

● Palontorjunta-lehti on pyytänyt se-
lostusta palokuntien osuudesta Rissalan
lento-onnettomuuden pelastus- ja
etsintätyössä. Asiasta kirjoittaminen ei
kuitenkaan tuntunut itsestään selvältä.
Onhan tutkijalautakunnan työ tätä kir-
joitettaessa vieläkin kesken, ja pelastus-
ja etsintätyöstä tiedottaminen on
ollut – kuten luonnollista on – kokoa-
naan Karjalan Lennoston käsissä. Kun
ei kuitenkaan yhdessäkään virallisessa
tiedotteessa ole ollut mainintaa palo-
kuntien osuudesta, on varmaan koh-
tuullista, että palo- ja pelastusväelle
asiasta jotakin kerrotaan. Olivathan
palokunnat aivan ensimmäisinä muka-
na ja esimerkiksi sammakkomiestoi-
minta käynnistettiin Kuopion palokun-
nan toimesta, ja sitä jatkettiin vielä on-
nettomuusyön jälkeenkin hyvällä me-
nestyksellä palokunnan miehillä.

A. L.



Pressfoto

Palopäällikkö Allan Lehtinen

Palokuntien osuus Rissalan lento-onnettomuuden pelastus- ja etsintätyössä

614.841.48

Hälytys ja ensi toimenpiteet

Kuopion lentoasemalta ilmoitettiin onnettomuusiltaan 3. 10. 78 kello 21.35, että DC-3-merkin lentokone oli pudonnut lentokentän läheisyyteen. Ilmoituksen mukaan koneessa oli noin kymmenen matkustajaa. Pyydettiin hälyttämään palokunnat, poliisi sekä sairausautot paikalle ja toimittamaan hälytys keskussairaalalle. Pelastusyksikköjen kokoontumispaikaksi määrättiin lentoaseman autohalli.

Palolaitoksen päivystäjä suoritti pyydetty hälytykset mukaan luettuna myös Siilinjärven palokunnan hälytyksen. Kuopion palokunnan ensilähtö, jota johti päivystysvuorossa oleva palomestari *Atte Kröger*, käsitti seuraavan kaluston: johtoauto, hyökkäysauto, pelastusauto ja kolme sairausautoa. Lisäksi hälytettiin paikalle kaksi yksityisen sairaankuljetusliikkeen sairausautoa.

Kun sain tiedon tapahtumasta, läksin onnettomuuspaikalle ja määräsin ennen lähtöä trailerilla olevan palokunnan syöksyveneen onnettomuuspaikalle maastoauton vetämänä. Tämä tapahtui noin 5 min. ensilähdön jälkeen ja tällöin jo arveltiin, että kone on voinut pudota veteen.

Kuopion palokunnan ensilähtö suoritti yhdessä lentoaseman pelastusyksikköiden kanssa ensin maaetsintöjä, mutta ne voitiin hyvin pian lopettaa, kun saatiin silminnäkijöiden havaintoihin perustuva tieto siitä, että kone oli pudonnut lentokentän eteläpään läheisyyteen Juurusjärveen noin 300 – 400 metrin päähän rannasta.

Kun tiedotusvälineissä on paljonkin selvitely koneen putoamiseen liittyviä seikkoja, en siihen lähemmin puutu. Varsinkin, kun putoamissyöt tätä kirjoitettaessa ovat osittain arvailujen varassa. Tutkijalautakunta voinee raportissaan antaa lopullisen selvityksen asiasta.

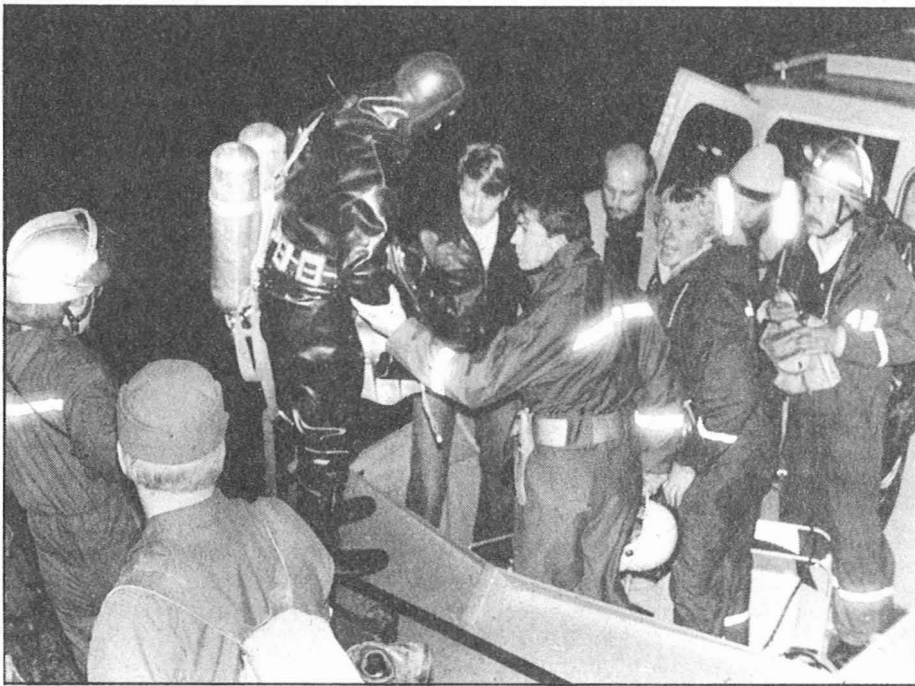
Onnettomuuspaikalla ollut pelastuskalusto

Koneen putoamispaikan läheinen ranta joutui pelastusjoukkojen tukikohtaksi. Tällaiseksi muodostui erikoisesti T-muotoinen pengerrytetty maalaituri. Tälle laaja-alaiselle T-laiturille oli myös Kuopion palolaitoksen johtoauto sijoittunut, kun saavuin paikalle.

Nopeasti ranta-alue täyttyi paloautoista, sairausautoista ja poliisiautoista. Kuitenkin oli selvää, että tarvittiin en-

nen kaikkea veneitä. Nopeimmin olivat paikalla Lennoston omat kaksi venettä sekä Ilmailuhallituksen vene. Kuopion palolaitoksen syöksyvene saatiin myös pian vesille ja jonkin ajan kuluttua, kun pelastustoimet olivat olleet käynnissä, tuli Liikkuvan poliisin vene sekä Kuopion Järvipelastusyhdistyksen alus ”Olli”. Veneitä oli siis toiminnassa yhteensä kuusi, ja enempää mielestäni ei voinut tuolle alueelle niissä olosuhteissa, turvallisuussyistä, veneitä päästää. Tämän vuoksi ilmoitin, kun Siilinjärven palokunnan trailerilla oleva vene tuli paikalle, että sitä ei tässä vaiheessa lasketa vesille.

Oli selvää, että etsintä oli nyt kiireisin ja tärkein tehtävä. Syyspimeä ja sateinen yö vaikeutti tietenkin toimintaa. Valaistuskalustoa olisi kaivattu paljon enemmän kuin sitä oli käytettävissä. Sitä kyllä oli, mutta se oli tavanomaista palokunnan valaistuskalustoa. Parhaat käytettävissä olevista valaistusvälineistä olivat Kuopion palolaitoksen Mitralux-valonheittimet (2 kpl), joista toinen generaattoreineen lainattiin Ilmailuhallituksen veneeseen koko yöksi. Näillä tul-
laan hyvin toimeen normaaleissa tulipalotapauksissa, mutta öinen järvenpinta ”imee” valoa arvaamattoman paljon.



Hannu Ruuskanen

Onnettomuusillan kiireisiä alkuhetkiä. Et-sinnät pimeällä järvellä ovat käynnistyneet ja palolaitoksen pelastussukeltajat ovat lähdössä etsintöihin. Veneeseen astumassa oleva sukeltaja on palomies Paavo Antikainen.

omansa ja Ilmailuhallituksella vielä kolmannet radiopuhelintaajuudet. Niin näitä pelastusjoukkojen eri osia johdettiin omiensa toimesta, mutta kaikkia onnettomuuspaikan joukkoja kattavaa johtajaa ei ilmaantunut onnettomuuden tapahtumapaikalle.

Johtoyhteydet paranivat kuitenkin vähän myöhemmin, kun Kuopion palokunta antoi etsinnän aikana poliisiveeneeseen ja Karjalan Lennoston ensimmäiseen veneeseen radiopuhelimen, jolloin yhteys näihin saatiin rakennetuksi. Karjalan Lennoston toista venettä, Uiskoaa, käytettiin Kuopion palokunnan sammakkomiesten tukiveneenä. Tämä vene oli ainoa ns. yhteistoimintavene. Ts. veneen kuljettaja oli Karjalan Lennoston radio-ohjauksessa ja sukeltajien esimies palokunnan radio-ohjauksessa.

Palokunnan johtoautoon saatiin vastaavasti etsinnän myöhemmässä vaiheessa Ilmailuhallituksen radio, jolloin suora yhteys lentoasemalla olevaan johtoryhmään ja Ilmailuhallituksen moottoriveneeseen saatiin aikaan.

Yhteysvälineistä puheen ollen on syytä mainita palolaitoksen johtoauton autoradiopuhelin, joka osoitti tarpeellisuutensa. Sillä otettiin useita suoria yhteyksiä mm. Kuopion yliopistolliseen

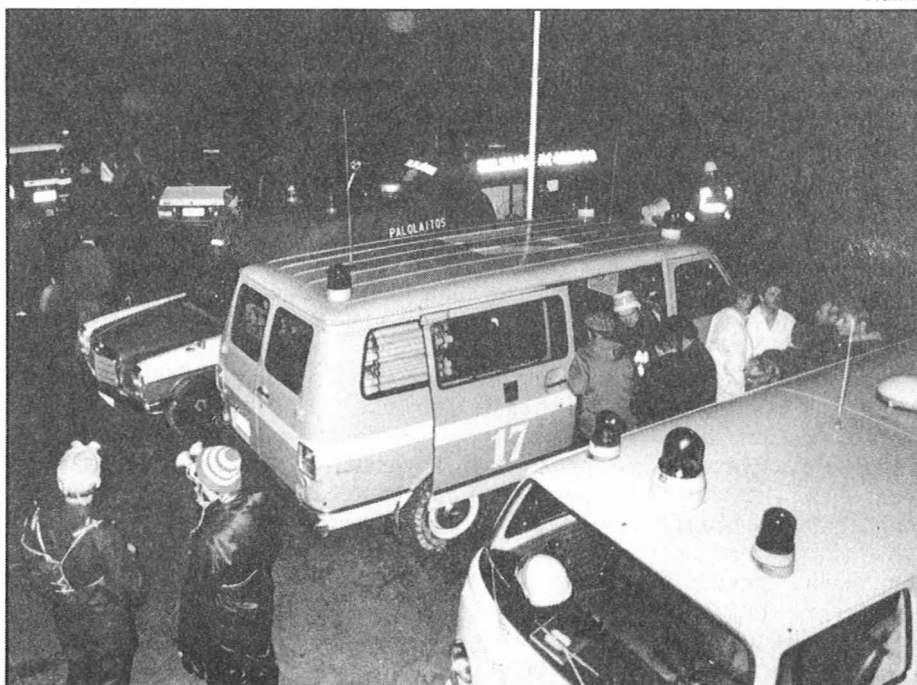
Onnettomuuspaikan johtosuhteet

Kun saavuin onnettomuuspaikalle, arvelin toimintaa siellä johdettavan Siilinjärven poliisipäälystön taikka Karjalan Lennoston toimesta. Kuopion palolaitoksen johtoauto oli kuitenkin ainoa löydettävissä oleva johtopaikka, ja sen radio- ja autopuhelimilla palomestari Kröger johti palokuntien toimintaa ja oli yhteydessä Karjalan Lennoston muodostamaan johtoryhmään, joka toimi lentoasemalla. Tällöin oli jo Kuopion palolaitoksen sammakkomiespari

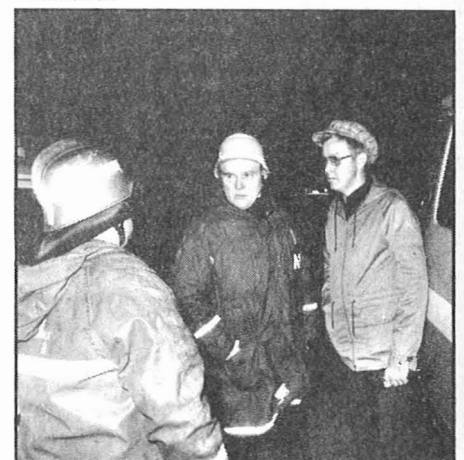
järvellä lähdössä etsintää suorittamaan. Johtovastuu palokuntien osalta siirtyi minulle, kunnes Kuopion läänin pelastustarkastaja saapui paikalle ja ilmoitti ottavansa johtovastuun. Hänet kutsuttiin kuitenkin pian lentoasemalle perustettuun johtoryhmään, ja niin palautuivat asiat johtamisen osalta ennalleen.

Paljastui jälleen kerran, että koordinoiva, koko toiminnan kattava johtaminen nopeissa ja vaikeissa tilanteissa syntyy hitaasti. Tämä johtuu osittain myös radiokaluston erilaisuudesta. Poliisilla oli oma radionsa, palolaitoksella

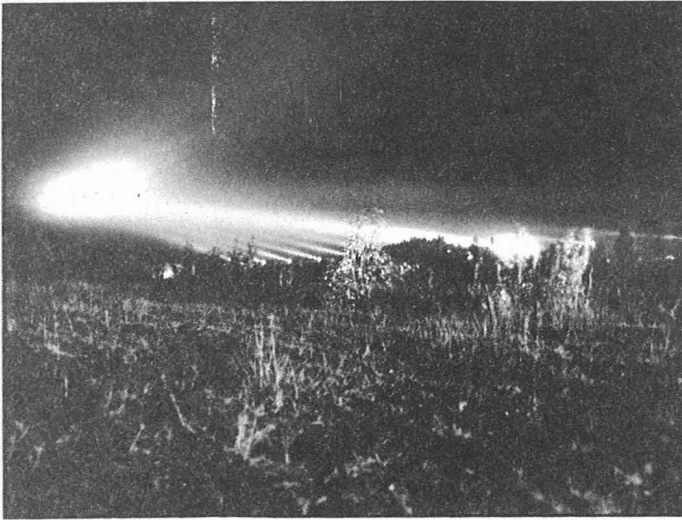
Hannu



Ruuskanen



Johtopaikaksi määrättiin Kuopion palolaitoksen johtoauto, auto n:o 17. Pelastustöiden johto onnettomuusyönä oli palopäällikkö Allan Lehtisellä ja pelastustarkastaja Lauri Pajulahdella, joka itsekin osallistui samaan maanpuolustuskurssin vuositapaamiseen kuin onnettomuus koneen 12 matkustajaa.



Hannu

Hyvän valaistuksen järjestäminen on aina ongelma syksyisellä meurellä tai isolla järvellä. Rissalassa valotehoa pyrittiin parantamaan kohdistamalla kiitoradan jatkeena olevat valonheittäjät ja kaikki suunnattavat valolähteet pilviin, jotta valo tasaisemmin heijastuisi veteen.

keskussairaalaan, lennonjohtoon ja lääninlääkäriin.

Onnettomuusyön toiminta

Kun veneet olivat päässeet silminnäki- jöiden osoittamalle alueelle, löytyi heti merkkejä siitä, että tuho oli ollut täydellinen ja toivoa eloonjääneistä matkusta- jista ei voitu elättää.

Irrallisia lentokoneen osia ja paperei- ta nousi pintaan, ja niitä kerättiin melko laajalta alueelta.

Kuopion palokunnan sammakko- miespari ryhtyi pian suorittamaan etsin- tää. Karjalan Lennoston Uisko toimi tukialuksena, kuten edellä on mainittu.

On todettava, että sammakkomiesten työ niissä olosuhteissa oli varsin vaike- aa. Oli pimeää, satoi ja tuuli melkoises- ti. Putoamispaikka tiedettiin vain suu- rinpiirtein ja heti oli selvää, että vain johdonmukaisella ja järjestelmällisellä haravoinnilla voitaisiin päästä tuloksiin. Järjestelmällisyyteen kuului myös toi- mintakohteitten merkitseminen poijuilla heti alusta lähtien. Se oli lähtökohta jat- kosukelluksille ja tuotti hyötyä jo seu- raavana päivänä.

Sammakkomiesten turvallisuus oli tärkeä näkökohta. Valaistuskaluston te- ho, joka maalla ja tulipalosuhteissa olisi riittänyt hyvin, hukkui järvellä olemat- tomiin. Kuusi venettä — jotka eivät edes kaikki olleet palokunnan johdon kanssa radiopuhelinyhteydessä — suorittivat alueella etsintöjä. Eräs veneistä ajoikin varsin läheltä pintaan nousevaa sam- makkomiestä. Turvallisuutta yritettiin lisätä sillä, että sammakkomiehen men- nessä veteen, ko. tukiveneestä ammut- tiin raketti ja radiopuhelimella varoitet- tiin muita veneitä. Raketteja ampumalla

yritettiin myös tehostaa pintaetsintää. Karjalan Lennoston raketit kuitenkin loppuivat kesken, ja sen jälkeen oli tul- tava toimeen tavanomaisilla valaistus- välineillä.

Olimme juuri suorittamassa sam- makkomiesten vaihtoa, kun alkoi olla il- meistä, ettei niissä olosuhteissa, ja kun ketään ei kuitenkaan enää voitu pelas- taa, kannata vedenalaista etsintää suo- rittaa. Tämän vuoksi otin radiopuhelin- yhteyden Karjalan Lennoston johto- ryhmään ja esitin, että riskialtis sukelta- minen yön ajaksi lopetettaisiin. Tähän suostuttiin. Kello 01.25 lopetettiin palo- kunnan pelastus- ja etsintätyöt.

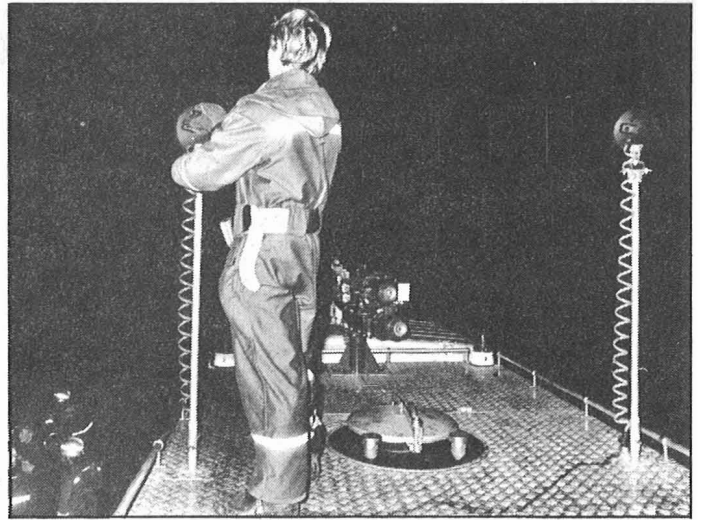
Sammakkomiestoiminta onnettomuusyön jälkeen

Tärkein tehtävä oli tietenkin vainajien löytäminen. Yöllä oli yksi vainaja nous- sut pinnalle, mutta neljätoista oli kateis- sa.

Aamulla 4. 10. 78 jatkettiin vedena- laista etsintää. Nyt oli mukaan saatu kaksi puolustusvoimien sammakko- miestä, joten etsinnät aloitettiin kahdella sammakkomiesparilla. Avustamassa oli sekä Karjalan Lennoston että poliisin henkilökuntaa.

Palolaitoksen sukeltajat suorittivat etsintöjä omana sammakkomiesparina yöllä tehtyjen poijumerkintöjen ja aamulla annetun suunnitelman mukai- sesti. Työ tuotti tuloksia. Hieman ennen keskipäivää palolaitoksen sammakko- miehet löysivät kaksi vainajaa. Etsinnän aikana löydettiin myös lentokoneen osia ja muita onnettomuuden todistuskappa- leita.

Seuraavana päivänä 5. 10. 78 oli jäl- leen Kuopion palokunnasta kaksi sam-



Ruuskanen

Lentoaseman sammutusyksikön katolla oli kaksi valonheittäjää.

makkomiestä työssä. Tällöin oli jo puo- lustusvoimien sammakkomiehiä tullut lisää eri puolilta Suomea. Nytkin palo- kunnan sammakkomiehet tekivät varsin merkittävää työtä, ja heidän toimestaan löydettiin kaksi vainajaa.

6. 10. 78 oli kaksi miestä mukana et- sinnöissä. Heistä toinen suoritti sukel- lusta, ja hänen sukellusparinaan oli puolustusvoimien sammakkomies. Tä- mä pari löysi kaksi vainajaa.

Tämän jälkeen ei palolaitoksen sam- makkomiehiä ollut mukana etsinnöissä. Puolustusvoimat olivat saaneet tarpeek- si sammakkomiehiä paikalle ja etsinnät alkoivat lähestyä loppuaan.

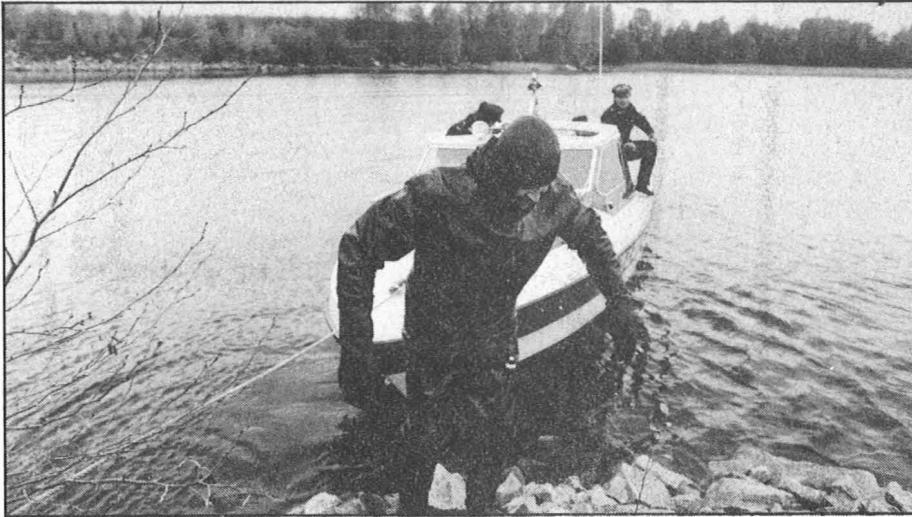
Yhteenvetona Kuopion palolaitoksen sammakkomiesten toiminnasta voita- neen sanoa, että he tekivät tunnustusta ansaitsevan työn. Ensimmäiset paikal- listavat sukellukset yöllä ja huomatta- vat tulokset jatkossa oikeuttavat vähin- tään edellä olevaan arviointiin.

Mitä opittiin

Jokaisesta huomattavasta operaatiosta oppii jotakin. Kun tässä selostuksessa on painotettu etsintää ja sammakko- miestoimintaan liittyvää asiaa, on muu- tama sitä koskeva havainto paikallaan.

Valaistus veneillä toimittaessa satei- sena syysyönä ei riitä palokunnan tavan- omaisin valaistusvälinein hoidettuna. Raketit, joita niitäkin oli riittämättö- mästi, valaisevat hetken, mutta sen jäl- keen on entistä pimeämpää. Laskuvar- joraketit puoltaisivat paikkansa ja muut ”ylisuuret” valolähteet.

Raketit ovat kuitenkin merkinanto- välineinä tarpeellisia, kunhan radiopu- helinyhteyksin tai muuten varmistetaan, että merkit ymmärretään. Nyt seloste-



Hannu Lindroos

Palolaitoksen sukeltajat osallistuivat etsintöihin vielä useana päivänä onnettomuusyön jälkeen. Etsinnöistä palaava sukeltaja on palomies Pertti Ritvanen.

tussa tapauksessa raketeilla ilmoitettiin veneen sijoitus, josta sukeltaja oli vedessä.

Radiopuhelin sammakkomiehen varustuksena on tärkeä silloin, kun sukeltaan vaikeissa olosuhteissa. Kuopion palokunnallakin on toistaiseksi vain yhdet tällaiset laitteet käytettävissään.

Radiopuhelinyhteydet ovat aina tärkeät, mutta kun kuusi venettä suorittaa

pimeässä etsintöjä pienellä alueella, tulisi joka veneestä olla yhteys samaan joutopaikkaan. Näin ei varsinkaan alussa ollut. Myöhemmin tilanne parani, kun myös Lennoston toiselle veneelle ja poliisiveneelle annettiin palokunnan radiopuhelin. Lennoston Uiskoon oli palokunnan sammakkomiesryhmän kautta yhteys toiminnan varhaisesta vaiheesta lähtien.

Toimintakuri, silloin kun sammakkomiehet ovat vedessä ja pimeys haittaa, on ehdottoman tärkeä asia. Jos alueella olevat veneet risteilevät summittaisesti sammakkomiestoiminnan aikana, on vahinko mahdollinen. Tämä asia liittyy kiinteästi edelliseen kohtaan eli radiopuhelinyhteyksien järjestämiseen.

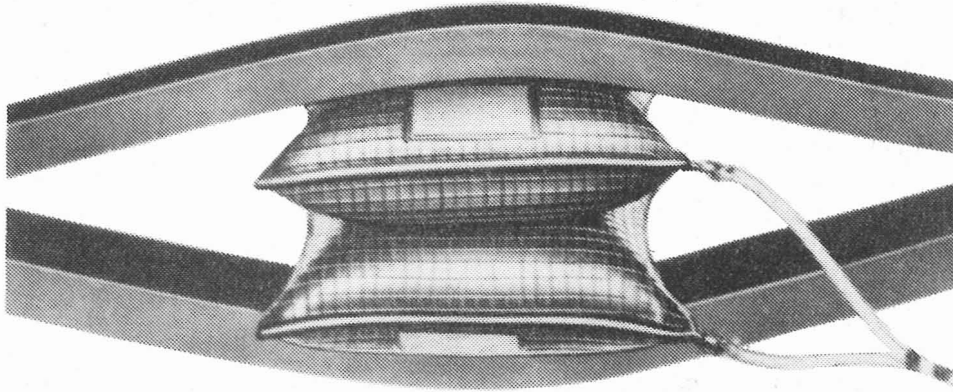
Järjestelmällisyys etsinnöissä on etenkin yöllä tärkeää. Tarkastettu alue on pojuin merkittävä.

Sukeltajien tukiveneen tulee olla vakava ja mielellään matalalaitainen. Uisko on tähän tarkoitukseen erinomainen.

Todettakoon lopuksi, että edellä oleva selvitys painottuu vesillä ja veden alla tapahtuneeseen pelastus- ja etsintätoimintaan. Sen vuoksi on tieteenkin Kuopion kaupungin palokunnan toiminta ollut tarkastelun pääkohteena, koska muilla lähialueen palokunnilla ei ole sammakkomiestoimintaa.

Mukana onnettomuusyön tapahtumissa olivat kuitenkin lentokentän (Ilmailuhallituksen) palokunta, Karjalan Lennoston palokunta ja Siilinjärven palokunta. Jos lentokone olisi pudonnut maalle, olisi jokaisen palokunnan pelastustoiminta ollut samankaltaista, ja tässä kirjoituksessa olisi tarkastelu tietenkin lähtenyt siltä pohjalta. □

VETTER®



mini-nostotyyny

- tuskin kynnysmattoa suurempi — vahvuus tyhjänä vain 2 cm, mutta nostovoimaa aina 40 tonniin saakka
- pienen pistekuormituksen ansiosta kaikissa työkohteissa käyttövalmis
- kätevä, varma, turvallinen — ohjattavissa millimetrin tarkkuudella

Mini-nostotyynyjä toimitetaan 8 eri kokoa

LIITIN OY

PL 657 00101 HELSINKI 10
Kalevankatu 3 B
Puh. 90-643 233 Telex 12-2085