

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Anja Čebulj

Sanacija po letalski nesreči letala DC-9
Inex-Adria Aviopromet na Korziki

Diplomsko delo

Ljubljana, 2009

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Anja Čebulj

Mentor: red. prof. dr. Marjan Malešič

Sanacija po letalski nesreči letala DC-9
Inex-Adria Aviopromet na Korziki

Diplomsko delo

Ljubljana, 2009

ZAHVALA

**Za praktične nasvete in strokovno pomoč
pri nastajanju diplomskega dela se zahvaljujem
red. prof. dr. Marjanu Malešiču.**

V SPOMIN ŽRTVAM NESREČE

*Dotik usode ... in ptič je postal prah.
Pa vendar še vedno odzvanja njegov glas,
ki prosi, da vodi od tukaj pot naprej,
naj dihajo gore, raste življenje in uči spomin,
naj ostane ljubezen in se rodi mir ...
V srcih naših dragih živimo naprej.
V spomin 180 žrtvam letalske nesreče ...*

Zapis s spominske plošče

SANACIJA PO LETALSKI NESREČI LETALA DC-9 INEX-ADRIA AVIOPROMET NA KORZIKI

Diplomsko delo se osredotoča na analizo sanacije po nesreči letala McDonnell Douglas DC-9, v lasti Inex-Adrie Aviopromet, z oznako YU – ANA, ki se je zgodila, ko je 1. decembra 1981 letalo med pristajanjem na letališču Campo Dell'Oro pri Ajacciu na Korziki z levim krilom zadelo v 1364 metrov visoko goro San Pietro. V največji nesreči slovenskega letalskega prevoznika je življenje izgubilo vseh 173 potnikov in 7 članov posadke. Ministrstvo za obrambo je 26 let od tragične nesreče na ogled kraja nesreče poslalo strokovno skupino, katere naloga je bila, da pregleda kraj nesreče, poda oceno tehničnih in drugih rešitev za odstranjevanje ostankov letala in pripravi celovit načrt za sanacijo. Vlada Republike Slovenije je aprila 2008 potrdila načrt za izvedbo sanacije kraja nesreče in na goro San Pietro so 11. maja 2008 poslali ekipo šestdesetih slovenskih gorskih reševalcev, gasilcev, vojakov in pripadnikov civilne zaščite, ki so v šestnajstih dneh uspešno sanirali območje. Sanacija je bila izjemno tehnično zahtevna, saj je bil teren strm in izredno težko dostopen; odvoz težkih kosov razbitin je sprva oteževalo tudi močno deževje. Med razbitinami letala so našli tudi nekaj skeletnih ostankov in nekatere osebne predmete ponesrečencev. Na gori San Pietro je po uspešno končani sanaciji potekala še spominska slovesnost z odkritjem spominskega znamenja žrtvam nesreče.

Ključne besede: letalska nesreča, strokovna skupina, načrt sanacije, sanacija

THE REMEDIATION FOLLOWING THE INEX-ADRIA AVIOPROMET DC-9 AIRPLANE CRASH IN CORSICA

Diploma work focuses on the analysis of rehabilitation of the McDonnell Douglas DC-9 airplane crash of "Inex-Adria Aviopromet" with the code YU – ANA which has occurred on the 1st of December 1981. The airplane hit with its the left wing the 1364 meters high mountain of San Pietro during the landing at the airport of Campo Dell'Oro at Ajaccio in Corsica. In the crash of Slovenia's largest air carrier all 173 passengers and 7 crew members lost their lives. After 26 years of the tragic accident the Ministry of Defense sent an expert group to visit the place with the task to inspect the scene of the accident further more to assess the technical and other solutions for removing aircraft fragments and to prepare a comprehensive plan for the rehabilitation of the crash site. The Government of the Republic of Slovenia confirmed the plan for the implementation of remediation site of the accident in April 2008. A team of sixty Slovenian mountain rescue, firefighters, soldiers and members of civil protection was sent to the mountain of San Pietro on the 11th May 2008. The team successfully cleaned the area in sixteen days. Rehabilitation was technically quite demanding because the terrain was steep and extremely difficult to access. The removal of heavy pieces of debris was in the first place difficult because of the torrential rain. Among the aircraft wreckage some skeletal remains were found as well as some personal items of the victims. After successful completing of rehabilitation at Mount San Pietro there was also a memorial ceremony which was held on the occasion of putting up the memorial sign for victims of the aviation disaster.

Keywords: plane crash, expert group, remediation plan, remediation

KAZALO

SEZNAM KRATIC	7
1 UVOD	8
1. 1 Metodološko-hipotetični okvir	9
1. 1. 1 Metode dela in struktura analize	9
1. 1. 2 Hipoteza	9
2 ZAŠČITA IN REŠEVANJE V PRIMERU LETALSKE NESREČE	10
2. 1 Letalska nesreča	10
2. 1. 1 Značilnosti letalske nesreče	10
2. 2 Koncept odziva ob letalski nesreči	11
3 OKOLIŠČINE NESREČE LETALA INEX-ADRIA AVIOPROMET	12
3. 1 Osnovni podatki o nesreči in vzroki za nesrečo	12
3. 2 Preiskava nesreče	13
3. 3 Reševalna akcija	14
3. 4 Posledice nesreče	14
4 KONCEPT SANACIJE OSTANKOV LETALSKE NESREČE	15
4. 1 Določitev temeljnih rešitev za izvedbo projekta sanacije	15
4. 2 Osnova za izdelavo načrta sanacije	18
5 NAČRT SANACIJE KRAJA NESREČE	19
5. 1 Sanacijski ukrepi	19
5. 2 Ključne okoliščine za izvedbo sanacije	20
5. 2. 1 Območje sanacije in čas izvedbe sanacije	20
5. 2. 2 Vremenske razmere v kraju Ajaccio - Korzika	21
5. 3 Začasna operativna sestava Civilne zaščite	21
5. 3. 1 Organizacijska shema in operativni načrt delovanja	21
5. 4 Terminski plan poteka poti	22
5. 5 Upravljanje in vodenje	23
5. 5. 1 Operativno vodenje	23
5. 5. 2 Podporne funkcije	24
5. 5. 3 Poročanje	24
5. 6 Postopek izvajanja sanacije	25
5. 7 Logistika in materialna oskrba	26
5. 7. 1 Oskrba z gorivom in oprema	26

5. 8 Načrt komunikacij	26
5. 8. 1 Uporaba radijskih kanalov	26
5. 8. 2 Uporaba neposrednih in repetitorskih radijskih zvez	27
5. 8. 3 Radijsko omrežje	27
5. 9 Finančni načrt	27
5. 10 Varnost	28
6 IZVEDBA SANACIJE	28
6. 1 Potek sanacije	28
6. 1. 1 Temeljite priprave na sanacijo	28
6. 1. 2 Nevarnost »letečih nožev« in odstranjevanje večjih kosov letala	29
6. 1. 3 Izvajanje zaključnih del	30
6. 2 Analiza najdenih posmrtnih ostankov	31
7 USPEŠNOST IZVEDENE SANACIJE KORZIKA 08	31
8 SPOMINSKA SLOVESNOST NA GORI SAN PIETRO	32
ZAKLJUČEK	34
LITERATURA	37
PRILOGA	40
PRILOGA A: Slikovno gradivo	40
PRILOGA B: Izjave reševalcev o izkušnjah na terenu	46

SEZNAM KRATIC

AS-532AL cougar – večnamenski srednji transportni helikopter, ki se uporablja za prevoz vojakov in opreme, večjih tovorov, za reševanje na morju in gorah itd.

CZ RS – Civilna zaščita Republike Slovenije

DC-9 – potniško letalo za krajše in srednje razdalje

JP1308 – oznaka leta letala DC-9 Inex-Adria z letališča Brnik na letališče Ajaccio na Korziki

MORS – Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije

RS – Republika Slovenija

SV – Slovenska vojska

URSZR – Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje

YU-ANA – registracijska številka ponesrečenega letala DC-9 Inex-Adria Aviopromet

ZRP – zaščita, reševanje in pomoč

1 UVOD

V diplomski nalogi se bom osredotočila na analizo načrtovanja in izvedbe sanacije največje nesreče slovenskega letala, ki je leta 1981 strmoglavilo na Korziki. Posebno pozornost javnosti je vzbudila dokumentarna oddaja, predvajana na komercialni televiziji, ki je razkrila, da četrto stoletje po nesreči na gori San Pietro še vedno ležijo razbitine ponesrečenega letala. Prav zaradi dejstva, da so ostanki letala pa tudi osebni predmeti žrtev po vseh teh letih še vedno na gori in čakajo, da jih nekdo dokončno pospravi, sem se odločila, da bom v diplomskem delu poskušala ugotoviti, kako je bila izvedena dolgo časa odložena in hkrati pričakovana sanacija.

Letalo tipa DC-9 proizvajalca McDonnell Douglas, v lasti Inex-Adria Aviopromet, je 1. decembra 1981 s 173 slovenskimi turisti in 7 člani posadke vzletelo z Letališča Ljubljana-Brnik na let JP1308 proti glavnemu mestu Korzike, Ajacciu. Nesreča se je zgodila, ko je letalo z oznakami YU-ANA med pristajanjem z levim krilom zadelo v bližino vrha 1365 metrov visoke gore San Pietro, 30 kilometrov oddaljene od letališča Campo Dell'Oro v Ajacciu. Vzroki za tragedijo nikoli niso bili natančno razjasnjeni. Največjo nesrečo slovenskega civilnega letalstva in eno izmed večjih letalskih nesreč v svetovnem merilu je povzročilo več nesrečnih naključij (Podgoršek 2008a, 14).

Promocijski let letala DC-9 v Ajaccio je bil na letališču Brnik kar trikrat odpovedan, 1. decembra 1981 pa turistična agencija Kompas in letalska družba Adria le zbereta dovolj potnikov za enodnevni izlet, in ob 6:40 zjutraj YU-ANA vzleti z Brnika (24ur.com 2007). Letalo je prvi polet opravilo v letu 1981, skupaj pa je preletelo 683 ur. Usodnega jutra je letalo preletelo razdaljo med letališčema Ljubljana-Brnik in Ajaccio-Campo Dell'Oro v Franciji, ki znaša 653 kilometrov oziroma 408 milj. V nesreči na gori San Pietro je le nekaj minut pred pristankom na letališču ugasnilo 180 življenj (Aviation Safety Network 2008b).

Predmet preučevanja diplomskega dela je analiza poteka sanacije po letalski nesreči letala DC-9 Inex-Adria Aviopromet na Korziki. Sanacijo so organizirali in finančno podprli Vlada Republike Slovenije, Adria Airways in turistična agencija Kompas, ki je 1981. leta organizirala usodni izlet. Cilj diplomskega dela je preučiti, kakšen je bil sanacijski postopek in kako je potekala izvedba sanacije, ki se je začela 11. maja 2008, ter opredeliti njeno uspešnost. Za preučevanje sanacije po letalski nesreči takratne Inex-Adrie sem se odločila zato, ker predstavlja največjo nesrečo slovenskega civilnega letalstva ter zaradi pretresljivega dejstva, da je bila po sedemindvajsetih letih, vse do maja 2008, velika količina letalskih razbitin še vedno raztresena na skalnatih in nedostopnih področjih Korzike. Ključni namen

sanacije je bila odstranitev razbitin in osebnih predmetov z gore in postavitve spominske plošče, ki kot pietetno dejanje predstavlja zadoščenje svojcem umrlih.

1. 1 Metodološko-hipotetični okvir

1. 1. 1 Metode dela in struktura analize

V procesu doseganja zastavljenega cilja preučevanja in verifikacije hipoteze bom uporabila več metod družboslovnega raziskovanja. Za izdelavo diplomskega dela bom najprej uporabila metodo zbiranja virov, relevantnih za tematiko, ki jo bom preučevala. Kot osnovno metodo pri oblikovanju temeljne zgradbe diplomskega dela - opisu letalske nesreče in poteka sanacije - bom uporabila deskriptivno metodo, s katero bom opisala osnovne značilnosti predmeta analize; opisna metoda pa je tudi sestavni del metode študija primera. Analizirala bom vsebine relevantnih primarnih in sekundarnih virov, predvsem bom uporabila dostopno internetno in avdio-vizualno gradivo, objavljeno v množičnih medijih na temo sanacije po letalski nesreči; ključen vir pri diplomskem delu so zvočne in video izjave neposrednih udeležencev, ki so sodelovali pri sanaciji. V procesu doseganja zastavljenega cilja preučevanja se bom osredotočila na študijo primera - letalsko nesrečo leta 1981 na Korziki - pri tem pa se bom oprla tudi na analizo uradnih statistik, s katero bom preučila empirične podatke o nesreči (npr. baza podatkov Aviation Safety Network).

V prvem delu bom na kratko opisala nesrečo letala Inex-Adria Aviopromet. Najprej se bom osredotočila na kratek pregled letalske nesreče, skušala opredeliti vzrok nesreče, nato pa se bom v jedrnem delu posvetila preučevanju sanacije po letalski nesreči, v kar bom vključila opis celovitega načrta organizacijskih, tehničnih in drugih rešitev za izvedbo sanacije. Analizirala bom območje in čas izvedbe sanacije, kadrovske sestavo, upravljanje in vodenje pri sanaciji, terminski plan poteka dela, operativni načrt delovanja, ki vključuje postopek izvajanja sanacije in področje sanacije. Pojasniti bom tudi poskušala, kako je bilo poskrbljeno za varnost udeležencev pri sanaciji; ob tem opredelila logistiko in materialno oskrbo (nastanitev, prehrana in oskrba ter oprema enot), načrt komunikacij in finančni načrt. V zaključnem delu bom z metodo sinteze verificirala hipotezo, združila dejstva in lastne sklepe, da ugotovim, kako uspešna je bila izvedba sanacije.

1. 1. 2 Hipoteza

Raziskovanja in pisanja diplomskega dela sem se lotila na osnovi predpostavke, da je prav predvajanje dokumentarnega prispevka o letalski nesreči na komercialni televiziji Pop TV sprožilo pobudo, na podlagi katere je Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije

sprejelo odločitev, da se preučijo možnosti za izvedbo sanacije območja letalske nesreče. Sanacijo so organizirali in finančno podprli Vlada Republike Slovenije, letalski prevoznik Adria Airways in turistična agencija Kompas, podporo in pomoč pri sanaciji pa je izrazilo tudi francosko obrambno ministrstvo.

V povezavi s tem postavljam hipotezo, da je bila zelo zahtevna sanacija kraja nesreče v maju 2008 uspešno izvedena v predvidenem časovnem roku in v skladu z načrtovanim sanacijskim načrtom, čeprav je od tragične letalske nesreče preteklo dolgo časovno obdobje in so jo oteževali izredno nevarni pogoji za delo, predvsem težko dostopen in strm teren, ki je zahteval podporo Slovenske vojske.

2 ZAŠČITA IN REŠEVANJE V PRIMERU LETALSKE NESREČE

2.1 Letalska nesreča

Analize letalskih nesreč kažejo, da se večina vseh letalskih nesreč zgodi na letališčih ali v njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju. Zato morajo imeti letališča izdelane operativne načrte, ki zagotavljajo takojšen odziv na vse vrste nevarnosti in druge neobičajne razmere, da bi tako zmanjšali možnost nesreče in obseg osebne ali druge škode na letališču (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2005).

2.1.1 Značilnosti letalske nesreče

Za letalsko nesrečo je značilno, da se običajno zgodi brez opozorila, nenadno in nepričakovano, pogosto so žrtve nesreče vsi potniki in člani posadke. Pripeti se lahko na krajih, ki niso takoj ali zlahka dostopni ali pa so žrtve tudi prebivalci, če letalo pade na naseljeno območje. Glavni vzroki letalskih nesreč so: **tehnični in drugi vzroki** (napaka motorja ali konstrukcije letala, izguba nadzora, pomanjkljiva kontrola letenja, človeški dejavniki in drugi), **naravne in druge nesreče** (neugodne vremenske razmere, požar, nesreče pri prevozu nevarnega blaga) in **teroristični napadi in druge oblike množičnega nasilja** (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2005). Med pomembnejšimi vzroki za letalsko nesrečo so neugodne vremenske razmere, med katere sodijo predvsem nevihtno neurje, močni vetrovi, močno sneženje in gosta megla. Hitrost vetrov narašča z višino, močnejši vetrovi pa se pojavljajo tam, kjer se zrak steka ali pada po pobočjih. Megla je lahko huda ovira predvsem pri pristajanju in vzletanju letala (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2005).

2. 2 Koncept odziva ob letalski nesreči

Glede na število smrtnih žrtev sodi letalska nesreča letala DC-9 Inex-Adrie v sklop **nesreč večjega obsega** – nesreč, pri katerih je uničeno letalo z vzletno maso nad 5.700 kilogramov ali je v njem umrlo ali se težje poškodovalo 12 in več oseb ali je povzročena takšna škoda, da okolju grozi večja nevarnost (nesreča na javnem letališču, letalo pade na naseljeno območje, nesreča se zgodi na težko dostopnem terenu, letalo pade v morje, nesreča letala, ki prevaža nevarne snovi). Za nadzor in obvladovanje takšne nesreče je potrebno uporabiti posebne sile in sredstva. Izvede se obveščanje pristojnih organov in javnosti, sledi aktiviranje sil za zaščito, reševanje in pomoč na osnovi ocene situacije poveljnika Civilne zaščite Republike Slovenije (CZ RS), ki določi zaščitne ukrepe in naloge (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2005).

Poveljnik CZ RS oceni posledice letalske nesreče in potrebo po vključevanju državnih sil in sredstev za zaščito, reševanje in pomoč (ZRP), operativno-strokovno vodi dejavnosti CZ in drugih sil za zaščito, reševanje in pomoč iz državne pristojnosti, usklajuje operativne ukrepe in dejavnosti ministrstev in drugih državnih organov, operativno ureja pomoč drugih držav in mednarodnih organizacij v silah in sredstvih za zaščito, reševanje in pomoč, Vlado RS obvešča o posledicah in stanju na prizadetem območju ter daje mnenja in predloge v zvezi z ZRP ter odpravljanjem posledic letalske nesreče. Ministrstvo za obrambo z **Upravo Republike Slovenije za zaščito in reševanje (URSZR)** opravlja upravne in strokovne naloge zaščite, reševanja in pomoči iz svoje pristojnosti, organizira komunikacijski sistem za delovanje državnih sil za zaščito, reševanje in pomoč, zagotavlja informacijsko podporo organom vodenja na državni ravni, zagotavlja pogoje za delo poveljnika in Štaba CZ RS ter zagotavlja logistično podporo pri delovanju sil za ZRP. **Slovenska vojska (SV)** pa sodeluje pri iskanju pogrešanega letala, usklajuje sodelovanje enot in služb SV pri izvajanju nalog zaščite, reševanja in pomoči, zagotavlja uporabo materialnih sredstev SV za zaščito, reševanje in pomoč ter opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2005).

Dejavnosti za zmanjšanje posledic nesreč, ki se izvajajo tudi v Sloveniji, so:

a) izdelava načrtov zaščite in reševanja

Z njimi se podrobneje opredeli način ukrepanja ob nesrečah ter določijo pristojnosti in odgovornosti vseh reševalnih služb, pristojnih organov in drugih, za katere se predvideva, da bodo ob nesreči sodelovali v intervenciji. Načrti se glede na možne razsežnosti nesreč izdelajo za posamezne gospodarske družbe, zavode in druge organizacije, za lokalne skupnosti in za

državo v celoti. Na državni ravni je tako izdelan načrt zaščite in reševanja tudi za primer letalske nesreče.

b) organiziranje, usposabljanje in opremljanje reševalnih ekip

Poleg gasilske reševalne službe, ki pri reševanju ob nesrečah opravlja tudi preventivno požarno varstvo, so za ukrepanje ob nesrečah usposobljene in opremljene še druge enote: gorska reševalna služba, jamarska reševalna služba, služba prve medicinske pomoči idr. (Ministrstvo za okolje in prostor 2002).

3 OKOLIŠČINE NESREČE LETALA INEX-ADRIA AVIOPROMET

3. 1 Osnovni podatki o nesreči in vzroki za nesrečo

Družba Inex-Adria Aviopromet je letalo DC-9 s kodo YU-ANA (glej Sliko A.1), ki ga je izdelal McDonnell Douglas, za 20 milijonov dolarjev prevzela 12. avgusta 1981. Na usodni dan sta za krmilom letala sedela izkušena pilota Ivan Kunović in sopilot Franc Terglav (Podgoršek 2008a, 14). Nesreča letala DC-9 se je zgodila 1. decembra 1981 na Korziki in sicer v jutranjih urah, ko je letalo med pristajanjem na letališče Campo Dell'Oro pri Ajacciu z levim krilom zadelo ob goro San Pietro ter nato strmoglavilo (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

Pobudo, da se po šestindvajsetih letih opravi sanacija po letalski nesreči na francoskem otoku Korzika, je sprožila novembra 2007 na komercialni televiziji Pop TV predvajana odmevna dokumentarna oddaja Preverjeno, v celoti posvečena največji letalski nesreči slovenskega letala, ki je opozorila na to, da je na gori še vedno polno razbitin. Vsa leta od tragedije vzroki za nesrečo niso bili nikoli zares pojasnjeni. Na podlagi zapisa pogovora iz črne skrinjice je bila narejena virtualna rekonstrukcija zadnjih nekaj minut poleta, ki je prikazala okoliščine nesreče letala, ki je 1. decembra 1981 ob 7:53 strmoglavilo na gori San Pietro (24ur.com 2007).

Letališče Campo Dell'Oro je bilo v osemdesetih letih prejšnjega stoletja slabo opremljeno (ni imelo radarja) in zato eno nevarnejših, saj je z vseh strani obdano z visokimi hribi. Pilot je bil prepuščen letalskim kartam in pogovoru s kontrolorjem. Virtualna rekonstrukcija zadnjih minut poleta je pokazala, da je letalo, ko je doseglo zračni prostor okoli letališča, ki se je takrat nahajalo v gosti megli, čakalo dovoljenje za pristanek in pilot je po predpisani proceduri odvil v čakalni krog nad hribi. Ob 7:49 je pilot zaprosil za dovoljenje za nadaljnji spust letala, kontrolor mu ga je odobril in letalo se je začelo spuščati v oblak in slabo vreme (pihal je močan veter), in le 3 metre pod samim vrhom gore San Pietro z levim krilom s hitrostjo 400 kilometrov na uro treščilo v skalovje. Ob 7:55 kontrolor začne letalo pogrešati;

odziva ni bilo. Letalo najprej iščejo nad morjem, saj je kontrolor prepričan, da se je letalo začelo spuščati po opravljenem čakalnem krogu, v smeri proti morju. Upokojeni dolgoletni pilot in vodja letalskega osebja na Adrii Airways, Marjan Bizjan verjame, da za nesrečo ni kriv le kapitan letala Ivan Kunović, in da je bil ključen dejavnik strmoglavljenja letala nenatančna komunikacija med posadko in zračnim kontrolorjem na letališču (24ur.com 2007).

3. 2 Preiskava nesreče

Francoska preiskovalna komisija s štirimi akreditiranimi predstavniki Jugoslavije prve dni po nesreči vse napore usmeri v iskanje vzrokov za smrt 180 ljudi. Pogovora med kapitanom Kunovićem in kopilotom Terglavom, zapisanega v črni skrinjici, francoska preiskovalna komisija ni uspela analizirati, ker sta se sporazumevala deloma v slovenskem deloma v hrvaškem jeziku, zato je bila Zlatku Verešu, pilotu in nekdanjemu preiskovalcu letalskih nesreč zaupana pomembna naloga – preiskava tragične nesreče. Šele posnetki s črne skrinjice zares razkrijejo, kaj se je 1. decembra 1981 zgodilo na letu JP1308 Brnik-Ajaccio (24ur.com 2007).

Urad za preiskave in analize (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses - BEA) je izdal Uradno preiskovalno poročilo o nesreči, končno Poročilo za javnost pa je bilo izdano 1. avgusta 1983, saj je preiskava trajala 608 dni - 1 leto in 8 mesecev (Aviation Safety Network 2008a).

Uradno francosko poročilo kot vzrok za nesrečo navaja človeško napako; napako pilota, ki naj bi letalo v čakalnem krogu nad hribi spustil pod minimalno dovoljeno višino, se znašel v oblaku in trčil v goro (BEA 1983). Odbor za preiskavo nesreče je ugotovil, da je na nesrečo letala vplivala kombinacija različnih dejavnikov: 1) ključna je bila nejasna komunikacija med posadko letala DC-9 in zračnim kontrolorjem na letališču v Ajacciu, kar je vplivalo na čas in delovne pogoje posadke, 2) hitrost letala je bila višja od najvišje dovoljene hitrosti in 3) pomembno vlogo so imeli tudi močni vetrovi ter neustrezen odziv posadke letala nanje (Aviation Safety Network 2008a).

Navajajo se torej različni vzroki za nesrečo. Morda bi kontrolor z več izkušnjami ugotovil, da njegova predstava o položaju letala ni pravilna. Kontrolor na letališču Ajaccio pa je bil mlad in neizkušen (izpit je naredil le slabe tri mesece pred nesrečo) in zaradi zmotne predstave o poziciji letala prepričan, da se letalo nahaja že izven čakalnega kroga ter je usmerjeno proti morju. Kontrolor posadki sploh ni bil dolžan narekovati celotne procedure, temveč bi moral le dati dovoljenje, da pristane v skladu s pristajalno shemo, in v takem primeru morda ne bi prišlo do zmede in zapletov, ki so vodili do katastrofalnih posledic. Uradno francosko poročilo o nesreči odgovornosti kontrolorja letališča Ajaccio med vzroki ne

omenja. Francoska preiskovalna komisija je navedla ugotovitev, da so ključen vzrok za nesrečo letala dejanja, ki jih je izvedla posadka. Letalo prodre skozi oblake pod varno višino za ta del poti, zaradi močnega vetra in zračnih tokov krmiljenje letala po opozorilu, da se bliža zemlji, nima več pravega učinka. Jugoslovanska komisija se z vsemi ugotovitvami Francozov ni strinjala in je celo zahtevala, da se v končno poročilo kot vzrok za nesrečo dopiše nesporazum med kontrolorjem in posadko, vendar sprememb v končnem poročilu francoske oblasti takrat niso dopustile (24ur.com 2007).

3. 3 Reševalna akcija

Župan vasi Petreto-Bicchisano, ki leži pod goro San Pietro, Fieschi Toussaint, je dejal, da so razbitine letala po strmoglavljenju našli domačini, ki goro dobro poznajo. V gostilni v vasi Petreto-Bicchisano so takoj ustanovili krizni štab, od koder so organizirali reševalno akcijo, pri kateri je sodelovala celotna vas. Iz Ajaccia so na goro s helikopterji vozili policiste, gasilce, reševalce in vaščane in se vračali z vrečami zbranih ostankov trupel in osebnih predmetov. V vaški cerkvi so zdravniki in forenziki teden dni tudi po osebnih predmetih in oblačilih identificirali trupla; veliko žrtev je ostalo neprepoznanih. Ko v Sloveniji izvedo za nesrečo, z Brnika na Korziko poleti drugo od treh letal tipa DC-9 McDonnell Douglas, na katerem so predstavniki Adrie in Kompas, jugoslovanski preiskovalec letalskih nesreč Zlatko Vereš, ter profesor sodne medicine dr. Janez Milčinski in kar 40 novinarjev (24ur.com 2007).

3. 4 Posledice nesreče

Televizijski posnetki s prizorišča letalske tragedije so po nesreči obkrožili svet: posnetki krvavih potnih listov, očal in drugih predmetov, raztresenih po pobočjih gore, so bili pretresljivi in so pričali o veliki tragediji. Na vrhu gore San Pietro je ostalo pravo razdejanje - ostanki letala razmetani po površini skoraj dveh kvadratnih kilometrov. Del letala se je zataknil na vrhu gore, drugi del trupa je s silovito močjo padel v sotesko med skale in grmičevje. V tragični nesreči je življenje izgubilo vseh 180 potnikov in posadka letala (24ur.com 2007).

Kljub pozivanjem mnogih na nujnost ukrepanja po nesreči, naj se razbitine letala odstranijo z gore, in pritiskom na pristojne v državi, da naj vendar nekaj ukrenejo, saj je prizorišče letalske nesreče zaradi številnih, večjih in manjših razbitin letala, osebnih predmetov potnikov (denarnice, ženske torbice, raztrgana obleka, čevlji, raztrgani varnostni pasovi) šokantno in grozljivo, oblasti niso storile ničesar, da bi se ostanki odstranili z gore (24ur.com 2007).

Predstavnik nekdanjega Republiškega sekretariata za notranje zadeve naj bi celo zagotovil, da so goro San Pietro očistili ostankov. Tudi Tomaž Visenjak s turistične agencije Kompas je bil pred časom seznanjen, da so različne ekipe planincev pospravile razbitine in ostanke z gore, vendar pa kasnejše fotografije s kraja nesreče dokazujejo, da stanje ni takšno, kot so pristojni zatrjevali. Tudi župan Petreta-Bicchisana 8 let po nesreči, v času, ko nastopi svojo funkcijo, sproži akcijo za odstranitev letalskih razbitin, vendar bi se ob tem moral obrniti na zavarovalnico, pri kateri je bilo letalo zavarovano; a ker je bilo za to že prepozno, je postopek sanacije ustavil. Župan po obisku slovenske državne delegacije ob deseti obletnici nesreče leta 1991 dobi ukaz, da se mora s hriba odstraniti spominska plošča, česar pa ne more razumeti. Župan Petreta je bil razočaran nad odnosom Slovenije do nesreče: »Kar počnemo, počnemo iz velikodušnosti, sami od sebe, prostovoljno. A malo sem razočaran, ker v zameno nikoli nismo dobili pravzaprav ničesar. Kakšna preprosta zahvala bi nas zelo razveselila, vendar se tudi to ni zgodilo.« Letališče v Ajacciu pa je po nesreči doživelo nekaj pozitivnih sprememb – pridobili so radar in ukinili čakalni krog nad hribi (24ur.com 2007).

4 KONCEPT SANACIJE OSTANKOV LETALSKE NESREČE

Po predvajanju dokumentarne oddaje na Pop TV v novembru 2007 je takratni minister za obrambo Karl Erjavec skladno s pristojnostmi obrambnega ministrstva na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami sprejel odločitev, da se preučijo možnosti o izvedbi sanacije območja letalske nesreče. Poveljnik CZ RS Miran Bogataj je določil usmeritve za preučitev stanja, pripravo in izvedbo sanacije kraja letalske nesreče iz leta 1981 (Podgoršek 2008a, 12).

4. 1 Določitev temeljnih rešitev za izvedbo projekta sanacije

Na URSZR so v skladu s sprejeto ministrovo odločitvijo začeli z zbiranjem podatkov o stanju na kraju nesreče ter iskanjem organizacijskih in tehničnih rešitev za izvedbo sanacije. V prvi fazi je bila imenovana strokovna skupina, ki je po pridobljenem soglasju lokalnih in francoskih oblasti od 11. do 15. februarja 2008 obiskala Korziko, ter si natančno ogledala območje, kjer se je zrušilo letalo. V strokovni skupini, ki jo je vodil Bojan Kopač iz URSZR, sta bila poleg predstavnikov Civilne zaštite, Slovenske vojske skupaj s piloti, Gorske reševalne službe, Združenja poklicnih gasilcev, predstavnikov Adrie Airwaysa kot pravne naslednice Inex-Adrie Avioprometa in Kompassa tudi predstavnik civilne iniciative. Za filmsko dokumentiranje celotnega območja nesreče je bil zadolžen predstavnik Oddelka za multimedije, ki deluje v okviru Službe za odnose z javnostmi MORS (Podgoršek 2008a, 12).

V skupini, paritetno sestavljeni iz strokovnjakov za različne vrste reševanja, so bili tudi pripadniki SV s področja gornišstva oziroma vojaškega letalstva. Ob ogledu terena je skupina preverila naslednjo zamisel izvedbe sanacije: da se na območje nesreče pošlje skupina gorskih, letalskih, tehničnih reševalcev, podprta z vojaškim helikopterjem cougar in ustreznim letalskim osebjem SV. Njihova naloga bi bila zbrati razbitine in druge ostanke nesreče na ustreznih krajih, jih odpeljati s pomočjo helikopterjev v dolino in od tam predati ustreznim službam. Glede na to, da so bili na pobočju večji deli ponesrečenega letala, bi le-te razrezali in omogočili njihov transport v dolino (Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije 2008b).

Skupini strokovnjakov je na pomoč priskočil tudi Slovenec Peter Pukšič, ki živi na Korziki. Pri temeljitem pregledovanju kraja nesreče so odkrili devet velikih kosov letala (glej Sliko A.8 in Slike točk 1 - 9) ter ogromno količino manjših ostankov. Že ob samem ogledu so razmišljali o transportu razbitin v dolino; po njihovi oceni jih je bilo od 15 do 20 ton. Vodja skupine Kopač je povedal, kako je spomin na tragedijo med domačini še vedno živ: »Številni naši sogovorniki so nam opisali reševanje, dobro se spominjajo pokojnega dr. Janeza Milčinskega, ki je vodil skupino za prepoznavanje žrtev. Spominjajo se svojcev, ki še vedno prihajajo na goro.« (Slovenski letalski portal 2008b).

Naloga 13-članske strokovne skupine, ki jo je na Korziko napotilo MORS in so jo vodili predstavniki Civilne zaščite, je torej bila, da v dogovoru z lokalno oblastjo pregleda kraj nesreče, oceni tehnične in druge rešitve za odstranitev letalskih razbitin in drugih ostankov nesreče ter pripravi načrt za sanacijo območja. Skupina je po razgovorih z županom Petreta-Bicchisana ob sodelovanju lokalnih gasilcev opravila ogled območja nesreče na gori San Pietro, preučila tehnične in druge možnosti za izvedbo nalog, ki jih bo potrebno opraviti pri sanaciji. Na kraju samem je strokovna skupina na podlagi predhodno zbranih informacij že oblikovala večino osnovnih tehničnih, prostorskih in drugih podlag za izvedbo sanacije. Na podlagi ugotovitev in predlogov strokovne skupine je bil v okviru Civilne zaščite ob sodelovanju Slovenske vojske, zlasti vojaškega letalstva, v februarju in marcu 2008 pripravljen podroben načrt za izvedbo sanacije na gori San Pietro. Za ta namen je bilo predvideno organiziranje skupine reševalcev - predvsem iz vrst gorskih, tehničnih in letalskih reševalcev ter Civilne zaščite, ki jo bi podprla letalska enota SV - ter zagotovitev ustrezne opreme in izvedba ostalih priprav, da bi se sanacija kraja nesreče izpeljala pravočasno in uspešno do sredine junija 2008. Izvedba načrta sanacije se začne na podlagi predhodne odločitve Vlade Republike Slovenije in v soglasju s francoskimi in lokalnimi oblastmi na Korziki (Slovenski letalski portal 2008a).

Strokovna skupina je ugotovila, da so razbitine na območju, velikem približno 500 x 1000 metrov, razsute na zelo strmem in težko prehodnem terenu. Odkrila je tudi ostanke večjih kosov letala, ki bi jih bilo potrebno zaradi varne odstranitve razrezati na manjše dele. Posamezni člani strokovne skupine so na podlagi ogleda območja nesreče pripravili predloge, ki so služili kot podlaga za pripravo dokončnega načrta za odstranitev razbitin (Podgoršek 2008a, 12).

Ker so predvideli, da bo pri sanaciji kraja nesreče zaradi zelo zahtevnega terena sodelovala tudi Slovenska vojska s helikopterskimi zmogljivostmi, so si predstavniki Slovenske vojske, ki jih je vodil podpolkovnik Boštjan Blaznik iz Generalštaba SV, pilot helikopterja major Vojko Leban in stotnik Matija Perko iz 15. helikopterskega bataljona ogledali teren, kjer bo deloval helikopter in ocenili morebitna tveganja, določili kraj pristankov in preučili druga tehnična vprašanja (Podgoršek 2008a, 13).

Ostanki nesreče ležijo na »zelo strmem in izjemno težko prehodnem pobočju pod vrhom gore«. »Letalske razbitine, od tega je devet večjih delov ponesrečenega letala, bodo reševalci prenesli na z načrtom določena zbirališča, od koder jih bo mogoče prepeljati s helikopterjem v dolino. Omenjenih devet večjih delov bodo tehnični reševalci; to so gasilci, razrezali na manjše dele in jih premaknili na mesta, kjer bo mogoč odvoz s helikopterjem,« je načrt predstavil Bogataj (RTV SLO 2008b).

Predstavniki letalske komisije pri Gorski reševalni zvezi Slovenije Toni Smolej je pripravil načrt zbiranja in priprave letalskih ostankov za varen odvoz z zbirnega mesta, predstavnik Združenja poklicnih gasilcev Slovenije Milan Potočnik pa je predvidel orodja in opremo, s katero bi ob sodelovanju letalsko-tehničnih strokovnjakov lahko razrezali večje kose letala. Skrb za načrtovanje logistične podpore sanacije je prevzel Gregor Turnšek iz URSZR (Podgoršek 2008a, 13).

Na podlagi pregleda terena je bilo enotno mnenje strokovne skupine, da bo delo pri odstranjevanju ostankov ponesrečenega letala zelo zahtevno, vendar izvedljivo. Sanacija naj bi potekala dva do tri tedne; predvidoma v mesecu maju in juniju. Potrebno je bilo pripraviti tudi celovit načrt organizacijskih, tehničnih in kadrovskih rešitev, vključno z določitvijo končne deponije letalskih razbitin. Da bi sanacijo izvedli čim bolj učinkovito, je bilo potrebno izbrati tudi primerne gorske, gasilske in letalske reševalce ter jih opremiti in usposobiti. Slovenski vojaški ataše v Republiki Franciji - polkovnik Igor Zalokar je uredil vse, da je sanacija potekala usklajeno s francoskimi oblastmi (Podgoršek 2008a, 13–14).

Sanacijo kraja letalske nesreče na Korziki je podprl tudi francoski minister za obrambo Hervé Morin ob uradnem obisku 17. januarja 2008 v Ljubljani. Francoski obrambni minister

je po pogovorih z ministrom Karlom Erjavcem zagotovil, da bo Francija pomagala pri logistični podpori helikopterju Slovenske vojske, ki bo sodeloval pri operaciji, in da bodo francoske oblasti storile vse, da bo ta potekala v najboljših razmerah. Poleg sodelovanja s francoskimi oblastmi so člani strokovne skupine vzpostavili tudi stike z lokalnimi oblastmi, predvsem z županom občine Petreto-Bicchisano Fieschiom Toussaintom in se dogovorili, da bodo v sanaciji sodelovali tudi lokalni gasilci in gorski vodniki (Podgoršek 2008a, 14).

4. 2 Osnova za izdelavo načrta sanacije

V sredo, 20. februarja 2008, je na MO potekala tiskovna konferenca o projektu sanacije kraja letalske nesreče. Projekt so predstavili minister za obrambo Karl Erjavec, poveljnik CZ RS Miran Bogataj in vodja strokovne skupine, ki si je ogledala območje nesreče ter preučila tehnične in druge naloge za izvedbo sanacije.

»K odločitvi o asanaciji kraja nesreče me je spodbudil tudi prispevek na Pop TV, nad katerim sem bil resnično pretresen,« je dejal minister Erjavec in dodal, da bo financiranje operacije zagotovljeno z denarjem iz proračuna MO. Minister Erjavec je pojasnil tudi, da natančnih stroškov za sanacijo še ni mogoče oceniti: »V tem primeru ne smemo gledati preveč na stroške, saj je dolžnost države, da to uredi,« je še dodal minister Erjavec (Podgoršek 2008a, 14).

Iz zvočnega zapisa izjave ministra za obrambo Karla Erjavca je tudi razvidno, da je pobudo za sanacijo sprožila prav predvajana dokumentarna oddaja, saj si, kot je dejal, ni mogel misliti, da na Ajacciu te razbitine še vedno ležijo tako kot pred 26. leti: »V Sloveniji lahko samo Ministrstvo za obrambo organizira takšno operacijo, ki je izjemno zahtevna – zlasti zato, ker v našem sistemu poleg Slovenske vojske deluje sistem zaščite in reševanja oziroma Civilna zaščita. Ta operacija bo zahtevala raznovrstne zmogljivosti – od helikopterskih zmogljivosti do gorskih reševalcev in drugih specialistov.« Minister je dodal še, da želi akcijo izvesti tudi v soglasju s svojci, ki bi bili informirani o tem, kako se opravlja operacija in na kakšen način bo potekala (Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije 2008a).

Poveljnik CZ RS Miran Bogataj je na konferenci povedal, da so v skladu s predlogom ministra opravili razgovor in zbrali vse razpoložljive informacije o stanju na gori San Pietro, se dogovorili za sodelovanje s Kompasom ter Adrio Airways, navezali stike z rojakom g. Pukšičem, ki živi v Petretu in ki je posredoval izjemno dragocene informacije o stanju in razmerah. Z željo sodelovati pri sanaciji so se za delo javili nekateri prostovoljci, vendar gre za izredno tehnično zahtevna in nevarna dela na gori, ki jih lahko opravijo samo izkušeni

reševalci z ustreznimi psihofizičnimi sposobnostmi. Po besedah poveljnika CZ je sanacija izvedljiva glede na zastavljeni cilj; tj. da jo je potrebno zaključiti do 15. junija 2008, ko se na Korziki začne turistična sezona, in bi bilo njihovo delo moteče. Na tej podlagi se je oblikoval podroben načrt, o katerem odloča vlada, temu pa sledi popolnjevanje ekipe: kadrovske, tehnične, materialne, zagotavljanje logistike, zagotavljanje pogojev za razmestitev (Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije 2008b).

Izjava vodje strokovne skupine Bojana Kopača, ki je na novinarski konferenci o izvedbi sanacije kraja nesreče predstavil ugotovitve strokovne skupine, je bila sledeča:

Komisija je ugotovila, da je na terenu velikosti 1000 x 500 metrov raztresenih okoli 15 ton razbitin – letalo se je razletelo na manjše kose, med njimi pa je 10 precej velikih kosov, za katere smo za vsakega posebej na licu mesta ugotavljali, kakšen način bi bil najbolj primeren, da ga lahko na najbolj varen način prepeljemo na za to določeno mesto. Teren, na katerem smo bili, je izredno zahteven in težko dostopen, še težje prehodljiv, ker je izredno strm, ogromno ima ovir, zato se vsi zavedamo, da bo zbiranje teh ostankov letala, predvsem pa rezanje in odvoz teh velikih kosov, ki so težki tudi po 800-1000 kilogramov, izredno zahtevna naloga in to nalogo lahko opravijo res samo psihofizično maksimalno pripravljene ljudje; to so gorski reševalci s pomočjo gasilcev in ustrezno usposobljenimi posadkami Slovenske vojske, ki so svojo usposobljenost pokazali v več primerih. Mnenje strokovne komisije je bilo, da če bi vse potekalo po planu, in če ne bi bilo težav, katerih nikoli ne moreš načrtovati, bi morali delo zaključiti v približno 14 delovnih dneh. (Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije 2008c).

5 NAČRT SANACIJE KRAJA NESREČE

5.1 Sanacijski ukrepi

Sanacijski ukrepi so ukrepi ali njihova kombinacija, vključno z ukrepi za ublažitev ali prehodni ukrepi za obnovitev, sanacijo ali nadomestitev poškodovanega posebnega dela okolja oziroma njegovih zmanjšanih funkcij ali za zagotovitev ustreznega nadomestila tem delom ali funkcijam (Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varstvu okolja, 110.e čl.).

Načrt sanacije letala Inex-Adrie Aviopromet na Korziki, z naslovom KORZIKA 08, je 3. aprila 2008 sprejela Vlada Republike Slovenije; izdelala pa ga je URSZR (Bojan Žmavc) s soglasjem Poveljnika CZ RS Miranom Bogatajem (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

Glede na predviden načrt sanacije največje letalske nesreče slovenskega civilnega letalstva, ki je bil oblikovan na podlagi ugotovitev strokovne skupine, da je sanacija izvedljiva, in na podlagi sklepa Vlade Republike Slovenije, da sanacijo izvede začasna operativna sestava Civilne zaščite šestdesetih pripadnikov, med katerimi so poleg pripadnikov Civilne zaščite tudi gorski reševalci, gasilci ter reševalci–pripadniki Slovenske vojske, podprti s srednjim transportnim helikopterjem Slovenske vojske, je bil sprejet sklep, da se bodo letalske razbitine in ostali ostanki nesreče v mesecu maju 2008 zbrali na gori San Pietro, se s pomočjo helikopterja transportirali v dolino ter predali pristojnim službam. Čiščenje območja nesreče se naj bi tako izvedlo skladno z zmožnostjo moštva, stanjem na terenu, vremenom in razpoložljivim časom. Zaradi izjemno zahtevnega terena, ki zahteva visoko psihofizično pripravljenost reševalcev, tehnično znanje za varno gibanje v hribovitem svetu, in zaradi posebnih postopkov za varno delo pri rezanju letalskega aluminija ter varnega gibanja pri uporabi zrakoplova Slovenske vojske za dviganje in spuščanje bremen, lahko pri sanaciji sodelujejo le psihofizično in zdravstveno sposobni ter primerno strokovno usposobljeni pripadniki Civilne zaščite, gorski reševalci, gasilci in pripadniki Slovenske vojske (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 2 Ključne okoliščine za izvedbo sanacije

5. 2. 1 Območje sanacije in čas izvedbe sanacije

Mesto izvajanja aktivnosti predstavlja širše področje gore San Pietro, ki leži na jugozahodnem delu otoka Korzika, in je 30 kilometrov oddaljeno od letališča Campo Dell'Oro pri Ajacciu (glej Sliko A.3). V skladu z načrtom se sanacija ostankov nesreče začne izvajati v mesecu maju 2008 in bi morala biti v skladu s predvidenim postopkom končana do 15. junija 2008 oziroma pred začetkom glavne turistične sezone na otoku. Vodstvo je odšlo v petek, 9. maja, glavnina članov odprave pa v nedeljo, 11. maja 2008. Začetek izvajanja del je bil predviden za ponedeljek, 12. maja 2008 (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

Teren oziroma območje nesreče, ki leži na nadmorski višini med 1.000 in 1.360 metri, je zahtevno, hribovito in skalnato; teren je strm - zmerne do velike naklonine. Sredozemska vegetacija na območju izvedbe del je nizka, z veliko trnja ter predvsem v spodnjem delu se nahaja tudi drevje; možna je prisotnost kač (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

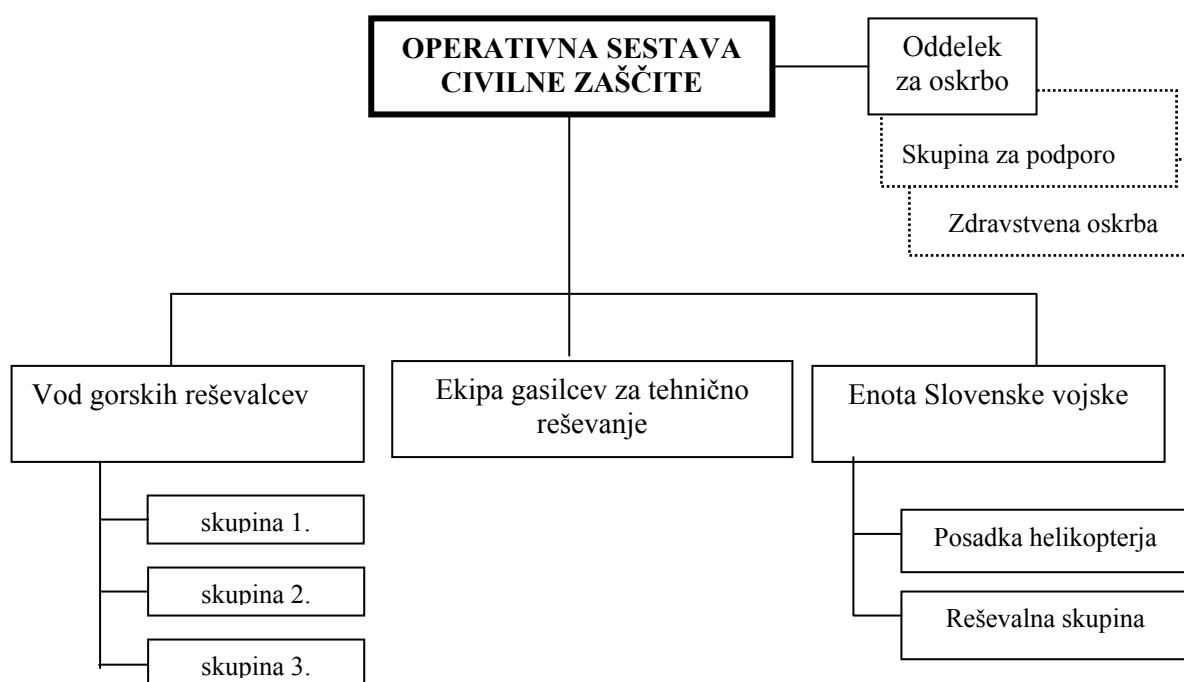
5. 2. 2 Vremenske razmere v kraju Ajaccio - Korzika

Povprečna temperatura za letališče Campo Dell'Oro pri Ajacciu v mesecu maju je 15,8°C, dnevna 20,8°C; povprečna hitrost vetra je 12-19 km/h in v povprečju je v mesecu maju do osem dni s padavinami (50mm/mesec). Glede na pričakovane povprečne vrednosti se je za mesec maj 2008 pričakovalo stabilno, občasno lahko tudi sprejemljivo vreme z majhno možnostjo obilnejših padavin in možnimi plogami na gori. Temperatura zraka na območju sanacije je bila zaradi nadmorske višine več kot 1.000 metrov nekaj nižja in za delo primerna (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 3 Začasna operativna sestava Civilne zaščite

5. 3. 1 Organizacijska shema in operativni načrt delovanja

Shema 5.1: Operativna sestava Civilne zaščite



Vir: Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje (2008).

Formacijo začasne operativne sestave Civilne zaščite je določil minister za obrambo. Začasno operativno sestavo Civilne zaščite sestavlja **Vodstvo operativne sestave** – 1 vodja in 1 namestnik vodje (oba delavca URSZR – skupaj: 2 osebi).

Oddelek za oskrbo sestavljata Skupina za podporo ter Zdravstvena oskrba z enim zdravnikom in zdravstvenim tehnikom, ki sta sicer gorska reševalca; Skupino za podporo pa sestavljajo: vodja oddelka (član vodstva), telekomunikacijska podpora, admin-info podpora (vsi trije so delavci URSZR), dva prevajalca (zunanja sodelavca), častnik za zvezo in

operativec (logistik) – tudi delavca URSZR ter voznik avtobusa – pripadnik Slovenske vojske (skupaj: 10 oseb).

Vod gorskih reševalcev obsega Vodstvo voda z vodjo voda ter tri skupine:

Skupina 1: vodja skupine (namestnik vodje voda) ter 8 gorskih reševalcev;

Skupina 2: vodja skupine ter 8 gorskih reševalcev;

Skupina 3: vodja skupine ter 8 gorskih reševalcev.

Skupaj torej vod sestavlja 28 gorskih reševalcev, katerih glavna naloga je zbiranje ostankov letala, prenos razbitin na v naprej določena zbirna mesta, priprava le-teh na odvoz s helikopterjem, sodelovanje z zrakoplovom Slovenske vojske ter izvajanje drugih del.

V **Ekipi gasilcev za tehnično reševanje** je 6 gasilcev, usposobljenih za tehnično reševanje: vodja ekipe (član vodstva) ter 5 reševalcev. Njihova glavna naloga je rezanje in premik večjih kosov letala oziroma priprava večjih kosov za prevoz s helikopterjem na kraju nesreče, priprava ostankov za predajo lokalnim službam ter izvajanje ostalih tehničnih nalog. Sodeluje pa tudi **Enota Slovenske vojske**, ki jo sestavlja Poveljstvo enote s poveljnikom enote (član vodstva) ter častnikom za zvezo, Posadka helikopterja z dvema pilotoma, dvema kopilotoma ter dvema tehnikom in Reševalna skupina s poveljnikom skupine in petimi reševalci-letalci. Vseh 14 pripadnikov Slovenske vojske je zadolženih za letalsko podporo - skrbijo za prevoz moštva, opreme in prevoz tovora, pripravo tovora za prevoz, dvigovanje in spuščanje bremen, določitev mesta pristanka in izkrcanje moštva ter druge naloge. Skupaj je torej v operativni sestavi Civilne zaščite 60 oseb (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 4 Terminski plan poteka poti

Odhod celotne odprave je razdeljen na dva dela in sicer gre prvi del z vozili dva dni pred glavnino, ki potuje z letalom. Z vozili gre na pot del vodstva odprave s podporo z namenom, da pripravi vse potrebno za prihod moštva tako, da se s samo sanacijo lahko nemoteno prične v ponedeljek, 12. maja 2008, ter se praviloma izvaja neprekinjeno šest dni (glede na stanje moštva in vreme), tj. do vključno sobote. Sedmi dan v tednu, v nedeljo, je dopoldne prosto, popoldne pa poteka sestaneke vseh udeležencev, analiza preteklih dni, določanje ciljev za naprej ter pregled opreme. Praviloma se uporablja vozila Ministrstva za obrambo in sicer avtobus Slovenske vojske ter vozila URSZR (dve terenski vozili, kombi ter osebno vozilo). Glavnina članov odprave potuje z letalom in sicer v nedeljo, 11. maja, z letališča Jožeta Pučnika na letališče v Ajacciu (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

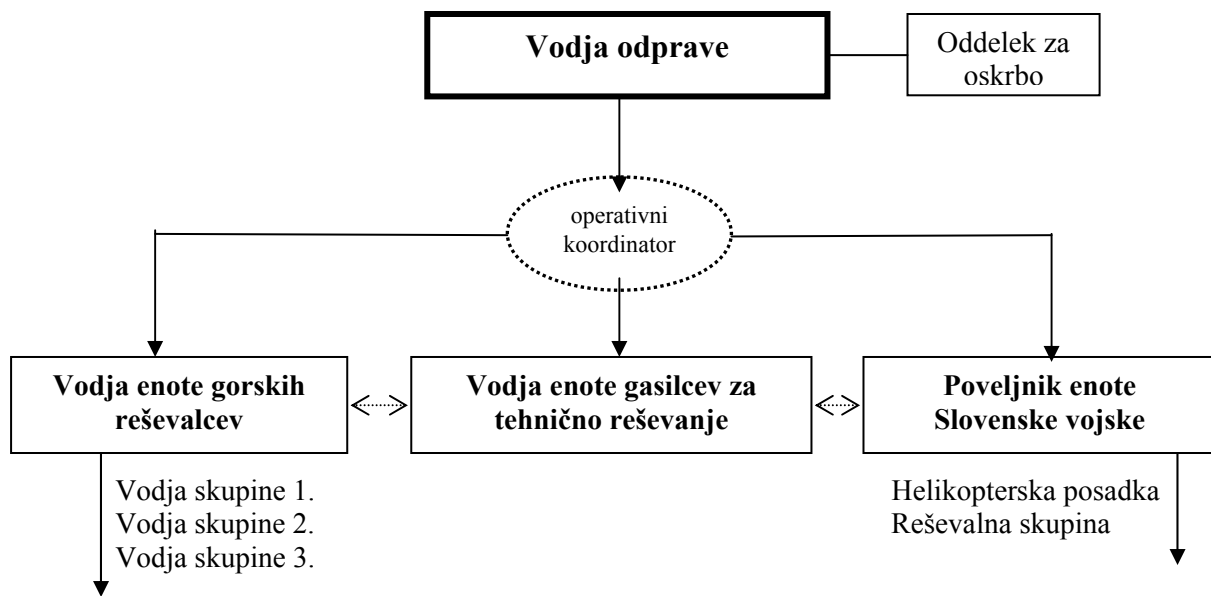
5. 5 Upravljanje in vodenje

5. 5. 1 Operativno vodenje

Vodenje odprave se izvaja kot enoten sistem. Vodja odprave skrbi za potek celotne operacije skladno z načrtom. Izvajanje dela usklajuje z vodjem enote gorskih reševalcev, vodjem gasilcev in poveljnikom enote Slovenske vojske. Vsak vodja skupine je odgovoren za delo podrejenih podskupin in posameznikov. Vsak posameznik izvaja naloge, za katere je usposobljen in opremljen skladno z usmeritvami svojega vodje ter po usmeritvah vodje odprave.

Vodstvo odprave usklajuje odpravo in opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti; sestavljajo pa ga vodja, njegov namestnik, vodja enote gorskih reševalcev, vodja enote gasilcev in poveljnik enote Slovenske vojske. Organe vodenja sestavljajo: **vodja odprave**, ki skrbi, da celotna operacija poteka v skladu z načrtom, usmerja in usklajuje izvajanje sanacije kraja nesreče, odloča o uporabi sredstev iz proračuna RS za pokrivanje stroškov sanacije, glede na situacijo na terenu lahko sprejme odločitve, ki ni skladna z načrtom, skrbi za povezano in usklajeno delovanje enot, pripravlja sporočila za javnost, opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti; **namestnik vodje odprave** zagotavlja pogoje za delo vodje odprave, pripravlja poročila o poteku dela, vodi operativni dnevnik dogodkov, spremlja poročanje medijev, opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti; **vodja enote** operativno – strokovno vodi enoto, skrbi za povezano in usklajeno delovanje skupin, opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti ter **vodja skupine**, ki operativno – strokovno vodi skupino in opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti. **Zdravnik** zagotavlja zdravstveno oskrbo za člane odprave, ureja bolnišnično oskrbo poškodovanih, določa prednosti in usmerja aktivnosti pri oskrbi, opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti. **Pilot** operativno – strokovno izvaja naloge iz svoje pristojnosti ter odloča o postopkih v zvezi z delom z zrakoplovom. **Poveljnik** operativno – strokovno vodi enoto Slovenske vojske in opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti. **Operativni koordinator** se določi po potrebi z namenom koordinacije in usmerjanja dela na terenu (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

Shema 5.2: Organi vodenja



Vir: Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje (2008).

5. 5. 2 Podporne funkcije

Podporne funkcije predstavljajo podporo vodstvu operativne sestave ter članom celotne odprave. Podporo vključujejo: zdravnik in zdravstveni tehnik, ki zagotavljata zdravstveno oskrbo in prvo pomoč članom odprave med delom; strokovnjak za komunikacije zagotavlja telekomunikacijsko podporo vodstvu in komunikacijo z Republiko Slovenijo (internet, mobilna telefonija), komuniciranje med člani odprave, skrbi za potrebno reprogramiranje radijskih postaj in uskladitev frekvenc z delovnimi kanali; strokovnjak za informacijsko podporo skrbi za administrativno in informacijsko podporo vodstvu; operativec skrbi za logistiko ter po potrebi, glede na stanje na terenu izvaja koordinacijo poteka dela na posameznih delovnih točkah; častnik za zvezo skrbi za komunikacijo z lokalnimi oblastmi ter Republiko Slovenijo in po potrebi, glede na samo situacijo, usmerja delo na terenu; prevajalci skrbijo za komunikacijo z lokalnimi strukturami (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 5. 3 Poročanje

Za dajanje izjav javnosti v zvezi s potekom sanacije je pooblaščen vodja odprave oziroma oseba, ki ga pooblasti vodja, poveljnik CZ RS, generalni direktor URSZR oziroma minister za obrambo. Poročanje o poteku dela in izvajanju nalog poteka preko sistema zvez, neposredno in pisno. Vsak vodja enote in poveljnik na koncu dneva, predvidoma do 18:00

ure, preda vodstvu odprave dnevno poročilo o poteku in opravljenem delu na terenu. Vodstvo odprave na koncu dneva pripravi dnevno poročilo, ki povzema dnevna poročila posameznih vodij ter ga pošlje v Center za obveščanje RS (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 6 Postopek izvajanja sanacije

Čiščenje terena zajema odvoz večjih ostankov z gore San Pietro v okviru možnosti ekip na terenu. Sanacija se izvaja na treh deloviščih (glej Sliko A.7 in Sliko A.8) in sicer:

Delovišče 1: predstavlja mesto trka letala in zajema manjše območje na vrhu gore (potreben čas za čiščenje terena je ocenjen na en dan – predvidoma prvi). Na tem kraju je možnost izkrcanja iz helikopterja s pristankom, kjer se na mestu pristanka zberejo deli letala, ter se nato s helikopterjem odpeljejo na Delovišče 3.

Delovišče 2: predstavlja območje velikosti 500 x 1000 metrov (potreben čas za čiščenje terena je ocenjen na 14 delovnih dni). Gre za območje, kjer se nahaja glavnina razbitin in se praviloma razdeli na tri sektorje (glej Sliko A.5). Glavnina ostankov nesreče se zbira na mestu heliporta, od koder se razbitine s helikopterjem odpeljejo na Delovišče 3. Odstranitev večjih kosov letala poteka bodisi tako, da se neposredno odpeljejo na mesto zbiranja ostankov – Delovišče 3, ali pa se jih po potrebi razreže na manjše kose ter ustrezno pripravi za helikopterski prevoz neposredno do Delovišča 3 (možnost izkrcanja iz helikopterja z naslonom).

Delovišče 3: (možnost izkrcanja iz helikopterja s pristankom) predstavlja mesto zbiranja ostankov letala oziroma odlaganje tovora s helikopterjem ter predaja le-tega pristojnim lokalnim službam. Nahaja se na sedlu Rocca di a Tana vzhodno od vrha gore San Pietro, kamor pripelje primerna cesta za kamione. Na območju prenosa tovora ni naselij ali objektov, ki bi jih ogrožali med letom helikopterja (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

Zbiranje ostankov letalske nesreče se izvaja tako, da se ločeno zbirajo ostanki letala, ki se odvažajo na mesto zbiranja - Delovišče 3, osebni predmeti pa se odvažajo na letališče, kjer je vodstvo odprave; ostalo se po pravilih stoke ustrezno shrani in odpelje na letališče. Za zbiranje ostankov letala se uporabljajo namenske manjše in večje vreče. Manjše vreče se na terenu napolnijo z najdenimi ostanki ter se nosijo na mesto pristanka helikopterja, ki ga določi posadka helikopterja glede na konfiguracijo terena in vremenske razmere. Manjše vreče se bodisi naložijo v večje vreče namenjene za prevoz s helikopterjem ali pa se njihova vsebina le sprazni v večje. Praviloma je potrebno pobrati manjše dele razbitin ročno, šele nato ostale

večje kose letala, zaradi velike nevarnosti raztrosa majhnih kovinskih delcev med delom helikopterja (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 7 Logistika in materialna oskrba

Prevoz moštva z mesta nastanitve do letališča in nazaj, tudi v primeru slabega vremena, ki še omogoča varno izvajanje del na gori, se zagotavlja z avtobusom Slovenske vojske in po potrebi z drugimi vozili. Prevoz na mesta izvajanja del zagotavlja helikopter Slovenske vojske in sicer je odhod iz letališča Campo Dell'Oro pri Ajacciu. O načinu dostopa po terenu odloča vodstvo odprave, ki odloči tudi o načinu umika z delovišč v primeru spremembe meteoroloških razmer preko dneva, ko ne bi bil mogoč prevoz moštva s helikopterji. Povratak z gore se izvaja s helikopterjem na izhodiščno letališče. Vsi člani odprave so nastanjeni v Hotelu Coralia (Porticcio), ki je 3,4 kilometra oddaljen od letališča v Ajacciu oziroma drugemu hotelu v bližini (glej Sliko A.2). Vodstvo oziroma štab odprave je nastanjen na letališču v prostorih Civilne zaščite Korzike; ravno tako tudi helikopter Slovenske vojske (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 7. 1 Oskrba z gorivom in oprema

Oskrba z gorivom za vozila se zagotavlja na javnih servisih. Helikopter Slovenske vojske se oskrbuje na letališču v Ajacciu. Oskrba agregatov za pnevmatska orodja se zagotavlja v primernih ročnih rezervoarjih na javnih servisih. Potrebna zaščitna in reševalna oprema, posamična in skupinska, se deli na osebno zaščitno opremo pripadnikov operativne sestave in skupno zaščitno in reševalno opremo. Redno vzdrževanje skupne opreme zagotavljajo pripadniki odprave sami ali v dogovoru z lokalnimi službami. Tekoče vzdrževanje in morebitna popravila helikopterja Slovenske vojske se urejajo v dogovoru s francosko vojsko (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 8 Načrt komunikacij

5. 8. 1 Uporaba radijskih kanalov

Predvidena je uporaba enega radijskega kanala za neposredno radijsko zvezo s helikopterjem in enega ali dveh radijskih kanalov za medsebojno komunikacijo med enotami na terenu in vodjo operacije na letališču v Ajacciu. V radijskih postajah je na razpolago glavni in rezervni radijski kanal za neposredne radijske zveze in štirje digitalni ter dva analogna radijska kanala za repetitorske radijske zveze. Od vseh razpoložljivih kanalov sta v času

izvajanja del aktivna kanala za neposredne radijske zveze in dva digitalna ali en analogni repetitorski kanal (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 8. 2 Uporaba neposrednih in repetitorskih radijskih zvez

Neposredne radijske zveze se primarno uporablja za lokalno komunikacijo med delavci na terenu in posadko helikopterja. Namenjene so koordinaciji dela na mestih odstranjevanja in na mestu odvoza razbitin. Za neposredne radijske zveze se uporabljajo ročne radijske postaje, opremljene z naglavnimi slušalkami in ročnimi mikrofoni.

Repetitorske radijske zveze se uporablja za medsebojno komunikacijo med enotami na terenu in vodjo akcije na letališču v Ajacciu. Namen je koordinacija dela enot na terenu in vodenja celotne operacije. Tudi za repetitorske radijske zveze se uporabljajo ročne radijske postaje. Po potrebi je mogoče zagotoviti tudi stacionarno radijsko postajo na mestu vodje akcije (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 8. 3 Radijsko omrežje

Da bi z radijskim signalom pokrili območje gore San Pietro, mesto odvoza razbitin in letališče v Ajacciu, je nujno potrebno postaviti repetitorsko postajo, praviloma na dveh lokacijah. Prva je v bližini mesta trka letala na gori San Pietro, na mestu, kjer domnevno že stoji telekomunikacijski objekt, druga možna lokacija za postavitev repetitorske postaje pa je na hribu v bližini kraja Apa (788 metrov). Morebitno težavo pri komuniciranju bi lahko predstavljala nizka nadmorska višina letališča in gorski greben, ki zastira linijo radijskega signala (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

5. 9 Finančni načrt

Ocenjeni neposredni stroški izvedbe sanacije so: nalet helikopterja - 116.000,00 evrov; refundacija plač in razlike v plačah - 124.000,00 evrov (brez plač pripadnikov SV in Civilne zaščite); odvoz razbitin in drugi stroški - 15.000,00 evrov; nujna osebna in skupna zaščitna in reševalna oprema - 97.866,00 evrov (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008). Stroški sanacije znašajo skupaj 352.866,00 evrov, v to vsoto pa niso všteti stroški prevoza, nastanitve, prehrane ekipe ter nekateri drugi operativni stroški skupaj s spominsko ploščo (vrednost okoli 130.000,00 evrov), ki jih krijeta Adria Airways d. d., Kompas d. d., del pa tudi Mestna občina Ljubljana (Slovenski letalski portal 2008b).

5. 10 Varnost

Za zagotavljanje lastne varnosti na terenu je odgovoren vsak posameznik, za zagotavljanje varnosti posameznih enot pa vodja enote. Obvezno je upoštevanje navodil nadrejenih. Varnost posameznika je zagotovljena z obvezno uporabo zaščitnih sredstev (čelada, očala, hlače, obuvalo). Požarno varnost in pomoč pri orientaciji na terenu zagotavljajo ustrezne lokalne strukture. Prvo pomoč na terenu zagotavljata zdravnik in zdravstveni tehnik, ki sta prisotna na mestu sanacije ves čas izvajanja aktivnosti. Zdravnik glede na obseg poškodbe odloči o prevozu poškodovanega v bolnišnično oskrbo (za primer poškodbe je zagotovljena oskrba v bolnišnici Clinisud v Ajacciu).

Na območju delovanja helikopterja je prepovedano zadrževanje lokalnega prebivalstva - območje mora biti primerno zavarovano. Dogovorili so se tudi za sodelovanje žandarmerije v potrebnem obsegu (Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje 2008).

6 IZVEDBA SANACIJE

Konstruktivski materiali, iz katerih so izdelana letala, so najvišje kakovosti, kar je bilo vidno tudi pri najdenih ostankih letala DC-9, ki so ostali še toliko let po nesreči skoraj popolnoma ohranjeni. Prvi teden reševalne akcije so megla, veter in dež, prav neverjetno za ta letni čas, ovirali delo začasne operativne sestave Civilne zaščite ter ga na trenutke tudi onemogočali. Poleg tega se je pokvaril helikopter in so morali reševalci na goro večkrat peš. V dežju in megli so bili povsem premočeni, še preden so prišli na delovišče in začeli z delom. Velike bele transportne vreče, v katerih so zbirali ostanke letala, so se hitro polnile. Gasilci so rezali in žagali prevelike kose letala, gorski reševalci pa so jih opremili z jeklenicami za helikopterski prevoz na zbirno mesto. Skupina reševalcev se je medtem spuščala čez prepadne stene in iskala posamezne kose letala, ki so obtičali na najbolj nedostopnih krajih. Zelo zahtevno delo so opravili tudi tisti, ki so z dreves spravljali ostanke krila in trupa letala, ki so se že vrasli v drevesa ter postali del njih. Delo so usklajevali iz baze na letališču, na katerega je bila Ana leta 1981 namenjena, v Ajacciu (Podgoršek 2008b, 6–8).

6. 1 Potek sanacije

6. 1. 1 Temeljite priprave na sanacijo

Vodja sanacije Bojan Kopač, sekretar na URSZR ter član štaba CZ RS, je povedal, da so bile priprave na odstranitev razbitin zelo temeljite. Da so pridobili vsa potrebna soglasja za sanacijo, so se povezali s francoskimi lokalnimi oblastmi. Obrambni minister Erjavec se je povezal s francoskim obrambnim ministrom, ki mu je zagotovil vso pomoč. Tako je imela

skupina šestdesetih reševalcev iz URSZR, Gorske reševalne zveze Slovenije ter Slovenske vojske in poklicnih gasilcev bazo na letališču v Ajacciu. Po potrebi naj bi francoske letalske sile tudi servisirale transportni helikopter Slovenske vojske AS-532AL cougar za 24 ljudi, s pomočjo katerega se vse razbitine odvozijo v dolino. Natančno so bili določeni različni kraji za pristanek helikopterja in privezovanje težjih delov razbitin pod helikopter, desantiranje posadke, odvoz razbitin. Predvideno je bilo, da se bodo vsi najdeni ostanki v velikih vrečah odpeljali do večjega parkirišča v dolini, ki ga bo v času akcije zavarovala lokalna žandarmerija, od tam pa bo ostanke letala na deponijo odpeljala ustrezna domača služba (Slovenski letalski portal 2008b).

Francoski minister za obrambo Hervé Morin je zagotovil, da bo Francija pri sanaciji pomagala tako, da bo dala na razpolago zračno bazo, kjer bo lahko pristajal helikopter in tako omogočila, da se bo akcija izvajala v najboljših pogojih (RTV SLO 2008a).

Teren, na katerem so ostanki letala, je izjemno strm in za pristop bomo morali uporabljati vrhno tehniko, večje dele bo treba razrezati in jih s pomočjo škripcev premakniti do mest, primernejših za privezovanje pod helikopter. Predvsem pa ne smemo pozabiti, da bo v akciji sodeloval srednji transportni helikopter. Piš zraka elise je bistveno močnejši kot pri manjših helikopterjih, ki se sicer uporabljajo za reševanje, in tudi zato smo opravili posebno usposabljanje za privezovanje tovorov pod ta helikopter, je način dela na terenu razložil vodja sanacije Bojan Kopač (Slovenski letalski portal 2008b).

V okviru usposabljanja so izvedli tudi osnovno usposabljanje za ravnanje z morebiti najdenimi človeškimi ostanki, z njimi pa je bil tudi predstavnik Inštituta za sodno medicino. V primeru, da bi našli kakršnekoli sledi ponesrečenih potnikov, se le-te pietetno prepelje v Slovenijo in jih, če se svojci strinjajo, pokoplje v skupno grobnico v Ljubljani (Slovenski letalski portal 2008b).

6. 1. 2 Nevarnost »letečih nožev« in odstranjevanje večjih kosov letala

Kot bistveno težavo pri izvedbi sanacije je Bojan Kopač označil uporabo helikopterja¹ in moč njegove elise. Med razbitinami je ogromno majhnih kosov aluminijaste pločevine, ki

¹ Delo reševalcev je bilo podprto s srednjim transportnim helikopterjem cougar Slovenske vojske. Zaradi tehničnih težav helikopterja je že naslednji dan po okvari iz Slovenije priletel še drugi cougar s tehnikom, ki je odpravil napako na primarnem helikopterju. Drugi cougar je en dan pomagal pri prevozih moštva in odvozi zbranih ostankov z gore, potem pa se je vrnil v Slovenijo. Zaradi zelo neugodnih vremenskih razmer na območju čiščenja je skupina reševalcev večkrat na goro in z nje morala oditi peš (Podgoršek 2008b, 8).

so ostri kot nož, predstavljalo veliko nevarnost, saj so, če poletijo po zraku, lahko smrtno nevarni izstrelki. Drugo težavo je predstavljalo dejstvo, da so nalivi številne ostanke z dveh strmih pobočij odnesli do vznožja, kjer se nahaja gosto grmičevje, kar je prav tako otežilo sanacijo. Tudi te najdene dele letala je bilo potrebno spraviti do vzletišča. Odločili so se, da bodo pospravili vidne ostanke, tako da niso ostankov iskali globlje v zemlji, ampak le na površini (Slovenski letalski portal 2008b).

Reševalci so bili razdeljeni v tri skupine, ki so delovale na vnaprej določenih predelih. Čiščenja razbitin letala so se lotili od zgoraj navzdol. Tako je ena skupina najprej očistila vrh in se pozneje pridružila drugima dvema skupinama na osrednjem delovišču. Ostanke letala so zbirali v velike transportne vreče, ki jih je ob ugodnem vremenu helikopter odpeljal na zbirališče, oddaljeno dobre tri kilometre zračne razdalje (Podgoršek 2008b, 8).

Na gori je ostalo devet večjih delov letala, za katere so predstavniki Adrie, ki so sestavljali strokovno skupino na predhodnem ogledu terena, natančno povedali, kateremu delu letala pripadajo, poleg tega so po vrnitvi dali na razpolago stare kose letal, da so lahko gasilci praktično preizkusili rezanje in izbrali najbolj primerne rezilne plošče zanje. »Gre za 400 kilogramov težko zadnje kolo, del krila, težak okoli 800 kilogramov, ki ga bo treba razrezati in premakniti do primerne mesta za dvig; kos kabine z okni, manjši del kabine, del zadnjega krila, zveržena pločevina in množica kablov, del repa, sistem za prezračevanje in del zadnjih vrat, in seveda množica manjših kosov vsepovsod,« je stanje na gori opisal Bojan Kopač (Slovenski letalski portal 2008b). V Prilogi A: Slike točk 1 – 9 prikazujejo večje ostanke razbitin letala ter vsebujejo predlog za njihovo odstranitev.

6. 1. 3 Izvajanje zaključnih del

Deveti dan od začetka izvajanja sanacije, 20. maja 2008, je morala ekipa zaradi močnega dežja ostati v dolini. Na gori je za odvoz v dolino čakalo še nekaj večjih razbitin, med njimi krilo in oba dela (gumi s platišči in noga) pristajalnega podvozja. Do tega dne so z gore odstranili 20.400 kilogramov ostankov letala. Vodja sanacije Bojan Kopač je povedal, da bodo naslednje dni delo nadaljevali ne glede na vreme, ekipa pa bo na goro zaradi slabega vremena najverjetneje odšla peš (Slovenski letalski portal 2008c). 22. maja 2008 so s prizorišča nesreče odpeljali že več kot 25 ton razbitin in izvajalci so bili optimistični, da bodo dela končana v roku, stekle pa so tudi že priprave na spominsko slovesnost, ki je bila predvidena za 31. maj 2008. Večje kose, ki jih je helikopter pripeljal v bazo, so morali reševalci tam še dodatno razžagati, saj komunalne službe niso imele tako velikih tovornjakov, da bi jih lahko prepeljale na deponijo. Predvidevali so, da bo materiala 27 ali 28 ton. Po

Kopačevih besedah je bilo precej ostankov tudi že zraščenih z goro. Ekipa je imela precejšnje težave z vremenom, saj nekaj dni zaradi slabih vremenskih pogojev – obilnega dežja, del na gori ni bilo mogoče izvajati. Helikopter ni mogel vzleteti, zaradi spolzkega terena pa vodja odprave ni želel tvegati, saj je bila nevarnost poškodb precejšnja. Oba reševalca, ki sta bila med delom poškodovana, sta se z dovoljenjem zdravnika po nekaj dneh vrnila na delo (24ur.com 2008b).

Ob zaključku sanacije so zbrali več kot 27 ton ostankov letala oziroma 71 velikih transportnih vreč, ki polne tehtajo od 100 do 500 kilogramov. S helikopterjem so na zbirno mesto prepeljali 30 večjih kosov letala (Podgoršek 2008b, 8). 60-članska začasna sestava Civilne zaščite, ki je pregledala več kot devet hektarov površine, je odkrila bistveno več ostankov letala in jih odstranila z gore. Čeprav so reševalci pregledali precej obsežnejši del zemljišča, kot je bilo glede na načrt predvideno, ter goro v celoti očistili letalskih ostankov, so delo opravili v predvidenem času in v okviru načrtovanih stroškov (Delo.si 2008b).

6. 2 Analiza najdenih posmrtnih ostankov

Reševalci so med sanacijo letalske nesreče na gori odkrili tudi skeletne ostanke preminulih v nesreči in ostanke pobrali v skladu s pravili stroke. Najdene osebne predmete ponesrečencev so zbrali in tiste, ki jih je bilo mogoče identificirati po osebi, predali svojcem (Delo.si 2008b).

Skeletne ostanke na gori je ustrezno dokumentiral predstavnik Inštituta za sodno medicino in član začasne sestave Civilne zaščite. Vodja odprave je o najdbi obvestil diplomatsko predstavništvo RS ter pristojne francoske oblasti in po odločitvi francoskega tožilstva so bili ostanki zapisniško predani orožnikom, po opravljenih preiskavah pa se njihova vrnitev ureja po diplomatski poti. Z najdenimi skeletnimi ostanki francoska stran ravna skladno s svojimi predpisi. Sicer pa tudi spominsko obeležje, posvečeno vsem umrlim v letalski nesreči, že stoji na ljubljanskih Žalah (RTV SLO 2008c).

7 USPEŠNOST IZVEDENE SANACIJE KORZIKA 08

Operativna skupina gorskih reševalcev, gasilcev, pripadnikov enot Civilne zaščite in Slovenske vojske je na gori pregledala več kot 9 hektarov terena in zbrala ter s pomočjo helikopterja v dolino prepeljala preko 27 ton letalskih razbitin in drugih ostankov nesreče. Zahteven gorski teren na mestu nesreče letala je zahteval visoko psihofizično pripravljenost reševalcev, tehnično znanje za varno gibanje v hribovitem svetu, poznavanje posebnih postopkov za varno delo pri rezanju letalskega aluminija ter načine varnega gibanja pri

uporabi zrakoplova Slovenske vojske za dviganje in spuščanje bremen ter prevoz ekipe na teren. Dela so bila z namestitvijo spominskega obeležja na mestu trka letala zaključena v ponedeljek, 26. maja 2008; glavnina ekipe se je tako že naslednji dan vrnila domov. Vsi prisotni so pridobili pomembne izkušnje predvsem pri reševalnem/intervencijskem delu v večjih skupinah, timskem delu, odločanju in vodenju intervencij, sodelovanju različnih služb, uporabi radijskih zvez, logistiki in drugem. Pridobljeno znanje in izkušnje jim lahko koristijo tudi v primeru reševalnih intervencij v domačem okolju (Društvo gorske reševalne službe Tržič 2008).

Poškodbe pri delu reševalcev niso bile resnejše – zaradi velike zahtevnosti in poraščenosti terena s trnjem je bilo le več manjših nevšečnosti, kot so žulji in odrgnine. Eden od reševalcev si je pri padcu poškodoval hrbtenico, a se je že naslednji dan vrnil na goro, drugi pa je moral nekaj dni počivati zaradi poškodbe kolena (24ur.com 2008a).

Sanacija letalske nesreče je potekala na zelo zahtevnem terenu, ki je bilo za reševalce zaradi slabih vremenskih razmer še bolj nevarno. Pripadniki začasne operativne sestave Civilne zaščite so visoko strokovno usposobljeni in predani delu; poleg tega so sanacijo, kljub občasno nemogočim razmeram na pobočju 1365 metrov visoke gore, opravili odlično, v skladu z načrtom. Ti izjemno motivirani ljudje bi v prihodnje lahko bili jedro posebne skupine za izvedbo najzahtevnejših nalog s področja zaščite in reševanja (Podgoršek 2008b, 8).

8 SPOMINSKA SLOVESNOST NA GORI SAN PIETRO

Zadnje slovo od žrtev nesreče na gori San Pietro na Korziki je potekalo v soboto, 31. maja 2008, ko sta minister za obrambo Karl Erjavec ter hči kopilota ponesrečenega letala in predstavnica svojcev Maja Meško na slovesnosti odkrila spominsko ploščo² v spomin na tragično preminule v nesreči leta 1981. Slovesnosti so se udeležili tudi nekateri člani skupine slovenskih reševalcev, ki so v dveh tednih izvedli zahtevno sanacijo kraja letalske nesreče. Na slovesnosti je spregovoril dolgoletni župan vasi Petreto-Bicchisano Fieschi Toussaint, ki je v svojem nagovoru izrazil željo, da ta dan ne bi bil le dan spomina, temveč tudi upanja. Toussaint je poudaril, da se je po nesreči spletlo veliko vezi med domačini in Slovenci, ki so

² Spominsko ploščo so reševalci pritrdili na skalo, ki jo je letalo najprej oplazilo z levim krilom. Plošča je velikosti 1,5 x 1 meter; njena avtorica je Katja Majer iz Maribora, odkrili pa so jo 31. maja 2008 na spominski slovesnosti. Na gori je po sanaciji v spomin in opomin na 180 žrtev tako ostala le plošča in sled, ki jo je krilo letala pustilo na steni ob njej (Slovenski letalski portal 2008b). Slovesnost je organiziralo MORS v sodelovanju s Kompasom, Adrio Airways, Mestno občino Ljubljana, civilno iniciativo in prebivalci vasi Petreto–Bicchisano, nanjo pa so bili vabljeni tudi svojci žrtev (Delo.si 2008a).

obiskovali kraj nesreče. Izguba 180 Slovenk in Slovencev je tudi po besedah obrambnega ministra Karla Erjavca močno zarezala v življenja svojcev. Minister Erjavec je izrazil priznanje strokovnjakom, ki so sodelovali v sanaciji, in drugim, ki so akcijo podprli (Slovenski letalski portal 2008d).

Nekdanji župan Petreta-Bicchisana se je zahvalil ekipi za požrtvovalen trud – za veliko delo, ki so ga opravili v nevarnih razmerah in v zelo kratkih rokih: »Skupnost Petreta-Bicchisana nikoli ne bo dovolj hvaležna za to, kar ste naredili,« je dejal župan (Slovenski letalski portal 2008n).

ZAKLJUČEK

Letalska nesreča Inex-Adrie, ki se je zgodila 1. decembra 1981 in ki jo je povzročilo več nesrečnih naključij, velja za največjo nesrečo slovenskega civilnega letalstva. Tragedija se je zgodila, ko je letalo med pristajanjem z levim krilom zadelo v bližino vrha 1365 metrov visoke gore San Pietro na Korziki, 30 kilometrov oddaljene od letališča Campo Dell'Oro. V nesreči je ugasnilo 180 življenj. Ob trku je del letala ostal na gori, drugi del trupa je padel v sotesko, med skale in grmičevje. Sedemindvajset let po nesreči so na gori še vedno čakale sledi razdejanja. Ostanke letala so ostali tako dolgo skoraj popolnoma ohranjeni, saj so konstrukcijski materiali, iz katerih so izdelana letala, najvišje kakovosti.

V diplomskem delu sem predstavila sanacijski postopek, kako so potekale priprave in izvedba sanacije ter opredelila njeno uspešnost. Februarja 2008 se je na območje nesreče Adriinega letala odpravila strokovna skupina, ki je kraj nesreče pregledala in pripravila načrt za njeno sanacijo. V 13-članski ekipi so sodelovali predstavniki Civilne zaščite, strokovnjaki za gorsko, gasilsko, tehnično in letalsko reševanje ter predstavniki Slovenske vojske, Adrie Airways in Kompassa in ob sodelovanju lokalnih gasilcev preučili tehnične in druge možnosti ter naloge, ki jih bo potrebno opraviti pri sanaciji. Na kraju nesreče je skupina na osnovi predhodno zbranih informacij ter ogleda terena že oblikovala večino osnovnih tehničnih, prostorskih in drugih temeljnih rešitev za izvedbo sanacije kraja nesreče. Na podlagi poročila in predlogov strokovne skupine je bil v sklopu Civilne zaščite ob sodelovanju Slovenske vojske, zlasti vojaškega letalstva, v februarju in marcu pripravljen podroben načrt za izvedbo sanacije, ki ga je aprila 2008 potrdila Vlada Republike Slovenije. Ministrstvo za obrambo RS, le delni izvajalec celotnega projekta sanacije, je zagotovilo 352.866,00 evrov za stroške nujne osebne in skupne zaščitne opreme, za izvedbo del, za dela Civilne zaščite, naleta helikopterja in druge logistične stroške; stroške v zvezi z nastanitvijo in prehrano ter prevozom reševalne sestave pa sta plačala Adria Airways in Kompas, sredstva pa je prispevala tudi Mestna občina Ljubljana.

Sledila je sanacija, ki pa je bila po predvidevanjih izjemno tehnično zahtevna, saj je teren strm in izredno težko dostopen, kar je oteževalo odvoz večjih težkih kosov razbitin. Operativna sestava Civilne zaščite, ki so jo sestavljali pripadniki Civilne zaščite, gorski reševalci, gasilci ter pripadniki Slovenske vojske, je na Korziko odpotovala 11. maja 2008. Skupina je bila usposobljena in dobro opremljena ter podprta s transportnim helikopterjem Slovenske vojske, tako da je sanacijo kraja nesreče, čeprav na zelo nevarnem terenu in pri zahtevnem delu, opravila uspešno v načrtovanem času, v šestnajstih delovnih dneh. Najtežji kosi razbitin so bili najbolj oddaljeni od mesta trka letala in delo na teh območjih je bilo tudi

najbolj težavno. Celotna sanacija je bila izvedena v sodelovanju z lokalnimi oblastmi in ob polnem soglasju korziških in drugih državnih francoskih oblasti, ki so predhodno izrazile željo, naj se dela na gori končajo do začetka glavne turistične sezone, ki se na Korziki prične 15. junija. V skladu z zapisanim potrjujem v uvodu diplomskega dela zastavljeno hipotezo, da je bila zelo zahtevna sanacija kraja nesreče v maju 2008 uspešno izvedena v predvidenem časovnem roku in v skladu z načrtovanim sanacijskim načrtom, čeprav je od tragične letalske nesreče preteklo dolgo časovno obdobje in so jo oteževali izredno nevarni pogoji za delo, predvsem težko dostopen in strm teren, ki je zahteval podporo Slovenske vojske.

Med sanacijo so reševalci odkrili več ostankov človeških kosti, ki so jih po dogovoru s francoskimi oblastmi predali francoskim strokovnim službam, ki so po predpisih opravile dodatne analize; najdene osebne predmete pa so prepeljali v Slovenijo. Med čiščenjem gore sta se poškodovala dva reševalca - eden je dobil udarec v hrbtenico, drugi pa si je poškodoval koleno. Oba je oskrbelo zdravniško osebje in sta z delom na gori lahko nadaljevala. Delo je bilo kljub nekaterim težavam zaradi dobro usposobljene, strokovne in vztrajne ekipe reševalcev pravočasno in uspešno realizirano. Sanacije so se lotili z vrha gore navzdol in pobirali kos za kosom vse, kar bi lahko pripadalo letalu ali njegovim ponesrečenim potnikom. Vsi so delali za skupni cilj, da v predvidenem roku uspešno končajo sanacijo kraja nesreče. Ostanke nesreče so v vrečah prepeljali s helikopterjem Slovenske vojske; večje kose so gasilci na kraju nesreče razrezali na manjše, gorski reševalci pa so jih opremili z jeklenicami za helikopterski prevoz na tri kilometre oddaljeno zbirno mesto.

Med odstranjevanjem posledic nesreče so reševalci zbrali več kot 27 ton ostankov letala. Čeprav so prve ocene predvidevale okoli 15 ton razbitin, je kasneje ob odkritju novih ostankov ta številka narasla. Zaradi izredno neugodnih vremenskih razmer na območju čiščenja je skupina slovenskih reševalcev večkrat na goro in z nje morala oditi peš, saj helikopter ni mogel leteti. Delo so prilagajali trenutnim vremenskim razmeram in si kljub temu po najboljših močeh prizadevali uspešno uresničiti načrt sanacije. Skupina reševalcev je goro v dobrih dveh tednih uspešno očistila ostankov letala, čeprav je akcija potekala na težko dostopnem terenu.

Ena največjih tragedij v slovenski letalski zgodovini si je prislužila posebno pozornost prav zato, ker odgovorni niso pravočasno odstranili ostankov nesreče, verjetno zato, ker je območje nesreče odmaknjeno od oči. Delo skupine na terenu ni bilo v postavljanju vprašanj, zakaj so razbitine letala še vedno na gori in kdo bi moral poskrbeti za njihovo odstranitev. Najpomembnejše je, da so se razbitine letala, ki so skoraj tri desetletja čakale na mestu nesreče, končno pospravile, čeprav bi bilo prav, da bi se to storilo že pred mnogimi leti.

S sanacijo je dokončno prišlo do slovesa od nesrečne usode in gore, ki je 1. decembra 1981 spremenila življenja mnogih. Na gori San Pietro je po uspešno zaključeni sanaciji potekala še spominska slovesnost v spomin vsem žrtvam tragedije z odkritjem spominske plošče z dvojezičnim napisom v slovenščini in francoščini, udeležili pa so se je tudi svojci žrtev letalske nesreče, predstavniki Ministrstva za obrambo ter nekateri člani operativne skupine Civilne zaštite.

LITERATURA

1. Aviation Safety Network. 2008a. *Accident description*. Dostopno prek: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19811201-1> (30. marec 2009).
2. --- 2008b. *Statistics explained*. Dostopno prek: <http://aviation-safety.net/database/aboutstats.php?vars=MD-80|2nd|The%20|The%20|France|2nd|2nd> (30. marec 2009).
3. BEA. 1983. *Rapport final relatif à l'accident survenu le 1^{er} décembre 1981 près l'aérodrome d'Ajaccio au DC 9 YU-ANA d'Inex Adria Aviopromet*. Dostopno prek: <http://www.bea-fr.org/docspa/1981/ym-a811201/pdf/ym-a811201.pdf> (30. marec 2009).
4. Delo.si. 2008a. *Korzika: po 27 letih spominska plošča*. Dostopno prek: <http://www.delo.si/clanek/o292305> (26. april 2009).
5. --- 2008b. *Skupina s Korzike nazaj v Sloveniji*. Dostopno prek: <http://www.delo.si/clanek/60868> (25. april 2009).
6. Društvo gorske reševalne službe Tržič. 2008. *Asanacija Korzika 2008*. Dostopno prek: http://www.grs-trzic.si/index.php?option=com_content&task=view&id=130&Itemid=32 (25. april 2009).
7. Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije. 2008a. *Zvočni zapis izjave ministra za obrambo Karla Erjavca*. Dostopno prek: http://www.mors.si/fileadmin/mors/avdio/2008/nk20080220_erjavec.mp3 (14. maj 2009).
8. --- 2008b. *Zvočni zapis izjave poveljnika Civilne zaščite RS Mirana Bogataja*. Dostopno prek: http://www.mors.si/fileadmin/mors/avdio/2008/nk20080220_bogataj.mp3 (14. maj 2009).
9. --- 2008c. *Zvočni zapis izjave vodje strokovne skupine Bojana Kopača*. Dostopno prek: http://www.mors.si/fileadmin/mors/video/2008/Korzika_izjava_Kopac.wmv (14. maj 2009).
10. Ministrstvo za okolje in prostor. 2002. *Poročilo o stanju okolja – naravne in druge nesreče 2002*. Dostopno prek: <http://www.arso.gov.si/varstvo%20okolja/poro%c4%8dila/poro%c4%8dila%20o%20stanju%20okolja%20v%20Sloveniji/porocanje.pdf> (11. april 2009).
11. Podgoršek, Borut. 2008a. Odstranitev ostankov letalske nesreče na Korziki. *Revija Slovenska vojska* XVI (3): 12–14. Dostopno prek: http://www.mors.si/fileadmin/mors/pdf/revija_sv/2008/sv08_03.pdf (9. april 2009).

12. --- 2008b. Anin zadnji let. *Revija Slovenska vojska* XVI (9): 6–8. Dostopno prek: http://www.mors.si/fileadmin/mors/pdf/revija_sv/2008/sv08_09.pdf (9. april 2009).
13. RTV SLO. 2008a. *Na Korziki kmalu spominska slovesnost*. Dostopno prek: <http://www.rtv slo.si/slovenija/na-korziki-kmalu-spominska-slovesnost/86019> (10. april 2009).
14. --- 2008b. *Na Korziko 27 let po nesreči*. Dostopno prek: http://www.rtv slo.si/modload.php?&c_mod=rnews&op=sections&func=read&c_menu=1&c_id=172912 (16. april 2009).
15. --- 2008c. *27 let od nesreče na Korziki*. Dostopno prek: http://www.rtv slo.si/modload.php?&c_mod=rnews&op=sections&func=read&c_menu=1&c_id=187983 (25. april 2009).
16. Slovenski letalski portal. 2008a. *Na Korziki skupina strokovnjakov za pripravo načrta odstranitve ostankov letalske nesreče*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=559 (16. april 2009).
17. --- 2008b. *»Gori žalosti bomo vrnil mir!«*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=657&Itemid=1 (10. april 2009).
18. --- 2008c. *Asanacija na Korziki se nadaljuje*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=666 (20. april 2009).
19. --- 2008d. *Spominska slovesnost na gori San Pietro na Korziki*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=681 (25. april 2009).
20. --- 2008e. *Izjava: Bojan Kopač*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=666 (15. maj 2009).
21. --- 2008f. *Izjava: minister Karl Erjavec*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=681 (16. maj 2009).
22. --- 2008g. *Izjava: Toni Smolej, GRS*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=666 (14. maj 2009).
23. --- 2008h. *Video galerija: Darijo Sila*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_videogallerys&Itemid=201&task=view&id=189 (14. maj 2009).
24. --- 2008i. *Video galerija I: stotnik Matija Perko*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_videogallerys&Itemid=201&task=view&id=185 (14. maj 2009).

25. --- 2008j. *Video galerija 2: stotnik Matija Perko*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_videogallerys&Itemid=201&task=view&id=191 (14. maj 2009).
26. --- 2008k. *Video galerija: Milan Potočnik*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_videogallerys&Itemid=201&task=view&id=183 (15. maj 2009).
27. --- 2008l. *Video galerija: Toni Smolej*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_videogallerys&Itemid=201&task=view&id=186 (14. maj 2009).
28. --- 2008m. *Video galerija: Vojko Leban*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_videogallerys&Itemid=201&task=view&id=187 (14. maj 2009).
29. --- 2008n. *Zvočni zapis izjave: Fieschi Toussaint*. Dostopno prek: http://sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=681 (16. maj 2009).
30. Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje. 2005. *Državni načrt zaščite in reševanja ob letalski nesreči*. Dostopno prek: <http://www.sos112.si/slo/tdocs/letalska.pdf> (20. maj 2009).
31. --- 2008. *Načrt asanacije kraja nesreče letala Inex-Adria Aviopromet YU-ANA, ki je bila 1981 na Korziki – »KORZIKA 08«*. Dostopno prek: <http://www.sos112.si/db/priloga/p4912.pdf> (30. marec 2009).
32. *Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varstvu okolja (ZVO-1B)*. Ur. l. RS 70/2008 (11. julij 2008). Dostopno prek: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200870&stevilka=3026> (20. maj 2009).
33. 24ur.com. 2007. *Video: 26 let od tragedije na Korziki*. Dokumentarni posnetki Poptv.si, oddaja Preverjeno, 3. november. Dostopno prek: <http://24ur.com/novice/slovenija/video-26-let-od-tragedije-na-korziki.html#video> (7. april 2009).
34. --- 2008a. *Posmrtni ostanki v francoskih rokah*. Dostopno prek: <http://24ur.com/novice/slovenija/posmrtni-ostanki-v-francoskih-rokah.html> (26. april 2009).
35. --- 2008b. *Prepeljali 25 ton razbitin letala*. Dostopno prek: <http://24ur.com/novice/slovenija/prepeljali-25-ton-razbitin-letala.html> (25. april 2009).

PRILOGA A: Slikovno gradivo

Slika A.1: Letalo McDonnell Douglas DC-9, Inex-Adria Aviopromet



Slika A.2: Prikaz območja Ajaccia z bolnišnico, letališčem Campo Dell'Oro in mestom nastanitve ekipe reševalcev



Slika A.3: Območje nad Ajacciom in mesto nesreče



Legenda:



Območje med Ajacciom
in Proprianom – JZ
Korzike



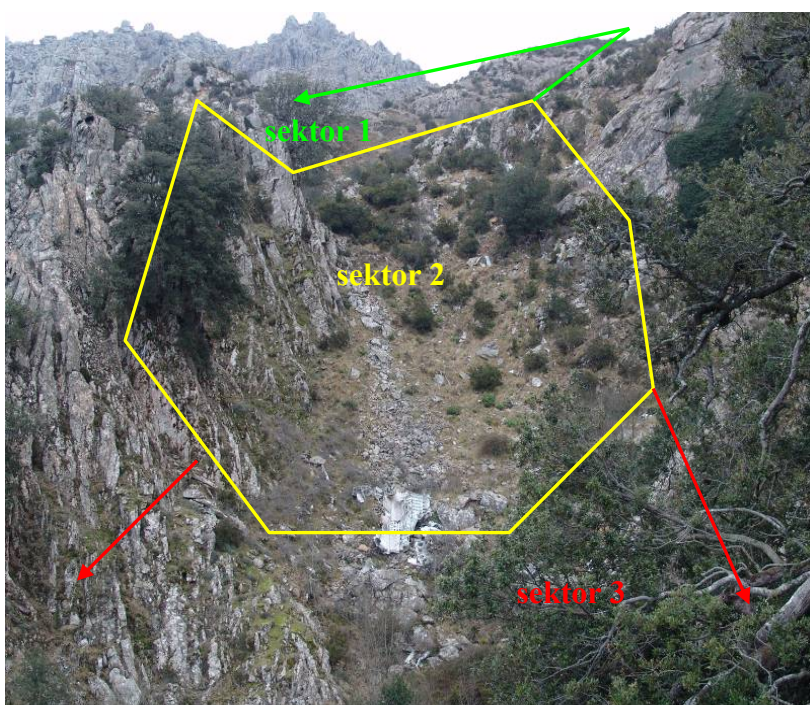
Mesto nesreče –
gora San Pietro

Vir: Slika A.1, A.2 in A.3:

Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje (2008).



Slika A.4: Delovišče 1



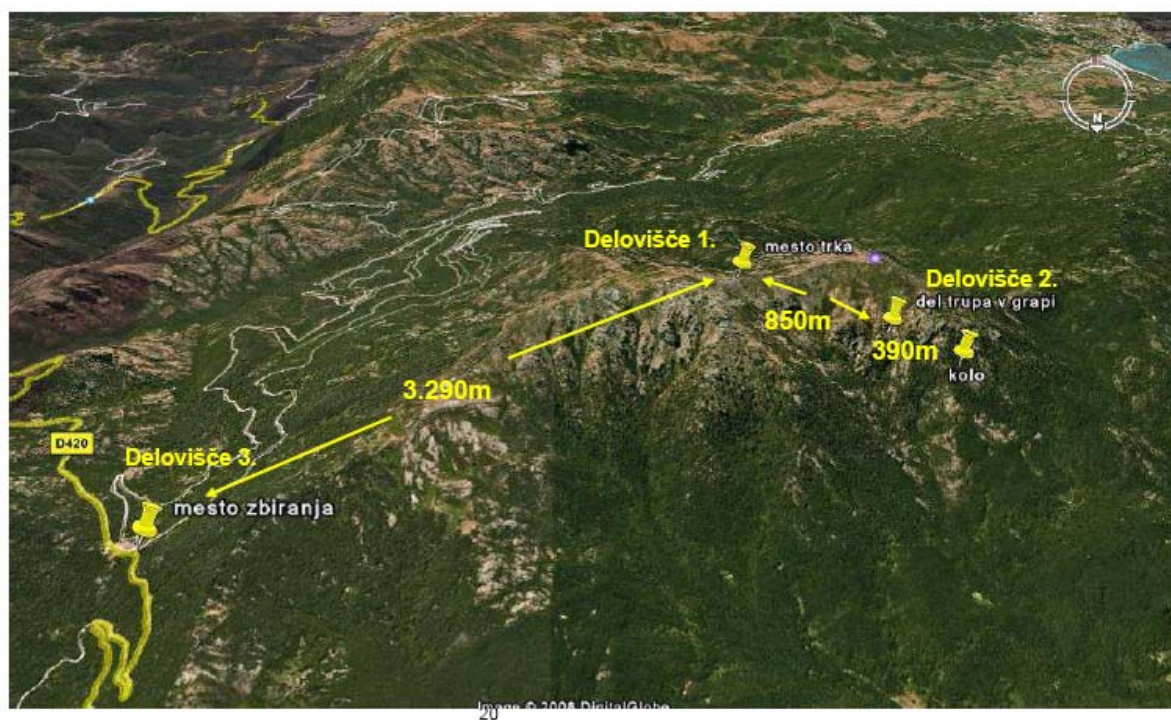
Slika A.5: Delovišče 2



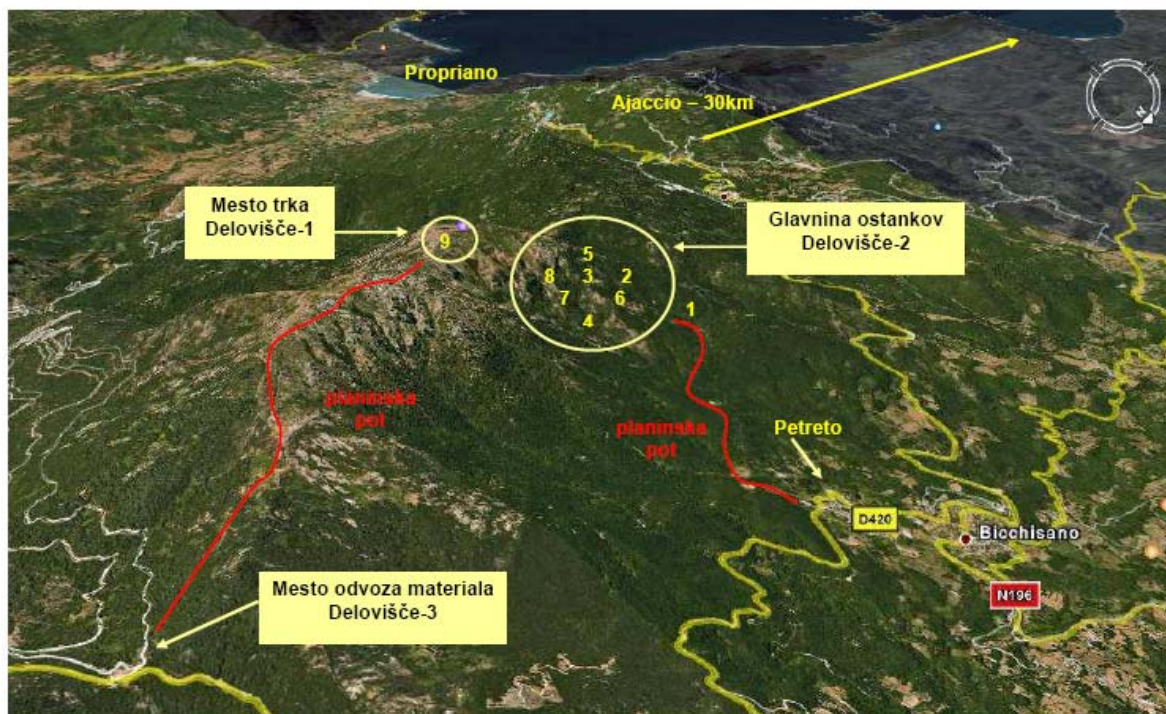
Slika A.6: Delovišče 3

Vir: Slika A.4, A.5 in A.6:
Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje (2008).

Slika A.7: Prikaz mesta trka, mesta zbiranja odpadkov ter razdalj med Delovišči 1, 2 in 3



Slika A.8: Območje Delovišč in cona, kjer se nahaja glavnina ostankov (točke 1-9)



Vir: Slika A.7 in A.8: Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje (2008).

Slike točk 1 – 9: Prikaz najtežjih ostankov razbitin in predlog njihove odstranitve



točka 1

Delovišče 2

Zadnje kolo, teža okoli 400 kg.

Predlog odstranitve: potrebno rezati, nato dvig.

- težek strm teren
- visoko drevje

N 41°45.755'

E 008°58.647'

h= 1030 m



točka 2

Delovišče 2

Del krila, dolžine 8-10 metrov, teža okoli 800 kg.

Predlog odstranitve: premik na primerno mesto s pomočjo škripčevja, nato rezanje in dvig z zrakoplovom.

- strm teren z nizkim drevjem

N 41°45.707'

E 008°58.681'

h= 1048 m



točka 3

Delovišče 2

Kos kabine z okni, dolžine okoli 8 metrov.

Predlog odstranitve: razrez in odvoz s helikopterjem.

- nahaja se na sredini grape: skalnati teren z nizkim grmičevjem

N 41°45.640'

E 008°58.739'

h= 1178 m



točka 4

Delovišče 2

Manjši del kabine

Predlog odstranitve: razrez in odvoz večjega kosa s helikopterjem.

- nahaja se 50 metrov nižje od točke 3, na spodnjem delu grape



točka 5

Delovišče 2

Del zadnjega krila dolžine 5 metrov.

Predlog odstranitve: razrez in odvoz s helikopterjem.

- nahaja se 200 metrov višje od točke 3, na zelo strmem pobočju

N 41°45.624'

E 008°58.707'

h= 1130 m



točka 6

Delovišče 2

Veliko zveržene pločevine in kablov

Predlog odstranitve: razrez večjih kosov in razrez kablov ter odvoz z vrečami do heliporta.

- nahaja se na strmem skalnatem terenu, 50 metrov nad točko 4



točka 7

Delovišče 2

Del repa dolžine 4 metre.

- leži v sosednji grapi, poraščeni z nizkim grmičevjem
- otežen dostop



točka 8

Delovišče 2

Sistem za prezračevanje in del zadnjih vrat

Predlog odstranitve:
dvig s helikopterjem.

- nahajata se na vrhu grape



točka 9

Delovišče 1

Kos krila dolžine okoli 4 metre.

Predlog odstranitve: premik do heliporta ter nato odvoz s helikopterjem (varianta: ostane na gori, dogovor z lokalno oblastjo).

- mesto trka z levim krilom

N 41°45.451'

E 008°59.285'

h= 1361 m

Vir: Slike točk 1 – 9: Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje (2008).

PRILOGA B: Izjave reševalcev o izkušnjah na terenu

Darijo Sila z Gasilske enote Koper je povedal, da je pri razrezu aluminija drugače kot pri razrezu pločevin, tega prej niso poznali; priprave pa so sicer predhodno že imeli v Sloveniji. »Med samim delom na gori mi misli sploh ne bežijo na to, kaj se je dogajalo tu pred 27. leti. Misli so usmerjene v samo delo pobiranja in razrez stvari...« (Slovenski letalski portal 2008h).

Stotnik Matija Perko – vodja skupine reševalcev letalcev:

Prvi dan smo začeli z odnašanjem ostankov letala z gore. Pravkar smo se vrnili s samega vrha, kjer smo v nekaj tovorih odpeljali tisto, kar je bilo ostankov na vrhu; na tej lokaciji, kjer je prišlo do glavnega trka in kjer so vsi ostanki, sedaj pripravljamo druge tovore. Malo imamo težav danes z vremenom, z meglo; ampak sama dinamika dela je po moji oceni zelo dobra in mislim, da ekipa dela zelo optimalno homogeno, in če bo šlo tako naprej, mislim da bomo zadeve tudi ustrezno, varno vse spravili tako, kot je predvideno tudi v dolino. (Slovenski letalski portal 2008i).

Matija Perko je še dodal, da prevoze z gore opravljajo s helikopterjem z jeklenico:

»Delo poteka tekoče, malo nas ovira veter, drugače pa napredujejo tako, kot je bilo tudi načrtovano.« (Slovenski letalski portal 2008j).

Vodja enote gorskih reševalcev Toni Smolej:

Pričeli smo z najtežjimi deli na sami gori – z asanacijo letala. Delamo s plovili Slovenske vojske za odvoz tovara. Tovor smo pripravili v približno 27 vrečah, ki so bile pripeljane na lokacijo, iz katere bo potem komunalna služba te odpadke odpeljala na deponijo. Lahko povem, da je delo izredno nevarno, da se dela na najvišji stopnji odgovornosti vsakega posameznika, tako v plovilu, tako pod plovilom, tako na deloviščih ... Tudi ekipe smo tako razdelili, da so ene ekipe prisotne samo na odvozu, druge ekipe pa normalno delajo na vseh ostalih deloviščih s pripravo še dodatnih tovorov, ki bodo v naslednjih dneh pripravljeni za odvoz na deponijo za samo komunalo. Pričetek teh odvozov smo pričakovali vsi z nestrpnostjo; s strahom, kajti ni se vedelo, kako bo potekalo na teh najtežjih lokacijah in lahko povem, da je resnično vse profesionalno pripravljeno in za enkrat smo veseli, da poteka delo normalno, brez poškodb, kar je pa za nas najbolj pomembno. (Slovenski letalski portal 2008l).

Gorska ekipa dela z vsemi drugimi ekipami, kot so gasilci in pripadniki Slovenske vojske, moram pa reči, da smo se zjutraj, ko smo prišli na samo lokacijo, razdelili v tri delovne skupine, tako kot je bil to tudi namen in začeli s polnjenjem teh vreč, ki jih potem Slovenska vojska s plovili odvaža na lokacijo, ki je za to namenjena. Vreme se je kolikor toliko uredilo; prejšnje dni je bilo deževno, zato nismo mogli dosti delati, danes pa računamo, da bo zelo aktiven dan in pričakujem, da bomo z normalnim delom približno izpolnili tisti plan, ki smo si ga zadali in tak dan pričakujemo tudi jutri, je še dodal vodja gorske reševalne službe Toni Smolej (Slovenski letalski portal 2008g).

Major Vojko Leban – vodja posadk helikopterja:

Z vidika pilota in kompletne posadke je taka akcija precej zahtevna – kakor gledano na terenu, tako tudi na meteorološko situacijo, ki se nam tukaj vsak dan potrjuje. Moram poudariti, da je precej pomembna sama usklajenost posadke, glede na delo, kjer se opravlja, se pravi na teren, ki je zahteven ... V operaciji je prišlo do enega tehničnega problema na samem helikopterju, ki ga tukaj tehnična ekipa ni mogla odpraviti, zato smo poklicali asistenco iz Slovenije, ki je, da bi se ta napaka čim prej odpravila, priletela z drugim cougarjem in prinesla rezervne dele, da je bil ta helikopter čim prej usposobljen. (Slovenski letalski portal 2008m).

Milan Potočnik – vodja enote gasilcev:

»Na gori nas je šest gasilcev in naša prvenstvena naloga je, da razrežemo večje kose na manjše, da jih lahko pripravijo za transport. To delamo z motorno rezalko, naslednje dni pa bomo imeli težje delo, ko bomo morali pripraviti največje kose za transport – treba jih bo verjetno privleči bližje ali višje, da jih bo helikopter lahko zapel cele.« (Slovenski letalski portal 2008k).

Bojan Kopač – vodja sanacije letalske nesreče:

Kljub temu, da se nas drži resnična smola v vseh teh dneh, moram povedati, da smo opravili velikansko delo. Glede na to, da smo na začetku predvidevali, da je na gori od 15-20 ton teh odpadkov, bi lahko danes že rekli, da smo delo končali, kajti zbrali smo jih že skoraj 15 ton; od tega prepeljali na deponijo več kot 10 ton. Opravljeno je dejansko delo in to delo lahko opravijo samo veliki možje in veliki možje so tukaj Slovenci, ki delajo na gori. O tem govori veliko ljudi na Korziki, ki enostavno ne

morejo verjeti, da je taka majhna skupina ljudi zmožna opraviti tako gromozansko zahtevno in humano delo, kot ga opravlja ta skupina. V tem času, ko smo na Korziki, se nas res drži smola – poleg tega, da je ves čas slabo vreme - samo dva dni smo imeli primerne pogoje za delo, se nam je naredila tudi druga nevšečnost: tretji dan nam je odpovedal zrakoplov Slovenske vojske - prišlo je do okvare in smo preko ustreznih služb Ministrstva za obrambo in preko poveljnika Civilne zaščite Republike Slovenije g. Mirana Bogataja takoj zaprosili za dodatno plovilo, ki je naslednji dan pripeljalo še eno posadko in serviserja, ki je popravil helikopter, tako da sta naslednji dan delala na gori dva helikopterja in smo opravili vse prevoze zbranega materiala v posebnih vrečah na deponijo in s tem omogočili, da smo naslednji dan, ko je en helikopter odšel nazaj v domovino, z drugim opravljali redno delo. Helikopterja sta opravila skoraj 20 ur naleta, to je zelo velika številka glede na to, da smo od gore San Pietro oddaljeni samo 20 kilometrov, kar pomeni, da helikopterji v glavnem opravljajo težavna dela - prevoz materiala, prevoz posadk v izredno težkih razmerah. In še enkrat bi rad poudaril, da od prvega do zadnjega člana te ekipe so vsi vredni vseh pohval. Samo s takimi ljudmi lahko kot vodja te začasne sestave skoraj zatrdno zagotovim, da bomo do roka, to je do 28. tega meseca, opravili vse predvidene naloge. Glede na to, da smo odkrili vsaj še enkrat več ostankov letala, kot smo predvidevali in da smo računali, da bomo pri odstranjevanju teh ostankov naleteli tudi na ostanke žrtev in osebne predmete, smo s seboj vzeli predstavnika Inštituta sodne medicine dr. Zupanca, ki ves čas aktivno sodeluje v akciji in glede na to, da smo pri odkrivanju in odstranjevanju ostankov letala na gori odkrili več posmrtnih ostankov, kot smo pričakovali, smo zato obvestili francoske oblasti, ki so prevzele vse najdene ostanke in prevzele tudi vodenje odstranjevanja ostankov v nadaljevanju te akcije – dogovorili smo se, da vse informacije v zvezi z najdenimi predmeti od sedaj naprej lahko dajejo samo francoske oblasti. (Slovenski letalski portal 2008e).

Izjava ministra za obrambo Karla Erjavca na spominski slovesnosti

Prav je, da se je po 27. letih, čeprav ne morem tega razumeti, da smo potrebovali 27 let, da smo končno uredili ta prostor, postavilo spominsko obeležje. Človek preprosto ne dojame, zakaj se to ni zgodilo že prej. Res smo imeli dobro ekipo šestdesetih ljudi v tej zelo težki operaciji – gorski reševalci, gasilci, pripadniki Slovenske vojske, zdravniški tehnik, sodelavci z Inštituta za sodno medicino, zdravniki – so opravili odlično, vrhunsko delo. Moram reči, da sem se te tri tedne zavedal nevarne operacije

in si nisem želel, da bi ta gora še koga vzela. Fantje, ki so sodelovali v tej operaciji, so si zaslužili priznanje. (Slovenski letalski portal 2008f).

Minister se je posebej zahvalil tudi prebivalcem občine Petreto, ki so ves čas živeli s to tragedijo in bili naklonjeni Slovincem (Slovenski letalski portal 2008f). Po mnenju ministra je tragedija povezala Slovence in Korzičane, kar je še poglobilo sodelovanje in okrepilo medsebojno prijateljstvo. Kot je še dejal v svojem nagovoru, pa si želi, da akcije čiščenja gore San Pietro ne bi razumeli le kot "operacijo", ampak tudi kot "globoko pietetno dejanje". Prepričan je, da je Slovenija s tem izpolnila svoj dolg do svojcev umrlih (Slovenski letalski portal 2008d).