

Jak jsme hledali Fossetta

Autoři: Martin Jalovecký, Tomáš Novák, Bolek Stavovčik

Sedíme v hloučku na vyčkávacím místě dráhy 34 letiště O57-Bryant v Bridgeportu a necháváme se ohřívat poledním sluníčkem. Je proč se ohřívat. Předevčirem jsme o pár metrů dál vyskočili z naší Cessny v šortkách a tričku a o pár hodin později jsme skrz zamrzlá okna v Rhino's Pubu sledovali sněhovou vánici, která se sem, do Mono County přihnala se západem slunce přes 13000 stop vysoké vrcholky východní Sierra Nevady.

Teplota klesla v noci pod 10°C, a i když jsme se ráno probudili do ostré modře horského nebe, jen s obtížemi se rtuť teploměru vyšplhala dopoledne do kladných hodnot.

Modrobílé letadýlko nastavuje čumák měkým paprskům a poslední zbytky zmrazků sublimují na motorovém krytu a náběžkách. Provést tento přírodní „deicing“ bylo nezbytné, neboť až za několik minut opustí naše líza pevný povrch letiště, čeká jí náročné stoupání do 11000stop a kličkování v horském pásmu okolí jezera Fremont až za úroveň Walker Meadows, kde vrcholky hor budou ještě minimálně o 2000stop výše.

Začalo to ráno nevinným dotazem dvou kolemjdoucích chlapíků, kteří si na tomto letišti „in the middle of nowhere“ chtěli pronajmout letadlo. Zrovna jsme chystali svůj stroj pro přelet do Bishopu, kde jsme měli v plánu prozkoumat staré doly a opuštěná města na sever od Owens lake, ale podivná dvojka trochu pozměnila náš plán, protože po krátkém rozhovoru jsme se dozvěděli, že mají přesné informace o místě, kde havaroval zhruba před měsícem multimilionář a dobrodruh Steve Fossett.

Byla to jak se říká „challenge“ a rozhodli jsme se, že hledače svezeme.

Problém byl, že naše Cessna mohla pojmout pouze čtyři osoby a nás bylo celkem pět.

Rozhodla ulomená sirka po vajíčkách se slaninou, která zbyla v Tomově ruce poté, co jsme si my dva s Bolkem vytáhli dvě sirky zdravé...

Posádku průzkumného letu tedy tvořili Martin coby pilot letící, Bolek coby navigátor a dva Jamesové J., kteří byli vybaveni silnými dalekohledy a výkonným počítačem.

Schůzka byla domluvena na 1:00PM místního času. Dorazili jsme na letiště o dvě hodiny dříve, abychom z našeho stroje vyložili bagáž a Cessnu co nejvíce odlehčili. V long-range nádržích jsme měli palivo na dvě hodiny letu, ale i tak jsme zde, 6500 stop vysoko, s příliš velkým přebytkem výkonu nemohli počítat. Letadlo se lesklo v záři poledního slunce, teplota se pohybovala okolo +8°C a vítr, který se ještě včera proháněl údolím rychlostí 50 uzlů nyní jen s obtížemi pohyboval třemi červenými indikátory umístěnými ve středu a na koncích drah.

Dohlednost byla vynikající a obloha byla prostá jakékoli oblačnosti.

Během dopoledne tu přistály Cessna 170 a Bonanza, jejichž posádky se zde nasnídaly a s naším příchodem již oba letouny rolovaly na vyčkávací místo dráhy 34.

Tom si připravuje kameru, aby náš vzlet a přistání byly zdokumentovány a my dva s Bolkem studujeme podrobnou turistickou mapu, abychom zjistili nejvýhodnější místo kudy vletět do údolí. I tak je jasné, že po vzletu budeme muset vystoupat minimálně do 10000 stop, neboť terén na západní straně údolí tvoří jednolitou masu hor s vrcholky ostrými jak žiletky. Rozhodujeme se nejdříve pro oblast jezer Twin Lakes, kudy jsme předevčirem do Bridgeportu přiletěli nicméně později se zdá výhodnější oblast severozápadní, kde se v horách nachází základna námořní pěchoty Hot Springs pro nácvik boje v horském terénu.

Krátce po jedné hodině přijíždí na stojánku černý Ford Explorer s oběma Jamesy. Třese se si rukou a okamžitě začínáme probírat podrobnosti letu. Zajímáme se o původ informací o místě Fossettovy havárie, ale ani jeden z mužů se o těchto věcech nechce moc bavit. Mezi řečí utrousí něco o tom, že informace jim předal kamarád z práce. Dostáváme souřadnice osy údolí a programujeme naší GPS.

Oblast hledání leží přibližně 25 mil západně od letiště. Jako výchozí bod stanovujeme jezero Fremont a od něho se budeme pohybovat po ose údolí na severozápad do vzdálenosti přibližně 30 mil. Z hovoru je vidět, že hledače zajímá zejména terén v okolí mnoha jezer, která se v údolí nacházejí.

Terén v příslušné oblasti je velmi členitý a nepřehledný. I když je skoro bezvětří o pět tisíc stop výše bude vítr dosahovat rychlosti přibližně 30 uzlů a rotory, které se budou tvořit na závětrné straně hor nás mohou srazit do slepého kaňonu, ze kterého nebude cesty ven. Když o tomto problému diskutujeme všichni si vzpomeneme na našeho kamaráda Martina Dolejšího, který tragicky zahynul ve Švýcarsku o tři roky dříve. I v tomto případě si horská příroda vybrala daň na čtyřech životech mladých pilotů.

Navigační příprava je hotova, seznamujeme oba hledače s průběhem letu a celá skupinka se vydává směrem k letadlu.

O tom, jak drsná a rychlá může být zde v horách změna počasí jsme se přesvědčili včera a proto i přes to, že chceme co nejvíce snížit hmotnost letadla, bereme si sebou dva spacáky, vodu, armádní balíčky jídla a svítilnu.

Výběr nouzových ploch bude v první části letu poměrně slušný, ovšem jen co se přehoupneme přes srázy hor severozápadně od Fremont Lake, dostaneme se do úzkého kaňonu a zmizí nám z dohledu i občasné loučky ukryté mezi sekvojemi.

S Tomášem, který zůstává v Brigeportu jako pozemní zajištění, domlouváme čas návratu a případnou činnost pro vyhlášení pátrání, pokud bychom se nestihli včas vrátit. Vzhledem k tomu, že ve většině Mono County nefungují mobilní telefony, je jedinou možností jak navázat spojení naše radiostanice.

Provádím předletovou prohlídku a společně s Bolkem pomáháme oběma Jamesům do letounu. Oba se usazují na zadních sedačkách a hned si připravují dalekohledy a počítač napojený na GPS.

Mám trochu obavy, abychom nastartovali motor, protože teplota v noci klesla opravdu hluboko, ale po prvním protočení se 160 koňský Lycoming roztáčí a během ohřívání postupně zapínáme avioniku.

Vzhledem k tomu, že je bezvětří a také proto, aby měl Tomáš lepší záběr na odlet volíme pro vzlet dráhu 16.

AWOS hlásí windcalm a zahajujeme pojíždění po TWY paralelní s RWY, která se napojuje na dráhu přibližně 1000 stop před prahem.

Přes pojížděčku běží kojot a mizí v nízkém porostu. Cessna najíždí na dráhu a krátkým backtrackem se dostáváme na místo vzletu.

Vzhledem k velké nadmořské výšce je potřeba zvýšit výkon motoru ochuzením směsi a tak po dosažení maxima otáček uvolňuji brzdy a letoun se čtyřmi hledači se rozjíždí po rozehrátém betonu Bridgeportského letiště. Je přesně 1:46PM. Letoun se odlepuje od země po 400 metrech a jen neochotně nabírá výšku. Po pravé straně míváme ve výšce 200 stop hlavní ulici v městečku a zahajujeme mírnou pravou zatáčku nad střed údolí.

Vyhřátá bahniska Bridgeport Reservoir dávají k dispozici několik stoupáků a tak zahajujeme naší dlouhou cestu vzhůru. Kroužím nad středem údolí, na variu se chvěje nula a aktuální výška nad letištěm je 1000 stop. Motor točí 2300 otáček, je nastaven na optimální režim pro dané podmínky a nalétáváme první stoupák, který nás vytáhne o tisíc stop výš.

Vypadá to, že vystoupat do 10000 stop bude úkol na hranici možností. Vysledujeme pár míst s termikou a vracíme se na ně. Po dvaceti minutách mizí na výškoměru značka pro spodních 10000 stop a stáčím čumák cessny severozápadním směrem k Hot Springs.

Bridgeport Reservoir zůstává za námi po pravé straně a terén pod námi začíná stoupat.

Míváme malou farmu na úpatí kopců a přelétáváme první masív Rickey Peak. Před námi se otevírá údolí Walker River a po pravé straně jsou vidět pravidelně uspořádané domky základny USMC Hot Springs. Bolek mě upozorňuje, že u základny se nachází betonová dráha dlouhá odhadem přibližně 500 metrů.

Nad jezerem Poore Lake otáčíme na jih do prvního údolí a letíme kaňonem řeky Walker směrem k Fremont Lake. Silnice US108 zůstává za námi a krajina se z okrového pouštního odstínu zbarvuje do šedí skalisek a zeleně sekvojí a píní. Od 8000 stop se začíná objevovat první sněhový poprašek a v deseti tisících už sněhová pokrývka dosahuje odhadem 10 cm.

Je nám jasné, že tohle se Jamesům moc líbit nebude.

Sněhová bouře, která se včera přehnala horami zanechala v kopcích krásnou šlehačkovou kulisu, ale vzhledem k tomu, že naše oblast hledání se nachází na většině míst mezi 8000 až 10000 stopami bude obtížnější zahlédnout případné trosky letounu.

Fossett odletěl 3.září ze soukromého letiště Flying-M Ranch v Nevadě letounem Bellanca Super Decathlon v poměrně nápadném modrobílém zbarvení se zásobou paliva přibližně na 5 hodin letu. Ani více než měsíční pátrání nepřineslo žádné pozitivní výsledky. Většina pátracích akcí byla zaměřena na oblast nevadské pouště v okolí města Yearington. Krajina tam připomíná spíše hory Afgánistánu, oblast je neobyčejně členitá a rozsáhlá a nachází se severovýchodně od Bridgeportu.

U jezera Fremont Lake ukazuje výškoměr 11 000 stop a začínáme nad jezerem kroužit. Při druhé zatáčce se mi zdá, že jsem cosi zahlédl, ale bližší pohled ukazuje, že jsou to jen souměrně nakupené klády na severním okraji jezera.

I naši cestující po pár minutách kroutí hlavou a ukazují abychom letěli dále na severozápad.

Vstupem do další pátrací oblasti je Kennedy Canyon, který v západní části končí průsmykem přibližně ve výšce 9500 stop. Většina povrchu je zde již pokryta sněhem a břehy jezera Kennedy Lake, které se objevuje po minutí průsmyku, jsou zamrzlé.

Rádi bychom se spustili níž, protože porost na svazích hor neumožňuje dokonale prozkoumat všechny záhyby a skaliska v údolí.

Až doposud probíhal let prakticky bez jakékoli výraznější turbulence. Pomalu se suneme po severním konci údolí, těsně pod vrcholky hor a zkoumáme krajinu pod sebou. Výškoměr ukazuje stále 11 000 stop a snos větru odhadujeme přibližně na 15°.

Bez varování a jakýchkoli vnějších projevů se najednou dává do pohybu variometr a ručka sjede na klesání 1500 stop za minutu. Je to jakoby cessna jemně uchopila obrovská ruka a nekompromisně ji začala tlačit dolů. Kdybychom nesledovali přístroje v podstatě si toho pohybu ani nevšimneme. Pomalu přidávám plyn a zvedám nos letounu o pět stupňů nad pomyslný horizont. Klesání se neochotně snižuje a natažené letadlo zastavuje svůj vertikální pohyb ve výšce 9800 stop. Jamesové na zadních sedadlech si toho manévru ani nevšimli. Jsou příliš zaneprázdněni jezerem Sharon Lake 3000 stop pod sebou.

Konec údolí se pomalu blíží a cessna se opět drápe do minimálních deseti tisíc při stoupání na kladné nule. Vylétáme ze závětří Night Cap Peak a mechanická turbulence o sobě konečně dává vědět. Není nijak extrémní, ale po pár minutách letu znemožňuje rozumné používání elektroniky a dalekohledů. Na to abychom se ji vyhnuli potřebujeme nastoupat dalších tisíc stop. Bod, který jsme nazvali FOSSETT 3 a který je severozápadním cípem naší pátrací oblasti se pomalu blíží a zasněžená krajina stále nevydává své tajemství.

Kontrolujeme čas. Už je to více jak 40 minut co jsme odlétli z Bridgeportu. Obracíme letoun v bezpečné výšce nad bezejmenným průsmykem uprostřed východní Sierry Nevady a vracíme se po jižní straně pohoří zpět. Nová perspektiva pohledu ukazuje další podrobnosti, kterých jsme si dříve nevšimli. Starý důl ukrytý u břehu Kennedy Creek vypadá z výšky jak hromádka balvanů.

Turbulence na druhé straně kopců je oproti klidnému závětří na severní straně kaňonu poměrně značná. Sletět dolů do údolí by bylo příliš riskantní, neboť je příliš úzké a neskýtá mnoho prostoru pro manévrování. Rozhodujeme se pro rozhled nad větší oblastí a stoupáme nad úroveň okolních vrcholků. Čtyři páry očí klouzají po bělostném sněhovém pásu čas od času přerušeném obnaženým skaliskem.

Je to marné...

Pokud tu nějaké trosky jsou, sněhová bouře je milosrdně ukryla pod svým závojem.

Blížíme se opět k Fremont Lake.

Obracím se na Jamese a vidím, že je jim jasné, že v pátrání je už dnes zbytečné pokračovat.

Domlouváme se na návratu.

Zapínáme vyhřívání karburátoru a noříme se do průsmyku Buckeye, který nás dovede až nad Twin Lakes.

Je to asi nejveselejší část celého letu. Vysoko nad námi se míhají vrcholky borovic a šedých skalisek, údolí je v horní části úzké, ale směrem k jezerům se rozšiřuje do Bridgeportského kotle. Cessna si vesele pobrukuje na 120 uzlech a plynulým klesáním se blíží k letišti.

Od našeho odletu se do Bridgeportu přihnal čerstvý větřík, a tak po obletu dráhy provádíme úzký okruh na RWY34.

Přistáváme přesně ve 3:00PM, využíváme stejnou pojízďčku a po příjezdu na stojánku zastavujeme cessnu u stojanu s palivem.

Tom na nás již čeká a celý přilet také filmuje. Bohužel dnes to bude bez fanfár.

Jamesové vystupují z letounu a kupodivu se ani nezdá, že by byli příliš mrzutí.

Při krátkém debriefingu se dozvídáme, že ještě během dneška do oblasti vyrážejí pátrat dál.

Předáváme si na sebe kontakty, třese se rukou, přejeme jim hodně štěstí. Černý Ford Explorer za sebou zanechává oblak pouštního písku.

O hodinu později naše trojice opouští Bridgeportskou kotlinu a přes Mono Lake míříme za dalším dobrodružstvím do westernového Bishopu...

listopad 2007