

GIMLI GLIDER

Pondělí, 20. úně 2014

Když piloti společnosti Air Canada, Robert Pearson a Maurice Quintal, 23. července roku 1983 v Montrealu do práce, zjistili, že na jejich tehdy zcela novém a supermoderním boeingu 767-200, registrovaném jako C-GAUN, nefunguje počítač, který ukazuje množství paliva v nádrhách.

Zvolili tedy starou dobrou metodu - vypočítali, natankovali a vydali se s jen částečně zaplněným letadlem, ve kterém bylo pouze 66 cestujících a 6 letů, na cestu do Edmontonu... Co ale kapitán Pearson ani první důstojník Quintal netušili, byla skutečnost, že díky právě probíhajícímu přechodu na metrický systém, nedostatečnému výcviku pozemního personálu a nedorozumění mezi nimi a dalšími zaměstnanci nemají na palubě 22 300 kilogramů paliva, ale 22 300 LIBER paliva. Tedy necelou polovinu... Let probíhal normálně a na hranice provincie Manitoba, kde piloti uslyšeli první varovný signál. Vysadilo jedno z palivových čerpadel. Piloti ho tedy vypnuli a pokračovali v letu. Když po několika vteřinách přestalo pracovat další čerpadlo, rozhodli se zmantat přístát na nejbližším letišti, tedy ve Winnipegu. Ve chvíli, kdy k tomu dostali z řídicí věže povolení, v levý motor... Zatímco se první důstojník snažil motor znovu nastartovat, upravoval se kapitán na nouzové přistání s jedním motorem. Ozval se další varovný signál a rozsvítila se kontrolka "all engines out". A tak se stalo, že kapitán Bob Pearson seděl ve výšce 11 000 metrů za řízením největšího kluzáku na světě. Bez elektrické energie z motoru zhasly všechny obrazovky na palubě. Fungovalo jen několik základních přístrojů, napájených z baterií. Na několik vteřin zcela vypnuly i hydraulické systémy, nutné k řízení letadla. Konstrukční nástří s takovou množností počítačů a vybavili Boeing 767 nouzovou turbínou, napojenou na hydraulickou pumpu, která se automaticky vysunula z trupu, roztočila se náporem vzduchu a začala pohánět alespoň základní systémy. Tedy výškovku, směrovku a ailerony (křídélka). Vztlkové klapky, vzduchové brzdy ani vysunování podvozku bohužel nikoliv. Zatímco kapitán pokračoval v řízení letadla, hledal první stojník horečně v pěstislu, nouzovou proceduru pro nouzové přistání bez motoru. Jediné co zjistil, bylo, že tam o něm takovém není ani slovo, protože s takovou množností nikdo nepočítal! Kapitán Bob Pearson byl nástří zkušený pilot větších letadel, tak upravil rychlost letu na to, co považoval v dané situaci za nevhodnější. Tedy 410 km za hodinu, což je zhruba polovina cestovní rychlosti. První důstojník zatím rychle vypočítal, že jejich Boeing klesá poměrem zhruba 12:1 a že z mířky, kde jsou, do Winnipegu jednoduše nedoletí. Oba piloti se tedy rychle rozhodli přistát na opuštěném letišti v malém městě Gimli. Gimli má asi 1600 obyvatel, leží na břehu jezera Winnipeg a bylo kdysi založeno imigranty z Islandu. Vojenská letecká základna, na které první důstojník Quintal coby vojenský pilot kdysi sloužil, byla zrušena v roce 1970. Co piloti netušili, bylo, že se z runway, na které se chystají přistát, stalo býhem let automobilové závodiště, a že na něm zrovna ten den probíhají závody dragsterů. Letů, které si podle své přání přelétaly po ní, nebylo profesionálně a chladnokrevně, přizpůsobily cestující na nouzové přistání, pak se samy přizpůsobily. Když se letadlo přiblížilo k bývalému letišti, pokusili se piloti vysunout podvozek. Obě podvozková kola se nástří i bez hydrauliky vysunula vlastní vahou a uzamkla. Podvozek na přídě se ale vysunul jen do poloviny... Kapitán také ke své hrůze zjistil, že se snižující se rychlostí přistáním klesají i otáčky nouzové turbíny a letadlo se dá hřme a hřme ovládat. Největším problémem byla ale řízení; velká výška. Řízení; velká pro přistání na začátku runway, řízení; malá na okruh. Díky nemohlosti použít vztlkové klapky a vzduchové brzdy zůstala kapitánovi jediná možnost. Pokusit se o takzvaný side slip. To je manévř, který používají jen piloti malých sportovních letadel a větších. Bob Pearson naklonil pomocí aileronu své boeing prudce doleva jako by chtěl zatáčet. Ale zároveň šlápl na pedál kormidla doprava. Doleva nakloněné letadlo tedy pokračovalo v letu rovně, ale jakoby bokem. Tím pádem se značně porušily jeho aerodynamické vlastnosti a letadlo ztrácelo prudce výšku. Cestující na pravé straně byli celkem v pohodě, protože viděli jen modré nebe. Pasážerům na levané straně se naopak naskytl nepřímý pohled dopředu na přistávací dráhu, ke které se jejich letadlo těsně zdánlivě volným pádem. Některí proto začali hlasitě křičet hrůzou. Runway byla nástří volná, protože skončily a závodníci i diváci se bavili, opékali maso a popíjeli pivo. Tedy - úplně volná nebyla. Byli na ní dva malí kluci na kolech, kteří si šel obrovského letadla vstříc jako první. Bohužel, místo toho, aby jednoduše vypadli na stranu, propadli panice a snažili se letadlu ujet. Kapitán však přistáním letadlo srovnal a dvě hlavní podvozková kola došedla na runway. Přistání kolo se naproti tomu okamžitě zasunulo do trupu a čumák letadla narazil na beton s hlukem, který piloti později přirovnali k výstřelu z brokovnice. Kapitán Pearson nemohl k dispozici žádný tah motoru, proto brzdil tak prudce, že dvě z osmi pneumatik explodovaly. Přistání letadla zároveň drhnulo o svodidlo, které tam bylo instalováno kvůli závodům. Díky tomu se povedlo letadlo zastavit asi 100 metrů od obou kluků. Protože z řídicí letadla stoupal hustý dým, byla nařízena okamžitá evakuace. Boeing ležel čumákem na oba piloti i cestující v přistání šli po nafukovacích skluzavkách, které byly téměř vodorovné, po svých, z skluzavky v zadní části byly řízení; strmé a u deseti cestujících, kteří po nich sjížděli, došlo k lehkým zraněním. Hlavní výronkem končetin a oděm. Množstvímu páru zabránili předatelé závodu s hasiči přístroji a dramy u konce. Společnost Air Canada se napřed snažila dávat vinu pilotům a tak byl kapitán Pearson potrestán zákazem létání na čestně a první důstojník Quintal zákazem na dva týdny. Oba se ale úspěšně odvolali a tak se brzy setkali na palubě boeingu 767 znovu. K jejich úsu to byl jejich starý známý, opravený C-GAUN, mezi zaměstnanci i leteckými fandami už tehdy přezdívaný Gimli Glider, neboli kluzák z Gimli.

Výsledky vyšetřování daly hlavní vinu vedení společnosti Air Canada pro nedostatečný výcvik personálu, přistání kvůli odfláknutému přechodu na metrický systém. Oba piloti byli v roce 1985 odměněni mezinárodní leteckou organizací FAI diplomem za "Outstanding airmanship" (vynikající pilotáž). Maurice Quintal byl v roce 89 povýšen na kapitána, kapitán Pearson odešel v roce 1993 do důchodu. Na nedávném setkání

posádky a pasažérů po třiceti letech se vyjádřil, že chce být jednou pochován v Gimli. Boeing 767, registrovaný jako GAUN, se vydal na svůj poslední let na vrakovišti letadel v Mohavské poušti 1. ledna 2008. Na palubě byli jako čestní hosté i oba kapitáni a tři z původních členů posádky. Letadlo je poškoděné a na poslední aukci bylo k mání za 3 milióny. Máte zájem? A třeba někdo na dortu na závěr - celou situaci se pokusilo na leteckém trenážeru Air Canada ve Vancouveru zopakovat několik zkušených pilotů. Všichni do jednoho své letadlo při přistání virtuálně rozbili na kusy. Jako zdroj jsem použil Wikipedii a pořad kanadské televize o leteckých katastrofách zvaný Mayday. Pokud jsem některé anglické termíny použil, omlouvám se.

MIKINLétat jsem začal až v Kanadě.