

TICHÁ PLAVBA

Moje bojové operace
s útočnou ponorkou v Tichomoří



James F. Calvert

OMNIBOOKS

Copyright © 1995 by James Calvert

Translation © 2016 Vlastimil Dominik

ISBN 978-80-87788-75-2 (pdf)

James F. Calvert

TICHÁ PLAVBA

**Moje bojové operace
s útočnou ponorkou v Tichomoří**

OMNIBOOKS

2016

PŘEDMLUVA

Edward L. Beach, kapitán v.v., USN

Ostudnou chybnou funkci amerických ponorkových torpéd – fakticky všech torpéd dodaných našim ozbrojeným silám během prvních dvou let druhé světové války – popsali už mnozí jiní. Opodstatněné zděšení z jejich mizerné spolehlivosti zastíralo hlavní fakt související s použitím těchto podvodních střel v ponorkách. Zatímco u torpédoborců se očekávalo vypálení všech jeho „ryb“ nejlépe proti vzdálené nepřátelské bitevní linii jedinou salvou jako z brokovnice, ponorky operovaly prakticky opačně. Podle teorie ponorka střílela torpéda jako puška. Jejich individuálním a pečlivým zaměřením a odpálením na krátkou vzdálenost jsme podstupovali velké riziko.

Přesné zamíření bylo pro účinnost torpéda stejně důležité jako správná funkce jeho mechanismu, nikoliv důležitější. Chybné zamíření mohlo vést k minutí cíle, ale to stejné mohla zapříčinit špatná činnost naší podvodní střely. Obojí muselo být perfektní současně, jinak bylo torpédo a celé úsilí spojené s jeho odpálením promarněno.

Zamíření torpéda vyžadovalo kombinaci dvou talentů – přesné pozorování periskopem, za něž zodpovídal kapitán, a úzkostlivě pečlivou práci s torpédovým datovým počítačem TDC (Torpedo Data Computer – elektromechanický analogový počítač), složitým přístrojem používaným pro zaměřování torpéd.

Během počátečních let války došlo k mnoha selháním torpéd a nad jejich příčinami vypukla ostrá diskuze. Spor se nakonec podařilo vyřešit koncem roku 1943 – torpéda byla nedbale zkonstruovaná, ledabyly vyrobená a nedostatečně vyzkoušená. Mířili jsme správně, ale žádné dokonalé zamíření nemohlo vést k zásahu torpédem, které nefungovalo, jak mělo.

Protože měla velké množství závad, trvalo to skoro až do konce toho roku, než mohly naše ponorky vyplout na moře s jistotou, že na jejich torpédech byly odstraněny všechny (nebo téměř všechny) konstrukční a výrobní vady. Na podzim roku 1943, skoro dva roky od za-

čátku války, začala naše přesně mířená torpéda dělat práci, jak od počátku měla.

O Jimovi Calvertovi jsem začal slyšet od začátku roku 1944. Kvůli velké důležitosti dobrého zamíření se skutečný „expert na TDC“ vyvažoval zlatem. Jim takovým člověkem zřejmě byl. Jeho jméno jsem poprvé zaznamenal v souvislosti s jedním skvělým ponorkovým útokem v hlášení, která jsme pravidelně četli o akcích ostatních ponorek. USS *Jack*, kde sloužil jako operátor TDC, vypálila na dlouhou vzdálenost (asi 5000 yardů, tedy více než dvě námořní míle) na konvoj prchajících transportních lodí vojska a potopil tři z nich. Nám ponorkovým námořníkům vtloukali do hlavy, že dokonce 4000 yardů je pro „běh torpéda“ příliš velká vzdálenost a že si na tuhle dálku nemůžeme být jisti požadovanou přesností střelby. Ovšem protože se *Jack* nemohla k unikajícím lodím dostat blíže, byl zde někdo, kdo zasáhl cíl na maximální vzdálenost a tím přeměnil nezdar („cíle proklouzly“) na úspěch. Tři z nich *Jacku* neupláchly.

Jak Calvert popisuje své zážitky na *Jacku*, všem ponorkovým námořníkům seznámeným s válečnými podmínkami služby dochází, že musel být skutečně jedním z milionu. Byl TDC operátorem s mimořádnými schopnostmi, kterými se jiní často vytahovali, ale málokdy je předváděli. Popisuje, jak jeho kapitán, celkem zkušený důstojník známý svou schopností rychle a přesně pozorovat periskopem, ho v souladu s ponorkářskou zásadou, že všichni na palubě by měli zvládat veškeré práce odpovídající své hodnotě, „na zacvičení“ posadil k TDC. Jim označoval své první zásahy za štěstí a možná na začátku skutečně nějaké měl. Nicméně ten problém zvládal s větším soustředěním než ostatní a ihned po převzetí nové role dokázal dostat cvičné torpédo pod cíl. I když byl na palubě jen nižším důstojníkem, který právě dokončil školu ponorkových námořníků, skončil jako bojový operátor TDC a *Jack* se v naší tichomořské ponorkové flotile rychle stala jedním z legendárních střelců torpéd. Na tomto uznání se podílel jeho kapitán, ale pro nás, mladší lidi, byl základem vynikajícího úspěchu ponorky *Jack* Jim Calvert.

Teď si můžeme přečíst Jimovu verzi toho, jak se vše odehrávalo, vyprávěnou skromně, jak to má být. Ovšem mezi řádky se toho dočteme dost, aby bylo jasné, že autor a TDC měli k sobě málo vídaný blízký vztah.

Kariéra Jima Calverta je ovšem mnohem bohatší než jeho služba za války nebo po jejím skončení. Většina z toho zůstala nepopsaná nebo

je o ní jenom jen zmínka, protože tahle kniha je pouze o jeho působení za druhé světové války. Jen pro zajímavost, čtenář by měl vědět, že se stal jedním z vynikajících důstojníků námořnictva a byl velitelem Námořní akademie v Annapolisu (v této funkci byl povýšen do hodnosti viceadmirála). Potom ho vybrali do funkce náčelníka námořních operací, ale on se rozhodl ukončit svou kariéru v námořnictvu a věnovat se soukromému podnikání. Také v něm si vedl mimořádně dobře, ale to není součástí jeho válečného příběhu až na to, že jeho počáteční úspěchy byly předzvěstí stejně úspěšné budoucnosti. Člověk si musí uvědomit, že v době, o které psal, byl pouhým „Jimem“. Až později se stal viceadmirálem a vrcholovým manažerem.

Vyprávění o některých z jeho husarských kousků působí jako příznání – když už nikomu jinému, tak sobě samému. Jim měl sklon k riskování, což později lidem, kteří ho znali jako střízlivě vystupujícího viceadmirála, mohlo připadat překvapivé. Ovšem riziko bylo nedílnou součástí ponorkové války. My všichni jsme během služby ve válce podstupovali riziko, někdy hodně velké, ale občas šlo také o jiná rizika.

S jistým potěšením proto čteme, jak Jim Calvert, tehdy pouhý námořní poručík, v týdnu po skončení války a ještě před formální kapitulací na palubě USS *Missouri* s ještě několika svými kolegy překročili hranici naší předběžně vymezené okupační zóny v Jokosuce. Odjeli vlakem do Tokia a podnikli nepovolenou prohlídku hlavního města poraženého Japonska. Zmatení obyvatelé města na tyto mladé muže zvědavě pohlíželi, ale pokud jde o Japonce, tak z toho vyvázli. Ovšem po jejich návratu odpoledne do Jokosuky se kvůli porušení přísných předběžných okupačních pravidel octli ve velkém maléru. Ale největší průšvih měl Jim, protože díky svému rychlému povyšování během války měl z těch provinilců nejvyšší hodnost a technicky vzato byl jejich velitelem. Byl tudíž osobně zodpovědný za vojenský zločin, který spáchali.

Situaci zachránil pouze včasný zásah jednoho z nejvyšších velitelů ponorkového loďstva, který tenhle výstřelek považoval za nevinnou euforii na konci války, čímž skutečně byl. Tento muž, Jimem stále uctíváný, riskoval svou vlastní kariéru, když roztrhal a zahodil oficiální hlášení, které by přivedlo Jima na lavici obžalovaných u vojenského soudu. Zachránil tím námořní kariéru Jima Calverta a budoucí vážený velitel naší námořní akademie byl zachován pro výcvik pozdější ge-

nerace mladých důstojníků. Dnes můžeme být rádi, že si někdo zachoval velkorysejší pohled na tuhle událost než člověk, který sepisoval obžalobu.

Jim Calvert nyní prožívá pozdní roky svého bohatého a naplněného života. Bojoval za svou vlast v největší válce historie a věrně jí sloužil po padesát let neklidného míru, který následoval po Armagedonu naší éry. Po celou dobu zůstával věrný ideálům, s kterými svou službu začínal. Ale nyní, kdy znovu prožíval některé z těch časných let, se asi stejně jako my divil, co se stalo z toho bujarého mladíka, jakým kdysi byl. Při psaní těchto vzpomínek ho muselo napadnout, že ty roky na úplném začátku jeho na události bohatého života byla léta, kdy dokázal nejvíce přispět všemu, co mu bylo kdy drahé.

ÚVOD

Tato kniha je záznamem mých vzpomínek na zážitky ze služby na ponorce ve druhé světové válce a zahrnuje devět hlídkových plaveb v Tichém oceánu proti Japoncům.

Pokusil jsem se omezit je na to, co jsem v té době viděl a zažil a jak jsem to tehdy vnímal. Snažil jsem se při tom co nejvíc přehlížet nánosy získaných vědomostí, cynismu a znalosti světa, které je během těch desetiletí, jež od těchto zážitků uplynuly, nevyhnutelně překryly. Tahle kniha je o chlapci z městečka v Ohio, který byl bez velké znalosti světa vtažen do titánského zápasu dvou zemí, jenž se vedl v polovině světa moderními a nebezpečnými zbraněmi.

Jsou to vzpomínky mladého muže, který nastoupil jako úplně čerstvý a nezkušený důstojník na USS *Jack*, jednu z nejúspěšnějších ponorek za války, a postupoval v hodnostní hierarchii, až se stal koncem války na této lodi zástupcem velitele. V této knize jsou také jeho zážitky z pobytu na australské pevnině mezi hlídkovými plavbami, které v něm zanechaly dojmy, jež si uchoval po celý svůj život.

Mnoha čtenářům navyklým na cynický a znevažující způsob, jímž mnozí veteráni druhé světové války hovořili o svých důstojnících a o složkách ozbrojených sil, v nichž sloužili, se moje nadšení pro službu na ponorce a své nadřazené může zdát naivní a nezasvěcené. Mohu jen zopakovat, že jsem se poctivě snažil popsat to, co jsem tehdy cítil.

Do textu jsem vložil mnoho rozhovorů a stručných dialogů. Všem by mělo být jasné, že po skoro padesáti letech si až na jeden nebo dva pozoruhodné případy už nevybavuji přesná slova. Ale v každém případě jsem dbal na to, aby slova vyjadřovala podstatu toho, co bylo tehdy řečeno.

*James F. Calvert
St. Michaels, Maryland
květen 1995*

VÝCVIK NA VELKÉ PŘEDSTAVENÍ

Kolem uší mi svištěl studený vítr, a tak jsem byl vděčný za pořádnou námořnickou hlídkovou čepici, kterou jsem si přes ně stáhl. Když jsme minuli maják New London a opustili řeku Thames, ucítil jsem mírné houpání lodě plující na moři zvlněném ostrým jihozápadním větrem. Byl leden roku 1943. Zimní den byl polojasný a chladný. Když na chvíli vykouklo slunce, bylo to příjemné. Přid se občas zanořila do vlny a vyslala na můstek krátkou spršku. Také to bylo docela příjemné.

Ten den byla dobrá viditelnost, a když jsme vypluli z řeky, viděl jsem za námi dlouhé šedivé pobřeží Connecticutu a na jihu vzdálenější obrysy Long Islandu. Byli jsme v Longislandském průlivu a mířili jsme do hlubších vod průlivu Block Island.

Stál jsem na můstku úplně nové ponorky právě začínající výcvik před odplutím do Tichého oceánu do války proti Japonsku. Předemnou se prostírala lesklá černá příď a já jsem sledoval, jak ladně prořezává ledovou vodu zálivu. Byla to nejnovější v roce 1942 ve společnosti Groton's Electric Boat spěšně postavená devadesát metrů dlouhá ponorka, která měla posílit námořnictvo v boji proti Japoncům v Tichomoří.

Také já jsem byl úplně nový. Jako čerstvý absolvent Námořní akademie v Annapolisu a ponorkové školy v New Londonu jsem byl nejmladším a nejméně zkušeným důstojníkem na palubě. Ostatní čtyři důstojníci měli s ponorkami značné zkušenosti a předtím sloužili nejméně dva roky na hladinových lodích. V důstojnické jídelně jsem byl z více důvodů zelenáčem.

Naším kapitánem byl komandér-poručík Tommy Dykers, absolvent Annapolisu v roce 1927 a velice zkušený ponorkový velitel. Byl štíhlý, snědý, s vizáží dravce a měl silný zřetelný hlas, který byl přímo základem jeho velení. Pod lehce aristokratickým vzhledem se skrývala zarputilost. Jako rodák z New Orleansu si stále zachovával jižanský přízvuk.

Dalším ve velitelské hierarchii byl náš výkonný důstojník John Paul Roach, absolvent Annapolisu v roce 1932. Díky svému hustému obočí a příjmení (šváb) měl přezdívku Beetle. Byl asi metr osmdesát vysoký s uhlově černými vlasy a skoro stále veselým výrazem v obličeji. Také on byl ponorkový veterán, ale zatím ponorce nevelel. Byl to srdečný, přátelský a schopný důstojník, který mi hodně pomohl v mé snaze zapadnout do jeho týmu. Zdálo se, že se jeho texaský přízvuk k tomu optimistickému výrazu obličeje tak nějak hodí.

Naším třetím důstojníkem byl Miles Refo, syn dobře známého námořního důstojníka, který ukončil námořní akademii v roce 1932. Miles měl hluboké kořeny ve Virginii a byl vlastně přímým potomkem amerického generála Roberta E. Leea. Byl vysoký, štíhlý, předčasně plešatící a absolutně schopný. Na mladé námořní poručíky, kteří se ocitli na ponorce, aniž by byli předtím na moři, měl spíše skeptický názor, ale v době války mě trpěl jako nutné zlo.

Byl to nepřijemně chladný den a můstek ponorky své osazenstvo nijak nechránil. Zepředu byl kovový štít, který zadržel část mořské vody, jež se přes něj často převalila, ale můstek byl v podstatě stanovištěm pod širým nebem. Když se ponorka zanořila, byl celý zaplavený. Nebylo to žádné přátelské nebo útulné místo. Ať se dělo co se dělo, hlídky na něm byly vydány přírodním živlům.

Tři členové hlídky usazení nade mnou a za mnou na pláštích periskopů byli až po uši zachumlaní v námořnické modré zimní výstroji. Kromě očí jim celé obličeje zakrývaly pevné masky. Používali ovšem dalekohledy, což v té chvíli nebylo příliš důležité, ale skutečně životně nezbytné, jakmile opustíme ochranu průlivů Long Island a Block Island a vplujeme do Atlantiku, kde, jak jsme věděli, operovaly německé ponorky.

Jack, jak se naše ponorka jmenovala, námořnictvo ještě oficiálně do výzbroje nepřevzalo. Byla téměř hotová, ale ne úplně a počítalo se s tím, že se na těchto počátečních zkušebních plavbách na moři zjistí věci, které bude ještě potřeba upravit a vylepšit. Vydávali jsme se na testovací plavbu, na niž jsme se také měli začít učit jak se s naší lodí zanořovat. Protože jsem byl příliš nezkušený na to, abych byl sám hlídkovým důstojníkem na palubě (OOD, Officer of the Deck, přímý zástupce kapitána. Jeho stanovištěm na moři je můstek lodi a zodpovídá za navigaci a bezpečnost lodě; pozn. překl.), dohlížel na mě náš výkonný důstojník Beetle Roach. Protože byl také navigátorem, často

sestupoval dolů do věže, aby pracoval s námořními mapami. Na můstku ponorky je absolutně vyloučeno uchránit mapy před vodou. Neměl proto jinou možnost, než mě nechávat na můstku samotného.

Opatrně jsme propluli Race, úzkou úžinu spojující průlivy Long Island a Block Island, místo známé vířivými proudy a zrádnými víry, které mohou zachytit plavidlo nepozorné posádky a obrátit ho dnem vzhůru. Po naší levici se do výšky tyčil nádherný kamenný maják Race a jeho zdi zdobily těžké rampouchy. Pohlédl jsem z můstku dolů na rozbouřenou a zpěněnou vodu a všiml jsem si, že vodní tříšť zvířená přídílí začíná na konstrukci věže namrzat. No dobře, byla zima.

Kormidelník je v ponorce u kormidelního kola dole ve věži a nevidí ven. Všechny změny kurzu mu nařizoval hlídkový důstojník paluby, a jak jsme brázdili vodu v Race, varoval jsem kormidelníka, aby si dával pozor na proudy a víry.

Nevadilo mi být na můstku sám – alespoň jsem mohl předstírat, že ponorku řídím.

Pro naše první ponory jsme si vybrali místo v průlivu Block Island, kde byla asi dvě stě stop hluboká voda. Byla to dostatečná hloubka na to, abychom ponorku zastavili, kdybychom udělali chybu ve výpočtu kompenzace, ale dost mělká k tomu, abychom ji zastavili v bezpečné hloubce, pokud bychom se zmýlili natolik, že bychom klesali přímo ke dnu.

Kompenzace je ponorkářský termín pro odhad, jaká hmotnost bude potřeba, aby se ponorka při zanoření vznášela ve stálé hloubce, když jsou zaplaveny její hlavní balastní nádrže. Vyvažovací balastní nádrže, přední a zadní, se opatrně plní mořskou vodou, dokud hmotnost nedosáhne vypočtené hodnoty; potom se jejich obsah nemění, pokud to není potřeba. Nikdy předtím jsme se nezanořili, takže jsme si nemohli nijak ověřit, jestli jsou naše odhady skutečně správné.

Brzy to zjistíme.

Šli jsme na to opatrnými kroky. Protože v týmu, který ponor provádí, má klíčovou roli hlídkový důstojník, začali jsme s naším čtvrtým důstojníkem Claudem Leytonem Goodmanem. Štíhlý, snědý absolvent Annapolisu v roce 1939 pocházející z Virgínie se nikdy nenechal vyvést z míry sebevětším stresem. Byl to dobrý ponorkový námořník a perfektní volba pro tato první zanoření. (Jméno Claude se mu nelíbilo a tak jsme mu říkali Leyton.)

Při našem prvním ponoru jsme všichni včetně Leytona opustili můstek průlezem do věže a zavřeli za sebou poklop. Poté zazněla dvě pronikavá zaječení zanořovacího poplachu a pluli jsme rychlostí asi pěti uzlů pouze na jeden motor. Všichni ve velitelské centrále sledovali „vánoční stromeček“ – panel o velikosti asi desky karetního stolku, zaplněný červenými a zelenými signalizačními světly.

Po zastavení motoru se zeleně rozsvítilo kontrolní světlo výfuku a kontrolka hlavního ventilu přívodu vzduchu pro motor, a když Miles Refo (hlavní inženýr a důstojník řízení ponoru) viděl, že celý panel svítí zeleně, nařídil zvýšit v ponorce tlak vzduchu, aby vyzkoušel její vodotěsnost. Jak bylo patrné z tlakoměru na jeho stanovišti, tlak vzduchu se zvýšil a zůstával stálý.

„Panel zelený, v lodi je tlak,“ zavolal na Dykerse, který se nacházel ve věži, kde byl umístěn útočný periskop.

„Výborně, jděte s ní do pětadesáti stop,“ přišla odpověď kapitána.

„Pětadesát stop, rozkaz, pane,“ odpověděl Miles. Ponorkoví námořníci úzkostlivě důsledně opakuji vydaný rozkaz, protože riziko při jeho špatném pochopení je příliš velké.

„Otevřít všechny ventily,“ nařídil Miles. Normálně by se to kvůli úspoře času udělalo už při zaznění poplachu, ale při prvním ponoru jsme postupovali hodně pomalu, krůček po krůčku.

„Otevřít všechny ventily, rozkaz, pane,“ přišla odpověď od muže u hydraulického rozvodu, který ovládal většinu zanořovacích zařízení. Zatáhl za lesklé pochromované páky a ponorkou se rozléhalo hučení mořské vody natékající do hlavních balastních nádrží a kontrolky ventilů se na vánočním stromečku rozsvítily červeně. (Zaplavovací otvory ve dnech balastních nádrží byly vždy naplno otevřené. Vtékání vody do nádrží bránil pouze tlak vzduchu v nich, jako v láhvi obrácené hrdlem dolů a ponořené do vody. Když se ventily otevřely, tlak vzduchu se snížil a voda natékala dovnitř.)

Jack pomalu ale jistě klesala dolů pod hladinu černé ledové vody průlivu. Obsluhy příďových a záďových hloubkových kormidel pečlivě hlídaly sklon ponorky, udržovaly mírný úhel klesání a ona se pak ustálila blízko stanovené hloubky. Oba hloubkoví kormidelníci měli přímo před sebou veliký hloubkoměr podobný hodinám a také vodováhu, která indikovala sklon lodě.

Zvednutí příďe vedlo k jejímu vynoření a sklonění dolů naopak k jejímu zanoření.

U oceánských ponorek je pětasedesát stop přibližně periskopová hloubka. Dykers se rozhlížel kolem a Miles dělal nezbytné opravy kompenzace. Po zanoření jsem okamžitě postřehl uklidnění lodě. Na hladině jsme se kvůli zesilujícímu větru znatelně kolébali, ale jakmile jsme se dostali do periskopové hloubky, veškeré pohyby ustaly a byli jsme klidní a stabilní jako skála.

Miles pokračoval ve vydávání povelů napustit trochu vody sem, trochu jí vyčerpat odtamtud, protože nastavoval naplnění vyvažovacích balastních nádrží, aby dosáhl neutrálního vztaku.

„Teď jsem ji tam tak nějak dostal,“ zavolal Miles na kapitána.

„Výborně, připravit se k vynoření, dva motory.“

Operátor manévrovacího stanoviště odpověděl: „Dva motory, rozkaz pane.“

Kvá, kvá, kvá, zazněl pronikavě poplašný klakson. Napumpovali jsme do hlavní balastní nádrže vzduch a za chvíli jsme byli na hladině s dvěma běžícími motory. Připravovali jsme se k druhému, trochu rychlejšímu zanoření v rychlosti asi osmi uzlů, která by nás dostala dolů s větší silou.

Tentokrát jsme nechali Leytona na můstku, aby vydal zanořovací poplach odtamtud. Na můstku nebyly hlídky, takže po vyhlášení poplachu sešplhal dolů a zavřel průlez. Panel celý zelený, tlak v lodi, otevřít ventily, periskopová hloubka. Všechno v pořádku.

Po dalších dvou ponorech tentokrát s hlídkami na můstku jsme byli připraveni otevřít ventily hned po vyhlášení poplachu. To znamenalo, že se nesměla udělat žádná chyba. Jakmile se ventily otevřely, ponorka šla pod hladinu. A cokoliv, co zůstalo otevřené nebo špatně zavřené, mohlo způsobit katastrofu.

Takže při dalším zanoření jsme vyhlásili poplach s Leytonem, navigačním poddůstojníkem a se všemi třemi pozorovateli nahoře. Po zaznění poplachu obsluha otevřela ventily balastní nádrže, před se začala rychle zanořovat do vody a současně probíhala evakuace můstku. Dolů se o překot hrnula hlídka, následována hlídkovým důstojníkem. Panel celý zelený, při zanořování tlak v lodi, periskopová hloubka, všechno v pořádku.

To byl přesně takový ponor, jaké bychom měli dělat v Pacifiku – až na to, že čas od zaznění poplachu po úplné zanoření byl sedmdesát vteřin. Dykers chtěl, aby to bylo mezi třiceti a pětatřiceti vteřinami. My jsme si mysleli, že to, co jsme právě udělali, bylo rychlé, ale bylo

nám jasné, že čas zanoření je potřeba zkrátit na polovinu. Museli jsme na tom ještě hodně zapracovat.

Rychlého ponoru se dosáhne částečně použitím speciálních nádrží, které se zaplní vodou, jakmile je ponorka pod hladinou, ale hlavně zanořováním pod větším úhlem. Takže nejprve je potřeba se zabývat úhlem. Při volbě příliš velkého úhlu se může stát, že ponorka přestane být ovladatelná a brzy narazí na dno nebo se dostane do větší hloubky, než na jakou je testovaná.

Rychlý ponor vyžaduje výcvik a sebedůvěru. První zanoření jsme dělali jen s obsluhami s praxí z bojových stanovišť, které byly našimi nejlepšími příďovými a zádovými hloubkovými kormidelníky. Ti muži bleskově sešplhali věží z můstku dolů, pak se spustili do velitelské centrály a rychle se ujali hloubkových kormidel.

Později jsme začali zacvičovat v obsluze hloubkových kormidel všechny muže, kteří sloužili hlídky. Bylo jich asi dvacet, protože se kvůli rychlé únavě zraku museli na hlídce asi každou půlhodinu střídát. (Pozorovatel na hlídce musel mít pořád u očí dalekohled.) Opakovaně jsme se zanořovali, dokud se všechny ty složité a na sebe navazující kroky nestaly naší druhou přirozeností.

Když jsme začali nacvičovat první skutečně strmé úhly zanořování, začalo všechno, co nebylo upevněné, padat s rachotem na zem a všechny nás to vyděsilo. Hrnce a pánve, náhradní díly, knihy, talíře, hrnečky, to všechno se s neuvěřitelným rámusem hrnulo dolů. Kombinace neobvyklého sklonu ponorky a tohoto hluku všude kolem nás byla děsivá. Zdálo se, že vyděšené pohledy členů posádky kladou otázku: „Vědí vůbec ti chlapi, co dělají, nebo ponoří tenhle krám navždy?“

Nakonec jsme všechno důležité pro strmé úhly zanořování úspěšně zvládli. Přes naše pocity, že ponorku neovládáme, jsme si začínali uvědomovat, že Miles nás vždy dostane bezpečně dolů a že bychom to mohli nakonec ve válečné zóně přežít.

Dykery do nás neustále vtloukal, že hlavním předpokladem našeho přežití v bojové zóně je schopnost včasného upozorování nepřátelských hlídkových letounů a rychlé zanoření v čase kolem těch třiceti vteřin. Přijali jsme to jako svůj cíl a všichni jsme byli rozhodnutí ho dosáhnout – skutečně vážně jsme toužili tuhle válku přežít.

Dalším úkolem bylo vycvičit v zanořování vedle Milese i další důstojníky. V Pacifiku nás nebude nikdo varovat předem, že se musíme

ponořit, takže bude na hlídkovém důstojníkovi, aby slezl dolů, provedl zanoření a dostal ponorku bezpečně do hloubky. Hlavními účastníky tohoto výcviku jsem byl já s Leytonem a po krátké době se veškeré tréninkové úsilí soustředilo na mě. Copak se tenhle čerstvě vystudovaný zelenáč, který nikdy nebyl na moři, může vůbec někdy stát důvěryhodným důstojníkem zodpovědným za ponor?

Dělal jsem jeden ponor za druhým, až jsem byl od neustálého vystupování na můstek, sbíhání dolů, kontroly vánočního stromečku, zvyšování tlaku v trupu a dohlížení na obsluhu hloubkových kormidel, jak vedou loď do správné hloubky úplně vyčerpaný.

Po určité době jsem konečně pocítil potřebnou sebedůvěru, a jak to v takových případech obvykle bývá, ostatní mi začali věřit. Stával se ze mne ponorkový námořník.

Během druhého týdnu výcviku se nám stala vážná nehoda. Neustále jsme střídali všechny naše týmy ve směnách, abychom si byli jistí, že všichni strávili na pro ponor nejdůležitějších stanovištích zhruba stejnou dobu. Také jsme se neustále snažili dosáhnout toho třicetivteřinového limitu. Zatím se nám to nepodařilo, ale postupně jsme se k němu blížili. Naše ponory běžně trvaly kolem pětáctyřiceti vteřin a věděli jsme, že náš cíl můžeme dosáhnout pouze strmějším úhlem zanoření. Ten malér nastal, když jsme se zanořovali v průlivu Block Island v hloubce asi sto padesát stop. Další rutinní ponor, myslel jsem si a věnoval jsem se v důstojnické jídelně nějakým papírům. Najednou mi bylo i na tu vzdálenost jasné, že tohle *není* žádná rutina. Z velitelské centrály jsem slyšel křik a pak důstojník velící zanoření zvolal: „Vypustit všechny balast!“

Během chvilky jsme byli na hladině, ale nacházeli jsme se tam v neobvyklé situaci. Šel jsem do velitelské centrály a slyšel jsem Earla Archera, hlavního mechanika, staršího strojníka a velmi zkušeného ponorkového námořníka, jak tiše říká: „Musel být otevřený hlavní přívod vzduchu – do strojoven nám natekla voda předtím, než jsme zavřeli záklopy.“ Archer se nikdy nerozčílil a proto ten tichý hlas. Ale to, co řekl, znělo dost vážně. Všichni se podívali na kontrolku hlavního přívodu vzduchu na vánočním stromečku. Svítla červeně, ale tváře nás všech v řídicí centrále byly bílé jako stěna. Všichni jsme si uvědomili, že jsme těsně unikli katastrofě.

Ventil hlavního přívodu vzduchu umístěný pod zadním koncem můstku má průměr asi tři stopy. Přivádí se jím většina ohromného