

Julkaisija

Palo- ja pelastustieto ry
Pieni Roobertinkatu 8 B
00130 HELSINKI

Päätoimittaja

Juhani Katajamäki
puh. 90-627 605

Toimittaja

Risto Järvinen
puh. 90-627 162

Brandvärn-osasto

puh. 90-627 605

Toimituksen telefax

puh. 652 183

Osoitteenmuutokset

Margit Hallasalo
puh. 90-666 536

Ilmoitusmyynti

PRINTTIMEDIAT
Juha Oksman
puh. 90-694 6361

Kansi:

Itämeren historian kohtalokkaimmassa merikatastrofissa 28. syyskuuta sai surmansa yli 900 laivamatkustajaa ja henkilökuntaan kuuluvaa. Myrskyinen meri oli taas kerran ylivoimainen vastustaja. Raportti ss. 8-14.

Kuva: Kimmo Mäntylä,
Lehtikuva Oy

PELASTUSTIETO

RÄDDNING



19.10.1994

Katastrofi

Otsikkoon painettu sana on useimmissa tiedotusvälineissä kärsinyt inflaation. Se on kulunut puhki. Onnettomuus kuin onnettomuus on ollut "katastrofi".

Tässä lehdessä sanaa on käytetty äärimmäisen harvoin. Mielellään on toivonut, ettei sitä Suomi-yhteisessä tarvitsisi koskaan käyttääkään. Varhain keskiviikkoamuna 28. syyskuuta tuo toive murskaantui.

Itämeren öisestä katastrofista on laaja raportti tässä numerossa. Yhteenvedon kokoaminen on ollut vaikeata, koska suuronnettomuuden monet yksityiskohdat eivät vielä ole tiedossa. Kaikkia osasia ei pystytä selvittämään koskaan.

Yli 900 uhria vaatinut suuronnettomuus sattui Suomen meripelastuksen vastuualueella. Pelastustoimien sujumista on julkisuudessa kiiteltu. Kiitokset ovat kulminoituneet kommodori Raimo Tiilikaiseen, jonka jämään vakuuttava mutta samalla tunteisiin vetoava esiintyminen välittyi television kautta sadoille tuhansille ihmisille Suomessa ja ulkomailla.

Pelastustyön koko ketju hälyttämisistä viimeisimpään pelastusoperaatioon tapahtui mahdollisimman hankalissa oloissa. Tiedossa on, että merellä näyteltiin upeita sankaritekoja helikoptereissa ja laivoilla. Kiitoksiin on ollut aihetta.

Jokaisella mitallilla on aina kääntöpuolensa. Erinomaisten yksilösuoritusten takana pelastustöiden kokonaiskuva on jäänyt vaillinaiseksi. Meripelastusviranomaiset ovat vaienneet negatiivisista yksityiskohdista, koska heille ei ole osattu tehdä oikeita kysymyksiä. Meripelastuksen resursseista ei vielä ole virinnyt kriittistä keskustelua ja analysointia, vaikka onnettomuudesta on kulunut jo kuukauden verran.

Julkisuudessa on jonkin verran arvosteltu ruotsalaishelikoptereiden myöhäistä hälyttämistä. Kriitikki on torjuttu. Meripelastuskeskuksessa päivystää öisin vain yksi henkilö. Yhteydenottoihin kuluu väkisin aikaa kun on niin monta paikkaa mihin soitella, on vastattu.

Merihätään joutunutta tai tulipalon kohdannutta alusta voi auttaa vain ulkopuolelta tuleva apu. Siksi pelastushelikoptereiden ja lähistöllä olevien laivojen hälyttäminen on meripelastuksen toimenpidelistalla tärkeysjärjestyksessä ensimmäisenä.

Tai ainakin pitäisi olla. Suomen ainoa päivystävä, varta vasten meripelastusta varten hankittu ja varustettu Super Puma sai hälytyksen nopeasti, klo 1.35, mutta seuraava suomalaiskopteri, Helsingin Malmille sijoitettu kevyt pelastushelikopteri Agusta Bell hälytettiin vasta klo 2.21, lähes tunti Estonian lähettämän ja meripelastuskeskuksen vastaanottaman hätäkutsun jälkeen. Viive on käsittämättömän suuri. Kuitenkin eri lähteistä kansalaiset ovat kuulleet ja lukeneet, että "ensimmäiset pelastuskopterit saivat hälytyksen nopeasti ja ehtivät onnettomuusalueelle kello kolmen aikaan".

Totuus on edellä kerrotun karu. Vain yksi pelastushelikopteri oli onnettomuuspaikalla kello kolmen aikaan (3.03) eikä vielä 4.30:ään pelastustyössä ollut kuin neljä helikopteria, joista kaksi Ruotsista. Vasta paljon myöhemmin paikalle ehtivät MI-8:t Utista, toinen Super Puma ja toinen Agusta Bell.

Tämä oli pelastushelikopteritilanne Suomessa syyskuun 28. päivänä. Valmius ei ollut mitenkään poikkeuksellisen huono – päinvastoin: Malmin kopterille pystytään nykyisellään järjestämään kotipäivystys korkeintaan joka toinen tai kolmas viikko. Nyt sattui olemaan se oikea viikko.

Meripelastuksemme iskukyky on lievästi sanottuna vaatimaton. Osuvamman laatusanan voi muotoilla tämän kirjoituksen otsikosta.

PS.

Kuinka suhteellinen käsite turvallisuus onkaan. Kerrostalojen porraskäytävillä ei saa säilyttää lastenvaunuja eikä pyöräkellareissa mopoja, mutta uivan loistohotellin "kellarissa", joidenkin matkustajien kannalta "ullakolla", saa kuljettaa 52 lastattua rekkaa tai 370 henkilöautoa.

Murhenäytelmä Itämerellä

Laivamatkustajan ja pelastusviranomaisen painajainen, matkustaja-aluksen äkillinen uppoaminen syysmyrskyisellä merellä keskellä yötä, järkytti miljoonat ruotsalaiset, virolaiset ja suomalaiset aamuaskareillaan varhain keskiviikkoamuna 28. syyskuuta. Utön edustalla, kansainvälisellä merialueella; mutta Suomen meripelastuksen vastuusektorilla sattuneessa Euroopan pahimmassa merikatastrofissa lähes kahdeksaankymmeneen vuoteen ja Itämeren kohtalokkaimmassa suuronnettomuudessa kautta aikojen sai surmansa yli 900 matkustajaa ja laivan henkilökuntaan kuuluvaa. Lokakuun alun tietojen mukaan Estonia-aluksella oli 1049 ihmistä. Heistä pelastui vain 136. Tarkkaa matkustajamäärää saadaan tuskin koskaan tietää.

Tätä lokakuun puolivälissä kirjoitettaessa onnettomuuden monet yksityiskohdat olivat hämärän peitossa. Kattavaa yhteenvetoa pelastustoimista ei myöskään ollut käytettävissä.

Raportti, jossa onnettomuutta tarkastellaan palo- ja pelastusviranomaisten näkökulmasta, perustuu Turussa tapahtuneisiin haastatteluihin ja eri lähteistä koottuihin tietoihin.

Aiheeseen palaamme luonnollisesti vielä usean kerran.



Meri on ylivoimainen vastustaja

Autolautta Estonian uppoamisen aiheutti autokannelle päässyt vesi. Laivan keulaportin murtumisesta aiheutunut meriveden vyöry vei aluksesta vakavuuden ja johti nopeaan kallistumiseen ja äkilliseen uppoamiseen.

Myrskyssä ja yön pimeydessä helikopterit ja paikalle kiirehtineet alukset saivat pelastettua 136 ihmistä.

Höyrylaiva Titanicin merionnettomuudessa huhtikuussa 1912 menehtyi 1503 ihmistä. Kuiten-

kin joka neljäs laivalla ollut pelastui. Kun Estonian onnettomuudesta selviytyi vain joka seitsemäs, syyskuisen merionnettomuutemme laajuus kasvaa entistä murheellisempiin mittoihin.

”Mahdoton onnettomuus” paljasti karusti meripelastusurssien niukkuuden todellisessa suuronnettomuudessa. Merellä näytellyt upeat sankariteot pelastustoissa eivät tätä tosiasiata miksiäkään muuta.

**Kuvat:
Lehtikuva
Pressfoto
Juhani Katajamäki**

Ihminen lähettää miehen kuuhun ja luotaimen tutkimaan Saturnuksen kehää ja luulee hallitsevansa luontoa. Mutta kun meri ärjyy tai maa järisee, ihminen voi useimmiten vain voimaton seurata luonnon valtaisia voimainnäytöksiä.

Onnettomuusyönä merellä vallitsi kova myrsky. Puuskissa aallokko oli hurja. Tallinnasta kohti Tukholmaa matkannut MS Estonia, ent. Viking Sally, Wasa King, Silja Star, lähetti meri-VHF-kanavalla lyhyen mayday-hätäkutsun. Sen kuulivat Turun Meripelastuskeskus, autolautat Silja Europa ja Mariella ja myös Turun aluehälytyskeskus, mutta eivät Ruotsin meripelastuskeskukset. Kello oli tuolloin 1.24.

Nopea uppoaminen

Ennenkuin ainoakaan ulkokuolinen pelastaja toisella aluksella tai helikopterissa oli lähelläkään onnettomuuspaikkaa tai edes ehtinyt rannikolta ilmaan, Estonia oli uponnut Itämeren syvyyteen mukanaan satoja matkustajia ja laivahenkilökuntaan kuuluvia. Laivan keulaportin ulommainen osa, keulavisiiri oli repeytynyt irti ja vettä pääsi sisemmän portin reunoilta ja repeytyneistä aukoista autokannelle. Mikäli visiiri repäisi mennessään hydraulikkanojasturinsa siten, että myös autokanteen tuli repeytyä, vesi pääsi suoraan myös kohehuoneen kannelle.

Autokansi on kuin uunipelti, joka menettää tasapainonsa vähäisestikin vesimäärästä. Estonian vakavuus ei kestänyt vellovia vesimassoja, vaan alus kallistui ja vajosi nopeasti.

Tutkimus tulee aikanaan selvittämään yksityiskohdat onnettomuudesta, jonka ei pitänyt olla mahdollinen.

Tulipalo, ei uppoaminen

Pelastustiedossa ilmestyi kevättälvella kirjoitus Turun vesipelastuksesta: "Kivitalonkokaisen autolautan onnettomuus Turun vesipelastuksen suuri uhkakava" (Pt 3/94). Palopäällikkö Pentti S. Turjasta, apulaispalopäällikkö Jari Sainiota ja palomestari Reijo Salmista haastatellaksani todennäköisimpänä suuronnettomuustyyppinä autolautalla yleisesti pidettiin tulipaloa. Totaaliuppoaminen tuntui lähes mahdottomalta ajatukselta, vaikka Sally Albatrossin karilleajo ja "uppoaminen" matalikolle oli tuoreessa muistissa.

Haastattelussa Turun palolaitoksen vesipelastusvastuulliset moneen otteeseen painottivat eri viranomaisen yhteistyön merkitystä ja koulutuksen tärkeyttä. – Vain sillä opitaan tuntemaan eri osapuolten vahvuudet ja rakentamaan pelastusyhteistyölle toimiva kokonaisuus mahdollisessa suuronnettomuudessa, palopäällikkö Turjas tiivisti.

Estonian onnettomuudessa yhteistyön sujuvuutta testattiin kovimman jälkeen. Kiitosta tuli aina valtionpäämiehiltä asti. Järjestelmä toimi yleisesti ottaen hyvin. Resurssien niukkuudesta ei voi syyttää paikallisia viranomaisia, toimintaedellytysten puitteet on poliittinen ratkaisu, jonka yhteiskunta on vuosien saatossa päätöksillään määritellyt.

Onnettomuuden laajuus paljastuu

Mayday-kutsu tuli meri-VHF:stä klo 1.24. Sen vastaanotti myös Turun hätäkeskus. Koska se kuuli Turun Meripelastuskeskuksen vastaavan kutsuun, ei viesti aiheuttanut toimenpiteitä ahk:ssa.

Kello 1.48 onnettomuuden laajuus alkoi selvitä meripelastuskeskuksessa (MEPE), kun Estonia-alus katosi tutkien kuvauduilta. Vähitellen MEPE oli hälyttänyt lähistöllä purjehtineet autolautat Silja Europan, Mariellan, Finn-

jetin ja Isabellan sekä rahtialus Finnansan. Hälytyksen olivat saaneet myös vartiolaiva Tursas ja Saaristomeren merivartioston Turun vartiolentueen Super Puma-pelastushelikopteri.

Sen jälkeen hälytettävien piiri laajeni tasaisesti. Paikalle komennettiin merellä olevia rahtialuksia, helikoptereita Ruotsista, lisää helikoptereita Suomesta, mm. Utista kolme keskiraskasta MI-8:a, kaksi rajavartiolaitoksen kevyttä meritoimintahelikopteria Agusta Bell AB 412 ja Medi-Heli. Ensimmäisen onnettomuuspäivän aikana pelastustöihin osallistui Suomesta kaikkiaan kahdeksan kopteria, Ruotsista yhdeksän Super Pumaa ja Kawasaki Vertol 107 keskiraskasta pelastushelikopteria, Tanskasta kaksi, Virossa ja Ahvenanmaalta yksi kopteri.

Lentopelastajat valmiuteen

MEPE ilmoitti Turun ahk:lle Estonian uppoamisesta klo 2.15.

Ahk ilmoitti asian välittömästi palopäällikkö Turjakselle, joka kiirehti mökiltään meripelastuskeskukseen ja sen johtoryhmään. Ilmoituksen saivat myös apulaispalopäällikkö Jari Sainio, hälytysmestari Juha Virto ja päivystävä palomestari Reijo Salmi.

On melkoinen yhteensattuma, että samana yönä vain hieman aiemmin oli Turun merialueella päättynyt suuri öljyntorjuntaharjoitus. Ilmoitus matkustaja-aluksen suuresta merihädästä tuntui niin uskomattomalta, että ajatus harjoituksen jatkumisesta kummitteli monen viranomaisen takaraivossa alkuvaiheessa.

Klo 2.59 MEPE pyysi Turun yliopistollista keskussairaalaan valmiuteen ja lääkäriryhmää Utöseen. Läänin pelastustarkastajalle Raimo Viinamäelle ahk ilmoitti klo 3.27, minuutti sen jälkeen oli yhteys Helsingin ahk:on, joka välitti tiedon sisäministeriön organisaatiolle.



Turun palopäällikkö Pentti Turjas hälytettiin mökiltään Saaristomeren meripelastuskeskukseen Turkuun.

Itämeren historian kohtalokkain merikatastrofi sattui kansainvälisellä merialueella, mutta kuitenkin suomalaisella kalastusalueella. Itämeren maiden pelastuspalvelusopimus määrittelee onnettomuusalueen Suomen meripelastuksen vastuualueeksi.

Onnettomuus sattui vesillä, missä luoteistuuli laajan matalapaineen vallitessa on voimakkaimmillaan. Myrsky pääsee esteettä raivoamaan Saksan rannikolta asti. Estonian uppoamisena sää rannikolla oli vähätuulinen. Heti Utön jälkeen sää muuttui aivan oleellisesti, helikopterimiehistöt kertovat.



Tämä kuva on otettu useita tunteja uppoamisen jälkeen. Aamu on jo valjennut ja merikatastrofin järkyttävä laajuus paljastunut. Kuvan uhri on pystynyt kiinnittymään lauttaan, mutta ei ole kyennyt nousemaan sille. Ison pelastuslautan kulkuaukko on lähes metrin korkeudella. Lautaan nousemista varten on kiinteä köysitikas. Monessa onnettomuuskuvarissa tikas näkyi lautan sisällä.

Sainio määräsi laitoksen vesitoiminnasta vastaavan palomestari Salmisen valmistaumaan lentokomennuskunta EKA:n (Pt 3/94) odotettavissa olevaan lähtökutsuun.

Vapaavuorosta hälytettiin samaan aikaan vahvistuksia vuorovahvuuden tehostamiseksi tulevien tuntien ajaksi.

Muodostettiin EKA-ryhmät Salminen ja Teronen ja myöhemmin vapaavuorolaisista ryhmä Väisänen.

EKA pelasti merestä kolme

Ryhmä Salminen nousi Utista tulleet MI-8 koneeseen. H4-tunnuksella varustetun koneen ohjaajana toimi kapteeni Kari Manninen. Miehistön muodostivat perämies, mekaanikko ja pintasukeltaja.

Nousu tapahtui klo 6.25. Onnettomuuspaikalle kone ehti kello 7 tienoilla. Laskeutuminen Silja Europan kan-

nalle ei merenkäynnissä onnistunut. Niinpä Salmisen ryhmän (1+6) työkuva muuttui: heistä tuli pintapelastajia.

Koneelle määrättiin oma etsintäsektori. Meri lainehti liivejä ja lauttoja, joita oli singottu mereen apuun tulleilta laivoilta niiden lisäksi jotka olivat peräisin Estonialta. Kerta toisensa jälkeen laskeutui pintapelastaja aaltoihin tutkimaan lauttoja ja liivejä. Tyhjä puhkottiin puukoilla,

jotteivät aiheuttaisi turhia tarkastuksia jatkossa.

MI-8 pystyy operoimaan kertatankkauksella kolme tuntia. Lähes viimeisillä hetkillä kopteri havaitsi lautan, jolta pelastajat nostivat turvaan kolme miestä. Ennen paikalta irrottautumista kone vinssasi Isabella -alukselta huonokuntoisen pelastetun mukaansa, ja matka kohti TYKSiä alkoi. Pelastettujen ylle puettiin lämpöhaalareita ja huopia, pulssia tarkkailtiin eikä potilaiden annettu nukahtaa. Valmiudet tipanantoon ym. olivat, mutta niihin ei ollut tarve ryhtyä.

Potilaiden koneesta siirron jälkeen tapahtui nopea tankkaus ja siirtyminen takaisin onnettomuusalueelle. Salmisen ryhmä teki kaikkiaan kolme kolmen tunnin pelastuslentoa.

Enää ei aalloilta eläviä löytynyt. Kone kuljetti vainajia Utöhön. Siellä ryhmä Salmisen jakaantui kahteen ryhmään, kun myös toinen MI-8 miehitti osaksi Salmisen, osaksi Terosen ryhmästä.

Ryhmä Teronen oli siirtynyt maakuljetuksena Pärnaisiin. Ryhmä nousi potilaita tuoneen Super Puman paluukyytiin ja jäi Utöseen pintapelastajien vaihtomiehistöksi.

Pian toimenkuva nopeasti muuttui. Kuolleita alkoi tulla yhä enemmän ja heidän käsittelyynsä tarvittiin rutinoitua väkeä.

Työ lankesi Terosen ryhmälle.

Seuraavana päivänä etsinnät jatkuivat. Ryhmä Salmisen, Terosen ja Väisänen miehiä toimi MI-8 koneiden pintapelastajina kaikkiaan kolmena päivänä. Sinä aikana yhteensä 17 miestä teki pintapelastusta meressä.

Kaikkia valmiuksia kohotettiin

EKA-ryhmien operoidessa kentällä Turun hätäkeskus kohotti valmiuksia. Turun ja Maarian VPK:t oli hälytetty asemilleen. Pintapelastajien tarvitsemia pukuja, kellunta- välineitä, räpylöitä, jne. hankittiin paikallisesta liikkeestä reserviin.

Pelastuneiden siirtokuljetuksiin käytettiin Turun sairausautojen lisäksi autoja Kaarinasta ja Paraisilta. Kiivaimpina tunteina yksityiset sairaankuljetusautot ajoivat Turussa poikkeuksellisesti myös kiireellisiä kuljetuksia.

Kello 8.22 ilmoitti Valtion pelastuskoulu Kuopiosta, että heillä on mahdollisuus lähettää 15 pintapelastukseen kykenevää. Koulussa oli meneillään sukelluskurssi. Valmius purettiin klo 13.22.

Medi-Heli oli valmiudessa Ruskon kentällä klo 8.51. Kone osallistui potilaiden kuljetukseen.

Leka-ryhmien toiminta

Helsingin pelastuslaitoksen lentokomennuskunta LEKA sai valmiuskomennuksen klo 6.28. Ryhmä lähti kolmessa osassa kahdella helikopterilla ja maantiekuljetuksena Utöhön. Ensimmäinen ryhmä pääsi lähtemään klo 9.15 ja oli Utössä 10.17. Ensimmäiset LEKA-miehet pääsivät merelle turkulaisten tapaan MI-8 koneiden pintapelastajina, mutta vasta klo 13.20. Eläviä pelastettavia ei enää koleasta merestä löytynyt, menehtyneitä kyllä. Osa miehistä hoiti linnakkeelle perustetun alapelastuskeskuksen toimintoja. Perusyk-



Turun pelastuslaitoksen EKA-ryhmä pelasti lautalta kolme miestä. Paljasjalkaiset pelastetut on kopterissa puettu Turun palolaitoksen lämpöhaalareihin. Toinen oikealta laivan konemies Henrik Sillaste, joka ensimmäisenä silminnäkijänä kertoi veden sisääntulosta keulavisiirin kohdalta. Oikealla EKA-ryhmän vetäjä Reijo Salminen, joka turkulaisista ensimmäisenä veti pelastuspuvun ylle ja laskeutui pintapelastustehtävään.

sikkönsä Helsingin Malmille 12 miehen ryhmä palasi myöhään seuraavana iltana.

Turun EKA ja Helsingin LEKA pääsi ammattitaitoaan vastaaviin tehtäviin myöhään.

Syy on karu. Meripelastuslento- toiminnasta Suomessa vastaava rajavartiolaitos ja Ruotsissa vastaavasta toiminnasta huolehtivat ilma- ja merivoimat operoivat pääsääntöisesti vain omilla miehistöillään. Niin Suomesta

kuin Ruotsistakin ensiksi paikalle ehtineissä Super Pumissa, Augusta Bellissä ja Vertoleissa oli omat täydet miehistöt ohjaajasta pintapelastajaan. Vaihtomiehistönsäkin ne täydensivät omista yksiköistään tankkausvaiheissa kotikentillään. Niinpä lentokomennuskuntien palomiespelastajat löysivät paikkansa vasta ilmavoimien MI-8 koneista, joiden miehistöt ovat enemmän tai vähemmän tilannekohtaisesti koottuja ja

joihin suuren kuljetuskykynsä ansiosta voi kerralla nousta useampikin pelastaja.

Yksi kopteri pelasti 35

Pelastustoimien todellinen sankari on Turun vartiolentueen päivystysvuorossa olleen Super Puman miehistö. Ohjaajakapteeni Veikko Miettisen yksikkö sai hälytyksen 1.35. Kotipäivystyksestä hälytetty miehistö ehti onnetto-



Turun EKA-ryhmästä laskeutui kolmen päivän aikana yhteensä 17 miestä hyiseen mereen. Viikko onnettomuuden jälkeen otetussa kuvassa heistä yksitoista. Vasemmalta ryhmien vetäjät, paloiesimiehet Arto Teronen, Pertti Väisänen ja palomestari Reijo Salminen, palomies Jussi Vaitiniemi, palomies Harri Niska, palomies Matti Orte, palomies Matti Pikku-Jämsä, palomies Rauno Lindholm, palomies Ari-Tapio Dalen, ylipalomies Kari Pikku-Jämsä ja palomies Heikki Vähäkuopus.

muuspaikalle klo 3.03. Pimeällä merellä ajelehti pelastusliivien ja -lautojen varassa kymmeniä ihmisiä. Heidän keskellään aalloilla kellui satoja tyhjiä liivejä.

Pintapelastaja, merivartija Juha Alalahti laskeutui vinsin varassa kerta toisensa jälkeen lautoille ja kiinnitti pelastettavan valjaisiin, muu miehistö vinnasi uhrin ylös.

Kopteri vei pelastetut Silja Europalle. Puma pystyi laskeutumaan helikopterikannelle toisin kuin MI-8 myöhemmin. Kahden tunnin työskentelyn jälkeen Puma palasi Turkuun tankkaamaan.

Samassa yhteydessä kopteriin nousi toinen pintasukeltaja, aliluutnantti Risto Leino. Nopea siirtyminen takaisin onnettomuuspaikalle. Alalahti ja Leino vuorottelivat ja nostivat pelastetun toisensa jälkeen kopteriinsa. Aamuyön tunteina he poimivat merestä 35 ihmistä, eli joka neljännen kaikista onnettomuudessa pelastetuista.

Toinen Puma löysi enää kuolleita

Suomeen hankittiin muutama vuosi sitten kolme pelastushelikopteria. Kaikki sijoitettiin Turkuun.

Kolmesta koneesta oli syyskuisena onnettomuusilana käytettävissä kaksi. Kun vain yhdellä koneella on kiinteä kotipäivystys, jo toisen koneen ilmaan saaminen kestää. Niinpä vartiointueen toinen Puma lähti onnettomuusalueelle vasta 6.15 – viisi tuntia uppoamisen jälkeen. Koneen miehistö löysi vedestä enää kuolleita.

Turun EKA-miehistöllä operoivalla armeijan kopterilla oli parempi onni. Se löysi mereltä klo 7 ja 8 välillä lautan, jolta sai turvaan kolme hengissä olevaa.

Rajavartiolaitoksen kevyt pelastuskopteri Helsingin Malmilta ehti paikalle toisena koneena samoihin aikoihin kuin ensimmäinen kopteri

Ruotsista.

Malmin koneen kanssa oli onnea. Pysyvä päivystys on joka toinen viikko. Nyt oli se oikea viikko.

Pelastusalukset tuulen armoilla

Kuten tässäkin lehdessä on viime aikoina usein todettu, Itämeren matkustaja- ja rahtilaivaliikenne on vilkasta. Se on toisaalta onnettomuusriski, mutta on samalla kohtuullisen nopean avun tae merihätään joutuneelle alukselle – hyvissä olosuhteissa.

Estonian upotessa lähistöllä oli useita autolauttoja ja rahtilaivoja.

Lähimpänä oleva ehti nähdä vajoavan aluksen valot.

MS Silja Europa ja Mariella ehtivät onnettomuuspaikalle tasan tunti mayday-kutsun jälkeen. Hieman myöhemmin saapuivat Silja Symphony ja Isabella. Pelastuskapasiteettia oli onnettomuuspaikalla runsaasti: isoja

laivoja massiivisine pelastusveneineen, isoine ja pienempine pelastuslautoineen, tuhansine pelastusliiveineen.

Kovassa tuulella ja aallokossa kymmenien metrien korkeudelle yläkansille sijoitettuja pelastusveneitä ei tuulella pystytty laskemaan. Aluksilta singottiin lukemattomia lauttoja ja liivejä mereen, joita hengestään kamppailevat uhrin yrittivät tavoitella. Osa onnistui, suuri osa ei.

Aluksista ainakin Isabella pystyi operoimaan pelastusliukunsa ja sen alaosan automaattisesti kiinnittävän suuren keräyslautan kanssa.

Neljään mainittuun alukseen pelastettiin yhteensä 58 ihmistä. Hieno luku, mutta sittenkin "vain".

Etupainotteisuuteen ei mahdollisuuksia

Kirjoituksessa vilahtelevat kellonajat ja pelastusyksiköiden lukumäärät ovat karua luettavaa. Vaikka helikoptereita oli päivän mittaan paikalla lähes 30, uhrien pelastamisen kannalta valtaosa ehti paikalle aivan liian myöhään.

Maalla paloviranomaiset ovat tottuneet etupainotteiseen toimintaan. Merellä sellaiseen ei ole Suomessa resursseja. Vähäiset kopterit ovat hajallaan eri puolilla maata. Palokunnanomaista päivystystä niillä ei ole ainoallakaan.

Toisin on Ruotsissa. Aina kun ilmavoimien suihkukone on ilmassa, päivystää ainakin yksi pelastushelikopteri. Perusvalmius on selvästi Suomessa parempi.

Toisin voisi olla

Huhtikuussa jätti mietin-

PELSTUSTIETU 8/94

Todellinen apu oli neljän kopterin varassa!

Rajavartiolaitoksen Turun vartiointueen päivystysvuorossa oleva Super Puma pelastushelikopteri sai hälytyksen 1.35 (mayday laivalta tuli 1.24). Kotipäivystyksestä hälytetty miehistö: kaksi ohjaajaa, kaksi mekaanikkoa ja yksi pintapelastaja, pääsi Turusta ilmaan 2.30. Onnettomuusalueelle se ehti 3.03. Koneen toiminta-aika täysillä tankeilla on 4,5 tuntia.

Rajavartiolaitoksen Helsingin lento-osaston kevyt pelastushelikopteri Agusta Bell 412 tunnuksella HD sai hälytyksen 2.21. Ilmaan se pääsi 3.30, alueelle se ennätti noin 4.30.

Visbyn saarelta hälytetty Ruotsin ilmavoimien pelastushelikopteri Super Puma (tunnus Q 97) ehti paikalle toisena, klo 3.50 Suomen aikaa. Hälytyksen se oli saanut 2.05 ja noussut ilmaan 2.55.

Estonia-onnettomuuden pelastustöihin osallistuneiden helikopterien kokonaismäärä on upea luku: 27.

Luku on harha. Pelastustiedon kokoamat selvitykset kertovat, että alkuvaiheissa, joka sekin tarkoittaa niin pitkää aikaa kuin kolme tuntia hätäilmoituksen jälkeen, pelastustöissä oli vain neljä (4) helikopteria: kaksi Suomesta, kaksi Ruotsista.

Toisen ruotsalaiskopterin (Kawasaki Vertoil, keskiraskas kuljetus- ja pelastuskopteri) hälytys- ja lähtöajat eivät ole tiedossa. Kohdealueelle se ehti samoihin aikoihin kuin Helsingistä lähtenyt HD.

Kolme kopteria pelasti 57

Suomalainen Super Puma sai merestä pelastettua 35 ihmistä. Osan heistä

kone vei autolautoille, osan maihin. Ruotsalainen Puma pelasti 15, suomalainen Agusta Bell 7. Vertoilin luku ei ole tiedossa.

Kello 4.30 pelastustöissä oli neljä kopteria. Matkalla onnettomuuspaikalle olivat Ruotsista Super Pumat Q 99, 91 ja 95 sekä Vertoilit Y 64, 74, 68 ja 69. Hälytyksen olivat saaneet Rajavartiolaitoksen Agusta Bell HVH Rovaniemeltä, Rajavartiolaitoksen toinen pelastushelikopteri Super Puma tunnuksella HF, Super Puma Q 98 Ruotsista ja Utista Suomen ilmavoimien keskiraskaat kuljetus- ja pelastushelikopterit MI 8:t tunnuksilla X 92, 42 ja 62.

Yksi valmiudessa, kaksi riisuttuna

Suomen meripelastuksen rungoksi muutama vuo-

si sitten perustettu Super Puma -lentue käsittää kolme konetta. Yksi niistä on aina hälytysvalmiudessa (kotipäivystys). Lähes sääntönä voi pitää, että yksi koneista on aina huollossa.

Onnettomuushetkellä yksi kopteri on Kuorevedellä riisuttuna huoltoa varten. Toinenkin kone oli valmistettu huoltoa varten. Se saatiin lentokuntoon klo 6.15.

MI 8-koneita pääsivät hyödyntämään Turun ja Helsingin lentopelastuskunnat. Turkulaiset saivat kopterin allensa 6.25, helsinkiläiset vasta 13.20. Turkulaiset löysivät kolme pelastettavaa vielä niinkin myöhään kuin kello kahdeksan tietämiin.

Kopterit pelastivat merestä vajaat sata

Koptereiden pelastusluvat eivät tätä kirjoitettaessa olleet kokonaisuudessaan tiedossa. Suomalaiskoneet pelastivat ainakin $35+7+3=45$. Viisi ruotsalaista Super Pumaa ilmoittaa omaksi yhteislukukseensa 36. Vertoilit ovat raportoineet elävien ja kuolleiden kokonaisluvuksi 50. Valtaosa tuosta luvusta oli kuolleita.

Ensimmäisenä paikalle ehtinyt suomalaispelastuskopteri pystyi pelastamaan 35 ihmistä. Sen jälkeen pelastettujen luvut nopeasti pienenivät: Ruotsin Puma 15, Suomen Agusta 7. Jatkossakin mahdollisessa suuronnettomuudessa pelastettavien määrä suhteessa kuluvaan aikaan on samaa luokkaa, jos nopeassa hälytysvalmiudessa olevia pelastushelikoptereita yhteiskunta ei halua enempää ylläpitää.

Juhani Katajamäki

Ilmavoimien MI-8 koneet ehtivät onnettomuuspaikalle vasta aamun tunteina. Tällä koneella operoi Turun EKA. Helsingin LEKA sai alleen samanlaisen kopterin puolenpäivän jälkeen.



Jollei nyt niin ei koskaan

tönsä sisäministeriön asettama työryhmä, jonka tehtävänä oli löytää keinoja merellisten toimintojen tehostamiseksi. Merilain mukaan aluksen kapteeni laivan päällikkönä on aina ja joka tilanteessa hän joka määrää. Sitä oikeutta ei häneltä voi kukaan ottaa pois. Käytännössä se on johtanut tilanteisiin, jossa alus yrittää selviytyä omin keinoin ja vasta äärimmäisessä hätäissä pyytää apua ulkopuolelta. Työryhmä on esittänyt, että kapteenin ilmoitusvelvollisuutta viranomaisille alusta kohdanneessa vaaratilanteessa täsmennetään.

Työryhmä on tehnyt myös ehdotuksen, että pelastusviranomaiset osallistuvat merialueella ihmishenkien ja omaisuuden pelastamiseen nykyistä paljon vastuullisemmalla pohjalta. Työryhmä on esittänyt, että muutamien suurempien kaupunkien palokuntiin muodostetaan erikoiskoulutettuja ja -varustettuja yksiköitä, jotka suorittavat pelastus- ja torjuntatoimia valtakunnallisesti merialueella ja saaristossa. Helsingissä ja Turussa sellaisia ryhmiä on jo.

Palo- ja pelastusviranomaisten osuutta liikaa korostamatta on syytä uskoa kerrotunlaisilla muutoksilla etupainotteisen strategian etenemiseen myös merialueiden onnettomuuksissa.

Palaamme Estonian onnettomuuteen tulevissa lehdissä.

PT

Turun palolaitoksen kullekin työvuorolle järjestettiin turmayön jälkeisenä viikonloppuna debriefing-tilaisuus, josta vastasi SPR:n henkisen ensiavun asiantuntijaryhmä. Tämä kuva on palopäällikön tiedotustilaisuudesta myöhemmin.

Helsingin lentopelastuskomennuskunta aloitti toimintansa 10.10.1989. Viisivuotista taivaltaan se juhli alakulouissa tunnelmissa. Vain vajaat kaksi viikkoa oli kulunut Estonia-onnettomuudesta.

Suurturmassa koulutetut ja kokeneet LEKA- ja EKA-miehet Helsingistä ja Turusta joutuivat lähes rutiinitöihin maissa. Samaan aikaan fyysiseltä iältään nuoria ja kokemuseltaan vaatimattomasti kouliintuneita ruotsalaisia asevelvollisia, joukossa myös naisia, toimi pintapelastajina ankarissa olosuhteissa.

Ellei pääkaupunki tavalla tai toisella saa pelastushelikopteriasiaa nyt eteenpäin, niin se ei saa sitä koskaan. Näyttää tarpeesta tuli järkyttävällä mitalla.

Helsingin kaupungin tilintarkastajat kirjoittivat jo vuonna 1991, että kaupungin on ryhdyttävä sellaisiin toimenpiteisiin että lentopelastuksella on aina käytettävissä helikopteri.

Omaa konetta ei ole kukaan, eikä kaupungilla olekaan yksinään edellytyksiä hankkia suuren LEKA-ryhmän kuljettamiseen kykenevää ja meritoimintaan

kelpoista helikopteria.

Vaihtoehtoina ovat pieni "oma" pelastuskopteri tai yhteishankinta/valmiuden ostaminen rajavartiolaitokselta.

Tilanne on kestänyt, Helsingin pelastuskomentaja Rainer Alho tuskaili viisivuotispäivänä 10. lokakuuta. Riippumatta siitä kenelle toiminnan järjestämisvastuu kuuluu, pääkaupunki ja sen korkeat virkamiehet ajavat asiaa nyt voimalla eteenpäin, Alho kertoo.

Ensivaiheessa tavoitteena on pelastushelikopterivalmius, joka perustuu rajavartiolaitoksen jo olemassa olevaan pelastushelikopterivalmiuteen. Tällä hetkellä Helsingin lento-osaston yksi (1) Agusta Bell kevyt pelastushelikopteri päivystää vain joka toinen tai kolmas viikko. Helsingin (ja muiden pääkaupunkiseudun isojen kaupunkien?) ostamalla valmiudella/päivystystiheyden kohoaista senään hieman. Silloin ei myöskään kone lähtisi puolityhjänä kuten nyt tapahtui.

Jälkiviisas on helppo olla. Malmin kentältä, aivan Helsingin pelastuslaitoksen LEKA-tukikohdan vierestä lähtenyt kone olisi

voinut viedä muutaman LEKA-pintapelastajan onnettomuusalueen tuntumaan. Koska yhteisiä pelisääntöjä ei ole ja kun toisaalta meripelastuksessa tilannetta arvioidaan tapahuneen perusteella, ei ennakoiden, palokunnille ominainen etupainotteisuus ei toteudu.

Kohtalon ivaa on, että LEKA-ryhmä harjoitteli onnettomuussyötä edeltävänä iltana samaisella rajavartioston helikopterilla merellä Harmajan edustalla. Harjoitus päättyi 22.45, vajaan kaksi tuntia ennen kohtalokasta suuronnettomuutta.

Harjoitusalue oli rahtilaiva Finnansa, sama laiva joka Malmin helikopterin kanssa osallistui pelastusoperaatioon jo alkutunteina.

Kolmikon kolmas osapuoli, pelastuslaitoksen pintapelastajat, pääsivät pelastustöihin vasta puolilta päivin.

Turku tarvitsee pelastushelikopterinsa, mutta niin tarvitsee myös pääkaupunkiseudun rannikko. Kolmiossa Helsinki-Pietari (Tallinna)-Tukholma liikkuu päivittäin kymmeniä aluksia ja tuhansia matkustajia. Keskisen etelärannikon näkökulmasta näiden matkustajien ilmasilta on yhden (1) joka toinen tai kolmas viikko päivystävän pelastushelikopterin varassa.

Juhani Katajamäki



Tuliristi Tiilikaiselle

Suomen Palopäälliköiden liiton hallitus myönsi Saaristomeren merivartioston komentajalle, kommodori Raimo Tiilikaiselle liiton korkeimman tunnustuksen, Tuliristin. Ansloristi myönnettiin Tiilikaiselle hänen henkilökohtaisesta panoksestaan Estonia-onnettomuuden pelastustyön johdossa vaikeissa olosuhteissa.