

ČÁST DVĚ

Konspirace

To, že jste paranoidní, neznamená, že po vás nejdou.

– JOSEPH HELLER, HLAVA XXII

Lehká nedůvěra

Pokud Juan Trippe při svých politických konexích věděl, že *Hawaii Clipper* v roce 1938 unesli Japonci, rozhodnutí sdílet tuto informaci s šéfem oddělení vztahů s veřejností byl velmi decentní způsob, jak uvést věci na pravou míru. A zatímco jeho překvapivé potvrzení staré teorie o *Hawaii Clipperu* přidalo další zajímavý střípek do mozaiky, k dosažení úplné jistoty to stále nestačilo.

Ach, ta jistota. Než jsem začala psát tuhle knihu, neměla jsem tušení, jak může být jistota okolo leteckých nehod pomíjivá. Ale čím víc nehod jsem řešila, tím víc jsem nacházela elementů, které nikam nezapadaly.

Případ Heliosu 522 se zdál být jasný až do roku 2011, kdy si jeden mechanik Heliosu a tři čelní představitelé, kteří všichni čelili vážným obviněním, najali konzultanty a jako součást své obhajoby nechali přezkoumat trosky. Závěr přezkumu se od toho oficiálního značně lišil. S asistencí Rona Schleedeho a Caje Frostella z Mezinárodní organizace

pro civilní letectví, kteří jsou dnes již oba v důchodě, požádali o obnovení vyšetřování.

Schleede a Frostell vyšetřovali, zda piloti neopomněli natlakovat kabinu. Částečně se tak dělo na základě jejich zjištění, že byl systémový přepínač na místě nehody nalezen v poloze Off. Když se problémem zabývali konzultanti, byl to pro ně důkaz, že se systém mohl přepnout do polohy Off spíše při nárazu do země, než že by jej piloti zapomněli zapnout při vzletu. To by znamenalo, že došlo k mechanické závadě, ne k chybě pilotů. Boeing s tím nesouhlasil a Řekové i Američané se rozhodli případ znovu neotevírat. Bylo vydáno oficiální prohlášení a pozornost veřejnosti se přesunula jinam.

Letecké neštěstí dominuje zprávám, než jej vystrídá něco jiného. Pro všechny zúčastněné je ale vyšetřování, včetně všech těch drsných i nezáživných detailů, velice důležité. Někomu může hrozit vězení jako pracovníkům Heliosu. Aerolinky i výrobci mohou být žalováni a pokutováni, mohou dostat nařídenu, aby provedli nákladné konstrukční nebo provozní změny nebo být podrobena novým omezením. Práce leteckých úřadů může být označena za ledabylou a může dojít k odhalení státních tajemství.

V některých zemích se na vyšetřování leteckých nehod, na rozdíl od vyšetřování kriminálních případů, podílejí lidé, kteří mají na jeho výsledcích nějaký zájem. Aerolinky, piloti, pracovníci údržby, řídicí letového provozu, letušky a stevardi, výrobci a členové vlády, ti všichni vzájemně spolupracují. Hlavní myšlenka je taková, že se díky jejich střetu zájmů navzájem udržují pod kontrolou.

Občas mohou kolovat rozdílné informace. Když například zaměstnanci Inmarsatu dorazili do Malajsie s oznámením, že jejich satelitní data mohou pomoci při určování polohy letounu, jejich výpočty ukázaly, že Boeing 777 letěl někam na jih Indického oceánu. Tato zpráva byla přijata skepticky.

Viceprezident Inmarsatu pro letectví, David Coiley, se výzkumu společnosti zastával a řekl mi, že veškeré výpočty a závěry byly podrobně přezkoumány. Ale vážně, kdo byli ti, kdo je přezkoumávali? Coiley řekl, že tomu ani jeho vlastní lidé úplně nerozuměli. „Z jednoduchého ohlášení nebo „handshakes“ jsme toho mohli zjistit jenom tolik.“

Zkušený vyšetřovatel je všestranný člověk – jeho rozhled je míli široký, ale sahá jen půl palce do hloubky. Naopak konstruktér mikroprocesorového nebo satelitního komunikačního systému je odborník – s rozhledem půl palce širokým, ale míli hlubokým. Trend pro budoucí vyšetřování podle Roberta McIntoshe, dřívějšího ředitele NTSB, směřuje k sofistikovanějším specializacím užšího zaměření. „Budeme stále více závislí na technické expertize, kterou získáme od výrobců.“

Pusťte si hrozivý soundtrack k filmu *Čelisti*, protože tento přístup si žádá, abyste věřili nedůvěryhodnému, lidem s osobními zájmy na výsledcích, míní profesor Florida State University Lance deHaven-Smith. Horlivý rebel deHaven-Smith prohlásil, že lidé, kteří věří teoriím o aktivitách cizích vlád, se bojí zpochybnit ty své, ačkoli by si měli zamést před vlastním prahem. „Už jsme zažili mnoho událostí, kdy nám naše vláda nedala uspokojivou odpověď,“ řekl. Když se stane nehoda, která hraje mocným do karet nebo vybočuje z normálu, může být lehká nedůvěra na místě.

Kauza havárie z roku 1972, při které zahynula Dorothy Huntová, manželka vyjednavče Bílého domu E. Howarda Hunta, byla také podnětem k mnoha otázkám. Paní Huntová kdysi bývala operátorka CIA a měla zaplatit za mlčenlivost pachatelům vloupání v aféře Watergate, která vedla k rezignaci prezidenta Richarda Nixona.

Jednoho zamračeného odpoledne v prosinci téhož roku nasedla na let 553 United z Washingtonu do Chicaga. Padal sníh a mrznoucí mlha, když došlo k přetažení Boeingu 737 během přiblížení na přistání nad letištěm Midway Airport a zřítíl se do rezidenční čtvrti. NTSB ve svém závěrečném prohlášení uveřejnila, že nebyly nalezeny žádné důkazy o „zdravotním

stavu, který by měl za následek pracovní neschopnost posádky, nebo o jakémkoli vnějším narušování jejich výkonu práce.“ Jinými slovy, žádný důkaz o nečisté hře. Přesto je tady hned několik rozporuplných detailů. Huntová u sebe měla 10 000 dolarů v hotovosti a před nástupem do letadla si zaplatila pojištění za 250 000 dolarů.

„Je šílené, když bývalá agentka vydírá Bílý dům kvůli mlčenlivosti o zločinu,“ vyjádřil se k okolnostem deHaven-Smith. „Potom zemře při letecké nehodě s deseti tisíci dolary v hotovosti? Jenom v bláznovi by to nezbudilo žádné podezření.“

Vyšetřování komplikovalo, že palubní zapisovač letových dat nefungoval. Přesto však NTSB odhalila pochybení posádky v kritické fázi letu během přiblížení k letišti.

Analýzou zvuku motorů a dalších zvuků zachycených nahrávacím zařízením v kokpitu a jejich časovou synchronizací s radarovými údaji řízení letového provozu vyšetřovatelé vydedukovali, že se piloti snažili vyhovět požadavkům ŘLP o pozdržení jejich přeletu, aby mezitím mohlo jiné letadlo vyklidit ranvej. S vytaženým podvozkem i spojleru neudržela posádka po vyrovnání letadla dostatečnou rychlost a dostala se tak nebezpečně blízko ke stavu přetažení.

Let 553 byl zrovna ve výšce jednoho tisíce stop, přímo pod minimální výškou rozhodnutí, když jim dispečer nařídil provést přerušené přiblížení. Přesně v té chvíli se řídicí páka začala třást, piloti stáhli klapky na patnáct stupňů a přestavili páky na vzletový výkon motorů.

Boeing 737 klesal vrstvou oblačnosti ve vyrovnané poloze, pak najednou zvedl před a zřít se přímo mezi obytné domy. Zahynuli dva obyvatelé domů a čtyřicet tři osob na palubě.

Charles Colson, dříve Nixonův zvláštní právní zástupce a další člověk, který po aféře Watergate skončil ve vězení, řekl později časopisu *Time*, že Huntovou zavraždila CIA. Mezi vyznavači konspiračních teorií toto obvinění stále žije. Možnost úkladné vraždy má ale nízký stupeň důvěryhodnosti.

Na takovém komplexním plánu by se muselo podílet příliš mnoho lidí a svou roli zde sehrály i nepředvídatelné podmínky, které měly za následek, že se rychlost letadla vymkla pilotům z rukou. Téma vraždy při letecké nehodě bude mít větší úspěch v nějaké kriminální zápletce, než ve skutečnosti.

Ve filmu se zloduch chvíli vrtá v autě oběti a to pak sjede z útesu. Letecká sabotáž ale musí mít daleko rozsáhlejší dopady, než jen mechanickou závadu. Musí zůstat neobjevená, proniknout vysoce vyvinutou bezpečnostní sítí a v pravý čas způsobit katastrofu. Chyba ve velení, úmyslné zřízení letadla, detonace bomby, odpálení střely nebo založení požáru – to všechno po sobě zanechává v troskách důkazy. Úmyslně se zřítit s letadlem není tak snadné.

„Co je možné a co není?“ ptá se romanopisec a dopravní pilot ve výslužbě John Nance, v jehož knihách občas figuruje zločin v pětaticeti tisících stop. Ví, jak je těžké přijít s důvěryhodnou vražednou zápletkou, ve které letoun představuje zbraň. „Základním pilířem je uvěřitelnost – jaká je jistota, že A způsobí B? To vám tam nesmí chybět.“

Jednotlivé části se potom dají rozpracovat, aby vznikla románová zápletka, třeba přeřezání brzdového vedení. Ale v letectví podle Nance se ty nejvrtošivější elementy ze všech nacházejí mimo letadlo. Piloti se mohou postavit problému čelem a zachránit situaci nebo se mohou zhroutit a stát se dalším slabým článkem řetězu bránícího katastrofě. O některých fascinujících příkladech hrdinství i selhání se dočtete v pozdějších kapitolách této knihy. Ale stejně vzácný je rádooby útočník, který by sám zvládl předem zorganizovat všechny nástroje zkázy. Někdy je letecká nehoda skutečně pouhou nehodou. Jindy však zůstává nevyřešenou záhadou.