

VAJA LETALSKA NESREČA '99

“Aircraft Accident 99” Exercise

Rajko Simič*

Povzetek

V oktobru 1999 je na območju Gorenjske potekala skupna nenapovedana praktična vaja zaščite in reševanja ob večji letalski nesreči. Vajo so organizirali Uprava RS za zaščito in reševanje Ministrstva za obrambo, Uprava RS za zračno plovbo Ministrstva za promet in zveze, Ministrstvo za notranje zadeve, Uprava Policije, Ministrstvo za zdravstvo ter drugi državni organi in reševalne službe. Namen vaje je bil preizkusiti in izpopolniti organiziranost in pripravljenost izvajalcev za iskanje in reševanje ob večji letalski nesreči na alpskem območju Slovenije. Vaja je pokazala zadovoljivo raven pripravljenosti, opozorila pa je na nekatere pomanjkljivosti, ki jih bo treba odpraviti.

Abstract

In October 1999, an unannounced joint civil protection exercise based on an aircraft accident was conducted in the Gorenjska region. This exercise was organized by the RS Administration for Civil Protection and Disaster Relief, the RS Civil Aviation Authority with the Ministry of Transport and Communications, the Ministry of the Interior, the Police Directorate, the Ministry of Health, and other state bodies and rescue services. The purpose of the exercise was to test and improve the level of force preparedness for search and rescue activities in the event of a major aircraft accident in the alpine region of Slovenia. The exercise indicated a satisfactory level of preparedness, but exposed certain flaws that need to be eliminated.

Uvod

Vlada Republike Slovenije je julija 1999 sprejela dopolnjen državni načrt zaščite in reševanja ob morebitni letalski nesreči. Načrt obravnava nevarnost letalskih nesreč v svetu, analizira dosedanje varnost zračnega prometa ter ocenjuje nevarnost letalske nesreče v Sloveniji. V načrtu so opredeljene temeljne predpostavke in načela načrtovanja, vodenja in ukrepanja. Ukrepanje ob nesreči se razlikuje glede na to, ali je do nesreče prišlo na javnem letališču, ob padcu letala na naselje, na težko dostopnem terenu ali ob padcu letala v morje. Dogovorjen je potek obveščanja pristojnih organov, domače in tuje javnosti ter aktiviranja organov vodenja in državnih sil za zaščito, reševanje in pomoč. Pri letalski nesreči morata zaščita in reševanje potekati še posebej natančno časovno usklajeno in po ustaljenem vrstnem redu: gašenje in reševanje, tehnično reševanje, nujna medicinska pomoč, psihološka pomoč, identifikacija mrtvih, duhovna pomoč, pomoč prevajalskih služb, zagotavljanje varnosti ter radiološka, kemična in biološka zaščita. Izvajanje vseh reševalnih nalog omogoča zagotovljena organizacija zvez. Sestavni del načrta so tudi dokumenti o sprotnem obnavljanju načrta, načrtovanem usposabljanju in preverjanju pripravljenosti za izvedbo. Prav s tem namenom je vlada s posebnim sklepom zadolžila Upravo RS za zaščito in reševanje Ministrstva za obrambo, da v sodelovanju z Upravo RS za zračno plovbo Ministrstva za promet in zveze, Ministrstvom za notranje zadeve, Upravo Policije, Ministrstvom za zdravstvo ter drugimi državnimi organi in reševalnimi službami preveri načrt na nenapovedani praktični vaji.

Namen in cilji vaje

S sklepom o pripravi in izvedbi skupne vaje Letalska nesreča '99, je bil določen temeljni namen vaje: preizkusiti in izpopolniti organiziranost in pripravljenost izvajalcev za iskanje in reševanje ob večji letalski nesreči. Glavni cilji vaje so bili: izdelati načrte in navodila za iskanje in reševanje ob večji letalski nesreči izven območja letališč, izdelati analizo zmogljivosti, ki jih imamo v Republiki Sloveniji za iskanje in reševanje ob večji letalski nesreči s poudarkom na nesreči v alpskem svetu, določiti center, iz katerega bo vodeno in koordinirano iskanje in reševanje od alarmiranja do končnega reševanja, določiti pristojnosti izvajalcev iskanja in

reševanja, praktično preizkusiti organizacijo, koordinacijo in izvajanje iskanja in reševanja na težko dostopnem terenu v alpskem svetu ter preizkusiti sistem zvez.

Zamisel in podmene vaje

Vaja je bila izvedena v soboto, 2. oktobra 1999. Potekala je na podlagi podmene, da se je nekje na območju Gorenjske zgodila letalska nesreča. Dvomotorno turbopropellersko letalo tujega letalskega prevoznika s 50 potniki in 3 člani posadke je ob 8.00 vzletelo na letališču Brnik. Nekaj minut kasneje je v smeri proti Beljaku trčilo z jadralnim letalom in se pri tem močno poškodovalo. Posadka je območno kontrola letenja še obvestila, da je letalo močno poškodovano, da imajo težave z vodenjem in da se nameravajo vrniti na brniško letališče, potem pa je bila radijska zveza prekinjena, letalo pa je izginilo tudi z radarskega zaslona.

Potek vaje

Kontrolor letenja je o dogodku takoj obvestil vodjo izmene v Območni kontroli letenja, ta pa pristojne organe, ki so v skladu z načrti začeli obsežno akcijo iskanja pogrešanega letala. Akcijo je vodil Štab Civilne zaščite RS, v njej pa so v praktičnem delu sodelovale postaje gorske reševalne službe Jesenice, Mojstrana, Radovljica, Trzič in Kranj, državna enota reševalnih psov Slovenije Kinološke zveze Slovenije, policijska gorska enota, policisti Policijske uprave Kranj, policijska letalska enota ter 15. helikopterska brigada Slovenske vojske. Za usklajeno iskanje pogrešanega letala sta bila določena vodstvo vaje in vodja izvidovanja iz zraka. Vodstvo vaje je usmerjal in vodilo enote in službe za zaščito, reševanje in pomoč, ki so se vključevale v iskanje pogrešanega letala na tleh. Vodja izvidovanja iz zraka pa je neposredno vodil iskanje pogrešanega letala iz zraka, zagotavljal povezavo z območno kontrolo letenja in vodstvom vaje, usmerjal zrakoplove, ki so bili vključeni v iskanje pogrešanega letala, skrbel za varnost zrakoplovov in določal ukrepe za varno iskanje pogrešanega letala iz zraka. Po odkritju razbitin potniškega letala na Dobrči, odkrili so jih ob 11.09 po približno treh urah iskanja, se je začela reševalna akcija. Po pooblastilu Štaba Civilne zaščite RS sta jo neposredno vodila Štab Civilne zaščite za Gorenjsko in pooblaščen vodja intervencije. Vodja reševalne intervencije je predlagal vključevanje potrebnih sil za zaščito, reše-

* Ministrstvo za obrambo, Uprava za obrambo Kranj, Bleiweisova cesta 32, Kranj

vanje in pomoč ter skrbel za njihovo usklajeno delovanje, odredil morebiten umik ljudi, živali in imetja z ogroženega območja ter skupaj z vodstvi enot in služb določal ukrepe za varnost. V tej akciji so poleg enot, ki so sodelovale pri iskanju, sodelovali še poklicni gasilci z Jesenic in iz Kranja, postaje nujne medicinske pomoči iz Tržiča, Kranja, Radovljice in z Jesenic, regijske enote Civilne zaščite in policija. Njihova naloga je bila zavarovati kraj nesreče, pogasiti morebitni požar in preprečiti nadaljnje posledice nesreče, poiskati preživele, opraviti triažo, jim nuditi nujno medicinsko pomoč in jih spraviti v dolino v bolnišnico in druge ustanove. Za logistično pomoč pri tej nalogi so bili v pripravljenosti tudi helikopterji vojske in policije, ki pa jih zaradi neugodnih vremenskih razmer, nizke baze oblakov, ni bilo mogoče izrabiti v celoti. Zbrati so morali tudi trupla smrtno ponesrečenih (vlogo poškodovancev so odigrali vojaki Slovenske vojske) in jih pripraviti za postopek identifikacije. Pristojne službe so morale poskrbeti tudi za obveščanje svojcev in javnosti o nesreči. Reševalne ekipe so našle vseh 53 potnikov in članov posadke, od katerih je nesrečo preživelo 35 težje in lažje ponesrečenih potnikov. Prepeljali so jih v zdravstvene domove in bolnišnice na Gorenjskem in v Klinični center in Ljubljani. V vaji je skupno sodelovalo prek 400 pripadnikov reševalnih služb. V gasilskem domu Prostovoljnega gasilskega društva Begunje je bil za vse sodelujoče pripravljen tudi topel obrok, ki so ga kuharji delili od 12.00 do 17.00, tako kot so z delom zaključevale posamezne reševalne enote.

Ugotovitve in predlogi za izboljšanje stanja

Vodstvo vaje je v petek, 22. 10. 1999, v Izobraževalnem centru za zaščito in reševanje RS organiziralo skupno analizo vaje. Udeležili so se je predstavniki vseh v vaji sodelujočih organov, organizacij in služb. V odkriti in strokovno poglobljeni analizi so bile izpostavljene dobre in slabe rešitve načrta zaščite in reševanja ob letalski nesreči, pomanjkljivosti dosedanjega usposabljanja, pomanjkanje specialne opreme, zlasti za zdravstvo, in še posebej pomanjkljivosti pri vodenju. Glavne ugotovitve analize so bile:

Osnovni namen in cilji vaje so bili v celoti uresničeni, vaja pa je bila v celoti pripravljena in izvedena v skladu s priporočili ICAO (International Civil Aviation Organisation) priporočili za področje iskanja in reševanja ob letalskih nesrečah.

Obstoječi državni načrti zaščite in reševanja so dobri in jih ni treba bistveno spreminjati in dopolnjevati. Obveščanje in alarmiranje vseh sil je uspešno potekalo po obstoječih načrtih.

Za reševanje ob takih letalskih nesrečah je v državi dovolj reševalnih enot in služb, njihova usposobljenost za delovanje v skupnih akcijah pa še ni zadovoljiva; ob taki nesreči morajo vse reševalne službe, od službe za nujno medicinsko pomoč do gasilske in gorske reševalne službe ter vojske in policije, delovati po enotnih načelih v sistemu zaščite in reševanja.

Ministrstvo za promet in zveze mora skupaj z drugimi pristojnimi državnimi organi doreči kadrovske sestavo in naloge informacijskega središča, katerega namen je zbiranje podatkov o poškodovanih in mrtvih in njihovo posre-

dovanje svojcem in javnosti. Tako središče do vaje še ni bilo organizirano.

Obveščanje o nesreči je bilo pravočasno in učinkovito, saj so centri za obveščanje v akciji zadovoljivo zagotavljali telekomunikacijsko in informacijsko podporo organom vodenja in reševalnim službam.

Štab Civilne zaščite RS na svojem sedežu nima ustrezno opremljenih prostorov za operativno vodenje večjih reševalnih akcij, zato je bilo tudi delo operativne skupine za iskanje in reševanje, ki je delovala v neposredni bližini štaba, oteženo.

Reševalci so pogrešali enotna navodila za iskanje in reševanje, zato so podprli predlog o izdelavi priročnika, prav tako pa so podprli izdelavo ustreznih, predhodno kodiranih, geografskih kart.

Radijske zveze v sistemu ZA-RE so v vaji dobro delovale. Prenosni mobilni telefoni lahko profesionalne radijske zveze le dopolnjujejo, ne morejo pa jih nadomestiti.

Za informiranje javnosti je treba še v večji meri uporabljati sredstva javnega informiranja, zlasti radio.

Poleg že omenjenega dejstva, da je za vodenje reševalnih intervencij usposobljenih premalo vodij intervencij, je vaja pokazala, da je prenos vodenja intervencije z državnega na regijski nivo brez ostale ustrezne logistične podpore lahko zelo problematičen. Vodja intervencije mora delovati na mestu nesreče.

Ob letalski nesreči je nujna pomoč policije in vojske, zlasti njihovih letalskih sil. Vse reševalne enote, ki sodelujejo v zaščiti in reševanju, morajo imeti izdelan načrt delovanja, le-ti pa morajo biti medsebojno usklajeni ter preverjeni na usposabljanjih in vajah.

Sklepne misli

Vaja je bila nedvomno potrebna in koristna. Uprava RS za zaščito in reševanje in drugi državni organi so na podlagi ugotovitev iz analize vaje takoj začeli odpravljati pomanjkljivosti. Kljub veliki posebnosti vaje, ki je bila v tem, da udeleženci niso poznali natančnega scenarija vaje, je dogajanje na vaji potekalo zelo spontano. Dogodki na vaji so si sledili tako, kot potekajo reševanja v vsakdanjem resničnem življenju. Sredstva javnega obveščanja in javnost so bili o vaji predhodno obveščeni, toda očitno je vaja potekala tako avtentično, da so na območje vaje poskušali priti nekateri novinarji in številni prebivalci. V tej vaji so bile poleg sodobnih elektronskih sredstev za spremljanje zračnih plovil, prenos podatkov in vodenje delovne karte uporabljene tudi nekatere nove metode vodenja akcije. Vaja je potekala v resničnem času in prostoru, pri iskanju, zaščiti in reševanju pa je bilo mogoče uporabiti le dejansko organizirane sile in razpoložljiva sredstva.

Literatura

1. Načrt zaščite in reševanja ob letalski nesreči, Vlada RS, 15. 07. 1999
2. Sklep 110. seje Vlade Republike Slovenije, dne 20.05.1999 o pripravi in izvedbi skupne vaje Letalska nesreča v alpskem svetu.
3. Metodološko navodilo za pripravo in izvajanje vaje Letalska nesreča '99
4. Analiza vaje Letalska nesreča '99