

KRIVCI: SPLET OKOLIŠČIN IN ČLOVEK

Vodstvu Gorske reševalne službe Slovenije se je zdelo potrebno javnosti še enkrat predstaviti najnovejše izsledke preiskav o vzrokih najhujše nesreče v slovenskih gorah, ko se je lanskega 10. junija na pobočjih Turske gore nad Okrešljem v Savinjskih Alpah smrtno ponesrečilo pet vrhunskih slovenskih gorskih reševalcev. Tako so sedem mesecev po nesreči načelnik GRS **Danilo Škerbinek**, njegov namestnik **Janez Brojan** in bivši načelnik Podkomisije za letalsko reševanje pri GRS **Drago Kupnik** v prostorih Planinske zveze Slovenije 15. januarja letos poldrugo uro razlagali podrobnosti o domnevnih, vendar zelo verjetnih vzrokih te nesreče ter odgovarjali na deloma prav neprijetna novinarska vprašanja in tudi na neugodna vprašanja enega od začetnikov letalskega gorskega reševanja pri nas, nekdanjega nadvse aktivnega gorskega reševalca **Emila Herleca** iz Kranja, ki se nikakor ne more sprijazniti z uradnimi razlagami o vzrokih za to tragedijo v slovenskih gorah.

POTEK REŠEVALNE VAJE

Podkomisija za letalsko reševanje je lanskega 15. maja Komisiji za GRS predložila v potrditev program obvezne letne vaje za usposabljanje in ga poslala vsem reševalcem – letalcem, od katerih se jih je več kot 50 lanskega 9. junija pozno popoldne zbralo v planinskem domu na Okrešlju, kjer je vodstvo vaje predstavilo program, do pozne noči so obnovljali zdravstveni del programa, kljub pozni uri pa so se inštruktorji **Mitja Brajnik**, **Janez Brojan**, **Tone Langerholc**, **Aleš Zupanc** in zdravnik **dr. Jani Kokalj** potem še dogovorili o delu v steni in na helidromu in o sestavi ekip, ki bodo nadzorovale vajo.

Vaja se je začela naslednje jutro ob osmih, uro pozneje so se inštruktorji vkrcali v helikopter, si ogledali strma pobočja Turske gore, izbrali primerna mesta za izvedbo vaje in se na teh mestih izkrcali. Mitja Brajnik in zdravnik dr. Jani Kokalj sta začela pripravljati delovišče v Turski gori, Janez Brojan in zdravnik **dr. Jani Pšenica** pa v Brani. »Kasneje se je ugotovilo,« piše v informaciji, ki smo jo dobili 15. januarja, »da je iz nepojasnjenega vzroka dvojica v Turski gori spremenila kraj delovišča in izbrala zahtevnejšega, kjer je bolj strm teren, bolj krušljiva skala in ožja polica, ter za zavarovanje ljudi na delovišču izdelala preveč poenostavljeno sidrišče, se pravi varovališče.«

Vsak reševalec–letalec je moral na vaji oskrbeti »ponesrečenca« s prvo pomočjo, ga položiti v vakuumsko blazino in to v helikoptersko transportno vrečo, pripraviti vse za transport s helikopterjem, poklicati helikopter, vpeti jeklenico, spuščeno s helikopterja, na transportno vrečo in dati operaterju vitla, se pravi mehaniku v helikopterju, znak, naj »ponesrečenca« dvigne v plovilo. To vajo je ta dan že opravilo 40 reševalcev–letal-

cev, toda ko je naslednji pripel transportno vrečo na jeklenico in ko je mehanik na znak reševalca začel vrečo dvigati, so na kup padle vse »malenkostne« nepravilnosti, ki so jih tam zakrivilili ljudje.

KAKO JE VERJETNO PRIŠLO DO NESREČE

Reševalec je bil, kot je pokazala analiza, sicer po predpisih varovan na skupnem varovališču, vendar med dviganjem »ponesrečenca« v helikopter ne bi smel stati tam, kjer je stal. Vreča je med dvigovanjem zaradi težnosti verjetno zanihala pod helikopter in reševalca na zunanji strani stojišča odrinila, kar ga je najverjetneje presenetilo, podzvestno je, kot domnevajo, prijel za svojo varovalno vrv, pritrdjeno na skupno varovališče, pri čemer je to povezavo napel, transportna vreča se je nagnila na eno stran, med nadaljnim dvigovanjem se je vse bolj postavljala pokonci, vrv, s katero je bil reševalec privezan na varovališče, je začela drseti preko transportne vreče in se je zataknila ob njen rogelj, »dviganje jeklenice in vlečna sila v njej se je prenesla na varovališče, ki je bilo okrog skalnega rogla in varovano s klinom, klin se je izpulil in odlomil skalni rogelj, reševalce, vpete v varovališče, je helikopter dvignil v zrak, napeta vrv se je pretrgala in reševalci so padli v globino«, kot je napisano v omenjenem zadnjem poročilu o verjetnem poteku nesreče.

Načelnik GRS Škerbinek je na januarski tiskovni konferenci posebej poudaril, da »je vzrok za nesrečo po oceni GRS splet okoliščin, samovoljna in neustrezna izbira lokacije novega sidrišča, njegova neprimerna izvedba, nepravilno stojišče enega od reševalcev, predolga varovalna vrstica ter preveč reševalcev na majhnem delovišču«, kar pomeni, da gre za subjektivno in ne objektivno krivdo za nesrečo. Poimensko o domnevnih krivcih ni hotel govoriti, pač pa je odgovoril na vprašanje svojega nekdanjega kolege reševalca iz Kranja **Emila Herleca**, ki se z uradnimi pojasnili GRS ne strinja, da na sidrišču, kjer se je zgodila nesreča, ni bilo letalskega inštruktorja, ampak »samo« dva inštruktorja GRS, čeravno prisotnost letalskega inštruktorja nujno ne bi preprečila nesreče.

MORALNA SOODGOVORNOST ZA NESREČO

V javnosti so se pred to tiskovno konferenco pojavile govorice in potem tudi javni očitki, da naj bi bil načelnik Komisije GRS Danilo Škerbinek moralno soodgovoren za nesrečo in bi moral zato odstopiti s te funkcije. Potem ko je načelnik GRS pojasnil, da so najnovejše poročilo o nesreči, o katerem teče beseda, letošnjega 8. januarja согласно sprejele vse postaje GRS iz Slovenije, je dejal, da je v zadnjih šestih mesecih dvakrat ponudil svoj odstop s te funkcije, ki so ga zahtevale nekatere postaje z obrazložitvijo, da ob takem dogodku načelnik skorajda mora odstopiti, »Komisija GRS je o

ponujenem odstopu razpravljala in ocenila, da med načelnikom in nesrečo ni nikakršne povezave, zato svojo funkcijo nadaljujem. Sicer pa je moja soodgovornost taka, kot je soodgovornost direktorja šole za učenje avtomobilske vožnje, ko zve, da se je ponesrečil njegov nekdanji slušatelj, ki je vozil sto kilometrov na uro tam, kjer bi smel največ 50.«

Pravzaprav naj bi sprožili očitke o moralni soodgovornosti načelnika GRS za nesrečo gorski reševalci iz Tržiča, ki so se jim pridružili edinole še Kranjčani. Oboji naj bi zahtevali sklic izrednega občnega zbora GRS, do česar pa ni prišlo, ker mora sklic takega zbora podpreti najmanj polovica postaj GRS. Tako je sekretariat GRS zavrnil zahtevo obeh gorenjskih postaj.

Na novinarsko vprašanje, da naj se nekatere postaje s poročilom Komisije GRS o nesreči ne bi strinjale, je načelnik pojasnil, da se nekatere res niso strinjale z vmesnimi poročili, s končnim pa vse.

Marsikomu ni razumljivo, da se letalci – reševalci kljub modernim elektronskim tehnikam tako na reševanjih kot na reševalnih vajah še vedno sporazumevajo z rokami in znaki, ki jih je mogoče razumeti tudi dvournno ali napačno. Načelnik je odgovoril, da se od nesreče intenzivno ukvarjajo s preučevanjem in preizkušanjem kar treh sistemov za sporazumevanje, ki je ob hrupu helikopterskega motorja težavno; dva so že natančno preizkusili in eden od obeh naj bi bil odličen, »vendar v takih razmerah stoodstotno zanesljive povezave ni«, kot je dejal.

Namestnik načelnika GRS Janez Brojan je zatem ovrge »očitek znanega reševalca«, kot je bilo rečeno, češ da »je bilo na vaji vse improvizirano«: pri vsaki dejavnosti je treba imeti vsaj kanček sreče, ki je na tej vaji nismo imeli, je dejal in poudaril, da »točnega vzroka za nesrečo sicer ne vemo in ga nemara ne bomo nikoli vedeli, določeni dokazi, izjave in simulacije pa kažejo, kako so se nesrečni dogodki odvijali«.

UKREPI PO NESREČI

Kot je dejal Danilo Škerbinek, so kmalu po nesreči vsakemu letalcu–reševalcu poslali vprašalnik, na katerem naj bi odgovoril, ali po taki tragediji še želi opravljati to delo, »od 52 letalcev–reševalcev pa smo dobili 42 odgovorov, da jih je nesreča sicer zelo prizadela, vendar bodo seveda nadaljevali to delo«.

Od sredine lanskega junija, od nesreče nad Okrešljem, je bilo v Sloveniji po postajah GRS že več usposabljanj v letalskem reševanju, vendar »po novih pravilih«. Podkomisija za letalsko reševanje je namreč po nesreči sprejela vrsto ukrepov, med njimi naslednje:

- vaje letalcev–reševalcev v prihodnje ne bodo več s celotnim reševalnim moštvom, ampak bo na eni vaji lahko največ 25 reševalcev–letalcev in zdravnikov–letalcev;
- na naslednjih tečajih ne morejo biti prisotni in sodelovati v vaji reševalci–letalci in zdravniki–letalci, ki so še pripravniki;
- v različnih predelih Slovenije je treba letno organizirati več vaj;
- za vsak tečaj in vajo mora biti določen vodja vaje, ki ima na skrbi organizacijske naloge na vaji, strokovne



Načelnik GRS Danilo Škerbinek in njegov namestnik Janez Brojan

Foto: Marjan Raztresen

naloge na vaji pa opravijo inštruktorji med letalci–reševalci in zdravniki. Če vodja vaje ali tečaja ni inštruktor reševalec–letelec, je za strokovno vodenje vaje treba določiti enega izmed inštruktorjev med reševalci–letalci;

- tematiko in težo usposabljanj je treba uravnavati glede na usposobljenost reševalcev (zgodnje spomladanske ali zimske vaje in podobno);
- vodenje in izvajanje vaj in tečajev je treba uskladiti z določili Priročnika za letalce–reševalce in drugimi akti GRS Slovenije;
- po možnosti je treba vaje letalcev–reševalcev posneti s kamero, da bo pozneje mogoča natančna analiza vaje.

Podkomisija poleg tega ugotavlja, da je za izboljšanje stanja v letalskem reševanju med drugim potrebno še natančno opredeliti pogoje za pridobitev naziva reševalec–letelec in zdravnik–letelec, pripraviti katalog znanj za reševalce–letalce in zdravnike–letalce, določiti pogoje za obnovo licence, pripraviti letni program usposabljanj in izpitov ter z načrti dežurstev, zamenjavami, kadrovskimi dopolnitvami in podobnim skrbeti za operativnost reševalnega kadra.

V marsikaterem slovenskem kraju so zadnje mesece spremenili imena ulic, naročnikom na Planinski vestnik pa se te spremembe ni zdelo vredno sporočiti v pisarno Planinske zveze Slovenije. Zato pošta vrača v PZS tiste izvide PV, katerih lastnikov poštarji ne morejo najti, s čimer nastajajo pri novem pošiljanju nenačrtovani poštni stroški. Prosimo zato, da nam nemudoma sporočite svoje nove naslove, če brez lastne krivde zdaj stanujete v istem stanovanju na popolnoma drugem naslovu!