

# Video #758

## Resources by Dhruv Rathee

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
1	Flight में 293 passengers और 13 crew members यानी कुल 306 लोग सवार थे।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="https://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">https://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
2	ज्यादातर passengers Portuguese origin के Canadian थे, जो summer vacation के वक्त Portugal जा रहे थे।	The Globe Mail 28th August 2001	<a href="https://www.theglobeandmail.com/news/national/probe-seeks-to-discover-why-airliner-had-no-fuel/article4152181/">https://www.theglobeandmail.com/news/national/probe-seeks-to-discover-why-airliner-had-no-fuel/article4152181/</a>
3	ये Plane था Airbus A330-243, जिसमें 2 Rolls-Royce के Trent 772B-60 engines लगे थे। Cockpit में दो pilots बैठे थे। Captain Robert Piché जिनके पास 16,800 hours of total flying experience था	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
4	Co-pilot Dirk DeJager जिनके	The New York Times 28th August 2001	<a href="https://www.nytimes.com/2001/08/28/international/pilot-of-powerless-airbus-jet-downplays-heroics.html">https://www.nytimes.com/2001/08/28/international/pilot-of-powerless-airbus-jet-downplays-heroics.html</a>
5	4,800 hours of experience था।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
6	Captain Piché 30 सालों से pilot थे और Canada में bush pilot के तौर पर भी काम कर चुके थे। Bush pilot, मतलब बिना किसी proper runway के, जंगलों और झीलों के बीच छोटे planes उड़ाने और उतारने का भरपूर तजुर्बा।	The New York Times 28th August 2001	<a href="https://www.nytimes.com/2001/08/28/international/pilot-of-powerless-airbus-jet-downplays-heroics.html">https://www.nytimes.com/2001/08/28/international/pilot-of-powerless-airbus-jet-downplays-heroics.html</a>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
7	<p>ना ही कोई pilot था जिसने इस तरह की situation से deal किया था। ना कोई training manual, ना कोई checklist, ना कोई precedent- कुछ भी नहीं था जो Captain Piché को बता सके कि अब क्या करना है। और इस सबकी शुरुआत हुई थी सिर्फ 9 दिन पहले, Air Transat के maintenance hangar में, जहाँ कुछ millimetres के फ़र्क ने इस plane की तक़दीर लिख दी थी।</p>	<p>Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)</p>	<p><a href="https://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">https://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a></p>
8	<p>इस flight से सिर्फ 9 दिन पहले, 15 August 2001 को Air Transat के maintenance team ने इसी plane की routine inspection के दौरान right engine यानी Number 2 engine की oil system में metal chips पाए। ये एक serious sign था कि engine के अंदर कुछ गड़बड़ है। 2 दिन बाद, 17 August को फिर से metal particles मिले। अब Air Transat के पास कोई option नहीं था- ये clear था किए उनको engine बदलना पड़ेगा। लेकिन problem ये थी कि Air Transat के पास कोई spare engine available नहीं था। तो उन्होंने Rolls-Royce से एक engine loan पर लिया।</p>	<p>Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)</p>	<p><a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a></p>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
9	<p>यहाँ से शुरू होती है असली गड़बड़। Rolls-Royce समय-समय पर अपने engines में upgrades करता है, जिन्हें Service Bulletins कहते हैं। इस plane पर पहले जो engine था वो upgraded यानी post-modification version था। लेकिन जो replacement engine आया, वो पुराना यानी pre-modification version था, upgrade से पहले बना हुआ। सीधे शब्दों में कहें तो पुराने design का engine, नए design वाले plane पर लगाया जा रहा था। और जब ये engine Air Transat को deliver हुआ, तो receiving inspection में ये difference पकड़ में नहीं आया।</p>	<p>Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)</p>	<p><a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a></p>
10	<p>Engine change का काम Friday 17 August की आधी रात से शुरू हुआ। ये काम Sunday दोपहर तक पूरा होना ज़रूरी था क्योंकि plane की scheduled flight थी। यानी mechanics के पास बहुत tight deadline थी। Engine बदलने का काम normally चल रहा था, लेकिन तभी एक problem आई। नए engine पर plane का hydraulic pump लग ही नहीं रहा था- बीच में engine की एक fuel tube आ रही थी। Lead technician ने Airbus की parts list search की तो उसे पता चला कि इस engine के fuel और hydraulic tubes का design plane के बाकी system से अलग है।</p>	<p>Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)</p>	<p><a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a></p>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
11	<p>अब lead technician को ये समझना था कि इस पुराने design के engine पर नया pump कैसे fit होगा। इसके लिए उसने 3 अलग-अलग computers पर Rolls-Royce का manual खोलने की कोशिश की, लेकिन तीनों बार network down होने की वजह से खुला ही नहीं। फिर उसने Maintenance Control Centre (MCC) को call किया, जिसने Rolls-Royce engines के specialist Trent Engine Controller को page (pager) किया।</p>	<p>Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)</p>	<p><a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a></p>
12	<p>लेकिन यहाँ एक चौंकाने वाली बात है। वही Service Bulletin manual, जिसकी इतनी ज़रूरत थी, वो offline CDs में MCC में पहले से मौजूद था। लेकिन किसी ने check नहीं किया। और lead technician को तो इन CDs के बारे में पता ही नहीं था। यानी वो document जिसपर सैकड़ों लोगों की जान depend करती थी, वो उसी building में पड़ा था। लेकिन किसी ने उसे ढूँढा भी नहीं।</p>	<p>Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)</p>	<p><a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a></p>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
13	<p>Trent Engine Controller ने phone पर बताया कि जब नया pump लगाओ तो fuel lines भी बदलनी पड़ती हैं। Lead technician ने पूछा कि क्या कोई पुराने design का pump मिल सकता है जो बिना कोई changes किए fit हो जाए, लेकिन इतनी जल्दी कोई pump available नहीं था। अब एक ही option बचा था- fuel tubes बदली जाएँ। Engine Controller ने कहा कि इसके लिए Rolls-Royce का Service Bulletin follow करो, लेकिन lead technician ने बताया कि वो Service Bulletin तो खुल ही नहीं रहा. बात time pressure पर आ गई- Sunday दोपहर तक plane तैयार होना था। Engine Controller ने कहा कि वो खुद आकर help कर सकता है, लेकिन ये offer accept नहीं किया गया।</p>	<p>Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)</p>	<p><a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a></p>
14	<p>अब mechanics ने एक shortcut लिया. उन्होंने सोचा कि चलो fuel tubes नए design की लगा देते हैं। लेकिन problem ये थी कि engine के साथ आई hydraulic tube पुराने design की थी और उसे वैसे ही रहने दिया गया। अब एक engine पर दो अलग-अलग design की tubes लगी हुई थीं जो एक-दूसरे के लिए बनी ही नहीं थीं। Rolls-Royce के service bulletin में साफ लिखा था कि fuel tube और hydraulic tube हमेशा एक set के तौर पर बदलनी चाहिए लेकिन network down होने की वजह से किसी ने ये service bulletin पढ़ा ही नहीं।</p>	<p>Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)</p>	<p><a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a></p>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
15	<p>Installation के दौरान ही कई warning signs थे। जब technician ने hydraulic line fit करने की कोशिश की, तो वो बार-बार fuel line की तरफ वापस आ रही थी- एक spring की तरह। Technician को hydraulic line को एक हाथ से पकड़कर रोके रखना पड़ा जब तक दूसरे हाथ से nut कस नहीं दिया। यानी line naturally उस position में रहना ही नहीं चाहती थी- उसे जबरदस्ती वहां रखा गया था। जब hydraulic system pressurize होता, तो hydraulic line का flange rotate होकर fuel line के और करीब आ जाता।</p>	<p>Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)</p>	<p><a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a></p>
16	<p>Installation complete हुई। Engine ground run हुआ. इसमें सब कुछ normal था। कोई leak नहीं, कोई warning नहीं। Plane को flight के लिए release कर दिया गया। लेकिन fuel tube replacement को log book में document तक नहीं किया गया।</p>	<p>Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)</p>	<p><a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a></p>
17	<p>और इसके बाद इस plane ने कई flights भरीं, बिना किसी को पता चले कि इसके अंदर एक ticking time bomb है।</p>	<p>The Globe Mail 6th September 2001</p>	<p><a href="https://www.theglobeandmail.com/report-on-business/air-transatlapped-with-record-250000-fine/article20461533/">https://www.theglobeandmail.com/report-on-business/air-transatlapped-with-record-250000-fine/article20461533/</a></p>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
18	Plane में 46.9 metric tons fuel था, जो required से 5.5 metric tons ज्यादा था. सब कुछ normal था। लेकिन सुबह 4 बजकर 38 minute (04:38 UTC) को Flight Data Recorder ने record किया कि fuel बहुत तेजी से कम हो रहा था। घंटों तक hydraulic line और Fuel line के आपस में रगड़ने से Fuel tube की दीवार पर एक L shaped crack बन गया था जिससे fuel leak होना शुरू हो गया।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
19	लेकिन cockpit में कोई alarm नहीं बजा, कोई warning light नहीं जली, कोई ECAM (Electronic Centralized Aircraft Monitor) message नहीं आया। क्योंकि Airbus A330 में fuel leak detect करने का कोई direct sensor ही नहीं था. Leak rate 13 metric tons प्रति घंटा पहुँच गया। Fuel खामोशी से Atlantic Ocean में बरस रहा था, और 306 लोगों में से किसी को पता तक नहीं चला।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
20	फिर 5 बजकर 03 minute (05:03 UTC) पर crew ने Number 2 engine में unusual oil readings notice की। Right engine से fuel leak हो रहा था, लेकिन pilots को पता नहीं था कि fuel leak हो रहा है। उन्हें लगा कि शायद ये कोई computer fault है।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
21	इस issue को तो handle कर लेंगे। लेकिन crew ने checklist consult करने की बजाय procedure याददाश्त से follow किया.	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="https://www.faa.gov/lessons_learned/transport_airplane/accidents/C-GITS">https://www.faa.gov/lessons_learned/transport_airplane/accidents/C-GITS</a>
22	लेकिन memory से काम करने की वजह से crew इस caution note को miss कर गई।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="https://www.faa.gov/lessons_learned/transport_airplane/accidents/C-GITS">https://www.faa.gov/lessons_learned/transport_airplane/accidents/C-GITS</a>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
23	Fuel imbalance ठीक करने के लिए crew ने crossfeed valve खोल दिया।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
24	इसका मतलब था कि अब left wing tanks का बचा हुआ fuel सीधा right engine के leak में जा रहा था।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
25	और यहाँ एक चौंकाने वाला coincidence है। बिल्कुल 4 साल पहले, 24 August 1997 को, एक Air France A320 को भी ठीक ऐसा ही fuel leak issue हुआ था। French authorities ने recommend किया था कि Airbus automated fuel leak warning system लगाए।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="https://www.faa.gov/lessons_learned/transport_airplane/accidents/C-GITS">https://www.faa.gov/lessons_learned/transport_airplane/accidents/C-GITS</a>
26	4 साल बाद, exact same scenario Flight 236 पर repeat हो रहा था।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
27	Captain ने cabin crew को कहा कि windows से बाहर देखो – wings और engines check करो, कहीं fuel leak तो नहीं दिख रहा। रात का अँधेरा, नीचे सिर्फ काला समंदर, wings पर कुछ नज़र नहीं आया। Visual check में fuel leak के बारे में कुछ पता नहीं चला।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
28	Flight में बैठे लोग अभी तक ये सोच रहे थे कि बस थोड़ी देर में land कर जाएंगे। Lisbon में सुबह होने वाली थी, breakfast का time था, cabin crew ने breakfast serve कर दिया था। लेकिन cockpit में Captain Piché एक बिल्कुल अलग reality से deal कर रहे थे।	The Globe Mail 25th August 2001	<a href="https://www.theglobeandmail.com/news/national/the-panic-on-transat-flight-236/article1185102/">https://www.theglobeandmail.com/news/national/the-panic-on-transat-flight-236/article1185102/</a>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
29	5 बजकर 45 minutes (05:45 UTC) पर fuel इतना कम हो गया कि उससे अब Lisbon नहीं पहुँचा जा सकता था।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
30	Fuel gauges लगातार गिर रहे थे, लेकिन अभी भी उम्मीद बाकी थी कि Lajes पहुँच जाएँगे। लेकिन तभी Engine number 2 यानी right engine ने fuel starvation की वजह से काम करना बंद कर दिया।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
31	306 लोगों से भरी Flight 236 अब एक glider थी। वो 34,000 feet से नीचे गिर रही थी। Plane अभी भी Lajes से 78 nautical miles दूर था, यानी लगभग 144 kms.	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
32	जैसे ही engines बंद हुए, plane Emergency Power Source पर आ गया- Ram Air Turbine (RAT) automatically deploy हो गई। ये एक छोटी wind turbine होती है जो हवा से घूमकर emergency power generate करती है, जिससे basic instruments और कुछ hydraulic systems काम कर सकें। RAT को operate करने के लिए plane की minimum speed 140 knots होनी ज़रूरी थी।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
33	Captain Piché ने Air Traffic Controllers को बताया कि शायद उन्हें समुद्र में उतरना पड़ सकता है।	The New York Times 28th August 2001	<a href="https://www.nytimes.com/2001/08/28/international/pilot-of-powerless-airbus-jet-downplays-heroics.html">https://www.nytimes.com/2001/08/28/international/pilot-of-powerless-airbus-jet-downplays-heroics.html</a>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
34	57 साल के Agostinho Romeiro ने engines को बंद होते सुना और उन्हें अपनी बेटियों का ख्याल आया जो Canada में थीं। Crew members भी घबराई हुई थीं। एक flight attendant, Romeiro के पास आकर कहने लगी- "Please help me, please help me."	CBC 26th August 2001	<a href="https://www.cbc.ca/news/world/grateful-passengers-praise-air-transat-pilot-1.286515">https://www.cbc.ca/news/world/grateful-passengers-praise-air-transat-pilot-1.286515</a>
35	24 साल के helicopter pilot trainee Daniel Rodrigues ने crew members को एक-दूसरे पर और passengers पर चिल्लाते हुए देखा। 18 साल के student Vasco Dos Santos को बार-बार plane crash की movies याद आ रही थीं।	The Globe Mail 25th August 2001	<a href="https://www.theglobeandmail.com/news/national/the-panic-on-transat-flight-236/article1185102/">https://www.theglobeandmail.com/news/national/the-panic-on-transat-flight-236/article1185102/</a>
36	Passengers को बताया गया कि plane समुद्र में emergency landing कर सकता है।	CBC 26th August 2001	<a href="https://www.cbc.ca/news/world/grateful-passengers-praise-air-transat-pilot-1.286515">https://www.cbc.ca/news/world/grateful-passengers-praise-air-transat-pilot-1.286515</a>
37	Flight Director (seniormost cabin crew) ने Emergency Action Plan checklist निकाली और cabin crew को कहा कि अपनी life jackets निकालो और passenger briefing के लिए ready हो जाओ।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
38	Crew ने passengers को life jackets पहनने और brace position की instructions English और French में दीं। लेकिन कई Portuguese passengers को language की वजह से समझ नहीं आया। Life jackets में भी problems आई- कुछ jackets single-strap थीं तो कुछ two-strap, और passengers को tightly bound elastic bands में फंसी straps मिल ही नहीं रही थीं। कई passengers को physically crew members ने help करके jackets पहनाई।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
39	जब crew ने emergency water landing procedures demonstrate करने शुरू किए, तो कुछ लोग चीख उठे, कुछ बिलकुल सफ़ेद पड़ गए, और बहुत से लोगों ने pray करना शुरू कर दिया।	LA Times 29th August 2001	<a href="https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2001-aug-27-mn-38838-story.html">https:// www.latimes.com/ archives/la-xpm-2001- aug-27-mn-38838- story.html</a>
40	Passenger Grace Romero ने अपने बगल वाले passenger का हाथ कसकर पकड़ लिया, बस यही उम्मीद थी कि सब ठीक हो जाएगा।	The New York Times 10th September 2001	<a href="https://www.nytimes.com/2001/09/10/world/jet-pilot-who-saved-304-finds-heroism-tainted.html">https:// www.nytimes.com/ 2001/09/10/world/ jet-pilot-who- saved-304-finds- heroism-tainted.html</a>
41	Passenger Margaret McKinnon को उस moment Ethiopian Airlines Flight 961 का video याद आ गया- जिसमें 1996 में plane Indian Ocean में crash हुआ था और तुरंत टूट गया था। McKinnon को पता था कि water crash में बचने के chances बहुत कम हैं। उन्होंने मौत accept कर ली थी। लेकिन उनके साथ बैठे उनके पति Baljkas ने ये मानने से refuse कर दिया- उन्होंने plan बनाया कि ocean में गिरेंगे, exit से निकलेंगे, किनारे तक swim करेंगे। उन्होंने McKinnon से कहा- "We'll need our shoes."	Wired 23rd February 2021	<a href="https://www.wired.com/story/remember-disaster-without-being-shattered-ptsd-covid/">https:// www.wired.com/ story/remember- disaster-without- being-shattered-ptsd- covid/</a>
42	ditching में initial impact 95% occupants survive कर लेते हैं, लेकिन उसके बाद drowning और hypothermia की वजह से overall survival rate गिरकर सिर्फ 76% रह जाता है।	National Library of Medicine 1st May 2024	<a href="https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/38715275/">https:// pubmed.ncbi.nlm.nih. gov/38715275/</a>
43	Night ditching में pilot को waves की height और surface दिखाई नहीं देती। इसके अलावा Mid-Atlantic का पानी August में भी उतना ठंडा था जिससे hypothermia हो सकता था।	Live Science 13th March 2024	<a href="https://www.livescience.com/44060-how-long-can-you-survive-at-sea.html">https:// www.livescience.com/ 44060-how-long-can- you-survive-at- sea.html</a>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
44	एक interesting बात ये है कि Captain Piché को gliding approaches की कभी formal training नहीं मिली थी. लेकिन अब Captain Piché का bush pilot background, जहाँ power-off approaches रोज़ की बात थी, काम आने वाला था।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
45	Copilot DeJager emergency checklists पर काम कर रहे थे और visual runway approach की तैयारी कर रहे थे।	The New York Times 28th August 2001	<a href="https://www.nytimes.com/2001/08/28/international/pilot-of-powerless-airbus-jet-downplays-heroics.html">https://www.nytimes.com/2001/08/28/international/pilot-of-powerless-airbus-jet-downplays-heroics.html</a>
46	6 बजकर 31 minutes (06:31 UTC) पर pilots ने Lajes Approach से contact किया, तब plane 27,000 feet पर था और Lajes से 33 nautical miles दूर। 6 बजकर 36 minutes (06:36 UTC) पर crew ने runway lights दिखने की report दी, तब plane 14 nautical miles दूर था। Captain ने बताया कि उन्हें runway की flashing lights बहुत दूर से दिख गई थीं और उन्हें विश्वास था कि उनके पास airport तक glide करने के लिए काफी altitude है। 6 बजकर 43 minutes (06:43 UTC) पर landing gear down confirm हुआ। और फिर 6 बजकर 45 minutes (06:45 UTC) पर plane Lajes Air Base, Terceira Island पर land कर गया।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>
47	Main wheels lock हो गए, tires घिसकर deflate हो गईं और wheels bearing journals तक घिस गए।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf</a>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
48	Landing gear से sparks और flames निकले।	The New York Times 28th August 2001	<a href="https://www.nytimes.com/2001/08/28/international/pilot-of-powerless-airbus-jet-downplays-heroics.html">https:// www.nytimes.com/ 2001/08/28/ international/pilot-of- powerless-airbus-jet- downplays- heroics.html</a>
49	Friction से छोटी आग भी लगी, जो जल्दी बुझा दी गई। लेकिन plane रुक गया।	The Globe Mail 25th August 2001	<a href="https://www.theglobeandmail.com/news/national/the-panic-on-transat-flight-236/article1185102/">https:// www.theglobeandmail.c om/news/national/the- panic-on-transat- flight-236/ article1185102/</a>
50	जैसे ही plane ज़मीन पर आया, cabin में तालियां बजने लगीं, लेकिन साथ में सिसकियों की आवाज़ भी थी। 2 minutes से भी कम समय में सभी 306 लोगों को plane से evacuate कर दिया गया।	The New York Times 10th September 2001	<a href="https://www.nytimes.com/2001/09/10/world/jet-pilot-who-saved-304-finds-heroism-tainted.html">https:// www.nytimes.com/ 2001/09/10/world/ jet-pilot-who- saved-304-finds- heroism-tainted.html</a>
51	2 serious injuries और 16 minor injuries हुईं, वो भी ज्यादातर evacuation slides से उतरते वक़्त।	Aviation Accidents Prevention and Investigation Department (Portugal)	<a href="http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf">http://www.fss.aero/ accident-reports/ dvdfiles/PT/2001-08-24- PT.pdf</a>
52	यह incident transatlantic flights में virtually unprecedented था।	The Globe Mail 25th August 2001	<a href="https://www.theglobeandmail.com/news/national/the-panic-on-transat-flight-236/article1185102/">https:// www.theglobeandmai l.com/news/national/ the-panic-on-transat- flight-236/ article1185102/</a>
53	Landing के बाद Captain Piché को hero की तरह देखा जाने लगा।	CBC 26th August 2001	<a href="https://www.cbc.ca/news/world/grateful-passengers-praise-air-transat-pilot-1.286515">https://www.cbc.ca/ news/world/grateful- passengers-praise-air- transat-pilot-1.286515</a>

Sr. No.	Statement	Source	Link to Source
54	<p>हालांकि कुछ ही दिनों बाद Piché का past सामने आया और media में तूफान आ गया। पता चला कि करीब 20 साल पहले Captain Piché को America में drugs transport के लिए arrest किया गया था। उन्होंने Georgia में 5 साल की सज़ा का कुछ हिस्सा काटा था और पिछले साल ही उन्हें pardon किया गया था।</p>	<p>The New York Times 10th September 2001</p>	<p><a href="https://www.nytimes.com/2001/09/10/world/jet-pilot-who-saved-304-finds-heroism-tainted.html">https:// www.nytimes.com/ 2001/09/10/world/ jet-pilot-who- saved-304-finds- heroism-tainted.html</a></p>
55	<p>इस incident के बाद Canada के Transport Minister David Collenette ने Air Transat पर Canadian aviation history का सबसे बड़ा fine- \$250,000 लगाया। इसके अलावा Passengers ने Air Transat पर \$30 million का class-action lawsuit भी file किया।</p>	<p>The Globe Mail 6th September 2001</p>	<p><a href="https://www.theglobeandmail.com/report-on-business/air-transat-slapped-with-record-250000-fine/article20461533/">https:// www.theglobeandmai l.com/report-on- business/air-transat- slapped-with- record-250000-fine/ article20461533/</a></p>