



výpadku. Nevíte, kde jsou, na jaké frekvenci vysílají, ani jak vlastně fungují. Prostě jsou tam. Podléhají plněnému utajení; na letu MH 370 byla tato zařízení také a umožňovala nepřetržitě sledování letadla vojenskými a bezpečnostními jednotkami, které mají za úkol předejít zneužití komerčního letadla a jeho použití jako zbraně. Všichni si pamatujeme, jak Condoleezza Rice, generál Myers, Rumsfeld a Cheney sváděli před komisí vyšetřující události z 11. září. Nikdo z nich prý nikdy neslyšel o tom, že by existovala možnost využití civilní letadla jako zbraň navzdory tomu, kolik interakcí na toto téma předtím odeslali a přijali. Následující názor jsme obdrželi od pilota, který pro jednu velkou leteckou společnost létá právě s Boeingem 777: "Krátko komentuji zmizení malajsijského Boeingu 777, protože já s Boeingem 777 létám. Je to úžasné, bezpečné letadlo. U většiny systémů má trojitou redundanci, takže pokud se jeden kompletní systém porouchá (a nemyslím tím jen část systému), v letadle jsou obvykle ještě další dva, které provedou jeho úlohu. Je navrženo pro snadnou obsluhu, aby s ním úspěšně mohli létat i piloti z těchto zemí." Bezpečnostní prvky i redundance byly zabudovány i do malajsijského letounu. V letadle je mnoho komunikačních systémů: 3 VHF rádia, 2 systémy SatCom, 2 rádiové systémy HF, k tomu ještě transpondéry, dále je tu aktivní monitorování CPLDC a ADS B v reálném čase přes systémy SatCom a ACARS přes VHF, HF a SatCom. Dispečeré vědí, kde jsme – znají naši pozici, výšku, rychlost atd. Vídí i to, co nápoje a navigační systém zobrazují na kontrolních panelech. Velký bratr všechno vidí! Větinu z těch věcí ale vypnout. Nějak málo kontrolních systémů vypnout nejde a jedním z nich je systém monitorování motorů. Malajsijský letoun má stejný jako naše 777 motory Rolls Royce Trent. Rolls Royce nám své motory pronajímá a po celou dobu, kdy motory běží, dálkově sleduje jejich činnost. Před několika lety se u jedné z našich 777 projevil pozvolný únik oleje, zapříčiněný dílnou závadou na zařízení. Závada nebyla tak zlá, aby v letadle spustila systémy varování, ale v RR problém zaznamenali. Sídli v Anglii, takže kontaktovali náš dispečink, dispečink zaslal posádce zprávu přes SatCom a sdělil jim, že si RR přeje, aby sledovali tlak oleje a teplotu v levém motoru. Posádka se podle toho řídila. Letadlo bez jakýchkoli potíží přistálo, ale po přistání, během pohledání, se levý motor o což se postaral náhradní operační systém, který neumožňuje vypnutí motoru, pokud je letadlo ve vzduchu; jen na zemi. Slušná technika. Pointa je taková, že Rolls Royce ty motory monitoruje 100% času, kdy pracují. Ne náhodou se říká, když už musíte někde letět, nejlepší je letadlem s motory Rolls Royce, neboť ty jsou permanentně on-line kontrolou výrobce v Anglii.

Závěr Co víme jistě? Víme, že letadlo bylo nepřetržitě sledováno. Víme, že se na palubě nacházely plněné systémy, které umí změnit trasu letadla a přinutit je k přistání, navzdory všem okolím. Letadlo podle všech informací přistálo na atolu Diego Garcia, což se přesto stalo s cestujícími se zřejmě nikdy nedozvíme. Jsou šifrováni, takže kde drážka snad již po smrti?

Všichni kvůli tomu, získat vlastnictví špičky, který představuje zbraň budoucnosti. Je naprosto nepochopitelné, že naši geniální inženýři byli tak hloupí, že jim nedošlo, jakému nebezpečí se vystavují, když se v soukromí spolu s dalšími zástupci ocitli na palubě letadla, směřujícího do Pekingu. Let směřoval do Číny by se ani na palubě mohli vyradit tajemství svého geniálního vynálezu ve své vlasti, bylo tak definitivně zapečetěno. Ale jak se říká, konspirační teorie je teorií přeměněna pouze dva roky, pak se stává pravdou, což se zvolna naplňuje. Clark (64 let), který je od roku 2003 generálním ředitelem aerolinií Emirates a pro Emirates pracuje již od roku 1985, přestože pro Spiegel Online, že je absolutně nespokojený s výsledky dosavadního vyšetřování. A varoval předtím, aby se nehoda odložila ad acta, než bude případ objasněn. Clark: "Jsem přesvědčen, že přistání letounu bylo provedeno pod kontrolou až do samotného konce." Clark má obavy o bezpečnost pasažérů. Požaduje od výrobců letadel provést taková opatření, aby žádným způsobem nebylo možné vypnout transpondér, tedy komunikační zařízení, které odpovídá řízení leteckého provozu na zemi. Letadlo je tak možné sledovat radary po celé trase letu. Samotní piloti nejsou dle Clarka schopni na to, aby transpondér odpojili, a tak umožnili, aby letadlo zmizelo z dohledu radarů. Clark je přesvědčen, že odpojení transpondéru bylo provedeno před startem letu MH 370, tedy profesionálně a důkladně. Proto apeluje nyní na výrobce, aby znemožnil jakýkoliv zásah do transpondéru a jeho možné odpojení. Pochopitelně sleduje zájmy a bezpečnost své letecké společnosti. Letecká společnost Emirates má v provozu 127 letounů Boeingu 777, více než kterákoliv jiná letecká společnost na světě. Jak to asi bylo opravdu? Dozvíme se to? A když - tak za jak moc a moc letětinou se která tajemství prozradí až po několika letech mnoha desítkách let...

Zdroj: Internet