



ОКО НА СОНЦЕТО

ШПЕКУЛАЦИИ И КОНТРОВЕРЗИ ОКОЛУ ТРАГЕДИЈАТА

НИЗ МАГЛА ДО КУП СОМНЕЖИ

Неизбежно е прашањето зошто СФОР, како директен контролор на летот, во текот на целиот ден и ноќта не ја соопштил точната локација за паѓањето на авионот и зошто потрагата по загубениот авион траела дури 24 часа, доколку на системот за следење виделе каде точно паднал авионот.

Зошто од страна на СФОР им беше забрането на федералните власти на БиХ да се вклучат во потрагата на настраданите?!

Се слушна дека претставници на меѓународните сили биле видени на денот на несреќата на местото каде што лежел урнатиот авион, па дури дека е направена и замена на "црните кутии".

Подготвиле:
Рената МАТЕСКА
Милева ЛАЗОВА



Трагичниот настан што ни се случи, за жал, станува уште потрагичен поради многубројните шпекулации, контроверзи, сомнежи, контрадикторности, што произлегоа од целата процедура на осветлување на случајот. За жал, ќе останат да лебдат многу neodgovoreni и nerazjasneti прашања.



Прво, зошто авионот летал толку ниско и зошто цели 7 минути се исклучени од вкупно 25-минутната комуникација со контролната кула, со којашто раководеле претставници од СФОР? Зошто цели седум минути не постоела комуникација помеѓу авионот и контролната кула кога веќе било утврдено дека авионот прениско летал? Впрочем, зошто контролната кула не реагира онака како што во такви прилики треба да реагира, туку врската е целосно прекината?

Второ, останува нејасно зошто веднаш по објавувањето на веста за трагичниот настан целата истрага намерно или случајно, или пак од трети причини, беше насочена во сосема друга насока? СФОР кажувааше едно, а босанските власти нешто друго. Сомнеж предизвикува и тоа што уривањето на авионот се случило на само 300 метри од населено место, што говори дека е повеќе од невозможно тамошните жители навреме да не алармирале за несреќата. Зошто тогаш истрагата беше насочена во сосема погрешен правец?

Трето, останува nerazjasneto зошто трупот на авионот е неoштeten

од евентуалната експлозија, додека труповите на настраданите се целосно јагленосани? Оттука останува нелогично како опстанале други делови од авионот целосно негибнати, додека очигледно под висока температура целосно биле уништени само телата на настраданите.

Четврто, во очи бode и претпоставката дека еден труп не е јагленосан, туку надвор од преостанатите е пронајден како се држи за гранка, што алудира на веројатноста дека можеби токму тој се спасил од несреќата.

Петто, шпекулација или не, некои медиуми објавија дека и надлежните од СФОР што биле во контролната кула веднаш по настанот се вратиле кај своите семејства во Франција. Токму тоа, доколку е вистина, го наметнува прашањето - зошто истите не се подложени на истрага за случајот?

Шесто, како прашање се наметнува и заминувањето на премиерот Црвенковски на местото на настанот (вистинските причини!). Зошто беше неопходно и тој лично да направи увид на несреќата?

Сепак, се чини дека шпекулациите добија најфантастични размери кога, како што спомнавме, се слушна дека еден од патниците на македонскиот лет го преживеал неколку минути падот, но наводно, поради доцнењето на спасувачките екипи, починал на самото место фатен со раката за една гранка. Фрапантна беше и веста дека, наводно, еден час по несреќата, еден од патниците во авионот се јавил по мобилен на своите домашни, за да каже дека имале несреќа, по што се загубил сигналот...

Првичните шпекулации околу неисправноста на авионот, евентуал-

ната грешка на пилотот, како и временските неприлики, беа исклучени како причина за несреќата. Очигледно, грешката требаше да се бара на друго место. Но, иронијата е во тоа што токму нам ни се случи овој немил чин, под голем превез на сомнеж, токму на денот кога Македонија требаше да ја поднесе апликацијата за членство во Европската унија? Шпекулациите и контроверзиите секогаш се јавуваат кога недостигаат неофицијални информации!

Која е вистината околу трагедијата која ни се случи, има ли виновник и кој е тој? Македонија и македонскиот народ треба и заслужуваат да ја знаат вистината за да не нè јаде јанса дека некој намерно ни ја "скроил" судбината.

ОДГОВОРНОСТ

На 28 февруари сараевскиот "Дневни аваз" објави дека македонскиот претседател Борис Трајковски бил жив неколку минути по паѓањето на авионот. Според вештакот за судска медицина, Хамза Жујо, осумте тела кои беа пронајдени покрај авионот биле потполно јагленосани додека телото на Трајковски било делумно запалено.

- "Постојат индикации дека Трајковски, за разлика од преостанатите патници кои загинале на лице место, бил жив неколку минути по несреќата. Тоа се насира и врз основа на фактите дека тој бил пронајден во положба како се држи за гранка", пишува весникот повикувајќи се на свои извори.

Подоцна ова беше демантирано со уште една шпекулација дека лицето



што се држело за гранка било од обезбедувањето на Претседателот.

Истиот весник вели дека според првичните резултати од истрагата, несреќата ја предизвикала грешка на пилотот Марко Марковски до која дошло поради лошите временски прилики. Ваквите информации предизвикаа реакции, но и деманти околу можната грешка на пилотот, бидејќи станува збор за мошне искусен професионалец кој најмалку 50 пати слетал во Мостар и физички добро го познавал теренот.

Од друга страна, Агенцијата Бета информираше дека "доколку со истрагата се докаже оти моторот на авионот не откажал, директна одговорност за паѓањето на авионот ќе ја сноси контролата на летот од Мостар, односно францускиот баталјон на СФОР".

- "Во моментот на ударот во ридот, авионот се движел дури 650 метри пониско од дозволената висина на летање. Исто така, во моментот на паѓањето, авионот на македонската Влада се наоѓал во воздушна линија само на 15 километри од Аеродромот во Мостар на кој требаше да слета. Тој потег бил под директна контрола на навигацискиот тим на СФОР" - тврди извор од Министерството за внатрешни работи кој побарал да остане анонимен.

- "Овој извор додава дека, сепак, ова се претпоставки и дека анализата на црната кутија која беше најдена наредниот ден по несреќата ќе ја даде конечната вистина за паѓањето на авионот. Според ваквите информации, неизбежно е прашањето: зошто СФОР како директен контролор на летот, во текот на целиот ден и ноќта не ја соопштил точната локација за паѓањето на авионот и зошто потрагата по загубениот авион траела дури 24 часа, доколку на системот за следење виделе каде точно паднал авионот", објавува Бета.

Да не остане покус, портпаролот на СФОР, Дејв Саливен, претходно соопшти дека СФОР не ја сноси вината за падот на авионот на македонската Влада. Токму тука може да се констатира дека ваквата изјава е прејудицирана, бидејќи истрагата не е завршена. Тој подоцна го обвини Црвенковски за некоректност.



ШПЕКУЛАЦИИ И КОНТРОВЕРЗИ ОКОЛУ ТРАГЕДИЈАТА

- "Неговата изјава за грешки на СФОР во првичната истрага не е коректна. Случајот е под истрага и не е благодарно за кого било да се шпекулира дека е виновен за несреќата. Ние работиме на собирање на фактите, по што ќе изведеме заклучоци и ќе ги соопштиме" - изјави Саливен.

ЕКСПЛОЗИЈА?

Во првичните информации на Танјуг беше кажано дека веднаш по несреќата на непристапен терен се наоѓаат припадниците на СФОР како и спасувачките екипи коишто се во потрага по "исчезнатиот авион".

- "Службата за барање и спасување на БиХ во соработка со СФОР веднаш ги презела активностите на истрага, во согласност со Законот и пропишаните процедури и меѓународни правила", беше соопштено од Дирекцијата за цивилно воздухопловство на БиХ.

За Фена, портпаролот на федералното Министерство за внатрешни работи, Неџад Вејзагиќ, соопштил дека авионот најверојатно се срушил во местото Хргуд кај Столац. Очевидците на овој настан се јавиле во Редакцијата на веб сајтот www.pincom.info каде наводно информирале дека авионот се срушил во месноста Комање Брдо кај Хргуд. Паѓањето на авионот го видела некоја овчарка со којашто разговарале службени лица. Таа буквално кажала дека "нешто пукнало во воздухот". Доколку авионот навистина експлодирал во воздух, се наметнува прашањето за причината на експлозијата. Повторно останува нејасно зошто постоеја многу нејасносии и различни посочувања на локацијата каде авионот беше урнат? Во недостиг на точни и прецизни информации за она што навистина се случуваше во близина на Мостар, се појавија многу воздухопловни и медиумски "експерти" кои тврдеа дека не била чуена експлозија, немало опожарување, а голем сомнеж е фрлен



и околу тоа како можеле телата толку термички да бидат оштетени. Според началникот на полициската управа на Босна и Херцеговина, Златко Милетиќ, пак, авионот паднал во минско поле. Но, Роксанда Крстевска, македонскиот заменик-јавен обвинител, изјави дека немало никаква експлозија. Што е вистина од сето ова? Што навистина се случувало на кобната кота 524? Во таа насока, симптоматична е изјавата на бугарскиот конзул во Босна и Херцеговина, извесна Росица Каменова. Таа за бугарското "Радио нет" изјавила дека "според некои информации, авионот последен пат се поврзал со контролната кула во Мостар на височина од 2.000 метри, при што се пожалиле дека многу слабо го примаат сигналот". Освен тоа, таа тврди дека авионот на претседателот Борис Трајковски "пристапувал кон Мостар од правец на Дубровник, што според експертите е невообичаено".

Никому не му е јасно зошто авионот летал по воздушната линија 365, која е многу опасна, зашто минува меѓу планини што тешко се заобиколуваат. Зошто авионот не летал по линијата 360, која се користеше и пред војната, која е сосема безбедна и на која нема никакви пречки? Сите знаеме дека во контролната кула на мостарскиот Аеродром беа француски војници од СФОР. Кога авионот ќе се приближи 30 километри до Аеродромот, контролната кула ги има сите податоци за леталото и за неговото движење, односно за височината и за локацијата. Докажано е дека авионот се движел 500 до 600 метри под дозволената височина. Зошто никој не му јавил на пилотот да го крене авионот? Се знае дека авионот го управувал еден од најiskusните пилоти во Македонија. Како СФОР воопшто можеше по трагедијата да пребарува локација на 30 до 40 километри подалеку



од местото на уривањето на авионот, кога контролата на летот веќе имаше прецизни податоци за локацијата и височината на авионот во последните моменти пред уривањето? Можеби сакаат да ги прикријат своите грешки и да наведат дека причина за несреќата е дефект на авионот.

НАВИГАЦИЈА

Воздушната кула на Мостар, според мислењето на воздухопловните професионалци и според релевантни стручњаци, имала посебна процедура за слетување. Уште од времето на нејзината изградба, поради конфигурацијата на околниот терен, сите авиони, со помош на уредот за навигација поставен на Дубравската висорамнина, авионите слетувале во правец југ - север. Со други зборови, авионите слетувале поедноставно со постоење на единствен пристапен

пат. Минатата година била отворена и нова навигациска кула која располагала со најсовремена навигациска опрема. Според досегашните процедури и правила на работата на контролата на летот на воздушната кула во Мостар каде што се наоѓаат бригадите на југоисточните мировни сили, со стопостотна сигурност може да се тврди дека контролата на летот во периодот на паѓањето на авионот била во надлежност на припадниците на францускиот контингент на СФОР. Значи, располагајќи со современа навигациска апаратура, потполно е нејасно како можело да се случи прекин на врската и неутврдување на локацијата на несреќата.

- "СФОР не им дозволувал на хеликоптерите на војската на Федерацијата да го надлетуваат регионот каде што се случила несреќата" - потврдил и премиерот на БиХ, Аднан Терзиќ, којшто отворено им забележал на претставниците од СФОР, бидејќи потфрлиле со инфор-

мациите за настанот.

Други извори тврдат дека причината поради којашто СФОР не им дозволил на преостанатите пристап до местото на авионската несреќа е тоа што тие сакале први да стигнат до црната кутија. Уште поиндикативно е сознанието дека пред повеќе од 20 дена на подрачјето каде што се урна авионот, СФОР организирал вежби за потрага и спасување во случај на авионска несреќа.

По наоѓањето на авионот, главните делови биле на едно место, додека преостанатите биле распрскани во радиус од 200 метри. Според зборовите на директорот на Дирекцијата за цивилно воздухопловство на БиХ, Џелал Хасечкиќ, спасувачките екипи до авионот можеле да стигнат за еден час.

Како и да е, до соопштувањето на официјалните информации од надлежните лица за расветлување на причините за несреќата, шпекулации и претпоставки и натаму ќе има.