

# Paloviranomaisten virka-apua merellä

**Helsingin kaupungin palolaitos sai 27. 12. 1990 vajaan puoleltoista tunnin aikana kaksi virka-apupyynnötä Suomenlahden Merivartiostolta. Virka-apupyynnöt välitti Helsingin aluehälytyskeskus:**

**Transgermania -niminen ro-ro alus, pituus 135 m, mukana 23 henkilöä, joista yksi oli luotsi, oli ajanut karille Utö:n läheisyydessä 27. 12. 1990 n. klo 8.00. Alus oli saanut repeämiä pohjaansa.**

**Finnpusku -työntöalusproomuyhdistelmä, pituus 177 m, mukana 10 henkilöä, joista yksi oli luotsi, oli kaatunut ja jäänyt ajelehtimaan pohja ylöspäin Hangon edustalla 27. 12. 1990 klo 12.50. Kaikki laivalla olleet olivat kateissa.**

**Palolaitos sai virka-apupyynnön Utö:n osalta klo 13.01 ja Hangon osalta klo 14.10.**

virka-apupyynnön jälkeen klo 14.18 päivystävä päällikkö päätti perustaa Helsingin pelastuspalvelun johtokeskuksen (HEL-PEPA-JOKE) valvomaan ja tukemaan palolaitoksen toimenpiteitä toiminta-alueilla sekä huolehtimaan korvaavista valmiuksista Helsingissä. Hangon edustan onnettomuus oli saatujen tietojen perusteella Utö:tä uhkaavampi. Tätä pyrittiin painottamaan myös tilannetta johtaville viranomaisille. Paloviranomaisten virka-avun osalta tehtiinkin päätös, jossa Helsinki suuntasi avun Hankoon ja Turku Utö:seen.

HEL-PEPA-JOKE toimi opitulla rutiinilla. Yhteydenpitoa toiminta-alueelle vaikeutti meripelastuksen

*Jarmo Sirola II apulaispalopäällikkö*

käskytystapa ja taktiikka, joka poikkeaa palolaitoksen etupainotteisesta yksi käskä/kaikki tekevät -järjestelmästä ja jossa pelastustöiden suorittamisesta ei operaation aikana käydä tarjouskilpailua. Varsin järeänä päätöksenä johto-organisaation osalta on pidettävä Finnpuskun käytännön pelastustöiden määräämistä suoraan Helsingin palolaitoksen lentopelastuskomennuskunnan ryhmän johtajalle.

### Potkua yhteistoiminnalle

Kaikilla kolmella pelastuspalveluhaaralla (lento, meri, yleinen) on omat vastualueensa, jotka määrittelevät johtovastuun. Käytännön pelastus- ja torjuntatoimet ovat kaikkien käytettävissä olevien resurssien välistä yhteistyötä. Yhteistyömallin tulee näkyä kunkin pelastuspalveluhaaran suunnitelmissa. Yhteistoimintaharjoituksilla tulee myös testata suunnitelmat. Vastuussa oleva pelastuspalveluhaara sekä sieltä määrätty viranomainen johtaa ja muut avustavat. Johtamisjärjestelmä muodostaa johtamisvastuussa olevan organisaation henkilöistä ketjun ylimmästä johdosta suoritusportaan esimiehiin. Yhteydenpito toimii vain tällä järjestelmällä. Yhteistoimintaviranomaisten edustus tulee olla käytettävissä kaikissa johtoportaisissa.

Joulukuun 27. päivänä sattuneet kaksi onnettomuutta sekä eräät muut vii-

me vuoden aikana yhteistoimintaa yleisen ja meripelastushaaran välillä vaatineet operaatiot ovat luoneet yhteistoiminnan parantamisen tarvetta vaikeissa pelastus- ja torjuntatehtävissä. Yhteistoimintaviranomaisten erityisosaamista kannattaa nykyistä tehokkaammin hyödyntää, esimerkkinä mainittakoon lentopelastus- ja pelastussukellustoiminta. Hangon onnettomuuden onnistunut kahden henkilön pelastusoperaatio on jo antanut potkua yhteistoiminnan kehittämiseksi pelastuspalvelun kaikilla tasoilla sekä henkilöstön että tekniikan osalta. Kaikilla ei ole kaikkea, mutta yhdessä olemme vahvoja. Onnistuminen on yhteistoiminnasta ja taidoista kiinni, jossa hyvä tuuri on suolana mukana. Tämän totesi myös reilusti Suomenlahden merivartiosto kiittäessään menestyksekkästä yhteistoiminnasta.

Operaatiota seurattiin maamme rajojen ulkopuolellakin, josta osoituksena Tukholman palolaitoksen mieltä lämmittävät faxatut onnentoivotukset mallikkaasta suorituksesta.

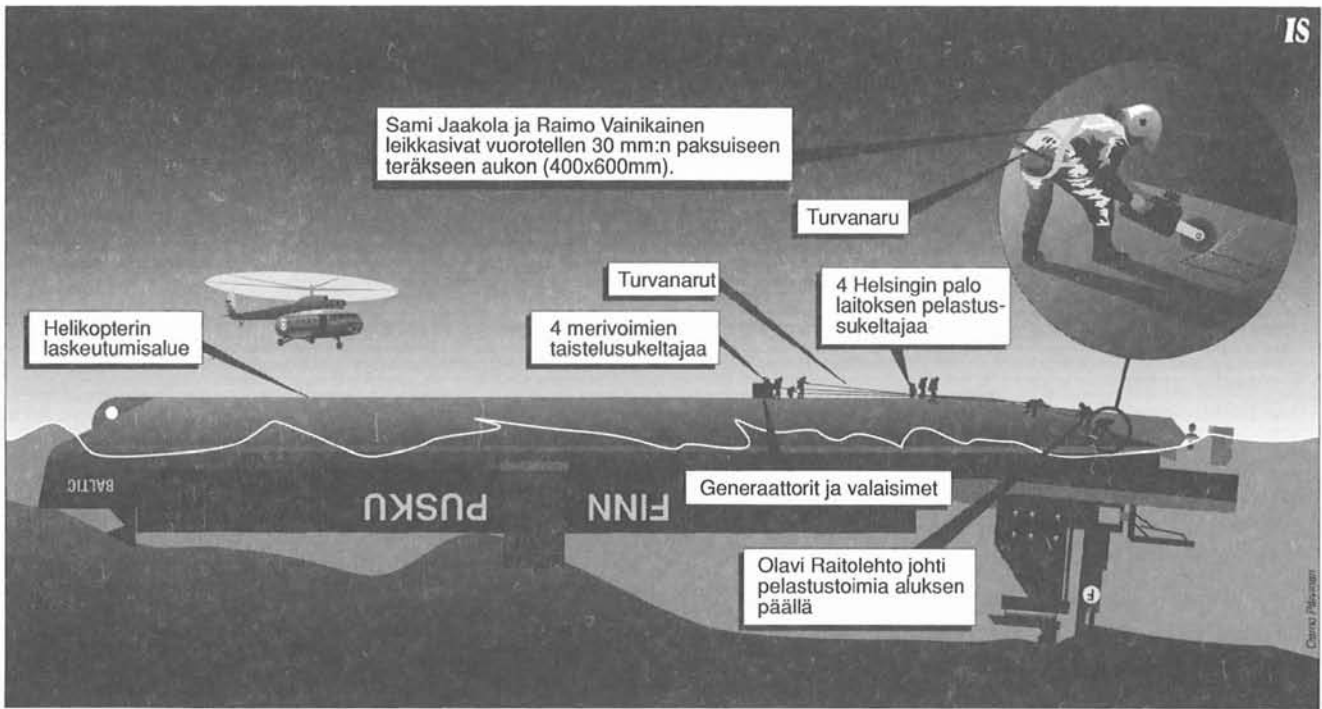
PT

### Johtaminen

Molempien onnettomuuksien johtovastuu oli merivartiostoilla. Virka-apupyynnön kautta Helsingin palolaitos toimi yhteistyöviranomaisena, jolla oli oma johtajärjestelmä Helsingissä.

Palolaitoksen ohjeiston mukaan aluehälytyskeskukseen tulleet virka-apupyynnöt eriytettiin heti vastaanottamisen jälkeen omiksi tilanteiksi. Utö:n virka-apupyynnön liittyvien toimenpiteiden järjestelyistä vastasi päivystävä palomestari (HP3). Päivystävän palomestarin esityksestä päivystävä päällikkö (HP02) teki päätöksen lentopelastuskomennuskunnan lähettämiseksi Utö:seen.

Välittömästi toisen



## Teot puhuvat puolestaan

# Lentopelastajat tulikokeessa myrskyävällä merellä Hangossa

Helsingin palolaitoksen runsaan vuoden ikäinen lentopelastuskomennuskunta (LEKA) sai todellisen tulikasteensa Hangon edustalla 27. joulukuuta. Puskuroomu kaatui myrskyssä ylösalaisin. Onnettomuudessa menehtyi kahdeksan ihmistä.

Kaksi miehistön jäsentä löysi kääntyneessä aluksessa ilmataskun, josta LEKA-ryhmä laitoksen omien pelastussukeltajien ja ilmavoimien taistelusukeltaajien kanssa heidät pelasti.

Vaikka operaation lopputulos oli erinomainen, ennalta tiedetty heikkous korostui. Pääkaupunkiseutu on pitkään puhunut oman pelastushelikopterin tärkeydestä alueellaan. Lentopelastajat olivat lähtövalmiudessa heti klo 13 jälkeen, mutta muualta tullut ja muiden komenossa ollut kopteri pääsi nousuun Malmilta vasta klo 16.16.

Onnettomuuden pelastustöitä on laajasti selostettu kuvan, äänen ja painetun tekstin viestimissä. Yleistä niille on ollut, että merivartioston, ilmavoimien, puolustuslaitoksen, rajavartiolaitoksen, palokuntien ja sukeltajayritysten toiminnasta muutamaa poikkeusta lukuunottamatta on saatu syntymään informaatiopuuro, josta kuulijoiden, katselijoiden ja lukijoiden on ollut mahdollista saada loogista kuvaa tapahtumista.

Kuka siis teki mitään? Palontorjunta on haastatellut LEKA-komennuskunnan varajohtajaa, asemamestari Olavi Raitolehtoa, joka myös joulukuisen operaation pelastustyönjohtajana toimi.

### Transgermania

Tilanne alkoi klo 13.01. Tuolloin Helsingin palolaitos sai virka-apupyynnön

Suomenlahden Merivartiostolta. Kaksi minuuttia myöhemmin Malmin paloasemalta operoiva Helsingin palolaitoksen LEKA-ryhmä sai lentovalmiuskäskyn: tehtävänä pumppausoperaatio Utön edustalla.

Lentopelastusyksikkö vahvuudella 1+4, johtajanaan Olavi Raitolehto, alkoi välittömästi varustautumisen: päälle henkilökohtainen merilentovarustus, kalustoksi mukaan tarvittava radiokalusto, 3 kpl oppopumppuja, 2 kpl 220 V:n generaattoreita ja valaisinkalustoa.

### Toinen operaatio

Kello 14.10 Helsingin palolaitos sai toisen virka-apupyynnön. Hangon edustalla oli kaatunut työntöproomu. Päivystävä palomestari määräsi pelastusyksikkö 25:n (sukeltajat) valmiuteen Hernessaaren heko-kentälle. Yksikön esimiehenä toimi P3

Juha-Pekka Lassila. Kello oli 14.20.

Päivystävä päällikkö Jarmo Sirola perusti klo 14.30 johtokeskuksen johtamaan ja valvomaan palolaitoksen yksiköiden toimintaa Utössä ja Hangon edustalla.

### Heko lähtee, tulee, ei lähde, lähtee

Ilmavoimien Kuljetuslentolaivueen helikopteri MI-8 lähti Utista Kouvolan läheltä kohti Helsinkiä klo 14.17. Malmille se ehti 15.08. (Samoihin aikoihin, noin 15.15, oli Finnpusku-aluksesta saatu koputusyhteys).

Helikopteri oli Leka-ryhmän puolesta valmis lähtöön heti. Näin ei kuitenkaan tapahtunut, vaan Hekon kapteeni sai SLMV:lta uusia käskyjä. Lisäksi kone piti tankata uudelleen. Nousu Malmin kentältä tapahtui vasta 16.16. Kohteena oli Hangon edusta. Mukaansa

*Teksti:  
Juhani Katajamäki*

*Kuvat:  
Juhani Katajamäki  
Pressfoto*

*Piirros:  
Osmo Päivinen*

kone nappasi Helsingin palolaitoksen kaksi sukeltajaa.

### **Odottelusta . . .**

Hangon merivartioasemalle kopteri saapui 17.28. Leka-ryhmä ja pelastussukeltajat ilmoittautuivat lohkokeskukseen. Välittömiä tehtäviä ei anneta, vaan yksikön käsketään "majoittua" osoitettuun tilaan.

Raitolehto yritti selvittää tilannetta. Hän kertoi lohkokeskuksen päällikölle, että heidän alkuperäisohjeenaan on ollut saapua Transgermania-alueksen pelastustöihin,



mutta että päällä on toinenkin tilanne. Kumpaan heitä tarvitaan?

Lohkojohto otti yhteyttä SLMV:n johtokeskukseen Helsinkiin, josta ilmoitettiin, ettei Transgermanialla tarvita lisäapua, vaan ryhmä jää Hankoon.

Kun tehtävää ei anneta, Raitolehto perehtyy esillä olevan puskuproomun piirustuksiin ja rakenneselvityksiin ja hahmottelee mielessään pelastustehtävän eri ratkaisuvaihtoehtoja.



Palomiehet Sami Jaakkola (kuvassa) ja Raimo Vainikainen vuorottelivat laikka-leikkurin kahvoissa puskuproomun liukkaalla ja kaltevalla pohjalla.

Alemmassa kuvassa nuolella osoitettu palomiesten sahaama reikä. Kuva otettu seuraavana päivänä. Voimanlähteenä käytetyt aggregaatit ovat vielä paikoillaan.





Kun arviolta tunti saapumisesta on kulunut, lohkojohtaja ojentaa puhelinkuulokkeen Raitolehdolle. Toisessa päässä on Merivartiolaitoksen kommodori *Seppo Kanerva*. Hän tiedustelee mitä kokeneen pelastusmiehen mielestä juuri nyt pitäisi tehdä.

### ... toimintaan

Raitolehto esitti tilannearviossa. Hän painotti, että nyt pitää toimia nopeasti. Kaatuminen oli tapahtunut arviolta 12.25. Ainakin kaksi miestä on hengissä, mutta ovat olleet kaatuneessa aluksessa yli kuusi tuntia. Hengitysilmatilanne on kysymysmerkki, miesten fyysinen kunto alkaa pettää, jne.

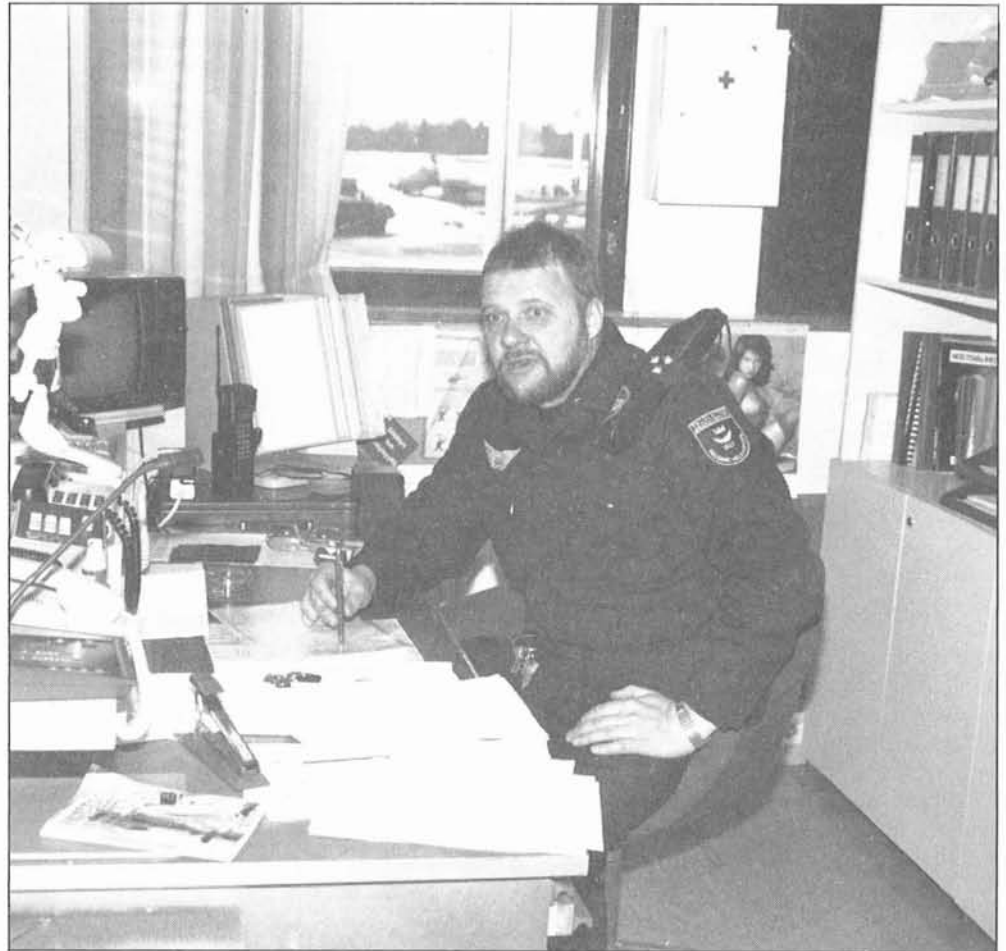
Kommodori Kanerva toteasi perustelut myös oman arvionsa mukaisiksi ja antoi Raitolehdolle johtovastuun operatiiviseen työhön ja valtuudet tarvittavien keinojen käyttämiseen.

Lekan johtaja piti välittömästi pikapalaverin, johon kutsui taisteluskeltajien johtajan, pelastuskeltajien esimiehen ja kopterin päällikön. Määräykseksi tulisi olla valmiina lähtöön niin nopeasti kuin suinkin.

Ryhmät ja kopteri olivat valmiit, kun melkoinen määrä tarvikkeita oli saatu lastattua. Kun kopteri irtosi maasta, kellon osoittimet näyttivät 19.12. Kaatumisesta oli kulunut lähes seitsemän tuntia.

### Myrskyväälle merelle

Raitolehdon komennossa onnettomuuspaikalle lähti



LEKA-komennuskunnan varajohtaja, asemamestari Olavi Raitolehto oli työvuorossa onnettomuuspäivänä ja johti pelastustoimia aluksella. Kokenut brankkari on tyytyväinen töiden sujumiseen, mutta manaa viiveitä, jotka melkein pilasivat pelastustyön: helikopterin moninkertaista odottelua ja jähkailua pelastustöiden aloittamisessa onnettomuuspaikalla.

neljä meritoimien taisteluskeltajaa, kaksi oman palolaitoksen sukeltajaa ja oma Leka-ryhmä, josta yksi jäi viestimieheksi lohkokeskukseen. Näin ryhmä oli suorassa yhteydessä operaatiokeskukseen. Toiminnan sujumisen kannalta toimenpiteillä oli olennainen merkitys.

Sää oli kurja. Meri mylersi aallokkoisena ja tuuli tuiversi parinkymmenen sekuntimetrim voimalla. Koneen päällikkö oli taitava ohjaaja, jonka työskentelyä Raitolehto ja koko ryhmä vielä jälkeinpäinkin ihaili. Pilotti nojasi nokkapyörän ylösalaisin olevan proomun pohjalle ja myötäili aallokot ja tuulet käsittämättömän taitavasti.

Lentoaika rannalta oli kymmenisen minuuttia.

### Lisäuhi lähellä

Lasti purettiin nopeasti ja siirrettiin peräosaan puski- ja proomun välisen sauman läheisyyteen. Kun ryhmä tuli sauman lähelle, se näki kolme sukeltajaa työntäjän ja proomun välikössä. Kaksi heistä oli juuri päättänyt sukelluksen ja kolmas oli nousemasa ylös. Hän oli irroittanut laitteen selästään ja ojensi sitä partaalle, kun iso aalto iski ja vei sukeltajan mukaan proomun alle. – Yksi uhri lisää, välähti pelastajien mielessä. Mutta kuin ihmeen kaupalla sukeltaja pulpahti proomun alta pinnalle.

Raitolehdon Leka-miehet *Sami Jaakkola* ja *Raimo Vainikainen* hyppäsivät laskeutumisköysillä avuksi. Koko välikkö tyhjennettiin.

Väsyneet sukeltajat kertoivat, ettei saumasta pääse turvallisesti proomun alle. Raitolehto kysyi nyt taisteluskeltajien ja pelastussukeltajien esimiehiltä, voisivatko he ulkokautta sukeltaa proomuun. Vastaus oli ei.

### Reikä pohjaan

Asia oli nyt selvä. Saumasta ei sisälle päässyt, ei myöskään ulkokautta, joten jo etukäteen todennäköisin vaihtoehto, pelastamisaukon tekeminen pohjaan, jäi ainoaksi jäljellä olevaksi keinoksi.

Raitolehto tiedusteli viestittäjänsä välityksellä lohkokeskuksesta olevilta laivayhtiön edustajilta, mistä on paras paikka tunkeutua pohjan läpi. Tieto tuli no-

peasti, ja tähän kohtaan pus-  
kijan potkuritunneliin, oli-  
vat myös loukkuun jääneet  
kaksi miestä hakeutuneet.

Puhkaisukohta oli nyt tar-  
kasti tiedossa ja työ saattoi  
alkaa. Välineiksi oli valittu  
laikkakoneet, koska aaltojen  
pieksemällä pohjalla poltto-  
leikkaus- ja sähkötoimiset  
työkalut olivat epäluotetta-  
via. Laikkaleikkureista oli  
Leka-ryhmällä paljon koke-  
musta.

Muistettava on, että len-  
topelastusryhmä lähti alun-  
perin pumppausoperaatioon.  
Laikkakoneet miehistölle  
toimitti Hangon palolaitos,  
jonka ripeätä palokunnalta  
palokunnalle-apua Raitoleh-  
to haluaa erityisesti kiittää.

### Kokemukseen luottaen

Jälkeenpäin palomiehiä on  
arvosteltu ”ramboilusta”,  
kun koereikä ei tehty eikä  
myöskään kaasumittauksia.

– Kahdenkymmenen  
työskentelyvuoden aikana  
on syntynyt melkomoinen  
automaatio eri tilanteisiin.  
Kun tiesin, että loukossa  
olevat miehet olivat yli 7  
tuntia hengittäneet siellä  
olevaa ilmaseosta ja olivat  
lisäksi säilyttäneet kyvyn  
ajatella ja toimia loogisesti  
ja rauhallisesti, ei ilmaseos  
voinut kovin kaasupitoinen  
olla, perustelee Raitolehto  
päätöstään.

Reikää alettiin tehdä viil-  
tosahauksella. Keskelle viil-  
toa tehtiin pieni reikä. Au-  
kosta alkoi purkautua ilmaa  
äänellä, joka on tuttu lento-  
koneen suihkuturbiinista.  
Tila oli siis voimakkaasti  
ylipaineinen. Yhteys lohko-  
keskuksen laiva-asiantunti-  
joihin antoi vastauksen, että  
ylipaineisuus on vain hyvä  
asia, ja alus sietää ylipai-  
neen purkautumisen.

### Turvatoimet olivat kunnossa

Ennenkuin reiäntekoon  
oli ryhdytty, tarvittavat var-  
muustoimet oli hoidettu.  
Merivoimien taistelusukelta-  
jat huolehtivat turvanaruis-

ta, joihin kiinnitettyinä  
Leka-brankkarit Jaakkola ja  
Vainikainen hankalassa  
työskentelyasennossa vuo-  
ronperää käyttivät laikkaa  
(yhteensä neljä kappaletta).  
Palolaitoksen pelastussukel-  
tajat puolestaan olivat val-  
miit auttamaan pelastajia,  
jos veteen suistuminen olisi  
tapahtunut.

### Viisi minuuttia ja vaihto

Leikkaustyö jatkui vai-  
keissa olosuhteissa. Pinta oli  
kalteva ja merenkäynti voi-  
makas. Työasento oli niin  
hankala, että kerralla kykeni  
vain viiden minuutin työ-  
skentelyyn. Jaakkola ja Vai-  
nikainen vaihtoivat lennossa  
vuoroa ja varakone hyrysi  
jatkuva valmiudessa.

Loukussa olevat yrittivät  
huolissaan vaimentaa kipi-  
näsuihkua työntämällä haa-  
laria sahausaukkoon. Yli-  
paine sisällä oli niin voima-

kas, että kangas purkautui  
kuituna kapeasta leikkaus-  
viillosta.

Loukossa olevat toimivat  
edelleen neuvokkaasti ja  
ohuella muoviliuskalla  
osoittivat, että kaari tuli vas-  
taan, ja sahaussuuntaa piti  
korjata.

Kun aukon kolme reunaa  
oli sahattu ja neljännessä  
päästy puoleenväliin, paine  
alkoi vääntää teräslevyä.  
Kun leikkaus oli lähellä lop-  
pua, repeytyi 30 mm paksu  
ja 40×60 cm kokoinen levy  
irti, nousi ilman ja leijaili  
mereen kuin pahvi.

Samalla paine nosti mo-  
lemmat miehet reiästä suo-  
raan pelastajien syliin. Nä-  
mä olivat varautuneet tilan-  
teeseen. Turvallisessa ote-  
teessa miehet siirrettiin heli-  
kopteriin, joka oli leijunut  
tuntumassa. Ennen lähtöä  
Raitolehto kyseli pelastetuil-  
ta, oliko heillä tietoa muista  
eloonjääneistä tai vainajista.  
Ei ollut.

### Tilanne oli ohi

Ylipainetta purkautui vie-  
lä isostakin aukosta. Jonkin  
verran ilman aiheuttama  
noste aluksessa heikkeni ja  
rytisevä ääni paljasti aluksen  
kohentavan asentoaan.

Kun pelastajilla ei ollut  
enää mitään pelastettavaa,  
poistuivat he alukselta.  
Asianmukaisen raportoinnin  
jälkeen Raitolehto ryhtyi  
järjestämään kuljetusta Hel-  
sinkiin. Malmin paloase-  
malle he ehtivät 02.00 tie-  
noilla. Lepoon ei kuitenkaan  
ollut mahdollisuutta, sillä  
kouristukset ja suonenvedot  
vaivasivat niin Jaakkolaa,  
Vainikaista kuin Raitoleh-  
toakin. Pitkäaikainen työ-  
skentely hankalassa asennos-  
sa alkoi vaikuttaa. Oli pak-  
ko jatkuvasti kävellä, jotta  
krampit hellittäisivät.

### Kaukoapu hidas apu

Pääkaupunkiseutu ja eri-  
tyisesti Helsingin palolaitos  
on painottanut alueelle sijoit-  
ettavan pelastushelikopterin  
tarvetta. Nopeisiin lähtöihin  
tuttuneelle palokuntaorgani-  
saatiolle Utista saakka tule-  
va kuljetuskoneisto on autta-  
mattoman hidas.

Lähitulevaisuus näyttää  
mitä jatkossa tapahtuu. Neu-  
vottelut eri ratkaisumalleista  
käynnistyivät heti vuoden  
vaihteessa. Niitä on käyty  
rakentavassa hengessä, jos-  
sa merkillepantavaa on ollut  
Hangon onnettomuuden vai-  
kutuksen eri osapuolien näkö-  
kantoja lähentävänä tekijä-  
nä.

PT



Lentopelastuskomennuskunnan tuki-  
kohtana on Malmin paloasema Malmin  
lentokentällä. Lähtö kauaksikin käynnis-  
tyisi nopeasti, jos pääkaupungissa päi-  
vyttäisi helikopteri, sanoo Raitolehto.

# Finn-Balticin merionnettomuus vauhdittamassa Helsingin pelastushelikopterihanketta

Kovassa etelämyrskyssä kaatuneen Finn-Balticin pelastusoperaatio osoitti Helsingin palolaitoksen erikoisosasto LEKA:n koulutuksellisen, materiaalsen ja ennen kaikkea toiminnallisen valmiuden olevan hyvän.

Pääkaupunkiseudun helikopterivalmiudessa sen sijaan on parantamisen varaa. Valmiuskysymystä selvitettyä on Helsingin palolaitoksen työryhmä asettanut päämääräksi jatkuvan 24 tunnin päivystysjärjestelmän, joka kytkeytyy palolaitoksen etupainotteiseen toimintataktiikkaan.

Useissa mietinnöissä ja seminaareissa sekä viime aikoina varsinkin lehdistössä on käsitelty Rajavartiolaikoksen ja Ilmavoimien pelastushelikoptereiden lähtövalmiuskysymyksiä. Viranomaiskoptereiden lähtövalmiuksista puhuttaessa tulee erityisesti muistaa Rajavartiolaikoksen ja Ilmavoimien päätehtävät sekä sen myötä niille annetut resurssit. Rajavartiolaikoksen helikopterit on hankittu ja sijoitettu pääsääntöisesti rajojen vartiointiin sekä meripelastuksen vaatimusten mukaisesti. Ilmavoimien kalusto palvelee ensisijaisesti puolustusvoimien tarpeita.

Puuttumatta sen enempää lähtövalmiusasioihin liittyviin yksityiskohtiin voidaan koko kysymys yksinkertaisesti kiteyttää muotoon pelastushelikopterin lähtövalmius pääkaupunkiseudulla ei enää 90-luvulla saa olla riippuvainen virka-ajasta.

Aikatekijän merkitys korostuu erityisesti lääkinällisissä pelastustehtävissä. Esimerkin vuoksi voidaan mainita muutamia lentoaikakalaskelmia Helsinki-Malmin lentoasemalta seuraaviin kohteisiin:

EFHF-Järvenpää	5– 7 min
EFHF-Loviisa	14–22 min
EFHF-Hämeenlinna	19–28 min

Aikavaihtelut riippuvat helikopterityypistä.

## Palolaitoksen pelastushelikopteri viranomaiskoptereiden täydentäjäksi

Pääkaupungin erityisolosuhteita varten perustetun LEKA:n kehittäminen Helsingin kaupungin sekä palolaitoksen ylimmän johdon myötävaikutuksella on osoittautunut toiminnallisesti ja taloudellisesti oikeaksi ratkaisuksi.

LEKA:n perustamisen jälkeen on täysin perusteltua, että Helsingin palolaitos ajaa voimallisesti omaa pelastushelikopteria pääkaupunkiseudulle.

Hanketta varten perustettu palolaitoksen työryhmä käy parhaillaan tiiviitä neuvotteluja varten otettavien yksityisten helikopteriopeeraattoreiden kanssa. Päämääränä pidetään täydellisesti varustetun 2-moottorisen pelastushelikopterin sekä varakoneen saamista jatkuvaan 24 tunnin päivystykseen ja välittömään lähtövalmiuteen. Lentotoiminnan vaativuudesta johtuen koneella operoiminen edellyttää kahden hengen ohjaamomiehistä sekä IFR/IMC

-varustusta mittarilentotoimintaa varten. Pelastushelikopterin muut varusteet ja toimintavaatimukset on yksityiskohtaisesti määritelty palolaitoksen laatimissa LEKA-spesifikaatioissa.

## Monipuolisuus konetyypin valinnan perusteina

Palolaitoksen LEKA-toiminnan monipuolisuudessa johtuen kyseeseen tulevan pelastushelikopterin ns. multipurpose-version (SAR/EMS) hinta on n. 15–18 miljoonaa markkaa. Erikoisosasto LEKAhan suorittaa sammutus- ja pelastustehtävien lisäksi erityisesti lääkinälliseen pelastustoimintaan sekä tiedustelu- ja johtamistoimintaan liittyviä tehtäviä. Toiminnan luonteen vuoksi koneen tulee siis olla helposti muutettavissa SAR-versiosta EMS-versioksi.

## Kustannusvastuun jakaminen avainkysymys

Koska Helsingin palolaitos on jo merkittävästi panostanut LEKA:n kouluttamiseen, varustamiseen sekä toimintavalmiuteen on selvää, että pelastushelikopterihankkeeseen liittyvää kustannusvastuuta halutaan jakaa. Taloudellisen vastuun kantajia voisivat olla pääkaupunkiseudun kunnat, sairaalat, Kela, vakuutusyhtiöt ja SPR sekä vapaaehtoinen pelastuspalvelu. Toinen vaihtoehto on taata yksityisen operaattorin hankkimalle pelastuskopterille vuotui-

nen 500–600 lentotunnin kiintiö. Esimerkin vuoksi voidaan mainita, että Etelä-Suomen lentopelastuskeskuksen alueella lennetään kuluvan vuoden aikana helikopterilla 250 tuntia pelastuspalveluun liittyviä lentoja, joista 85 % yksityisten operaattoreiden kalustolla.

## Lisää miehiä ja varusteita, harjoitusalueelle koulutussimulaattorit sekä harjoitustorni

Laajan erikoiskoulutuksen saaneista palomiehistä rekrytoitun LEKA:n vahvuutta nostetaan tänä vuonna vaihteittain 34 miehestä 50:een. Suomen pelastuspalvelun kansainvälisen komennuskunnan Finrescueforcen karkijoukkona toimivan LEKA:n materiaalista valmiutta kohotetaan edelleen kyseisen miesmäärän varustamiseksi.

Helsinki-Malmin lentoaseman alueella sijaitsevalle harjoitusalueelle rakennetaan koulutustoiminnan tehostamiseksi harjoitustorni, jonka lisäksi alueelle sijoitetaan tällä hetkellä vielä kunnostettavana oleva lentokäytöstä poistettu helikopteri sekä kaksimoottorinen liikekone.

## Opintomatka Englantiin

Helsingin kaupungin sekä palolaitoksen ylin johto tukevat edelleen LEKA:n kehittämistä. Finn-Balticin pelastusoperaation jälkeen monien kiitosten ja huomionosoitusten kohteeksi joutuneesta LEKA:sta lähetetään



Tätä Helsinki tavoittelee: "omaa" helikopteria päivystykseen Malmi lentokentälle. Vuokrakopterin edessä kuvattuna palkintomatalle lähtevä kvartetti: vasemmalta Rissanen, Raitolehto, Jaakkola, Vainikainen.



ylipormestari *Raimo Ilaskiven* merkittäväällä myötävai-  
kutuksella neljän hengen dele-  
gaatio virkamatkalle Eng-  
lantiin.

Viikon pituiselle opinto-  
matkalle lähtevät ylipormes-  
tari Ilaskiven nimeäminä  
LEKA:n johtaja Markku  
Rissanen ja varajohtaja *Ola-  
vi Raitolehto* sekä Finn-Bal-  
ticin pelastusoperaatioissa  
kunnostautuneet LEKA-  
miehet *Sami Jaakkola* ja  
*Raimo Vainikainen*. Opinto-  
matkan tavoitteet liittyvät  
varusteiden kehittelyyn, heli-  
kopterilla suoritettavien

pelastusoperaatioiden taktii-  
koihin ja menetelmiin sekä  
merialueilla suoritettaviin  
pelastustehtäviin. Ryhmä  
käy matkansa aikana Manu-  
facturers of Cromwell Hel-

metsin kypärätehtaalla  
Wheathampsteadissa, St.  
Albansissa, Kent Fire Briga-  
dessa, Mc Alpine Helicopters  
Ltd:ssä Lontoossa sekä  
Skotlannin Aberdeenissä si-

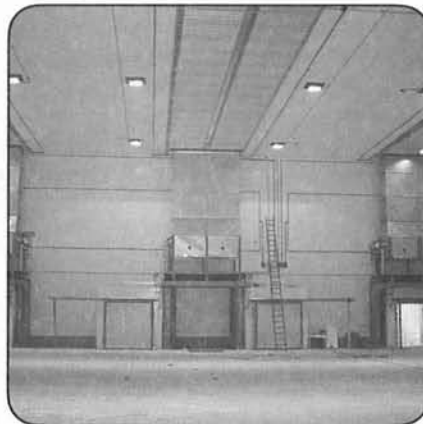
jaitsevalla Robert Gordon's  
Institute of Technologyn  
Offshore Survival Centres-  
sä.

BT



### Paloilmoitusjärjestelmä RAS 51, savuilmaisinjärjestelmä erikoissovellutuksiin.

- Sähkötilat
- Kirkot
- Korkeavarastot
- Pakkasvarastot
- ATK-tilat
- Kaapelikanavat
- Minimaaliset huoltokustannukset
- Ensiluokkaiset referenssit



### MAKO OSAKEYHTIÖ

Pälkäneentie 13,  
00510 Helsinki  
puh. 90-716 322,  
telefax 90-701 8942  
telex 121784 mako sf

### SECURITON

CH-3052 Zollikofen  
Switzerland

