

LETECKÉ NEHODY V DOBĚ NORMALIZACE V ČESKOSLOVENSKÉM TISKU

Tereza ŠÍROVÁ

Studie vznikla v rámci projektu SVV IKSŽ 265 501.



Airplane Crashes in Czechoslovak Press During the Period of Normalization

Abstract: The negativity usually considered as one of news values. In my diploma thesis, I compared the media coverage of 10 railway or aircraft accidents which happened in Czechoslovakia or in the Czech republic between 1960–2008. The result was, that during the Communistic regime, the negative news had less space than after the Velvet Revolution. But there still was a difference in the way of reporting about some accidents. The difference was influenced especially by current political situation. But also other factors were very important – in the case of aircraft accidents, it was the „nationality“ of the aircraft and the cause of the accident.

In this article, I compare two accidents which happened in 1972 and 1973. The first happened near Ceska Kamenice when a Yugoslav plane crashed after a bomb attack. One person of 27 onboard survived. The daily papers informed about the crash – there were 18 published articles in two analysed papers. One year later, a Soviet plane crashed at the Ruzyně airport. 66 of 100 people onboard perished. The cause was a pilot's mistake caused by wrong ergonomics in new aircraft type. Analysed papers published only 4 articles. There was no important change of political situation between 1972 and 1973. In my opinion, the difference in the media coverage was given by the fact that it was a new Soviet aircraft which crashed at Ruzyně, the mistake of Soviet engineers, constructors and pilots.

Keywords: aircraft accidents, Czechoslovakia, disasters, normalisation, media coverage, comparative analysis

Zprávy o negativních událostech v současnosti tvoří podstatnou část mediální produkce. Není a nebylo tomu tak ale všude a za všech okolností. Odlišný postoj ke zveřejňování zpráv o nehodách a katastrofách se uplatňuje například v totalitních režimech, kdy zpravodajství klade důraz především na informování o kolektivních úspěších.¹ Informování o selháních jednotlivce nebo celého systému by mohlo budovaný pozitivní obraz totalitní společnosti narušit.

Ve své diplomové práci *Letecké a železniční nehody v ČSSR a ČR v letech 1960–2008 v denním tisku*, obhájené v roce 2011 na FSV UK, jsem podrobně analyzovala mediální pokrytí deseti velkých dopravních nehod. Domněnka o potlačování negativních zpráv v totalitním režimu se do velké míry potvrdila. I v období do roku 1989 se však objevily značné kvalitativní i kvantitativní rozdíly ve způsobu zpravodajského pokrytí. Analyzovány byly zprávy v denících *Rudé právo* a *Mladá fronta*. Sledováno bylo období 31 dní po nehodě.

Rozdíl je velmi dobře patrný na příkladu dvou leteckých nehod, k nimž došlo v letech 1972 a 1973. V prvním případě šlo o teroristický útok na jugoslávské letadlo americké výroby. Tato nehoda dostala v dobovém tisku poměrně velký prostor. V roce 1973 došlo k nehodě sovětské letecké společnosti a letadla sovětské výroby. Příčinou bylo špatně navržené ovládání nového typu letounu, které usnadnilo chy-

by pilotů. O této nehodě se téměř neinformovalo. Lze proto vyslovit závěr, že pro způsob zpravodajského pokrytí bylo rozhodující, kdo nehodu zavinil a zda toto selhání mohlo zhoršit obraz socialistické společnosti i jednotlivce v očích veřejnosti.

1972: Nehoda letadla společnosti Jugoslavenki Aerotransport (Srbská Kamenice)

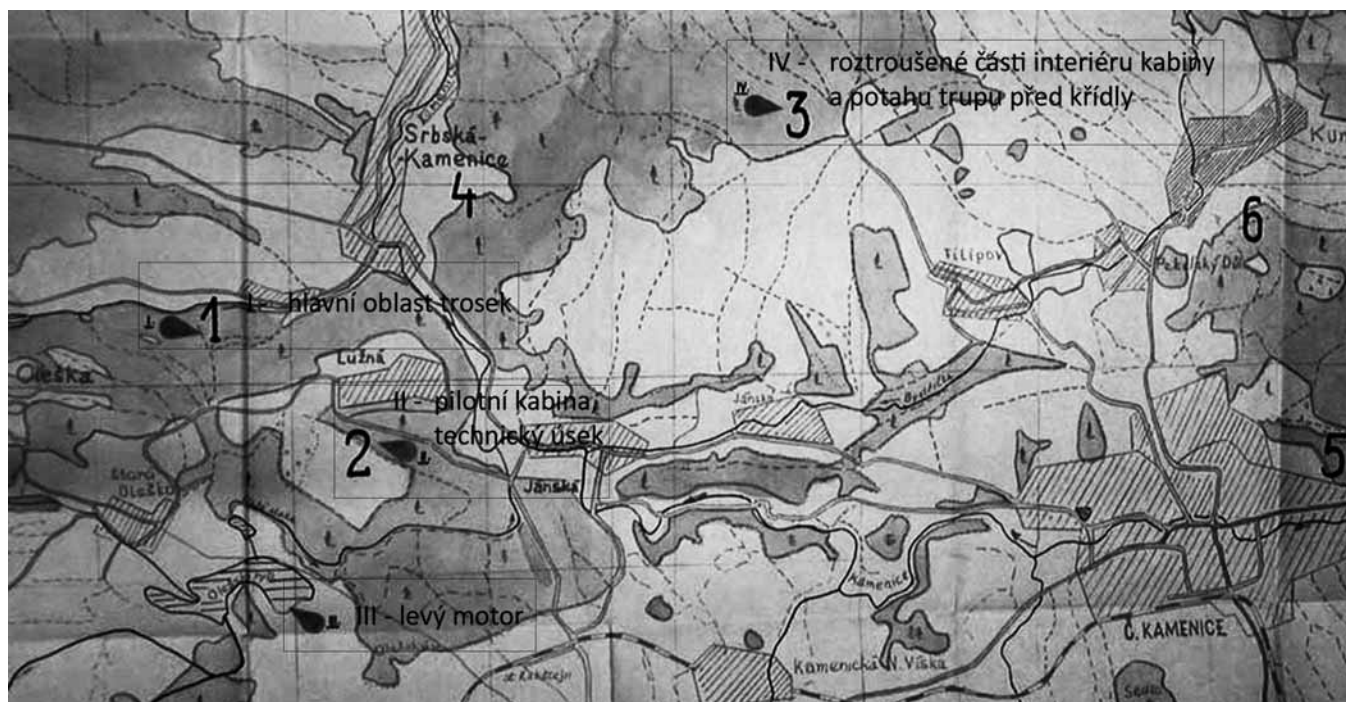
K první z dvojice analyzovaných nehod došlo 26. ledna 1972. Letoun DC-9 letěl ze Stockholmu do Bělehradu s mezipřistáním v Kodani a Záhřebu. Nehoda letadla jugoslávské společnosti JAT je považována za jeden z prvních teroristických útoků na civilní letadlo.

Let probíhal naprosto normálně až do chvíle, kdy letadlo přeletělo státní hranice NDR a ČSSR. Letadlo v letové hladině 10 km se kolem 16. hodiny odhlásilo německé letové kontrole a mělo navázat spojení s československou, ale už se tak nestalo. Po ověření, že ani jedno z řídicích středisek není s letadlem v kontaktu a nevidí jeho pohyb na radaru, bylo vyhlášeno pátrání.²

Brzy se zjistilo, že letadlo havarovalo asi 5 km od České Kamenice na Děčínsku, nedaleko od státní hranice s východním Německem. Trosky letadla se nacházely v několika poměrně vzdálených oblastech, což vyšetřovatele vedlo k domněnce, že se letadlo rozpadlo už ve vzduchu. To po-

¹ TRAMPOTA, Tomáš. Zpravodajství. Praha : Portál, 2006. S. 27.

² Národní archiv. Fond ÚCL – letecké nehody. Karton 84. Souhrnná zpráva. JUGOSLOVENSKI AEROTRANSPORT, DC-9-30, YU-AHT, letecká nehoda poblíž Čes. Kamenice, ČSSR, dne 26. ledna 1972.



Plánek dopadu troskek u nehody u Srbské Kamenice

tvrdily i svědecké výpovědi obyvatel České a Srbské Kamenice, Janské a Filipova – obcí, mezi které trosky letadla dopadly.³

Podle výpovědi slyšeli svědkové hukot prolétávajícího letadla (někteří uvedli, že byl zvláštní nebo přerušovaný, nezněl jako obvykle), náhle přerušovaný duněním, výbuchem nebo zahřměním. Vzápětí začaly z oblačné a téměř setmělé oblohy padat kusy troskek, předměty z letadla a lidská těla. Hlavní část troskek dopadla do lesa západně od Srbské Kamenice. Svědkové, kteří na místo dorazili jako první, také v troskách ocasně části objevili jedinou přeživší osobu – těžce zraněnou jugoslávskou stewardku Vesnu Vulovič. Kromě ní nepřežil nikdo. Zahynulo 27 osob – 23 cestujících a 4 členové posádky.⁴

Podle zprávy vyšetřovací komise byl příčinou nehody jednoznačně výbuch nálože, umístěné v předním zavazadlovém prostoru. Potvrdila to odborná kriminalistická expertiza. Okamžik výbuchu vyšetřovatelé stanovili na 16.01 – v ten moment přestaly fungovat černé skříňky, které až dosud zaznamenávaly bezproblémový průběh letu.

Rozložení troskek a porovnání s trasou letu ukázalo, že jako první odpadly drobnější části pláště letadla, pocházející z předního zavazadlového prostoru za pilotní kabinou. Těžce poškozený stroj pak nedokázal odolat silám, které na něj za letu působily. Nerozlomil se však hned. Mluvily o tom jak svědecké výpovědi, tak důkazy. Nejpodstatnějším bylo kovové lanko, procházející nedaleko místa prvotního poškození: to bylo nejprve přetrženo výbuchem, pak se velkým žárem znovu stavilo dohromady a až poté se přetrhlo definitivně.



Letoun DC-9 registrační značky YU-AHT, který havaroval u Srbské Kamenice

Časový průběh událostí pomohly upřesnit palubní hodiny, vyproštěné z troskek pilotní kabiny. Kokpit se od zbytku letadla odtrhl asi dvě minuty po výbuchu a dalších cca pět minut pak padal k zemi. Piloti o tom pravděpodobně nevěděli a až do dopadu se snažili neřiditelné letadlo, respektive zcela bezvládný kokpit, ovládat. Z roztrženého trupu během pádu vypadávaly předměty cestujících a také většina těl. Podle pitvěních protokolů byly u části obětí odhaleny stopy rychlé dekomprese, což poukazuje na to, že k narušení trupu letadla došlo ve velké výšce, kde jsou největší rozdíly tlaku uvnitř a vně letadla.⁵ Je ale jisté, že alespoň někteří z cestujících byli při vědomí a marně se snažili udržet se uvnitř poškozeného letadla, o čemž svědčily krevní šmouhy od prstů ruky v místě rozlomení trupu.⁶

³ Národní archiv. Fond ÚČL – letecké nehody. Karton 84. Protokol o výslechu svědka - Michel ROLAND. S. 2.

⁴ Národní archiv. Fond ÚČL – letecké nehody. Karton 84. Souhrnná zpráva. JUGOSLOVENSKI AEROTRANSPOT, DC-9-30, YU-AHT, letecká nehoda poblíž Čes. Kamenice, ČSSR, dne 26. ledna 1972.

⁵ TOUFAR, Pavel: *Třetí setkání s tajemstvím*. Třebíč : Akcent, 2000. S. 242.

⁶ Národní archiv, fond ÚČL – letecké nehody. Karton 82. KOUBÍK, F. Znalecký posudek z oboru mechanoskopie, defektoskopie a chemie. S. 2.



Trosky části trupu letadla po nehodě u Srbské Kamenice

Podle zpráv v zahraničním tisku se k odpovědnosti přihlásila chorvatská separatistická organizace Ustaša. Ustašovci měli údajně informaci, že na palubě letadla bude cestovat jugoslávský premiér, který měl být cílem útoku. Podle skandinávských tajných služeb na něj jugoslávské teroristické organizace plánovaly atentát už dříve. V týž den také došlo k bombovému útoku na vlak přímo v Jugoslávii.⁷ Zahraniční tisk dával obě nehody do jasné souvislosti. Vypátrat, kdo trhavinu do letadla vnesl, se nikdy nepodařilo.

I přes jasné závěry vyšetřovací komise je nehoda letounu YU-AHT dodnes velmi oblíbeným tématem mezi příznivci konspiračních teorií. Informace o tom, že šlo o tragický omyl československé armády, která letadlo zlikvidovala raketou nebo stíhačkou, čas od času proběhnou jak českými, tak německými, jugoslávskými a dalšími médii.



Trosky ocasní části letadla po nehodě u Srbské Kamenice

Jednotlivé verze se rozcházejí ve větších či menších detailech. V souhrnu jde ale o následující: kritického dne měl z Prahy ze setkání zástupců zemí Varšavské smlouvy odlétnat leteckým speciálem Leonid Iljič Brežněv nebo Erich Honecker. Armáda měla nařizeno „vyčistit“ vzdušný prostor od možných narušitelů. Letadlo společnosti JAT po poruše nebo po výbuchu bomby na palubě začalo nouzově klesat a armáda je v nižší letové hladině omylem sestřelila. Další verze hovoří o tom, že příkaz k „vyčištění“ vzdušné-

ho prostoru už nebyl aktuální, ale na jednom ze stanovišť protivzdušné obrany to stále nevzali na vědomí a na letadlo, letící v cestovní hladině, vypálili jednu nebo dvě rakety. První je poškodila a při nouzovém klesání je „dorazila“ druhá. Spekuluje se také o sestřelu československou stíhačkou.

Zastánci těchto teorií podpírají svá tvrzení dalšími argumenty – rozložení trosk ani rozsah poranění těl obětí prý neodpovídají pádu z výšky 10 km. Stejně tak by prý pád z této výšky nemohla přežít ani stewardka Vesna Vulovič (kteřá je dodnes zapsána v Guinnessově knize rekordů jako člověk, který přežil volný pád z největší výšky).⁸



Letuška Vesna Vulovič

Podle odborníků jsou tyto teorie nesmyslné. Namátkou lze uvést některé protiargumenty:

1. L. I. Brežněv se 26. 1. účastnil setkání představitelů zemí Varšavské smlouvy a následujícího dne se setkal v Praze s prezidentem Husákem – kritického dne tedy nemohl z Prahy ani odlétnat, ani přilétnat.⁹
2. Případná technická závada by se pravděpodobně projevila na záznamu z černé skříňky a piloti by ji ohlásili letové kontrole předtím, než by zahájili klesání.
3. Podle záznamů komunikace s řízením letového provozu nebyl civilní letecký provoz v oblasti nijak omezen. V oblasti se pohybovalo několik dalších letadel.
4. Kdyby bylo letadlo zničeno po zásahu raketou, byly by patrné jasné mechanické stopy na troskách (průrazy, vytlučená okénka atd.) i na tělech obětí. Žádné takové stopy se nenašly.
5. Zasaňující stíhačka nebo raketa by byla viditelná na radarových snímcích z řízení letového provozu. Nic takového se na nich neobjevuje.
6. Proti argumentům ohledně rozložení trosk a stavu těl, která dopadla na zem, lze namítnout, že se nepodařilo přesně zjistit, za jak dlouho po výbuchu se letadlo rozpadlo. Nelze tedy ani zjistit, v jaké výšce se roztrhlo – a odkud tedy padaly jednotlivé části. Těla obětí tedy nejspíš nepadala volným pádem z 10 km, ale z menší výšky.

⁷ Národní archiv. Fond ÚCL - letecké nehody. Karton 82. NESG. Yugoslavia accuses Croatian nationalists of killing 27 people in airliner bomb explosion. The Times, 28. 1. 1972.

⁸ HORNUNG-ANDERSEN, Peter: *Zázrak z dílny StB aneb proč Vesna přežila* [online]. Lidové noviny, 10. 1. 2009. Dostupné z WWW: <http://www.lidovky.cz/zazrak-z-dilny-stb-aneb-proc-vesna-prezila-fia/in_noviny.asp?c=A090110_000005_in_noviny_sko&klic=229435&mes=090110

⁹ KELLER, Ladislav: *Nehody dopravních letadel v Československu*, díl 4. Cheb : Svět křídel, 2011.

7. Na vyšetřování nehody se podílely desítky lidí nejen z armády a státní správy (kteří by teoreticky mohli mít zájem na utajení armádního selhání), ale také civilní experti a zahraniční spolupracovníci. Například černé skříňky byly analyzovány v Nizozemsku za přítomnosti československé, jugoslávské, nizozemské a americké strany.¹⁰ V samotné armádě by pak o zásahu na civilní letadlo musely vědět desítky až stovky osob. Je prakticky nemožné přesvědčit takové množství lidí, aby zastírali fakta o skutečné příčině nehody, a přimět je ke sto-percentní a dlouhodobé mlčenlivosti. Stejnou domněnku vyjadřují i bývalí vojáci či armádní experti.
8. Podle znaleckého posudku, jehož součástí je i fotodokumentace, byly v troskách letadla nalezeny jednoznačné stopy (chemické i mechanické) po výbuchu trhavin uvnitř zavazadlového prostoru.

Analýza zpravodajského pokrytí

K letecké nehodě u Srbské Kamenice došlo ve středu 26. ledna 1972 navečer. První stručné zprávy, informující o nehodě, byly otištěny v obou sledovaných denících už následujícího dne – 27. 1. a poslední se objevily o měsíc později, na konci sledovaného období – 26. 2. *Rudé právo* otisklo osm zpráv, *Mladá fronta* deset. Je nutné poznamenat, že se další informace objevovaly i po uplynutí sledovaného období 31 dnů. Tyto zprávy ale již do analýzy nejsou zahrnuty.

Všechny zprávy, které otisklo *Rudé právo*, byly převzaty z produkce ČTK. I v *Mladé frontě* tvořila produkce ČTK většinu zveřejněných zpráv, kromě toho však byly zveřejněny dvě vlastní zprávy, věnované vývoji zdravotního stavu letušky Vesny Vulovič.

První informaci o havárii přinesla krátká agenturní zpráva, kterou oba deníky otiskly ve stejném znění. Informovala o místě a času havárie, typu letadla a jeho trase, počtu osob na palubě a o jmenování vyšetřovací komise.

V následujících dnech bylo oznámeno, že havárii přežila jedna osoba, letuška Vesna Vulovič. O jejím zdravotním stavu podrobněji informovala *Mladá fronta*. Dále byla samozřejmostí informace o zaslání soustrastného telegramu předsedou vlády ČSSR jugoslávské straně. Obě média také informovala o příjezdu jugoslávských vyšetřovatelů. Ani v jednom deníku se neobjevily reportáže z místa nehody nebo rozhovory se svědky, kteří pád trosk sledovali.

4. 2. proběhl na letišti v Ruzyni pietní akt k uctění památky obětí, o čemž stručně informovala *Mladá fronta*. 9. 2. pak byla v obou denících zveřejněna zpráva komise o pokračujícím vyšetřování. Zároveň tato zpráva reaguje na teorie, které se na veřejnosti objevovaly (pravděpodobně na základě zpráv ze zahraničních médií, která už dříve dala do souvislosti havárii jugoslávského letadla a výbuch bomby ve vlaku mezi Lublaní a Bělehradem), a upozorňuje, že „nelze dosud uveřejňované informace pokládat za směrodatné a ztotožňovat je s výsledky práce komise“.

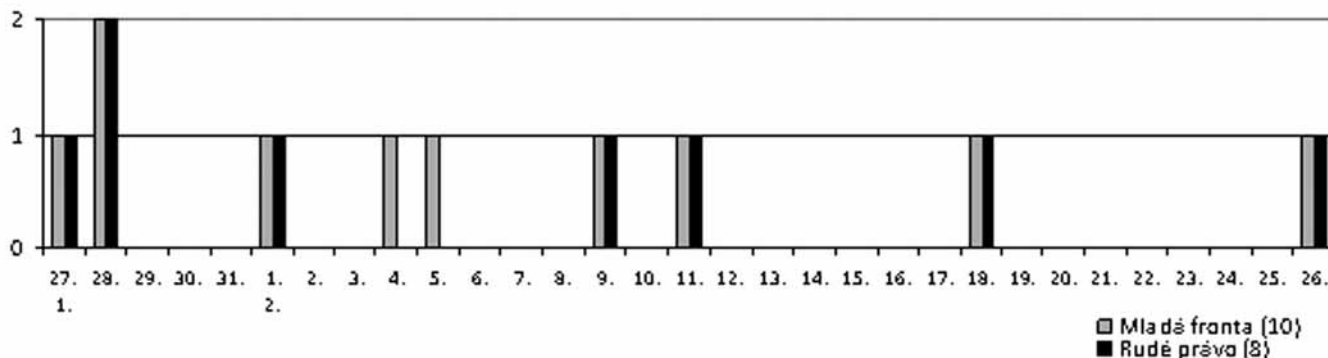
11. 2. přinesly oba deníky zprávu o výrazném zlepšení zdravotního stavu přeživší letušky Vesny Vulovič, která byla předtím převezena do Prahy a podrobila se závažné operaci páteře. *Mladá fronta* otiskla také její fotografii. Ve chvíli, kdy začalo být pravděpodobné, že se Vesna ze svých zranění vyléčí, jí začala média věnovat více pozornosti, která přetrvala až do jejího odjezdu zpět do Jugoslávie (již mimo sledované období).

Zásadní zpráva byla otištěna v obou denících 26. 2., v posledním dni sledovaného období. Šlo o zprávu vyšetřovací komise, která oznámila, že nehoda letadla byla způsobena výbuchem bomby na palubě. *Rudé právo* navíc doplnilo, že „ředitel jugoslávské svazové správy pro civilní letectví M. Djokanovič, který se zúčastnil vyšetřování katastrofy, konstatoval, že čs. komise pracovala velmi seriózně, v souladu s mezinárodními předpisy“.

(Do sledovaného období se už nevešla zpráva, že nehodu mají pravděpodobně na svědomí ustašovci – tato informace byla zveřejněna o několik dní později *Rudým právem*. *Rudé právo* i *Mladá fronta* pak sledovaly převoz zraněné letušky zpět do Jugoslávie a zveřejnily její poděkování československým lékařům a všem, kteří se podíleli na její záchraně. Tím zpravodajské pokrytí této letecké nehody skončilo.)

Důraz byl pochopitelně kladen na vývoj zdravotního stavu jediné přeživší, letušky Vesny Vulovič. Její přežití bylo zároveň prezentováno jako obrovský úspěch československého zdravotnictví: „Jak známo, Vesna jediná přežila 26. ledna t. r. katastrofu jugoslávského letadla nad naším územím. do značné míry díky okamžitému zásahu našich občanů, lékařů a dalších zdravotních pracovníků.“

Kromě toho byly zveřejňovány informace i o postupu vyprošťovacích prací. Média také reagovala na informace kolující na veřejnosti a nakonec informovala o samotné příčině nehody – šlo o bombový útok.



Časové rozložení zpravodajského pokrytí nehody (Srbská Kamenice, 1972)

¹⁰ Národní archiv. Fond ÚČL - letecké nehody. Karton 84. Souhrnná zpráva. S. 19 - 20.

Nehoda u Srbské Kamenice ukázala, že i v době normalizace bylo za „vhodných okolností“ možné o dopravních nehodách poměrně obsáhle informovat. V tomto případě tomu nic nebránilo – šlo o nehodu jugoslávského letadla americké výroby, jehož nehodu nezavinilo Československo ani žádná jiná spřátelená socialistická země.

1973: Nehoda letadla Aeroflotu (Praha - Ruzyně)

K další velké letecké nehodě na československém území došlo jen o rok později, přesně 19. února 1973. Letadlo Tu-154 sovětské společnosti Aeroflot se 100 osobami na palubě havarovalo během nezávládnutého přiblížení na letišti Praha – Ruzyně, zřítilo se několik stovek metrů před prahem přistávací dráhy, převrátilo se a shořelo. Příčina nehody nebyla oficiálně stanovena, podle odborníků však šlo o kombinaci špatně navrženého ovládání řídicích prvků a chybu posádky.

Letadlo letělo na lince Moskva Šeremetěvo – Praha. Posádka byla sice zkušená, ale na tomto typu letounu měla nalétáno poměrně málo hodin. Piloti během letu přesně dodržovali pokyny řídicích letového provozu a nehlásili žádné potíže. Počasí bylo dobré a letadlo bylo ve vynikajícím technickém stavu – v provozu bylo teprve tři měsíce a v minulosti nemělo žádnou vážnější poruchu.

Celý let probíhal normálně. Problémy se objevily až těsně před přistáním. Letadlo sledovalo radiový paprsek, který je navádí na přistání, ale asi kilometr před prahem dráhy se překlopilo nosem dolů a začalo klesat. Letadlo nereagovalo na přitážení řídicí páky a nepomohlo ani zvýšení výkonu motorů. Když kapitán viděl, že na dráhu nedoletí, výkon motorů snížil, aby snížil rychlost nárazu.¹¹ Letadlo narazilo podvozkem do země asi 0,5 km před prahem dráhy. Postupně se odlomily části podvozku a jedno křídlo, pak se trup letadla se zbylým křídlem převrátil a konečně se zastavil.

Kritický však byl fakt, že se z ulomeného křídla rozstříkl zbytek paliva a vzplanul od poškozených elektroinstalací. Požár se v troskách rychle rozšířil a zcela zničil vnitřní část kabiny pro cestující, do níž stále zatékalo palivo z poškozených nádrží. Většina obětí proto nezahynula bezprostředně na následky nárazu, ale uhořela, protože nebylo možné dostat se z hořícího trupu.¹² Mezi 66 oběťmi byli i hudebníci z doprovodné kapely Evy Pilarové. Sama zpěvačka měla původně letadlem cestovat také, ale z osobních důvodů nakonec z Moskvy neodletěla.¹³

Většina zachráněných se nacházela v přední části letounu nebo v pilotní kabině, odkud se dostali ven buď okénky kokpitu, nebo otvorem po odlomení pravém křídle. Nehodu letadla pozorovalo mnoho zaměstnanců letiště, takže na místo nehody brzy dorazili nejen hasičské oddíly, ale i mechanici či piloti jiných letadel. Ti se podíleli na záchraně části osob z letadla – někteří z nich dokonce na vlastní zodpovědnost nasedli do hasičských vozidel a najížděli jimi do trupu havarovaného letadla, aby zvětšili otvor, kterým by se mohli uvěznění lidé dostat ven.¹⁴



Letoun Tu-154. Nejde přímo o letoun, který havaroval na Ruzyni, ale o stejný typ.

Přímí svědkové události z řad zaměstnanců letiště a aerolinií zásah hasičů vesměs kritizovali – hasiči prý neměli adekvátní vybavení (azbestové obleky, vyprošťovací technika atd.), takže nemohli vyprošťovat uvězněné cestující ani se dostat dovnitř trupu, kde zuřil nejhorší požár (hašení a chlazení zvenčí nebylo příliš účinné). Podle jiného zdroje sice hasiči měli motorové pily k rozřezání trupu, ale někdo z nich ukradl veškeré pohonné hmoty.¹⁵

Posádka letounu nehodu přežila, jejich výpovědi proto mohly přispět k určení příčiny havárie. Podle výpovědi kapitána, který letadlo řídil, náhle přestala „zabírat“ řídicí páka, kterou pilot ovlivňuje podélný sklon letounu. Ohledání trosk letadla a analýzy černých skříněk tento fakt potvrdily. V troskách pilotní kabiny se našel přepínač, který byl nastaven v poloze pro normální let, nikoli pro přistání. Tento přepínač řídil polohu výškového stabilizátoru (vodorovná část ocasních ploch, jejíž nastavení ovlivňuje sklon letounu). Bezprostřední příčinou havárie tedy byla chyba posádky (pravděpodobně druhého pilota), která v kritické chvíli nesprávně nastavila stabilizátor na ocase letounu. To způsobilo „ztěžknutí“ nosu letadla a ztrátu říditelnosti. Vše se událo během několika vteřin. Než mohli piloti zjistit, kde udělali chybu, letadlo havarovalo v předpolí přistávací dráhy.

Po pražské nehodě byl provoz všech letounů Tu-154 dočasně pozastaven. Šlo o první oficiálně uváděnou závažnou nehodu tohoto typu. Šlo o nový typ a posádky se s ním stále ještě seznamovaly. Dá se říci, že bylo otázkou času, kdy se někdo dopustí podobné chyby při příliš složitém manuálním přestavování ovladačů.

Po nehodě proto následovala série konstrukčních změn. Změnilo se především ovládání řídicích ploch. „Sdružené ovládání mechanizace“ propojilo mechanicky ovladače klapek s ovládáním stabilizátoru, takže k přestavení docházelo automaticky a piloti pouze kontrolovali, zda je nastavení správné.¹⁶

¹¹ Národní archiv. Fond ÚČL – letecké nehody. Karton 105. Protokol o výslechu svědka – Sergej Černěcov. S. 5.

¹² Národní archiv. Fond ÚČL – letecké nehody. Karton 105. Souhrnná zpráva o šetření příčin letecké nehody TU-154 CCCP 85023.

¹³ ANQUETIL. Recept na štěstí Evy Pilarové [online]. 19. 1. 2007. Dostupné z WWW: <<http://www.saspi.cz/dila/4819-recept-na-stesti-egy-pilarove>>.

¹⁴ Národní archiv. Fond ÚČL – letecké nehody. Karton 105. Protokol o výslechu svědka – Miroslav Dufek S. 3.

¹⁵ ANQUETIL. Recept na štěstí Evy Pilarové [online]. 19. 1. 2007. Dostupné z WWW: <<http://www.saspi.cz/dila/4819-recept-na-stesti-egy-pilarove>>.

¹⁶ KELLER, Ladislav: *Nehody dopravních letadel v Československu*, díl 4. Cheb : Svět křidel, 2011.

Analýza zpravodajského pokrytí

K nehodě došlo v pondělí 19. 2. 1973 v dopoledních hodinách. První zprávy ve sledovaných denících byly otištěny následujícího dne 20. 2. Druhá a poslední zpráva byla otištěna o den později, 21. 2. Tím informování o události bez vysvětlení skončilo. S pouhými dvěma zprávami (a jednou fotografií) je tato nehoda bezkonkurenčně nejméně zpravodajsky pokrytou leteckou nehodou ve sledovaném období. Všechny zveřejněné materiály byly převzaty z produkce ČTK.

První zpráva se v obou sledovaných denících objevila na první straně a u obou periodik šlo o doslovné převzetí krátké zprávy ČTK. Ta přinesla pouze velmi obecné informace: „Na letišti v Praze Ruzyni došlo včera v dopoledních hodinách při přistávacím manévru k těžké letecké nehodě dopravního letadla sovětské letecké společnosti Aeroflot. Letadlo linky SU-141 letělo na pravidelné trati Moskva – Praha. Část posádky a cestujících se zachránila.“ Rudé právo přidalo kratičkou zmínku o tom, že se dalšího dne předpokládá zveřejnění informací o stavu cestujících.

21. 2. byla zveřejněna delší zpráva. Uváděla již přesnější a konkrétnější informace o počtu zachráněných a zraněných osob a uváděla národnost obětí. Objevilo se také vyjádření vyšetřovací komise, že nehodu nemohlo způsobit počasí. Zpráva také krátce informovala o příjezdu skupiny sovětských odborníků. *Mladá fronta* navíc otiskla fotografii zraněné letušky s popiskem: „Sovětská letuška Mariana Zaovžanovová, matka dvou dětí, která byla při letecké havarii v Praze – Ruzyni těžce zraněna, je jedna z prvních, kterým byla po nehodě poskytnuta lékařská pomoc. (...) Podle sdělení ošetřujícího lékaře je její stav uspokojivý.“

Tím zpravodajské pokrytí nehody skončilo. Ve sledovaném období už se neobjevila žádná další zpráva, která by informovala o pokračujícím vyšetřování nebo stavu zraněných. Zmíněn nebyl ani fakt, že na palubě zahynuli členové doprovodné kapely Evy Pilarové a zejména to, že letadlem měla cestovat i samotná zpěvačka.

Zarážející je také skutečnost, že nebyl otištěn ani jediný soustranný telegram ze spřátelených socialistických zemí, což bylo v dané době po velkých neštěstích téměř neměnným pravidlem.

V médiích se neobjevil popis samotného průběhu nehody, která byla z laického pohledu poměrně neobvyklá – letadlo v perfektním technickém stavu se zkušenou posádkou havarovalo za dobrého počasí, když náhle „přestalo poslouchat“ pokyny posádky.

Ani v jedné zprávě neobjevila informace o požáru, který letadlo zachvátil po dopadu na zem. Ten byl přítom hlavně příčinou tragických následků – kdyby letadlo nezačalo hořet, povedlo by se bezesporu zachránit mnohem více osob. Logicky tedy není zmíněn ani kritizovaný zásah záchraných složek.

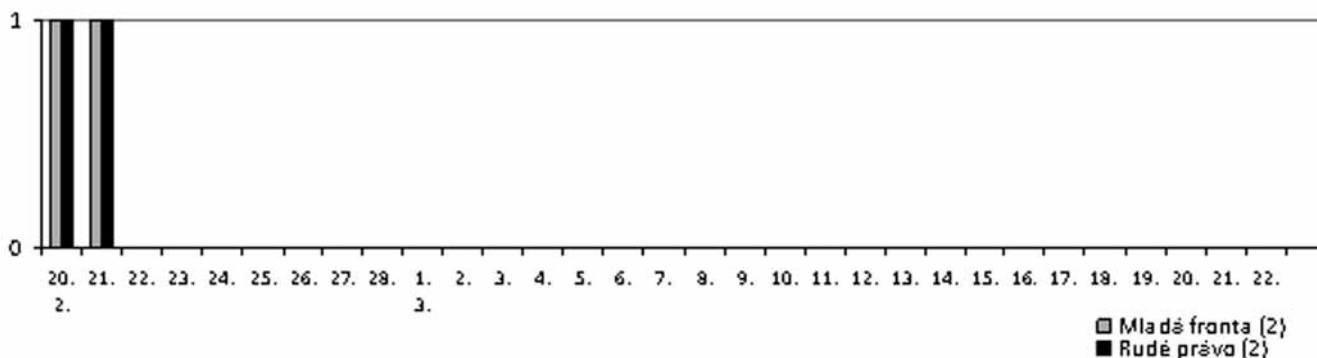
Nabízí se jasná otázka – proč se o této nehodě informovalo tak málo, respektive proč se o ní přestalo psát od druhého dne, když se dosavadní zpravodajské pokrytí z prvního a druhého dne nijak neodlišovalo od jiných nehod, kterým byla věnována pozornost i později? Nehodě u Srbské Kamenice, k níž došlo o pouhý rok dříve, byl věnován nerosovatelně větší prostor. Nehoda Aeroflotu si přitom vyžádala mnohem více obětí – s 66 ztrátami na životech šlo v té době o druhou nejtragičtější leteckou nehodu na území Československa.

Lze se domnívat, že hlavní příčinou je fakt, že šlo o naprosto nové letadlo sovětské výroby a o sovětskou leteckou společnost. Nejspíše ani není náhoda, že se o nehodě přestalo informovat po příjezdu sovětských odborníků. Do teorie o „cíleném utajení“ celé události zapadá i fakt, že některé části vyšetřovacího spisu z archivu Úřadu pro civilní letectví jsou dodnes označeny jako „přísně tajné“, což se u materiálů k většině ostatních nehod neobjevuje. Z vyšetřovacího spisu navíc zmizela veškerá fotodokumentace a prepis hovorů v pilotní kabině.¹⁷

Nabízí se tedy následující vysvětlení: Během ohledání vraku v prvních dvou dnech byly nalezeny nesprávně nastavené přepínače a stabilizátor na ocase letadla. Domněnku, že to bylo příčinou nehody, podpořily i výpovědi pilotů. Po příjezdu sovětských vyšetřovatelů bylo na případ nejspíše vyhlášeno „informační embargo“, aby se utajila pravděpodobná příčina nehody: konstrukční nedostatek moderního sovětského letadla a chyba sovětské posádky.

Tato teorie je naprosto v souladu s postoji cenzurních orgánů v té době. Selhání sovětských konstruktérů a pilotů možno chápat jako „kritiku Sovětského svazu“, médiím zapovězenou předpisy cenzurních orgánů ČÚTI / SÚTI.

Kontrolovat tok informací o podobné události bylo velmi snadné. Naprostá většina informací o velkých dopravních nehodách se do médií dostávala prostřednictvím ČTK, která přejímala oficiální vyjádření pro tisk, vydaná vyšetřovacími komisemi. Stačilo tedy přestat vydávat oficiální vy-



Časové rozložení zpravodajského pokrytí nehody (Praha – Ruzyně, 1973)

¹⁷ Národní archiv. Fond ÚCL – letecké nehody. Karton 105. Souhrnná zpráva o šetření příčin letecké nehody TU-154 CCCP 85023. S. 5 a 28.

jádření – a média ztratila hlavní zdroj informací. Dá se předpokládat, že svědkové nehody měli zakázáno o nehodě s médii mluvit. Je však velmi pravděpodobné, že se média ani zjistiť další informace o nehodě nesnažila.

Leteckou nehodu Aeroflotu nahradily zprávy o 25. výročí únorového puče a další politické zprávy. Velmi zajímavá skutečnost ovšem vyplývá z informací o dalších dvou leteckých nehodách, k nimž došlo ve sledovaném období 30 dnů po nehodě – při první zahynuli u polského Štětína českoslovenští komunističtí politici, u druhé šlo o chybu izraelské armády, která omylem sestřelila iránské civilní letadlo. Oběma zprávám byl věnován mnohem větší prostor než nehodě Aeroflotu, k níž přitom došlo na našem území. Zpráva o sestřelení iránského letadla byla navíc výrazně emocionálně zabarvena – jako příklad lze uvést titulky Rudého práva *Izrael spáchal masovou vraždu, Projev neslýchané brutality* nebo *94 mrtvých žaluje*. Zprávy o ruzyňské nehodě naopak nesly zcela obecné a čtenářsky nepřitažlivé titulky jako *Havárie letadla* nebo *Výšetřování leteckého neštěstí pokračuje*.

Na samý závěr je vhodné poznamenat, že ačkoli piloti chybovali, snažili se svou chybu napravit jak zmírněním rychlosti dopadu, tak především následnou snahou o záchranu cestujících, navzdory vlastním zraněním a nebezpečí při pohybu v těsné blízkosti hořících trosk. Tento přístup by se dal snadno mediálně zpracovat jako obraz obětavého sovětského hrdiny. Důraz na zamaskování selhání byl bohužel větší než snaha o ocenění lidské odvahy.

„Informační mlčení“ o letecké nehodě Aeroflotu přineslo svůj výsledek. Nemají o ní velké ponětí ani nadšenci, kteří se o letectví a jeho historii zajímají – na rozdíl od nehod u Bratislavy, u Srbské Kamenice nebo na pražském Suchdole. Nekolují o ní dokonce ani žádné konspirační nebo alternativní teorie. Mezi širokou veřejností je pak tato havárie naprosto „bílým místem“.

Závěr

Rozdíl ve způsobu informování o obou leteckých nehodách je patrný na první pohled. O nehodě u Srbské Kamenice se informovalo poměrně obsáhle, kdežto nehoda Aeroflotu na ruzyňském letišti z roku 1973 patří k zpravodajsky nejméně pokrytým dopravním nehodám v československé historii. Poměr zpráv 18 : 4 (v obou sledovaných denících dohromady) vypovídá jednoznačně.

Příčinu nelze hledat ve výrazné proměně společensko-politických okolností: obě nehody od sebe dělí pouhý rok. Vliv nemá ani dostupnost místa nehody: ruzyňské letiště je nesporně dostupnější lokalitou než Srbská Kamenice na severu Čech. Stejně tak nemá na způsob informování vliv ani počet obětí či jejich státní příslušnost – nehoda u Srbské Kamenice si jich vyžádala „pouze“ 27, nehoda Aeroflotu 66 (v té době šlo o druhou největší leteckou nehodu na území Československa). Na palubě letounu JAT nebyl ani jeden Čechoslovák, kdežto v letadle Aeroflotu jich bylo mnoho, včetně umělců. Důvodem nemůže být ani „nezajímavost“ nebo „obyčejnost“ ruzyňské nehody – naopak byla velmi nezvyklá průběhem i skutečností, že ji přežila plná třetina osob včetně pilotů.

Příčiny „informačního ticha“ je pravděpodobně nutné hledat v samotné příčině nehody: šlo o konstrukční nedostatky nejmodernější sovětské techniky a o chybu sovětské posádky.

Literatura a tištěné prameny

KELLER, Ladislav: *Nehody dopravních letadel v Československu*, díl 4. Cheb : Svět křídél, 2011.

TOUFAR, Pavel: *Třetí setkání s tajemstvím*. Třebíč : Akcent, 2000

TRAMPOTA, Tomáš. Zpravodajství. Praha : Portál, 2006

Mladá fronta 27. 1. – 27. 2. 1972

Mladá fronta 20. 2. – 23. 3. 1972

Rudé právo 27. 1. – 27. 2. 1972

Rudé právo 20. 2. – 23. 3. 1972

Internetové zdroje

ANQUETIL. Recept na štěstí Evy Pilarové [online]. 19. 1. 2007. Dostupné z WWW: <<http://www.saspi.cz/dila/4819-recept-na-stesti-egy-pilarove>>.

HORNUNG-ANDERSEN, Peter: *Zázrak z dílny StB aneb proč Vesna přežila* [online]. Lidové noviny, 10. 1. 2009. Dostupné z WWW: <http://www.lidovky.cz/zazrak-z-dilny-stb-aneb-proc-vesna-prezila-fia/ln_noviny.asp?c=A090110_000005_ln_noviny_sko&klic=229435&mes=090110>

Archivní zdroje

Národní archiv

Fond ÚCL – letecké nehody. Karton 82, 84, 105

