

20/01/2011: PŘISTÁNÍ BALÓNU ACONCAGUA ECOMAGIC V JADERSKÉM MOŘI

Příběh, který se stal 3 balonářům během přistání v Jaderském moři... Ne, nesnažili se doletět do Španělska!

Mezinárodní zprávy oznámily následující prohlášení dne 15.ledna 2011: "Chorvatská pobřežní hlídka zachránila tři Španěly, po jejich přistání horkovzdušným balónem do Jaderského moře, sděluje ministerstvo dopravy. Tito tři pasažéři byli nalezeni 11,5 námořních mil od severních Brijurských ostrovů, říká Chorvatská zpravodajská služba HINA."

Ani třicetiletá zkušenost v oboru balónového létání, ani létání s jedním s z nejlepších balónů vůbec, někdy nestačí k tomu, aby všechno dopadlo zcela jinak než se očekává. Pilot balónu, Josep Lladó Costa, který má mnohaleté zkušenosti s vysokohorskými přelety a přelety na dlouhou vzdálenost, přistál s jeho balónem Aconcagua poblíž chorvatského pobřeží, kde díky záchranářskému týmu byli všichni 3 pasažéři bezpečně naloženi na loď. Aconcagua je tentýž balón, se kterým letěl Joseph úspěšně minulý rok přes Jižní Ameriku.



Následující řádky zachycují vlastní slova tohoto pilota a jeho příběhu:

"Rád bych Vám řekl něco málo o mém přistání do Jaderského moře. Myslím si, že bych měl toto dobrodružství uveřejnit, protože se o tom v poslední době hodně spekuluje a navíc, bych rád odpověděl na dotazy mnoha pilotů a rád vysvětlil, co se vlastně stalo."

S mým balónem Aconcagua T-180 Ecomagic jsme vzletěli z Dobbiaccu (Itálie), v 11:00 hod dopoledne. Předpověď počasí byla 320-330° a rychlost větru ukazovala 50 uzlů. Posádka se skládala ze 3 lidí. Na palubě jsme měli 5 třicetkilových lahví, což odpovídalo spotřebě Ecomagicu pro dlouhý let.



Let byl po celou dobu nádherný, ale když jsme přeletěli hranice Itálie, začalo se ve 2000 ft. zatahovat. Protože jsme zatím použili jen 2 láhve, rozhodli jsme se pokračovat, protože rychlost větru a směr letu naznačovaly, že bychom měli za 40 minut být v Chorvatsku (podle naší GPS mapy).

Když jsme se mysleli, že se nacházíme nad poloostrovem Istrie v Chorvatsku, po proklesání oblačností na přistání jsme objevili, že je pod námi pouze moře. V naší GPS mapě, podle které jsme letěli (viz obrázky vespod) nebylo Chorvatsko detailně, ale celé toto území, na kterém jsme chtěli sestupovat a přistát bylo označeno jako pevnina.



Myslel jsem si, že i když tato GPS mapa není přiblížená a ukazovala rovné čáry, tak že jsme byli třeba jen půl míle od pobřeží. Pokusili jsme se o změnu kurzu, protože okolo 2000ft. byl vítr 150°, ale nebyl příliš silný, a byl proměnlivý. Nakonec jsem se ale rozhodl jít opět nahoru a hledat jiný směr větru. GPS mapa (neměl jsem s sebou žádnou jinou)

ukazovala, že bychom mohli letět jižním směrem 3350 vnitrozemí. To se mi zdálo jako nejlepší řešení, protože nakonec bychom mohli přistávat asi 15 km od pobřeží ve vnitrozemí. Takže jsem si myslel, že jsem v bezpečí.

Když jsme byli opět nahoře, požádal jsem leteckou dopravní kontrolu, aby mi poskytla informace o ostatních směrech větrů v různých výškách, abych se mohl rozhodnout, zda poletíme ještě více do vnitrozemí. Ale všechny větry měli stejné směry. Když jsem se rozhodl jít opět dolů, a proklesali jsem zpět přes oblačnost, zjistili jsme, že se nacházíme opět nad mořem. Říkal jsem si, že je to neuvěřitelné, ale pravda byla taková, že mapa byla zaznamenána tak špatně, že rozdíl byl asi 15 milí. Později jsme přišli na to, že toto území mohlo být zaznamenáno jako mezinárodní vody, tudíž to bylo na mapě označeno jako pevnina.

Měli jsme ještě hodně plynu, asi 70 Kg, což znamenalo, že máme dostatek paliva na nejméně 4-hodinový let, takže jsme byli schopni se udržet relativně dlouho nad vodou. Rozhodl jsem se ale ihned zavolat Záhřebskou kontrolní věž, a oznámit jim, že jsme ve stavu nouze, protože stoupat opět nahoru je stejně nebezpečné jako zůstat na místě. Bylo ale stále teprve 14:30, takže jsme měli dostatek denního světla pro sečkáání na záchranný tým, který měl samozřejmě souřadnice mé polohy. (Pro jistotu jsem měl i odpovídač v módu S.)

Také jsem zapnul ELT (Emergency Location Transmítte), takže určení naší polohy bylo jednodušší. Mezitím jsem kontaktoval Kon-Tiki team a doprovodný tým, aby nám šly též na pomoc, především proto, že záchranný tým stále nebyl v dohlednu. Naštěstí záchranná loď přijela do hodiny, ale byla bohužel příliš malá na to aby mohla vzít balón s sebou. Takže jsme ho tam bohužel museli nechat, odpojil jsem láhve (pořád s více než 45 Kg plynu), otevřel jsem FDS a položil bublinu. Z celé situace pro mě bylo velmi smutné to, že jsem musel opustit obal, takže jsem ho ani neodpojoval od koše. (V domnění, že vše pojedou později hledat.)



© A.Magai 2011

Během následujících dvou dní jsme se vydali Aconcaguu hledat společně s Kon-Tiki teamem a 2 velkými rybářskými loděmi, vybavenými sonarem. I přesto, že ELT vysílalo, a udávalo novou pozici každé dvě hodiny, nemohli jsme balón najít. Moře bylo ve všech oblastech hluboké maximálně 45 metrů, takže jsme si říkali, že nalézt balón nebude tak těžké.

I když jsme balón nenašli, celá posádka skončila v bezpečí díky profesionálnímu týmu pobřežní hlídky a také díky Záhřebské kontrolní věži. Takže dále se mluvilo pouze "jen" o balónu, co se ztratil.

Po této zkušenosti, jsem velmi přemýšlel o tom, jak zabezpečit balón, který musí přistát v moři, a zde nabízím svá doporučení:

1) Vše vybavení dejte do tašek a zavěste na zadní pohyblivou část rámu hořáků.

2) Když musíte opustit balón, protože není jiná možnost, jak ho vzít s sebou (na loď...), a obal už je ve vodě, udělejte následující:

a) Zeptejte se záchranného týmu na hloubku daného místa.

b) Odepněte jedno lanko z rohu koše a připevněte na něj konec manévrovacího lana, konec korunového lana připevněte na rám hořáku. Jestliže neznáte hloubku, připevněte konec korunového lana k jedné prázdné láhvi vyndané z koše (slouží jako další nezávislý plovák).

c) Uvolněte další 3 karabiny, které spojují koš s obalem tak, aby obal byl volný.

d) Odpojte hořáky (poté co opustíte koš, by se měl koš otočit vzhůru nohama). Jestliže máte možnost vzít si hořáky s sebou na loď, udělejte to, jestliže ne, upevněte je na dno koše.

Samozřejmě, že toto jsou pouze má doporučení. Každý pilot by měl udělat to, co sám uzná za vhodné, ale znalost těchto doporučení může usnadnit nalezení a záchranu celého kompletu.

Josep M. LLadó Costa."