

Ahoj, tady je Matěj Skalický.

Tento týden tým Vinohradské 12 připravil edici preložených textů ze zahraničních médií.

Tuhle séry jsme pojmenovali zmizení.

Připravili jsme epizody o zmizelém letadle, zmizelém vojákově a mizejících jazycích.

To všechno nás zajímá a věříme, že vás bude taky.

Tady je Matěj Skalický a tohle je Vinohradská 12.

Je to jedna z největších záhad v dějinách letectví,

mohla by se ale konečně dočkat rozuzlení.

Pozustalí po cestujících ze zmizelého letu MH370 žádají obnovení vyšetřování.

Práze objevili nové informace, kdy a jak se let MH370 plasně stratil.

A proč do dnes nevíme, kde je?

Dnes je pondělí 30. prvního července.

MH370, kteří můžete vzdělat 0,9.

MH370.

Co se doopravdy stalo se zmizelým letounem malajzijských aerolinek. Díl první.

Článek vydaný v časopisu Dietlentik napsal William Langviše.

Kapitola první zmizení.

Bylo 42 minut po půlnoci. Na obloze Klid zářil měsíc.

Psal se 8. březen roku 2014. Boeing 777-200ER,

provozovaný letetskou společností Malaysia Airlines,

vzlétl z letiště v Kuala Lumpur. Měl namířeno do Pekingu.

Stroj zrovna stoupal do předepsané letové hladiny 35000 stop,

to je přes 10,5 km. Nesl označení malajzijských aerolinií MH,
číslo letu, 370.

Letadlo pilotoval 27 letý první důstojník ke Farik Hamid,

byl to jeho poslední víc vykový let. Brzy měl získat plné osvětlení.

Hamidovým školitelem byl velící pilot,

při a 50 letý Zaharí Ahmad Shah,

jeden z nejdele sloužících kapitánů malajzijských aerolinek.

A jak je v Malaysia zvykem, všichni ho znali pod jeho prvním jménem, Zaharí.

Zaharí byl žena tým, měl 3 dospělé děti,

a v rezidenčním komplexu, kde bydlel vlastněl dva domy.

Do jednoho z nich si nechal nainstalovat

propracovaný letetský simulátor od Microsoftu.

Létel na něm často a o svém koníčku běžně psal

zna internetová fora.

Zaharí neměl v povaze být nijak arrogantní,

a Farik se k němu choval s úctou.

V kabině Boeingu 777 bylo celkem 10 členů palubního personálu,

všichni malajzíci. Na starosti měli 227 pasažérů.

Pět z nich byli děti. Většinou cestujících dvořili Číňané,

osuma 30 pasažérů pocházel z Malazie

a v sestupném pořadí byli na palubě taky cestující původem

z Nézje, Austrálie, Indie, Francie, spojiných států,

Íránu, Ukrajiny, Kanady, Nového zélandu,
Nizozemí, Ruska a Tajvanu.

V Kokpitu pilotoval první důstojník Farik.

Kapitán Zaharí měl na starosti komunikační zařízení.

Jeho hlášení se té noci, ale zdají trochu neobvyklá.

V jednu hodinu a jednu minutu ráno vysílačkou
ohlašuje, že letadlo vystoupalo do 35 tisíc stop.

A to je celkem zbytečné hlášení.

Ve vzdušném prostoru řízeném radarem
se totiž běžně ohlašuje opuštění letové výšky.

Ne je jí do sažení.

V jednu hodinu a osum minut letou mýjí pobřeží Malazie
a pak zamíří na Týhočínské moře ve směru na Větnam.

Zaharí znovu vysíla informaci o tom,

že stroj se pohybuje v letové hladině 35 tisíc stop.

O sedu minut později, kdy se letadlo přiblíží

k orientačnímu bodu nedaleko hranice větnamského vzdušného prostoru,
oznamuje dispečer letového provozu

z řídicí věže v Kuala Lumpur následující.

Malajziskému letu 370,

spojte se s letištěm v Hočiminově městě
na 1209.

Dobrou noc.

Zaharí odpovídá.

Dobrou noc, Malajziský let 370.

Zaharí nezopakoval požadavek dispečera jak měl,
ale hlášení jinak znělo normálně.

Bylo to každopádně to poslední, co od letu MH370 zaznělo.

Pilot už se letišti nedaleko Hočiminova města neohlásil
ani nereagoval na žádnou z následných výzech.

Zatímco primární radar se orientuje podle prostých odrazů
od objektu na obloze,

systémy řízení letového provozu používají radary sekundární.

Ty pracují se signálem takzvaného odpovídače transpondéru,
který má každé letadlo.

Sekundární radar poskytuje podrobnější informace,
než primární, umožňuje identifikaci letounu
i určení nadmořské výšky.

Pět sekund po té, co MH370 vletel do větnamského vzdušného prostoru,
symbol označující jeho odpovídač

zmizel z obrazovek Malajziského střediska řízení letového provozu.

Odalších 37 vteřin později se letadlo

stratilo ze sekundárního radaru úplně.

Byla jedna hodina a 21 minut.

Přesně 39 minut od startu.

Dispečer v Kuala Lumpur se zabýval další miletadli v jiné části obrazovky, a tohle jednoduše přehlédl.

Když si zmizení letadla z radaru konečně všiml, předpokládal, že stroj už má pod kontrolou vietnamské letiště a je zkrátka mimo jeho dosah.

Větnamští dispečery mezi tím si se uvidili MH370 v létnou do jejich vzdušného prostoru.

Následně však let z radaru zmizel.

Řídící letového provozu si v tu chvíli zřejmě špatně vyložili dohodu, podle které by mělo letiště okamžitě informovat dispečery v Kuala Lumpur, pokud se už převzatí let, d.l. než 5 minut nehlásí.

Doho se jen opakovaně pokoušili letoun kontaktovat bezvysledně.

Než se konečně odhodlali zvednout telefon a zavolat do Kuala Lumpur uběhlo 18 minut.

To, co následovalo, byla přehlídka chaosu a nekompetentnosti.

Záhrané koordinační centrum v Kuala Lumpur mělo být zalarmováno do hodiny.

Ještě v půl třetí se jim ale nikdo neozval.

Než byl vyhlášen stav pohotovosti trvalo to další 4 hodiny.

Záhraná akce byla spuštěna až dvě minuty popul sedmé ráno.

Tou dobou už měl let přistávat v Pekingu.

Pátrání bylo z počátku soustředěno na Jihocínské moře mezi Malajzí a Vietnamem.

Do mezinárodní akce se zapojilo 34 lodí a 28 letadel s celkem 7 států.

Po letu mh 370, ale nebylo ani stopy.

Záznamy z primárního radaru získanej z počítačů řízení letového provozu ale během příštích dní odhalili,

že jak měle let mh 370 zmizel ze sekundárního radaru, prudce se stočil na jihozápad.

Tito informace byli částečně podpořeny tajnými správami Malajzí svých vzdušných sil.

Letoun měl zamířit zpět přes Malajský poloostrov a kolem ostrova Penang.

O tut pak letel se ve rozápadně přes Malajský průliv a Andamanské moře, kde zmizel z dosahu radaru, neznám okam.

Tahle část letu trvala déle než hodinu.

Očvědně nešlo o obvyklí případ unosů letadla.

Nevypadalo to ale ani jako nehoda, ani jako sebevražedná akce pilotas,

jakou by se dřív kdokoli setkal.

Případ letu mh 370,

vedl vyšetřovatele od samého počátku do neprobádaných vod.

Záhadné zmizení letu mh 370

cestalo před mětem dalšího vyšetřování

a někdy až horyč na tých spekulací veřejnosti.

Znamenalo ale také zdrcující strátu pro rodiny ze čtyř světa dílu.

Žeby vyspělí stroj s moderním vybavením

a záložními komunikátory mohl jednoduše zmizet,

se zdálo být prostě nemožné.

Jenom nenávratně smazat e-mail je obtížné.

Zmizet a pokusit se žít z dosahu infrastruktury je prakticky nemožné.

Boeing 777

s tím přece musíte být neustále ve spojení.

Zmizení letadla tedy vybízí k celé řadě teorii.

Mnoho z nich je ale přeci jen z celá absurdních

a živí je jen to, že stroje na komerčních letech

v téhle době prostě jen tak nemizí.

Tohle letadlo ale zmizelo.

Přesná poloha letu mh 370 zůstává neznámá.

Spousta věcí, které se té osudové noci odehráli,

se přesto podařila vyjasnit.

Palubní záznamník a letový zapisovat se možná nikdy nenajdou.

To, co potřebujeme vědět, ale zřejmě nevičtíme z černých skrýněk.

Ty chle informace zůstávají přímo v Malaysia.

Kapitola druhá, plážový tulák.

Té noci, kdy Boeing 777 malézijských aerolíní zmizel,

seděl Blaine Gibson v domě své matky ve městě Carmel v Kalifornii

a trídil její pozůstalost.

Chtěl totiž nemovitost připravit k prodeji.

Zprávu o letu mh 370 zaslechl tenhle Američan středního věku

v relaci stanice CNN.

Gibsona jsem potkal v Kuala Lumpur.

Je to vystudovaný právní, který vole byli štěma přes 35 let v sětlu,

ale skoro tam nežije.

Jeho otec už dávno zemřel.

Byl to veterán z první světové války.

V zákupu přežil útok iperitém,

byl vyznamenán s tříbrnou hvězdou za statečnost,

a více než 4 a 20 let působil v Kalifornii jako před soudu.

Gibsonová matka vystudovala právnickou fakultu

při Stanfordově univerzitě a byla zapálenou ochránky

ní životního prostředí.

Gibson byl jedináček.

Jeho maminka ráda cestovala a brávala ho sebou.
V sedmi letech si tak stanovil cíl.
Chtěl za život a spoň jednou navštívit každou zemi světa.
Gibson se svého cíle drží.
Vzdal se kariery a žije jen z mála, co mu rodičů zůstalo.
Na svých cestách se při už zapletl do řešení několika slovných záhat,
tak třeba v džungli mezi kvatosí.
Se při pokoušel vyřešit konec majské civilizace.
Na jí si běře tak velký výbuch údajně způsobený
dopadem takzvaného tunguského meteoritu.
A Fetyopských horách zase hledal bájnou arhu umluvi.
Vytiskl si do chodné vlastní vyzidky,
kde sám sebe označuje za dobrodruha, objevitelé a hledače pravdy.
Nosí stejný klobouk jako Indiana Jones.
Jak měle se k němu zpráva o letu,
mh370 donesla, bylo jasné, že si získá jeho pozornost.
Záhada podivné trasi letu Boeingu 777
se mezi tím začala vyjasňovat,
a to navzdory zapírání malejzíských úředníků
a mlužení tamních vzdušných sil.
Ukázalo se, že letadlo opakovaně pokračovalo
v navazování spojení
přes geostacionární družici nad Indickým oceánem.
Tu provozuje společnost Inmarsat cesídlem v Londíně.
Dělo se to ještě dalších 6 hodin po té,
co dispečerům letového provozu letadlo zmizelo
ze sekundárního radaru.
To znamená, že ho nepodkala žádná náhlá katastrofa.
Dá se předpokládat, že během těch 6 hodin
mh370 udržoval letovou rychlost i výšku.
Při komunikaci s Inmarsatem
šlo v několika případého tzv. Henchakes,
tedy v překladu Pozdravy potřásání rukou.
Byly to elektronické signální záchity
taková pouhápí pnutí.
Šlo o rutiní spojení na úrovni pouhého
komunikačního špytání mezi přístroji.
Obvyklí obsah ten pro zabavení cestujících
zprávy v kokpitu nebo automatické záznamy o údržbě
byl odstíněn nebo vypnut.
Mezi Inmarsatem a letadlem došlo k celkem 7 záchytům.
Dvě automaticky inicioval sám letoun.
Pět zbylých pak po zemní stanice Inmarsatu.
Ta letadlu taky dva krát volala na satelitní telefon.

Hovor nikdo nepřijel.

S většinou těchto komunikačních kontaktů byla spojena data, která společnost Inmarsat tou dobou zaznamenávala teprve krátce.

První, přesnější satédát říkáme pro zjednodušení hodnota vzdálenosti.

Tady určuje trvání přenosu signálu od satelitu k letadlu a zpátky. Tím pádem je možné vypočítat jaký letoun od satelitu daleko.

Tato hodnota vzdálenosti nicméně neurčí jedno konkrétní místo, kde se letadlu nachází.

Vytvoří kolem satelitu nad Indickým oceánem prstence stejně vzdálených bodů, kde letadlu může být.

Vzledem k poslední zaznamenané poloze letounu se jeho pozice dá zůžit s prstenců na pouhé oblouky.

Nás zajímá úplně poslední vypočítaný oblouk.

Ten je zcela klíčový a byl určený na základě závěrečného sedmého spojení letadlu s Inmarsatem.

Ukazuje možná místa, kde mělo letounu dojít palivo a selhat motory.

Tenhle sedmý oblouk se táhne od střední ázie na severu až do blízkosti antarktydy na jihu.

Joho hranice letoun překročil v 8 hodin a 19 minut ráno kuala lumpurského času.

Pokud stroj zatočil v Andamanském moři na sever, pak výpočty určili jeho pravděpodobný konec v Kazachstánu.

Jesli odbočil stroj na jih, tak letadlo doletilo do jižní části Indického oceánu.

Technické analýzy skoro s jistotou určili, že se letoun z oblasti Andamanského moře vydal na jih.

Vyplývá to z druhého zaznamenaného údaje satelitem Inmarsatu.

Pro zjednodušení můžeme Dopplerovská hodnotan, takzvaný Doplerouf je vtočíš počítá se změnou

frekvence vlnění signálu, který putuje mezi rychle se pohybujícím letadlem a satelitem.

Deopřirozenou jsou část satelitní komunikace s letadlem.

Systemy s ním musejí počítat a odchilky kompenzovat, aby fungovali bez chyby.

Kompenzace ale není úplně dokonalá, protože stárnoucí satelity prostě nevisílají signál tak přesně jak letadla předpokládají.

Dráha satelitu na orbitě má mírné odchylky

a data jsou ovlivňována třeba i okolní teplotou.
Tito nedokonalosti zanechávají zřetelné stopy.
Doplerovskou hodnotu ještě nikdo nikdy přihledání letadla nepoužil.
Londonští technici Sinmarsatu nicméně dokázali v datech rozpoznat, že letadlo se ve dvě hodiny a 40 minut ráno stočilo na jich. K manévru došlo Severozápadně od Sumatri, nejseverní položeného ostrova Indonézie.
S ohledem na určitou míru chybovosti můžeme předpokládat, že stroj pak letel velmi dlouho v příjem směru k Antarktidě, ta užale nebyla věhodoletové vzdálenosti.
Po 6 hodinách data ukázala strmé klesání letounu pětkrát prutší, než je běžné.
Minutu nebo dvě po průletu sedmým obloukem se letadlo zřítilo do oceánu.
Soudě podle dostupných údajů nešlo o kontrolované přistání na hladině, letadlo se muselo rostrštit na miliony kousků.
Nikdo ale netušil, kde přesně k pádu došlo na to špak proč.
Navíc nikdo neměl v ruce sebe menší fyzický důkaz, který by data ze satelitu potvrdil.
Anině týden po zmizení letounu Americký Denying The Wall Street Journal publikoval první správu o průběhu satelitní komunikace.
Ta odhalila, že letounu zůstal ve vzduchu ještě několik hodin po té, co se odmlčel.
Malajzíci nakonec označili publikované údaje za pravdivé.
Malajzický režim byl v té době považovaný za jeden z nejvíce skorumpovaných širokodaleko.
Mimo to se ukázalo, že v případě zmizení letu mh370 jednal zbrkle, ustrašeně a nespolehlivě.
Vyšetřovatelé vyslaní z Evropy a Austrálie a spojených států byly z Malajzického chaosu všoku.
Protože Malajzíci některé informace přímo zatajili, začalo se po letadle pátrat na špatném místě, v Ihočíckém moři.
Nikdo tam žádné trosky z bojingu, ale nenasel.
Pokud by úřady netajili, co vědí, možná by se části letadla stihli najít.
Pak by bylo možné i určit jeho přibližnou polohu a třeba i vyzvednout černé skřínky.
Pátrání pozbytcích letu mh370 se nakonec přesunulo tisíce kilometrů na jich odpůvodní lokality.
Jenže i pouhý úzký pruch oceánuje

ve skutečnosti obrovským prostorem.
Vzpomeňte si nahlédání černých skříňek
z letu Air France 447,
které se zřítilo v roce 2009
na cestě Zria de Janeiro do Francie.
Zabralo dva roky.
A to pátrači přesně věděli, kde začít.
Hledáň trosk Boeingu 777 na hladině oceánu
skončilo po bezmála dvou měsících marného úsilí
v Dubnu 2014
a přesunulo se do hlubin oceánu.
Blaine Gibson tuhle frustrující sysifovskou práci
sledoval nejprve jen z povzdálí.
Přesunul se do oblasti Zlatého trojúhelníku
na Severláosu.
Tam se s obchodním partnerem pustil dostavby restaurace
na řece Mekong.
Tehdy se ale také připojil k Facebookové diskuzní skupině,
která se z mizení letu věnovala.
Byla plná různých spekulací, ale i nových informací
a zajímavých úvah o tom, co se s letadlem mohlo stát.
A kde se může nacházet největší část trosk?
Ačkoliv formálně měli odpovědnost
za celé vyšetřování malajízejci,
nedysponovali prostředky ani odbornými znalostmi
pro vedení pátracích a záhraných prací pod hladinou oceánu.
Vedení se tak ujali australané.
Satelitní data ukázala na oblast Indického oceánu
vzdálenou skoro 2000 km západně od města Perth.
To místo je neprobádané,
a je tam tak velká hloupka,
v prvním úkolem bylo zmapovat dno,
aby bylo možné do hloupky o několika kilometrech
bezpečně spustit speciální sonary.
Sou tam totiž různé tmné příkopy,
kam nikdy nedopadl paprsek světla.
Gipsem začal ocelem tomhle namáhaven pátrání podvodu
přemýšlet. Vždyť trošky letadla možná
prostě jednou vyplaví oceán někam na pláš.
Když byl na návštěvě u svých přátel
kambočském pobřeží, zeptal se jich,
jestli třeba na nějaký takový kousek nenarazili.
Příj, ne. Nebylo asi točíš možné,
aby trošky dopluli zřítní části Indického oceánu

až do kamboči. Ale dokud části letadla nikdo neoběvil a neví se, kde přesně pasažéři našli své poslední místo odpočínku, rozhodl se Gipsem nevzdávat.

Na březem roku 2015 byla v Kuala Lumpuru naplánovaná vzpomínková akce příbuzných těch, kteří zmizeli spolu s Boeingem 777.

Gipsem se jí rozhodl zúčastnit

a to přesto, že nedostal po zvánku a skoro nikdo ho tam neznal.

Blízcí pohřešovaní se nad tím pozastavovali.

Nevěděli, co si o někom takovém vlastně mají myslet.

Vzpomínka se uskutečnila na prostranství před jedním z obchodních domů.

Pro Kuala Lumpur výběr takového místa není ničím zvláštním.

Přišli chtěli nejenom vzpomenout na pohřešované a společně truchlit, ale také vyvinout talak na malajzískou vládu, aby konečně podala a sponi nějaké vysvětlení.

Připojili se stovky lidí, hlavně z Číny.

Na podiu hrála hudba a v pozadí vysel plakát se siluetou straceného letadla a heslovitými nápisy jako kde, kdo, proč, kdy, komu, jak, ale taky nemožné, bezprecedentní, zmizel a bezestopy.

Vystupující byla Grace, subatira i Natanová.

Mladá malajzika, cera jedné z cestujících.

Natanová je advokátka, věnuje se tresnímu právu, speciálně případům rozsudku smrti, které padají v malajzík vůli drakonickým zákonům dost často.

Právě tato žena se stala tou nejaktivnější zástupkíní blízkých.

Na podium Grace vystoupila ve velkém tričku s počiskem v podobě letónu Boeing 777, vyzvala k pátracím akcím.

Pak začala mluvit o své matce, hluboké lásce kní a bolesti z toho, že sní teď není.

Občas se tiše rozplakala, stejně jako někteří její posluchači, včetně Gibsona.

Ten Natanovou později oslovil s otázkou, zdají může, jako tédy naprostý cizinec, obejmout.

Dovolila mu to.
A později se stali přátely.
Gibson odešel zpětní akce s odhodláním
pomoci tam, kde viděl nedostatky.
Chtěl hledat trosky letadla vyplavené
na pobřeží.
To by mohla být jeho parketa.
Stal by se profesionálním plážovým tulákem
soukromně pátracím
po letu MH370.
Oficiální vyšetřovatele,
hlavně z Austrálie a Malázyje,
byly plně zaměstnání hledáním
v hlubinách.
Gibsonovým ambicím by se vysmáli.
Stejně jako jeho představě,
že na plážích vzdálených 100 km
může snad nějaké kusi letadla
najít.
V příštím díle uslyšíte.
Úklidová četa na pláži
francouzského ostrova Reunion
našla skoro 2 metry velký
aerodynamicky tvarovaný úlomek.
Po zmizení letu MH370
byla spuštěna 3
oficiální vyšetřování.
Výslednou zprávu
v kompletním změně nechtěl nikdo
zveřejnit.
Představí 6 hodin než se zřítíl.
Newjorský publicista
přišel z hypotézov,
že jeden z elektronických palubních
systému byl možná přeprogramován,
aby vykazoval falešná data.
Letoun měl odbočit
směrem na Kazachstán.
Gibsona neznámý člověk varoval,
že pokud nepřesta nepátrat
potroskách letu MH370
bude z Maragaskaru odíždět v Rakvy.
24. srpna 2017
byl na honorárního

konzula Malaysie
na Madagaskaru spáchán atentát.
Tohle už je vše z Vinohradské
12, které jsme dnes
spolu se zuzkou Markovou
načetli první díl článku,
co se doopravdy stalo
se zmizelým malaysízkým letadlem.
V roce 2019
toho vydal časopizdy Atlantic.
Tekst byl koupený, přeložený a seditovaný
pro potřeby podkástové epizody.
Druhý díl už připravujeme
a vydáme ho krátce po prunoci
na slyšenou zítra.