlastimil Dominik

ISBN <:;0;30;:::;0:;06+sgi,

Pplk. Matt J. Martin
a Charles W. Sasser

Predator

**Pilotem v letecké válce vedené na dálku
v Iráku a Afghánistánu**

OMNIBOOKS

2016

AUTOROVA POZNÁMKA

Toto je osobní vyprávění o bojovém nasazení dálkově pilotovaného letounu (RPA – Remotely Piloted Aircraft) v Iráku a Afghánistánu. Pokusil jsem se v něm co nejpřesněji a nejvěrněji popsat skutečné události. Je to rozšířená verze poznámek, které jsem si vedl při aktivním létání s MQ-1 na bojových misích nad Irákem a Afghánistánem.

I když je to můj příběh, je to také příběh těch, kdo hráli v popisovaných událostech větší či menší roli. Použil jsem skutečná jména s výjimkou případů, kdy jsem si je už nevybavil nebo kdy by veřejné odhalení totožnosti této osoby nebylo z nějakého důvodu vhodné, případně by pro ni bylo nepříjemné.

Obsah dialogů a líčení událostí odpovídá co nejvýstižněji tomu, jak jsem si je vybavil z paměti. Některé z rozhovorů jsem samozřejmě musel nově zformulovat. V těchto případech jsem se snažil, aby byly k situacím a činům přiřazeny správné osoby a zůstal zachován skutečný obsah. I když je obsah správný, nemohu zaručit, že je každá věta naprosto přesná slovo od slova, protože moje interpretace událostí nemůže být úplně stejná jako někoho jiného. Čas má v některých věcech tendenci paměť oslabovat a v jiných ji zase selektivně posilovat (nebo přehánět). Pokud se v mých vzpomínkách vyskytly chyby, přijímám za to plnou zodpovědnost a omlouvám se.

Musím také zdůraznit, že ačkoliv jsem důstojníkem letectva v aktivní službě, popisy událostí v této knize a místy projevené názory jsou mé osobní náhledy a nemusí nezbytně představovat stanoviska amerického letectva, ministerstva obrany nebo vlády Spojených států.

Na závěr bych se rád omluvil všem, koho jsem při psaní této knihy vynechal, opomněl nebo nedocenil. I když se v knize nezbytně vyskytují nějaké interpretační chyby, jsem si jistý, že pokud jde o ducha a realitu života pilotů a členů osádek, kteří sloužili a stále slouží v programech bezpilotních letounů amerického letectva, je její obsah pravdivý. Tak, a teď si myslím, že jsem už na nic nezapomněl.

Pplk. Matt J. Martin

ÚVOD

Z výšky tří tisíc metrů jsem hleděl na velkou budovu s mnoha křídly, technickou univerzitu v srdci Bagdádu, kterou obsadili povstalci. Je po půlnoci. Ulice jsou málo osvětlené nebo úplně temné. Jsou to ideální podmínky pro všelijakou havěť a verbež, aby se vyrojily ze stok. Na infračerveném senzoru vidím stopy vyzařovaného tepla, zaznamenávám palbu z kulometu a z granátometu (RPG) přicházející z horních oken školy a záblesky z hlavní pušek, které přibily k zemi družstvo americké mechanizované pěchoty na špatném břehu řeky Eufrat.

Pod křídly jsem měl dvojici řízených střel Hellfire, ale mým úkolem nebylo použít je okamžitě proti nepříteli. Měl jsem spíše koordinační funkci a také jsem měl označit cíle pro AC-130U „Spooky“, který se sem rychle blížil. Prvním verzím tohoto bitevního letounu se ve Vietnamu říkalo trefně „Spectre“ („Přízrak“) nebo „Puff the Magic Dragon“ („Funění kouzelného draka“). Byla to nejstrašnější zbraň vzdušné podpory zblízka, hrozný válečný nástroj vybavený elektricky poháněnými Gatlingovými kulomety s kadencí šest tisíc ran za minutu, protipancéřovým kanónem ráže 40 mm a houfnicí ráže 105 mm. Počítače na jeho palubě umožňovaly důstojníkovi řízení palby (FCO – Fire Control Officer) zaznamenat mé označení cíle infračerveným paprskem a velice přesně na něj udeřit. To byla vyspělá technologie a týmová spolupráce v akci.

Jakmile se bitevní letoun ohlásil na místě v noční tmě pode mnou, spolu se svým operátorem senzorů jsme začali naším infračerveným značkovacím laserem „jiskřit“ cíle, aby se daly detekovat infračervenými senzory. Spooky zahájil palbu provázenou zvukem jako by se v soudný den trhala obloha. Jako Armagedon nebo něco podobného. Každý pátý náboj byl se stopovkou a střely létaly tak rychle za sebou, že při pohledu z oblohy vytvářely na zemi působivé kužely palby. Smrt z výšky. Ti mizerní parchanti dole v oknech se vůbec nedověděli, co je trefilo.

Když přicházející nepřátelská palba ustala, v rádiu se ozval velitel pozemní armádní jednotky a velice mně a osádce AC-130 děkoval. Pak sebral své družstvo a pokračoval s ním dál. Poněkud vyděšený tím střetnutím a jeho rychlým vyřešením jsem se zvedl, abych se protáhl, a znovu jsem se usadil v „kokpitu“ svého letounu. Po absolvování pilotního výcviku s tímto konkrétním typem letounu to byla moje první bojová mise v reálném světě. Mých prvních deset

minut za řízením MQ-1, jinak známého pod výstižným názvem Predator, a hned jsem byl svědkem likvidace nepřítele.

Pak jsem si vzpomněl, že mě Trish požádala, abych cestou domů koupil mléko.

Jak vidíte, nebyl jsem v Iráku. Ještě ne. Byl jsem na letecké základně Nellis v Nevadě, dvanáct tisíc kilometrů od Bagdádu, a z pozemní řídící stanice (GCS – Ground Control Station) jsem letěl s bezpilotním letovým systémem (UAS – Unmanned Aircraft System). MQ-1 je kromě rozpětí křídel velký asi jako Cessna 155. Jeho řízené střely Hellfire představují mocnou zbraň a létat může ve výšce až sedm a půl tisíce metrů nad hladinou moře. Při průzkumných nebo bojových akcích dokáže zůstat ve vzduchu až čtyřiadvacet hodin. Na irácká a afghánská bojiště, kde RPA jako Predator zastavují nepřítele a šetří americké životy, se dostal populární termín „generace Nintendo“, z kterého se mi ježí vlasy na hlavě.

Ačkoliv mezi prvními, kdo vyvolali strach z nasazení létacích strojů do války, byl Leonardo da Vinci, pochybuji, že si dokázal představit dobu, kdy bude pilot bojovat ve válce na dlouhou vzdálenost - dojíždět do práce dopravní špičkou, vklouznout do křesla před hradbu přístrojů, „létat“ ve vojenském letounu a vypouštět řízené střely na tisíce kilometrů vzdáleného nepřítele a pak vyzvednout děti ze školy nebo cestou domů na večeři koupit v obchodě mléko.

Je mi teď čtyřiatřicet let a jsem majorem amerického letectva. Byl jsem civilním pilotem v soukromé sféře a před nasazením na RPA v roce 2005 jsem se nejprve cvičil v letectvu na leteckého navigátora. RPA nebo UAS jsou běžně známy jako bezpilotní letouny (UAV – Unmanned Aerial Vehicle). Během let strávených jako „virtuální špičkový střelec“ na dvou válečných frontách jsem odlétal stovky misí a dohlížel jsem na tisíce dalších, při nichž se používal nový způsob boje, který se ještě donedávna pečlivě utajoval. A hodně jeho složek se stále utajuje. Spolu s dalšími piloty, jako jsem já, můžeme zasáhnout v doslova jakékoliv podobě globální války proti teroristům, například při vystopování Usámy bin Ládina, pomoci při osvobozování rukojmích, přepadech útočišť hlavních vůdců al-Káidy, zaměření teroristů a můžeme také bojovat spolu s námořnictvem.

Někdy jsem si připadal jako Bůh metající shůry blesky.

ČÁST I

LETECKÁ ZÁKLADNA NELLIS, NEVADA

I

DNES VEČER LÉTÁME

Je 26. března 2003. Během dne padal na letišti Harír v severním Iráku sníh a po setmění tál do slizkého bahna a břečky. Kolem půlnoci, kdy byla tma jako na odvrácené straně měsíce a krajina vypadala stejně pustě, roj sedmnácti amerických C-17 Globemasterů naložených tisíci výsadkáři sestupoval z výšky devíti tisíc metrů k letišti. Pro 173. výsadkovou brigádu to měl být první ostrý bojový výsadek od operace Junction City před pětatřiceti lety blízko Katumu v jižním Vietnamu a také největší bojový seskok výsadkářů od invaze do Panamy v roce 1989.

Seskok se stal nezbytným, až když Turecko couvlo od povolení, aby dvaašedesát tisíc amerických vojáků ze 4. pěší divize mohlo zaútočit přes jeho jižní hranici. Výsadkáři dostali za úkol zajistit vydatná ropná pole kolem Mosulu a Kirkúku a otevřít první severní pozemní frontu proti režimu Saddáma Husajna.

Roj ve stupňovité formaci duněl ve výšce dvou set metrů nad zemí (AGL – Above Ground Level) s motory burácejícími jak tsunami. Seskokové dveře se otevřely. Kolem fičel proud vzduchu. Výsadkáři museli vyskočit během minuty, kdy letouny prolétaly nad seskokovou zónou. Záložní padáky nepotřebovali, protože kdyby se někomu hlavní padák neotevřel, nešťastný voják by se na seskokové zóně zabil, jelikož by se mu ten záložní stejně nestačil otevřít. *Krev a vnitřnosti na popruzích – a já už nikdy nevyskočím*…slova ze staré výsadkářské pochodové písně.

Mohutné stroje vyložily svůj náklad do vzduchu a s hukotem stoupaly do výšky. Jediné mrkající světlo z řídící věže možná třikrát zablikalo, když skoro tisíc padáků šustilo vzduchem, než svůj náklad se žuchnutím vyložily na zemi. Pětatřicet výsadkářů nestihlo vyskočit včas a vrátili se s letouny. Dvacet se jich při doskoku zranilo, z toho šest tak vážně, že je museli evakuovat. Výsadek se nesetkal s nepřátelskou palbou. K tomu došlo až později, když se v Mosulu a Kirkúku rozpoutaly orgie loupeží, žhářství a vyrovnávání účtů.

Pět dní předtím, než 173. brigáda zahájila na severu pozemní ofenzívu, jsem přijel na řecký ostrov Krétu ve Středozemním moři s třemi letouny, šesti letovými osádkami a dostatečnou podporou, abychom pomohli otevřít severní vzdušnou frontu s operacemi čtyřiadvacet hodin denně a sedm dní v týdnu. V době, kdy jsem se do toho zapojil, odřad 55. eskadry se po dobu zdejšího nasazení přejmenoval na 193. expediční průzkumnou letku. Přes dvanáct let byl součástí rotujících jednotek, které špehovaly a čenichaly, aby pomohly zachovat nebe nad Irákem pro americká a koaliční vojska bezpečné. Naším výslovným posláním bylo „poskytovat v reálném čase důležité informace pro řízení bitvy plánovačům akcí, velitelům a bojovým jednotkám".

Všechny naše čtyřmotorové proudové letouny RC-135 Rivet Joint (vojenská verze prototypu draku letadla, který se použil rovněž pro komerční Boeing 707) byly vybaveny spoustou antén a sadou palubních senzorů, které osádce umožňovaly objevit, rozpoznat a určit polohu signálů v celém elektromagnetickém spektru. To znamenalo, že jsme mohli získávat špionážní informace ze všech elektronických zdrojů v operační oblasti a mohli jsme odposlouchávat prakticky kohokoliv. Během několika vteřin po zachycení radarového nebo komunikačního signálu jsme byli schopni navést na cíle bombardéry a stíhače a přímo do chřtánu nepřítele padaly „chytré" pumy (JDAM) nebo tam letěly rakety. Nepřátelským obsluhám protiletadlových raket (SAM) netrvalo dlouho, než zjistily, že pokaždé, když zapnuli radar, jsme je z oblohy zaznamenali a sledovali a že na cestě přímo k nim už byla nějaká řízená střela. Dospělo to tak daleko, že odpalovali protiletadlovou raketu jen tak nazdařbůh a modlili se, aby to dobře dopadlo. „Alláhem řízená raketa."

Když severní letecká ofenzíva začala, osádky RC-135 nevěděly, co mají očekávat a všechny získávaly zkušenosti z prvních několika bojových letů. Na palubě každého letu byli dva piloti, navigátor a asi dvacet specialistů na elektroniku, kteří obsluhovali senzory. Kvůli obezřetnosti před napadením protiletadlovými raketami a stíhačkami MiG jsme létali pokud možno v noci a každá mise trvala mezi dvanácti a osmnácti hodinami.

RC-135 je velký a těžký letoun s velkou setrvačností. Nedělá otočky s devíti géčky. Dokonce i rychlý obrat o 180 stupňů trvá půldruhé minuty. Pro SAM to byl zatraceně velký cíl a pro irácké MiG-25 s jejich rychlostí o asi 1500 uzlů vyšší než naše to byla kachna sedící na rybníku.

Ačkoliv jsme většinu z obsluh těch SAM brzy zastrašili, v severním Iráku mohlo být pořád hodně nebezpečno. Byla to hornatá země s vrcholky až 4500 metrů vysokými. Iráčané vždy po několika hodinách přesouvali odpalovací stanoviště SAM na jiné místo, aby nám ztížili jejich lokalizaci a bombardování. V takových nadmořských výškách i malá SAM představovala hrozbu a možná pětinásobně zvyšovala náš stres v akci.

Iráčané naštěstí nevzlétli s ani jedním MiGem, alespoň pokud jsem věděl. Saddám z obavy před opakováním masové dezerce svých vojáků, k jaké došlo v roce 1991 ve válce v Zálivu, nechal buldozery zničit vzletové a pojížděcí dráhy a vojenské letouny tak zůstaly zavřené v hangárech. Za větší hrozbu pro sebe zjevně považoval spíše své vlastní lidi než nejsilnější armádu na světě.

Při americké vzdušné nadvládě na bojišti a většině SAM vyřazených z boje už na začátku naší strategie vyvolání šoku a strachu, zažívali výsadkáři 173. brigády ve svých prvních akcích na zemi válku více, než jsem si vůbec dokázal představit. Nebylo to proto, že jsem spolu s dalšími osádkami 193. letky měl málo práce nebo proto, že bychom nevěnovali „boji" dlouhé dny a noci. Aby osádky absolvovaly předletovou instruktáž, provedly předletovou přípravu, uskutečnily vlastní let, vrátily se na základnu a udělaly poletovou údržbu a podaly hlášení o akci, museli jsme pracovat ve čtyřiadvacetihodinovém režimu.

Techničtí operátoři v trupu letounu vůbec nezačali pracovat, dokud jsme nebyli po asi třech hodinách letu na určeném místě. Mohli podřimovat, číst si nebo se bavit. U palubních přístrojů se střídali dokonce i oba piloti, aby snížili stres. Já jsem si takový luxus neužíval. Jako jediný navigátor na palubě jsem musel zůstávat bdělý a pozorný od vzletu po přistání.

Sofistikovaná navigace letounu využívala inerciální gyroskop, Dopplerův radar, GPS a automatický sledovač hvězd, který snímal hvězdnou oblohu dokonce i za dne. K tomu byly k dispozici údaje z přístrojů snímajících tlak (rychloměr, výškoměr, machmetr). Data zpracovávaly složitým matematickým postupem počítače a jeho výsledkem byla informace o naší poloze.

Protože výsledky z počítače nebyly vždy úplně přesné, navigátor musel údaje o poloze neustále ověřovat pomocí radaru mapujícího terén. V krátkých a pravidelných intervalech jsem porovnával obrázek terénu z radaru s mapami a polohami z počítačů. Pokud obrázek s udanou polohou úplně přesně nesouhlasil, použil jsem souřadnicový zapisovač, tužku a odpichovací kružítka, abych stanovil velikost chyby. Bylo to úplně jako za starých časů, kdy chlápci jako já létali v B-17 nad Evropou.

Tahle práce mě zaměstnávala zhruba polovinu letu. Zbytek času mi zabralo řízení akce s cílem dostat letoun nad cílem na nejlepší místo pro sběr zpravodajských dat a vyhnout se nepřátelským hrozbám. Protože můj počítač ovládal autopilota, většinu mise jsem odlétal ze své klávesnice.

Nalil jsem do sebe spoustu kávy. Ne že bych si stěžoval; mohl jsem také dýchat písek a spát na písečné duně. Zatímco se výsadkáři pachtili v bahně, jedli potravinové dávky (MRE) a šli po nich odstřelovači, já jsem se vrátil na základnu a v Souda Bay na Krétě jsem ulehl na čisté prostěradlo a pod čistou deku a i když se mi spánek zdál někdy krátký, vzbudil jsem se ke klidné

snídani kilometry daleko od nebezpečí. Není divu, že pěšáci někdy pohlíželi na vysoko létající letecký personál se závistí.

Často jsem se cítil spíše jako divák výjimečné události v životě mé vojenské generace, než jako její skutečný účastník. Nicméně jsem si někdy užíval pohled na tu impozantní podívanou jako z místa v divadelní lóži.

Jednou odpoledne shazovaly bombardéry B-52 JDAM na oblast Mosulu a můj letoun jim poskytoval elektronické krytí. Napočítal jsem asi desítku výbuchů, velkých ohnivých koulí a hřibovité mraky kouře stoupající do výšky. Piloti bombardérů žádali na velitelské rádiové síti o další cíle. Jedna B-52 se vrátila na domovskou základnu s osmatřiceti zbylými pumami.

Americká armáda dělala superhumánní opatření, aby zabránila civilním obětem. Iráčané využívali naše vlastní omezení ve svůj prospěch a na střechy strategických zařízení psali nápisy: *Jsou zde lidské štíty*. To fungovalo, dokud ty „lidské štíty" nezavětřily, že Američané přicházejí. Pak zamířily do hor a nechaly tyhle cíle volné a přístupné naší pozornosti.

Veškerá elektromagnetická aktivita nepřítele po několika týdnech ustala. Když už zbývalo monitorování jen několika cílů, vzal jsem si s sebou dalekohled, abych si pozemní válku trochu prohlédl. V současné době jsme létali již ve dne. Viděl jsem dlouhé kolony amerických tanků a kurdských nákladňáků, ale žádnou nepřátelskou aktivitu. Zírali jsme dolů na Saddámovu přehradu na Tigrisu. Byla před invazí tak silně bráněná, že se jí koaliční stíhačky, střežící bezletovou zónu, vyhýbaly. Teď jsme na ni civěli jako už tolik turistů předtím.

V noci 16. dubna 2003, necelý měsíc po nasazení mého odřadu, byla moje osádka prvním RC-135, které přeletělo nad Bagdádem. Saddám chtěl v tomto městě svést poslední boj. Prohlašoval, že díky štítu z protiletadlových raket a dělostřeleckých baterií je tohle město nedobytné. Ale nepočítal s tím, že jeho vojáci obranné systémy vypnou, odhodí zbraně a dezertují.

Většina města, stále bez elektřiny, se rozkládala v poušti jako změť dětských stavebních kostek. Díky měsíci v úplňku jsme mohli hledět dolů na kolébku civilizace na soutoku Eufratu a Tigrisu. Protože na zádi letounu nebyla okna, členové osádky přicházeli po jednom dopředu, aby se podívali na zázrak pokořeného Bagdádu ovládnutého koaličními vojsky.

„Nemohu uvěřit tomu, na co se díváme," zamumlal si jeden, „za takovou krátkou chvíli."

Všichni očekávali, že se válka protáhne na několik měsíců a vyžádá si tisíce amerických životů. Místo toho se severní letecká válka považovala za ukončenou. Tohle byl můj poslední let. Po třech týdnech v bojovém nasazení se 55. letka 17. dubna vrátí na leteckou základnu Offutt v Nebrasce.

Tohle se nepředpokládalo. Místo toho, abych seděl v lóži a sledoval, jak se píše historie, jsem měl být stíhacím pilotem, který se účastní války, podstupuje

riziko a spoluvytváří dějiny. V té době nikoho z nás ani nenapadlo, že operace Irácká svoboda ještě zdaleka neskončila.

Nikdy se nestalo, že by se moje budoucnost v letectvu nebo jiné složce armády dala považovat za předurčenou. Když už nic jiného, tak bylo neobvyklé, že jsem skončil tady. Byl jsem dítětem ze statku. Moji rodiče se seznámili na závodní dráze. Ne NASCARu, ale na dostihové dráze plnokrevníků. Oba byli „poníkoví" jezdci, kteří vedli žokeje a jejich koně na dráhu, prováděli koně a o zvířata se před závodem a po něm po všech stránkách starali. Na dráze jsem se ale nenarodil. Bylo to jako obvykle mezi závody. Se starší z mých dvou sester a s bratrem jsme cestovali na závody po celých Spojených státech a bydleli jsme na parkovišti přívěsů.

Když mi bylo asi dvanáct, otec se pustil do podnikání se senem a koupil v Indianě ranč k pěstování a dodávkám krmiva pro závodní koně. Rodina se na život na cestách tehdy už příliš rozrostla. Pustil jsem se do toho s tátou a až do nástupu na střední školu jsem pěstoval a sekal trávu, balil a odvážel seno. Byla to namáhavá práce v horku, kdy mi do očí tekl pot a v rozkroku a v podpaždí mě svědělа vyrážka vyvolaná alergií na seno. V červencových dnech, kdy nějaký letoun – bylo jedno jaký – přelétal nad polem, jsem se zastavil, ať jsem dělal cokoliv, opřel jsem se o balíkovač nebo nákladák, otřel si šátkem obličej a toužebně jsem na něj zíral, dokud nezmizel.

„Kocoure Matte. Vrať se zpátky na zem, synku."

To byla přezdívka, kterou mi dal otec. Myslím, že měla něco společného s mojí neposednou povahou. V duchu jsem se často zatoulal na oblohu a chytal jsem ty nádherné letouny, které přenášely mou představivost kolem celého světa.

„No jo, tati. Jenom si tak říkám…"

Říkal jsem si i nadále. Film *Správná posádka* jsem viděl dvanáctkrát. Toužil jsem stát se stíhacím pilotem.

V roce 1994 jsem absolvoval univerzitu Purdue a v programu výcviku záložních důstojníků letectva jsem byl vyřazen jako poručík. K mému zklamání byl pilotní výcvik pro dobrovolníky dočasně zastavený a tak jsem skončil ve škole obsluh řízených střel. Potom jsem byl důstojníkem zodpovědným za podzemní silo jaderných raket blízko Cheyenne ve Wyomingu, kde jsem čekal na rozkaz je odpálit a zničit svět. Je ironií, že jsem se ve snech vznášel nad zemí, ale tělo jsem měl pohřbené pod zemí.

Protože pilotní výcvik byl stále pozastavený, přihlásil jsem se do kurzu navigátorů a představoval jsem si, že se dostanu k tomu, co jsem chtěl, zadními vrátky místo hlavními dveřmi. Alespoň se dostanu do vzduchu. Na námořní základně Pensacola jsem absolvoval výcvik v T-34 a na letecké základně Randolph v T-43 (vojenská verze Boeingu 737-200). Absolvoval jsem jako

jeden z nejlepších v ročníku. Ve stejnou dobu jsem získal civilní soukromou pilotní licenci s oprávněním pro přístrojové létání (IFR – Instrument Flight Rule) a doufal jsem, že to zvýší moji konkurenční schopnost pro přijetí do pilotní školy letectva.

Bylo to jako v Hlavě XXII. Když jsem chodil do školy navigátorů, letectvo změnilo pravidla. Abych splnil svůj závazek vůči ministerstvu obrany za poskytnutý výcvik, musel jsem odsloužit ještě dva a půl roku jako navigátor. V tu dobu by mi bylo už jedenatřicet let a překračoval bych věkovou hranici pro přijetí do pilotního výcviku; nový věkový limit byl sedmadvacet let. Byla to pro mne drtivá rána. Zdálo se, že budu navždy družička, ale nikdy nevěsta.

Když v roce 2003 začala operace Irácká svoboda (OIF – Operation Iraqi Freedom), byl jsem nasazen na letecké základně Offutt v Nebrasce, kde bylo strategické velitelství ozbrojených sil Spojených států, Meteorologická agentura letectva a 55. letka velitelství vzdušného boje. Před OIF jsem působil na letecké základně prince Sultána v Saudské Arábii, kde jsem podnikl šest hlídek v bezletové zóně nad Irákem. Dost času jsem strávil také na dalších horkých místech po celém světě tím, čemu jsme říkali „citlivý průzkum“. K tomu patřily mise nad Afghánistánem během počátečních dní operace Trvalá svoboda (OEF – Operation Enduring Freedom).

V souvislosti s mým nasazením do OIF mě převeleli na Krétu a pak po necelém měsíci v jihozápadní Asii jsem se vrátil do Offuttu s pocitem, že moje kariéra v letectvu byla doposud spíše tuctová.

Krátce po návratu jsem se oženil s Trish. Seznámili jsme se před třemi lety v Omaze. Studovala na škole divadlo a já jsem byl externím členem skupiny improvizačního divadla. Jednou přišla na moje představení a zúčastnila se večírku po něm. Jak se obvykle píše v erotických románech, podíval jsem se přes lidmi zaplněnou místnost a tam byla ona. Krásná štíhlá rusovláska s plachým úsměvem a laskavýma modrýma očima.

Trish byla žena s dostatečně velkým srdcem, aby obsáhlo děti, zvířata a možná budoucího pilota vojenského letectva. Moje rodina jí začala říkat Ruby nejen kvůli barvě jejích vlasů, ale také proto, že v rodině byly už dvě Trish Martinové včetně mé prostřední sestry. Trish brzy vycítila, že nejsem úplně spokojený s postavením, k jakému jsem se v letectvu vypracoval. Nedá se říct, že bych byl nespokojený, ale spíše jsem si myslel, že bych toho mohl dokázat víc.

Válka v Iráku neskončila tím, že speciální jednotky vytáhly Saddáma Husajna z jeho krysí díry. Místo toho Spojené státy zjistily, že zabředly do bahna sektářského povstání, které postavilo proti sobě šíitské a sunitské muslimy a část jich obou proti Spojeným státům a jimi podporované irácké vládě. Stále neklidnější jsem často myslel na tu noc, kdy 173. výsadková brigáda seskočila

do bahna letiště Harír. Tihle kluci se na tom podíleli přímo a osobně, zatímco já jsem si nikdy ani nezablátil nohy.

„Ty sis svoji práci udělal, Matte," ujišťovala mě Trish.

„Ale to není dost, nechápeš to?"

Prohlížel jsem si webovou stránku letectva s nabídkami zařazení a narazil jsem na záznam, že hledají piloty Predatorů. O Predatoru jsem věděl jen to, že je to dálkově pilotovaný letoun bez osádky. Není to zrovna stíhačka, i když má výzbroj. Znělo to skoro jako science fiction. Ovšem uvědomil jsem si, že je to příležitost k létání, i když jen na dálku, a k návratu do války. Ne do bahna a krve s výsadkáři, ale určitě blíž než devět tisíc metrů nad nimi na nočním nebi jako jen něco víc než pozorovatel. A určitě blíž než byla letecká základna Offutt.

Splňoval jsem požadavky, protože jsem byl zkušeným navigátorem s komerční pilotní licencí. Zavolal jsem přidělovacímu důstojníkovi v personálním středisku. Dychtivě si mě zapsal jako dobrovolníka (v té době bylo v programu několik dobrovolníků).

„Pokud budete přijat," upozornil mě, „znamená to, že budete dříve nebo později nasazen do Iráku nebo Afghánistánu."

To jsem pochopil. Už jsem se těšil na pilotování bojových akcí. Moc jsem si neuvědomoval, že válka pro mne začne způsobem, jaký by mě nikdy nenapadl.

2

Vnímat letoun

Přes přezdívku „Kocour Matt“, kterou mi dal otec, jsem byl rozvážný člověk. Nebyl jsem ten typ, který například uslyší o palbě armády Konfederace na Fort Sumter a hned začne mávat vlajkou a svolávat do akce. Moje dobrovolné přihlášení do programu Predator se může zdát na první pohled zvláštní, ale to nemůže být dál od pravdy. Posledních deset let jsem se připravoval na létání a to téměř od okamžiku, kdy jsem se po absolvování výcviku záložních důstojníků na univerzitě Purdue stal důstojníkem letectva.

S Trish jsme si sbalili věci, vystěhovali se z našeho dvojdomku a jeli jsme z Offuttu na leteckou základnu Creech v Nevadě. Pokud byste vyřízli kus krajiny kolem Bagdádu a přirovnali ji k něčemu podobnému ve Spojených státech, byla by to Nevada. Až k obzoru se prostíraly různé odstíny pouštní hnědi zmačkané obří pěstí, přerušované zelení jen kolem vodních toků. Creech byl uprostřed ničeho, skoro jako by skrýval tajemství, která nejsou dostupná každodennímu zkoumání.

Když jsem přijel na základnu pro instrukce k Jednotce oficiálního výcviku Predatora (FTU – Formal Training Unit) a mžikal jsem očima v ostrém slunci, přivítal mě a další dva kandidáty výcviku podplukovník letectva, který se představil jako *skutečný* stíhací pilot. Byl to velký chlápek s ostře řezanými rysy tváře, šedivým sestřihem na ježka a pichlavýma chytrýma modrýma očima. Provedl nás po stojánce a doprovodil nás do po obou stranách otevřeného hangáru, uprostřed něhož stál podivný nadpozemsky vyhlížející šedivý letoun bez kokpitu a oken.

„Asi si myslíte, že je to velký perfektní model dálkově řízeného letounu,“ řekl podplukovník. „Ale to byste byli úplně vedle. Pánové, to, na co se díváte, je budoucnost moderního vedení války.“

Rysem mé povahy – můžete tomu říkat puntičkářství – bylo předem důkladně prozkoumat všechny aspekty jakéhokoliv nového činu, do kterého jsem se chtěl pustit. Proto jsem si před příjezdem na výcvik do Nevady vše kolem Predatora důkladně probádal. Věděl jsem, že je 8,2 metru dlouhý, křídla mají rozpětí 14,8 metru a pohání ho Rotax 914, čtyřtaktní na zádi umístěný přeplňovaný motor o výkonu 115 koňských sil s dvoulistou tlačnou

vrtulí s nastavitelným úhlem náběhu. Dosáhne rychlosti 200 km/h, vystoupá do 7500 metrů a bez dotankování paliva vydrží ve vzduchu až čtyřiadvacet hodin. Zdálo se mi poněkud zvláštní, že se motor startuje stejně jako moderní přívěsný motor na člunu – stiskem tlačítka na panelu z vnějšku letounu. U počátečních modelů se motor startoval zatažením za šňůru. Motor se při jízdě po přistání na pojezdové dráze vypínal klepnutím do „zhášecího" tlačítka na náběžné hraně jednoho z křídel.

„Lepší než mít robotický letoun, který vám pomáhá na bojišti," řekl náš průvodce, „je už jenom mít tam takový, který bojuje za vás."

Ukázal nám závěsy pod křídly určené k nesení dvojice řízených střel AGM 114 Hellfire.

„Tak to je, pánové, velký sršeň s pořádným žihadlem."

Pilot „dával žihadlo" tím, čemu říkal multispektrální zaměřovací systém (MTS – Multispectral Targeting System), umístěný v otočné gondole pod přídí letounu. Člen osádky, „operátor senzorů", sedící s pilotem v „kokpitu", vykonával činnosti jako kopilot a vypouštěl z MTS laserový nebo infračervený paprsek. Laserový paprsek se od cíle odrazil a zaznamenala ho laserová čidla na střele Hellfire. Buď ta, nebo počítač na palubě použil odražený paprsek k výpočtu místa, vzdálenosti a dalších proměnných faktorů na bojišti. Data se mohla přenést na pilotovaný letoun nebo pozemním složkám, takže mohly cíl zničit. Říkalo se tomu „laserování cíle" (lasing the target). „Zajiskření cíle" (sparkling the target) byl termín používaný pro označování cíle infračerveným paprskem.

„Predator je velice nenápadný a střely Hellfire jsou nadzvukové, což je kombinace, která poskytuje jen malý prostor k předchozímu varování před útokem," říkal nám, „takže ti parchanti nikdy nevědí, co je trefilo."

Pilot ovládá letoun s pomocí barevné kamery v jeho přídi, z níž se obraz přenáší na pozemní řídící stanoviště (GCS – Ground Control Station). V MTS je také kamera s proměnnou clonou jako běžná televizní kamera pro snímání při slabém světle a v noci. Všechny informace získané ze senzorů letounu se mohou předávat dalším velitelům na bojišti a stanovištím, která je potřebují.

Udělalo to na mne velký dojem. Dokonce ani ty největší vizionáře jako byl H. G. Wells, jehož krátká povídka *Obrněnci* inspirovala Winstona Churchilla k podpoře vývoje tanku, nebo Jules Verne, autor knihy *Dvacet tisíc mil pod mořem*, nemohlo něco takového vůbec napadnout.

Prohlídka pokračovala a podplukovník nás zavedl k devět metrů dlouhému uzavřenému návěsu zaparkovanému blízko hlavní učebny. Vysvětlil nám, že to je GCS, vlastně „kokpit" Predatora. Jsou v něm ovládací panely pro pilota a jeho operátora senzorů a také panely pro využití dat a plánování akcí. Pilotovo stanoviště připomínalo kabinu nebo kokpit tradičního letounu se standardní řídicí pákou, pedály směrového kormidla, nastavováním vztlakových

klapek, plynovou přípustí a dalšími navazujícími ovládacími prvky, které elektronicky předávaly povely Predatorovi, zatímco se pilot díval na obraz kamer letounu.

Návěs GCS byl zkonstruován tak, aby se dal přepravovat v C-130 Herkulesu. Vlastní letoun se dal rozebrat na šest hlavních částí a k převozu naložit do kontejneru, kterému se říkalo „rakev". Čtyřčlenná skupina mohla letoun na místě určení znovu smontovat a kompletně ho připravit k letu během čtyřiadvaceti hodin.

Experimentální průzkumné drony existovaly přinejmenším od začátku osmdesátých let. Ověřovaly je jak Central Intelligence Agency (CIA), tak i Pentagon. Počáteční model CIA zvaný „Gnat" (komár) vydával zvuk jako „travní sekačka na obloze". General Atomics Aeronautical Systems vyvinul v roce 1994 prototyp Predatora s tichým motorem. Cena jednoho stroje byla asi 3,2 milionu dolarů a dnešní model má cenu přes čtyři miliony dolarů.

Od té doby létal Predator do boje spolu s pilotovanými vojenskými letouny, aby poskytoval vzdušnou podporu pozemním jednotkám a dodával zpravodajské informace bojovým velitelům. Jeho účinnost na bojišti se ověřila v Bosně, Kosovu, Jemenu, Afghánistánu a Iráku. První Predatory nasazené v Evropě byly v roce 1995 rozmístěny v Albánii. Byly staženy poté, co dva z nich sestřelilo srbské protiletadlové dělostřelectvo.

Během kosovské letecké kampaně v roce 1999 sbíraly Predatory zpravodajské informace, vyhledávaly cíle a kamerami sledovaly kosovsko-albánské uprchlíky, aby je ochránily. V září 2000 se CIA a Pentagon spojily v operaci Afghánské oči, jejímž cílem bylo najít místo pobytu Usámy bin Ládina. Přibližně ve stejné době navrhoval šéf bezpečnosti Bílého domu Richard A. Clarke, aby se ozbrojené drony případně použily k likvidaci bin Ládina.

Role Predatora jako útočného prostředku začala v únoru 2001 sérií testů na nevadské střelnici. Jedním z testovacích pilotů byl můj přítel Curt „Hawg" Hawes. Letoun vypálil 21. února tři protipancéřové řízené střely AGM-114 Hellfire a zaznamenal perfektní zásahy stojícího vyřazeného tanku. Další zkoušky se uskutečnily mezi 22. květnem a 7. červnem se stejnou přesností zásahu. Tento dron se pak označil jako MQ-1B. Písmeno „M" znamenalo „multirole" (vícefunkční), „Q" označovalo bezpilotní letecký systém a číslice „1" znamenala, že je prvním modelem.

Po teroristických útocích na Dvojčata a Pentagon v roce 2001 se Predatory vyzbrojené střelami Hellfire nasadily během jednoho týdne v Afghánistánu, kde letěly na první bojovou akci se zbraněmi nad Kábul a Kandahár. Nejproblematičtějším a nejkontroverznějším použitím střel Hellfire se stalo nepozorované zabíjení ze vzduchu. Odstřelovači na obloze.

Vyzbrojený Predator zamířil 4. února 2002 na kolonu vozidel SUV a zabil údajného vůdce al-Káidy. Vůz teroristy al-Káidy jménem Qaed Sinan al-Haretí

uháněl 3. listopadu po silnici v Jemenu. V autě jelo pět mužů podezřelých z odpovědnosti za bombový útok na americký torpédoborec USS *Cole*. Jedna střela Hellfire z Predatora CIA pilotovaného z francouzské vojenské základny v Džibuti auto zasáhla a všech pět teroristů zabila. Při nejméně dvou dalších letech nalezly kamery Predatora vysokého muže v bílém hábitu u bin Ládinova výcvikového tábora Tarnak Farm v afghánském Kandaháru. Ačkoliv byl ten člověk pravděpodobně nechvalně známým teroristou, podle následných neutajovaných zpráv by pilot nemohl dostat k zahájení palby na něj souhlas.

Predator rozšířil svou účinnost 4. března 2002, kdy při operaci Anakonda havaroval na vrcholu hory Takur Ghar v Afghánistánu americký vrtulník CH-47 Chinook. Společná kulometná osádka al-Káidy a Tálibánu přibila palbou k zemi armádní tým Rangerů, který vrtulník převážel. Při své první letecké podpoře zblízka vypálil Predator střelu Hellfire na opevněný kulometný bunkr a nepřátelský tlak na ty Rangery tak uvolnil.

Koncem prosince 2002, tři měsíce před zahájením operace Irácká svoboda, letěl nad bezletovou zónou Predator vyzbrojený raketami vzduch-vzduch AIM-92 Stinger, aby „vylákal" Saddámovy MiGy. Iráčané po většinu času o Predatoru věděli. Ovšem jeden z těch letounů, místo aby unikl, odpálil na MiG-25 raketu Stinger a poprvé v historii se tak stalo, že se konvenční letoun střetl ve vzdušném boji s dálkově ovládaným letounem. Dron v něm prohrál a byl sestřelen, když infračervený senzor jeho Stingera na sebe navedl řízenou střelu MiGu.

V době, kdy jsem v roce 2004 přijel na leteckou základnu Creech, začínal v Iráku druhý rok války a nezdálo se, že by polevovala. Když už, tak byla stále nelítostnější. Kongresmani a protiválečníci demonstranti ji nazývali „druhým Vietnamem". Zatímco se na začátku operace Irácká svoboda Predatory zbavovaly všeho zbytečného a používaly se jako návnada k vyprovokování irácké protivzdušné obrany, aby se prozradila zahájením palby (říkali jsme jim „ptačí návnada"), teď se nasazovaly jako bojové stroje.

„Původně," vysvětlovala nám ta vysoká šarže, „pilot a operátor senzorů ovládali Predatora z GCS datovým spojením v pásmu C (frekvence 500-1000 MHz; pozn. překl.) na bázi přímé viditelnosti."

To jsem už věděl. To znamenalo, že operátoři byli v příslušné zemi a řídili Predatora z místní operační základny v okruhu o poloměru omezeném na sto padesát kilometrů. Když podplukovník dokončil svůj výklad, poklesla mi překvapením brada.

„V současných nasazeních se používá satelitní datové spojení v pásmu K_u (12-18 GHz; pozn. překl.) mimo přímou viditelnost. To znamená,…"

Ohromeně jsem tu myšlenku dokončil za něj: „…že s ním můžete létat v Iráku odtud z Creeche?"

„To je fantastické, co?"

„To tedy je," souhlasil jsem s ním.

A to jsem si myslel, že se dostanu blíž k válce než těch devět tisíc metrů nad zemí v RC-135.

„Kapitáne Martine! Co je to sakra s vámi? To jste si ničeho nevšiml?"

„Proboha, *pane* Morane!" odsekl jsem, „všiml jsem si toho, jasný?"

Létání s tou věcí bylo jen záležitostí sebedůvěry. Nemohl jsem připustit, aby mě znervóznil. Pokud jste se dostali s Predatorem do vzduchu, nebylo to s ním už tak těžké. Vzlety nebyly moc obtížné. Ovšem přistání mohlo být skutečně zatraceně svízelné.

Při finálním přiblížení na přistání foukal silný vítr šikmo zepředu a kamerou v přídi jsem viděl přistávací dráhu. Byl to patnáct set metrů dlouhý pás asfaltu, nad nímž se v nevadském slunci tetelil vzduch. Vedl kolem nízkých otevřených hangárů s uloženými cvičnými stroji. To bylo moje třetí přiblížení poté, co jsem ta první dvě po posměšných poznámkách instruktora Morana přerušil. Učil formou negativních pobídek. Neustále jste museli být připraveni na ostrou kritiku. Oba jsme znali statistiku. Výsledkem každých sta tisíc letových hodin Predatora bylo osm až devět havárií, které by měly smrtelné následky, pokud by v něm byla osádka.

Byl jsem rozhodnutý neposkytnout Moranovi to uspokojení, že mě uvidí, jak se potím.

„Kapitáne Martine, vy jste *v tom* letounu. *Vciťte* se do toho."

Potlačil jsem nutkání říct mu, aby si trhl nohou.

„Vciťuji se do toho, pane Morane. *Vciťuji* se."

Steve Moran neustále básnil o tom, jak se ti nejlepší piloti Predatora do letounu *vciťují*, ačkoliv v něm ve skutečnosti nikdy nebyli. Stál mi v GCS za zády a na sedadle po mé pravici seděl jeden kandidát na operátora senzorů. Moran byl pořádný kus chlapa po padesátce, bývalý pilot letectva na F-4, což byl drobný detail, který nikdy nezapomněl připomínat všem deseti kandidátům na pilota a jedenácti budoucím operátorům senzorů v mém výcvikovém kurzu. Najalo si ho letectvo a po celé tři měsíce výcviku měl být jedním z hlavních instruktorů. Pokud šlo o vojenské vzdělání, patřil ke staré škole. Měl by nosit klobouk instruktorů výcviku námořních pěšáků s krempou ostrou jako zuby pily pro profíky. Čelist měl vysunutou jako mula. *Co je to s váma vy sráči, co? Jste pomalí, lajdáčtí, smrdí vám z huby a nemáte rádi Ježíše. Hoši, vy to nezmáknete.*

Do této doby jsem měl odlétány stovky hodin jako soukromý pilot na různých civilních strojích a víc než tisíc hodin jako navigátor v RC-135 včetně bojového turnusu v Iráku. Věděl jsem, jak se má letoun cítit – a když jsem seděl v GCS, tak jsem ho necítil přesto, že to v něm *vypadalo* jako v kokpitu.

Konvenční letouny se ovládají přímými mechanickými nebo hydraulickými systémy. Jsou konstruovány tak, aby stroje byly ve vzduchu stabilní. Ve

správně vyladěném letounu může pilot pohnout řídicí pákou nebo berany do levé nebo pravé klopené zatáčky a stoupat nebo klesat, a letoun si tuhle tendenci sám zachovává a pokračuje v manévru, dokud ho pilot nezmění.

Stejná setrvačnost a zrychlení, které ovlivňují letoun, působí také na pilota. Cítí nápory větru, turbulenci a změnu relativní polohy letounu vůči zemi. Je to létání „vnímané přes kalhoty“, na kterém byli závislí všichni letci už od Wilbura a Orvilleho Wrighta.

Pilot Predatora takové spojení se svým letounem nemá. Pružiny udržovaly ovládací prvky v GCS v neutrální poloze. To znamená, že pokud měl letoun zůstávat v určitém letovém režimu, musela se řídicí páka a pedály stále držet ve stejné poloze. Jakmile se řídicí páka uvolnila, vrátila se zpátky do neutrální polohy a letoun pokračoval v přímém a vodorovném letu. Kromě toho šel řídicí impulz do počítače, který přenesl povely zase do dalšího počítače v letounu, jenž je předal servomechanismům v Predatoru, aby provedly změnu. To vytvářelo zpoždění mezi povelem a reakcí na něj, které se ještě zvětšilo použitím satelitního K_u pásma. Nějakou dobu trvalo, než si na to člověk zvykl.

Predator létal spíše jako kluzák než jako motorový letoun a ve srovnání se svým trupem měl navržena hodně velká křídla. Zatímco kluzáku podobná křídla mu umožňovala dlouhé udržení ve vzduchu, na druhou stranu vytvářela mimořádně velkou citlivost letounu na vítr a turbulenci. To bylo zvlášť podstatné při operování blízko země, jako při vzletu a přistání. Slunce na pouštní vzletové a přistávací dráze v Creechi vždy dělalo se vzduchem psí kusy.

Nejvíc jsem *cítil* Morana v GCS za sebou s rukou svírající mé rameno, jako by byl připravený rychle zareagovat a popadnout řídicí páku, pokud by to bylo potřeba. Na rozdíl od běžného pilotního výcviku zde nebyly zdvojené ovládací prvky pro instruktora. Bylo to jen na mně. Rostoucím napětím mě štípal pot v očích, ale věděl jsem, že to dokážu. Patřil jsem ke generaci, která vyrůstala s počítači. A měl jsem zkušenost z létání s malými letouny.

Protože letová kamera byla instalovaná v přídi napevno, nemohl jsem přesunout pohled na přistávací dráhu. V porovnání s padesáti stupni zorného pole prostého lidského oka jsem ho měl jen třicetistupňové. Bylo to jako pokoušet se létat a dívat se slámkou na pití. Jako jízda na horské dráze bez možnosti otočit hlavou nebo se podívat nahoru či dolů.

Namířil jsem letoun do bočního větru. Zasáhl ho poryv. Ztratil jsem pohled na dráhu a obrazovka se mi zaplnila bílou horkou oblohou. Myslel jsem, že se Moran podělá do kalhot.

„Mám to,“ trval jsem na svém, „mám to.“

Sklonil jsem příď. Vyjížděl jsem z dráhy doleva. Srovnal jsem to. Necítil jsem běh stroje po dráze, jen jsem na obrazovce počítače viděl přistávací

dráhu. Mírně jsem přitáhl řídicí páku k sobě a ubral plyn. To poslední, co jsem potřeboval, by bylo přistání na předním podvozkovém kole a poskakování po dráze. To by znamenalo, že by mě vykopli a byl bych na cestě zpátky do Offuttu.

Na obrazovce GCS jsem spatřil příď svého letounu a jak se před ní vine přistávací dráha. Prudce jsem se předklonil, abych získal přes příď lepší výhled, což je při létání s RPA naprosto zbytečný pohyb. Slyšel jsem, jak se Moran zachichotal.

„*Teď* to cítíte," řekl.

Bylo to jedno z nejhladších přistání, jaké se mi kdy podařilo, ať už ve skutečném letounu nebo s dronem. Dokončil jsem dojezd a stáhl plyn. Odjel jsem z dráhy a letmo jsem pohlédl na obrazovku na pozemní personál, jak běží ke stroji, aby klepli na vypínač motoru a odtlačili Predatora na stojánku. Uvolnil jsem se a otočil se na Morana. Nemohl jsem ovládnout samolibý úsměv.

„Nebylo to špatné, vy nemehlo," zavrčel.

To bylo od něho vůbec nejblíže k nějaké pochvale.

Týdny rychle ubíhaly. Kurz pokračoval různými výcvikovými fázemi – nouzové situace za letu, používání senzorů, předávací procedury při střídání osádky, postupy obsluh vyslání a návratu (LRE – Launch and Recovery Element), techniky průzkumu. Nakonec ostré střelby na střelnici řízenými střelami Hellfire na statické cíle, jako narychlo postavené složité stavební konstrukce a vyřazená auta. Při svém prvním odpálení jsem „naložil" (stiskl spouštěcí tlačítko na řídicí páce), sledoval jsem trhavý pohyb a najednou se na obrazovce objevila radost vzbuzující záře, když střela narazila přímo na cíl, scéna, kterou budu během několika následujících let až příliš důvěrně znát.

Ne všichni účastníci kurzu dokázali přehlédnout Moranovo pokřikování a časté záchvaty vzteku. Spřátelil jsem se s poručíkem Richardem Williamsem, bývalým pilotem B-52 z letecké základny Barksdale. Chuck byl schopný pilot, ale někdy se nechal Moranem vytočit.

„Pokouší se mě vyhodit. Chce mě nechat propadnout."

„To tak není," tvrdil jsem, „myslí si, že musí na všechny vyvinout tlak, aby viděl, jak na to reagujeme."

„Skutečně si myslíš, že byl v jiném životě instruktorem výcviku v *Olověné vestě* (odkaz na americký film *Full Metal Jacket*; pozn. překl.)?

Během dvanáctitýdenního kurzu sešrotovali jeho účastníci tři ocasní plochy každou za deset táců; rozbili jeden letoun za asi čtyři miliony; spotřebovali tisíce litrů leteckého benzínu a odpálili osm řízených střel Hellfire po osmašedesáti tisících dolarech. Spočítal jsem si, že Strýček Sam utratil ohromujícího čtvrt milionu dolarů, aby ze mne vycvičil pilota Predatora.

Mého kamaráda poručíka Williamse poslední měsíc skoro vyhodili. S Moranem za zády se vracel z cvičného průzkumného letu a při finálním přiblížení se dostal do přízemní turbulence. Moran jako obvykle hulákal a rudl ve tváři.

„Jste pomalý!“ běsnil. „Snižte rychlost klesání! Nejste v jedné linii s dráhou!“

Moran se najednou skutečně přestal ovládat. Sáhl Chuckovi přes rameno a popadl řídicí páku. Obraz na monitoru se na vteřinu nebo dvě zbláznil, jak se Predator smýkal, poskakoval a odrážel se od přistávací dráhy, načež udělal salto a skončil jako velká hromada rozbitého kevlaru.

Proběhlo vyšetřování a Morana vyhodili. Instruktor, který ho nahradil, měl klidnou povahu. Pravděpodobně *nebyl* instruktorem výcviku námořní pěchoty. Chuck po absolvování dodatečného opravného výcviku dokončil kurz spolu s ostatními. Nemohl skrýt své nadšení. Pilot černé pleti, který se inspiroval afroamerickými vojenskými piloty nakráčel po absolventském ceremoniálu s rukou napřaženou k Trish a ke mně.

„Zkontroluj si podvozek a zapni forsáž!“ radoval se. „Jdeme do války. Teď už je to jasné.“

Zaváhal jsem. Podíval jsem se k hangárům Predatorů a stacionárnímu GCS přívěsu tady v bezpečí Nevady, z kterého budeme pravděpodobně operovat s vyzbrojeným letounem v bitvě nad Irákem a Afghánistánem.

„Další generace jde do války,“ řekl jsem jízlivěji, než jsem měl v úmyslu.

3

První mise

Letecká základna Nellis, Nevada. Moje první mise s Predatorem ve skutečné válce. Když mě odcházející pilot informoval o situaci, než jsme se vystřídali a já převzal směnu, byl jsem trochu nervózní, ale tak akorát, abych si zachoval bdělé a ostražité smysly. Letoun byl tři tisíce metrů nad Bagdádem a kryl stahování armádní mechanizované hlídky. V Iráku bylo po setmění. Na obrazovce infračervené kamery bylo vidět několik bojových vozidel Bradley šinoucích se slumy směrem k Eufratu.

Predator byla perfektní zbraň pro krytí ze vzduchu. Při pronásledování nebo sledování cíle mohl zůstat na obloze celý den a noc. Když nastal čas vrátit se domů a doplnit palivo, jeho místo zaujal další Predator. To stejné platilo pro jeho operátory. Byli jsme neomezeně trpěliví. Při pozorování a čekání jsme se neustále nacházeli nad bojištěm.

Jako už tolikrát během výcviku v Creechi jsem zaujal své místo v křesle přizpůsobeném mé postavě, nasadil jsem si sluchátka s mikrofonem a zapnul je. Prošel jsem obvyklý seznam činností při změně směny, což mi umožnilo potvrdit stav mého letounu, který byl již ve vzduchu dvanáct tisíc kilometrů ode mne. Přeběhl jsem pohledem přístroje – rychloměr, výškoměr, stav paliva a oleje, stav baterie, napětí v systému, výkon motoru a teploty v servomechanismech. Vyzkoušel jsem funkci řídicí páky, plynové přípusti, páky vztlakových klapek, pedálů směrového kormidla, křidélek a zjistil jsem počet otáček vrtule za minutu. Zkontroloval jsem, jestli mám správné mapy, fotografie, spojení na online chat a mapy pro zakreslování používané jako referenční. Všechno bylo v úplném pořádku.

Bylo to jako ve sci-fi románu. Seděl jsem tady v Nevadě a „létal“, zatímco můj letoun kroužil nad Bagdádem. Dron vypustila ze země LRE na letecké základně Balad, chráněném letišti v Iráku, a kvůli časové prodlevě satelitního signálu mezi mou GCS a letounem zajistí i jeho přistání. Jediné, co jsem musel dělat, bylo s Predatorem létat, jakmile byl bezpečně ve vzduchu.

Dokázal jsem to na takovou velkou vzdálenost prostřednictvím složitého systému kabelů z optických vláken a satelitních parabolických antén. Letové povely z GCS přenášelo telefonní vedení přes Státy a pod Atlantikem k satelitní

anténě v Evropě. Z ní se signál dostal na malou satelitní parabolu Predatora. Tou stejnou trasou letoun naopak přenášel zpátky jedním datovým tokem telemetrické údaje a dva videozáznamy, které se pak zobrazovaly v GCS na mých různých monitorech. Řada propojených počítačů způsobovala dvouvteřinové zpoždění mezi vložením mého povelu a reakcí letounu. Proto musela být v zemi jeho nasazení LRE.

V GCS bylo po čtyřech monitorech před pilotem a operátorem senzorů a devátý byl mezi nimi. Sledovací monitor, ten nejvýš umístěný přede mnou, zobrazoval mapu Bagdádu a ikonu vyznačující polohu mého letounu. Pod ním byl průhledový displej (HUD - Heads-up Display), na němž běželo video ze zaměřovací gondoly, na kterém jsem sledoval ty Bradleye razící si cestu Bagdádem. Pod ním, vedle ovládacích prvků letounu, byly dva digitální displeje (HDD – Heads-down Display), na nichž se zobrazovaly údaje o motoru a palivu a další data o letounu. Počítač mise mezi mnou a operátorem senzorů byl rozdělený na dvě poloviny. Na pravé polovině se zobrazovala mapa, na níž byly odpovídajícími ikonami vyznačeny pozice všech amerických vzdušných a pozemních jednotek v okolí. Levá byla rozčleněna na několik „chatovacích oken“ jako na běžném internetu. Až na to, že fungovaly na odděleném tajném vojenském internetu.

S podpůrnými jednotkami a s řízením letového provozu v Iráku jsem se domlouval hlavně prostřednictvím těchto chatovacích oken. V tuto chvíli specialista vojenského zpravodajství podporující mechanizovanou hlídku používal počítač připojený k celosvětové vojenské síti k psaní zpráv. Já jsem mu odepisoval. Používal také druhý počítač k příjmu mého videosignálu z letounu. Tak tohle určitě nebyla „válka našich otců“.

Zdálo se, že pokud jde o tu mechanizovanou hlídku v Bagdádu, je všechno v pořádku, dokud se nedostala do nepřátelské palby přicházející z nejhornějších oken technické univerzity. Mezi mnou v GCS a vojáky pod palbou a mezi mnou a AC-130 vyslaným k potlačení palby probíhala rádiová komunikace. Uplynulo jenom deset minut mé první skutečné akce a já byl již přímo uprostřed ní. Cítil jsem napětí v hrudi a začal jsem povrchně dýchat.

Na mapové obrazovce se vedle ikony mého RPA objevila další ikona představující AC-130. Na HUD zachytila moje infračervená kamera záblesky kulometné palby vycházející z několika oken univerzity. Osádka AC-130 mě požádala, abych cíl „zajiskřil“ infračerveným paprskem a označil ho. Ona udělá ten zbytek, což provedla fantastickým způsobem – kuželem palby z Gatlingova kanónu. Bradleye nám poděkovaly a pokračovaly svou cestou k Eufratu. Potlač a pokračuj dál.

Nečekanost akce odehrávající se daleko ode mne na obrazovce počítače mě trochu ohromila. Byl to neskutečný zážitek. Skoro jako hraní počítačové hry Civilizace, v níž posíláte jednotky a armády do bitvy. Jediným rozdílem byly skutečné důsledky.