

[Transcript] Vinohradská 12 / Zmizelý let MH370 (díl III.): Vraždil pilot?

Ahoj, tady je Matěj Skalický. Tento týden tým Vinohradské 12 připravil edici přeložených textů ze zahraničních médií.

Tuhle séry jsme pojmenovali zmizení.

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

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

Matěj Skalický

Tady je Matěj Skalický a tohle je Vinohradská 12.

Je to jedna z největších záhat v dějinách letectví, mohla by se ale konečně dočkat rozuzlení.

Blíscí cestujících ze zmizelého letu MH370 žádají obnovu vyšetřování.

Prý se objevili nové informace, kdy a jak se let MH370 vlastně stratil.

A proč do dnes nevíme, kde je?

Dnes je středa druhého srpna.

V minulém díle jste slyšeli.

Blayne Gibson je jediným člověkem, který se rozhodl pátrat na vlastní pěst a podařilo se mu najít trosky letu MH370.

Teorii jednoho Newjorského publicisty je, že trosky v oceánu někdo nastražil.

Malajzická policie prověřila každého, kdo byl na palubě.

Vyšetřovací tým nebyl schopen určit, proč letadlo zmizelo.

Bylo evidentní, že padlo rozhodnutí už dál neštoupat ve věcech,

kteří mohli vrhnout špatné světlo na malajzické aerolinky nebo tamní vládu.

Vyšlo na jevo, že vyšetřovací správa neobsahuje všechny známe informace o kapitánu zaharím.

Co se doopravdy stalo se zmizelým letounem malajzických aerolinek.

Díl 3. Článek vydaný v časopisu Dietlentik napsal William Langvíše.

Kapitola 5. Pravděpodobné scénáře.

Popravdě o osudu letu MH370 dnes máme ve spoustě věcí jasno.

Za prvé, to, že letadlo zmizelo, byl záměr.

Není možné si představit, že by výsledná dráha letu ve spojení s rádiovým tichem byla způsobena kombinací lidské chyby a selhání systému.

Takže nešlo o závadu počítačem, okolaps kontrolního systému, zmizení nezaviněli bouřky námraza, úder blesku, střec meteoritem, sopečný popel, mechanická závada, porucha čidel,

selhání letových přístrojů, ani selhání vysílačky nebo elektroniky.

Na palubě nevznikl požár, kouř, nekontrolovaná dekomprese,

nedošlo k explozivní nákladovému prostoru ke zmatení pilota,

k nějaké mimořádné zdravotní události k výbuchu bomby,

to zmizení nezavinila ani válka nebo snad samotná ruka Boží.

Nic z toho nemůže podivnou dráhu letu vysvětlit.

Za druhé, řízení letadla nebylo nikým sabotované ze strojovny umístěné v předův prostoru pod palubní kuchyňkou

a to i přesto, že některé teorie tohle tvrdí.

Vysvětlení proč to tak nemohlo být, by vydalo na několik stránek textu?

Trasa letu byla prostě odkloněna přímo z kokpitu.

Došlo k tomu během 20 minut v čase mezi jednou hodinou,

jednou minutou ráno, kdy letoun dosáhl letové hladiny

[Transcript] Vinohradská 12 / Zmizelý let MH370 (díl III.): Vraždil pilot?

35 000 stop, tedy přes 10,5 km nad zemí a jednou hodinou a jedna 20 minutami, kdy zmizel ze sekundárního radaru. Během této doby letadlo prostřednictvím satelitu automaticky odeslalo pravidelný aktualizací signál své letecké společnosti. Zprávou stroj obvykle posílá v půlhodinových intervalech. Obsahovala údaje o množství paliva, nadmořské výšce, rychlosti i geografické poloze a nevykazovala žádné anomálie. Satelitní komunikace letounu v tu chvíli očividně ještě fungovala. Není úplně pravděpodobné, že by se obapilo ti na akci předem domluvili. Takže v době, kdy let MH370 zmizel ze sekundárního radaru, byl jeden z nich buď paralizovaný, mrtvý nebo neměl přístup do kokpitu. Civilní i vojenské záznamy primárního radaru později ukázali, že ten, kdo letadlo obsluhoval, patrně vypnul režim autopilota. Změna směru letu na jiho západky, které došlo už v oblasti Jehočínského moře, byla tak prutká, že jí někdo určitě musel provést stručně. Kdokolík, kdo let řídil, pak umylně snížil tlak na palubě. V tu samou chvíli musel většinu, nely všechny elektronické systémy, v letadle záměrně vypnout. Důvody neznáme, ale došlo kvůli tomu k dočasnému přerušení satelitního spojení. Mike Exner, elektroingenér z boldru v Colorado a současně důležitý člen už zminované nezávislé skupiny pečlivě zkoumal dostupná radarová data. Je přesvědčený, že během otočky v Jočínském moři letoun vystoupal až do hraniční hladiny 40 tisíc stop. To je přes 12 km nad zemí. Během tohoto manévruby pasažéři zažili gravitační přetížení, pocit prutkého zatlačení do sedaček. Exner se domnívá, že pilotovou snahou bylo urychlit efekt vyvolaný snížením tlaku v letadle, aby cestující stratili vědomí a zemřeli. Záměrná dekomprese se mohla být patrně jediným možným způsobem, jak získat kontrolu nad letadlem plným cestujícími, které mělo být ještě hodiny ve vzduchu. Na palubě by nikdo nepoznal, že se něco děje. Tedy vlastně došlo by k uvolnění kyslíkových masek ze stropu. Jenže masky pro pasažéry nebo letušky jsou vyrobené tak, aby vydrželi jen patnáct minut při nouzovém sestupu letadla pod 4 km nad zemí. Tři delším letu ve výšce 12 km by takové masky byli k ní čemu. Pasažéři by během několika minut stratili vědomí a bezbolestně skonali. Nedusily by se ani by nelapali po dechu. Paluba letadla by byla tlumeně ozářena nouzovými světly a mrtví by jen zůstali sedět připoutaní na svých sedadlech s nefunkčními maskami na obličejích.

[Transcript] Vinohradská 12 / Zmizelý let MH370 (díl III.): Vraždil pilot?

V kokpitu je lepší vybavení.

Jsem čtyři dýchací masky, které jsou napojené na láhev se z tlakem kyslíkem a vydrží hodiny.

Ten, kdo způsobil dekomprese v kabině, by si prostě musel jednou z nich nasadit. Letadlo se pohybovalo velmi rychle.

Na primárním radaru se objevilo jako bezejmená tečka mýjející ostrov Penang u Severozápadního pobřeží Malaysia rychlostí skoro 950 km za hodinu.

Nedaleko otud na pevnině je letetská základna Butterworth, kde má malajzická armáda flotilu stíhaček F-18 a radar proti zdušné obrany. Nikdo otud, ale otečku na radaru nejevil zájem.

Oficiální správu o zmizení letu MH370 si ještě před jejím zveřejněním vyžádali malajzští letečtí důstojníci.

Podle jednoho z bývalých úředníků je chtěli přeskočit a upravit.

V části správy, která se věnuje malajziskému vojenskému radaru na Penangu, je uvedena časová osa, podle které k aktivnímu monitoringu došlo.

Armáda údajně letadlo poznala a přiseho, citují, záměrně nepokusila zastavit, protože nešlo o nebezpečný stroj, který by snad ohrožoval bezpečnost, integritu a svrchovanost národního vzdušného prostoru malajzů.

Pokud ale Armáda věděla, že se letoun Vyhočnickém moři otočil a zamířel na jeho západ, zastává otázku,

proč v následujících dnech nechala záhranáře pátrat na špatném místě?

Přes všechno to drahé vybavení, kterým vzdušné složky disponují, sél hali a svou chybu neuznali.

V rozhovoru pro jednu australskou televizi bývalý malajzistí minister obrany prohlásil, když to letadlo nechcete se střelit, jaký by mělo smysl posílat na horu stíhačku?

No tak za prvé můžete letoun, který je do té době jen tečkou na radaru, jednoznačně identifikovat a můžete taky nahlédnout okny do kokpitu a zjistit, kdo stroji řídí.

V jednu hodinu a 7.30 minuto ráno se lhalo odeslání pravidelné automatické správy o aktuálním technickém stavu letadla.

Dnes už víme, že letoun byl odpojen od satelitního spojení a proto nedešlal žádná další plánovaná hlášení.

Přerušit tuhle komunikaci můžete skokpitu letadla poměrně snadno.

V jednu hodinu a 52 minut, tedy půl hodiny po změně trasy, let minul jižní část ostrova Penang stočil se do prava a zaměřil na severu západ nadmalacký průliv.

Když letadlo zatočilo, mobilní věž dole na pevně nezachytila signál z telefonu prvního důstojníka.

Bylo to jen jednorázové propojení, během kterého nedošlo k přenosu žádných dat.

O 11 minut později poslal dispatcher společnosti Malaysia Airlines posádce textovou správu s pokěnem kontaktovat řízení letového provozu v Hočiminově městě. Stále se domníval, že let MH370 je nad jihočinským mořem.

[Transcript] Vinohradská 12 / Zmizelý let MH370 (díl III.): Vraždil pilot?

Správa zůstala bez odpovědi.

Po celou dobu letu nadmalackým průlivem byl stroj dál řízen ručně.

Dá se předpokládat, že tou dobou už byly všichni ostatní na palubě mrtví.

Ve dvě hodiny a 22 minut zaznamenal radar Malaysia'ské protivzdušné obrany poslední polohu stroje.

Nacházel se 370 km severozápadně od Penangu, držel kurs a rychle směřoval nad Andamanské moře.

Od 3 minuty později ve dvě hodiny a 25 minut se satelitní přijímač letounu na jednou znovu probral k životu.

Elektronické systémy zřejmě někdo opět nahodil a tlak na palubě se vrátil do normálu.

Když se satelitní systém znovu vzpamatoval, poslal echo in Marsatu.

Pozemní stanice odpovědila, došlo tedy ke spojení.

Nikdo v kabině nemohl tušit, že v tu chvíli si stanice obsala data, která později posloužila ke stanovení prvního obloukového výseku.

Za dalších pár minut Dispecher zavolal přímo do letadla.

Satelitní přijímač linku spojil, ale hovor nikdo nepřijel.

Datas in Marsatu ukázala, že právě tehdy se letadlo stočilo směrem na jich.

Vyšetřovatele tuhle změnu směru označili za poslední velký obrad.

Stanovit přesně souřadnice změny trasy je pro jakékoliv snahy najít letadlo plíčově, jinže nikdy se nepodařilo zjistit, kde konkrétně k tomu došlo.

Světlo do téhle záhady mohl vnést indonejský radar protivzdušné obrany.

Jinže přes noc byl patrně vypnutý.

Let MH370 v tu chvíli pravděpodobně už znovu řídí autopilot.

Je temná noc a letadlo míří na jich.

Kdo koli je v tu chvíli v kokpitu, je stále na živu.

Jde tedy o únos?

Taková je teorie, kterou oficiální závěrečná správa upřednostňuje.

Počítá s postavou někoho dalšího, kdo byl na palubě a letadla se zmocnil.

Je to nejméně bolestivé vysvědlení pro všechny, kdo byly té noci za něco zodpovědní.

Hypotéza o únosu má ale velké trhliny.

Tou hlavní je fakt, že dveře do kokpitu jsou vystužené, elektronicky zabezpečené a monitorované kamenovým systémem, nad kterým mají piloti dohled.

Navíc mezi zaharího neformálním popřáním dobré noci kuala lumpurskému dispečerovi a z měnou směru doprovázenou vyřazením palubního transpondéru neuběhli ani dvě minuty.

[Transcript] Vinohradská 12 / Zmizelý let MH370 (díl III.): Vraždil pilot?

Jak by mohli únosci vědět, že se mají letadla
zmocnit právě v tu chvíli, kdy si ho přebídalo
řízení letového provozu ve Vietnamu?
A zároveň, jak by to udělali tak hladce,
aby ani jeden z pilotů neměl šanci vyslat nouzový signál?
Je samozřejmě možné, že by únosci mohli piloty znát
a tě by je pustili do kokpitu dobrovolně.
To ale stejně nevisvětluje, proč došlo
k přerušení radiového spojení,
především pak během manuálně řízeného odklonu
odpůvodní trasy na peking.
Obakny pli mají spínače vysílačky v dosahu prstu
a připokusu o převzetí řízení může být
ve stejné odeslán a spoň nějaký signál.
Každého pasažera i člena posádky navíc prošetřili
a posléze očistili tými malajziských a čínských detektivů
za podpory americké FBI.
Kvalita policijní práce je sice spohybnitelná,
ale byla očividně dostatečně efektivní,
aby odhalila identitu dvou iránců,
kteří cestovali pod fališnými jmény a s odcizenými doklady.
Nesnažili se o nic horšího,
než získat politický a zil v Německu.
Je možné, že se do letadla dostali černí pasažéři
a schovali se ve strojovně.
Pokud se to stalo, mohli získat přístup k jističům,
jejich zchozením by odblokovali dveře kokpitu.
I tenhle scenář má ale trhlyny.
Uvolnění dveřních pojistek točíž provází hlasité k lapnutí
a piloti tento zvuk velmi dobře znají.
Kdořci by se museli dostat na palubu
uvolněním dveří strojovny v podlaze letadla,
pak by museli vystoupat po malém žebříku,
vyhnout se posádce i kamerám
a vniknout do kokpitu tak rychle,
aby piloti nestačili vyslat nouzové volání.
Není moc pravděpodobné, že by se něco takového povedlo.
Stejně tak nepůsobí věrogodně teorie,
že by únost si drželi jednu z letušek jako rukojmí
a tady dveře do kokpitu otevřela kodem na panelu,
aniž by spustila alarm.
Navíc, jaký by byl motív takového únosu
peníze, politika, publicita,
válečný zločin, teroristický útok,

naplánovat sedmihodinový odklon letu MH370
neodpovídá ani jednomu z těchto scénářů.
Nikdo se navíc k odpovědnosti za tento čin nepřihlásil
a to na ani jeden z motivů nesedí.

Kapitola 6. Kapitán
Zůstala nám tedy hypotéza,
že si cešlo o únos ale bez násilného vniknutí do kokpitu letadla.
Pilot se musel pomátnout.
Rozumě uvažující člověk by zřejmě spochybnil,
že by pilot spáchał sebe vraždu,
při které by zabil stovky neviných lidí,
jinže ono se to už v minulosti stalo.
Psal se rok 1997, když kapitán
Singapurských aeroliní Silk Air údejně
odpojil černou skřínku Boeingu 737
a nadzvukovou rychlostí vletěl do řeky.
V roce 1999 byl zase let číslo 1990
aeroliní Egypt Air
kopilotem záměrně nasměrován do moře
upobřeží Long Islandu.
Všichni na palubě zemřeli.
V roce 2013 je několik měsíců předtím,
než zmizel let MH370,
poslal kapitán letu 470LAM
Mozambik Airlines k zemi letoun Embraer E190.
Zemřelo všechny 27 pasažérů i 6 členů posádky.
Dalším zaznamenaným případem je Airbus
společnosti German Wings,
který byl 4.20. března 2015
umyslně naveden do francouzských alp.
I při této tragédie všichni na palubě zemřeli.
Kopilot Andreas Lubitz tehdy počkal na okamžik,
kdy si hlavní pilot odskočí na toaletu
a zamkl se v kokpitu.
Lubitz trpěl depreseami.
Pozdější vyšetřování odhalilo,
že se rok předtím, než s Airbusem
umyslně havaroval,
zabýval z mizením letu MH370.
V případě malajzického letu 370 je obtížné
představit si jako pachatele právě kopilota.
Byl to mladý optimistický člověk
plánoval se oženit a jeho minulost byla
zcela bezpozkrvny.

Nebyl to muž, který se upsal kariéřev
upadajícím od větví nízkonákladových
aerolinií, nízkých platů
a ještě menší prestiže jako Lubitz.
Pilotoval slavný Boeing 777
v zemi, kde jsou národní aeroliny
a jejich kapitáni stále považováni
za něco ekstra.
Z toho důvodu je to jméno kapitána Zahariho,
které vzbudzuje obavy.
Varovné je už to, jak ho vykreslují
oficiální dokumenty.
Zahariho líčí jako zcela bezchybného člověka,
dobrého pilota a klidného odce od rodiny,
který si rád hraje s letetským simulátorem.
To je obrázek, který o něm vytvořila vlastní rodina,
i ale v rozporu s mnoha věcmi,
které byly evidentně zamlčeny.
Policie odhalila některá zákoutí Zahariho života,
které měli dát podnět k hlubšímu pátrání.
Formální výsledky policijního vyšetřování
nebyly dostatečné.
Oficiální závěry o Zahariho osobie zní takto.
Kapitánova schopnost zvládat stres byla dobrá.
Není známo, že by byl k něčemu apatický,
že by byl úzkostlivý nebo,
že by působil podrážděně.
Nedošlo k žádným zásadním změnám
z nejužšího životním stylu,
neměl konflikty s jinými lidmi
nebo stres z nějaké situace v rodině.
Nevykazoval žádné znaky sociální izolace
nebo změny v návěcích či zájmech.
Přiskoumání kapitánova chování na záběrech
z letištních bezpečnostních kamer v den osudového letu
a vednech jeho tří předcházejících letů
nebyly pozorovány žádné změny v chování pilota.
Na všech záznamech z kamer vypadal stejně.
Upravený a dobře oblečený.
Stil jeho chůze, držení těla, mimika i způsob,
jakým mluvil, byly v normálu.
Tyhle detaily jsou buď i relevantní
a nebo v rozporu s tím, co se o zaharím vědělo.
Po rozhovorech s lidmi zkuvala lumpuru,

kteří ho bude znali, nebo o něm něco věděli.
Jsem se dopracoval k tomu,
že zaharí byl často osamnilý a smutný.
Jeho manželka se přestihovala do druhého domu.
Zaharí svým přátelům přiznal,
že čas mezi jednotlivými lety
vyplňoval bloumáním poprázdem do mě.
Byl to přiromantik.
Vědělo se, že navázal platonický vztach
s vdanou matkou 3 dětí z nich,
že jedno bylo postižené
a byl údajně posedlí dvěma mladými modelkami,
které poznal na sociálních sítích.
Na Facebooku jim zanechával různé komentáře,
patrně ale zůstali bez odezvy.
Některé z těchto správ
měli nesmělý sexuální podtón.
Jednou se například zmínil,
že jedna z dívek, která měla na fotce župan,
vypadá, jakoby právě vyšla ze sprchy.
Zdá se, že zaharí se tak trochu odpoutal
od svého dřívějšího dobře zajištěného života.
Zůstával, si se v kontaktu se svými dětmi,
ty ale už vyrostli a osamostatnili se.
Odtážitost a izolovanost
z věta sociálních médií,
které zaharí často používal,
mům pravdě podobně nezvěčila.
Mezi vyšetřovateli v letetské a spravodajské svěře
panuje silné podezření,
že trpěl klinickou depresí.
Kdyby byla Malaysia zemí,
kde se v oficiálních kruzích říká pravda,
pak policijní portré zaharího
jako zdravého až časného
může snad mohl mít nějakou váhu.
Malaysia je, ale takovou zemí není
a opomenutí důkazů tvrdících
opak jen dotváří obraz o tom,
že zaharí byl strápený člověk.
Americká FBI
provedla forensní analízu
dat ze zaharího letetského simulátoru.
Odhálila, že si na něm

vyskoušel letovou dráhu,
jakou nakonec zhruba kopídoval let
MH370.

Simulovaná trasa směřovala
na sever kolem Indonézie
a pak následoval dlouhý let
směrem na jich, který končil
potřebováním paliva
někde nad Indickým oceánem.

Malaysia říší vyšetřovatelé
tento letový profil počítaly
jen jako jeden ze stovek dalších,
které simulátor zaznamenal.

To je dojisté míry pravda,
jen že...

Viktor Ainely,
inženýr a podnikatel z města
Rounouk ve Vírtyny,
je další z významných členů
už několikrát zmíněné nezávislé skupiny.

Viktor vytvořil rozsáhlou
významný z letu ze záhrího simulátoru
a upozornil na to,
co Malaysíci ignorovali.

Ze všech trás jejich
ždata vyšetřovatelé ze simulátoru získali
se tak, která přibližně
odpovídala letu MH370
lišila.

Byla jedinou, kterou záhrí neabsolvovali
jako nepřetržitý let.

Jíny myslovi, po vzletu
nenechal stroj leted hodinu po hodině
až do doby, než dorazí do cíle.

Na místo toho, začal letou
několikrát manuálně řídit
opakovaně, přehrával let
do předu a podle potřeby
ubíral palivo, dokud se úplně nevyčerpalo.

Ajnelo je toho názoru,
že zasměnu dráhy letu
Boeingu 777

je zodpovědný právě záhrí.
Vzledem k tomu, že se takovým

manévry na leteckém simulátoru
nemohl naučit nic nového
ajnelo předpokládá, že
účelem simulovaného letu
mohl být pokus nechat za sebou
rozloučenou drobnou stopu.
S odkazem na
pravděpodobnou dráhu letu
MH370 ajnelo o záhrím prohlásil.
Vypadá to,
jako by simuloval simulátor.
Bez jakého koli dopisu
na rozloučenou můžeme jen
těžko odhadovat, co se
záhrímu honilo hlavou.
Tento simulovaný let nicméně
nelze jednoduše považovat
za pouhou schodu okolností.
V kuala lumpuru jsem se potkál
kdyho letitých přátel
taky kapitánem 777
jméno vinechám,
i on nakonec byť
nerát do spěl knázoru, že je za
Harry Vinen.
Záhadu zmizení letu MH370
vykreslili jako nějakou
piramidu, širokou v základech,
ale s jedním jediným
můžem na vrcholu.
Na začátku mohlo být
pří mnoho různých teorií,
vedli ale k jedinému závěru.
Říkává mi to celé moc smysl
a je těžké to přijmout, když
jsem ho znal. Je to však jediné
možné vysvětlení.
Nejednal ale přeci jen
za Harry podomluvě se svým prvním
důstojníkem Farikem Hamidem?
Za Harryho přítel odpověděl.
To je prosté.
Za Harry byl školitel, stačilo jen,
aby Farikový řekl, zajídi

skontrolovat něco do kabiny, a ten kluk
jít musel.
O možném motivu za Harryho činu
přítel tušení.
Za Harryho manželství na tom nebylo dobře.
V minulosti spal s nějakými letuškami,
ale co je na tom děláme to všichni.
Letáte po celém světě
s těma hle krásnýma holkama
za zády. Jeho žena to věděla.
Musíte souhlasit,
že tohle by byl k podobné
mušilenství dost slabý důvod,
ale má za to, že
za Harryho celkové emocionální
rozpoložení by příčnou být mohlo.
Oficiální správa, žádné informace
o zaharího trápění
nebo trase na simulátoru
neobsahovala.
Když k tomu přičteme její technické nedostatky,
tak mohlo se jednat
o pokus něco ututlat?
V tuhle chvíli to potvrdit nelze.
Víme jen, že vyšetřovatelé
znali informace, které se rozhodli
nezveřejnit. Je tedy pravdě
podobné, že toho zjistili víc,
o čem zatím nevíme.
To nás přivádí zpátky k osudovému letu.
Je teď snadné si
představit zaharího mýřícího
vstříc konci, připoutaného
v pohodlné sedačce v kokpitu,
obklopeného všemi těmi
známými přístroji.
To, co udělal, už nemůže vzít zpátky
a není tedy kam spěchat.
Už dávno
znovu vyrovnal tlak v letadle
a zahrál ho na správnou teplotu.
Stroj bzučí, jako by byl živý,
na obrazovky se promítají
krásné abstraktní obrazce

a všechny tlačítka
u důmyslně podsvícená.
Je slyšet jemný šum
pravdícího vzduchu.
Kokpit je tím nejintimnějším,
nejbezpečnějším a tím
nejvíc osobním domovem.
Kolem sedmé hodiny ráno
v levo nad horizontem výjde slunce.
Pár minut na to papresky o září
hladinu oceanu.
Je už v tu chvíli zaháří mrtv?
V určitém okamžiku
mohl znovu snížit tlak u vnitř letadla
a ukončit i svůj život.
To je otázka,
není to zdalekají jste.
Odborníci provedli simulace
vyčerpání paliva za letu.
Na základě jejich výsledků
existují určité pochybnosti,
že by nepilotovaný závěd letu
proběhl tak sprutka,
jak naznačují údaje ze satelitů.
Inými slovy je tu podezření,
že náraz do hladiny byl řízený.
Tak či onák někde
ve výseku sedmého oblouku,
který vyšetřovatele vypočítali
výkazatelitních spojení s letadlem,
dojde letadlu palivo
a selžou motory.
Následně se dostane do spirálovitého pádu.
Rychlost se stupu
nakonec mohla překonat 270 km
za hodinu.
Zdat ukazujících na prutké
k lesání před nárazem
i spodoby trosek, které našel
Blaine Gibson víme,
že letadlo se po pádu na hladinu
rozletilo na malé kousky.
Kapitola 7. Pravda
Pátrání po příčinách

zmyzení letu MH370
postupně ustalo.
Australané udělali co mohli.
Číňané už se chtěli pohnout dál
a začali cenzurovat veškeré
správy, které mohli rozdmíchat
vášně mezi pozůstalými.
Francouzi ještě jednou
přehodnocovali satelitní data.
Malajízici si už jen práli,
aby to bylo všechno přič.
Na podzim roku 2018
jsem se zúčastnil jedné akce
ve městě Putradžaja
metropoly Malajízie.
Před kamerami tam vystoupili
Grace Natanova a Gibson
společně s ministrem dopravy
Anthony Lockem.
Minister formálně převzal dalších pět kusů
trosek, které se našli v létě.
Byl nevrlý. Sotva promluvil
a novinářům neodpověděl
na jedinou otázku.
Prvou to našťvalo.
Té noci u večerě prohlásila,
že by to v ládě nemělo
projít tak snadno.
Nepostupovali podle protokolu.
Je to hrozné. Mělo se udělat víc.
Zasekli jsme se na místě
přede vším kůli špatné reakci letectva.
Ale nikdo z těch,
kdo měli nějak zareagovat během
první hodiny odzmyzení nejednali,
jak měl. Každý alespoň
jednou porušil protokol.
Ani jeden člověk, který měl
nějakou zodpovědnost nejednal tak,
jak se od něj čekalo.
U každého to bylo jinak závažné,
a kdyby šlo o jednotlivosti možná to
není tak hrozné.
Jenže když se na to podíváte jako na celek,

tak je jasné, že každý z těch lidí
bezpochyby přispěl k tomu,
že se letadlo nikdy nenašlo.
Pokud zbytky bojingu
někdy někdo objeví,
utnetím všechny ty teorie,
které ignorují satelitní data
i fakt, že letadlo po odklonu
od trasy na peking několikrát
změnilo směr a zůstalo
ve vzduchu ještě dalších 6 hodin.
Ne, skutečně
za letu nevzplálo.
A ne, skutečně se MH370
nestal jakým si letem
duchu, který by pokračoval
v cestě a sám od sebe vypínal
a zapínal palubní systémy.
To letadlo ani nebylo se
střeleno žádnou cizím mocností.
Nikdo podlí se mu na ocas nepověsil,
aby ho pod louhem přemýšlení
z oblohy. A ne, let
MH370 opravdu není
vyhočínském moři,
ani v nějakém skrytém hangáru
ve střední ázii.
Všechno tahle vysvětlení
mají totiž jedno společné.
Sou v rozporu s daty,
kterými disponují vyšetřovatele.
Případný náles zbytku letou
nuspolu s jeho dvěma černými
skřínkami, ale nemusí přinést
mnoho nového. Totiž první z nich,
na hrávací zařízení
se ve dvouhodinové smičce
automaticky maže a bude
tedy obsahovat asi jen poslední
varování před nárazem. Tedy pokud
ten, kdo ještě zůstal na živu
neměl potřebu zanechat nějaký vzkaz.
Druhá černá
skřínka záznamník letových

dat prozradí, jak se letadlo
po celou dobu chovalo.
Neodhalí ale žádnou relevantní
poruchu systému, protože žádná
nemůže vysvětlit to, co se během letu
odehrálo. V nejlepším
případě odpoví napoměrně
nepodstatné otázky, kdy
přesně došlo kde kompresy,
jak dlouho pokles tlaku v kabině trval
nebo jak přesně došlo
k vyřazení a opětovnému
nahození satelitního přijímače.
Lidé na internetu
budou z takových informací
šít. To ale není nic
na co bychom se mohli těšit.
Podstatné odpovědi patrně
neleží na dně oceánu.
Mají je lidé na pevně,
malázi. A na to bychom se měli zaměřit.
Pokud nejsou malázištiny
policisté stejně nekompetentní
jako tamní vzdušné síly
nebo řízení letového provozu
vědí zřejmě víc, než
jsou ochotní přiznat.
Záhada to přitom nemusí být nějak velká
a právě to je tak
frustrující.
Odpovědi mohou být na dosah ruky, ale
získat je, to je složitější,
než najít nějakou černou skříňku.
Takže pokud chce Blaine Gibson
zažít skutečné dobrodružství.
Možná by mohl tak
12 měsíců šmejdít pokudal lumpuru.
Tehle dlouhý příběh,
který jste právě doposlechlí,
byl se psán už v roce 2019.
Ale od té doby se toho
moc nezměnilo. Aš letos
se objevila zajímavá správa.
Prost Ocean Infinity, která už

[Transcript] Vinohradská 12 / Zmizelý let MH370 (díl III.): Vraždil pilot?

v minulosti navázala na pátrání
po australských úřadech,
má při nové informace o tom,
kde by mohli zbytky letadla být.
A tak znovu nabízí,
že se dohledání pustí.
Blíscí zmizelých cestujících
z letu MH370
se proto před pár měsíci
obrátili na malajízskou vládu.
Echtěji, aby vyšetřování
obnovila. Zda a případně,
kdy by k tomu mohlo dojít,
se zatím neví.
Otázkou zůstává i to,
jaké nové informace by mohli Američané
ostracené bojingu 777 mít.
Pokud ale k obnově
vyšetřování nedojde,
je velmi pravděpodobné,
že jedna z největších záhad v dějnách letectví
zůstane objasněna.
Tohle už je všechno z Vinohradské 12,
které jsme spolu se zuzkou Markovou,
načetli 3. a závěrečný díl
článku, co se doopravdy
stalo se zmizelým malajízským letadlem.
V roce 2019
ho vydal časopis
The Atlantic. Text
byl koupený, přeložený a seditovaný
pro potřeby podkástové epizody.
V následujících dnech budeme pokračovat
v séry, kterou jsme nazvali
zmizení, tak si počkejte na další díly.
Náslišenou zítra.