

ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Αναζητώντας τα αίτια



Σημεία εντοπισμού νεκρών και τραυματιών μετά τη συγκρούση

ΠΗΓΗ: Επιτροπή Διερεύνησης Ανεξάρτητων Τεχνικών Συμβούλων

57

άτομα έχασαν τη ζωή τους, συνολικά

Μηχανοδηγί (+εμπορικής)

4
NEKPOI

Βαγόνι A1

15
NEKPOI

Βαγόνι κυλικείου

27
NEKPOI

6
TPAYMATIES

Βαγόνι B2

9
NEKPOI

5
TPAYMATIES

Βαγόνι B3

2
NEKPOI

2
TPAYMATIES

● NEKPOI ● TPAYMATIES

Οι πραγματογνώμονες των οικογενειών των θυμάτων κατάφεραν να εντοπίσουν τα σημεία του τρένου όπου βρίσκονταν όσοι έχασαν τη ζωή τους ή τραυματίστηκαν. Οι περισσότερες απώλειες καταγράφηκαν στο βαγόνι του κυλικείου, όπου ξέσπασε η φωτιά, από αιτία που παραμένει αδιευκρίνιστη

Η ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ

«Κάποιοι θα είχαν σωθεί»

Της **ΔΗΜΗΤΡΑΣ ΠΑΝΑΝΟΥ**
d.pananou@realnews.gr

Συγκλονιστικά είναι τα νέα στοιχεία που έρχονται στο φως από την έρευνα της Επιτροπής Διερεύνησης Ανεξάρτητων Τεχνικών Συμβούλων των οικογενειών των θυμάτων στα Τέμπη. Όπως προκύπτει, περίπου τα μισά θύματα της πολύνεκρης σιδηροδρομικής τραγωδίας στα Τέμπη βρέθηκαν απανθρακωμένα, ενώ μέχρι και σήμερα η Πυροσβεστική Υπηρεσία δεν έχει καταφέρει να εντοπίσει την καύσιμη ύλη που οδήγησε στην εκδήλωση της φωτιάς, η οποία χαρακτηρίζεται ως «μη φυσιολογική και μη αναμενόμενη».

Τα μέλη της επιτροπής προχώρησαν στη χαρτογράφηση της θέσης που είχαν τα θύματα της τραγωδίας ανά βαγόνι, με στόχο να εκτιμηθούν -με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια- οι συνθήκες που οδήγησαν στους θανάτους και στους τραυματισμούς. Συνδυάζοντας στοιχεία από τις κρατήσεις εισιτηρίων, ευρήματα από την αυτοψία των συντριμμιών και μαρτυρίες διασωθέντων και διασωστών, διαπίστωσαν πως εκτός από τους τέσσερις μηχανοδηγούς των δύο αμαξοστοιχιών, οι οποίοι επίσης έχασαν τη ζωή τους, στο βαγόνι A1 υπήρξαν 15 νεκροί, και άλλοι 27 πέθαναν ενώ βρίσκονταν στο βαγόνι του κυλικείου που κάπκε ολοσχερώς. Παράλληλα, στο βαγόνι B2 έχασαν τη ζωή τους εννέα επιβάτες και στο βαγόνι B3 υπήρξαν δύο νεκροί.

Ειδικότερα, στο βαγόνι A1 της Α' θέσης δεν διαπιστώθηκαν επιζώντες, ούτε και εκτιμάται ότι υπήρχε δυνατότητα επιβίωσης, λόγω της σφοδρότητας της αρχικής σύγκρουσης. Από το βαγόνι του κυλικείου (μέγιστης χωρητικότητας 42 ατόμων συν 2 εργαζομένων) έχουν εντοπιστεί μέχρι σήμερα τουλάχιστον έξι διασωθέντες.

Στο βαγόνι B2 (μέγιστης χωρητικότητας 66 θέ-

σεων, χωρισμένο σε 11 κουπέ) εκτιμάται ότι υπήρξαν εννέα θύματα, επτά από το εμπρός μέρος του βαγονιού και δύο από το πίσω μέρος. Επιπλέον, τουλάχιστον τέσσερα άτομα από τις εμπρός θέσεις πετάχτηκαν έξω από το βαγόνι στη φάση του εκτροχιασμού και σώθηκαν με σοβαρά τραύματα. Σύμφωνα με την επιτροπή, τουλάχιστον 26 επιβάτες από τα κουπέ 4 έως 10 πρόλαβαν να εγκαταλείψουν το βαγόνι εγκαίρως πριν μεταδοθεί η φωτιά σε ολόκληρο το βαγόνι. Στο βαγόνι B3 (μέγιστης χωρητικότητας 80 θέσεων) υπήρξαν δύο θύματα, ως συνέπεια του εκτροχιασμού και της βίαιης επαφής του B3 με τη μηχανή της αμαξοστοιχίας και με το βαγόνι B2. Το βαγόνι B3 δεν αντιμετώπισε κίνδυνο πυρκαγιάς, όμως κατακλύστηκε από καπνό που προκάλεσε σοβαρά αναπνευστικά προβλήματα στους επιβάτες.

Απανθρακωμένοι

«Περίπου τα μισά θύματα της τραγωδίας στα Τέμπη βρέθηκαν απανθρακωμένα. Δεν ξέρουμε αν όλοι πέθαναν από τη φωτιά. Όμως, είναι απίθανο όλοι να κατέληξαν από τη σύγκρουση και στη συνέχεια να κάπκαν», δηλώνει στη Realnews ο **Κωνσταντίνος Λακαφώσης**, μηχανολόγος-αεροναυπηγός μηχανικός, πραγματογνώμονας ατυχημάτων και μέλος της επιτροπής.

Ως εκ τούτου, όπως εξηγεί ο Κ. Λακαφώσης, η εκδήλωση της φωτιάς αποτελεί σημαντικό μέρος της διερεύνησης. «Πρέπει να βρούμε τι την προκάλεσε. Θέλουμε να δούμε εάν οι άνθρωποι κάπκαν ή αν σκοτώθηκαν από τη σύγκρουση. Δεν είναι το ίδιο πράγμα, καθώς αν δεν υπήρχε η φωτιά, θα μπορούσαν κάποιοι να είχαν σωθεί. Η φωτιά είναι μια σημαντική παράμετρος και μέχρι σήμερα ούτε εμείς αλλά ούτε και η Πυροσβεστική έχει καταλήξει από πού προήλθε».

Όπως έχει αποκαλύψει η «R», ο εφέτης ανακριτής Λάρισσας, που έχει αναλάβει την έρευνα της τραγωδίας με νέα παραγγελία του έχει καλέσει την Πυροσβεστική Υπηρεσία να απαντήσει σε συγκεκριμένα ερωτήματα, κρίνοντας ουσιαστικά ελλιπή την πρώτη έκθεση αυτοψίας. Ενα από τα σημεία που ερευνώνται από τις δικαστικές Αρχές είναι η εκδήλωση της πυρκαγιάς στην επιβατική αμαξοστοιχία, καθώς μέχρι σήμερα δεν έχουν δοθεί επαρκείς απαντήσεις για τα ακριβή αίτια της πυρκαγιάς, το σημείο εκκίνησης, την έκτα-

ση που έλαβε, τα υλικά καύσης κ.ά.

Παράλληλα, στόχος της έρευνας της επιτροπής είναι να ξεκαθαρίσουν οι ευθύνες του ΟΣΕ και της Hellenic Train για το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, τη στιγμή που και η δικαστική διερεύνηση βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη.

Πρόκειται για μια διαδικασία που, όπως εξηγεί στην «R» ο δικηγόρος και πατέρας θύματος **Αντώνης Ψαρόπουλος**, θα προσδιορίσει τις ευθύνες των αρμοδίων. «Οι ευθύνες εστιάζονται σε δύο φορείς, τον ΟΣΕ και τη Hellenic Train. Και πέρα από τις ποινικές, υπάρχουν και οι αστικές ευθύνες. Εδώ, υπάρχει διαφοροποίηση ως προς την πρόκληση των θανάτων και των τραυματισμών, αλλά και την έκταση που έλαβαν εξαιτίας της φωτιάς», δηλώνει και προχωρά στις απαραίτητες διευκρινίσεις. «Σχετικά με το αίτιο που προκάλεσε την έκρηξη και την εκδήλωση της φωτιάς που έλαβε διαστάσεις, άλλος φέρει ευθύνη για το υλικό που υπάρχει μέσα στα βαγόνια της επιβατικής και της εμπορικής αμαξοστοιχίας, που εν προκειμένω είναι η Hellenic Train, και άλλος για τις ηλεκτράμαξες, για τις οποίες ευθύνεται ο ΟΣΕ».

Μέχρι στιγμής και σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία, όπως λέει ο Αντ. Ψαρόπουλος, ευθύνες βαραινούν και τις δύο εταιρείες, ενώ σχετικά με το αν θα προκύψουν πολιτικές ευθύνες είναι θέμα διερεύνησης. «Εκ πρώτης όψεως, δεν μπορεί να είναι αμέτοχοι οι υπεύθυνοι του υπουργείου. Από νομικής άποψης, ωστόσο, το ζήτημα διερευνάται και, νομίζω, με τον σωστό τρόπο. Διότι το να πετάμε κατηγορίες χωρίς να στηρίζονται νομικά δεν επιτελούμε έργο. Θα πρέπει πρώτα να υπάρχουν στοιχεία ικανά να στοιχειοθετηθούν και εφόσον βρεθούν ευθύνες -που δεν το αποκλείω- να παραπεμφθούν αυτοί που πρέπει, ακόμη και αν είναι πολιτικά πρόσωπα».