

REŠEVALNA AKCIJA OB NESREČI ALŽIRSKEGA LETALA BOEING 737 V VELIKI BRITANIJI*

UDK 614.88:656.7.08

21. decembra 1994 je v bližini letališča Coventry v Veliki Britaniji strmoglavilo alžirsko letalo Boeing 737. Opisana je reševalna akcija z vidika časovnega poteka in enot, ki so sodelovale pri reševanju.

Članek je preveden iz revije Civil Protection, št. 34, spring 1995.

21. decembra 1994 se je v bližini letališča Coventry v Veliki Britaniji zgodila letalska nesreča, v kateri je umrlo pet ljudi. Letalo Boeing 737 letalske družbe Air Algerie, ki

ga je najelo angleško podjetje za prevoz živine na celino, se je tik pred pristankom zaletelo v 25 m visok električni drog, posnelo dve strehi v bližnjem naselju, nato

pa s trupom, obrnjenim navzgor, strmoglavilo v gozd in se takoj nato vnelo.

V nesreči so umrli trije alžirski člani posadke in dva angleška delavca. Kljub temu, da je letalo strmoglavilo le 100 m od glavne ceste v mesto Willenhall in le kilometer in pol od vzletne steze mestnega letališča, žrtev med okoliškimi prebivalci ni bilo.

Letalo se je vračalo iz Amsterdama v Veliko Britanijo brez tovora. Iz Amsterdama je vzletelo ob 4.52 v smeri Coventryja, vendar je bilo najprej zaradi megle presmerjeno v East Midlands Airport, ob 9.38 pa ponovno v Coventry. Čeprav je bila v trenutku pristajanja vidljivost 1200 m, se je letalo s svojim levim krilom zaletelo v električni drog, zato je bilo bližnje mesto nekaj časa brez elektrike.

V manj kot desetih minutah so trije gasilski avtomobili, last letališča v Coventryju, začeli iskati kraj nesreče, in ga kljub megli našli predvsem zaradi dobro vidnega ognja. Kontrolorji zračnega prometa so zaznali le to, da je letalo strmoglavilo, niso pa mogli določiti kraja.

Gasilska enota iz pokrajine West Midlands, policija in avto prve pomoči so prišli na kraj nesreče med prvimi, tri enote za hitro posredovanje pa so poslali tudi iz pokrajine Warwickshire.

Ob 10.10 so člani mestnega sveta zvedeli za nesrečo od zadolženih za varnost v mestnem svetu, od pokrajinske enote za operativno načrtovanje pokrajine West Midlands in lokalnega časopisa.

Ob 10.20 je posebni opazovalec prišel na kraj nesreče, svetovalec za operativno načrtovanje pa je o poteku reševanja sproti seznanjal člane mestnega sveta.

Do 10.30 je bil vzpostavljen sistem telefonskih zvez in določeni delavci, ki so določali prednost informacij, pripravljali tabele vodenja in zapisnike ter skrbeli za tople napitke.

Član mestnega sveta za informiranje je sklical skupino za obveščanje, čeprav mu razsežnost nesreče še ni bila znana. Vedel je le, da je Boeing 737 strmoglavil nekje v kraju Willenhall z najmanj 2500 stanovanjskimi objekti in 7230 prebivalci.



Slika 1. Zemljevid območja nesreče
Figure 1. Map of air crash site



Slika 2. Kraj nesreče
Figure 2. Air crash site at Willenhall

* članek je prevedla Milica Slokar, Ministrstvo za obrambo, Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje, Kardeljeva ploščad 26, Ljubljana

Ko so dobili natančnejše podatke, so se ob 10.35 odločili, da v willenhallski šoli – približno 500 m od kraja nesreče – odprejo namestitveno središče. Šola je bila zaradi božičnih praznikov zaprta. Član mestnega sveta za izobraževanje je odšel v šolo in ob 10.40 je bilo 14 socialnih delavcev že na poti v šolo z namenom, da pripravijo vse potrebno za namestitev prizadetih ob nesreči.

Vzpostavljen je bil tudi stik s policijo iz pokrajine West Midlands in določili so, da gre eden izmed članov mestnega sveta na sedež policije v Birmingham, ki je oddaljen 30 km od kraja nesreče. Določili so tudi odgovornega za finance, ki je prav tako odšel v Birmingham.

Ob 11.00 so bile vzpostavljene dodatne komunikacijske povezave s šolo v Willenhallu in z mestno hišo. Ko se je poseben opazovalec prepričal, da med prebivalci ni žrtev, je določil, da bo v njej imela policija opoldansko novinarsko konferenco.

Da bi bila drama še večja, so pred mestno hišo potekale demonstracije društva proti mučenju živali.

Na kraju nesreče so se že po 20 minutah začeli okoli policijskega kordona zbirati novinarji. Vsako minuto jih je bilo več tudi na letališču. V mestno hišo je klicalo tudi vse več ljudi.

Kmalu po 11. uri je odšel na letališče član mestnega sveta za informiranje, vodja delavcev v mestnem svetu pa v namestitveno središče. Glavni vodja akcije je ob 13.30 sklical novinarsko konferenco v mestni hiši z upanjem, da bo preusmeril pozornost novinarjev s kraja nesreče in zmanjšal število klicev v mestno hišo. Načrtovana strategija se mu je posrečila.

Ob 11.45 je bilo znano, da pogrešajo pet ljudi iz ponesrečenega letala in da se je razlilo 6500 litrov letalskega goriva. Gasilcem je uspelo požar nadzorovati.

Glavni vodja akcije je od reševalcev zahteval poročilo o poteku reševanja in o položaju, za kar so porabili le deset minut.

Policija je prevzela komunikacijsko središče v Willenhallu. Okoli poldneva je nastal problem, kako oskrbeti reševalce s hrano. Ob 12.06 so dobili sporočilo, da bo posebna enota za oskrbo pripeljala hrano in pijačo v sodelovanju z gasilci.

Ob 12.20 je bilo vzpostavljeno stanje pripravljenosti in socialne službe so začele nuditi psihosocialno pomoč. Prebivalcem so razdelili letake z navodili o možnostih pomoči. Socialni delavci so ostali na kraju nesreče 72 ur.

Mnogi prebivalci iz dela mesta, kjer se je zgodila nesreča, so bili vznemirjeni, še posebej starejši. Zvedeli so, da bodo letala kljub nesreči ponovno letela nad tem območjem. Mnogi so se spraševali, kdaj bo letališče spet odprto, nekateri so upali, da ga bodo zaprli. Toda odprli so ga še isti dan ob sedmih zvečer.

Ob 14.00 so na kraju nesreče prosili za cestne zapore, znake in razsvetljavo. Jasno je postalo, da bodo preiskovalci



Slika 3. Reševalna vozila na kraju nesreče

Figure 3. The photograph shows the proximity of the Air Algerie Boeing to homes

ostali na terenu čez božič in da Royal Air Force še nekaj časa ne bo odstranil razbitin letala.

Člani vodstva reševalne akcije so ugotovili, da pod takim pritiskom ne bodo mogli več dolgo delati. Ker je bilo dela vedno manj, so se ob 16.45 odločili razpustiti skupino, določili pa so štiri dežurne delavce.

Sestanek članov mestnega sveta 22. decembra je trajal eno uro in odločili so se, da bodo izvajalce nenačrtovanih nalog določali sproti, odvisno od položaja.

Do 23. decembra je glavšina policajev zapustila willenhallsko šolo, ostalo jih je le še 35. Šolo je bilo treba zato ogrevati in razsvetljevati, potrebni so bili generatorji in gorivo.

Istega dne so se zaradi onesnaženja, ki ga je povzročilo razlitje letalskega goriva, srečali predstavniki varstva okolja in varstva voda. Naredili so načrt za odstranitev vrhnje plasti zemlje, ki je bila prepojena z gorivom, in za odstranitev požganih in poškodovanih dreves.

Vrhnjo plast zemlje so odstranili in jo nadomestili s tisoč tonami nove, veliko goriva pa je v zemlji ostalo; zima je bila namreč mrzla in tako ni moglo izhlapevati.

Člani mestnega sveta so se odločili, da prizadeto območje vrnejo uporabnikom šele po dokončni odpravi posledic nesreče. Bili so v stalnih stikih s policijo in pomagali pri dokončni odstranitvi razbitin; to je bilo 3. januarja 1995.

Konec akcije

Po opravljeni nalogi so se člani mestnega sveta pogovorili s prebivalci Willenhalla, se jim zahvalili za sodelovanje in opravičili zaradi uničenih nasadov, dolgotrajnega čiščenja cest in poti ter zaradi motenj pri urejanju prostora, ki so ga reševalna vozila zelo poškodovala.

V prvih 24 urah akcije so sprejeli okoli 300 klicev od vsehopsod, celo iz Kitajske.

Časopisi so tistega dne skladno z izjavami na novinarskih konferencah korektno poročali o dogajanju. Tudi pri tej nesreči se je izkazalo, kako pomembno je pravilno in pravočasno obveščanje javnosti.

Mestnemu svetu so za uspešno sodelovanje pri reševanju čestitale vse reševalne službe. Čeprav je bila nesreča manjšega obsega, je bilo zelo pomembno, da je pri reševanju sodeloval celoten mestni svet.

1. Streets, P., 1995. Civil Protection, London.

Coventry Air-crash - Local Authority Response

Five people died when a Boeing 737 cargo plane crashed on December 21, 1994 after hitting an electricity pylon as it came in to land at Coventry Airport. The plane suffered damage to its left wing when it hit the 25 m 132 kv pylon and went on to clip the roofs of two terrace houses and a lamp-post on the outskirts of a housing estate before crashing upside down in woodland and catching fire just few meters beyond. The aircraft was returning to the United Kingdom from Amsterdam and had no cargo on board. It had left Amsterdam destined for Coventry, but diverted to East Midlands Airport because of fog. The aircraft then headed back to Coventry. Although visibility at Coventry Had improved, by then around 1200 metres, as the Boeing came into land it hit the pylon. The rescue was started.