

Na padáku

Každý příběh, a o těch leteckých to platí zvláště, by v sobě měl mít nějaké ponaučení. V případě letců je to často o rychlých a instinktivních rozhodnutích. Můj letecký příběh je o těch dobrých i špatných, která jsem učinil během několika rozhodujících minut v prosinci roku 2009.

STEVE MALTBY

Steve Maltby je profesionálním pilotem s více než dvacetiletou praxí. V současné době působí ve funkci ředitele společnosti Cirrus Australia.



Naštěstí jsem toho dne udělal zjevně několik těch dobrých, a proto teď píšu tento příběh. Bezsporu však k tomu přispěl i fakt, že jsem pilotoval letadlo s celou řadou velmi dobrých bezpečnostních prvků. Začneme tedy od začátku.

Prosinec je v Austrálii časem léta a Vánoc, časem, kdy si většina Australanů vybírá dlouhé dovolené, aby je mohli strávit se svými rodinami a oslavit něco pro Evropany těžko pochopitelného, horké a parné Vánoce a Nový rok.

Někteří Australané však přesto onoho léta 2009 pracovali. Například já. Tedy pokud můžete nazvat můj džob prací, protože prodej letadel, a ne jen tak ledajakých, ale letadel řady Cirrus, je pro mnoho pilotů zaměstnáním, o jakém sní. Vlastně jsem je prodával ještě dříve, než ty první

z nich opustily výrobní linku. A tak je důvěrně znám všechny, každý model, každou technologickou novinku. A během těch let jsem na nich také nalétal několik tisíc hodin po celém svém prodejním regionu, který zahrnuje Austrálii, Nový Zéland a pacifické ostrovy.

Rok 2009 byl pro nás obchodně skvělým rokem, tak dobrým, že jsme měli šanci konečně porazit své ohavné obchodní spojence a protivníky ze zastoupení Cirrusu v Brazílii, kteří rok za rokem prodávali v celém obchodním světě Cirrusu nejvíc. Právě tohle byla motivace, proč jsem tvrdě létal a pracoval i v prosinci, a dokonce jsem byl rozhodnut navštívit některé ze svých klientů i během jejich dovolených a předvést jim nového Cirrusu. A tak jsem měl dokonce i na 24. prosince naplánován let z letiště Archerfield (YBFA)

mezi žraloky



u Brisbane na Hamilton Island (YBHM). Zkrátka pěkný tříhodinový let spojený s návštěvou zákazníka na jeho jachtě a s perspektivou ještě jednoho obchodu uzavřeného před koncem roku.

CHRISTMAS EVE

V práci, jako je tahle, je běžné, že udržujete se svými stávajícími a potencionálními zákazníky pokud možno velmi přátelské kontakty. A tak jsem už několikrát využil Oliverovy pohostinnosti a snažil se ho přesvědčit, že nutně potřebuje vyměnit svůj „starý“ Cirrus SR22 z roku 2007 s Avidynem za zbrusu nový SR22 Turbo, který využívá nejnovější avioniku od Garminu.

Po příjemném obědě s Oliverem nastal okamžik, kdy jsem se měl chystat k odchodu, abych stihl zpáteční let do Brisbane. A tehdy jsem udě-

lal první a nejkritičtější chybu. Abych si pohodu v příjemném prostředí ještě trochu prodloužil, zavolal jsem plnící službu, dal jim údaje své platební karty na pohonné hmoty a požádal je, aby naplnili obě nádrže. Proč jsem takovou chybu udělal? Proč jsem porušil své dlouhá léta pěstované profesionální pilotní zvyky? Jednoduše řečeno, podlehl jsem příležitosti strávit o několik příjemných chvil s přítelem a potencionálním zákazníkem navíc. Můj starý osvědčený zvyk být vždy u plnění nádrží letadla šel náhle stranou.

Ale pak byl přece jen čas vyrazit na zpáteční let. Oliver mne odvezl na letiště a počkal, dokud jsem nedokončil předletovou kontrolu svého Cirrusu. Jako obvykle prohlídka zahrnovala i kontrolu množství oleje, paliva (no, bylo ho dost), a samozřejmě jsem odebral vzorky paliva z odka-

lovacích otvorů. Nic zvláštního jsem na nich neshledal. Alespoň v tomto bodu jsem se tedy od svých zvyklostí neodchýlil.

Zamával jsem Oliverovi, popřál mu vše nejlepší do nového roku, nastartoval motor svého VH-SLS a požádal věž o povolení ke vzletu. Meteorologická zpráva z ATISu byla typická pro letní odpoledne v tropech. Vál ostrý jihovýchodní vítr o rychlosti 20–25 knotů, což mne však nijak nezervozňovalo. Jak se však ukázalo, právě tento vítr byl o deset minut později součástí řetězce rozhodnutí, která jsem musel učinit.

Najel jsem na práh dráhy 14, vybudované na navezeném materiálu v moři, a tedy z větší míry obklopené vodou. Při svých minulých návštěvách jsem vždy myslel na to, že jakýkoliv problém při startu či přistání by s největ-



ší pravděpodobností skončil vykoumáním se v moři. Ale stejně jako vždy, i tentokrát jsem měl veškeré potřebné záchranné vybavení včetně plavací vesty, nafukovacího člunu, EPIRB bójí a světlic.

PROBLÉM

Pomaloučku jsem dal plný výkon a SR22 vyrazil po ranveji vpřed. Dokonce i za okolní teploty převyšující 30 °C a s plnými nádržemi jsem byl brzy ve vzduchu a jako obvykle zatáhl klapky. Myšlenkami jsem byl ponořen do odletové procedury a stoupaní do plánovaných 18 000 feetů.

Říci, že náhlé vibrace a hrubý chod motoru jen těsně nad 100 ft AGL mne překvapily, by bylo velmi zdrženlivé vyjádření. Ale rychle jsem přešel do léty nacvičeného drilu. Za léta působení v roli továrního leteckého instruktora Cirrusu jsem se svými žáky mnohokrát probíral podobné situace, ale teď to bylo doopravdy.

Problém nastal v okamžiku, který je pro pilota ten nejhorší možný. Nízko, v malé rychlosti, nezbyvalo dost ranveje, abych mohl okamžitě před sebe přistát. Jen plocha oceánu a velmi nepřívětivá skaliska po stranách.

Rychlý pohled na údaje z motoru mne příliš nepotěšil. Motor se držel jen tak tak při životě a běžel na 20 % výkonu. Byl jsem ve 200 ft AGL a letová rychlost se pohybovala na 90 knotech. Před sebou jsem měl oceán a malé skalnaté ostrůvky, po stranách terén ostrova. Vysněná situace pro každého sadistického operátora letového simulátoru. Potlačil jsem, abych si uchoval rychlost, a zdálo se, že i motor začal pracovat na vět-

ší výkon, což mne přivedlo k rozhodnutí – návrat na ranveji 14 letiště na Hamilton Islandu.

V 90-96 KIAS jsem opatrně točil pravou zatáčkou, abych neztratil rychlost, a dokonce jsem i mírně stoupal, bohužel ne dost, abych mohl přeletět hřeben ostrova Dent západně od letiště. Moje opatrná zatáčka mne spolu s čerstvým jihovýchodním větrem zanesla na okruhu hodně daleko od letiště.

Co se to jen dělo s motorem? Displej mi nabízel spoustu informací, bohužel jsem z nich nebyl schopen určit, co by mohlo být příčinou mých problémů. Fluktuující EGT a zvyšující se CHT jasně říkaly, že motor jde k čertu a měl bych přistát co nejrychleji. Ohlásil jsem stav nouze těsně poté, co se objevily vibrace, a věž odpověděla s tím, že se za mnou táhne chvost černého kouře. „Hustý černý kouř?“ letělo mi hlavou. Požár motoru? Problém s palivem?

V tom okamžiku jsem byl na širokém okruhu někde uprostřed polohy „po větru“. Byl jsem ve 450 feetech a rychlost se pohybovala kolem 90–100 KIAS. Vibrace pokračovaly, ale stále jsem doufal, že motor vydrží alespoň tak dlouho, abych mohl doklouzat na dráhu 14.

Bohužel, mezi mnou a letištěm byl zatím stále skalnatý hřbet ostrova Dent. Průrvy v hřebenu mne lákaly, mám snad riskovat průlet skrz ně? Nakonec jsem se rozhodl, že by to byl příliš velký risk a že má nejlepší šance je dokončit okruh nad mořem. Možná bych býval skutečně dokázal průrvou proletět a snad i následně přistát. Jak se následně ukázalo, motor měl před sebou v tom okamžiku ještě dvě minuty života, ale to jsem

tehdy nevěděl. A tak jsem pokračoval ve svém původním plánu.

ZPROPADENÝ VÍTR

Hned, jak to terén dovolil, zahájil jsem mírnou zatáčku doprava směrem k dráze. A teprve v tomto okamžiku jsem vzal na vědomí onen poměrně silný jihovýchodní vítr, se kterým jsem musel bojovat o každý metr přibližující mne k ranveji. Zdálo se mi, že se čas zastavil. Náhlé zvýšení vibrací a hluk od motoru obrátily mou pozornost ke skalnatému pobřeží ostrova Dent, a já k němu zcela instinktivně zamířil. Země, zřejmě jakákoliv, je v podvědomí pilota lepší variantou než přistání na vodu. Když jsem se přiblížil k pobřeží ostrova, bylo okamžitě jasné, že není žádná šance přežít pokus o přistání na jeho pobřeží. A pak, s posledním hlasitým BANG! a divokým otřesem, se motor definitivně zastavil.

Náhlá změna ze hluku kašlajícího, protestujícího a vibrujícího motoru do úplného ticha byla skutečným šokem. Zatímco s odstupem času se následující sekvence událostí může zdát jako dlouhá, ve skutečnosti se vše odehrálo v sekundách. Když se teď ohlédnu zpět, jsem skutečně rád za všechny ty hodiny drilu pro stavy nouze, které jsme procvičovali znova a znova. Stejně tak se mi neocenitelně hodily hodiny nalétané ve vzduchu s kolegy od Cirrusu a čas strávený na simulátoru. Tohle všechno přispělo k tomu, že moje následující činnosti byly plynulé a do jisté míry automatické

Aktuální rychlost byla tak jako tak blízká ideální rychlosti pro klouzání a věděl jsem, že s pro-



táčející se vrtulí mohu očekávat klouzavost 11:1. Moje vrtule teď stála jako zaražená, takže by to mohlo být i trochu lepší. Jenže 30 °C OAT a silný protivítr rychle zhatily jakoukoliv šanci na triumfální dokluz na dráhu 14 a do bezpečí.

S mnoha hodinami nalétanými v Cirrusu nad mořem při přeletech na Nový Zéland, Tasmánii nebo do Japonska byly úkony přistání na vodu vždy součástí mého emergency drilu. Četl jsem a vyslechl názory mnoha pilotů, pokud šlo o problematiku přistání na vodu a o to, jak si počínat. Ale skutečnost, že jsem seděl v Cirrusu s jeho padákovým záchranným systémem CAPS, přinášela ještě jiné možnosti. Po zhodnocení všech zkušeností a nabízejících se možností jsem se už dávno rozhodl, že ho v případě poruchy motoru nad vodou využiji. Mezitím jsem už ztratil 50 ft výšky a bylo jasné, že návrat na dráhu je vyloučen. Rychlý pohled na moře mě přesvědčil, že díky řadě lodí na jeho hladině nebudu muset zůstat ve vodě mezi žraloky dlouho.

CAPS V AKCI

Bez dalšího váhání jsem odstranil bezpečnostní pojistku, uchopil páku systému CAPS a všemi silami zatáhl. Uslyšel jsem ránu a po chvíli se nos letadla prudce zvedl (tak jak měl). Vzápětí se přídě prudce propadla a protože padák ještě nebyl kompletně nafouknutý, Cirrus padal jako kámen. Můj poslední dojem z letu s VH-SLS je spojen s pohledem na bílé čepičky vln na moři pode mnou. Vzpomínám si, že jsem byl přesvědčen, že ten náraz nemohu přežít. Ale pak se v posledních okamžicích začal padák plnit vzduchem a

nos Cirrusu se zase začal zvedat. Padák se naplnil dost na to, aby mne náraz nezabil, ale ne dost na to, aby se letoun dostatečně zpomalil. Náraz byl strašlivý. Rána, mocné šplouchnutí a tma. To je vše, co si z něj pamatuji. Pak jsem otevřel oči a zjistil, že jsem stále naživu, nicméně vzhůru nohama. Cirrus se ve zhrounutí při nárazu převrátil a jediné, co jsem teď kolem sebe viděl, byla voda. Ale čtyřbodové pásy a ochranný skelet kabiny mi zachránily život.

POD VODOU

Vzpomínám si, jak jsem visel vzhůru nohama v pásech, slyšel zvuk vzduchu unikajícího z kabiny a zurčení vody, která zabírala jeho místo. Hlavou mi prolétla otázka, proč se nenafoukly airbagy (až později jsem zjistil, že se tak stane pouze při dosednutí letadla na plochu). A pak jsem udělal další chybu, když jsem odepnul pásy a spadl po hlavě na strop kabiny. Klidně jsem se mohl poranit, nebo padnout do bezvědomí. Otočil jsem se, posadil na strop a začal přemýšlet o situaci. Letadlo se potápělo, kabina se plnila vodou a já byl uvnitř. Zkusil jsem otevřít postupně oboje dveře, ale to se nepodařilo. Pak jsem se do nich opřel plnou silou svého těla, ale po chvíli jsem musel přiznat porážku. Byl jsem uvězněn v potápějícím se letadle jako krysa v pasti. Tak jsem tam seděl několik sekund, nepřipraven se smířit s myšlenkou, že je konec. A v tom okamžiku jsem si vzpomněl na únikové kladívko, které je součástí standardní výbavy každého Cirrusu. Zvedl jsem ruku, abych ho uchopil, ale ostrá bolest v ramenu mne zastavila. Měl >>



CESTOVÁNÍ

jsem v ramenou zraněny obě ruce, ale nakonec jsem na kladívko přece jen dosáhl. Téměř minutu jsem ho doloval zpod suchých zipů. Akce na několik sekund se teď se zraněnými ramenními klouby stala namáhavou operací. Konečně hotovo! S kladívkem v ruce jsem se rozhlédl kolem kabiny a rychle usoudil, že cesta ven povede jedním ze zadních oken. Uhodil jsem do okénka, to prasklo po druhém úhozu. Další chyba! Nepromyslel jsem si další postup dřív, než se proraženým oknem začala dovnitř hrnout voda. Teď bylo poněkud pozdě. S kabinou už téměř plnou vody jsem se rozhlížel po člunu, vestě a brašně. Našel jsem jen člun a vzápětí už jsem se dral proraženým perspexem na svobodu. Pokus od-

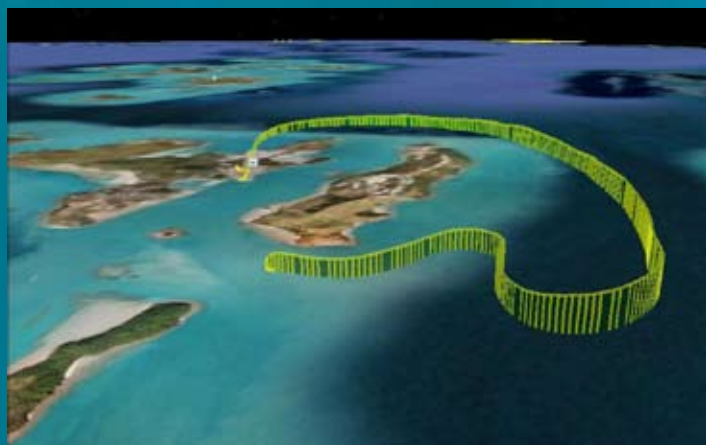
stranit střepy z okna vedl jen k pořezaným prstům, které ve slané vodě začaly nesnesitelně pálit. Rozhodl jsem se tedy prostrčit otvorem hlavu, opřít se nohama o sedačky a otvorem se i s raftem protlačit ven. Nikdo z těch, kdo mne znají a vědí, jak vypadám, tomu nikdy neuvěří, ale podařilo se mi to, byť za cenu dalších nepříjemných řezných poranění. Jsem zkrátka živoucím příkladem toho, že lze protlačit hranatý kolík kulatou dírou, když je třeba.

Pak jsem si uvědomil svou další chybu. Měl jsem stále na nohou boty. A to pořádné. Něco jako kovbojské boty. Zkrátka paráda, ale pro plavání v oceánu poněkud nevhodná. Marný pokus zout si boty vedl jen k naprosté ztrátě orientace

a spotřeboval jsem značnou zásobu drahocenného kyslíku v plicích. Šlo do tuhého. Pak jsem si naštěstí vzpomněl na poučku, kterou mne naučili v armádním výcvikovém středisku. Bubliny jdou vždycky k hladině. Vypustil jsem z plic trochu vzduchu a se zděšením konstatoval, že plavu přímo do hlubiny. Takže musím na druhou stranu!

ZÁCHRANA

První nadechnutí na hladině bylo osvobozující. Pak jsem si uvědomil, že malý raft, který jsem vytáhl z kabiny, mám ještě stále v ruce. Automaticky se nafoukl. Až teď se ale naplno projevilo zranění obou rukou, protože jsem zjistil, že do



Znárodnění profilu výše popsaného letu Stevena Maltbyho na Cirrusu SR22 T ze dne 24.12. 2009.

člunu se prostě nedostanu. Zavěsil jsem se tedy alespoň za okraj, myslel na žraloky kolem a čekal na záchranu. Alespoň voda že byla teplá. O kousek dál jsem spatřil člun, který ke mně směřoval, a tak jsem doufal, že to stihne dřív než žraloci. Podařilo se!

Pak už přišlo vyšetření od místního doktora a převoz vrtulníkem na pevninu do nemocnice, kde jsem strávil k velkému potěšení místních praktikujících studentů Vánoce. Vyzkoušeli totiž na mne všechny diagnostické přístroje, který měli právě po ruce. Po Vánocích dorazil primář, prohlédl mne, uznal schopným a za několik pikosekund jsem už prchal z nemocnice na první Airbus a domů.

EPILOG

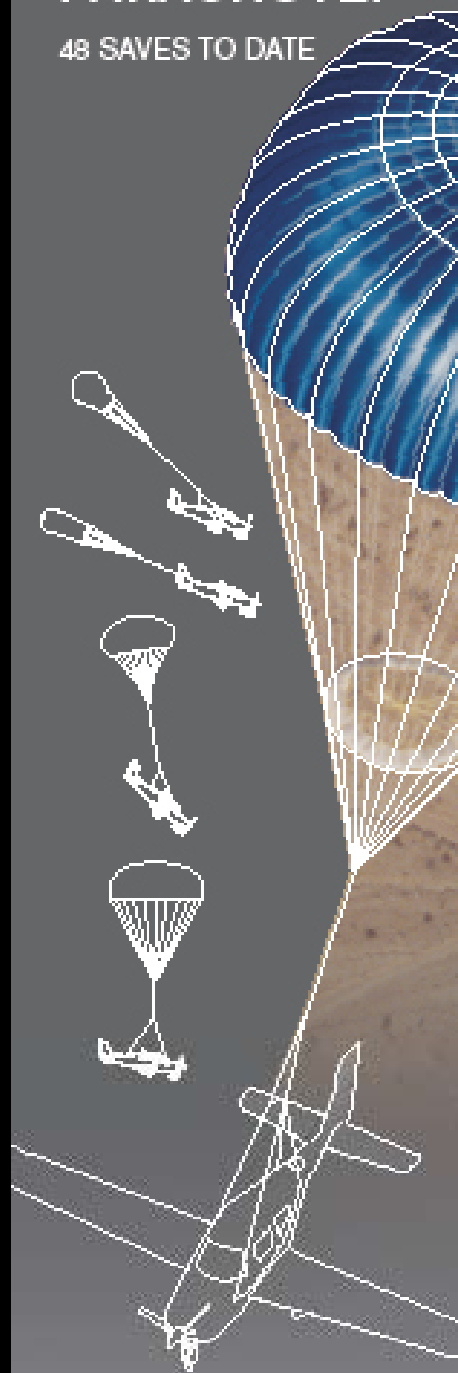
Následné vyšetřování zjistilo, že pozemní obsluha načerpala do mého SR22 palivo Jet A1 místo Avgasu. To mne trochu překvapilo vzhledem k tomu, že jsem vzorky odebrané z odkalovacích otvorů před vzletem viděl a vzhledem k mým zkušenostem jsem byl přesvědčen, že obě paliva od sebe dokážu bezpečně rozpoznat. Omyl! Jak jsme s techniky od Cirrusu následně zjistili, pokud bude směs obou paliv v poměru 50 na 50, barva i zápach budou stále v podstatě shodné s čistým Avgasem. Dokonce i po dvaceti letech za kniplem mám pocit, že se s každým letem učím něco nového. ✈️

Lekce onoho vánočního dne:

- 1) Buď vždy přítomen při plnění nádrží svého letadla.
- 2) Seznam se dokonale s funkcí každé části svého letadla a jeho systémů.
- 3) Oblečení a boty: pokud poletíš nad vodou, vezmi si boty, které snadno sundáš
- 4) Naplánuj si postupy pro případ nouze.
- 5) Nacvičuj nouzové postupy v praxi i na simulátoru
- 6) Nepanikař a zachovej chladnou mysl!

THE PLANE WITH THE PARACHUTE.

48 SAVES TO DATE



One life saved
makes it all worthwhile.

