

Let Uruguayského letectva 571

W [en.wikipedia.org/wiki/Uruguayan Air Force Flight 571](https://en.wikipedia.org/wiki/Uruguayan_Air_Force_Flight_571)

Fairchild FH-227 D, s barvou letu 571
Fuerza Aérea Uruguaya , použitý ve filmu
Alive z roku 1993



Nehoda

datum	13. října 1972 – 23. prosince 1972
souhrn	<u>Řízený let do terénu</u> kvůli <u>chybě pilota</u> , 72 dní přežití
místo	Odlehlé <u>Andy</u> v <u>departementu Malargüe</u> , <u>provincie Mendoza</u> , Argentina, poblíž hranic s Chile 3 570 m (11 710 stop) <u>34°45'54"J 70°17'11"Z</u> Souřadnice : <u>34°45'54"J 70°17'11"Z</u>

Letadlo

Typ letadla	<u>Fairchild FH-227 D</u>
Operátor	<u>Uruguayské letectvo</u>
Registrace	T-571
Původ letu	<u>Mezinárodní letiště Carrasco</u> <u>Montevideo</u> , Uruguay
Mezipřistání	<u>Mezinárodní letiště Mendoza</u>
Destinace	<u>Letiště Pudahuel</u> <u>Santiago</u> , Chile
Cestující	40
Osádka	5
Smrtelné případy	29 (zpočátku 12)
Přeživší	16 (zpočátku 33)

Uruguayský let 571 (Lead Sled)



Místo havárie

•
Santiago

•
Montevideo

•
Mendoza

Místo havárie v Argentině

Let **Uruguayského letectva 571** byl pronajatý let Fairchild FH-227D z Montevidea v Uruguayi do Santiaga v Chile , který se zřítil v Andách 13. října 1972. Nehoda a následné přežití se staly známými jako **katastrofa letu v Andách** (*Tragedia de los Andes*) a **Zázrak v Andách** (*Milagro de los Andes*).



Nezkušený druhý pilot, podplukovník Dante Héctor Lagurara, byl u kontrol, když k nehodě došlo. Mylně se domníval, že letadlo dosáhlo Curicó , kde by se let otočil a sestoupil na letišťe Pudahuel . Lagurara si nevšiml, že údaje z přístrojů naznačovaly, že je stále 60–70 km (37–43 mi) od Curicó. Když začal klesat, letoun narazil do hory a uřízl obě křídla a ocasní část. Zbývající část trupu sklouzla po ledovci odhadovanou rychlostí 350 km/h (220 mph) a sestoupila asi 725 metrů (2379 stop), než narazila do ledu a sněhu.

Na palubě bylo 45 cestujících a posádky, včetně 19 členů rugbyového klubu Old Christians Club , spolu s jejich rodinami, příznivci a přáteli. Tři členové posádky a devět cestujících zemřeli okamžitě; několik dalších zemřelo brzy poté kvůli mrazivým teplotám a vážnosti jejich zranění. Vrak se nacházel v nadmořské výšce 3 570 metrů (11 710 stop) v odlehlých Andách daleko na západě Argentině ,

jen na východ od hranice s Chile. Úřady během následujících dnů několikrát přelétaly nad místem havárie a hledaly letoun, ale bílý trup proti sněhu neviděly. Pátrání bylo po osmi dnech zrušeno. ^[1]

Během následujících 72 dnů přeživší trpěli extrémními útrapami, včetně vystavení, hladovění a laviny, což vedlo ke smrti dalších třinácti cestujících. Zbývající cestující se uchýlili ke kanibalismu . Když se počasí s příchodem pozdního jara zlepšilo, dva přeživší, Nando Parrado a Roberto Canessa , vyšplhali bez vybavení na 4 650 metrů (15 260 stop) horský vrchol a vydali se na 10 dní do Chile, aby vyhledali pomoc, přičemž ušli 61 km (38 mil).). Dne 23. prosince 1972, dva měsíce po havárii, byl zachráněn poslední ze 16 přeživších. Zpráva o jejich zázračném přežití vyvolala celosvětové titulky, které přerostly v mediální cirkus .

Let a nehoda

Počátky letu

Členové amatérského rugbyového týmu Old Christians Club z Montevidea v Uruguayi měli sehrát zápas proti Old Boys Club, anglickému rugbyovému týmu v Santiago v Chile. ^[2] Prezident klubu Daniel Juan si pronajal dvoumotorový turbovrtulový letoun Uruguayského letectva Fairchild FH-227 D k přeletu týmu nad Andami do Santiaga. Letadlo přepravovalo 40 cestujících a pět členů posádky. Plukovník Julio César Ferradas byl zkušeným pilotem letectva, který měl nalétáno celkem 5 117 hodin. Doprovázel ho druhý pilot podplukovník Dante Héctor Lagurara. Bylo 10 míst navíc a členové týmu pozvali několik přátel a rodinných příslušníků, aby je doprovázeli. Když to někdo na poslední chvíli zrušil, Graziela Mariani koupila místo, aby se mohla zúčastnit svatby své nejstarší dcery. ^[2]



Sopka Tinguiririca při pohledu z údolí řeky Tinguiririca

Letadlo odletělo z mezinárodního letiště Carrasco 12. října 1972, ale bouřková fronta nad Andami je přinutila přes noc zastavit v Mendoze v Argentině. Ačkoli existuje přímá cesta z Mendozy do Santiaga 200 kilometrů (120 mil) na západ, vysoké hory vyžadují nadmořskou výšku 25 000 až 26 000 stop (7 600 až 7 900 m), což je velmi blízko maximálnímu provoznímu stropu FH-227D 28 000 m. stop (8 500 m). Vzhledem k tomu, že letoun FH-227 byl plně naložen, vyžadovala by tato trasa od pilota velmi pečlivě vypočítat spotřebu paliva a vyhnout se horám. Místo toho bylo obvyklé, aby tento typ letadla létal delší 600 kilometrů (370 mil), 90 minutovou trasu ve tvaru U ^[2]z Mendozy na jih do Malargüe pomocí letecké cesty A7 (dnes známé jako UW44). Odtud letadla letěla na západ přes vzdušnou cestu G-17 (UB684), přeletěla Planchón k radiomajáku Curicó v Chile a odtud na sever do Santiaga. ^[3]^[4]

Let ovlivnilo i počasí 13. října. Toho rána se podmínky nad Andami nezlepšily, ale brzy odpoledne se očekávaly změny. Pilot čekal a ve 14:18 odstartoval. v pátek 13. října z Mendozy. Letěl na jih z Mendozy směrem k radiomajáku Malargüe v letové hladině 180 (FL180, 18 000 stop (5 500 m)). Lagurara vyslal rádiem na letiště Malargüe jejich polohu a řekl jim, že v 15:21 dosáhnou 2 515 metrů (8 251 stop) vysokého průsmyku Planchón. Průsmyk Planchón je předávací bod řízení letového provozu z jedné strany And na druhou, přičemž dispečeri v Mendoze převádějí povinnosti sledování letů na řízení letového provozu Pudahuel v Santiagu v Chile. ^[5]^[6]Jednou přes hory v Chile, jižně od Curicó, se mělo letadlo otočit na sever a zahájit sestup na letiště Pudahuel v Santiagu.

Selhání

Wikimedia | © OpenStreetMap

Mapa letu ^[3]

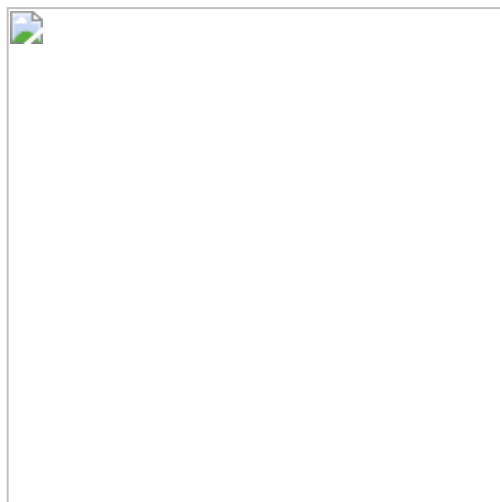
Pilot Ferradas předtím letěl přes Andy 29krát. Na tomto letu cvičil druhého pilota Lagurara, který byl u řízení. Když letěli přes Andy, mraky zakryly hory. ^[7]^[3] Letadlo, FAU 571, bylo čtyři roky staré a mělo 792 drakových hodin. ^[8] Letoun byl některými piloty

považován za nedostatečně poháněný a byl jimi přezdíván jako „olověné saně“. [9].[10]

Vzhledem k oblačnosti piloti letěli za meteorologických podmínek podle přístrojů ve výšce 18 000 stop (5 500 m) (FL180) a nemohli vizuálně potvrdit svou polohu. Zatímco některé zprávy uvádějí, že pilot nesprávně odhadl svou polohu pomocí mrtvého výpočtu, pilot se spoléhal na radionavigaci. [10] Přístroj VOR/DME letadla zobrazil pilotovi digitální údaj o vzdálenosti k dalšímu rádiovému majáku v Curicó. V průsmyku Planchón musel letoun ještě ujet 60–70 km (37–43 mil), aby dosáhl Curicó.

Bez ohledu na to v 15:21, krátce po průchodu průsmykem, Lagurara kontaktoval Santiagu a oznámil letovým dispečerům, že očekává, že do Curicó dorazí o minutu později. Doba letu z průsmyku do Curicó je normálně 11 minut, ale jen o tři minuty později pilot Santiagu řekl, že míjeli Curicó a otáčeli se na sever. Požádal řízení letového provozu o povolení sestoupit. Řídící v Santiagu, který nevěděl, že let je stále nad Andami, mu povolil sestoupit do 11 500 stop (3 500 m) (FL115). [7].[10] Pozdější analýza jejich letové dráhy zjistila, že se pilot nejen otočil příliš brzy, ale otočil kurz o 014 stupňů, kdy se měl otočit na 030 stupňů. [3]

Když letadlo klesalo, silné turbulence házely letadlem nahoru a dolů. Nando Parrado si vzpomněl, že narazil do sestupného proudu, což způsobilo, že letadlo kleslo o několik set stop a zmizelo z mraků. Ragbisté o turbulencích nejprve vtipkovali, dokud někteří cestující neviděli, že letadlo je velmi blízko hory. "To byl pravděpodobně okamžik, kdy piloti spatřili černý hřeben stoupající mrtvě před nimi."



Roberto Canessa později řekl, že si myslel, že pilot odbočil na sever příliš brzy a začal sestupovat do Santiaga, když bylo letadlo ještě vysoko v Andách. Potom "začal stoupat, dokud nebylo letadlo téměř svislé a začalo se zastavovat a třást." ^[12] Spustil se alarm při srážce letadla se zemí, který znepokojil všechny cestující. ^[4]

Pilot použil maximální výkon ve snaze získat výšku. Výpovědi svědků a důkazy na místě naznačovaly, že letadlo narazilo do hory dvakrát nebo třikrát. Pilot byl schopen přenést před letadla přes hřeben, ale v 15:34 mohla spodní část ocasního kužele zaklesnout hřeben ve výšce 4 200 metrů (13 800 stop). Další srážka oddělila pravé křídlo. Některé důkazy naznačují, že byl vržen zpět takovou silou, že utrhl vertikální stabilizátor a ocasní kužel. Když byl ocasní kužel odpojen, vzal s sebou zadní část trupu, včetně dvou řad sedadel v zadní části kabiny pro cestující, kuchyňku, zavazadlový prostor, vertikální stabilizátor a horizontální stabilizátory, takže zůstal zející otvor v zadní části trup. Tři cestující, navigátor a stevard byli ztraceni s ocasní částí. ^{[3].^[2]}

Letoun pokračoval vpřed a vzhůru o dalších 200 metrů (660 ft) ještě několik sekund, když levé křídlo narazilo na výběžek ve výšce 4 400 metrů (14 400 ft) a utrhlo křídlo. Jedna z vrtulí prořízla trup, když bylo odříznuto křídlo, ke kterému byla připevněna. ^[3] Z otevřené zadní části trupu vypadli další dva cestující. Přední část trupu letěla přímo vzduchem, než klouzala po strmém ledovci rychlostí 350 km/h (220 mph) jako vysokorychlostní tobogán a klesla asi 725 metrů (2 379 stop). Když trup narazil do sněhové pokrývky, sedadla byla vytržena ze základny a vržena proti přední přepážce a navzájem. Náraz rozdrtil kokpit se dvěma piloty uvnitř a Ferradas okamžitě zabil. ^[13]

Oficiální vyšetřování dospělo k závěru, že havárii způsobil řízený let do terénu kvůli chybě pilota. ^{[5].^[14]}

Trup letadla se zastavil na ledovci na $34^{\circ}45'54''\text{J } 70^{\circ}17'11''\text{W}$ ve výšce 3 570 metrů (11 710 stop) v departementu Malargüe , provincie Mendoza . Nejmenovaný ledovec (později pojmenovaný *Glaciar de las Lágrimas* nebo *Ledovec slz*) se nachází mezi horou Sosneado a 4 280 metrů (14 040 stop) vysokým Volcánem Tinguiririca , který se rozprostírá na odlehlé hornaté hranici mezi Chile a Argentinou. Je jižně od 4 650 metrů (15 260 stop) vysoké hory Mount Seler , hory, na kterou později vylezli a kterou Nando Parrado pojmenoval po svém otci. Letadlo bylo 80 km (50 mil) východně od své plánované trasy. [3]

Po havárii

Ze 45 lidí v letadle zahynuli při jeho rozpadu tři cestující a dva členové posádky v ocasní části: poručík Ramón Saúl Martínez, Orvido Ramírez (steward letadla), Gaston Costemalle, Alejo Hounié a Guido Magri. O pár sekund později vypadli ze zadní části trupu Daniel Shaw a Carlos Valeta. Valeta svůj pád přežil, ale klopýtal po zasněženém ledovci, spadl do hlubokého sněhu a udušil se. [2] Jeho tělo našli spolucestující 14. prosince. [15].[16]

Nejméně čtyři zemřeli při nárazu trupu letadla do sněhové pokrývky, která vytrhla zbývající sedadla z kotev a mrštila je do přední části letadla: týmový lékař Dr. Francisco Nicola a jeho manželka Esther Nicola; Eugenia Parrado a Fernando Vazquez (student medicíny). Pilot Ferradas zemřel okamžitě, když mu příďové zařízení přitlačilo přístrojovou desku k hrudi a vytlačilo mu hlavu z okna; druhý pilot Lagurara byl kriticky zraněn a uvězněn v rozdrceném kokpitu. [2] Požádal jednoho z cestujících, aby našel jeho pistoli a zastřelil ho , ale cestující odmítl. [4]

Třiatřicet zůstalo naživu, i když mnoho z nich bylo vážně nebo vážně zraněno, se zraněními včetně zlomených nohou, které byly způsobeny zhroucením sedadel letadla dopředu o přepážku pro zavazadla a pilotní kabinu. [16]

Canessa a Gustavo Zerbino, oba studenti medicíny, jednali rychle, aby vyhodnotili závažnost zranění lidí a ošetřili ty, kterým mohli nejvíce pomoci. Nando Parrado měl zlomeninu lebky a zůstal tři dny v kómatu. Enrique Platero měl v břiše zaseknutý kus kovu, který po odstranění přinesl několik centimetrů střeva, ale okamžitě začal pomáhat ostatním. Obě nohy Artura Nogueiry byly na několika místech zlomené. Žádný z cestujících se zlomeninami nepřežil. [17]

Hledání a záchrana

Chilská letecká pátrací a záchranná služba (SARS) byla během hodiny informována o neznámosti letu. Čtyři letadla hledala toho odpoledne až do setmění. Zpráva o zmizelém letu se do uruguayských médií dostala kolem 18:00 . ten večer.

Důstojníci chilského SARS poslouchali rádiové vysílání a došli k závěru, že letadlo sestoupilo v jedné z nejnepřístupnějších a nejhůře přístupných oblastí And. Zavolali Andes Rescue Group of Chile (CSA). Bez vědomí lidí na palubě ani záchranných se let zřítil asi 21 km (13 mil) od bývalého hotelu Termas el Sosneado, opuštěného letoviště a horkých pramenů, které mohly poskytovat omezené úkryty. [2]



Opuštěné letoviště Hotel Termas bylo, jak přeživší nevěděli, asi 21 km (13 mil) východně od místa jejich havárie.

Druhý den pátralo po sestřeleném letu 11 letadel z Argentiny, Chile a Uruguaye. [2] Oblast hledání zahrnovala jejich polohu a několik letadel letělo poblíž místa havárie. Přeživší se pokusili použít rtěnku získanou ze zavazadla k napsání SOS na střechu letadla, ale přestali poté, co si uvědomili, že jim chybí dostatek rtěnky, aby byla písmena viditelná ze vzduchu. Postavili také kříž ve sněhu pomocí zavazadel, ale pátrací a záchranné letouny ho neviděly. [15] Viděli tři letadla letět nad hlavou, ale nedokázali upoutat jejich pozornost a žádná z posádek letadla nezahledla bílý trup na sněhu. Drsné podmínky dávaly hledačům malou naději, že najdou někoho živého. Pátrání

bylo po osmi dnech zrušeno. ^[17] Dne 21. října, po pátrání celkem 142 hodin a 30 minut, hledači usoudili, že není naděje a pátrání ukončili. Sníh v tuto dobu na jaře na jižní polokouli ještě neroztál; doufali, že těla najdou v prosinci, kdy v létě roztál sníh.

První týden

Během první noci zemřelo dalších pět lidí: druhý pilot Lagurara, Francisco Abal, Graziela Mariani, Felipe Maquirriain a Julio Martinez-Lamas.

Cestující odstranili z letadla rozbitá sedadla a další trosky a vytvořili hrubý přístřešek. 28 lidí se nacpalo do rozbitého trupu v prostoru asi 2,5 x 3 metry (8 stop 2 palce × 9 stop 10 palců). Aby se pokusili zabránit chladu, použili zavazadla, sedadla a sníh k uzavření otevřeného konce trupu. Improvizovali jinak. Fito Strauch vymyslel způsob, jak získat vodu v mrazivých podmínkách pomocí plechu zpod sedadel a nasypání sněhu na něj. Solární kolektor roztával sníh, který kapal do prázdných lahví od vína. Aby se zabránilo sněžné slepotě, improvizoval sluneční brýle pomocí slunečních clon v pilotní kabině, drátu a pásku od podprsenky. Sundali potahy sedadel, které byly částečně vyrobené z vlny, aby je použili proti chladu. Použili podsedačky jako sněžnice. Vedení se ujal Marcelo Perez, kapitán rugbyového týmu. ^{[15].}^[17]

Nando Parrado se po třech dnech probрал z kómatu a dozvěděl se, že jeho matka zemřela a že jeho 19letá sestra Susana Parrado byla vážně zraněna. Snažil se ji udržet naživu bez úspěchu, protože během osmého dne zraněním podlehla. ^[16] Zbývajících 27 čelilo vážným potížím s přežitím nocí, kdy teploty klesly na -30 °C (-22 °F). ^[18] Všichni bydleli u moře; někteří členové týmu nikdy předtím neviděli sníh a nikdo z nich neměl zkušenosti s vysokou nadmořskou výškou. Přeživší postrádali lékařské potřeby, oblečení a vybavení do chladného počasí nebo jídlo a mezi sebou měli pouze tři páry slunečních brýlí, které jim pomohly zabránit sněžné slepotě.

Přeživší našli malé tranzistorové rádio zaseknuté mezi sedadly v letadle a Roy Harley zaimprovizoval velmi dlouhou anténu pomocí elektrického kabelu z letadla. ^[4] Slyšel zprávu, že pátrání bylo zrušeno 11. dne na hoře. Kniha Piers Paul Reada *Alive: The Story of the Andes Survivors* popsala okamžiky po tomto objevu:

Ostatní, kteří se shromáždili kolem Roye, když slyšeli tu zprávu, začali vzlykat a modlit se, všichni kromě [Nanda] Parrada, který se klidně díval na hory, které se tyčily na západ. Gustavo [Coco] Nicolich vyšel z letadla a když viděl jejich tváře, věděl, co slyšeli... [Nicolich] prolezl dírou ve stěně kufrů a rugbyových košil, přikrčil se u ústí tmavého tunelu a podíval se na truchlivé tváře, které byly obráceny k němu. „Ahoj chlapci,“ křičel, „máme dobré zprávy! Právě jsme slyšeli v rádiu. Odvolali pátrání.“ Uvnitř přeplněného letadla bylo ticho. Když je zahalila beznadějí jejich nesnází, plakali. "Proč je to sakra dobrá zpráva?" zakřičel Paez vztekle na Nicolicha. "Protože to znamená," řekl [Nicolich], "že my" se odsud dostaneme sami.“ Odvaha tohoto jediného chlapce zabránila záplavě totálního zoufalství. ^[19]

Kanibalismus

Přeživší měli velmi málo jídla: osm čokoládových tyčinek, plechovku mušlí, tři malé sklenice džemu, plechovku mandlí, pár datlí, bonbóny, sušené švestky a několik lahví vína. Během dnů po havárii to rozdělili na malé částky, aby jejich skromné zásoby vydržely co nejdéle. Parrado snědl jediný arašíd v čokoládě za tři dny. ^{[17].[2]}

I přes tento přísný přiděl se jejich zásoby jídla rychle zmenšovaly. Na ledovci ani na nedaleké zasněžené hoře nebyla žádná přirozená vegetace a žádná zvířata. Jídlo došlo po týdnu a skupina se pokusila sníst části letadla, jako je bavlna uvnitř sedadel a kůže. Z toho, že to jedli, se jim udělalo špatně. ^[17]

Ti, kteří byli dosud naživu, věděli, že záchranné akce byly odvolány a čelili hladu a smrti, souhlasili s tím, že pokud zemřou, ostatní by mohli spotřebovat jejich těla, aby přežili. Ti, kteří přežili, neměli na výběr a snědli těla svých mrtvých přátel. ^{[15].[17]}

Přeživší Roberto Canessa popsal rozhodnutí sníst piloty a jejich mrtvé přátele a členy rodiny:

Naším společným cílem bylo přežít – ale co nám chybělo, bylo jídlo. Už jsme dávno vyčerpali skrovný výběr, který jsme našli v letadle, a nenašli jsme žádnou vegetaci ani živočichy. Už po několika dnech jsme měli pocit, že se naše vlastní těla požírá, jen aby zůstala naživu. Zanedlouho bychom byli příliš slabí na to, abychom se vzpamatovali z hladovění.

Znali jsme odpověď, ale bylo příliš strašné na to, abychom o tom uvažovali.

Těla našich přátel a týmových kolegů, uchovaná venku ve sněhu a ledu, obsahovala životně důležité bílkoviny, které nám mohly pomoci přežít. Ale mohli bychom to udělat?

Dlouho jsme se trápili. Vyšel jsem do sněhu a modlil se k Bohu o vedení. Bez Jeho souhlasu jsem cítil, že bych narušil památku svých přátel; že bych jim kradl duše.

Přemýšleli jsme, jestli se vůbec nezblázníme, když o něčem takovém uvažujeme. Proměnili jsme se v hrubé divochy? Nebo to byla jediná rozumná věc? Opravdu jsme posouvali hranice svého strachu. [20]

Skupina přežila díky společnému rozhodnutí jíst maso z těl svých mrtvých kamarádů. Toto rozhodnutí nebylo bráno na lehkou váhu, protože většina mrtvých byli spolužáci, blízcí přátelé nebo příbuzní. Canessa použila jako řezný nástroj rozbité sklo z čelního skla letadla. Dal příklad tím, že spolkl první proužek zmrzlého masa o velikosti zápalky. Později totéž udělalo několik dalších. Další den snědlo maso, které jim bylo nabídnuto, více přeživších, ale několik z nich odmítlo nebo je nedokázalo udržet. [2]

Ve svých pamětech, *Miracle in the Andes: 72 Days on the Mountain and My Long Trek Home* (2006), Nando Parrado o tomto rozhodnutí napsal:

Ve vysoké nadmořské výšce jsou kalorické potřeby těla astronomické... vážně jsme hladověli, bez naděje, že najdeme jídlo, ale náš hlad se brzy stal tak nenasatným, že jsme stejně hledali... znovu a znovu jsme prohledávali trup letadla a hledali drobky a sousta. . Snažili jsme se jíst cáry kůže utržené z kusů zavazadel, i když jsme věděli, že chemikálie, kterými byly ošetřeny, by nám nadělaly víc škody než užitku. Roztrhli jsme sedáky v naději, že najdeme slámu, ale našli jsme jen nepoživatelnou pěnu na čalounění... Znovu a znovu jsem došel ke stejnému závěru: pokud jsme nechtěli sníst oblečení, které jsme měli na sobě, nebylo tu nic než hliník, plast, led, a rock. [21]: 94–95

Parrado chránil mrtvolu své sestry a matky a nikdy nebyly snědeny. Maso sušili na slunci, díky čemuž bylo chutnější. Zkušenost je zpočátku tak vzbouřila, že mohli jíst pouze kůži, svaly a tuk. Když se

zásoby masa zmenšily, jedli také srdce, plíce a dokonce i mozky. [21]

Všichni cestující byli římszí katolíci . Někteří se báli věčného zatracení . Podle Reada někteří racionalizovali akt kanibalismu jako ekvivalent eucharistie , těla a krve Ježíše Krista pod podobami chleba a vína. Jiní to ospravedlňovali podle biblického verše v Janovi 15:13 : „Nikdo nemá větší lásku než ten, kdo položí svůj život za své přátele.“

Nakonec to udělali všichni, kteří přežili od rozhodnutí jíst těla, i když ne všichni bez výhrad. Javier Methol a jeho manželka Liliana, jediná přeživší cestující, byli posledními přeživšími, kteří jedli lidské maso. Měla silné náboženské přesvědčení a jen neochotně souhlasila s přijímáním masa poté, co jí bylo řečeno, aby to považovala za „jako svaté přijímání “. [22].[23]

Avalanche

Sedmnáct dní po havárii, blízko půlnoci 29. října, zasáhla letadlo obsahující přeživší, když spali, lavina. Naplnila trup letadla a zabila osm lidí: Enrique Platero, Liliana Methol, Gustavo Nicolich, Daniel Maspons, Juan Menendez, Diego Storm, Carlos Roque a Marcelo Perez. Smrt Pereze, kapitána týmu a vůdce přeživších, spolu se ztrátou Liliany Metholové, která přeživší ošetřovala „jako matka a světice“, byly pro ty, kdo zůstali naživu, extrémně skličující. [16].[22]

Lavina zcela zasypala trup a zaplnila interiér do 1 metru (3 stopy 3 palce) od střechy. Přeživší uvěznění uvnitř si brzy uvědomili, že jim dochází vzduch. Nando Parrado našel kovovou tyč z přihrádek na zavazadla a podařilo se jim otevřít jedno z oken z pilotní kabiny natolik, aby prorazilo díru ve sněhu a zajistilo tak ventilaci. [24].[25] Se značnými obtížemi ráno 31. října vykopali tunel z pilotní kabiny na povrch, aby narazili na zuřivou vánici, která jim nezbyla než zůstat uvnitř trupu letadla.

Zbývající přeživší byli tři dny uvěznění v extrémně stísněném prostoru uvnitř zasypaného trupu s výškou asi 1 metr (3 stopy 3 palce) spolu s mrtvolami těch, kteří zemřeli v lavině. Neměli jinou

možnost a třetího dne začali jíst syrové maso svých nově mrtvých přátel. Parrado později řekl: "Bylo to měkké a mastné, poseté krví a kousičky mokré chrupavky. Když jsem si to vložil do úst, tvrdě jsem si dal roubík." [16].[17]

Po smrti Pereze se vedení ujali bratřenci Eduardo a Fito Strauchovi a Daniel Fernández. Převzali sklizení masa od svých zesnulých přátel a distribuovali je ostatním. [15]

Před lavinou několik přeživších trvalo na tom, že jejich jediným způsobem, jak přežít, bude vylézt přes hory a hledat pomoc. Kvůli prohlášení druhého pilota, že letadlo minulo Curicó, se skupina domnívala, že chilský venkov je jen pár kilometrů na západ. Byli ve skutečnosti více než 89 km (55 mil) na východ, hluboko v Andách. Sníh, který pohřbil trup letadla, s příchodem léta postupně roztál. Přeživší provedli několik krátkých expedic v bezprostřední blízkosti letadla v prvních týdnech po havárii, ale zjistili, že kvůli výškové nemoci, dehydrataci, sněžné slepotě, podvýživě a extrémnímu chladu během nocí je cestování na jakoukoli významnou vzdálenost nemožným úkolem. . [7]

Expedice prozkoumává oblast

Cestující se rozhodli, že pár členů vyhledá pomoc. Několik přeživších bylo rozhodnuto připojit se k expedičnímu týmu, včetně Roberta Canessy, jednoho ze dvou studentů medicíny, ale jiní byli méně ochotní nebo si nebyli jisti svou schopností odolat tak fyzicky vyčerpávajícímu utrpení. Numa Turcatti a Antonio Vizintin byli vybráni, aby doprovázeli Canessu a Parrada; nicméně Turcattiho noha byla šlápnuta a modřina se stala hnisavou, takže se nemohl připojit k výpravě. Canessa, Parrado a Vizintín patřili k nejsilnějším chlapcům a dostali větší přídělky jídla a nejteplejší oblečení. [15] Byli také ušetřeni každodenní manuální práce kolem místa havárie, která byla nezbytná pro přežití skupiny, takže mohli budovat svou sílu. Na naléhání Canessy čekali téměř sedm dní, aby umožnili vyšší teploty.

Doufali, že se dostanou do Chile na západ, ale západně od místa havárie ležela velká hora, která je přesvědčila, aby se nejprve pokusili vydat na východ. Doufali, že údolí, ve kterém se nacházeli, se obrátí a umožní jim vydat se na západ do Chile. 15. listopadu, po několika hodinách chůze na východ, tato trojice našla z velké části neporušenou ocasní část letadla obsahující palubní kuchyni asi 1,6 km (1 mi) východně a dolů z trupu. Uvnitř a poblíž našli zavazadla obsahující bonboniéru, tři masové placičky, láhev rumu, cigarety, oblečení navíc, komiksy a trochu léků. Našli také obousměrnou vysílačku letadla. Skupina se rozhodla tu noc utábořit v ocasní části. Rozdělili oheň a zůstávali dlouho vzhůru a četli komiksy. ^[15]

Druhý den ráno pokračovali na východ. Druhou noc expedice, což byla jejich první noc, kdy spali venku, málem umrzli k smrti. Po nějaké debatě příštího rána se rozhodli, že by bylo moudřejší vrátit se na ocas, vyjmout z letadla baterie a vzít je zpět do trupu, aby mohli zapnout rádio a zavolat SOS do Santiaga o pomoc. ^[17]

Rádio nefunguje

Po návratu na ocasní plochu trojice zjistila, že 24-kilogramové (53 lb) baterie jsou příliš těžké na to, aby je mohly vzít zpět do trupu, který ležel do kopce od ocasní části. Místo toho se rozhodli, že bude efektivnější vrátit se do trupu a odpojit rádiový systém od rámu letadla, vzít ho zpět na ocasní plochu a připojit k bateriím. Jeden z členů týmu, Roy Harley, byl amatérský nadšenec do elektroniky, a tak si naverbovali jeho pomoc v tomto úsilí. Žádný z členů týmu nevěděl, že elektrický systém letadla používal 115 voltů střídavého proudu, zatímco baterie, kterou umístili, produkovala 24 voltů stejnoseměrného proudu, ^[4] takže plán byl od začátku marný.

Po několika dnech pokusů o zprovoznění rádia to vzdali a vrátili se do trupu letadla s vědomím, že pokud mají mít naději na záchranu, budou muset vylézt z hor. Na zpáteční cestě je zasáhla vánice. Harley si lehl, aby zemřel, ale Parrado ho nenechal zastavit a vzal ho zpět do trupu letadla. ^[15]

Další tři úmrtí

15. listopadu zemřel Arturo Nogueira a o tři dny později zemřel Rafael Echavarren, oba na gangrénu způsobenou jejich infikovanými zraněními. Numa Turcatti, jehož extrémní odpor ke konzumaci masa dramaticky urychlil jeho fyzický úpadek, zemřel 60. den (11. prosince) s hmotností pouhých 25 kg (55 liber). Zbylí věděli, že pokud nenajdou pomoc, zemřou. ^[17] Přeživší slyšeli z tranzistorového rádia, že uruguayské letectvo po nich znovu začalo pátrat. ^[26]

Záchranný trek

Výroba spacího pytle

Nyní bylo zřejmé, že jedinou cestou ven je vylézt přes hory na západ. Také si uvědomili, že pokud nenajdou způsob, jak přežít mrazivé teploty nocí, trek není možný. Přeživší, kteří našli zadní část trupu, přišli s nápadem použít izolaci ze zadní části trupu, měděný drát a voděodolnou tkaninu, která pokryla klimatizaci letadla, aby vyrobili spací pytel. ^[18]^[17]

Nando Parrado ve své knize *Miracle in the Andes: 72 Days on the Mountain and My Long Trek Home* popsal, jak přišli na nápad vyrobit spací pytel:

Druhou výzvou by bylo chránit se před expozicí, zejména po západu slunce. V tomto ročním období jsme mohli očekávat denní teploty vysoko nad bodem mrazu, ale noci byly stále dostatečně chladné, aby nás zabily, a my jsme nyní věděli, že nemůžeme očekávat, že najdeme úkryt na otevřených svazích.

Potřebovali jsme způsob, jak přežít dlouhé noci, aniž bychom zmrzli, a prošívané vaty izolace, které jsme vzali z ocasní části, nám poskytly naše řešení... během brainstormingu o cestě jsme si uvědomili, že bychom mohli sešít záplaty dohromady a vytvořit velká teplá deka. Pak jsme si uvědomili, že přeložením přikrývky napůl a sešitím švů k sobě bychom mohli vytvořit izolovaný spací pytel dostatečně velký na to, aby se v něm vyspali všichni tři expedičníci. S teplem tří těl zachycených izolační látkou bychom mohli být schopni počasí nejchladnějších nocí.

Carlitos [Páez] přijal výzvu. Jeho matka ho naučila šít, když byl chlapec, a s jehlami a nití ze sady na šití, které našel v matčině kosmetickém kufříku, začal pracovat... aby urychlil pokrok, Carlitos naučil šít ostatní a my všichni se střídali... Coche [Inciarte], Gustavo [Zerbino] a Fito [Strauch] se ukázali jako naši nejlepší a nejrychlejší krejčí. [21]

Poté, co byl spacák dokončen a Numa Turcatti zemřel, Canessa stále váhala. Zatímco jiní Parrada povzbuzovali, nikdo se nechtěl dobrovolně vydat s ním. Parrado nakonec přesvědčil Canessu, aby vyrazila, a spolu s Vizintínem se tito tři muži 12. prosince vydali na horu. [17]

Výstup na vrchol

Viz také: Mount Seler

12. prosince 1972 Parrado, Canessa a Vizintín, postrádající horolezecké vybavení jakéhokoli druhu, začali lézt na ledovec ve výšce 3 570 metrů (11 710 stop) na vrchol 4 670 metrů (15 320 stop), který jim blokoval cestu na západ. Putovali přes deset dní a urazili 61 km (38 mil). [27].[28] hledají pomoc. [17] Na základě výškoměru letadla se domnívali, že jsou ve výšce 7 000 stop (2 100 m), zatímco ve skutečnosti byli ve výšce asi 11 800 stop (3 597 m). Vzhledem k tomu, že pilot



Pohled na vrchol na západ, na který tři muži vylezli.

Památník Crash Site Memorial v popředí byl vytvořen po záchraně přeživších.

umírající prohlásil, že jsou poblíž Curicó, věřili, že jsou poblíž západního okraje And a že nejbližší pomoc leží tímto směrem. Díky tomu přivezli jen tří denní zásobu masa. [26]

Parrado měl na sobě tři džíny a tři svetry přes polokošile. Na sobě měl čtyři páry ponožek zabalené v plastové nákupní tašce. Neměli žádné technické vybavení, žádnou mapu ani kompas a žádné lezecké zkušenosti. Místo aby šplhali na hřeben na západ, který byl o něco nižší než vrchol, vyšplhali přímo na strmou horu. [29] Mysleli si, že vrcholu dosáhnou za jeden den. Parrado se ujal vedení a ostatní dva mu museli často připomínat, aby zpomalil, i když řídký vzduch chudý na kyslík jim všem dělal potíže. Během části výstupu se po boky zabořili do sněhu, který změkčilo letní slunce. [17]

Stále byla krutá zima, ale spacák jim umožnil přežít noci. V dokumentárním filmu Stranded Canessa popsala, jak první noc při výstupu měli problém najít místo, kde by spacák odložili. Zuřivě foukala bouře a nakonec našli místo na skalní římse na okraji propasti. Canessa řekla, že to byla nejhorší noc jeho života. Stoupání bylo velmi pomalé; přeživší u trupu je tři dny sledovali, jak stoupají. Druhý den si Canessa myslela, že vidí cestu na východ, a pokusila se přesvědčit Parrada, aby zamířil tím směrem. Parrado nesouhlasil a hádali se, aniž by dospěli k rozhodnutí. [26]

Třetího rána treku Canessa zůstala v jejich táboře. Vizintín a Parrado dosáhli k úpatí téměř svislé zdi vysoké více než sto metrů (300 stop) obklopené sněhem a ledem. Parrado byl odhodlán vyrazit nebo zemřít. Použil klacek z batohu k vyřezání schodů do zdi. Před Vizintínem dosáhl vrcholu 4 650 metrů (15 260 stop). Když si myslel, že uvidí zelená údolí Chile na západě, byl ohromen, když v každém směru viděl obrovské množství horských štítů. Vylezli na horu na hranici Argentiny a Chile, což znamená, že turisté byli ještě desítky kilometrů od zelených údolí Chile. Vizintín a Parrado se znovu připojili ke Canesse, kde spali předchozí noc. Při západu slunce, zatímco popíjel koňak, který našli v ocasní části, Parrado řekl: "Roberto, [29] Příštího rána všichni tři muži viděli, že túra bude trvat

mnohem déle, než původně plánovali. Docházelo jim jídlo, a tak Vizintín souhlasil, že se vrátí na místo havárie a své zbývající porce přenechá ostatním dvěma. Návrat byl zcela z kopce a pomocí sedadla letadla jako provizorních saní se vrátil na místo havárie za hodinu. [26]

Parradovi a Canesse trval výstup na vrchol tři hodiny. Když Canessa dosáhla vrcholu a na kilometry kolem nich neviděla nic než zasněžené hory, jeho první myšlenka byla: "Jsme mrtví." [17] Parrado viděl na západním obzoru dva menší vrcholy, které nebyly pokryty sněhem. Údolí na úpatí hory, na které stáli, se vinulo k vrcholům. Parrado si byl jistý, že tohle je jejich cesta z hor. Odmítal se vzdát naděje. Canessa souhlasila, že půjde na západ. Teprve mnohem později se Canessa dozvěděla, že cesta, kterou viděl na východ, by je přiměla k záchraně dříve a snadněji. [29].[30]

Na vrcholu řekl Parrado Canesse: "Možná jdeme na smrt, ale raději bych šel vstříc své smrti, než abych čekal, až ke mně přijde." Canessa souhlasila. "Ty a já jsme přátelé, Nando. Prožili jsme toho tolik. A teď pojďme spolu zemřít." [29] Sledovali hřeben směrem do údolí a sestupovali o značnou vzdálenost.



Oblast havárie. Tečkovaná zelená čára je trasa sestupu přeživších. Během 10 dnů ušli asi 61 km (38 mil).

Hledání nápovědy

Parrado a Canessa šli ještě několik dní na výlet. Nejprve se jim podařilo dosáhnout úzkého údolí, které Parrado viděl na vrcholu hory, kde našli pramen Río San José, který vede k Río Portillo, které se setkává s Río Azufre v Maitenes. Následovali řeku a dosáhli sněžné čáry. [17].[26]

Postupně se objevovalo stále více známek lidské přítomnosti; nejprve nějaké důkazy o kempování a nakonec devátého dne nějaké krávy. Když večer odpočívali, byli velmi unavení a zdálo se, že Canessa nemůže pokračovat dál.

Když muži sbírali dřevo na rozdělání ohně, jeden z nich uviděl na druhém břehu řeky tři muže na koních. Parrado je zavolal, ale hluk řeky znemožňoval komunikaci. Jeden z mužů za řekou uviděl Parrada a Canessu a zakřičel zpět: "Zítř!" Druhý den se muž vrátil. Načmáral lístek, připevnil jej a tužku ke skále provázkem a hodil zprávu přes řeku. Parrado odpověděl: [17].[26]

Pocházím z letadla, které spadlo v horách. Jsem Uruguayec. Chodíme už 10 dní. Mám přítele zamořeného. V letadle je 14 zraněných. Musíme se odtud rychle dostat a nevíme jak. Nemáme jídlo. Jsme slabí. Kdy se na nás podívají nahoře? Prosím, nemůžeme ani chodit. Kde jsme?

Čeština: Pocházím z letadla, které spadlo v horách. Jsem Uruguayec. Chodíme už 10 dní. Mám tam zraněného přítele. V letadle je stále 14 zraněných. Musíme se odtud rychle dostat a nevíme jak. Nemáme žádné jídlo. Jsme slabí. Kdy pro nás přijedeš? Prosím, nemůžeme ani chodit. Kde jsme? [31]

Sergio Catalán, chilský arriero (muleter), si zprávu přečetl a dal jim znamení, že rozumí. Catalán mluvil s dalšími dvěma muži a jeden z nich si vzpomněl, že se jich několik týdnů předtím otec Carlose Páeze zeptal, zda slyšeli o havárii letadla v Andách. Arrieros si nedokázali představit, že by někdo mohl být ještě naživu. Catalán hodil chléb mužům přes řeku. Pak jel na koni 10 hodin na západ, aby přivedl pomoc. [17].[26]

Během cesty viděl další *arriero* na jižní straně Río Azufre a požádal ho, aby dorazil k mužům a přivedl je do Los Maitenes. Poté sledoval řeku až k jejímu soutoku s Río Tinguiririca, kde se po přejezdu mostu dostal na úzkou cestu, která spojovala vesnici Puente Negro s rekreačním střediskem Termas del Flaco. Zde se mu podařilo zastavit kamion a dostat se na policejní stanici v Puente Negro. ^[17]^[26]

Předali zprávy o přeživších armádnímu velení v San Fernando, Chile, které kontaktovalo armádu v Santiagu. Mezitím byli Parrado a Canessa přivezeni na koních do Los Maitenes de Curicó, kde byli nakrmeni a nechali si odpočinout. Během 10 dnů ušli asi 38 km (24 mil). ^[17] Od letecké havárie Canessa ztratil téměř polovinu své tělesné hmotnosti, asi 44 kilogramů (97 lb). ^[32]^[26]



Nando Parrado a Roberto Canessa (sedící) s chilským *muletem* Sergio Catalánem

Záchrana vrtulníkem

Když se objevila zpráva, že lidé přežili havárii letu 571 uruguayského letectva, příběh o přežití cestujících po 72 dnech přitáhl mezinárodní pozornost. ^[33] Záplava mezinárodních reportérů začala chodit

několik kilometrů po trase z Puente Negro do Termas del Flaco. Reportéři se dožadovali rozhovoru s Parradem a Canessou o havárii a jejich zkoušce přežití. [4]

Chilské letectvo poskytlo na pomoc při záchraně tři vrtulníky Bell UH-1. Letěli v těžké oblačnosti za přístrojových podmínek do Los Maitenes de Curicó, kde armáda provedla rozhovor s Parradem a Canessou. Když se kolem poledne mlha zvedla, Parrado se dobrovolně rozhodl vést vrtulníky na místo havárie. Přinesl letovou mapu pilota a navedl vrtulníky nahoru na horu k místu, kde zůstali přeživší. Jeden vrtulník zůstal v záloze. Piloti byli ohromeni obtížným terénem, který dva muži překonali, aby dosáhli pomoci. [4]

Odpoledne 22. prosince 1972 dorazily dva vrtulníky s pátracím a záchranným personálem k přeživším. Strmý terén umožnil pilotovi přistát pouze jediným smykem. Vzhledem k nadmořské výšce a hmotnostním limitům byly dva vrtulníky schopny vzít jen polovinu přeživších. Čtyři členové pátracího a záchranného týmu dobrovolně zůstali se sedmi přeživšími, kteří zůstali na hoře. [4]

Přeživší spali poslední noc v trupu s pátrací a záchrannou skupinou. Druhý let vrtulníků přiletěl následující ráno za rozbřesku. Zbývající přeživší převezli do nemocnic v Santiagu k posouzení. Byli léčeni na různé stavy, včetně výškové nemoci, dehydratace, omrzlin, zlomených kostí, kurdějí a podvýživy. [4]

Poslední zbývající přeživší byli zachráněni 23. prosince 1972, více než dva měsíce po havárii. [34]

Za normálních okolností by pátrací a záchranný tým přivezl ostatky mrtvých k pohřbu. Vzhledem k okolnostem, včetně toho, že těla byla v Argentině, však chilští záchranáři nechali těla na místě, dokud úřady neučiní nezbytná rozhodnutí. Chilská armáda vyfotografovala těla a zmapovala oblast. [2]



Muzeum věnované havárii a přeživším v Ciudad Vieja, Montevideo , Uruguay

Následky

Odhalen kanibalismus

Když byli zachráněni, přeživší nejprve vysvětlili, že snědli nějaký sýr a další jídlo, které s sebou nesli, a poté místní rostliny a bylinky. Plánovali probrat podrobnosti o tom, jak přežili, včetně jejich kanibalismu, v soukromí se svými rodinami. Hned po záchraně se v Montevideu šířily zvěsti, že přeživší zabili některé z ostatních kvůli jídlu. ^[35] Dne 23. prosince byly celosvětově publikovány zprávy o kanibalismu s výjimkou Uruguaye. Dne 26. prosince byly na titulní straně dvou chilských novin El Mercurio a La Tercera de la Hora vytištěny dva snímky napůl snědené lidské nohy pořízené členy Cuerpo de Socorro Andino (Andský pomocný sbor) [2] -který uvedl, že všichni přeživší se uchýlili ke kanibalismu. ^[36]

Přeživší uspořádali 28. prosince tiskovou konferenci na Stella Maris College v Montevideu, kde vyprávěli o událostech posledních 72 dnů. ^[26] Alfredo Delgado mluvil za přeživší. Jejich jednání přirovnal k jednání Ježíše Krista při Poslední večeři , během níž dával svým učedníkům eucharistii . ^{[12].}^[37] Pozůstalí zpočátku obdrželi veřejný odpor, ale poté, co vysvětlili smlouvu, kterou přeživší uzavřeli, že obětují své tělo, pokud zemřou, aby pomohli ostatním přežít, křik zeslábl a rodiny byly více chápavé. ^[19] Katolický kněz vyslechl zpovědi přeživších a řekl jim, že nejsou zatraceni za kanibalismus

(požírání lidského masa), vzhledem k extrémní povaze jejich situace přežití. ^[38] Zprávy o jejich přežití a akcích nutných k životu přitáhly celosvětovou pozornost a přerostly v mediální cirkus. ^[15]

Zůstává pohřben na místě

Úřady a rodiny obětí se rozhodly ostatky pohřbít poblíž místa havárie do společného hrobu. 13 těl bylo nedotčeno, zatímco dalších 15 bylo převážně kosterních. ^[2] 18. ledna 1973 bylo na místo havárie převezeno 12 mužů a chilský kněz. Rodinní příslušníci se nemohli zúčastnit. Vykopali hrob asi 400 až 800 m (1/4 až 1/2 mi) od trupu letadla na místě, které považovali za bezpečné před lavinami. ^[2] Těsně u hrobu postavili jednoduchý kamenný oltář a vrazili na něj oranžový železný kříž. Na hromadu kamení umístili desku s nápisem:

SVĚT JE SVÝM URUGUAJSKÝM BRATRŮM

BLÍZKO , Ó BOŽE
, VÁM

Zbytky trupu polili benzínem a zapálili. Eduardo Strauch později ve své knize *Out of the Silence* zmínil , že spodní polovina trupu, která byla pokryta sněhem a nedotčená ohněm, tam byla ještě při jeho první návštěvě v roce 1995. ^[40] Otec jedné oběti dostal zprávu od přeživšího, že si jeho syn přeje být pohřben doma. Ricardo Echavarren, který nemohl získat oficiální povolení k vyzvednutí těla svého syna, podnikl výpravu na vlastní pěst s najatými průvodci. Předem se domluvil s knězem, který pohřbil jeho syna, aby označil pytel s ostatky jeho syna. Po návratu do opuštěného hotelu Termas s ostatky svého syna byl zatčen za vykradení hrobu. Federální soudce a místní starosta zasáhli, aby dosáhli jeho propuštění, a Echavarren později získal zákonné povolení pohřbít svého syna. ^[2]

Časová osa

Den	datum	Události a úmrtí	Mrtví	Chybějící	Naživu
Den 0	12. října (čt)	Odešel Montevideo, Uruguay			45

Den 1	13. října (pá)	Odlet z Mendoza, Argentina ve 14:18 . Havaroval v 15:34 . Spadl z letadla, chybí: <ul style="list-style-type: none"> • Gastón Costemalle* (student práv) • Alejio Hounié* (student veterinry) • Guido Magri* (student agronomie) • Joaquín Ramírez (letuška) • Ramon Martinez (navigátor) • Daniel Shaw* (chov dobytka) • Carlos Valeta (přípravný student) <p>Zemřel při havárii nebo krátce poté:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plukovník Julio César Ferradas (pilot) • Dr. Francisco Nicola (týmový lékař) • Esther Horta Pérez de Nicola (manželka týmového lékaře) • Eugenia Dolgay Diedug de Parrado (matka Fernanda Parrada) • Fernando Vazquez 	5	7	33
Den 2	14. října (so)	Zemřel během první noci: <ul style="list-style-type: none"> • Francisco "Panchito" Abal* • Philip Maquirriain • Julio Martinez-Lamas* • Lt. Col. Dante Héctor Lagurara (co-pilot) <p>Zemřel:</p> <p>Graziela Augusto Gumila de Mariani (svatební host)</p>	10	7	28
Den 9	21. října (so)	Zemřel: <p>Susana Parrado (sestra Fernanda Parrada)</p>	11	7	27
Den 12	24. října (út)	Nalezena mrtvá těla: <ul style="list-style-type: none"> • Gaston Costamalle* • Alejio Hounié* • Guido Magri* • Joaquin Ramirez • Ramon Martinez 	16	2	27

Den 17	29. října (ne)	Avalanche zabije osm: <ul style="list-style-type: none"> • Sgt. Carlos Roque (letecký mechanik) • Daniel Maspons* • Juan Carlos Menendez • Liliana Navarro Petraglia de Methol (manželka Javiera Methol) • Gustavo "Coco" Nicolich* (student veteriny) • Marcelo Pérez* (kapitán rugbyového týmu) • Enrique Platero* (student farmářství) • Diego Storm (student medicíny) 	24	2	19
Den 34	15. listopadu (středa)	Zemřel: Arturo Nogueira* (student ekonomie)	25	2	18
Den 37	18. listopadu (so)	Zemřel: Rafael Echavarren (student chovu mléka)	26	2	17
Den 60	11. prosince (po)	Zemřel: Numa Turcatti (student práv)	27	2	16
Den 61	12. prosince (úterý)	Parrado, Canessa a Vizintin se vydávají hledat pomoc	27	2	16
Den 62	13. prosince (středa)	Nalezeno mrtvé tělo: Daniel Shaw	28	1	16
Den 63	14. prosince (čt)	Nalezeno mrtvé tělo: Carlos Valletta	29		16
Den 64	15. prosince (pátek)	Antonio Vizintin se vrací do trupu letadla	29		16
Den 69	20. prosince (středa)	Parrado a Canessa se setkávají se Sergio Catalánem	29		16
Den 70	21. prosince (čt)	Parrado a Canessa záchráněni	29		16

Den 71	22. prosince (pátek)	Zachráněno 6 lidí: <ul style="list-style-type: none"> • José Pedro Algorta • Daniel Fernandez • José "Coche" Luis Inciarte • Álvaro Mangino • Carlos Paez Rodriguez • Edward Strauch 	29	16
Den 72	23. prosince (so)	Zachráněno 8 lidí: <ul style="list-style-type: none"> • Alfredo "Pancho" Delgado • Roberto "Bobby" François • Roy Harley* • Javier Methol • Ramón "Moncho" Sabella • Adolfo "Fito" Strauch* • Antonio "Tintin" Vizintín* • Gustavo Zerbino* 	29	16

Časová osa

Přeživší

- Roberto Canessa * (student medicíny)
- Nando Parrado *
- Carlos Paez Rodriguez *
- José Pedro Algorta (student ekonomie)
- Alfredo "Pancho" Delgado
- Daniel Fernandez
- Roberto "Bobby" François
- Roy Harley*
- José "Coche" Luis Inciarte
- Álvaro Mangino
- Javier Methol† [41]
- Ramon Sabella
- Adolfo "Fito" Strauch
- Edward Strauch
- Antonio "Tintin" Vizintín*
- Gustavo Zerbino* (student medicíny)

* *Hráči ragby*

† *Přeživší, který mezitím zemřel*

Starší

Odvaha přeživších za extrémně nepříznivých podmínek byla popsána jako „maják naděje pro [jejich] generaci, ukazující, čeho lze dosáhnout s vytrvalostí a odhodláním v přítomnosti nepřekonatelných šancí, a nastavit naši mysl k dosažení společného cíle“. [42]

Příběh havárie je popsán v Andes Museum 1972 , věnovaném v roce 2013 v Ciudad Vieja, Montevideo . [43]

V roce 1973 matky 11 mladých lidí, kteří zemřeli při leteckém neštěstí, založily naši dětskou knihovnu v Uruguayi na podporu čtení a výuky. [44].[45] Rodinní příslušníci obětí útěku založili Fundación Viven v roce 2006, aby zachovali odkaz letu, památku obětí a podpořili dárcovství orgánů. [45].[46]

Místo havárie přitahuje stovky lidí z celého světa, kteří vzdávají hold obětem a přeživším a dozvídají se o tom, jak přežili. [47] Cesta na místo trvá tři dny. Vozidla s pohonem všech čtyř kol přepravují cestující z vesnice El Sosneado do Puesto Araya, poblíž opuštěného hotelu Termas del Sosneado. Odtud cestující jezdí na koni, i když někteří se rozhodnou jít pěšky. Přes noc se zastaví na hoře v táboře El Barroso. Třetí den se dostanou k ledovci Las Lágrimas, kde se nacházejí pozůstatky nehody. [47]

V březnu 2006 nechaly rodiny těch, kteří byli na palubě letadla, postavit na místě havárie černý obelisk, připomínající ty, kteří žili a zemřeli. [48]



Turisté na místě pomníku obětí havárie a přeživších.

V roce 2007 měl chilský *arriero* Sergio Catalán rozhovor v chilské televizi, během kterého odhalil, že má artrózu nohou (kyčlí) . Canessa, která se stala lékařkou, a další přeživší získali finanční prostředky na zaplacení operace náhrady kyčelního kloubu. [49] Sergio Catalán zemřel 11. února 2020 [50] ve věku 91 let.

V populární kultuře

V průběhu let přeživší publikovali knihy, byli ztvárněni ve filmech a televizních produkcích a vytvořili oficiální webovou stránku o události.

knihy

- Blair, Clay, Jr. (1973). Přežit!. American Heritage Center – Virtuální exponáty . Načteno 14. října 2012 .
- Readova kniha, založená na rozhovorech s přeživšími a jejich rodinami, byla kritickým úspěchem a zůstává velmi populárním dílem literatury faktu. Harper vydal dotisk v roce 2005 s novým názvem: *Alive: Sixteen Men, Sedmdesát dva dny a nepřekonatelné šance – Klasické dobrodružství přežití v Andách* . Obsahuje upravený úvod a také rozhovory s Piersem Paulem Readem, Coche Inciarte a Álvarem Manginem .
- Stephen King (1977). The Shining . King se o havárii zmiňuje ve své knize, která se notoricky odehrává v izolovaném hotelu ve Skalistých horách během drsných zimních měsíců. Wendy si vypěstuje strach z hotelového výtahu, konkrétně z toho, že bude uvězněna uvnitř a nikdo jiný by je nezachránil, a Jack Torrance spekuluje, že "by je viděla hubnout a slábnout, umírají hlady. Nebo možná stolují jeden na druhém tak, jak ti měli hráči ragby.“
- Canessa, Roberto (2016). *Musel jsem přežít: Jak pád letadla v Andách inspiroval mé volání k záchraně životů* . V této knize Canessa vzpomíná, jak mu letecká havárie pomohla naučit se mnoho životních lekcí o přežití a jak pobyt v horách pomohl obnovit jeho motivaci stát se lékařem. [51]

- *Strauch Urioste, Eduardo; Soriano, Mireya (červen 2019). Out of the Silence: After the Crash . Přeložil Erikson, Jennie. Spojené státy. ISBN 978-1542042956.^[52] Čtyři desetiletí po tragédii objevil horolezec peněženku přeživšího Eduarda Straucha poblíž památného místa havárie a vrátil mu ji, což bylo gesto, které Straucha přimělo konečně „prolomit ticho hor“.*
- *Guiver, John (2022). To Play the Game: A History of Flight 571 . ISBN 978-1913166694. Obsáhlá historie tragédie v Andách, která se objevuje padesát let po události. Převypráví příběh na hoře i mimo ni, poskytuje hloubkový pohled na svět, ze kterého pasažéři přišli, a analýzu možných příčin nehody. Kniha obsahuje podrobné zprávy o těch, kteří zemřeli.*

Film a televize

- *Přežit! (1976), také známý jako *Supervivientes de los Andes* , je mexická celovečerní filmová produkce režírovaná René Cardona, Jr. a založená na Blairově knize, *Přežit!* (1973)^[53]*
- Incident je zmíněn ve filmu o přežití z roku 1978 *Cyclone* .
- *Alive (1993) je celovečerní film režírovaný Frankem Marshalllem , vyprávěný Johnem Malkovichem a s Ethanem Hawkem v hlavní roli , založený na Readově knize *Alive: The Story of the Andes Survivors* . Nando Parrado sloužil jako technický poradce filmu. ^[54] Jedenáct z přeživších navštívilo natáčení během produkce. ^[55]*
- *Alive: 20 Years Later (1993) je dokumentární film, který produkoval, režíroval a napsal Jill Fullerton-Smith a vyprávěl Martin Sheen . Zkoumá životy přeživších 20 let po havárii a pojednává o jejich účasti na inscenaci *Alive: The Miracle of the Andes* .*

- *Stranded: I Have Come from a Plane That Crashed on the Mountains* (2007), scénář a režie Gonzalo Arión, je dokumentární film protkaný dramatizovanými scénami. Všichni přeživší jsou vyslýcháni spolu s některými jejich rodinnými příslušníky a lidmi zapojenými do záchranné operace a je zdokumentována expedice, v níž se přeživší vrací na místo havárie. Film měl premiéru na Mezinárodním festivalu dokumentárních filmů 2007 v Amsterdamu v Nizozemsku a získal cenu Jorise Ivense .^[56] Tento film se objevil na PBS *Independent Lens* jako "Stranded: The Andes Plane Crash Survivors" v květnu 2009.^[57]
- " Trapped: Alive in the Andes " (7. listopadu 2007) je epizoda 1. řady dokumentárního televizního seriálu National Geographic Channel Trapped . Série zkoumá incidenty, které zanechaly přeživší uvězněné ve své situaci po určitou dobu.
- *I Am Alive: Surviving the Andes Plane Crash* (20. října 2010) je dokumentární film režiséra Brada Osborna, který byl poprvé vysílán na History Channel . Film mísil reenactmenty s rozhovory s přeživšími a členy původních pátracích týmů. Dotazováni byli také Piers Paul Read , renomovaný horolezec Ed Viesturs , expert na Andes Survivors a alpinista Ricardo Peña, historici, zkušení piloti a odborníci na medicínu ve vysokých nadmořských výškách.
- Incident je zmíněn v hororovém filmu *The Divide* z roku 2011 .
- Epizoda Ricka *a Mortyho* „ The Vat of Acid Episode “ paroduje události havárie a následné snahy o přežití. Na boku letadla je vidět číslo 571.
- V epizodě *Rockova moderního života* "Tickled Pinky" Rocko uvádí několik nebezpečných aktivit, do kterých se on a Pinky zabývali. Poslední položkou na seznamu je "létání nad Andami s brazilským fotbalovým týmem".
- Bengálský webový seriál z roku 2021 *Robindronath Ekhane Kawkhono Khete Aashenni* tento incident volně zobrazuje.
- Incident byl základem pro seriál Showtime *Yellowjackets* .

- Incident je zmíněn v limitované sérii stanice HBO Station Eleven . Epizoda 7, „Sbohem můj poškozený domov“.
- Společnost sněhu je připravovaný celovečerní film o incidentu v režii JA Bayony .

Jeviště

- Hra *Surviving the Andes* byla uvedena v roce 2017 v Teatro la Candela v Montevideu v Uruguayi a v roce 2018 v Teatro ^[58]_[59]
- *Miracle Flight 571* , kterou složil a vytvořil Lloyd Burritt, je komorní opera o dvou dějstvích na motivy knihy Miracle in the Andes od Nanda Parrada . Svou hudební premiéru získal na *hudebním festivalu What Next* 2016 . ^[61]_[62]

hudba

- Debutové LP Thomase Dolbyho , The Golden Age of Wireless , obsahovalo instrumentálku „The Wreck of the Fairchild“ (volně založená na uruguayské letecké havárii v roce 1972) ve svém prvním vydání ve Velké Británii; toto bylo vyjmuta z prvního vydání v USA, ale obnoveno na remasterované sběratelské edici CD z roku 2009.
- *Miracle in the Andes* , kterou složil a vytvořil hudebník Adam Young, je hudební partitura obsahující 10 skladeb, které prostřednictvím písně vyprávějí příběh katastrofy při letu v Andách. ^[63]
- Punková kapela GBH zahrnula do své písně „Passenger on the Menu“ (1982) grafický zážitek cestujících z letu Uruguayan Air Force Flight 571. ^[64]
- „The Plot Sickens“ od americké metalcorové kapely Ice Nine Kills se objevuje na jejich albu Every Trick in the Book z roku 2015 . ^[65]
- Píseň „Snowcapped Andes Crash“ se objevuje na stejnojmenném albu Melody's Echo Chamber z roku 2012 .

Viz také

Reference

1. ^ Calcagno, Ernesto Blanco. "Duch FAU 571". *Air & Space Magazine* . Staženo 11. září 2018 .
2. ^ Peck, Rand (8. března 2010). "One Airline Career: I'm Alive: by AMS Pictures" . *Jedna letecká kariéra* . Staženo 11. září 2018 .
3. ^ Přejít nahoru na: [a b c d e f g h i](#) Vlahos, James Return to the Andes Archivováno 13. června 2018 na Wayback Machine 17. července 2006
4. ^ Přejít nahoru na: [a b c d e f g h i j k l m n o p q r s](#) Stymulan, Bondan (5. února 2014). "Přežití". Archivováno z originálu 11. září 2018.
5. ^ Přejít nahoru na: [a b](#) Přečtěte si, Piers Paul. *Alive: The Story of the Andes Survivors* (první vydání). s. 88–89.
6. ^ Return From the Valley of Tears Archivováno 2. ledna 2022 na Wayback Machine , NCRegister.
7. ^ Vierci, Paul. 2022. *The Snow Society*, 2nd ed. str. 100-1 176-177. Nakladatelství ALreves, SL, Barcelona, Španělsko
8. ^ Přečtěte si, Piers Paul. 1972. *Alive!: Příběh těch, kteří přežili Andy*
9. ^ „Jsem naživu: Havárie letu Uruguayského letectva 571“ . *History.com* . 5. října 2012. Str. 2. Archivováno z originálu 5. října 2012 . Staženo 22. listopadu 2018 .
10. ^ Krause, Charles A. (5. listopadu 1978). „Po Andách“ – přes *www.washingtonpost.com*.
11. ^ Alive: The Story of the Andes Survivors ISBN 978-0-09943-249-4, str. 288
12. ^ "Naživu: Nehoda v Andách 1972 | Oficiální stránka |". *www.viven.com.uy* . Archivováno z originálu 9. prosince 2017 . Staženo 14. června 2018 .
13. ^ "Vzpomínky". *Viven.com.uy* . Archivováno z originálu 4. února 2010 . Získáno 16. února 2010 .
14. ^ „Zakladatelé naší dětské knihovny“ . *Knihovna našich dětí (ve španělštině)*.

15. ^ Jump up to: **a** **b** ***** Bruni Aventura *** San Rafael – Mendoza – Argentina*. 23 May 2008. Archived from the original on 23 May 2008.
16. ^ Viven (15 October 2007). "El corazón de los Andes" (in Spanish). Retrieved 6 October 2011.
17. ^ NPR. "Story Of The 1972 Andes Plane Crash In 'Out Of The Silence'". NPR.org. Retrieved 23 April 2020.
18. ^ Blair, Clay, Jr. "Survive! (1973)". American Heritage Center – Virtual Exhibits. Archived from the original on 23 October 2013. Retrieved 14 October 2012.
19. ^ Podesta, Don (21 December 1992). "Echoes of a Crash Unheard Of". The Washington Post. ISSN 0190-8286. Retrieved 11 October 2018.
20. ^ Lee, Chris (8 November 2008). "The director of 'Stranded' has lived with this story". Los Angeles Times. Archived from the original on 26 December 2008. Retrieved 1 November 2010.
21. ^ "Stranded: The Andes Plane Crash Survivors". Independent Lens. PBS. Archived from the original on 18 July 2016.
22. ^ "Sobrevivir a los Andes" (in Spanish). Retrieved 18 July 2018.
23. ^ "Miracle Flight 571". miracleflight571.com. Retrieved 9 February 2021.
24. ^ "Miracle in the Andes". Adam Young Scores. Retrieved 11 October 2018.

Further reading

Books

- Alfonso Alcalde (1973). Vivir O Morir (First ed.). ASIN B000W6G6W8.
- Read, Piers Paul (2005). Alive: Sixteen Men, Seventy-two Days, and Insurmountable Odds – The Classic Adventure of Survival in the Andes (Reprint ed.). ISBN 978-0380003211.

Articles

Dowling, Claudia Glenn (February 1993). "Still Alive". *Life*. pp. 48–59.

External links



Wikimedia Commons has media related to [Uruguayan Air Force Flight 571](#).

- "El accidente de Los Andes". *Viven! El Accidente de Los Andes*.
- Peña, Ricardo. "Andes Survivors: Latest discoveries". *AlpineExpeditions.net*.
- "Miracle /Tragedy". Museum Andes / Andes Crash Memorial
- "Interviews". *Viven! El Accidente de Los Andes* (official website).
- Arijon, Gonzalo & Silvera, Marc. "Stranded: The Andes Plane Crash Survivors". *Independent Lens*. PBS.
- "National Geographic Expedition 2005". *AlpineExpeditions.net*. 2005.
- Accident description at the Aviation Safety Network
- Strauch, Eduardo (2006). "Back to the Andes Expedition 2006 with one of the survivors". *AlpineExpeditions.net*.
- WiCis Sports-Benegas Brothers 2017 Expedition with live streaming of biometrics and geo-location

1972 Andes flight disaster

Aviation accidents and incidents in 1972