

VAJA LETALSKA NESREČA 2006

Aircraft accident 2006 exercise

Bojan Kuntarič* UDK 351.862:656.7.08

Povzetek
Na letališču Brnik je bila v soboto, 14. oktobra 2006, vaja na temo letalske nesreče, s katero so preverili pripravljenost in usposobljenost sil za zaščito, reševanje in pomoč ob takšnem dogodku. Zaradi nemotenega poteka dela na letališču Ljubljana je bila vaja časovno ter prostorsko omejena in namenjena samo strokovni javnosti. Podobna vaja je bila nazadnje organizirana na letališču Ljubljana leta 1993, vaja zaščite in reševanja vključno z iskanjem padlega zrakoplova pa leta 1999 na območju Dobrča. Prvič je na vaji sodelovalo tudi tuje veleposlaništvo pri nas, in sicer so se za to odločili na finskem veleposlaništvu.

Abstract
An exercise was held at Brnik Airport on Saturday 14 October 2006 on the theme of an aircraft accident, by which the readiness and training of protection, rescue and first aid forces for such an event were checked. Because of the need for undisturbed operations at Ljubljana Airport, the exercise was limited in time and space and intended only for the professional public. A similar exercise was last organised at Ljubljana airport in 1993, and a protection and rescue exercise, including a search for a crashed aircraft, in 1999 in the area of Dobrča. Foreign embassies in Slovenia also took part in the exercise for the first time, based on a decision of the Finnish Embassy.

Uvod

Scenarij vaje je predvideval, da se je med pristankom letalo Airbus 320 letalske družbe Adria Airways d.d., v katerem je bilo 152 potnikov in 6 članov posadke, zaradi bočnega vetra zrušilo približno 400 metrov desno od vzletno pristajalne steze. Pri padcu na tla se je letalo prepolovilo, pričelo je iztekati gorivo in izbruhnil je požar. Po prvih podatkih je bilo več deset potnikov mrtvih in več deset huje poškodovanih. Na nesrečo so se takoj odzvale službe aerodroma Ljubljana in ostale službe prvih posredovalcev po regijskem načrtu za tovrstno nesrečo.

Naloge služb Aerodroma Ljubljana

Če se nesreča zgodi na letališču, so službe Aerodroma Ljubljana prve, ki začnejo z obveščanjem in reševanjem.

Njihove naloge so:

1. varnostno operativni center (VOC) obvesti regijski center za obveščanje in ostale službe v skladu s shemo obveščanja;
2. VOC skupaj z varnostno službo omogoči dostop intervencijskih vozil do mesta nesreče skozi varovane prehode in spremlja vožnjo po varovanih območjih;
3. varnostna služba pomaga policiji pri varovanju mesta nesreče;

4. tehnično-gasilska služba je prva, ki prispe na mesto nesreče, gasi morebitni požar in rešuje preživele;
5. tehnično gasilska služba vodi intervencijo na mestu nesreče in usklajuje delo intervencijskih služb, tudi zunanjih;
6. iz vrst zaposlenih Aerodroma Ljubljana se oblikuje tudi pomožna gasilska enota, ki pomaga pri reševanju in skrbi za prevoz nepoškodovanih potnikov v potniški terminal;
7. v času do oblikovanja kriznega štaba vodja prometa usklajuje delo služb Aerodroma Ljubljana;
8. Aerodrom Ljubljana mora zagotoviti delovanje telekomunikacijskih zvez na letališču.

Naloge gasilsko reševalne službe

Prva gasilska enota na mestu nesreče je bila enota Aerodroma Ljubljana, ki je takoj začela gasiti požar. Enota je dobro opremljena in usposobljena za gašenje takšnih požarov. Letališki gasilci so v kratkem času s primerne razdalje nanесли na gorljive površine velike količine gasilnega sredstva, saj so bile temperature izredno visoke, zato bi se lahko vnele tudi lahke kovine, na primer aluminij.

Osnovna naloga gasilsko-reševalne službe je reševanje življenja ob letalski nesreči. Gasilci morajo biti v vsakem trenutku pripravljeni pogasiti požar, ki lahko izbruhne, ko letalo pristaja, vzleta, vozi po voznihih stezah ali je parkirano. Operativni cilj gasilsko-reševalne službe je, da doseže kateri koli del vzletno-pristajalne steze ali drugih manevrskih površin v dveh, največ treh minutah po prejemu obvestila o nesreči.

* Ministrstvo za obrambo, Uprava RS za zaščito in reševanje, Vojkova 61, Ljubljana, bojan.kuntaric@urszr.si



Slika 1. Scenarij vaje je predvideval, da se je med pristankom letalo Airbus 320 letalske družbe Adria Airways d. d. zaradi bočnega vetra zrušilo približno 400 metrov desno od vzletno pristajalne steze.

Figure 1. The scenario of the exercise envisaged that an Airbus 320 of Adria Airways d.d. crashed during landing because of strong wind, approximately 400 metres from the runway.

Če v nesreči počijo rezervoarji za gorivo, to povzroči razlitje hitro hlapljivih goriv in drugih vnetljivih tekočin, ki jih uporabljajo letala. Obstaja velika verjetnost, da se bodo te tekočine pri stiku z vročimi kovinskimi deli letala zaradi isker, ki jih povzročijo drgnjenje razbitine ali zaradi kratkega stika elektrostatičnih nabojev pri dotiku z zemljo ali med polnjenjem z gorivom, vžgale. Značilnost letalskih požarov je, da zelo hitro dosežejo smrtonosno moč, kar predstavlja resno nevarnost za življenja potnikov in otežuje delo reševalcev. Seveda je za učinkovito posredovanje gasilcev-reševalcev poleg sodobne opreme pomembna tudi njihova telesna pripravljenost in strokovna usposobljenost. Osnovna znanja o požarni varnosti ter gašenju in reševanju pridobijo na usposabljanju za poklicnega gasilca v Izobraževalnem centru Uprave RS za zaščito in reševanje na Igu. Posebna znanja o reševanju v letalstvu pridobijo s samoizobraževanjem na letališču. Gasilec na letališču mora dobro poznati zgradbo vseh letal, ki pristajajo na letališču, vrste požarov na letalih, uporabo primerne gasilnega sredstva, poznati mora postopke evakuacije iz posamezne vrste letala, različne sisteme v letalih, mesta, kjer prežijo nevarnosti tudi na reševalce



Slika 2. Pri padcu se je letalo prepolovilo, pričelo je iztekati gorivo in izbruhnil je požar.

Figure 2. During the crash, the aircraft broke in two, a fuel leak started and a fire broke out.

Št.	Vrsta vozila	Oprema in sredstvo za gašenje
1.	gasilsko poveljniško vozilo MB SPRINTER	črpalka Rosenbauer UHPS 38l/100bar, 400 litrov vode, osnovna oprema za gašenje in reševanje
2.	težko gasilsko vozilo Rosenbauer PANTHER	črpalka Rosenbauer R600, 6000 l/min/12bar, 13500 l vode, 1500 l penila, 500 kg gasilnega prahu ABC
3.	težko gasilsko vozilo FAUN	črpalka 4800 l/min, 9000 litrov vode, 1000 litrov penila
4.	gasilsko tehnično vozilo Rosenbauer FALCON	3500 litrov vode, 200 litrov penila, gasilska tehnična in reševalna oprema
5.	gasilsko vozilo za gašenje s prahom TAM 110	1000 kg gasilnega prahu ABC

Preglednica 1. Vozila gasilske enote Aerodroma Ljubljana

Table 1. Vehicles used by firefighting unit from Ljubljana Airport



Slika 3. Prva je na kraj nesreče prišla gasilska enota Aerodroma Ljubljana.

Figure 3. A firefighting unit from Ljubljana Airport was first at the crash scene.

itd. Vendar pa seveda samo teoretično usposabljanje ne zadošča. Praktične vaje, vsako leto vsaj enkrat z gašenjem požara, izvajajo na gasilskem poligonu na letališču.

Poleg stalne pripravljenosti za gašenje in reševanje zaposleni skrbijo tudi za požarno varnost objektov in zgradb na letališču. Štiriindvajseturno dežurstvo ob napravi za avtomatsko javljanje požarov, redni dnevni preventivni obhodi objektov, požarna straža med požarno nevarnimi vzdrževalnimi deli, servisiranje gasilnih aparatov

in nadzor hidrantnega omrežja, dežurstvo pri oskrbi letal z gorivom so njihove vsakodnevne naloge. Dela protipožarne službe opravljajo tudi za druge družbe na letališču, kakor so Petrol, GIO, MNZ – Letalska policijska enota, MORS – 15. helikopterski bataljon itd.

Oprema in sredstva

Za učinkovito posredovanje ob nesreči je potrebna poleg usposobljenosti reševalcev tudi sodobna in kakovostna oprema ter dovolj velike količine sredstev za gašenje. Za potrebe gašenja in reševanja je enota opremljena z gasilskimi vozili, ki so navedena v preglednici 1.

Vsa vozila so opremljena s prenosnimi radijskimi postajami za komuniciranje med seboj in z letališko kontrolo letenja. V vozilu sprinter, ki se uporablja tudi kot poveljniško vozilo, so na voljo prenosni telefon, brezžična telefaks naprava in radijska postaja za komuniciranje v sistemu zvez zaščite in reševanja ZA-RE.

Poleg omenjenih vozil sta v gasilski enoti Aerodroma Ljubljana za potrebe reševanja pripravljene tudi dve reševalni vozili in prikolica s sanitetno opremo.

Skupna lastnost vozil, s katerimi razpolagajo letališki gasilci, je velika moč pogonskih motorjev, ki zagotavljajo hitro pospeševanje in visoko končno hitrost vozil, kljub njihovi teži, prenos moči preko avtomatskega menjalnika in pogon na vsa kolesa. Vozilo faun ima tako dva motorja s po 235 kW (320 KM), medtem ko ima največje vozilo



Slika 4. Gasilska enota je takoj začela gasiti požar in ga v nekaj sekundah tudi pogasila. Tako je ustvarila pogoje za reševanje ponesrečenih in pripravila varno okolje za delo drugih reševalcev.

Figure 4. A firefighting unit immediately began to extinguish the fire and succeeded in a few seconds. It thus created the conditions to rescue those in the aircraft and a safe environment for the work of other rescuers.

rosenbauer panther motor z močjo 735 kW oz. 1000 konjskimi močmi, ki preko osmih koles požene 40 ton težko vozilo do hitrosti 140 km/h.

Na samem prizorišču je glavna nevarnost požar, ki ga je treba najprej pogasiti za varno delo reševalcev. Treba je vedeti, da se pri požarih letal razvijajo zelo visoke temperature tudi preko 2000 stopinj Celzija, kar seveda dodatno ogroža ponesrečence in onemogoča delo reševalcem.

Vozila in naprave za gašenje, ki jih ima gasilska enota letališča, morajo omogočati nanos velike količine gasilnega sredstva v kratkem času. Zato je požar razbitin letala ob pravilnem pristopu običajno dokaj hitro pogasjen. Kljub temu so letališkimi gasilcem prihiteli na pomoč poklicni gasilci iz Kranja in okoliški gasilci iz Cerkelj na Gorenjskem, Šenčurja in Brnika.

Ocena resornega ministra

»Na vaji Letalska nesreča smo preizkušali usklajenost in usposobljenost različnih reševalnih ekip, to je gasilcev, zdravstvene službe, policije, civilne zaščite, centrov za obveščanje in 15. helikopterskega bataljona Slovenske vojske.

Največ letalskih nesreč se zgodi prav na območju letališč in zato menim, da je bilo prav, da smo kot lokacijo izbrali letališče Brnik. Ugotovili smo, da vse službe delujejo dobro in usklajeno. Zato lahko rečem, da smo pripravljene, če bi v resnici prišlo do takšne nesreče. Seveda si česa takšnega ne želimo. Naj še posebej pohvalim

Letališče Ljubljana in podjetje Adria Airways. Letališke službe so namreč v okviru te vaje delovale odlično,« je po vaji povedal minister za obrambo Karl Erjavec.

Kako je delovalo zdravstvo na vaji Letalska nesreča 2006

Nesreča je imela za posledico veliko število poškodovanih oseb, saj so pritiski pri padcu takega plovila veliki in pričakovane so hude posledice za potnike ter člane posadke.

Za začetek reševanja življenj je treba zagotoviti čim bolj varne razmere za reševalce. To pomeni, da je najprej treba zagotoviti nemoten dostop enotam in zavarovati območje. To delo običajno opravi policija, ki je za to najbolj strokovno usposobljena in logistično opremljena.

Enote nujne medicinske pomoči so na vaji preizkusile delo predbolnišničnega in bolnišničnega dela zdravstva. V okviru predbolnišničnega dela zdravstva so sodelovale enote nujne medicinske pomoči (NMP) iz enot, ki bi ob pravi nesreči sodelovale pri reševanju, in dve zasebni ustanovi, ki opravljata nenujne reševalne prevoze.

Ekipe nujne medicinske pomoči so prispele na mesto dogodka in v sodelovanju z gasilci, policijo in drugimi začele s triažo, oskrbo triažiranih poškodovancev, pripravo za prevoz in s prevozom bolnikov v dve bolnišnici, usklajevale so delo z drugimi službami, preverile delovanje zvez in sodelovale z obema bolnišnicama.



Slika 5. Med medicinskimi ekipami je, razumljivo, na kraj nesreče najprej prišla ekipa z letališča.

Figure 5. It is only to be expected that the medical team from the airport was the first to arrive at the crash site.



Slika 6. Po pogasitvi požara so gasilci pomagali ranjenim in poškodovanim potnikom.
Figure 6. After extinguishing the fire, the firefighters helped the injured passengers.

Na vaji so sodelovale ekipe nujne medicinske pomoči iz letališke ambulante na Brniku, Zdravstvenega doma iz Kranja, Zdravstvenega doma Ljubljana ter Reševalne postaje Kliničnega centra Ljubljana, Zdravstvenega doma Domžale, Zdravstvenega doma Kamnik, Zdravstvenega doma Škofja Loka, Zdravstvenega doma Tržič, Zdravstvenega doma Bled, Zdravstvenega doma Jesenice, zasebne ustanove Pacient, zasebne ustanove Reševalec, Kliničnega centra Ljubljana in Splošne bolnišnice z Jesenic.

Reševanje pri množičnih nesrečah poteka po predhodnem triažnem postopku. Na triažnih točkah so ponesrečence skušali oskrbeti prednostno glede na poškodbe. Ponesrečencev je bilo več vrst, najprej tisti, ki so nemudoma potrebovali oskrbo in odvoz, nato tisti, ki so jim lahko stabilizirali življenjske funkcije na kraju nesreče in na odvoz

lahko počakajo nekoliko dlje, tretja skupina so tisti, ki niso fizično poškodovani in je zanje prevoz lahko skupinski, zadnji so ponesrečenci, ki niso preživeli nesreče.

Triažni postopek, oskrba in odvoz je dokaj dolg in zelo zahteven postopek, ki običajno traja najdlje, saj naj bi se ponesrečence čim bolj oskrbelo že na kraju nesreče. Za nemoten odvoz policija prednostno zagotovi prometne poti za reševalna vozila. Po potrebi bi za prevoz poškodovancev in ranjencev uporabili tudi helikopterje Slovenske vojske in Policije. To je včasih zaradi prometne gneče edina možnost za pravočasni prevoz ranjencev v bolnišnico.

Z odvozom poškodovancev v bolnišnico se je vaja na Brniku končala in se nadaljevala v Kliničnem centru v Ljubljani in v Splošni bolnišnici na Jesenicah, kjer so preverili svoje načrte za sprejem večjega števila ranjenih in poškodovanih.



Slika 7. Na kraj nesreče so v realnem času prišle po predvidenem načrtu zaščite in reševanja vse ekipe nujne medicinske pomoči.
Figure 7. All first aid teams arrived at the crash site in real time, as envisaged by the protection and rescue plan

Kako je vajo ocenil minister za zdravje Andrej Bručan

»Po današnji vaji lahko ugotovimo, da je zdravstvena služba pokazala zelo visoko usposobljenost za ukrepanje ob takšni nesreči. Odzivni časi so bili primerni in mislim, da je služba dobro pripravljena. Zelo pomembno je, da je na tej vaji dobro delovala tudi triaža. To je tisti del delovanja zdravstvene službe pri takšnih nesrečah, ki odločajo o končnih rezultatih vaje. Pravilno in hitro je treba določiti, kateri poškodovanci potrebujejo nujno pomoč, kateri nanjo lahko nekoliko počakajo in kdo jo sploh več ne potrebuje. Mislim, da je na današnji vaji ta delovna točka dobro

delovala,« je poudaril minister Andrej Bručan. »Opozoril bi tudi na hiter prihod vseh ekip. Vaja se nadaljuje še v dveh bolnišnicah in sicer bomo hkrati preizkusili bolnišnico na Jesenicah in Klinični center v Ljubljani za takšne izredne dogodke, kakor je letalska nesreča. Ob tem bomo seveda preizkusili še stanje na urgencah tudi za druge izredne dogodke.«

Zadnji so na prizorišču nesreče preiskovalci

Po zaključku intervencije sil za zaščito, reševanje in pomoč kriminalisti opravijo statičen in dinamičen ogled kraja nesreče ter usklajeno in ob sodelovanju preiskovalnega sodnika, državnega tožilca in samostojnih letalskih preiskovalcev raziskujejo vzrok nesreče. Opravijo tudi identifikacijo žrtev nesreče. Identifikacija trupel poteka po različnih metodah, od osebnih dokumentov, prstnih odtisov in prepoznave do primerjave profila DNK, ki jo opravijo kriminalisti, forenziki, kriminalistični tehniki in zdravniki sodne medicine.

Naloga letalskega prevoznika ob nesreči

Prevoznik pri vaji Letalska nesreča 2006 je bil Adria Airways d. d. Naloga letalskega prevoznika je s svojimi predstavniki in partnerji na kraju dogodka čimprej ustrezno poskrbeti za nepoškodovane potnike in posadko (namestitvev, obleka, osebne potrebščine, komunikacija in podobno). Na kraj dogodka mora poslati svoje osebje, ki poskrbi za usklajeno delo vseh vpletenih. V skladu z veljavnimi predpisi in lokalnimi oblastmi poskrbi za poškodovane in umrle v nesreči. Poskrbi tudi za prevajalce in tolmače, če je to potrebno.

Z vzpostavitvijo informacijskega centra in centrov za psihološko pomoč prevoznik poskrbi za pomoč in podporo prizadetim ter njihovim svojcem. Ti centri se ponavadi organizirajo na kraju samem ali v njegovi bližini, kakor tudi na odhodnem in namembnem letališču ali v njuni bližini. Prevoznik objavi brezplačno telefonsko številko, na kateri je mogoče dobiti ustrezne informacije o dogodku. Organizira morebitni prevoz svojcev in njihovo namestitvev na



Slika 8. Ekipе nujne medicinske pomoči so imele polne roke dela, da so lahko oskrbele vse ranjene in poškodovane.
Figure 8. The first aid teams had their hands full in taking care of all the injured.



Slika 9. Ranjenec je pripravljen, da ga z reševalnim vozilom odpeljejo v eno od bolnišnic.

Figure 9. An injured person is prepared for an ambulance to take him to one of the hospitals.

kraju dogodka, kakor tudi njihovo vrnitev, kakor tudi preživelih potnikov ter preminulih s ponesrečenega letala. Prevoznikova naloga je tudi, da v najkrajšem možnem času pripravi in objavi preverjeni poimenski seznam oseb s ponesrečenega letala.

Organizirano in usklajeno obveščanje javnosti o dogodku je ena najpomembnejših nalog tako prevoznika kakor tudi drugih vpletenih. Prevoznik čimprej po dogodku preko svojih služb obvesti javnost o dogodku. Vsi vpleteni javnosti čimprej usklajeno sporočajo nova znana dejstva. Prevoznik preko svojih dežurnih služb ob nesreči omogoči ustrezno alarmiranje in obveščanje oblasti, poslovnih partnerjev in svojih zaposlenih. Do vzpostavitve sistema centralnega koordinacijskega centra (Emergency Response Centre - ERC) dežurne službe skrbijo za zbiranje in posredovanje informacij.

Prevoznik preko svojega strokovnega osebja tako na kraju dogodka kakor drugod nudi v skladu s svojimi pristojnostmi pooblaščenim organom in osebam strokovno pomoč in sodelovanje pri preiskovanju nesreče in odpravljanju njenih posledic. Ker so pristojnosti posameznih akterjev v različnih državah različne, se naloge in pooblastila prevoznikov lahko razlikujejo.

Namen vaje

Letalska nesreča 2006

Namen vaje je bil preveriti učinkovitost in usklajenost rešitev v načrtih zaščite in reševanja ob letalski nesreči na vseh ravneh načrtovanja. Načrti se preverijo v delih, ki se nanašajo na opazovanje in obveščanje, aktiviranje sil za zaščito, reševanje in pomoč, upravljanje in vodenje ter izvajanje ukrepov in nalog zaščite, reševanja in pomoči, ugotoviti pomanjkljivosti in morebitna neskladja ter nedorečenosti v načrtih in jih odpraviti, preveriti sistem in način vodenja intervencij pri gašenju, reševanju in ukrepanju ob veliki nesreči v letalskem prometu na vseh ravneh, preveriti operativno usposobljenost, pripravljenost in skupno delovanje različnih sil za zaščito, reševanje in pomoč ob veliki nesreči v letalskem prometu.

Na vaji je bila posebna pozornost namenjena sodelovanju med poklicnimi in prostovoljnimi gasilskimi enotami ter drugimi silami za zaščito, reševanje in pomoč, ukrepanju vodstva Aerodroma Ljubljana ter pristojnih služb ob veliki nesreči v letalskem prometu, ukrepanju prevoznika Adria Airways ter pristojnih služb ob letalski nesreči, vodenju intervencije pri uporabi različnih enot zaščite, reševanja



Slika 10. Po potrebi bi za prevoz poškodovancev in ranjencev uporabili tudi helikopterje Slovenske vojske in Policije. To je včasih edina možnost, da ranjenec zaradi prometnih gneč na cestah pravočasno pride na operacijsko mizo.

Figure 10. If necessary, helicopters of the Slovene Army and Slovene Police could be used for transporting the injured. Because of heavy road traffic, this is sometimes the only possibility of getting the injured to the operating theatre in time.



Slika 11. Po koncu intervencije so kriminalisti opravili statičen in dinamičen ogled kraja nesreče ter ob sodelovanju preiskovalnega sodnika, državnega tožilca in samostojnih letalskih preiskovalcev skušali ugotoviti vzroke nesreče.

Figure 11. After the end of the intervention, criminal investigation police carried out a static and dynamic examination of the accident site and, with the cooperation of the investigating judge, state prosecutor and independent air investigators, tried to discover the cause of the accident.

in pomoči, izvajanju zaščitnih ukrepov in uporabi ustrezne tehnike, opreme ter sredstev.

Ocena vaje poveljnika CZ RS; cilji so bili doseženi

»Temeljni cilji te vaje so bili uresničeni. Gre za delovanje, ki zahteva izjemno usklajeno, strokovno in hitro ukrepanje različnih poklicnih in nepoklicnih reševalnih služb,« je o vaji povedal poveljnik Civilne zaščite RS Miran Bogataj. »Začetno ukrepanje je predvsem odvisno od velike uigranosti in usklajenosti letalskih služb, službe za obveščanje, centrov za obveščanje in drugih podpornih sistemov v javnem zdravstvu, policiji in sistemu zaščite in reševanja. Pri vaji so sodelovale tiste službe in reševalne sestave, ki bi jih tudi sicer uporabili na tem širšem območju pri morebitni resnični nesreči. Pokazalo se je, da so te enote uigrane, da delujejo načrtno in organizirano.«

Po besedah Mirana Bogataja na vaji ni bilo mogoče videti vseh sistemov, ki so delovali ob njej, na primer delovanje informacijskega centra letalskega prevoznika, ki bi imel v resnični nesreči izjemno pomembno vlogo pri obveščanju javnosti, svojcev, prizadetih in udeleženih v nesreči in podobno.

»Zadnja leta organiziramo vaje z velikim številom udeležencev, v smislu ogroženosti, prizadetosti in poškodovanosti. To delamo zato, da se tudi javne službe prilagodijo

na hiter in organiziran prehod na nevsakdanje stanje, torej da lahko v kratkem času sprejmejo veliko število poškodovanih. To zahtevajo novejši varnostni izzivi, velike prometne nesreče na cestah in drugo, in na vse to mora biti pripravljen tudi sistem zaščite in reševanja,« je še dodal Miran Bogataj.

Hkrati se je zahvalil letalskim službam Aerodroma Ljubljana in tudi letalskemu prevozniku Adria Airways, ki so se aktivno in intenzivno vključili v pripravo in izvedbo vaje.

Vodja vaje;

dva razloga za zadovoljstvo

»Med udeleženci, bilo jih je 281, jih je približno polovica tistih, ki so operativno opravljali naloge in so pripadniki različnih enot in služb, od gasilcev, zdravstveno reševalne službe, zdravstvenih domov do policije in Slovenske vojske,« je povedal vodja vaje Milivoj Dolšček. »Druga polovica so bili tisti, ki so nudili logistično podporo in markiranti, ki so igrali vlogo ranjenih in poškodovanih.

Iz dveh razlogov sem izredno zadovoljen. Prvič, ker je vaja potekala po scenariju, ki smo ga predvideli, in drugič, ker je vse potekalo brez izrednih dogodkov. Šlo je namreč za zelo zapleteno vajo, pri kateri je sodelovalo veliko število udeležencev in veliko število vozil na relativno majhnem in omejenem prostoru. Vse skupaj pa je potekalo na letališču, ki je obratovalo. Zato sem z vajo zelo zadovoljen.«

Obveščanje javnosti o pripravah in vaji

Takoj po prvem sestanku skupine za načrtovanje vaje so predstavniki, odgovorni za odnose z javnostjo na Letališču Ljubljana, v Adrii Airways in Upravi RS za zaščito in reševanje, ter predstavnik Urada Vlade RS za informiranje obiskali prostor, na katerem naj bi potekala vaja. Skupaj z varnostno službo letališča in letališkimi gasilci so določili, kje bo prostor za novinarje, fotoreporterje in snemalce. Pri določanju kraja so upoštevali varnostno merilo na podlagi scenarija vaje.

Po sestanku skupine za načrtovanje vaje 19. septembra 2006 se je sestala skupina ljudi, zadolženih za odnose z javnostjo na letališču, predstavniki Urada Vlade RS za informiranje in URSZR. Dogovorili so se, da bo naloge tiskovne predstavnice organizacijskega odbora vaje prevzela predstavnica Letališča Ljubljana. Do same vaje je skrbela za obveščanje medijev o vaji, vodila je novinarske konference in skrbela za usklajenost skupine, ki je bila odgovorna za predstavnike medijev na samem prizorišču vaje. Predstavnik UVI in URSZR sta ji pri tem vsestransko pomagala.

Skupina je pripravila časovni načrt obveščanja javnosti, v katerem je določila, da se v tednu od 2. do 6. oktobra medijem pošlje prva informacija o vaji in se jo objavi na spletnih straneh. Besedilo informacije je bilo usklajeno na sestanku skupine za načrtovanje 3. oktobra v Kranju.

V četrtek, 12. oktobra, je bila v konferenčni dvorani Letališča Ljubljana na Brniku novinarska konferenca, na kateri so predstavniki vseh sodelujočih predstavili svoje vloge na vaji. Novinarske konference so se udeležili predstavniki petih uredništev; Radio Slovenija, Delo, Gorenjski glas, Slovenska tiskovna agencija in Slovenia News.

V soboto, 14. oktobra, so bili predstavniki medijev vabljeni na predstavitev vaje v kleti poslovne stavbe Letališča Ljubljana, kjer so si ogledali predstavitev vaje in nato z avtobusi odšli na kraj vaje.

Na začetku vaje ni bilo z novinarji nobenih problemov, saj so razumeli, da zaradi varnostnih razlogov ni mogoče priti bliže prizorišču, kakor je bilo označeno. Vendar sta se pozneje med markiranti pojavila dva človeka, ki sta foto-

Vodstvo vaje »Letalska nesreča 2006« je v dogovorjenem roku pripravilo poročilo, ki ga je na svoji seji, 18. decembra 2006, obravnaval in sprejel Štab Civilne zaščite Republike Slovenije.

grafirala prizorišče od blizu. To je med fotoreporterji in snemalci povzročilo veliko nezadovoljstvo in nekateri so sami odšli na prizorišče, tako da jih je morala varnostna služba odstraniti s prizorišča in jih vrniti na označeno mesto. V dogovoru z vodjem vaje so organizatorji nato vse novinarje in snemalce peljali organizirano, v skupini, na prizorišče, kjer so lahko poslikali in posneli, kar so želeli.

Na samo vajo je prišlo kar 28 novinarjev, snemalcev, fotoreporterjev in drugih iz 18 medijskih hiš.

V elektronskih medijih je bilo že v soboto popoldan in zvečer vse polno poročil o vaji, o njej je v nedeljo poročalo Nedelo, prve dni tedna pa so bile novice in članki o vaji objavljeni v veliki večini slovenskih tiskanih medijev. Koliko je bilo objavljenih poročil o tej vaji, je težko natančno povedati, saj ni mogoče slediti vseh medijev. Po grobi oceni poznavalcev slovenske medijske scene je bilo objavljenih več kakor sto člankov, novic, foto novic in drugih novinarskih zvrsti. Vsebinsko gledano so vsi mediji zelo pozitivno poročali o vaji, le v enem ali dveh smo zasledili nekaj kritičnih puščic.

Viri in literatura

1. Andrejek, O., 2006. Poročilo o vaji »Letalska nesreča 2006«. Ljubljana, Uprava RS za zaščito in reševanje.
2. Fujs, B., 2006. Naloge Adrie Airways na vaji Letalska nesreča 2006. Predstavitveno gradivo za novinarje.
3. Kankelj, B., 2006. Tehnično-gasilska službe Aerodroma Ljubljana. Predstavitveno gradivo za novinarje.
4. Mohor, M., 2006. Delovanje zdravstva na vaji »Letalska nesreča 2006. Gradivo za novinarje.
5. Sklep Vlade RS o pripravi in izvedbi vaje »Letalska nesreča – 2006«, št. 84300-1/2006/4, z dne 26. aprila 2006.
6. Zorec B., 2006. Naloge služb Aerodroma Ljubljana na vaji »Letalska nesreča 2006«. Predstavitveno gradivo za novinarje, Služba za odnose z javnostmi, Aerodrom Ljubljana.